

**ФЕДЕРАЦИЯ ВОДНО-МОТОРНОГО СПОРТА
РОССИИ**



**ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ
ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ**

**МОСКВА
2007**

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. Основные положения.....	3
Глава 2. Термины и определения	4
Глава 3. Участники соревнований.....	11
Глава 4. Права и обязанности участников.....	13
Глава 5. Меры безопасности и спасательные средства.....	15
Глава 6. Требования к гоночным трассам	21
Глава 7. Стартовая процедура	29
Глава 8. Остановленная гонка и правила проведения рестарта	36
Глава 9. Правила движения по трассе.....	37
Глава 10. Окончание гонки и определение результатов	41
Глава 11. Общие технические требования	43
Глава 12. Технический контроль корпусов и моторов.....	46
Глава 13. Оборудование спортивных и гоночных судов	48
Глава 14. Уменьшение шума, охрана окружающей среды	50
Глава 15. Топливо	52
Глава 16. Основные типы и классы	55
Глава 17. Судейская коллегия	77
Глава IX. Протесты, апелляции, взыскания	87

Глава 1

Основные положения

1. Федерация водно-моторного спорта России (далее ФВМС) действительный и полноправный член Международного водно-моторного Союза является единственным руководящим спортивным органом в Российской Федерации, правомочным разрабатывать и применять правила организации и проведения соревнований по водно-моторному спорту, организовывать Чемпионаты, Первенства и Кубки страны, а также официальные рекордные заезды

2. В соответствии со своим Уставом, ФВМС признает принципы, цели и задачи олимпийского движения и осуществляет свою деятельность в тесном взаимодействии с Российской оборонной спортивно-технической организацией - РОСТО (ДОСААФ), Федеральным агентством по физической культуре и спорту (Росспорт) и другими организациями.

3. Для реализации вышеупомянутых полномочий ФВМС издает настоящие «Правила соревнований Федерации водно-моторного спорта России» (далее Правила). Целью этих Правил является организация, поощрение и содействие дальнейшему развитию российского водно-моторного спорта.

4. Федерация водно-моторного спорта России является действительным и полноправным членом Международного водно-моторного Союза (U.I.M.), соблюдает все правила и подчиняется всем решениям U.I.M. ФВМС признана Международным водно-моторным Союзом в качестве единственного руководящего спортивного органа, компетентного в применении международных спортивных правил и осуществляющего руководство водно-моторным спортом на всей территории Российской Федерации,

5. ФВМС представляет интересы своих членов, региональных отделений и федераций в U.I.M. и, в соответствии с Уставами ФВМС и U.I.M., может полностью или частично передавать свои спортивные полномочия этим отделениям или федерациям.

6. ФВМС имеет право разрабатывать свою национальную спортивную регламентацию (правила, положения о соревнованиях, технические требования и т.п.).

7. ФВМС имеет право вводить ограничения по допуску спортсменов к соревнованиям в различных классах, в зависимости от их квалификации и опыта, а также возраста.

8. ФВМС имеет право устанавливать размер стартовых взносов, которые зачисляются на расчетный счет Федерации водно-моторного

спорта России и направляются на проведение соревнований.

Глава 2

Термины и определения

9. Спортивное (гоночное) судно - аппарат для передвижения по водной поверхности, приводимый расположенным на нем источником энергии исключительно с помощью гребного винта, находящегося в воде, скорость и направление движения которого полностью и постоянно контролируются водителем, находящимся на борту этого транспортного средства.

Существует несколько типов (по терминологии **U.I.M.**, - серий - **SERIES**) спортивных и гоночных судов, отличающихся способами установки силовых агрегатов и степени их разрешенной форсировки.

10. Классификация судов - объединение судов по рабочему объему двигателя или любым иным характеристикам:

- индекс - "С"("S") - мотолодки - спортивные (гоночные) суда, оборудованные подвесными лодочными моторами, которые могут подвергаться незначительным изменениям и доводкам. Спортивные мотолодки могут использовать различные типы корпусов - однокорпусные суда (Т). суда с катамаранными обводами, суда с жестким днищем и надувными бортами (PR и PF) и т. п.;
- индекс - "О"("O") - скутера - спортивные (гоночные) суда, оборудованные специально подготовленными (или выпускаемыми серийно различными производителями) подвесными моторами, допускающими значительную форсировку, снятие ненужных деталей и устройств, изменение способов установки и крепления мотора к корпусу;
- индекс - "Р"("R") - глissера - спортивные (гоночные) суда, оборудованные, как правило, автомобильными двигателями, стационарно установленными в корпус глissера. В качестве корпусов глissеров используются суда, требования к которым оговорены для каждого из классов;

- водные мотоциклы (аквабайки, по классификации ГИМС - гидроциклы) - транспортные средства, оборудованные стационарно установленными двигателями внутреннего сгорания, использующими в качестве движителя аппарат водометного типа.

Кроме описанных. Международный водно-моторный Союз проводит соревнования в классах катеров, судов с дизельными моторами (D), воздушными винтами (A), электрическими двигателями (E), а также в других классах и сериях, признанных Национальными организациями.

11. Спортивный (гоночный) мотор - устройство для выработки энергии и приведения в движение судов, состоящее из силового агрегата (двигателя) с соответствующими системами питания, зажигания, смазки, газораспределения, впуска и выпуска, охлаждения и т.п., а также с соответствующей трансмиссией, передающей крутящий момент на гребной винт, и необходимыми деталями крепления мотора к корпусу судна.

- Подвесной мотор - автономный силовой агрегат, имеющий все необходимые системы, механизмы и устройства, а также трансмиссию, ни в одной точке не пересекающую основную систему набора и обшивки корпуса судна.
- Подвесной мотор в любое время должен иметь возможность быть отсоединенным от спортивного судна, без применения специальных приемов и инструментов. В этом состоянии, после подводки питания и охлаждающей жидкости, мотор должен иметь возможность запуска с помощью устройств и механизмов, являющихся его неотъемлемыми частями.
- Кронштейны крепления мотора к корпусу, рычаги и элементы управления, тахометры и другие контролирующие приборы, аккумуляторная батарея с проводами, топливный бак с подводящими шлангами не являются неотъемлемой частью мотора.
- Стационарный двигатель - силовой агрегат (как правило, автомобильного типа), устанавливаемый внутри корпуса судна и присоединяемый к трансмиссии, пересекающей основную систему набора и обшивки, для передачи крутящего момента к гребному винту.

- В классах аквабайков крутящий момент передается от стационарно установленного специального двигателя к размещенному в спрямляющем аппарате гребному винту - импеллеру.

12. Рабочий объем двигателя - объем, образуемый в цилиндре (цилиндрах) двигателя при прохождении поршня (поршней) между крайними верхними и нижними положениями.

Все подвесные моторы и стационарные двигатели подразделяются в соответствии с общим рабочим объемом цилиндров двигателя на следующие классы (CLASS):

- 175 см³, 250 см³, 350 см³, 500 см³, 700 см³, 850 см³, 1000 см³, 1500 см³, 2000 см³, 3000 см³ и моторы неограниченного объема.
- В некоторых, классах могут существовать специально оговоренные параметры рабочего объема. (550 см³ \ 2500 см³ и т.п., а также интервалы - например, для класса спортивных моторолодок PR-1000 рабочий объем двигателя - от 770 до 1060 см³).
- В классах аквабайков рабочие объемы двигателей имеют следующую градацию:
 - для аквабайков со стоячим расположением гонщика - до 800 см³;
 - для аквабайков с сидячим расположением гонщика в случае применения двухтактных двигателей - до 1200 см³, для четырехтактных двигателей - до 1600 см³.

13. Все типы и классы, полностью подчиняющиеся требованиям U.I.M. являются международными. Национальные классы при их использовании на внутри российских соревнованиях, допускают возможность изменения между собой народных требований, что подтверждается соответствующими указаниями и специальными техническими условиями, утвержденными ФВМС.

Виды и характер соревнований.

И. Соревнование - спортивное мероприятие с участием специально подготовленных в соответствии с данными правилами спортивных (гоночных) судов, имеющее соревновательную природу, оцениваемое специальной судейской бригадой по заранее разработанным критериям. Соревнование может состоять из предварительных заездов и финала, свободных тренировок,

квалификационных заездов, либо разбито на части каким-либо иным образом, но в любом случае оно должно завершиться в течение одной спортивной встречи.

Соревнование начинается со времени начала административных и/или технических проверок и включает в себя как тренировки, так и собственно соревнование. Завершением соревнования считается наиболее позднее из ниже перечисленных событий:

- окончание сроков подачи протестов или апелляций либо завершение их рассмотрения;
 - окончание спортивных испытаний или заключительной технической инспекции, проводимой в соответствии с настоящими Правилами.
- Соревнования могут быть международными и национальными, которые в свою очередь могут быть ограниченными, закрытыми или открытыми.

Международное соревнование - соревнование, к участию в котором допускаются спортсмены, имеющие лицензии, выданные соответствующими национальными федерациями. Национальная принадлежность участника определяется по соответствующей персональной лицензии.

- Все международные соревнования должны обязательно быть включены в Международный спортивный календарь U.I.M. Для соревнований, проводимых на территории России, такое включение производится по ходатайству ФВМС,
- При проведении соревнований, входящих в состав Чемпионата (Первенства) России или иных соревнований на территории России совмещенных с соревнованием, имеющим статус международного, составляется отдельный протокол итоговых результатов спортсменов, участвующих в российском Чемпионате или ином российском соревновании.

Национальное соревнование России - соревнование, на которое допускаются только участники, имеющие соответствующий допуск (лицензию) ФВМС и включенное в спортивный календарь ФВМС.

Всероссийские соревнования проводятся ФВМС в соответствии с Единым календарным планом всероссийских и международных спортивных мероприятий Федерального агентства по физической культуре и спорту.

Закрытое соревнование - соревнование, к участию в котором допускаются спортсмены только определенных организаций или территорий.

Открытое соревнование - соревнование, в котором могут принять участие спортсмены любой организации или территории.

15. Существует несколько видов соревнований по водно-моторному спорту, список которых, может быть расширен утвержденным положением;

- скоростные (как правило, кольцевые) гонки на специально оборудованной трассе, показателем для определения результатов в которых является средняя скорость прохождения дистанции каждым участником;
- маршрутные (линейные) гонки со стартом в одном месте и финишем в другом;
- многочасовые гонки (соревнования на выносливость - «endurance» по терминологии U.I.M.);
- специальные заезды для регистрации рекордов (скорости, часовых и др.):
- специальные парные заезды;
- специальные слаломные заезды.

16. Многоэтапное соревнование - соревнование, итоговый результат которого определяется по совокупности результатов, показанных в его отдельных этапах.

17. Этап - составная часть многоэтапного соревнования, возможность участия в котором определяется участником самостоятельно.

18. Чемпионат, Кубок, Первенство - проведение Чемпионатов, Первенств, Кубков и других соревнований, в качестве высших на территории России является прерогативой ФВМС в соответствии с поручением Росспорта.

18.1 Чемпионат (для юношей - Первенство) - соревнование, по результатам которого присваивается звание Чемпиона (победителя Первенства). Соревнование может быть одноэтапным или многоэтапным. Кроме Чемпионатов (Первенств) России могут проводиться Чемпионаты (Первенства) ее субъектов. Проведение Чемпионата (Первенства) России является прерогативой ФВМС, а Чемпионата (Первенства) субъекта России - прерогативой соответствующей территориальной Федерации водно-моторного спорта или регионального отделения ФВМС.

Организатором Чемпионата (Первенства) может выступать как сама Федерация, так и любое иное юридическое или физическое лицо по поручению Федерации.

18.2. Кубок, Матч, Серия - также могут являться одноэтапными или же многоэтапными, но проводящимися по одним и тем же правилам.

Для проведения этого соревнования в России требуется согласие ФВМС и выполнение следующих требований:

- согласование с ФВМС регламента и Положения о соревновании;
- согласование с ФВМС сроков проведения, используемых трасс, а также соблюдение требований ФВМС, касающихся вопросов обеспечения безопасности и медицинского обслуживания;
- соблюдение прав ФВМС на освещение этого соревнования в СМИ.

19. Организатор (промоутер) - юридическое или физическое лицо, обладающее лицензией ФВМС, оформленное соответствующим соглашением (договором).

19.1. Организационный комитет - группа, по меньшей мере, из трех человек, облеченная Организатором соревнования правами материальной организации этого соревнования и применения регламентирующих его проведение документов. Состав Организационного комитета согласовывается с Администрацией территории, на которой проводится соревнование.

20. Разрешение на организацию - документ, выдаваемый ФВМС и разрешающий организацию соревнований, включенных в спортивный календарь ФВМС. Разрешение на организацию необходимо для всех соревнований, кроме неклассифицируемых. Факт включения соревнования в спортивный календарь ФВМС является **«разрешением»**.

21. Положение о соревновании - обязательный официальный документ, разрабатываемый ФВМС (для чемпионатов, первенств и кубков страны и региональными структурами ФВМС - для соответствующих местных соревнований), утверждаемый руководством РОСТО и Росспорта - регламентирующий все детали его проведения.

- В Положении должны быть указаны: цели и задачи, проводящие организации, меры безопасности, сроки и места проведения, участники соревнований и условия их приема, виды и характер соревнований, определение результатов и награждение победителей, сроки подачи заявок и т.д.
- Положение должно быть доведено до сведения организационно-участников заранее. Вносить какие-либо изменения в утвержденное положение может только организация, утвердившая его. Обо всех изменениях участники, судьи и зрители должны быть извещены до открытия соревнований.

22. Программа (предварительная программа, по правилам UIM - «Advance Programme») - официальный документ, заблаговременно разрабатываемый Организационным Комитетом соревнования и содержащий всю информацию, необходимую участникам и зрителям для ознакомления с деталями его проведения:

- время тренировок по классам судов;
- график прохождения медицинского осмотра участниками соревнований,
- время старта по классам судов;
- описание особенностей трассы гонок;
- план трассы и длина дистанции с указанием порядка выхода судов от стартового плота (берега) в предстартовую зону и ухода с трассы после финиша;
- контрольное время прохождения дистанции;
- распорядок дня на все время соревнований;
- расположение спортивного лагеря участников, судейской коллегии, катеров обеспечения, автотранспорта, медицинской и противопожарной служб и средств связи.

Программа согласовывается с заместителями главного судьи по спортивной и технической части и утверждается главным судьей соревнований.

В зависимости от масштаба и вида соревнований состав программы может быть сокращен или дополнен.

23. Инструкция главного судьи-рабочий документ, разрабатываемый главным судьей конкретного соревнования, в котором, как правило, приводится дополнительная информация о месте проведения соревнования, особенностях гоночной трассы и размещения спортив-

ного лагеря, необходимых мерах по обеспечению безопасности, а также другая информация, требующая уточнений и дополнений:

- Название и ранг соревнования
- Время и место проведения
- Регламент соревнования
- Схема гоночной трассы в определенном масштабе
- Длина круга
- Направление движения по трассе
- Стартовая линия, ее расположение и обозначение
- Финишная линия, ее расположение и обозначение
- Описание поворотных знаков (бுவ)
- Полное описание обстановки гоночной трассы
- Характеристика примыкающей к гоночной трассе акватории с указанием порядка и коридоров выхода судов от стартового понтон (берега) в предстартовую зону и ухода с трассы после финиша
- Время и место проведения медицинской, технической комиссий, а также проведения брифингов с участниками
- Время старта каждой гонки
- Сигналы для каждой гонки
- Время и место подачи возможных протестов
- Распределение судей по основным объектам, состав технической комиссии
- Список судов и спортсменов, участвующих в каждом классе

Глава 3

Участники соревнований.

24. К участию в международных соревнованиях допускаются граждане России, имеющие лицензии, выданные Федерацией водно-моторного спорта России. Иностранные подданные при участии в соревнованиях на территории России должны иметь специальные лицензии, выданные их национальными ассоциациями, страховые полисы их страны, а также специальное приглашение ФВМС.

25. К участию в национальных соревнованиях допускаются граждане России, прошедшие соответствующую подготовку, медицинское обследование, получившие разрешение врача, умеющие плавать и включенные в именную заявку, заверенную печатью организации, направляющей команду на соревнования.

26. Все спортсмены, тренеры и механики, участвующие в соревновании, сознают свою ответственность и риск, связанный с участием в гонках. Спортсмены фактом своей подписи на заявке по участию в соревновании заявляют, что имеют необходимую подготовку и опыт, а также свидетельствуют о хорошем самочувствии и состоянии здоровья, что удостоверяется также представленным медицинским заключением и результатами предсоревновательного медицинского контроля. Фактом своей подписи спортсмен также заявляет, что берет на себя всю ответственность за возможный несчастный случай, который может произойти с ним на тренировках или официальных гонках.

27. В течение соревнований всем участникам запрещено принимать алкогольные напитки.

Все участники могут быть привлечены к процедуре проверки на наличие алкоголя (методы тестирования и конкретные параметры определяются медицинскими работниками в соответствии с действующими инструкциями, например при движении по автомобильным дорогам).

28. Спортсмены, принимающие участие в соревнованиях на судах с капсулой безопасности должны иметь сертификат о соответствующем испытании («Immersion test»). Сертификат должен выдаваться соответствующей национальной организацией на основе теста проведенного на имитаторе капсулы безопасности. Такой тест должен продемонстрировать способность спортсмена в соответствующем обмундировании в кратчайшее время выбраться на поверхность воды из перевернутого устройства-имитатора. Указанный сертификат действителен в течение 14 месяцев.

29. При представлении в судейскую коллегию (мандатную комиссию) именных заявок одновременно на каждого участника (члена экипажа) должны быть предъявлены следующие документы:

- заявочная анкета;
- паспорт или заменяющий его документ, для юношей и девушек до 18 лет - и нотариально заверенное разрешение родителей на участие в соревнованиях;

- зачетная классификационная книжка спортсмена с действующей визой врачебно-физкультурного учреждения;
- удостоверение на право управления спортивным судном;
- декларация-рапорт установленной формы;
- страховой полис о страховании от несчастного случая;

Положение о соревнованиях может расширить требуемый перечень предъявляемых документов

30. По возрасту, участники соревнований делятся на следующие группы (возраст определяется по году рождения);

- юноши и девушки - 8-18 лет;
- мужчины и женщины - 18 лет и старше.

Зачет результатов для юношей (мужчин) и девушек (женщин) во всех случаях на общих основаниях.

32. Юноши и девушки 16 лет и старше допускаются к соревнованиям в группе взрослых при наличии разрешения врачебно-физкультурного диспансера, и нотариально заверенного разрешения родителей на участие в соревнованиях

Глава 4

Права и обязанности участников.

33. Участник (для многочасовых гонок - спортивный экипаж) имеет право:

- «в соревнованиях на личное первенство выступать не более чем в двух разных классах судов, предусмотренных положением.

34. Судно может участвовать в соревнованиях только в том классе, в котором оно числится в техническом паспорте или судовом билете, при условии соблюдения технических требований этого класса.

35. Если соревнования состоят из нескольких самостоятельных гонок (этапов), то в каждой из них участник имеет право использовать любое из заявленных им судов (корпусов) или моторов.

36. При проведении серии гонок в несколько заездов, участникам запрещается заменять суда (корпуса) ли моторы (двигатели) в перерывах между заездами.

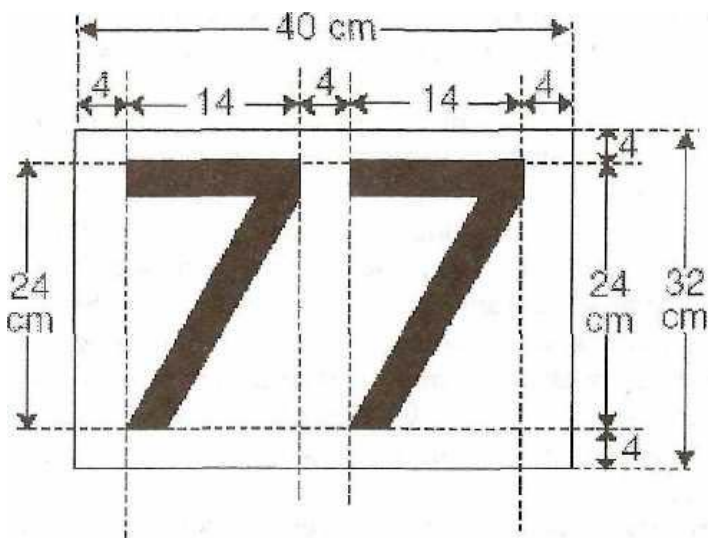
37. Во всех случаях при желании заменять запасные суда (корпуса) или моторы участник обязан известить об этом судейскую коллегию.

38. Участник соревнования имеет право разместить на своем судне национальный флаг той страны, которую он представляет. Национальный флаг может быть нанесен в прямоугольнике размером 25 см x 40 см на палубе, капотах или вертикальных частях корпуса или мотора - такой флаг должен быть видим с обоих бортов судна, Национальный флаг определяет национальную принадлежность владельца гоночной лицензии.

39. Стартовые номера присваиваются каждому спортсмену национальной организацией. Решение об изменении одинаковых номеров на конкретном соревновании принимается техническим судьей соревнований.

40. Стартовый номер может быть нарисован или установлен:

- на поверхностях со следующими размерами - белый фон для стартового номера должен быть 32 см x 40 см. размер прямоугольника для цифры - 24 см x 14 см, толщина обводки - 4 см. вертикальный промежуток между цифрами - 4 см.
- Белый фон, окружающий цифры номера также должен иметь
- ширину 4 см.
- Все номера должны быть прямыми и вертикальными (курсивное начертание не допускается).
- Стартовые номера не должны начинаться с цифры «0».
- Рекомендуется применение двузначных стартовых номеров.
- Стартовые номера и национальные флаги должны оставаться видимыми в течение всей гонки (заезда).
- Потеря стартового номера или его части в гонке приводит к дисквалификации этого судна на данную гонку.
- Стакеры UIM или ФВМС могут присутствовать на обеих сторонах любого спортивного судна, принимающего участие в соревновании.



41. Участник имеет право обращаться в главную судейскую коллегию соревнований исключительно через представителя вовремя, свободное от гоночных заездов.

42. Каждый участник соревнований обязан знать настоящие Правила и Положение о соревнованиях, а также инструкцию главного судьи четко выполнять все изложенные в них требования. Незнание этих документов не освобождает его от установленной ответственности за невыполнение или нарушение отдельных требований.

43. Участник обязан прибыть на соревнования к указанному Организатором сроку и поставить свое судно на отведенное для стоянки место. Вывод судна на акваторию или спуск его на воду производится только по разрешению главной судейской коллегии,

44. Каждый участник (спортсмен) обязан до начала соревнований пройти медицинский осмотр у врача в часы, специально...

Глава 5

Меры безопасности и спасательные средства.

45. При проведении тренировочных, квалификационных и гоночных заездов соревнования Организатором и главной судейской коллегии должны быть предусмотрены все необходимые меры, обеспечивающие безопасность участников, зрителей и сохранность материальной части.

46. В целях обеспечения безопасности зрителей и участников, соревнования разрешается проводить на спортивных сооружениях, принятых к эксплуатации государственными комиссиями, при условии наличия актов технического обследования готовности сооружения к проведению мероприятия в соответствии с:

- «Положением о мерах по обеспечению общественного порядка и безопасности, а также эвакуации и оповещения участников и зрителей при проведении массовых спортивных мероприятий» (№ 786 от 17.10.1983г.);
- «Рекомендациями по обеспечению безопасности и профилактики травматизма при занятиях физической культурой и спортом» (№ 44 от 01.04.1993г.);
- Правилами проведения соревнований по водно-моторному спорту

47. В качестве основных мер обеспечения безопасности необходимо обеспечить следующее:

- Предварительное согласование дат и места проведения соревнования с местными органами самоуправления, судоходной инспекцией, спасательной службой и другими организациями и ведомствами, ответственными за обеспечение безопасности;
- правильный выбор акватории для размещения трассы соревнований и места спортивного лагеря участников;
- закрытие акватории соревнований для движения всех судов, кроме соревнующихся и обслуживающих соревнования;
- очистка акватории от плавающих предметов до начала соревнований и после каждого заезда;
- организация спасательной службы и медицинского обслуживания;
- организация противопожарных мер;
- организация связи.

48. Спортивный лагерь участников должен быть огражден. На его территории могут находиться только участники соревнований, представители Организатора и главной судейской коллегии.

49. Курение на всей территории спортивного лагеря, в местах заправки топливом и на стартовом плоту категорически запрещается.

50. Не рекомендуется проводить соревнования и тренировки в условиях плохой видимости (туман, сильный дождь), а также при

значительном волнении на акватории, опрос о возможности проведения соревнований при данных условиях решается главным судьей.

51. В случае ухудшения видимости на акватории соревнований или усиления волнения в пределах трассы после начала соревнований главный судья может их прервать.

52. Главная судейская коллегия имеет право отказаться от проведения соревнований, если не обеспечены все меры безопасности, предусмотренные настоящими Правилами, или при условиях, которые могут явиться причиной несчастных случаев,

53. Соревнования должны быть обеспечены спасательными судами, оснащенными достаточно мощными моторами (с этой целью могут быть рекомендованы мотолодки с жестким днищем и надувными бортами, мощность подвесного лодочного мотора около 60 л.с). Спасательные суда во время всех тренировочных, квалификационных и гоночных заездов должны находиться на отведенных для них местах:

- рекомендуемый состав экипажа спасательного катера: водитель катера, два легких водолаза, один врач или медицинский работник, который должен быть хотя бы на одном спасательном катере
- спасательный катер должен иметь постоянный контакт по радиосвязи с главным судьей соревнования или с официальным лицом, назначенным им
- главная задача экипажа спасательного катера в случае аварийного инцидента обеспечить эвакуацию спортсмена на водную поверхность и его экстренную транспортировку к месту базирования машины скорой медицинской помощи на своем борту или с помощью специальных надувных носилок
- подводные специалисты, ходящие в состав экипажа спасательного катера должны быть ознакомлены с особенностями конструкции спортивных и гоночных судов, а также с применяемыми системами обеспечения безопасности спортсменов

54. Соревнования и тренировки должны быть обеспечены медицинским обслуживанием, позволяющим оказать каждому пострадавшему срочную медицинскую помощь и в случае необходимости немедленно доставить его в лечебное медицинское

учреждение. Выбор конкретного медицинского учреждения и согласование кратчайшего пути доставки должны быть определены до начала соревнования.

55. Для медицинского обеспечения соревнований в зависимости от числа участников должно быть предусмотрено определенное число медицинских бригад и медицинского транспорта. Во время крупных соревнований одну из медицинских бригад необходимо разместить на борту спасательного судна, обслуживающего соревнования. Спасательное судно с медицинским персоналом располагается внутри кольцевой трассы или у судейского мостика и действует только по указанию главного судьи,

56. При несчастных случаях с людьми и повреждении материальной части главный судья и его заместитель по спортивной части обязаны принять все меры для оказания скорой помощи пострадавшим и спасению материальной части, а затем на месте происшествия произвести расследование (в необходимых случаях с привлечением технической комиссии и медперсонала).

57. Обо всех случаях тяжелых травм, полученных в ходе соревнований, главный судья обязан после окончания соревнований письменно сообщить организатору соревнований, а врач соревнований к отчету судейской коллегии приложить карточку пострадавшего о характере травмы.

58. При проведении тренировочных, квалификационных и гоночных заездов обязательно наличие на акватории как минимум четырех судов обеспечения:

- экипаж каждого судна обеспечения должен состоять из двух человек
- оборудование судна обеспечения должно быть следующим: сигнальный флаг желтого цвета (желтые проблесковые огни), огнетушитель достаточной емкости, приспособленный для тушения горящего топлива, буксирные тросы и крюки (карабины)
- основная задача судов обеспечения - эвакуация аварийного судна из района проведения гонки и буксировка его в спортивный лагерь в соответствии с указаниями главного судьи или его ответственного представителя

59. Все соревнования должны быть обеспечены четко действующей радио- или телефонной связью между судейской коллегией, стартом - финишем и судейскими пунктами на дистанции, а также лагерем участников, медицинской и спасательной службами на спасательных и обеспечивающих катерах.

60. Погрузка (разгрузка) спортивной техники:

- организуется и проводится под непосредственным руководством представителя спортсмена (тренера, тренера-механика) с обязательным обеспечением всех мер безопасности.
- Запрещено нахождение в местах производства погрузочно-разгрузочных работ лиц, не имеющих отношения к таким работам.
- Все суда, доставляемые на воду и обратно с помощью крана, должны иметь на корпусе соответствующие крепления, а также необходимые тросы, сертифицированные для подъема как минимум двойного минимального веса поднимаемого судна.
- Все крюки (карабины) используемые при подъеме гоночных судов должны быть закрытого типа.
- Все проушины на судне, используемые при подъеме должны крепиться к корпусу судна с помощью болтов, диаметром не менее 8 мм с установкой шайб, закрывающих поверхность не менее 10 см²
- Запрещено нахождение людей в поднимаемом судне за исключением процедуры взвешивания судна вместе со спортсменом. Несоблюдение этого правила автоматически ведет к дисквалификации этого судна и его водителя
- Запрещен подъем судна со спортсменом во время взвешивания на высоту более 0,5 м от транспортирующего прицепа или поверхности воды (земли)

61. В течение соревнования участникам запрещено проведение любых тестовых заездов (в том числе и вне пределов гоночной трассы), не утвержденных регламентом соревнования.

62. Запрещен запуск моторов с находящимся в воздухе гребным винтом, кроме случаев немедленного погружения судна в воду. При прогреве мотора, не имеющего устройства отключения вращения гребного вала на берегу, гребной винт должен быть

защищен специальным кожухом ограждения с толщиной не менее 3 мм, изготовленным из стали любой марки. Механики, обеспечивающие старт судна и поднимающие его над поверхностью воды, должны соблюдать особую осторожность.

63. Рекомендуется использование спортивной одежды с повышенным усилием на разрыв (эквивалентным, например, материалу «Кевлар 29») для всех спортсменов, участвующих в соревнованиях на судах, не оборудованных капсулой безопасности. Гоночный костюм для судов, оборудованных капсулой безопасности, должен состоять из одного предмета (комбинезона).

64. Каждый участник соревнований, находящийся на борту спортивного судна, должен быть одет в эффективный спасательный жилет во все время проведения тестовых или гоночных заездов в соответствии со следующими требованиями:

- Полную ответственность за эффективность спасательного жилета несет его владелец, который должен быть уверен, что это средство полностью соответствует всем требованиям UIM и ФВМС. Соответствующее подтверждение должно быть нанесено на жилет несмываемой краской.
- Организаторы соревнования должны повторять этот важный момент в Положении о соревновании и инструкции главного судьи соревнований.
- Эти условия обязательны для всех международных соревнований и рекомендованы для всероссийских.

65. Все спасательные жилеты должны иметь следующие характеристики:

- Плаваемость - спасательный жилет должен иметь положительную плаваемость, равную 7,5 кг обеспечиваемую твердым материалом, для спортсменов массой до 60 кг, и 9 кг для спортсменов с массой, превышающей 60 кг. Этот твердый материал должен находиться в закрытых ячейках, жилета.
- Конструкция спасательного жилета должна быть такой, чтобы была обеспечена возможность нахождения спортсмена (в бессознательном состоянии) с лицом, находящимся вверх и выше поверхности воды.
- Все ремни крепления спасательного жилета должны иметь ширину не менее 40 мм и быть рассчитаны на разрыв, усилием 1000 кг.

- Ремни крепления должны проходить по передней и задней частям жилета, а также в районе плечевого пояса, для того, чтобы обеспечивать возможность поднятия спортсмена из воды
- Материал, из которого изготавливается спасательный жилет, должен быть огнестойким и иметь оранжевый цвет
- Задняя часть спасательного жилета должна иметь жесткую пластину для защиты спины спортсмена
- Обязательный воротник спасательного жилета не должен иметь острых граней и должен быть выше основания защитного шлема. Площадь сектора воротника не должна превышать 180°
- Изготовитель спасательного жилета должен предусмотреть наличие на изделии несмываемых характеристик с надписями: «соответствует правилам для спортсменов, весом до 60 кг» или для «... спортсменов, весом более 60 кг» с соответствующей плавучестью

66. Каждый человек, находящийся на борту судна, принимающего участие в соревновании, должен быть одет в адекватный защитный шлем, как минимум 50% поверхности которого, должна быть окрашена флуоресцирующей (световозвращающей) краской оранжевого, желтого или красного цвета. **Такая** раскраска защитного шлема должна быть ясно видима при нахождении в воде.

67. Спортсмен должен осознавать полную ответственность за эффективность своего защитного шлема. Организаторы соревнования должны повторять этот важный момент в Положении о соревновании и инструкции главного судьи соревнований.

Глава 6

Требования к гоночным трассам

68. Трасса (соответствует английскому термину в правилах U.I.M. - **CIRCUIT или RACE COURSE**) - постоянный или временный закрытый маршрут для проведения соревнования, обозначенный соответствующей плавучей обстановкой на акватории и согласованный с местными административными органами.

69. Трассы, используемые для международных соревнований должны быть обязательно сертифицированы в соответствии с Правилами Международного водно-моторного Союза.

70. Для получения соответствующего сертификата необходимо представить в U.I.M. схему трассы в масштабе (1:500 - 1:2000) с указанием направления на север и следующими необходимыми данными:

- Минимальная глубина в пределах трассы
- Позиции всех гоночных буев
- Позиция финишной линии
- Позиция стартового понтона или стартовой линии
- Направление движения по трассе
- Другие препятствия, обозначенные соответствующим образом
- Любые другие буи не входящие в гоночную обстановку трассы
- Позиции контроля за ходом гонки
- Места спуска судов на воду (краны, слипы и т.п.)
- Место расположения спортивного лагеря
- Места расположения зрителей с требованиями по удалению от опасных мест в соответствии с графиком
- Расположение машин экстренной медицинской помощи и свободных выездов с места проведения соревнований
- Альтернативная трасса гонок (если имеется возможность), только для использования в условиях «Форс-мажора»
- Высота над уровнем моря места расположения трассы
- Цветные фотографии окружающей местности
- Дни недели, возможные для проведения гонок
- Категории (ранг) соревнований
- Возможное число судов каждого класса

71. В соревнованиях для «классических» типов спортивных и гоночных судов (мотолодки, скутера, глиссера) основным направлением движения по кольцевой замкнутой трассе считается направление «против часовой стрелки». Для соревнований в классах аквабайков, специализированных гонок «Формулы будущего», слаломных дистанций и парных заездов, а также для маршрутных и многочасовых гонок направление движения по трассе указывается дополнительно.

72. Трассы любых соревнований необходимо располагать в стороне от основного судового хода (фарватера), чтобы посторонние суда не создавали помех соревнующимся во время гонок и тренировок.

73. Ширина трассы для движения соревнующихся судов на прямых участках должна быть не менее 75м в каждом направлении. На каждом повороте трассы должна быть обеспечена возможность обхода буя радиусом не менее 75м.

74. В пределах ширины трассы не должно быть никаких препятствий, которые нужно обходить соревнующимся судам (мели, камни, сваи и т.д.). В случае, если такие опасные места все же присутствуют на трассе гонки, они обязательно должны быть соответствующим образом обозначены, а информация о них должна быть приведена в инструкции главного судьи.

75. На кольцевых трассах старт и финиш должны находиться в одном створе расположенном на прямом участке трассы на расстоянии не менее 300 м от первого дистанционного буя при старте с ходу и не менее 500 м - при старте с места.

76. Паспорт трассы для проведения официальных соревнований утверждается ФВМС.

77. Международный водно-моторный Союз рекомендует для официальных соревнований следующие параметры гоночных трасс:

- все классы спортивных судов с индексами «S», «T», «P» и рабочим объемом двигателя до 550 см³ - общая длина круга от 1000 до 1500 метров, максимальная длина прямого участка не должна быть более 600 метров;
- все другие классы - минимальная длина круга 1500 метров, максимальная длина прямого участка трассы - 850 метров;
- трасса кольцевой гонки в классах аквабайков должна иметь длину круга не менее 1000 м. с количеством поворотных знаков не менее 15;
- расположение стартового понтона или стартовой линии (для кольцевых гонок при старте с места) должно быть таким, чтобы первая позиция (POLE POSITION) на старте имела преимущество по сравнению с последней по направлению движения к первому поворотному знаку;
- трасса слалома для классов аквабайков - замкнутый путь в виде змейки, проходимой в двух направлениях с количеством поворотных знаков равным 7;
- организаторы должны быть уверены, что позиции всех буюв на трассе не будут представлять опасности для спортсменов;

- если в результате смещения буюв или по каким-либо другим причинам длина дистанции не может быть определена с достоверностью, то достигнутая в результате соревнований скорость не сообщается и места определяются по порядку прихода на финиш;
- стоянку судов рекомендуется располагать так, чтобы суда, выходящие на трассу, не создавали помех судам, идущим по трассе.

78. Дистанция (DISTANCE) - расстояние, которое должны пройти соревнующиеся суда по соответствующей трассе в течение одного заезда (гонки) за определенное число кругов.

79. Скоростные соревнования всероссийских соревнований проводятся, как правило, на кольцевых дистанциях длиной 5 и 10 статутных миль (1 статутная миля = 1609.3 м). Дистанция в 5 статутных миль (8046,50 м) может быть пройдена по трассам:

- 1 миля (1609,30м)-5 раз;
- 1 j мили (2011,62 м)-4 раза;
- 1 2/3 мили (2682,16 м) - 3 раза;
- 2 S мили (4023,25 м) - 2 раза.

Дистанция в 10 статутных миль может быть пройдена соответственно 10, 8, 6 и 4 раза

80. Кольцевые гонки в классах аквабайков проводятся на время по замкнутым трассам длительностью:

- для аквабайков со стоячим расположением гонщика - 10 минут плюс 1 полный круг;
- для аквабайков с сидячим расположением гонщика - 15 минут плюс 1 полный круг.

81. Гонка (RACE) - скоростное соревнование между спортивными или гоночными судами, проводимая за один или несколько заездов.

82. Этап (EVENT) - одна или несколько гонок, в том числе в различных классах, проводимых в одном месте в течение одного или нескольких дней.

83. Круг (LAP) - часть кольцевой дистанции, пройденная по замкнутой трассе с началом в момент пересечения стартового створа и заканчивающаяся в момент пересечения финишного створа.

- При проведении соревнований в классах аквабайков на трассах кольцевых гонок устанавливаются буи красного и белого цветов, обозначающие соответственно прохождение левым или правым бортом. На трассах для аквабайков устанавливается буй синего цвета, предназначенный для штрафного прохождения участником, не обогнувшим или неправильно обогнувшим поворотный знак.
- Старт-финишные буи должны иметь черно-белую (шахматную) раскраску. Буи должны быть изготовлены из резины, пенопласта или другого легкого материала. Буи должны иметь достаточную плавучесть и остойчивость.
- При старте «с ходу» на трассе выделяется предстартовая зона, предназначенная для движения судов при прогреве и регулировке моторов (двигателей) в процессе подготовки к взятию старта. В качестве предстартовой зоны может быть использовано все пространство акватории соревнований вне стартовой зоны.
- Стартовая зона, расположенная непосредственно перед створом старта, имеет вид прямоугольника длиной 100 м и шириной от 50 до 150 м (в зависимости от числа одновременно стартующих судов). Зона обозначается соответствующими буями.
- Буи, ограждающие стартовую зону, применяются попарно, образуя входные и выходные ворота стартовой зоны. Буи, образующие выходные ворота, устанавливаются в створе старта-финиша, окрашиваются чередующимися в шахматном порядке черными и белыми полями. Буи, образующие входные ворота стартовой зоны, окрашиваются чередующимися в шахматном порядке красными и белыми полями.
- В местах расположения поворотных знаков или в пределах прямой видимости должны размещаться официальные лица (судьи на поворотах), следящие за правильностью прохождения судов по гоночной трассе в зонах поворотов.
- Обо всех случаях неправильного прохождения поворотов участвующими судами или о возникновении аварийных ситуаций они должны незамедлительно докладывать главному судье соревнования.
- На гоночной трассе также могут быть расположены специальные буи, ограждающие различные опасные места. Информация о месте расположения и характеристиках таких буев также должна быть приведена в гоночной инструкции.

- Правильность расстановки буюв на трассе должна быть проверена до начала соревнований и после каждого случая навала на них. На соревнованиях, проводимых в течение нескольких дней, проверка расположения обстановки трассы должна производиться перед началом каждого дня соревнований.

88. Сигнальные средства и сигналы:

- Настоящими Правилами для всех классов и серий установлены сигнальные средства (стартовые часы, флаги, ракеты, таблицы, мачты и др.) и сигналы, с помощью которых Гоночный комитет управляет соревнованиями.
- Сигнальные таблицы белого цвета размером 0,35 x 0,9м изготавливают из фанеры, еталла или пластика и предназначаются для информации о стартующем классе. Допускается отсутствие таких таблиц в случае разработки порядка стартующих классов судов, согласованного со всеми участниками и приведенного в гоночной инструкции.
- Применение флагов является основным средством связи между спортсменами и гоночным комитетом во время нахождения участников на гоночной трассе.
- Флажные сигналы применяются как в месте расположения главного судьи соревнований, так и судьями на трассе. спортсмены обязаны неукоснительно соблюдать требования флажных сигналов, изложенные в настоящих Правилах и гоночной инструкции. Неподчинение таким требованиям может привести к дисквалификации или получению других наказаний.

87. Флаги используемые для сигнализации имеют следующее значение:

- Красный - немедленная остановка гонки, связанная с возникновением аварийной ситуации или другими экстренными случаями (окончание контрольного времени, для остановки гонщика, не уложившегося в контрольное время или движущегося по акватории гонок без разрешения). В случае возникновения чрезвычайных обстоятельств, аварии или несчастного случая судейская коллегия по решению главного судьи должна остановить гонку соответствующими сигналами (красным флагом, ракетами, мигалкой и т.д.). По возможности такой же сигнал подают с борта судов, стоящих на якоре у дистанционных буюв кольцевой трассы.

84. В течение гонки должно быть пройдено не менее 75% общего числа кругов. В случае необходимости такого подсчета фиксируется прохождение полного числа кругов (например, при проведении гонки в 7 кругов - 75% - 5.2 круга - в зачет идет прохождение 6 кругов).

85. Хронометраж (тайм-контроль, TIMING) - на всех всероссийских соревнованиях хронометраж должен осуществляться специально назначенными официальными хронометристами, использующими сертифицированные устройства контроля времени с точностью до 0.1 сек. Такие устройства должны иметь возможность засечки времени несколькими участниками, а также возможность определения полного времени заезда.

86. Управление и контроль за гонкой:

- Главная судейская коллегия соревнования должна располагаться таким образом, чтобы вся трасса была хорошо видна и полностью контролируема;
- проведение гонки осуществляется главной судейской коллегией.
- Главный судья соревнований является основным лицом, ответственным за проведение гонки, должен иметь радио или телефонную связь с заместителями и спасательной командой
- Два заместителя главного судьи должны постоянно вести наблюдение за трассой
- Гонка может быть остановлена исключительно по решению главного судьи

87. Обстановка гоночных трасс:

- Все находящиеся в пределах гоночной трассы объекты (поворотные, дистанционные и старт-финишные буи, судейские и спасательные катера и т.п.) должны быть обязательно обозначены в инструкции главного судьи.
- Все поворотные буи (знаки) должны быть одного из двух допустимых цветов - желтого или оранжевого и иметь размеры не менее 80 x 80 см.

Появление красных флагов, ракет и других аналогичных сигналов означает то, что все спортсмены обязаны, соблюдая все правила безопасности (снижение скорости, исключение обгонов и т.п.), в кратчайшее время вернуться к месту расположения в спортивном лагере.

- **Желтый** - для оповещения участников о том, что на трассе возникла опасность, произошло столкновение судов, на акватории обнаружен посторонний предмет, у дистанционного или поворотного буя остановилось судно и т.п., с судов обслуживания, находящихся у этого места, подается сигнал опасности путем размахивания желтым предупредительным флагом, который означает: гонку продолжать можно, но с особой осторожностью. Если опасность возникла у дистанционного (поворотного) буя, то обгон на этом повороте категорически запрещен.

Минимальные размеры красного и желтого флагов - 1000 x 600 мм.

- **Черный** - показывается участнику, нарушившему правила или требования гоночной инструкции. Означает требование немедленного возврата в спортивный лагерь для получения соответствующих инструкций. Флаг может быть дополнен таблицей с гоночным номером судна, которому необходимо остановиться.
- **Белый** - означает, что до конца дистанции спортсмену необходимо пройти еще один полный круг,
- **Черно-белый** - шахматный, финишный флаг - означает момент полного прохождения гоночной дистанции.
- **Зеленый** - сигнал означает, что все участники могут готовиться к стартовой процедуре.
- В гонках аквабайков используется флаг **синего** цвета – такой сигнал показывается судьей на трассе (маршалом) тому спортсмену, который отстает на круг и, в связи с этим, должен пропустить лидирующие суда. Круговой спортсмен обязан пропустить лидеров, соблюдая при этом все меры предосторожности. Неподчинение такому сигналу влечет за собой дисквалификацию спортсмена на данную гонку.

Глава 7

Стартовая процедура

90. Старт, стартовая процедура.

Порядок старта должен быть определен в гоночной инструкции и сообщен всем участникам во время брифинга.

Старт водно-моторных соревнований может быть различных видов:

- Старт с ходу (**Flying start**) с использованием стартовых часов (рекомендуется при числе участников не более **14**).
- Старт с места (**Dead engine start**).
- Старт в гонках аквабайков.

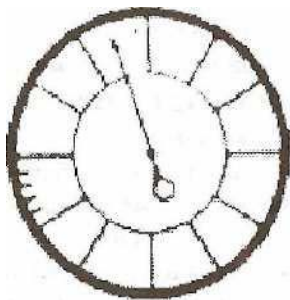
91. Стартом называется момент начала разрешенного движения по гоночной трассе. В любых случаях запрещается давать старт ранее предварительно объявленного времени.

92. Сигналы старта являются одинаковыми для всех типов и классов судов и должны подаваться одинаковым способом.

- После подачи предварительного стартового сигнала никакие суда, кроме участвующих в данной гонке, обеспечивающих и спасательных, не могут находиться на акватории гонок.
- Любые суда, стартующие с опозданием не могут пересекать стартовую линию позже чем через 5 минут после подачи стартового сигнала (главный судья имеет право изменить это время, исходя из условий расположения трассы, классов стартующих судов, опыта и квалификации участников - такое время обязательно должно быть указано в инструкции главного судьи).
- Любые суда, стартующие с опозданием не могут пересекать стартовую линию после финиша первого участника соревнования.
- Любые суда, стартующие с опозданием не могут пересекать стартовую линию позже времени указанного в предварительной программе для многочасовых или маршрутных гонок.

93. Старт и стартовая процедура с использованием стартовых часов.

- Стартовые часы состоят из циферблата с секундной стрелкой, имеющей любой механический или электрический привод, и щита с минутными дисками. Секундная стрелка должна двигаться равномерно без остановки, совершая один оборот в минуту. Минутные диски должны иметь механический или электрический привод (как исключение, допускается ручной поворот дисков). Рекомендуется дублирование поворота дисков световыми сигналами.



- Циферблат, лицевая сторона каждого минутного диска и щит окрашиваются в белый цвет. Разметка циферблата, секундная стрелка, обратная сторона минутных дисков и цифры на их лицевой стороне должны быть черного цвета.
- Диаметр окружности циферблата должен быть не менее 2 м и обведен линией шириной 5 см. Окружность делится на 12 равных частей линиями деления длиной 30 см и шириной 4 см. Первое деление слева от вертикального диаметра (вверху) делится на 5 частей линиями длиной 10 см и шириной 2,5 см.
- Длина указывающей части секундной стрелки должна быть на 15 см короче принятого радиуса окружности окаймления циферблата: ширина стрелки 5 см. Длина противовеса стрелки не более 25 см. Заострять противовес запрещается. 9. Щит минутных дисков должен быть размером не менее 3,2х1 м. В щите прорезают пять равномерно расположенных отверстий для дисков. Каждый диск диаметром не менее 0,4 м должен поворачиваться в своем отверстии в два фиксированных положения (в плоскости щита) белой и черной сторонами. На белой стороне дисков прямым шрифтом наносят цифры от 1 до 5. Высота цифр 25 см, ширина обводки 5 см.

- Щит минутных дисков устанавливается в одной плоскости с циферблатом часов, вплотную к нему и с любой стороны от него (сбоку, снизу, сверху)
- Стартовые часы устанавливаются вертикально на прочных стойках в 3-4 м перед линией стартового створа так, чтобы плоскость циферблата составляла с линией стартового створа угол 15-30°, а центр часов находился на высоте 2-5 м от поверхности воды. Часы должны быть хорошо видны участникам из предстартовой и стартовой зон, в том числе с линии выходных ворот
- Цвет применяемых для сигнализации ракет правилами не устанавливается и должен быть оговорен в программе или инструкции главного судьи.

94. Действия участников по стартовым сигналам и особенности судейства при взятии старта с ходу.

- В момент подачи предварительного стартового сигнала стрелка стартовых часов не движется и находится в верхнем вертикальном положении, сигнальные минутные диски обращены к стартовой зоне белой пронумерованной стороной. Через минуту диск с цифрой 5 поворачивают черной стороной к стартовой зоне - до открытия старта осталось 4 мин. Так же по истечении каждой следующей минуты поворачивают диски с цифрами 4, 3 и 2. В момент поворота диска с цифрой 2 пускают в ход стартовые часы (начинает двигаться секундная стрелка).
- Одновременно с подачей главного сигнала открытия старта (по стрелке стартовых часов) должны быть поданы дублирующие сигналы:
 - поворачивается черной стороной к стартовой зоне диск с цифрой 1;
 - дается ракета;
 - на сигнальной мачте поднимается стартовый флаг;
 - опускается таблица класса стартующих судов.
- Старт считается открытым (действительным) по стрелке стартовых часов, даже если вспомогательных (дублирующих) сигналов не было.
- После подачи предварительного стартового сигнала каждый участник, стартующий в данном заезде, может заводить мотор, отходить от стартового плота (берега) и выходить в предстартовую зону в строгом соответствии с планом трассы или указаниями судейской коллегии.

- Находясь в предстартовой зоне в ожидании открытия старта, участники могут останавливать свои суда или двигаться, не создавая помех друг другу и соблюдая правила движения. В предстартовой зоне после отхода от стартового плота (берега) согласно плану трассы можно делать лишь левые (против часовой стрелки) повороты. Участник, сделавший правый поворот в предстартовой зоне, дисквалифицируется на данную гонку (заезд).
- Участник имеет право пользоваться любой помощью до момента входа в стартовую зону.
- Участники могут входить в стартовую зону через входные ворота только для взятия старта.
- Войдя в стартовую зону, соревнующиеся суда обязаны двигаться в направлении выходных ворот под прямым углом к стартовому створу.
- Взятшим старт считается участник, судно которого прошло входные ворота и, правильно пойдя стартовую зону, пересекло форштевнем линию старта через выходные ворота
- Соревнующиеся, наказываются снятием с данного заезда за следующие нарушения в стартовой зоне:
 - проход поперек стартовой зоны;
 - проход только через одни ворота;
 - изменение курса в стартовой зоне;
 - движение в стартовой зоне от выходных ворот к входным.
- Участник, остановившийся в стартовой зоне, обязан стать в корпусе судна, пропустить всех стартующих и после этого заводить мотор; если мотор не заводится, то при помощи весла вывести свое судно из стартовой зоны.
- За 30 сек. до открытия старта судам не разрешается пересекать трассу гонок перед входными, а также между выходными воротами и первым поворотным буюм.
- Участник, судно которого преждевременно пересекло линию старта, считается совершившим фальстарт и наказывается за это прохождением одного дополнительного круга.
- Если Гоночный комитет не зафиксировала всех совершивших групповой фальстарт, то заезд должен быть объявлен недействительным и повторен для всех участников. За повторный фальстарт участник исключается из данного заезда (гонки).

- Участники, стартующие с опозданием, не должны создавать никаких помех спортсменам, вижущимся по трассе. Гонщики, нарушившие это правило, дисквалифицируются на данный заезд.
- На всероссийских соревнованиях моменты стартов рекомендуется фиксировать при помощи технических средств, синхронно связанных со стартовыми часами.

95. Действия участников по стартовым сигналам и особенности судейства при взятии старта с места (с выключенным мотором)

95.1. Все стартующие суда должны быть расположены вдоль стартового понтона (берега).

Стартовый понтон или место старта на берегу должны иметь достаточную длину для размещения всех участников гонки плюс 0.5 метра на каждое судно. В противном случае число стартующих судов должно быть уменьшено.

95.2 Не должно быть никаких буюв, расположенных перед стартовым понтоном в направлении движения стартующих судов. Допускается установка одного разделительного буя, при этом участники стартовой процедуры должны быть информированы о порядке движения в таких условиях в гоночной инструкции и на общем собрании (брифинге).

95.3 Позиции на стартовом понтоне определяются по индивидуальному квалификационному времени или по результатам квалификационной гонки.

Допускается проведение жеребьевки для расположения участников в первом заезде. В последующих заездах расположение участников определяется порядком их прихода к финишу в предыдущем заезде.

Альтернативные системы распределения спортсменов в момент начала стартовой процедуры должны обязательно быть в соответствующих программах и положениях о соревновании и сообщаться на брифингах участников.

95.3 Расстояние между стартовым плотом (берегом) и первым поворотным буюм должно быть не менее 300 м, и находиться на прямой линии.

95.3 После разрешающего стартового сигнала все спортсмены обязаны двигаться в направлении первого поворотного знака, и не имеют право резко или значительно изменять свой курс на этот знак, с

тем, чтобы заставить другие суда вынужденно отклоняться от выбранного ими курса. Учитывая повышенную опасность прохождения участка гоночной трассы от места старта до первого поворота, все спортсмены обязаны неукоснительно и точно соблюдать правила движения по трассе, изложенные в статьях параграфа 35.

95.6. За 2 мин до открытия старта подается предварительный сигнал (ракета или таблица), разрешается прогрев двигателей без отхода от стартового плота (берега). Это время может быть увеличено до 3 мин. или уменьшено по согласованию со всеми спортсменами на предстартовом брифинге.

- За 1 мин до открытия старта прогрев двигателей запрещен. Сигнал об этом дается специальной таблицей с цифрой «1».
- За 30 сек. до старта подается сигнал «30» секунд с помощью аналогичной таблицы.

В конце этого 30-ти секундного интервала до открытия старта загорается красный сигнал светофора.

- Через 5-12 сек. красный сигнал (огни светофора) гаснет, что и является главным сигналом открытия старта.
- Допускается применение зеленых сигналов светофора, дублируемых судьей на старте, разрешающих старт спортсменов, опоздавших к основному моменту начала гонки.

95.7. Гонщик, запустивший двигатель или отошедший от плота (берега) в течение последних 30 сек. до разрешающего сигнала светофора, лишается права участвовать в заезде.

- Гонщик, запустивший двигатель или отошедший от плота (берега) до того момента, как погаснут красные огни светофора, теряет один круг.
- После заранее согласованного времени красные огни светофора должны быть зажжены вновь.
- Спортсмены, не успевшие стартовать до момента повторного загорания красных огней должны ожидать разрешения судьи на старте, который должен убедиться в том, что основная масса спортсменов, обогнув первый поворотный знак, полностью пересекла стартовую линию. После этого с разрешения судьи, на старте, дублированному зелеными сигналами светофора, участник может выходить на трассу в направлении, согласованном на брифинге и утвержденном в гоночной инструкции.

- Гонщик, опоздавший к старту, обязан подойти к стартовому плоту и стартовать от плота. Старт от берега или с воды запрещен.

95.8. Главный судья имеет право принять решение об остановке гонки и повторении стартовой процедуры.

96. Особенности проведения стартовой процедуры для аквабайков:

- После подачи предварительного стартового сигнала (флаг *желтого* цвета), вывешиваемого в районе расположения Гоночного комитета, судья на трассе (далее «Маршал») свистком вызывает участвующие суда в предстартовую зону
- После того, как Маршал убедится, что все спортсмены находятся в непосредственной близости от него, движением флага начинает движение из места сосредоточения в направлении первого поворотного знака гоночной трассы
- Порядок следования спортсменов за Маршалом во время стартовой процедуры определяется для первой гонки по жеребьевке, для последующих - по порядку соответствующего прихода на финиш
- После того, как Маршал убедится, что порядок следования спортсменов соответствует указанному, и что ни один из спортсменов не имеет явного преимущества, дается отмашка сигнальным флагом цвета.
- В случае массового фальстарта. Маршал сигнализирует об этом главному судье соревнований, который может принять решение о повторном старте или о переносе старта этого класса
- В случае одиночного фальстарта, Маршал сообщает об этом главному судье и на первом круге соответствующим флажным сигналом и свистком предупреждает спортсмена о нарушении правил старта
- После такого предупреждения спортсмен должен в течение текущего или следующего круга пройти «длинный круг», который образуется на гоночной трассе с помощью дополнительного поворотного знака (синего цвета), вынесенного за пределы трассы
- Спортсмен, не выполнивший такое требование Гоночного комитета, наказывается дисквалификацией в данной гонке

Глава 8

Остановленная гонка и правила проведения рестарта

97. Остановленной гонкой считается гонка, прерванная главным судьей соревнования.

98. **Право остановки гонки принадлежит исключительно главному судье и/или официальным лицам, получившим от главного судьи соответствующие полномочия. Главный сигнал об остановке гонки подается с помощью красного флага и/или красной ракеты или красного дыма. Рекомендуется, чтобы стартовый светофор был экстренно включен в ситуации красного флага как дополнительное сигнальное средство.**

99. Гонка также останавливается (по решению главного судьи), в тех случаях, когда, какой-либо спортсмен оказывается за бортом своего судна и находится на курсе других судов, участвующих в гонке, а также в ситуациях, когда это может привести к травматическому исходу с этим спортсменом и/или с другими участвующими спортсменами.

100. Спортсмены, которые своими действиями привели к остановке гонки не получают зачета в этой гонке и не допускаются к рестарту. Спортсмен, подавший протест по обстоятельствам такой **гонки**, может быть допущен к участию в ней «под протестом», с последующим решением Гоночного комитета по этому вопросу. Такой протест может быть заявлен в устной форме, окончательный «письменный» протест должен быть представлен в Гоночный комитет после окончания гонки.

101. Любые штрафные санкции спортсменов в любой гонке автоматически переносятся на соответствующие гонки с рестартом.

102. Дисквалифицированные спортсмены к участию в рестарте не допускаются (за исключением случая, описанного в п. 4).

103. Положение спортсменов в момент рестарта определяется их порядком следования к концу круга, предшествующего остановке гонки.

104. Спортсмены, не успевшие подойти к месту повторного старта с помощью собственных моторов, не могут принимать участие в рестарте.

105. Ремонт после остановки гонки может быть произведен только на тех судах, которые вернулись в спортивный лагерь (к месту старта). Суда, подвергшиеся ремонту, могут участвовать в повторной гонке только с разрешения маршала (судьи на старте). Точное определение места проведения ремонтных работ производится на брифинге участников.

106. В случае проведения рестарта гонки любое судно подвергнувшееся ремонту должно быть готовым занять место на старте в соответствии с указаниями маршала (судьи на старте). Если судно не готово к этому, маршал имеет право поставить его в конец группы стартующих судов или в дальний конец стартового понтонa. Если в гонке уже произошел рестарт, опоздавший участник может повторно стартовать исключительно с разрешения маршала.

107. Все суда, готовые к гонке и допущенные к участию в ней имеют право стартовать в повторной гонке.

Глава 9

Правила движения по трассе

108. Правила движения по трассе обязаны соблюдать все участники во всех случаях при отходе от стартового плота (берега) - на тренировках, в предстартовой и стартовой зонах, а также на трассе гонок и после финиша.

109. Любые методы движения по трассе, за исключением перемещения с помощью двигателя или весла-гребка, запрещены.

Передвижение судна под воздействием: ветра или течения не сопровождается дисквалификацией.

110. Прохождение поворотных знаков (буев)

- Все дистанционные и поворотные буи должны оставаться с левой стороны судна. В случае установки гоночной трассы с правыми поворотами (доворотами) положение таких знаков и правила их прохождения должны быть приведены в предварительной программе и обязательно доведены до сведения всех участников на общем собрании (брифинге).
- Движение аквабайков по трассе кольцевой гонки осуществляется в соответствии со схемой трассы конкретного соревнования. При этом действует основное требование - повороты с красными буями осуществляются левым бортом, повороты с белыми буями - правым бортом.

- Участники, которые не обогнули дистанционный буй, обязаны продолжить гонку без повторного огибания буя, теряя при этом круг. Для обеспечения безопасности судам, не обогнувшим правильно поворотный знак, запрещено повторное огибание этого знака на данном круге. Повторное прохождение такого поворота наказывается дисквалификацией в этом заезде.

В кольцевых гонках аквабайков участники, которые не обогнули дистанционный буй, обязаны продолжать движение по трассе и обогнуть синий (штрафной) буй. Гонщикам, не обогнувшим штрафной буй, этот круг не идет в зачет. Если спортсмен пропустил на трассе несколько буюв, он обязан столько раз проходить по «штрафному маршруту», сколько раз им было допущено такое нарушение.

111. Каждый поворот на гоночной трассе должен быть обозначен двумя буями, стоящими на небольшом расстоянии. В тексте правил обозначение первого и второго буюв конкретного поворота относятся к порядку их повреждения или разрушения участвующими судами.

В этом случае, если спортсмен:

- совершил навал на первый буй поворота без его повреждения и явного смещения с трассы - нет штрафа;
- повредил или разрушил первый буй поворота - наказывается одним кругом штрафа и возмещением убытков организатора в соответствии с приведенными в предварительной программе и гоночной инструкции расценками;
- совершил навал на второй буй поворота без его повреждения и явного смещения с трассы - нет штрафа;
- повредил или разрушил второй буй поворота – наказывается дисквалификацией в данном заезде и возмещением убытков организатора в соответствии с приведенными в предварительной программе и гоночной инструкции расценками;
- в случае повреждения или разрушения одиночно стоящего на трассе буя - наказание аналогично ситуации со вторым буюм поворота.

112. Если два судна идут встречными курсами, то каждое из них должно уклониться вправо и разойтись со встречным левым бортом.

113. Если два судна идут пересекающимися курсами так. Что возникает опасность столкновения, то водитель судна, который видит другое на своей правой стороне, должен уступить ему дорогу.

114. Каждое судно обязано избегать пересечения курса перед форштевнем другого судна.

115. При обгоне на прямой, обгоняющее судно должно обеспечивать безопасное боковое расстояние между судами, а обгоняемое судно не имеет права маневрировать с целью уменьшения этого расстояния. Обгоняющее судно должно сойти с курса обгоняемого.

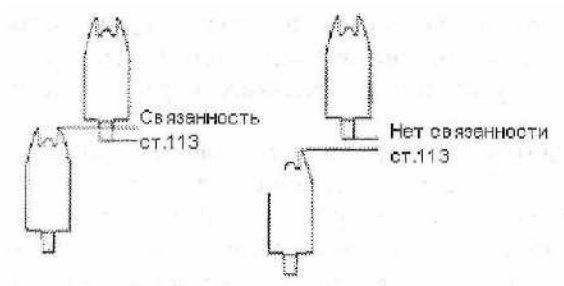
- В кольцевых гонках аквабайков это правило не применяется в случаях, когда лидер на трассе догоняет круговых спортсменов (отстающих на круг и более), а судья на трассе (маршал) предупреждает спортсменов об этом положении. В этом случае обгоняемое судно должно пропустить лидера с соблюдением всех мер предосторожности.
- При обгоне на повороте по внутреннему радиусу водитель обгоняющего судна обязан предвидеть путь обгоняемого судна и применять все меры предосторожности, вплоть до полной остановки судна, чтобы избежать столкновения.

116. Спортсмен, вытесняемый другим водителем на дистанционный или поворотный знак, имеет право подать на него протест в установленном порядке.

117. Возникновение связанности в момент обгона не может дать преимущества судну, обгоняющему изнутри.

118. Связанность может иметь место, когда два судна идут одним или почти одним и тем же курсом и когда обгоняющее судно не имеет возможности обойти обгоняемое судно стороной. При выполнении связанными судами поворота вокруг буя судно, идущее с внешней стороны, обязано обеспечить безопасность судна, идущего с внутренней стороны.

Это правило также не применяется в кольцевых гонках аквабайков в случаях обгона лидером круговых спортсменов.



119. Если в течение заезда какой-либо поворотный буй будет смещен со своего места, то Гоночный комитет может признать заезд недействительным и повторить его или признать действительным без объявления скоростей, показанных участниками.

120. Решение об аварийном инциденте, послужившем результатом несоблюдения настоящих Правил принимается по итогам официального расследования Гоночным комитетом. Такое расследование проводится по решению главного судьи с обязательным предоставлением схем инцидента и письменных объяснений участников столкновения, а также докладов судей на трассе.

121. Если во время гонки какой-либо участник (экипаж) в результате несчастного случая (взлета, опрокидывания, столкновения и т.п.) оказался за бортом, то гонка может быть остановлена. Решение об этом принимает главный судья соревнования.

Глава 10

Окончание гонки и определение результатов

122. Финиш (окончание гонки).

1. Финишем считается момент, когда участник, пройдя определенное число кругов по трассе, форштевнем своего судна пересечет линию старта-финиша, получив при этом отмашку черно-белым шахматным флагом.

2. Закончив гонку, каждый участник должен соблюдать гоночную, инструкцию об уходе с трассы, а также обеспечить беспрепятственное прохождение других судов, идущих на финиш.

Каждый из участников после своего финиша должен уйти в спортивный лагерь в соответствии с требованиями гоночной инструкции.

Участник, который, закончив дистанцию, пересек трассу гонок, наказывается снятием результата в этом заезде.

122.3. Контрольное время, по окончании которого финиш закрывается, устанавливается для каждого типа и класса судов при проведении любых соревнований и должно быть указано в положении или программе, а также в гоночной инструкции.

123. Определение результатов

- Победителем заезда (гонки) считается участник, прошедший определенную Положением дистанцию за наименьшее время.
- Все участники заезда классифицируются с помощью присвоения определенного количества очков в соответствии с прохождением определенного числа кругов трассы и порядка прихода на финиш.
- Очки за гонку присваиваются в соответствии с определенной таблицей, которая определяется в Положении о соревнованиях. В качестве примера приводятся две системы премиальных очков, применяемых в международных и национальных соревнованиях. в случае проведения соревнования, состоящего из двух или более гонок:

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

Национальная система:

Место	Очки	Место	Очки	Место	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

Последующие места также получают по одному очку

- Участники гонки получают соответствующие очки в случае прохождения ими не менее 75% числа кругов, пройденных победителем заезда, получившим отмашку финишным флагом. В этом случае засчитывается только целое количество кругов (например 75% от 5 кругов составляет 3,75 круга - в зачет идет 4 круга).

Для участников, имеющих одинаковое число пройденных кругов, начисление очков производится по их порядку прохождения финишной линии.

- Для одиночных гонок:

Участники, прошедшие 90% или более гоночной дистанции, но не пересекшие линию финиша после ее прохождения лидером заезда, будут классифицированы после соответствующего прохождения **такого** же количества кругов и пересечения линии финиша после победителя.

Для остановленных гонок порядок определения результатов определяется гоночным комитетом по порядку их следования по трассе перед моментом остановки.

124. Официальные результаты гонки должны быть вывешены на доске объявлений в течение часа после ее окончания.

125. Общая классификация различных классов, участвующих в гонке не допускается.

126. Порядок объединения различных классов и условия их зачета определяются гоночным комитетом и сообщаются в гоночной инструкции.

127. Личные и командные места определяются в соответствии с Положением о соревнованиях.

128. Если после окончания гонки техническая комиссия определяет суда или моторы, не соответствующие действующим техническим требованиям, они подлежат дисквалификации во всех гонках, в которых принимали участие (в конкретном соревновании или этапе). Результаты других участников должны быть скорректированы в соответствии с этим. Определение финальных результатов должно быть произведено с помощью суммирования очков по всем гонкам, с учетом произведенной коррекции.

129. Два судна находятся в «ничейной позиции» в случаях:

- они пересекают линию финиша одновременно
- имеют одинаковое количество очков

130. В случае возникновения «ничейной позиции» судно, имеющее большую среднюю скорость в любой гонке, провозглашается победителем.

- Только полностью проведенные гонки учитываются в этом случае.
- Если трасса гонки изменяется между заездами, средняя скорость не может быть использована в этой ситуации.
- В этом случае определяется средняя скорость в последней гонке, соответствующее решение гоночного комитета должно быть доведено до участников до ее начала.

Глава 11

Общие технические требования

131. Корпуса спортивных и гоночных судов, моторы, топливо, запасные части и оборудование, имеющие в правилах ограничение параметров или характеристик, должны быть предъявлены на техническую инспекцию.

132. Техническая инспекция проводится на специально выделенной и огороженной площадке, в которую допускаются только участвующие в этом процессе спортсмены и/или механики и официальные лица гоночного комитета. Руководителем проведения технической инспекции является Технический комиссар, назначаемый Главным судьей соревнования.

133. На каждом соревновании все спортивные и гоночные суда должны пройти процедуру технической инспекции до любого выхода на воду, с акцентированием внимания на обеспечение безопасности при проведении гонок.

134. С этой целью в процессе технического осмотра должны быть проверены следующие позиции (в скобках указаны соответствующие статьи Правил):

- Спасательный (страховочный) жилет
- Защитный шлем
- Гоночный (стартовый) номер
- Наклейка УИМ
- Национальный флаг
- Гоночная одежда и обувь
- Сиденье, ремни безопасности
- Механизм рулевого управления
- Механизм включения реверса
- Механизм управления дроссельной заслонкой
- Аварийный выключатель зажигания
- Зеркала заднего вида
- Состояние корпуса судна
- Острые кромки
- Сминаемые наделки на спонсоны
- Буксировочный рым
- Буксирный конец
- Подъемные рымы и стропы
- Номер на днище и окраска днища
- Блок плавучести
- Весло-гребок
- Электропроводка
- Аккумуляторные батареи

- Выключатель массы вне кокпита судна
- Топливный бак
- Топливопроводы
- Применяемое топливо
- Крепление двигателя
- Трансмиссия
- Защитное ограждение гребного винта
- Защитное ограждение маховика
- Редуктор
- Выключатель топливного насоса
- Экологические коврики
- Вес корпуса в комплекте
- Вес гонщика

135. Перечень inspectируемых параметров может быть расширен для различных классов судов и в соответствии с рангом конкретного соревнования.

136. Кроме того, каждый спортсмен или его официальный представитель должен предъявить следующие документы:

- Действующую лицензию
- Мерительное свидетельство для соответствующего класса
- Комплект гомотогационных документов (если об этом упоминается в мерительном свидетельстве или Положении о соревновании)
- Все страницы гомотогационных документов должны быть заверены оригинальной печатью UIM или ФВМС
- Копию регистрационного свидетельства изготовителя капсулы безопасности в UIM
- Действующий сертификат «immersion test» для судов с капсулой безопасности
- Действующие правила UIM (для всероссийских соревнований - действующие правила соревнований ФВМС)
- Договор о страховании от несчастного случая
- Другие необходимые документы, требуемые Положением о конкретном соревновании

137. После завершения каждой гонки все двигатели должны оставаться опечатанными, чтобы предотвратить возможные изменения. Нарушение этого требования влечет за собой дисквалификацию участника.

138. Все суда и моторы, принимающие участие в соревновании и подлежащие технической инспекции после гонок, не имеют права покидать площадку технического контроля в течение одного часа после оглашения результатов, без разрешения официального лица гоночного комитета.

139. Для всех участников обязательно требование иметь необходимые инструменты и приспособления для возможной разборки мотора в процессе проведения технического контроля после гонки.

- Участник и/или механик обязаны прилагать все необходимые усилия для проведения технической инспекции в кратчайшее время.
- Допуск других лиц на отведенную площадку осуществляется по разрешению главного судьи соревнования.

Глава 12

Технический контроль корпусов и моторов

140. Проверка двигателей в регламентированных классах выполняется в соответствии с требованиями, приведенными в гомологационных документах.

141. При проведении официальных всероссийских соревнований осмотр двигателя после завершения гонок является обязательным.

142. Следующая процедура обязательна для таких осмотров:

- Проверить что, тип, марка и модель мотора (двигателя), а также его внешние характеристики соответствуют гомологационным документам.
- Размеры, заявленные в гомологационных документах, должны быть подтверждены на проверяемом двигателе. Если результаты замеров входят в пределы указанных допусков, двигатель должен быть признан легальным.
- Детали, размеры которых не приведены в гомологационных документах, должны быть проверены путем визуального сравнения со стандартными частями. Так как фактические производственные допуски не публикуются, небольшие различия между осмотренной частью и стандартной деталью не являются основанием для признания несоответствия двигателя.
- Размеры цилиндра, рабочий объем и величина степени сжатия должны измеряться на холодном двигателе.

143. Спортсмен должен представлять свое гоночное судно на технический осмотр и должен подчиняться всем требованиям и правилам гоночного комитета.

144. Технические инспекторы имеют право, после завершения соревнования, выполнять все необходимые проверки, которые они считают необходимыми, несмотря на результаты проведенной инспекции перед тренировкой.

145. Спортсмены должны быть ответственными за состояние своего судна (корпус, двигатель, оборудование, принадлежности и т.п.) во все время проведения соревнования.

146. Нарушения, если таковые вообще имеются, со стороны изготовителя, строителя, механика или даже предыдущего владельца не оправдывают их несоответствие правилам соревнований и техническим требованиям.

147. Спортсмен, который не выполняет решений или инструкций, данных официальными лицами соревнования, не допускается к соревнованиям.

148. Несоблюдение или нарушение технических требований и правил, сопровождается дисквалификацией на данные соревнования. Исключение из этого правила может быть в случае потери или выхода из строя деталей двигателя во время проведения гонки. В этом случае спортсмен не получает зачета в проведенной с такими нарушениями гонке и может быть допущен в последующие гонки только после устранения допущенных неисправностей,

149. Спортсмен, который отказывается от технического осмотра судна, дисквалифицируется на данное соревнование.

150. Запрещено заменять картер, блок цилиндров и коленчатый вал двигателя, а также корпус судна или его спонсоны после проведения квалификационных гонок или после начала первой гонки.

151. Замена таких деталей и агрегатов означает прекращение участия заявленного спортсмена в соревновании. В случае согласования с Главным судьей это может быть квалифицировано, как новая заявка участия в соревновании с полным прохождением всех требуемых осмотров и инспекций.

152. Любая внешняя помощь на гоночной трассе, для ремонта или любой другой причины сопровождается дисквалификацией.

153. Если ремонт двигателя или корпуса судна может быть произведен только вне спортивного лагеря, это должно быть выполнено в присутствии официального технического контролера Гоночного комитета.

Глава 13

Оборудование спортивных и гоночных судов

154. Суда всех типов и классов должны быть снабжены в носовой части швартовым кольцом, достаточно прочным для удержания судна в случае крайней опасности или для целей буксировки (внутренний диаметр кольца не менее 20 мм).

155. Все суда (кроме оборудованных капсулой безопасности) должны иметь на борту гребок-весло для возможного перемещения судна с неработающим двигателем. Гребок должен быть закреплен таким образом, чтобы он был всегда под рукой и мог быть немедленно использован в случае необходимости.

156. Каждое судно должно иметь достаточную плавучесть, обеспечивающую его нахождение на поверхности воды в случае аварии. Эта плавучесть должна быть эквивалентной объему 0,055 м³ пены (плотностью до 30 кг/м³) на каждые 100 кг веса судна. Для судов, оборудованных капсулой безопасности, как минимум половина такого объема должна быть стационарно вмонтирована в структуру кокпита.

157. Дополнительная плавучесть, появляющаяся в результате срабатывания электрогидравлической спасательной системы («airbag»), не включается в общий расчет плавучести судна.

158. Кокпит судна должен быть достаточно свободным, а специальное ветровое стекло должно достаточно легко удаляться (откидываться) для того, чтобы не создавать препятствия эвакуации спортсмена и проведению спасательных операций.

159. Кромки обтекателей, капотов и ветрового стекла не должны быть острыми и должны быть окантованы резиной или другим подобным материалом, предохраняющим спортсмена от травм в аварийных ситуациях.

160. Детали трансмиссии и другие механические детали, могущие нанести травму спортсмену или привести к несчастному случаю, должны быть надежно защищены кожухами или капотами.

161. Все суда должны быть оснащены эффективным устройством автоматического выключения зажигания мотора, обеспечивающим остановку мотора в случае, если спортсмен внезапно покидает корпус судна:

- Суда, оборудованные капсулой безопасности, не требуют установки такого устройства.
- Устройство автоматического выключения зажигания должно быть хорошо видимым, а также быть связанным со спортсменом специальным шнуром. Длина такого шнура должна быть достаточно короткой для эффективного выключения зажигания в случае вылета спортсмена из корпуса судна.
- Устройство должно быть работоспособным во всех случаях нахождения спортивного судна на воде (тренировки, гонки, квалификационные заезды и т.п.).
- Спортсмен, не обеспечивший работоспособность устройства автоматического выключения зажигания, одлежит дисквалификации в конкретном соревновании.
- Соединительный шнур, присоединенный к жилету спортсмена, должен также обеспечивать аварийное прекращение подачи топлива, в случае применения на судне электрического топливного насоса.

162. В течение любых тренировочных, квалификационных и гоночных заездов спортивное судно должно быть обеспечено всем необходимым оборудованием, соответствующим требованиям правил соревнований и судейской коллегии. Перечень такого оборудования должен быть приведен в предварительной программе и положении о соревновании.

163. Все детали рулевого устройства, ручки для переноски, швартовые кольца, ходовые огни, зеркала заднего вида и другое необходимое оборудование и устройства, должны быть присоединены к корпусу судна с помощью болтовых соединений (шурупы для дерева запрещены).

164. Во всех типах соревнований на борту спортивного (гоночного) судна, может находиться только один спортсмен, управляющий этим судном. Для многочасовых гонок судейская коллегия может изменить такое правило, приведя свое решение в программе и положении о соревнованиях.

165. Во всех международных и всероссийских соревнованиях допускается применение только двухтактных и четырехтактных поршневых двигателей,

- Общий рабочий объем цилиндров двигателя является критерием для отнесения двигателя к соответствующему классу.
- Применяемые двигатели могут иметь карбюраторную или другую (электронную, механическую и т.п.) систему впрыска горючей смеси.
- Роторные двигатели допускаются к участию в соревнованиях на основе равенства эквивалентного рабочего объема.
- Рабочий объем такого двигателя определяется как двойной объем, определенный как разница между наибольшим и наименьшим объемами в рабочей камере,
- Если применяемый двигатель оборудован специальными устройствами для увеличения рабочего давления в цилиндрах (наддув двигателя), его классифицируемый рабочий объем умножается на коэффициент 1,4, а судно относится к тому классу, который имеет параметры соответствующие полученному после пересчета значению рабочего объема.
- Компрессор (нагнетатель) должен являться стандартной неотъемлемой частью двигателя, утвержденной в документах завода-изготовителя.
- Динамические воздухозаборники, направляющие атмосферный воздух в соответствующие каналы двигателя, не являются специальными устройствами увеличения рабочего давления в цилиндрах.

Глава 14

Уменьшение шума, охрана окружающей среды

166. Использование эффективного устройства для уменьшения шума, возникающего при работе спортивных (гоночных) моторов обязательно.

167. Организатор соревнований должен предоставить в распоряжение судейской коллегии необходимые приборы и инструменты для оперативного замера уровня шума работающих моторов.

168. Уровень шума измеряется в децибеллах специальными приборами (шумомерами, фонометрами) по шкале «А» - dB(A). Измерительные приборы должны соответствовать спецификациям

I.E.C. и A.N.S.I. Регистрирующий микрофон располагается на расстоянии 25 м под прямым углом к направлению прохождения тестируемого судна. Для точного определения уровня шума необходимо прохождение судна в двух направлениях.

169. Для моторов, оборудованных водяной помпой и рабочим объемом не более 750 см³, уровень шума не должен превышать 91 dB(A) с разницей 2 dB(A), для моторов с рабочим объемом более 750 см³ - 91 dB(A) с разницей 4dB(A).

170. Тестируемое судно должно проходить мимо регистрирующего микрофона на максимальной скорости. Замер уровня шума должен начинаться за 100 м до точки расположения микрофона и продолжаться в течение периода времени, в котором уровень шума будет находиться в пределах нормы.

171. Участники соревнований должны принимать все необходимые меры во время проведения соревнования, исключающие засорение акватории, береговой и прилегающей территории различным мусором, горюче-смазочными материалами и химическими веществами.

172. Участники соревнований должны обеспечить на своих судах следующие мероприятия, направленные на защиту окружающей среды:

- полная герметизация топливной системы от топливного бака до двигателя
- защита топливного бака с использованием различных элементов, исключающая возможность его повреждения при аварийных ситуациях
- запрещение заправок (дозаправок) при нахождении судна на воде или ремонтном понтоне
- использование поглощающих ковриков и других подручных материалов при производстве необходимых работ в спортивном лагере

173. Организатор соревнований обязан обеспечить спортивный лагерь специально оборудованными местами складирования мусора, слива отработанных или негодных горюче-смазочных материалов и химических веществ.

174. Организатор соревнований имеет право предусмотреть существование денежного экологического сбора, который должен быть возвращен участнику (команде), после приведения занимаемой территории в надлежащий порядок.

175. Организатор соревнований по согласованию с судейской коллегией имеет право уточнить и расширить требования к участникам, необходимые для охраны окружающей среды конкретного места проведения соревнования. Эти изменения должны быть представлены в Гоночной инструкции и на брифинге участников.

Глава 15

Топливо

176. Обеспечение участников соревнований горюче-смазочными материалами может быть организовано различными методами.

177. Для того, чтобы создать всем участникам равные условия соревнований и упростить процедуру проверки соответствия топлива существующим ограничениям рекомендуется порядок, в соответствии с которым Организатор должен обеспечить всех спортсменов одинаковым топливом. Исключение могут составлять только классы скутеров, в которых в качестве топлива применяются спиртовые смеси. Такой порядок предусматривает доставку топлива в спортивный лагерь с помощью соответствующих топливозаправщиков и продажу за наличный расчет всем участникам соревнований.

178. Организатор должен анонсировать такой порядок в соответствующем положении о соревновании.

179. Организатор должен предоставить информацию участникам соревнований о стоимости топлива, его октановом числе, официальном названии поставщика, месте и времени его дистрибуции в спортивном лагере.

180. Все участники должны иметь соответствующие емкости для получения топлива, соответствующие стандартам по технической и пожарной безопасности. На всех емкостях должны быть ясно видимы стартовые номера участника и класс судна.

181. Организатор должен оборудовать специальные охраняемые места для получения и хранения топлива между гонками.

182. Запрещено хранение любого количества топлива и других ГСМ в местах размещения команд, спортивной и транспортной техники, кроме специально оборудованных мест заправки.

183. Информация о местах, отведенных для заправки и хранения топлива должна быть доведена до всех участников соревнований в программе соревнования и предсоревновательных брифингах.

184. Топливо для спортивных двигателей (типов CH, S, T, PR, OSY-400, F1000, BoatGP, F4, O-классов с рабочим объемом выше 850 см³, а также для классов национальных глассеров):

- Топливо должно быть доступным бензином, применяемым для заправки обычных (не спортивных) автомобилей (снабжаемых катализатором)
- Топливо может быть экологическим («green fuel»)
- Октановое число применяемого топлива не должно быть менее 93 единиц
- Все топливо, представляемое Организатором должно соответствовать требованиям производителей спортивных двигателей

185. Топливо для гоночных двигателей (F1 и R классов):

- Применяется только топливо, производимое международными компаниями для использования в моторных видах спорта
- Авиационное топливо AVGAS 100LL может быть использовано (не используется в странах Евросоюза)
- Все топливо должно быть снабжено соответствующим сертификатом с листом данных
- Все предоставляемое топливо должно соответствовать требованиям производителей спортивных двигателей

186. Топливо на основе спиртов:

- Топливо может быть изготовлено на основе метилового спирта (метанола) - CH_3OH или этилового спирта (этанол) - $\text{C}_2\text{H}_5\text{OH}$
- Топливо может содержать воду - H_2O

187. Только смазочные масла (добавки) для двухтактных двигателей могут быть добавлены в топливо. Использование любых других добавок запрещено как для карбюраторных двигателей, так и для силовых агрегатов с различными системами впрыска топлива

188. Смазочные материалы:

- Только для двухтактных двигателей, которые не оборудованы механической системой впрыска масла, разрешено использование топлива с предварительно растворенными смазочными маслами
- Участники должны сообщать на технической инспекции тип применяемого смазочного материала

189. Выборочное тестирование топлива участников;

- Пробы топлива, взятые у случайно выбранных участников в течение соревнования, должны быть проверены на месте, но также могут подвергнуты анализу в химической лаборатории после окончания соревнования
- В случае необходимости, топливная система может быть демонтирована, отсоединена от судна и подвергнута контролю
- Топливо, предоставляемое Организатором, должно быть проверено перед началом: распределения. В случае, если пробы топлива, взятые у спортсменов после соревнования, не будут соответствовать параметрам топлива, предоставленного Организатором, это может послужить основанием для дисквалификации.
- Рекомендуются производить тестирование топлива с помощью четырех различных методов:

- тестирование с помощью приборов системы «Дигатрон» (DT-15 или DT-47 FT)

- тест на определение удельного веса топлива (Specific Gravity Test)

- тест на растворимость воды в топливе (Water Solubility Test)

- тест на содержание в топливе нитро со единений (Ceric Nitrate Reagent Test)

Методики проведения тестирования топлива по этим методам можно дополнительно получить в ФВМС РФ.

- Если Организатор не предоставляет топливо для соревнований и каждый участник использует свое топливо, оно должно быть подвергнуто предварительному тестированию на предсоревновательной технической инспекции
- На соревнованиях, в которых используется топливо участников, должна быть предусмотрена возможность сравнения топлива различных участников и возможность опечатывания как минимум одного литра топлива для возможного последующего тестирования
- Присутствие в тестируемом топливе запрещенных добавок, изменяющих его показатели по отношению к контрольному, в любое время проведения соревнования (тренировочные, квалификационные или гоночные заезды), является основанием для немедленной дисквалификации участника до этого момента

- Если участник не согласен с дисквалификацией, связанной с несоответствием применяемого топлива, он может провести за свой счет анализ заранее опечатанной техническим комиссаром пробы топлива (в количестве не менее 1 литра) в соответствующей химической лаборатории, производящей спектральный анализ (Gas Chromatography) или подобный тест, определяющий, какие компоненты присутствуют в предоставленном образце
- Если участник заявляет протест против топлива, применяемого другим участником, он должен внести в секретариат Гоночного комитета денежный взнос в сумме 7000 руб.,
- которые пойдут на оплату проведения необходимых анализов
- Любые химические добавки или приемы запрещены на стартовом понтоне в момент запуска стартующих судов (кроме двигателей, использующих спиртовое топливо)

Глава 16

Основные типы и классы спортивных и гоночных судов

(В этой главе рассматриваются основные характеристики судов применяемых в водно-моторном спорте РФ или близкие к ним)

Гоночные суда со стационарными двигателями (Глиссера, индекс - "P"("R")), в РФ принято обозначение РН с соответствующими цифрами рабочего объема и техническими характеристиками для национального класса)

190. Классы

Р 1500 рабочий объем цилиндров двигателя от 1001 до 1500 см³ вкл.

Р 2000 рабочий объем цилиндров двигателя от 1501 до 2000 см³ вкл..

Р 2500 рабочий объем цилиндров двигателя от 2001 до 2500 см³ вкл.

191. Корпус глиссера

- Тип и конструкция корпуса - без ограничений
- Запрещено применение любых устройств, создающих внезапный тормозной эффект, а также водяную завесу, которая ограничивает видимость для идущих сзади судов

192. Минимальные размерения (рекомендуется):

Класс	Масса	Длина
P 1500	350 кг	4,50 м
P2000	390 кг	4,80 м
P2500	420 кг	5,10 м

- Минимальная масса глissсера определяется как вес полностью оборудованного гоночного судна измеренный после гонки без спортсмена и воды, но с остаточным количеством топлива
- Измерения корпуса глissсера производятся на берегу.
- Длина глissсера определяется как полная длина корпуса, измеренная между перпендикулярами, опущенными с передней и задней оконечностей (все выступающие части - швартовые кольца, утки, транцевые плиты и т.п. - в состав обмера не входят).

193. **Силовая установка:**

- В классах глissсеров до 1500см³ и до 2000 см³ разрешено использование двигателей любого производства с соответствующим рабочим объемом
- В классе глissсеров до 2500 см³ разрешено применение исключительно двигателей отечественного и иностранного производства без турбонаддува
- Двигатель должен быть установлен внутри корпуса
- Силовая трансмиссия, передающая крутящий момент от двигателя к гребному винту должна проходить через основной набор и обшивку корпуса глissсера. Любые модификации трансмиссии разрешены.
- Допускается применение только одного движителя, при условии, что полное тяговое усилие создается в воде
- В случае применения водометного движителя разрешен выброс водяной струи в воздух
- Электрический стартер и аккумуляторная батарея должны находиться на борту судна
- Трансмиссия, редукторы, дифференциалы и т.п. устройства не ограничиваются
- Топливо - в соответствии с требованиями статей 179, 180 и 184 настоящих Правил

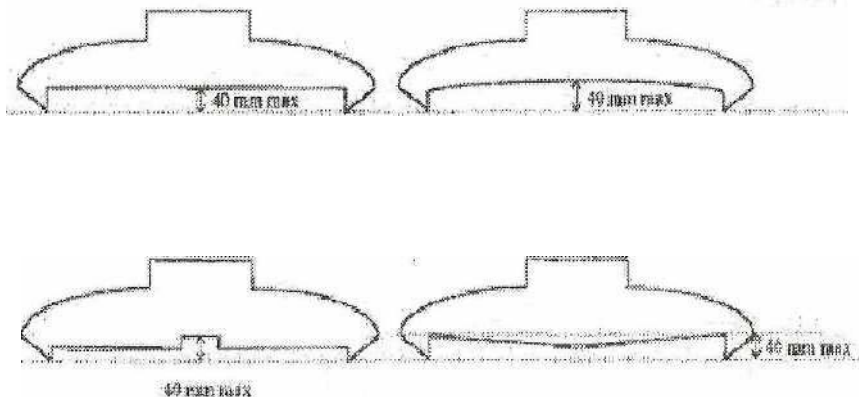
Гоночные суда с подвесными моторами (Скутера, индекс «О» для скутеров международных классов, индекс «ОН» - для национальных классов)

194. Классы

- О 125** рабочий объем двигателя до 125 см^3
- О 175** рабочий объем двигателя до 175 см^3 вкл.
- О 250** рабочий объем двигателя от 176 см^3 до 250 см^3 вкл.
- О 350** рабочий объем двигателя от 251 см^3 до 350 см^3 вкл.
- О 500** рабочий объем двигателя от 351 см^3 до 500 см^3 вкл.
- О 700** рабочий объем двигателя от 501 см^3 до 700 см^3 вкл.

195. Корпус скутера

- Для классов О 125, О 175, О 250 и О 350 корпус скутера должен иметь трехточечную инструкцию (Hydroplane type), с максимальной длиной спонсонов не более 60% общей длины корпуса
- Любые продольные наделки или конструктивные элементы по обеим сторонам днища корпуса, изменяющие структуру воздушного потока, должны иметь высоту, измеренную в районе транцевого шпангоута, не более 40 мм

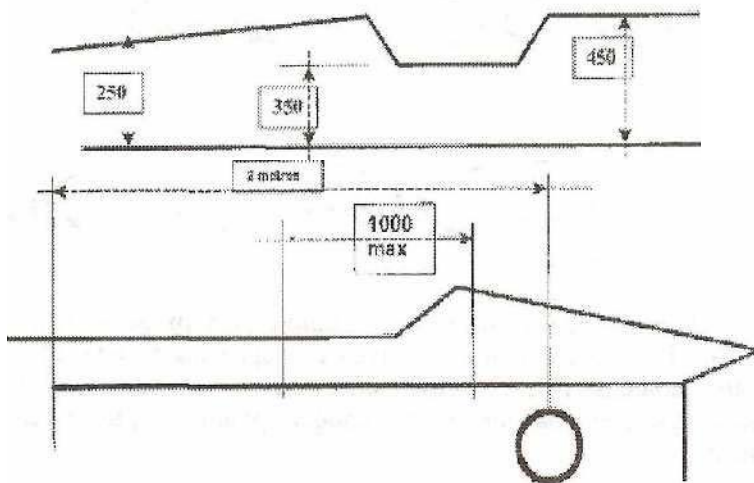


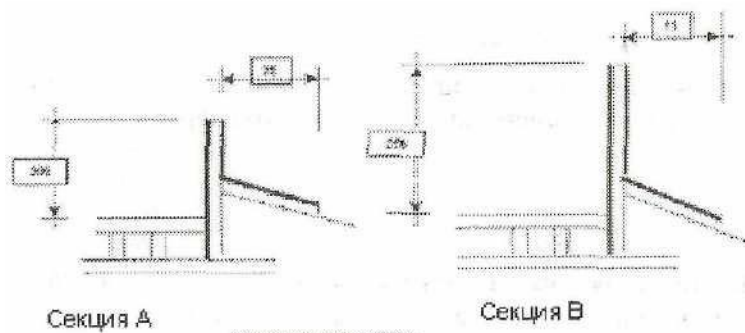
- Для классов выше О 500 - корпус скутера без ограничений
196. Все трехточечные корпуса скутеров классов О 250, О 350, OSY 400, должны иметь специальные элементы защиты спортсмена, соответствующие размерам и конфигурации, приведенным на рисунках

- Измерения проводятся внутри корпуса скутера от твердого основания, на котором спортсмен лежит или находится на коленях (мягкие элементы, подушки и т.п. в расчет не входят). Уменьшение высоты боковых пластин разрешается только в передних боковых частях, с целью улучшения боковой и фронтальной видимости.
- Защитные пластины, являющиеся элементами конструкции корпуса, должны быть укреплены (или выполнены полностью) двумя слоями углепластика с плотностью 315 г/м типа «Кевлар» или сопоставимого по прочности материала
- Все корпуса скутеров, выполненные с выступающими носовыми оконечностями спонсонов должны иметь в носовой части закругления, диаметром не менее 50 мм во всех направлениях.

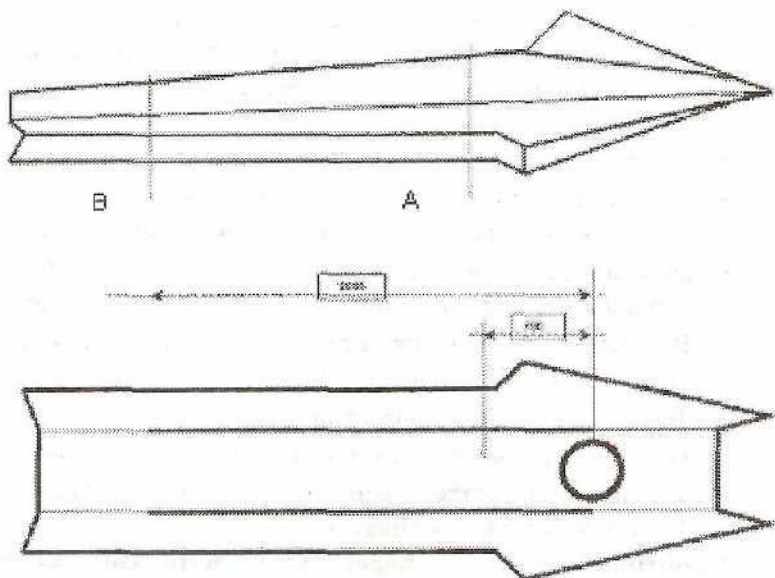
Если используются специальные сминаемые носовые наделки на выступающие части спонсонов, они должны быть выполнены таким образом, чтобы при снятии на корпусе имелись закругления диаметром не менее 50 мм, хотя бы в одном направлении

KNEELERS





2 слоя армированного волокна,
плотностью 315 г/м², или
сравнимого материала



197. Запрещено применение любых устройств, создающих внезапный тормозной эффект, а также водяную завесу, которая ограничивает видимость для идущих сзади судов

198. Минимальные размерения:

Класс	минимальный вес корпуса	минимальный вес корпуса
	без спортсмена, кг	со спортсменом, кг
О 250	120	190
О 350	130	210
О 500	180	260
О 700	180	260

- Минимальная масса определяется как вес полностью оборудованного гоночного судна измеренный после гонки без спортсмена и воды, но с остаточным количеством топлива
- Измерения корпуса скутера производятся на берегу.
- Длина скутера определяется как полная длина корпуса, измеренная между перпендикулярами, опущенными с передней и задней оконечностей (все выступающие части - швартовые кольца, утки, транцевые плиты и т.п. - в состав обмера не входят)

199. Силовая установка:

- Двигатель без ограничений, кроме класса О 125. в котором разрешено применение только одноцилиндрового двигателя
- Допускается применение только одного движителя, при условии, что полное тяговое усилие создается в воде
- В случае применения водометного движителя разрешен выброс водяной струи в воздух
- Трансмиссия без ограничений
- Все гоночные моторы должны иметь защиту маховика
- Топливо - в соответствии с требованиями статей 181. 182, 183 и 184 настоящих Правил

Спортивные суда с подвесными моторами (спортивные мотолодки международных классов с индексами «S(C)». «Т», «PR» и национальных классов с индексом «СН»)

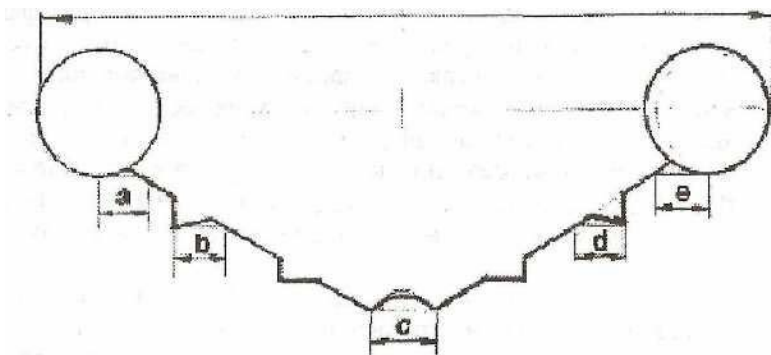
200. Классы:

CH 175	рабочий объем двигателя до 175 см ³ вкл.
CH 250	рабочий объем двигателя от 176 см ³ до 250 см ³ вкл.
JT 250	рабочий объем двигателя до 265 см ³ вкл.
C 350	рабочий объем двигателя от 251 см ³ до 350 см ³ вкл
C 500	рабочий объем двигателя до 500 см ³ вкл
C 550	рабочий объем двигателя от 351 см ³ до 550 см ³ вкл
T 550	рабочий объем двигателя от 401 см ³ до 550 см ³ вкл
PR 700	рабочий объем двигателя до 725 см ³ вкл
PR I000	рабочий объем двигателя от 871 см ³ до 1060 см ³ вкл
PR 1500	рабочий объем двигателя от 1061 см ³ до J 550 см ³ вкл
PR 2000	рабочий объем двигателя от 1551 см ³ до 2050 см ³ вкл
PR 2500	рабочий объем двигателя от 2051 см ³ до 2550 см ³ вкл

201. Корпуса мотолодок:

- Любые дополнительные устройства, использующие эффект аэродинамической разгрузки для уменьшения осадки спортивного судна, а также подводные крылья запрещены
- Запрещено применение любых устройств, создающих внезапный тормозной эффект, а также водяную завесу, которая ограничивает видимость для идущих сзади судов
- В классах спортивных мотолодок CH 175, CH250, JT250, T 550 разрешено применение исключительно однокорпусных судов
- В классах мотолодок с индексами «JT» и «Т» предусматривается применение подвесных моторов одной марки, гомотологированных заводом-изготовителем, как «сток» моторы и продаваемых в розничной торговле
- Во всех классах международных мотолодок JT-250 и T-550 разрешено применение подвесных моторов отечественного производства с соответствующим каждому классу рабочим объемом с любыми изменениями деталей, без ограничений по весу гоночного комплекта
- В классе C 550 применение корпуса с катамаранными обводами обязательно
- В классах спортивных мотолодок PR применяются однокорпусные суда с жестким днищем и надувными бортами (Rigid Inflatable Boat - RIB)
- Днище мотолодок может иметь только выпуклые, но не вогнутые очертания

- Корпус мотолодки с индексом PR должен иметь жесткую центральную секцию, отформованную совместно с килем и транцем из стекловолокна или пластика, а также пневматические баллоны
- Пневматические баллоны должны надуваться атмосферным воздухом и состоять не менее чем из двух независимых секций, изготовленных из пластичного и эластичного материала
- Поперечные реданы, тоннели, подводные крылья или устройства, способствующие увеличению давления воздуха под днищем, запрещены, кроме различных наделок и продольных реданов идущих вдоль килевой линии.



For PR 650, 700, 750, 850: $a+b+c+d+e < 10\%$ of the width
 For PR 1000, 1500, 2000, 3000: $a+b+c+d+e < 10\%$ of the width

- Минимальная масса судна определяется как вес полностью оборудованного корпуса с мотором, взвешенного сразу же после гонки вместе со спортсменом, его персональным спасательным оборудованием с остаточным количеством топлива, но без попавшей в корпус воды
- Максимально разрешенный балласт, необходимый для корректировки минимального веса, составляет 10% для каждого конкретного класса
- Измерения корпуса производятся на берегу.

- Длина мотолодки определяется как полная длина корпуса, измеренная между перпендикулярами, опущенными с передней и задней оконечностей (все выступающие части - швартовые кольца, утки, транцевые плиты и т.п. - в состав обмера не входят)
- Ширина мотолодки измеряется в наиболее широком месте корпуса 202.

Минимальные размеры:

класс	масса, кг	длина, м	ширина, м	высота, м	диаметр баллона.
JT 250	160	3.10	1.25	0.35	-
C 550	260	3,70	-	-	-
T 550	265	3,75	1,30	0,40	-
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	-	0.40

203. Силовая установка:

- В качестве силовой установки на спортивных мотолодках используются подвесные лодочные моторы
- Подвесной мотор - автономный силовой агрегат, имеющий все необходимые системы, механизмы и устройства, а также трансмиссию, ни в одной точке не пересекающую основную систему набора и обшивки корпуса судна.
- Любые механизмы, предназначенные для изменения угла установки и/или высоты мотора разрешены для классов мотолодок с индексом «S(C)».
- Угол установки моторов и /или высота в классах мотолодок с индексами «JT» и «T» не могут изменяться во время движения на трассе, но могут быть изменены в перерывах между тренировочными или гоночными заездами
- Подвесной мотор в любое время должен иметь возможность быть отсоединенным от спортивного судна без применения специальных приемов и инструментов. В этом состоянии после подводки питания и охлаждающей жидкости должен иметь возможность запуска с помощью устройств и механизмов, являющихся неотъемлемыми частями этого подвесного мотора.

- Кронштейны крепления мотора к корпусу, рычаги и элементы управления, тахометры и другие контролирующие приборы, аккумуляторная батарея с проводами, топливный бак с подводными шлангами не являются неотъемлемой частью мотора,
- Спортивные подвесные моторы должны иметь возможность работать на пониженной скорости
- Во время нахождения работающего мотора в воде, его охлаждение должно осуществляться штатным водяным насосом
- Мотор должен быть снабжен надежным реверсирующим устройством, позволяющим давать передний, холостой и задний ход
- Управление реверсом должно осуществляться спортсменом, находящимся в нормальном гоночном положении, без применения специальных приемов или устройств
- Наружные размеры корпуса редуктора (подводной части) не регламентируются. Вес внутренние части редуктора должны быть установлены в соответствии с требованиями завода-изготовителя.
- Если это предусмотрено заводом-изготовителем, выпуск отработавших газов может осуществляться через ступицу гребного винта
- Электрический или ручной стартер должен обеспечивать быстрый и легкий запуск двигателя без применения посторонней помощи. Эти устройства должны использоваться в том виде, в каком они были предусмотрены заводом-изготовителем
- Использование системы изменения угла установки мотора во время движения (powertrim) разрешено для однокорпусных моторов, оборудованных капсулой безопасности, в соответствии с требованиями ст. 509 Правил U.I.M.
- Для всех «Г» классов центр гребного вала (расстояние должно быть измерено по задней точке вала) не должен находиться выше днища корпуса лодки (измерение должно производиться в наиболее низкой части днища). Никакое изменение корпуса с помощью накладных пластин, килей и других подобных методов, с целью получения более высокого положения мотора не разрешается.

- Аналогичное требование распространяется и в отношении угла установки мотора. Для классов JT 250 и T 550 запрещается изменение угла установки мотора любыми другими методами, кроме изменения положения фиксаторов или с помощью дополнительных подкладок, однако эти изменения могут быть сделаны исключительно при нахождении судна на берегу. После любого изменения положения мотора, высота гребного вала и угол наклона должны быть вновь проверены.
- Топливо - в соответствии с требованиями статей 179, 182, 183 и 184 настоящих Правил

Юношеские классы спортивных мотолодок

«Формула будущего»

204. Соревнования лично-командные, проводятся в 5 возрастных группах:

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

- К участию в соревнованиях допускаются юноши и девушки, соответствующие выше указанным возрастным группам, умеющие плавать, имеющие разрешение родителей или опекунов.
- В соревнованиях могут принимать участие команды, созданные учебными заведениями, спортивными клубами и иными организациями.
- В состав команды входят по два участника из каждой возрастной группы.
- Команда должна иметь официального представителя из числа совершеннолетних, тренера и капитана.
- Лодки, моторы и другое оборудование, необходимое для проведения соревнований предоставляется организаторами.
- Все указанное оборудование должно быть обычного коммерческого производства

205. Суда и моторы

- В классах с 1 по 3 (возраст участников от 8 до 13 лет) соревнования проводятся на надувных лодках с жестким днищем и надувными баллонами (типа РИБ), оснащенных одним подвесным мотором мощностью от 5 л.с.(3,7 кВт) до 8 л.с. (6 кВт), желательно с автоматическим реверсом. Управление мотором румпельное. Лодки должны быть оборудованы двумя независимо действующими кнопками экстренной остановки двигателя.
- В 4 и 5 классах (возраст участников от 14 до 18 лет) применяются РИБы, оборудованные моторами мощностью от 10 л.с. (7.3 кВт) до 15 л.с.(11.2 кВт) с кнопкой экстренного выключения двигателя, сиденьями для спортсменов, штурвалом и рычагом переключения хода.
- Лодки, допущенные к участию в соревнованиях, имеют следующие размеры:

- длина до 3,6 м
- ширина 1,3 -1,7 м

- В возрастных классах от 1 до 3 вместе со спортсменом в лодке должен находиться инструктор, имеющий официальное удостоверение судоводителя.
- В каждом классе определяется минимальный вес спортсмена.Если вес спортсмена меньше минимального, то в лодку помещается балласт для доведения веса до минимального.
- Статистический средний вес:

Класс 1 юноши и девушки 8-9 лет	- 32 кг
Класс 2 юноши и девушки 10-11 лет	- 40 кг
Класс 3 юноши и девушки 12-13 лет	- 52 кг
Класс 4 юноши и девушки 14-15 лет	- 64 кг
Класс 5 юноши и девушки 16-18 лет	- 71 кг

- Балласт для участников с меньшим весом должен быть надежно прикреплен к лодке и расположен рядом с местом гонщика. В классах, где в лодке присутствует инструктор, инструктора должны быть одними и теми же. В принципе они могут быть разными для разных участников, но для уравнивания веса должны иметь балласт около своей позиции.
- По окончании процедуры взвешивания, должен быть

составлен и опубликован протокол для каждой команды, включающий в себя указание гоночного номера, фамилии и имени пилота, пола, даты рождения (день/месяц/год), измеренного веса и веса балласта. Для 3 класса также должно быть указано имя инструктора.

- Соревнования проводятся в 3 этапа:

I этап	тренировка на воде
II этап	скоростное маневрирование
III этап	параллельный слалом с финальными заездами.

II и III этапы проводятся как отдельные соревнования.

- Звание Победителя и призеров соревнований присуждается первым трем участникам каждого класса, имеющим наиболее высокие баллы за II и III этапы суммарно.

206.1 этап: Тренировка на воде

- Для тренировки на воде устанавливается трасса маневрирования. Спортсмен по решению тренера тренируется либо в скоростном маневрировании, либо в параллельном слаломе.

207. II этап: Скоростное маневрирование.

- Во время этого этапа, кроме маневрирования, спортсмен должен продемонстрировать навыки вязания морских узлов.
- Маневрирование проводится для каждого возрастного класса по своей трассе и каждый класс имеет свое задание. Спортсмен должен продемонстрировать свое умение управлять лодкой.
- Каждый спортсмен имеет 3 попытки. При определении личного первенства в зачет берутся 2 лучшие попытки.

208. III этап: Параллельный слалом

- Скоростная гонка проходит по трассе параллельного слалома.
- Спортсмен имеет 2 попытки. После первой попытки слалома спортсмены меняются лодками и трассами.
- После подведения итогов соревнований определяются 4 спортсмена, показавшие 1-4 результаты в каждой возрастной группе, которые принимают участие в полуфинальных и финальных заездах. Подведение итогов проводится с учетом времени прохождения трассы и штрафных баллов.
- Полуфиналы и финалы
- Пары в полуфинальных заездах формируются в соответствии с личным номером участника гонки.

- После проведения полуфинальных заездов подводятся результаты.
- Каждому участнику полуфиналов присваивается место с 1 по 4 в соответствии с показанным результатом.
- Спортсмены, показавшие 1 и 2 время в полуфинальных заездах, в финале соревнуются за 1-2 место.
- Спортсмены, показавшие 3 и 4 результат в полуфиналах, в финале соревнуются за 3-4 место.
- По результатам финальных заездов присваиваются 1. 2 и 3 места.
- Повторные заезды
- Если в течении гонки заглох двигатель, гонщик должен самостоятельно его запустить (в 3 классе возможна помощь инструктора) и закончить гонку. После завершения гонки гонщик может подать протест. В этом случае комиссар гонки принимает решение о повторном заезде.

209. Меры безопасности

- Все лодки оборудованы двумя устройствами экстренного выключения двигателя.
- Вместе со спортсменом в классах с 1 по 3 в лодке находится инструктор, имеющий лицензию на право управления лодкой. Нахождение инструктора в лодке строго обязательно.
- Каждый спортсмен и инструктор должны быть одеты в спасательный жилет и шлем, предоставляемые организаторами.

209. Определение победителей

Личное первенство:

- Баллы U.I.M, за маневрирование и параллельный слалом суммируются и вносятся в итоговый лист.
- Три лучших спортсмена награждаются призами организаторов.

Командный зачет:

- Финальный результат в командном первенстве определяется как сумма трех лучших результатов каждой команды в маневрировании и параллельном слаломе и не должна превышать 2400 очков.
- Результаты должны содержать время оглашения и подпись главного судьи и главного секундометриста соревнований.

Протоколы;

- Протоколы должны быть вывешены после того, как они были представлены секретарем соревнований.

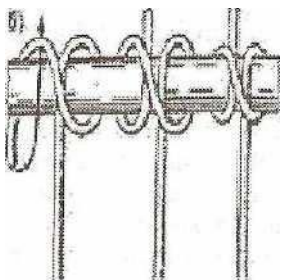
Протоколы должны содержать следующую информацию:

- Маневрирование: штрафные баллы за узлы, время первой попытки; штрафные баллы 1-ой попытки; время первой попытки с учетом штрафных баллов; время второй попытки; штрафные баллы 2-ой попытки; время второй попытки с учетом штрафных баллов; время лучшей попытки с учетом штрафных баллов за узлы; место: очки U.I.M.
- Параллельный слалом предварительные заезды/полуфинальные заезды/финальные заезды: время первой попытки; штрафные баллы 1-ой попытки; время первой попытки с учетом штрафных баллов; время второй попытки: штрафные баллы 2-ой попытки; время второй попытки с учетом штрафных баллов; сумму двух попыток; место; очки U.I.M.
- Личное первенство: очки U.I.M. за маневрирование; очки U.I.M. за параллельный слалом: сумму очков U.I.M.; место.
- Командный зачет: три лучших результата в маневрировании / очки U.I.M. с указанием гонщика и класса; три лучших результата в параллельном слаломе / очки U.I.M. с указанием гонщика и класса; сумму очков U.I.M.: место.

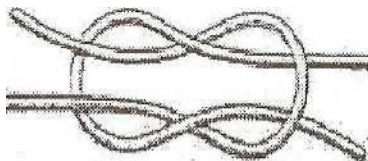
210. Награждение

- Награждение проводится отдельно по результатам 2 этапа, 3 этапа, личного первенства (сумма 2 и 3 этапов) и командного первенства.
- Начисление очков производится по следующей системе

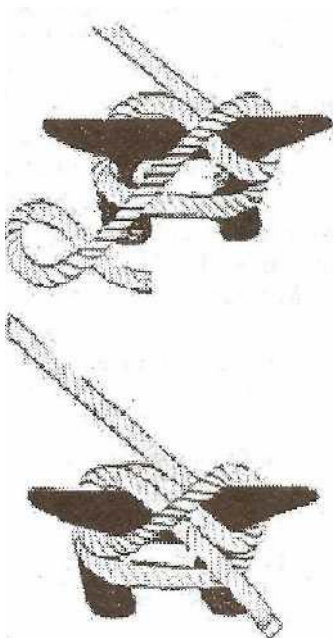
место	баллы	место	баллы
1	400	11	22
2	300	12	17
3	225	13	13
4	169	14	9
5	127	15	7
6	95	16	5
7	71	17	4
8	53	18	3
9	40	19	2
10	30	20	1



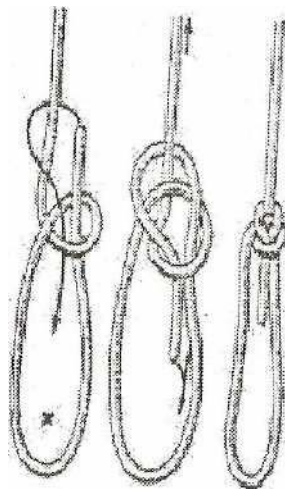
Clove hitch



Reef knot

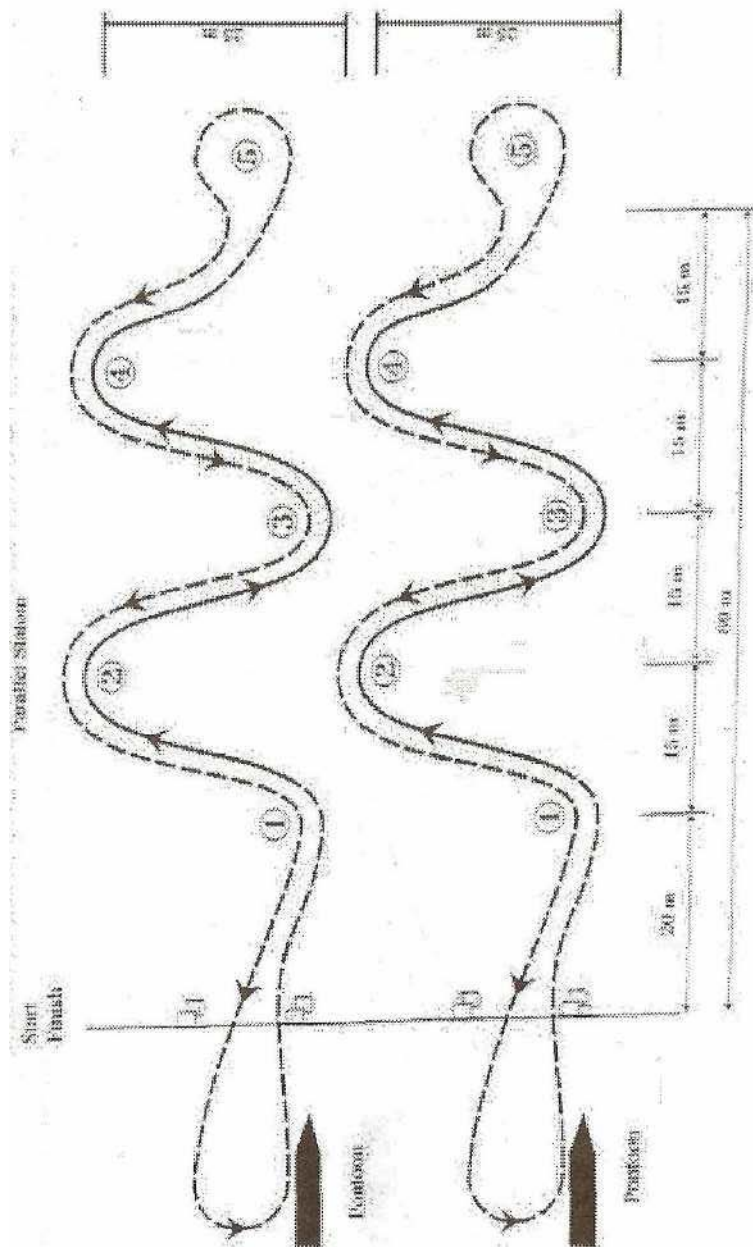


Half hitch



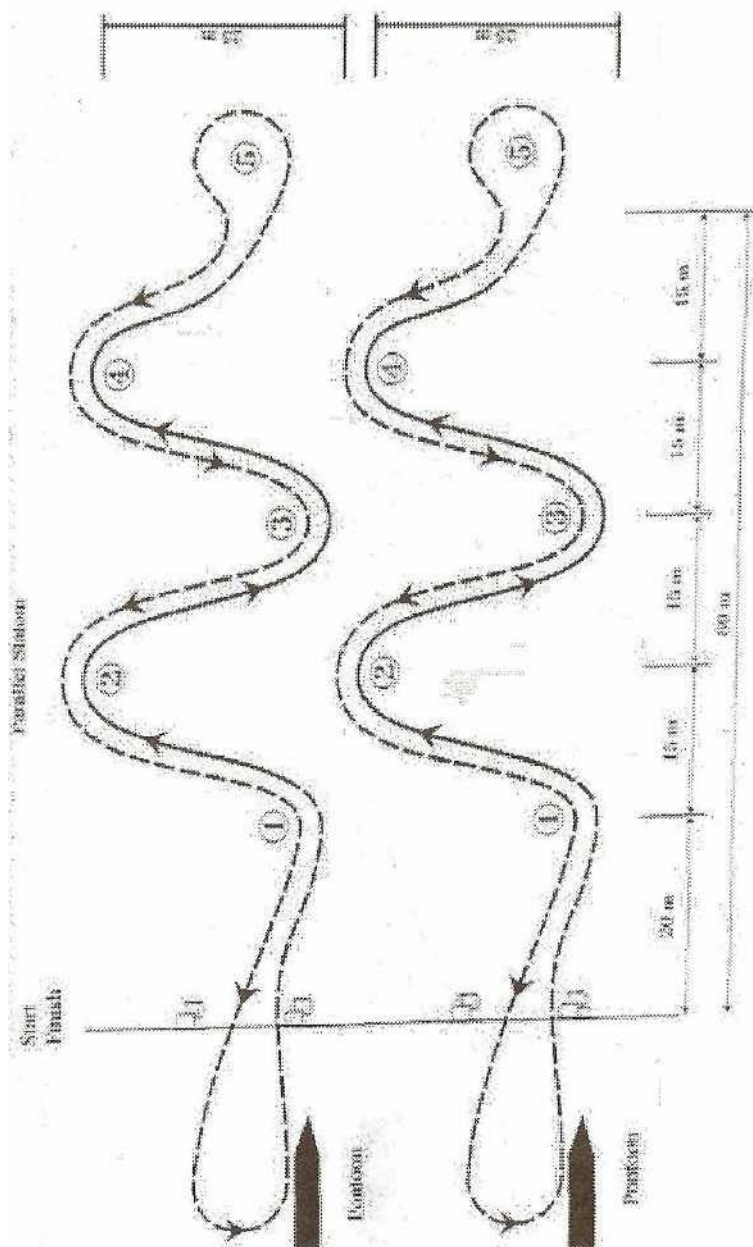
Bowline

Схема трассы для соревнований по маневрированию «Формула будущего»



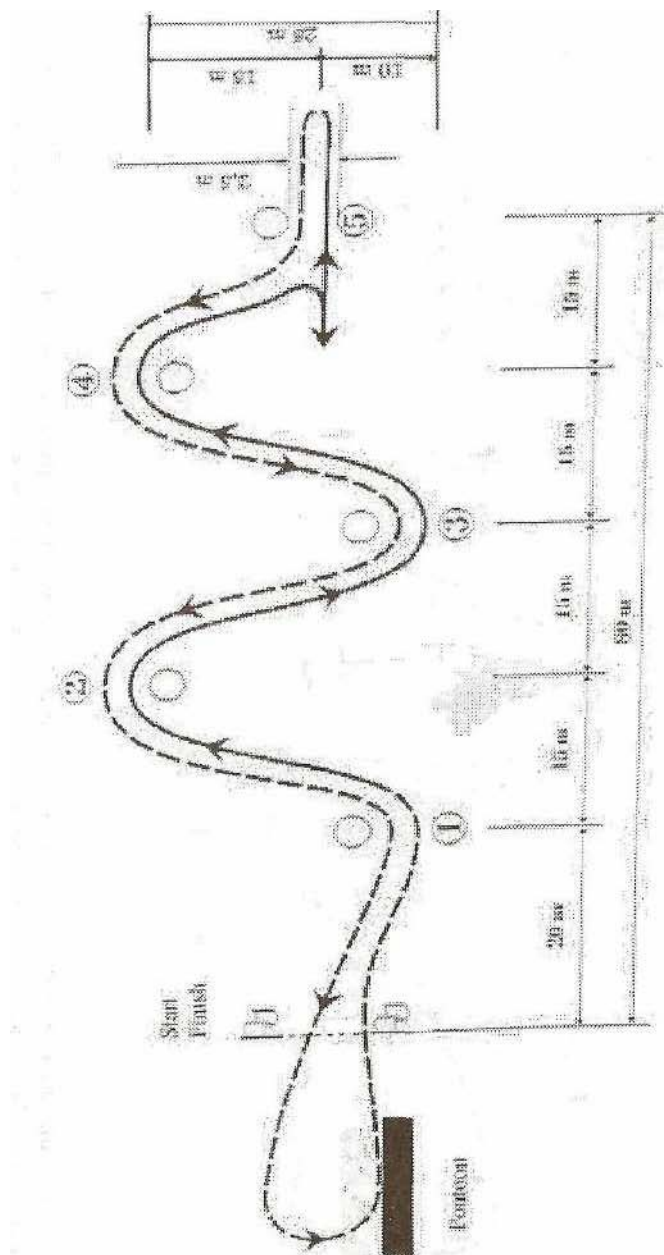
- Начало движения от понтона - стартовая линия - движение по трассе огибая буи 1, 2, 3, 4, 5
- поворот на обратное направление возле буя 5 - движение по трассе огибая буи 5, 4, 3, 2, 1
 - финишная линия - возвращение к понтону - швартовка

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



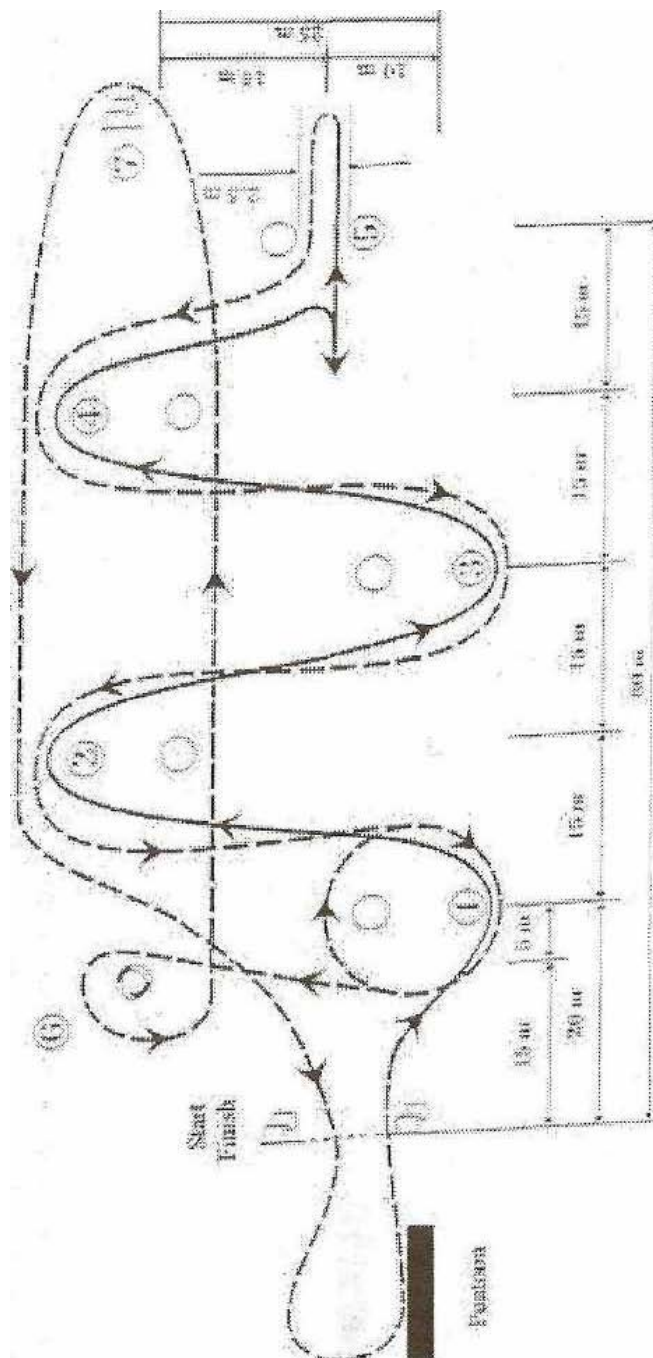
Начало движения от понтонa - стартовая линия - движение по трассе проходя через ворота возле буев 1, 2, 3, 4, 5 - разворот на обратное направление движения позади бую 5 - движение через ворота возле буев 5, 4, 3, 2, 1 - финишная линия - возвращение к понтону - швартовка

Схема трассы для соревнований по маневрированию «Формула будущего» Утасас 2



Начало движения от понтона - стартовая линия - движение по трассе проходя через ворота возле буев 1, 2, 3, 4 - движение задним ходом через ворота возле буя 5 - движение через ворота возле буев 5 4, 3, 2, 1 - финишная линия - возвращение к понтону - швартовка

Класс 5



Начало движения от понтон - стартовая линия - движение по трассе огибая буи 1, 2, 3, 4 - движение задним ходом через ворота возле буя 5 - движение по трассе огибая буи 4, 3, 2, 1 с той же стороны, что и в прямом направлении - быстрый круг возле ворот у буя 1 (оба поворотных буя должны оставаться по правому борту судна) - маневр «человек за бортом» возле буя 6 - скоростной круг внутри трассы мимо ворот у буев 2 и 4, огибание буя 7 и по внешней стороне трассы мимо ворот у буев 4 и 2 - финишная линия - возвращение к понтону - швартовка

Глава 17

Судейская коллегия

211. Общие положения.

- Для проведения соревнований и определения спортивно-технических результатов формируется судейская коллегия соревнований во главе с главным судьей.
- Судейская коллегия на всероссийские соревнования утверждается президиумом ФВМС России, а на краевые, областные и городские соревнования - президиумом соответствующей федерации по представлению президиума коллегии судей этой федерации.
- На всероссийских соревнованиях главными судьями могут быть только судьи всесоюзной или республиканской категории, их заместителями и старшими судьями - не ниже первой категории. На краевых, областных и городских соревнованиях руководящие судейские обязанности должны выполнять судьи не ниже первой категории.
- Судейская коллегия проводит соревнования, строго руководствуясь настоящими Правилами и Положением о соревнованиях.
- Судьи конкретных соревнований не могут быть одновременно их участниками, капитанами и тренерами - представителями команд.
- Судьи не имеют права сообщать кому-либо сведения о спортивно-технических результатах соревнований до их утверждения, за исключением судьи - информатора, который сообщает в ходе соревнований предварительные результаты для всеобщего сведения.

212. В состав судейской коллегии соревнований по водно-моторному спорту могут быть включены следующие судьи:

- главный судья, заместители главного судьи (по спортивной части, по технической части, по безопасности), главный секретарь, старшие секретари и секретари, старший хронометрист и хронометристы, старший судья и судьи-счетчики кругов, старший судья и судьи на старте-финише, старший судья и судьи при участниках, начальник трассы, его помощники и судьи на трассе, судьи - технические контролеры, судья-информатор,

- В распоряжение судейской коллегии Организатор выделяет комендантскую команду во главе с комендантом соревнований.
- Количественный состав судейской коллегии зависит от масштаба и вида соревнований и должен соответствовать действительной потребности. В местных соревнованиях с незначительным числом участников разрешается совмещение некоторых судейских обязанностей.
- Для регистрации команд и участников Организатор соревнований совместно с судейской коллегией создает мандатную комиссию:

- председатель - представитель организации, проводящей соревнования;

- секретарь – главный секретарь соревнований;

- член комиссии - заместитель главного судьи по медицинской части.

- Мандатная комиссия проверяет соответствие заявленных участников требованиям положения о данных соревнованиях, наличие у них необходимых документов, принимает решение о допуске спортсменов к соревнованиям.
- Для решения оперативных вопросов, рассмотрения протестов и утверждения спортивно-технических результатов соревнований создается апелляционное жюри, в которое входят: главный судья соревнований и его заместители, представитель ФВМС РФ (комиссар соревнований) и представитель Организатора.
- По окончании соревнований члены судейской коллегии должны закончить оформление протоколов соревнований, подготовить материал для отчета главного судьи, который затем передается Организатору соревнований и в организацию, утвердившую Положение о соревнованиях.

213. Главный судья и его заместители.

- Главный судья отвечает за четкую организацию и проведение соревнований в соответствии с требованиями и условиями Положения и Правил.
- Главный судья обязан:
 - ❖ знать правила соревнований и Положение о соревнованиях;
 - ❖ осмотреть акваторию и по представлению начальника трассы утвердить трассу соревнований;

- ❖ совместно с Организатором разработать окончательную программу, расписание соревнований и подписать график медицинского осмотра спортсменов прибывших команд;
- ❖ провести перед началом соревнований инструктивное совещание с членами судейской коллегии;
- ❖ после окончания работы мандатной комиссии провести совместное совещание с представителями команд и судейской коллегии по решению всех организационных вопросов предстоящих соревнований, вручить под расписку инструкцию главного судьи, разработанную лично с учетом местных условий их проведения (к инструкции прилагается график заездов по классам судов на каждый день соревнований);
- ❖ проводить совещания представителей, собрание участников, заседания судейской коллегии;
- ❖ выносить решения по протестам на заседаниях апелляционного жюри;
- ❖ участвовать (или назначить своего представителя) в расследовании несчастных случаев, обеспечив сбор письменных объяснений от участников аварийного инцидента;
- ❖ при явной неподготовленности соревнований, не дающей возможности определить спортивные результаты, отсутствии обеспечения мер безопасности и других условиях, изложенных в статьях 43. 48, 49. 52 настоящих Правил, задержать начало или вовсе отменить соревнования;
- ❖ инструктировать сотрудников милиции, прибывших в его распоряжение для поддержания общественного порядка;
- ❖ не позднее следующего дня после окончания соревнований сдать Организатору оформленные протоколы для размножения и не позднее 5 дней сдать письменный отчет о соревнованиях по установленной форме.

214. Главный судья имеет право:

- внести изменения в программу и расписание соревнований, если это необходимо для предотвращения срыва соревнований и обеспечения мер безопасности;
- изменить до начала соревнований в тех же целях дистанцию или контрольное время;

- прервать начатые соревнования, если имеется явная угроза безопасности участников или третьих лиц;
- отменять решения отдельных судей, если он лично убедился в их ошибочности;
- отстранять от соревнований участников, допустивших грубость по отношению к членам судейской коллегии и другим лицам, нечестность в спортивной борьбе или совершивших иные проступки.

215. Если при обсуждении спорных вопросов и рассмотрении протестов мнения членов апелляционного жюри расходятся, то право решения, независимо от числа голосов «за» и «против», принадлежит главному судье.

216. Заместители главного судьи руководят порученными им участками работы.

Предусматриваются следующие заместители главного судьи:

- по спортивной части;
- по технической части;
- по безопасности;
- по медицинскому обеспечению.
- 217. Заместитель главного судьи по спортивной части по поручению главного судьи:
 - проверяет подготовку и оборудование трассы; проверяет готовность судей к работе и обеспечение его инвентарем, бланками документации и приборами;
 - координирует работу судей на старте-финише, хронометристов, судей счетчиков кругов, секретариата и судей на трассе;
 - подготавливает решения по протестам, связанным с работой этих групп судей, проводит необходимые расследования;
 - ведет учет и анализ всех аварий и отражает их в протоколе соревнований.

217. Заместитель главного судьи по технической части является председателем технической комиссии соревнований и выполняет следующие обязанности:

- организует работу технической комиссии соревнований, обеспечивая проверку технического состояния судов и соответствия их классификации:

- не допускает к участию суда, не соответствующие по техническому состоянию требованиям Правил и Положения о данных соревнованиях, а также суда, не предъявленные для техосмотра или предъявленные позже установленного времени;
- принимает участие в контрольном осмотре и обмере судов;
- подготавливает решения апелляционного жюри по протестам и другим спорным вопросам, связанным с классификацией судов и моторов;
- составляет технический отчет о соревнованиях, в котором подробно анализирует технические причины (если это необходимо) происшедшей аварии.

219. Заместитель главного судьи по медицинскому обеспечению (врач соревнований);

- участвует в работе мандатной комиссии, проверяет правильность оформления врачебных виз в именных заявках, зачетных классификационных книжках и правомерность допуска к соревнованиям по состоянию здоровья;
- организует и проводит медицинский осмотр спортсменов и дает заключение о допуске к соревнованиям, определяет состояние здоровья и возможность дальнейшего участия в гонках спортсменов, потерпевших аварию (в помощь ему назначается необходимое количество медицинских работников с соответствующим инструментарием, медикаментами и санитарным транспортом);
- принимает участие в составлении программы соревнований и распорядка дня, составляет план медицинского обеспечения и обслуживания соревнований;
- до начала соревнований проверяет готовность и санитарно-гигиеническое состояние мест проведения соревнований, а также размещение и питание участников; в процессе соревнований осуществляет санитарно-гигиенический контроль за питанием, участвует в составлении меню;
- проверяет наличие и готовность средств оказания скорой и неотложной медицинской помощи, наличие санитарного транспорта с соответствующим оснащением (аппарат для искусственного дыхания, кислородный ингалятор, носилки и др.);

- инструктирует медицинский персонал и распределяет его обязанности, определяет порядок оказания медицинской помощи, место развертывания медицинского пункта, маршруты и средства эвакуации в лечебные учреждения;
- организует и осуществляет медицинское наблюдение за участниками в процессе соревнований: обеспечивает готовность медицинской помощи при травмах и заболеваниях;
- вносит в зачетную классификационную книжку спортсмена записи о всех случаях травм, полученных спортсменом на данных соревнованиях;
- по окончании соревнований составляет отчет о медицинском обеспечении соревнований и представляет его организатору вместе со списком спортсменов, прошедших медицинский осмотр.

220. Главный секретариат и секретариат.

- Главный секретарь подчиняется главному судье, а при его отсутствии - заместителю по спортивной части.
- Главный секретарь руководит работой секретариата и отвечает за организацию его работы, за правильный и своевременный подсчет результатов соревнований.
- Главный секретарь является секретарем мандатной комиссии, он обязан:
- проверить соответствие заявленных участников требованиям положения о данных соревнованиях, наличие у них необходимых документов и на основании этого составить список участников для утверждения на заседании Гоночного комитета;
- на основании данных технической комиссии и медицинского осмотра спортсменов составить окончательный список участников, допущенных к старту;
- провести жеребьевку участников (если требуется по условиям проведения соревнований);
- принимать протесты и различные заявления, поступающие на имя главного судьи, и немедленно докладывать о них главному судье или его заместителю по спортивной части;

- по окончании соревнований оформить протоколы и сообщить Организатору фамилии участников и наименование команд, подлежащих награждению;
- не позднее следующего дня закончить оформление всех материалов соревнований и сдать их Организатору;
- в ходе соревнований сообщать судье - информатору предварительные результаты;
- вести протоколы заседаний Гоночного комитета или апелляционного жюри.

221. Техническая комиссия и технические контролеры.

- Техническая комиссия работает под руководством заместителя главного судьи по технической части.
- Состав технической комиссии назначается главным судьей из числа наиболее технически подготовленных судей.

222. В состав технической комиссии входят судьи – технические контролеры. Судья - технический контролер обязан:

- проверить технические паспорта (судовые билеты) на спортивные (гоночные) суда;
- произвести технический осмотр порученной ему группы судов, а также судов потерпевших аварию во время гонок, проверить их пригодность к соревнованиям в соответствии с требованиями Правил и Положения о соревнованиях, не допускать к участию в соревнованиях технически неисправные, плохо окрашенные и грязные суда;
- проверить надежность крепления и внешний вид стартовых номеров, а также их соответствие, указанным в заявке;
- проверить надежность действия самосбрасывающихся рукояток (педалей) газа, устройств аварийного выключения зажигания и других узлов;
- написать в заявке или заявочной анкете заключение о допуске каждого судна к соревнованиям и передать эти документы секретарю технической комиссии;
- проверить наличие на судах требуемого снаряжения и оборудования;
- проверить исправность и подгонку личного снаряжения каждого участника (шлем, спасательный жилет);
- наблюдать за порядком заправки, ремонтом моторов и соблюдением при этом необходимых мер безопасности;
- произвести обмер и взвешивание судов во всех случаях, когда это необходимо;
- по окончании соревнований произвести, в случае необходимости, контрольный осмотр финишировавших судов

участников.

223. Старший хронометрист и хронометристы.

- Старший хронометрист подчиняется главному судье и его заместителю по спортивной части.
- Старший хронометрист отвечает за правильность определения времени, затраченного каждым участником на преодоление дистанции.
- Старший хронометрист обязан до начала соревнований проверить наличие приборов для определения времени, их исправность и соответствие точности хода требованиям настоящих Правил, составить акт сверки секундомеров по форме:
- в ходе соревнований постоянно контролировать правильность определения и записи времени судьями-хронометристами.
- Хронометрист не имеет права до записи показаний своего секундомера смотреть показания секундомера другого хронометриста.
- Хронометрист может сообщать показания своего секундомера только старшему хронометристу,
- Сбрасывание стрелок секундомера в исходное положение производится только по команде старшего хронометриста.
- О любой неисправности секундомера или его остановке хронометрист должен немедленно сообщить старшему хронометристу.

224. Старший судья и судьи-счетчики кругов:

- Старший судья-счетчик кругов подчиняется главному судье и его заместителю по спортивной части, он отвечает за правильность счета и записи числа кругов, пройденных каждым участником.
- Старший судья-счетчик кругов обязан заранее подготовить протоколы счета кругов;
- постоянно контролировать, а в необходимых случаях дублировать работу подчиненных ему счетчиков кругов;

- предупредить старшего судью на финише об участниках, которые идут на последний круг и заканчивают дистанцию;
- немедленно, после окончания очередного заезда проверить, подписать и сдать главному секретарю протоколы счета кругов.
- При большом числе участников в помощь старшему судье-счетчику кругов назначаются судьи-счетчики кругов, работающие под его руководством.

225. Старший судья и судьи на старте-финише.

- Старший судья на старте-финише подчиняется главному судье и его заместителю по спортивной части.
- Руководит работой стартовой группы судей, отвечает за своевременную подачу стартовых и других сигналов. Старший судья на старте обязан: заблаговременно проверить работу стартовых часов, светофора, ракетного пистолета, наличие сигнальных флагов, таблиц и исправность сигнальной мачты;
- обеспечить правильную и своевременную подачу предварительных, стартовых сигналов и сигналов открытия старта;
- следить за движением судов в стартовой зоне, фиксировать все фальстарты и нарушения в стартовой зоне.

226. Старший судья и судьи при участниках.

- Старший судья при участниках подчиняется главному судье и его заместителю по спортивной части, и отвечает за порядок в спортивном лагере и на стартовом плоту.
- Старший судья при участниках обязан следить за соблюдением участниками расписания соревнований, а также информировать их о всех решениях судейской коллегии и Организатора, имеющих к ним отношение;
- предупредить участников и судей о времени и порядке парада, построить и вывести их на парад., отдать рапорт принимающему парад;
- своевременно информировать участников о времени очередного заезда.
- В необходимых случаях, при большом числе участников, в помощь старшему судье при участниках назначается несколько судей при участниках, работающих под его руководством.

227. Начальник трассы.

- Начальник трассы подчиняется главному судье и его заместителю по спортивной части.
- Начальник трассы обязан составить схему трассы с указанием расположения спортивного лагеря, судейских и медицинских пунктов, средств связи, путей технической и медицинской эвакуации с трассы в район расположения спортивного лагеря, пути ухода участников с трассы после финиша;
- перед началом соревнований проверить состояние трассы и акватории;
- по указанию главного судьи расставить по местам судей на трассе и обслуживающий персонал (связь, суда обслуживания), очистить акваторию от плавающих предметов (бревен, травы и т.д.), о готовности трассы доложить главному судье;
- проинструктировать водителей обслуживающих судов о порядке движения по акватории соревнований и спасении потерпевших аварии;
- следить за состоянием и правильностью расположения гоночной обстановки, правильностью расстановки буев, докладывать главному судье о всех смещениях с мест дистанционных буев и принимать меры к установке их на место; следить за очисткой акватории между заездами.

228. Судьи на повороте и трассе.

- Судья на повороте подчиняется заместителю главного судьи по спортивной части и должен находиться вблизи дистанционного буя внутри трассы на судне, стоящем на якоре.
- Судья на повороте следит за правильностью прохождения поворота участниками на своем участке и записывает их номера в порядке прохождения.
- Судья на трассе обязан записывать все нарушения правил движения по трассе, зарисовывать схему расположения и движения судов при нарушениях;
- при авариях и несчастных случаях принимать необходимые меры для оказания помощи пострадавшим;
- обо всех происшествиях и авариях немедленно сообщать главному судье или его заместителю;

- по окончании каждого заезда принимать меры (вызывая суда обслуживания и т. д .) для эвакуации с трассы судов участников соревнований, задерживающихся на ней вследствие неисправности материальной части.
- 229. Судья информатор.
- Судья-информатор подчиняется главному судье и его заместителю по спортивной части и отвечает за правильную и своевременную информацию зрителей об условиях, ходе и результатах соревнований.
- Судье-информатору могут быть выделены помощники для получения информации с судейских пунктов и от секретариата.

Глава 18

Протесты, апелляции, взыскания.

230- Протесты.

- Протест может быть подан представителем команды, а также любым участником через своего представителя или капитана.
- Всякий протест подается только в письменном виде с подписью заявителя и с обязательным указанием пунктов Правил или Положения, которые протестующий считает нарушенными.
- Протесты, в которых нет таких указаний, не рассматриваются.
- Участник соревнований может подать протест только по поводу инцидента в той гонке, в которой он сам принимает участие
- Объединенный протест, подписанный несколькими спортсменами, не рассматривается
- Протесты пишутся на имя главного судьи соревнований и подаются главному секретарю. Главный секретарь обязан в присутствии заявителя проставить время подачи протеста и немедленно ознакомить с ним главного судью, представив одновременно все необходимые для разбора протеста документы
- Рекомендуемая форма протеста:

Часть 1

Название соревнования _____ Дата гонки или этапа _____

Номер гонки _____ Класс _____ Стартовый номер _____

Часть 2

Ваше имя, фамилия _____ Название команды и город _____

Часть 3

Указать против кого протестует спортсмен:

А - против Гоночного или Организационного комитета или его действий

Б - против другого спортсмена - его имя, фамилия, стартовый номер судна

В - против результатов гонки или соревнования

Часть 4

Какая статья (статьи) Правил соревнований были нарушены _____

Время инцидента _____

На каком кругу гонки произошел инцидент _____

В каком месте произошел инцидент _____

Часть 5

Ваша подпись _____

Время подписи протеста _____

Часть 6

В этой части Вы должны получить от Гоночного комитета следующие данные:

Имя и должность официального лица, принявшего протест _____

Время получения Гоночным комитетом Вашего протеста _____

Сумма и роспись в получении залога за протест _____

Часть 7

Эта часть протеста может быть подана отдельно и предоставлена в Гоночный комитет к моменту начала разбирательства инцидента. В этой части могут быть представлены объяснения другого участника инцидента (участников), как в письменном, так и в графическом изложении

-
- Каждый протест должен сопровождаться всеми необходимыми пояснениями;

- ❖ схемой, на которой показано положение судов до. В момент и после инцидента;
 - ❖ подробным объяснением инцидента;
 - ❖ всеми другими документами и пояснениями, которые истец считает необходимыми для установления истины
 - ❖ одновременно с подачей протеста должна быть предоставлена сумма в размере 2500 рублей - если апелляционное жюри удовлетворяет этот протест, денежная сумма возвращается заявителю
 - ❖ протесты, связанные с разборкой двигателей сопровож даются денежными суммами в размере 3500 руб. (для. моторов иностранного производства) или в размере 1500 руб. (для моторов отечественного производства).
 - ❖ Если нарушений в разобранном моторе не найдено, денежные средства передаются владельцу двигателя (мотора), если нарушения обнаружены, еньги возвращаются лицу, подавшему протест. В этом случае результат спортсмена - нарушителя технических требований аннулируется.
- Протесты, касающиеся классификации судов и моторов (двигателей), действительности технических паспортов и судовых билетов, правильности заявки и законности допуска к соревнованиям должны быть поданы не позднее, чем за час до первого старта соревнований.
 - Протест против присуждения мест, на происшествия во время гонок или против какого-либо решения судейской коллегии может быть подан не позднее чем через час после объявления официальных результатов гонок или объявления данного решения.
 - При получении протеста судейская коллегия должна в кратчайший срок известить соответствующего представителя и участника, против которого подан протест, указав, в нарушении каких пунктов Правил или Положения он обвиняется.
 - Протест должен быть рассмотрен в течение 2 ч с момента подачи. В сложных случаях, требующих длительного расследования, решение по протесту может быть вынесено в более продолжительный срок, но не позднее чем через 2 ч после окончания гонок данных соревнований.

- Если поданный на участника до старта протест (например, по технической части) не может быть рассмотрен сразу, Гоночный комитет имеет право допустить участника к соревнованиям условно («под протестом»), о чем представитель и сам участник должны быть предупреждены. В случае удовлетворения такого протеста, результаты участника, допущенного «под протестом», аннулируются, а на самого участника накладывается взыскание.
- При принятии решения по протесту судейская коллегия обязан выслушать объяснения обеих сторон, вызвать в случае надобности свидетелей и навести все справки, которые он считает нужными. При неявке по вызову кого-либо из заинтересованных лиц, судейская коллегия имеет право, если все обстоятельства происшествия ясны, вынести решение заочно. В этом случае, не явившийся участник инцидента теряет право на апелляцию.
- По каждому случаю нарушения, отмеченному судейской коллегией, по которому протеста не поступило, должно быть вынесено решение так же, как в случае подачи протеста.
- Все решения судейской коллегии по протестам должны быть записаны в протокол и сообщены заявителю.

231. Апелляции.

- Всякий подавший протест и недовольный решением судейской коллегии, имеет право обжаловать это решение (подать апелляцию) в Федерацию водно-моторного спорта России, утвердившую судейскую коллегия на данные соревнования.
- Подача апелляции не приостанавливает выполнение решения судейской коллегии, но если удовлетворение апелляции может вызвать перераспределение призовых мест, награждение задерживается до выяснения решения по апелляции.
- Лицо (или организация), подающее апелляцию, обязано одновременно письменно известить об этом главного судью проведенных соревнований. При отсутствии такого извещения апелляция не рассматривается и остается без последствий.

- Апелляция может быть подана в течение двух дней после решения по протесту, не считая дня вынесения решения судейской коллегией соревнований.
- На разбор апелляции вызываются все заинтересованные лица, но неявка по вызову кого-либо из них не может задерживать вынесение решения по этой апелляции.

232. Взыскания.

- При нарушении настоящих Правил, оложения о соревнованиях, невыполнении распоряжений судейской коллегии, неэтичном поведении, подаче необоснованных протестов и т. п. к виновному участнику, тренеру, представителю могут быть применены следующие меры взыскания:
 - ❖ ♦ предупреждение;
 - ❖ дисквалификация;
 - ❖ отстранение от выполнения обязанностей представителя
- Вид наказания определяется главным судьей соревнований и утверждается на заседании судейской коллегии.
- Предупреждение объявляется устно за:
 - ❖ выход на воду без стартовых номеров;
 - ❖ грязную и рваную спортивную экипировку;
 - ❖ плохо подогнанный спасательный жилет шлем;
 - ❖ недостойное поведение в общественном месте,
 - ❖ оскорбление судьи, спортсмена и т.д.;
 - ❖ движение судов на тренировках вне трассы;
 - ❖ подачу необоснованных протестов.
- Дисквалификация на гонку объявляется устно за:
 - ❖ правый поворот в предстартовой зоне;
 - ❖ проход поперек стартовой зоны;
 - ❖ проход только через одни ворота;
 - ❖ движение в стартовой зоне от выходных ворот к входным;
 - ❖ пересечение трассы перед входными воротами, а также между выходными воротами и первым поворотным бумом за 30 секунд до открытия старта;
 - ❖ помеху участникам, движущимся по трассе;
 - ❖ навал на буй (подробные штрафные условия изложены в ст. 106 настоящих Правил);
 - ❖ пересечение трассы после финиша;
 - ❖ отход от плота (берега) на трассу при красном флаге во время соревнований;

- ❖ техническое состояние судна, не соответствующее требованиям Правил;
- ❖ запуск двигателя или отход от плота до открытия старта при старте с места;
- ❖ отказ от технического контроля;
- ❖ полное или частичное отделение от судна капота, стартового номера;
- ❖ повторный фальстарт;
- ❖ создание аварийной обстановки;
- ❖ курение на территории спортивного лагеря в неположенном месте;
- ❖ удовлетворение протеста на участника, допущенного к гонке «под протестом».
- Дисквалификация до конца соревнований объявляется устно:
 - ❖ столкновение или другое водноспортивное происшествие в результате которого гонщик получил легкую травму, не требующую госпитального лечения и незначительное повреждение спортивной техники (техника может быть восстановлена к следующему заезду);
 - ❖ выход на тренировку при закрытой воде без разрешения главного судьи;
 - ❖ неприсоединение к поясу спасательного жилета шнура аварийного выключения зажигания;
 - ❖ пересечение курса стартующих судов.
- Дисквалификация до конца сезона объявляется устно за:
 - ❖ грубое нарушение Правил соревнований (столкновение, приведшее к тяжелой травме, требующей кратковременного госпитального лечения (до 15 дней) и значительной поломке (техника требует длительного восстановления);
 - ❖ употребление спиртных напитков накануне и во время соревновательных гонок,
- Дисквалификация на следующий сезон (год) объявляется устно за грубое нарушение Правил соревнований (поломанная спортивная техника восстановлению не подлежит, гонщик получил тяжелую или очень тяжелую травму, требующую длительного госпитального лечения).
- Все взыскания могут быть наложены с момента начала соревнований (официальный день приезда) до момента их официального закрытия.

- При определении командных результатов в случае равенства суммы скоростей или набранных очков команда, гонщики которой имеют взыскания, наказываются присуждением более низкого места.
 - На представителей, которые отстранены от выполнения своих обязанностей за нарушение дисциплины, неэтичное поведение и т.д., высылаются представление в командирующие организации об их наказании.
 - Занесение в протоколы соревнований сведений о наказаниях гонщиков и представителей возлагается на главных секретарей соревнований.
 - Решение главной судейской коллегии соревнований о наложении взысканий может быть обжаловано в Федерации водно-моторного спорта России.
-

СОГЛАСОВАНО
Президиум ФВМС РФ

Настоящие Правила соревнований по водно-моторному спорту переработаны на основе Правил Международного водно-моторного Союза, Правил соревнований издания 1988 и 2000 гг. с учетом последующих дополнений и изменений, принятых ФВМС РФ и U.I.M.

Составитель

С.А. Белугин

Общая редакция

П.Ф. Богданов

