

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Министерства спорта
Российской Федерации
от «21» ноября 2017 г. № 1010

ПРАВИЛА ВИДА СПОРТА «ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ»

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Правила разработаны с учетом Правил Международного водно-моторного Союза (UIM).

Применение настоящих Правил (далее – Правил) обязательно для организаций, проводящих спортивные соревнования по водно-моторному спорту на территории Российской Федерации, кроме официальных международных соревнований.

Соревнования по водно-моторному спорту проводятся в спортивных дисциплинах (Таблица № 1).

Таблица № 1

Спортивные дисциплины

№ п/п	Наименование спортивной дисциплины
1	мотолодка СН-175 (4 гонки x 7,5 миль)
2	мотолодка GT-15 (4 гонки x 7,5 миль)
3	мотолодка GT-30 (4 гонки x 7,5 миль)
4	мотолодка JT-250 (4 гонки x 7,5 миль)
5	мотолодка С-350 (4 гонки x 7,5 миль)
6	мотолодка GT-30 (гонка 10 миль)
7	мотолодка С-500 (4 гонки x 7,5 миль)
8	мотолодка С-500 (гонка 10 миль)
9	мотолодка Т-550 (4 гонки x 7,5 миль)
10	мотолодка Т-550 (гонка 10 миль)
11	мотолодка F4S (4 гонки x 7,5 миль)
12	мотолодка F4S (гонка 10 миль)
13	мотолодка Р-750
14	мотолодка FF - скоростное маневрирование («Д», 1-5 класс)
15	мотолодка FF - слалом («Д», 1-5 класс)
16	мотолодка PR1
17	мотолодка PR2
18	мотолодка PR3
19	мотолодка PR4
20	скутер О-125 (4 гонки x 7,5 миль)
21	скутер О-250 (4 гонки x 7,5 миль)
22	скутер F1 (4 гонки x 7,5 миль)
23	скутер О-700 (гонка 10 миль)

24	скутер СТОК-350 (4 гонки x 7,5 миль)
25	скутер OSY-400 (4 гонки x 7,5 миль)
26	скутер OSY-400 (гонка 10 миль)
27	скутер ОН-500 (4 гонки x 7,5 миль)
28	скутер ОН-500 (гонка 10 миль)
29	глиссер Р-1500 (4 гонки x 7,5 миль)
30	глиссер Р-1500 (гонка 10 миль)
31	глиссер Р-2000 (4 гонки x 7,5 миль)
32	глиссер Р-2000 (гонка 10 миль)
33	глиссер Р-2500 (4 гонки x 7,5 миль)
34	глиссер Р-2500 (гонка 10 миль)
35	аквабайк - ранэбаут GP3 кольцевые гонки
36	аквабайк - ранэбаут GP2 кольцевые гонки
37	аквабайк - ранэбаут GP1 кольцевые гонки
38	аквабайк - ранэбаут GP1 слалом
39	аквабайк - ранэбаут GP2 ралли рейд
40	аквабайк - ранэбаут GP1 ралли рейд
41	аквабайк - ски дивижин GP3 кольцевые гонки
42	аквабайк - ски дивижин GP2 кольцевые гонки
43	аквабайк - ски дивижин GP1 кольцевые гонки
44	аквабайк - ски дивижин GP1 слалом
45	аквабайк - ски дивижин GP1 ралли рейд
46	аквабайк – фристайл фри

1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА

1.1. Характер соревнований.

По характеру соревнования делятся на:

- а) личные;
- б) лично-командные.

Характер соревнований определяется Положением о межрегиональных и всероссийских соревнованиях по водно-моторному спорту (далее - Положение) в каждом отдельном случае. В личных соревнованиях определяются только личные результаты и места участников. В лично-командных соревнованиях определяются личные места в личных видах программ, а также определяются места команд в командных соревнованиях.

Спортивное соревнование включает в себя церемонию открытия, прохождение мандатной, медицинской и технической комиссии, а также тренировочных (квалификационных) сессий и, собственно, проведение спортивных заездов. Завершением соревнования является церемония награждения и/или закрытия соревнований. Соревнование может прерываться на ночное время или иные периоды, предусмотренные расписанием Соревнования, являющейся неотъемлемой частью Регламента соревнований.

1.2. Требования к участникам спортивного соревнования.

1.2.1. Участники соревнований или тренировок по водно-моторному спорту делятся на следующие возрастные группы (таблица № 2).

Таблица № 2

Возрастные категории

Спортивная дисциплина	Класс судна	Возрастная категория	Возраст спортсмена (лет)
Мотолодка FF – скоростное маневрирование, слалом	«Д»	Мальчики и девочки	7 (без участия в соревнованиях)
Мотолодка FF – скоростное маневрирование, слалом	1 класс	Мальчики и девочки	8-9
Мотолодка FF – скоростное маневрирование, слалом	2 класс	Мальчики и девочки	10-11
Мотолодка FF – скоростное маневрирование, слалом	3 класс	Юноши и девушки	12-13
Мотолодка FF – скоростное маневрирование, слалом	4 класс	Юноши и девушки	14-15
Мотолодка FF – скоростное маневрирование, слалом	5 класс	Юноши и девушки	16-18
Мотолодка	СН-175	Мальчики и девочки	8-14
Мотолодка	JT-250	Юноши и девушки	10-16
Мотолодка	GT-15	Юноши и девушки	10-16
Мотолодка	GT-30	Юноши и девушки	14-18
Аквабайк – ски дивижин GP3 кольцевые гонки	Ски дивижин GP3.1	Мальчики и девочки	8-9
Аквабайк – ски дивижин GP3 кольцевые гонки	Ски дивижин GP3.2	Мальчики и девочки	10-12
Аквабайк – ски дивижин GP3 кольцевые гонки	Ски дивижин GP3.3	Юноши и девушки	13-14
Мотолодки, скутера, глиссера	Все классы мотолодок, скутеров,	Мужчины и женщины	16 лет и старше

	глицсеров		
Аквабайки	Все классы аквабайков	Мужчины и женщины	15 лет и старше

Для участия в спортивных соревнованиях, спортсмен должен достичь установленного возраста в календарный год проведения спортивных соревнований.

1.2.2. В официальных соревнованиях, проводимых на территории Российской Федерации могут принять участие спортсмены мужского и женского пола, прошедшие комиссию по допуску. Условия допуска к соревнованиям определяются Положением о соревнованиях.

1.2.3. Комиссия по допуску (мандатная комиссия), утверждается организацией, проводящей соревнования. В комиссию входят: председатель, главный секретарь соревнований, представитель организации, проводящей соревнования. Председателя комиссии назначает главный судья соревнований, который также может сам являться председателем комиссии. Задача комиссии - осуществить допуск к участию в соревнованиях только тех спортсменов, которые соответствуют Положению о данных соревнованиях.

1.3. Обязанности и права участников соревнований

1.3.1. Спортсмен обязан:

строго соблюдать Положение о соревнованиях, соблюдать настоящие Правила, Регламент соревнований;

быть корректным по отношению ко всем участникам соревнований и зрителям.

1.3.2. Спортсмен имеет право:

своевременно получать необходимую информацию о ходе соревнований, программе соревнований, изменениях в программе соревнований;

обращаться в судейскую коллегию по любому вопросу только через официального представителя своей команды.

1.4. Представители команд, тренеры.

1.4.1. Посредником между судейской коллегией соревнований и участниками (тренерами) команды может быть представитель команды.

1.4.2. Если команда не имеет представителя или он отстранен от соревнования, его обязанности выполняет тренер, капитан команды или спортсмен.

1.4.3. Представитель команды не может быть одновременно судьей или врачом данных соревнований.

1.4.4. Представитель команды выполняет следующие функции:

участвует в проведении жеребьевки;

участвует в проводимых главным судьей брифингах (план проведения брифингов приведен в приложении № 3 к настоящим Правилам) и совещаниях;

несет ответственность за дисциплину участников команды, и обеспечивает своевременную явку их на обязательный медицинский осмотр, собрания спортсменов, тренировки и гонки соревнования.

1.5. Судейская коллегия.

1.5.1. Соревнования проводит судейская коллегия в составе: спортивный комиссар, главный судья (руководитель гонки), заместители главного судьи, главный секретарь, судьи.

1.5.2. Для соревнований статуса чемпионатов, кубков и первенств России состав судейской коллегии: спортивный комиссар, главный судья и главный секретарь утверждаются общероссийской спортивной федерацией, аккредитованной по виду спорта «водно-моторный спорт» (далее - ОСФ). Остальные члены судейской коллегии назначаются главным судьей соревнований.

1.5.3. Все члены судейской коллегии должны соответствовать квалификационным требованиям к спортивным судьям по виду спорта «водно-моторный спорт» и выполнять обязанности, указанные в Таблице 3.

Таблица 3

Обязанности спортивных судей

Пункт правил	Должность спортивного судьи	Обязанности спортивного судьи
1.5.3.1	Спортивный комиссар	Спортивный комиссар облечен высшей спортивной властью, направленной на неукоснительное соблюдение спортивной регламентации. Спортивный комиссар: помогает местному организатору и главному судье соревнований; согласовывает последние поправки к инструкции главного судьи и убеждается в соответствии трассы соревнований ранее утвержденной трассе; участвует в принятии важных решений в процессе соревнования совместно с главным судьей соревнований; участвует в принятии срочных решений совместно с местным организатором, главным судьей соревнований по вопросам, касающимся общей организации; принимает единоличное решение по протестам.
1.5.3.2	Главный судья	Формирует судейскую коллегию, организует и руководит ее работой. Перед началом соревнований проводит заседание судейской коллегии, распределяет судей по должностям. Непосредственно отвечает за проведение соревнования в соответствии с правилами соревнований по водно-моторному спорту и положением о соревновании. Проводит собрание

		гонщиков перед выходом на воду и доводит до сведения участников соревнований инструкцию главного судьи в соответствии с . Руководит спасательной службой в период сложных метеорологических условий.
1.5.3.3	Главный секретарь	Руководит секретариатом, принимает и анализирует заявки на участие, участвует в работе мандатной комиссии и докладывает ее результаты на заседании судейской коллегии. Отвечает за своевременную подготовку стартовых протоколов, бланков для работы судей, предварительных и официальных результатов, за всю информацию, связанную с проведением соревнований. Готовит награждение победителей и призеров соревнований.
1.5.3.4	Заместитель главного судьи по спорту	Является постоянным заместителем главного судьи, при необходимости выполняет все его функции. Основной обязанностью заместителя главного судьи по спорту является обеспечение слаженной и четкой работы судейской коллегии, катерами, спасателями, помещениями, инвентарем, оборудованием.
1.5.3.5	Заместитель главного судьи по технике	Организует работу технической комиссии соревнований, обеспечивает проверку технического состояния судов и моторов, а также соответствие их классификации, подготавливает решения главной судейской коллегии по протестам, связанным с классификацией судов и моторов.
1.5.3.6	Заместитель главного судьи по безопасности	Организует работу всех служб, обеспечивающих безопасное проведение соревнований, обеспечивает проверку средств связи, соблюдение мер противопожарной безопасности, наличие путей технической, медицинской эвакуации участников, при возникновении чрезвычайных ситуаций.
1.5.3.7	Старший судья на старте	Руководит работой стартовой группы судей, отвечает за своевременную подачу стартовых и других сигналов. Руководит установкой стартовой линии. Следит за четкой работой судей на сигналах, подготавливает решение главной судейской коллегии по фальстартам.
1.5.3.8	Старший судья на финише	Руководит работой финишной бригады. Руководит установкой финишной линии. Распределяет между членами финишной бригады обязанности. Следит за четкой работой судей на финишной линии.

1.5.3.9	Старший судья-хронометрист	Отвечает за правильность определения времени, затраченного каждым участником на преодоление дистанции. Распределяет обязанности между членами бригады хронометристов. Отвечает за правильность записей времени судьями-хронометристами.
1.5.3.10	Старший судья счета кругов	Отвечает за правильность счета и записи числа кругов, пройденных каждым участником. Распределяет обязанности между членами бригады судей-счетчиков кругов. Отвечает за правильность оформления протоколов счета кругов.
1.5.3.11	Судьи на трассе, в трассе и на поворотах, маршалы в соревнованиях в спортивных дисциплинах, содержащих в своих названиях слово «аквабайк»	Судьи на поворотах следят за правильностью их прохождения, фиксируют их номера в порядке прохождения. Судьи на поворотах и на трассе фиксируют все нарушения движения по трассе, а также зарисовывают схему расположения и движения судов при нарушениях. Судья в трассе (маршал в соревнованиях в спортивных дисциплинах, содержащих в своих названиях слово «аквабайк») фиксирует нарушения правил и регулирует движение спортсменов по трассе.
1.5.3.12	Начальник трассы, старший маршал маршалы в соревнованиях в спортивных дисциплинах, содержащих в своих названиях слово «аквабайк»	Перед началом соревнования проверяет состояние трассы и акватории, расставляет по трассе судей (маршалов) и обслуживающий персонал, следит за состоянием и правильностью расстановки буев, принимает экстренные меры для установки поврежденных или смещенных со своего места буев. Старший маршал в соревнованиях в спортивных дисциплинах, содержащих в своих названиях слово «аквабайк» фиксирует нарушения правил и регулирует движение спортсменов по трассе
1.5.3.13	Судья-комментатор	Отвечает за правильную и своевременную информацию зрителей об условиях, ходе и результатах соревнований.
1.5.3.14	Судья на старте	Определяет место на старте каждого участника, при старте с места следит за движением стартующих судов в непосредственной близости от стартового

		понтон и регулирует движение стартующих судов в соответствии с инструкциями главного судьи.
1.5.3.15	Судья на финише	По информации старшего судьи счета кругов определяет финиширующие суда и дает отмашку о прохождении финишной линии.
1.5.3.16	Судья-технический контролер	Проверяет техническую документацию на спортивные суда и проводит предстартовый технический осмотр и технический осмотр судов после заезда(заездов) , проводит осмотр судов, потерпевших аварию.
1.5.3.17	Судья на сигналах	Обеспечивает правильность работы стартового светофора (при старте с места) и подачу сигналов при помощи сигнальных флагов и таблиц по команде старшего судьи.
1.5.3.18	Судья-хронометрист	Отвечает за правильность записей протоколов хронометража
1.5.3.19	Судья-счета кругов	Отвечает за правильность записей протоколов счета-кругов.
1.5.3.20	Судья-секретарь	Вносит в протокол записи по указанию главного секретаря.
1.5.3.21	Судья при участниках	Отвечает за соблюдением участниками расписания соревнований, за построение и проведение церемоний открытия-закрытия и награждения призеров. Оказывает необходимое содействие участникам, в том числе на трассе соревнований и при подготовке соревнований.

1.5.4. Инструкция главного судьи – устное изложение на брифинге основных условий проведения Соревнования, включающее в себя следующие составляющие, но не ограничивающееся ими: титул и название соревнования, время и место проведения, упоминание регламента соревнования и где он официально опубликован, комментарии по схеме гоночной трассы, сообщение длины круга, направления движения по трассе, положения стартовой и финишной линий, описание поворотных знаков (буев) и 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, меры безопасности, 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, состав официальных лиц, присутствующих на Соревновании.

1.5.5. ОСФ утверждает рекомендуемый текст инструкции главного судьи соревнований до начала первого соревнования текущего сезона, предусмотренного Положением о соревнованиях.

2. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

Соревнования по водно-моторному спорту проводятся в соответствии с настоящими Правилами, Положением о соревнованиях и регламентами о конкретных соревнованиях.

2.1. Требования к гоночным трассам.

Для утверждения гоночной трассы конкретного соревнования, организатор должен представить в ОСФ 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);

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;

статус соревнований;

возможное число судов каждого класса.

2.1.1. Дистанция.

В соревнованиях для классических типов спортивных и гоночных судов (мотолодки, скутера, глиссера), основным направлением движения по кольцевой замкнутой трассе считается направление «против часовой стрелки».

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

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

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.

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.

Схема трассы для проведения соревнований утверждается организатором и главным судьей в письменном виде.

2.1.2. Обстановка гоночных трасс:

все находящиеся в пределах гоночной трассы объекты (поворотные, дистанционные и старт - финишные буи, судейские и спасательные катера и тому подобное) должны быть обязательно обозначены на схеме трассы и 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;

при проведении соревнований в спортивных дисциплинах, содержащих в своих названиях слово «аквабайк» на трассах кольцевых гонок устанавливаются буи красного и белого цветов, обозначающие соответственно прохождение поворотов левым или правым бортами. На таких трассах устанавливается дополнительный буй синего цвета, предназначенный для штрафного прохождения участником, не обогнувшим или неправильно обогнувшим поворотный знак;

старт-финишные буи должны иметь черно-белую (шахматную) раскраску. Все буи должны быть изготовлены из резины, пенопласта или другого легкого материала и могут быть надувными. Буи должны иметь достаточную плавучесть и устойчивость. В тексте настоящих Правил под бумом понимается система, состоящая из плавучей части (собственно буй), якоря (якорей), тросов и отвесов;

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;

в соревнованиях в спортивных дисциплинах, содержащих в своих названиях слово «аквабайк» (далее – классах «аквабайк») может быть определена зона за пределами трассы соревнований, предназначенная для движения судов при прогреве и регулировке моторов (двигателей) в процессе подготовки к взятию старта. При выходе в названную зону, спортсмены обязаны соблюдать правила плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации и местные ограничения на движение маломерных судов. Движение спортивных судов в названной зоне

осуществляется спортсменами на свой риск и ответственность и не предполагает какой-либо ответственности организатора соревнований;

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 (в соревнованиях в спортивных дисциплинах, содержащих в своих названиях слово «аквабайк» - маршалы);

о всех случаях неправильного прохождения поворотов участвующими судами или о возникновении аварийных ситуаций судьи на повороте должны незамедлительно докладывать главному судье соревнования, как по радиосвязи, так и путем заполнения рапорта о происшествии со схемой происшествия;

на гоночной трассе также могут быть расположены специальные буи, ограждающие различные опасные места. Информация о месте расположения и характеристиках таких биев также должна быть показана на схеме трассы, приведена в инструкции главного судьи и озвучена на брифинге спортсменов;

правильность расстановки биев 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;

проверку гоночной обстановки и приемку трассы производит на воде главный судья (или по его поручению заместитель по спортивной части или безопасности) путем прохода по трассе на судне обеспечения.

2.1.3. Параметры гоночных трасс всероссийских соревнований:

все классы спортивных судов с индексами «S», «T(GT)», «P» и рабочим объемом двигателя до 550 см³ - общая длина круга от 1000 до 1500 м, максимальная длина прямого участка не должна быть более 600 м, длина трассы 12-17 км;

для скутеров O-125, O-175, OSY-400 – длина круга трассы, минимально 1500 м, длина трассы 6-8 км;

для юношеских классов спортивных мотолодок (CH-175, JT-250, GT-15), длина круга трассы от 800 до 1100 м, максимальная длина прямого участка – 400 м, длина трассы 6-8 км;

все другие классы - минимальная длина круга 1500 м, максимальная длина прямого участка трассы - 850 м, длина трассы 20- 25 км;

трасса кольцевой гонки в соревнованиях в спортивных дисциплинах, содержащих в своих названиях слово «аквабайк» должна иметь длину круга не менее 1000 м с количеством поворотных знаков не менее 15; для юношеских спортивных дисциплин возможна установка укороченной гоночной трассы;

уточненные параметры гоночных трасс конкретных соревнований приводятся в регламенте названных соревнований;

расположение стартового понтона или стартовой линии (для кольцевых гонок при старте с места) должно быть таким, чтобы первая позиция на старте имела преимущество по сравнению с последней по направлению движения к первому поворотному знаку;

организаторы должны быть уверены, что позиции всех буев на трассе не будут представлять опасности для спортсменов;

если в результате смещения буев 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.

3. ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ГОНОК В РАЗЛИЧНЫХ СПОРТИВНЫХ ДИСЦИПЛИНАХ

В любых случаях запрещается давать старт ранее предварительно объявленного времени;

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 позже времени, указанного в предварительной программе соревнований или после финиша первого участника соревнования.

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

3.1.1. 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 м на каждое судно. В противном случае число стартующих судов должно быть уменьшено.

3.1.2. Не должно быть никаких буев, 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 инструкции главного судьи и на общем собрании (брифинге).

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

3.1.4. В исключительных случаях, по решению главного судьи, допускается проведение жеребьевки для расположения участников в первом заезде.

В последующих заездах расположение участников определяется порядком их прихода к финишу в предыдущем заезде.

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

3.1.6. Расстояние между стартовым плотом (берегом) и первым поворотным бумом должно быть не менее 300 м. 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. Нарушение данного правила наказывается дисквалификацией, одним кругом штрафа или желтой карточкой в зависимости от серьезности нарушения.

3.1.7. За 2 минуты, затем за 1 минуту до открытия старта подаются предварительные сигналы (ракета или стартовая таблица), разрешается прогрев двигателей без отхода от стартового плота (берега). Это время может быть увеличено до 3 минут или уменьшено по согласованию со всеми спортсменами на предстартовом брифинге.

3.1.8. За 30 секунд до открытия старта прогрев двигателей запрещен. Сигнал об этом дается стартовой таблицей с цифрой «30».

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

3.1.10. Через 5-12 секунд красный сигнал (огни светофора) гаснет, что является сигналом открытия старта.

3.1.11. Допускается применение зеленых сигналов светофора, дублируемых судьей на старте, разрешающих старт спортсменов, опоздавших к основному моменту начала гонки.

3.1.12. Спортсмен, запустивший двигатель в течение последних 30 секунд до разрешающего сигнала светофора, или отошедший от плота (берега) в течение времени действия красного сигнала светофора, штрафуются на 1 круг.

3.1.13. После заранее согласованного времени красные огни светофора должны быть зажжены вновь.

3.1.14. 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, участник может выходить на трассу в направлении, согласованном на брифинге и утвержденном в инструкции главного судьи.

3.1.15. Спортсмен, опоздавший к старту, обязан подойти к стартовому плоту и стартовать от плота с разрешения судьи на старте. Старт от берега или с воды запрещен и наказывается дисквалификацией.

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

3.1.17. Любые спортсмены, стартовавшие неудовлетворительно, должны самостоятельно или с помощью судов-буксировщиков вернуться к берегу (понтону). Любые действия помощников, находящиеся вне этих судов, ведут к дисквалификации спортсменов.

3.2. Действия участников по стартовым сигналам и особенности судейства при взятии старта с хода (за стартовым катером):

3.2.1. Процедура старта с хода в обязательном порядке подлежит обсуждению на собрании спортсменов и в общем виде выглядит следующим образом.

3.2.2. За определенное время до старта все стартующие гоночные суда должны быть спущены на воду и перейти в предстартовую зону.

3.2.3. В зоне ожидания лодки должны занимать места в стартовой линии своего класса.

3.2.4. Стартовые линии гоночных классов строятся в зоне ожидания перпендикулярно направлению старта в порядке от наиболее мощного или быстрого класса к наиболее медленному или маломощному классу.

3.2.5. За 1-3 минуты до старта стартовый катер входит в зону ожидания и начинает медленное движение из зоны ожидания в зону старта. Гоночные суда следуют за ним, удерживая строй в стартовых линиях своих гоночных классов. Стартовый катер должен быть определен на собрании спортсменов.

3.2.6. За минуту до старта на стартовом катере демонстрируется опущенный зеленый флаг, который должен оставаться ясно видимым стартующим спортсменам во время всей процедуры старта. Демонстрация зеленого флага на стартовом катере означает начало процедуры старта с ходу.

3.2.7. Старший судья старта, находящийся на стартовом катере, визуально убеждается в том, что все гоночные суда в движении заняли свои позиции в стартовых линиях своих классов и готовы к безопасному старту. Стартовый катер входит в зону старта и продолжает движение по трассе, постепенно ускоряясь до своей максимальной скорости. Гоночные суда следуют за ним, удерживая строй в стартовых линиях своих гоночных классов и выбирая такую траекторию движения, которая позволит им стартовать безопасно для себя и других.

3.2.8. При вхождении в зону старта старший судья на стартовом катере поднимает в руке зеленый флаг, что означает непосредственную готовность к старту, который может быть дан через несколько секунд после подъема зеленого флага.

3.2.9. Старший судья старта, находящийся на стартовом катере, еще раз визуально убеждается в том, что все гоночные суда в движении заняли свои позиции в стартовых линиях своих классов, готовы к безопасному старту и только после этого разрешает старт, резко опустив вниз зеленый флаг.

3.2.10. Гоночные суда стартуют по трассе соревнований, принимая во внимание возможные траектории движения других судов для осуществления безопасного старта.

3.2.11. В любой момент до взмаха зеленым флагом, старт может быть отменен судьей старта, путем замены зеленого флага на желтый или красный флаг.

3.2.12. В случае подъема красного флага, все суда возвращаются в лагерь соревнований и подлежат подъему из воды или должны оставаться на воде у стартовых понтонов в соответствии с инструкциями, данными участникам соревнований на брифинге спортсменов.

3.2.13. В случае подъема желтого флага, все суда следуют за стартовым катером в предстартовую зону, и процедура старта повторяется снова.

3.2.14. В случае, если во время процедуры старта, одна или несколько лодок потеряли ход и остановились в предстартовой зоне или зоне старта, не мешая остальным безопасно осуществить старт, процедура старта не останавливается и доводится до конца. На судах обеспечения и судейских постах поднимаются желтые флаги, что означает – «опасность на трассе, сбавь ход».

4. ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ГОНОК

4.1. Гонки спортивных судов в классах «мотолодки», «скутера», «глиссера».

Предмет спортивного соревнования – минимальное время прохождения установленной дистанции по гоночной трассе за определенное число кругов со стартом с места и в соответствии с правилами движения по гоночной трассе пп.4.1.1-4.3.3.1 настоящих Правил (вариант гоночной трассы приведен на рисунках № 1-2 Приложения № 1).

4.1.1. 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. Движение по трассе в направлении, противоположном направлению гонки, наказывается дисквалификацией на данный заезд

4.1.2. 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.

4.1.3. Прохождение поворотных знаков (буев):

4.1.3.1. Все дистанционные и поворотные буи должны оставаться с левой стороны судна. В случае установки гоночной трассы с правыми поворотами, положение таких знаков и правила их прохождения должны быть приведены в предварительной программе и обязательно доведены до сведения всех участников на общем собрании (брифинге) и в инструкции главного судьи.

4.1.3.2. Движение судна 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.

4.1.3.3. 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 прохождение этого знака на данном круге. Нарушение наказывается дисквалификацией в этом заезде.

4.2. Обустройство поворотов, меры безопасности, обгон и финиш.

4.2.1. 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.

4.2.2. 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 Регламенте соревнований условиями;

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 Регламенте соревнований условиями;

в случае повреждения или разрушения одиночно стоящего на трассе буя – наказание аналогично ситуации со вторым буюм поворота;

участник, разрушивший буй, подлежит незамедлительному отстранению от участия в соревнованиях;

повторное разрушение буя наказывается дисквалификацией на все соревнование.

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

4.2.4. 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.

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

4.2.6. 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.

4.2.7. Все гоночные суда должны предпринимать все необходимые меры для предотвращения столкновения, вплоть до полной остановки.

4.2.8. Обгоном считается зафиксированная ситуация, в случае, когда два соревнующихся судна находятся примерно на одном и том же курсе, а кокпит обгоняющего судна (в случае если обгон производится по внутреннему курсу)

поравнялся с кокпитом обгоняемого судна (в связи с разными геометрическими очертаниями и размерами кокпитов судов разных классов, рекомендуется определять описываемое положение по шлемам спортсменов).

4.2.9. При обгоне по наружной части дистанции, фиксация обгона производится в тот момент, когда обгоняющее судно опередило обгоняемое настолько, что у него появилась возможность изменения курса без наличия контакта или любого столкновения с уже достоверно оставшимся позади судном.

4.2.10. При попытке обгона судна по внутренней траектории, спортсмен обгоняющего судна обязан предвидеть все возможные направления движения судна, которое он пытается обогнать, и должен принимать все необходимые меры, чтобы избежать любого столкновения или контакта.

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

4.2.12. В случае, если какая-либо лодка, в результате нарушения вышеприведенных правил, ударяет другую лодку или заставляет другие лодки столкнуться между собой, она дисквалифицируется на гонку, заезд или все соревнование.

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

4.2.14. Финишем считается момент, когда лидер, пройдя определенное число кругов по трассе, форштевнем своего судна пересечет линию старта-финиша, получив при этом отмашку черно-белым (шахматным) флагом. В многочасовых гонках после финиша лидера во время, указанное в регламенте соревнований, остальным участникам дается 10 минут на пересечение линии финиша.

4.2.15. Закончив гонку, каждый участник должен соблюдать инструкцию главного судьи 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 инструкции главного судьи.

4.2.16. Участник, который закончил дистанцию и, при этом, пересек трассу гонок, наказывается снятием результата в этом заезде.

4.2.17. 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 инструкции главного судьи.

4.3. Особенности и формат кольцевых гонок в классах аквабайков.

4.3.1. Кольцевые гонки. Предмет спортивного соревнования – минимальное время прохождения установленной дистанции по гоночной трассе за определенное

для каждого класса число кругов со стартом с места или с ходу (за стартовым катером) и в соответствии с правилами движения по гоночной трассе (вариант гоночной трассы приведен на рисунке № 10 Приложения № 1).

В официальных всероссийских соревнованиях по водно-моторному спорту в классах аквабайков соревнования в кольцевых гонках проводятся в 3 заезда.

Продолжительность заезда составляет:

15 минут + 1 круг – для аквабайков - ранэбаут GP1;

12 минут + 1 круг - для аквабайков - ски дивижин GP1;

12 минут + 1 круг - для аквабайков - ранэбаут GP2;

8 минут + 1 круг - для аквабайков - ски дивижин GP2.

Для класса аквабайк - ски дивижин GP3 кольцевая гонка продолжительность заезда составляет:

4 минуты для мальчиков и девочек (8-9 лет);

8 минут для юношей и девушек (13-15 лет);

8 минут для юношей и девушек (16-18 лет).

Место спортсмена на старте первой гонки определяется по итогам квалификационного заезда, по итогам раздельной квалификации или, в исключительных случаях, проведенной жеребьевки. Места спортсменов в последующих заездах определяются по занятым местам в предыдущем заезде.

Продолжительность и формат квалификационных заездов на этапах розыгрыша кубка России определяется главным судьей соревнований отдельно и объявляется на брифинге пилотов.

Количество участников в финальных заездах не должно превышать 20 человек для классов ранэбаут и 25 человек для классов ски дивижин.

В течение гонки (для всех спортивных дисциплин) 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).

Количество этапов соревнования и количество гонок этапа (этапов), в том числе, идущих в личный и командный зачет, приводится в общем Положении и Регламенте конкретного соревнования.

4.3.2. Параллельный слалом.

Для соревнований в классах аквабайков (слаломные дистанции, парные заезды, а также маршрутные и многочасовые гонки) направление движения по трассе указывается дополнительно (рисунок № 11 Приложения № 1).

По результатам предварительных заездов определяются 8 спортсменов, которые будут принимать участие в параллельном слаломе.

В спортивных дисциплинах «аквабайк – слалом» личные места в квалификации определяются как среднее арифметическое суммы двух заездов. Четыре лучших спортсмена участвуют в финальных заездах по два заезда. В случае равенства количества побед у двух спортсменов, они делают еще по одному заезду.

4.3.3. Фристайл фри.

Предмет спортивного соревнования в дисциплине фристайл фри подразумевает демонстрацию участником на аквабайке акробатических трюков различной степени сложности.

Соревнования в дисциплине фристайл фри проводятся в две попытки. Порядок выступления спортсменов на первом этапе определяется по итогам квалификационных выступлений, либо жеребьевкой, которая проводится на брифинге спортсменов. На последующих этапах очередность выступления определяется по результатам предыдущего этапа. Также, очередность в дисциплине фристайл фри может, по решению главного судьи, определяться по квалификационным выступлениям, продолжительностью 2 минуты, очередность выступления в которых определяется жеребьевкой. Спортсмены, набравшие менее 35 очков, к участию в основном заезде не допускаются.

На выступление каждому спортсмену предоставляется 3 минуты. Старт дается свистком и поднятием зеленого флага. Спортсмен показывает свою готовность начать выступление поднятием руки. Отсчет времени начинается с выполнения первого трюка. За 30 секунд до окончания дается короткий свисток и демонстрируются перекрещенные красный и зеленый флаги. Окончание времени выступления – длинный свисток и поднятый красный флаг.

4.3.3.1. Особенности судейства в спортивной дисциплине «аквабайк - фристайл фри».

Очки начисляются в соответствии с нижеследующей системой:

Всего может быть начислено максимум 100 очков, из которых:

35 очков максимум за общее количество выполненных элементов. Одно очко за каждый выполненный элемент;

35 очков максимум может быть начислено за разнообразие элементов, причем за каждый, впервые выполненный в выступлении элемент в воздухе, начисляется пять очков, на воде - начисляется два очка;

до 30 очков начисляется пятью судьями за качество исполнения, использование акватории, отведенной для выступления и связки между элементами, причем, максимальные и минимальные очки отбрасываются, а оставшиеся очки - суммируются.

Если элемент выполнен не до конца, с ошибкой или спортсмен в процессе ее выполнения падает в воду, не удержав аквабайк, очки за данную фигуру не начисляются.

Судейская коллегия может принять решение о начислении 10 дополнительных очков спортсмену за новый, ранее никем не исполнявшийся, элемент или особенно захватывающее шоу.

В случае равенства очков, главный судья определяет места, занятые спортсменами, или каждый из этих участников по решению главного судьи, выполняет еще одно выступление продолжительностью в 2 минуты, в финальных выступлениях – в 1 минуту.

Если во время выступления спортсмен въезжает в судейскую зону, создает опасность для публики или официальных представителей, наносит вред оборудованию, то он дисквалифицируется.

Во время выступления на судне может находиться только один человек. На одном судне допускается выступление нескольких участников.

4.4. Определение результатов в кольцевых гонках.

Победителем заезда (гонки) считается участник, прошедший определенную дистанцию за наименьшее время (или первым совершивший определенное число кругов).

Все участники заезда классифицируются с помощью присвоения определенного количества очков в соответствии с прохождением определенного числа кругов трассы и порядка прихода на финиш.

В случае проведения соревнования, состоящего из двух или более гонок, очки за гонку присваиваются в соответствии с таблицами № 4 (международная система UIM, кроме аквабайка), № 5 (международная система UIM, аквабайк) и № 6 (национальная система):

Таблица № 4

Международная система UIM (кроме аквабайка)

Место	Очки	Место	Очки
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

Таблица № 5

Международная система UIM (аквабайк)

Место	Очки	Место	Очки	Место	Очки
1	25	6	10	11	5
2	20	7	9	12	4

3	16	8	8	13	3
4	13	9	7	14	2
5	11	10	6	15	1

Таблица № 6

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.					

Для одиночных гонок:

участники, прошедшие 90% или более гоночной дистанции, но не пересекшие линию финиша после ее прохождения лидером заезда, будут классифицированы после всех финишировавших;

для остановленных гонок порядок определения результатов определяется судейской коллегией по порядку следования судов по трассе перед моментом остановки.

Общая классификация различных классов, участвующих в гонке не допускается.

Порядок объединения различных классов и условия их зачета определяются судейской коллегией и сообщаются в инструкции главного судьи.

Если после окончания гонки техническая комиссия выявляет 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.

4.5. Два судна находятся в ничейной позиции в случаях:
они пересекают линию финиша одновременно;

имеют одинаковое количество очков.

В случае возникновения ничейной позиции провозглашается победителем то судно, которое победило в последней гонке или этапе.

5. КЛАССИФИКАЦИЯ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

5.1. Термины.

Спортивное судно - аппарат для передвижения по водной поверхности, приводимый в движение расположенным на нем силовым агрегатом, исключительно с помощью гребного винта, находящегося в воде. Скорость и направление движения такого судна полностью и постоянно контролируются водителем, находящимся на борту этого спортивного транспортного средства. Все спортивные суда во время соревнований на гоночной трассе управляются одним спортсменом (кроме класса «P-750»).

В зависимости от способов установки силовых агрегатов в корпусе судна, а также различных вариантов их форсирования, спортивные суда, относятся к различным категориям, обозначаемым соответствующими индексами. В пределах такой категории спортивные суда классифицируются по рабочему объему двигателя или другим техническим характеристикам, например - по мощности:

индекс – «С» - мотолодки - спортивные суда, оборудованные подвесными лодочными моторами, которые могут подвергаться незначительным, разрешенным Правилами изменениям и доводкам. Спортивные мотолодки могут использовать различные типы корпусов - однокорпусные суда (Т), суда с катамаранными обводами (С, S и F), суда с жестким днищем и надувными бортами (PR, PF и P750) и тому подобное. Мотолодки могут быть оснащены подвесными лодочными моторами с индексом G (Green), как правило четырехтактные моторы с повышенными экологическими требованиями к эксплуатации (например, классы GT-15, GT-30);

индекс – «О» - скутера - спортивные суда, оборудованные специально подготовленными (или выпускаемыми различными производителями) подвесными моторами, допускающими значительное форсирование, снятие второстепенных или неиспользуемых деталей и устройств, изменение способов установки и крепления мотора к корпусу;

индекс – «Р» - глиссера - спортивные суда, оборудованные, как правило, автомобильными двигателями, стационарно установленными в корпус глиссера. В качестве корпусов глиссеров используются суда, требования к которым оговорены в Правилах для каждого из классов;

водные мотоциклы (аквабайки) – спортивные суда, оборудованные стационарно установленным двигателем внутреннего сгорания, использующие в качестве движителя аппарат водометного типа. Аквабайки делятся на две группы в зависимости от расположения спортсмена во время прохождения гоночной дистанции:

в классах «ски дивижин» и «фристайл фри», аквабайк понимается как спортивное судно, управляемое спортсменом стоя, при помощи рулевого управления, установленного на подвижной стойке.

в классах «ранэбаут», аквабайк понимается как судно, предназначенное для соревнований и управляемое спортсменом, располагающимся на сиденье мотоциклетного типа.

Спортивный 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 тому подобное, 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 может быть отсоединенным от спортивного судна, без применения специальных приемов и инструментов. В этом состоянии, после подводки питания и охлаждающей жидкости, мотор может быть запущен 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.

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

Рабочий объем цилиндров двигателя является (как правило) основным критерием отнесения спортивного судна к определенному классу (спортивной дисциплине). Рабочий объем измеряется в см³.

Все спортивные суда в водно-моторном спорте по рабочему объему устанавливаемого двигателя делятся на следующие классы: 125 см³, 175 см³, 250 см³, 350 см³, 500 см³, 700 см³, 1500 см³, 2000 см³, 2500 см³. Классы судов, на которых установлены подвесные лодочные моторы с повышенными экологическими требованиями к эксплуатации («зеленые» моторы), разделяются по установленной мощности: 11 кВт, 22 кВт, 44 кВт, 103 кВт, 147 кВт (в

международных правилах шкала мощности таких моторов приведена в «лошадиных силах» – л.с. – 15 л.с., 30 л.с., 60 л.с., 90 л.с., 140 л.с., 250 л.с.).

5.2. Основные классы и характеристики спортивных судов.

5.2.1. Гоночные суда со стационарными двигателями – аквабайки (характеристики в таблице № 7).

Таблица № 7

Основные технические характеристики гоночных судов со стационарными двигателями - аквабайков

Класс	Рабочий объем цилиндров двигателя, см³ (включительно)	Масса, кг (не менее)	Длина, см (не более)	Ширина, см, (от/до)
Двухтактные двигатели				
Ски дивижин	свыше 550	114	304,8	50,8/76,2
Ранэбаут дивижин	до 1300	216	354	96,5/127
Ранэбаут ралли рейд	до 1300	216	394	более 96,5
Четырехтактные двигатели				
Ски дивижин	до 1100	114	304,8	50,8/76,2
Ски дивижин	до 900	114	304,8	50,8/76,2
Ранэбаут дивижин	до 1100	250	354	96,5/127
Ранэбаут дивижин	свыше 1100	272	354	96,5/127
Ранэбаут ралли рейд	до 1100	250	не более 394	более 96,5
Ранэбаут ралли рейд	свыше 1100	272	не более 394	более 96,5
Двухтактные двигатели				
Фристайл фри	1200			

5.2. Гоночные суда со стационарными двигателями – глассера.

Индекс – «Р» («R»). В Российской Федерации принято обозначение «Р» с соответствующими цифрами рабочего объема цилиндров двигателя и техническими характеристиками для национального класса (таблица № 8).

Основные технические характеристики гоночных судов со стационарными двигателями - глissеров

Класс	Рабочий объем цилиндров двигателя (см ³ , не более)	Масса, кг (не менее)	Длина, м (не менее)
P-1500	1500	280	4,5
P-2000	2000	300	4,5
P-2500	2500	320	4,5

В классах глissеров может быть применена любая конструкция корпуса судна, кроме V-образной.

В классах глissеров P-1500 и P-2000 разрешено применение любого атмосферного автомобильного двигателя как отечественного, так и иностранного производства.

В классе P-2500 применяется атмосферный автомобильный двигатель модели ЗМЗ-402 или УМЗ-417 (использование других моделей двигателей для конкретных соревнований определяется в Регламентах этих соревнований).

Минимальная масса глissера определяется как вес оборудованного судна, измеренный после гонки, без спортсмена и попавшей в корпус воды, но с остаточным количеством топлива.

Длина судна определяется, как полная длина корпуса - все выступающие части, швартовые кольца, транцевые плиты и рулевой кронштейн в состав обмера не входят.

Силовая трансмиссия, передающая крутящий момент от двигателя к гребному винту, должна проходить через основной набор и днище корпуса судна.

Разрешено при ремонте увеличение объема двигателя на 2% от максимально допустимого объема.

Двигатель должен быть установлен внутри корпуса и закрыт капотом.

Допускается применение только одного двигателя при условии, что тяговое усилие передается на один винт. Разрешено применение любых редукторов и передач.

Электрический стартер и аккумуляторная батарея должны находиться внутри судна.

Посадка спортсмена в кокпите глissера – только автомобильного типа.

Кокпит безопасности спортсмена справа, слева, сзади, не менее уровня плеч и в длину с уменьшением высоты по боковому силуэту спортсмена, должен быть изготовлен из фанеры или других не менее прочных материалов толщиной от 10 до 15 мм.

5.3. Гоночные суда с подвесными моторами – скутера.

Индекс «О» принят для скутеров международных классов, индекс «ОН» - для национальных классов. Разрешенное топливо для всех классов скутеров – метанол, бензин.

Классы скутеров (таблица № 9):

OSY 400 – мотор любого производства, не более двух цилиндров с рабочим объемом до 400 см³;

ОН-500 – мотор любого производства, не более двух цилиндров с рабочим объемом до 500 см³;

О-125 – мотор любого производства, количество цилиндров не ограничено, объем до 125 см³;

О-250 – мотор любого производства, количество цилиндров не ограничено, объем до 250 см³;

О-700 – мотор любого производства, количество цилиндров не ограничено, объем до 700 см³.

Таблица № 9

Основные технические характеристики гоночных судов с подвесными двигателями - скутеров

Класс	Минимальный вес корпуса (со спортсменом в гоночной экипировке), кг
OSY-400	180
ОН-500	210
О-700	260
О-250	200
О-125	180
О-175	180

Для классов скутеров корпус судна должен иметь трехточечную конструкцию с максимальной длиной спонсонов не более 60% общей длины корпуса.

Обязательно положение спортсмена в корпусе скутера в лежачем положении или на коленях.

Любые продольные конструктивные элементы по обеим сторонам днища корпуса позади спонсонов, изменяющие структуру воздушного потока, должны иметь высоту, измеренную в районе транцевого шпангоута, не более 40 мм (Рисунок № 1 Приложения № 2).

Все корпуса скутеров должны иметь усиленную боковую защиту кокпита (Рисунок № 2 Приложения № 2).

Минимальная масса определяется как вес полностью оборудованного судна со спортсменом, без воды, но с остаточным количеством топлива, измеренный после гонки.

Измерения производятся на берегу.

Максимально разрешенный балласт, необходимый для корректировки минимального веса, составляет 10% от веса корпуса. Балласт должен быть жестко закреплен в лодке.

В классе O-700 допускаются корпуса катамаранного типа.

Все корпуса скутеров, выполненные с выступающими носовыми оконечностями спонсонов, должны иметь в носовой части закругления диаметром не менее 50 мм, во всех направлениях.

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

Трансмиссия не должна пересекать ни в одной точке основную систему набора и обшивки корпуса судна.

Для моторов, если применяется электронная система зажигания аналогичная устанавливаемой на гоночных моторах «Konig», обязательна защита маховика.

Все гоночные суда должны иметь специальное устройство (глушитель), которое снижает уровень шума выхлопной системы.

Для всех скутеров при запуске моторов на берегу обязательно применение защиты гребного винта, либо запуск должен осуществляться со снятым гребным винтом. На стартовом понтоне, после начала стартовой процедуры, возможен запуск мотора без защиты гребного винта.

5.4. Спортивные суда с подвесными моторами – мотолодки.

Параметры спортивных мотолодок международных классов с индексами «S(C)», «T(GT)», «PR», «P-750», «FF» и национальных классов с индексом «CH» приведены в таблице № 10.

Таблица № 10

Основные технические характеристики гоночных судов с подвесными двигателями - спортивных мотолодок международных классов с индексами «S(C)», «T(GT)», «PR», «P-750», «FF» и национальных классов с индексом «CH»

Класс	Рабочий объем цилиндров двигателя, см ³ (от-до)	Мощность, кВт (л.с.)	Масса, кг	Длина, мм	Ширина, м	Глубина кокпита, м	Моторы
Национальные мотолодки							
CH-175	До 175	-	120	3,1	1,25	0,35	Ветерок-8
C-350	До 350	-	-	3,5	-	0,35	Нептун-23, Привет всех типов
C-500	До 500	-	-	3,75	-	0,4	Вихрь всех Типов
Международные мотолодки							
JT-250	До 265	-	160	3,1	1,25	0,35	Ямаха, Тохатсу, Волгарь

GT-15	-	7.3 – 11.2 (10 - 15)	210	3.1	1,35	0.35	4-тактные моторы иностран- ного произ- водства, Ветерок-12, Волгарь-15
GT-30	-	22,07 (30)	250	3,5	1,35	0,4	4-тактные моторы иностран- ного произ- водства, Вихрь-30
T-550	406 - 550	-	265	3,75	1,30	0,4	Тохатсу М 40В
C-550	351 - 550	-	260	3,70	-	-	Тохатсу М 40В

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 СН-175, JT-250, GT-15, GT-30, T-550 - разрешено применение исключительно однокорпусных судов.

В классах – C-350, C-500, C-550 – применение корпуса с катамаранными обводами обязательно. В соревнованиях этих классов не допускаются однокорпусные суда.

В классах мотолодок с индексами «JT», «GT» и «T» предусматривается применение подвесных моторов, омологированных заводом изготовителем, как «сток» моторы и продаваемых в розничной торговле.

В классах международных мотолодок JT-250, GT-30 и T-550 разрешено применение подвесных моторов отечественного производства с соответствующим каждому классу рабочим объемом или мощностью, с любыми изменениями деталей. Разрешено использование подвесного лодочного мотора «Волгарь 15Б» с рабочим объемом двигателя 271 см³ в классе JT-250.

В классе СН-175 разрешено применение:

моторов иностранного производства рабочим объемом не более 175см³, при этом запрещено использование, подключенного к мотору дополнительного заборника воды для охлаждения двигателя. Также запрещено поднимать ось винта выше уровня линии днища (по центру оси винта в задней части);

четырёхтактных подвесных моторов, мощностью до 11,2 кВт (15 л.с.), при условии оборудования судна по правилам, относящимся к международному классу

GT-15, а также при условии погруженного режима работы гребного винта (кавитационная плита мотора должна находиться не выше линии днища). Обязательно использование стандартного гребного винта, при этих условиях общий вес судна со спортсменом (в гоночной экипировке), должен быть не менее 200 кг.

В классе GT-30 разрешено применение четырехтактных подвесных моторов, мощностью 22,07 кВт (30 л.с.). При условии оборудования судна по правилам, относящимся к международному классу GT-30, общий вес судна со спортсменом (в гоночной экипировке) должен быть не менее 250 кг. Запрещено использование дополнительного заборника воды, подключенного к мотору для охлаждения двигателя.

Во всех классах национальных мотолодок разрешено применение отечественных двигателей с любыми изменениями деталей, таким образом, чтобы было возможно установить принадлежность следующих деталей завода изготовителя: картер двигателя, блок цилиндров, головка блоков цилиндра, карбюратор. При этом запрещено изменение наружных размеров указанных частей в сторону увеличения (путем наварки, наклейки).

Запрещено облегчение и изменение конструкции маховика.

Применение капотировки двигателя обязательно, капот может быть самодельным, но иметь стандартные наружные размеры.

Разрешена замена амортизаторов и пружин подвески на жесткие элементы из любых материалов и любого изготовителя.

Разрешена доработка и изменение наружных размеров подводной части.

Разрешено использование подвода дополнительного охлаждения в район помпы, предусмотренной заводом изготовителем.

Разрешено превышение рабочего объема двигателя на 2% от максимально допустимого рабочего объема.

В классах – С 350, С 500, С 550 – применение корпуса с катамаранными обводами обязательно. В этих классах не допускаются однокорпусные суда.

Для однокорпусных судов запрещены: реданы, тоннели, подводные крылья или устройства, способствующие увеличению давления воздуха под днищем, кроме продольных реданов, идущих вдоль килевой линии и поперечные реданы (кроме классов PR).

Реданы с отрицательным углом и тоннель по линии киля разрешаются, если их суммарная ширина в любом поперечном сечении лодки не превышает 15 см. Допускается изгиб реданов, но с радиусом не менее 30 см. Если редан заканчивается до транца, его конец должен быть коническим. Длина зоны сужения по прямой, параллельной линии киля, не менее 15 см.

На днище разрешается установка килька для обеспечения курсовой устойчивости. Его максимальная длина 25 см.

Внутри корпуса допускается установка твердого балласта. Запрещено применение жидкого балласта, закачиваемого из акватории или сливаемого за борт во время тренировок или гонок.

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% от минимального веса для каждого конкретного класса. Балласт должен быть надежно и жестко закреплен в лодке.

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 иные дельные вещи – в состав обмера не входят). Ширина мотолодки измеряется в наиболее широком месте корпуса.

Сидение спортсмена внутри кокпита лодки должно обеспечивать поддержку спины гонщика минимум до линии плеч и должно быть жестко и надежно закреплено к корпусу лодки.

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.

Угол установки моторов и/или высота в классах мотолодок с индексами «Т», «GT» не могут изменяться во время движения на трассе, но могут быть изменены в перерывах между тренировочными или гоночными заездами. Использование системы изменения угла установки мотора во время движения разрешено только для мотолодок классов «С».

Подвесной мотор в любое время должен иметь возможность быть отсоединенным от спортивного судна, и 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.

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.

Все внутренние части редуктора должны быть установлены в соответствии с требованиями завода-изготовителя.

Если это предусмотрено заводом-изготовителем, выпуск отработавших газов должен 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.

Для классов «Т» 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, GT-15, GT-30 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.

В классах GT-15 и GT-30 применяются только подвесные лодочные моторы с низким уровнем токсичных выбросов, соответствующие экологическим нормам ЕРА 2006 («зеленые моторы»).

Стартеры таких моторов должны работать только на стандартном напряжении 12 в.

Пин-штекерное соединение проводки и корпуса электронного блока управления двигателя является неотъемлемой частью двигателя (допускается только оригинал).

Следующие изменения не допускаются:

изменение или модификация любых компонентов силовой установки;

удаление материала с силовой установки по любой причине, кроме предусмотренного изготовителем ремонта;

блоки управления работой двигателя (ECU/PCMs), оборудованные памятью данных гонки, не могут быть стерты или изменены без предварительного разрешения технического инспектора;

любая информация, полученная техническим инспектором из памяти ECU/PCMs и не соответствующая техническим данным, заявленным изготовителем в омологационном файле, рассматривается как причина для дисквалификации.

Разрешенные модификации:

для восстановления поврежденного блока цилиндров двигателя, (в классе GT-15 один цилиндр двигателя, в классе GT-30 - два цилиндра), разрешается расточить цилиндры в ремонтный размер, предусмотренный заводом-изготовителем. Остальные цилиндры должны оставаться стандартными;

разрешается отключать/удалять датчик нейтрали и трос блокировки ручного стартера;

компенсационная пластина может быть изменена или удалена, чтобы была возможность установки гребного винта;

резиновые крепления двигателя могут быть заменены;

устройство для изменения положения мотора (Powertrim) может быть удалено. Разрешается использование упора для предварительной установки угла отброса двигателя;

свечи зажигания могут быть заменены любыми немодифицированными свечами со стандартной длиной резьбы;

гайка гребного винта не регламентируется;

оригинальный гребной винт может быть заменён на любой;

для двигателей GT-15 и GT-30 декомпрессионные устройства, устанавливаемые на распределительный вал для оказания помощи в запуске двигателя, могут быть удалены;

для двигателей класса GT-15 запрещены любые доработки;

все внутренние поверхности силовой установки, картера, воздушных каналов должны быть «из-под литья», без признаков шлифовки, полировки или пескоструйной обработки;

перекрашивание любых частей силовой установки подвесного мотора запрещено.

5.5. Мотолодки с надувными бортами и жестким днищем PR1, PR2, PR3, PR4.

В этих классах применяются однокорпусные моторные лодки с V-образным жестким днищем и надувным баллоном (баллонами) и одним подвесным мотором, удовлетворяющие требованиям, приведенным в таблицах № 11 и 12).

Таблица № 11

Основные технические характеристики гоночных судов с подвесными двигателями - мотолодок с надувными бортами и жестким днищем PR1, PR2, PR3, PR4

Гоночный класс	Двигатель	Рабочий объем двигателя (мощность)
Мотолодка PR4	омологированный	до 44 кВт (60 л.с.)
Мотолодка PR3	омологированный	до 103 кВт (140 л.с.)
Мотолодка PR2	омологированный	до 147 кВт (200 л.с.)
Мотолодка PR1	омологированный	мощность не ограничена

Таблица № 12

Требования к основным параметрам мотолодок с надувными бортами и жестким днищем PR1, PR2, PR3, PR4

Гоночный класс	Длина, м (не менее)	Ширина, м (не менее)	Масса, кг (не менее)	Диаметр баллона, м (не менее)
Мотолодка PR4	4,0	1,7	350	0,30
Мотолодка PR3	5,0	1,8	520	0,35
Мотолодка PR2	5,3	1,8	600	0,40
Мотолодка PR1	5,6	2,0	680	0,40

Длина лодки определяется как расстояние между перпендикулярами к крайним точкам корпуса - в носовой части включая баллон, в кормовой части - до транца, где закреплен мотор. При этом выступающие части, поплавки, дополнительные баллоны, кранцы, стабилизирующие и транцевые плиты, выносные каркасные транцы не учитываются.

Ширина лодки определяется как расстояние между перпендикулярами к крайним точкам бортовых баллонов в максимально широком месте. Минимальный диаметр баллона определяется по диаметру баллона в миделе. Диаметр баллона в носу должен быть не менее 0,25 м вне зависимости от класса.

По соображениям безопасности лодки, должны развивать скорость не менее 50 км/ч, что может быть проверено путем испытаний во время проведения технического контроля. Габаритные размеры лодок с учетом всех выступающих частей не должны превышать параметров: ширина 3 м, длина 11,5 м.

5.6. Основные требования для класса P-750.

Мотолодки P-750 представляют из себя двухместный катамаран с надувными поплавками и одним подвесным мотором с румпельным управлением, с объёмом цилиндров до 750 см³, мощностью 37 кВт (50 л.с.).

Основные параметры приведены в таблице № 13:

Таблица № 13

Основные параметры мотолодок P-750

Нормируемый параметр	Значение
Объем двигателя (см ³)	Не более 750
Минимальная длина лодки (м)	3,8
Минимальная ширина лодки (м)	1,7
Минимальный вес лодки (кг)	153

Минимальный вес лодки включает в себя вес полного комплекта, измеренный сразу же после гонки без экипажа и их личного снаряжения со слитой

водой без топливных баков. Для достижения минимального веса может быть добавлен балласт. Балласт должен быть надежно закреплен внутри лодки и его вес не должен превышать 10% веса полного комплекта без балласта.

Все лодки должны иметь двухместный корпус катамаранного типа с надувными поплавками и одним подвесным мотором и должны соответствовать оригинальному каталогу производителя лодки.

5.7. Мотолодки FF и особенности правил проведения соревнований в этих дисциплинах:

мотолодка FF – скоростное маневрирование («Д», 1-5 классы);

мотолодка FF – слалом («Д», 1-5 классы).

Участники, классы и команды:

спортсмен не меняет класс в течение текущего сезона;

в классах («Д», 1-3), соревнования проводятся на лодках с жестким днищем и надувными бортами с подвесными моторами мощностью от 3,7 кВт (5 л.с.) до 6 кВт (8 л.с.), для 2-х тактных моторов и максимальной мощностью 7,45 кВт (10 л.с.) для 4-х тактных моторов. Управление мотором - румпельное. Вместе со спортсменом в классах («Д», 1-3) в лодке находится инструктор. Для одного класса в лодке должен находиться один и тот же инструктор. Если по какой-то причине инструктор меняется, то заменяющий его инструктор должен иметь тот же вес. Если вес заменяющего инструктора меньше, может быть использован дополнительный балласт, размещаемый на позиции инструктора;

лодки для классов («Д», 1-3) должны быть оборудованы двумя независимыми устройствами экстренного выключения двигателя или двумя независимыми коннекторами одного устройства экстренного выключения двигателя, для того, чтобы спортсмен и/или инструктор в случае необходимости могли немедленно остановить двигатель;

в 4-5 классах соревнования проводятся на лодках с жестким днищем и надувными бортами с подвесными моторами, мощностью от 7,3 кВт (10 л.с.) до 11,2 кВт (15 л.с.). Лодки этих классов оснащаются рулевым управлением, сиденьем для спортсмена «жокейского» типа, рычагом переключения хода с правой стороны и устройством экстренного выключения двигателя;

спортсмен может стартовать только после того, как устройство экстренного выключения двигателя будет надежно прикреплено к части тела спортсмена или его экипировке (например, к спасательному жилету) с помощью прочного шнура;

соревнования в спортивных дисциплинах мотолодки «FF – скоростное маневрирование, слалом» («Д», 1-5 классы) проводятся соответствие с таблицей № 14:

Таблица № 14

Наименование этапов соревнований в спортивных дисциплинах мотолодки «FF» – скоростное маневрирование, слалом» («Д», 1-5 классы)

Последовательность этапов	Наименование этапа соревнования
1 этап	Тренировка на воде
2 этап	Скоростное маневрирование
3 этап	Параллельный слалом с полуфинальными и финальными заездами

в различных классах спортивных мотолодок критерием для отнесения спортивного судна к определенному классу служит мощность двигателя, измеряемая в лошадиных силах. В правилах соревнований UIM мотолодки классов PR разделяются по мощности установленных на них подвесных лодочных моторов, измеряемой в л.с.;

предмет спортивного соревнования в дисциплине скоростное маневрирование заключается в прохождении специально установленной для каждого класса трассы с правильным прохождением (без касания надувных буев) входных и выходных ворот, а также поворотов за минимально возможное время (рисунки № 4-9 Приложения № 1). В процессе гонки регламентируются правильность отхода и подхода к стартовому понтону, а также исполнение специальных требований (поднятие руки о готовности к старту, точность исполнения упражнения «человек за бортом», правильность движения задним ходом);

предмет спортивного соревнования в дисциплине параллельного слалома заключается в точном прохождении специальной слаломной трассы с правильным прохождением входных и выходных ворот, также без касания поворотных знаков за минимальное время (рисунок № 3 Приложения № 1);

кроме дисциплин скоростное маневрирование и параллельный слалом для всех участников проводится специальное соревнование по скорости и точности вязания морских узлов (рисунок № 12 Приложения № 1).

6. ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

6.1. Технические требования.

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

6.1.2. Техническая комиссия проводится на специально выделенной и огороженной площадке, в которую допускаются только участвующие в этом процессе спортсмены и/или механики и официальные лица судейской коллегии.

Руководителем проведения технической комиссии является заместитель главного судьи по технической части.

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

6.1.4. С этой целью в процессе технического осмотра должны быть проверены следующие позиции:

спасательный жилет;

защитный шлем;

гоночный (стартовый) номер;

логотип ОСФ;

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 (обязательны для судов с капсулой безопасности);

состояние корпуса судна;

острые кромки;

сминаемые наделки на спонсоны;

буксировочный рым;

буксирный конец;

подъёмные рымы и стропы;

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;

крепление балласта;

огнетушители (для классов глассеров и PR).

6.1.5. Перечень инспектируемых параметров может быть изменен для различных классов судов и в соответствии с рангом конкретного соревнования.

6.1.6. 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).

6.1.7. Все суда (кроме оборудованных капсулой безопасности и аквабайков) должны иметь на борту весло-гребок для возможного перемещения судна с неработающим двигателем. Весло-гребок должно быть закреплено таким образом, чтобы оно было всегда под рукой и могло быть немедленно использовано в случае необходимости.

6.1.8. 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 смонтирована в структуру кокпита.

6.1.9. Дополнительная плавучесть, появляющаяся в результате срабатывания электрогидравлической спасательной системы, не включается в общий расчет плавучести судна.

6.1.10. 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.

6.1.11. 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.

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

6.1.13. 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). Спортсмен, не обеспечивший работоспособность устройства автоматического выключения зажигания, дисквалифицируется на данное соревнование;

соединительный шнур, присоединенный к жилету спортсмена, должен также обеспечивать аварийное прекращение подачи топлива, в случае применения на судне электрического топливного насоса.

6.1.14. 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 Регламенте о соревновании.

6.1.15. 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).

6.1.16. Во всех типах соревнований на борту спортивного судна, может находиться только один спортсмен (кроме класса P-750), управляющий этим судном. В многочасовых гонках на одном судне соревнуется экипаж, члены которого управляют судном поочередно. В этом случае сменившийся спортсмен должен отдыхать не менее двух часов. Судейская коллегия уточняет такое правило, приводя свое решение в программе и Регламенте о соревнованиях. В соревнованиях юношеских классов мотолодок FF («Д», 1-3 классы) на борту судна обязан находиться инструктор.

6.1.17. Во всех международных и всероссийских соревнованиях допускается применение только двухтактных и четырехтактных поршневых двигателей:

общий рабочий объем цилиндров двигателя (для некоторых классов таким параметром является мощность двигателя) является критерием для отнесения спортивного судна к соответствующему классу;

применяемые двигатели могут иметь карбюраторную или другую (электронную, механическую) 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;

динамические воздухозаборники, направляющие атмосферный воздух в соответствующие каналы двигателя, не являются специальными устройствами увеличения рабочего давления в цилиндрах.

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

6.1.19. Все суда и моторы, принимающие участие в соревновании и подлежащие технической комиссии после гонок, не имеют права покидать площадку технического контроля в течение одного часа после оглашения результатов, без разрешения официального лица судейской коллегии.

6.1.20. 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.

6.1.21. Все суда должны иметь на каждом борту стартовые номера. Решение об изменении одинаковых номеров на конкретном соревновании принимается главным секретарем по информации технического контролера соревнования.

Стартовый номер должен быть нарисован или установлен на вертикальных поверхностях обоих бортов в соответствии со следующими размерами (для классов мотолодок, скутеров и глассеров) (рисунок № 1):

белый фон для номера должен иметь размеры 32 см x 40 см;

размер прямоугольника для одной цифры 24 см x 14 см;

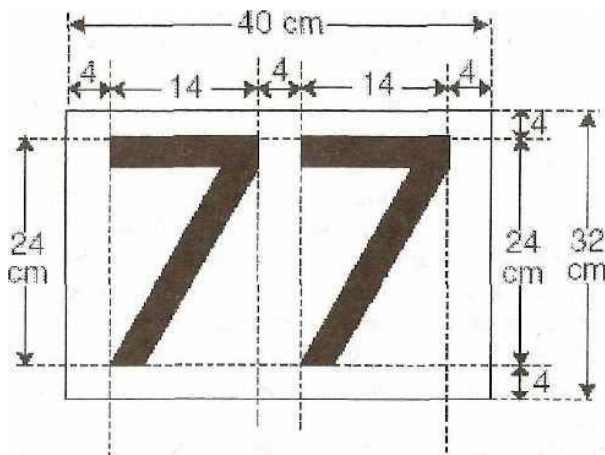
толщина обводки 4 см;

вертикальный промежуток между цифрами 4 см;

белый фон, окружающий цифры номера, должен иметь ширину 4 см.

Рисунок № 1

Стартовый номер



Для классов аквабайк:

белый фон для номера должен иметь размеры - 30 см x 30 см;

номера изготавливаются шрифтом «Arial Black»;

самоклеющиеся номера предоставляются спортсменам местным организатором;

допускается наличие манишки с тем же номером на спине.

21. Все номера должны быть прямыми и вертикальными (курсивное начертание не допускается).

Стартовые номера не должны начинаться с цифры «0».

Трехзначные стартовые номера не допускаются.

Стартовые номера и национальные флаги должны оставаться видимыми в течение всей гонки (заезда).

Потеря стартового номера или его части в гонке приводит к дисквалификации на данную гонку.

Наклейки с логотипами UIM и ОСФ должны присутствовать на обеих сторонах любого спортивного судна, принимающего участие в соревновании.

Запрещено размещение рекламных материалов рядом с гоночным номером, в случае, если они мешают различить номер судья на счете кругов.

6.2. Спортивная экипировка.

6.2.1. Рекомендуется использование спортивной одежды из огнезащитной ткани 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).

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

полную ответственность за эффективность спасательного жилета несет его владелец;

организаторы соревнования должны повторять этот важный момент в Положении (Регламенте) о соревновании и инструкции главного судьи соревнований;

6.2.3. Все спасательные жилеты должны иметь следующие характеристики (кроме класса P-750):

плавучесть – спасательный жилет должен иметь положительную плавучесть, равную 7,5 кг для спортсменов массой до 60 кг, и 9 кг для спортсменов с массой, превышающей 60 кг. Спасательные жилеты с надувными секциями запрещены;

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. Рекомендуется конструкция ремней крепления с их прохождением в паховой области;

материал, из которого изготавливается спасательный жилет, должен быть огнестойким и иметь хорошо видимый оранжевый, красный или желтый цвет (кроме класса аквабайк);

задняя часть спасательного жилета должна иметь жесткую пластину или конструкцию для защиты спины спортсмена, которая может надеваться отдельно;

обязательный воротник (кроме класса аквабайк) спасательного жилета не должен иметь острых граней и должен быть выше основания защитного шлема. Площадь сектора воротника не должна превышать 180°;

жилет должен быть полностью застегнут во все время пребывания на воде.

6.2.4. Каждый спортсмен, находящийся на борту судна, принимающего участие в соревновании, должен быть одет в адекватный (соответствующий всем параметрам головы гонщика) защитный шлем мотоциклетного типа («интеграл», «модуляр», «кроссовый», «открытый $\frac{3}{4}$ »), как минимум 50% поверхности которого, должна быть окрашена в ярко оранжевый, ярко красный или ярко желтый цвет. Такая раскраска защитного шлема должна быть ясно видима при нахождении в воде. Шлем должен быть надежно застегнут на все время пребывания на воде.

6.2.5. 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.

6.2.6. Экипировка спортсмена (защитный шлем и спасательный жилет) должны быть идентифицированы с нанесением фамилии, имени и группы крови с резус-фактором. Другие надписи или изображения, даже небольшого размера, на защитном шлеме не допускаются.

6.2.7. Рекомендуется использование защитных шлемов, отвечающих требованиям международных стандартов SNELL (США), FIA (Международная автомобильная Федерация) или ECE 22.05 (Европейский стандарт). Рекомендуется использование гоночной одежды спортсменом (включая обувь закрытого типа), соответствующих стандартам FIA 1986 или РАФ 1995 (стандарт Российской автомобильной Федерации).

6.3. Меры безопасности и спасательные средства.

6.3.1. При проведении тренировочных, квалификационных и гоночных заездов соревнования организатором соревнований и главной судейской коллегией должны быть предусмотрены все необходимые меры, обеспечивающие безопасность участников, зрителей и сохранность материальной части.

6.3.2. 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 внутренней радиосвязи и громкого оповещения.

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

6.3.4. Курение участников соревнований, членов команд и зрителей на всей территории спортивного лагеря, в местах заправки топливом и на стартовом плоту категорически запрещается. Виновный в курении на территории спортивного лагеря получает синюю карточку. Виновный в курении в местах заправки топливом и на стартовом плоту получает 2 синие карточки и подлежит немедленному удалению из спортивного лагеря.

6.3.5. Не рекомендуется проводить соревнования и тренировки в условиях плохой видимости (туман, сильный дождь), а также при значительном волнении на акватории. Вопрос о возможности проведения соревнований при данных условиях решается главным судьей соревнований.

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

6.3.7. 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.

6.3.8. 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 45 кВт и более).

6.3.9. Спасательные суда во время всех тренировочных, квалификационных и гоночных заездов должны находиться на отведенных для них местах.

6.3.10. Рекомендуемый состав экипажа спасательного катера: водитель катера, два легких водолаза, один врач или медицинский работник, который должен быть хотя бы на одном спасательном катере.

6.3.11. Экипаж спасательного катера должен иметь постоянный контакт по радиосвязи с главным судьей соревнования или с официальным лицом, назначенным им.

6.3.12. 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

6.3.13. Подводные специалисты, входящие в состав экипажа спасательного катера должны быть ознакомлены с особенностями конструкции спортивных и гоночных судов, а также с применяемыми системами обеспечения безопасности спортсменов.

6.3.14. При проведении тренировочных, квалификационных и гоночных заездов обязательно наличие в месте расположения гоночной трассы, 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 (но не менее 20 л.), 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.

6.3.15. 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.

6.4. Медицинское обслуживание.

6.4.1. 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.

6.4.2. 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.

6.4.3. При несчастных случаях с людьми и повреждении материальной части главный судья, его заместитель по спортивной части и главный врач соревнования 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).

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

7. ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ КОРПУСОВ И МОТОРОВ.

7.1. Спортсмен должен представлять свое гоночное судно на технический осмотр и должен подчиняться всем требованиям и правилам судейской коллегии.

7.2. Проверка корпусов и двигателей в регламентированных классах выполняется в соответствии с инструкцией технического судьи, являющейся приложением к регламенту соревнований и требованиями, приведенными в омологационных документах.

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

7.4. Технические комиссары имеют право, после завершения каждого этапа соревнования, выполнять все необходимые проверки, которые они считают необходимыми, несмотря на результаты проведенной инспекции перед тренировкой.

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

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

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

7.8. 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.

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

7.10. При проведении соревнования в несколько заездов запрещено заменять картер, блок цилиндров, мотор (двигатель) а также корпус судна после начала первой гонки (кроме классов аквабайков).

7.11. Любая внешняя помощь на гоночной трассе запрещена, кроме случаев эвакуации пострадавшего.

7.12. Если ремонт двигателя или корпуса судна может быть произведен только вне спортивного лагеря, это должно быть выполнено в присутствии официального технического контролера судейской коллегии.

7.13. Топливо.

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

Запрещено хранение любого количества топлива и других горюче-смазочных материалов в местах размещения команд, спортивной и транспортной техники, кроме специально оборудованных мест заправки.

7.13.1. Топливо для спортивных, двигателей (типов СН, С, Т (GT), PR, F4S, O - классов с рабочим объемом выше 850 см³, а также для классов национальных глассеров) - бензин:

топливо должно быть доступным, применяемым для заправки обычных (не спортивных) автомобилей (снабжаемых катализатором);

октановое число применяемого топлива не должно быть менее 93 единиц.

7.13.2. Топливо для гоночных двигателей (F1 и P классов):

применяется только топливо, производимое международными компаниями для использования в моторных видах спорта;

авиационное топливо «АВГАС 100ЛЛ» 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.

7.13.3. Топливо на основе спиртов:

топливо может быть изготовлено на основе метилового спирта (метанола) - CH₃OH или этилового спирта (этанол) - C₂H₅OH;

топливо может содержать воду.

7.13.4. Только смазочные масла 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;

только для двухтактных двигателей, которые не оборудованы механической системой впрыска масла, разрешено использование топлива с предварительно растворенными смазочными маслами;

участники должны сообщать на техническом осмотре судов тип применяемого смазочного материала.

7.13.5. Пробы топлива, взятые у случайно выбранных участников в течение соревнования, должны быть проверены на месте, но также могут быть 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;

рекомендуется производить тестирование топлива с помощью четырех различных методов:

- тестирование с помощью приборов системы «Дигатрон»;
- тест на определение удельного веса топлива;
- тест на растворимость воды в топливе;
- тест на содержание в топливе нитросоединений.

7.13.6. Если Организатор не предоставляет топливо для соревнований, и каждый участник использует свое топливо, оно должно быть подвергнуто предварительному тестированию на предсоревновательной технической инспекции.

7.13.7. 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.

7.13.8. 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.

7.13.9. 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 или подобный тест, определяющий, какие компоненты присутствуют в предоставленном образце.

7.13.10. Любые химические добавки или приемы запрещены на стартовом понтоне в момент запуска стартующих судов (кроме двигателей, использующих спиртовое топливо).

8. СПОРТИВНЫЙ КОМИССАР ОСФ. САНКЦИИ, ВЗЫСКАНИЯ, ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ

8.1. Спортивный комиссар ОСФ.

Присутствие спортивного комиссара ОСФ требуется на любой гонке, имеющей статус чемпионата, кубка или первенства России. Спортивный комиссар входит в главную судейскую коллегию соревнования.

Не позднее чем за месяц до соревнований ОСФ назначает спортивного комиссара соревнований и направляет письмо в адрес организатора соревнований, регионального отделения ОСФ или региональной спортивной федерации, для целей информирования о том, что на соревнования, указанные в письме, был назначен спортивный комиссар.

8.2. Протест.

Протест может быть подан только спортсменом. Протест подается только в отношении событий, относящихся исключительно к заездам, в которых спортсмен принимал участие.

Совместные протесты, подписанные несколькими участниками, не рассматриваются.

В протесте, выполненном в письменной форме на русском языке (может быть напечатан или написан печатными буквами) должна быть указана причина, по которой был подан протест. К протесту прилагаются все документы, которые могут служить доказательствами. Протест должен быть подписан протестующим лично.

Протест может быть подан только в течение 1 часа с момента публикации результатов или взысканий, в отношении которых подается протест.

Протест должен быть передан в секретариат, где в присутствии протестующего указывается время подачи протеста.

Образец протеста приведен в Приложении № 4.

Решение по протесту принимает спортивный комиссар соревнований единолично. Решение по протесту (Приложение № 6) размещается на доске объявлений вместе с протоколами соревнований.

Окончательные результаты соревнований могут быть опубликованы только после завершения работы технической комиссии и рассмотрения всех протестов.

При нарушении настоящих Правил, Положения о соревнованиях, невыполнении распоряжений судейской коллегии, неэтичном поведении, подаче необоснованных протестов и тому подобное к виновному участнику, тренеру, представителю могут быть применены различные меры взыскания в соответствии с настоящим разделом Правил.

Главный судья соревнований, спортивный комиссар ОСФ могут применить желтую или красную карточки.

Применение желтой или красной карточки подтверждаются специальной формы желтой/красной карточки (Приложение № 5), которая размещается на доске объявлений вместе с результатами. Названная форма должна быть включена в отчет спортивного комиссара. Спортсмен, получивший красную карточку, уведомляется лично перед ее опубликованием.

Спортсмен может подать протест в течение одного часа после опубликования санкции. Если протест не одобрен, спортсмен может подать апелляцию.

Сведения обо всех желтых/красных карточках заносятся в личное дело спортсмена в соответствии с приказом Министерства спорта Российской Федерации от 29 апреля 2015 г. № 464 «Об утверждении порядка ведения системы учета данных о спортсменах, занимающихся видом спорта, развиваемым соответствующей общероссийской спортивной федерацией, и выдачи документов, удостоверяющих принадлежность к физкультурно-спортивной или иной организации и спортивную квалификацию спортсменов».

Желтая/красная карточки могут быть применены только в отношении неприемлемого поведения на воде, включая:

до двух желтых карточек одновременно за опасное вождение;

одна красная карточка за очевидное экстремально-опасное вождение.

Спортсмен, получивший красную карточку, немедленно лишается права принимать дальнейшее участие в соревновании или в последующих заездах.

Спортсмен, получивший красную или три желтых карточки, также лишается права принимать участие в следующих гонках, проводимых ОСФ в его классе в спортивном сезоне, в котором спортсмен получил красную или три желтых карточки.

Все желтые карточки остаются действительными в течение четырех соревнований, в которых спортсмен принимает участие, начиная с даты, следующей за получением последней желтой карточки, в том числе и в следующем спортивном сезоне.

Применение желтых/красных карточек должно быть доведено до сведения ОСФ и ее регионального отделения или региональной спортивной федерации в течение трех дней.

ОСФ уведомляет все региональные федерации, когда спортсмен получает одну красную карточку или три желтых карточки (что ведет, в свою очередь, к временному отстранению от соревнований).

Синяя карточка - применяется ко всем лицам в лагере соревнований:

спортивный комиссар ОСФ или главный судья (руководитель гонки) может применить синюю карточку за любое оскорбительное, неспортивное, резкое поведение, проявленное в течение любого официального спортивного мероприятия;

применение второй синей карточки ведет к незамедлительному отстранению правонарушителя от производимой деятельности и удалению из лагеря соревнований;

в случае необходимости, спортивный комиссар соревнований может принять решение о временном отстранении лица, в отношении которого использована карточка любого цвета, от соревнований (на заезд, гоночный день или до конца текущих соревнований).

8.3. Дисквалификация.

Дисквалификация означает аннулирование результатов заезда или гонки для правонарушителя. Дисквалификацию осуществляет главный судья.

8.4. Временное отстранение.

Временное отстранение означает отстранение участника, участника совместно с командой, члена команды или официального лица от всего соревнования или его части. Временное отстранение может быть наложено за серьезное нарушение дисциплины. Временное отстранение налагается главным судьей.

8.5. Длительное отстранение.

Длительное отстранение может быть применено к участнику, официальному лицу или организатору за преднамеренное мошенничество, повторяющееся серьезное нарушение дисциплины или проявление халатности. Длительное отстранение может быть наложено только решением председателя регионального отделения или региональной спортивной федерации, а также руководством ОСФ.

Длительное отстранение всегда носит общероссийский и международный характер. Региональное отделение или региональная спортивная федерация должна в незамедлительном порядке проинформировать ОСФ о длительном отстранении, а федерация, в свою очередь, должна проинформировать все другие национальные федерации и Международный водно-моторный Союз. Решение о длительном отстранении спортсмена должно быть опубликовано на официальном сайте ОСФ.

8.6. Исключение.

Исключение означает полную потерю права принимать участие в любой деятельности, осуществляемой ОСФ и связанными с ней организациями. Исключению подвергается человек или организация, совершившие моральное или спортивное правонарушение особой тяжести.

Решение об исключении принимает постоянно действующий руководящий орган ОСФ. Исключение всегда носит общероссийский характер.

В случае отстранения, длительного отстранения или исключения все региональные отделения федерации или региональные спортивные федерации и, соответственно, их местные организаторы, обязуются уважать это решение и применять его в своих регионах. Решение главной судейской коллегии соревнований о наложении взысканий может быть обжаловано в ОСФ, решение которой является окончательным.

Всякий подавший протест и недовольный решением спортивного комиссара соревнований, имеет право обжаловать это решение (подать апелляцию) руководителю ОСФ, утвердившему судейскую коллегию на данные соревнования. Подача апелляции не приостанавливает выполнение решения комиссара соревнований.

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 даты решения по протесту, или даты решения судейской коллегии соревнований. Лицо, подающее апелляцию должно следовать решению постоянно действующего руководящего органа ОСФ по вопросу подачи апелляции, принятым ОСФ в соответствии с пунктом 5 части 1 статьи 16 Федерального Закона от 04.12.07 № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации».

Апелляция рассматривается в срок до 1 месяца после подачи, апелляционной комиссией, назначаемой решением постоянно действующего руководящего органа ОСФ.

На разбор апелляции вызываются все заинтересованные лица (при этом каждая сторона несет свои расходы самостоятельно), неявка по вызову кого-либо из них не может задержать вынесение решения по этой апелляции. Решение апелляционной комиссии окончательное.

9. ТЕРМИНЫ, СОКРАЩЕНИЯ И АББРЕВИАТУРЫ

В настоящих Правилах применяются следующие сокращения и аббревиатуры:

UIM – Union Internationale Motonautique (Международный водно-моторный Союз);

Дистанция - расстояние, которое должны пройти соревнующиеся суда по соответствующей трассе в течение одного заезда (гонки).

ОСФ – аккредитованная общественная спортивная федерация по виду спорта «водно-моторный спорт» - общероссийская общественная организация «Федерация водно-моторного спорта России».

Трасса - постоянный или временный, закрытый (кроме маршрутных гонок) маршрут для проведения соревнования, обозначенный соответствующей плавучей обстановкой на акватории и согласованный с местными административными органами, соответствующий Правилам вида спорта «водно-моторный спорт».

Стартовая таблица – набор щитов белого цвета, размером 800x800 мм, с нанесенными надписями черного цвета «2», «1», «30».

Гонка - скоростное соревнование между спортивными судами, проводимое по гоночной трассе с определенным количеством кругов.

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

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

Стартом называется момент начала разрешенного движения по гоночной трассе.

Весло-гребок – укороченное весло, которое должно находиться в гоночном судне для целей выхода из опасной зоны, в случае потери судном хода.

Экстремально-опасное вождение – нарушение правил соревнований, которое привело к аварийно-опасной ситуации или аварии.

см³ – кубический сантиметр.

кВт – единица измерения мощности в международной системе измерений СИ (одна тысяча ватт).

л.с. - лошадиная сила – внесистемная единица измерения мощности, равная 0,7355 кВт.

км – кратная метру единица измерения расстояния (одна тысяча метров).

кг – единица измерения массы в системе СИ.

FF – Formula Future (юношеские классы спортивных мотолодок).

«омологация» - проводимая Международным водно-моторным союзом (UIM) процедура выпуска комплекта документов на лодочный двигатель, делающая

возможным сравнение двигателя участника соревнований и эталонного двигателя для целей признания двигателя допустимым или недопустимым для участия в соревновании.

«Д» - юношеский класс мотолодок (сокращение от «Дельфин»).

EPA 2006 – экологические требования к двигателям внутреннего сгорания, применяемым в водно-моторном спорте, признанные UIM.

ECU/PCMs – электронные блоки управления работой двигателя.

SNELL – стандарт испытаний спортивных гоночных шлемов, признанный UIM.

Приложение №1
к Правилам вида спорта
«водно-моторный спорт»

Рисунок № 1

Вариант гоночной трассы для проведения скоростных кольцевых гонок (кроме изображенной на рисунке №1 трассы с тремя поворотами, возможна также установка трассы с иным количеством поворотов)



Вариант гоночной трассы для проведения многочасовых соревнований в классах
МОТОЛОДОК PR

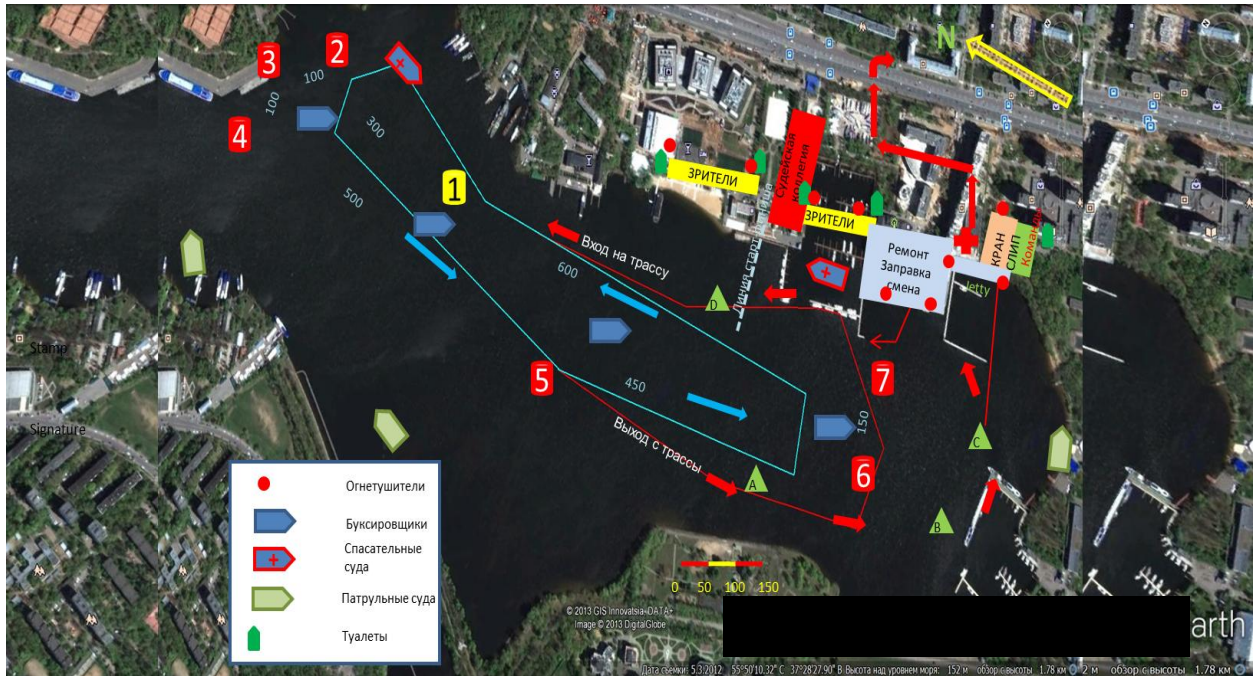
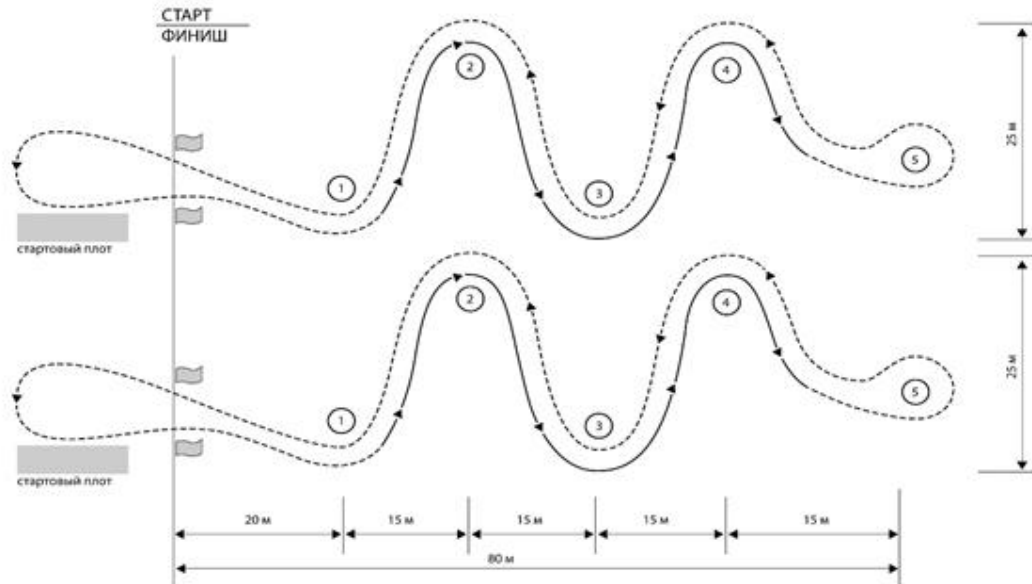


Рисунок № 3

Схема трассы параллельного слалома для мотолодок FF

Схема трассы предварительных заездов

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ СЛАЛОМ



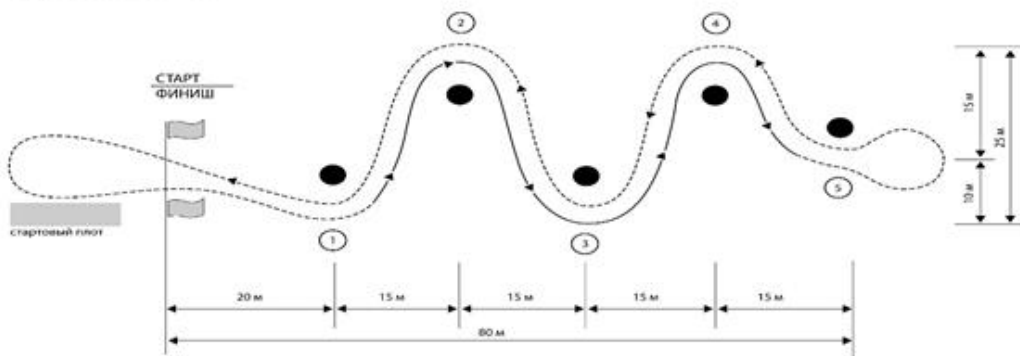
Отход - стартовая линия - проход по маршруту через ворота 1, 2, 3, 4 и 5 - разворот за 5 воротами - вновь проход по маршруту через ворота 5, 4, 3, 2 и 1 - финишная линия - подход и швартовка.

Рисунок № 4

Схема трассы скоростного маневрирования класс 1

Схема трассы

КЛАСС 1

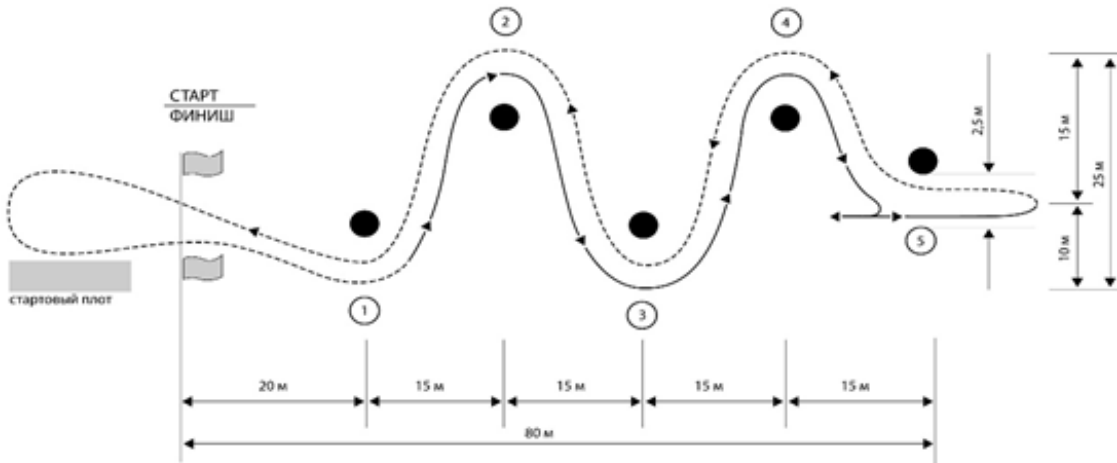


Отход - стартовая линия - проход по маршруту через ворота 1, 2, 3, 4 и 5 - разворот за 5 воротами - вновь проход по маршруту через ворота 5, 4, 3, 2 и 1 - финишная линия - подход и швартовка.

Схема трассы скоростного маневрирования класс 2

Схема трассы:

КЛАСС 2

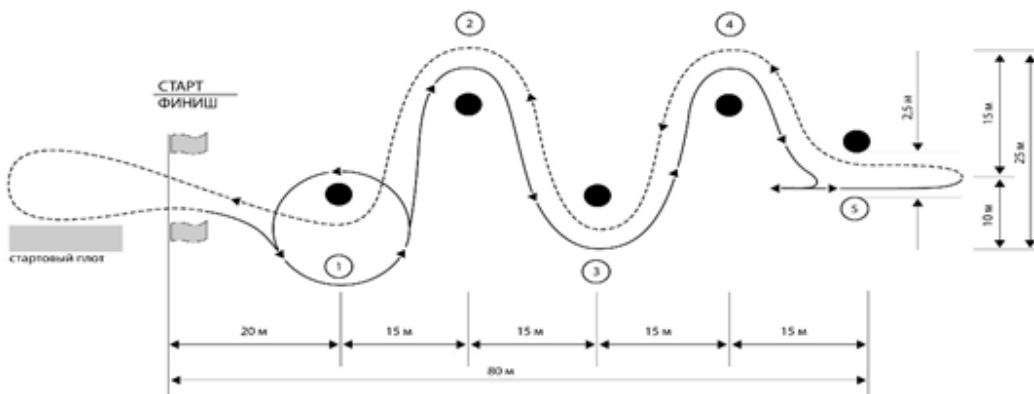


Отход - стартовая линия - проход по маршруту через ворота 1, 2, 3 и 4 - проход задним ходом через 5 ворота - вновь проход по маршруту через ворота 5, 4, 3, 2 и 1 - финишная линия - подход и швартовка.

Схема трассы скоростного маневрирования класс 3

Схема трассы:

КЛАСС 3

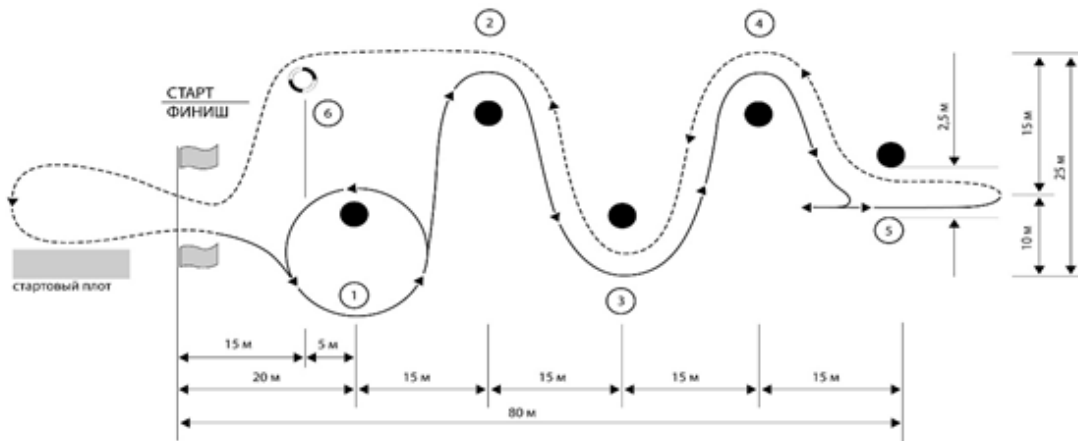


Отход - стартовая линия - объезд ворот 1 (ворота остаются по левому борту) - проход по маршруту через ворота 2, 3 и 4 - проход задним ходом через 5 ворота - вновь проход по маршруту через ворота 5, 4, 3, 2 и 1 - финишная линия - подход и швартовка.

Схема трассы скоростного маневрирования класс 4

Схема трассы

КЛАСС 4

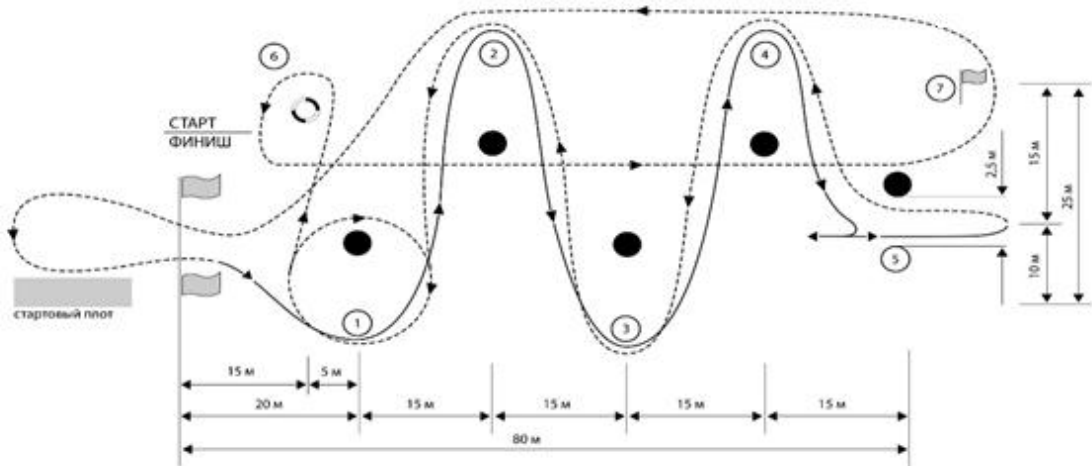


Отход - стартовая линия - объезд ворот 1 (ворота остаются по левому борту) - проход по маршруту через ворота 2, 3 и 4 - проход задним ходом через 5 ворота - вновь проход по маршруту через ворота 5, 4, 3, 2 - маневр "человек за бортом" у 6 буя - финишная линия - подход и швартовка.

Схема трассы скоростного маневрирования класс 5

Схема трассы

КЛАСС 5

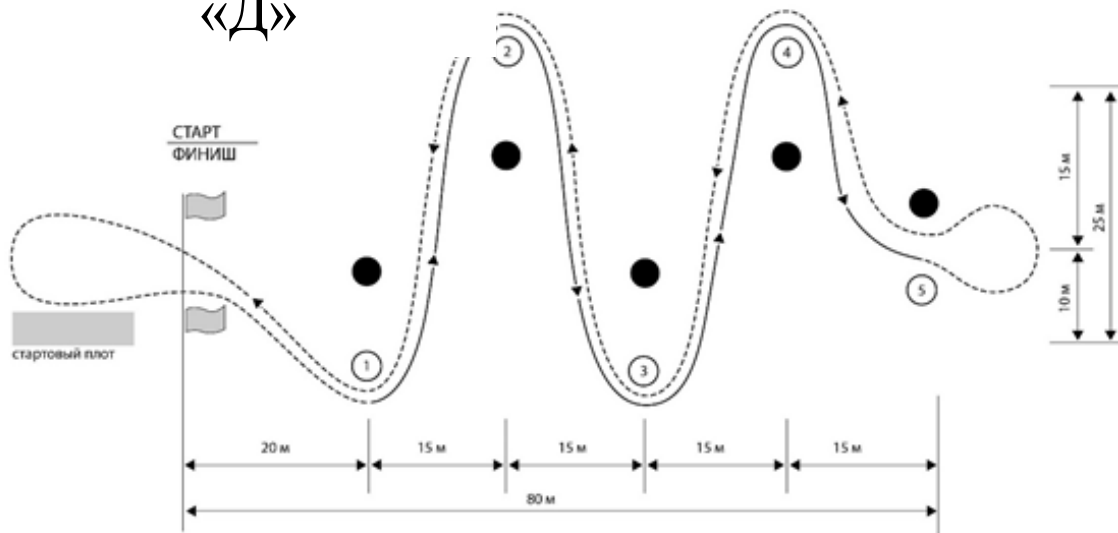


Отход - стартовая линия - проход по маршруту по внешней стороне ворот 1, 2, 3 и 4 - проход задним ходом через 5 ворота - вновь проход по маршруту по внешней стороне ворот 4, 3, 2 - скоростной обход 1 ворот по часовой стрелке - маневр "человек за бортом" у 6 буя - скоростной круг вокруг 7 буя - финишная линия - подход и швартовка.

Схема трассы скоростного маневрирования класс «Д»

Схема трассы

КЛАСС Д «Д»



Отход — стартовая линия — проход по маршруту по внешней стороне ворот 1, 2, 3 и 4 — вход в 5 ворота — разворот за 5 воротами — проход по маршруту по внешней стороне ворот 4, 3, 2 и 1 — финишная линия — подход и швартовка.

Рисунок № 10

Вариант гоночной трассы для проведения кольцевых гонок в классах аквабайков

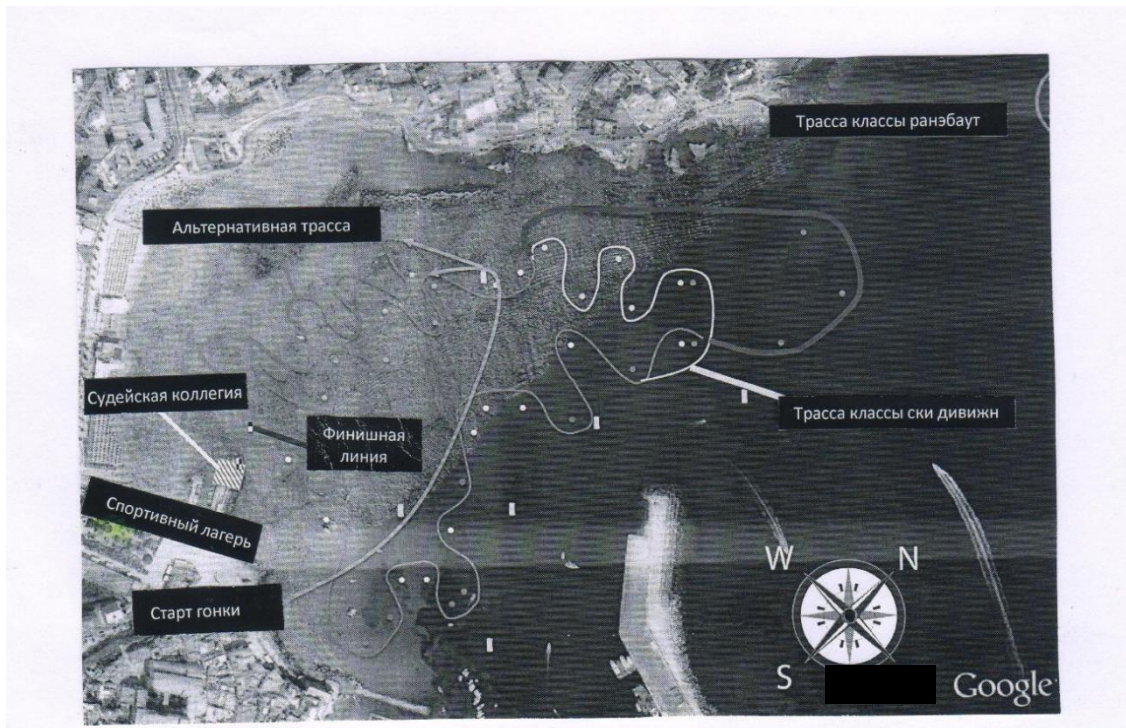
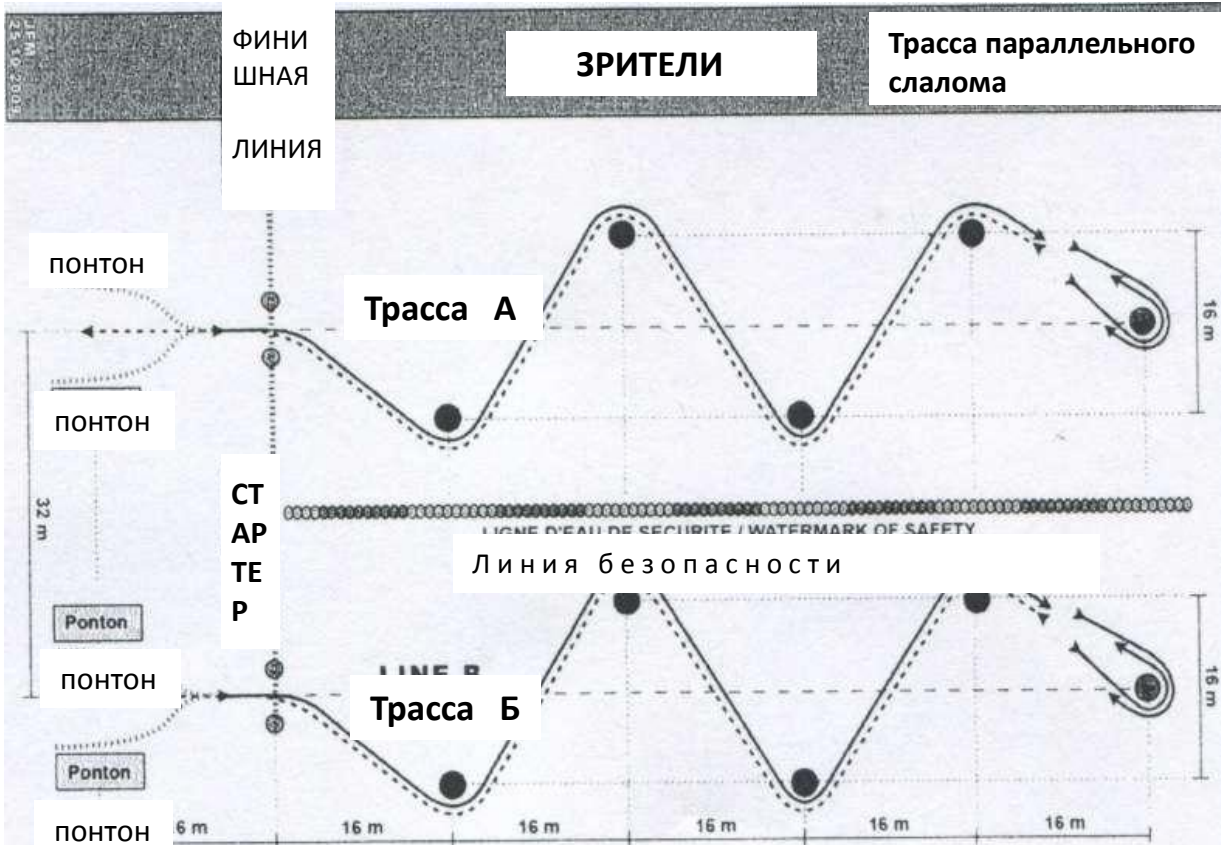
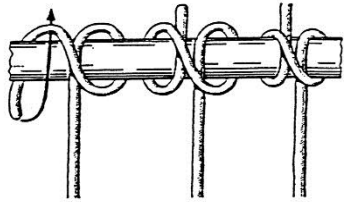


Рисунок № 11

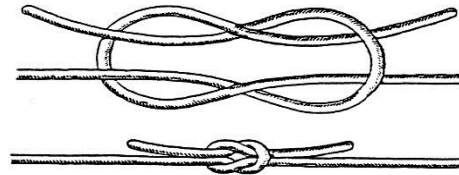
Схема трассы для проведения гонок параллельного слалома в классах аквабайков



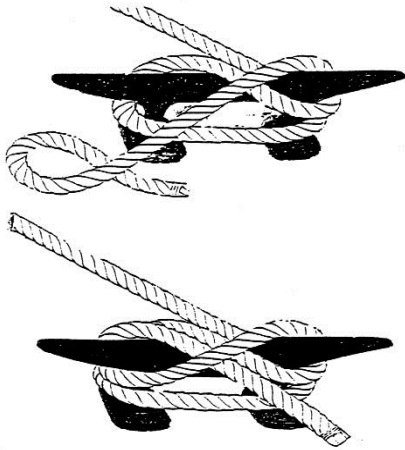
Схемы вязания морских узлов

МОРСКИЕ УЗЛЫ

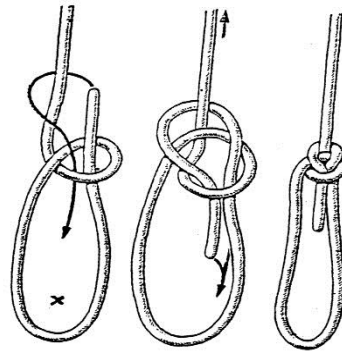
выбленочный узел



прямой узел



швартовочный узел



беседочный узел

Приложение № 2
к Правилам вида спорта
«водно-моторный спорт»

Рисунок № 1

Любые продольные конструктивные элементы по обеим сторонам днища корпуса позади спонсонов, изменяющие структуру воздушного потока, должны иметь высоту, измеренную в районе транцевого шпангоута, не более 40 мм

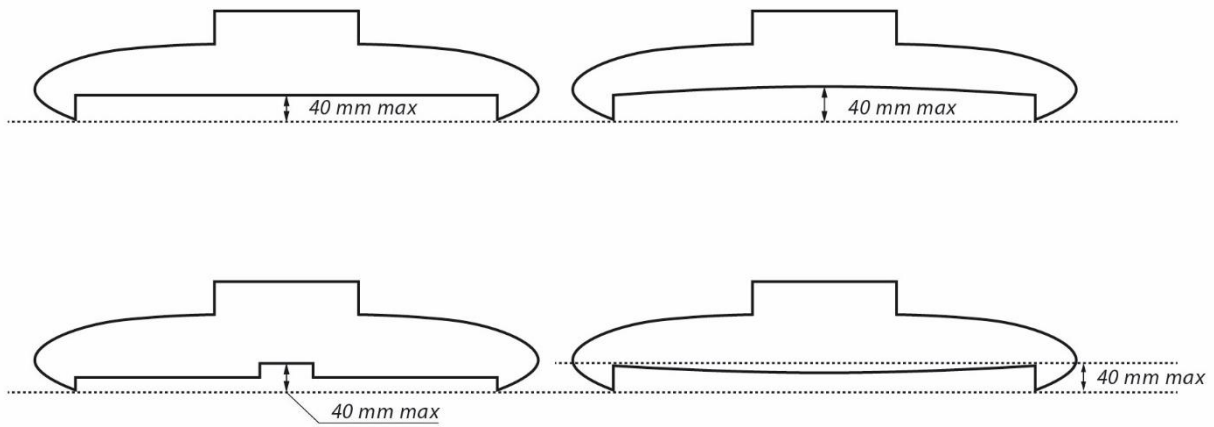
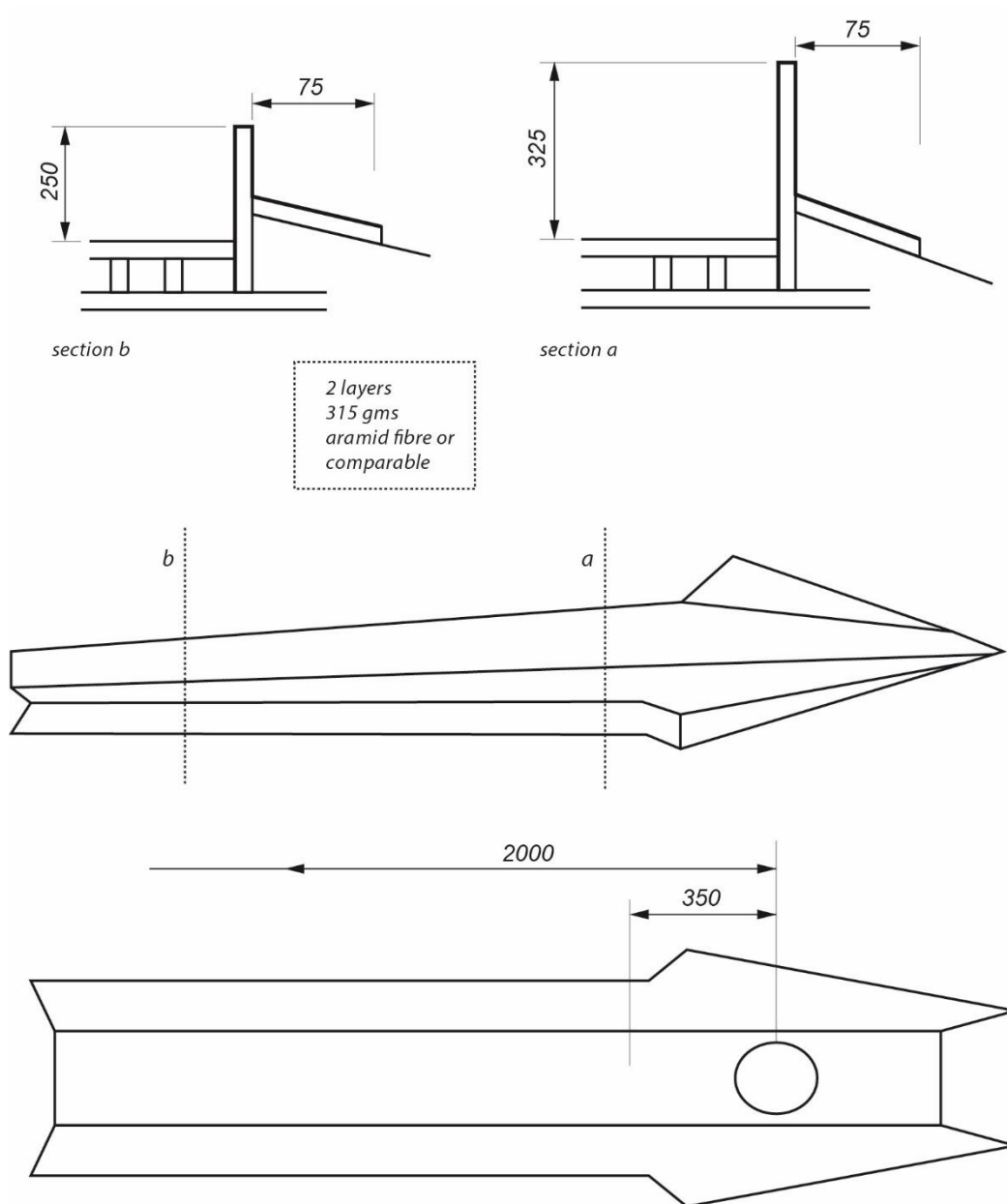


Схема усиленной боковой защиты кокпита скутеров



Приложение № 3
к Правилам вида спорта
«водно-моторный спорт»

Таблица № 1

План проведения собрания участников (обязательных брифингов)

Этап собрания участников	Содержание этапа
Приветствие	Представление участников, спонсоров, представителей ОСФ, представителей местного организатора
Присутствие	Проведение официальной переклички (имя, фамилия – стартовый номер, класс) и выявление отсутствующих персон
Вступительная часть	Представление главной судейской коллегии, спортивных комиссаров ОСФ, специалистов, ответственных за обеспечение мер безопасности и медицинское обслуживание
Предварительная программа, Инструкция главного судьи, Гоночная информация (оперативные бюллетени об изменении каких-либо условий)	Убедиться в том, что все участники имеют вышеперечисленные документы или ознакомлены с этими документами и понимают их содержание
Прогноз погоды на гоночное время	Характеристика ветровых и волновых условий
Регламент соревнования	Распорядок всех дней проведения соревнования и изменения в графике гонок и тренировок
Охрана окружающей среды	Масло- и топливопоглощающие коврики, особенное внимание к зонам заправки, особенности заправки на стартовом понтоне, места складирования мусора и отработанных материалов, уборка территории перед отъездом, возможность вывоза мусора при отъезде
Спуски, выход судов на воду	Уточненный график спуска судов на воду для различных классов и дисциплин. Усиленное внимание в зоне

	работы кранов, осуществляющих спуск-подъем судов.
Гоночная трасса	Возможные изменения гоночной трассы по сравнению с предварительной программой и гоночной инструкцией, описание поворотных и дистанционных буев, коридоры входа/выхода с трассы, маршруты эвакуации аварийных судов, особенности процедуры старта в местных условиях, особенности позднего старта. Правила проведения тренировочных заездов, количество кругов в гонке и времени для тренировок различных классов, финишная процедура
Остановка гонки и рестарты	Только главный судья может остановить гонку (и главный маршал в классах аквабайк) Сигналы красного цвета (флаги, ракеты) Процедура рестартов Соревнование в группах 70% прохождения гоночной дистанции Количество кругов в гонке Стартовые позиции Начисление очков в гонке с рестартами
Обеспечение безопасности	Спасательные суда со специалистами подводниками и соответствующим медицинским оборудованием
Флаги и сигналы	Особая важность сигналов красного и желтого цвета
Тесты по употреблению алкоголя и наркотических средств	В субботу или воскресенье
Необходимая информация	Плата за повреждение буев Требования местных организаторов Запрет курения в месте проведения соревнования Другие возможности, находящиеся в зоне проведения соревнования
Процедура награждения и закрытия соревнования	Информация о действиях участников и судей во время процедуры награждения и закрытия соревнования

Любые другие необходимые вопросы	По необходимости
---	------------------

Приложение № 4
к Правилам вида спорта
«водно-моторный спорт»

ПРОТЕСТ СПОРТСМЕНА

Раздел 1

Название соревнования _____
 Номер заезда: _____ Класс: _____

Раздел 2

Фамилия И.О. (Протестующий) _____
 Номер лодки: _____ Название команды: _____

Раздел 3

Я (Протестующий) протестую против: (отметить соответственно)
 решения или санкции судейской коллегии или оргкомитета
 другого спортсмена, имя _____ лодка № _____
 опубликованных результатов

Раздел 4

Какой пункт правил нарушен _____

 Время нарушения _____
 На каком круге произошло нарушение _____
 Где произошло нарушение _____

Раздел 5

Подпись протестующего _____
 Время подписи _____

Раздел 6

Раздел должен быть заполнен официальным лицом, принявшим протест:
 Имя официального лица _____

Время приема протеста _____

Раздел 7

Изложите письменно суть инцидента с другим спортсменом, в том числе с использованием схемы или рисунка, или изложите суть вашей претензии к судейской коллегии или опубликованным результатам:

Приложение № 5
к Правилам вида спорта
«водно-моторный спорт»

Эмблема ОСФ

УВЕДОМЛЕНИЕ О ЖЕЛТЫХ/КРАСНЫХ КАРТОЧКАХ

Подлежит публикации вместе с протоколами соревнований, копия направляется в
ФВМС России

Дата и время публикации : _____

Место соревнований: _____

Назначены следующие желтые/красные карточки спортсменам :

Лодка №	Гонщик	Причина наказания
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Спортивный комиссар _____

Главный судья _____

Приложение № 6
к Правилам вида спорта
«водно-моторный спорт»

Эмблема ОСФ
РЕШЕНИЕ ПО ПРОТЕСТУ

Подлежит публикации вместе с протоколами соревнований, копия направляется в ФВМС России

Соревнование	Дата и время	Место	Номер решения	
Гонщик			Представитель гонщика	
Изложение сути протеста				
Мотивация решения	Обсуждено с протестующим		Обсуждено с соперником протестующего	
	Обсуждено с главным судьей		Обсуждено со старшим судьёй на тайминге	
	Изучен рапорт о происшествии		Изучены видео/фотоматериалы	
	Изучены повреждения лодок			
Решение	Протест подлежит	Удовлетворению	Отказу	Частичному удовлетворению

На настоящее решение может быть принесена апелляция в соответствии с правилами вида спорта «водно-моторный спорт»

Спортивный комиссар
