

**Утверждено приказом Минспорттуризма России  
от «29» марта 2010 г. №236**

**ПРАВИЛА ВИДА СПОРТА «ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ»**

**Глава 1. Термины и определения**

**1.1. Термины**

*1.1.1. Спортивное судно*

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

Существует несколько типов спортивных и гоночных судов, отличающихся способами установки силовых агрегатов и степени их разрешенной форсировки.

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

- индекс - "С" - мотолодки - спортивные (гоночные) суда, оборудованные подвесными лодочными моторами, которые могут подвергаться незначительным изменениям и доводкам. Спортивные мотолодки могут использовать различные типы корпусов - однокорпусные суда (Т), суда с катамаранными обводами, суда с жестким днищем и надувными бортами (ПР и ПФ) и т. п.;
- индекс - "О" - скутера - спортивные (гоночные) суда, оборудованные специально подготовленными (или выпускаемыми серийно различными производителями) подвесными моторами, допускающими значительную форсировку, снятие ненужных деталей и устройств, изменение способов установки и крепления мотора к корпусу;
- индекс - "Р" - глissера - спортивные (гоночные) суда, оборудованные, как правило, автомобильными двигателями, стационарно установленными в корпус глissера. В качестве корпусов глissеров используются суда, требования к которым оговорены для каждого из классов;
- водные мотоциклы (аквабайки, по классификации ГИМС - гидроциклы) - транспортные средства, оборудованные стационарно установленными двигателями внутреннего сгорания, использующими в качестве движителя аппарат водометного типа.

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

*1.1.2. Спортивный мотор*

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

- подвесной мотор - автономный силовой агрегат, имеющий все необходимые системы, механизмы и устройства, а также трансмиссию, ни в одной точке не пересекающую основную систему набора и обшивки корпуса судна;
- подвесной мотор в любое время 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 подводными 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 классе «Аквабайк» крутящий момент передается от стационарно установленного специального двигателя к размещенному в спрямляющем аппарате гребному винту – импеллеру.

### *1.1.3. Рабочий объем двигателя*

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

Все типы и классы, полностью подчиняющиеся требованиям У.И.М. являются международными. Национальные классы при их использовании на внутрироссийских соревнованиях, допускают возможность изменения международных требований, что подтверждается соответствующими указаниями и специальными техническими условиями, утвержденными ФВМС.

## **1.2. Классификация соревнований**

Соревнование - спортивное мероприятие, с участием специально подготовленных в соответствии с данными Правилами спортивных (гоночных) судов, имеющее соревновательную природу, оцениваемое специальной судейской бригадой по заранее разработанным критериям. Соревнование может состоять из предварительных заездов и финала, свободных тренировок, квалификационных заездов, либо разбито на части каким-либо иным образом, но в любом случае оно должно завершиться в течение одной спортивной встречи.

Соревнование начинается со времени начала регистрации участников и включает в себя прохождение мандатной, медицинской и технической комиссии, а также тренировки и, собственно, проведение спортивных заездов. Завершением соревнования является церемония награждения и закрытия соревнований.

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

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

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

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

## **Глава 2. Участники соревнований**

К участию в официальных соревнованиях допускаются граждане России, прошедшие соответствующую подготовку, медицинское обследование, получившие разрешение врача, умеющие плавать и включенные в заявку установленного образца.

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

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

Зачет результатов для юношей (мужчин) и девушек (женщин) во всех случаях осуществляется на общих основаниях, если другое не определено положением о данных конкретных соревнованиях.

К участию в соревнованиях в классе «Аквабайк» допускаются лица не моложе 14 лет (юноши и девушки в возрасте до 18 лет допускаются при наличии письменного разрешения от родителей, заверенного нотариусом).

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

### **2.1. Условия участия в соревнованиях**

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

- заявочная анкета;
- лицензия ФВМС
- паспорт или заменяющий его документ, для юношей и девушек до 18 лет - и нотариально заверенное разрешение родителей на участие в соревнованиях;
- зачетная классификационная книжка спортсмена с действующей визой врачебно-физкультурного учреждения;
- декларация-рапорт установленной формы;
- спортсмены, принимающие участие в соревнованиях на судах с капсулой безопасности должны иметь сертификат о соответствующем испытании. Сертификат должен выдаваться соответствующей национальной организацией на основе теста проведенного на имитаторе капсулы безопасности. Такой тест должен продемонстрировать способность спортсмена в соответствующем обмундировании в кратчайшее время выбраться на поверхность воды из перевернутого устройства-имитатора. Указанный сертификат действителен в течение 14 месяцев.

Все участники соревнований в классе «Аквабайк» обязаны иметь при себе на каждом соревновании:

- лицензию ФВМС;
- удостоверение ГИМСа на право управления маломерным судном;

- медицинскую справку из врачебно-физкультурного диспансера с отметкой о допуске к соревнованиям в классе «Аквабайк» (по водно-моторному спорту) на текущий год;
- документ на право собственности на используемую технику;
- паспорт;
- для лиц не моложе 14 лет (юноши и девушки в возрасте до 18 лет) должны иметь при себе письменное разрешение от родителей, заверенного нотариусом;
- манишку с номером;
- шлем (омологированный), очки, спасательный жилет и перчатки;
- защиту спины;
- наколенники и налокотники (не обязательно для класса «СКИ ДИВИЖИН»);
- надежную петлю на одежде, для присоединения чеки выключения двигателя.

Положение о соревнованиях может расширить требуемый перечень предъявляемых документов.

### **Глава 3. Условия проведения соревнований**

Все официальные соревнования проводятся в соответствии с утверждёнными ФВМС России Правилами и Положениями о соревнованиях. Непосредственное руководство проведением соревнований осуществляется Главным судьей соревнований.

#### **3.1. Требования к гоночным трассам**

Трасса - постоянный или временный закрытый маршрут для проведения соревнования, обозначенный соответствующей плавучей обстановкой на акватории и согласованный с местными административными органами.

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

Для получения соответствующего сертификата необходимо представить через ФВМС в У.И.М. схему трассы в масштабе (1:500 - 1:2000) с указанием направления на север и следующими необходимыми данными:

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

- Возможное число судов каждого класса.

### 3.1.1. Дистанция

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

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

Трассы любых 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 75м в каждом направлении. На каждом повороте трассы должна быть обеспечена возможность обхода буя радиусом не менее 75м.

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 главным судьей.

### 3.1.2. Обстановка гоночных трасс:

- Все находящиеся в пределах гоночной трассы объекты (поворотные, дистанционные и старт - финишные буи, судейские и спасательные катера и т.п.) должны быть обязательно обозначены в инструкции главного судьи.
- Все поворотные буи (знаки) должны быть одного из двух допустимых цветов - желтого или оранжевого и иметь размеры не менее 80 x 80 см.
- При проведении соревнований в классе «Аквабайк» на трассах кольцевых гонок устанавливаются буи красного и белого цветов, обозначающие соответственно прохождение левым или правым бортом. На трассах для аквабайков устанавливается буй синего цвета, предназначенный для штрафного прохождения участником, не обогнувшим или неправильно обогнувшим поворотный знак.
- Старт-финишные буи должны иметь черно-белую (шахматную) раскраску. Буи должны быть изготовлены из резины, пенопласта или другого легкого материала. Буи должны иметь достаточную плавучесть и устойчивость.
- При старте «с ходу» на трассе выделяется предстартовая зона, предназначенная для движения судов при прогреве и регулировке моторов (двигателей) в процессе подготовки к взятию старта. В качестве предстартовой зоны может быть использовано все пространство акватории соревнований вне стартовой зоны.
- Стартовая зона, расположенная непосредственно перед створом старта, имеет вид прямоугольника длиной 100 м и шириной от 50 до 150 м (в зависимости от числа одновременно стартующих судов). Зона обозначается соответствующими буями.
- Буи, ограждающие стартовую зону, применяются попарно, образуя входные и выходные ворота стартовой зоны. Буи, образующие выходные ворота, устанавливаются в створе старта-финиша, окрашиваются чередующимися в шахматном порядке черными и белыми полями. Буи, образующие входные ворота стартовой зоны, окрашиваются чередующимися в шахматном порядке красными и белыми полями.

- В местах расположения поворотных знаков или в пределах прямой видимости должны размещаться официальные лица (судьи на поворотах), следящие за правильностью прохождения судов по гоночной трассе в зонах поворотов.
- Обо всех случаях неправильного прохождения поворотов участвующими судами или о возникновении аварийных ситуаций они должны незамедлительно докладывать главному судье соревнования.
- На гоночной трассе также могут быть расположены специальные буи, ограждающие различные опасные места. Информация о месте расположения и характеристиках таких буев также должна быть приведена в гоночной инструкции.
- Правильность расстановки буев 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 акватории производят судьи на воде (маршалы).

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

- все классы спортивных судов с индексами «С», «Т», «Р» и рабочим объемом двигателя до 550 см<sup>3</sup> - общая длина круга от 1000 до 1500 метров, максимальная длина прямого участка не должна быть более 600 метров;
- для юношеских классов спортивных мотолодок, длина круга трассы от 800 до 1000 м, максимальная длина прямого участка – 400 м;
- все другие классы - минимальная длина круга 1500 метров, максимальная длина прямого участка трассы - 850 метров;
- трасса кольцевой гонки в классе «Аквабайк» должна иметь длину круга не менее 1000 м. с количеством поворотных знаков не менее 15;
- расположение стартового понтона или стартовой линии (для кольцевых гонок при старте с места) должно быть таким, чтобы первая позиция на старте имела преимущество по сравнению с последней по направлению движения к первому поворотному знаку;
- трасса слалома в классе «Аквабайк» - замкнутый путь в виде змейки, проходимой в двух направлениях с количеством поворотных знаков равным 7;
- 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.

## 3.2. Дисциплины

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

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.

### 3.2.1. Кольцевая гонка

На Чемпионате России и этапах розыгрыша Кубка России по водно-моторному спорту в классе «Аквабайк» соревнования проводятся в 1 заезд со стартом с ходу либо с места.

Продолжительность заезда составляет 35 минут плюс 1 круг для мотоциклов с сиденьем («РАНЭБАУТ») и 25 минут плюс 1 круг для мотоциклов без сиденья («СКИ ДИВИЖИН»). Место гонщика на старте определяется по итогам квалификационного заезда (Pole position), либо по итогам раздельной квалификации.

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

Количество участников в финальных заездах не должно превышать 25 человек для класса «РАНЭБАУТ» и 20 человек для класса «СКИ ДИВИЖИН». В классе «РАНЭБАУТ» участники из категорий «Ф-3» и «Ф-2» могут выступать в категории «Ф-1».

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

### 3.2.2. Параллельный слалом

Для соревнований в классе «Аквабайк», специализированных гонок «Формулы будущего», слаломных дистанций и парных заездов, а также для маршрутных и многочасовых гонок направление движения по трассе указывается дополнительно.

### 3.2.3. Фристайл

Проводится при участии не менее трёх спортсменов.

Соревнования в дисциплине «Фристайл» подразумевают демонстрацию участником на аквабайке акробатических трюков различной степени сложности.

В случае, если сумма очков за выступление участника составляет менее 15, данному участнику выступление не засчитывается и очки за место не начисляются.

Порядок старта спортсменов на Чемпионате России определяется по результатам квалификации или жеребьевкой, которая проводится на брифинге пилотов.

Порядок выступления спортсменов на 1 этапе Кубка России определяется по итогам квалификационных выступлений, либо жеребьевкой, которая проводится на брифинге пилотов. На последующих этапах очередность выступления определяется по результатам предыдущего этапа. Выступления открывают спортсмены впервые участвующие в сезоне, затем спортсмены, имеющие худший результат прошлого этапа, и т.д.

На выступление каждому спортсмену предоставляется не более 3 минут. Программа выступления участников в дисциплине «Фристайл» по решению судейской коллегии может включать в себя 2-х минутное выступление и исполнение 1-2 контрольных прыжков.

Спортсмен начинает выступление, подняв вверх руку. За 15 секунд до окончания отведенного времени судья дает свисток и поднимает над головой скрещенные красный и зеленый флаги. Окончание времени выступления – поднятый судьёй красный флаг. Во время выступления на судне может находиться только один человек. На одном судне допускается выступление нескольких участников. В случае равенства очков у спортсменов, претендующих на призовые места, каждый из этих участников выполняет еще одно выступление продолжительностью в 1 минуту.

## 3.3 Определение результатов

Победителем заезда (гонки) считается участник, прошедший определенную Положением 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.
- Очки за гонку присваиваются в соответствии с таблицей, которая приведена в Положении о соревнованиях. В качестве примера приводятся две системы премиальных очков,

применяемых в международных и национальных соревнованиях, в случае проведения соревнования, состоящего из двух или более гонок:

**Система У.И.М.:**

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

**Национальная система:**

Место	Очки	Место	Очки
1	20	6	5
2	15	7	4
3	12	8	3
4	9	9	2
5	7	10	1

Последующие места также получают по одному очку

- Участники гонки получают соответствующие очки в случае прохождения ими не менее 75% числа кругов, пройденных победителем заезда, получившим отмашку финишным флагом. В этом случае засчитывается только целое количество кругов (например, 75% от 5 кругов составляет 3,75 круга - в зачет идет 4 круга).  
Для участников, имеющих одинаковое число пройденных кругов, начисление очков производится по их порядку прохождения финишной линии.
- Для одиночных гонок:
  - Участники, прошедшие 90% или более гоночной дистанции, но не пересекшие линию финиша после ее прохождения лидером заезда, будут классифицированы

после соответствующего прохождения **такого** же количества кругов и пересечения линии финиша после победителя.

- Для остановленных гонок порядок определения результатов определяется Судейской коллегией по порядку их следования 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 гоночной инструкции.

Личные места определяются в соответствии с Положением о соревнованиях.

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

Два судна находятся в «ничейной позиции» в случаях:

- они пересекают линию финиша одновременно
- имеют одинаковое количество очков

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

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

## **Глава 4. Основные типы, классы и характеристики спортивных и гоночных судов**

(В этой главе рассматриваются основные характеристики судов применяемых в водномоторном спорте)

### **4.1. Гоночные суда со стационарными двигателями - «Аквабайк»**

#### *4.1.1. Классы:*

- «СКИ ДИВИЖИН»:
  - СКИ ДИВИЖИН Ф3 макс. 85 л.с. 2/4 тактн. макс. 800 см<sup>3</sup>
  - СКИ ДИВИЖИН Ф2 макс. 140 л.с. 2 тактн. Атмо макс. 950см<sup>3</sup> 4 тактн. Атмо макс. 1150см<sup>3</sup> \*Турбо макс. 750 см<sup>3</sup>
  - СКИ ДИВИЖИН Ф1 2 тактн. Атмо макс. 1200см<sup>3</sup> 4 тактн. Атмо макс. 1200см<sup>3</sup> \*Турбо макс. 900 см<sup>3</sup>
- «РАНЭБАУТ»:
  - РАНЭБАУТ Ф3 макс. 150 л.с. 2/4 тактн. макс. 1300см<sup>3</sup>
  - РАНЭБАУТ Ф2 макс. 260 л.с. 2 тактн. Атмо макс. 2600см<sup>3</sup> 4 тактн. Атмо макс. 2600см<sup>3</sup> \*Турбо макс. 2000 см<sup>3</sup>
  - РАНЭБАУТ Ф1 2 тактн. Атмо макс. 2600см<sup>3</sup> 4 тактн. Атмо макс. 2600см<sup>3</sup> \*Турбо макс. 2000 см<sup>3</sup>

#### *4.1.2. Корпус «Аквабайка»:*

Разрешается заменять корпус. Верхняя палуба должна быть штатной OEM версии, как было изначально сделано производителем. Разрешается ремонт корпуса и палубы. Тем не менее, данные

изменения не должны изменять изначальную форму (конфигурацию) верхней палубы более, чем на 5мм. Корпус, переборка и палуба могут с внутренней стороны армироваться (укрепляться).

Крепеж может быть установлен сквозь корпус, переборку и палубу к внутренним поверхностям, чтобы не создавать опасности. В других целях, за исключением использования крепежа, переборка не может модифицироваться.

## **4.2. Гоночные суда со стационарными двигателями – «Глиссер» (индекс - "Р", в РФ принято обозначение РН с соответствующими цифрами рабочего объема и техническими характеристиками для национального класса)**

### *4.2.1. Классы:*

- Р 1500 рабочий объем цилиндров двигателя от 1001 до 1500 см<sup>3</sup> вкл.
- Р 2000 рабочий объем цилиндров двигателя от 1501 до 2000 см<sup>3</sup> вкл.
- Р 2500 рабочий объем цилиндров двигателя от 2001 до 2500 см<sup>3</sup> вкл.

### *4.2.2. Корпус глиссера:*

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

### *4.2.3. Минимальные размерения (рекомендуется):*

<i>Класс</i>	<i>Масса</i>	<i>Длина</i>
Р 1500	350 кг.	4,50 м.
Р 2000	390 кг.	4,80 м.
Р 2500	420 кг.	5,10 м.

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

### *4.2.4. Силовая установка:*

- В классах глиссеров до 1500см<sup>3</sup> и до 2000 см<sup>3</sup> разрешено использование двигателей любого производства с соответствующим рабочим объемом;
- В классе глиссеров до 2500 см<sup>3</sup> разрешено применение исключительно двигателей отечественного производства;
- Двигатель должен быть установлен внутри корпуса;
- Силовая трансмиссия, передающая крутящий момент от двигателя к гребному винту должна проходить через основной набор и обшивку корпуса глиссера. Любые модификации трансмиссии разрешены;
- Допускается применение только одного движителя, при условии, что полное тяговое усилие создается в воде;
- В случае применения водометного движителя разрешен выброс водяной струи в воздух;
- Электрический стартер и аккумуляторная батарея должны находиться на борту судна;
- Трансмиссия, редукторы, дифференциалы и т.п. устройства не ограничиваются;

- Топливо - в соответствии с требованиями статей настоящих Правил

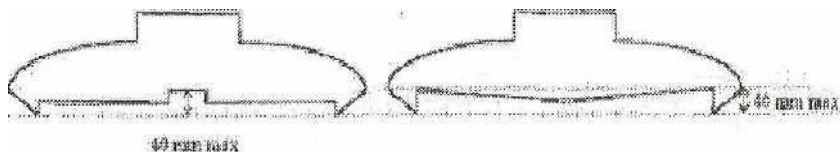
### 4.3. Гоночные суда с подвесными моторами – «Скутер» (индекс «О» для скутеров международных классов, индекс «ОН» - для национальных классов).

#### 4.3.1. Классы:

- О 125 рабочий объем двигателя до 125 см<sup>3</sup>
- О 175 рабочий объем двигателя до 175 см<sup>3</sup>
- О 250 рабочий объем двигателя от 176 см<sup>3</sup> до 250 см<sup>3</sup> вкл.
- О 350 рабочий объем двигателя от 251 см<sup>3</sup> до 350 см<sup>3</sup> вкл.
- О 500 рабочий объем двигателя от 351 см<sup>3</sup> до 500 см<sup>3</sup> вкл.
- О 700 рабочий объем двигателя от 501 см<sup>3</sup> до 700 см<sup>3</sup> вкл.

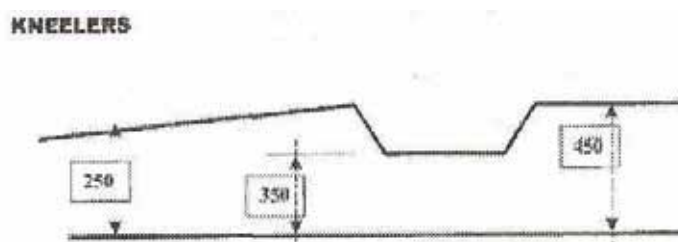
#### 4.3.2. Корпус скутера:

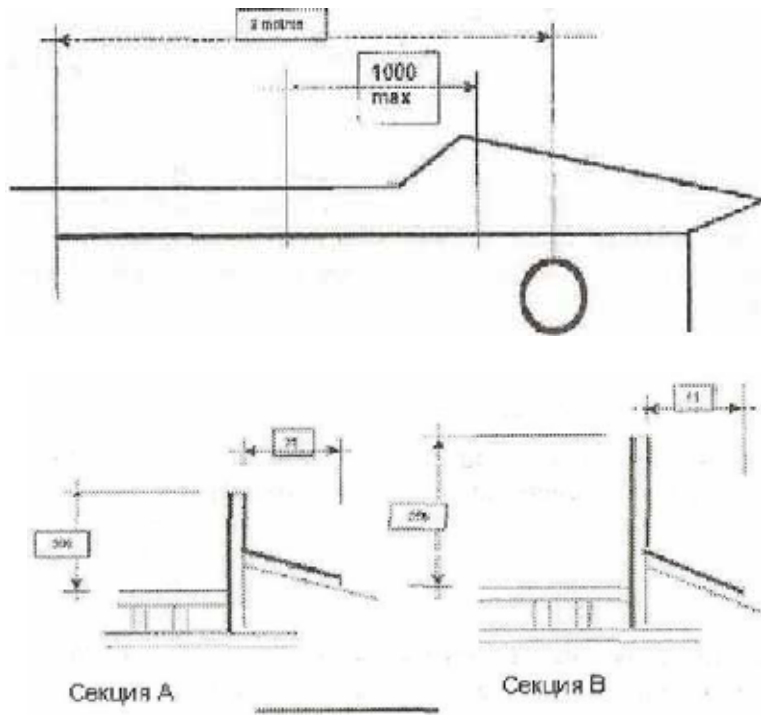
- Для классов. О-125. О-175, О-250 и. О-350 корпус скутера должен иметь трехточечную инструкцию с максимальной длиной спонсонов не более 60% общей длины корпуса;
- Любые продольные наделки или конструктивные элементы по обеим сторонам днища корпуса, изменяющие структуру воздушного потока, должны иметь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



- Все трехточечные корпуса скутеров классов О-250, О-350. ОСУ-400, должны иметь специальные элементы защиты спортсмена, соответствующие размерам и конфигурации, приведенным на рисунках;
- Измерения проводятся внутри корпуса скутера от твердого основания, на котором спортсмен лежит или находится на коленях (мягкие элементы, подушки и т.п. в расчет не входят). Уменьшение высоты боковых пластин разрешается только в передних боковых частях, с целью улучшения боковой и фронтальной видимости;
- Защитные пластины, являющиеся элементами конструкции корпуса, должны быть укреплены (или выполнены полностью) двумя слоями углепластика с плотностью 315 г/м типа «Кевлар» или сопоставимого по прочности материала;
- Все корпуса скутеров, выполненные с выступающими носовыми оконечностями спонсонов должны иметь в носовой части закругления, диаметром не менее 50 мм во всех направлениях.

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





2 слоя армированного волокна, плотностью 315 г/м<sup>2</sup>, или сравнимого материала.

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

#### 4.3.3. Минимальные размерения:

Класс	минимальный вес корпуса без спортсмена, кг	минимальный вес корпуса со спортсменом, кг
О 125	-	170
О 250	120	190
О 350	130	210
О 500	180	260
О 700	180	260

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

#### 4.3.4. Силовая установка:

- Двигатель без ограничений, кроме класса О 125. в котором разрешено применение только одноцилиндрового двигателя;
- Допускается применение только одного движителя, при условии, что полное тяговое усилие создается в воде;
- В случае применения водометного движителя разрешен выброс водяной струи в воздух;
- Трансмиссия без ограничений;
- Все гоночные моторы должны иметь защиту маховика;

- Топливо - в соответствии с требованиями статей настоящих Правил.

#### **4.4. Спортивные суда с подвесными моторами – «Мотолодка» (спортивные мотолодки международных классов с индексами «С», «Т», «ПР» и национальных классов с индексом «СН»).**

##### *4.4.1. Классы:*

- СН 175 рабочий объем двигателя до 175 см<sup>3</sup> вкл.
- СН 250 рабочий объем двигателя от 176 см<sup>3</sup> до 250 см<sup>3</sup> вкл.
- ДЖТ 250 рабочий объем двигателя до 265 см<sup>3</sup> вкл.
- СН 350 рабочий объем двигателя от 251 см<sup>3</sup> до 350 см<sup>3</sup> вкл
- С 350 рабочий объем двигателя от 251 см<sup>3</sup> до 350 см<sup>3</sup> вкл
- С 500 рабочий объем двигателя до 500 см<sup>3</sup> вкл
- С 550 рабочий объем двигателя от 351 см<sup>3</sup> до 550 см<sup>3</sup> вкл
- Т 550 рабочий объем двигателя от 401 см<sup>3</sup> до 550 см<sup>3</sup> вкл
- ПР 700 (Класс 1) рабочий объем двигателя до 770 см<sup>3</sup>
- ПР 1000 (Класс 2) рабочий объем двигателя от 770 см<sup>3</sup> до 1060 см<sup>3</sup>
- ПР 1500 (Класс 3) рабочий объем двигателя от 1060 см<sup>3</sup> до 1550 см<sup>3</sup>
- ПР 2000 (Класс 4) рабочий объем двигателя от 1550 см<sup>3</sup> до 2050 см<sup>3</sup>
- ПР 3000 (Класс 5) рабочий объем двигателя от 2050 см<sup>3</sup> до 3150 см<sup>3</sup>

##### *4.4.2. Корпуса мотолодок:*

- Любые дополнительные устройства, использующие эффект аэродинамической разгрузки для уменьшения осадки спортивного судна, а также подводные крылья запрещены;
- Запрещено применение любых устройств, создающих внезапный тормозной эффект, а также водяную завесу, которая ограничивает видимость для идущих сзади судов;
- В классах спортивных мотолодок СН 175, СН 250, ДЖТ 250, СН 350, Т 550 разрешено применение исключительно однокорпусных судов;
- В классах мотолодок с индексами «ДЖТ» и «Т» предусматривается применение подвесных моторов, омологированных заводом-изготовителем, как «сток» моторы и продаваемых в розничной торговле;
- Во всех классах международных мотолодок ДЖТ 250 и Т 550 разрешено применение подвесных моторов отечественного производства с соответствующим каждому классу рабочим объемом с любыми изменениями деталей, без ограничений по весу гоночного комплекта;
- В классах С 500 и С 550 применение корпуса с катамаранными обводами обязательно. В классе С 350 допускаются однокорпусные суда.
- В классах спортивных, мотолодок ПР применяются однокорпусные суда с жестким днищем и надувными бортами (РИБ);
- Днище мотолодок может иметь только выпуклые, но не вогнутые очертания;
- Корпус мотолодки с индексом ПР должен иметь жесткую центральную секцию, а также пневматические баллоны;
- Пневматические баллоны должны надуваться атмосферным воздухом и состоять не менее чем из двух независимых секций, изготовленных из пластичного и эластичного материала;
- Реданы, тоннели, подводные крылья или устройства, способствующие увеличению давления воздуха под днищем, запрещены, кроме различных наделок и продольных реданов идущих вдоль килевой линии. Разрешено применение поперечных реданов.
- Минимальная масса судна определяется как вес полностью оборудованного корпуса с мотором, взвешенного сразу же после гонки вместе со спортсменом, его персональным спасательным оборудованием с остаточным количеством топлива, но без попавшей в корпус воды;

- Максимально разрешенный балласт, необходимый для корректировки минимального веса, составляет 10% для каждого конкретного класса;
- Измерения корпуса производятся на берегу;
- Длина мотолодки определяется как полная длина корпуса, измеренная между перпендикулярами, опущенными с передней и задней оконечностей (все выступающие части - швартовые кольца, утки, транцевые плиты и т.п. - в состав обмера не входят);
- Ширина мотолодки измеряется в наиболее широком месте корпуса.

#### 4.4.3. Минимальные размерения:

Класс	масса	длина	ширина	высота	диаметр
	кг	м	м	м	баллона
СН-175	120				
СН-250	140				
СН-350	180				-
ДЖТ-250	160	3.10	1.25	0.35	-
С 550	260	3,70	-	-	-
Т 550	265	3,75	1,30	0,40	-
ПР 700	280	3.70	1.60	-	0.25
ПР 1000	470	4.20	1.80	-	0.35
ПР 1500	520	5.00	1.80	-	0.35
ПР 2000	600	5.30	1.80	-	0.40
ПР 3000	680	5.60	2.00	-	0.40

#### 4.4.4. Силовая установка:

- В качестве силовой установки на спортивных мотолодках используются подвесные лодочные моторы;
- Подвесной мотор - автономный силовой агрегат, имеющий все необходимые системы, механизмы и устройства, а также трансмиссию, ни в одной точке не пересекающую основную систему набора и обшивки корпуса судна.
- Любые механизмы, предназначенные для изменения угла установки и/или высоты мотора разрешены для классов мотолодок с индексом «С».
- Угол установки моторов и /или высота в классах мотолодок с индексами «ДЖТ» и «Т» не могут изменяться во время движения на трассе, но могут быть изменены в перерывах между тренировочными или гоночными заездами.
- Подвесной мотор в любое время должен иметь возможность быть отсоединенным от спортивного судна без применения специальных приемов и инструментов. В этом состоянии после подводки питания и охлаждающей жидкости должен иметь возможность запуска с помощью устройств и механизмов, являющихся неотъемлемыми частями этого подвесного мотора.
- Кронштейны крепления мотора к корпусу, рычаги и элементы управления, тахометры и другие контролирующие приборы, аккумуляторная батарея с проводами, топливный бак с подводящими шлангами не являются неотъемлемой частью мотора;
- Спортивные подвесные моторы должны иметь возможность работать на пониженной скорости;

- Во время нахождения работающего мотора в воде, его охлаждение должно осуществляться штатным водяным насосом;
- Мотор должен быть снабжен надежным реверсирующим устройством, позволяющим давать передний, холостой и задний ход;
- Управление реверсом должно осуществляться спортсменом, находящимся в нормальном гоночном положении, без применения специальных приемов или устройств;
- Вес внутренние части редуктора должны быть установлены в соответствии с требованиями завода-изготовителя;
- Если это предусмотрено заводом-изготовителем, выпуск отработавших газов может осуществляться через ступицу гребного винта;
- Электрический или ручной стартер должен обеспечивать быстрый и легкий запуск двигателя без применения посторонней помощи. Эти устройства должны использоваться в том виде, в каком они были предусмотрены заводом-изготовителем;
- Использование системы изменения угла установки мотора во время движения разрешено для однокорпусных мотолодок, оборудованных капсулой безопасности, в соответствии с требованиями ст. 509 Правил У.И.М.;
- Для всех «Т» классов центр гребного вала (расстояние должно быть измерено по задней точке вала) не должен находиться выше днища корпуса лодки (измерение должно производиться в наиболее низкой части днища). Никакое изменение корпуса с помощью накладных пластин, килей и других подобных методов, с целью получения более высокого положения мотора не разрешается;
- Аналогичное требование распространяется и в отношении угла установки мотора. Для классов ДЖТ 250 и Т 550 запрещается изменение угла установки мотора любыми другими методами, кроме изменения положения фиксаторов или с помощью дополнительных подкладок, однако эти изменения могут быть сделаны исключительно при нахождении судна на берегу. После любого изменения положения мотора, высота гребного вала и угол наклона должны быть вновь проверены;
- Топливо - в соответствии с требованиями статей настоящих Правил.

#### **4.5. Юношеские классы спортивных мотолодок - «Формула будущего»**

- Лодки, моторы, винты и другое оборудование должно быть промышленного производства;
- Лодки должны иметь максимальную длину 3,6 метра и ширину в пределах между 1,3 и 1,7 метрами;
- В течение всего времени управления лодкой каждый пилот и инструктор должны быть одеты в спасательные жилеты и шлема, которые предоставляет организатор;
- Все лодки, используемые на соревнованиях должны иметь идентификационный номер;
- В классах с 1 по 3 соревнования проводятся на лодках типа RIB с подвесными моторами мощностью от 5 л.с.(3,7 кВт) до 8 л.с. (6 кВт) для 2-х тактных моторов и максимальной мощностью 10 л.с. (7,45 кВт) 4-х тактных моторов, желательно с автоматическим реверсом. Управление мотором румпельное. Лодки оборудованы 2-мя кнопками экстренной остановки двигателя;
- В 5 классе соревнования проводятся на лодках типа RIB с подвесными моторами мощностью от 10 л.с. (7.3 кВт) до 15 л.с.(11.2 кВт);
- Лодка должна быть оснащена рулевым управлением, сиденьем для пилота типа жокейского, рычагом переключения хода с правой стороны и устройством экстренного выключения мотора;
- Лодки для 1-4 классов оборудованы двумя независимыми устройствами экстренного выключения двигателя или двумя независимыми коннекторами одного устройства экстренного выключения двигателя, для того, чтобы пилот или инструктор в случае необходимости могли немедленно остановить двигатель.

## **Глава 5. Общие технические требования**

### **5.1. Технические требования**

1. Корпуса спортивных и гоночных судов, моторы, топливо, запасные части и оборудование, имеющие в правилах ограничение параметров или характеристик, должны быть предъявлены на техническую комиссию.
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 Технический комиссар, назначаемый Главным судьей соревнования.
3. На каждом соревновании все спортивные и гоночные суда должны пройти процедуру технической комиссии до любого выхода на воду, с акцентированием внимания на обеспечение безопасности при проведении гонок.
4. Перечень инспектируемых параметров может быть изменен для различных классов судов и в соответствии с рангом конкретного соревнования.
5. 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. Все суда (кроме оборудованных капсулой безопасности и судов класса «Аквабайк») должны иметь на борту гребок-весло для возможного перемещения судна с неработающим двигателем. Гребок должен быть закреплен таким образом, чтобы он был всегда под рукой и мог быть немедленно использован в случае необходимости.
7. Каждое судно должно иметь достаточную плавучесть, обеспечивающую его нахождение на поверхности воды в случае аварии. Эта плавучесть должна быть эквивалентной объему 0,055 M<sup>J</sup> пены (плотностью до 30 кг/м<sup>3</sup>) на каждые 100 кг веса судна. Для судов, оборудованных капсулой безопасности, как минимум половина такого объема должна быть стационарно вмонтирована в структуру кокпита.
8. Дополнительная плавучесть, появляющаяся в результате срабатывания электрогидравлической спасательной системы, не включается в общий расчет плавучести судна.
9. 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.
10. 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.
11. Детали трансмиссии и другие механические детали, могущие нанести травму спортсмену или привести к несчастному случаю, должны быть надежно защищены кожухами или капотами.
12. Все суда должны быть оснащены эффективным устройством автоматического выключения зажигания мотора, обеспечивающим остановку мотора в случае, если спортсмен внезапно покидает корпус судна:
  - Суда, оборудованные капсулой безопасности, не требуют установки такого устройства.

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

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

14. 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).

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

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

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

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

18. 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.

19. 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.

## **5.2. Технический контроль корпусов и моторов**

1. Проверка двигателей в регламентированных классах выполняется в соответствии с требованиями, приведенными в омологационных документах.

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

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

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.

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

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

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.

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

10. Запрещено заменять картер, блок цилиндров, а также корпус судна после начала первой гонки. Замена таких деталей и агрегатов означает прекращение участия заявленного спортсмена в соревновании.

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

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.

### 5.3. Топливо

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

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

*5.3.1. Топливо для спортивных, двигателей (типов СН, С, Т, ПР, ОСУ-400, Ф1000, Боат ДЖП, Ф4, О-классов с рабочим объемом выше 850 см<sup>3</sup>, а также для классов национальных глассеров):*

- Топливо должно быть доступным, применяемым для заправки обычных (не спортивных) автомобилей (снабжаемых катализатором)
- Октановое число применяемого топлива не должно быть менее 93 единиц

*5.3.2. Топливо для гоночных двигателей (Ф1 и Р 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.

*5.3.3. Топливо на основе спиртов:*

- Топливо может быть изготовлено на основе метилового спирта (метанола) -  $\text{CH}_3\text{OH}$  или этилового спирта (этанол) -  $\text{C}_2\text{H}_5\text{OH}$
- Топливо может содержать воду -  $\text{H}_2\text{O}$

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

*Смазочные материалы:*

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

*Выборочное тестирование топлива участников:*

- 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;

## Глава 6. Взыскания

- При нарушении настоящих Правил, Положения о соревнованиях, невыполнении распоряжений судейской коллегии, незтичном поведении, подаче необоснованных протестов и т. п. к виновному участнику, тренеру, представителю могут быть применены следующие меры взыскания:
  - предупреждение;
  - дисквалификация;
  - отстранение от выполнения обязанностей представителя.
- Вид наказания определяется главным судьей соревнований и утверждается на заседании судейской коллегии;
- Предупреждение объявляется устно, за:
  - выход на воду без стартовых номеров;
  - грязную и рваную спортивную экипировку;
  - плохо подогнанный спасательный жилет шлем;
  - недостойное поведение в общественном месте,
  - оскорбление судьи, спортсмена и т.д.;
  - движение судов на тренировках вне трассы;
  - подачу необоснованных протестов.
- Дисквалификация на гонку объявляется устно, за:
  - правый поворот в предстартовой зоне;
  - проход поперек стартовой зоны;
  - проход только через одни ворота;
  - движение в стартовой зоне от выходных ворот к входным;
  - пересечение трассы перед входными воротами, а также между выходными воротами и первым поворотным бумом за 30 секунд до открытия старта;
  - помеху участникам, движущимся по трассе;
  - навал на буй (подробные штрафные условия изложены в ст. 106 настоящих Правил);
  - пересечение трассы после финиша;
  - отход от плота (берега) на трассу при красном флаге во время соревнований;
  - техническое состояние судна, не соответствующее требованиям Правил;
  - запуск двигателя или отход от плота до открытия старта при старте с места;
  - отказ от технического контроля;
  - полное или частичное отделение от судна капота, стартового номера;
  - повторный фальстарт;
  - создание аварийной обстановки;
  - курение на территории спортивного лагеря в неполюженном месте;
  - удовлетворение протеста на участника, допущенного к гонке «под протестом».
- Дисквалификация до конца соревнования (этапа) объявляется устно, за:

- столкновение или другое водноспортивное происшествие, в результате которого гонщик получил легкую травму, не требующую госпитального лечения и незначительное повреждение спортивной техники (техника может быть восстановлена к следующему заезду);
  - выход на тренировку при закрытой воде без разрешения главного судьи;
  - неприсоединение к поясу спасательного жилета шнура аварийного выключения зажигания;
  - пересечение курса стартующих судов.
- Дисквалификация до конца сезона объявляется устно, за:
    - грубое нарушение Правил соревнований (столкновение, приведшее к тяжелой травме, требующей кратковременного госпитального лечения (до 15 дней) и значительной поломке (техника требует длительного восстановления));
    - употребление спиртных напитков накануне и во время соревнования, тренировок и гонок.
  - Дисквалификация на следующий сезон (год) объявляется устно за грубое нарушение Правил соревнований (поломанная спортивная техника восстановлению не подлежит, гонщик получил тяжелую или очень тяжелую травму, требующую длительного госпитального лечения).
  - Все взыскания могут быть наложены с момента начала соревнований (официальный день приезда) до момента их официального закрытия.
  - При определении командных результатов в случае равенства суммы скоростей или набранных очков команда, гонщики которой имеют взыскания, наказываются присуждением более низкого места.
  - На представителей, которые отстранены от выполнения своих обязанностей за нарушение дисциплины, неэтичное поведение и т.д., высылаются представление в командирующие организации об их наказании.
  - Занесение в протоколы соревнований сведений о наказаниях гонщиков и представителей возлагается на главных секретарей соревнований.
  - Решение главной судейской коллегии соревнований о наложении взысканий может быть обжаловано в ФВМС. Решение Федерации водно-моторного спорта является окончательным.