Regulamin Wyścigów
AQUABIKE

UIM

2020

wersja z dn. 8-II-2020

WERSJA DO PRZEJRZENIA KONTROLNEGO

Wybór z **UIM Aquabike Rules 2020**

tłumaczył i opracował: Jerzy Wojewoda

Spis treści

WYŚCIGI PO OBWODZIE

101 KALENDARZ SPORTOWY 3
102 OSOBY OFICJALNE 4
103 ZAWODY UZNAWANE PRZEZ UIM 8
104 ZAWODY NIEUZNAWANE PRZEZ UIM 8
105 ZAWODY MIĘDZYNARODOWE O TYTUŁY 9
106 MISTRZOSTWA MIĘDZYNARODOWE, PUCHARY ŚWIATA I KONTYNENTU . . 9
120 LICENCJE WYŚCIGOWE 10
200 OGÓLNE PRZEPISY WYŚCIGOWE 13
201 ORGANIZACJA 13
202 ZATWIERDZENIE MISTRZOSTW UIM 14
203 ZGŁOSZENIA 14
204 PRZEPISY DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA 17
206 NUMERY STARTOWE 19
207 OŚWIADCZENIE O ZRZECZENIU SIĘ 19
300 PRZEPISY SPORTOWE 21
301 PROGRAM ZAWODÓW 21
302 FORMAT WYŚCIGÓW 21
303 DEFINICJA TRASY PO OBWODZIE 26
304 SYGNAŁY FLAGAMI 27
305 WYŚCIG 29
307 ZAMKNIĘTY PARK MASZYN 34
308 PRZEPISY DOTYCZĄCE JAZDY 34
310 SYSTEM PRZYZNAWANIA PUNKTÓW 36
311 PROPORCJONALNE KWOTY ZWROTU KOSZTÓW PODRÓŻY 36
312 KARY, KARY PIENIĘŻNE I DYSKWALIFIKACJE 37
320 MISTRZOSTWA ŚWIATA W WYŚCIGACH PO OBWODZIE 40
321 STYL DOWOLNY 41
322 SALOM RÓWNOLEGŁY 42
323 MISTRZOSTWA ŚWIATA SKI KOBIETY 43
324 SKI JUNIORZY 43
325 MISTRZOSTWA KONTYNENTU W WYŚCIGACH PO OBWODZIE 44
328 WYŚCIGI TYPU *JET RAID*, PRZYBRZEŻNE I NA WYTRZYMAŁOŚĆ 44
329 PROCEDURA 45
330 MIĘDZYNARODOWY RANKING UIM 48
400 ORZEKANIE 50
402 CIAŁA ORZEKAJĄCE 50
403 PROCEDURY PROTESTÓW 50
404 PRZESŁUCHANIE W PRZYPADKU PROTESTU 52
405 PROCEDURA ODWOŁANIA 53
406 KARY 56
407 PIERWSZEŃSTWO POWYŻSZYCH PRZEPISÓW 59
408 FORMULARZ PROTESTU W ZAWODACH AQUABIKE 60
409 ARBITRAŻ 61
500 PRZEPISY TECHNICZNE 63

501 DYWIZJA SKI 64
502 KATEGORIA RUNABOUT 76
503 TESTY PALIWA 92
504 ZMIANA SKUTERA 93
505 KOMUNIKACJA RADIOWA 93
506 WYPOSAŻENIE OSOBISTE 93
600 REKORDY I WYNIKI 95
700 PRZEPISY DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA 95
701 UZUPEŁNIANIE PALIWA 95
702 OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W REJONIE ZAWODÓW 95
800 ZALECENIA DO ORGANIZACJI ZAWODÓW SKUTERÓW WODNYCH / MISTRZOSTW 96

101 ZAWODY UIM ORAZ KALENDARZ SPORTOWY

101.01 WYMAGANIA ZATWIERDZENIA ZAWODÓW ORAZ OPŁAT

Wszystkie międzynarodowe zawody motorowodne muszą zostać zatwierdzone przez UIM oraz Przedstawicielstwo Narodowe. Zatwierdzenie Międzynarodowe jest pisemną autoryzacją, która zezwala ciału organizującemu na przeprowadzenie zawodów międzynarodowych według przepisów UIM. Pisemna zgoda UIM na rejestrację Zawodów Międzynarodowych w dorocznym kalendarzu UIM podlega opłacie, określonej corocznie przez Zgromadzenie Ogólne i stanowi zezwolenie UIM na zatwierdzenie tych zawodów. Pozwolenie na organizację tych zawodów jest przyznawane jedynie przez UIM dopiero po dokonaniu takiej opłaty. Przedstawicielstwom Narodowym krajów zalegających z opłatami nie może być udzielone żadne pozwolenie. Podania o prawo organizacji międzynarodowych zawodów mistrzowskich powinny wpłynąć do Sekretariatu UIM przed ustalonym regulaminowo terminem zgłoszenia. Nie można udzielić pozwolenia na zorganizowanie zawodów, jeśli nie zostaną podane możliwe do zdobycia tytuły, klasy dla których mają się odbyć wyścigi, ich zarejestrowana trasa oraz miejsce i czas przeprowadzenia. Terminy dla zawodów mistrzowskich mają pierwszeństwo przed wszystkimi innymi zawodami przed zamknięciem wpisów do kalendarza sportowego. Jednakże, w trakcie ostatecznego ustalania tego kalendarza, wszystkie zawody motorowodne są traktowane na równych prawach. UIM zapewni, aby nie były one zbieżne w czasie z innymi zawodami kwalifikowanymi organizowanymi za wyłączną zgodą UIM.

Jednakże, Przedstawicielstwo Narodowe może zaakceptować udział w swoich zawodach 3 zawodników zagranicznych bez konieczności wnoszenia opłat kalendarzowych. Zawodnicy ci nie będą zdobywać punktów zapisywanych w wynikach końcowych tych zawodów.

101.02 INNE ZAWODY

Zabrania się organizowania mistrzostw narodowych w seriach i klasach, które są w programie UIM zawodów o tytuły w tym samym czasie. Kalendarz zawodów krajowych i lokalnych nie musi być przedstawiany do UIM. Zainteresowane Przedstawicielstwo Narodowe bierze pełną odpowiedzialność za swój kalendarz imprez. Zainteresowane Przedstawicielstwa Narodowe ponoszą odpowiedzialność za opracowanie swojego kalendarza imprez. Żadne Przedstawicielstwo Narodowe na tym samym kontynencie nie może posiadać w swym kalendarzu wyścigów międzynarodowych w takiej samej klasie, jak rozgrywane w tym samym czasie Mistrzostwa Świata lub Kontynentu UIM, ustalone wcześniej podczas Zgromadzenia Ogólnego UIM.

101.03 TERMINY OSTATECZNE

10 września:	Wysłanie zawiadomień przez wszystkie Przedstawicielstwa Narodowe o datach i miejscach zawodów o tytuły.
	Wysłanie zgłoszeń dotyczących zamiaru organizacji zwykłych zawodów międzynarodowych z miejscami rozgrywania tych zawodów.
	Na listopadowym spotkaniu kalendarzowym: ustalenie kalendarza międzynarodowego.
15 grudnia:	Publikacja kalendarza międzynarodowego.

101.04 ZGŁOSZENIA SPÓŹNIONE, ZMIANY DAT I ODWOŁANIE ZAWODÓW

Zawody o tytuły

Zgłoszenie spóźnione: zgłoszenie spóźnione zostanie rozważone tylko wtedy, jeżeli nie ma innych chętnych do organizacji, lub gdy zawody zostały anulowane przez Przedstawicielstwo Narodowe, któremu zostały one wcześniej przyznane. W przypadku przyznania prawa organizacji zawodów, ich organizator jest zobowiązany do zapłacenia normalnego wpisowego.

Spóźnione wysłanie określenia miejsca lub daty: zwiększenie wpisowego o 50%.

Zmiana daty: powoduje zwiększenie wpisowego o 25%.

UIM musi wyrazić zgodę na nową datę. Prośba o zmianę daty powinna wpłynąć do Sekretariatu UIM najpóźniej na 90 dni przed datą zawodów ustaloną w kalendarzu. Nowy termin będzie zatwierdzony i ogłoszony nie później niż 30 dni po otrzymaniu prośby o zmianę terminu. Zmiana daty na mniej niż 90 dni przed datą kalendarzową nie jest możliwa. Zawody będą więc w tym wypadku anulowane, albo traktowane jako zwykłe, lecz nie zostanie zwrócona żadna część opłaty wpisowej.

Anulowanie: w przypadku gdy zawody kwalifikowane zostaną anulowane na 90 dni lub więcej przed ich terminem, zostanie zwrócone 50% wpisowego. W przypadku późniejszego odwołania nie będzie żadnych zwrotów. Anulowane zawody o tytuł będą traktowane jako nie stanowiące jeszcze podmiotu zgłoszenia. Jeśli zawody o tytuły zostaną odwołane mniej niż 30 dni przed ustalonym terminem, to wtedy P.N. może nie otrzymać prawa do organizacji wyścigu o tytuły w kolejnym roku.

Zawody zwykłe

Zgłoszenia spóźnione: wpisowe będzie wyższe o 25%.

Zmiana daty: wpisowe będzie wyższe o 25%.

Anulowanie: w wypadku gdy zawody zostaną anulowane nie później niż 30 dni przed ich terminem, zostanie zwrócone 50% wpisowego. W przypadku późniejszej anulacji nie będzie żadnych zwrotów.

102 OSOBY OFICJALNE

102.01 PRZEPISY OGÓLNE

01) Obecność Komisarza UIM jest wymagana na wszystkich międzynarodowych zawodach o tytuły UIM.

Funkcja Komisarza UIM musi być wypełniana ze szczególną starannością. Po otrzymaniu zgody Komisarza, Sekretarz Generalny UIM wyśle list do Przedstawicielstwa Narodowego, informujący je, że Komisarz został wyznaczony do zawodów podanych w liście.

Na zawodach organizowanych przez dane Przedstawicielstwo Narodowe nie można wyznaczyć Komisarza z tego samego kraju, dopóki nie zgodzi się na to Komisja AQUABIKE.

Komisarz UIM wysyłany na zawody musi pochodzić z kraju sąsiadującego z organizującym i nie może być z innego kontynentu.

Przedstawicielstwa Narodowe proszone są o wysyłanie corocznie do Sekretariatu UIM listy kandydatów na komisarzy, z następującymi danymi:

- nazwisko, adres, numer telefonu/telefaksu i/lub adres e-mail,
- znajomość języków w mowie angielski: Tak/Nie,
- znajomość języków w mowie,
- czas, kiedy kandydat na Komisarza będzie do dyspozycji,
- wiedza sportowa i/lub techniczna.

Komisarz UIM powinien być wybrany przez Sekretarza Generalnego we współpracy / konsultacji z przewodniczącym odpowiedniej Komisji z listy opracowanej ze zgłoszeń PN, komisji AQUABIKE.

Komisarz UIM nie może być wyznaczony na zawody organizowane w jego własnym kraju, za wyjątkiem szczególnych przypadków.

02) Komisarz UIM ma:

- Asystować lokalnemu organizatorowi, a szczególnie Sędziemu Głównemu zawodów.
- Zatwierdzać bieżące zmiany do programu wstępnego zawodów.
- Upewnić się, że akwen jest zgodny z homologacją.
- Uczestniczy wraz z Kierownikiem Wyścigu, Sędzią Głównym, jego Zastępcą i drugim Komisarzem, jeśli taki jest, w podejmowaniu pilnych decyzji podczas zawodów.
- uczestniczy wraz z Sędzią Głównym i Promotorem organizującym w podejmowaniu pilnych decyzji dotyczących ogólnych aspektów organizacyjnych.

Ma prawo do podjęcia odpowiednich działań razem z SG i komitetem organizacyjnym, jeśli nie są zachowane wymagania bezpieczeństwa. W pewnych przypadkach może być nawet upoważniony do zawieszenia zawodów, jeśli warunki bezpieczeństwa nie poprawią się.

Jeżeli zawody zostają zawieszone, to UIM zaprzestaje swej odpowiedzialności za odbywanie dalszych biegów / wyścigów, oraz, jeśli są to zawody o tytuły UIM, to ich wyniki będą anulowane i uznane za nieważne. Mogą zostać podjęte dalsze działania przeciwko właściwemu PN. Ocena prawidłowości używanego na zawodach paliwa jest w wyłącznej gestii Komisarza UIM, na podstawie wszystkich dostępnych mu wyników wykonanych testów.

WSKAZÓWKI dla Komisarzy UIM

- Musi zawsze mieć świadomość, że jest on/ona wyłącznie reprezentantem UIM.
- W dniu poprzedzającym pierwszy dzień wyścigów/treningów należy zorganizować spotkanie pomiędzy Komisarzem UIM oraz organizatorami/sędziami zawodów i promotorem (jeśli taki jest), w celu przedyskutowania wszystkich aspektów organizacyjnych. Jeśli nie zostanie to ustalone inaczej, to czas tego spotkania należy wyznaczyć na godzinę 18.00.
- Komisarz winien otrzymać:
  * Program zawodów,
  * Listę zgłoszeń zawodników zawierającej ich nazwiska i narodowości.
- Musi zapoznać się z Sędzią Głównym i Przewodniczącym Kolegium Orzekającego.

- Musi asystować Sędziemu Głównemu przy rozwiązywaniu wszelkich problemów.
- Musi być obecny na każdej odprawie zawodników.
- Musi sprawdzić, czy trasa zawodów odpowiada homologacji UIM akwenu oraz ustaleniom programu wstępnego zawodów. Musi to zostać dokonane razem z Sędzią Głównym i/lub Sędzią Bezpieczeństwa oraz oficjalnym Przedstawicielem Zawodników.
- Podczas zawodów musi pozostawać w bliskim kontakcie z Sędzią Głównym i upewniać się, że wszystko dzieje się zgodnie z przepisami UIM.
- Upewnia się, że wszystkie kary nakładane są zgodnie z przepisami UIM.
- W razie wypadku, musi być na bieżąco informowany o sytuacji, o stanie ewentualnych poszkodowanych, a następnie przesłać kompletne sprawozdanie na formularzu UIM do Sekretariatu UIM, tak szybko, jak to możliwe.
- Po zakończeniu wyścigów Komisarz UIM musi otrzymać kopie wyników i dokumentów, które muszą być przekazane do UIM.
- Powinien być obecny przy kontroli technicznej zwycięskiego skutera.
- Musi nadzorować ważenie skuterów, lub otrzymać odpowiednie dane z wynikami pomiarów.
- Posiada prawo polecenia wymiany każdego modułu ECU/CDI na inny, jeśli dostarczony zostanie przez UIM.
- Powinien być obecny przy wręczeniu nagród.
- Powinien wręczyć zwycięzcom medale UIM.

03) PO ZAWODACH

Jak tylko wyniki końcowe zostaną zweryfikowane, Przedstawicielstwo Narodowe i Komisarz UIM mają przesłać te wyniki do Sekretariatu UIM.

Po wyścigu, Komisarz powinien przesłać swoje sprawozdanie do Sekretariatu UIM na oficjalnych formularzach, w ciągu 10 dni po zawodach. Do sprawozdania powinny zostać dołączone oficjalne wyniki zawodów. Sprawozdania Komisarza, łącznie ze sprawozdaniem o wypadkach, mają być traktowane jako dokumenty tajne i nie mogą być wykorzystywane w żadnym innym celu niż cel UIM. Nie mogą być również podawane do wiadomości mediom, ani rozpowszechniane w jakimkolwiek innym celu. Jeżeli Komisarz nie otrzyma wszystkich danych i rezultatów, aby przekazać je do UIM, powinien odnotować ten fakt w swoim sprawozdaniu i nalegać, by Organizator jak najszybciej wysłał sam wszystkie wymagane dokumenty do Sekretariatu UIM.

Kopia sprawozdania Komisarza jest wysyłana, możliwie jak najszybciej, przez Biuro UIM Przewodniczącemu Komisji Sportowej AQUABIKE, członkom tej Komisji i Przedstawicielstwu Narodowemu Organizatora.

04) ZAKWATEROWANIE I KOSZTY PODRÓŻY

Przedstawicielstwo Narodowe powinno przypomnieć organizatorowi, że Komisarz powinien zostać zakwaterowany w dobrym hotelu na cały czas trwania zawodów, tak długo jak tego wymaga prawidłowe wykonanie jego funkcji. Koszty zakwaterowania musi ponieść Organizator.

Koszty podróży Komisarza, z jego miejsca zamieszkania do miejsca zawodów pokrywa również Organizator, w oparciu o koszty powrotnego biletu lotniczego w klasie ekonomicznej. Jeśli Organizator nie oferuje Komisarzowi pełnego wyżywienia i lokalnego środka transportu, musi on otrzymać kwotę nie mniej niż 30 Euro za każdy dzień pobytu. Żadne inne koszty nie mogą być refundowane Komisarzowi, jeśli nie uzgodnione zostały między Nim, a Organizatorem. Zwrot kosztów powinien być dokonany przez Organizatora, bezpośrednio Komisarzowi do rąk własnych, zaraz po jego przybyciu. Jeśli Organizator nie tego dopełni, Komisarz przedstawi rachunek kosztów do UIM. W tym przypadku, UIM prześle Przedstawicielstwu Narodowemu Organizatora równoważne żądanie zapłaty, powiększone o 10% nawiązkę. Rachunek ten musi zostać uregulowany w UIM w ciągu 30 dni.

102.02 SĘDZIA GŁÓWNY (SG)

Sędzia Główny zajmuje się nadzorowaniem organizacji zawodów. Ma zapewnić porządek na terenie zawodów, prawidłowe funkcjonowanie wszelkich służb, czuwa aby wszystko odpowiadało przepisom Regulaminu zawodów i aby wyścigi odbywały się zgodnie z oficjalnym programem. Powinien on zebrać pisemne protokoły Sędziów i Sędziów pomiaru czasu oraz wszelkie informacje niezbędne do przeprowadzenia klasyfikacji.

102.03 KIEROWNIK WYŚCIGU (KW)

Kierownik Wyścigu nominowany jest na Mistrzostwa Świata i Kontynentalne. Na zwykłe zawody międzynarodowe klub organizujący może zgłosić KW, jeśli jest to konieczne a jego powołanie musi zostać zaakceptowane przez SG. KW prowadzi odprawy zawodników i zarządza sędziami zaangażowanymi w wyścigi. On/Ona jest członkiem Komitetu Wyścigów. Podlega bezpośrednio SG.

102.04 SEKRETARZ ZAWODÓW

Sekretarz Zawodów odpowiada z ramienia Sędziego Głównego za praktyczną stronę zawodów i organizacji i powinien zebrać całą dokumentację zawodów. Przyjmuje protesty w sekretariacie zawodów.

102.05 SĘDZIOWIE PRZEBIEGU TRASY

Głównym obowiązkiem Sędziów Trasy jest pomoc wszystkim rannym lub wyrzuconym ze swych skuterów zawodnikom podczas wszelkich aktywności na wodzie. Wspomagają oni także Komitet Wyścigów jako sędziowie upewniający się, że zawodnicy przestrzegają wszystkich przepisów.

102.06 KOMISARZE TECHNICZNI

Komisarze Techniczni mają nadzorować wszelkie kontrole skuterów odnośnie przepisów technicznych.

102.07 SĘDZIOWIE NA BOJACH

Sędziowie na bojach są dedykowani do kontroli pokonywania trasy wyścigu.

102.08 SĘDZIOWIE POMIARU CZASU

Sędziowie pomiaru czasu powinni na zakończenie każdej sesji wyścigowej z pomiarem czasu przekazać wyniki wyścigów do SG lub KW do zatwierdzenia.

102.08.1 SĘDZIOWIE PARKU MASZYN I SĘDZIOWIE NA PLAŻY

Sędziowie parku maszyn i sędziowie na plaży odpowiedzialni są za operacje mające miejsce w parku maszyn pod kontrolą SG lub KW.

103 ZAWODY UZNAWANE PRZEZ UIM

UIM uznaje następujące zawody:

- zawody międzynarodowe o tytuły;
- zawody międzynarodowe zwykłe;
- rajdy międzynarodowe;
- zawody narodowe;
- zawody prywatne lub klubowe.

104 ZAWODY NIEUZNAWANE PRZEZ UIM

Wyścigi organizowane niezgodnie z Regulaminem UIM nie są uznawane. Dotyczy to również imprez motorowodnych nie zatwierdzonych przez Przedstawicielstwa Narodowe.

Zawody narodowe lub wyścigi “na zaproszenie”, na które zaprasza się licencjonowanych zawodników z innego państwa, musi również być umieszczone w Kalendarzu UIM, w przeciwnym razie będą one uznane za niedozwolone, **chyba że bierze w nich udział do 3 zawodników zagranicznych, a ich start jest zdobywaniem doświadczenia/treningiem, a ich wyniki nie zostaną włączone do rezultatów zawodów.** . Należy pamiętać, że zawodnicy posiadający licencję międzynarodową mogą startować jedynie poza granicami kraju, w którym wydana jest ich licencja, pod warunkiem udzielenia pisemnej zgody przez ich Przedstawicielstwo Narodowe.

104.01 LICENCJE SPECJALNE

Bez uszczerbku dla powyższego Rada UIM może corocznie, wydać pewną liczbę Licencji Specjalnych dla kierowców i zespołów, co pozwoli im startować w wyścigach organizowanych przez podmioty spoza UIM lub pod egidą organizacji innych niż UIM i jego Przedstawicielstwa Narodowe.

Takie Licencje Specjalne przyznawane będą Przedstawicielstwom Narodowym, które wydadzą je następnie swoim zawodnikom lub zespołom.

Licencje Specjalne mogą być przyznane wyłącznie posiadaczom licencji międzynarodowych UIM. Licencje Specjalne będą ważne po dokonaniu odpowiedniej opłaty, która zostanie określona przez Radę UIM corocznie i będą obowiązywać przez okres maksymalnie trzech wyścigów w roku, w którym zostały wydane.

Posiadaczy Licencji Specjalnych obowiązuje dopełnienie zobowiązań względem UIM i właściwego Przedstawicielstwa Narodowego. Takie dopełnienie zobowiązań jest warunkiem wstępnym dla efektywności wydanej Licencji Specjalnej.

105 ZAWODY MIĘDZYNARODOWE O TYTUŁY

Istnieje sześć kategorii zawodów o tytuły:

- zawody o Mistrzostwo Świata,
- zawody o Puchar Świata,
- zawody o Mistrzostwo Kontynentu,
- zawody o Puchar Kontynentu,
- zawody Grand Prix.

Można przeprowadzać tylko jedne zawody o Puchar Świata i Puchar Kontynentu w danej klasie w każdym roku, pod warunkiem, że w danym roku nie będą organizowane dla tych klas Mistrzostwa Świata lub Kontynentu.

Można przeprowadzać tylko jedne zawody Grand Prix w danym kraju i roku, z wyjątkiem sytuacji, gdy jeden z wyścigów z serii Mistrzostw Świata odbywa się w tym kraju. Nie wolno organizować żadnych zawodów o tytuł bez autoryzacji UIM, które opracowuje corocznie listę zawodów w oficjalnym kalendarzu.

UIM stawia sobie za cel ochronę zawodów o tytuły, Rada UIM może odmówić przyznania jakichkolwiek zawodów, które mają być rozgrywane w tym samym czasie. Odmowa taka jest zgłaszana wyłącznie na specjalny wniosek organu krajowego składającego protest.

Podczas rozdania nagród oraz ceremonii wręczania tytułów na zawodach o tytuły UIM, medale UIM powinny być wręczane przez najwyższego rangą przedstawiciela(i) UIM na tych zawodach.

106 MISTRZOSTWA MIĘDZYNARODOWE, PUCHARY ŚWIATA I KONTYNENTU

106.01 PRZEPISY OGÓLNE

Mistrzostwa Świata otwarte są dla wszystkich wymienionych klas UIM. W danym roku, mogą być organizowane tylko jedne Mistrzostwa Świata w danej klasie.

Prośby o przyznanie organizacji należy składać w terminie przewidzianym Regulaminem. O przyznaniu organizacji decyduje Komisja AQUABIKE.

Od tych przepisów nie jest dopuszczalne żadne odstępstwo.

MINIMALNE kryteria w wyścigach UIM dotyczące trasy/zawodów:

1. Pełne zabezpieczenie medyczne zgodnie z przepisami UIM.
2. Pełna i doświadczona organizacja odpowiadająca wymaganiom przepisów UIM.
3. Elektroniczne wyposażenie pomiaru czasu z wyszkoloną obsługą.
4. Odpowiednio nadzorowany obszar parku maszyn z twardą nawierzchnią.
5. Odpowiednie toalety oraz natryski (z gorącą wodą).

Aby ułatwić pracę sędziom wyścigow, nie wolno organizować więcej niż 16 sesji wyścigowych (trening, wyścig o najlepsza pozycje startowa lub moto) dziennie (tylko w Mistrzostwach Kontynentalnych i Świata).

UIM wydaje: "Zaświadczenie o zdobyciu Mistrzostwa" na prośbę zainteresowanego, skierowaną do jego Przedstawicielstwa Narodowego i przekazaną przez nie do Sekretariatu UIM. Koszt takiego Zaświadczenia ustalany jest co roku przez Zgromadzenie Ogólne i opłacany jest przez Przedstawicielstwo Narodowe łącznie z prośbą o wydanie. Lista mistrzów jest publikowana każdego roku.

Zawodnik pochodzący z innego kontynentu niż ten, w którym rozgrywane są mistrzostwa, może zostać ogłoszony Mistrzem Kontynentu (t.j. zawodnik spoza Europy może zostać ogłoszony Mistrzem Europy), pod warunkiem, że posiada licencję z kontynentu, na którym mistrzostwa odbywają się przez ponad dwa lata.

Zawodnik zgłaszający się do PN z innego kontynentu, niż ten, w którym rozgrywane są mistrzostwa może startować jedynie w zawodach o tytuły Kontynentalne UIM, jeśli:

a) on / ona rywalizuje na równych warunkach o dowolne kwoty startowe / nagród i / lub trofea zawodów.

b) Nie będzie gromadził punktów w Serii zawodów.

c) Jego wyniki zostaną odrzucone przy obliczaniu punktów ważnych dla końcowej klasyfikacji w Serii zawodów.

Bezpośrednio po Mistrzostwach nazwa Mistrza musi zostać przesłana e-mailem do UIM sekretariat.

120 LICENCJE WYŚCIGOWE

120.01 OBOWIĄZKOWOŚĆ LICENCJI

Nikt nie może brać udziału w zawodach pod patronatem UIM, ustalać lub bić rekordów UIM w międzynarodowych klasach skuterów, jeżeli nie posiada międzynarodowej licencji wydanej przez jego Przedstawicielstwo Narodowe. W celu otrzymania licencji międzynarodowej albo Super Licencji, posiadacz licencji zobowiązany jest do podpisania poniższego oświadczenia:

“Ja niżej podpisany ..... posiadacz licencji zawodnika (numer licencji: .....), uczestniczący w zawodach firmowanych przez UIM, oddaję UIM prawo do wykorzystania w środkach masowego przekazu nagrań dokonywanych przez promotora podczas takich zawodów, do dalszego użycia w prasie, radiu lub telewizji. Prawo takie jednakże pozostaje własnością niżej podpisanego.”

120.02 REJESTRACJA

Przedstawicielstwo Narodowe sporządza co roku listę osób, którym wydało licencje międzynarodowe i musi ją przesłać je do Sekretariatu UIM. Lista powinna zawierać: nazwisko i imię, adres posiadacza licencji, adres e-mail, klasę(y) na które obowiązuje jedynie dla licencji międzynarodowych oraz Dodatek 3 dotyczący Anty-Dopingu z Przepisów Antydopingowych UIM, podpisany własnoręcznie jako ich akceptacja. Aby otrzymać licencję międzynarodową, należy zgłosić taką chęć do Przedstawicielstwa Narodowego za pośrednictwem swojego klubu lub organizacji.

Licencja międzynarodowa jest przyznawana decyzją Przedstawicielstwa Narodowego i oznaczona jako “międzynarodowa” po decyzji PN. Posiadacz licencji musi mieć aktualny Regulamin UIM.

Każde Przedstawicielstwo Narodowe ma prawo wydawać licencje międzynarodowe dla:

- obywateli swojego kraju.
- Obywateli innych krajów zrzeszonych w UIM tylko za pisemną zgodą Przedstawicielstwa Narodowego tego kraju.

Za zgodą UIM, Przedstawicielstwo Narodowe może także wydawać licencje międzynarodowe obywatelom krajów nie zrzeszonych jeszcze w UIM. Zawodnicy mogą posiadać jedynie jedną licencję międzynarodową wydaną przez jedno Przedstawicielstwo Narodowe. Przedstawicielstwo Narodowe ma prawo odmówić wydania licencji międzynarodowej. Informacja o takim fakcie powinna być przesłana do wszystkich stowarzyszonych klubów oraz do UIM.

Na PN nie stosujące się do powyższych przepisów zostaną nałożone poważne kary.

120.03 WAŻNOŚĆ LICENCJI

Licencje międzynarodowe ważne są od 1 stycznia do 31 grudnia każdego roku o ile warunki miejscowe nie wymagają innych terminów, ale okres ważności powinien być zawsze podany na licencji i musi wynosić 1 rok. Licencja międzynarodowa jest ważna we wszystkich krajach stowarzyszonych w UIM i upoważnia jej posiadacza do brania udziału i sterowania swoim skuterem we wszystkich międzynarodowych zawodach sportowych organizowanych w każdym z tych krajów, przy zachowaniu warunków przepisów ogólnych UIM. W przypadku imprez objętych przepisami specjalnymi, posiadacz licencji powinien spełniać warunki wyszczególnione w tych przepisach.

120.04 OPŁATA ZA LICENCJĘ

Opłata za przyznanie rocznej licencji jest ustalona przez Przedstawicielstwo Narodowe.

120.05 KONTROLA LICENCJI

W czasie każdych zawodów, posiadacz licencji jest zobowiązany do jej okazania na żądanie osoby upoważnionej do ich kontroli.

120.06 ODEBRANIE LICENCJI

Intencjonalnie bez treści.

120.07 PSEUDONIM

Na używanie pseudonimu należy uzyskać zgodę Przedstawicielstwa Narodowego, które wyda licencję z podaniem tego pseudonimu.

Posiadacz licencji tak długo, jak zarejestrowany jest pod danym pseudonimem, nie może brać udziału w żadnych zawodach pod innym nazwiskiem.

Zmiana pseudonimu wymaga takich samych formalności, jak jego przyznanie. Osoba, której udzielono zezwolenia na używanie pseudonimu, może wrócić do używania swojego nazwiska jedynie po ponownej decyzji Przedstawicielstwa Narodowego wydaniu nowej licencji.

120.08 KIEROWNIK ZESPOŁU – OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA KOMUNIKACJĘ RADIOWĄ

Każdy zawodnik musi mieć swojego zarejestrowanego Kierownika Zespołu.

Na Mistrzostwach Świata GP1 oraz Mistrzostwach Kontynentu zawodnicy, którzy muszą stosować system komunikacji radiowej podczas rejestracji na zawody muszą zarejestrować osobę odpowiedzialną za komunikację radiową. Funkcje Osoby odpowiedzialnej za komunikację radiową / Kierownika zespołu mogą być pełnione przez tę sama osobę.

200 OGÓLNE PRZEPISY WYŚCIGOWE

200.01 INTERPRETACJA REGULAMINU

We wszystkich przypadkach nie przewidzianych w Regulaminie międzynarodowym Przedstawicielstwo Narodowe lub Komitet Wyścigowy ma wydać orzeczenie mając za podstawę intencję dyskutowanego przepisu.

W przypadku konfliktu przepisów, te artykuły, które dotyczą serii mają pierwszeństwo przed przepisami ogólnymi.

Przepisy zawarte w niniejszym Regulaminie mają być stosowane i ściśle przestrzegane we wszystkich sankcjonowanych przez PN i UIM przypadkach. Wszyscy uczestnicy i personel wyścigowy, w tym mechanicy, personel obszaru zawodów i organizatorzy wyścigu są uznani za w pełni świadomych wszystkich zasad i oczekuje się, że będą ich przestrzegać przez cały czas. Wszystkie zgłoszenia podlegają kontroli technicznej i bezpieczeństwa przed zawodami.

Zawodnik w imprezie objętej sankcjami PN nie będzie występować z roszczeniami o odszkodowanie lub rekompensatę jakiegokolwiek rodzaju za reklamę, wykorzystywanie jego imienia i nazwiska, zdjęcia lub zdjęcie jego skutera lub wykorzystaniu osiągnięć jakiegokolwiek produktu używanego przez niego, a odnoszącego się do zawodników biorących udział w zawodach.

Zawody sankcjonowane przez PN są współzawodnictwem, którego przebieg jest regulowany przez osoby oficjalne PN zgodnie z regułami UIM, jako że przepisy te mogą być co jakiś czas zmieniane, a także PN może publikować Zasady Specjalne dedykowane tym zawodom, oraz, wszelkie stosowne umowy, w których stroną jest PN. Przesyłając swoje zgłoszenie i biorąc udział w jakiejkolwiek działalności związanej z zawodami, zawodnik zgadza się przestrzegać decyzji tych sędziów związanych z zawodami, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w Regulaminie Ogólnym UIM.

Zawodnik taki zgadza się ponadto, że jego obowiązkiem jest sprawdzenie obszaru wyścigowego w celu ustalenia, czy jest on bezpieczny i nadaje się do wyścigów i że dobrowolnie podejmuje ryzyko i nie ma roszczeń odszkodowawczych przeciwko PN lub UIM, jego Promotorom lub ich sędziom, osobom oficjalnym lub zatrudnionym z powodu uszkodzenia skutera, zawodnika i / lub ekipy w parku maszyn. Wszyscy tacy zawodnicy ponoszą pełną odpowiedzialność za wszelkie obrażenia, w tym śmierć i uszkodzenia mienia, za każdym razem, gdy znajdują się w obszarze wyścigu, trasie treningowej lub w paku maszyn itp. w stosunku do siebie lub dowolnego innego zawodnika.

Będąc na wodzie, zawodnik będzie podlegał wszystkim zasadom, od momentu przybycia na miejsce wyścigu aż do jego opuszczenia.

201 ORGANIZACJA

201.01

Prawo organizacji zawodów Aquabike UIM – ABP i mistrzostw posiada i zarządza nimi UIM, który przekazuje zarządzanie zawodami do Rady UIM.

Rada UIM może modyfikować niniejsze przepisy kiedy będzie to konieczne na żądanie Komitetu Zarządzającego Komisji AQUABIKE.

201.02

Komitet Zarządzający Komisji AQUABIKE jest odpowiedzialny za bieżące zarządzanie mistrzostwami. Komitet ten składa się z Promotora (1 głos), Przewodniczącego Komitetu (głos decydujący), przedstawiciela właścicieli zespołów (1 głos) oraz przedstawiciela zawodników (1 głos jedynie w aspektach bezpieczeństwa).

201.03

Sędzia rozpatrujący protesty będzie nominowany na każde zawody i będzie orzekał we wszystkich złożonych protestach.

201.04

Sędzia Główny musi płynnie mówić po angielsku.

201.05

Flaga UIM musi być podniesiona w eksponowanym miejscu na każdych zawodach.

202 ZATWIERDZENIE MISTRZOSTW UIM

Komisja AQUABIKE UIM zatwierdza wszystkie mistrzostwa. Po takim zatwierdzeniu biuro UIM wysła rachunek do PN w celu uiszczenia opłaty kalendarzowej.

203 ZGŁOSZENIA

203.01 MINIMUM WIEKU

Minimalny wiek zawodników wynosi 15 lat (za wyjątkiem klas młodzieżowych). Zawodnicy poniżej 15 lat muszą posiadać zgodę rodzica(ów) lub podpis opiekuna prawnego na formularzu zgody dla nieletniego. Formularze takie dostępne są na żądanie w sekretariacie zawodów lub w PN. Na sezon wymaga się jednego formularza. w celu weryfikacji wieku może być wymagane świadectwo urodzenia. Obowiązuje wiek zawodnika w jakim będzie on w dniu 31 grudnia danego roku.

203.02 ZGŁOSZENIA – SUPERLICENCJE UIM

203.02.1 WARUNKI SUPERLICENCJI

Prośbę o wydanie Superlicencji Światowej lub Kontynentalnej należy złożyć na 4 tygodnie przed pierwszymi zawodami i dołączyć fotografię.

Superlicencje będą wydawane wyłącznie za pośrednictwem Sekretariatu UIM. Zawodnik musi mieć ważną licencję dostarczoną przez PN uznane przez UIM i doświadczenie w wyścigach Aquabike UIM.

Przedstawicielstwo Narodowe organizatora nie może odmówić udziału w zawodach posiadaczowi Superlicencji Światowej lub Kontynentalnej z wyjątkiem przypadku poważnego wypadku w trakcie sezonu.

203.02.2 KRYTERIA SUPERLICENCJI

- Cztery zaliczone wyścigi narodowe lub zwykłe międzynarodowe.
- Życiorys sportowy z oficjalnymi wynikami.
- Przedstawienie ważnej polisy Odpowiedzialności Cywilnej w wyścigu i poza nim za minimalną kwotę 1.000.000 Euro za wyjątkiem zakresu ubezpieczenia zawodników i ich skuterów wśród kierowców.

203.02.3 KOSZTY ROCZNE SUPERLICENCJI

- Superlicencja Światowa 150 Euro.
- Superlicencja Kontynentalna 75 Euro.

203.02.4 KOSZTY LICENCJI JEDNORAZOWEJ

- Superlicencja Światowa 50 Euro.
- Superlicencja Kontynentalna 25 Euro.

Licencja Jednorazowa jest ważna tylko na jeden wyścig i jej koszt nie może pomniejszać kosztu wydania Superlicencji Światowej lub Kontynentalnej.

203.02.5 PRAWA

Superlicencja UIM daje zawodnikowi następujące prawa:

- Wypłaty zwrotów kosztów podróży w ilości proporcjonalnej dla pierwszych 10 zawodników w Mistrzostwach Świata, zgodnie z formatem UIM-ABP.
- Wypłaty zwrotów kosztów podróży w ilości proporcjonalnej dla pierwszych 3 zawodników w Mistrzostwach Kontynentu.
- Nagrody, jeśli znajdzie się wśród pierwszych 3 sklasyfikowanych zawodników w Mistrzostwach Świata lub Kontynentu.
- Uzyskania punktów UIM, jeśli znajdzie się wśród pierwszych 15 sklasyfikowanych zawodników w Mistrzostwach Świata lub Kontynentu.

203.03 ODPRAWA ZAWODNIKÓW

203.03.1

Obowiązkowe jest przeprowadzenie jednej lub więcej odpraw zawodników przed rozpoczęciem dnia wyścigów.

Zawodnicy spóźnieni lub nieobecni muszą natychmiast zgłosić się do SG lub jego zastępcy na specjalną odprawę i zostaną ukarani zgodnie z Art. 312.

Zawodnicy i członkowie zespołów powinni nosić ubrania zespołów.

203.03.2

W przypadku usankcjonowanych wyścigów, gdy ze względu na warunki lokalne, specjalne zasady wyścigów nie przewidziane w tym Regulaminie, lub zmiany w tych przepisach są uważane za niezbędne przez Międzynarodowy Komitet w tych zawodach, to te zmiany muszą być ogłoszone na odprawie zawodników.

Odprawa zawodników powinna zawierać następujące punkty, po sprawdzeniu listy obecności zawodników:

1. Przywitanie i podziękowania dla oosób, które zorganizowały zawody (sponsorów, przedstawicieli władz lokalnych, sędziów, właściciela miejsca zawodów itp.)
2. Przedstawienie głównych sędziów i ich obowiązków.
3. Przedstawienie sędziów zawodów i sędziego rozpatrującego protesty.
4. Program minutowy zawodów.
5. Procedury Startu i Mety.
6. Informacje o biegach kwalifikacyjnych.
7. Miejsca pokazywania flag i ich opis.
8. Opis trasy.
9. Omówienie obszaru zawodów, kierunku jazdy, dojazdu do obszaru startowego, jazda po wymachaniu flagą z biało-czarną szachownicą, ilość okrążeń do pokonania lub czas wyścigu itp.
10. Warunki specjalne w konkretnym miejscu zawodów.
11. Bezpieczeństwo: punkty umieszczenia środków przeciwpożarowych, ambulansu medycznego i jego załogi, łodzi ratunkowych, przepisy zachowania w parku maszyn itp.
12. Miejsce tablicy informacyjnej, wywieszania wyników wyścigów itp.
13. Czas i miejsce Ceremonii Rozdania Nagród.
14. Pytania.

Wszelkie instrukcje specyficzne dla miejsca danych zawodów, wydane przez Komisarza UIM / Kierownika Wyścigu / Sędziego Głównego, stają się obowiązkowe dla zawodników i sędziów. Nieprzestrzeganie tych instrukcji może wiązać się z nałożeniem kar.

203.04 MODYFIKACJE INSTRUKCJI WYŚCIGOWYCH I POWIADOMIENIA

Modyfikacje programu wyścigów, instrukcje wyścigowe, a także wszelkie inne powiadomienia Komitetu Wyścigowego oraz decyzje, protokoły Sędziego Protestacyjnego lub jego decyzje, będą wywieszane na oficjalnej tablicy informacyjnej lub ogłoszone na odprawie zawodników. Każdy zawodnik jest odpowiedzialny za zapoznanie się z informacjami pokazanymi na tej tablicy przed, w trakcie i po każdych zawodach.

203.05 REKLAMA

Odpowiednio do przepisów PN.

Rezerwuje się obszar o wymiarach 25 x 10 cm na przedzie skutera dla reklamy sponsora(ów) zawodów.

203.06 NAKLEJKI UIM

Na obu stronach wszystkich uczestniczących w zawodach skuterów, na zbliżonych do pionowych powierzchniach należy umieścić aktualne logo UIM o wymiarach min. 10 x 5 cm. Naklejka będzie dystrybuowana przez Komisarza Technicznego podczas kontroli technicznej. Utrata logo UIM nie może być powodem dyskwalifikacji na kontroli po zawodach.

204 PRZEPISY DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

Zgodnie z prawodawstwem i przepisami wymaganymi przez kraj, gdzie organizuje się zawody.

204.01 ORGANIZACJA

SG lub KW zawodów UIM musi wymagać, aby:

* Wszyscy sędziowie byli obecni i aktywni podczas zawodów.

* Odpowiednie urządzenia były dostępne dla efektywnego prowadzenia zawodów zanim zaczną się oficjalne treningi lub wyścigi.

* Były obecne ambulanse, zespoły ratownicze i środki transportu, spełniające wymagania władz lokalnych przez cały czas treningów i wyścigów (patrz także Art. 800.07.02).

* Podczas zawodów były aktywne co najmniej 2 skutery wodne, a więcej, jeśli wymagają tego warunki (treningi i wyścigi). Operować takimi skuterami (patrolowanie / bezpieczeństwo) mogą jedynie uprawnione do tego osoby.

204.02 RATOWNICTWO

Sygnały i bezpieczeństwo na obwodzie wodnym muszą być realizowane przez załogi skuterów wodnych lub przez łodzie napędzane turbiną (bez podwodnych śrub napędowych).

Poniższe punkty są OBOWIĄZKOWE:

1. W skuterze wodnym musi znajdować się HOL DZIOBOWY przymocowany do przedniego lub dziobowego ucha. Umożliwi to sędziemu na skuterze na szybkie zaczepienie liny holowniczej do wyścigowego skutera wodnego, kiedy ten się zatrzymał. Zaczepy holownicze muszą być wystarczająco mocne, aby można było je pociągnąć pod ciężarem.

2. Sędzia Trasy odholuje skuter z powrotem do obszaru parku maszyn lub głównej plaży zawodów i zostawi go tam. Będzie to możliwe tylko wtedy, gdy nie będzie zagrożeń dla ruchu wyścigowego i będzie taka możliwość.

3. Wszyscy zawodnicy muszą nosić cały odpowiedni sprzęt ochronny przez cały czas, kiedy są na wodzie podczas zawodów.

4. Gdy zawodnik musi opuścić tor wyścigowy, to musi wyjść poza tor i wrócić do parku maszyn z małą prędkością i z uwzględnieniem procedury wejścia-wyjścia, odpowiednio do instrukcji ogłoszonych na odprawie zawodników.

5. W przypadku doznania obrażeń lub gdy wymagana jest pomoc, zawodnik musi pozostać w pozycji siedzącej na skuterze i jedną rękę trzymać prosto nad głową. Zawodnicy Dywizji Ski muszą trzymać się blisko swojego skutera z jedną ręką ponad głową.

6. W przypadku, gdy zawodnik wypadnie ze swego skutera, Sędzia Trasy zagwarantuje bezpieczne wejście do strefy, w której może być udzielona pomoc. Sędzia Trasy przemieści się w pobliże takiego zawodnika z uniesioną lewą ręką i pomoże zawodnikowi od jego strony rufowej, gdy tylko warunki do takiej pomocy będą bezpieczne.

7. Jeżeli zawodnik wypadnie ze swojego skutera, a pracuje on na biegu jałowym lub nie działa prawidłowo i może stać się zagrożeniem dla innych zawodników, to Sędziowie Trasy mają prawo odholować każdego takiego zawodnika i jego skuter z trasy wyścigu.

8. Jeśli jakiekolwiek części skutera lub gogle spostrzeżone w wodzie będą odzyskane podczas wyścigu lub po wyścigu, będą one przetransportowane i umieszczone w namiocie kontroli technicznej lub wzdłuż głównej plaży zawodów w pobliżu linii startowej.

204.02.1 PRZEPISY ANTYDOPINGOWE, KONSUMPCJA ALKOHOLU

Zawodnicy nie mogą być pod wpływem alkoholu podczas wyścigów i treningów.

W przypadku przeprowadzenia testów należy używać alkomatu.

Zawodnik powinien, na żądanie upoważnionego przedstawiciela Komisji Sędziowskiej, poddać się testowi na obecność alkoholu w organizmie. Pisemne zawiadomienie o wyborze zawodnika do testu powinno być wręczone zawodnikowi przez upoważnionego członka Komisji Sędziowskiej. Odmowa lub niepoddanie się testowi może być uznane za równoważne wynikowi pozytywnemu, z wszelkimi dalszymi tego konsekwencjami.

We wszystkich zawodach międzynarodowych, każdy zawodnik, u którego zostanie stwierdzone więcej niż 0/00 mikrogramów alkoholu w 100 mililitrach krwi BAK 0.15, 0/00 (0.15 g/L we krwi // AAK 0.00 mg/L w powietrzu) w ciągu 1 godziny przed i podczas treningu lub wyścigu zostanie natychmiast zawieszony oraz zdyskwalifikowany z całych zawodów. Protokół takiego faktu zawierający wyniki testów musi zostać przesłany do Przedstawicielstwa Narodowego zawodnika.

Jeśli w kraju organizatora wymagania prawne odnośnie wartości liczbowych wymienionych powyżej są niższe, to wartości te zostaną ogłoszone na odprawie zawodników i będą decydujące.

204.02.2 PRZEPISY ANTYDOPINGOWE

Przepisy antydopingowe oparte są o wzorce światowe.

Zawarte są w oddzielnym Regulaminie.

206 NUMERY STARTOWE

Każdy zawodnik otrzymuje swój numer startowy na początku sezonu. Numer startowy zawodnika pozostaje taki sam przez cały sezon Mistrzostw / Wyścigów.

Numer startowy “1” w każdej klasie jest zarezerwowany dla aktualnego Mistrza Świata.

Wymiary numeru startowego mają być: 30 x 30 cm. Druk liczb ma być czarny, w kroju Arial Black na białym tle we wszystkich kategoriach.

Numery startowe nie pasujące do kształtów skutera mogą być dopuszczalne wtedy, gdy są wyraźnie czytelne przez sędziów pomiaru czasu i innych sędziów.

W Mistrzostwach Świata i Kontynentu wszyscy zawodnicy muszą nosić łatwiejszy w identyfikacji przez sędziów numer startowy umieszczony na kamizelce nakładanej na siebie. Dozwolone będą wyłącznie kamizelki wyścigowe zatwierdzone przez promotora.

207 OŚWIADCZENIE O ZRZECZENIU SIĘ

Poprzez uczestniczenie w wyścigach zarządzanych przez UIM, każdy uczestnik (zawodnik, członek zespołu, widz, sędzia lub inna zaangażowana osoba) przyjmuje do wiadomości następujące:

UIM jest ciałem tworzącym zasady zarządzania na zawodach UIM, które są w odpowiedzialny sposób organizowane przez kluby, przedstawicielstwa narodowe UIM, zakontraktowanych promotorów lub inne organizacje. Organizacje te nie działają z upoważnienia UIM, a UIM nie jest odpowiedzialny za jakikolwiek fakt pomyłki takiego organizatora ani nie będzie odpowiednio odpowiedzialny w stosunku do zawodnika.

Przepisy sportowe i techniczne UIM mają na celu minimalizację zagrożeń, ale nie mogą zagwarantować najwyższych możliwych standardów bezpieczeństwa przez cały czas. Szczątkowe ryzyko może mieć miejsce.

Przestrzeganie przepisów przez UIM lub inne osoby funkcyjne, a w szczególności, lecz bez ograniczenia do kontroli technicznej, nie gwarantuje bezpieczeństwa ścigania się albo bezpieczeństwa kontrolowanej łodzi. Kontrola techniczna nie ma na celu przeglądu (jakości) konstrukcji czy jej stanu. Licencja wyścigowa wydana przez Przedstawicielstwo Narodowe lub superlicencja wydana przez UIM nie gwarantuje tego, że zawodnik jest fizycznie zdolny do bezpiecznego ścigania się, ani że ma w tej dziedzinie wystarczającą wiedzy i doświadczenie.

Wyłącznie zespoły i zawodnicy są odpowiedzialni za swoje bezpieczeństwo, z włączeniem, ale bez ograniczenia do fizycznej i umysłowej zdolności ścigania się w odpowiedniej klasie, za bezpieczeństwo swych łodzi i innego sprzętu, a także bezpieczeństwo podczas swych działań związanych z wyścigiem. Odpowiedzialność ta zawiera sposób ścigania się z uwzględnieniem ostrożności i podejmowanie działań w aspekcie technicznym, które nie są obowiązkowe w świetle przepisów, ale wydają się konieczne.

UIM nie będzie odpowiedzialne za jakiekolwiek zniszczenie, zranienie lub śmierć odniesione w związku z niewystarczającymi przepisami, złamaniem istniejących przepisów lub niewypełnieniem wymagań przestrzegania przepisów podanych przez sędziów.

300 PRZEPISY SPORTOWE

300.01 ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZAWODNIKÓW

Każdy zarejestrowany zawodnik jest odpowiedzialny za następujące elementy, ale nie jest to ograniczenie tego zakresu:

Swój skuter i numer startowy.

Wszystkich członków zespołu.

Kontrolę oficjalnej tablicy ogłoszeń i śledzenie na bieżąco dokumentacji wyścigowej tam wywieszanej.

Zwracanie zawsze uwagi na znaki i przestrzeganie poleceń wydawanych przez sędziów lub Kierownika Wyścigu.

301 PROGRAM ZAWODÓW

301.01 PRZEŁOŻENIE

Komisja Sędziowska ma przestrzegać harmonogramu zawodów zgodnie z programem wstępnym. Jeżeli zaistnieją warunki działania siły wyższej, to Komisja ta może w dowolnym momencie zmodyfikować program zawodów. Komisja ma publicznie ogłosić wszystkie opóźnienia z jak największym wyprzedzeniem, jakie jest możliwe.

Komisja Sędziowska może odroczyć zawody, wyścig lub moto.

Jeśli niesprzyjająca pogoda lub okoliczności sprawiają, że odroczenie jest wskazane, to można przełożyć zawody, wyścig lub bieg. Komisja Sędziowska według własnego uznania, decyduje o tym, że przełożenie zawodów, wyścigu lub biegu zostanie uznane za nowy wyścig, a zatem będzie otwarte dla wszystkich uczestników lub ograniczone do ważnych zgłoszeń dokonanych do czasu zamknięcia rejestracji zawodników.

W przypadku konieczności odroczenia wyścigu podczas zawodów, należy wywiesić na stałe czerwoną flagę na oficjalnej linii startu oraz w takich punktach na trasie wyścigu, w których nakazują przepisy.

Jeśli wyścig zostanie anulowany przez SG lub KW z dowolnego powodu, który uzna za uzasadniony, to punkty zostaną przyznane na podstawie ukończonych biegów.

302 FORMAT WYŚCIGÓW

Dyscyplina Aquabike podzielona jest na 6 pod- dyscyplin:

- Wyścig po obwodzie zamkniętym
- Slalom równoległy
- Styl dowolny
- *Jet Raid*
- Wyścig przybrzeżny

- Wyścig na wytrzymałość

Pod- dyscypliny Aquabike można rozgrywać w różnych dywizjach (Ski lub Runabout) i kategoriach (GP1, GP2, GP3, GP4).

302.01 KATEGORIE UIM

Kategoria		2-suwy	4-suwy	Turbo	Komentarz
Ski Future Electric	SFE				wiek 5-7 lat
Ski Juniorzy	GP200		max. 200 cc		wiek 8-10 lat
Ski Juniorzy	GP3.1	max. 800 cc			wiek 8-9 lat
Ski Juniorzy	GP3.2	max. 800 cc			wiek 10-12 lat
Ski Juniorzy	GP3.3	max. 800 cc			wiek 13-15 lat
Dywizja Ski	GP3	max. 800 cc			
Dywizja Ski	GP2	max. 850 cc	max. 1620 cc	max. 750 cc	
Dywizja Ski	GP1	max. 1300 cc	max. 1620 cc	max. 1000 cc	
Runabout Juniorzy	**GP4**				**wiek 13-15 lat**
Dywizja Runabout	GP4		max. 950 cc		
Dywizja Runabout	GP3	max. 1300 cc	max. 2000 cc		
Dywizja Runabout	GP2	max. 2600 cc	max. 2600 cc	max. 2000 cc	
Dywizja Runabout	GP1	max. 2600 cc	max. 2600 cc	max. 2000 cc	
Styl Dowolny	dowolny				
Styl Dowolny	Amatorzy	max. 800 cc	Dowolone tylko w zwykłych wyścigach międzynarodowych		

302.01.01 MISTRZOSTWA ŚWIATA

Ski Juniorzy	GP3.3
Ski Juniorzy	GP3.2
Ski Juniorzy	GP3.1
Ski Kobiety	GP1
Dywizja Ski	GP3
Dywizja Ski	GP2
Dywizja Ski	GP1
Runabout Juniorzy	**GP4**
Runabout Kobiety	GP4
Runabout	GP4
Runabout	GP3
Runabout	GP2
Runabout	GP1
Styl Dowolny	Dowolny

302.01.02 JET RAID / WYŚCIGI PRZYBRZEŻNE / WYŚCIGI NA WYTRZYMAŁOŚĆ – MISTRZOSTWA ŚWIATA

Runabout	GP3
Runabout	GP2
Runabout	GP1

302.01.03 REKORDY ŚWIATA

Dywizja Ski	GP1
Runabout	GP1

302.01.04 MISTRZOSTWA ŚWIATA – SLALOM RÓWNOLEGŁY

Ski Kobiety	GP1
Dywizja Ski	GP1
Runabout	GP1

302.01.05 MISTRZOSTWA KONTYNENTU

Ski Juniorzy	GP3.3
Ski Juniorzy	GP3.2
Ski Juniorzy	GP3.1
Ski Kobiety	GP1
Dywizja Ski	GP3
Dywizja Ski	GP2
Dywizja Ski	GP1
Ski Weterani	GP1 (wiek 40 i więcej lat)
Runabout Juniorzy	**GP4**
Runabout Kobiety	GP4
Runabout	GP4
Runabout	GP3
Runabout	GP2
Runabout	GP1
Runabout Weterani	GP1 (wiek 40 i więcej lat)
Styl Dowolny	Dowolny

302.01.06 MISTRZOSTWA KONTYNENTALNE W SLALOMIE RÓWNOLEGŁYM

Dywizja Ski	**GP1**
Dywizja Ski Kobiety	**GP1**
Runabout	**GP1**

302.01.07 JET RAID / WYŚCIGI PRZYBRZEŻNE / WYŚCIGI NA WYTRZYMAŁOŚĆ – MISTRZOSTWA KONTYNENTU

Runabout	GP3
Runabout	GP2
Runabout	GP1
Runabout Weterani	GP1
Ski Kobiety	GP1
Dywizja Ski	GP3
Dywizja Ski	GP2
Dywizja Ski	GP1
Runabout Kobiety	GP4
Ski Weterani	GP1

Weterani: Zawodnicy w wieku wiek 40 i więcej lat. Doświadczenie co najmniej jeden rok w mistrzostwach krajowych / międzynarodowych.

302.01.08 ZWYKŁE ZAWODY MIĘDZYNAROWODWE

W przypadku zwykłych zawodów międzynarodowych PN ma swobodę decyzji jakie kategorie mogą w nich wystartować.

302.02 CZAS TRWANIA

302.02.01 MISTRZOSTWA ŚWIATA W WYŚCIGACH PO OBWODZIE

Ski Juniorzy	GP3.3	12 minut + 1 okrążenie
Ski Juniorzy	GP3.2	12 minut + 1 okrążenie
Ski Juniorzy	GP3.1	12 minut + 1 okrążenie
Ski Kobiety	GP1	15 minut + 1 okrążenie
Dywizja Ski	GP3	15 minut + 1 okrążenie
Dywizja Ski	GP2	15 minut + 1 okrążenie
Dywizja Ski	GP1	**17 minut + 1 okrążenie**
Runabout Juniorzy	**GP4**	**12 minut + 1 okrążenie**
Runabout Kobiety	GP4	15 minut + 1 okrążenie
Runabout	GP4	15 minut + 1 okrążenie
Runabout	GP3	20 minut + 1 okrążenie
Runabout	GP2	20 minut + 1 okrążenie
Runabout	GP1	25 minut + 1 okrążenie
Styl Dowolny	Dowolny	3 minuty na zawodnika maksimum

302.02.02 MISTRZOSTWA KONTYNENTU W WYŚCIGACH PO OBWODZIE ORAZ ZWYKŁE ZAWODY MIĘDZYNARODOWE

Ski Juniorzy	GP3.3	12 minut + 1 okrążenie
Ski Juniorzy	GP3.2	12 minut + 1 okrążenie
Ski Juniorzy	GP3.1	12 minut + 1 okrążenie
Ski Kobiety	GP1	15 minut + 1 okrążenie
Dywizja Ski	GP3	15 minut + 1 okrążenie
Dywizja Ski	GP2	15 minut + 1 okrążenie
Dywizja Ski	GP1	15 minut + 1 okrążenie
Ski Weterani	GP1	15 minut + 1 okrążenie
Runabout Juniorzy	**GP4**	**12 minut + 1 okrążenie**
Runabout Kobiety	GP4	15 minut + 1 okrążenie
Runabout	GP4	15 minut + 1 okrążenie
Runabout	GP3	15 minut + 1 okrążenie
Runabout	GP2	15 minut + 1 okrążenie
Runabout	GP1	20 minut + 1 okrążenie
Runabout Weterani	GP1	20 minut + 1 okrążenie
Styl Dowolny	Dowolny	3 minuty na zawodnika maksimum

302.03 ILOŚĆ ZAWODNIKÓW

302.03.01 MISTRZOSTWA ŚWIATA W WYŚCIGACH PO OBWODZIE

Ski Juniorzy	GP3.3	Max. 15 zawodników
Ski Juniorzy	GP3.2	Max. 15 zawodników
Ski Juniorzy	GP3.1	Max. 15 zawodników
Ski Kobiety	GP1	Max. 30 zawodniczek
Dywizja Ski	GP3	Max. 25 zawodników
Dywizja Ski	GP2	Max. 25 zawodników
Dywizja Ski	GP1	Max. 30 zawodników
Runabout Kobiety	GP4	Max. 20 zawodniczek
Runabout	GP4	Max. 20 zawodników
Runabout	GP3	Max. 20 zawodników
Runabout	GP2	Max. 20 zawodników
Runabout	GP1	Max. 25 zawodników
Styl Dowolny	Dowolny	Max. 10 zawodników

302.03.02 MISTRZOSTWA KONTYNENTU W WYŚCIGACH PO OBWODZIE

Ski Juniorzy	GP3.3	Max. 15 zawodników
Ski Juniorzy	GP3.2	Max. 15 zawodników
Ski Juniorzy	GP3.1	Max. 15 zawodników
Ski Kobiety	GP1	Max. 22 zawodniczek
Dywizja Ski	GP3	Max. 22 zawodników
Dywizja Ski	GP2	Max. 22 zawodników
Dywizja Ski	GP1	Max. 22 zawodników
Ski Weterani	GP1	Max. 22 zawodników
Runabout Juniorzy	**GP4**	**Max. 15 zawodników**
Runabout Kobiety	GP4	Max. 18 zawodniczek
Runabout	GP4	Max. 18 zawodników
Runabout	GP3	Max. 18 zawodników
Runabout	GP2	Max. 18 zawodników
Runabout	GP1	Max. 18 zawodników
Runabout Weterani	GP1	Max. 18 zawodników
Styl Dowolny	Dowolny	Max. 10 zawodników

W przypadku konieczności zachowania specjalnych zasad bezpieczeństwa na miejscu zawodów Komisja Sędziowska może zadecydować o redukcji maksymalnej ilości zawodników dopuszczonych do udziału na trasie wyścigu.

Za wyjątkiem Stylu Dowolnego, w przypadku, gdy liczba zarejestrowanych zawodników jest mniejsza niż 10, można rozgrywać wyścigi w każdej kategorii razem z inną za zgodą Komisji Sędziowskiej.

303 DEFINICJA TRASY PO OBWODZIE

Trasa wyścigu po obwodzie ma być ustawiona na powierzchni zawartej pomiędzy około 50.000 a 250.000 metrów kwadratowych i wyznaczona być za pomocą boi zwrotnych.

Minimalna ilość boi zwrotnych w Mistrzostwach Świata w wyścigu po obwodzie wynosi 25.

Minimalna ilość boi zwrotnych w Mistrzostwach Kontynentu w wyścigu po obwodzie wynosi 20.

Jedna lub więcej tras wyścigów są alternatywną częścią obwodu (min. 4 boje – max. 8 boi).

Odległość pomiędzy linią startu a pierwszą *hole shot* ma wynosić około 150 do 500 metrów.

W wyścigach Dywizji Ski na jeziorze lub rzece do trasy wyścigu można dodać do 3 przeszkód technicznych (tj. *Log Jump*).

Boja Karna ma być umieszczona na końcu trasy wyścigu.

303.01 BOJE ZWROTNE TRASY

Wszyscy zawodnicy muszą pokonywać trasę na swych skuterach całkowicie wokół jej boi zwrotnych tak, jak określone to będzie na odprawie zawodników.

Wszystkie boje Mistrzostw mają być kuliste lub cylindryczne, nadmuchiwane o minimalnych wymiarach 65 x 65 cm.

Trasa główna:

Boja czerwona	Skręt w lewo
Boja biała lub żółta	Skręt w prawo
Boja z szachownicą	Meta
Boja karna	Zgodnie z określeniem na odprawie zawodników

Trasa alternatywna: żółta, niebieska, zielona boja – zgodnie z określeniem na odprawie zawodników.

Boje bezpieczeństwa / rozdzielające – zgodnie z określeniem na odprawie zawodników.

Jeśli znak trasy zniknie lub zostanie przesunięty ze swej pozycji podczas wyścigu, to Komisja Sędziowska zastąpi go nowym, jeśli to możliwe. Gdy nie można zastąpić boi nową, to zawodnicy mają okrążać następną boję po najkrótszej drodze, ignorując brakującą lub przemieszczoną boję.

W przypadku, gdy brakuje boi lub zostanie ona przemieszczona podczas kwalifikacji lub treningu czasowego, to sesja taka będzie przerwana. Jeśli sesja zostanie przerwana przed 2/3 wyścigu, to zarządzony będzie nowy start.

W przypadku przerwy po 2/3 trwania sesji, klasyfikacja będzie zgodna z klasyfikacją w momencie przerwania.

W przypadku gdy zawodnik powoduje przerwę w sesji, to fakt taki zostanie zbadany przez Komisję Sędziowską i może zostać ukarany lub nie dopuszczony do ponownego startu.

303.02 NIEPRAWIDŁOWE OMINIĘCIE ZNAKU TRASY

Przypadek gdy zawodnik, omija znak trasy po nieodpowiedniej stronie, lub przejeżdża po nim, zostaje uznany za nieprawidłowe ominięcie, niezależnie od tego po której stronie znaku pojawi się on ponownie.

Zawodnik, który nieprawidłowe ominie boję musi wrócić na trasę ustępując miejsca skuterom normalnie pokonującym obwód pod karą sankcji za niebezpieczną jazdę.

Zawodnik, który nieprawidłowe ominie boję kierując swój skuter prosto do następnej (boi) i mijając ją, uznany będzie za SKRÓT trasy.

Zawodnik, który nieprawidłowe ominie boję na trasie obwodu musi okrążyć boję karną umieszczoną na końcu trasy podczas tego samego okrążenia. Zawodnik wyjeżdżający z Boi Karnej musi przy powrocie na obwód przepuścić skutery normalnie pokonujące trasę pod karą sankcji za niebezpieczną jazdę.

W przypadku nieprawidłowego ominięcia boi na trasie i niewykonania zwrotu na Boi Karnej, zawodnik otrzyma karę według Art. 312.

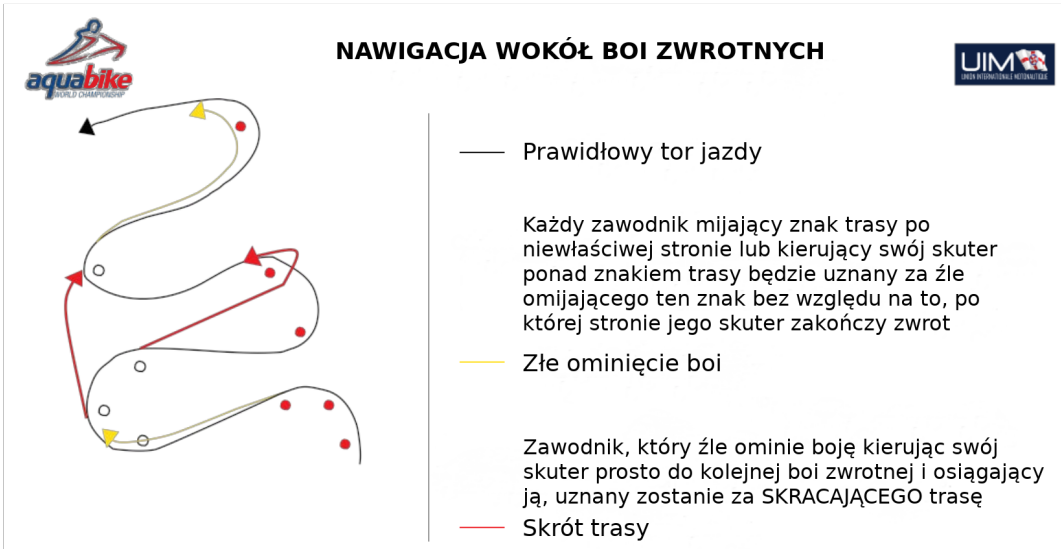
Jeśli zawodnik nieprawidłowe ominie dwie boje na tym samym okrążeniu, to może on okrążyć Boję Karną tylko jeden raz, a za nieominięcie drugiej boi otrzyma karę zgodnie z Art. 312.

Każdy sędzia zawodów może złożyć raport do Komisji Sędziowskiej o zawodnikach nieprawidłowe omijających boje.

304 SYGNAŁY FLAGAMI

304.01 PRZEPISY OGÓLNE

Flagi są podstawowym środkiem komunikacji pomiędzy Komisją Sędziowską a zawodnikami.



Flagi mają być podnoszone przez Komisarzy, zarówno na linii start/meta i na skuterach rozmieszczonych wzdłuż tras. Obserwowanie sygnałów flagami jest podstawowym obowiązkiem zawodnika. Zawodnicy nie stosujący się do sygnałów flagami mogą zostać zdyskwalifikowani lub podlegać innym karom.

304.02 FLAGA ZIELONA

Oznacza, że trasa jest otwarta i sesja się rozpoczyna.

304.03 FLAGA ŻÓŁTA

Ostrzega, że na trasie zaistniało niebezpieczeństwo, a zawodnicy mogą kontynuować rywalizację w bezpieczny sposób (rozważnie zmniejszając szybkość, wszyscy mają utrzymywać swe pozycje). Jeśli zawodnik kontynuuje wyścig w niebezpieczny sposób (nie zwalniając lub próbując wyprzedzić innego zawodnika), to będzie zdyskwalifikowany.

304.04 FLAGA CZERWONA

Oznacza, że sesja zostaje natychmiastowo zatrzymana bez względu na miejsce, w którym zawodnicy są na trasie. Muszą oni powrócić na linię startu, chyba że zostaną poinstruowani w inny sposób na odprawie zawodników. Jeśli powodem pokazania czerwonej flagi jest kontuzja, to zawodnik, który to powoduje może zostać zdyskwalifikowany w ściganiu się w tym dniu.

304.05 FLAGA CZARNA

Pokazanie flagi czarnej oznacza, że zawodnik zostaje zdyskwalifikowany w sesji moto / kwalifikacyjnej / treningu. Musi zostać pokazana razem z numerem startowym zawodnika, którego dotyczy, a który musi natychmiast zaprzestać ścigania się i wrócić do parku maszyn.

304.06 FLAGA BIAŁA

Pokazanie flagi białej sygnalizuje rozpoczęcie ostatniego okrążenia.

304.07 FLAGA NIEBIESKA

Pokazanie przez Komisję Sędziowską flagi niebieskiej oznacza, że zawodnik jest dublowany przez innego, szybszego zawodnika. Wolniejszy musi ustąpić drogi zawodnikowi wyprzedzającemu, aby wyprzedzanie odbyło się w bezpieczny sposób.

Kiedy sędzia na trasie wyciągnie swe ramię i palcem wskaże zawodnika, jest to sygnał, że zawodnik jest wyprzedzany i dublowany przez innego zawodnika. Wolniejszy(si) musi(szą) ustąpić drogi wyprzedzającemu(ym) w celu umożliwienia wyprzedzania w sposób bezpieczny (równoważne fladze niebieskiej).

Zawodnicy uczestniczący w wyścigu, którym pokazana zostanie flaga niebieska muszą utrzymać swe względne pozycje gdy są wyprzedzani przez szybszego zawodnika.

304.08 FLAGA CZARNO-ŻÓŁTA

Flaga czarno-żółta oznacza, że na zawodnika nałożono karę ponownego przejazdu. Ma on dwa okrążenia na wykonanie tej kary po tym, jak flagę pokazano mu po raz pierwszy.

304.09 FLAGA Z SZACHOWNICĄ

Wyścig zakończony.

305 WYŚCIG

305.01 FORMAT

Wyścig rozgrywany jest zgodnie z Programem Wstępnym, który musi być przesłany do Sekretariatu UIM do opublikowania na 45 dni przed zawodami.

W wyścigach o tytuły (Grand Prix) publikacja Programu Wstępnego musi zostać zatwierdzona przez Promotora UIM oraz przewodniczącego Komisji UIM.

Wyścig składa się z różnych sesji wyścigowych:

- Trening dowolny.
- Kwalifikacje (jeśli potrzebne).
- Wyścig o najlepszą pozycję startową.
- Wyścigi typu Moto.

305.02 TRENING OBOWIĄZKOWY

Aby wystartować w wyścigu typu Moto, zawodnik musi uczestniczyć w jednym treningu na co najmniej 3 okrążeniach podczas treningu dowolnego, kwalifikacji, lub, tylko w przypadku problemów mechanicznych podczas treningu dowolnego w czasie wyścigu o najlepszą pozycję startową. Zawodnik, który nie weźmie udziału w obowiązkowym treningu traci również prawo do umieszczenia go w wynikach wyścigu.

305.03 BIEGI KWALIFIKACYJNE – WYŚCIG O NAJLEPSZĄ POZYCJĘ STARTOWĄ

Kwalifikacje określają uczestników w kategoriach Dywizji Ski oraz Runabout, odpowiednio do ilości **zarejestrowanych** zawodników.

Kwalifikacje **należy przeprowadzić** się w następujący sposób:

Opcja 1 – Wyścig typu Sprint

Ski Juniorzy	15 zawodników	10 minut + 1 okrążenie
Dywizja Ski	20 zawodników	12 minut + 1 okrążenie
Runabout	15 zawodników	18 minut + 1 okrążenie

Ustawienie na linii startu ustalone zostanie przy pomocy losowania (opcja możliwa tylko z ustawieniem No. 1 – **Art. 305.04.01**).

Opcja 2 – Próby czasowe

Należy rozegrać sesję kwalifikacyjną opartą o najlepsze czasy okrążenia.

Czas trwania – nie mniej niż 10 minut (zostanie to ogłoszone na Odprawie Zawodników). Zawodnicy będą wypuszczani na trasę przez sędziów, a w czasie od 3 do 5 minut po tym jak po raz pierwszy wjechali na nią podniesiona zostanie zielona flaga. W razie potrzeby komisja sędziowska może połączyć sesję treningu dowolnego i kwalifikacji / wyścigu o najlepszą pozycję startową w jedną sesję. W takim przypadku czas trwania wspólnej sesji nie może być krótszy niż 20 minut, a czasy zostaną uznane za liczące się do kwalifikacji / wyścigu o najlepszą pozycję startową tylko między 10-12 minut przed końcem sesji (jak ogłoszono na Odprawie Zawodników).

Najlepsza pozycja startowa określa porządek startu w **pierwszym** wyścigu typu Moto. Prowadzi się ją za pomocą jednej z 2 opcji jak w kwalifikacjach.

W przypadku gdy nie można rozegrać wyścigu o najlepszą pozycję startową, ustawienie do startu pierwszego wyścigu Moto zostanie w drodze losowania i będzie stosowane ustawienie startowe 1.

305.04 START

Start może następować zarówno z kei, pomostu lub plaży albo jako start lotny.

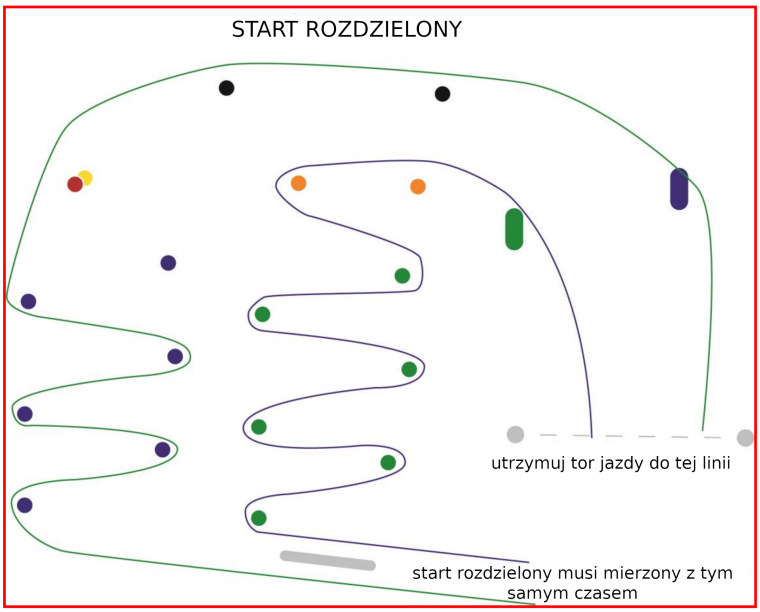
Każdy zawodnik musi być gotowy do procedury startowej na 30 minut przed zaplanowanym czasem startu.

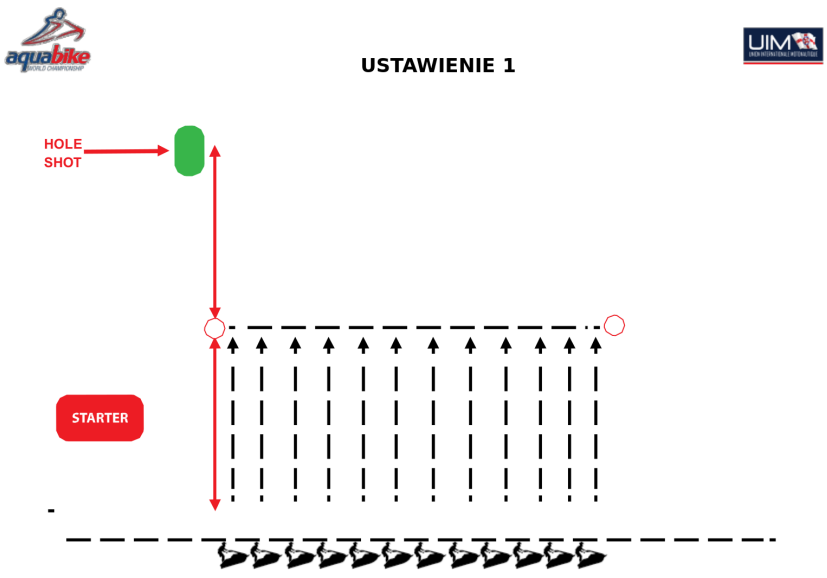
Ustawienie na starcie do pierwszego wyścigu Moto będzie zgodna z wynikiem wyścigu o najlepszą pozycję startową, kolejne wyścigi Moto rozpoczynać się będą na podstawie wyników poprzedniego.

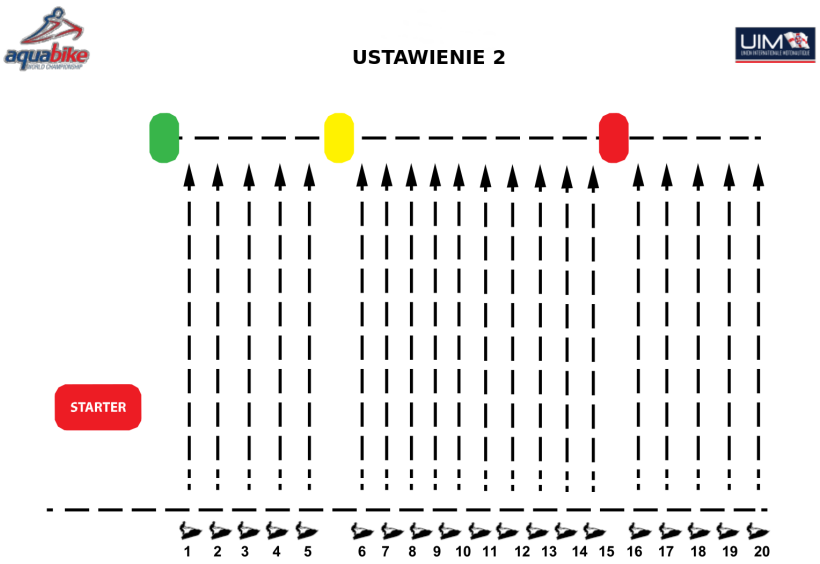
Zawodnicy są odpowiedzialni za utrzymanie toru jazdy do momentu, gdy miną wyznaczoną boję znacznikową umieszczona na drodze startowej. Utrzymanie toru jazdy oznacza utrzymanie względnej pozycji odpowiednio do ustawienia na starcie.

305.04.01 START Z KEI, PLAŻY LUB POMOSTU

Gdy wszyscy zawodnicy będą ustawieni na linii startu we właściwej kolejności, starter pokaże tablicę 2 ’(włączaj silniki) i sprawdzi gotowość wszystkich zawodników. W tym momencie każdy z nich ma szansę (przez podniesienie ręki), aby zgłosić wykonanie 2-minutowego odliczania, jeśli tego potrzebuje. Jeśli żaden zawodnik nie zgłasza odliczania 2’, to starter pokaże tablicę 1’ (gotowi do startu) i rozpocznie wyścig w ciągu kolejnych 0 do 5 sekund.







Wyścig można rozpocząć za pomocą świateł startowych, flagi lub elastycznej taśmy rozciągniętej na linii startu. W przypadku startu z taką elastyczną taśmą, wszystkie skutery mają być w linii, w takiej samej w przybliżeniu odległości między przednią częścią ich skuterów a taśmą.

Wyrównanie

1. Najwyżej sklasyfikowany zawodnik w wyścigu o najlepsze miejsce startowe ma wybór pozycji na linii startowej. W tym przypadku, rozpoczęta procedura wymaga, aby wszyscy zawodnicy utrzymywali swój tor jazdy aż do znaczników ustawionych w 50% odległości do pierwszej boi *hole shot* (jak na rysunku).

2. Najszybszy zakwalifikowany zawodnik na torze wewnętrznym w kierunku *hole shot* i 3 bramek w pozycjach podzielonych w następujący sposób: 1 *hole shot* od pozycji 1 do 5, 1 *hole shot* dla pozycji od 6 do 15, 1 *hole shot* od pozycji 16 do końca stawki. W tym przypadku, po rozpoczęciu, każdy zawodnik musi utrzymywać swój tor jazdy do momentu, aż minie swój znak *hole shot* (zgodnie z rysunkiem).

Osoby pomagające utrzymać skuter (*holderzy*):

Kategoria Runabout: 2 osoby.

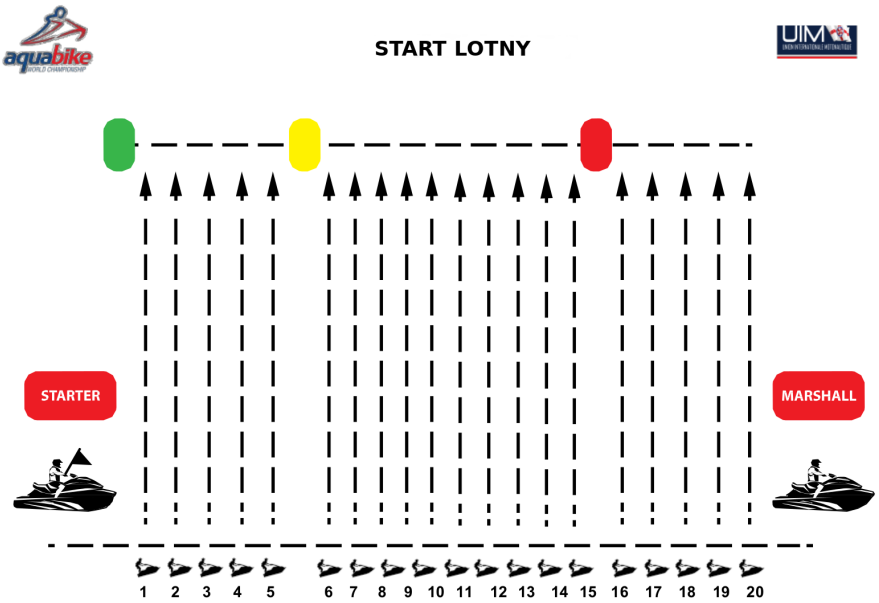
Dywizja Ski: 1 osoba, a zawodnicy mogą klęczeć na pokładzie.

Junior 3.3: 1 osoba, a zawodnicy muszą trzymać obie stopy na ziemi do czasu gdy wyścig się rozpocznie.

Junior 3.2 / 3.1: 1 osoba, a zawodnik może klęczeć na pokładzie.

* Jeśli kategoria Junior 3.3 ściga się razem z innymi takimi klasami, to przestrzegają oni tych samych zasad **jakie określone są dla klasy Junior 3.3. Jeśli jest to niemożliwe, to najmłodsza klasa (3.2/3.1) powinna być wstrzymana na starcie o co najmniej 5 sekund i wystartują oddzielnie.**

Wszystkie osoby podtrzymujące muszą mieć założone rękawiczki oraz kryte buty.



305.04.02 START LOTNY

W przypadku startu lotnego sygnał do rozpoczęcia będzie podany dla zawodników ustawionych według poniższego schematu:

Hole shot 1	Zawodnicy sklasyfikowani na pozycjach od 1 do 5 w wyścigu o najlepsze miejsce startowe
Hole shot 2	Zawodnicy sklasyfikowani na pozycjach od 6 do 15 w wyścigu o najlepsze miejsce startowe
Hole shot 3	Wszyscy inni zawodnicy, którzy wzięli udział w wyścigu o najlepsze miejsce startowe

Zawodnicy, którzy nie mogli uczestniczyć w biegu o najlepsze miejsce startowe lub zmienili skuter lub silnik, będą startować na końcu stawki.

Obowiązkiem zawodników jest upewnienie się, że przestrzegają linii i pozycji podczas procedury startowej.

Wszyscy zawodnicy muszą ustawić się w linii za linią pawęży sędziów starterów. Każdy skuter przekraczający tę linię zostaną uznani za dokonujący falstart.

Sygnał startu zostanie podany przez Sędziego na łodzi lub Sędziego Ratownika za pomocą flagi.

305.05 PRZERWANIE WYŚCIGU

W przypadku przerwania przed 2/3 wyścigu, zostanie ogłoszony nowy start. W przypadku przerwania po 2/3 wyścigu klasyfikacja będzie zgodna z pozycjami zawodników na okrążeniu poprzedzającym zatrzymanie wyścigu.

Ponowny start jest uważany za nowy wyścig. Kolejność na starcie będzie taka sama jak w starcie pierwotnym do wyścigu.

Przypadek zawodnika powodującego przerwanie procedury startu lub wyścigu będzie badany przez kierownictwo wyścigu i można ukarać albo nie dopuścić do ponownego startu takiego zawodnika.

Zawodnik powodujący restart podczas procedury startu / jazdy po trasie startowej zostanie ukarany zgodnie z Art. 312.01.04 przy następnej procedurze startowej. Zawodnik wielokrotnie powodujący przerwanie procedury startu będzie zdyskwalifikowany.

Zawodnik powodujący przerywanie wyścigu spowoduje dokonanie analizy jego zachowania przez kierownictwo wyścigu i może zostać ukarany lub może nie być upoważnionym do ponownego startu.

305.06 META

Po tym jak zwycięzca minie flagę mety wyścig się kończy i wszyscy zawodnicy ciągle się ścigający muszą dokończyć swoje ostatnie okrążenie.

Aby ukończyć bieg, zawodnik i jego skuter uznawani sa za całość. Zawodnik musi minąć flagę mety swym skuterem. Zawodnik, który nie minie linii mety lub który nie ukończy 2/3 ilości okrążeń jakie pokonał zwycięzca nie będzie sklasyfikowany.

305.07 PODIUM

Pierwszych trzech zawodników powinno udać się na podium zgodnie z instrukcjami wyścigowymi. Zawodnicy muszą uczestniczyć w ceremonii na podium w swoich kombinezonach, z kaskami i oficjalną kamizelką wyścigową.

307 ZAMKNIĘTY PARK MASZYN

307.01 KONTROLA TECHNICZNA

Na koniec każdego wyścigu pięciu pierwszych sklasyfikowanych **zawodników ma stawić się w parku maszyn ze swymi skuterami** i pozostanie do dyspozycji Komisarza Technicznego UIM. **Zawodnicy, którzy nie przedstawią swych skuterów w zamkniętym parku maszyn na koniec wyścigów zostaną zdyskwalifikowani.**

Nie wolno dokonywać żadnych zmian ani prac w skuterze wodnym przed kontrolą techniczną. Wszyscy zawodnicy, którzy przestrzegają tej zasady, zostaną zdyskwalifikowani.

Zawodnik, który bez upoważnienia wejdzie do zamkniętego parku maszyn, zostanie zdyskwalifikowany w wyścigu.

Tankowanie, ingerencja mechaniczna, praca na kadłubie są surowo zabronione w zamkniętym parku maszyn.

308 PRZEPISY DOTYCZĄCE JAZDY

308.01 BLOKOWANIE LUB LEKKOMYŚLNA / NIEBEZPIECZNA JAZDA

Rozmyślne zablokowanie szybszej maszyny jest przyczyną dyskwalifikacji lub nałożenia kary jednego okrążenia według uznania Komisji Sędziowskiej. Każda lekkomyślna / niebezpieczna jazda, niepotrzebne uderzanie, stwarzanie tłoku, blokowanie, celowe uderzanie, złamanie kursu

na boi lub niesportowe zachowanie na torze lub poza nim może podlegać dyskwalifikacji czyniącego to zawodnika i innym karom, a jeśli jest to działanie zespołowe, to cały zespół może być ukarany.

308.02 KIEROWANIE SKUTEREM PODCZAS TRENINGU I WYŚCIGU

Zabrania się jazdy skuterem w kierunku przeciwnym do ustanowionego kierunku jazdy. Zawodnik, który został wyrzucony z toru, może obrócić swój skuter i kontynuować, pod warunkiem, że takie działanie zostanie podjęte tylko wtedy, gdy trasa jest wolna i musi ustąpić pierwszeństwa innym uczestnikom wyścigu. Zawodnicy jadący w złym kierunku zostaną zdyskwalifikowani.

308.03 ZATRZYMANIE SIĘ NA TRASIE

Jeśli z jakiegoś powodu zawodnik musi się zatrzymać na trasie lub w jej pobliżu podczas biegu, to jego pierwszym obowiązkiem jest usunięcie swego skutera z trasy tak, aby nie stwarzał zagrożenia ani nie był przeszkodą dla innych zawodników.

308.04 WYPRZEDZANIE

Zawodnik musi być przygotowany na to, że może wyprzedzić inny skuter albo na to, że inny skuter zbliża się do niego z tyłu. Zawodnik wyprzedzający musi rozważyć wybór najbezpieczniejszej drogi wyprzedzania i musi wykonać ten manewr bez zmuszania innego zawodnika do gwałtownej zmiany kursu.

308.05 WYPADKI

Żaden zawodnik ani jego przedstawiciel nie może ponosić odpowiedzialności za obrażenia ciała u żadnego innego zawodnika lub zniszczeń wynikających z wypadku lub awarii zaistniałych w oficjalnym wyścigu.

308.06 ZAWODNICY KONTUZJOWANI / USZKODZONY SKUTER

Zraniony lub nieprzytomny zawodnik nie może kontynuować ścigania się, chyba że zgodnie z orzeczeniem Sędziego Głównego po zbadaniu przez wykwalifikowany personel medyczny, zawodnik jest zdeterminowany i nie stanowi zagrożenia dla siebie lub każdego ze współzawodników. Decyzja należy Komisji Sędziowskiej za radą Komisarza Technicznego, który stwierdza, że uszkodzony skuter jest na tyle bezpieczny, aby kontynuować wyścigi. Decyzja Komisji Sędziowskiej jest ostateczna.

308.07 POMOC Z ZEWNĄTRZ

Zawodnik, który wypadł ze skutera i wrócił na niego, może kontynuować jazdę. Jeśli jest on odholowany do parku maszyn, on / ona nie może wrócic na Moto. Zawodnik, który ma jakieś problemy techniczne może wrócić na brzeg w celu uzyskania pomocy pod nadzorem Komisarza Technicznego UIM i kontynuować swoje Moto.

310 SYSTEM PRZYZNAWANIA PUNKTÓW

310.01 KLASYFIKACJA KOŃCOWA

Klasyfikacja końcowa zostaje ustalona przez dodanie punktów w każdym moto w każdym wyścigu.

W przypadku równowagi, decydująca jest ilość uzyskanych lepszych pozycji, jeśli jest dalej równowaga, to decyduje kolejność w ostatnim wyścigu.

310.02 KLASYFIKACJA WYŚCIGU

Klasyfikacja końcowa wyścigu w Mistrzostwach Świata lub Kontynentalnych zostaje ustalona przez dodanie punktów **w każdym wyścigu moto**.

Jeśli jest równowaga, to decyduje ilość lepszych uzyskanych pozycji, gdy dalej jest równowaga, to zadecyduje kolejność w ostatnim moto.

310.03 PUNKTY UIM

We wszystkich wyścigach stosuje się system przydzielania punktów według następującej skali:

1	–	25 pkt	6	–	15 pkt	11	–	10 pkt	16	–	5 pkt
2	–	22 pkt	7	–	14 pkt	12	–	9 pkt	17	–	4 pkt
3	–	20 pkt	8	–	13 pkt	13	–	8 pkt	18	–	3 pkt
4	–	18 pkt	9	–	12 pkt	14	–	7 pkt	19	–	2 pkt
5	–	16 pkt	10	–	11 pkt	15	–	6 pkt	20	–	1 pkt.

310.04 TYTUŁ MISTRZA ŚWIATA UIM

Aby przyznać tytuł Mistrza Świata UIM, mistrzostwa muszą składać się z co najmniej czterech uczestniczących w nich krajów i dwóch na kategorię.

310.05 TYTUŁ MISTRZA KONTYNENTU UIM

Aby przyznać tytuł Mistrza Kontynentu UIM, mistrzostwa muszą składać się z co najmniej czterech uczestniczących w nich krajów i dwóch na kategorię.

310.06 KLASYFIKACJA KOŃCOWA

Aby zostać sklasyfikowanym w Mistrzostwach Świata zawodnik musi uczestniczyć we wszystkich wyścigach za wyjątkiem sytuacji “siły wyższej”.

311 PROPORCJONALNE KWOTY ZWROTU KOSZTÓW PODRÓŻY

Proporcjonalne kwoty zwrotu kosztów podróży i nagród za klasyfikację są określane przez promotora i publikowane w określonym formacie UIM-ABP.

312 KARY, KARY PIENIĘŻNE I DYSKWALIFIKACJE

312.01 KARY

Każdy z sędziów, może informować Komisję Sędziowską o jakichkolwiek naruszeniach przepisów. Komisja Sędziowska będzie w następstwie tego oceniać zdarzenie i nakładać kary tam, gdzie jest to konieczne. **Jeśli nie ogłosi się inaczej na Odprawie Zawodników, to kierownictwo wyścigu może nałożyć karę 1 okrążenia lub dyskwalifikację za każde przewinienie przepisów nie wymienionych la liście przewinień (patrz Art. 406.01).**

Sprawozdanie sędziego, **że taka kara została nałożona** ma być wręczone kierownictwu wyścigu, **gdy to jest konieczne**.

Można stosować następujące kary pieniężne:

312.01.01 KARY PIENIĘŻNE

Spóźnienie na odprawę zawodników	100 Euro
Nieobecność na odprawie zawodników	200 Euro oraz start jako ostatni w kolejnym Moto
Niewłaściwy ubiór na odprawie	100 Euro
Spóźnienie na start	100 Euro
Nie przestrzeganie Art. 305.05	6 punktów w klasyfikacji Mistrzostw oraz proporcjonalna wartość zwrotu kosztów podróży
Zniszczenie boi	500 Euro
Nie ubranie kamizelki wyścigowej (gdy konieczna)	200 Euro

Wszystkie kary pieniężne muszą być opłacone przed startem kolejnej sesji wyścigowej w sekretariacie zawodów.

Każdy klub organizujący lub Promotor ma prawo nałożyć dodatkowe kary zgodnie z wymaganiami specjalnymi odnoszącymi się do zawodów. Takie dodatkowe kary pieniężne mają być zawarte w Programie Wstępnym lub ogłoszone na odprawie zawodników.

312.01.02 KARY WYŚCIGOWE

Złe ominięcie boi	należy okrążyć boję karną na tym samym okrążeniu
Nierespektowanie boi karnej	1 okrążenie
Skrót trasy	2 okrążenia
Niesportowa jazda	1 okrążenie lub dyskwalifikacja*
Niebezpieczna jazda	1 okrążenie lub dyskwalifikacja*
Ignorowanie sygnałów	1 okrążenie lub dyskwalifikacja*
Nieprzestrzeganie poleceń Komisji Sędziowskiej	1 okrążenie lub dyskwalifikacja*

* Kara nadana odpowiednio do rangi naruszenia przepisów.

Każdej z powyższych kar może towarzyszyć jedna lub więcej żółtych kartek, jeśli przewinienie uznane będzie za niebezpieczną jazdę.

312.01.03 KARY WYŚCIGOWE W TRENINGACH I WYŚCIGU O NAJLEPSZĄ POZYCJĘ STARTOWĄ

Złe ominięcie boi	Skasowanie zapisu bieżącego okrążenia
Skrót trasy	Skasowanie zapisu najlepszego okrążenia lub dyskwalifikacja w sesji*
Niesportowa jazda	Skasowanie zapisu najlepszego okrążenia lub dyskwalifikacja w sesji*
Niebezpieczna jazda	Skasowanie zapisu najlepszego okrążenia i żółta kartka lub dyskwalifikacja w sesji*
Ignorowanie sygnałów przeszkadzanie zawodnikom	Skasowanie zapisu najlepszego okrążenia lub dyskwalifikacja w sesji*
Nieprzestrzeganie poleceń Komisji Sędziowskiej	Skasowanie zapisu najlepszego okrążenia lub dyskwalifikacja w sesji*

* Kara nadana odpowiednio do rangi naruszenia przepisów.

Każdej z powyższych kar może towarzyszyć jedna lub więcej żółtych kartek, jeśli przewinienie uznane będzie za niebezpieczną jazdę.

312.01.04 KARY NA STARCIE WYŚCIGU, KARA STOP AND GO

W przypadku przewinienia na starcie (falstart), kierownictwo wyścigu może zdecydować o zastosowaniu **kary STOP AND GO – ZATRZYMANIE I NAPRZÓD**. Zawodnik otrzymujący karę **STOP AND GO** zostanie poinformowany przez kierownictwo wyścigu, a jego numer startowy zostanie pokazany wraz z flagami w kolorze żółtym i czarnym. Zawodnik ma 2 okrążenia, aby wykonać **STOP AND GO** po nałożeniu takiej kary. Jeśli kara **STOP AND GO** nie zostanie wykonane, to nałożona będzie kara 1 okrążenia.

Procedura karnego przejazdu może być inna w każdym wyścigu i zostanie objaśniona podczas odprawy zawodników.

Kiedy to potrzebne, kierownictwo wyścigu lub sędzia protestowy mogą nałożyć karę czasową (obliczaną na podstawie czasu trwania kary STOP AND GO) na koniec wyścigu.

Karę STOP AND GO można nałożyć za następujące przewinienia:

- **Przewinienia na starcie.**
- **Nie utrzymanie pozycji na starcie.**
- **Nieutrzymanie toru jazdy (odpowiednio do ustawienia).**
- **Złe ominięcie boi *Hole Shot*.**

RESTART (stosuje się tylko w starcie z plaży / pomostu)

Jeśli zawodnik i jego skuter poruszą się podczas pokazywania planszy 1' przed startem, nastąpi „falstart". Jazda w strefie startowej zostanie zatrzymana przez pokazanie czerwonej flagi, a zawodnicy wrócą na swe pozycje na starcie. Zawodnicy, którzy popełnili falstart, muszą startować z silnikiem zatrzymana. Zawodnik musi wyjąć wyrywkę z gniazda i przytrzymać ją nad głową, aż do momentu rozpoczęcia wyścigu. Nie będzie pomocy osób przytrzymujących w klasie Ski i tylko jeden *holder* w klasie Runabout, chyba że występuje fala lub trudne warunki.

Po zastosowaniu tej procedury zawodnik, który nie będzie utrzymywał toru jazdy do wyznaczonego punktu otrzyma karę 30 sekund na koniec wyścigu.

312.01.05 KLASYFIKACJA KOŃCOWA Z UWZGLĘDNIENIEM KAR

Klasyfikacja końcowa jest opracowana w następującym porządku:

1. Ilość pokonanych okrążeń.
2. Czas dojazdu na metę (pomiar elektroniczny czasu).
3. Porządek przybycia na metę (pomiar ręczny czasu).

Jeśli zawodnik otrzymuje karę czasową, to klasyfikacja końcowa będzie wykonana zgodnie z ilością pokonanych okrążeń, a następnie skoryguje się czas przybycia na metę.

Jeśli zawodnik otrzymuje karę odjęcia okrążeń, to klasyfikacja końcowa będzie wykonana zgodnie ze skorygowaną ilością pokonanych okrążeń, a następnie weźmie się pod uwagę czas przybycia na metę.

PRZYKŁAD z 1 odjętym okrążeniem dla nr **35**

Poz. przyjazdu	Nr st.	Okr.	Czas	Popr.	Poz.	Nr start.	Poz.	Czas
1	10	6	15:00		1	10	6	15:00
2	21	6	15:10		2	21	6	15:10
3	35	6	15:30		3	44	6	15:40
4	44	6	15:40		4	45	6	16:00
5	45	6	16:00		5	56	5	15:20
6	56	5	15:20		6	35	5	15:30
		(6-1)=5						
7	17	5	15:50		7	17	5	15:50
8	81	4	16:10		8	81	4	16:10

312.02 DYSKWALIFIKACJA

Dyskwalifikacja, z jakiegokolwiek powodu, może zostać jedynie ogłoszona przez Sędziego Głównego, Kierownika Wyścigu lub Komisarza UIM. W przypadku Dyskwalifikacji, odpowiednio do wagi przewinienia, przypadek może być rozpatrzony przez Komisję Skuterów Wodnych UIM, która może podjąć inne sankcje, aż do wycofania superlicencji.

312.02.01 DYSKWALIFKACJA

Niezgodność numeru startowego	Dyskwalifikacja
Niezgodność skutera	Dyskwalifikacja
Wjazd na inną alternatywną trasę	Dyskwalifikacja
Nieprzestrzeganie rozdzielających boi bezpieczeństwa	Dyskwalifikacja*
Nieprzestrzeganie miejscowych obszarów zakazu	Dyskwalifikacja

* W wyjątkowo niebezpiecznych przypadkach Komisja Sędziowska oceni zdarzenie w aspekcie minięcia boi ze względów bezpieczeństwa.

320 MISTRZOSTWA ŚWIATA W WYŚCIGACH PO OBWODZIE

320.01 DEFINICJE

Mistrzostwa Świata w Wyścigach po Obwodzie w klasie Aquabike Pro są otwarte w kategoriach Ski Juniorzy GP3.3, Ski Juniorzy GP3.2, Ski Juniorzy GP3.1, Dywizja Ski GP3, GP2 i GP1, Ski Kobiety GP1, Runabout GP3, GP2 i GP1 oraz w Stylu Dowolnym. Można przeprowadzić jedną lub więcej rund w Mistrzostwach.

320.02 REJESTRACJA

Aby wziąć udział w Mistrzostwach Świata, zawodnik musi być zarejestrowany u Promotora UIM i podpisać Formularz kontraktu UIM-ABP dla dyscypliny.

320.03 OBOWIĄZKOWY TRENING I LIMIT CZASU

Aby wziąć udział w Moto, zawodnik musi uczestniczyć w jednym treningu na co najmniej 3 okrążeniach podczas treningu dowolnego, kwalifikacji lub wyścigu o najlepszą pozycję startową (tylko w przypadku problemów mechanicznych podczas treningu dowolnego).

Zawodnik, którego najlepszy czas będzie gorszy o 30% w swojej kategorii (we wszystkich treningach dowolnych i wyścigu o najlepszą pozycję startową) nie będzie mógł wejść do Moto. Zawodnicy mający kontrakt UIM-ABP nie podlegają tej zasadzie i są dopuszczeni do udział w wyścigu, o ile ukończą 3 obowiązkowe okrążenia treningowe.

Zawodnik, który nie weźmie udziału w treningu obowiązkowym lub nie zakwalifikuje się do wyścigu, utraci również prawo do uwzględnienia go w wynikach wyścigu.

320.04 BIEGI KWALIFIKACYJNE

Kwalifikacje przeprowadza się według ogólnych zasad UIM. Zawodnicy mający kontrakt UIM-ABP są zakwalifikowani automatycznie.

320.05 WYŚCIG O NAJLEPSZE MIEJSCE STARTOWE W MISTRZOSTWACH ŚWIATA GP1

Wyścig o najlepsze miejsce startowe określa pozycje na starcie w zawodach Grand Prix. Uczestnictwo w wyścigu o najlepsze miejsce startowe jest obowiązkowe za wyjątkiem przypadku działania “siły wyższej”. Zawodnik, który nie może uczestniczyć w tym wyścigu będzie sklasyfikowany jako ostatni na linii startu.

Ustalenie pozycji na linii startu z prób czasowych.

Q1: Wszystkie skutery mogą pokonywać trasę podczas pierwszych 15 minut godziny. Na koniec pierwszych 15 minut, na wodzie zostaje tylko 10 najszybszych skuterów, a wykluczeni zawodnicy wypełnią końcowe pozycje na linii startu. Mogą oni wtedy wykonać dowolną ilość okrążeń przez cały pozostały czas. Jeśli zawodnik zostanie uznany przez sędziów za niepotrzebnie zatrzymującego się na obwodzie lub utrudniającego jazdę innym zawodnikom podczas kwalifikacji, to jego uzyskane czasy przejazdów mogą zostać skasowane.

Q2: Po 5 minutowej przerwie czasy się zeruje i 10 pozostałych skuterów bierze udział 1 10 minutowej sesji – ponownie mogą wykonywać dodolną ilość okrążeń przez cały ten czas. Jeśli zawodnik zostanie uznany przez sędziów za niepotrzebnie zatrzymującego się na obwodzie lub utrudniającego jazdę innym zawodnikom podczas kwalifikacji, to jego uzyskane czasy przejazdów mogą zostać skasowane.

Jeśli okaże się to potrzebne, można zastosować system najlepszego miejsca startowego jak w Art. 305.03.

320.06 GRAND PRIX

Wyścigi o Grand Prix prowadzi się według procedury opisanej w Programie Wstępnym, który musi być opublikowany na 45 dni przed zawodami.

Program Wstępny musi być zatwierdzony ptrzez Promotora UIM oraz KOmisarza UIM.

Modyfikacje Programu Wstępnego mogą być dokonane w dowolnym momencie przez Promotora zawodów w uzgodnieniu z Przewodniczącym Komisji AQUABIKE UIM.

321 STYL DOWOLNY

321.01 DEFINICJA

Konkurencja Stylu Dowolnego składa się z rozgrywanych 2 lub 3 razy Moto. Każdy zawodnik ma maksimum 3 minuty na swój pokaz. Czas trwania pokazu określony jest na odprawie zawodników. Kolejność występów określa losowanie.

Porządek startu do najlepszego miejsca startowego będzie odwróconą kolejnością listy zgłoszeń, a dla Moto odwróconą klasyfikacją Najlepszego Miejsca Startowego lub poprzedniego Moto.

321.02 SPOSÓB PRZEPROWADZENIA

Start jest oznaczany sygnałem dźwiękowym i podniesienie zielonej flagi. Zawodnik wskazuje Jury że jest gotów rozpocząć swój pokaz przez podniesienie ręki, albo czas jest liczony od wykonania pierwszej figury. Wskazanie zawodnikowi, że zostało 30 sekund, dokonane jest za pomocą krótkiego sygnału dźwiękowego oraz pokazanie flag zielonej i czerwonej. Zakończenie zostanie wskazane długim sygnałem dźwiękowym i podniesieniem czerwonej flagi. Dozwolona jest tolerancja 3 sekund.

321.03 JURY

Skład Jury wynosi co najmniej 5 osób oraz sędzia pomiaru czasu.

Punkty przyznaje się według następującego schematu:

Na łączną liczbę 100 punktów:

- maksymalnie 25 punktów przyznaje się za łączną ilość wykonaych figur, 1 punkt za każdą wykonaną figurę.

- Maksimum 40 punktów przyznaje się różnorodność wykonanych figur, odpoiednio do:
  - figura w powietrzu: 4 punkty za każdą różną wykonaną figurę,
  - figura w wodzie: 2 punkty za każdą różną wykonaną figurę.
- Maksymalnie 5 punktów ma być przyznane za figury z ekstremalnie trudnymi elementami (bez trzymania się rękami itp.) 1 x figura.
- Ujemne punkty (-1) przyznaje się za każdy mały błąd albo kontakt ciała z wodą, który nie jest częścią figury.
- 30 punktów będzie przyznane przez sędziów za jakość wykonania, wyobraźnię zawodnika, wykorzystanie akwenu oraz sekwencję wykonanych figur. Każdy sędzia może przydzielić maksymalnie 10 punktów najwyższa i najniższa nota jest automatycznie odrzucana.

Sędziowie mogą jednogłośnie zadecydować o przyznaniu 10 dodatkowych punktów zawodnikowi Stylu Dowolnego, który wykona nowy element lub za szczególnie widowiskowy pokaz.

W przypadku równowagi wynik przyznany przez sędziów określa pozycje.

321.04

Jeśli w czasie pokazu zawodnik wejdzie w strefę sędziowską, stworzy niebezpieczeństwo dla publiczności lub sędziów lub zniszczy urządzenia, będzie klasyfikowany na końcu Grand Prix.

322 SALOM RÓWNOLEGŁY

322.01 DEFINICJA

Slalom Równoległy rozgrywa się w jednym lub więcej wyścigach.

322.02 SPOSÓB ROZEGRANIA

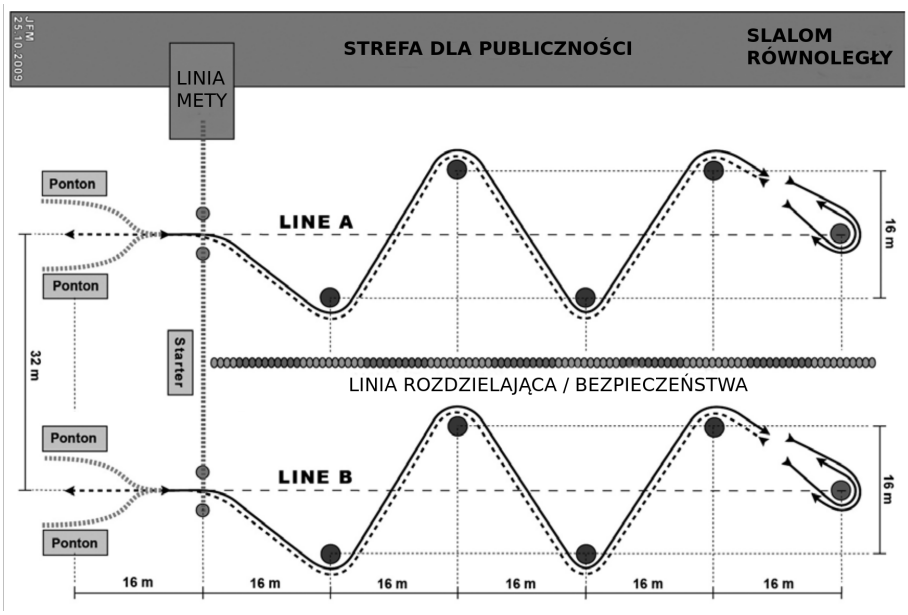
Wyścig o najlepszą pozycję startową musi odbyć się na trasie slalomowej, jego sposób przeprowadzenia będzie określony na odprawie zawodników. Na każdych zawodach, pierwszych 4 zawodników w każdej kategorii będzie uczestniczyć w finałach. Zawodnicy, którzy zajęli w tym wyścigu pozycje od piątej otrzymają punkty według schematu: miejsce 5 = 16 punktów, szóste = 15 punktów i tak dalej, jak w Art. 310.03.

Slalom Równoległy rozgrywa się drogą bezpośredniej eliminacji w dwóch rundach, po jednej na każdej trasie. Gdy jest równowaga, rozgrywa się trzecią rundę, aby określić zwycięzcę. Pozycje startowe do 3 rundy określa się przez rzut monetą.

1/2 finału	**4 zawodników**
Finał 3-4	2 zawodników *
Finał 1/1	2 zawodników

* Zawodnicy wyeliminowani w 1/2 finału rozegrają współzawodnictwo o 3 i 4 miejsca.

Ceremonia rozdania nagród na każdym wyścigu, ostatnim wyścigu w zawodach oraz na Mistrzostwach Świata.



322.03 PROPORCJONALNY PODZIAŁ ZWROTU KOSZTÓW PODRÓŻY

Proporcjonalny podział zwrotu kosztów podróży dokonywany jest pomiędzy pierwszych czterech sklasyfikowanych zawodników odpowiednio do formatu UIM-ABP.

323 MISTRZOSTWA ŚWIATA SKI KOBIETY

323.01 DEFINICJE

Kategoria Ski Kobiety GP1 rozgrywana będzie jako osobna klasa wtedy, gdy weźmie w niej udział co najmniej 10 zawodniczek.

323.02 SPOSÓB PRZEPROWADZENIA

Mistrzostwa Świata Kobiet rozgrywa się w tym samym czasie co kategorię Ski GP1, jeśli ilość zawodniczek nie jest wystarczająca.

323.03 KLASYFIKACJA

Wykonuje się oddzielną klasyfikację na koniec każdego z wyścigów. Dodanie zdobytych punktów w każdym z wyścigów określi zwyciężczynię Mistrzostw Świata Kobiet.

324 SKI JUNIORZY

324.01 DEFINICJE

Celem kategorii jest uświadomienie młodym ludziom uprawiania tego sportu. Wiek uczestników zawodów jest pomiędzy 7 a 15 lat. Odpowiednio do prawodawstwa kraju organizatora przyjmuje

się wiek minimalny a w takim przypadku wyścig nie może być wzięty do ustalenia klasyfikacji końcowej. Rejestracja jest darmowa, a “Proporcjonalny Zwrot Kosztów Podróży” nie jest stosowany. Stosuje się przepisy wyścigów Skuterów Wodnych UIM.

325 MISTRZOSTWA KONTYNENTU W WYŚCIGACH PO OBWODZIE

325.01 DEFINICJE

Mistrzostwa Kontynentu w Wyścigach po Obwodzie można rozgrywać na jedych lub więcej zawodach Grand Prix.

325.02 PRAWO DO REJESTRACJI

Aby wziąć udział w Mistrzostwach Kontynentu, zawodnik musi wpłacić kwotę wpisową:

1. 100 Euro za każdy wyścig i za każdą kategorię w której weźmie udział.
2. Udział w kategorii Stylu Dowolnego jest darmowy.

325.03 MISTRZOSTWA KONTYNENTU W WYŚCIGACH PO OBWODZIE

W Mistrzostwach Kontynentu w wyścigach po obwodzie stosuje się przepisy Mistrzostw Świata. Formuła kwalifikacji, wyścigu o najlepsze miejsce startowe i wyścigu będzie ogłoszona w Programie Wstępnym zawodów.

328 WYŚCIGI TYPU *JET RAID*, PRZYBRZEŻNE I NA WYTRZYMAŁOŚĆ

328.01 DEFINICJA WYŚCIGÓW *JET RAID*

Wyścigi rozgrywane sa jako szereg Moto na różnych trasach. Całkowity dystans każdego Moto musi wynosić co najmniej 110 km. Całkowity dystans wyścigu musi zawierać się pomiędzy 250 a 1500 km. Start, uzupełnianie paliwa i meta każdego biegu musi mieć miejsce w różnych miejscach.

328.02 DEFINICJA WYŚCIGU PRZYBRZEŻNEGO

Jest to wyścig na morzu rozgrywany jako szereg Moto na różnych trasach. Całkowita długość musi wynosić co najmniej 110 km. Start, uzupełnianie paliwa i meta każdego biegu musi mieć miejsce w różnych miejscach.

328.03 DEFINICJA WYŚCIGU NA WYTRZYMAŁOŚĆ

Jest to wyścig po obwodzie, rozgrywany na wielu okrążeniach i różnych Moto. Obwód musi mieć co najmniej 5 km i maksimum 20 km. Ilość Moto ma być od 2 do 5 przeprowadzana w co najmniej

2 dniach. Całkowity czas każdego moto wynosi co najmniej 40 minut a nie więcej niż 180 minut. Start, uzupełnianie paliwa i meta każdego biegu musi mieć miejsce w tym samym miejscu.

Dywizja Ski ścigać się będzie na połowie obwodu i czasu.

329 PROCEDURA

329.01 PRAWO DO REJESTRACJI

Prawo do rejestracji określone będzie w Programie Wstępnym.

329.02 PROPORCJONALNY PODZIAŁ ZWROTU KOSZTÓW PODRÓŻY

Skala i kwota pieniędzy na proporcjonalny podział zwrotu kosztów podróży zdefiniowany będzie w Programie Wstępnym.

329.03 KONTROLA WSTĘPNA

Sposób kontroli wstępnej będzie podany w czasie odprawy. Kontrola ta jest obowiązkowa. Zawodnik, który nie przejdzie kontroli wstępnej będzie ukarany lub zdyskwalifikowany; kara ta zostanie określona na odprawie zawodników.

329.04 KLASYFIKACJA

Klasyfikacja końcowa jest wykonywana przez dodanie czasów i punktów za każdy bieg. W każdej rundzie Program Wstępny określi obwód, czas trwania każdego z biegów, strefy uzupełniania paliwa i strefy neutralizacji.

Klasyfikację wykonuje się na dwa sposoby:

1. Dodanie czasów każdego z biegów (Czas).
2. Dodanie punktów za każdy bieg (Punkty UIM).

329.05 LIMIT CZASU

W każdym z biegów limit czasu będzie podany odpowiednio do rzeczywistego czasu pierwszysch sklasyfikowanych zawodników zgodnie z następująca zasadą:

Czas biegu dla pierwszego na mecie + 1/3 (czasu pierwszego) = Limit czasu

Na przykład

Czas pierwszego	45’	60’	75’	90’	105’	120’	135’	150’	165’	180’
+ 1/3 (czasu 1°)	15’	20’	25’	30’	35’	40’	45’	50’	55’	60’
= Limit czasu	60’	80’	90’	120’	140’	160’	180’	200’	220’	240’

Zawodnik, który nie przekroczy linii flagi z szachownicą przed upływem limitu czasu będzie ukarany odpowiednio do:

- Limit czasu x2 (Dodanie czasu).

- Dyskwalifikacja w biegu (Dodanie punktów).

329.06 PUNKTY KONTROLNE WYŚCIGU – BOJE

Zawodnicy muszą przekroczyć punkty kontrolne – boje tak, jak określone to było na odprawie zawodników. Zawodnik nieprzestrzegający przekroczenia punktu kontrolnego ukarany będzie w następujący sposób:

1. Minięcie punktu kontrolnego po złej stronie
   2 minuty (Dodanie czasu)
   -5 punktów (Dodanie punktów).
2. Zgubienie (złe ominięcie) punktu kontrolnego w odległości 10 do 50 metrów
   4 minuty (Dodanie czasu)
   -10 punktów (Dodanie punktów).
3. Źle ominięta boja
   Limit czasu x2 (Dodanie czasu)
   Dyskwalifikacja w biegu (Dodanie punktów).

329.07 WYCOFANIE SIĘ Z BIEGU

1. Limit czasu x2 (Dodanie czasu)
   Dyskwalifikacja w biegu (Dodanie punktów).

329.08 POSTÓJ W PARKU MASZYN *(PIT STOP)*

Zawodnik musi zredukować prędkość do 5 węzłów w obszarze wyznaczonym przez 2 boje wejściowe i 2 boje wyjściowe. Aby powrócić na obwód zawodnik musi bezwzględnie udzielić pierwszeństwa innym jadącym na trasie zawodnikom. Kary za nadmierną prędkość:
2 minuty (Dodanie czasu),
-10 punktów (Dodanie punktów).

329.09 POMOC ZEWNĘTRZNA

Ze względów bezpieczeństwa pomoc jest ograniczona do 4 asystentów identyfikujących się oznaczeniami (plakietkami), które dają im dostęp do linii startu, strefy uzupełniania paliwa i obszaru udzielania pomocy.

Kary:
2 minuty (Dodanie czasu),
-10 punktów (Dodanie punktów).

329.10 NAPRAWY MECHANICZNE

1. Jeśli zawodnik ma awarię na trasie, ma on prawo przeprowadzić naprawy i powrócić do wyścigu pod warunkiem, że nie uzyskał pomocy z zewnątrz.

2. Jeśli zawodnik musi przeprowadzić naprawy w strefie uzupełniania paliwa, to może asystować mu mechanik. W takim przypadku jest to zawodnik albo mechanik, który przeprowadza naprawę.

3. Jeśli zawodnik musi przeprowadzić naprawy w strefie startu, to może asystować mu mechanik. W takim przypadku jest to zawodnik albo mechanik, który przeprowadza naprawę. Tak szybko jak dany jest sygnał startu , zawodnik ma 15 minut na naprawę swej maszyny i podjęcie startu. Po tym czasie zostaje uznany za wycofanego z wyścigu.

329.11 ZAMKNIĘTY PARK MASZYN

1. Zawodnik musi wstawić swój skuter do Zamkniętego Parku Maszyn na co najmniej 5 godzin po swym przybyciu na metę. Jeśli trzeba przeprowadzić naprawy, to muszą one być wykonane w tym właśnie czasie.

2. Zamknięty Park Maszyn będzie otwarty w ostatnich 60 minutach przed ustawieniem linii startowej. W tym czasie dostęp do maszyn jest swobodny.

329.12 ZMIANA SKUTERA

We wszystkich kategoriach wolno zmienić skuter przed startem pod następującymi warunkami:

1. Zmianę skutera może autoryzować tylko Komisarz Techniczny UIM lub Komisarz UIM.

2. Skuter musi odpowiadać wymaganiom kategorii, w której ma startować i musi przejść oficjalną kontrolę techniczną.

3. Teoretycznie zawodnik zatrzymuje swój numer i transponder z poprzedniego skutera, jeśli udzielone mu będzie zezwolenie, to musi ono trafić do zespołu pomiaru czasu.

Jak tylko zostanie podany sygnał do startu, to zawodnik nie może już więcej zmienić skutera lub kadłuba i / lub silnika.

329.13 UZUPEŁNIANIE PALIWA

Tankowanie musi odbywać się w obszarze określonym na odprawie zawodników. Komisarz UIM może zabronić każdemu stosowania metody tankowania, którą uzna za niebezpieczną. Decyzja jest nieodwołalna. Podczas tankowania należy stosować podkładki absorbujące oleje i paliwa. Ponadto, jeśli do tankowania muszą być otwarte pokrywy wlewów, aby dotrzeć do otworów wlewowych, to otwarte w ten sposób wnęki muszą zostać zamknięte, aby uniknąć jakiegokolwiek nieodpowiedniego wprowadzenia paliwa lub jego oparów. Dozwolone są maksymalnie 70 litrowe, homologowane pojemniki ręczne. Zabrania się używania pasków do utrzymywania zbiornika. Jednoczesne napełnianie jest ograniczone do dwóch zbiorników. Zabronione jest zwiększanie ciśnienia, należy użyć tylko siły grawitacji.

329.14 MODYFIKACJE UKŁADU ZASILANIA PALIWEM

W wyścigach *Jet Raid*, Przybrzeżnych i na Wytrzymałość można modyfikować lub stosować nieoryginalne system wlewu paliwa (stoper i połączenie ze zbiornikiem). Cały układ musi być przytwierdzony do powierzchni kadłuba. Wypełnianie wewnętrznych wnęk kadłuba jest zabronione.

329.15 WYPOSAŻENIE OSOBISTE

W wyścigach *Jet Raid*, Przybrzeżnych i na Wytrzymałość wymagania dotyczące wyposażenia osobistego są określone w Instrukcji Wyścigowej (Art. 506.13 UIM).

Ze względów bezpieczeństwa zawodnik musi nosić kask bez osłony oczu.

Pomocnicy zawodnika muszą nosić zamknięte obuwie w celu utrzymania przy starcie na wstępnej linii startu w obszarze udzielania pomocy i na linii startu (Art UIM 506.14).

330 MIĘDZYNARODOWY RANKING UIM

330.01 DEFINICJE

Międzynarodowy ranking UIM tworzy się przez dodanie wszystkich punktów zawodnika, jakie zdobył w jednym roku, od 1 stycznia do 31 grudnia, we wszystkich zawodach sankcjonowanych przez UIM i przeprowadzonych zgodnie z przepisami Aquabike UIM.

330.02 ZDOBYWANIE PUNKTÓW

Zależnie od kwalifikacji zawodów ilość punktów przyznawana jest w oparciu o ranking końcowy. Zawodnik, który uczestniczył w różnych kategoriach zawodów może gromadzic punkty w każdej z tych kategorii.

Przyznawanie punktów za każdy wyścig odbywa się według następującej skali:

330.02.01 MISTRZOSTWA ŚWIATA

Miejsce	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt
1-szy	400	6-ty	200	11-ty	160	16-ty	120	21-szy	80	26-ty	40
2-gi	360	7-my	192	12-ty	152	17-ty	112	22-gi	72	27-my	32
3-ci	320	8-my	184	13-ty	144	18-ty	104	23-ci	64	28-my	24
4-ty	280	10-ty	176	15-ty	136	20-ty	96	25-ty	56	30-ty	16
5-ty	240	10-ty	168	15-ty	128	20-ty	88	25-ty	48	30-ty	8

330.02.02 MISTRZOSTWA KONTYNENTU

Miejsce	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt
1-szy	200	6-ty	100	11-ty	80	16-ty	60	21-szy	40	26-ty	20
2-gi	180	7-my	96	12-ty	76	17-ty	56	22-gi	36	27-my	16
3-ci	160	8-my	92	13-ty	72	18-ty	52	23-ci	32	28-my	12
4-ty	140	10-ty	88	15-ty	68	20-ty	48	25-ty	28	30-ty	8
5-ty	120	10-ty	84	15-ty	64	20-ty	44	25-ty	24	30-ty	4

330.02.03 ZWYKŁE ZAWODY MIĘDZYNARODOWE

Miejsce	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt
1-szy	100	6-ty	50	11-ty	40	16-ty	30	21-szy	20	26-ty	10
2-gi	90	7-my	48	12-ty	38	17-ty	28	22-gi	18	27-my	8
3-ci	80	8-my	46	13-ty	36	18-ty	26	23-ci	16	28-my	6
4-ty	70	10-ty	44	15-ty	34	20-ty	24	25-ty	14	30-ty	4
5-ty	60	10-ty	42	15-ty	32	20-ty	22	25-ty	12	30-ty	2

330.02.04 MISTRZOSTWA KRAJOWE

Miejsce	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt
1-szy	100	6-ty	50	11-ty	40	16-ty	30	21-szy	20	26-ty	10
2-gi	90	7-my	48	12-ty	38	17-ty	28	22-gi	18	27-my	8
3-ci	80	8-my	46	13-ty	36	18-ty	26	23-ci	16	28-my	6
4-ty	70	10-ty	44	15-ty	34	20-ty	24	25-ty	14	30-ty	4
5-ty	60	10-ty	42	15-ty	32	20-ty	22	25-ty	12	30-ty	2

330.02.05 MISTRZOSTWA REGIONALNE

Miejsce	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt	M	Pkt
1-szy	50	6-ty	25	11-ty	20	16-ty	15	21-szy	10	26-ty	5
2-gi	45	7-my	24	12-ty	19	17-ty	14	22-gi	9	27-my	4
3-ci	40	8-my	23	13-ty	18	18-ty	13	23-ci	8	28-my	3
4-ty	35	10-ty	22	15-ty	17	20-ty	12	25-ty	7	30-ty	2
5-ty	30	10-ty	21	15-ty	16	20-ty	11	25-ty	6	30-ty	1

330.03 KLASYFIKACJA

Ranking międzynarodowy jest przeliczany co dwa miesiące, a wyniki oficjalne są publikowane na oficjalnych stronach UIM oraz ABP. Na koniec roku, końcowy ranking daje wynik roczny, a pierwsi trzej w nim pokazani są wymienieni podczas oficjalnej ceremonii wręczenia nagrody UIM.

330.04 PROCEDURA

Przedstawicielstwa Narodowe muszą dostarczać co tydzień do Sekretariatu UIM oficjalne wyniki każdych zawodów krajowych i regionalnych.

Sekretariat prześle wyniki do ABP, który przeliczy klasyfikację i bez zwłoki opublikuje wyniki.

400 ORZEKANIE

401.01 DEFINICJE

Orzekanie stosuje się do:

Przepisów UIM w wyścigach Przybrzeżnych, po Obwodzie, Skuterów Wodnych oraz NAWIGACJI RELAKSOWEJ.

401.02

Żadne roszczenia dotyczące zniszczeń wynikających z naruszenia dowolnych przepisów UIM, programu wstępnego, przepisów zawodów lub biuletynów wyścigowych nie mogą zostać rozstrzygnięte przez wszelkie komisje sędziowskie lub ciała odwoławcze, ale powinny podlegać jurysdykcji sądowej.

Załoga łodzi wyścigowej, która stwierdza naruszenie przepisów nie uzyskuje w ten sposób odpowiedzialności za zniszczenia.

Odkrycie takiego faktu oraz decyzja ciała orzekającego w zawodach powinna być właściwa jedynie w celu interpretacji motorowodnych przepisów wyścigowych i nie będzie się odnosić do jakichkolwiek innych działań w odniesieniu do zniszczeń, bez pisemnej zgody wszystkich zainteresowanych stron.

402 CIAŁA ORZEKAJĄCE

402.03 KOMITET ODWOŁAWCZY UIM

UIM decyduje w odwołaniach wniesionych w wyniku decyzji podjętych w zawodach międzynarodowych zgodnie z założeniami wyłożonymi w punkcie 405.1.

W każdym przypadku, Komitet Wykonawczy UIM, lub w przypadku apelacji wniesionej przeciw decyzji Komitetu Wykonawczego, zgłoszony, neutralny członek Komitetu nominuje trzech członków, jeden z nich zostaje Przewodniczącym po konsultacji z odpowiednią Komisją. Członkowie nie mogą pochodzić z Przedstawicielstw Narodowych będących stronami w sprawie.

Jeden z członków obejmuje funkcję Sekretarza Komitetu.

403 PROCEDURY PROTESTÓW

403.01 WAŻNOŚĆ PROTESTU

Jedynie zawodnik może złożyć protest dotyczący tylko faktów w sprawie wyścigów, w których uczestniczył.

Połączone protesty wnoszone przez wielu zawodników nie będą rozpatrywane.

Wszystkie protesty muszą zostać złożone na piśmie – drukiem lub ręcznie pismem drukowanym w języku angielskim (polskim).

Protest musi zostać złożony w żądanym czasie, zawierać powód jego złożenia, muszą zostać załączone wszelkie odpowiednie dokumenty stanowiące dowody oraz opłata za protest ustanowiona przez Organizatora Zawodów lub Przedstawicielstwo Narodowe odpowiedniego kraju.

Każdy protest musi być podpisany przez składającego lub jego / jej zarejestrowanego Kierownika Zespołu.

Protest musi zostać wręczony w Sekretariacie Zawodów, gdzie w obecności protestującego należy zanotować czas jego otrzymania.

Wszelkie koszty związane ze weryfikacją zostaną poniesione przez stronę przegrywającą.

Pisemny protest może zostać wycofany przez protestującego, traci on wtedy wniesioną opłatę.

403.02 OPŁATA ZA PROTEST

Wysokość opłaty za protest musi być ustalona przez Przedstawicielstwo Narodowe i musi być podana w programie wstępnym zawodów. Górna wysokość stawki opłaty za protest w zawodach międzynarodowych będzie ustalona przez Zgromadzenie Ogólne UIM. Wynosi ona 80 Euro lub ekwiwalent tej kwoty w walucie lokalnej.

403.04 CZAS WNIESIENIA PROTESTU / OKRES PROTESTU

Protest dotyczący kwalifikacji skutera, silnika lub zawodnika musi być złożony przed pierwszą odprawą zawodników. Start w zawodach uznaje się za akceptację warunków i kwalifikacji pozostałych zawodników. Jedynym wyjątkiem do powyższego jest możliwość udowodnienia nie posiadania dostępu do tych faktów przed odprawą zawodników, wtedy protest może zostać wniesiony do jednej godziny po wywieszeniu wyników.

Każdy inny protest musi być wniesiony w ciągu jednej godziny od wywieszenia pierwszych wyników, z następującymi wyjątkami:

Protest zawodnika (zawodnik “A”) przeciwko innemu zawodnikowi (zawodnik “B”) może być wniesiony w ciągu 30 minut po wywieszeniu formularza protestu zgodnie z Artykułem 404.03, jeśli zawodnik “B” został ukarany oraz osobiście protestował przeciwko tej karze. Bez wniesienia takiego protestu zawodnik “A” nie będzie uprawniony do wniesienia odwołania od decyzji Sędziego Protestowego.

Protest przeciwko każdej innej decyzji wywieszonej po ogłoszeniu pierwszych wyników może być wniesiony w ciągu jednej godziny od wywieszenia tej decyzji.

403.05 WERDYKT

Werdykt ustala Sędzia Protestowy.

W przypadku (rozpatrywania) protestu kary mogą być utrzymane, zniesione lub zmienione przez Sędziego Protestowego.

Jeżeli protest jest podtrzymany przez Sędziego Protestowego, to opłata zań musi zostać zwrócona protestującemu.

Wszelkie werdykty ogłoszone przez Sędziego Protestowego pozostają w mocy do czasu zmiany przez Komitet Odwoławczy.

403.06 OGŁOSZENIE DECYZJI

Wszystkie decyzje Sędziego Protestowego, protokoły posiedzeń oraz uzasadnienie decyzji muszą być ogłoszone na piśmie stronom zainteresowanym, łącznie z poinstruowaniem o ich prawie do odwołania.

403.07 DOSTĘPNOŚĆ DOKUMENTÓW

Wszystkie dokumenty mające związek z każdą decyzją Sędziego Protestowego muszą być dołączone do akt przez Przedstawicielstwo Narodowe organizatora i przechowywane w celu ewentualnego udostępnienia ich wyższej instancji do czasu upłynięcia terminu odwołania.

404 PRZESŁUCHANIE W PRZYPADKU PROTESTU

404.01 PRAWO DO PRZESŁUCHANIA

Każda osoba będąca stroną w proteście, lub oskarżona o wykroczenia przeciw przepisom Regulaminu ma prawo zostać przesłuchana przez Sędziego Protestowego w celu swej obrony.

404.02 ŚWIADKOWIE I DOWODY

Odpowiedzialnością stron zainteresowanych w rozpatrywaniu protestu jest zapewnienie obecności świadków stawiających się w ich sprawie łącznie z wszelkimi dowodami, a Sędzia Protestowy przy ustalania czasu przesłuchania może według własnego uznania wziąć pod uwagę ich dostępność.

Wszelkie koszty wynikłe z obecności świadków powinny być ponoszone przez odnośne strony, chyba że Sędzia Protestowy zadecyduje inaczej.

404.03 PROCEDURA PRZESŁUCHANIA

Jeśli inne przepisy tego Regulaminu nie stanowią inaczej należy przestrzegać następującej procedury przesłuchania:

* Kopia protestu musi zostać wywieszona w taki sam sposób jak wyniki. Na tej kopii należy odnotować czas wywieszenia.
* Razem z kopią protestu, Sędzia Protestowy musi wydać pisemny komunikat dla wszystkich stron na temat tego, gdzie i kiedy przesłuchanie będzie miało miejsce. Należy zachować rozsądny dystans czasowy, który pozwoli stronom na przygotowanie się do przesłuchania. Jeśli strona, właściwie powiadomiona nie pojawi się i nie poda akceptowalnego powodu, to osądzenie może zostać przeprowadzone w sposób domyślny, tj., strona nieobecna przegra protest.
* Musi zostać sporządzony pisemny protokół.
* Wszystkie strony są zobowiązane być obecne w czasie całego przesłuchania celem złożenia i wysłuchania wszystkich zeznań do czasu podjęcia decyzji przez Sędziego Protestowego. Protest powinien zostać odczytany stronom.

* Jeżeli w sprawę zaangażowana jest osoba niepełnoletnia (poniżej 18 roku życia), to wtedy podczas posiedzenia musi on/ona być w towarzystwie osoby dorosłej (rodzica/opiekuna).

* Protest musi zostać odczytany stronom.

* Strona w przesłuchaniu, która uważa, że członek Kolegium jest "stroną zainteresowaną" lub w inny sposób nie jest osobą właściwą w procesie decydowania w osądzanej sprawie, powinna zgłosić takie obiekcje na początku przesłuchania i zanim on/ona przedstawi jego/jej stanowisko. Niedopełnienie tego skutkuje akceptacją takiego członka Kolegium, chyba że strona może udowodnić istnienie okoliczności i faktów skutkujących w niezdolności prawnej członka Kolegium, które to okazały się jemu/jej wiadome dopiero po tym momencie. W takim przypadku strona musi wyrazić sprzeciw natychmiast po uzyskaniu odpowiednich informacji.

* Następnie Sędzia Protestowy zadecyduje, czy spełnione są wszystkie formalne wymagania protestu (Artykuły 403.01 – 403.04 oraz możliwe dodatkowe przepisy odpowiedniej klasy). Niespełnienie tego warunku skutkuje nieważnością protestu. Strony powinny mieć możliwość przedstawienia swych stanowisk, jeśli stwierdzone zostaną takie wady prawne oraz zanim podjęta zostanie końcowa decyzja o formalnej ważności protestu.

* Strony winny zostać wezwane do oświadczenia swojego stanowiska w danej sprawie. Strony mogą wezwać świadków. Każdy świadek po złożeniu zeznania w sprawie może być pytany przez wszystkie strony oraz Sędziego Protestowego. Można przedstawić wszelkie inne dowody.

* Świadkowie muszą opuścić miejsce rozprawy, a strony powinny być poproszone o podanie swego końcowego stanowiska (ostatniego słowa) w ich sprawach.

* Sędzia Protestowy może ponownie wezwać strony, poprzednich świadków i powołać nowych oraz zażądać innych dowodów w celu weryfikacji faktów.

* Strony muszą być obecne w trakcie trwania powtórzonej rozprawy, musi być im dana sposobność zbadania wszystkich nowych dowodów, po czym mogą one zmienić swe ostateczne stanowisko (ostatnie słowo).

* Po zebraniu wszystkich dostępnych dowodów można przedyskutować problem. Przesłuchanie zostaje zamknięte, a Sędzia Protestowy powinien przemyśleć przypadek oraz podjąć decyzję.

* W sprawie dalszych procedur patrz Artykuły 403.05–403.07.

405 PROCEDURA ODWOŁANIA

Przepisy proceduralne rozpatrywania protestów stosować się będzie także w postępowaniach odwoławczych, chyba że, poniżej jest to określone inaczej. W odniesieniu do procedur apelacyjnych Artykułu 405, jakikolwiek limit czasu, który kończy się w sobotę lub niedzielę, powinien zakończyć się w najbliższy poniedziałek. Jeśli osoba odwołująca się nie spełni wymagań czasowych, to odwołanie zostanie odrzucone jako nieważne.

W Odwołaniach wynikłych na zawodach międzynarodowych decyduje UIM, zgodnie z przepisami dotyczącymi "Międzynarodowego Sądu Apelacyjnego UIM", chyba że niniejsze postanowienia Art. 405 są inne.

405.01 MIĘDZYNARODOWY SĄD APELACYJNY UIM *(INTERNATIONAL COURT OF APPEAL – ICA)*

Międzynarodowy Sąd Apelacyjny UIM zbiera się na wezwanie Przewodniczącego.

405.02 STRONY ZAINTERESOWANE

Żadna z zainteresowanych stron nie może być członkiem ICA tak, jak stanowią przepisy ICA.

405.03 PRAWO ODWOŁANIA

Od decyzji Sędziego Protestowego mogą odwoływać się strony zaangażowane w przesłuchanie, jeśli uznają się za skrzywdzone werdyktem, i/lub istnieją nowe dowody, które mogą zmienić decyzją Sędziego Protestowego.

Zawodnik może także złożyć apelację przeciwko

– karze nałożonej na niego,

bez wcześniejszego wniesienia protestu, lecz jedynie w takim przypadku, kiedy nie było to wcześniej możliwe z powodu wcześniejszego braku dostępności Sędziego Protestowego przed upływem czasu przewidzianego na protesty po zawodach lub w tym określonym czasie.

405.04 ZGŁOSZENIE ZAMIARU ODWOŁANIA

Zamiar odwołania musi zostać zgłoszony na piśmie do Sekretariatu UIM przez strony zainteresowane w ciągu czterech dni od dnia następnego po decyzji Kolegium Orzekającego lub dnia następnego po wydaniu decyzji, a w przypadku decyzji od której zawodnik się odwołuje bez wcześniejszego złożenia protestu, w ciągu czterech dni po dniu, kiedy do Przedstawicielstwa Narodowego zawodnika albo wcześniej do samego zawodnika, wpłynęło zawiadomienie o takiej decyzji przeciw której może on apelować bez wcześniejszego składania protestu.

405.05 LIMIT CZASU

Wszystkie dokumenty odwołania i opłaty muszą wpłynąć w terminie 10 dni od daty, kiedy zamiar zgłoszenia odwołania wpłynął do Sekretariatu UIM.

405.06 WNIESIENIE ODWOŁANIA

Odwołanie musi być przesłane telefaxem, listownie lub pocztą elektroniczną i musi być podpisane przez odwołującego się. Należy wymienić powody złożenia odwołania.

W odwołaniu należy wyraźnie podać adres, telefon adres poczty elektronicznej i/lub numer faxu po to, aby UIM mógł przesłać korespondencję bezpośrednio do zawodnika z kopią dla Przedstawicielstwa Narodowego.

405.07 POWIADOMIENIE STRON ODWOŁANIA

Sekretariat UIM musi w ciągu dwóch dni po otrzymaniu odwołania powiadomić telefaksem lub listownie pozostałe strony, że odwołanie zostało wniesione i poinformować je o możliwości nadesłania ponownych wyjaśnień.

Ewentualne wyjaśnienia powinny być przesłane w ciągu 10 dni od otrzymania powiadomienia.

405.08 LIMIT CZASU DLA DECYZJI NA ODWOŁANIA

Decyzja rozstrzygająca odwołanie musi być podjęta nie później niż 45 dni od po dacie, kiedy dokumenty odwołania i opłaty wpłynęły do Sekretariatu UIM.

405.09 DECYZJE MIĘDZYNARODOWEGO SĄDU APELACYJNEGO UIM

ICA podejmuje swą własną decyzję w oparciu o wszystkie dostępne mu informacje. Decyzja Kolegium Orzekającego może zostać podtrzymana, zmieniona lub anulowana. Wyrok ICA jest ostateczny.

405.10 KOSZTY

Koszt odwołania wynosi 2000 Euro. Dodatkowo zawodnik musi wpłacić 3000 Euro opłaty proceduralnej do UIM na możliwe koszty ICA (koszty spotkań, telefonów, telefaksów, laboratoriów, ekspertów lub innych kosztów procedury odwoławczej). Koszt odwołania w pojedynczych mistrzostwach / zawodach na zaproszenie (ale nie wyścigu Formuł lub wyścigu WOC albo podobnego) wynosi 1000 Euro, dodatkowo zawodnik musi wpłacic 1000 Euro do UIM na możliwe koszty ciała odwoławczego.

Jeśli podczas prowadzenia procedury koszty proceduralne wzrosną, osoba odwołująca się musi zdeponować brakującą sumę w ciągu 14 dni od powiadomienia.

Odwołujący się zawodnik musi wpłacić kwotę opłaty proceduralnej bez względu na to czy odwołanie zostanie uznane czy nie. Jeśli koszty Komitetu Odwoławczego są mniejsze niż wpłacona kwota opłaty proceduralnej, wtedy różnica zostanie zwrócona zawodnikowi.

Koszt odwołaniaw wysokości 2000 Euro zostanie zwrócony w przypadku uznania odwołania. Jeśli pierwotna decyzja zostanie zmieniona przez ICA (Art. 405.09), to może on zdecydować o refundacji procentowej kosztów odwołania, jeśli jest to uzasadnione. Jeśli nastąpi jakiekolwiek naruszenie Artykułu 405.05, to Przewodniczący ICA może decydować o tym, czy apelacja jest ważna, jeśli nie były przestrzegane terminy upływu ważności. W takim przypadku 50% otrzymanych kosztów apelacji zostanie zwrócone odwołującemu się.

Nie stosuje się dalszych kosztów apelacji jak przewidują przepisy ICA.

Zawodnik może się zgodzić na poprzedzające spotkanie ICA dla zmniejszenia kosztów odwołania na przeprowadzenie go drogą telefoniczną, pocztą elektroniczną lub faxem, jeśli jest to możliwe.

406 KARY

406.01 PRZEPISY OGÓLNE

Każde dowiedzione naruszenie odpowiednich przepisów może spowodować ukaranie.

Jeśli przepisy nie przewidują konkretnej kary za dane naruszenie, to nałożona kara powinna być proporcjonalna do wagi przewinienia. Ocena takiej proporcjonalności leży w gestii organu wydającego decyzję.

Komitet Wykonawczy UIM lub odpowiednie Przedstawicielstwo Narodowe powinno nakładać jedynie kary, w przypadkach przewinień, które uznają za na tyle poważne, że muszą one podlegać karze mimo upłynięcia terminów ukarania lub wniesienia protestu. Po upłynięciu wzmiankowanych powyżej terminów, kara za zwykłe przewinienie w ogólności nie powinna być stosowana.

Sędzia Protestowy lub Komitet Odwoławczy w następstwie protestu lub odwołania może (jedynie) nałożyć kary, które mogą być nałożone przez Sędziego Głównego.

406.02 TERMINY UKARANIA

Pierwsze wywieszone wyniki są prowizoryczne przez 1 godzinę.

Przedstawicielstwo Narodowe i/lub Komitet Wykonawczy UIM mogą nakładać kary jedynie w okresie do 3 miesięcy od dnia gdy nastąpiło przewinienie.

Terminy te nie mają zastosowania do kar nakładanych przez Sędziego Głównego z powodu kontroli technicznej po zawodach oraz pod warunkiem, że zostanie to wymienione na liście wyników.

W takim przypadku wyniki pozostaną prowizoryczne do upływu jednej godziny po zakończeniu kontroli technicznej po wyścigach.

Data i czas zakończenia kontroli technicznej po zawodach musi zostać zanotowana przez Komisarza Technicznego UIM lub innego sędziego technicznego pełniącego obowiązki.

Jeśli kontrola techniczna po zawodach nie może zostać ukończona do czasu końca zawodów, a Sędzia Główny już opuścił teren zawodów, w takim przypadku, kara musi zostać nałożona tak szybko jak to możliwe, po potwierdzeniu wyników kontroli technicznej.

406.03 NIEDOPUSZCZALNE ZACHOWANIE

Ze względu na konieczność ochrony interesów społeczności sportowej, również wymienione poniżej czyny mogą spowodować ukaranie przez Sędziego Głównego, Komitet Wykonawczy UIM lub Przedstawicielstwo Narodowe Posiadacza Licencji:

* umyślne działanie podjęte w celu uzyskania nieuczciwej przewagi,
* dokonanie podstępnego działania lub fałszywego zeznania z zamiarem zatajenia danych potrzebnych do prawidłowego przeprowadzenia zawodów,
* próba przekupstwa lub brania łapówki,
* obraźliwe lub niesportowe zachowanie.

406.04 NAGANA

Nagana jest to wyrażenie dezaprobaty z powodu niedopuszczalnego postępowania. Musi ona zostać zanotowana przez Sekretariat Zawodów. Nagany należy udzielić przy świadkach. Nagana automatycznie stanowi ostrzeżenie, że jeśli wykroczenie się powtórzy, to spowoduje zastosowanie większej kary. Nagana jest ważna przez 12 miesięcy.

Nagany mogą być udzielane przez Sędziego Głównego lub Przedstawicielstwo Narodowe Posiadacza Licencji.

406.05 ŻÓŁTE / CZERWONE / NIEBIESKIE KARTKI

Żółta lub czerwona kartka może być udzielona przez Sędziego Głównego lub Komisarza UIM.

Wszystkie żółte / czerwone kartki otrzymane we wszystkich dyscyplinach i klasach UIM liczą się w życiorysie sportowym zawodnika i mają być sumowane.

Żółta lub czerwona kartka musi zostać potwierdzona w formie formularza UIM wywieszonego z wynikami, a jeśli jest potwierdzona, to musi być włączona do raportu komisarza. Ukarany musi zostać osobiście powiadomiony, zanim wywieszony zostanie komunikat o ukaraniu **czerwoną, lub żółtą, lub niebieską kartką**.

Zawodnik ma 1 godzinę od czasu wywieszenia ogłoszenia o ukaraniu na wniesienie protestu (Artykuł 403). Jeśli protest nie zostanie uznany, ma on prawo do apelacji (Artykuł 405).

Żółte/czerwone kartki można wręczać za nieodpowiednie zachowanie na wodzie, z włączeniem:

- do dwóch kartek na raz za niebezpieczną jazdę;
- jedna czerwona kartka za wyjątkowo oczywistą niebezpieczną jazdę.

Zawodnik, który otrzymał czerwoną kartkę, zostaje natychmiast zdyskwalifikowany w tych zawodach. Otrzymanie trzeciej żółtej kartki jest równoważne kartce czerwonej **i powoduje nałożenie takich samych kar / podjęcie tych samych działań**.

Zawodnik z czerwoną kartka traci prawa do brania udziału we wszystkich przedsięwzięciach UIM na wodzie na okres dwu miesięcy.

Dodatkowo, **przez dwa lata od otrzymania czerwonej kartki**, nie może on brać udziału w pierwszych zawodach o tytuły UIM **w tej dyscyplinie lub klasie**, w której **otrzymał taką kartkę**.

Wszystkie żółte kartki ukaranego zawodnika zachowują swą ważność na okres czterech zawodów UIM (**każdych zawodów pod patronatem UIM, o tytuły lub nie**), w których startuje, po dacie otrzymania ostatniej kartki żółtej **lub 36 miesięcy kalendarzowych od tej daty**.

Żółte/czerwone kartki muszą być potwierdzane poprzez powiadomienie UIM oraz Przedstawicielstw Narodowych zawodników w ciągu trzech dni **od zakończenia zawodów**.

UIM powiadomi wszystkie Przedstawicielstwa Narodowe, kiedy zawodnik ma jedną czerwoną lub trzy żółte kartki i zostanie w następstwie tego zdyskwalifikowany we współzawodnictwie międzynarodowym.

Następujące zasady stosuje się do wszystkich osób w parku maszyn:

Komisarz UIM / Sędzia Główny może ukarać za wszelkie zachowanie obraźliwe, niesportowe czy agresywne podczas każdej formy oficjalnej aktywności (odprawa zawodników, nadzór nad zawodami, itp.) poprzez wręczenie niebieskiej kartki. Wszystkie niebieski kartki pozostają ważne

przez dwa kolejne zawody, w których zawodni startuje, po dacie otrzymania ostatniej kartki niebieskiej.

Druga niebieska kartka powoduje natychmiastowe usunięcie osoby popełniającej przewinienie z tej formy aktywności.

W następstwie tego zarządza się spotkanie Komitetu Bieżącego Zarządzania w celu określenia czy podjęte będą dalsze akcje dyscyplinarne. Decyzje Komitetu Bieżącego Zarządzania podlegają odwołaniu do Sędziego Protestowego.

406.06 DYSKWALIFIKACJA

Dyskwalifikacja powoduje wykreślenie rezultatów zawodnika z listy biegu lub zawodów, podczas których dokonał on wykroczenia.

Kara dyskwalifikacji nakładana jest przez Komisję Sędziowską.

406.07 ZAWIESZENIE CZASOWE

Zawieszenie czasowe zawiesza zawodnika, zawodnika z ekipą, członka ekipy lub Sędziego na czas całych lub części zawodów. Zawieszenie czasowe może być postanowione w wyniku poważnego naruszenia dyscypliny.

Zawieszenie czasowe ma być nałożone przez Komisję Sędziowską.

406.08 ZAWIESZENIE PRZEDŁUŻONE

Zawieszenie przedłużone może być nałożone na zawodnika, Osobę Oficjalną, lub Organizację za umyślne i poważne wykroczenie, przekupstwo dokonane wielokrotnie lub bardzo poważne naruszenie dyscypliny sportowej, jak również poważne naruszenie dyscypliny moralnej.

Zawieszenie przedłużone może być nałożone jedynie przez Przedstawicielstwo Narodowe posiadacza licencji lub Organizacji, jak również przez Komitet Wykonawczy UIM.

Zawieszenie przedłużone ma zawsze charakter międzynarodowy. Przedstawicielstwo Narodowe musi natychmiast powiadomić UIM o nałożeniu zawieszenia przedłużonego, a następnie UIM powinno powiadomić o tym wszystkie inne Przedstawicielstwa Narodowe.

406.09 WYKLUCZENIE

Wykluczenie oznacza trwałą utratę wszelkich praw uczestniczenia w jakiejkolwiek działalności podległej UIM lub jego stowarzyszonym członkom. Osoba lub Organizacja, która popełniła moralne lub sportowe wykroczenie największej wagi jest narażona na wykluczenie.

Wyrok wykluczenia może zostać orzeczony tylko przez Przedstawicielstwo Narodowe posiadacza licencji lub Organizacji, albo przez Komitet Wykonawczy UIM.

Wykluczenie ma zawsze charakter międzynarodowy. Przedstawicielstwo Narodowe musi natychmiast powiadomić UIM o nałożeniu wykluczenia, a następnie UIM powinno powiadomić o tym wszystkie inne Przedstawicielstwa Narodowe.

W przypadku zawieszenia, zawieszenia przedłużonego lub wykluczenia, wszystkie Przedstawicielstwa Narodowe, a co za tym idzie wszystkie zrzeszone kluby zobowiązują się do respektowania decyzji i stosowania jej w swym własnym kraju.

407 PIERWSZEŃSTWO POWYŻSZYCH PRZEPISÓW

Zanim sprawa może zostać wniesiona do sądu cywilnego, należy całkowicie wyczerpać tryb postępowania UIM.

408 FORMULARZ PROTESTU W ZAWODACH AQUABIKE

PROTEST MA BYĆ WNIESIONY W CIĄGU JEDNEJ GODZINY PO WYWIESZENIU WYNIKÓW, 30 MINUT, GDY DOTYCZY SPRAWY PRZECIW INNEMU ZAWODNIKOWI W PRZYPADKU, GDY WSPOMNIANY INNY ZAWODNIK ZOSTAŁ UKARANY I PROTESTUJE PRZECIWKO KARZE

NAZWA ZAWODÓW: .....DATA WYŚCIGU LUB BIEGU: .....
BIEG NUMER: .....KLASA: .....
NAZWISKO (PROTESTUJĄCEGO): .....
NUMER ŁODZI: .....NAZWA ŁODZI: .....

Ja (protestujący) składam protest przeciwko: (✓zaznacz tam, gdzie jest to właściwe)

- ○ W celu poszukiwania rekompensaty od Komitetu Organizacyjnego Zawodów za jego działania lub pomyłki.
- ○ Innemu zawodnikowi, nazwisko: ....., łódź numer: .....
- ○ Wynikom wywieszonym na Tablicy Wyników.

Czas zdarzenia: .....
Na którym okrążeniu zdarzenie miało miejsce: .....
Gdzie zdarzenie nastąpiło: .....
Który przepis został naruszony: .....

Wyjaśnij pisemnie przebieg incydentu z innym zawodnikiem, możesz narysować szkic zdarzenia, wyjaśnij przyczyny protestu przeciw decyzji Komisji Sędziowskiej lub wywieszonym wynikom (możesz dodać wyjaśnienia na odwrocie formularza i dołączyć dodatkowe strony, jeśli zajdzie potrzeba).

Jaki jest zamierzonyc cel protestu:

Podpis protestującego: .....

Ta część ma być wypełniona przez sędziego przyjmującego protest	
Protest jest nieważny bez wniesienia opłaty – (Reg. Wyścigów po Obwodzie oraz AB 80 Euro / F1 250 Euro) **oznaczyć wysokość wpłaty**	**Nazwisko sędziego**
Czas wniesienia opłaty	**Podpis sędziego**
Czas wywieszenia wyników	

409 ARBITRAŻ

409.01 PRZEPISY OGÓLNE

Strona w procedurze apelacyjnej ma prawo zwrócić się o finalny arbitraż do CAS (*Court of Arbitration for Sport* – Arbitrażowego Sądu Sportowego). Rozpoczęcie procedury arbitrażowej wymaga akceptacji mandatu przez CAS. W przypadku kiedy CAS odmówi mandatu do arbitrażu, decyzja ICA jest ostateczna. Procedura CAS musi przestrzegać poniżej wymienionych zasad.

409.02 STRONY ARBITRAŻU – PROCEDURA

a. UIM jest stroną procedury arbitrażowej i reprezentowana jest przez przewodniczącego **ICA**.

b. Każda inna strona procedury apelacyjnej powinna zostać powiadomiona o procedurze i może wziąć udział jako strona po pisemnej deklaracji do biura UIM lub bezpośrednio do CAS.

409.03 TERMINY W ARBITRAŻU

Zamiar zwrócenia się o arbitraż musi zostać złożony na piśmie do Sekretariatu UIM przez zainteresowane strony w ciągu 7 dni licząc od dnia następującego po powiadomieniu o decyzji o wyniku odwołania.

Pisemne uzasadnienie o powodzie zwracania się o arbitraż musi zostać złożone w Sekretariacie UIM w ciągu 14 dni od dnia złożenia zamiaru prośby o arbitraż w tymże sekretariacie.

Powiadomienie i uzasadnienie musi być podpisane przez strony.

409.04 OPŁATY I KOSZTY

Koszt arbitrażu UIM wynosi 1525 Euro. CAS może zdecydować o refundacji/częściowej refundacji tej kwoty zgodnie z Artykułem 405.10.

Bez względu na końcowy wynik procedury arbitrażowej wszelkie koszty powstałe w jej wyniku w CAS (np. rachunki z CAS lub od ekspertów powołanych przez CAS lub z inicjatywy CAS, koszty podróży, zakwaterowania oraz koszty komunikacji przedstawiciela UIM lub podobne) mają być pokryte przez stronę, która wniosła odwołanie, chyba że w poniższych przepisach przewidziano to w inny sposób.

Strona ta musi wnieść depozyt w wysokości pokrywającej wszystkie możliwe koszty nie później niż 14 dni po powiadomieniu o ich wysokości. Określi je Sekretarz Generalny po konsultacji z CA, biorąc pod uwagę sumę 2290 Euro na możliwe koszty od strony UIM. Depozyt ma być wniesiony drogą transferu bankowego do UIM, lub bezpośrednio do CAS, jeśli tak zdecyduje Sekretarz Generalny. Jeśli w trakcie wykonywania procedury koszty wzrosną, to strona, która wniosła o arbitraż ma wnieść depozyt na brakującą kwotę w ciągu 14 dni od powiadomienia.

Strona zgodnie z Artykułem 409.02.b ponosi koszty, jakie powstają w drodze realizacji jej praw jako strony procedury arbitrażowej, włączając, ale nie ograniczając ich do kosztów podróży i zakwaterowania, opłat konsultacyjnych i temu podobnych.

409.05 DALSZE DZIAŁANIE

CAS zostaje upoważniony przez strony zaangażowane jedynie za pośrednictwem Sekretariatu UIM. UIM asystuje stronom poprzez wystawienie upoważnienia dla CAS i przekazanie go. UIM nie może przekazać żadnego upoważnienia dla CAS, zanim dokumenty arbitrażowe i opłaty zgodnie z Artykułami 409.03 i 409.04 nie wpłyną w przewidzianym na to czasie.

Jeśli zainteresowana strona nie dotrzyma któregoś z terminów, to wyklucza się tym samym z procedury, a decyzja Komitetu Odwoławczego zostaje automatycznie podtrzymana. W tym przypadku Sekretariat UIM nie wystawia upoważnienia dla CAS albo wycofuje wszelkie wystawione wcześniej. Wtedy strona zainteresowana musi zapłacić 50% kosztów arbitrażu oraz wszelkie koszty zgodnie z Artykułem 409.04.

Dalsze działania zostaną określone przez CAS.

409.06

Decyzja CAS jest ostateczna i nie podlega jakiejkolwiek dalszej jurysdykcji.

500 PRZEPISY TECHNICZNE

Przed wyścigiem komisarz techniczny przeprowadza kontrolę bezpieczeństwa pod kątem bezpieczeństwa według listy kontrolnej UIM.

Żaden skuter wodny nie może zejść na wodę przed zaliczeniem tej kontroli.

Kontrola techniczna skuterów zostanie przeprowadzona po wyścigu o najlepszą pozycję startową i wyścigach Moto dla najlepszych 5 sklasyfikowanych skuterów.

W przypadku stwierdzenia naruszenia komisarz techniczny oceni jego charakter i zdecyduje, czy jest to przyczyną dyskwalifikacji za pojedyncze Moto lub w całych zawodach.

Wszelkie naruszenia należy zgłaszać na piśmie do komisarza UIM i Sędziego Głównego / Kierownika Wyścigu.

500.01 SKUTER WODNY

Skuter wodny – Personal Watercraft (PWC) / Aquabike oznacza monokadłubową jednostkę pływającą, której napęd stanowi wbudowany silnik napędzający odrzutową pompę wody, która jest podstawowym źródłem energii do przemieszczania się. Jest przeznaczony do kierowania przez osobę siedzącą, stojącą lub klęczącą na jednostce niż wewnątrz niej. Sterowanie odbywa się z dziobu poprzez kierowanie dyszy wylotowej poprzez całkowicie obudowany system śruby napędowej.

Dywizja Ski obejmuje skutery wodne, które przeznaczone są dla jednej osoby stojącej na nich i kierującej za pomocą zamocowanej na osi kierownicy.

Dywizja Runabout obejmuje skutery wodne zaprojektowane dla jednej lub więcej osób i mającej siedzenie.

500.02 HOMOLOGACJA

500.02.01 HOMOLOGACJA GP4 – GP3 – GP2

Aby wziąć udział w różnych Mistrzostwach ABP kategorii GP4 – GP3 – GP2 UIM skutery wodne muszą być sprzedawane i dostępne na rynku. Muszą być wyprodukowane w ilości co najmniej 50 jednostek. Skuter wodny musi mieć świadectwo homologacji poświadczające, że cechy są zgodne z danymi przedstawionymi przez producenta. Certyfikat homologacji musi być przeprowadzany przez urzędowe służby żeglugi w kraju producenta lub niezależnego eksperta prywatnego. Aby wziąć udział w Mistrzostwach UIM-ABP, skuter wodny musi być odpowiadać zasadom technicznym UIM.

500.02.02 HOMOLOGACJA GP1

Aby wziąć udział w różnych Mistrzostwach ABP kategorii GP1 UIM skutery wodne muszą posiadać wydany przez UIM Logbook pokazujący ich charakterystykę i historię użytkowania. Logbook UIM może być wydany przez Komisarza Technicznego UIM i ma ważność 4 lata. Logbook musi być przedstawiany podczas każdej kontroli technicznej przed zawodami UIM-ABP.

Wszystkie homologowane skutery GP2 – GP3 są także dopuszczone do współzawodnictwa w GP1.

500.02.03 HOMOLOGACJA SKUTERÓW DLA *JET RAID*, WYŚCIGÓW NA WYTRZYMAŁOŚĆ I PRZYBRZEŻNYCH GP1

Aby wziąć udział w różnych Mistrzostwach UIM-ABP kategorii *Jet Raid*, Wyścigów na Wytrzymałość i Przybrzeżnych GP1 skutery wodne muszą odpowiadać przepisom nawigacyjnym w kraju swego pochodzenia. Inne wymagania mogą być określone w Programie Wstępnym.

501 DYWIZJA SKI

501.01 DYWIZJA SKI KATEGORIA GP3

1. Przeznaczona do promowania zainteresowania we współzawodnictwie skuterów wodnych i umożliwienia osobom indywidualnym na aktywne współzawodniczenie przy stosunkowo niewielkich nakładach inwestycyjnych i kosztach utrzymania. Skutery startujące w tej klasie muszą odpowiadać następującym specyfikacjom:

2. Wszystkie skutery wodne muszą pozostać ściśle w stanie seryjnym, za wyjątkiem przypadków, gdzie przepisy pozwalają lub wymagają zastąpienia lub modyfikacji. Zastąpienia lub modyfikacje niewymienione tutaj są niedozwolone. Niektóre oryginalne elementy wyposażenia mogą nie są zgodne z przepisami. Numery Identyfikacyjne Kadłuba muszą być pokazane zgodnie z danymi dostarczonymi przez producenta.

3. Gdy zasady zezwalają lub wymagają, aby jakieś wyposażenie było instalowane, wymieniane, zamieniane lub wytwarzane, to wybór komponentów, materiałów i / lub wytworzenie takich samych, aby skuter działał bezpiecznie w zawodach jest pełną odpowiedzialnością zawodnika.

4. Poziom emitowanego dźwięku nie powinien przekraczać 86 dB(A) na odległości 24 m.

5. Paliwo musi być zgodne z kryteriami określonymi w art. 503.

501.01.01 GŁÓWNE KRYTERIA

Skutery wodne współzawodniczące w tek kategorii muszą odpowiadać następującym kryteriom:

1. Maksymalna pojemność skokowa:
   a) wolnossące 2-suwy: 800 cc.

2. Maksymalna moc wg producenta sprzętu: 85 KM.

3. Waga na sucho musi być większa niż 135 kg.

4. Długość kadłuba nie może przekroczyć 250 cm.

5. Szerokość kadłuba ma być pomiędzy 50 a 78 cm.

6. Wymiar kadłuba mierzony od najniższego jego punktu do uchwytu kierownicy w swej pozycji opartej o pokrywę nie może przekroczyć 86 cm .

7. Kierownica musi być zamontowana przed przedziałem silnika i musi mieć minimalny zakres ruchu 75 stopni.

501.01.02 KADŁUB

Definicja

a) **Pokład** Górna strukturalna część skutera umiejscowiona powyżej (i z włączeniem) górnej części kołnierza łączącego.

b) **Kadłub** Dolna strukturalna część skutera umiejscowiona poniżej (i z włączeniem) dolnej części kołnierza łączącego.

c) **Spojenie (kołnierz łączący)** Obszar łączenia w części, która łączy pokład (górna) i kadłub (dolna).

1. Wszystkie skutery muszą posiadać elastyczną pętlę służącą do zaczepienia holu umocowaną na dziobie. Pętla ta musi być wykonana z materiału elastycznego (tj., nylonowa taśma, lina itp.), w taki sposób, by nie stwarzać niebezpieczeństwa. Uchwyty holownicze, które wystają poza płaszczyznę kadłuba muszą być usunięte.

2. Można dokonywać napraw kadłuba i pokładu. Naprawy takie nie mogą jednak zmienić standardowego kształtu więcej niż o 5 mm.

3. Uchwyty, wpuszczane schowki, wskaźniki oraz rury wentylacyjne przedziału silnikowego mogą być modyfikowane, nieoryginalne lub usunięte, pod warunkiem, że nie zwiększają poboru powietrza, ani nie stwarzają zagrożenia.

4. Wszystkie skutery mogą być wyposażone w maksimum dwa pływaki na każdej stronie. Pływaki oryginalne mogą zostać zmodyfikowane, nieoryginalne, przemieszczone lub usunięte. Całkowita długość każdego z pływaków nie może przekroczyć 126 cm. Pływaki nie powinny wystawać z boku kadłuba więcej niż o 100 mm, mierzone w płaszczyźnie poziomej.
   Jeśli zamontowane są dwa zestawy pływaków, pływak przedni musi przylegać do kadłuba, a całkowita długość pływaków powinna być ograniczona do 153 cm w konfiguracji pływaków połączonych lub oddzielonych.
   Pionowy kanał stworzony przez spód pływaka nie może przekroczyć 50 mm.
   Żadna część pływaka nie powinna wystawać w dół, poniżej punktu, w którym bok kadłuba przecina powierzchnię dna więcej niż o 50 mm.

7. Pływaki nieoryginalne lub zmodyfikowane muszą mieć grubość większą niż 6 mm. Wszystkie krawędzie prowadzące muszą być zaokrąglone tak, by nie stwarzać zagrożenia. Pływaki nie mogą być dołączone do powierzchni ślizgowych kadłuba. Płetwy, stery, mieczyki i inne wystające części mogące stwarzać niebezpieczeństwo są niedozwolone.

8. Pływaki mogą być przymocowane do wewnętrznej strony kołnierza łączącego, ale żadna część pływaka nie może być wystawać więcej niż 50 mm poniżej dolnej części kołnierza łączącego (z usuniętym zderzakiem). Pływaki dołączone do wnętrza kołnierza łączącego nie powinny wystawać poza kołnierz łączący (ze zdemontowanym zderzakiem) podczas pomiaru w płaszczyźnie poziomej.

9. Można używać nieoryginalnych zderzaków pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia.

10. Można dołączyć do boków kadłuba lub wewnętrznej stronie kołnierza łączącego miękki, elastyczny odrzutnik pyłu wodnego, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia. Żadna

część odrzutnika nie może wystawać poza obwód oryginalnego zderzaka lub profili bocznych mierzonego w linii pionowej.

11. Kierownica, przepustnica, cięgło przepustnicy i uchwyty mogą być nieoryginalne lub przerobione. Można usunąć lub zmodyfikować osłonę kierownicy. Można użyć nieoryginalnych wyłączników i ich obudów. Wał sterujący, jego wsporniki i uchwyt mogą być nieoryginalne. Kierownica musi być miękko tulejowana na wsporniku mocującym lub, jeśli ma poprzeczkę, to musi być ona wyścielana. Modyfikacje układu sterowania zmieniające szybkość skrętu są dozwolone. Nieoryginalne kable sterowe są dozwolone.

12. Kierownica i wspornik mocujący mogą być modyfikowane lub być nieoryginalne, pod warunkiem, że działają tak jak pierwotnie zostały zaprojektowane. Uchwyt do mocowania kierownicy można wzmocnić. Sprężynę kierownicy można modyfikować lub użyć nieoryginalnej.

13. Można dodać wykładziny i/lub zestawy mat i dowolnie pomalować. Wykończenie powierzchni dowolnej części metalowej na zewnątrz kadłuba ponad kołnierz łączący może być polerowane, utwardzane przez śrutowanie lub malowane.

14. Oryginalna pompa zęzowa może zostać zmodyfikowana lub odłączona. Nieoryginalny system opróżniania zęzy jest dozwolony, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia.

15. Można wzmocnić lub wymienić przednie mocowanie silnika.

16. Nie można ograniczać do części oryginalnych możliwości stosowania części ogólnej eksploatacji silnika (np., podkładek, uszczelek, świec zapłonowych, przewodów wysokiego napięcia, kapturków świec, przewodów, węży wodnych, przewodów paliwowych, filtrów oleju, zacisków oraz mocowań), pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań:
    a) Zniszczone gwinty można naprawiać do tego samego wymiaru.
    b) Zastępcze węże muszą utrzymać tę samą średnicę wewnętrzną.
    c) Mocowania (np., sworznie, nakrętki i podkładki) nie mogą być zastępowane częściami wykonanymi z tytanu, chyba, że takie są elementy oryginalne. Mocowania mogą zawierać zintegrowane mechanizmy zamykające (zabezpieczające).

17. Krata wlotu wody może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Krata wlotu wody jest wymagana i musi być typu o pełnej długości, z co najmniej jednym prętem równoległym do wału napędzającego. Kraty nie mogą wystawać więcej niż 12 mm pod płaszczyznę płyty obszaru wlotowego pompy. Wszystkie prowadnice muszą być zaokrąglone tak, by nie stwarzać zagrożenia.

18. Płyta pokrywy pompy może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Tył płyty pokrywy pompy można przedłużyć, ale przedłużenie nie może przekraczać szerokości oryginalnej płyty. Zmodyfikowane i nieoryginalne płyty nie mogą być wydłużać oryginalnej płyty więcej niż o 100 mm poza końcówkę wyposażenia oryginalnego. Brzegi przedłużenia muszą być dołączone do zaokrąglonej części płyty pompy tak, by nie stwarzać zagrożenia. Płetwy, stery, płetwy podwodne i inne wystające elementy, które mogą stwarzać zagrożenie, nie są dozwolone.

501.01.03 SILNIKI 2-SUWOWE

1. Zewnętrzne modyfikacje w wykończeniu silnika (np., platerowanie, polerowanie i/lub malowanie) są dozwolone jedynie w celach kosmetycznych.

2. Niedozwolone są żadne wewnętrzne modyfikacje żadnego rodzaju, z włączeniem szlifowania, napawania, polerowania, obróbki skrawaniem, śrutowania w stosunku do jakiejkolwiek części silnika.

3. Układ wydechowy musi pozostać ściśle seryjny, w stanie dostarczonym przez wytwórcę.

4. Silniki mogą być rozwiercane. Zastępczych zestawów tłoków można używać pod warunkiem zachowania oryginalnych czasów otwarć portów, stopnia sprężania, profilu tłoka, długości płaszcza tłoka oraz kształtu i typu materiału. Zastępcze zestawy tłoków muszą mieć masę w granicach $\pm$25% wyposażenia oryginalnego. Pojemność silnika nie może przekraczać określenia klasy (np., 550 cc w klasie 550 Limited, 800 cc w 800 Limited, itp.). Zaokrąglanie portów cylindrów nie może przekraczać wartości 1.00 mm (0.04 cala) na wartości maksymalnej kąta 30 stopni (patrz rysunek w Dodatku).

5. Wał korbowy może być naprawiany z użyciem zamiennych przeciwwag, czopów korbowych, łożysk i korbowodów. Nie wolno stosować przeciwwag, czopów korbowych i korbowodów wykonane z metali nieżelaznych. Nie można zmienić skoku ani długości korbowodu. Można obrabiać przeciwwagi na nieodnawialnych wałach korbowych, w celu dostosowania do wciskanych czopów korbowych. Zastępcze łożyska muszą zachować swój oryginalny typ i wymiary. Zamieniona przeciwwaga musi przypominać część oryginalną (czyli otwory i/lub kieszenie nieistniejące na części oryginalnej nie mogą wystąpić na części zamiennej). Całkowita waga zespołu wału korbowego musi być w granicach $\pm$5% wagi wyposażenia oryginalnego. Czopy korbowe mogą być spawane i/lub zakute do przeciwwagi.

6. Można wymieniać cylindry pomiędzy homologowanymi jednostkami skuterami tego samego producenta. Można wymieniać uszczelki, ale muszą być tego samego typu co ich odpowiedniki oryginalne (np. płaskie, O-ring itp.) Uszczelka podstawy cylindrów nie może być grubsza niż 0.8 mm, a schemat dolotowy i wylotowy muszą pozostać takie same, jak pierwotnie (było w Art. 501.01.02).

7. Naprawy pękniętych lub przedziurawionych skrzyń korbowych mogą zostać przeprowadzone jedynie w obszarze jednego zniszczonego obszaru mającego wpływ na jeden naprawiany cylinder. Można zaślepić lub usunąć osuszanie skrzyni korbowej i przewód łączący. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje lub naprawy.

8. Układ chłodzenia może zostać zmodyfikowany lub nieoryginalny. Można zastosować nieoryginalne przewody chłodzenia oraz wodne układy omijające. Można dołączyć do pompy dodatkowe przewody chłodzące oraz ich mocowania. Mocowania układów omijających mogą być zmodyfikowane, nieoryginalne i/lub przemieszczane, lecz muszą być skierowane ku dołowi i/lub w tył, aby nie stwarzać zagrożenia dla innych zawodników. Wszelkie zawory zastosowane w całym układzie chłodzenia muszą być stałe lub automatyczne (np., termostaty, regulatory ciśnienia itp). Niedozwolone są ręcznie sterowane układy (niezależnie od sposobu ich aktywacji), które zmieniają przepływ wody w czasie pracy. Można zastosować zestaw przepłukiwania układu chłodzenia.

501.01.04 DOSTARCZANIE POWIETRZA / PALIWA 2-SUWY

1. Można stosować nieoryginalne tłumiki płomieni, które spełniają wymagania norm USCG, Marine UL-1111 lub SAE-J1928 Marine dla tłumików płomieni wstecznych. Dozwolone są nieoryginalne tłumiki płomieni spełniające jeden z powyżej wymienionych standardów.

Można zdemontować tłumik szumów ssania powietrza. Dysze gaźnika (wymienne), igły zaworów oraz ich sprężyny można zmieniać. Można usunąć system ssania, pod warunkiem nie stwarzania dodatkowego poboru powietrza do silnika. Można zamontować nieoryginalny układ ssania. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje gaźnika.

2. Układ paliwowy jest układem typu zamkniętego. Maszyna nie może wydmuchiwać lub rozlewać paliwa w żadnej pozycji, bez względu na to czy silnik pracuje czy nie. Można używać tylko oryginalnego zbiornika paliwa, wlewu paliwa, zaworu nadmiarowego i nie wolno tych części modyfikować. Można usunąć i/lub stosować nieoryginalne wlew paliwa, filtr paliwowy oraz zawór nadmiarowy. Można zastosować dodatkowe filtry paliwa oraz dodać piankę komórkową w oryginalnym zbiorniku paliwa. Można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnych korków zbiornika paliwa, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia.

501.01.05 ZAPŁON I ELEKTRONIKA 2-SUWY

1. Można ominąć lub wyeliminować funkcję ogranicznika prędkości obrotowej.
2. Moduł CDI można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnego.
3. Można zmienić czasy zapłonu. Dozwolone są modyfikacje oryginalnego mocowania wyposażenia zestawu zapłonowego.
4. Należy używać oryginalnego układu ładowania.
5. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje układu zapłonowego.
6. Zastępcze akumulatory są dozwolone pod warunkiem dopasowania do pojemnika oraz bezpiecznego zamocowania.
7. Zespół czujnika temperatury silnika można odłączyć i/lub usunąć.
8. Można stosować nieoryginalne świece zapłonowe o innej wartości cieplnej.

501.01.06 UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU

1. Wirnik może zostać zmodyfikowany lub być nieoryginalny. Można zastosować dodatkowe pierścienie uszczelniające, pod warunkiem utrzymania oryginalnej średnicy wewnętrznej. Można zastosować silikonowy uszczelniacz, jako dodatek do oryginalnego uszczelnienia do wlotu pompy. Zaślepkę otworu kontrolnego można usunąć lub jej otwór zaślepić.

501.02 DYWIZJA SKI KATEGORIA GP2

1. Klasa ta ma promować zawody osobistych skuterów wodnych, przy ograniczonej ilości modyfikacji oraz zachęcić użytkowników do stania się aktywnymi zawodnikami przy relatywnie umiarkowanych inwestycjach. Skutery startujące w tych klasach muszą odpowiadać wymienionym dalej specyfikacjom.
2. Wszystkie skutery muszą pozostać całkowicie seryjnymi, z wyjątkiem przepisów, które zezwalają lub wymagają zastąpienia lub modyfikacji. Zmiany lub modyfikacje niewymienione tutaj nie są dozwolone. Niektóre części oryginalnego wyposażenia mogą nie odpowiadać przepisom. Numery Identyfikacyjne Kadłuba muszą być widoczne tak, jak umieścił je producent. Wszystkie modyfikacje dopuszczone w klasie GP3 są dozwolone.

3. W przypadku, kiedy przepisy zezwalają lub wymagają zamontowania, wymiany, zmiany lub obróbki, to dobór elementów, materiałów i sposobu obróbki w celu bezpiecznego użytkowania w czasie zawodów pozostają wyłączną odpowiedzialnością zawodnika.

4. Poziom emitowanego hałasu nie powinien przekraczać 86 dB(A) w odległości 24 m.

5. Paliwo musi spełniać wymagania zdefiniowane w Art. 503.

501.02.01 GŁÓWNE KRYTERIA

Skutery wodne współzawodniczące w tek kategorii muszą odpowiadać następującym kryteriom:

1. Maksymalna pojemność skokowa:
   a) wolnossące 2-suwy: 850 cc.
   b) wolnossące 4-suwy: 1620 cc.
   c) Turbo: 750 cc.

2. Waga na sucho musi być większa niż 135 kg.

3. Długość kadłuba nie może przekroczyć 280 cm.

4. Szerokość kadłuba ma być pomiędzy 50 a 78 cm.

5. Wymiar kadłuba mierzony od najniższego jego punktu do uchwytu kierownicy w swej pozycji opartej o pokrywę nie może przekroczyć 86 cm.

6. Kierownica musi być zamontowana przed przedziałem silnika i musi mieć minimalny zakres ruchu 75 stopni.

501.02.02 KADŁUB

Dodatkowo, do wymagań przewidzianych dla kategorii GP3, dozwolone są następujące modyfikacje / specyfikacje.

Można stosować nieoryginalne pokrywy, a te oryginalne można modyfikować.

501.02.03 SILNIKI 2-SUWOWE

1. Silniki mogą być rozwiercane. Zastępczych zestawów tłoków można używać pod warunkiem zachowania oryginalnych czasów otwarć portów, stopnia sprężania, profilu tłoka, długości płaszcza tłoka oraz kształtu i typu materiału. Zastępcze zestawy tłoków muszą mieć masę w granicach $\pm 25\%$ wyposażenia oryginalnego. Pojemność silnika nie może przekraczać określenia klasy. Można obrabiać cylindry w celu dopasowania do podstawy głowicy cylindrów.

2. Wał korbowy może być naprawiany z użyciem zamiennych przeciwwag, czopów korbowych, łożysk i korbowodów. Nie wolno stosować przeciwwag, czopów korbowych i korbowodów wykonane z metali nieżelaznych. Nie można zmienić skoku ani długości korbowodu. Można obrabiać przeciwwagi na nieodnawialnych wałach korbowych, w celu dostosowania do wciskanych czopów korbowych. Zastępcze łożyska muszą zachować swój oryginalny typ i wymiary. Zamieniona przeciwwaga musi przypominać część oryginalną

(czyli otwory i/lub kieszenie nieistniejące na części oryginalnej nie mogą wystąpić na części zamiennej). Całkowita waga zespołu wału korbowego musi być w granicach $\pm$5% wagi wyposażenia oryginalnego. Czopy korbowe mogą być spawane i/lub zakute do przeciwwagi.

3. Naprawy pękniętych lub przedziurawionych skrzyń korbowych mogą zostać przeprowadzone jedynie w obszarze jednego zniszczonego obszaru mającego wpływ na jeden naprawiany cylinder. Można zaślepić lub usunąć osuszanie skrzyni korbowej i przewód łączący. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje lub naprawy.

4. Zewnętrzne modyfikacje w wykończeniu silnika (np., platerowanie, polerowanie i/lub malowanie) są dozwolone jedynie w celach kosmetycznych.

5. Niedozwolone są żadne wewnętrzne modyfikacje żadnego rodzaju, z włączeniem szlifowania, napawania, polerowania, obróbki skrawaniem, śrutowania w stosunku do jakiejkolwiek części silnika.

6. Uszczelka głowicy cylindrów może zostać zmieniona lub być nieoryginalna.

7. Można modyfikować lub stosować nieoryginalne kolektor wylotowy, rurę głowicy, komora rozprężną, uszczelki i węże pomiędzy komorą rozprężania oraz oryginalną skrzynką wodną. Miejsce ujścia gazów wydechowych musi pozostać takie samo. Należy zachować oryginalne wymiary otwarć i miejsca wylotu. Skrzynka wodna ma być oryginalna i nie wolno jej modyfikować. Żadna zmieniona część układu wydechowego nie może wystawać poza kadłub.

8. Układ chłodzenia może zostać zmodyfikowany lub nieoryginalny. Można zastosować nieoryginalne przewody chłodzenia oraz wodne układy omijające. Można dołączyć do pompy dodatkowe przewody chłodzące oraz ich mocowania. Mocowania układów omijających mogą być zmodyfikowane, nieoryginalne i/lub relokowane, lecz muszą być skierowane ku dołowi i/lub w tył, aby nie stwarzać zagrożenia dla innych zawodników. Wszelkie zawory zastosowane w całym układzie chłodzenia muszą być stałe lub automatyczne (np., termostaty, regulatory ciśnienia itp). Niedozwolone są ręcznie sterowane układy (niezależnie od sposobu ich aktywacji), które zmieniają przepływ wody w czasie pracy. Można zastosować zestaw przepłukiwania układu chłodzenia.

9. Rozrusznik i bendix mogą być nieoryginalne.

10. Można użyć zastępczych mocowań silnika.

11. Można usunąć albo odłączyć układ wtrysku oleju.

12. Nie można ograniczać do części oryginalnych możliwości stosowania części ogólnej eksploatacji silnika (np., podkładek, uszczelek, świec zapłonowych, przewodów wysokiego napięcia, kapturków świec, przewodów, węży wodnych, przewodów paliwowych, zacisków oraz mocowań) pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań:
    a) Zniszczone gwinty można naprawiać do tego samego wymiaru.
    b) Mocowania (np. sworznie, nakrętki i podkładki) nie mogą być zastępowane odpowiednikami wykonanymi z tytanu, chyba że takie jest wyposażenie oryginalne. Mocowania mogą posiadać zintegrowany mechanizm zabezpieczający.

13. Można wymieniać cylindry pomiędzy homologowanymi jednostkami skuterami tego samego producenta.

Zastępcze uszczelki można stosować, ale muszą one być tego samego typu (np. płaska, o-ring itp.) jak ich oryginalne odpowiedniki. Uszczelka podstawy nie może być grubsza niż 1.52 mm.

14. Jeśli oryginalne cylindry nie pozwalają na pojemność w granicach 10% maksymalnej wartości, to możliwe jest wykorzystanie , a następnie zastosowanie nieoryginalnej tulei cylindrowej. Taka nieoryginalna tuleja musi zachować takie same wymiary portów i specyfikacje co oryginalny wyrób producenta skutera.

501.02.04 SILNIKI 4-SUWOWE

1. Można oczyścić komory spalania poprzez śrutowanie z zaworami osadzonymi na swych pozycjach. Nie wolno tak traktować portów wlotowych i wylotowych, ani ich czyścić za pomocą materiałów ściernych takich jak, wełna stalowa lub Scotch-Brite®. Dozwolone sa naprawy głowicy cylindrów w zakresie wpływu na jeden zespół cylindra.

2. Wał korbowy musi pozostać seryjny. Dozwolone są zastępcze łożyska lub obudowy łożysk, pod warunkiem utrzymania typu i wymiarów oryginału.

3. Wałki krzywkowe (rozrządu) muszą być seryjne. Dozwolone są zastępcze łożyska lub obudowy łożysk, pod warunkiem zachowania oryginalnego typu oraz wymiarów.

4. Układ chłodzenia można zmienić lub zastosować nieoryginalny. Można zastosować nieoryginalne przewody chłodzące oraz wodne układy omijające. Można dołączyć dodatkowe przewody chłodzące i ich mocowania. Mocowania układów omijających w chłodzeniu wodnym można zmodyfikować albo przemieścić lub użyć nieoryginalnych, ale wszystkie muszą być skierowane w dół i/lub w tył tak, aby nie stwarzać zagrożenia dla innych zawodników. Nie wolno dodać wylotu wody do głowicy cylindrów, cylindrów lub ich obudowy.

5. Zawory zastosowane w układzie chłodzenia muszą być typu stałego albo automatyczne; termostaty, zawory regulatora ciśnienia itp. można ominąć lub usunąć. Układy elektroniczne wtrysku wody nie są dopuszczone, chyba że są one w wyrobie oryginalnym.

6. Urządzenia sterowane ręcznie (bez względu na sposób uruchamiania), które zmieniają przepływ wody chłodzącej w czasie działania nie są dozwolone. Można zastosować zestaw przepłukiwania układu chłodzenia.

7. Pokrywa zaworów może być zmodyfikowana lub wymieniona jedynie w celach kosmetycznych i/lub zmniejszenia wagi.

8. Sprężyny zaworowe, podkładki sprężyn oraz zabezpieczenia zaworów można modyfikować lub stosować nieoryginalne. Sam zawór musi pozostać wyrobem Producenta Oryginalnego Wyposażenia.

9. Ciśnienie doładowania w układzie HSR-Benelli S4 jest ograniczone do skali 10-14 psi. Można zmienić lub stosować nieoryginalne interlooler i przewody intercoolera.

10. Belassi: W tej kategorii dozwolone są jedynie skutery Belassi BS3 Dynamic 135 KM.

501.02.05 DOSTARCZANIE POWIETRZA / PALIWA 2-SUWY

1. Można modyfikować lub stosować nieoryginalne gaźniki(i) pod warunkiem niewydmuchiwania / nierozlewania paliwa w żadnej pozycji, bez względu na to czy silnik pracuje czy nie. Ilość dysz nie może przekroczyć ilości cylindrów. Niedozwolone są gaźniki z przepustnicą ślizgową. Można zastosować nieoryginalny system ssania. Można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnego zespołu kolektora dolotowego. Można stosować nieoryginalne, działające pod ciśnieniem ze skrzyni korbowej pompy paliwa. Można zainstalować dodatkowe przewody zasilania pulsacyjnego gaźnika na skrzyni korbowej.

2. Zmodyfikowane albo nieoryginalne separatory próżnia/powietrze nie mogą przekraczać wymiarów 5 x 15 cm i muszą mieć otwartą drogę powrotną do zbiornika paliwa przez cały czas. Nie wolno stosować dodatkowych zbiorników paliwa. Można stosować nieoryginalne lub zmodyfikowane elektryczne pompy paliwowe, nieprzekraczające ciśnienia 0.276 bar (4 psi, funtów na cal kwadratowy). Kiedy silnik jest wyłączony lub się zatrzymuje, pompa paliwowa musi się zatrzymać automatycznie. Niedozwolone są ręcznie sterowane pompy paliwowe typu włącz/wyłącz.

3. Dozwolone są nieoryginalne układy wtrysku paliwa oraz ich elementy, pod warunkiem spełnienia następujących wymagań: należy stosować wysokociśnieniowe węże paliwowe spełniające wymagania normy SAE J30R9. Muszą być stosowane gwintowane mocowania typu A.N. albo ich odpowiedniki oraz nieusuwalne, w części wysokociśnieniowej układu, zaciski typu zaciskanego (tj., zaciski węży, obejmy, itp. nie są dozwolone); można stosować jedynie filtry paliwa typu metalowego w wysokociśnieniowej części układu; wszystkie inne filtry paliwowe muszą być zamontowane w niskociśnieniowej części układu. Kiedy silnik jest wyłączany lub się zatrzymuje, pompa paliwowa musi automatycznie zatrzymać się. Niedozwolone są ręcznie sterowane pompy paliwowe typu włącz/wyłącz.

4. Układ paliwowy jest układem typu zamkniętego. Maszyna Można używać tylko oryginalnego zbiornika paliwa, wlewu paliwa, zaworu nadmiarowego i nie wolno tych części modyfikować. Można usunąć i/lub stosować nieoryginalne wlew paliwa, filtr paliwowy oraz zawór nadmiarowy. Można zastosować dodatkowe filtry paliwa oraz dodać piankę komórkową w oryginalnym zbiorniku paliwa. Można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnych korków zbiornika paliwa, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia.

5. Należy stosować tłumiki płomieni, które spełniają wymagania norm USCG, Marine UL-1111 lub SAE-J1928 Marine dla tłumików płomieni wstecznych. Mozna stosować nieoryginalne tłumiki płomieni spełniające jeden z powyżej wymienionych standardów. Można usunąć system redukcji szumów ssania.

6. Można modyfikować lub stosować nieoryginalne zespoły zaworów trzcinowych. Można modyfikować lub stosować nieoryginalne zawory rotacyjne.

501.02.06 DOSTARCZANIE POWIETRZA / PALIWA 4-SUWY

1. Dozwolone są równoważne filtry powietrza / tłumiki płomieni dostępne na rynku. Kanał pomiędzy tłumikiem płomieni a płytą przepustnicy / kolektorem wlotowym / sprężarką może być modyfikowany lub nieoryginalny.

2. Dozwolone jest stosowanie nieoryginalnego systemu przewietrzania skrzyni korbowej typu *catch-can*. Nadmiarowe ilości oleju / paliwa wychodzące z układu *catch-can* muszą zostać przechwycone i nie mogą być rozlewne w przedziale silnika.

3. Można zainstalować system przedmuchiwania układu oleju.

501.02.07 ZAPŁON I ELEKTRONIKA 2-SUWY

1. Można ominąć lub wyeliminować funkcję ogranicznika prędkości obrotowej. Moduł CDI można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnego. Można zmienić czasy zapłonu. Dozwolone są modyfikacje oryginalnego mocowania wyposażenia zestawu zapłonowego. Należy używać oryginalnego układu ładowania. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje układu zapłonowego.

2. Można zmienić pokrywę koła zamachowego w celu dopasowania do podparcia łożyska końcowego wału korbowego.

3. Zastępcze akumulatory są dozwolone pod warunkiem dopasowania do pojemnika oraz bezpiecznego zamocowania.

4. Zmiana położenia elementów elektrycznych (np. akumulatora, skrzynki czy obudowy) jest dozwolona w celu dopasowania do nieoryginalnego układu wydechowego (jedynie ściśle określone minimum zmian tam, gdzie to potrzebne).

5. Czasy zapłonu można zmienić poprzez przestawienie płytki montażowej przerywacza. Można użyć płyty adaptera w wyłącznym celu przeniesienia przerywacza zapłonu.

6. Można stosować nieoryginalne lub modyfikować alternator i koło zamachowe.

501.02.08 ZAPŁON I ELEKTRONIKA 4-SUWY

1. Zastępcze akumulatory są dozwolone pod warunkiem dopasowania do pojemnika oraz bezpiecznego zamocowania.

2. Można ominąć lub wyeliminować funkcję ogranicznika prędkości obrotowej. Moduł CDI można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnego. Można zmienić czasy zapłonu. Dozwolone są modyfikacje oryginalnego mocowania wyposażenia zestawu zapłonowego. Należy używać oryginalnego układu ładowania. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje układu zapłonowego. Można odłączyć czujniki temperatury silnika.

3. Można stosować nieoryginalne świece zapłonowe o innej wartości cieplnej.

501.02.09 UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU 2-SUWY

1. Wirnik, obudowa wirnika, zespół łopatek wirnika, płyta mocująca pompę i/lub podstawa pompy może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Nie wolno stosować tytanowych wałów napędowych, obudowy wirnika lub zespołów łopatkowych statora. Można zmodyfikować lub zastosować nieoryginalny wirnik. Dysza pompy oraz dysza kierunkowa może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Całkowita długość zestawu dyszy pompy oraz kierunkowej nie może być dłuższa więcej niż o 50 mm niż wyposażenie oryginalne. Dozwolone są nieoryginalne systemy dyszy kierunkowej– trymu.

2. Można zastosować dodatkowe mocowania chłodzenia. Zaślepkę otworu kontrolnego można usunąć lub jej otwór zaślepić. Można zastosować silikonowy uszczelniacz, jako dodatek do oryginalnego uszczelnienia do wlotu pompy. Sprzęgła, obudowy łożysk oraz wał napędowy mogą zostać zmodyfikowane albo nieoryginalne, pod warunkiem zachowania przełożenia 1:1 pomiędzy silnikiem, a pompą.

501.02.10 UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU 2-SUWY

1. Mogą być stosowane pierścienie cierne, które są zgodne ze specyfikacją wewnętrznej średnicy oryginału. Można stosować kleje silikon oprócz oryginalnego uszczelnienia wlotu pompy. Otwór kontrolny musi być usunięty lub zaślepiony.

2. W odniesieniu do elementów układu napędowego (np. stojan, stożek wylotowy itp.) nie wolno dokonywać żadnych modyfikacji, z włączeniem szlifowania, napawania, polerowania, obróbki skrawaniem, śrutowania itp.

3. Wirnik może być zmodyfikowany lub nieoryginalny.

501.03 DYWIZJA SKI KATEGORIA GP1

1. Klasa ta ma promować zawody osobistych skuterów wodnych, przy wyższym stopniu modyfikacji. Skutery startujące w tych klasach muszą odpowiadać wymienionym dalej specyfikacjom.

2. Dobór elementów, materiałów i sposobu obróbki w celu bezpiecznego użytkowania w czasie zawodów pozostają wyłączną odpowiedzialnością zawodnika.

3. Poziom emitowanego hałasu nie powinien przekraczać 86 dB(A) w odległości 24 m.

4. Paliwo musi spełniać wymagania zdefiniowane w Art. 503.

5. Można dodać balast przed zawodami w celu spełnienia wymagań dotyczących limitu wagi (Art. 504.4.07).

6. Kontrola wagi ma być wykonana przy pustym zbiorniku i wszystkimi innymi płynami w ilości niezbędnej do wyścigu.

7. Obudowa turbosprężarki i kolektora wydechowego musi być całkowicie wypełniona krążącą wodą przez cały czas kiedy silnik pracuje.

501.03.01 GŁÓWNE KRYTERIA

Skutery wodne współzawodniczące w tek kategorii muszą odpowiadać następującym kryteriom:

1. Maksymalna pojemność skokowa:
   a) wolnossące 2-suwy: 1300 cc.
   b) wolnossące 4-suwy: 1620 cc.
   c) Turbo 4-suwy: 1000 cc.

2. Waga na sucho musi być większa niż 135 kg.

3. Długość kadłuba nie może przekroczyć 280 cm.

4. Szerokość kadłuba nie może przekroczyć 85 cm.

5. Wymiar kadłuba mierzony od najniższego jego punktu do uchwytu kierownicy w swej pozycji opartej o pokrywę nie może przekroczyć 86 cm.

6. Kierownica musi być zamontowana przed przedziałem silnika i musi mieć minimalny zakres ruchu 75 stopni.

501.03.02 KADŁUB

1. Wszystkie skutery muszą posiadać elastyczną pętlę służącą do zaczepienia holu umocowaną na dziobie. Pętla ta musi być wykonana z materiału elastycznego (tj., nylonowa taśma, lina itp.), w taki sposób, by nie stwarzać niebezpieczeństwa. Uchwyty holownicze, które wystają poza płaszczyznę kadłuba muszą być usunięte.

2. Wszystkie skutery mogą być wyposażone w maksimum dwa pływaki na każdej stronie. Pływaki oryginalne mogą zostać zmodyfikowane, nieoryginalne, przemieszczone lub usunięte. Całkowita długość każdego z pływaków nie może przekroczyć 126 cm. Pływaki nie powinny wystawać z boku kadłuba więcej niż o 100 mm, mierzone w płaszczyźnie poziomej.
   Jeśli zamontowane są dwa zestawy pływaków, pływak przedni musi przylegać do kadłuba, a całkowita długość pływaków powinna być ograniczona do 153 cm w konfiguracji pływaków połączonych lub oddzielonych.
   Pionowy kanał stworzony przez spód pływaka nie może przekroczyć 50 mm.
   Żadna część pływaka nie powinna wystawać w dół, poniżej punktu, w którym bok kadłuba przecina powierzchnię dna więcej niż o 50 mm.

3. Krata wlotu wody może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Krata wlotu wody jest wymagana i musi być typu o pełnej długości, z co najmniej jednym prętem równoległym do wału napędzającego. Kraty nie mogą wystawać więcej niż 12 mm pod płaszczyznę płyty obszaru wlotowego pompy. Wszystkie prowadnice muszą być zaokrąglone tak, by nie stwarzać zagrożenia.

4. Płyta pokrywy pompy może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Tył płyty pokrywy pompy można przedłużyć, ale przedłużenie nie może przekraczać szerokości oryginalnej płyty. Zmodyfikowane i nieoryginalne płyty nie mogą być wydłużać oryginalnej płyty więcej niż o 100 mm poza końcówkę wyposażenia oryginalnego. Brzegi przedłużenia muszą być dołączone do zaokrąglonej części płyty pompy tak, by nie stwarzać zagrożenia. Płetwy, stery, płetwy podwodne i inne wystające elementy, które mogą stwarzać zagrożenie, nie są dozwolone.

5. Płytki trymujące nie mogą wystawać poza szerokość płaszczyzny ślizgu lub wystawać w tył, więcej niż 100 mm poza koniec oryginalnej płaszczyzny ślizgu. Wszystkie krawędzie muszą być zaokrąglone tak, by nie stwarzać zagrożenia. Płetwy, stery, płetwy podwodne i inne wystające elementy, które mogą stwarzać zagrożenie, nie są dozwolone.

6. Obowiązkowe są zderzaki bezpieczeństwa.

7. Można dodać obciążenie balastowe w normalnie odsłoniętych przestrzeniach kadłuba w celu zmiany charakterystyki prowadzenia skutera, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia. Dozwolone są jedynie masy balastowe składające się z elementów stałych (tj., niedozwolona jest woda lub inne płyny), które nie wymagają modyfikacji lub przemieszczania jakichkolwiek części, chyba, że taka modyfikacja jest wymieniona w innych przepisach.
8. Zbiorniki paliwa można modyfikować lub stosować nieoryginalne. Zbiornik benzyny musi spełniać kryteria bezpieczeństwa odnośnie paliwa nie stwarzać zagrożenia dla zawodnika ani innych startujących.
9. Kołnierz wlewu paliwa musi być ulokowany poza przedziałem silnikowym.
10. Podczas kontroli bezpieczeństwa Komisarz Techniczny UIM ma zgłosić do Komisji Sędziowskiej wszystkie przypadki skuterów, które mają jakiekolwiek modyfikacje lub elementy uznane za niebezpieczne. Komisja Sędziowska zadecyduje następnie czy skuter może wziąć udział w zawodach.

502 KATEGORIA RUNABOUT

502.01 RUNABOUT KATEGORIA GP4

1. Przeznaczona do promowania zainteresowania we współzawodnictwie skuterów wodnych i umożliwienia osobom indywidualnym na aktywne współzawodniczenie przy stosunkowo umiarkowanych nakładach inwestycyjnych i kosztach utrzymania. Skutery startujące w tej klasie muszą odpowiadać następującym specyfikacjom:
2. Wszystkie skutery wodne muszą pozostać ściśle w stanie seryjnym, za wyjątkiem przypadków, gdzie przepisy pozwalają lub wymagają zastąpienia lub modyfikacji. Zastąpienia lub modyfikacje niewymienione tutaj są niedozwolone. Niektóre oryginalne elementy wyposażenia mogą nie sbyć zgodne z przepisami. Numery Identyfikacyjne Kadłuba muszą być pokazane zgodnie z danymi dostarczonymi przez producenta.
3. Gdy zasady zezwalają lub wymagają, aby jakieś wyposażenie było instalowane, wymieniane, zamieniane lub wytwarzane, to wybór komponentów, materiałów i / lub wytworzenie takich samych, aby skuter działał bezpiecznie w zawodach jest pełną odpowiedzialnością zawodnika.
4. Poziom emitowanego dźwięku nie powinien przekraczać 86 dB(A) na odległości 24 m.
5. Paliwo musi być zgodne z kryteriami określonymi w art. 503.

502.01.01 GŁÓWNE KRYTERIA

Skutery wodne współzawodniczące w tej kategorii muszą odpowiadać następującym kryteriom:

1. Maksymalna pojemność skokowa:
   a) wolnossące 4-suwy: 950 cc.
2. Waga na sucho musi być większa niż 180 kg.
3. Długość kadłuba nie może przekroczyć 320 cm.
4. Szerokość kadłuba ma być pomiędzy 96.5 a 127 cm.

502.01.02 KADŁUB

Definicja

a) **Pokład** Górna strukturalna część skutera umiejscowiona powyżej (i z włączeniem) górnej części kołnierza łączącego.

b) **Kadłub** Dolna strukturalna część skutera umiejscowiona poniżej (i z włączeniem) dolnej części kołnierza łączącego.

c) **Spojenie (kołnierz łączący)** Obszar łączenia w części, która łączy pokład (górna) i kadłub (dolna).

1. Wszystkie skutery muszą posiadać elastyczną pętlę służącą do zaczepienia holu umocowaną na dziobie. Pętla ta musi być wykonana z materiału elastycznego (tj., nylonowa taśma, lina itp.), w taki sposób, by nie stwarzać niebezpieczeństwa. Uchwyty holownicze, które wystają poza płaszczyznę kadłuba muszą być usunięte.

2. Można dokonywać napraw kadłuba i pokładu. Naprawy takie nie mogą jednak zmienić standardowego kształtu więcej niż o 5 mm.

3. Uchwyty, wpuszczane schowki, wskaźniki oraz rury wentylacyjne przedziału silnikowego mogą być modyfikowane, nieoryginalne lub usunięte, pod warunkiem, że nie zwiększają poboru powietrza, ani nie stwarzają zagrożenia.

4. Wszystkie skutery mogą być wyposażone w maksimum dwa tylne pływaki. Pływaki oryginalne mogą zostać zmodyfikowane, nieoryginalne, przemieszczone lub usunięte. Całkowita długość każdego z pływaków nie może przekroczyć 92 cm. Pływaki nie powinny wystawać z boku kadłuba więcej niż o 100 mm, mierzone w płaszczyźnie poziomej.
Pionowy kanał stworzony przez spód pływaka nie może przekroczyć 50 mm.

7. Pływaki nieoryginalne lub zmodyfikowane muszą mieć grubość większą niż 6 mm. Wszystkie krawędzie prowadzące muszą być zaokrąglone tak, by nie stwarzać zagrożenia. Pływaki nie mogą być dołączone do powierzchni ślizgowych kadłuba. Płetwy, stery, mieczyki i inne wystające części mogące stwarzać niebezpieczeństwo są niedozwolone.

8. Można używać nieoryginalnych zderzaków pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia.

9. Można dołączyć do boków kadłuba lub wewnętrznej stronie kołnierza łączącego miękki, elastyczny odrzutnik pyłu wodnego, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia. Żadna część odrzutnika nie może wystawać poza obwód oryginalnego zderzaka lub profili bocznych mierzonego w linii pionowej.

10. Kierownica, przepustnica, cięgło przepustnicy i uchwyty mogą być nieoryginalne lub przerobione. Można usunąć lub zmodyfikować osłonę kierownicy. Można użyć nieoryginalnych wyłączników i ich obudów. Wał sterujący, jego wsporniki i uchwyt mogą być nieoryginalne. Kierownica musi być miękko tulejowana na wsporniku mocującym lub, jeśli ma poprzeczkę, to musi być ona wyścielana. Nieoryginalne kable sterowe są dozwolone.

11. Należy używać oryginalnej podstawy siedzenia. Można wymienić pokrywę siedzenia. Wyściółkę można usunąć lub dodać.

12. Można dodać wykładziny i/lub zestawy mat i dowolnie pomalować. Wykończenie powierzchni dowolnej części metalowej na zewnątrz kadłuba ponad kołnierz łączący może być polerowane, utwardzane przez śrutowanie lub malowane.

13. Oryginalna pompa zęzowa może zostać zmodyfikowana lub odłączona. Nieoryginalny system opróżniania zęzy jest dozwolony, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia.

14. Nie wolno dokonywać innych modyfikacji pokrywy.

15. Wyłącznik bezpieczeństwa można przemieścić ze swego orginalnego położenia.

17. Wyłączniki Start/Stop mogą być wymienione lub być nieoryginalne.

18. Nie można ograniczać do części oryginalnych możliwości stosowania elementów ogólnej eksploatacji silnika (np., podkładek, uszczelek, świec zapłonowych, przewodów wysokiego napięcia, kapturków świec, przewodów, węży wodnych, przewodów paliwowych, filtrów oleju, zacisków oraz mocowań), pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań:

    a) Zastępcze uszczelki można zakładać, ale muszą być tego samego typu (np. płaska, O-ring itp.) jak oryginalne.
    b) Zastępcze węże muszą utrzymać tę samą średnicę wewnętrzną.
    c) Zniszczone gwinty można naprawiać do tego samego wymiaru.
    d) Mocowania (np., sworznie, nakrętki i podkładki) nie mogą być zastępowane częściami wykonanymi z tytanu, chyba, że takie są elementy oryginalne. Mocowania mogą zawierać zintegrowane mechanizmy zamykające (zabezpieczające).

    Dozwolone są nieoryginalne filtry piaskowe.

19. Krata wlotu wody może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Krata wlotu wody jest wymagana i musi być typu o pełnej długości, z co najmniej jednym prętem równoległym do wału napędzającego. Kraty nie mogą wystawać więcej niż 12.00 mm (0.47 cala) pod płaszczyznę płyty obszaru wlotowego pompy. Wszystkie prowadnice muszą być zaokrąglone tak, by nie stwarzać zagrożenia.

20. Płyta pokrywy pompy może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Tył płyty pokrywy pompy można przedłużyć, ale przedłużenie nie może przekraczać szerokości oryginalnej płyty. Zmodyfikowane i nieoryginalne płyty nie mogą być wydłużać oryginalnej płyty więcej niż o 177.80 mm poza końcówkę wyposażenia oryginalnego w Dywizji Runabout. Brzegi przedłużenia muszą być dołączone do zaokrąglonej części płyty pompy tak, by nie stwarzać zagrożenia. Płetwy, stery, płetwy podwodne i inne wystające elementy, które mogą stwarzać zagrożenie, nie są dozwolone.

502.01.03 SILNIKI 4-SUWOWE

1. Można oczyścić komory spalania poprzez śrutowanie z zaworami osadzonymi na swych pozycjach. Nie wolno tak traktować portów wlotowych i wylotowych, ani ich czyścić za pomocą materiałów ściernych takich jak, wełna stalowa lub Scotch-Brite®. Dozwolone sa naprawy głowicy cylindrów w zakresie wpływu na jeden zespół cylindra.

2. Wał korbowy musi pozostać seryjny. Dozwolone są zastępcze łożyska lub obudowy łożysk, pod warunkiem utrzymania typu i wymiarów oryginału.

3. Wałki krzywkowe (rozrządu) muszą być seryjne. Dozwolone są zastępcze łożyska lub obudowy łożysk, pod warunkiem zachowania oryginalnego typu oraz wymiarów.

4. Nie wolno dodać wylotu wody do głowicy cylindrów, cylindrów lub obudowy. Ukierunkowanie wylotu wody może zostać zmodyfikowane, ale musi być skierowane w dół i/lub w tył tak, aby nie stwarzać zagrożenia dla innych zawodników.

5. Zawory zastosowane w układzie chłodzenia muszą być typu stałego albo automatyczne; termostaty, zawory regulatora ciśnienia itp. można ominąć lub usunąć. Układy elektroniczne wtrysku wody nie są dopuszczone, chyba że są one w wyrobie oryginalnym.

6. Urządzenia sterowane ręcznie (bez względu na sposób uruchamiania), które zmieniają przepływ wody chłodzącej w czasie działania nie są dozwolone. Dozwolone są zestawy przepłukiwania układu chłodzenia.

502.01.04 DOSTARCZANIE POWIETRZA / PALIWA 4-SUWY

Dozwolone są równoważne filtry powietrza / tłumiki płomieni dostępne na rynku.

Kanał pomiędzy tłumikiem płomieni a płytą przepustnicy / kolektorem wlotowym / sprężarką może być modyfikowany lub nieoryginalny.

502.01.05 ZAPŁON I ELEKTRONIKA 4-SUWY

1. Zastępcze akumulatory są dozwolone pod warunkiem dopasowania do pojemnika oraz bezpiecznego zamocowania.

2. Moduł CDI musi pozostać oryginalny, ale można przeprogramować jego oprogramowanie. Można odłączyć czujniki temperatury silnika.

3. Można stosować nieoryginalne świece zapłonowe o innej wartości cieplnej.

502.01.06 PRZENIESIENIE NAPĘDU

1. Wirnik może zostać zmodyfikowany lub być nieoryginalny. Można zastosować dodatkowe pierścienie uszczelniające, pod warunkiem utrzymania oryginalnej średnicy wewnętrznej. Można zastosować silikonowy uszczelniacz, jako dodatek do oryginalnego uszczelnienia do wlotu pompy. Zaślepkę otworu kontrolnego można usunąć lub jej otwór zaślepić.

2. W odniesieniu do elementów układu napędowego (np. stojan, stożek wylotowy itp.) nie wolno dokonywać żadnych modyfikacji, z włączeniem szlifowania, napawania, polerowania, obróbki skrawaniem, śrutowania itp.

3. Należy usunąć element *reverse gate*.

4. Oryginalny układ trymowania można zastąpić systemem sterowanym ręcznie bez modyfikowania dyszy.

502.02 RUNABOUT KATEGORIA GP3

1. Przeznaczona do promowania zainteresowania we współzawodnictwie skuterów wodnych i umożliwienia osobom indywidualnym na aktywne współzawodniczenie przy stosunkowo umiarkowanych nakładach inwestycyjnych i kosztach utrzymania. Skutery startujące w tej klasie muszą odpowiadać następującym specyfikacjom:

2. Wszystkie skutery wodne muszą pozostać ściśle w stanie seryjnym, za wyjątkiem przypadków, gdzie przepisy pozwalają lub wymagają zastąpienia lub modyfikacji. Zastąpienia lub modyfikacje niewymienione tutaj są niedozwolone. Niektóre oryginalne elementy wyposażenia mogą nie są zgodne z przepisami. Numery Identyfikacyjne Kadłuba muszą być pokazane zgodnie z danymi dostarczonymi przez producenta.

3. Gdy zasady zezwalają lub wymagają, aby jakieś wyposażenie było instalowane, wymieniane, zamieniane lub wytwarzane, to wybór komponentów, materiałów i / lub wytworzenie takich samych, aby skuter działał bezpiecznie w zawodach jest pełną odpowiedzialnością zawodnika.

4. Poziom emitowanego dźwięku nie powinien przekraczać 86 dB(A) na odległości 24 m.

5. Paliwo musi być zgodne z kryteriami określonymi w Art. 503.

502.02.01 GŁÓWNE KRYTERIA

Skutery wodne współzawodniczące w tej kategorii muszą odpowiadać następującym kryteriom:

1. Maksymalna pojemność skokowa:
   a) wolnossące 2-suwy: 1300 cc.
   b) wolnossące 4-suwy: 2000 cc.

2. Maksymalna moc silnika: 200 KM.

3. Waga na sucho musi być większa niż 216 kg.

4. Długość kadłuba nie może przekroczyć 360 cm.

5. Szerokość kadłuba ma być pomiędzy 96.5 a 127 cm.

6. Tylko w wyścigach na Wytrzymałość: długość kadłuba nie może przekroczyć 394 cm.

502.02.02 KADŁUB

Definicja

a) **Pokład** Górna strukturalna część skutera umiejscowiona powyżej (i z włączeniem) górnej części kołnierza łączącego.

b) **Kadłub** Dolna strukturalna część skutera umiejscowiona poniżej (i z włączeniem) dolnej części kołnierza łączącego.

c) **Spojenie (kołnierz łączący)** Obszar łączenia w części, która łączy pokład (górna) i kadłub (dolna).

1. Wszystkie skutery muszą posiadać elastyczną pętlę służącą do zaczepienia holu umocowaną na dziobie. Pętla ta musi być wykonana z materiału elastycznego (tj., nylonowa taśma, lina itp.), w taki sposób, by nie stwarzać niebezpieczeństwa. Uchwyty holownicze, które wystają poza płaszczyznę kadłuba muszą być usunięte.

2. Można dokonywać napraw kadłuba i pokładu. Naprawy takie nie mogą jednak zmienić standardowego kształtu więcej niż o 5 mm.

3. Uchwyty, wpuszczane schowki, wskaźniki oraz rury wentylacyjne przedziału silnikowego mogą być modyfikowane, nieoryginalne lub usunięte, pod warunkiem, że nie zwiększają poboru powietrza, ani nie stwarzają zagrożenia.

4. Wszystkie skutery mogą być wyposażone w maksimum dwa tylne pływaki. Pływaki oryginalne mogą zostać zmodyfikowane, nieoryginalne, przemieszczone lub usunięte. Całkowita długość każdego z pływaków nie może przekroczyć 92 cm. Pływaki nie powinny wystawać z boku kadłuba więcej niż o 100 mm, mierzone w płaszczyźnie poziomej.
   Pionowy kanał stworzony przez spód pływaka nie może przekroczyć 63.5 mm.
   Żadna część pływaka nie może wystawać w dół poniżej punktu, w którym bok kadłuba przecina się z powierzchnią dna kadłuba o więcej niż: 63.5 mm.

7. Pływaki nieoryginalne lub zmodyfikowane muszą mieć grubość większą niż 6 mm. Wszystkie krawędzie prowadzące muszą być zaokrąglone tak, by nie stwarzać zagrożenia. Pływaki nie mogą być dołączone do powierzchni ślizgowych kadłuba. Płetwy, stery, mieczyki i inne wystające części mogące stwarzać niebezpieczeństwo są niedozwolone.

9. Można używać nieoryginalnych zderzaków pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia.

10. Można dołączyć do boków kadłuba lub wewnętrznej stronie kołnierza łączącego miękki, elastyczny odrzutnik pyłu wodnego, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia. Żadna część odrzutnika nie może wystawać poza obwód oryginalnego zderzaka lub profili bocznych mierzonego w linii pionowej.

11. Kierownica, przepustnica, cięgło przepustnicy i uchwyty mogą być nieoryginalne lub przerobione. Można usunąć lub zmodyfikować osłonę kierownicy. Można użyć nieoryginalnych wyłączników i ich obudów. Wał sterujący, jego wsporniki i uchwyt mogą być nieoryginalne. Kierownica musi być miękko tulejowana na wsporniku mocującym lub, jeśli ma poprzeczkę, to musi być ona wyścielana. Nieoryginalne kable sterowe są dozwolone.

13. Należy używać oryginalnej podstawy siedzenia. Można wymienić pokrywę siedzenia. Wyściółkę można usunąć lub dodać.

14. Można dodać wykładziny i/lub zestawy mat i dowolnie pomalować. Wykończenie powierzchni dowolnej części metalowej na zewnątrz kadłuba ponad kołnierz łączący może być polerowane, utwardzane przez śrutowanie lub malowane.

15. Oryginalna pompa zęzowa może zostać zmodyfikowana lub odłączona. Nieoryginalny system opróżniania zęzy jest dozwolony, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia.

16. Można wzmocnić lub zamienić podstawę silnika.

17. Nie można ograniczać do części oryginalnych możliwości stosowania elementów ogólnej eksploatacji silnika (np., podkładek, uszczelek, świec zapłonowych, przewodów wysokiego napięcia, kapturków świec, przewodów, węży wodnych, przewodów paliwowych, filtrów

oleju, zacisków oraz mocowań), pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań:
a) Zniszczone gwinty można naprawiać do tego samego wymiaru.
b) Zastępcze węże muszą utrzymać tę samą średnicę wewnętrzną.
c) Mocowania (np., sworznie, nakrętki i podkładki) nie mogą być zastępowane częściami wykonanymi z tytanu, chyba, że takie są elementy oryginalne. Mocowania mogą zawierać zintegrowane mechanizmy zamykające (zabezpieczające).
Dozwolone są nieoryginalne filtry piaskowe.

18. Krata wlotu wody może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Krata wlotu wody jest wymagana i musi być typu o pełnej długości, z co najmniej jednym prętem równoległym do wału napędzającego. Kraty nie mogą wystawać więcej niż 12.00 mm (0.47 cala) pod płaszczyznę płyty obszaru wlotowego pompy. Wszystkie prowadnice muszą być zaokrąglone tak, by nie stwarzać zagrożenia.

19. Płyta pokrywy pompy może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Tył płyty pokrywy pompy można przedłużyć, ale przedłużenie nie może przekraczać szerokości oryginalnej płyty. Zmodyfikowane i nieoryginalne płyty nie mogą być wydłużać oryginalnej płyty więcej niż o 177.80 mm (7 cali) poza końcówkę wyposażenia oryginalnego w Dywizji Runabout. Brzegi przedłużenia muszą być dołączone do zaokrąglonej części płyty pompy tak, by nie stwarzać zagrożenia. Płetwy, stery, płetwy podwodne i inne wystające elementy, które mogą stwarzać zagrożenie, nie są dozwolone.

502.02.03 SILNIKI 2-SUWOWE

1. Zewnętrzne modyfikacje w wykończeniu silnika (np., platerowanie, polerowanie i/lub malowanie) są dozwolone jedynie w celach kosmetycznych.

2. Niedozwolone są żadne wewnętrzne modyfikacje żadnego rodzaju, z włączeniem szlifowania, napawania, polerowania, obróbki skrawaniem, śrutowania w stosunku do jakiejkolwiek części silnika.

3. Układ wydechowy musi pozostać w takim stanie jak dostarczony oryginalnie przez wytwórcę.

4. Silniki mogą być rozwiercane. Można użyć zastępczych zestawów tłoków pod warunkiem zachowania oryginalnych czasów otwarcia, współczynnika sprężania, profilu denka, długości płaszcza oraz kształtu i typu zastosowanego materiału. Zastępcze zestawy tłoków muszą mieć wagę w granicach $\pm$25.00% wartości wyposażenia oryginalnego. Pojemność skokowa silnika nie może przekroczyć wartości ustalonej dla danej klasy.

5. Wał korbowy może być naprawiany przy użyciu zastępczych przeciwwag, sworzni korbowych, łożysk i korbowodów. Przeciwwagi, sworznie korbowe, łożyska i korbowody wykonane z materiałów niemagnetycznych nie są dozwolone. Nie wolno zmienić skoku ani długości korbowodów. Przeciwwagi na wałach korbowych bez możliwości przebudowy mogą być obrabiane w celu dopasowania przeciskanych sworzni korbowych. Łożyska korbowodów muszą zachować swoje średnice/wymiary oryginalne. Zastępcze przeciwwagi muszą mieć kształt części oryginalnych (tj. otwory i / lub kieszenie, których nie ma na części oryginalnej, nie mogą wystąpić w zamienniku). Całkowita waga zespołu wału korbowego nie może się różnić więcej niż $\pm$5.00% od zespołu oryginalnego. Sworznie korbowe mogą być spawane i / lub zakuwane do przeciwwag.

6. Można wymieniać cylindry pomiędzy homologowanymi jednostkami skuterami tego samego producenta.
   Można stosować zastępcze uszczelki, ale muszą one być tego samego typu (np. płaska, o-ring itp.) jak ich oryginalne odpowiedniki. Uszczelka podstawy nie może być grubsza niż 0.8 mm, a schemat wlotu i wylotu musi pozostać taki, jak w oryginale (przesunięte z Art. 502.02.02).

7. Naprawy pękniętych lub przedziurawionych skrzyń korbowych mogą zostać przeprowadzone jedynie w obszarze jednego zniszczonego obszaru mającego wpływ na jeden naprawiany cylinder. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje lub naprawy.

8. Układ chłodzenia może zostać zmodyfikowany lub nieoryginalny. Można zastosować nieoryginalne przewody chłodzenia oraz wodne układy omijające. Można dołączyć do pompy dodatkowe przewody chłodzące oraz ich mocowania. Mocowania układów omijających mogą być zmodyfikowane, nieoryginalne i/lub relokowane, lecz muszą być skierowane ku dołowi i/lub w tył, aby nie stwarzać zagrożenia dla innych zawodników. Wszelkie zawory zastosowane w całym układzie chłodzenia muszą być stałe lub automatyczne (np., termostaty, regulatory ciśnienia itp). Niedozwolone są ręcznie sterowane układy (niezależnie od sposobu ich aktywacji), które zmieniają przepływ wody w czasie pracy. Można zastosować zestaw przepłukiwania układu chłodzenia.

502.02.04 SILNIKI 4-SUWOWE

1. Można oczyścić komory spalania poprzez śrutowanie z zaworami osadzonymi na swych pozycjach. Nie wolno tak traktować portów wlotowych i wylotowych, ani ich czyścić za pomocą materiałów ściernych takich jak, wełna stalowa lub Scotch-Brite®. Dozwolone sa naprawy głowicy cylindrów w zakresie wpływu na jeden zespół cylindra.

2. Wał korbowy musi pozostać seryjny. Dozwolone są zastępcze łożyska lub obudowy łożysk, pod warunkiem utrzymania typu i wymiarów oryginału.

3. Wałki krzywkowe (rozrządu) muszą być seryjne. Dozwolone są zastępcze łożyska lub obudowy łożysk, pod warunkiem zachowania oryginalnego typu oraz wymiarów.

4. Nie wolno dodać wylotu wody do głowicy cylindrów, cylindrów lub obudowy. Ukierunkowanie wylotu wody może zostać zmodyfikowane, ale musi być skierowane w dół i/lub w tył tak, aby nie stwarzać zagrożenia dla innych zawodników.

5. Zawory zastosowane w układzie chłodzenia muszą być typu stałego albo automatyczne; termostaty, zawory regulatora ciśnienia itp. można ominąć lub usunąć. Układy elektroniczne wtrysku wody nie są dopuszczone, chyba że są one w wyrobie oryginalnym.

6. Urządzenia sterowane ręcznie (bez względu na sposób uruchamiania), które zmieniają przepływ wody chłodzącej w czasie działania nie są dozwolone. Dozwolone są zestawy przepłukiwania układu chłodzenia.

7. Pokrywa zaworów może być modyfikowana lub przemieszczona jedynie w celach kosmetycznych i / lub redukcji wagi.

502.02.05 DOSTARCZANIE POWIETRZA / PALIWA 2-SUWY

1. Należy stosować tłumiki płomieni, które spełniają wymagania norm USCG, Marine UL-1111 lub SAE-J1928 Marine dla tłumików płomieni wstecznych. Można zmieniać dysze gaźników (typu wymiennego), zawory igłowe oraz sprężyny zaworów igłowych. Można usunąć system ssania pod warunkiem, że nie stworzy się dodatkowego poboru powietrza dla silnika. Można stosować nieoryginalny układ ssania. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje gaźników.

2. Układ paliwowy jest układem typu zamkniętego. Maszyna nie może rozlewać paliwa w żadnej pozycji, bez względu na to czy silnik pracuje czy nie. Można używać tylko oryginalnego zbiornika paliwa, wlewu paliwa, zaworu nadmiarowego i nie wolno tych części modyfikować. Można ominąć zawór bezpieczeństwa. Można użyć dodatkowych filtrów paliwa. Można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnych korków zbiornika paliwa, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia.

502.02.06 DOSTARCZANIE POWIETRZA / PALIWA 4-SUWY

1. Dozwolone są równoważne filtry powietrza / tłumiki płomieni dostępne na rynku.
   Kanał pomiędzy tłumikiem płomieni a płytą przepustnicy / kolektorem wlotowym / sprężarką może być modyfikowany lub nieoryginalny.

2. Dozwolone jest stosowanie nieoryginalnego systemu przewietrzania skrzyni korbowej typu *catch-can*. Nadmiarowe ilości oleju / paliwa wychodzące z układu *catch-can* muszą zostać przechwycone i nie mogą być rozlewne w przedziale silnika.

502.02.07 ZAPŁON I ELEKTRONIKA 2-SUWY

1. Można ominąć lub wyeliminować funkcję ogranicznika prędkości obrotowej.

2. Moduł CDI można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnego.

3. Można zmienić czasy zapłonu. Dozwolone są modyfikacje oryginalnego mocowania wyposażenia zestawu zapłonowego.

4. Należy używać oryginalnego układu ładowania.

5. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje układu zapłonowego.

6. Zastępcze akumulatory są dozwolone pod warunkiem dopasowania do pojemnika oraz bezpiecznego zamocowania.

7. Można odłączyć i / lub usunąć czujnik temperatury silnika.

8. Można stosować nieoryginalne świece zapłonowe o innej wartości cieplnej.

502.02.08 ZAPŁON I ELEKTRONIKA 4-SUWY

1. Zastępcze akumulatory są dozwolone pod warunkiem dopasowania do pojemnika oraz bezpiecznego zamocowania.

2. Moduł CDI musi pozostać oryginalny, ale można go przeprogramować. Można odłączyć czujniki temperatury silnika.
3. Można stosować nieoryginalne świece zapłonowe o innej wartości cieplnej.

502.02.09 PRZENIESIENIE NAPĘDU

1. Wirnik może zostać zmodyfikowany lub być nieoryginalny. Można zastosować dodatkowe pierścienie uszczelniające, pod warunkiem utrzymania oryginalnej średnicy wewnętrznej. Można zastosować silikonowy uszczelniacz, jako dodatek do oryginalnego uszczelnienia do wlotu pompy. Zaślepkę otworu kontrolnego można usunąć lub jej otwór zaślepić.
2. Należy usunąć element *reverse gate*.

502.03 KATEGORIA RUNABOUT – GP2

1. Przeznaczona do promowania zainteresowania we współzawodnictwie skuterów wodnych z ograniczoną ilością modyfikacji i umożliwienia osobom indywidualnym na aktywne współzawodniczenie przy stosunkowo umiarkowanych nakładach inwestycyjnych i kosztach utrzymania. Skutery startujące w tej klasie muszą odpowiadać następującym specyfikacjom:
2. Wszystkie skutery wodne muszą pozostać ściśle w stanie seryjnym, za wyjątkiem przypadków, gdzie przepisy pozwalają lub wymagają zastąpienia lub modyfikacji. Zastąpienia lub modyfikacje niewymienione tutaj są niedozwolone. Niektóre oryginalne elementy wyposażenia mogą nie są zgodne z przepisami. Numery Identyfikacyjne Kadłuba muszą być pokazane zgodnie z danymi dostarczonymi przez producenta. Dozwolone są wszystkie modyfikacje określone dla klasy GP3.
3. Gdy zasady zezwalają lub wymagają, aby jakieś wyposażenie było instalowane, wymieniane, zamieniane lub wytwarzane, to wybór komponentów, materiałów i / lub wytworzenie takich samych, aby skuter działał bezpiecznie w zawodach jest pełną odpowiedzialnością zawodnika.
4. Poziom emitowanego dźwięku nie powinien przekraczać 86 dB(A) na odległości 24 m.
5. Paliwo musi być zgodne z kryteriami określonymi w Art. 503.

502.03.01 GŁÓWNE KRYTERIA

Skutery wodne współzawodniczące w tek kategorii muszą odpowiadać następującym kryteriom:

1. Maksymalna pojemność skokowa:
   a) wolnossące 2-suwy: 2600 cc.
   b) wolnossące 4-suwy: 2600 cc.
   c) Doładowane 4-suwy: 2000 cc.
2. Waga na sucho musi być większa niż 310 kg.
3. Długość kadłuba nie może przekroczyć 360 cm.
4. Szerokość kadłuba ma być pomiędzy 96 a 127 cm.
5. Tylko w wyścigach na Wytrzymałość: długość kadłuba nie może przekroczyć 394 cm.

502.03.02 KADŁUB

Oprócz przepisów obowiązujących dla kategorii GP3, dozwolone są wszystkie następujące modyfikacje:

1. Można modyfikować lub użyć nieoryginalnego zespołu siedzenia. Można zmienić wysokość siedzenia.

2. Można modyfikować lub użyć nieoryginalnej pokrywy.

502.03.03 SILNIKI 2-SUWOWE

1. Silniki mogą być rozwiercane. Można użyć zastępczych zestawów tłoków pod warunkiem zachowania oryginalnych czasów otwarcia, współczynnika sprężania, profilu denka, długości płaszcza oraz kształtu i typu zastosowanego materiału. Zastępcze zestawy tłoków muszą mieć wagę w granicach $\pm$25.00% wartości wyposażenia oryginalnego. Pojemność skokowa silnika nie może przekroczyć wartości ustalonej dla danej klasy. Można obrabiać cylindry w celu dopasowania do podstawy głowicy cylindrów.

2. Wał korbowy może być naprawiany przy użyciu zastępczych przeciwwag, sworzni korbowych, łożysk i korbowodów. Przeciwwagi, sworznie korbowe, łożyska i korbowody wykonane z materiałów niemagnetycznych nie są dozwolone. Nie wolno zmienić skoku ani długości korbowodów. Przeciwwagi na wałach korbowych bez możliwości przebudowy mogą być obrabiane w celu dopasowania przeciskanych sworzni korbowych. Łożyska korbowodów muszą zachować swoje średnice/wymiary oryginalne. Zastępcze przeciwwagi muszą mieć kształt części oryginalnych (tj. otwory i / lub kieszenie, których nie ma na części oryginalnej, nie mogą wystąpić w zamienniku). Całkowita waga zespołu wału korbowego nie może się różnić więcej niż $\pm$5.00% od zespołu oryginalnego. Sworznie korbowe mogą być spawane i / lub zakuwane do przeciwwag.

3. Naprawy pękniętych lub przedziurawionych skrzyń korbowych mogą zostać przeprowadzone jedynie w obszarze jednego zniszczonego obszaru mającego wpływ na jeden naprawiany cylinder. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje lub naprawy.

4. Zewnętrzne modyfikacje w wykończeniu silnika (np., platerowanie, polerowanie i/lub malowanie) są dozwolone jedynie w celach kosmetycznych.

5. Niedozwolone są żadne wewnętrzne modyfikacje żadnego rodzaju, z włączeniem szlifowania, napawania, polerowania, obróbki skrawaniem, śrutowania w stosunku do jakiejkolwiek części silnika.

6. Można modyfikować lub użyć nieoryginalnej głowicy cylindrów i uszczelki głowicy.

7. Kolektor wydechowy, rury głowicy, uszczelki oraz węże pomiędzy komorą rozprężania oraz oryginalną skrzynką wodną można zmieniać/modyfikować lub stosować nieoryginalne. Nie wolno zmienić miejsca i rozmiaru wylotu spalin. Należy stosować oryginalna skrzynkę wodną i nie wolno jej modyfikować. Żadna dostrajana część wydechu nie może wystawać na zewnątrz kadłuba. Można usunąć klapę wylotową ujścia przez kadłub.

8. Układ chłodzenia może zostać zmodyfikowany lub nieoryginalny. Można zastosować nieoryginalne przewody chłodzenia oraz wodne układy omijające. Można dołączyć do pompy dodatkowe przewody chłodzące oraz ich mocowania. Mocowania układów omijających

mogą być zmodyfikowane, nieoryginalne i/lub relokowane, lecz muszą być skierowane ku dołowi i/lub w tył, aby nie stwarzać zagrożenia dla innych zawodników. Wszelkie zawory zastosowane w całym układzie chłodzenia muszą być stałe lub automatyczne (np., termostaty, regulatory ciśnienia itp). Niedozwolone są ręcznie sterowane układy (niezależnie od sposobu ich aktywacji), które zmieniają przepływ wody w czasie pracy. Można zastosować zestaw przepłukiwania układu chłodzenia.

9. Rozrusznik i bendix mogą być nieoryginalne.

10. Można użyć zastępczych mocowań silnika.

11. Można usunąć albo odłączyć układ wtrysku oleju.

12. Nie można ograniczać do części oryginalnych możliwości stosowania części ogólnej eksploatacji silnika (np. podkładek, uszczelek, świec zapłonowych, przewodów wysokiego napięcia, kapturków świec, przewodów, węży wodnych, przewodów paliwowych, zacisków oraz mocowań) pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań:

    a) Można zastosować zastępcze uszczelki, ale muszą być one tego samego typu (np., płaskie, o-ring, etc.) jak ich oryginalne odpowiedniki. Uszczelka głowicy nie może być grubsza niż 1.52 mm.

    b) Zniszczone gwinty można naprawiać do tego samego wymiaru.

    c) Mocowania (np., sworznie, nakrętki i podkładki) nie mogą być zastępowane częściami wykonanymi z tytanu, chyba, że takie są elementy oryginalne. Mocowania mogą zawierać zintegrowane mechanizmy zamykające (zabezpieczające).

13. Można wymieniać cylindry pomiędzy homologowanymi jednostkami skuterami tego samego producenta, podlega to ograniczeniom.

502.03.04 SILNIKI 4-SUWOWE

1. Można oczyścić komory spalania poprzez śrutowanie z zaworami osadzonymi na swych pozycjach. Nie wolno tak traktować portów wlotowych i wylotowych, ani ich czyścić za pomocą materiałów ściernych takich jak, wełna stalowa lub Scotch-Brite®. Dozwolone sa naprawy głowicy cylindrów w zakresie wpływu na jeden zespół cylindra.

2. Wał korbowy musi pozostać seryjny. Dozwolone są zastępcze łożyska lub obudowy łożysk, pod warunkiem utrzymania typu i wymiarów oryginału.

3. Wałki krzywkowe (rozrządu) muszą być seryjne. Dozwolone są zastępcze łożyska lub obudowy łożysk, pod warunkiem zachowania oryginalnego typu oraz wymiarów.

4. Układ chłodzenia może zostać zmodyfikowany lub nieoryginalny. Można zastosować nieoryginalne przewody chłodzenia oraz wodne układy omijające. Można dołączyć do pompy dodatkowe przewody chłodzące oraz ich mocowania. Mocowania układów omijających mogą być zmodyfikowane, nieoryginalne i/lub relokowane, lecz muszą być skierowane ku dołowi i/lub w tył, aby nie stwarzać zagrożenia dla innych zawodników. Nie wolno dodać wylotu wody do głowicy cylindrów, cylindrów lub obudowy.

5. Zawory zastosowane w układzie chłodzenia muszą być typu stałego albo automatyczne; termostaty, zawory regulatora ciśnienia itp. można ominąć lub usunąć. Układy elektroniczne wtrysku wody nie są dopuszczone, chyba że są one w wyrobie oryginalnym.

6. Urządzenia sterowane ręcznie (bez względu na sposób uruchamiania), które zmieniają przepływ wody chłodzącej w czasie działania nie są dozwolone. Dozwolone są zestawy przepłukiwania układu chłodzenia.

7. Pokrywa zaworów może być modyfikowana lub przemieszczona jedynie w celach kosmetycznych i / lub redukcji wagi.

8. Sprężyny zaworów, podkładka zaworów oraz podkładka ustalająca może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Sam zawór musi pozostać oryginalny.

502.03.05 DOSTARCZANIE PALIWA / POWIETRZA 2-SUWY

1. Gaźnik(i) można modyfikować lub używać nieoryginalnych, pod warunkiem, że nie rozpylają ani nie rozlewają paliwa w żadnej pozycji, bez względu na to czy silnik pracuje czy nie. Ilość dysz nie może przekraczać ilości cylindrów. Niedozwolone są gaźniki z przepustnicą ślizgową. Można zastosować nieoryginalny system ssania. Kolektor wylotowy można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnego. Można stosować nieoryginalne, działające pod ciśnieniem ze skrzyni korbowej pompy paliwa. Można zamontować dodatkowe mocowania przewodów pulsacyjnych gaźnika na skrzyni korbowej.

2. Zmodyfikowane albo nieoryginalne separatory próżnia/powietrze nie mogą przekraczać wymiarów 5 x 15 cm i muszą mieć otwartą drogę powrotną do zbiornika paliwa przez cały czas. Nie wolno stosować dodatkowych zbiorników paliwa. Można stosować nieoryginalne lub zmodyfikowane elektryczne pompy paliwowe, nieprzekraczające ciśnienia 0.276 bar (4 psi, funtów na cal kwadratowy). Kiedy silnik jest wyłączony lub się zatrzymuje, pompa paliwowa musi się zatrzymać automatycznie. Niedozwolone są ręcznie sterowane pompy paliwowe typu włącz/wyłącz.

3. Dozwolone są nieoryginalne układy wtrysku paliwa oraz ich elementy, pod warunkiem spełnienia następujących wymagań: należy stosować wysokociśnieniowe węże paliwowe spełniające wymagania normy SAE J30R9. Muszą być stosowane gwintowane mocowania typu A.N. albo ich odpowiedniki oraz nieusuwalne, w części wysokociśnieniowej układu, zaciski typu zaciskanego (tj., zaciski węży, obejmy, itp. nie są dozwolone); można stosować jedynie filtry paliwa typu metalowego w wysokociśnieniowej części układu; wszystkie inne filtry paliwowe muszą być zamontowane w niskociśnieniowej części układu. Kiedy silnik jest wyłączany lub się zatrzymuje, pompa paliwowa musi automatycznie zatrzymać się. Niedozwolone są ręcznie sterowane pompy paliwowe typu włącz/wyłącz.

4. Układ paliwowy jest układem typu zamkniętego. Maszyna nie może wydmuchiwać lub rozlewać paliwa w żadnej pozycji, bez względu na to czy silnik pracuje, czy nie. Można używać tylko oryginalnego zbiornika paliwa, wlewu paliwa, zaworu nadmiarowego i nie wolno tych części modyfikować. Można usunąć oryginalny wlew paliwa, filtr paliwa, zawór nadmiarowy i/lub zastosować części nieoryginalne. Można użyć dodatkowych filtrów paliwa oraz dodać piankę komórkową do oryginalnego wyposażenia zbiornika paliwa. Można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnych korków zbiornika paliwa, pod warunkiem nie stwarzania zagrożenia.

5. Należy zainstalować tłumiki płomieni, które spełniają wymagania norm USCG, Marine UL-1111 lub testu SAE-J1928 Marine dla tłumików płomieni wstecznych. Dozwolone są nieoryginalne tłumiki płomieni spełniające jeden z powyżej wymienionych standardów. Można zdemontować tłumik szumów ssania powietrza.

6. Można zainstalować system olejowy do przedmuchu.

502.03.06 DOSTARCZANIE POWIETRZA / PALIWA 4-SUWY

1. Dozwolone są nieoryginalne filtry powietrza / tłumiki płomieni, jakie są dostępne na rynku. Kanały pomiędzy tłumikami płomieni a przepustnicą /kolektorem wlotowym / kompresorem można modyfikować lub stosować nieoryginalne.
2. Można zainstalować system olejowy do przedmuchu.

502.03.07 ZAPŁON I ELEKTRONIKA 2-SUWY

1. Można ominąć lub wyeliminować funkcję ogranicznika prędkości obrotowej. Moduł CDI można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnego. Można zmienić czasy zapłonu. Dozwolone są modyfikacje oryginalnego mocowania wyposażenia zestawu zapłonowego. Należy używać oryginalnego układu ładowania. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje układu zapłonowego.
2. Można zmodyfikować pokrywę koła zamachowego w celu dopasowania do końcowego podparcia łożyska wału korbowego.
3. Zastępcze akumulatory są dozwolone pod warunkiem dopasowania do pojemnika oraz bezpiecznego zamocowania.
4. Można zmienić położenie elementów elektrycznych (np., akumulatora, skrzynki, lub obudowy) w celu dopasowania nieoryginalnego układu wydechowego (jedynie w zakresie niezbędnego minimum).
5. Czasy zapłonu można zmienić poprzez przemieszczenie płytki mocującej urządzenie zapłonowe. Można zastosować płytkę adaptującą w wyłącznym celu zmiany położenia wyzwolenia zapłonu.
6. Można stosować nieoryginalny alternator i koło zamachowe.

502.03.08 ZAPŁON I ELEKTRONIKA 4-SUWY

1. Zastępcze akumulatory są dozwolone pod warunkiem ich dopasowania do pojemnika oraz bezpiecznego zamocowania.
2. Można ominąć lub wyeliminować funkcję ogranicznika prędkości obrotowej. Moduł CDI można zmodyfikować lub użyć nieoryginalnego. Można zmienić czasy zapłonu. Dozwolone są modyfikacje oryginalnego mocowania wyposażenia zestawu zapłonowego. Należy używać oryginalnego układu ładowania. Nie są dozwolone żadne inne modyfikacje układu zapłonowego. Można odłączyć czujniki temperatury silnika.
3. Można stosować zamienne świece zapłonowe o innej wartości cieplnej.

502.03.09 UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU 2-SUWY

1. Wirnik, obudowa wirnika, zespół łopatek wirnika, płyta mocująca pompę i/lub podstawa pompy może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Nie wolno stosować tytanowych wałów napędowych, obudowy wirnika lub zespołów łopatkowych statora. Można zmodyfikować lub zastosować nieoryginalny wirnik. Dysza pompy oraz dysza kierunkowa może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Całkowita długość zestawu dyszy pompy oraz kierunkowej nie może być dłuższa więcej niż o 50.00 mm niż wyposażenie oryginalne. Dozwolone są nieoryginalne systemy dyszy kierunkowej – trymu.

2. Można zastosować dodatkowe mocowania chłodzenia. Zaślepkę otworu kontrolnego można usunąć lub jej otwór zaślepić. Można zastosować silikonowy uszczelniacz, jako dodatek do oryginalnego uszczelnienia do wlotu pompy. Sprzęgła, obudowy łożysk oraz wał napędowy mogą zostać zmodyfikowane albo nieoryginalne, pod warunkiem zachowania przełożenia 1:1 pomiędzy silnikiem, a pompą.

3. Należy usunąć bramkę odwracającą (*reverse gate*).

502.03.010 UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU 4-SUWY

1. Można zastosować dodatkowe pierścienie uszczelniające, pod warunkiem utrzymania oryginalnej średnicy wewnętrznej. Można zastosować silikonowy uszczelniacz, jako dodatek do oryginalnego uszczelnienia do wlotu pompy. Zaślepkę otworu kontrolnego można usunąć lub jej otwór zaślepić.

2. W odniesieniu do elementów wewnętrznych nie wolno dokonywać żadnych modyfikacji, z włączeniem szlifowania, napawania, polerowania, obróbki skrawaniem, śrutowania itp.

3. Należy usunąć bramkę odwracającą (*reverse gate*).

4. Wirnik może być zmodyfikowany lub nieoryginalny.

502.04 KATEGORIA RUNABOUT – GP1

1. Przeznaczona do promowania zainteresowania we współzawodnictwie skuterów wodnych z większym stopniem modyfikacji. Skutery startujące w tej klasie muszą odpowiadać następującym specyfikacjom:

2. Gdy zasady zezwalają lub wymagają, aby jakieś wyposażenie było instalowane, wymieniane, zamieniane lub wytwarzane, to wybór komponentów, materiałów i / lub wytworzenie takich samych, aby skuter działał bezpiecznie w zawodach jest pełną odpowiedzialnością zawodnika.

3. Poziom emitowanego dźwięku nie powinien przekraczać 98 dB(A) na odległości 24 m.

4. Paliwo musi być zgodne z kryteriami określonymi w Art. 503.

5. Można dodać balast przed zawodami w celu spełnienia wymagań dotyczących limitu wagi (Art. 502.04.02-07).

6. Kontrola wagi musi być wykonana z pustym zbiornikiem paliwa oraz innymi płynami w ilości wyścigowej.

7. Obudowa turbosprężarki i kolektor wylotowy musi być typu z pełnym przepływem wody przez cały czas, kiedy silnik pracuje.

502.04.01 GŁÓWNE KRYTERIA

Skutery wodne współzawodniczące w kategorii Runabout GP1 muszą odpowiadać następującym kryteriom:

1. Maksymalna pojemność skokowa:
   a) wolnossące 2-suwy: 2600 cc.
   b) wolnossące 4-suwy: 2600 cc.
   c) Doładowane 4-suwy: 2000 cc.
2. Waga na sucho musi być większa niż 300 kg.
3. Długość kadłuba nie może przekroczyć 360 cm.
4. Szerokość kadłuba nie może przekroczyć 127 cm.
5. Tylko w wyścigach na Wytrzymałość: długość kadłuba nie może przekroczyć 394 cm.

502.04.02 KADŁUB

1. Wszystkie skutery muszą posiadać elastyczną pętlę służącą do zaczepienia holu umocowaną na dziobie. Pętla ta musi być wykonana z materiału elastycznego (tj., nylonowa taśma, lina itp.), w taki sposób, by nie stwarzać niebezpieczeństwa. Uchwyty holownicze, które wystają poza płaszczyznę kadłuba muszą być usunięte.
2. Wszystkie skutery mogą być wyposażone w maksimum dwa tylne pływaki. Pływaki oryginalne mogą zostać zmodyfikowane, nieoryginalne, przemieszczone lub usunięte. Całkowita długość każdego z pływaków nie może przekroczyć 92 cm. Pływaki nie powinny wystawać z boku kadłuba więcej niż o 100 mm, mierzone w płaszczyźnie poziomej.
   Pionowy kanał stworzony przez spód pływaka nie może przekroczyć 63.5 mm.
   Żadna część pływaka nie może wystawać w dół poniżej punktu, w którym bok kadłuba przecina się z powierzchnią dna kadłuba o więcej niż: 63.5 mm.
   Pływaki muszą mieć więcej niż 6 mm grubości. Wszystkie krawędzie natarcia muszą być zaokrąglone, aby nie stwarzać zagrożenia. Pływaki nie mogą być dołączone do powierzchni ślizgowych kadłuba. Płetwy, stery, mieczyki i inne wystające elementy, które mogą stworzyć zagrożenie, nie są dozwolone.
   Pływaki przymocowane do wewnętrznej strony kołnierza łączącego nie powinny wystawać poza ten kołnierz (z usuniętym zderzakiem) przy pomiarze w płaszczyźnie poziomej.
3. Krata wlotu wody może zostać zmodyfikowana lub być nieoryginalna. Krata wlotu wody jest wymagana i musi być typu o pełnej długości, z co najmniej jednym prętem równoległym do wału napędzającego. Kraty nie mogą wystawać więcej niż 12.00 mm pod płaszczyznę płyty obszaru wlotowego pompy. Wszystkie prowadnice muszą być zaokrąglone tak, by nie stwarzać zagrożenia.
4. Tył płyty pokrywy pompy nie może wystawać więcej niż 100 mm poza sam koniec pompy. Brzegi przedłużenia muszą być dołączone do zaokrąglonej części płyty pompy tak, by nie stwarzać zagrożenia O(patrz Rysunek w Dodatku). Płetwy, stery, płetwy podwodne i inne wystające elementy, które mogą stwarzać zagrożenie, nie są dozwolone.

5. Płytki trymujące nie mogą przekroczyć szerokości płaszczyzn ślizgu ani wystawać w tył więcej niż o 100 mm poza pawęż. Wszystkie krawędzie muszą być zaokrąglone aby nie stwarzały zagrożenia. Płetwy, stery, płetwy podwodne i inne wystające elementy, które mogą stwarzać zagrożenie, nie są dozwolone.

6. Obowiązkowe są zderzaki bezpieczeństwa.

7. Do normalnie eksponowanych powierzchni kadłuba można dołączyć obciążenie balastowe w celu ułatwienia prowadzenia skutera, pod warunkiem niestwarzania zagrożenia. Dozwolone są wyłącznie obciążenia składające się ze ze stałych mas (tj., nie wolno stosować wody, ani innych płynów), które nie wymagają modyfikacji lub przesuwania żadnych innych części, chyba że taka modyfikacja przewidziana jest innymi przepisami.

8. Zbiorniki paliwa mogą być modyfikowane lub nieoryginalne. Zbiornik benzyny musi odpowiadać kryteriom bezpieczeństwa w stosunku do paliwa jak i nie stwarzać niebezpieczeństwa dla innych zawodników.

9. Kołnierz wlewu paliwa musi być umiejscowiony poza przedziałem silnika.

10. Podczas odbioru technicznego Komisarz Techniczny UIM złoży raport do Komisji Sędziowskiej na temat wszystkich skuterów, które maja modyfikacje lub elementy mogące stanowić niebezpieczeństwo. Komisja Sędziowska zadecyduje, czy skutery takie będą dopuszczone do udziału w zawodach.

502.05 RUNABOUT KATEGORIA STOCK BOX

502.05.01

Przeznaczona do promowania zainteresowania we współzawodnictwie skuterów wodnych i umożliwienia osobom indywidualnym na aktywne współzawodniczenie przy stosunkowo umiarkowanych nakładach inwestycyjnych i kosztach utrzymania. Skutery startujące w tej klasie muszą odpowiadać następującym specyfikacjom:

- **Wszystkie skutery wodne muszą pozostać ściśle w stanie seryjnym.**
- **Zastąpienia lub modyfikacje są niedozwolone.**
- **Numery Identyfikacyjne Kadłuba muszą być pokazane zgodnie z danymi dostarczonymi przez producenta.**
- **Poziom emitowanego dźwięku nie powinien przekraczać 86 dB(A) W odległości 24 m.**
- **Paliwo musi być zgodne z kryteriami określonymi w Art. 503.**
- **Dopuszczane są wyłącznie fabryczne skutery bez doładowania turbo (Sea Doo, Kawasaki, Yamaha) o maksymalnej pojemności 1800 cm^3.**

503 TESTY PALIWA

1. Benzyna i / lub mieszanka paliwa z olejem może być kontrolowana w dowolnym momencie zawodów z wykorzystaniem zatwierdzonego przez UIM wyposażenia i procedur. Mierniki i

wyposażenie zostaną skalibrowane za każdym razem zgodnie ze Wskazówkami UIM dotyczącymi Kontroli Paliwa, które są dostępne w Sekretariacie UIM.

2. Paliwa niebenzynowe będą kontrolowane zgodnie z bieżącymi procedurami UIM. Na takich paliwach wykona się test gęstości. Wynik pomiaru gęstości nie może być mniejszy niż 0.830 kg/dm^3.

504 ZMIANA SKUTERA

We wszystkich kategoriach, zmiana skutera jest dozwolona podczas treningu dowolnego oraz przed odjazdem na pole startowe do wyścigu o najlepsze miejsce startowe oraz Moto, pod następującymi warunkami:

1. Zmianę skutera lub silnika może zatwierdzić tylko Komisarz Techniczny UIM lub Komisarz UIM. Zmiana głównych części, takich jak wał korbowy, skrzynia korbowa i blok cylindrów, również liczy się jako zmiana "silnika".
2. Skuter musi spełniać wymagania kategorii, do której został zgłoszony i musi przejść odbiór techniczny podczas oficjlanej kontroli technicznej.
3. Zawodnik, który z jakiegoś powodu zmienia skuter, slinik w skuterze lub główne części silnika takie jak, wał korbowy, skrzynia korbowa czy blok cylindrów pomiędzy sesjami kwalifikacyjnymi, wyścigiem o najlepsze miejsce startowe oraz Moto1 lub pomiędzy kolejnymi Moto, wystartuje w kolejnej sesji / Moto z ostatniej pozycji na polu startowym.
4. Zawodnik zmieniający skuter musi utrzymać swój numer startowy na skuterze.
5. W wyścigach *Rally Jet* lub Przybrzeżnych, jeśli podano już sygnał do pierwszego odjazdu, zawodnicy ie mogą już więcej zmieniać skutera lub kadłuba i / lub silnika.

505 KOMUNIKACJA RADIOWA

Komunikacja radiowa z zawodnikami jest dozwolona tylko podczas Mistrzostw Świata i Kontynentalnych w kategorii GP1. Jest to wskazane tam, gdzie jest to możliwe, aby osoba odpowiedzialna za komunikację radiową stała w pobliżu miejsca Komisji Sędziowskiej. Wszystkie takie osoby powinny zostać zarejestrowane w momencie rejestracji na zawody.

506 WYPOSAŻENIE OSOBISTE

1. Wymagany jest odpowiednio dopasowany kask ochronny, który spełnia obecne standardy Przedstawicielstwa Narodowego lub bieżący standard Snell i ma być noszony przez wszystkich zawodników. Kaski rowerowe stosowane w kolarstwie górskim nie są dozwolone. Kask jest obowiązkowy, z wyjątkiem kategorii Stylu Dowolnego. Zaleca się również, aby każdy kask, w którym zawodnik miał wypadek został zwrócony do właściwego producenta do kontroli. Co najmniej 2/3 powierzchni kasku musi być w kolorze jasno-pomarańczowym, jasno-czerwonym, jasno-żółtym lub jasnym międzynarodowym kolorze pomarańczowym. Zaleca się, aby te kolory były fluorescencyjne, dzięki czemu mogą być wyraźnie widoczne w wodzie.

2. Wszyscy zawodnicy mają nosić kamizelki ratunkowe przez cały czas przebywania na wodzie. Wymagane jest, aby kamizelka ratunkowa była przeznaczone do wyścigów. Każdy zawodnik powinien sprawdzić, czy jego sprzęt wypornościowy działa prawidłowo, kiedy jest to wymagane.

3. Podczas testów, treningu i wyścigów obowiązkowe jest noszenie na sobie niezależnej grzbietowej osłony pleców, gogli, zamkniętego obuwie i rękawiczek. W przypadku kategorii Runabout: wymagana jest również ochrona nóg.

4. Każdy pilot powinien sprawdzić, czy jego wyposażenie wypornościowe działa prawidłowo kiedy jest to potrzebne.

5. Wymagane jest, aby wszystkie kamizelki miały co najmniej dwa paski z zamknięciami typu klamrowego.

6. Wszyscy uczestnicy muszą nosić obuwie zamknięte podczas jazdy na skuterze.

7. Podczas wszystkich zawodów, treningów dowolnych, kwalifikacji, treningów oraz wyścigów, za wyjątkiem kategorii Stylu Dowolnego musi być noszony kombinezon chroniący przed wodą z długimi nogawkami i rękawami. Ubiór w postaci dżinsów, swetrów lub szortów jest zabroniony.

8. Sędzia Główny, Kierownik Zawodów lub Komisarz Techniczny ma prawo zakazać używania jakiegokolwiek kasku, kamizelki ratunkowej lub innego elementu wyposażenia, który mogą uznać za niebezpieczny, o niewystarczającej ochronie lub nieodpowiedni.

9. Żaden zawodnik nie może uczestniczyć w zawodach z jakimkolwiek rodzajem usztywnienia (części ciała), w tym, ale nie wyłącznie, innym usztywnieniem lub klamrę założonymi na ciele stosuje bez okazania pisemnego upoważnienia od zatwierdzonego lekarza i zatwierdzenia przez Sędziego Głównego / Kierownika Zawodów.

10. Sędzia Główny, Kierownik Zawodów lub Komisarz Techniczny może zabronić zawodnikowi startu ze swoim wyposażeniem, jeśli uważają oni je za niewystarczające. W razie wypadku, Sędzia Główny, Kierownik Zawodów może wymagać przeprowadzenia nowej kontroli.

11. Wszystkie skutery muszą przejść kontrolę bezpieczeństwa, zanim zostaną dopuszczone do rywalizacji. Inspektor techniczny nie dopuści do zawodów każdy skuter, który nie spełnia wszystkich wymagań bezpieczeństwa. Uszkodzone lub zniszczone wyposażenie bezpieczeństwa nie wykryty przed wyścigiem lub w trakcie wyścigu, nie jest podstawą do dyskwalifikacji po ukończenie tego wyścigu, chyba że zawodnikowi zostanie pokazana Czarna Flaga.

12. Kwestia tego, ile skuterów w każdej klasie będzie kontrolowane, pozostaje w gestii Sędziego Głównego oraz inspektora technicznego, z wyjątkiem przypadków, w których procedura jest określona w przepisach technicznych dla danej klasy. W trakcie odprawy zawodników jest obowiązkiem inspektora technicznego ogłoszenie, ile czołowych skuterów w każdej klasie powinno stawić się do inspektora do kontroli natychmiast po zakończeniu swych wyścigów.

13. W wyścigach na wytrzymałość wymagania dotyczące wyposażenia osobistego będą wymienione w Programie Zawodów.

14. Pomocnicy zawodnika podczas przytrzymywania skutera oraz w obszarze udzielania pomocy oraz na linii startu muszą nosić zamknięte obuwie.

600 REKORDY I WYNIKI

Treść wyłączona z niniejszego tłumaczenia Regulaminu.

700 PRZEPISY DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA

Wszyscy organizatorzy i zawodnicy muszą przestrzegać następujących przepisów:

701 UZUPEŁNIANIE PALIWA

Każde uzupełnianie paliwa musi byc dokonane daleko od wody. Należy dołożyć wszelkich starań, aby nie rozlewać paliwa czy oleju. Zaleca się stosowanie dywaników absorbujących w celu uniknięcia skażenia gruntu.

702 OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W REJONIE ZAWODÓW

Każdy Organizator musi wyznaczyć osobę lub osoby odpowiedzialne za wykonanie wszystkich niezbędnych przedsięwzięć w celu ochrony środowiska naturalnego w całym rejonie zawodów.

Należy ustawić duże pojemniki na śmieci w parku maszyn, w celu gromadzenia odpadków takich jak puszki, pojemniki, resztki oleju. Jedna osoba musi być odpowiedzialna za powyższe, oraz za prawidłowe usunięcie zgromadzonych odpadków po zawodach przez odpowiedzialne za to służby lokalne.

Obowiązkowe jest poinformowanie zawodników o wszystkich sprawach związanych z ochroną środowiska naturalnego na odprawie zawodników.

Wszystkie zbiorniki paliwa, które sa transportowane muszą być:

1. **szczelne,**
2. **mieć naniesiony numer startowy o wysokości 7 cm,**
3. **umieszczone w zabezpieczonym obszarze i co najmniej 5 metrów od innych materiałów łatwopalnych.**

Sędzia Główny może wyznaczyć obszar składowania wszystkich zbiorników paliwa.

800 ZALECENIA DO ORGANIZACJI ZAWODÓW SKUTERÓW WODNYCH / MISTRZOSTW

800.01 INFRASTRUKTURA

Ważne jest, aby organizatorzy dokładnie zrozumieli, że organizują wydarzenie, które jest otwarte od czwartku w południe, aż do zakończenia ceremonii wręczenia nagród w niedzielny wieczór. Ogólna infrastruktura i siedziba Komisji Sędziowskiej musi zatem skutecznie działać przez cały ten okres.

800.02 SIEDZIBA KOMISJI SĘDZIOWSKIEJ

Bezwzględnie pomieszczenia lub miejsce przebywania Komisji musi być zamknięte i odporne na warunki atmosferyczne. Wymagane są zasilanie sieciowe (220 V - 10 A), duża prędkość dostępu do Internetu, kserokopiarka z zapasem 1500 kartek papieru formatu A4 oraz wystarczająca ilość krzeseł i stołów. Jeśli zabezpieczenia ma charakter zewnętrzny i jest prowizoryczne, to istotne jest skuteczne zamknięcie tego obszaru w dzień i w nocy. Dozór nocny jest również niezbędny.

800.03 WIEŻA OBSERWACJI SĘDZIOWSKIEJ

Musi być solidnej konstrukcji, o minimalnej powierzchni 5 x 5 m i odporna na warunki atmosferyczne w takim stopniu, w jakim jest nadaje się do pomieszczenia w niej systemu komputerowego. Musi mieć zasilanie energią elektryczną 220 V - 10 A, szybki dostęp do Internetu, musi być wyposażona w stoły i krzesła dla ośmiu osób jakie mogą być tam obecne. Jeśli Siedziba Komisji Sędziowskiej nie znajduje się w bezpośredniej bliskości, to należy dostarczyć kolejną kserokopiarkę wyposażoną w 500 arkuszy papieru formatu A4.

800.04 PARK MASZYN

Aby Park Maszyn był dobrze zarządzany, ważne jest, aby obecny był w nim Kierownik Parku już od piątkowego poranka. Kierownik ma dopilnować, aby poszczególne zespoły rozmieściły się w przydzielonych im obszarach. Kierownik Parku Maszyn będzie również nadzorował ustawienie i prawidłowe funkcjonowanie wody, prądu, pryszniców i WC. Obiekty te powinny funkcjonować od piątku w południe do poniedziałkowego poranka.

800.05 PERSONEL NIEZBĘDNY NA MIEJSCU ZAWODÓW

800.05.01 KOMISJA SĘDZIOWSKA

1 Sędzia Główny / Kierownik Wyścigów
1 Zastępca Sędziego Głównego

800.05.02 SEKRATARIAT

1 Sekretarz Zawodów

800.05.03 ZESPÓŁ POMIARU CZASU

1 Sędzia Kursowy
1 Sędzia Liczący Okrążenia
1 Sędzia Ogłaszający Zarządzenia

800.05.04 KONTROLA BOI

5 Sędziów umieszczonych na lądzie

800.05.05 PARK MASZYN

1 Kierownik Parku Maszyn
1 Sędzia na plaży / slipie

800.05.06 USTAWIENIE TRASY

4 osoby do ustawienia trasy

800.06 WYMAGANA INFRASTRUKTURA

800.06.01 KONTROLA WYŚCIGU

1 podest dla pomiaru czasu (min. 5 x 3 m)
2 stoły i 8 krzeseł
1 namiot odporny na działanie różnych warunków atmosferycznych
elektryczność: 220 V - 10 A
Szybki dostęp do Internetu
Oficjalne tablica ogłoszeń i wyników (1 x 1.5 m)

800.06.02 SEKRETARIAT

1 zamknięta przestrzeń (min. 5 x 5 m)
Kserokopiarka + 1500 kartek A4
4 stoły i 8 krzeseł
elektryczność: 220 V - 10 A
Szybki dostęp do Internetu

800.06.03 USTAWIENIE TRASY

1 łódź do ustawienia trasy
Barierki zamykające dostęp do Komisji Sędziowskiej
Barierki zamykające dostęp do Parku Maszyn

800.07 WYMAGANIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

800.07.01 ZABEZPIECZENIE RATOWNICZE

3 lub więcej Skuterów Ratowniczych + wyposażenie do holowania i sygnalizowania
3 kierowców z kwalifikacjami ratowniczymi
2 zespoły ratownicze
2 pilotów i 4 ratowników

800.07.02 ZABEZPIECZENIE MEDYCZNE

2 lekarzy na miejscu zawodów (minimum)
2 wyposażone ambulanse medyczne
4 wykwalifikowane osoby załóg ambulansów

800.07.03 ŁĄCZNOŚĆ

Komunikacja w zakresie UHF lub VHF pomiędzy sędziami z 3 dostępnymi kanałami

800.07.04 OCHRONA ŚRODOWISKA

1 wyznaczony obszar składowania paliwa dla zawodników
1 punkt tankowania wyposażony w odpowiednią ochronę
Wystarczająca ilość gaśnic przeciwpożarowych odpowiadającym międzynarodowym standardom bezpieczeństwa
Wystarczająca ilość miejsc zbiórki śmieci

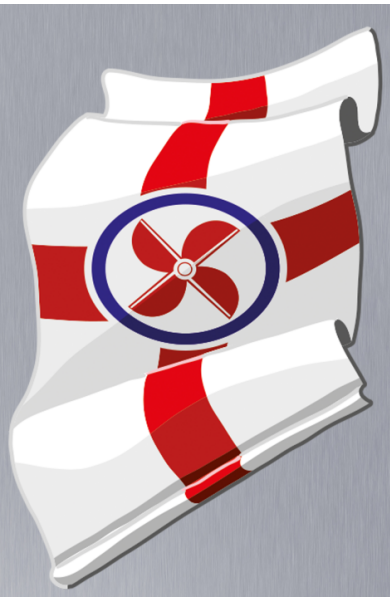
KLASA HYDRO-FLY UIM

Treść wyłączona z niniejszego tłumaczenia Regulaminu.

Przepisy i/lub postanowienia zawarte w tym Regulaminie mają na celu prawidłowe przeprowadzenie zawodów sportowych i ustanowienie minimalnych, ogólnie przyjmowanych wymagań w takim współzawodnictwie. Przepisy te powinny stanowić warunki dla wszystkich imprez organizowanych pod patronatem UIM. Biorąc udział w takich zawodach wszyscy członkowie UIM powinni podporządkować się tym zasadom. Z publikacji albo zgodności z tymi przepisami i/lub zasadami nie mogą wynikać żadne wyrażone lub implikowane gwarancje bezpieczeństwa. Przepisy niniejsze zostały ustalone jako przewodnik uprawiania sportu i w żaden sposób nie stanowić gwarancji w przypadku uszkodzenia ciała lub śmierci uczestników, widzów i innych osób.

Regulamin ten jest także opublikowany na stronie internetowej UIM:
www.uim.sport

© Copyright by the Union Internationale Motonautique



UIM

uim@uim.sport

International Federation
Recognized by the

INTERNATIONAL
OLYMPIC
COMMITTEE