

VEEMOTOSPORDI TREENERITE ÕPPEMATERJALID



Abitreener

Nooremtreener

Treener

Abitreener

Veemotospordi abitreeneri koolitus annab suurepäraseid algteadmised neile, kelle jaoks see spordiala on uus. Koolituse käigus antakse põhiteadmised, mis on noortreenerite ja treenerite moodulite juurde edasiliikumisel hindamatud. Igal tasemel toimub koolitus nii klassiruumis kui praktilise tegevuse käigus vee peal. Niisiis vaatame, kuidas algust teha.

Paadid

GT-15 paadid
sobivad algajatele
väga hästi



Noorteklassi GT-15 paadid

GT15 treeningpaadid on ühekohalised võistluspaadid, mis on treeninguteks kohandatud. Paat on valmistatud komposiitmaterjalist, sellel on sügav V-kujuline põhi ning selle jõuallikaks on kahesilindriline 15 hj elektristarteriga neljatakiline mootor. Need paadid on kerged ja võistlemiseks loodud. Programmis osalejatele õpetatakse paate mitmesugustes tingimustes ohutult treeninguteks kasutama, kuid selgitatakse ka üldisi paadi- ja meresõiduuskusi.

Paadid

UIM Formula Future sarjas kasutatavad RIB mootorpaadid sobivad hästi algajatele

Algtaseme kasutatavate paatide tüübid: mootoriga kummipaadid

Kummipaate peetakse üheks kõige stabiilsemaks ja merekõlblikumaks paaditüübiks ning on seetõttu abitreeneri programmi jaoks ideaalsed. Paatide stabiilsuse tagavad sügav V-kujuline kere ja suured täispuhutavad torud, mis annavad nii ujuvuse kui aitavad pehmedada tugevate lainete raputamist. Selliseid paate kasutavad eriti meelsasti päästeorganisatsioonid kogu maailmas ning selles funktsioonis kasutavad neid sageli ka jahtklubid ja treeningkeskused. Tavaliselt on nende paatide jõuallikaks päramootor. Vaatame, kuidas varustust hooldada, kuid ka seda, kuidas paadi võimsust kõige paremini ära kasutada – puudutame mootorit, ülekannet, juhtsüsteeme ja hooldust.

Mootorid, juhtsüsteemid ja hooldus



Mootoritüübid: 4-taktilised mootorid

Uusimad 4-taktilised päramootorid on kahtlemata palju vaiksemad, paiskavad õhku vähem heitgaase ja on väiksema kütusekuluga. Seega on kaasaegsed päramootorid palju keskkonnasõbralikumad kui kümne aasta eest.

Üleminekuga neljataktilistele päramootoritele kaasnes ootamatu hüvena asjaolu, et päramootorid muutusid tohutult töökindlamateks. Muudatus standardites tähendas, et kõik päramootorite tootjad pidid hakkama kasutama kõrgetasemelisemat disaini ja tootmistehnoloogiaid. See tähendab, et kaasaegsete neljataktiliste päramootorite kasutamisel esineb nüüd palju vähem ootamatuid rikkeid ja garantiiprobleeme.

Muudatus tõi siiski kaasa ka kaks negatiivset aspekti. Esiteks on paljud kaasaegsed päramootorid liiga keerulised, et neid kodustes tingimustes hooldada (kui põhitööd välja arvata). Teiseks on neljataktilisi päramootoreid raskem tõsta kui vanu kahetaktilisi mudeleid. Raskema kaalu tõttu on mõned keskmise suurusega mootorid raskemini teisaldatavad.

Neljataktilised päramootorid sarnanevad väga automootoritele. Õhu ja kütuse segu voolab põlemiskambrisse läbi sisselaskeklappide ning põlemisgaasid lähevad mootorist välja läbi väljalaskeklappide.

Sisse- ja väljalaskeklappide (klapiajami) tõttu on neljataktiline mootor tavaliselt raskem kui sama võimas kahetaktiline. Siiski on see muutumas: 4-taktiliste mootorite tootjad leiavad uusi võimalusi mootorite kergemaks muutmiseks ja suurema hulga hobujõudude kättesaamiseks.

Kaasaegse 4-taktilise määrdesüsteem sarnaneb automootorile, kus on nii karter kui filter — ning mootoris tuleb regulaarselt õli vahetada, et see tõrgeteta toimiks. Enamik 4-taktilisi päramootoreid on varustatud kõrgetasemelise elektroonilise mootorijuhtimis- ja sissepritse süsteemiga, mis tagab kogu võimsuse ulatuses hea jõudluse, madala heitgaaside sisalduse ning eeskujuliku kütusekulu. See muudab mootori iseseisva hoolduse kodustes tingimustes keerulisemaks, nii peaks neid mootoreid regulaarselt hooldama autoriseeritud edasimüüja.

Kasutusel olevad mootorid

UIM GT-15 klassis annavad need mootorid sujuva vaikse mineku, heitgaaside sisaldus on väike ja kütusekulu madal. Allpool on toodud põhinäitajad:

Võimsus: 351cc 11,0 kW 15 hj

Silindreid: Kaks

Jalg: Lühike

Kaal: 52 kg

Roolisüsteem: Kaugjuhtimisega

Starter: Elektriline

Kütusepaak: Väline 12 l

Mootorid, juhtsüsteemid ja hooldus



Mootoritüübid: 2-taktilised mootorid

Tavaliselt on 2-taktilised mootorid lärmakamad, põletavad rohkem kütust ning on keskkonnale kahjulikumad.

2-taktilises mootoris siseneb kütuse ja õhu segu põlemiskambrisse silindri küljel asuva ava kaudu. Põlemisgaasid väljuvad silindril oleva väljalaskeava kaudu.

Alguses kasutati 2-taktilistel mootoritel kütuse-õhu segu kontrollimiseks karburaatoreid. Kuid karburaatoriga päramootorid pole kuigi tõhusad. Ka on neil suur kütusekulu ning need kipuvad katki minema.

2-taktiline päramootor on tavaliselt kergem kui sama suur 4-taktiline, kuna 2-taktilise tööpõhimõte ei eelda klapisüsteemi — nukkvõlle, ventiile, rihma ega ketti. Kuna 2-taktiline ei ole klapijamiga koormatud, on sellel mootoril vähem liikuvaid osi. Seega on selle pöörlev mass väiksem. 2-taktiline suudab sageli kiiremini kiirendada kui hobujõududel sama 4-taktiline.

Mootori sisemised osad õlitatakse kütusesse segatud õli poolt.

Kasutusel olevad mootorid

P-750 klassi veel kasutatakse Tohatsu kahe-taktilisi 50 hj. mootoreid.

Võimsus: 750cc 36.8KW 50HJ

Silindreid: kolm

Jalg: lühike

Kaal: 72 kg

Juhtimine: Mootorilt

Starter: Käsistarter

Kütusepaak: Väine 25l

Mootorid, juhtsüsteemid ja hooldus



Mootori paigaldamine

Päramootor paigaldatakse paadi ahtrisse. Väikesed, kuni 15 hj mootorid kinnitatakse tavaliselt lihtsa kronsteiniga, mis kruvitakse ahtri külge kahe käsitsi reguleeritava kruviga. Ilmselt on väga oluline, et need kinnitused oleksid pidevalt kindlalt fikseeritud, sest ei ole harv juhus, kui mootor terve hooaeg kestnud kasutamise järel või eriti peale võistlust, kui tingimused olid rasked, end lahti raputab. Suuremad mootorid kinnitatakse läbi ahtri nelja poldiga.

Oluline on ka mootorikinnituse kõrgus – rusikareegel on, et mida kõrgemale mootor kinnitub, seda väiksem on järelveetav veealune profiil ning seega sõidab paat seda kiiremini. Meeles tuleb siiski pidada kahte olulist asja: mida kõrgemale mootor kinnitub, seda ebastabiilsem on paat ning mingil juhul ei tohi mootorit tõsta kõrgemale jahutusvee sissevõtust, kuna see viib mootori ülekuumenemise ja kokkujooksmiseni.

Mootori töö

Päramootorid koosnevad mootorist, ajamivõllist ja käigukastist, kogu seadet jahutatakse veega, mis võetakse sisse käigukasti juurest ning pumbatakse ümber mootori veepumbaga, misjärel see tavaliselt läbi vindi keskmise ava välja lastakse. Veeliini kohale jääb ka vesijalg, mille põhjal on kohe näha, kas mootorit jahutatakse või mitte. Kui mootori töötamise ajal jälge enam näha ei ole, tuleb see koheselt peatada; sellest annavad tavaliselt märku ka hoiatustuli ja -signaal, siiski on soovitatav aeg-ajalt kontrollida, kas kõik töötab korralikult.

Mootorid, juhtsüsteemid ja hooldus

Mootori käivitamine

Traditsioonilistel 2-taktilistel mootoritel on tõenäoliselt käsistardimehhanism ning mootori käivitamisel tuleks toimida järgnevalt:

1. Ühenda kütusevoolik mootoriga.
2. Vabasta kütusepaagil õhukruvi; kui kütusepaak kinnitub mootorile, siis asub õhuvooluklapp paagikorgil
3. Mõnel mootoril on eraldi sisse/välja kontrollnupp, lülita see sisse asendisse.
4. Valmista kütusesüsteem tööks ette, pumbates kütusevoolikul olevat kütuseventiili, kuni see on kõva.
5. Kontrolli, et avariisuretus on mootoriga ühendatud ja oled selle enda külge kinnitanud.
6. Kontrolli, et mootor on täielikult alla trimmitud.
7. Enamikul 2-taktilistel mootoritel asub käivitusnõör hoorattal, kuid enne mootori käimatõmbamist tuleks siiski **KONTROLLIDA**, et mootor on vabakäigul ja gaas on pooleldi avatud. Kui mootor on külm või seda ei ole mõnda aega käivitatud, tuleks tooreklappi kergelt sees hoida.
8. Võta enne käivitamist sisse kindel ja ohutu asend, tõmba tugevalt käivitusnööri, kui mootor käivitub, sulge tooreklapp ja anna nii palju gaasi, et mootor soojenedes sujuvalt töötaks.
9. Kui mootor ei käivitu, korda ülalkirjeldatud protseduuri; mootor peaks käivituma peale 6-8 katset. Kui kuuled selle käigus mootorit „kõhatavat“, siis on sea hea märk, ent kui see on elutu ega käivitu, **ÄRA** jätkka käivitusnööri tõmbamist. Mootor võib olla kütusest üle ujutatud.

10. Kui mootor ei käivitu, võib kontrollida järgmist:
 - Kontrolli, et peale voolab piisavalt puhast kütust.
 - Võta süüteküünlad maha, puhasta, kuivata ja kontrolli avade seadeid.
 - Kontrolli sädeme olemasolu, tõmba käivitusnööri väljavõetud küünlaga.
11. **Mootori käivitamine – 4-taktilised mootorid:**
12. Järgi ülalkirjeldatud protseduuri, kuid kontrolli lisaks, kas õlipaak on täis. Elektristarteriga mootoritel tuleb järgida sama protseduuri, kontrollides lisaks, kas aku on ühendatud ja mootoris on elektriühendus.



Mootorid, juhtsüsteemid ja hooldus

Elektristarter

Enne käivitamist kontrolli, et kütusevoolik on ühendatud ning et väike tooreklapp kütusepaagi ülaosas on lahti keeratud. Kui see on tehtud, pumpa kütuse ettevoolu ventiili, kuni see on kõva, nii eemaldad süsteemist õhumullid. Kontrolli, et see on tühikäik. Vajuta starteri nuppu ning mootor peaks käivituma. Kui sa pead käivitusnuppu uuesti vajutama, siis on midagi valesti ja peaksid kontrollima järgmist:

- Kütusevoolik on ühendatud ja näha ei ole lekkeid.
- Õhukruvi kütusepaagil on lahti keeratud.
- Kütus on voolikusse ette pumbatud ja ventiil on kõva.
- Paagis on piisavalt kütust.
- Avariisuretus on ühendatud (täpsem info allpool).
- Sisse on lülitatud vabakäik (täpsem info allpool).
Kui kõigest ülaltoodust probleemi lahendamisel kasu ei ole, vaata kasutusjuhendit või võta ühendust kohaliku edasimüüjaga.

Kui mootor on käivitunud, kontrolli vee ringlust ja väljavoolu mootori küljelt.

ÄRA KÄIVITA KUNAGI VEEST VÄLJAS OLEVAT MOOTORIT, MILLELE ON KINNITATUD VINT, KUNA VÕID SAADA RASKEID VIGASTUSI.

Mootori seiskamine

Kui mootor on käsitsi stardi/seiskamisega, vajuta avariisuretuse nuppu või eemalda avariisuretus. Kui mootoril on start/stop nupp, vajuta mootori seiskamiseks nuppu. Ära peata mootorit enne, kui oled kindlalt maabumissilla külge kinnitatud või ankurdatud. Pea ka meeles, et sildumisotsad ega meeskonnaliikmed ei takerduks juhtimiseadmetesse kui mootor tühikäigul töötab; juht peaks olema juhtseadmete juures seni, kuni paat on kinnitatud ja mootor välja lülitatud.

Mootorihoidus

Väga oluline on hoolitseda selle eest, et mootor oleks alati hästi hooldatud. Enamikul väikestel paatidel on ainult üks mootor ja puudulik hooldus võib su elu sõna otseses mõttes ohtu seada, eriti siis, kui sa sõidad või võistled tiheda liiklusega veekogul. Järgnevaid töid tuleks teostada regulaarselt.



PEA MEELES...

Ära käivita kunagi veest väljas olevat mootorit, millele on kinnitatud vint, kuna võid saada raskeid vigastusi.

Mootorid, juhtsüsteemid ja hooldus

Igapäevane kontroll

- Kui kasutate 2-taktilist mootorit, kontrolli, et põhikütusepaagis oleks õige kütuse-õlisegu.
- Kui kasutate 4-taktilist mootorit, kontrolli mootorikatte all asuva õlivarda abil, kas õlitase on piisav. Varu järgmiseks korraks piisavalt õli.
- Kõiki ülejäänud detaile tuleks kontrollida, nagu allpool loetletud.
- Kontrolli iga päev õli taset ja tee mootorile visuaalne kontroll, et silmaga nähtavad vead tuvastada.
- Kui mootorit on kasutatud soolases vees, tuleb see peale sõidu lõpetamist kindlasti puhta veega üleni puhtaks pesta; seda saad teha kaldal vooliku ja spetsiaalse mootorikinnituse abil.
- Eemalda mootorikate, puhasta kõik soolase vee jäägid ning pihusta mootorile kergelt kaitsevahendit, näiteks WD40 vms. Pühi liigne vedelik ära ning aseta mootorikate tagasi, olles kontrollinud, et kõik juhtsüsteemid ja kaablid on korralikult õlitatud ja töökorras.
- Eemalda vint ja pane see kõrvale, õlita ajamivõlli ja kata see kaitseks, selleks sobib hästi väike jupp plastvoolikut.
- Eemalda avariisuretus ja pane kindlasse kohta.

Iga-aastane kontroll

- Hoolda mootorit igal aastal. Vastavalt tootja soovitudele
- Vaheta välja süüteküünlad.
- Kontrolli impelleri seisukorda ja vaheta see vajadusel.
- Kontrolli kõiki jahutussüsteemi voolikuid ja vaheta need vajadusel.
- Eemalda sõkruvi ja kontrolli vigastusi või kulumist ning vaheta see vajadusel välja.
- Õlita ajamivõlli ja kata see kaitseks.
- Ühenda aku lahti, kontrolli elektrolüütide taset (kui võimalik), puhasta aku klemmid ja määri neid, pane aku talveks hooldusrežiimil laadima.
- Pane mootor talvituma (parim, kui seda teeb autoriseeritud edasimüüja), hoiustades seda puhtas ja kuivas kohas.
- Vaheta välja kõik välised anoodid ja mootorisised anoodid. Anoodid on olulised, tavaliselt tsingist valmistatud plaadid või pulgad, mis kaitsevad mootorit ja veosüsteemi elektrolüüsi eest. Need tuleb igal hooajal välja vahetada, vastasel juhul võib tekkida märkimisväärne kahju. Kui sul on kahtlusi, küsi nõu edasimüüjalt.
- ÄRA JÄTA mootorit lihtsalt hooldamata ja viimasest sõidukorrast puutumata välja, tõenäoliselt ei käivitu see järgmine kord, kuid võib saada ka tõsiselt kahjustada.



Paat

- Pese paat nii väljast kui seest põhjalikult puhtaks ja hõõru kaitsevahaga sisse.
- Hoiusta paati katuse all või kasuta välisel hoiustamisel seda üleni katvat talvekatet.
- Eemalda äravoolukork ja hoiu seda kindlas kohas.
- Las täispuhutavad osad olla kasutamisevabadel kuudel õhku täis, et ülejäänud paadikonstruktsioonile mitte liigset koormust panna.
- Eemalda kogu turvavarustus, kontrolli, kas midagi on kulunud ja vaheta vajadusel välja.
- Kontrolli paadi kere, ega sellel ei ole kahjustusi ning paranda need vajadusel.

Treiler

- Tee haagis üleni puhtaks ja kontrolli, ega sellel ei ole kahjustusi või kulumisjälgi.
- Kontrolli pidurite olemasolul nende töökorda ja jäta haagis seisma nii, et pidurid on välja lülitatud.
- Kontrolli rehvide seisukorda ja vaheta vajadusel välja.
- Kui haagis on kasutatud merevees, kontrolli rattalaagrite seisukorda ja vaheta vajadusel, pöördudes autoriseeritud edasimüüja poole.
- Määri veokonksu ja kontrolli, et see on töökorras.
- Kui kasutusel on rataskäru, ei ole mitmeid ülaltoodud asju vaja kontrollida.

Mootorid, juhtsüsteemid ja hooldus

Roolisüsteem

Roolisüsteemid jagunevad kaheks: trossi või hoovaga süsteemid, mida sageli leidub väiksematel ja vähem võimsatel paatidel, mida kasutatakse treeningutel nagu UIM GT-15 klassi paadid ning hüdrauliline roolisüsteem, mida kasutatakse suurematel ja võimsamatel võistluspaatidel. GT-15 treeningpaatidel olev kaabelsüsteem on väga otsene ja annab juhile kohese tunnetuse sellest, mis paadiga igas olukorras toimub. Rool peaks olema suhteliselt kerge ja hõlpsasti pööratav, kuid rooliratas ei tohiks niisama ringi käia.

Korralik hooldus on väga oluline ning roolisüsteemi tuleks regulaarselt kontrollida, et gaasitrossid ei oleks kulunud – see võiks kuuluda ka võistluseelsesse igapäevasesse rutiini.



Mootorid, juhtsüsteemid ja hooldus

Käigukangid (ilma piduriteta)

Enamikul paatidel on ainult kaks käiku, edasi ja tagasi. Nagu autodelgi on oluline käiku mitte sisse lülitada, kui pöörded (gaas) ei ole maas. Käigu vahetamine on väga lihtne, see tuleb sisse lükata ja aeglaselt kiirendada. Kui soovid seejärel paadi kiirust vähendada, lase gaas maha, lükka sisse tühikäik ning seejärel tagurpidikäik ja kiirenda taas aeglaselt. Pea meeles, et kui liigud edasi ja paned sisse tagurpidikäigu, ei jää paat koheselt seisma; lisaks peaksid arvestama, et paadi liikumist mõjutab ka tuule tugevus ja veevool, neid kirjeldatakse lähemalt paadi juhtimise peatükis.

Paljudel päramootoritel asub käigukang mootori küljel. Käivitamisel peaks see asuma neutraalses asendis ja liikuma ette või taha; edasilikumiseks liiguta kangi lihtsalt ette ja tagasilikumiseks taha. Kui käik on sees, keera kiirendamiseks gaasikangist gaasi peale. ÄRA KUNAGI lisa gaasi ega pane alles siis käiku sisse, kuna nii võid käigukasti tõsiselt kahjustada.



Gaas

Gaasiga kontrollitakse kiirust, see juhtsüsteem võib esineda erinevates vormides, vaatame seega mõningaid alternatiive:

- **Pööratav käepide:** sarnaneb mootorratta gaasirullile; kiirendamiseks keera gaasi päripäeva ja aeglustamiseks vastupäeva. Seda on võrdlemisi lihtne kasutada ning vaja on vaid veidi harjutada.
- **Käepide:** lihtne kang, mis on paigaldatud kokpiti küljele, ühtlasi on see ka käigukang. Lükka kangi tasakesi ette, kuni kostub klõps, nii liigud aeglaselt edasi, seejärel jätka lihtsalt edasilükkamist, et kiirendada. Aeglustamiseks tõmba kangi tagasi, kuni jõuad aeglase edasilikumise asendisse, tõmba veel tagasi, kuni edaspidi käik on väkja lülitatud. ÄRA KUNAGI lükka kangi täiesti ette ilma pausi tegemata, sest tühikäigult tuleb minna kõigepealt aeglasele edasikäigule ja samuti tagurpidikäiku sisse lülitades, kuna muidu kahjustaksid käigukasti.
- **Gaasipedaal jala all:** sellist gaasisüsteemi leiab GT-15 ja sarnast tüüpi võistluspaatidel. Kui oled tühikäigult läinud aeglasele edasikäigule vajuta gaasipedaal lihtsalt põhja ning liigud üha kiiremini. Jalapedaalide juures valmistab raskusi see, et tormisel veel on vahel raske hoida püsivat survet, kuna paat raputab sind istmel tugevasti. Nagu alati teeb harjutamine meistriks.



Mootorid, juhtsüsteemid ja hooldus

Mootori trimm

Mootori horisontaalne trimm on võimalus kontrollida vindi veele langemise nurka. Seda nurka reguleeritakse mootorit välja või sisse trimmides. Seda saab teha ainult veest väljas oleval paadil, seega on sõidupäeva tingimustele sobiv seadistus väga oluline. Kõige olulisem on meeles pidada, et mida kaugemale trimmida, seda kiiremini liigud, kuid samas muutub paat ka seda ebastabiilsemaks. Mootoreid saab reguleerida ka veritaalselt, seadet tõstes või madalamale lastes, ning ka see muudab paadi sooritust, seda teemat käsitletakse treeningprogrammi Edasijõudnute osas.



Ävariisuretused

ÄVARIISURETUS PEAB OLEMA SÕITJA JA PAADI KÜLGE KOGU AEG KINNITATUD

Ävariisuretuse ülesanne on peatada mootor juhul, kui juht paadilt vette kukub. Kinnitamiseks on mitmeid võimalusi, mõnel paadil on ävariisuretuse nupp juhtpaneelil, vt allolevat pilti. Mitmetel teistel paatidel kinnitatakse ävariisuretus otse päramootoril asuva nupu külge.

Ävariisuretus on oluline osa paadi turvavarustusest ning sõitja peab alati hoolitsema selle eest, et ävariisuretus oleks kindlalt tema külge kinnitatud ning mingil juhul ei tohi paati juhtida ilma, et ävariisuretus oleks kinnitatud. Kui juht paadist välja kukub, peaks ävariisuretus koheselt süütest välja tulema ja mootori seiskama.



ÄVARIISURETUS PEAB OLEMA ALATI MOOTORI JA SÕITJA KÜLGE KINNITATUD

Vedamine ja vette laskmine



Q: Kas igäüks saab paati vedada?

A: Ei, sul peab olema vastav juhiluba.

Vedamise reeglid

Paadi haagisel vedamine eeldab, et sa järgid mitmeid reegleid. Paadi kaal peab vastama haagisele, et kinni pidada riigis kehtivast liikluseeskirjast, eriti laiuse ja kogukaalu osas. Euroopas kehtivad ranged reeglid ning nendest mitte kinnipidamine võib kaasa tuua rängad trahvid. Kuigi paljud alltoodud reeglid lähtuvad Ühendkuningriigis kehtivatest, on need kohaldatavad kogu maailmas, siiski tuleks eelnevalt kontrollida kohalikke eeskirju.

- Haagist vedades tuleb kinni pidada lubatud kiirusest. Kontrolli kohalikke piiranguid.
- Kui vead väikest, ilma piduriteta haagist, on haagise kaalupiiranguks 50% auto tühimassist või 750 kg, vastavalt sellele, kumb kaal on väiksem
- Kui vead suuremat piduritega haagist, ei tohiks sõiduki kaal (rusikareeglina) ületada 85% vedava sõiduki tühimassist. Kui haagisel on pidurid, peavad need töötama hoolimata sellest, kas see on seadusega nõutav või mitte.
- Enamik sõidukitootjaid märgib maksimaalse veetava kaalupiirangu kasutusjuhendisse, kuid silmas tuleb pidada kogukaalu, mis arvestab ka reisijate ja pagasiga.
- Sul peab olema vedamiseks vastav juhiluba
- Haagist vedades peab sul olema kolmandate osapoolte kindlustuskate nii haagisele kui vedavale autole.
- Kui vead haagisel päramootoriga paati, peaksid vindi katma tugeva plastikaatkoti või ämbriga. Ka ei tohi olla väljaulatuvaid teravaid servi, mis võiksid tekitada vigastusi.

- Tuledepaneel ei tohiks olla kõrgemal kui 1,5 m maapinnast või 2,1 m, kui sõiduki ehituse tõttu ei ole madalam asetus praktiline. Suunatud peaksid töötama sünkroonis vedava autoga ning armatuurile tuleb paigaldada hoiatustuli või häiresignaal.
- Haagise numbriplaat peaks kujult ja värvilt sarnanema vedava auto omale.
- Palun tutvu kohalike haagise vedamist ja lube puudutavate eeskirjadega.



Vedamine ja vette laskmine

Treileri hooldus

- Hoolitse selle eest, et haagist regulaarselt hooldatakse ja remonditakse. Ei ole hea, kui haagis on suurema osa aastast kasutamata ja sellega minnakse sõitma ilma, et kontrollitaks selle töökorras olekut, eriti pidurite ja rehvide koha pealt.
- Kui haagisel on pidurid, siis on üks sagedamini esinevaid probleeme pidurivoolikute ja -kinnituste kinni jäämine. See võib panna pidurid lukustuma, mille tõttu rattalaagrid üle kuumenevad. Nii võib ratas koos rummuga alt ära tulla.
- Kontrolli, kas kõik tuled töötavad ja seda, et elektrijuhtmed teel ei lohiseks
- Paljud haagise vedamisega seotud probleemid on tingitud valest koorma laadimisest. Püüa tõmmata kõik rasked esemed üle telje ning kontrolli, et need oleksid kinnitatud, vältimaks paigalt nihkumist kurvisõidu või pidurdamise ajal. Kui võimalik, paiguta raskemad esemed autosse ja kergemad, suuremad esemed haagisele.
- Haagis peaks olema rõhtne.
- Mõnedes riikides on treileri vedamisel nõutav, et sul oleksid kaasas valgustite varupirnid ja ohukolmnurk. Paljudes Euroopa riikides peab kaasas olema ka ohutusvest.
- Tingimusel, et koorem haagisel on ühtlaselt jaotatud, ninaraskus on õige ning kogu sõiduk on tee suhtes rõhtsalt, ei tohiks sul looklemisega probleeme tekkida.
- Stabilisaator vähendab looklemist, suurendades sõiduki ja haagise vahelist hõõrdumist pööramisel. Ometi ei kompenseeri stabilisaator halvasti paigutatud koormat või kaalujaotust.
- Võta haagise jaoks kindlasti kaasa varuratas, mis on heas seisukorras.



Paadi kinnitamine vedamiseks

Parim viis paadi ohutuks kinnitamiseks haagise külge on teha seda koormarihmade abil. Need peaksid olema veokile sobivas suuruses ning kinnituma paadi kerel tugevatele kohtadele, näiteks veosilmustele ahtris ja vööris. Pea meeles, et enamik paate istub hästi roller coaster tüüpi haagisele, millelt on hea neid vette lasta. Kuid paat võib vedamisel sedatüüpi haagisel liikuma hakata, seetõttu on oluline kontrollida, et paat on haagisel kindlalt kinni ning see ei pääse ette ega tahapoole liikuma.

Vedamine ja vette laskmine



Rannalt vette laskmine

- Võta haagis vedava sõiduki tagant lahti.
- Kalluta mootorit üles ja lükka kogu paati haagisel tahapoole nii, et see ulatub üle haagise.
- Kalluta ka haagist üles nii, et mõlemad on nüüd peaaegu vertikaalsed, paadi põhi peaks puudutama maad. (Kuid mitte mootor.)
- Teine inimene peaks nüüd paadi esiosa õhus hoidma samal ajal, kui haagis alt ära tõmmatakse.

Slipilt vette laskmine (ilma rataskäru kasutamata)

- Harjuta enne slipi juurde sõitmist haagisega tagurdamist – see ei ole lihtne ja ainus viis selle selgeks saamiseks on harjutamine.
- Tagurda aeglaselt, lastes kellelgi end juhendada – eriti siis, kui slipil on palju kasutajaid.
- Kui slipitee on järsk ja libe, lase haagis rambist alla pika nõõri abil, mis on auto külge kinnitatud nii, et auto on libedast alast kaugel eemal, sest vastasel juhul võivad nii paat, haagis kui auto vette libiseda.
- Kui paadi tagaosa on vees, lase mootor alla ja käivita see. Kontrolli, kas jahutusvesi ringleb ja mootor töötab tõrgeteta.
- Jätka haagise vette tagurdamist kuni rattakoopad on napilt vee kohal ja paat hakkab vees ujuma.
- Lõpuks saad paadi haagiselt kas maha tagurdada, kasutades mootorit, või meeskonnaliikme abi kasutades maha lükata. Paadi saab haagisega ka vette tagurdada, vajutada siis pidurit ja paat libiseb haagise kummipatjadelt maha.

Slipilt väljatõmbamine (ilma rataskäru kasutamata)

- Tagurda haagis vette nagu veeskamisegi puhul, sõida paadiga haagisele ja kinnita vintsitross paadi vööri külge.
- Välti võimalusel veest välja tõmbamist tugeva tõusulaine või tuulega. Kui puhub tugev tuul või on kõrge tõusulaine, võib olla vaja teha mitu katset. Parim on alustada haagisest ülestuult ja kontrollida haagisele lähenemist gaasiga.
- Vintsi paat haagisele, tõsta mootor üles ja sõida slipilt eemale.

Vedamine ja vette laskmine



Ohud maal

- Pontoonid ja sadamasillad: libedad pinnad, köied ja muud takistused võivad tõsta komistamise ja vettekukkumise ohtu. Olukord võib muutuda eluohtlikuks, kui kannatanu kukub vette randunud paadi ja sadamasilla või pontooni vahele. Oht muutub veelgi suuremaks, kui veevool on kiire või tõus kõrge.
- Slipiteed ja kõva kattega alad: nagu oleme näinud, võivad slipiteed olla ohtlikud eriti siis, kui need asuvad tugeva tõusulainega kohas. Ettevaatlik tuleb olla ka pargitud haagiste ja paatide liikumise koha pealt, eriti siis, kui paate tõstetakse kraana või liikuvate tõstukitega.

Water based risks

- Ootamatu vettekukkumine võib lõppeda surma, alajahtumise või tõsise vigastusega; seda riski on kõige kergem vältida ning mõned lihtsad ettevaatusabinõud aitavad sul seda ohtu vältida ja enesekindlust tõsta. Üks reegel, millest kinni pidada, on kanda alati päästevesti ning hoida paadist igal hetkel kindlalt kinni. Sellest reeglist on tähtis kinni pidada nii koolituse kui võistlemise ajal.

Kokkupõrgetega seotud ohtusid – olgu paatide või takistustega – saab peaaegu alati vältida. Selged juhised annab rahvusvaheline laevakokkupõrgete vältimise eeskiri, mis on liiکلuseeskirja veepealne versioon. Võistlemisel kehtivad lisareeglid, kuid neid selgitame programmi noorentreeneri ja treeneri mõeldud tasemetel.

Lainemurruga seotud riskid

- Lisaks veega seotud ohtudele võivad lainemurrud tekitada ohtlikke olukordi, millest kõik osalejad peaksid teadlikud olema:
- Kui lased paadi vette murdlainetuses, tuleks seda teha ülima ettevaatlikkusega. Vette tuleks lasta madalamas vees, kus laine jõud on väiksem.
- Kui paat on vees, pööra see ninaga otse pealetuleva lainetuse poole.
- ÄRA SEISA manööverdamisel paadi ees või taga, kuna suur laine võib paadi meeskonnale peale paisata ja tekitada tõsiseid vigastusi.
- Veest väljudes tuleb rannale läheneda ettevaatlikult, tehes kindlaks, et tee maabumiskohale on vaba ja teisi paate ei ole läheduses. Teadvusta endale, et tagant tulevad lained võivad kanda paati edasi ja juht võib kaotada kontrolli paadi suuna üle.

- Iga lainemurd on erinev, seega peaksid tutvuma teadaolevate ohtudega nagu kivid, tagasivool ja isegi metsik loodus! Neid teadmisi annavad tavaliselt võistluse korraldajad, teistel juhtudel küsi kohapealselt vetelpäästjalt või sadamahaldajalt.
- Enamasti leidub murdlainetuse piirkonnas surfajaid, purilaudureid ja aerusurfajaid, keda peaksid silmas pidama sinu abilised – nendest peaksid meeskonnad teada andma peakohtunikule.



PEA MEELES...

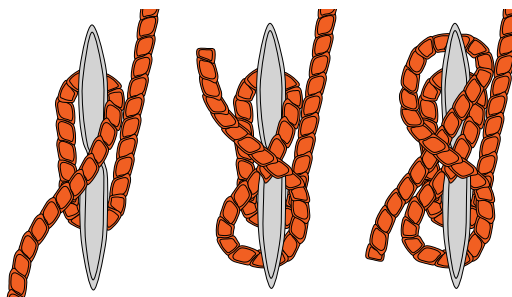
Ootamatu vettekukkumine võib lõppeda surma, alajahtumise või tõsise vigastusega; seda riski on paari ettevaatusabinõuga kerge vältida

Veesõiduoskused maal ja vees



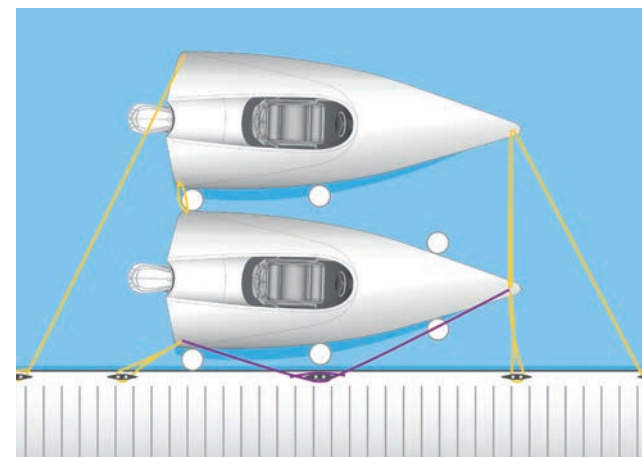
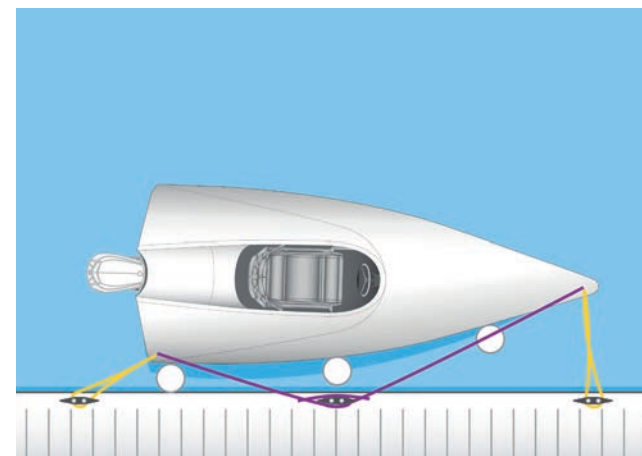
Knaabi külge kinnitamine

Kiiresti ja lihtsalt sõlmitav, kaks keerdu ümber knaabi, millele järgnevad kaheksakujulised keerud ning lõpetuseks täiskeerd. Maha ärge tõmmake, kuna sõlm võib kinni joosta.



Kuidas paati silla külge kinnitada

Paat tuleks alati kinnitada eespoolse liiniga (vahel nimetatakse ka vööriliiniks) ja ahtriliiniga. Et paat ei hakkaks edasi-tagasi liikuma, tuleks kasutada lisaliine, mida nimetatakse ka vedruliinideks. Sageli kasutatakse kaldaliine, kui paat on kinnitatud teiste paatide lähedale näiteks sadamasillale või ankurdatud tõusuveele, kus vee liikumine võib viia paadi teiste lähedalasuvate paatideni. Kui paat on kinnitatud mõne teise paadi lähedusse pika otsa külge, peab võibolla kasutama lisaks kaldaliine, millega kõiki paate stabiliseerida.

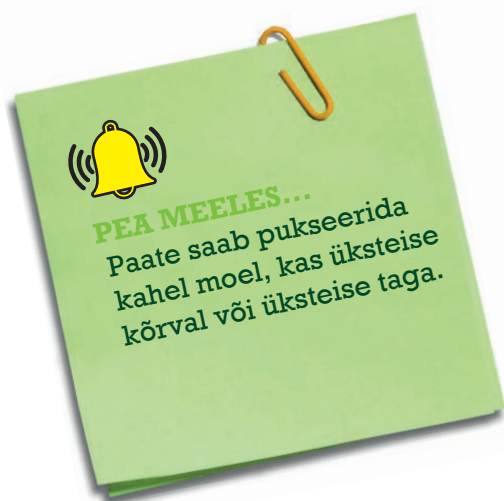
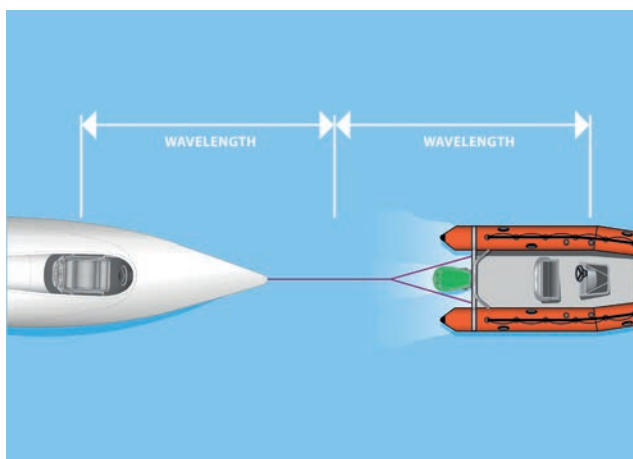
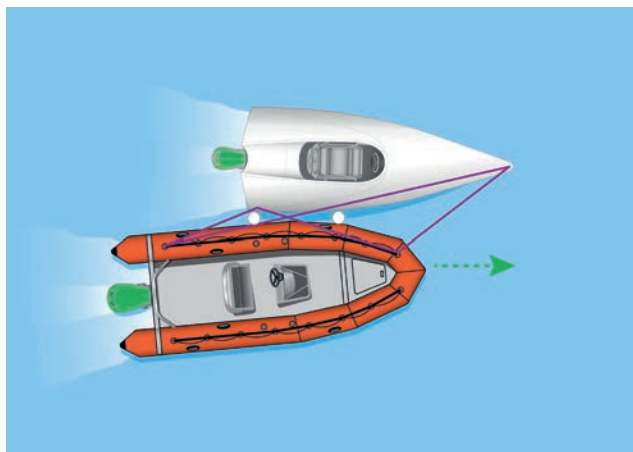


Veesõiduoskused maal ja vees

Puksiirkööied ja pukseerimine

Paate saab pukseerida kahel moel, kas üksteise kõrval või üksteise taga. Kui keskkond on varjuline ja vahemaa lühike, on soovitatav pukseerida üksteise kõrval. Avavees ei ole see otstarbekas ning ühte paati tuleks vedada teise järel;

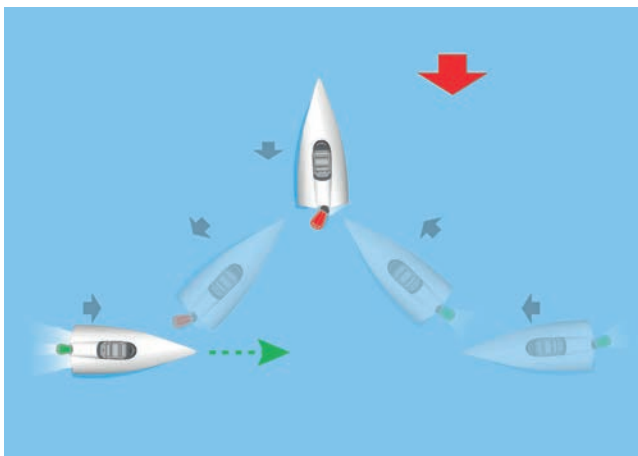
mida raskemad tingimused, seda pikem peaks olema puksiirköis. Soovitatav on hoida köie keskmist osa vees, sest see toimub tormistes oludes amortisaatorina. Kinnita pukseerival paadil puksiirtsoss ahtris pak- ja tüürpoordis olevate naaglite külge; puksiirköie saab siis trossile siduda paalisõlmega. Pukseeritav paat peaks trossi kinnitama kummalegi poole vööris olevatesse knaapidesse ning puksiirköis tuleks taas siduda paalisõlmega.



Veesõiduoskused maal ja vees

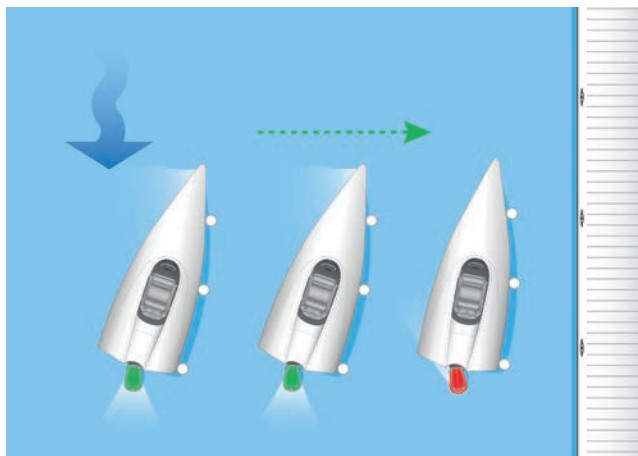
Roolimine ja päramootori tõukejõu mõju

Kuna me vaatame ainult päramootoriga paate, siis kehtib nende puhul üks lihtne reegel: kui kasutad edasikäiku, pööra mootor soovitud liikumise suunas ja anna kergelt gaasi, kui kasutad tagasikäiku, vaata enda taha, pööra mootor soovitud liikumise suunas ja anna kergelt gaasi. Mõlemal juhul tuleb enne gaasi andmist esmalt pöörata mootorit. See on peamine tööpõhimõte, mida saab kasutada kõigi järgnevate manöövrite puhul. Pea meeles, et kasutada tuleks ainult nii palju jõudu, kui on vajalik tuule ja laine loomuliku jõu ületamiseks.



Pontooni äärde seisma jäämine

Suundu voolu poole – määra esmalt kindlaks, mis suunas on vool, lähene pontoonile mööda voolu, pane valmis võõri- ja ahtriotsad ja sobivad vendrid. Suuna paat üle voolu nagu joonisel näidatud, säilita piisavalt hoogu edasiliikumiseks, et vool ületada, pontoonile lähenedes anna õige pisut tagurpidi gaasi, suunates mootori pontoonile, see aeglustab nii käiku kui lükkab paadi ahtri pontooni poole. Kinnita nii ahtri- kui võõriots.



PEA MEELES...
Kui kasutad edasikäiku, pööra mootor soovitud liikumise suunas ja anna kergelt gaasi.



PEA MEELES...
Kui kasutad tagasikäiku, vaata enda taha, pööra mootor soovitud liikumise suunas ja anna kergelt gaasi.

Veesõiduoskused maal ja vees

Pärituult sõitmine

See manööver on keerulisem ja nõuab teistsugust lähenemist. Esmalt tuleb määrata voolu suund ja pöörata paat voolu suunas, järgmiseks suurendada pontoonile lähenemise nurka – vahel tähendab see, et pontoonile tuleb läheneda täisnurga all. Kui pontooni juurde jõuad, tuleb võõr liiniga kinnitada, seejärel mootor pontoonile suunata ja tagurpidikäigule lülitada, mis lükkab paadi pontooni juurde ja saad kinnitada ahtri.

Vastutuult sõitmine

Lähene pontoonile nagu eelmises näites, kuid seekord ei ole vaja läheneda nii terava nurga alt, kuna tuul teeb töö sinu eest ära. Kui sa hoiad paati vastuvoolu paigal tõukab tuul sind lihtsalt pontooni juurde.

Pööramine kitsas kohas

See manööver eeldab head kätse ja silma koordineerimist. Pea meeles, kus on pöördepunkt ja ära anna edasi- ega tagasikäiku enne, kui mootor on pööratud suunas, kuhu sa soovid liikuda. Gaasiga tuleb vähehaaval mängida, see paneb paadi oma teljel minimaalse edasi- või tagasiliikumise hooga pöörama. Seejuures on kasulik meeles pidada, et kõigepealt rooli, siis pane sisse käik!

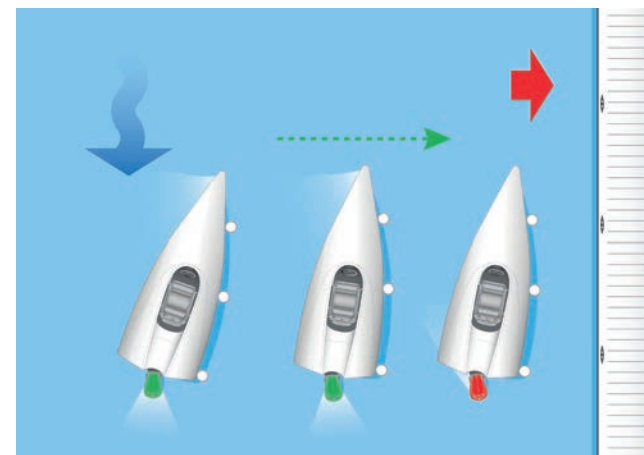
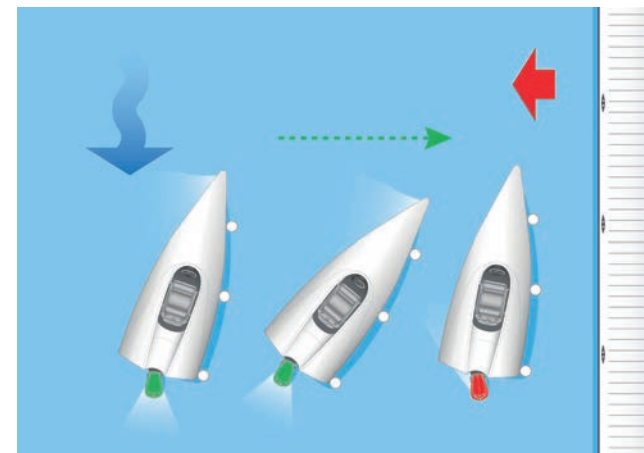
Parvlaeva tehnika

Vastuvoolu liikumise puhul me seda juba puudutasime, selle mõistega kirjeldatakse võimalust, kuidas paadil saab lasta küljetsi üle vee libiseda nii, et edasikäiku peaaegu üldse ei anta. Selle saavutamiseks tuleb paati hoida vastutuult või -voolu ja gaasiga väga õrnalt mängida, viies rooli nurga alla, mis aitab soovitud tulemust saavutada.

Sildumispaigast lahkumine

Kui vool ega tuul paadi liikumist ei mõjuta, saab silla äärest lihtsalt minema sõita. Kui seda teha edasikäiguga, tuleb jälgida, et ärasõites võõriga mitte silla vastu ei pühiks. Kui pöörad liialt vasakule, lööb paat vastu kaid nagu joonisel näidatud.

Sageli on parem sildumispaigast tagurpidikäiguga minema sõita, kuna nii väldid ülalkirjeldatud ohtu. Manöövri läbiviimiseks tuleb roolida kai poole ja anda väga õrnalt edaspidikäik – ainult nii palju, et paadi ahtri hakkaks kai juurest eemale liikuma. Keera rool pakpoordi, lülita sisse tagasikäik ja tagurda kai juurest ära.



Veesõiduoskused maal ja vees

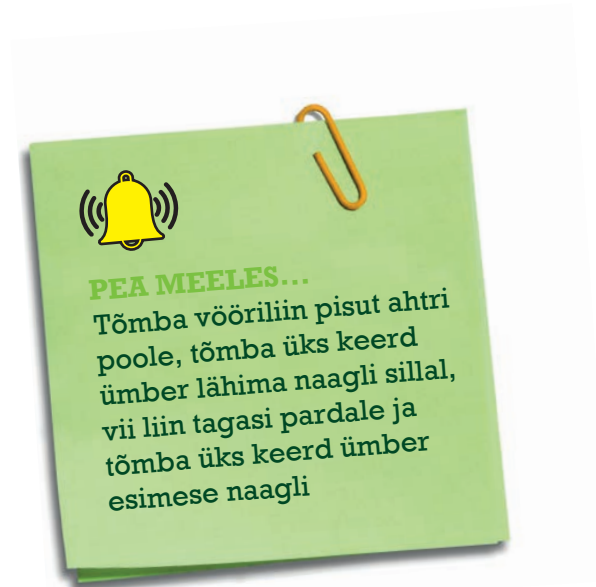
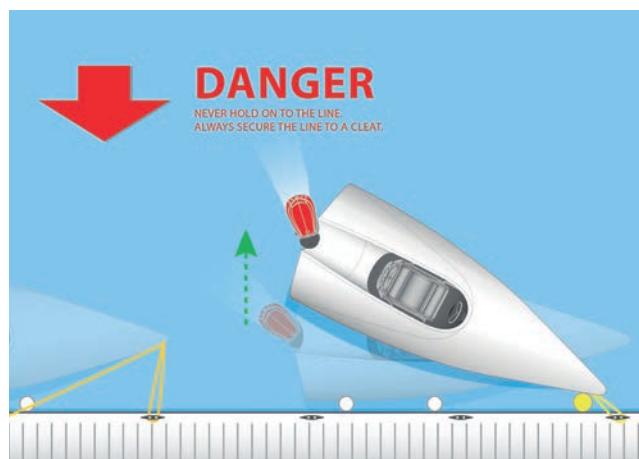


Kitsalt sildumisalalt lahkumine

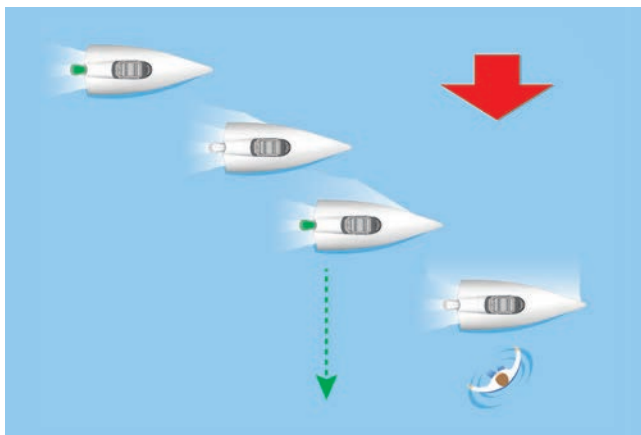
Mõnikord ei saa sildumisaigast lihtsalt minema sõita, kuna ala võib olla piiratud kas teiste sillale kinnitatud paatide poolt või puhub tugev meretuul, mis hoiab paati silla vastas. Sellisel juhul on sillalt lahkumiseks kaks ohutut viisi, mida kirjeldame allpool.

Ahtrivedru kasutamine

Tõmba võõriliin pisut ahtri poole, tõmba üks keerd ümber lähima naagli sillal, vii liin tagasi pardale ja tõmba üks keerd ümber esimese naagli. Pane vender ette paadi ja silla vahele, lase ahtriliin lahti ja samal ajal, kui rool on kai poole suunatud, anna pisut gaasi edasi. Paadi ahter pörkub kaist eemale ja kui paat on ohutult eemaldunud, võta edasikäik välja, lase võõriots lahti, pane sisse tagurpidikäik ja sõida kaist eemale.

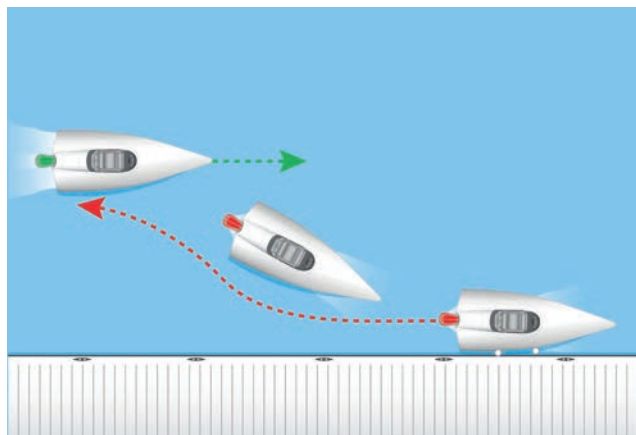


Veesõiduoskused maal ja vees



Vööriliini kasutades sildumiskohalt välja tagurdamine

Ülalkirjeldatud meetodi alternatiiv on tagurdada paat ahtriliini vastu, mis paneb vööri kaist eemale pörkuma; kui see on saavutatud, lase ahtriliin lahti ja tagurda sildumisaigalt eemale.



Jahisadamasse sildumine

Kui sildud väikesadamas, tuleb silmas pidada mitmeid asjaolusid. Esmalt leia sulle määratud sildumiskoht, kontrolli nii tuule kui voolu suunda ja tugevust, tee selgeks, millised on sillale lähenedes ohtlikud kohad. Kasuta ainult nii palju võimsust, et saaksid paati roolida ja ära kunagi püüa keerulisest olukorrast välja kiirendada. Kui sa ei ole oma manööverdamisoskuses kindel, lase see ankrusse ja otsi abi.



Üle parda kukkunu päästmine

Kõigil UIM-i ja rahvuslikel võistlustel on üle parda kukkunu abistamine päästeteenistuste ülesanne, kes peavad osutama vette sattunud kannatanutele vastavat abi ning kõik võistlejad peavad järgima korraldajate ja peakohtuniku kehtestatud reegleid.

Kui sa vette kukud peaksid tegema kõik endast oleneva, et oleksid nähtav teistele paatidele ja järgima võistluse päästeteenistuse korraldusi. Enamikul võistlustel kehtib võistleja vees reegel, mis tähendab, et peakohtunik peatab võistluse, kui võistleja vette kukub.

Pea meeles, et päästevest võib päästa su elu, seepärast kontrolli, et see oleks sul alati korralikult seljas.

Veesõiduoskused maal ja vees

Kokkupõrgete vältimise reeglid

Kõigile veesõidukitele kehtivad rahvusvahelised laevakokkupõrgete vältimise eeskirjad, kuid võistlustel reguleerivad võistluspaatide liiklemist veel eraldi võistlusreeglid. Käesolevas peatükis vaatame rahvusvahelisi eeskirju, mida sa pead järgima alati siis, kui sa parasjagu ei võistle.

Tervet mõistust kasutades on võimalik enamikku probleeme vältida, näiteks tuleks alati omada toimuvast head ülevaadet, sõita ohutul ning mereolude, ilmastikutingimuste ja liikluse tihedusega sobival kiirusel. Hinda kokkupõrke tekkimise ohtu ja kui see tekib, ole kursis, millise tegevusega saad seda vältida. Väikelaeva juhina on sinu ülesanne kõigile teistele veesõidukitele teed anda.

Mõned põhireeglid on järgmised

- Ära möödasõidul takista alust, millest sa mööda sõidad.
- Üksteisele otse vastu sõites peavad mõlemad alused muutma kurssi tüürpoordi (paremale).
- Ristuvate kursside puhul tuleb anda teed paremalt tulevale liiklusele.
- Kitsastes kanalites ei tohi takistada kaubalaevade või suure süvisega aluste liiklemist, kes peavad asetsema kanali keskel.
- Purjelaevad: tea purjelaevu puudutavaid reegleid.

- Teed andvad alused peavad manöövrit alustama varakult ja selgelt arusaadavalt.
- Alused, mille puhul sina jätkad kurssi – hoia oma kurssi ja kiirust, kuid ole valmis teed andma.
- Oluline on meeles pidada, et ühelgi alusel ei ole automaatselt eesõigus.

Võistlustel kehtivaid reegleid kirjeldame põhjalikult nooremtreeneritele ja treeneritele mõeldud juhendi osas.



K: Kust leian võistlusreeglite põhjaliku selgituse?

V: Juhendi nooremtreeneritele ja treeneritele mõeldud osast.

Kokkupõrgete vältimine

Sõidureeglid

Kokkupõrgete vältimine

Sõidureeglid

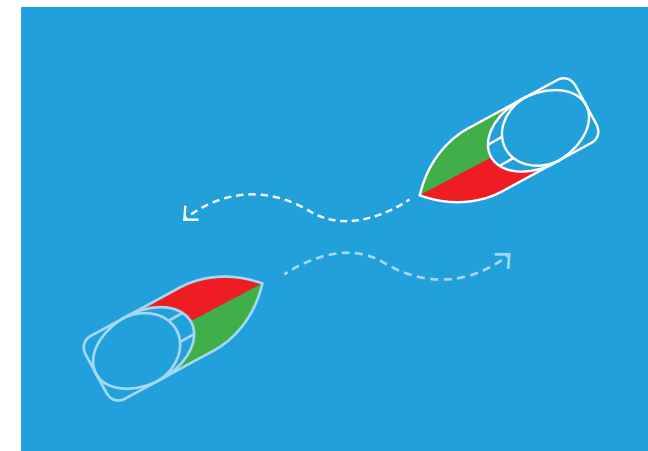
Täpselt nagu maanteelgi, reguleerivad ka veeteedel ohutut liiklemist mõned lihtsad reeglid. Kui sa neid reegleid tead ja neist aru saad, on võimalik probleeme vältida, neid eirates võid aga sattuda tõsisesse kokkupõrkesse, mille eest sind võidakse vastutusele võtta ja ka süüdi mõista.

Üks kõige olulisemaid asju, mida meeles pidada, on see, et sinu ülesanne on kokkupõrget vältida ja sa pead võtma kasutusele kõik meetmed selle saavutamiseks, samuti peaksid sa arvestama, et teised sõitjad ei pruugi reeglitega kursis olla ega neist üldse midagi kuulnud, nii ei tohiks nende oskusi pidada enesestmõistetavaks.

Kõige olulisem on olla pidevalt ümbritseva suhtes valvas:

- Ära muuda suurel kiirusel ootamatult kurssi ilma, et vaataksid, kes võib olla sinu selja taga.
- Ära usalda peegleid, vaata selja taha.
- Püüa ette näha, mida teised vee peal teevad.
- Liigu alati ohutul kiirusel, reguleerides seda vastavalt ilmastikutingimustele, liikluse tihedusele ja nähtavusele.

Vaatame nüüd mõnesid põhireegleid ja seda, kuidas peaksid käituma:



Otse vastu

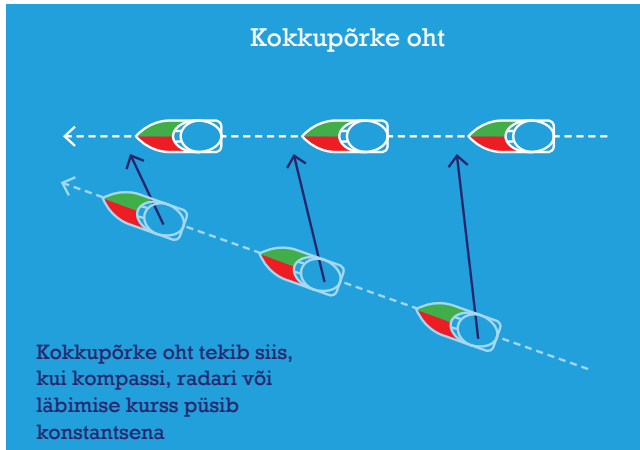
ehk kaks alust sõidavad otse teineteise suunas.

Pööra paremale (tüürpoordi) ja tee pööre piisavalt vara, et sinu kavatsused oleksid teisele alusele selgelt mõistetavad. Kui pööramiseks ei ole ruumi, aeglusta liikumist või peatu.

Antud olukorras muudavad mõlemad alused kurssi paremale (tüürpoordi) ja mööduvad teieneisest vasakult ehk parras pardast. Ära sõida vastutuleva laeva teelt risti üle, kuna selle kiirust on raske hinnata.

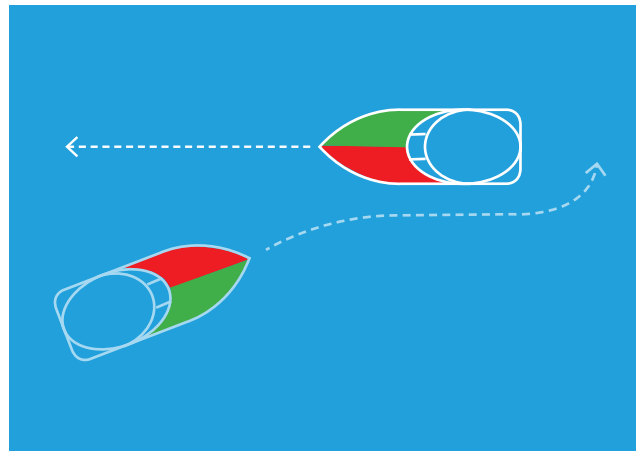
Kokkupõrgete vältimine

Sõidureeglid

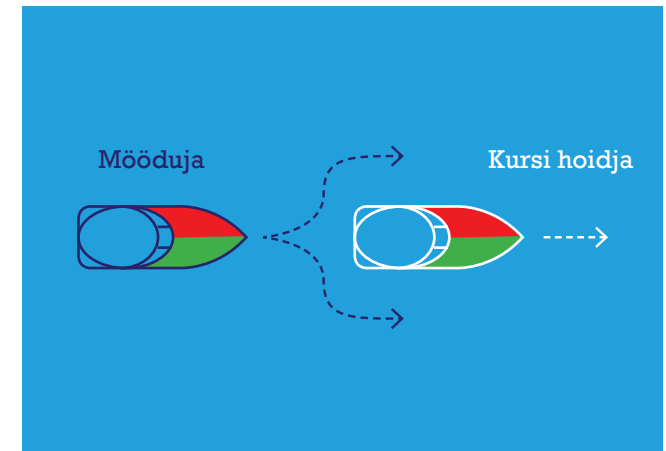


Teise aluse eest läbisõitmine

Kui tekib kokkupõrke oht ehk teisisõnu kahe aluse vaheline relatiivne kurss püsib konstantsena, TULEB SUL TEGUTSEDA. Antud juhul peaksid pöörama paremale, et mööduda teisest alusest tagant.



Kui teine alus läheneb sulle vasakult ja relatiivne kurss on muutumatu, peaks see alus sulle teed andma ja sinust tagant mööduma. Ole sellises olukorras väga tähelepanelik ja kui teine alus oma kurssi ei muuda, ole valmis ennetavaks tegutsemiseks, parim on pöörata paremale ja mööduda teisest alusest tagant.



Möödasõit

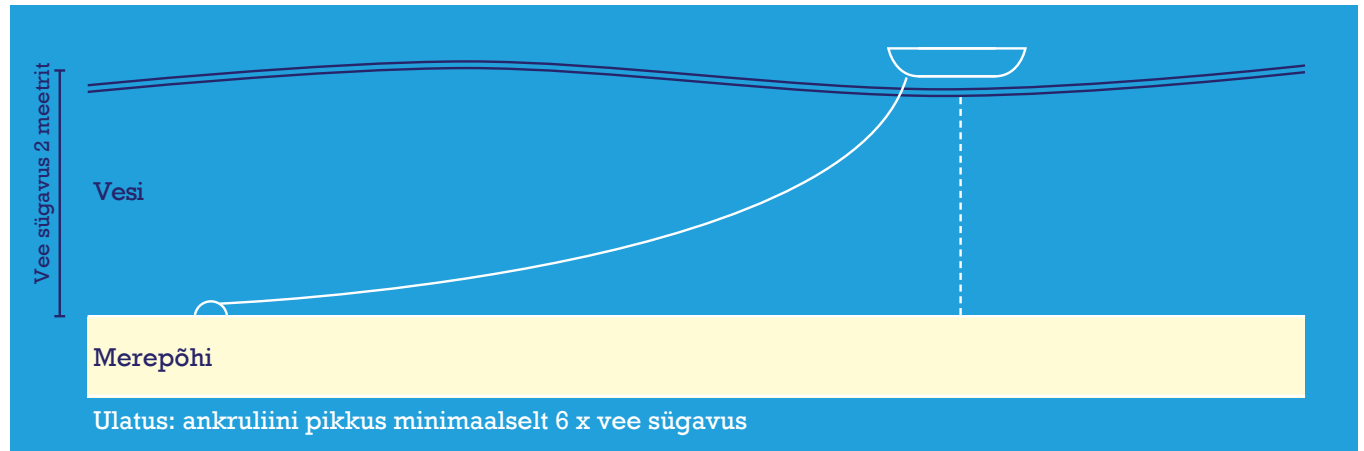
Kui sa möödud teisest alusest, siis on sinu ülesanne piisavat vahet hoida, mööduda võid mõlemalt poolt ja peaksid valima selle poole, mis on ohutum.

Ankurdamine

Ankurdamine

Kui rakendatakse mõnesid põhilisi võtteid, on ankurdamine väga lihtne. Enamik ankruid on kokkupandavad haarduvat tüüpi ankruid, mis on kerged ja mida on lihtne ladustada. Pea ankrukohta valides meeles, et kivisel põhjal sa ankurdada ei saa, sest ankur hakkab lihtsalt libisema ja tõenäoliselt ujub paat merele ära! Kõige paremini jääb ankur pidama liivasesse või mudasesse põhja, mida saad enne mereleminekut kontrollida navigatsioonikaardilt. Kaardilt näed ka vee kõige madalama sügavuse, nii saad vajadusel kontrollida tõusu kõrgust ja määrata, kui sügav võib vesi olla sinu kohalejõudmise hetkel.

Rusikareegel on, et vajamineva köie pikkust määratakse maksimaalselt vee sügavust 6-ga korrutades. Kui sa oled valmis ankrut sisse laskma, sõida vastutuult ja peata paat ning lase ankur sisse, lülita ettevaatlikult sisse tagurpidi käik ja tõmba ankruliin täiesti pingule. Sõlmi ankruliin täiskeeru ja kahe poolhaagiga kindlalt kinni. Võta hetk aega, et kontrollida, kas ankur jäi kindlalt põhja ja ega paat triivima ei hakanud.



Ankurdamine on ühtaegu praktiline viis oma paadi lühiajaliseks kinnitamiseks, kuid see võib olla ka vahva vaheldus; allpool on toodud mõned tüüpilised juhud, mil ankurdamist kasutada.

Mõned juhud, millal kindlasti ankurdada!

- Ankurda lühiajaliselt slipiteest eemal ajaks, mil sa peale veeskamist oma haagise eemale viid.
- Ankurda lühiajaliselt, kui veest väljavõtmiseks haagist ära tooma lähed.
- Ankurda ranna lähedal lõunapausiks või ujuma minekuks.
- Ankurda mehaanilise rikke tõttu.

Mõned juhud, millal mitte ankurdada!

- Ära ankurda kivisel või taimekasvanud põhjal.
- Ära ankurda tormisel merel välja arvatud juhul, kui tegu on hädaolukorraga.
- Ära ankurda kivise ranna lähedal, kui puhub tugev tuul suunaga rannale.
- Ära jäta paati pikaks ajaks järelevalveta.

Ilm

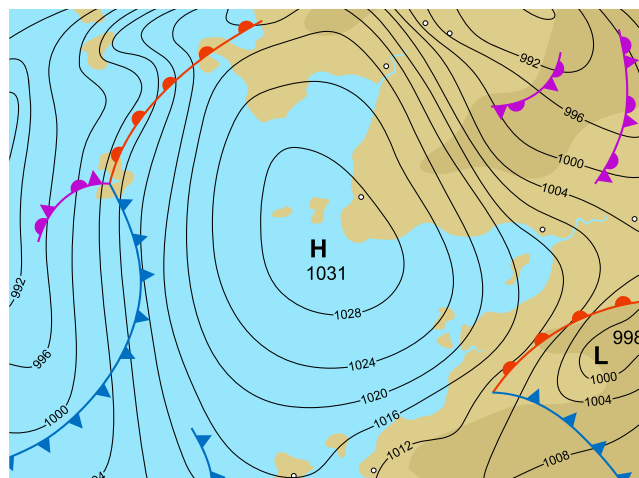
Ilm

Nagu varem märgitud, on väga oluline aru saada, kuidas ilmastikutingimused mõjuvad, kuna sa ei soovi kindlasti jääda kodust kaugemale tormi kätte. Allpool loetletud lihtsate ettevaatusabinõude abil saad seda vältida:

1. Vaata enne väljasõitu kohalikku ilmateadet, seda saab teha väga erinevatel moel alates internetist, telerist, kohalikest raadiost ja sadamaülemalt infot küsides.
2. Ära tunne huvi ainult tuuletugevuse vastu, sest väga oluline on teada ka selle suunda. Tuulesuund antakse sellest suunast, kust tuul puhub, näiteks põhjast või kagust. Suund on oluline, sest nagu varem räägitud, kui tuul puhub castu kõrget tõusulainet, võivad sõidutingimused olla rasked ja ohtlikud.
3. Pea meeles, et kui sõites puhub tuul tagant, võib see olla väga mugav, ent kui sul tuleb tagasi sõites tulla vastutuult, võib see olla palju raskem. Peatu, pööra ringi ja kontrolli lihtsalt, kui mugavalt sa ennast nendes tingimustes tunned.
4. Tuule tugevus antakse Beaufort'i skaalal, mida selgitatakse täpsemalt allpool. Rusikareeglina tuleb Beaufort'i number, näiteks 3 palli, 5-ga ja lahutada tulemusest 5, siis saad tulemuseks sellele pallile vastava keskmise tuule kiiruse. Huvitav on märkida, et peaaegu igal astme kahekordistub tuule tugevus iga järgmise palli juures, teisisõnu on 3-palline tuul kaks korda tugevam 2-pallisest tuulest. See on väga tähtis, kuna sageli öeldakse ilmateates, et tuul kagust, 2-3 palli, tugevnedes hiljem 4-pallini. Oma päeva planeerides pead sa sellega arvestama.

Beaufort'i skaala

Beaufordi pallid	Tuule kirjeldus	Min kts	Max kts	Min km/h	Max km/h	Olukord merel	Laine kõrgus (Meetrites)
0	Tuulevaikus	0-1	0-1	0-1	0-1	Peegel	-
1	Vaikne tuul	4	6	6	11	Kerge värelus	0.1
2	Kerge tuul	4	6	6	11	Madal lainetus	0.2 – 0.3
3	Nõrk tuul	7	10	12	19	Tuntav lainetus, harjad vahused	0.6 – 1.0
4	Mõõdukas tuul	11	16	20	28	Märgatavad lained valge harjaga	1.0 – 1.5
5	Tugev tuul	17	21	29	38	Keskised lained, valged vahuharjad	2.0 – 2.5
6	Väga tugev tuul	22	27	39	49	Suured lained, kõik laineharjad on vahused	3.0 – 4.0



Ohutuse meelespea

Ohutuse meelespea

Nagu paljudel teistelgi spordialadel, on ohutuim viis merele minna teha seda koos teiste alustega, ka on see palju lõbusam. Teine alus saab aidata pukseerida või osutada abi tõsisemas hädaolukorras. Tuletagem meelde mõned kõige olulisemad asjad, mida tuleks merele minnes teha:

- Kasuta alati avariisuretust.
- Kanna alati sobivat päästevesti või ujuvesti.
- Võta kaasa VHF-raadiosaatja või mobiiltelefon.
- Kui VHF-saatjat kasutad, veendu, et oskad seda käsitseda ja et sul on selleks luba.
- Kanna kaasas signaalarakette ja oska neid kasutada.
- Pea meeles, et punased raketid ja punane suits tähistavad merel HÄDAOLUKORDA.
- Võta kaasa ankur.



Nooremtreener

Nooremtreenerite koolitusel osalejad peaksid kõigepealt olema läbinud Abitreeneri koolituse ning omandanud selle sisu juhendaja hinnangul rahuldaval tasemel.

Otse Nooremtreenerite koolitusmoodulisse sisenemine on võimalik, kui kandidaat tõendab, et tal on varasem meresõidukogemus. See võib tähendada, et kandidaadil tuleb enne kursusele lubamist teha väike teadmiste hindamise test. Nooremtreenerite koolitus on annab sissejuhatavad teadmised veemotospordist ja õpetab kandidaate selle spordialaga alustama, samuti klubi- ja riigi tasemel ohutult võistleva.

Sissejuhatus

Mida Nooremtreenerite koolituselt oodata

Veemoto Abitreenerite koolitusel pöörati palju tähelepanu osalejatele põhiliste veesõiduuskuste tutvustamisele, Nooremtreeneritele suunatud moodulis on rõhuasetus kõigi valdkondade teadmiste süvendamine. Lisaks tutvustame ka neid oskusi, mis on vajalikud klubi ja rahvuslikul tasemel võistlemiseks. Veepealsetel treeningutel kasutatakse treeninguteks sobivaid paate nagu UIM GT-15 treeningpaadid, UIM Formula Future paadid.

Abitreeneri koolituse põhiteemade lühikokkuvõte, osalejate teadmiste kontroll

Tuleb näidata oskust mootorit turvaliselt käivitada ja seisata, sooritada erinevaid põhilisi paadimanööverdamisvõtteid, sealhulgas silla ääres peatumine, tagurdamine ja varem valmisseatud rajal kiiresti sõitmine.



Võistluse administratsioon, kohtunikud ja reeglid

Kuidas võistlemisega alustada, litsentsid ja meditsiinikontroll

Nagu teisi motosportlasi, reguleerivad ka veemotosporti nii rahvuslikud kui rahvusvahelised alaliidud. Veemotospordi võistluslitsentse väljastab sinu riigi alaliit, kuid enne litsentsi taotlemist tuleb sul läbida tervisekontroll ja veemotospordi treeningkursus. Käesolevas moodulis olev treeningkursus katab kõik võistlusspordiga seotud teemad ning kursuse rahuldaval läbimisel saad sa oma riigi alaliidult taotleda esmast võistluslitsentsi. Selle litsentsiga saad sa osaleda klubi- ja riiklikul tasemel toimuvatel võistlustel, kus sinu võistlusvõimekust hindab omakorda võistluse peakohtunik.

Lisaks võistluslitsentsile tuleb sul esitada ka oma paadi logiraamat/mõõdukiri, mis sisaldab andmeid paadi omaniku, mõõtmete ja kaalu, samuti mootori kohta.



Kohtunike roll - Võistluse peakohtunik

Võistluse peakohtunik on igal võistlusel kõige olulisem ametnik ning tema vastutab selle eest, et üritus toimub vastavalt rahvusliku alaliidu ja rahvusvaheliste ürituste puhul UIM-i reeglitele. Peakohtunik on korralduskomitee võtmeliige. Tema juhhib võistlejate koosolekut, hoolitseb selle eest, et kõik ohutusabinõud on olemas, tagab korra võistlustrassil ning et kõik tegevused toimuvad vastavalt võistlustingimustele. Peakohtunik kinnitab kõik otsused võistluse peatamise või lühendamise kohta. Peakohtunik analüüsib kohtunike ja ajamõõtjate raporteid ja teisi dokumente, mille põhjal koostatakse tulemused. Peakohtunikul on lubatud osaleda žürii töös. Peakohtunik võib jagada ka võistlejatele karistusi, kui leitakse, et nad rikuvad reegleid.



Rajakohtunik

Rajakohtunik on peakohtuniku asetäitja. Tema koordineerib ohutusteenistust kaldal ja vee peal. Rajakohtuniku peamine ülesanne on kindlustada, et kõik ohutust puudutavad tegevused on koordineeritud ja et kõigile olukordadele reageeritakse koheselt ja adekvaatselt. Rajakohtuniku töö on ka koostada ürituse riskianalüüs ja planeerida tegevused ette.



PEA MEELES...
Võistluslitsentsid kehtivad ühe aasta ning nende uuendamisel tuleb meditsiinikontroll uuesti läbida.

Kohtunikud ja dokumendid

Võistluse sekretär

Võistluse sekretär on tõenäoliselt sinu esimene kokkupuutepunkt korralduskomiteega. Võistluse sekretäri ülesanne on märkida ära sinu kohalolek võistlusel ja kontrollida, kas sa vastad korralduslikele nõuetele nagu need võistlustingimustes kirjas on. Lisaks sellele avaldab võistluse sekretär sõitude tulemused ja väljastab olulised teadaanded, millega sa pead tutvuma. Need teadaanded võivad käsitleda olulist ohutust puudutavat infot või muudatusi võistluse ajakavas.



Ajamõõtjad/ringilugejad

Ametlikud ajamõõtjad peavad arvestust võistlusaegade kohta ning see info avaldatakse võistluste teadetetahvilil võistluse sekretäri poolt. Pea meeles, et kui sa soovid tulemuste vastu protesti esitada, pead sa seda tegema reeglites määratud aja jooksul, tavaliselt on selleks 30 minutit arvestades ametlike tulemuste avaldamisest.

Komissarid

Komissari tavaliselt määrab rahvuslik alaliit, ülesandeks on koostada võistlusest põhjalik aruanne, mille põhjal saab anda hinnangu korraldava klubi tegevusele. Komissar võib abistada peakohtunikku ja rajakohtunikku võistluse korraldamisel, samuti suhelda võistlejatega ja arutada nendega nende probleeme. Kõigile rahvusvahelistele võistlustele määrab UIM (rahvusvaheline alaliit) samuti oma komissari.

Võistluse dokumentatsioon

Enne võistleva minemist tuleb sul täita mitmed allpool loetletud vormid: võistlusele ülesandmise vorm koos osalemistasu maksekorraldusega tuleb enne võistlust saata korraldajale. Võistluspaika saabudes tuleb sul esitada oma võistluslitsents ja paadi logiraamat/mõõdukiri. Kui need dokumendid on korras, tuleb sul allkirjastada osalemisleht ja anda mõne lähedase inimese kontakt, kellega õnnetuse korral ühendust võtta. Osalemislehele allkirja andmisega nõustud sa alluma võistluse, rahvuslikele ja UIM-i reeglitele igal hetkel. Reeglite rikkumine võib kaasa tuua diskvalifitseerimise. Ühtlasi laieneb sulle võistluse ajal kolmandate osapoolte kindlustuskate, kuid selle kindlustuskaitse ulatust peaksid sa korraldajatelt üle täpsustama, kuna see võib riigiti erineda. Oluline on märkida, et see kindlustus EI kata sinu isiklike kahjusid või paadile tekkinud kahju võistluse käigus. Sinu KOHUSTUS on hoolitseda selle kindlustuse sõlmimise eest.

Võistlusjuhend, numbrid ja koosolek



Võistlusjuhend

Tegemist on väga olulise dokumendiga, mis saadetakse sulle enne võistlust. Juhend sisaldab võistluse üldisi reegleid ning võistlusjuhendi läbilugemine ja selles sisalduvast infost arusaamine on kohustuslik. Pööra erilist tähelepanu järgnevatele punktidele:

- Võistlemisega seotud riskide loetelu ja võistlejate vastutus.
- Võistluse ajakava.
- Boksialad, parkimine ja eritingimused.
- Võistlusraja ülevaade, ohud rajal, vahemaad ja piirangud kurvides.
- Ametnike kontaktandmed.

Võistlusnumbrid

Võistlusnumbreid määravad kõigile võistlejatele nende rahvuslikud alaliidud. Täpse info rahvusvaheliste võistluste numbrite kohta leiad UIM-i võistlusreeglitest.

Võistlejate koosolek

Võistlejate koosolek on kohustuslik kõigil võistlustel, vahel toimub mitu võistlejate koosolekut, kus on kohustuslik osaleda kõigil võistlejatel, koosolekult puudumine toob kaasa diskvalifitseerimise. Koosolekute toimumise ajad on ära toodud võistlusjuhendis. Võistlejate koosolekul jagatakse täpset infot võistlusraja, turvameetmete, stardi- ja finišiprotseduuride ja selle kohta, mida teha õnnetuse puhul. Soovitav on teha olulisematest asjadest märkmeid, eriti mis puudutab muudatusi rajas või suhtlusviisides. Rajakohtunik jagab ka detailse ilmateadet, ka see info on väga oluline, mille põhjal võistlejad saavad määrata oma võistlusvahendite seadeid.

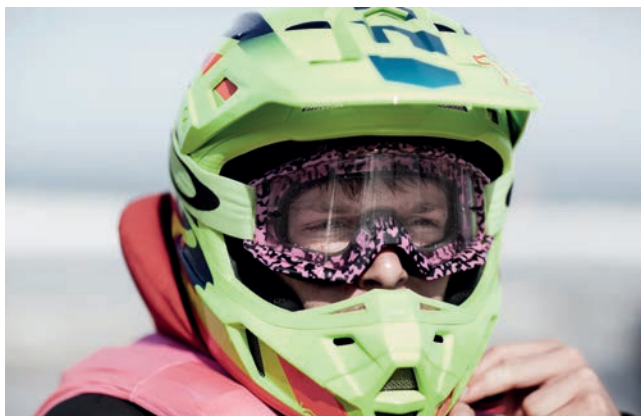
Kohustuslik varustus

Võistlemiseks vajaliku kohustusliku varustuse nimekirja leiad nii UIM-i ringraja- kui offshore-sõidu reeglistikust. Rahvuslikud alaliidud võivad omalt poolt anda nimekirja riigisisestel võistlustel nõutavast varustusest, mis ei pruugi ühtida UIM-i nõudmistega. Reegleid uuendatakse iga-aastaselt, seepärast peaksid endale hankima kehtivad võistlustingimused ja olema kursis selle klassi nõuetega, kus sa võistled. Kaks kõige olulisemat osa varustusest moodustavad kaitsekiiver ja päästevest või võistlusvest, need võivad olla sinu elupäästjaks, seega peaksid kontrollima, et need on parimas võimalikus seisundis ning istuvad sulle nii hästi kui võimalik.

K: Kes määrab võistlusnumbrid?

V: Iga võistleja rahvuslik alaliit.

Varustus



Kaitsekiiver

Kiiver peab paadi peal olles ja peakohtuniku juhtnööre järgides kogu aeg peas olema. Mõnedes riikides on kohustuslik kanda kiivrit, mis vastab vähemalt Snell M2000, või M2005 või Snell SA2000 või SA2005 standardile. Kiiver peaks kaitsma meelekohtasid ja olema oranži või mõnda muud eredat värvi, mis on lubatud korraldaja poolt. Ülioluline on, et kiiver istuks õigesti, seega peaksid küsima nõu varustuse müüjalt ja arvestama sellega, et kui kiiver peas liigselt loksus või sa saad selle tagant üle pea tõmmata, siis on see kasutu. Hoia oma kiivril pidevalt silma peal, see on elutähtis kaitsevahend ja kui see kõvale pinnale maha kukub, on väga tõenäoline, et see sai parandamatult viga.

Võistlusvestid ja päästevestid

Võistlusvest peab paadi peal olles ja peakohtuniku juhtnööre järgides kogu aeg seljas olema. Võistlusvesti tõhusus on selle kandja vastutusel, seega peaksid enne võistleva minekut eelkõige veenduma, et kõik kinnitused ja lukud on tugevalt kinni. Kui see on tegemata, võib võistlusvest sul üle pea seljast ära tulla ja nii ei ole sellest mingit kasu. Sidused ja/või rihmad peavad olema sobivad ja töökorras. Kõik rihmad peavad olema vähemalt 40 mm laiused ja taluma vähemalt 500 kg pinget. Õlgade eesosal peavad olema rihmad tõstmiseks. Võistlusvesti peamiseks kinnitusvahendiks ei tohi olla tõmblukk. Kui tõmblukk on lisakinnitusvahendiks, peab see olema töökorras. Rebendid või puudulikud paigad, mille kaudu veepeal hoidev materjal välja võib lekkida, ei ole lubatud.

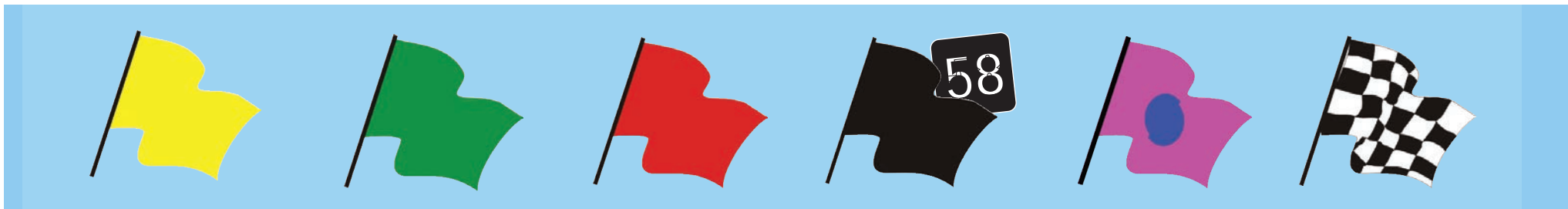
Vest peab olema vähemalt 70% ulatuses oranži värvi või sellele peavad olema punased või kollased vahetükid. Põhirakmete külge peab olema kinnitatud tõsteaas või -rihm. Vest ei tohi üle kandja pea seljast ära tulla, see peab olema tihedalt ümber keha. Tahke ujuvust andva materjali paigutus peab olema selline, et meelemärkuseta inimene jääb vees lebama nagu ülespidi.

Vesti seljal peab olema põrutuskindel materjal. Selle puudumisel tuleb kanda eraldi seljakaitset. Kui sa ei ole kindel, millised tooted on lubatud, palume lisainfo saamiseks ühendust võtta rahvusliku alaliiduga. Samuti soovitame tõmmata võistlemise ajal päästevestile peale sarnane lisavest nagu pildil näidatud – see aitab meeskonnaliikme üle parda kukkumisel ära hoida, et võistlusvest takerdub mõne paadil oleva eseme külge.

Kaitserõivastus

UIM-i rahvusvahelistel võistlustel peavad võistlejad kandma sisselõigetele vastupidavaid riideid, mille omadused vastavad Kevlar 29 kangale. Sõitja kõik jäsemed peavad olema kaetud ja kanda tuleb ühes tükis olevat kogu kere katvat ülikonda. Klubi või rahvusliku taseme võistlustel võivad need nõuded olla teistsugused, kuid on ülimalt soovituslik, et võisteldes või treeningutel kantakse alati kaitserõivastust.

Lippude tähendus



Ohutus ja lipukorraldused

Nagu ka motosportis, antakse veemotövõistlustel korraldusi lippudega. Lipukorraldusi tuleb alati täita: vastupidisel juhul võidakse sind diskvalifitseerida või ootab sind veelgi karmim karistus.

K: Kuidas võistlustel korraldusi jagatakse?

V: Nagu ka motosportis, antakse veemotövõistlustel korraldusi lippudega.

Kollane lipp

Neid kasutavad pääste- ja kohtunikepaadid, et hoiatada ohu eest rajal. Võistlejatel on lubatud ohutul viisil võistlust jätkata, kuid nad peavad vähendama kiirust, hoidma oma kohta ega tohi möödasõite teha. Kui oled lipu mõjupiirkonnast väljas, võid võidusõitu jätkata. Mõnel juhul näidatakse kollaseid lippe kogu raja ulatuses; sellisel juhul pead kiirust vähendama ja sõitma eesoleva paadi järel. Ära tee möödasõitu.

Punane lipp

Punased lipud tähendavad, et võidusõit on peatatud, sa pead koheselt peatuma ja võidusõitmise lõpetama ning otsima rajalt märguande lippu ja ootama edasisi korraldusi või käituma vastavalt võistlusjuhendis antud korraldustele. Kui punast lippu näidatakse stardipaadist, tähendab see, et start on tühistatud. Kui punast lippu näidatakse märjas boksis, siis on võistlusrada suletud.

Must lipp

Võistleja, kelle paadile suunatakse must lipp on sõidust diskvalifitseeritud.

Roheline lipp

Kasutatakse stardi näitamiseks.

Ruudulipp

Näidatakse finišijoonel; võidusõit on lõppenud.

Ruudulipp ja punane lipp

Näidatakse finišijoonel; võidusõit on peatatud.

Märguande lipp

Roosa lipp, mille keskel on sinine ring – tegemist on kogunemiskohaga ja tavaliselt asub lipp turvapaadil; võistluse peatamise korral peavad kõik paadid aeglasel kiirusel suunduma märguande lipu juurde.

Tehniline kontroll

Tehnilise kontrolli peamine eesmärk

Võistluse tehnilise kontrolli peamine ülesanne on kontrollida, et paadid ja nende varustus vastavad kehtivatele võistlustingimustele. Võistlejad peavad enne iga võistlust üle vaatamiseks ette näitama oma paadi ja sõiduvastuse. Erilist tähelepanu pööratakse kõigile ohutusvahenditele, kontrollitakse paadi juhtüsteeme, merekõlblikkust ja töökindlust. Võistlejad peaksid näitama oma varustuse ette korralikult paadi kõrvale välja pandult, et oleks võimalik kontroll läbi viia.

V: Sa ei pääse võistlema!

K: Mis juhtub, kui mu paat ei läbi tehnilist kontrolli?

Tehniline kontroll



Paadid ja turvavarustus

Nagu juba märgitud, kontrollitakse tehnilises kontrollis igal võistlusel kõiki paate, nende varustust ja isiklike ohutusvahendeid. Tuleb veenduda, et need on heas korras, täidavad oma ülesandeid ja vastavad võistlusklassi tingimustele. Erilist tähelepanu pööratakse ohutusvahenditele; ära unusta, et kui sportlase kiiver on kahjustatud või vanem kui kaks aastat, ei pruugi see tehnilisest kontrollist läbi pääseda. Mõnikord toimub tehniline kontroll ka peale võidusõite, kus kontrollitakse, ega võistluse ajal ei tekkinud mingeid kahjustusi. Mõnel võistlusel antakse tehnilise kontrolli vanema poolt allkirjastatud kaart, mis kinnitab, et paat on kontrolli läbinud, ning võib olla on vaja viia see võistluse administratsiooni, kus võistlusele registreeritakse, kust omakorda saab starti lubava klepsu – milline see protsess on, peaks registreerudes sekretariaadist üle kontrollima.

KOGU VARUSTUS PEAB OLEMA TEHNILISE KONTROLLI TOIMKONNALE VALMIS ÜLEVAATAMISEKS.

GT15

Stardiprotseduurid

Start stardisillalt

Mõnedes klassides nagu näiteks GT-15 klassis kasutatakse järgmist stardiprotseduuri: stardijärjekord silla ääres määratakse ametlike ajasõitute tulemuste alusel, kusjuures kõige kiirema aja sõitnud paat valib sillal parima stardikoha. Parim stardikoht on kõige otsesem sõidujoon silla äärest esimese pöördemärgini. Kõigi ülejäänud paatide stardikohad määratakse kahanevas järjekorras vastavalt ajasõidu tulemustele. Starti juhivad peakohtunik või stardikohtunik, start antakse nende juhendamisel.

Stardikorralduste andmiseks kasutatakse punaste tuledega foori – kui punased tuled kustuvad, on start antud. Kui paadid on oma positsioonid sisse võtnud ja meeskonnad neid kinni hoiavad, alustab peakohtunik või ametlik stardikohtunik stardiprotseduuri, mida kirjeldatakse järgmisena:

1. Peakohtunik võib stardi vajadusel igal hetkel tühistada ning seda tehakse punase lipu näitamisega.
2. Kõigile võistlejatele näidatakse kahe või kolme minuti tahvlit, mis näitab stardini jäänud aega (see kinnitatakse võistlejate koosolekul).
3. Üks minut enne punaste tuled kustumist näidatakse ühe minuti tahvlit.
4. 30 sekundit enne punaste tuled kustumist näidatakse 30 sekundi tahvlit. Peale seda märguannet ei tohi mootorid töötada.
5. Kõik võistlejad peavad püsima oma määratud kohtadel või liinil ega tohi üksteisele ette lõigata. Täpsemalt selgitatakse seda nõuet võistlejate koosolekul.
6. 5-12 sekundi möödudes kustutatakse fooris punased tuled, see on märguanne stardiks.
7. Kõik võistlejad peavad hoidma neile määratud positsiooni või liini ega tohi üksteisele ette lõigata. Täpsemalt selgitatakse seda nõuet võistlejate koosolekul.

TAVALISELT ANTAKSE START STARDISILLALT, KUID STARDIPROTSEDUURID VÕIVAD OLLA KA TEISTSUGUSED, NÄITEKS KELLAGA VÕI LENDSTART, MILLE KOHTA ANNAB TÄPSEMAID SELGITUSI JUHENDAJA.

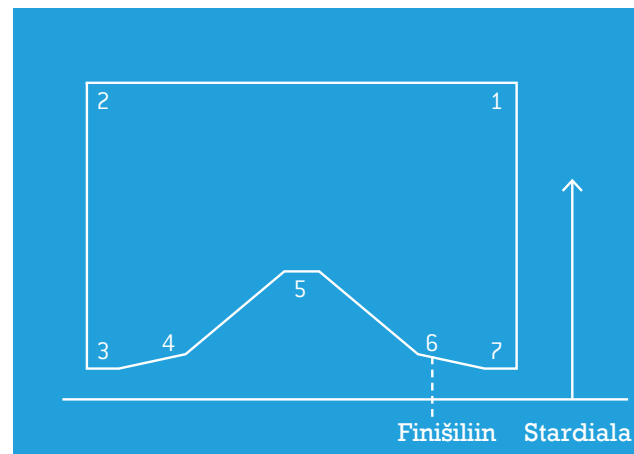


GT15

Võistlusrada



M-kujulise võistlusraja plaan



M-kujuline rada

Tüüpiline M-kujuline rada koosneb kuni 7 pöördemärgist, vasakpöördemärgid on oranžid, parempöörde märgid kollased. Vastavalt võistluspaiga tingimustele on võimalikud ka teistsugused raja konfiguratsioonid. Raja ülesehitust selgitatakse täpsemalt võistlusjuhendis.

Rajatähised

Rajatähisteks on ükskõik millised objektid (paadid, poid), mis on võistlusjuhendis sellistena kirjeldatud. Objekte, mida ei ole konkreetselt rajatähistena märgitud, tuleb võtta kui takistusi.



GT15

Reeglid ja nõuded



Möödasõidu ja ringiga möödumise reeglid

Möödasõidu reeglitest arusaamine on ohutu veemotospordi põhialus. Veemotosport on kontaktivaba spordiala ning iga võistleja kohus on sõita vastavalt oma võimetele ja vältida kokkupõrget. Tähtis on teada, et võistluspaatidele kehtivad rajal võistlusreeglid, kuid võistluspaatide ja teiste, võistluses mitteosalevate aluste vahel kehtib laevakokkupõrgete vältimise eeskiri. See, et sa parasjagu võistled, ei anna sulle õigust ülejäänud veeliiklust takistada.

Võistluse ajal tohib möödasõitu sooritada rangete reeglite kohaselt ning neid reegleid tuleb vankumatult täita. Sina pead hoolitsema selle eest, et juhid oma paati ohutult ega sea ohtu teisi võistlejaid või pealtvaatajaid. Veemotosport on kontaktivaba spordiala ja juhul, kui tekib kokkupõrge, karistatakse sind selle eest.

Ülevõtmine rajal

Ülevõtmine tekib rajal siis, kui kaks paati on ligikaudu samal kursil ja möödasõitva paadi kokpit on seest möödudes möödasõidetava paadi kokpitiga samal joonel.

Väljast möödudes tekib ülevõtmine siis, kui möödasõitev paat on möödasõidetavast piisavalt palju möödunud muutmaks kurssi ilma kontakti sattumata. Kui üritad paadist pöördel seestpoolt mööduda, peab juht hindama selle paadi võimalikku sõidusuunda, millest ta möödub ning võtma tarvitusele kõik ettevaatusabinõud kokkupõrke vältimiseks.

Möödasõit

Möödasõitev paat hoidub möödasõidetavast paadist eemale.

Möödasõidul tuleb kinni pidada järgmistest reeglitest:

- Juhtpositsioonil oleval paadil on eesõigus seni, kuni paatide kokpitid on kohakuti.
- Ohutu möödasõidumanöövri sooritamiseks on möödasõidu tegija kohustus.
- Peale kohakuti sattumist peab paat, millest mööduti, jätma möödasõitjale ruumi pöördemärgi võtmiseks.
- Möödasõidu tegija ei saa ülevõtmist peale suruda, kui juhtpositsioonil olev paat on alustanud pööret.
- Juhtpositsioonil olijast võib mööduda ükskõik kummalt poolt.

GT15

Reeglid ja nõuded

Pöördemärkide võtmine

Kõik märgid peavad jääma paadist vasakule välja arvatud juhul, kui juhendis on märgitud teisiti ja seda on korratud ka võistlejate koosolekul.

Üritades teisest paadist seestpoolt mööduda, peab võistleja hindama, milline on möödasõidetava võimalik sõidusuund ning võtma tarvitusele kõik ettevaatusabinõud kokkupõrke vältimiseks.

Kui pöördemärgist möödumisel tekkis kattumine, peavad mõlemad paadid hoiduma teineteisest ja pöördemärgist ohutusse kaugusesse.

Radadel, kus on nii vasakuid kui paremaid pöördemärke, tähistavad oranžid poid vasakpöördeid ja kollased poid parempöördeid.

Vahelejäänud pöördemärgid ja võistluse katkestamine

Võistlusrajal ei tohi sõita vales suunas, ka pole mingil juhul lubatud naasta pöördemärgi juurde, vastasel juhul võib kaasneda tõsine karistus. Kui jätab märgi vahele, lisatakse tulemusele trahviaeg, täpsema info selle kohta leiad võistlusjuhendist. Kui pead võistluse pooleli jätma, täida juhiseid, mis anti võistlejate koosolekul, tavaliselt tuleb selleks suunduda raja keskele ja oodata võistluse päästeteenistuse abi.

Finišeerimine

Finišit näidatakse võistlejale mustavalgeruudulise lipu lehvitamisega.

Võidusõidu lõpetanud võistleja peab rajalt maha tulema nii, et ta ei takistaks paate, kes veel võistlevad.

Võistleja, kes lõpetab võidusõidu ja löikab siis üle raja, diskvalifitseeritakse sõidust ja ta saab null punkti.

Peakohtunik selgitab finišiprotseduuri võistlejate koosolekul – sul tuleb sellele erilist tähelepanu pöörata, kuna reeglite mittetäitmine võib kaasa tuua diskvalifitseerimise. Tuleb märkida, et erinevates võistluspaikades võivad protseduurid erineda; vahel on võimalik koheselt peale finišilipu saamist suunduda raja keskele, kuid vahel tuleb enne raja keskele suundumist mööduda järgmisest pöördemärgist. Järgi kindlasti protseduuri, mida selgitab peakohtunik; kindlasti ei soovi sa võidusõitu võita ainult selleks, et saada finišis diskvalifitseeritud.



Vee peal ohutust tagavad sõidukid



Vee peal ohutust tagavad sõidukid

Veel tagavad ohutust erinevat tüüpi alused, mis täidavad allpool kirjeldatud erinevaid ülesandeid. Rajakohtunik ja peakohtunik koordineerivad nende turvapaatide tegevust, et tagada võistluse turvalisus.

Võistlusel peaksid ohutust tagama järgmised alused: kiiresti reageerivad meditsiiniabi paadid, mille pardal on parameedikud ja sukeldujad; rajakohtunikud, puksiirpaadid ja järelevalvet teostavad paadid. Kõigil turvapaatidel peaks olema VHF-raadiosaatja ja neile peab olema omistatud kutsung. Kõik sellised alused peaksid olema eristatavad turvalipuga või kui kasutatakse jette, siis peavad nende juhid kandma helkurveste. Kõigil nende aluste meeskonnaliikmetel on kohustuslik osaleda võistluseelsel ohutuskoosolekul.

Kõik võistlejad peavad olema teadlikud sellest, et mõnes võistluspaigas ei suuda turva- ja kohtunikepaadid takistada pealtvaatajatel, lõbusõidupaatidel või kaubaalustel võistlusrajale sattumast. Meie ülesanne võistlejatena on kokkupõrkeid vältida ja järgida igal hetkel laevakokkupõrgete vältimise eeskirja.



Meedikuga paat

Meedikuga paadi ülesanne on osutada kõigi võidusõidu käigus asetleidnud õnnetusjuhtumite puhul kiiret abi. Kui kannatanu tuleb veest välja tõmmata, katkestatakse võidusõit punase lipuga seniks, kuni see on õnnestunud. Meedikuga paadil peaks olema vastav meditsiiniabi varustus ning selle meeskonnas peaks olema vähemalt üks kutseline parameedik. Võistluse rajakohtunik võib paigutada sellele alusele ka sukeldujad.

Võistlusel vajalikus meditsiiniabi paatide arvus ja nende rakendamises lepivad omavahel kokku rajakohtunik ja peakohtunik; kogused võivad erineda sõltuvalt võistlusraja pikkusest ja tingimustest. Kindlasti tuleb kasutada kvalifitseeritud turvapaadi juhti. Mingil juhul ei tohi turvapaadi meeskonnas viibida alaealised.



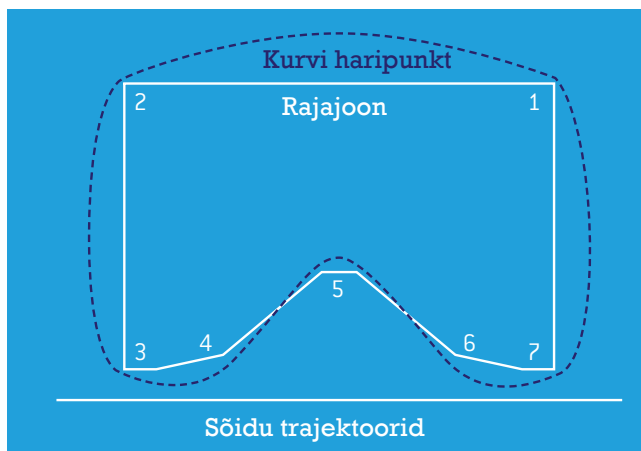
Kohtunike paadid

Kohtuniku ülesanne on kontrollida rada vee pealt, mõne kohtuniku paadi rolliks võib olla takistada pealtvaatajate paatide rajale tulekut või rajalt üle sõitmist ning anda võistlejatele kollase lipuga märku nende läheduses rajal olevatest ohtudest. Võistlejad peavad märkama kohtunikepaadil olevat eraldislippu ning olema ka tähelepanelikud kõigi lipumärguannete suhtes, mida võistluse ajal nendelt paatidelt näidatakse. Võistlejad ei tohi mingil juhul kohtunikepaatidest lähedalt mööduda. Vabatahtlike kohtunikepaatide arv on erinevates võistluspaigades erinev ning nende täpse paiknemise kohta jagatakse võistlejatele infot võistlejate koosolekul.

Puksiirpaadid

Puksiirpaadi ülesanne on pukseerida võistluspaadid võimalikult kiiresti rajalt eemale ohutusse kohta. Vajaminev puksiirpaatide arv on igal võistlusel erinev ja sõltub rajast, kuid kasutada peaks olema vähemalt kaks puksiirpaati.

Sõidutrajektoorid ja kurvitehnika



Sõidutrajektoorid

Võidusõidus on alati oluline läbida rada kõige kiiremat võimalikku trajektoori mööda, et säilitada võimalikult suur keskmine kiirus. Uurige enne veele minekut hoolikalt rajaplaani, määrake enda jaoks parim võimalik trajektoori – vahel võib see tähendada kahe märgi korruga võtmist. Sihtige kurvi haripunkti ja laske gaas maha (vt joonist).

Kasutage ära võistlusele eelnev treeningsõit, et rada endale täiesti selgeks teha.

Kiire kurvisõidu võti on pöörete sujuv sooritamise nii, et säilitate maksimaalse võimaliku kiiruse. Mõni rajaplaan on selline, et tuleb märgi juures sooritada järsk tagasipööre – see tehnika on teistsugune, kuid võib hästi sooritatult olla väga tõhus. Õppige ette aimama sõidutrajektoore, mida valivad konkurendid; võite nende sõidustiili kasu lõigata ja nende vigade arvelt hinnalisi kohti võita. Pidage meeles, et paat sõidab kõige kiiremini, kui see on õigesti trimmitud ning sõidab veepinnaga tasa, kui võtta kurve liiga järsult või sõita nina üleval, kaotate kiirust.

Võidusõidu käigus võib tekkida vajadus kaitsvaks sõiduks, et oma positsiooni säilitada, mis võib sundida järgima teistsugust trajektoori ning peab oma positsiooni kaitsmise nimel leppima väiksema kiirusega. See tuleb kogemustega ning seda õpetatakse ka antud kursuse Treeneri moodulis.



Vasak- ja parempoolsete pöörete sooritamise

Kõigil võistluspaatidel pöörlevad vindid edaspidi käiguga päripäeva. See tähendab, et paatidega on lihtsam teha vasakpöördeid ning neid pöördeid saab teha järsemalt. Parempoolsete pöörete tegemine võib olla keerulisem, kuna tuleb võidelda vindi pöördemomendi vastu ja tegeleda samas paadi juhtimisega.



Praktiline treening vee peal



Praktiline treening vee peal

Nooremreenerite moodulis tehakse läbi järgmised praktilised harjutused. Kõigis elementides oodatakse head paadi käsitlemise oskust, oskust ohutult pöördeid teha ja hoida sõidutrajektoori.

- Slipiteel ohutu haagiselt veeskamine ja veest välja võtmine.
 - Väikesel kiirusel paadi õige juhtimine.
 - Suurel kiirusel paadi õige juhtimine.
 - Teiste paatide läheduses manöövrite sooritamine.
 - Sõidutrajektoori.
 - Pöördemärkidest möödumine.
 - Möödasõit (võimalusel).
 - Hädaolukorrad ja käitumine olukorras, kui ollakse üle parda kukkunud – punase lipu protseduurid.
 - Käitumine ümbermineku korral ja ohutusnõuded.
 - Stardis oma liini hoidmine, õige finišiprotseduur ja lipumärguannetele reageerimine.
 - Stardiprotseduur
1. Suurel kiirusel rajal sõitmine.
 2. Suurel kiirusel pöörde võtmine.
 3. Stardisillalt startimine.
 4. Sõidutrajektooriid.

Veepealse treeningu juures on üks olulisemaid asju oma oskuste ja võistlusolukorra analüüsivõime hindamine. Tuleb tähele panna, mida teevad teised võistlusel osalevad paadid ning peate oskama neid vältida. Samuti hinnatakse ülevõtmise ja möödasõidu reeglite täitmist.



Kingsbury Grand Prix

6th - 7th July



Midland Powerboat Racing Club

TREENER

Treenerite programmis osalejad peavad olema läbinud rahuldavalt Nooremtreenerite mooduli. Otse Treenerikoolitusele sisenemine on võimalik, kui kandidaadil on eelnev veemotospordi võistluskogemus. Kandidaadil võib enne kursusele vastuvõtmist olla vaja läbida lühike hindav eksam.

2



3

Sissejuhatus



Koolitusele saabumine

Võta kindlasti ühendust treeningkeskuse või juhendajaga. Osa koolitusest toimub klassiruumis ja tugineb teorial, seepärast peaksid kindlasti märkmeid tegema, kuna teema on ulatuslik ja mitmekesine. Veos toimuvateks treeninguteks vajad sa sobivaid rõivaid, mis võivad vastavalt toimumispaigale ja riigile olla erinevad. Pehme tallaga jalanõud, veekindel jope ja püksid võiksid kindlasti kaasas olla, päästevesti saab treeningkeskusest.

Mida käesolevalt

Treenerikoolituselt oodata

Käesolev kursus viib osaleja kurssi nii rahvuslikul kui rahvusvahelisel tasemel veemotospordis võistlemiseks ja juhendamiseks vajalike oskustega. Suurt rõhku pannakse võistlusoskustele ja ohutusele veel. Lisaks veepealsetele treeningutele käsitletakse teooria osas võistlusreegleid ning osalejatele selgitatakse reeglitest kinnipidamise ja võistluste korralduskomiteega koostöö tegemise olulisust.

Lühike kokkuvõte veemotospordi Võistluskoolituse peamistest teemadest

Teooria kordamine

Puudutab järgmisi olulisemaid teemasid:

- Ülevaade sellest, kuidas võistlemisega alustada, litsentsidest, tervisekontrollist ja nõutavatest dokumentidest
- Võistluste ametnike rollid ja kohustused
- Millist infot sisaldab võistlusjuhend
- Põhilise nõutava turvavarustuse väljatoomine
- Millist infot jagatakse võistlejate koosolekul
- Kuidas valmistuda tehniliseks kontrolliks
- Võistluslippude tähendused
- Kuidas startida stardisillalt
- Möödasõit ja kokkupõrgete vältimine
- Veepealse turvameeskonna ülesannete väljatoomine

Praktiliste oskuste hindamine

Pärast teooria ülevaatamist tuleb kõigil osalejatel sõita UIM-i võistlustingimustele vastava treeningpaadiga mööda rada ja viia läbi rida põhimanöövleid. Kõigi õppurite oskusi hinnatakse enne Treenerikursusele lubamist. Erilist tähelepanu pööratakse järgmisele:

- Randumine silla ääres ja üldine paadi haldamise oskus.
- Suurel kiirusel võistlusrajal sõitmine, paadi juhtimine ja veel olemise oskus.
- Sõidutrajektooride ja kurvisõidu valdamine nii vasak- kui paremkurvides.

Kokkuvõte käesoleva Treenerikoolituse teemadest

Kursuses on kombineeritud teooria ja praktiline veepealne treening, kuid:

- Suuremat rõhku pannakse kandidaadi rahvuslikul ja rahvusvahelisel tasemel ohutule konkurentsivõimelisele juhendamisele
- Treenerikoolitus parandab oskusi nii klubi-, rahvuslikul kui rahvusvahelisel tasemel juhendamiseks.

Võistlusteks ettevalmistumine

Võistlusteks ettevalmistumine

Hea võistlusettevalmistus algab mitu kuud enne võistlust ennast. Tuleb kontrollida, et nii paat kui selle varustus oleksid parimas korras ning võistluseks korralikult ette valmistatud. Kanda hoolt, et sportlase isiklik turvavarustus, kaitsekiiver ja võistlusvest istuvad talle mugavalt selga. Teha kindlaks, kui palju kütust paat erinevates tingimustes tarbib, arvutada välja võistluseks vajaminev minimaalne kütusekogus ning jätta ettenägematuteks olukordadeks nagu sõitude edasilükkamine või muutuvad ilmastikutingimused väike varu.

Olulisemad nõuanded võistlusteks ettevalmistumiseks

- Tutvuge enne võistlust võistlusjuhendiga.
- Tutvuge põhjalikult rajaplaaniga, tehke endale selgeks järgmise võistluse rajaskeem ning otsige kohti, mida saaksid enda kasuks ära kasutada.
- Treeningsõidule minnes õppige rada selgeks, vaatake, kus võib lainetus olla tugevam või siledam, otsige häid möödasõidukohti.
- Tehke kindlaks parimad sõidutrajektorid, kasutage ideaalse trajektoori hoidmisel orientiirina kaldal olevaid objekte.
- Tutvuge võistlusele eelnevalt kohalike ilmastikutingimustega, olge kursis sellega, millised võivad võistluse ajal olla tuule- ja veeolud ning valmistuge vastavalt.
- Teadke, millised on teie nõrgad kohad ja püüa neid treeningute ajal korrigeerida.



Olge tuttav oma klassi reeglitega

UIM-i offshore- ja ringraja võistlusreeglid leiad kodulehelt uimpowerboating.com; mine lehele „Dokumendid“ – „Reeglid“.

Kui võistlete rahvuslikul tasemel, hangige endale oma rahvuslikust alaliidust kohalikud võistlusreeglid, kuna need võivad UIM-i reeglitest erineda.

Pidage meeles, et reeglid muutuvad igal aastal, seega peate end kõigi muudatustega kurssi viima. Muudatusi võib olla ka ohutust puudutavates reeglites ning neid tutvustatakse võistlejate koosolekul. Vastavad teated avaldab teadetetahvilil ka võistluse sekretär.



Võistlusraja tutvustus

Kõik võistluspaigad on erinevad ning võistlusraja skeemid on võistluspaiguti erinevad. Väga oluline on rada enne võistlust selgeks teha; selleks sobivad kõige paremini võistlussõitude eelsed kohustuslikud treeningud. Pöörake erilist tähelepanu tuule suunale ja sellele, kus võivad tekkida tuulepöörised, kuna need võivad võistluse ajal paadi minekut oluliselt mõjutada. Samuti tuleb sõidutrajektoride planeerimisel arvesse võtta päikese liikumist ja lainetuse mustrit.

Eelarve

Kuidas valida sportlasele sobiv klass?

See on kõigil võistlusaladel küsimus number üks. Valige klass, milles sportlane on konkurentsivõimeline ja pidage meeles, et paadi ostmine on alles esimene samm. Hoolduskulud, avariid, remondikulud ja kütus, aga ka osalemistasud ja transpordikulud on samuti asjaolud, millega arvestada.

Võistlemine rahvuslikul tasemel

Püüdke valida klass, milles teie riigis on palju osalejaid, see on oluline, kuna regulaarne osalemine rahvusliku taseme võistlustel parandab sportlase võidusõiduuskusi.

Pidage meeles, et hea võidusõiduuskuse arendamiseks kulub aega ja vaeva; valige paat, mis vastab teie eelarvele ja võimetele.



Füüsiline vorm

Füüsiline vorm

Kui heas vormis on teie sportlane? Ükskõik millisel tasemel võidusõit eeldab head füüsilist vormi. Kui hea ettevalmistus peab sportlasel olema? Väga lihtne, ta pead jaksama sõita võistluse viimasel ringil sama kiiresti, kui tegi seda esimesel ringil.

Enne võistlemisega alustamist peaks sportlane füüsiliselt valmistuma eesseisvaks väljakutseks; enamik tippsõitjaid trennib range kava järgi. Eeldus hea füüsilise vormi saavutamiseks on vähemalt kolm korda nädalas trenni teha, et suudaks igas sõidus 10-20 minutit rasket füüsilist koormust taluda.

Kasutage võimalusel personaaltreeneri abi, kes oskab koostada sportlaste vajadustele sobiva treeningprogrammi. On selge, et offshore-sõitja nõudmised on ringrajasõitja nõudmistest erinevad.

Füüsilise vormi hindamisel peaksite lähtuma järgmistest punktidest:

- Kehakaal
- Tugevus
- Vastupidavus
- Painduvus
- Liikuvus
- Väledus

Heast füüsilisest vormist ei piisa sõidu võitmiseks, kuid see annab sportlasele suurema enesekindluse ning enesekindlus aitab tal võita. Allpool veel mõned kasulikud punktid, millega arvestada::

- Offshore-võidusõit eeldab suurt füüsilist vastupidavust, et seista suurel kiirusel sõites vastu pidevale lainte raputamisele.
- Kestvussõidu taluvus on offshore-võidusõidu puhul samuti oluline.
- Ringrajasõidus pead sa taluma suuri G-jõude, 4-5 G-d on üsna levinud.
- Sõitjana pead suutma anda endast stardist finišini parima

Vindid

Lühike sissejuhatus vintidesse

Sobiva vindi valimine on üks kõige olulisemaid asju võistluspaadi seadistamise juures. Käesolevas peatükis püüame mõningaid tehnilisi mõisteid lihtsalt selgitada, vaatame erinevaid saadaolevaid vintide tüüpe, nende omadusi ja kaalume, kuidas need võivad paadi võimsust mõjutada.

Võimatu on soovitada ühte kindlat vinti, kuna erinevad paadid, kerekujud ja mootoriseadistused eeldavad erinevate vintide kasutamist. Tõenäoliselt on parim alustada tootja poolt soovitatud vindi kasutamisest; pea silmas, et mootor peaks saavutama maksimaalsed või sellele lähedased pöörded igasugustes tingimustes, et anda maksimaalset võimsust ja sõita seeläbi tippkiirusel. Mida suurem on vindi sammu läbimõõt, seda madalamad on tõenäoliselt mootoripöörded.

Optimaalseks seadistuseks on igal vindil optimaalne läbimõõt ja optimaalne samm. Diameeter tuleb leida katsetuste teel. Optimaalset võimsust ei saavutata kunagi vindi laba tippu ja alumist osa töödeldes. Enamik vintide on loodud töötama täielikult koormatuna. Sellised vindid kannatavad tugeva ventilatsiooni all, kui need töötavad veepinnale liiga lähedal.

Enamik võistluspaate ja kergemaid võimsaid mootorpaate kasutavad aga vintide, mis on mõeldud töötama veepinnal.

Paljud neist vintidest annavad tippkiiruse välja siis, kui mootori kõrgus on reguleeritud selliselt, et vindi võll jookseb tippkiirusel veepinnal või selle lähedal ja ainult vindi alumine osa on vee sees. Veepinda läbistava vindi kõige levinumad versioonid on chopper ja cleaver. Kuigi mõlema vindi labade kuju on väga erinevad, on mõlemad valmistatud roostevabast terasest õhukeste labadega, väga teravate väliste servadega ja tavaliselt kõrgläikivad.

Ainus võimalus kontrollida, kas vint on sobiv, on mitmeid tunde testida. Allpool on loetletud mõned olulisemad punktid, mida testimisel silmas pidada:

1. Märkige kõik tulemused üles, et saaksite neid hiljem üle vaadata.
2. Tehke iga testisõit kahes suunas, et välistada või vähendada tuule või tõusuvee mõju.
3. Tehke ainult üks muudatus korraga ja märki üles kõik tehtud muudatused.
4. Kasutage testimisel sama meeskonda ja ladustage varustus samas kohas.
5. Kontrollige, et kõik kasutatud vindid on heas korras ja et välisservad on teravad ning vindi pind on korralikult lihvitud.
6. Kütusekogus paagis peaks kogu testimise vältel olema sama.



Vintide terminoloogia

Vintide terminoloogia

Diameeter

See on ringi läbimõõt, mille vint pööreldes teeb

Roostevabast terasest või alumiiniumist

Roostevaba teras on 5 korda tugevam kui alumiinium ning sellest saab valmistada õhemaid labasid, mis on tõhusamad. Neid on lihtsam remontida, kuid need on üldiselt kallimad kui alumiiniumist vindid. Tõhusamad, kuna painduvad vähem.

Labade arv

Ühe labaga vint on kõige tõhusam, kuid sellega ei oleks tohtu vibratsiooni tõttu võimalik sõita. Vibratsiooni vähendamiseks on vaja rohkem labasid, mille arvelt kannatab tõhusus. 4-5 labaga vindid kiirendavad paremini ja vibreerivad vähem, ka kasutavad need paremini ära nurka, andes suurema tõukejõu ja kõrgema tippkiiruse.

Samm

See on vahemaa, mille vint läbib ühe pöördega, kui see liiguks läbi pehme tahke aine. Vint töötab nagu kruvi, mis pööreldes läbi vee lõikab. Vahemaad, mida vint suudab ühe pöördega läbida, nimetatakse vindi sammuks. Sammu näidatakse tavaliselt tollides. Tegemist on teoreetilise sammuga. (Vindid ei ole nii tõhusad nagu märgistusel kirjas.) Kui muuta vindi sammu ühe tolli võrra, võiksite oodata mootoripöörete muutust umbes 200 p/min võrra. Kui diameeter väheneb 1/4 tolli võrra, kasvavad mootoripöörded 200 p/min võrra. Diameetri suurenemine vähendab pöördete arvu minutis.

Nurk

Vindi kalle on laba nurk mõõdetuna 90 kraadist vindi keskmeest. Vintidel on erinevad kaldenurgad, mis vastavad tootja poolt parima jõudluse ja suurima kiiruse jaoks ettenähtule. Positiivne kalle (labad on suunatud paadist eemale) aitab aluse nina üles trimmida, mis võib kasvatada paadi kiirust. Negatiivne kalle (labad on suunatud paadi poole) on üldiselt kasutusel raskematel aeglasematel alustel.

Labade kumerus

Kui laba tagumine serv on vormitud kaarjalt, siis öeldakse, et sellel on kauss. See väike kaar laba tagumisel serval laseb vindil paremini vett hoida, mis lisab sammule tavaliselt 1/2" kuni 1".

Ventilatsioon

Vindi ventilatsiooni põhjustab pinnalt pöörlevate vindi labade vahele tõmmatud õhk. See põhjustab vindi tavalisest kergemat ringi käimist (tühja käimist), kuna veesurve labadele on vähenenud. Selle tuntavad sümptomid on mootoripöörete kasvamine, võimalik ka, et kiiruse kadumine. Tavaliselt esineb see kiirel planeerimisel pöörata üritades või kui mootor on liiga kõrgele trimmitud. Võistlusolukorras võib see tekkida ka siis, kui sõita liiga tihedalt teise paadi sabas. Väikesed veemullid, mille eessõitev paat üles peksab, võib järgisõitva paadi vindi ventilatsiooni tekitada, mis võib kaasa tuua kiiruse vähenemise.

Kavitatsioon

Vindi kavitatsioon ei ole nii tuntav, kui ventilatsioon, kuid see võib põhjustada suuremaid probleeme. Kui vindi laba läbib vett üha suuremal kiirusel, langeb rõhk, mis hoiab vett labaservade ligi. Kui vesi on piisavalt soe, võib sõltuvalt aluse kiirusest tekkida veeaur (keemine). Tekkinud mullid lõhkevad koheselt, vabastades energia, mis võib põhjustada vindi labadel kavitatsioonikahjustusi. Halvimal juhul võib haardumine äielikult kaduda. Roostevabast terasest vindid taluvad tänu suuremale tugevusele kavitatsioonikahju paremini kui alumiinium, samuti saab neid valmistada õhemate labadega, mis vähendab kavitatsiooni tekkimist. Kui kavitatsioon on vinti kahjustanud, siis tunduvad labad tuhmid, ei ole enam kõrgläikega ning vindi pinnale tekib kile või kriiditaoline sadestis. Kavitatsiooni aitab vähendada vindi labadele kumeruste tekitamine.

Vindid

Vintide tüübid



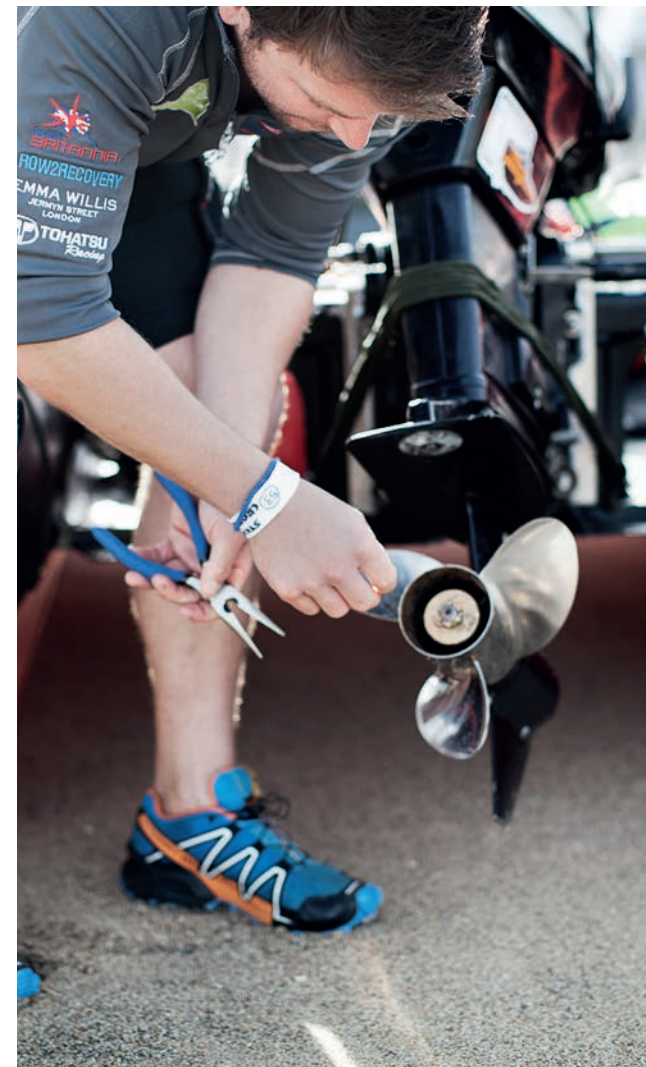
Cleaver

Cleaver-tüüpi vint tõstab tavaliselt rohkem paadi tagaosa ja vähem nina. Kui sa soovid tagaosa rohkem veest välja tõsta, et vähendada takistust, siis tuleks proovida sellist vinti. Puuduseks on, et cleaver-vint ei talu tavaliselt nii hästi koormust ja enamikul paatidel libiseb madalamatel pööretel rohkem.



Chopper

Chopper-tüüpi vindid tulevad kasuks, kui on vaja tõsta paadi nina. Kõrgemale tõstetud ninaosa vähendab takistust, kasvatades jõudlust ja parandades üldist võimsust. Chopper-tüüpi vindi puhul saab mootori kiiruse kasvatamiseks ka kõrgemale paigaldada. Puuduseks on, et mida kõrgemale mootor paigaldada, seda raskem on paati kontrollida. Ka võib tekkida liiga palju ventilatsiooni ning võib juhtuda, et sa ei saa paati planeerima; ainus lahendus on põhjalikumalt testida.



Võistlusrajal



Sõidutrajektor

Nagu võidusõidus ikka, on väga oluline valida rajal kõige kiirem võimalik trajektor, et keskmine kiirus oleks võimalikult suur. Tutvuge enne veele minekut hoolikalt rajaplaaniga, pange tähele, milline on parim võimalik trajektor, näiteks võib osutuda, et kahte märki saab võtta ühe hooga. Kasutage rajaga põhjalikuks tutvumiseks ära võistluseelne treening.

Kiire kurvitehnika võti on pöörde sujuv sooritamine nii, et säilitad maksimaalse võimaliku kiiruse. Mõned rajad on selliselt disainitud, et sul tuleb pöördemärgis teha U-pöörde – selle tehnika on erinev, kuid võib hästi teostatult olla väga efektiivne. Õppige oma konkurentide võimalikke sõidujooni ette nägema; te võite nende sõidustiili enda heaks ära kasutada ning tänu nende vigadele hinnalisi kohti võita.

Pidage meeles, et paat on kõige kiirem siis, kui see on õigesti trimmitud ja liigub veega tasa, kui liiga järsult kurvi võtta või sõita, nina veest väljas, kaotate kiirust. Võidusõidu käigus võib olla vaja võtta mõni teine sõidutrajektor, et kiirust kaotades kaitsta oma positsiooni sõidus, see oskus tuleb kogemustega.

Sõidutrajektoori valides püüdke mitte täpselt teiste paatide sabas sõita, kuna nende vintidest ülespaisatav vesi tekitab väikesi mulle, mis võib järgisõitva paadi vindil tekitada ventilatsiooni ja see omakorda tuua kaasa kiiruse kaotamise. Sel põhjusel näeb ülikiireid paate harva teineteise sabas sõitmas ka siis, kui nad on pritsmetest ja kiiluveest päris kaugel.

Vasak- ja parempöörde tegemine

Kõigil võistluspaatidel pöörlevad paadid edaspidi käiguga päripäeva. See tähendab, et paadid lähevad vasakpöördesse paremini ja neid saab võtta väiksema kaarega.

Parempöörde tegemine võib olla keerulisem, kuna sul tuleb võidelda vindi pöördemomendi vastu. Aidata võib aeglasem lähenemine parempöördele, kuna see vähendab propelleriefekti ja muudab paadi paremini juhitavaks.

Hüdraulilise mootoritrimiga paadid peaksid päripäeva pöörleva propelleri efekti tasakaalustamiseks parempöördele lähenemisel olema rohkem sisse trimmitud.

Võistlusrajal

Keeramine suurel kiirusel

Õigesti teostatud kiire järsk pööre peaks olema täiesti ohutu, kuid kui seda manöövrit sooritada vastutustundetult, on suur oht, et sportlane paisatakse paadist välja. Enne manöövrit tuleks meeles pidada järgmist:

- Vältige järskede pööride teraval lainetusel või teiste paatide kiiluvees.
- Kontrollige, et pööre ei ristuks teiste aluste sõidujoonega ega viiks sportlast ohtu, samuti et see ei rikuks võistlusreegleid.
- Olge valmis, et pööride tegemisel võib sul olla vaja kiirust langetada.
- Kui tekib kavitatsioon, võtke pööre kas vähem järsult või vähenda kiirust või tehke mõlemat.
- Kui pööre on sooritatud, võib julgelt gaasi juurde anda.



Paadi vöör üleval

On mitmeid põhjuseid, miks paadi nina võib võidusõidu käigus veest välja tõusta, vaatame neist mõningaid:

Kui tasase lainetusega suurel kiirusel vastutuult sõita võib paadi nina üles tõusta ja kui seda kiiresti ei neutraliseerita, tõuseb paat tervenisti õhku.

Kui tugeva lainetusega kiiresti sõita, on võimalik, et paat mingil hetkel lainetelt üles paiskub ja lendu läheb. Sellises olukorras tuleb tarvitusele võtta mitmeid abinõusid, mida kirjeldatakse järgnevalt:

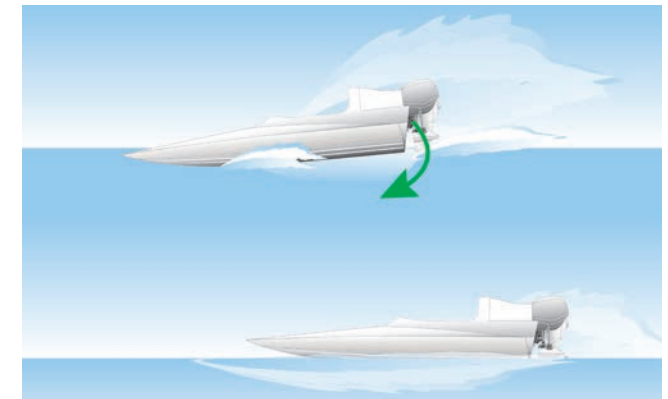
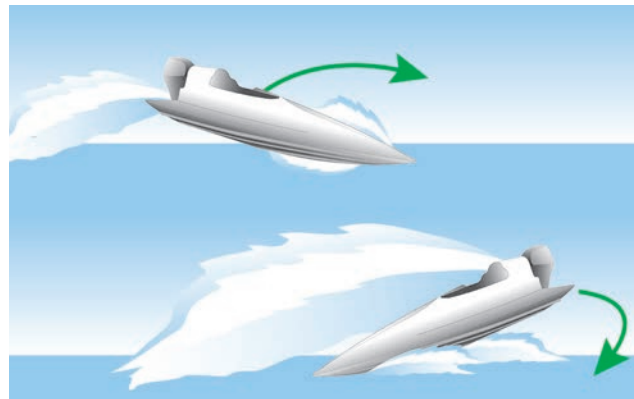


- Vähendada kohe võimsust, et vältida mootorikahjustusi.
- Püüda rool enne hüppamist otseks keerata, see aitab vältida paadi kukkumist ühele küljele.
- Kui paat on õigesti tasakaalus ja trimmitud, maandub see otse, kui see nii ei ole, kukub see raskelt ühele küljele. Seda tuleb vältida, sest nii paat kui sõitja võivad viga saada.
- Ära unusta, et niipea, kui paat õhku tõuseb, kaotad sa kontrolli juhtimise üle, edasiveo ja mootorijahutuse.
- Ahter ees maandumine suuri kahjustusi ei tekita – välja arvatud juhul, kui mootor vee alla läheb.

Võistlusrajal

Paadiga vee alla sukeldumine

Selle mõistega tähistatakse olukorda, kui paat hüppab ühelt lainelt õhku ja maandub siis järgmise laine harja, see võib olla ohtlik, kuna ootamatu kiirenduse kadu võib sõitja paadi maha paisata. Paat võib vee alla sukelduda juhul, kui paadi tagaosasakerdub lainesse, mis paneb nina vääratama ja langema eesolevasse lainesse.

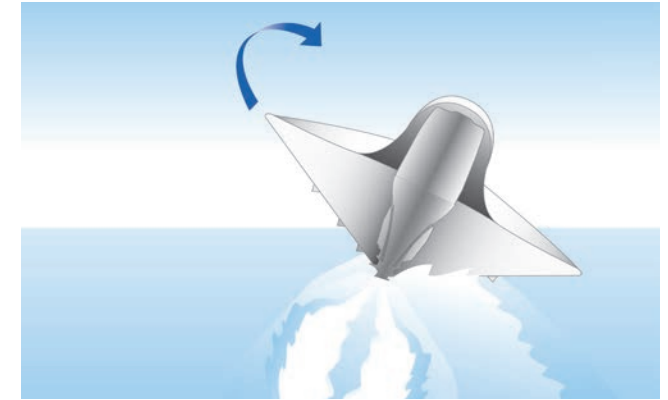
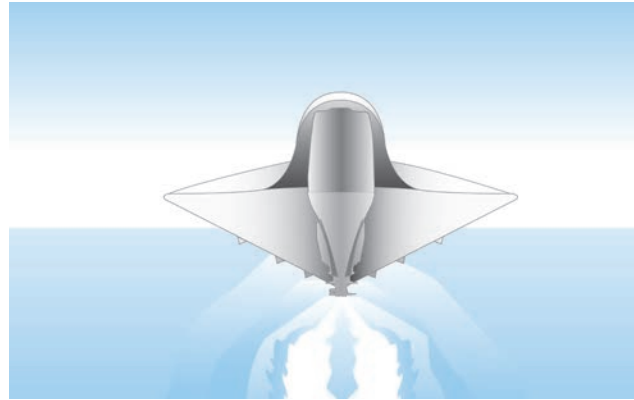


Kantimine

Vahel võrreldakse paadi kantimist sellega, kui auto teeb pirueti. Paat kantib siis, kui selle raskuskese liigub ette, tavaliselt põhjustavad selle lained ja paadi kiirus, mis paadi tagaosas veest välja tõstab ja paadi külglibisemisse viib. Eriti ohtlik on see võistlusolukorras ja teiste paatide läheduses sõites.

Paat kantib suurema tõenäosusega suure lainetusega ja vaatamata sellele, et paat on trimmitud – piiripealses olukorras võib see kantida ka otse sõites. Kui paat suure lainetusega õhku tõuseb ja siis võõr ees maandub ja nina vee alla ei sukeldu, võib paat kantida, mille tavaliselt põhjustab järsk ahtripööre.

Võistlusrajal



Külgkõikumine

Küljelt küljele kõikumist esineb V-kujulise põhjaga keredel nagu GT-15 või RIB. Kere kimm on nurk, kus külg läheb üle põhjaks. Külgkõikumine on tugev, sageli järsk küljelt küljele kõikumine, kui paadi pardad lainetes sõna otseses mõttes ühelt küljelt teisele pörkuvad. See on üks ohtlikumaid olukordi, mis võib esineda. Tavaliselt tuleb juhil selle vältimiseks gaasi maha lasta ja hoida rooli otse. Sellest ei ole alati abi, kuid gaasi täiesti mahalaskmine ja/või olukorrast välja roolida üritamine võib viia selleni, et juht kaotab täielikult kontrolli paadi üle ja juhtub õnnetus. Esimene samm juhtimise säilitamiseks on mootori õige paigaldamine (tsentreeritus) ning keredefektide kõrvaldamine. Järgmiseks tuleb kontrollida, kas paat on tasakaalus, sest tasakaalustamata paat kipub vajuma paremale küljele. Ka akude ja muu lisavarustuse õige asetus aitab seda olukorda vähendada. Keskkonntatingimused: tuul, lained ja ootamatu järellainetus on pidevas muutumises ning

üritavad kere tasakaalust välja ajada. Sellest tuleb pidevalt teadlik olla ja sellele automaatselt reageerida, kuid reaktsioon areneb välja kogemustega. Põhipunktid, mida meeles pidada:

- Kerge korrigeerimine vasakule vastavalt vajadusele.
- Ülekorrigeerimine lükkab kere tsentrist välja ja see kipub vasakule kalduma.
- Alakorrektsioon laseb kerel edasi paremale kalduda ning nõuab lisakorrektsiooni vasakule, mis sageli lõpeb ülekorrigeerimisega.
- Iga üle- või alakorrektsioon nõuab kompenseerimiseks suuremat korrektsiooni ning kui see korrektsioon on liiga suur või liiga väike, võnkumine suureneb.
- Kõikumise alguses tuleb gaasi kergelt maha lasta.

K: Mis on külgkõikumine?

V: Tugev, sageli järsk küljelt küljele kõikumine, kui paat sõna otseses mõttes ühelt pardalt teisele pörkub.

Võistlusrajal

Ümberminek

Kui kaotatakse paadi üle kontroll ja tulemuseks on paadi ümberminek, siis on tõenäoline et sportlane lendab paadist välja. Kui sportlane peaks paadi alla jääma on kõige tähtsam mitte paanitseda, ümber läinud paadi alla tekib õhutasku, kus sportlane saab hingata. Päästemeeskond on sportlase juures sekunditega ja kui ta ei ole rihmadega kinni siis saab ennast lükata alla ja tulla vee peale paadi kõrval.

Päästemeeskond vaatab sportlase üle, kas kõik on korras. Kui võimalik keeratakse paat õiget pidi ja puksiirpaat pukseerib paadi kaldale.

Peale ümberkäimistand tuleb kaldal puhastada mootor veest ja valmistada ette uuesti käivitamiseks. Protseduur peaks olema järgmine:

2-Taktilise mootori protseduur mootori märgumise juhul:

Vajalikud tööriistad:

- Nr.10 padrunvõti
- Uued süüteküünlad
- Küünlavõti
- Kruvikeeraja
- WD-40 määre

Protseduur

1. Eemalda mootorikate
2. Eemalda karburaatori õhukarp
3. Eemalda kütusevoolik, mis toidab karburaatorit ja pumpa kütust üles nii kaua, kuni välja tuleb puhas kütus.
4. Tühjenda karburaator, keerates paremal lahti nende alumised tühjenduskrivid.
5. Kui need on tühjendatud ja kütust enam ei immitse, pumpa värske kütus uuesti.
6. Eemalda kõik kolm süüteküünalt
7. Kui need on eemaldatud ja paat on kindlalt paigal, tõmba mootorit nõorist käima (avariisuretus on eemaldatud), et vesi välja uhuda (umbes 15 korda!)
8. Pihusta kõigile silindritele ja karburaatorile käivitusstimulaatorit (kui seda pole, siis WD40)
9. Kinnita kütusevoolik uuesti karburaatoritele
10. Vaheta välja süüteküünalad ja kinnita küünlajuhtmed
11. Tõmba mootor käima (avariisuretus ühendatud), kuni see käivitub
12. Pane õhukarp tagasi
13. Hea, kui enne järgmist sõitu saaksid paati vee peal proovida

Kogu protseduurile kulub u 15–20 minutit, seega peaksid jõudma järgmise sõidu starti.



Võistlusrajal

Kokkupõrgete vältimine, proaktiivne juhtimine reaktiivse juhtimise asemel

Võidusõitude võitmiseks peab esmalt finišisse jõudma, seega on kokkupõrgete vältimine oluline osa võistlusstrateegiast. Proaktiivne sõit on oskus oma kaasvõistlejate tegevust ette näha ja vastavalt reageerida, sageli tehakse need otsused hetkega ning hea piloot reageerib võistlusrajal tekkivatele olukordadele instinktiivselt.

Mida peaksid tegema, kui sinuga juhtub rajal õnnetus

Esimene asi, mida tuleks teha, on kontrollida, ega ei tekkinud vigastusi ja otsustada, kas vajatakse abi. Kui sportlasel on abi vaja, siis tuleb tõmmata endale rajal olevate päästjate tähelepanu. Kui sportlane on vees, püüdku paati tagasi ronida ja oota päästeteenistuse abi. Kõikidel võistlustel on piisavalt päästjaid ja meedikuid ning tavaliselt reageeritakse õnnetusele väga kiiresti. Peakohtunik peatab võistluse punase lipuga, kui ta teab, et vees

on inimesed. Kui sportlane vigastatud, tuleb järgida parameedikute korraldusi ja lubada neil oma tööd teha. Võistlustel on tavapärane, et võistleja tuakse veest ära seljalaual ja viiakse kaldale enne, kui võistluse arst/parameedik teda läbi vaatama hakkab. Järgige alati päästjate korraldusi. Kui sportlane on vigastatud ja ta viiakse haiglasse, peatab peameedik/peakohtunik sportlase litsentsi, mis tähendab, et kvalifitseeritud arst peab sportlase enne järgmisele võistlusele osalema lubamist kinnitama, et ta on võistlemiseks terve.

Võistluse lõpetamine

Võistluse lõpetamine ja nõusoleku kinnitamine

Võistlejale antakse finiš musta-valge ruudulise lipu lehvitamisega.

Sõidu lõpetanud võistleja peab võistlusrajalt eemalduma ilma võistlemist jätkavaid paate takistamata.

Võistleja, kes lõpetab sõidu ja sõidab seejärel risti üle raja, võidakse sõidust või võistluselt diskvalifitseerida ja tema tulemus on null punkti.

Peakohtunik selgitab finišiprotseduuri võistlejate koosolekul, pead seda tähelepanelikult kuulama, sest reeglite mittejärgimine võib kaasa tuua diskvalifitseerimise. Tasub märkida, et finišiprotseduurid võivad võistluseti erineda; vahel on võimalik peale finišilipu saamist kohe raja keskele keerata, vahel tuleb aga enne mööduda järgmisest pöördemärgist, ringrajasõidus võib sul aga olla vaja läbida terve ring. Järgi kindlasti peakohtuniku poolt kirjeldatud protseduuri; kindlasti ei taha sportlane sõitu võita ainult selleks, et finišis diskvalifitseeritud saada.

Paljudel võistlustel nõutakse võistlejatelt võistluse lõpus allkirjaga oma kinnituse andmist, seega tuleb reeglid endale selgeks tegema ning järgida võistlusjuhendis välja toodud või võistlejate koosolekul antud juhiseid.

Protesti andmine

Kõigil meeskondadel ja võistlejatel on õigus anda protest tulemuste või määratud karistuste vastu, kui nad tunnevad, et selleks on piisavalt alust. Kui sa annad sisse protesti, peaksid sellest kõigepealt teavitama peakohtunikku, kui sa protestid tulemuste vastu, tuleb seda teha antud klassi reeglite kohaselt, tavaliselt 30 minuti jooksul alates tulemuste avaldamisest. Kõik protestid tuleb esitada kirjalikult ja nendega koos tuleb maksta protestitasu (sellekohased juhised on avaldatud võistlusjuhendis). Protesti arutab määratud võistluse žürii ning nad peavad täpselt järgima reeglites sätestatud protseduuri. Rahvusvahelistel võistlustel peab žürii järgima UIM-i Offshore'i reeglites sätestatud protseduuri. Kui sa ei ole protesti tulemusega rahul, võid sa esitada kaebuse kas rahvuslikule alaliidule (siseriikliku võistluse puhul) või UIM-ile (kõigi rahvusvaheliste võistluste puhul).



PEA MEELES...

Praktiliste harjutuste käigus võetakse aega ja jälgitakse sinu tegevust ning antakse juhiseid, kuidas ringiaegu parandada ning sõidutehnikat parandada.

Praktiline treening vee peal

Treeneri moodulis tehakse läbi järgmised praktilised harjutused. Kõigis nendes harjutustes tuleb teie sportlasel näidata head paadijuhtimise oskust, ohutut pöörete sooritamist ja sõidutrajektoori hoidmist. Treeningul võidakse sportlase aega võtta ja sinu tegevust filmida, et seda peale treeningut analüüsida.

1. Suurel kiirusel raja läbimine
2. Suurel kiirusel pöörete tegemine.
3. Stardisillalt startimise harjutamine.
4. Sõidutrajektoor.
5. Möödasõitmine ja ülevõtmine.
6. Möödasõidu ja blokeerimise manöövrid.

Üks Treeneri mooduli olulisemaid aspekte on hinnata sinu võistluse lugemise oskust ja seda, kui hästi sa suudad hinnata teiste võistlusel osalevate paatide tegevust ja nende vältimist. Samuti hinnatakse teie teadmisi möödasõidu ja ülevõtmise reeglitest.

Praktiliste harjutuste käigus võetakse aega ja jälgitakse teie tegevust ning antakse juhiseid, kuidas ringiaegu parandada ning sõidutehnikat parandada.

Keskkond

Kõigis koolituse moodulites tuleb käsitleda keskkonnakaitset. Näpunäiteid teemade kohta, millest rääkida, leiab UIM-i keskkonnakoodeksi kokkuvõttest.



Keskkond

Sissejuhatus

UIM-i keskkonakoodeks

UIM-i jaoks on väga oluline, et kõigil võistlustel järgitakse keskkonnaga seoses rangeid reegleid. Treenerite programmi kaudu õpetab UIM treenereid ja nende võistlejaid rakendama kõrgeid keskkonnastandardeid ja olema kõigi veemotovõistluste korraldamisel keskkonnateadlikud. UIM-i keskkonakoodeksit tuleb rakendada ja järgida ning nii uute sportlaste kui ametnike kooolitamine on väga olulised.

Põhilised vastutusalad

1. Tõsta teadlikkust võistluste keskkonnamõjust ja mõelda selle vähendamisele.
2. Edendada vastutustundlikku käitumist keskkonna suhtes nii võistlejate kui võistluste ametnike seas.

Üldised põhimõtted

1. Veemototegevused langevad kolme kategooriasse: võistlemine, vaba aja veetmine ja transport.
2. Veemotospordivõistlused on oluline osa rahvusvahelisest ja siseriiklikust spordikalendrist, meelitades üha suuremal hulgal publikut ja avaldades olulist majanduslikku mõju. Tegemist on spordialaga, mis nagu teisedki alad ja inimtegevus üldiselt, avaldab keskkonnale teatud mõju.
3. Veemoto on üldiselt nii transpordivahendi kui meelelahutusena üha laienev tegevus ning seetõttu peab seda kaaluma ka keskkonna vaatepunktist. UIM annab endast parima, et kanda veemotospordi parimad praktikad üle ka nendesse valdkondadesse.
4. UIM-i jaoks on väga oluline arendada välja ühtne keskkonnapoliitika, arvestades kõigi riikide seadusandlikke ja reguleerivaid nõudeid.
5. UIM püüab iga taseme võistlustel pidevalt rakendada kõige kõrgemaid keskkonnastandardeid ning edendada kõigi võistlejate seas keskkonnateadlikkust. UIM teeb selleks koostööd riiklike organisatsioonide ja kõigi huvitatud osapooltega.
6. UIM-i keskkonnapoliitika, mida määratleb UIM-i keskkonakoodeks, tugineb keskkonnavajaduste arvestamisel ning veemotospordi ja veemototegevuste mõõdukal harrastamisel.
7. UIM teeb koostööd rahvusvaheliste organite ja organisatsioonidega kindlustamaks, et veemotospordi üritused toimuksid keskkonnatingimuste poolest sobivates keskustes ning julgustab liikmesriike tegema sama riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil.
8. Kõik UIM-i liikmeks olevad rahvuslikud alaliidud annavad endast parima, et keskkonnakaitse ja UIM-i keskkonakoodeks oleks olulisel kohal. UIM-i keskkonakoodeks on leitav kodulehelt uimpowerboating.com.
9. Mõra ja heitgaaside vähendamiseks propageerib UIM elektrisõidukite kasutamist võistluste teenindamisel.

Keskkond

Müra

Veemotospordi võistlustega seotud müraprobleemid ei piirdu ainult masinate endiga. Lisaks ootuspärasele mootorimürale peavad korraldajad ja keskkonnaametnikud arvestama ka helisüsteemi, pealtvaatajate ja teiste üritusega seotud allikate tekitatava müraga. Veemotospordi tegevustega seotud müra vähendamine ja avalikkuse mürasse suhtumise tõsiselt võtmine on kõigi osapoolte (võistlejate, klubide, korraldajate ja ametnike) kohustus.

UIM soovitab:

- Vältida mootorite asjatud käivitamist.
- Vähendada kõigis distsipliinides mürataset nii palju kui võimalik ning kanda hoolt selle eest, et kõiki kehtivaid reegleid rangelt järgitaks.
- UIM edendab pidevalt veemotospordi mürataseme vähendamise seotud uuringuid.
- UIM-i eesmärgiks on määrata kõigis klassides maksimaalne lubatud müratase.
- Erinevates klassides tuleks müratase määrata koostöös erinevate komisjonidega. Kui piirangud on kehtestatud, siis nende täitmist jälgitakse ja eirajaid karistatakse rangelt.

Kütus

Soovitame kasutada tavalist pliivaba kütust, mida saab osta teenindusjaamadest, või korraldajate poolt tarnitud puhtamat kütust, milles ei ole lisaaineid (välja arvatud õli kahetaktilistele mootoritele). Kõigis distsipliinides tuleb julgustada alternatiivsete energiaallikate nagu biokütused, vesinik või elekter, kuni need ei ole keskkonnale kahjulikumad fossiilkütustest, ja seda vastavalt kehtivatele tehnilistele tingimustele. Keskkonnakaitse eesmärgil tuleb kinni pidada vastavates reeglites sätestatud tingimustest kütuse ladustamisel.

Pinnavee kaitse

- Kütuse, õli, puhastusvahendite, rasvaeemaldusvahendite, jahutus- ja pidurivedelike, jne lekete vältimiseks põhjavette ja aurude eraldumiseks õhku tuleb rakendada meetmeid.
- Osalejad tuleb varustada prügi, õli, kemikaalide, puhastusvahendite, jne kogumiseks mõeldud konteinerite/rajatistega.
- Keskkonnaaiba (või muu sarnase vahendi) kasutamine, mis kaitseb pinnast ja pinnavett, on kohustuslik seal, kus korraldaja lubab sõidukite hooldust, muuhulgas boksialas ja teenindusaladel. Igast selle reegli rikkumisest informeeritakse peakohtunikku, kes trahvib vastutavat võistlejat/sõitjat maksimaalselt 1000 USD või mõne muu summaga, mis on märgitud vastava distsipliini võistlustingimustes.
- Lekete käitlemiseks saastunud materjalidest vabanemiseks peavad korraldajate poolt olema loodud tingimused.
- Rangelt keelatud on tühjendada pinnasele ja vette saastunud vedelikke sõidukitelt või paatidelt, mis asuvad võistlusalas ja kämpingutes. Saastunud vett võib võistluspaigas lasta ainult selleks mõeldud rajatisse. Igast selle reegli rikkumisest informeeritakse peakohtunikku, kes trahvib vastutavat võistlejat/sõitjat maksimaalselt 500 USD-ga. Peakohtuniku või UIM-i komisjoni liikme poolt võidakse määrata ka teisi karistusi.
- Üritusest, klubilisest tegevusest või veemoto harrastusest ei tohi maha jääda keskkonnakahjulikke jäätmeid.

Keskkond

Saastematt

Saastemati kasutamine on kohustuslik kõigis distsipliinides. See peab koosnema imavast kihist ja vedelikku mitteläbilaskvast kihist. Selle kasutamine on kohustuslik igal pool, kus korraldaja on lubanud veemotoaluseid hooldada.

Cleaning of the boats

- Võistlustingimustes lubatud mootorite ja mootoriosade puhastamist tohib teostada ainult vastavates rajatistes.
- Paatide puhastamiseks võib kasutada ainult selleks ette nähtud aineid ilma kemikaale (näiteks pesuainet) lisamata.
- Pesuala peab olema rajatud mittepoorsele pinnale, sellel peab olema korralik äravool ja õlipüüdja, et vältida pinnase ja pinnavee saastumist. Reeglite rikkumisest teavitatakse peakohtunikku, kes trahvib vastutavat võistlejate maksimaalselt 500 USD või muu võistlustingimuste lisas määratud summaga.

Tegevused, mida osalejad/võistlejad peavad tegema

- Iga võistleja vastutab tema meeskonna poolt võistluse jooksul tekitatud prügi eest.
- Seal, kus korraldaja pakub kasutamiseks vajalikke prügikonteinereid, tuleb neid vastavalt juhistele ka kasutada.
- Meeskond peab prügi säilitama seni, kuni on võimalik kasutada korraldaja poolt pakutud sobivaid ja vastavaid rajatiseid.
- Kohtades, kus üritusel tegeletakse veemotoaluse tankimise või hooldamisega, peavad osalejad/võistlejad kasutama pinnase ja pinnavee kaitsmiseks saastematti.
- Saastemati kasutamine on meeskonadadele kohustuslik ka siis, kui kasutatakse elektrigeneraatorit või muud sisepõlemismootoriga seadet. Peale kasutamist peavad võistlejad/osalejad need vaibad eemaldama.
- Kui osaleja või võistleja (kes vastutab oma meeskonna) neid UIM-i reegleid rikub, võidakse seda karistada trahvi, diskvalifitseerimise või võistluselt eemaldamisega, samuti võidakse osalejale või võistlejale esitada nõue tekitatud kahju hüvitamiseks.

Nõuded publiku keskkonnasäästliku käitumise soodustamiseks

Veemoto ringrajasõidu, raja, ürituse või kogunemise külastajad saavad anda olulise panuse keskkonna puhtana ja kahjustamatuna hoidmisesse.

Järgnevalt mõned soovitusel:

- Valige juurdepääsuteed radadele koostöös kohalike ametkondadega selliselt, et need avaldaksid ümbritsevadele aladele võimalikult vähe häirivat mõju.
- Märgistage rajad ja toimumispaigad selgete siltidega.
- Vältige parkimist õrnale pinnasele (ääristel, roheradadel).
- Vältige parkimist kõrges rohus.
- Edendage ühiskondliku transpordi kasutamist – reklaamides võimalust väljaannetes ja veebis või muudes kanalites avaldatud teadetes.
- Vältige liiga suurte inimeste hulkade kogunemist, et säilitada tundlikke paiku nagu loodushoiu ja lindude kaitsealad.
- Varustage osalejad piisavate sanitaarraajatiste ja ohutute puhastus- ning prügikogumissüsteemidega.
- Määratlege toitlustusettevõtetele sõlmitud lepingutes nõue, et jooke ja toitu tuleks müüa ümbertöödeldavas, taaskasutatavas või keskkonnas lagunevas pakendis ning varustage nad piisava koguse prügikonteineritega. Eelistage koostööd toitlustajatega, kellel on tugevad eetilised ja ökoloogilise toidu pakkumise põhimõtted.
- Korraldage üritusi selliselt, et pinnasele jääksid järele ainult jalajäljed.



Abitreener

Nooremtreener

Treener