

Перевод с английского на русский язык
осуществлен Ответственным секретарем
ООО «ФГСР»
Хлопониной А.А.



Приложение 14
Исполнительный регламент и/или разъяснения к Правилам соревнований ФИСА
Соревнования по прибрежной гребле
Регламент 2013

Правила, применимые к международным регатам по академической гребле и чемпионату мира по академической гребле, также применяются и при проведении международных регат по прибрежной гребле и чемпионата мира по прибрежной гребле за исключением случаев, предусмотренных настоящим Исполнительным Регламентом, утвержденным Советом ФИСА в качестве разъяснения к Правилам соревнований ФИСА.

Правило 1 – Гребля, Лодки, Регаты
(правило 1 Правил соревнований ФИСА)

Согласно настоящему Исполнительному Регламенту, регата по прибрежной гребле - это регата, в которой все соревнующиеся спортсмены используют лодки для прибрежной гребли, и где трасса соревнований пролегает в открытом море либо на большом водоёме.

Правило 2 – Применение
(правило 2 Правил соревнований ФИСА)

В дополнение, но не в нарушение Правил соревнований ФИСА и официальных разъяснений к ним настоящий Исполнительный Регламент применим к международным регатам по прибрежной гребле и чемпионату мира по прибрежной гребле.

Правило 3 – Чемпионат мира по прибрежной гребле
(правило 4 Правил соревнований ФИСА)

Чемпионаты мира по прибрежной гребле проводятся ежегодно.

Правило 4 – Определение места проведения чемпионатов мира по прибрежной гребле
(правило 6 правил соревнований ФИСА)

Как принцип, за три года до проведения мероприятия Комиссия ФИСА по массовой гребле (FISA Rowing for All Commission) выбирает наиболее подходящего кандидата для проведения чемпионата мира по прибрежной гребле и предлагает его Совету ФИСА для рассмотрения.

Правило 5 – Право на участие
(правило 7 Правил соревнований ФИСА)

Участие в чемпионатах мира по прибрежной гребле открыто только для клубных экипажей, заявленных на соревнованиях их национальной федерацией – членом ФИСА.

**Правило 6 - Допуск к участию и национальная принадлежность
(правило 19 Правил соревнований ФИСА)**

Чтобы принять участие в чемпионате мира по прибрежной гребле, спортсмен должен являться членом клуба, признанного национальной федерацией.

**Правило 7 – Принятие обязательств
(Правило 23 Правил соревнований ФИСА)**

Спортсмены-гребцы вправе участвовать в чемпионате мира по прибрежной гребле лишь при условии предоставления ими собственноручно подписанного заявления о принятии на себя обязательств в соответствии со статьей 56 Устава ФИСА.

Каждый представитель команды должен предоставить в ФИСА такое заявление, прежде чем ему может быть выдана аккредитация.

**Правило 8 – Возрастные категории
(правило 24 Правил соревнований ФИСА)**

ФИСА признаются следующие возрастные категории по прибрежной гребле:

1. Взрослые (Seniors)

**Правило 9 – Дополнительные категории
(правило 25 Правил соревнований ФИСА)**

За исключением возрастной категории ФИСА не признает никакую иную категорию по прибрежной гребле.

**Правило 10 – Классы лодок
(правило 35 Правил соревнований ФИСА)**

ФИСА признает следующие классы лодок:

1. Одиночка (C1x)
2. Двойка парная (C2x)
3. Четверка парная с рулевым (C4x+)
4. Четверка распашная с рулевым (C4+)

**Правило 11 – Классы лодок на чемпионатах мира по прибрежной гребле
(правило 36 Правил соревнований ФИСА)**

Чемпионаты мира по прибрежной гребле проводятся в следующих классах лодок:

Мужчины (M) C1x, C2x, C4x+

Женщины (W) C1x, C2x, C4x+

**Правило 12 – Свобода конструкции лодок по прибрежной гребле
(правило 39 Правил соревнований ФИСА)**

Гребные лодки, участвующие в регатах и чемпионате мира по прибрежной гребле, должны соответствовать следующим требованиям:

1. Максимально разрешенная длина;
2. Минимально позволенный вес лодки;

3. Минимально допустимая ширина лодки измеряется в двух точках. Все измерения должны быть с внешней стороны в точке наибольшей общей ширины:
- общая ширина;
 - ширина во вторичном пункте измерения луча, которая должна быть расположена на определённой высоте от самой глубокой точки в наиболее широком месте лодки.

Максимально разрешенная длина и минимально позволенный вес должны соответствовать показателям в таблице:

Тип лодки	Максимально разрешенная длина	минимально позволенный вес
C1x	6,00 м	35 кг
C2x	7,50 м	60 кг
C4+, C4x+	10, 70 м	150 кг

Параметр минимальной длины для гребных лодок отсутствует.

Минимально разрешенные параметры ширины:

Тип лодки	Общая Ширина (1)	Вторичный пункт измерения луча	
		Глубина лодки	Ширина в пункте измерения (2)
C1x	0,75 м	0,19 м	0,55 м
C2x	1,0 м	0,23 м	0,70 м
C4+, C4x+	1,3 м	0, 30 м	0,90 м

В лодках для прибрежной гребли все гребцы должны сидеть в линию по оси лодки, а конструкция всех лодок с рулевыми должна предусматривать тот факт, что рулевому необходимо сидеть лицом к гребцам на корме лодки.

В дополнение к требованиям параметров проходимости и плавучести лодки, изложенных в официальных разъяснениях к правилу 39 Правил соревнований ФИСА и в «Минимальных руководствах для безопасной гребли», лодки для прибрежной гребли должны быть оснащены тремя (3) герметичными отсеками. Эти отсеки могут иметь водонепроницаемые люки или порты для доступа к ним.

Лодки должны быть сконструированы таким образом, что вода из корпуса лодки откачивается самостоятельно, т.е. вода автоматически выливается из лодки через специальные люки (клапаны) при движении лодки вперед, или по полу кабины из кокпита через транец.

12.1 Традиционные лодки для прибрежной гребли различной конструкции

Организационный комитет международной регаты по прибрежной гребле может принять решение проводить отдельные заезды для различных лодок традиционного дизайна, или же может позволить всем лодкам (вне зависимости от дизайна и конструкции) соревноваться вместе в одних гонках. Оргкомитет соревнований также может, на свое усмотрение, ввести категории лодок по конструктивным особенностям в целях проведения соревнований.

12.2 Требования к лодкам по прибрежной гребле и оборудованию

Все лодки должны отвечать требованиям безопасности, установленным ФИСА и любым дополнительным требованиям, выдвинутым национальными, региональными или местными властями к участникам определенной регаты по прибрежной гребле.

В частности:

- i. Лодки должны соответствовать минимальным стандартам проходимости/плавучести, установленным ФИСА, со встроенной способностью держаться на воде, либо с прилагающимися баками. (На международной регате по прибрежной гребле организационный комитет принимает заявки от традиционных гребных лодок любого типа в том случае, если эти лодки отвечают требованиям безопасности для лодок данного типа и если организационный комитет не имеет претензий к данным характеристикам. В этом случае стандарты проходимости/плавучести ФИСА не будут отдельно применяться к этим традиционным лодкам);
- ii. Лодки должны быть оснащены спасательными жилетами признанного международного стандарта на каждого члена экипажа. Рулевые должны быть в спасательном жилете всегда, когда они находятся в лодке;
- iii. На носу каждой лодки должен быть установлен буксирный рым, расположенный примерно на 100 миллиметров выше ватерлинии при заполненной лодке и оснащенный 15-метровой плавучей верёвкой (бечевкой). И крепёж, и веревка должны быть достаточно крепкими, чтобы обеспечить надёжную буксировку заполненной лодки со всеми членами экипажа на борту при сильном ветре и в условиях моря. Свободный конец веревки должен находиться в пределах досягаемости гребца, чтобы в случае необходимости бросить его спасательной лодке.
- iv. Любой балласт должен быть надёжно прикреплен к конструкции лодки.
- v. Во время гонок по прибрежной гребле, в целях безопасности, каждой лодке должно быть разрешено наличие радио или телекоммуникационного оборудования, допускаемого или требуемого для таких мероприятий организационным комитетом или же иными морскими властями.
- vi. Жюри может, по своему усмотрению, отказать лодке или экипажу в выходе на воду или участии в регате, если оно считает лодку небезопасной.

12.3 Регистрационный номер лодки

Все лодки, принимающие участие в международной регате по прибрежной гребле, должны быть зарегистрированы организационным комитетом до выхода на воду, независимо от того, выходят ли они на воду для тренировок или для участия в соревновании, и им должен быть присвоен регистрационный идентификационный номер. Каждая лодка должна поместить свой регистрационный номер на обеих сторонах носа лодки согласно описанным ниже требованиям в целях безопасности и идентификации. За регистрацию отвечает национальная федерация или клуб, от которого заявлен данный экипаж, а также сам экипаж. К экипажу, не зарегистрировавшему свою лодку согласно данному Исполнительному регламенту или не разместившему свой регистрационный идентификационный номер должным образом, на любом из этапов регаты могут быть применены санкции.

Личные номера и/или буквы, являющиеся составной частью регистрационного идентификационного номера на лодке, должны быть не менее 20 см в высоту и должны контрастировать по цвету с фоном.

На чемпионатах мира по прибрежной гребле все регистрационные идентификационные номера присваиваются организационным комитетом.

12.4 Регистрационный номер экипажа

В гонках, где несколько экипажей используют одну и ту же лодку, в дополнение к регистрационному номеру лодки необходимо поместить регистрационный номер каждого экипажа, использующего данную лодку.

Для гонок, оканчивающихся на пляже, когда один или несколько членов экипажа покидают лодку и пересекают финишную линию пешком, каждый член экипажа, пересекающий финишную линию, должен отчетливо продемонстрировать регистрационный номер своего экипажа, размещенный на его гоночной форме.

Правило 13 – Вес лодок (правило 41 Правил соревнований ФИСА)

Установленный минимальный вес лодок, принимающих участие в международных регатах и чемпионате мира по прибрежной гребле, должен соответствовать тому, что указано в правиле 12 настоящего Исполнительного Регламента.

Правило 14 – Гребные дистанции – Характеристики (правило 42 Правил соревнований ФИСА)

Гоночная дистанция на международных регатах по прибрежной гребле должна, по мере возможности, обеспечивать справедливые и равные условия для всех соревнующихся экипажей. Это подразумевает под собой достаточную ширину старта для размещения всех экипажей-участников заезда, что позволит экипажам начать соревнования одновременно (за исключением случаев, когда проводятся предварительные заезды, о которых все экипажи будут проинформированы при подаче заявок).

Насколько это возможно, Организационный Комитет должен проложить трассу таким образом, чтобы зрители могли видеть ход гонки и сами лодки с берега. При проектировании дистанции организационный комитет должен использовать направление ветра и волн, береговые и пляжные линии в своих интересах, что может включать старт или финиш с берега.

Длина трассы должна соответствовать той, что указана в Правиле 15 настоящего Исполнительного Регламента.

Трасса может быть прямой, прямоугольной, треугольной, проложенной от точки до точки или любой другой формы, которая соответствует месту проведения соревнования.

В целях безопасности план трассы должен предусматривать недопущение движения лодок в противоположных направлениях в рамках одного водного пространства.

Трасса может быть пройдена несколько раз. Трассы, которые содержат повороты, должны предусматривать минимум 2 км между знаками/буями поворота. В принципе, буи поворота

должны быть размещены не ближе, чем один километр (1 км) от старта, если угол поворота на этом буе составляет более 45 градусов.

Если мероприятие предусматривает отдельные предварительные заезды, трассы для соответствующих заездов могут отличаться друг от друга, но должны быть равной гоночной дистанции (длины) и представлять равные условия в день проведения заездов.

14.1 Ориентировочные знаки на трассе

- i. План трассы с указанием всех ориентировочных знаков, их описаний и GPS координат, должен быть включен в Уведомление о Регате, а также в инструкции, выдаваемые всем экипажам при их прибытии на регату. План также будет продемонстрирован на Контрольной Комиссии.
- ii. В целях безопасности, на трассах, где буи используются для обозначения поворотов, организационный комитет должен, по возможности, использовать надувные маркировочные буи, а не существующие твердые причальные буи и бакены;
- iii. Организационный комитет должен принять все необходимые меры предосторожности при расстановке ориентировочных знаков и прокладывании трассы во избежание попадания лодок на мель, в том числе путем четкого обозначения данных участков и размещения предупредительных буюв в соответствующих местах.

14.2 Стартовая и Финишная Линии

- i. Линии старта и финиша должны быть обозначены путем выравнивания двух знаков или буюв.
- ii. Старт и финиш должны быть размещены перпендикулярно по отношению к маршруту, предпринимаемому к или от следующего или последнего поворота соответственно.
- iii. Для всех заездов, за исключением заездов против часовой стрелки, стартовая линия должна быть достаточно широкой, чтобы позволить всем участникам выровняться и стартовать одновременно.
- iv. Финиш может быть размещен как на воде, так и на пляже, если последний вариант возможен. В случае если финиш размещен на пляже, он должен представлять собой финишную линию или флаг, размещенный в обозначенном пункте. Экипаж считается окончившим гонку, если один или несколько членов данного экипажа пересекают линию или коснутся флага, в соответствии с требованиями.

Правило 15 – Длина трассы (правило 43 Правил соревнований ФИСА)

Международные регаты по прибрежной гребле – В принципе, нет точно определенной или рекомендованной гоночной дистанции, которая может варьироваться от регаты к регате. Тем не менее, длина трассы в каждом случае должна быть отражена в Календаре международных соревнований ФИСА (Правило 17) и доведена до сведения участников через Уведомление о Регате. При возникновении неблагоприятных погодных условий Председатель Жюри после консультаций с организационным комитетом вправе изменить гоночную дистанцию.

Чемпионаты мира по прибрежной гребле – В принципе, гоночная дистанция должна составлять от 6 до 8 км и должна быть идентичной как для мужчин, так и для женщин. Дистанция может варьироваться в зависимости от факторов, характерных для конкретного места проведения чемпионата, учитывая безопасность, благоприятные погодные условия, систему попадания в

финал, расположение ориентировочных знаков на трассе, видимость для зрителей и возможности и характеристики финиша и старта.

При возникновении неблагоприятных погодных условий Председатель Жюри после консультаций с Рейс-директором и организационным комитетом вправе изменить гоночную дистанцию.

Правило 16 – Количество дорожек

Регаты по прибрежной гребле обычно проводятся без ограничения по количеству экипажей в каждой гонке. Это зависит от ширины стартовой линии, продолжительности трассы и всех требований безопасности, включая погодные условия и обеспечение спасательными шлюпками. Разметка дорожек не предусматривается. В соответствии с правилом 19 данного Исполнительного Регламента, при наличии ограничения ширины стартовой линии, организационный комитет обязан указать в Уведомлении о Регате и информации для экипажей максимальное количество лодок, которые могут быть одновременно размещены на линии старта в каждой категории.

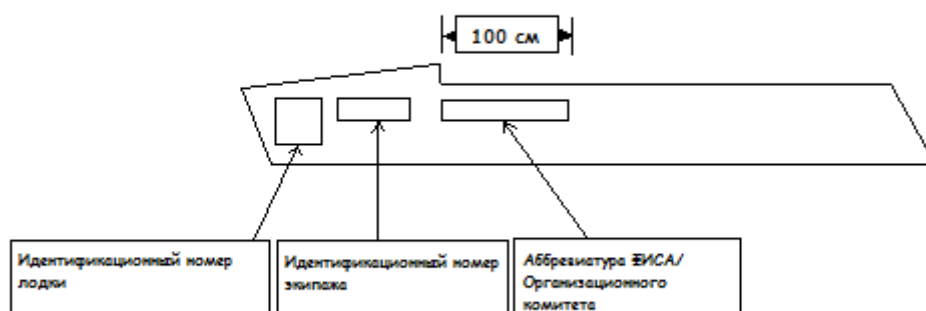
Правило 17 – Правила рекламной деятельности ФИСА (Официальное разъяснение к Правилу 50 Правил соревнований ФИСА)

17.1. Идентификационные знаки на гоночной майке или ее аналоге

На чемпионатах мира по прибрежной гребле, а также других мероприятиях по прибрежной гребле, организуемых ФИСА, Международная федерация гребли может обязать участников соревнований носить специальную одежду с идентификационным знаком ФИСА. Это может быть специально созданная футболка или манишка, которая будет предоставлена ФИСА. Спортсмены должны надевать ее поверх или под гоночную майку соответственно.

17.2. Идентификационные знаки на лодках

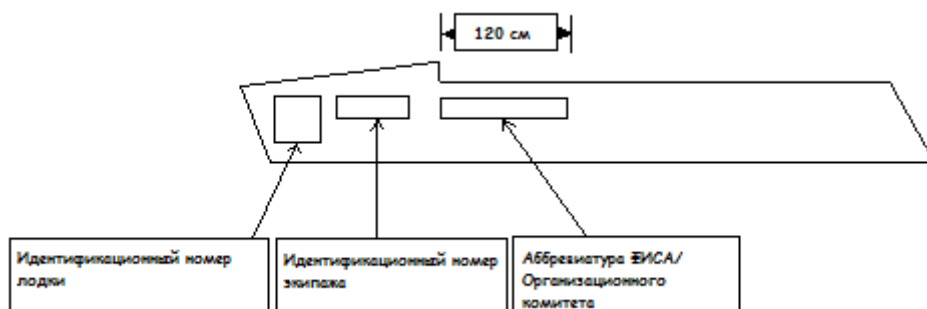
17.2.1 Одиночки и двойки



- a) На чемпионатах мира по прибрежной гребле, а также других мероприятиях ФИСА по прибрежной гребле применяется следующий порядок идентификации и рекламного пространства с каждой стороны корпуса лодки.
 - i. Официальный идентификационный номер лодки в заезде будет размещен ближе к носу. Далее следует идентификационный номер экипажа.

- ii. С 01 января 2014 года следующие за идентификационным номером экипажа 100см пространства зарезервированы под идентификационный знак ФИСА. Идентификационный знак ФИСА может быть размещен единожды с каждой стороны корпуса лодки. Его размер не должен превышать 1200 кв.см. Длина пространства, выделяемого под идентификационный знак ФИСА, не должна превышать 80 см.
- b) Идентификационный знак национальной федерации-члена ФИСА или клуба-спонсора может быть размещен на корпусе лодки за исключением мест, зарезервированных под идентификационный номер лодки, идентификационный номер экипажа и идентификационный знак ФИСА.
- c) Арендруемые лодки ("pool boats") – на чемпионатах мира по прибрежной гребле, а также других мероприятиях ФИСА по прибрежной гребле экипажи, использующие лодки, предоставляемые организационным комитетом ("арендуемые лодки"), не имеют права размещать какие-либо рекламные или идентификационные знаки на данных лодках.
- d) С 01 января 2014 на международных регатах по прибрежной гребле следующие за идентификационным номером лодки и экипажа 100 см пространства зарезервированы под идентификационный знак спонсора организационного комитета. Идентификационный знак спонсора оргкомитета может быть размещен единожды с каждой стороны корпуса лодки. Его размер не должен превышать 1200 кв.см. Длина пространства, выделяемого под идентификационный знак спонсора оргкомитета, не должна превышать 80 см.

17.2.2 Четверка парная



- a) На чемпионатах мира по прибрежной гребле, а также других мероприятиях ФИСА по прибрежной гребле применяется следующий порядок идентификации и рекламного пространства с каждой стороны корпуса лодки.
 - i. Официальный идентификационный номер лодки в заезде будет размещен ближе к носу. Далее следует идентификационный номер экипажа.
 - ii. С 01 января 2014 года следующие за идентификационным номером экипажа 120см пространства зарезервированы под идентификационный знак ФИСА. Идентификационный знак ФИСА может быть размещен единожды с каждой стороны корпуса лодки. Его размер не должен превышать 1600 кв.см. Длина пространства, выделяемого под идентификационный знак ФИСА, не должна превышать 100 см.
- b) Идентификационный знак национальной федерации-члена ФИСА или клуба-спонсора может быть размещен на корпусе лодки за исключением мест, зарезервированных под идентификационные номера лодки, идентификационный номер экипажа и идентификационный знак ФИСА.
- c) Арендруемые лодки ("pool boats") – на чемпионатах мира по прибрежной гребле, а также других мероприятиях ФИСА по прибрежной гребле экипажи, использующие лодки,

предоставляемые организационным комитетом ("арендуемые лодки"), не имеют права размещать какие-либо рекламные или идентификационные знаки на данных лодках.

- d) С 01 января 2014 на международных регатах по прибрежной гребле следующие за идентификационным номером лодки и экипажа 120 см пространства зарезервированы под идентификационный знак спонсора организационного комитета. Идентификационный знак спонсора оргкомитета может быть размещен единожды с каждой стороны корпуса лодки. Его размер не должен превышать 1600 кв.см. Длина пространства, выделяемого под идентификационный знак спонсора оргкомитета, не должна превышать 100 см.

17.3. Идентификационные знаки на флюгарках

Международные регаты по прибрежной гребле – Идентификационный знак спонсора оргкомитета может быть размещен единожды в пространстве вокруг номера на флюгарке. Размер надписи не должен превышать 10 см в высоту.

На чемпионатах мира по прибрежной гребле и других мероприятиях ФИСА по прибрежной гребле идентификационный знак спонсора ФИСА может быть размещен единожды в пространстве вокруг номера на флюгарке. Размер надписи не должен превышать 10 см в высоту.

17.4. Весла – парные и распашные

17.4.1 Арендуемые весла ("Pool Oars")

На чемпионатах мира по прибрежной гребле и других мероприятиях ФИСА по прибрежной гребле экипажи, использующие весла (распашные или парные), предоставляемые организационным комитетом («арендуемые весла»), не имеют права использовать рекламное пространство, выделяемое под идентификационные знаки национальных федераций и клубов. Данное пространство будет удержано владельцем лодки.

17.4.2 Цвета лопастей

Лопasti весел могут быть окрашены только в утвержденные ФИСА цвета национальных федераций, или в утвержденные национальной федерацией цвета клуба, или в утвержденные ФИСА цвета арендуемых весел.

Правило 18 – Безопасность – Руководящие принципы (правило 61 Правил соревнований ФИСА)

18.1. Рейс-директор (координатор соревнований)

Оргкомитет назначает рейс-директора – человека, который очень хорошо знаком с особенностями местной акватории и который имеет опыт в проведении соревнований по прибрежной гребле. Рейс-директор несет ответственность за все информационное взаимодействие с местными морскими властями и обеспечивает соблюдение требований безопасности, в том числе наличие службы спасения на воде перед началом гонок, а также соблюдение местных правил судоходства. Рейс-директор гонки осуществляет тесное сотрудничество с Председателем Жюри и участвует в принятии любых решений в случае неблагоприятных погодных условий. В случае, когда мнения Рейс-директора и Председателя

Жюри по вопросу обеспечения безопасности не совпадают, решение Председателя Жюри имеет преимущественную силу.

18.2. Совещание капитанов экипажей

Перед началом соревнований, организационный комитет осуществляет совместное совещание представителей команд, рулевых и капитанов экипажей. На данной встрече Рейс-директор объясняет и предоставляет всем участникам информацию по правилам безопасности с целью успешного проведения соревнований (в том числе местные правила судоходства, информация о приливах и отливах, течениях, особенностях рельефа, известных опасностях и правилах безопасности). Если будет сочтено необходимым, рулевые и капитаны экипажей могут быть приглашены организационным комитетом проехать вдоль трассы на катере для изучения особенностей дистанции.

18.3. Обязанности гребцов

18.3.1 Основные обязанности

Все гребцы и рулевые должны:

- ознакомиться и соблюдать местные правила судоходства в дополнение к Правилам соревнований ФИСА;
- надевать соответствующие спасательные жилеты или иметь спасательный жилет для каждого члена экипажа в пределах досягаемости во всех случаях, когда экипаж находится на воде. Рулевые должны носить жилет всегда при выходе на воду.
- знать и предпринимать необходимые меры в случае затопления, опрокидывания или буксировки лодки.

18.3.2 Обязанности капитанов экипажей

Согласно международному морскому праву на всех морских судах должен быть один человек, ответственный за обеспечение безопасности и навигацию. В прибрежной гребле этим человеком являться один из членов экипажа, который называется "Капитаном Экипажа". О назначенном капитане экипажа каждой лодки необходимо уведомить организационный комитет в письменном виде в момент регистрации экипажа в соответствии с правилом 12 настоящего Исполнительного Регламента. Такое уведомление является обязанностью национальной федерации или клуба, от которого будет заявлен экипаж, а также заинтересованного экипажа. Экипаж, о капитане которого организационный комитет не был уведомлен, не допускается на воду.

Капитан экипажа обязан:

Перед каждым выходом на воду:

- Принять ответственность за оценку рисков и способность экипажа справиться с преобладающими и прогнозируемыми погодными условиями;
- Ознакомиться с текущими и ожидаемыми погодными условиями;
- Зарегистрировать выход на воду в контрольной комиссии, с указанием даты и времени выхода на воду, планируемого времени пребывания на воде и маршрута передвижения;
- Проверить состояние лодки и оборудования для обеспечения безопасности на борту.

Во время выхода на воде:

- Убедиться, что экипаж соблюдает все навигационные правила и правила безопасности;

- Просить всех членов экипажа надеть свои спасательные жилеты при необходимости;
- Принять необходимые решения для обеспечения безопасности экипажа при ухудшении погодных условий;
- Контролировать любые изменения в погодных или водных условиях, которые могут повлиять на безопасность экипажа.

После выхода на воду:

- Информировать Контрольную Комиссию о возвращении экипажа;
- Заполнить реестр для подтверждения возвращения экипажа.

18.4. Особые примечания правил безопасности по прибрежной гребле

18.4.1 Общие правила движения

Гребля в море, вне каналов и портов, требует особого внимания к погодным условиям, приливам, водным течениям и морскому движению судов. Гребцы и рулевые должны ознакомиться с основными правилами морской навигации, а также со специфическими условиями данной местности.

Меры безопасности и местные правила должны активно применяться организационным комитетом и Жюри и строго соблюдаться экипажами.

18.4.2 Важные правила гребли в море

Гребные лодки не должны затруднять движение:

- судов, которые способны безопасно ходить только в узких каналах и соединительных полосах;
- лодок с механическим двигателем в полосе движения;
- кораблей с тяжелым грузом;

18.4.3 Уход от столкновения

Когда две гребные лодки движутся в направлении возможного столкновения, обе лодки должны придерживаться правого борта, чтобы позволить друг другу пройти. Для уточнения, «правый борт» в данном случае является левой стороной для гребцов (учитывая их расположение в лодке).

18.5. Укрытие

Защитными укрытиями являются порты и бухты, где лодки могут легко найти убежище в случае неблагоприятных погодных условий и где члены экипажа могут быть высажены на берег. О таких укрытиях организационный комитет должен уведомить все экипажи в ходе инструктажа. Укрытия могут очень сильно зависеть от приливов и отливов, ветра и текущих погодных условий. В зависимости от условий, местность может считаться укрытием только в определенное время суток, и может являться опасной и недоступной во все остальное время. Вне зависимости от маршрута, соблюдаемого гребцами, они должны быть предупреждены о возможностях доступа к укрытиям в соответствии с навигационными ограничениями для их судна.

18.6. Опрокидывание лодки

В учебных целях экипажи должны регулярно практиковать опрокидывание лодки для того, чтобы в экстренных случаях предпринять все необходимые шаги по обеспечению безопасности экипажа.

Правило 19 – Прогрессивная система ФИСА (правило 67 Правил соревнований ФИСА)

Организационный комитет определяет максимальное количество экипажей, которые могут быть одновременно размещены на линии старта в соответствии с правилом 16 настоящего Исполнительного Регламента. Если количество экипажей-участников превышает количество мест на стартовой линии, то проводятся предварительные заезды. В этом случае количество команд, проходящих в следующий этап соревнований из каждого предварительного заезда, должно соответствовать количеству доступных мест на линии старта, разделенному на необходимое количество предварительных заездов.

Количество команд в каждом предварительном заезде должно, по возможности, быть равным и, в принципе, одинаковое количество команд из каждого предварительного заезда должно пройти в следующий этап соревнований.

Если на участие в мероприятии в номере программы подано меньше заявок, чем мест на стартовой линии, проводится сразу финал без каких-либо предварительных заездов.

Организационный комитет на международных регатах по прибрежной гребле и ФИСА на чемпионате мира по прибрежной гребле могут установить ограничения на количество лодок в каждом предварительном заезде и/или на количество лодок, попадающих в Финал. В принципе, минимальное количество лодок в Финале равно восьми (8) в каждом номере программы соревнований, а максимальное количество лодок зависит от числа доступных лодок или доступного пространства на стартовой линии. Данная информация должна быть включена в Уведомление о Регате и инструкцию, выдаваемую всем экипажам до начала регаты.

Правило 20 – Жеребьёвка и определение дорожек

Если требуется применение системы предварительных заездов, жеребьёвка для первого этапа проходит на встрече капитанов экипажей за день до проведения первого предварительного заезда, или ранее, если это применимо. В результате жеребьёвки происходит распределение экипажей по предварительным заездам. Распределения дорожек не происходит.

Тем не менее, если гонка начинается с берега, а стартовая линия не перпендикулярна первому ориентировочному бую, обозначающему поворот, стартовые позиции экипажей будут определены Жюри путем жеребьёвки; если имели место предварительные раунды, позиции определяются на основе рейтинга экипажей по результатам предварительного раунда: экипажи с более высоким рейтингом располагаются с ближайшей к первому ориентировочному бую стороны; и если применяется процедура «рассеивания» на чемпионате мира по прибрежной гребле, то экипажи, посеянные под первыми номерами, только на первом этапе соревнования располагаются с ближайшей к первому ориентировочному бую стороны.

**Правило 21 – Неблагоприятные погодные условия
(правило 71 Правил соревнований ФИСА)**

Председатель Жюри после консультаций с Рейс-директором и организационным комитетом принимает решения по приостановке, переносу, отмене заездов или изменению плана трассы в результате неблагоприятных погодных условий или других вопросов, связанных с безопасностью участников и официальных представителей на воде, или нарушения принципа равных условий.

Эти меры могут включать сокращение максимального количества лодок в заездах. Если в соответствии с данным Исполнительным Регламентом принято решение о сокращении количества лодок в заезде, Председатель Жюри может использовать рейтинг экипажей по результатам предварительных заездов для применения процедуры рассеивания, однако, если предварительных заездов не проводилось, то используется рейтинг экипажа, ведущийся национальными федерациями.

**Правило 22 – На Старте
(правило 72 Правил соревнований ФИСА)**

В прибрежной гребле нет стартовой зоны. Экипажи несут ответственность за их собственное оборудование в случае поломки.

Экипажи должны подойти к своим стартовым позициям за 2 (две) минуты до указанного времени старта.

Стартер вправе дать старт заезду без обращения к отсутствующим экипажам.

**Правило 23 – Стартовая процедура
(правило 73 Правил соревнований ФИСА)**

23.1 Старт (с воды)

Каждый экипаж должен самостоятельно найти место на старте, но также должен нести ответственность за то, чтобы не создавать помех другим экипажам. Если помеха происходит или должна произойти, то каждый экипаж должен предпринять необходимые меры во избежание столкновения, но также должен действовать согласно указаниям стартера или судьи, если таковые даются.

Под руководством стартера в качестве помощников могут выступать другие судьи. Позиция стартера должна быть около 50-100 метров за линией старта и должна быть таковой, что стартер отчетливо видит все экипажи, находящиеся на линии старта, а экипажи, в свою очередь, ясно различают стартовые сигналы. Стартер должен носить яркий, хорошо различимый пиджак (или куртку).

На старте должен находиться судья, который будет стоять точно на линии старта.

Судья на старте ответственен за выявление лодок, стартовавших неправильно или нечестно. Он должен незамедлительно известить об этом стартера и судей для того, чтобы экипажи, нарушившие правила старта были уведомлены об этом согласно правилу 24.











Стартовая процедура:

- (i) Каждый экипаж ответственен за то, чтобы ни одна часть его лодки не заходила за стартовую линию в момент подачи стартового сигнала, а судья на старте не обязан давать какие-либо инструкции экипажам по данному вопросу до подачи стартового сигнала. Экипажи на старте должны строго следовать указаниям стартера или судьи. К экипажу, не исполняющему данные указания, могут быть применены санкции. После подачи 3-х минутного, 2-х минутного и 1-минутного сигналов соответственно, как указано в подпунктах (iii), (vi) и (vii) данного Правила, стартер имеет право дать старт гонке в любое время вне зависимости от расположения экипажей.
- (ii) За 3 минуты до старта, стартер одновременно:
 - поднимает три красных мяча друг над другом (на каждом красном шаре нарисован белый крест, шар должен быть хорошо виден со стартовой линии и не должен быть меньше, чем 50 см в диаметре); и
 - издает 3 четких коротких гудка.
- (iii) Все лодки остаются на стартовых позициях. По истечении 3 минут старт может быть дан, даже если не все лодки находятся на своих стартовых позициях;
- (iv) Каждый экипаж несет ответственность за осведомленность о времени, оставшемся до начала старта. Также сами команды должны позаботиться о том, чтобы их лодки находились как можно ближе к линии старта, но не заходили за неё во избежание фальстарта. Никаких указаний относительно выравнивания командам даваться не будет, если только судьи на старте не сочтут, что слишком много лодок находится за линией старта и гонка не может быть справедливо начата;
- (v) За 2 минуты до старта, стартер одновременно:
 - поднимает два красных мяча; и
 - издает 2 четких коротких гудка.
- (vi) За минуту до старта, стартер одновременно:
 - поднимает один красный мяч; и
 - издает 1 четкий короткий гудок.
- (vii) Во время старта, стартер дает сигнал о начале гонки одновременно:
 - бросая один мяч; и
 - издавая один длинный гудок.

Мяч должен быть брошен ровно через 3 минуты после начала стартовой процедуры.

Официальным стартом гонки будет считаться момент, когда один шар начинает падать.

Итоговая таблица стартовой процедуры (с воды)

Время	Визуальные сигналы	Аудио сигналы
- 3 минуты		 3 коротких четких гудка
- 2 минуты		 2 коротких четких гудка
- 1 минута		 1 коротких четкий гудок
СТАРТ	 падает вниз ↓	 длинный
Массовый фальстарт	 Взмах	 X последовательно

(viii) Если судья на старте сочтет, что многие экипажи находятся за линией старта в указанное время старта, или стартер сочтет, что многие экипажи опоздали на старт по причинам, не зависящим от них, он может отложить старт по своему усмотрению. Как альтернативный вариант он может начать гонку вовремя и, если необходимо, наложить санкции, предусмотренные настоящим Исполнительным Регламентом.

23.2 Старт (с пляжа)

- (i) Лодки должны быть размещены на пляже вдоль кромки воды. Если в соответствии с правилом 67 Правил соревнований ФИСА стартовые позиции экипажей было распределены, то лодки должны быть выстроены в линию и начать гонку в соответствии со стартовой позицией.
- (ii) Стартер должен указать экипажам спустить на воду лодки и отвести их на расстояние около 8 метров друг от друга. При стандартном старте с пляжа, все члены экипажа должны держать лодку, стоя в воде рядом с ней, и могут начинать садиться в нее только после того, как был дан сигнал старта.

Стартер должен затем указать экипажам приготовиться и выстроить лодки в линию. Судья на старте единолично принимает решение о том, выстроены ли лодки на старте в линию.

Если старт начинается с забега, то один из членов экипажа каждой команды должен будет бежать. Забег начинается со стартовой линии, расположенной на пляже. По стартовому сигналу гребцы начинают забег по направлению к своим лодкам, чтобы присоединиться к остальным членам экипажа.

Остальные члены экипажа должны держать лодку, стоя в воде, и могут начинать садиться в нее только после того, как был дан сигнал старта.

Возможно использование держателей как для одиночек, так и для остальных классов лодок на усмотрение стартера.

(iii) Каждый экипаж должен нести ответственность за то, чтобы не создавать помех другим экипажам. Если помеха происходит или должна произойти, то каждый экипаж должен предпринять необходимые меры во избежание столкновения, но также должен действовать согласно указаниям стартера или судьи, если таковые даются. Стартер или судья имеют право наложить санкции на экипаж, создавший помеху.

23.3 Стартовая процедура (с пляжа)

Под руководством стартера в качестве помощников могут выступать другие судьи. Позиция стартера должна таковой, что стартер отчетливо видит всех гребцов на линии старта (в случае старта гонки с бега) и лодки, а экипажи, в свою очередь, ясно различают стартовые сигналы. Стартер должен носить яркий, хорошо различимый пиджак (или куртку).

Стартер должен информировать экипажи о времени, оставшемся до старта (пять минут, четыре минуты, три минуты).

На старте должен находиться судья. Судья расположен таким образом, чтобы быть в состоянии должным образом выполнять свои обязанности. В случае старта гонки с бега Председатель Жюри может разместить двух судей на старте для данных целей.

Судья на старте несет ответственность за определение спортсменов, которые пересекают стартовую линию до стартового сигнала (в случае старта гонки с бега), а также членов экипажа, которые начинают посадку в лодку до стартового сигнала.

Стартовая процедура при старте с пляжа:

- (i) За две минут до начала гонки под контролем стартера экипажи должны находиться на своих стартовых позициях (а в случае старта гонки с бега спортсмены, выбранные для бега, должны находиться на стартовой линии).
- (ii) К экипажу, опоздавшему на старт, могут быть применены санкции. Стартер вправе дать старт заезду без обращения к отсутствующим экипажам.
- (iii) Когда до старта остается две минуты, стартер должен объявить: "Две минуты!"
- (iv) Во время старта, заняв четко видимые позиции, стартер дает сигнал к началу гонки: подает знак флагом, одним движением поднимая его вверх и опуская вниз, а также одновременно с помощью мегафона издает один длинный гудок.

Официальным стартом гонки будет считаться момент, когда флаг начинает опускаться.

23.4 Задержка старта

Если старт гонки для какой-либо категории лодок задерживается по некой причине, стартер должен проинформировать лодки данной/данных категории о задержке. Если же старт всего соревнования задерживается, стартер должен опустить все сигнальные знаки и заново начать обратный 3-минутный отсчёт, объявив об этом ожидающим экипажам.

Правило 24 – Фальстарт (правило 74 Правил соревнований ФИСА)

Старт с воды - экипаж совершает фальстарт, когда любая его часть, включая лодку или оборудование, заходит за стартовую линию в момент подачи стартового сигнала.

Старт с пляжа - при старте гонки с бега экипаж совершает фальстарт, когда гребец, выбранный экипажем для начала старта, пересекает стартовую линию до подачи стартового сигнала и во всех случаях, когда любой член экипажа начинает посадку в лодку до подачи стартового сигнала.

Судья на старте единолично принимает решение, имел ли место фальстарт.

24.1 Последствия фальстарта

24.1.1. Единичный фальстарт

- (i) Старт с воды - экипажу, совершившему фальстарт, будет разрешено продолжить гонку, но ему будет вынесен временной штраф в две минуты, о чем он будет немедленно оповещен судьей.
- (ii) Старт с пляжа – В случае фальстарта, совершенного бегущим гребцом или другими членами экипажа судья на старте должен остановить гонку и уведомить экипаж о том, что он совершил фальстарт, а также соответствующим образом проинформировать об этом стартера. При возобновлении гонки стартер выносит нарушившему экипажу временной штраф в 10 секунд. Это означает, что экипаж обязан в течение 10 секунд после подачи стартового сигнала ожидать на линии старта, прежде чем совершить любое действие для начала гонки.

Экипаж, совершивший два фальстарта в гонке с пляжа, должен быть исключен стартером.

24.1.2. Множественный фальстарт

Если судья на старте указывает на то, что несколько экипажей совершили фальстарт, стартер может остановить гонку и дать старт заново или может продолжить гонку и вынести штрафы экипажам, совершившим фальстарт. Если стартер решает остановить гонку, то он поднимает красный флаг и совершает серию коротких гудков. В случае если имел место массовый фальстарт в связи с неблагоприятными погодными условиями или внешним воздействием, но судья на старте посчитал, что старт был справедливым, он может дать указание стартеру продолжить гонку с или без наложения санкций на отдельные экипажи.

Правило 25 – Ответственность гребцов (правило 76 Правил соревнований ФИСА)

Все соревнующиеся экипажи должны следовать данным правилам. Если экипаж не соблюдает данные правила, в том числе мешает или создает помеху кому-либо из своих соперников, и, более того, за счет своих действий получает преимущество, к нему могут быть применены санкции.

Экипаж, который по какой-либо причине не завершил прохождение дистанции, определенной организационным комитетом, в том числе, не прошел все поворотные знаки, обязан заявить об этом судье на финише или другому судье или организационному комитету по окончании гонки. В протоколах результат данного экипажа будет указан как DNF (Did not finish).

Правило 26 – Создание помех (правило 77 Правил соревнований ФИСА)

Считается, что экипаж создает препятствия своим соперникам, если он меняет траекторию, чтобы не допустить обгона другим экипажем, если он не изменяет траекторию, когда это требуется в соответствии с настоящим Исполнительным Регламентом, или если вызывает столкновение с

другим экипажем, не изменяя траекторию, когда это требуется в соответствии с настоящим Исполнительным Регламентом.

26.1 Правила изменения траектории движения.

Когда три или более лодки находятся на одной линии и рулевой основательно полагает, что между его и другой лодкой недостаточно места, рулевой может назвать номер одной из препятствующих ему лодок и сказать «лодка номер....!» («Boat number....!») - «ВНИМАНИЕ!» («ATTENTION!») - «Уступи дорогу!» («Give way!!»), и лодка конкурента должна изменить траекторию так, чтобы позволить другой лодке пройти, иначе судья имеет право применить к ней санкции.

Никакие лодки или лодка не имеют право намеренно или иным образом создавать помехи другим лодкам на трассе при прохождении поворотных знаков или других знаков на трассе.

Если два или более экипажа действуют совместно, чтобы предотвратить победу третьей команды или же, наоборот, содействуют другим командам, все команды клуба (клубов) или федерации, замеченные и уличённые в этом действии, могут быть дисквалифицированы.

26.2 Столкновения

В случае столкновения (весел или корпусов лодок), и если один из членов экипажа опротестовывает это, судья самостоятельно принимает решение, кто виновен в этой ситуации и применяет санкции к экипажу, ответственному за столкновение.

26.3 Обгон

Обгоняющий экипаж несет ответственность за отсутствие препятствий для обгоняемого экипажа. Обгоняемый экипаж не должен препятствовать обгону.

Если обгоняемый экипаж пытается препятствовать обгоняющему экипажу посредством смены курса или каким-либо иным способом, судья вправе наложить на экипаж, создающий помехи, преграды и затрудняющий движение, временной штраф в 60 секунд, либо может исключить экипаж, либо принять другие меры согласно правилам.

26.4 Прохождение знака поворота

Экипаж, осуществляющий поворот, не должен создавать помех другим экипажам и обязан соблюдать правила обгона.

Экипаж несет ответственность за свое руление и должен следовать указаниям, даваемым судьями, включая судью у знака поворота.

Для включения в итоговый рейтинг по окончании соревнования экипажи должны пройти все знаки поворота и должны завершить дистанцию, обозначенную организационным комитетом.

Правило 27 – Финиширование в заезде

Экипаж окончил гонку, когда нос его лодки пересекает финишную линию между двумя буйами. Все члены экипажа должны начать и окончить гонку.

В случаях, когда гонка оканчивается на пляже, экипаж считается окончившим гонку, когда один или несколько членов экипажа пересекли линию или коснулись флага, размещенного на пляже в соответствии с требованиями. В гонке, которая оканчивается на пляже, все члены экипажа должны начать и прибыть на пляж.

Экипаж, нарушивший данные требования, не входит в итоговый рейтинг, а в протоколах результат данного экипажа будет указан как DNF (Did not finish).

**Правило 28 - Одновременный финиш (Dead-Heats)
(правило 80 Правил соревнований ФИСА)**

Если в заезде порядок финиша двух или более экипажей не может быть определен, то в этом случае считается, что данные экипажи финишировали одновременно.

Если имел место одновременный финиш, то применяется следующий порядок:

- (i) Если на предварительном этапе происходит одновременный финиш экипажей, и если только один экипаж может пройти в следующий этап соревнований, то при условии достаточного количества доступных для этих целей лодок, все экипажи, совершившие одновременный финиш, должны пройти в следующий этап гонок;
- (ii) Если одновременный финиш имел место в финале, то экипажи, финишировавшие одновременно, занимают равные места, а следующее по порядку место остается незанятым. Если одновременный финиш касается призовых мест, то организационный комитет должен предоставить дополнительный комплект медалей.

**Правило 29 – Председатель Жюри
(правило 90 Правил соревнований ФИСА)**

Председатель Жюри распределяет обязанности между членами Жюри и осуществляет контроль за их деятельностью. Он председательствует на совещаниях Жюри и обеспечивает должное взаимодействие с организационным комитетом и Рейс-директором.

**Правило 30 – Состав Жюри
(правило 91 Правил соревнований ФИСА)**

В принципе, Жюри состоит из лиц, выполняющих следующие обязанности:

1. Председатель Жюри;
2. Стартер;
3. Судья на Старте;
4. Арбитр;
5. Судья на поворотных знаках;
6. Судьи на Финише, один из которых является старшим Судьей;
7. Члены Контрольной Комиссии, один из которых является старшим членом Контрольной Комиссии.

Председатель Жюри, Стартеры, Судья на Старте, Арбитр, Старший Судья на Финише, а также старший член Контрольной комиссии должны иметь международную судейскую лицензию ФИСА.

Международные регаты по прибрежной гребле – Совет Жюри назначается организационным комитетом.

Чемпионат мира по прибрежной гребле – Совет Жюри назначается и контролируется Судейской Комиссией ФИСА.

**Правило 31 – Санкции
(правило 81 Правил соревнований ФИСА)**

В случае нарушения Правил соревнований, Жюри вправе налагать соответствующие санкции, включая:

- (i) Замечание;
- (ii) Временной штраф;
- (iii) Желтая карточка (применяется к следующему раунду соревнований, в котором соревнуются экипажи);
- (iv) Присуждение последнего места, в случаях, прямо предусмотренных настоящими Правилами;
- (v) Исключение, обозначаемое Красной карточкой (из всех этапов соответствующего номера программы соревнований);
- (vi) Дисквалификация (из всех номеров программы соревнований);

Жюри постарается принять все законные меры для восстановления шансов экипажа, пострадавшего от помехи, включая, если возможно, при наличии предварительных этапов, разрешение пострадавшему экипажу пройти в следующий этап соревнований, при условии, если Жюри считает, что данный экипаж мог пройти в следующий этап при отсутствии помехи.

**Правило 32 – Протесты (в отношении порядка проведения заезда)
(правило 82 Правил соревнований ФИСА)**

Экипаж, заявляющий, что заезд прошел с нарушениями, вправе, путем поднятия руки одним из членов экипажа, подать протест Арбитру немедленно после окончания заезда до того, как он покинет финишную зону.

**Правило 33 – Протесты (прочее)
(правило 83 Правил соревнований ФИСА)**

Экипаж (Экипажи), чей протест был отклонен, экипажи, пострадавшие в результате принятия протеста, дисквалифицированные или исключенные экипажи, квалифицированные как «Не стартовавшие» (DNS) или «Не финишировавшие» (DNF) экипажи, либо экипажи, оспаривающие вывешенные результаты, вправе подать письменный протест Председателю Жюри не позднее, чем через 1 (один) час после того, как Арбитр сообщил о своем решении по поданному протесту, либо, в случае оспаривания вывешенных результатов заезда, не позднее, чем через 1 (один) час после того, как результаты были вывешены. Подача протеста (апелляции) сопровождается внесением залога в размере, равном или эквивалентном в 100 (сто) швейцарских франков, который возвращается в случае удовлетворения протеста или апелляции.

Совет Жюри принимает решение о том, является ли протест обоснованным. Совет Жюри принимает решение до начала следующего соответствующего этапа соревнований, и, в любом случае, не позднее, чем через 2 (два) часа после окончания последнего заезда дня.

При подаче протеста, касающегося финального заезда номера программы соревнований, начало проведения церемонии награждения для этого номера программы не откладывается. В случае если решение Совета Жюри, принятое уже после церемонии награждения, повлияло на результаты финального заезда номера программы соревнований, то в официальные протоколы по результатам финала должны быть внесены соответствующие изменения, а в случае если

данные изменения затрагивают призовые места, то, если необходимо, в соответствии с решением медали должны быть повторно вручены.

**Правило 34 – Результаты протеста
(правило 84 Правил соревнований ФИСА)**

Совет Жюри принимает решение по протесту. На основании решения Совета Жюри предпринимаются соответствующие меры, включая:

- (i) Замечание;
- (ii) Временной штраф;
- (iii) Желтая карточка (применяется к следующему раунду соревнований, в котором соревнуются экипажи);
- (iv) Присуждение последнего места, в случаях, прямо предусмотренных настоящими Правилами;
- (v) Исключение, обозначаемое Красной карточкой (из всех этапов соответствующего номера программы соревнований);
- (vi) Дисквалификация (из всех номеров программы соревнований);

После применения соответствующей санкции (если она имела место), Совет Жюри может предпринять прочие доступные меры для восстановления шансов на победу экипажа, пострадавшего из-за неравных условий, включая, если возможно, при наличии предварительных этапов, разрешение пострадавшему экипажу пройти в следующий этап соревнований, при условии, если Жюри считает, что данный экипаж мог пройти в следующий этап при отсутствии помехи.

**Правило 35 – Апелляции
(правило 85 Правил соревнований ФИСА)**

Исполнительный комитет назначает своих представителей, которые входят в состав Апелляционного Комитета.

Апелляция против решения Совета Жюри может быть подана исключительно пострадавшим экипажем, чей протест был отклонен Советом Жюри или чей протест против вывешенных результатов также был отклонен Советом Жюри. Апелляция подается в письменном виде в Апелляционный Комитет в тот же день, когда обжалуется решение. Решение по апелляции принимается до начала следующего этапа соответствующего номера программы.

В случае если решение, принятое Апелляционным Комитетом, повлияло на результаты финального заезда номера программы соревнований, то в официальные протоколы по результатам финала должны быть внесены соответствующие изменения, а в случае если данные изменения затрагивают призовые места, то, если необходимо, в соответствии с решением медали должны быть повторно вручены.

На чемпионате мира по прибрежной гребле по общему правилу подача апелляции не является причиной для переноса времени проведения церемонии награждения.

В соответствии с настоящим правилом решения Апелляционного комитета носят окончательный характер.

**Правило 36 – Исключительные случаи
(правило 87 Правил соревнований ФИСА)**

Международные регаты по прибрежной гребле и чемпионат мира по прибрежной гребле - В случаях если необходимо принять решение в исключительных случаях Председатель Жюри назначает и председательствует на заседаниях органа, принимающего указанные решения.

**Правило 37 – Контрольная комиссия
(правило 95 Правил соревнований ФИСА)**

В дополнение к своим основным обязанностям, Контрольная Комиссия мероприятий по прибрежной гребле должна проверять правильное указание регистрационных номеров на лодках, правильное указание номеров на одежде членов экипажей, а также записывать все детали, как того требует правило 12 настоящего Исполнительного Регламента.

**Правило 38 – Стартер и Судья на Старте
(правило 96 Правил соревнований ФИСА)**

Стартер и Судья на Старте обеспечивают соблюдение правильности стартовой процедуры.

Выравниватели не назначаются. За исключением старта с пляжа, судья на старте не обязан давать указания экипажам по поводу их выравнивания на старте. Экипажи несут полную ответственность за недопущение фальстарта во время подачи стартового сигнала.

**Правило 39 – Судья
(правило 97 Правил соревнований ФИСА)**

Председатель Жюри по согласованию с Рейс-директором принимает решение о необходимом количестве судей на каждый заезд. При участии более одного судьи, судьи наделены равным статусом в вверенных им областях.

Судья обеспечивает должное проведение заезда и безопасность гребцов. В частности, он должен удостовериться в том, что ни один из экипажей не получает каких-либо преимуществ или, наоборот, испытывает затруднения по вине соперников или по причине внешнего вмешательства, и должен накладывать соответствующие санкции на нарушивший правила экипаж. Судья не должен давать каких-либо разъяснений экипажу по поводу руления. Тем не менее, он должен воспрепятствовать созданию помех между экипажами.

Все задействованные в судействе катера должны иметь идентификационный флаг или знак, чтобы их можно было отличить от других плавсредств.

Если необходимо, судья может наложить санкции прямо во время гонки. Он также вправе остановить гонку, наложить любые необходимые санкции и приказать начать гонку заново со старта или с какой-либо другой точки (в таком случае он может приказать экипажам занять те позиции, на которых они были во время остановки гонки) как незамедлительно, так и позже. В последнем случае, он назначает новое время старта после совещания с Председателем Жюри и оповещает об этом экипажи-участники.

Если судья сомневается в том, повлияло ли созданное препятствие на ход всей гонки, или считает эту помеху незначительной, он может не принимать никаких действий или действовать так, как считает приемлемым в сложившихся обстоятельствах.

Судья может также продолжить гонку и наложить санкции после её завершения. Однако, в большинстве случаев, если экипажу вынесен временной штраф, судья должен оповестить экипаж непосредственно в момент вынесения наказания, обращаясь следующим образом: «Лодка номер...!» («Boat number....!») - «Причина наказания!» («*reason for penalty!*») -«Временной штраф (60 секунд)!» («Time Penalty! (60 sec)»). В то же время судья должен показать экипажу белую табличку с указанием времени штрафа – «60 секунд».

Правило 40 – Судья на Финише
(Правило 98 Правил соревнований ФИСА)

Судьи на финише определяют порядок, в котором носы лодок пересекают финишную линию.

В случае финиша на пляже судьи на финише определяют порядок, в котором ответственный спортсмен или спортсмены пересекают финишную линию или касаются флага в соответствии с требованиями.

Они удостоверяются в том, что заезд был проведен без нарушений. Они несут ответственность за утверждение окончательных результатов.

Правило 41 – Здоровье гребцов
(правило 99 Правил соревнований ФИСА)

Каждый участник соревнований несет ответственность за собственное здоровье и физическую форму. Персональной ответственностью спортсменов по прибрежной гребле является осуществление процедуры предсоревновательного медицинского осмотра, который включает в себя заполнение анкеты, прохождение ежегодного медицинского обследования и ЭКГ в соответствии с рекомендациями МОК. Спортсмены по прибрежной гребле должны быть готовы предоставить письменное подтверждение о прохождении предсоревновательного медицинского осмотра, подписанное врачом.