

JETISPORTI TREENERITE ÕPPEMATERJALID



Abitreener

Nooremreener

Treener

Jetispordi lühike ajalugu

Jetisport sai alguse 1970ndatel USA-s ning Bombardier töötas esimese firma välja jetti, mis pidi olema mootorrattale võrdne sõiduk veel. Oma esimese Seadoo mudeli tootsid nad aastal 1968; seejärel liitus turule Kawasaki ning arendas esimese jetti. Nimetus „Jet Ski“ on Kawasaki registreeritud kaubamärk, kuid aastatega on sellest saanud kõigi poolt kasutatav tootenimetus,

Esimese jetti leiutajaks peetakse USA-st, Arizonast pärit pangaametnikku ja motokrossientusiasti Clayton Jacobsoni.

Jett, isiklik veesõiduk on kogu maailmas mitmete suurettevõtete poolt valmistatava toote puhul praegu kasutatavad nimetused.

Käesolevas treeningjuhendis nimetame neid jettideks.

Abitreener

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

JETID

Jetid

Tõenäoliselt kasutate treeningute alguses erinevaid jette; kasutatavad sõidukid sõltuvad sellest, mida kohalik treeningkeskus pakkuda saab. Kõige levinumad margid on Seadoo, Yamaha ja Kawasaki.

Istejetid ehk Runabout-jetid

Neid jette on erinevas formaadis; peamiselt on need kaheistmelised, kuid leidub ka kolmeistmelisi masinaid, mis sobivad hästi perekondadele. Istejette ehk runabout-jette on praegu saadaval alates 60 hj kuni üle 300 hj mootorini. Madalama klassi masinad ei ole nii võimsad aga on väga kerged ning seega väga sportlikud ning suure tõenäosusega alustad treenimist just sellise masinaga.

Ülemise otsa masinad, millel on võimsust 200+ hj, on raskemad ning rasketes tingimustes seega stabiilsemad, samuti on need varustatud mitmesuguse keerulise elektroonikaga, mis aitavad sul masinat paremini juhtida.

UIM-i võistlusklassid Runabout kategoorias on: Runabout GP4 ja GP3 on algajate klassid, GP2 ja GP1 on piiranguteta tippklassid. Täpsemad andmed UIM-i võistlusklasside kohta leiad UIM-i jeticspordi reeglitest lehelt UIMpowerboating.com



JETID

Seisujetid

Üldiselt võib öelda, et seisujetid muutuvad vähem populaarseks, kuna turule on tulnud uued sportlikud 60 ja 90 hj kerged istuvad masinad. Seisujette kasutatakse siiski võistlusspordis ning selleks, et nendega hästi sõita, pead olema heas füüsilises vormis, kuid oluline on ka hea sõidutehnika omandamine.

UIM-i võistlusklassid selles kategoorias on GP3 algajatele ning GP2 ja GP1 piiranguteta tippklassid. Täpsemad andmed UIM-i võistlusklasside kohta leiad UIM-i jetispordi reeglitest lehelt UIMpowerboating.com



JETID

Freestyle jetid

Kõik UIM-i professionaalse taseme Freestyle võistlustel kasutatavad jetid on valminud eritellimusena ja äärmuseni tuunitud; neil on erilised kered, pumbad ja mootorid. Kere on tavalise seisva jeti kerest palju lühem, ka on need jetid palju kergemad ning sageli valmistatud kergest süsinikkiust. Lisaks on Freestyle jeti kuju täiesti teistsugune; veealune kumer osa on ülespidi kaardus, et aidata kaasa hüppamisele ja anda tõukejõudu.

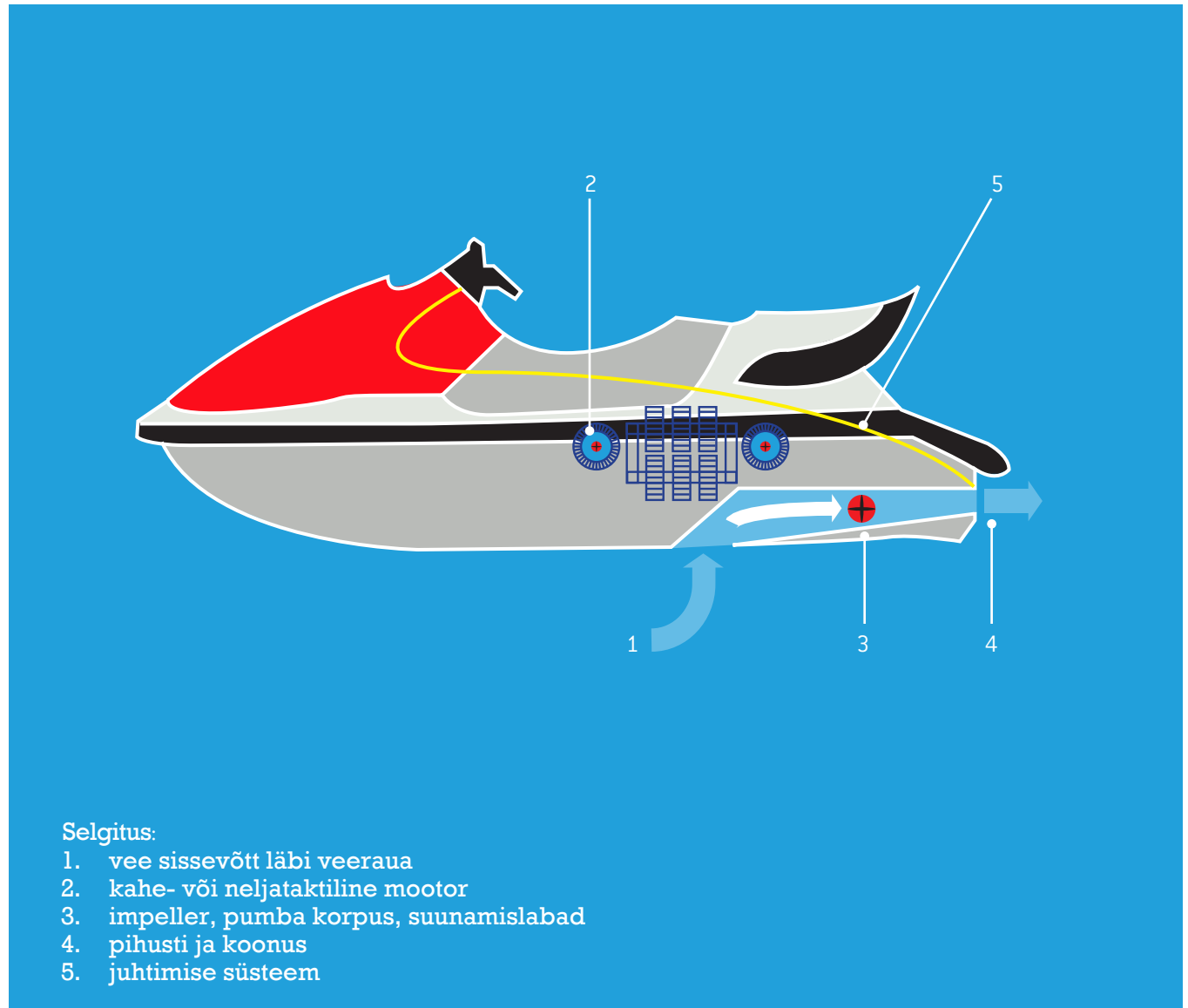
Kõik UIM-i Freestyle reeglid leiad lehelt UIMpowerboating.com



Jeti tööpõhimõte

Kuidas jett töötab

1. Tüüpilise jetti jõuallikaks on keresisene bensiinimootor, mis võib olla kas kahe- või neljataktiline. Mootorite võimsus hobujõududes on väga erinev, tavalisel mudelil on umbes 90 hj ning tipptasemel mudelite võimsus ulatub üle 300 hj, soovitatav on alguses õppida käsitsema standarvarustuses masinat.
2. Mootor paneb tööle turbiinajami, mis imeb vett sisse läbi kere põhjas oleva võre ning paiskab selle siis suurel kiirusel välja läbi jetti tagaosas asuva joa suunaja. See pihusti on suunatav ning selle abil jetti juhitakse.
3. Pea meeles, et alates hetkest, mil sa mootori tööle paned, hakkab turbiinajam tööle ning paneb jetti ette- või tahapoole liikuma.



Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Turbiinajam

1. Mootor paneb turbiinajami tööle ajamivõlli kaudu. Turbiinajam koosneb impellerist (sõukruvist), mis sarnaneb propellerile, kuid antud juhul asetseb sõukruvi mootorisilindrile sarnanevas fikseeritud torus, mida nimetakse ka staatoriks. Mitme fikseeritud labaga impeller sobitub korpusesse väga täpselt ning selle pöörlemise kiirus kasvab mootori töötamise kiiruse kasvades. Impeller on turbiinajami ainus liikuv osa.
2. Kui paadipropellerid pöörlevad, panevad need need vee keerlema või pöörlema samas suunas, kuidas keerleb propeller, kuid jetti impeller pöörleb ainult ühes suunas, kuna mootoril puudub käigukast. Selleks, et impeller ei tekitaks veekeerist ega muudaks jetti ebastabiilseks ja raskestijuhitavaks, on kasutusel „suunamislabad“. Suunamislabad on fikseeritud, need on kaldu impellerile vastassuunas, vähendades nii propelleriefekti ja parandades pumba väljundit ja jõudlust.

Turbiinajami viimane osa koosneb fikseeritud joa suunajast, koonusest ja juhtpihustist. Vaatame, kuidas need töötavad.

3. Fikseeritud suunaja tihendab veeväljasurvet ning suurendab seega jetti kiirust.
4. Koonus kinnitub suunamislabade väljalaskeava poolele ja fikseeritud suunaja sisse. Enamasti on koonus valmistatud sulamist või plastikust ning selle ülesandeks on optimeerida vee voolu ning vähendada kavitatsiooni. Kavitatsiooni mõju kirjeldatakse lähemalt käesoleva treeningjuhendi Võistlusspordi osas.
5. Juhtpihusti kinnitub fikseeritud suunajale kohas, kus veevool on väga kiire; pihusti on juhitud ning seda juhitakse otse jetti juhtraudadega; niisiis, kui juhtrauda vasakule või paremale pöörata, muudab jetti liikumissuunda. Juhtpihusti muudab suunda ka üles või alla, toimides seega piirajana, kuid see funktsioon on tavaliselt kallimatel runabout-jettidel. Lisainfot leiate taas juhendi Edasijõudnutele mõeldud osast.
6. Turbiinajami keres asub ka veesisselaskeava, mis varustab mootorit jahutusvedelikuga, samuti kasutatakse mõnedel masinatel vaakumsüsteemi jettist vee välja tõmbamiseks.



Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Veevõturaud ja põhjaplaat

Veevõturaud asub turbiinajami all ning selle ülesandeks on juhtida pidevat veevoolu turbiinajamisse, et jõudlus oleks optimaalne.

Põhjaplaat on loodud selliselt, et sõiduk oleks igasuguses olukorras vee suhtes õiges kaldes ning tagab stabiilsuse, juhitavuse, haarde ning kokkuvõttes suurema kiiruse. Põhjaplaat hoolitseb ka selle eest, et jeti kiiluvesi oleks sile, mis optimeerib veevoolu ning lisab jõudlust ja kiirust.

Mõlema osa kuju ja disain võib olla väga erinev ning osa oma võistlusjeti seadistamisest moodustab oma konkreetse masina jaoks parima valiku tegemine. Siiski tasub kontrollida, kas selles vallas tehtud muudatused vastavad sinu riigi võistlustingimustele või, kui võistlete rahvusvahelisel tasemel, UIM-i reeglitele.



Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Mootoritüübid

4-taktilised mootorid

Uusimad 4-taktilised mootorid on väga võimsad, vähese kütusekuluga ja usaldusväärsed. Need ei ole nii lärmakad ning vastavad viimastele keskkonnanõuetele. Mootoritootjad kasutavad tipptasemel disaini ja tootmisvõtteid, mis tähendab, et kaasaegsete neljataktiliste mootorite kasutamisel esineb vähem ootamatuid rikkeid ja garantiiprobleeme.

Neljataktilised mootorid sarnanevad väga automootoritele. Öhu ja kütuse segu voolab põlemiskambris läbi sisselaskeventiilide ning põlemisgaasid lähevad mootorist välja läbi väljalaskeventiilide.

Sisse- ja väljalaskeklappide (mootoriklappide) 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 mootoreid 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.

Mõned kaasaegse 4-taktilise mootori eelised:

- Uued 4-taktilised mootorid on väga head runabout-klassides, eriti enduuro harrastamiseks, masinad on raskemad ja stabiilsemad.
- Suurepärane võimsuse ja kaalu suhe.
- Väga mõistlik kütusekulu.
- Tavaliselt üsna hooldusvabad.
- Kõrgemates klassides paigaldatud kompressorid parandavad oluliselt kiirendust.
- Tipptasemel põlemisprotsess, kütuse puhas põlemine, kaitseb mootorit ja tagab madala kütusekulu.
- 4-taktilised mootorid on tänaseks saadaval ka seisvatele jettidele ning masinad on konkurentsivõimelised, kuid kaalu ja mootori füüsilise suuruse tõttu ei ole need veel eelistatud.

2-taktiliste mootoritega võrreldes on siiski kaks puudust. Ühest küljest on paljud kaasaegsed mootorid nüüd koduseks hoolduseks liiga keerulised (kui põhitegevused välja arvata). Teiseks on 4-taktilist palju raskem tõsta kui vanu 2-taktilisi mudeleid. See muudab nende mootoritega töötamise ja nende liigutamise keerulisemaks.



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved

4-taktilise mootori puudused:

- Üks peamisi probleeme on sensorid, mis võivad võistlusolukorras vigu tekitada ning mootori tühikäigule seisata.
- Mootorid on palju suuremad, jeti keres on vähem ruumi ja neid on seetõttu keerulisem hooldada.
- Mootorid on palju raskemad.
- UIM jetispordi võistlustingimustes puudub ainult 4-taktilistele mõeldud klass.
- Kõike juhib arvuti.
- Kuna mõned neist mootoritest, eriti GP1 klassis, on väga keerulise ehitusega, peab sõitja meeskonda kuuluma ka oskustega mehaanik.

Peaaegu kõik runabout-klasside jetid kasutavad kaasaegseid 4-taktilisi mootoreid, kuid seisvates klassides ja eriti freestyle'is, kus kaal mängib määravat rolli, kasutatakse endiselt 2-taktilisi mootoreid.

Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

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

Mootori sisemised osad õlitatakse kütusesse segatud õli poolt.

2-taktilisi mootoreid kasutatakse kõigis UIM-i seisvates klassides, kuna väiksemad masinad vajavad kergemat mootorit. Samal põhjusel kasutatakse neid ka väga spetsiifilises freestyle klassis.



Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Mootori töö

Enamik kaasaegsetel jettidel kasutatavaid 4-taktilisi mootoreid on arendatud mootorratta mootoritest. Need on keerulise ülesehitusega, võimsad ja rasked, eriti suurematel masinatel, mis on võimsuse suurendamiseks varustatud ülelaadimisega. Erinevalt mootorirattastest ei ole õhkjahutus võimalik, seega kasutatakse mootoritel vesijahutust. Enamik mootoreist on kaudse jahutusega, vesi imetakse jahutussüsteemi ja juhitakse soojusvahetite süsteemi kaudu ümber suletud sisemise veekatte. Suletud sisemine veekate on täidetud jahutusvedelikuga, mis kaitseb mootorit soolase vee roostetuse eest. Paljud vabaajajetid kasutavad kõrge survega veejuga, mis purskab kõrgele vette masina tagant ja annab sõitjale märku, et vesijahutussüsteem töötab korralikult.

Nagu kõigi mootorite puhul, on ka jetimootorit oluline korralikult hooldada ja puhastada, kuid jetti mootoriruum on kitsas ja mootori kallal on keeruline tööd teha. Mootoriruum peaks ideaalis olema valgeks värvitud, et õli- või heitgaaside lekked oleksid koheselt märgata. Jetil puudub käigukast, veovõll juhitakse otse turbiinajamisse, mistõttu on väga oluline kontrollida, et mootori maht ja võimsus oleksid turbiinajamile vastavad – lisainfot selle kohta leiad Võistlusspordi osast.



HOIATUS...

Mõnedel jettidel on kere alla kinnitatud väline soojusvaheti, kui jett ümber läheb, on see kuum, nii tuleks jetti õigeks tööstes olla ettevaatlik. .

Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid



Tagurdustasku töö mõju

Enamikul kaasaegsetel jettidel on tagurdustasku, mis ripub veejoa kohal, et seda teistpidi pöörata ja jett saaks tagurpidi liikuda. Kaasaegsetel istuvatel või runabout-jettidel teostatakse see operatsioon vasakul juhtraual asuva hoova abil, mis aktiveerib elektroonika abil tasku. Mõnedel vanematel masinatel tuleb istme juures asuvat hooba üles tõmmata.

TÄHELEPANU: MÕNEDEL VANEMATEL JETTIDEL EI OLE TAGURDUSTASKUT NING SEETÕTTU PUUDUB NEIL TAGURPIDI LIIKUMISE VÕIMALUS, JETT EI PEATU HÕLPSASTI – SEDA ON NIISUGUST TÕUPI JETI KASUTAMISEL VÄGA OLULINE MEELES PIDADA.

Pea meeles, et mootorit käivitades turbiinajam töötab ja seetõttu liigub jett kas ette- või tahapoole.



Elektrooniline tagurdustasku juhtimine

Eelised

- Lihtne kasutada
- Neutraalset asendit on lihtne leida
- Lisaohutusfunktsioon IBR (Intelligent Brake Reverse)
- Süsteemi saab välja lülitada

Puudused

- Elektroonilise süsteemiga varustatud masinad on kallimad
- Kui rikki läheb, võib parandamine olla kallis
- Süsteem piirab sõitja osalemist ja oskusi, sarnaselt ABS-ile autol



Manuaalse tagurdustasku juhtimine

Eelised

- Ei ole kallist elektroonikat
- Jetti hind on odavam

Puudused

- Kohmakas vanaaegne hoovastik. Trossid võivad puruneda, raske hooldada ja ei ole töökindel.
- Puudub elektrooniline IBR süsteem

Jetid ilma tagurdustaskuta

Ilma tagurdustaskuta jette on halvem pidurdada ja nad on kokkuvõttes ohtlikumad. Et peatada jetti millel ei ole tagurdustaskut on vajalik järgmine tehnika - keerata juhtraud risti ja püüda jett külgsuunas libisema lasta, mootor välja suretada. Antud manöövrid ei ole uuele sõitjale kerged.

Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Juhtimine juhtraualt, roolimine, edasi- ja tagasi sõitmine, gaas, tagasipidurdus, piiraja, paigalaseendist start

Aeglasel kiirusel liikuma hakkamine: jetti roolitakse juhtraua abil nagu mootorratast või jalgratast, kuid sul tuleb suuna kontrollimiseks anda pisut gaasi, mis lisab turbiinajamilt piisavas koguses tõukejõudu. Kui ruumi on vähe (näiteks silla, kai või teiste jettide läheduses), on selleks parim viis kergelt gaasiga mängida.

Liikumine suurel kiirusel: suuremal kiirusel on jetti juhtimiseks vaja turbiinajamilt tõukejõudu, seega tuleb roolimiseks ja masina kontrollimiseks kasutada gaasi. Ära unusta, et kui sa lähed keerama, et mõnest objektist mööda sõita, tuleb gaas peal hoida, sest kui vedu tagant ära lasta, kaotad sa kontrolli jetti üle, mis võib olla väga ohtlik.

Ole **VÄGA ETTEVAATLIK**, kui möödud kiiresti teistest veel olijatest, järgi alati veel liiklemise korda ja rahvusvahelist laevakokkupõrgete vältimise eeskirja. Lisainfot leiad juhendi navigeerimise põhialuste osast.



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.

Juhtraua vasak juhtkang

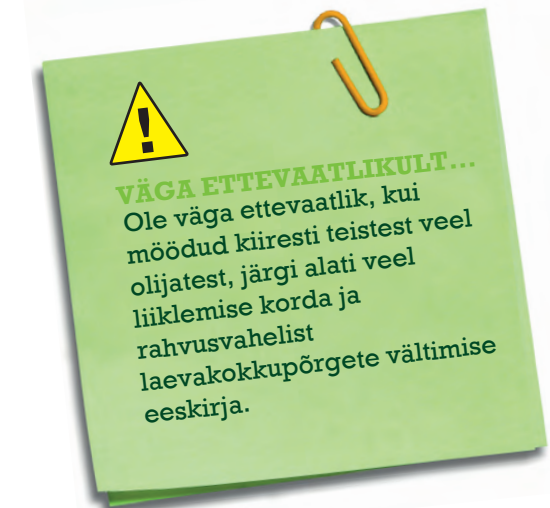
Vasakul juhtkangil asub mitu funktsiooni:

1. Üks vajutus vasakul kangil lülitab sisse neutraalse asendi, mis tähendab, et joa suunaja on suunatud allapoole ja seega toimub vähe või ei toimu üldse mingit liikumist ette- või tahapoole.
2. Vajuta kangi lõpuni ning valitakse vool tagasisuunas, elektroonika käivitab tagurdustasku, mis suunab tõukejõu tahapoole ja aeglustab jetti liikumist. Selle mõju suurendamiseks võib paremalt kangilt lisada gaasi.



Juhtraua parem juhtkang

Juhtraua parem kang on gaas, mida kasutatakse edaspidise tõukejõu suurendamiseks ning kiiruse kasvatamiseks või vähendamiseks.



Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Tunne oma masina juhthoobasid ja õpi enne veele minekut neid

Enne veele minekut õpi selgeks, kuidas sinu masina juhthoovad töötavad; allpool kirjeldatakse, kuidas mõnede hetkel enim levinud mudelite juhtimisseadmed töötavad:

Seadoo IBR (Intelligent Brake and Reverse) topeltkangid

Juhtkang	Tulemus
Parem gaasikang	Edasikäik, jett liigub edasi
Parem gaasikang	Jett kiirendab edasi
Vasak juhtkang üks vajutus	Lülitatakse neutraalile, suunaja on alla suunatud
Vasak juhtkang alla vajutatud, hoia	Tagurdustasku sees, jett liigub tagasi
Vasakut juhtkangi edasi liikudes kasutades	Tagurdustasku sees, jett aeglustab (pidurdab)

Yamaha RiDE (Reverse and Intuitive Deceleration Electronics) topeltkangid

Parem gaasikang	Edasikäik, jett liigub edasi
Parem gaasikang	Jett kiirendab edasi
Parem gaasikang ja vasak juhtkang	Lase kangid lahti, et neutraalile lülitada
Vasak gaasikang	Tagurdustasku sees, jett liigub tagasi
Vasak gaasikang	Tagurdades kiirendamine
Vasak gaasikang	Tagurdustasku sees, jett aeglustab

PANE TÄHELE, ET ERINEVATE TOOTJATE JUHTSÜSTEEMID ON ERINEVAD, ERITI SELLES OSAS, KUIDAS NEUTRAALILE LÜLITADA.

Juhtimist abistavad veel mitmed elektroonilised süsteemid:

OPAS, Off Power Assisted Steering ja OTS, Off Throttle Steering – need lülituvad sisse siis, kui gaas maha lastakse ja sisse lülitub täielik juhtimise lukustus, masin aga tunnetab, et hädavajalik on kursimuutus ning annab automaatselt korraks gaasi, et kursi korrigeerimiseks piisavalt tõeke jõudu lisada.



Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.

Trimmi kontroll juhtraual

Mõnel jetil on varieeritav trimmi kontroll. Üles trimmimine viib sõiduki kiiremini tasapinda, eriti siis, kui sul on taga kaassõitja. Üles trimmimine tõstab ka jeti nina taeva poole, millest on suure lainega kasu. Alla trimmimisest on kasu stardijoonel võistlusolukorras, sest võimsad masinad kipuvad stardist väga hoogsalt ära kiirendama ning kui nina on alguses alla trimmitud, siis aitab see peale starti kiiremini neutraalsesse asendisse tagasi jõuda. Mõnel masinal saab trimmi elektrooniliselt juhtraual asuvate nuppude abil aktiveerida ning vanematel võistlusjettidel lülitatakse trimmi vastava juhtkangi abil.



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.

Näidikuplokk ja multifunktsioonid:

Keskne näidikuplokk annab infot ja märguandeid järgmisest:

- Mootori p/min
- Kütusepaagi tühjenemiseni jääv aeg ja vahemaa
- Kiirus
- Mootori jahutusvedelik (märguanne)
- Mootori õlirõhk (märguanne)
- GPS positsioneerimise mõnedel mudelitel
- Kompassi näit
- Töörežiim, kruis, sport, öko ja ilma laineta režiim.



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.

Allpool kirjeldatakse põhjalikumalt töörežiime:

Kruisi režiim:

selles režiimis ei tööta mootor suurel võimsusel, vaid pakub ökonoomsel kütusekasutusel kiiret sõitu.

Sportlik režiim ja vahel režiim Sport Plus:

selle režiimi puhul tuleb kõvasti kinni hoida, sest võimsus on maksimum

Ökorežiim:

mootor töötab kõige ökonoomsema kütusekasutuse ja võimsuse režiimi juures.

Kiiluveeta režiim:

nagu nimi viitab, on võimsus madal ja kiiluvesi minimaalne, sobib hästi sadamates ja väikestel jõgedel kasutamiseks.

Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Paigaltstardi juhtimine

Kontrolli, et aku on ühendatud, süüde on sisse lülitatud ja kütuseklapp, kui see on paigaldatud, on avatud asendis. Enamikul masinatest on paigaltstardi juhtimine paigaldatud vasakule juhtrauale; ära käivita mootorit madalas vees, sügavus peaks olema vähemalt 1 m, kuna tiivik võib imeda sisse liiva ja prahti ning tekitada kahju.

PEA MEELES, ET MOOTOR EI KÄIVITU, KUI AVARIISURETUS EI OLE ÕIGESTI PAIGALDATUD.

PEA MEELES, ET TIIVIK HAKKAB PÖÖRLEMA KOHE, KUI MOOTOR KÄIVITADA NING JETT VÕIB HAKATA EDASI LIIKUMA

PEA MEELES, ET HÄDAOLUKORRAS SAAD SA MOOTORI SEISATA, TÕMMATES AVARIISURETUSE VÄLJA.

ÄRA SÕIDA TÖÖTAVA MOOTORIGA JETIGA RANNALE; VÄLDI VEES OLEVAT PRAHTI, ERITI PLASTESEMEID JMS.



Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Avariisuretused

Avariisuretus (sureti) on oluline element pardalolevate ohutusseadmete komplektis ning sõitja peab alati kontrollima, et suretusjuhtme ots on turvaliselt tema käe külge kinnitatud. Jett ei hakka tööle, kui avariisuretus ei ole korralikult paigaldatud. Kui sõitja jetilt maha paisatakse, peaks avariisuretus koheselt jetti kinnitusest lahti tulema ja mootor välja suretuma. Paljudel uutel jetimudelitel on intelligentsed avariisuretusvõtmed, kus võti sisaldab elektroonikat, roheline võti algajatele ja standardvarustuse kollane võti; järgmiseks vaatame nende võtmete tööpõhimõtet.

KÕIGE OLULISEM ON KONTROLLIDA, ET AVARIISURETUS ON ÕIGESTI SINU KÜLGE KINNITATUD, VASTASEL JUHUL VÕIB JETT MINEMA SÕITA.

Rohelise võtmega avariisuretus – algaja võti

Enamik elektroonikaga varustatud kaasaegseid jette lisab avariisuretusele algaja võtme. See süsteem piirab elektrooniliselt mootori võimsust, millest on sõitma õppimisel palju abi, eriti siis, kui püütakse võimsa masina gaasi kontrollida.



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.



Avariisuretus – kollane võti

Kui masinale kinnitatakse standardvarustuse kollane võti, siis lülitab elektroonika täisvõimsuse uuesti sisse.

SELLES REŽIIMIS PEAKSID JETIGA SÕITMA AINULT KOGENUD SÕITJAD.



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.



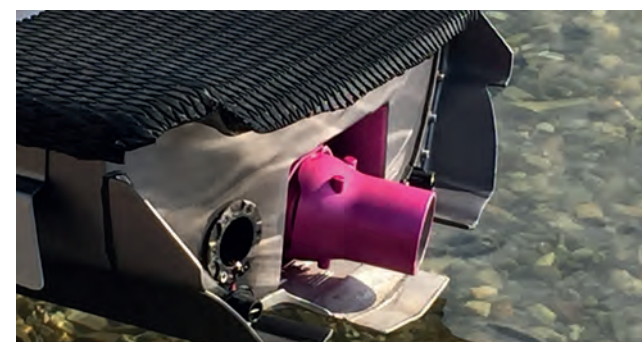
Mootori seiskamine

Mootori saab seisata juhtraual asuvale stopp/start nupule vajutades. Ära seiska mootorit enne, kui olete jetti kindlalt kinnitanud ja see on ohutu. Mootori saab seisata ka avariisuretust välja tõmmates.



Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Üldine hooldus



Kere

Iga kord kui pesete jetti on soovitatav kere üle vaadata, kas ei ole tekkinud pragusid ja täkkeid. Praod, kriimud ja täkkes on soovitatav kohe ära parandada, et vesi ei jõuaks kere värvi alla.

Turbiinajam

Pumpa peaks läbipesema peale iga treeningpäeva lõppu ja soovitatav on visuaalselt kontrollida olukorda veevõtukanalit. Vaata, kas on näha kahjustusi impelleril - vigastatud labasid ja vigastusi pumba korpusel. Vaata üle põhjaplaadi seisukord - väga kulunud või katkine põhjaplaat võib muuta keti juhitamatuks.

Vahetevahel võib pump endasse imeda kive, vetikaid või siis kilekotte veest ja need võivad mõjutada tugevalt jetti võimekust. Parim võimalus nende eemaldamiseks on viia jett vette umbes 1m. sügavusele ja siis loksutada jetti tagaosa üles ja alla sundides sodi välja tulema.

Juhtkoonus

Kontrolli, et koonuse liikumisel ei oleks loksusid sees. Võta juhtrauast kinni ja proovi samal ajal liigutada koonust, seal ei tohiks olla mingi liikumist.

Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Mootori hooldus

Väga oluline on hoolitseda selle eest, et mootorit pidevalt korralikult hooldatakse, sest mootoreid on jetil ainult üks ja kui sa selle eest hoolitsed, hoolitseb mootor sinu eest. Kehv hooldus võib olla sõna otseses mõttes eluohtlik eriti siis, kui sa sõidad või võistled suure koormusega veekogul. Regulaarselt tuleks teostada järgmisi töid.

Igapäevane kontroll

Igapäevane kontroll päeva alguses

1. Kontrolli iga päev õli taset ja tee mootorile visuaalne kontroll, et silmaga nähtavad vead tuvastada
2. Kontrolli kütuse taset ja seda, et planeeritud sõiduks on piisavalt kütust.
3. Kontrolli, et aku oleks ühendatud.
4. Kui sõidad 2-taktilise masinaga, vaata, et sul oleks piisavalt õli kütusesegu tegemise jaoks.



Igapäevane kontroll päeva lõpus

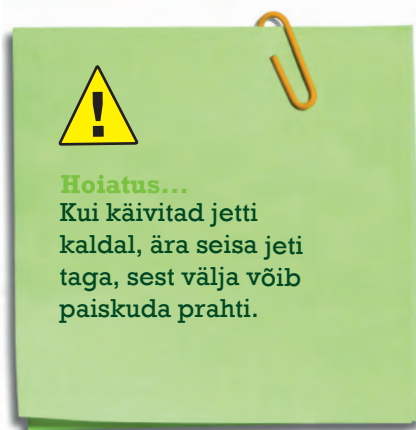
Regulaarse hoolduse oluliseks on jetilt ja mootoriruumist soola eemaldamine. Kui seda ei tehta, võib tekkida rooste, rikked ja mootoriosad võivad enneaegselt puruneda.

1. Pese jett puhtaks, kõrvaldades kõik soolajäägid, pööra erilist tähelepanu turbiinajamit ümbritsevala piirkonnale nii selle sisendi kui väljundi juures. Kasuta parima tulemuse saamiseks voolikut või survepesurit, uhu puhtaks ka joa suunaja, põhjaplaat ja veevõturaud.
2. Pese puhtaks juhtkangid ja -nupud ning pühi kuivaks, ära unusta ka panipaiku.
3. Kui mootorit on kasutatud soolases vees, on oluline mootor peale päeva lõppu puhta veega üle loputada; seda saab teha kaldal vooliku ja spetsiaalse mootorikinnitusega. Kui loputad mootorit, kontrolli, et käivitaksid kõigepealt mootori ja ühendaksid alles siis välise veevarustuse, kuna vastasel juhul võid mootorit oluliselt kahjustada.



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.

4. Eemalda kaasreisija istmekate, puhasta soola- või veejäägid; pese põhjalikult mootoriruum, lase veel läbi äravoolauukude ära voolata.
5. Pihusta mootorile kergelt kaitsevahendit, näiteks WD40 vms. Pühi liigne vedelik ära, pane mootorikate tagasi peale seda, kui oled kontrollinud, et kõik juhtsüsteemid ja kaablid on korralikult õlitatud ja töökorras.
6. Kui jetti seisma paned, ühenda aku lahti ja eemalda kaasreisija istmekate, see aitab vähendada kondenseerumist mootoriruumis.
7. Eemalda avariisuretus ja pane see kindlasse kohta hoiule.
8. Lõpetuseks pese puhtaks trailer, eriti rataste ja laagrite jms piirkond



Hoiatus...

Kui käivitate jetti kaldal, ära seisa jetti taga, sest välja võib paiskuda prahti.

Turbiinajam, mootorid ja juhtsüsteemid

Iga-aastane hooldus

Mootor

- Hoolda jetti igal aastal
- Vastavalt tootja soovitudele
- Vaheta välja süüteküünlad
- Kontrolli kõiki jahutusüsteemi voolikuid ja vaheta need vajadusel
- Eemalda impeller ja kontrolli vigastusi või kulumist ning vaheta see vajadusel välja
- 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



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.



Jett, kere, dekk ja varustus

- Pese jett nii väljast kui seest põhjalikult puhtaks ja hõõru kaitsevahaga
- Hoiusta jetti katuse all või kasuta välisel hoiustamisel seda üleni katvat talvekatet
- Eemalda kork ja hoiu seda kindlas kohas
- Eemalda kogu turvavarustus, kontrolli, kas midagi on kulunud ja vaheta vajadusel välja
- Eemalda aer ja värvi või laki ta vajadusel uuesti üle
- Eemalda kõik sildumisotsad ja hoiu neid kuivas kohas
- Kontrolli jetti kere, ega sellel ei ole kahjustusi ning kata need vajadusel vaiguga või paranda

Treiler

- Tee treiler üleni puhtaks ja kontrolli, ega sellel ei ole kahjustusi või kulumisjälgi
- Kontrolli pidurite olemasolul nende töökorda ja jäta treiler seisma nii, et pidurid on välja lülitatud Kontrolli rehvide seisukorda ja vaheta vajadusel välja
- Kui treilerit 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



PEA MEELES...

Ära jäta mootorit peale viimast kasutamist ilma hooldamata lihtsalt välja. Kui nii teha, ei pruugi see käivituda või mis veel halvem, võivad tekkida olulised kahjustused.

Vedamine ja veeskamine

Treileritüübid

Oma vajadustele vastava treileri valimine on oluline. Kui kasutate jetti kodu lähedal ja sõitakse tavaliselt lühikest maad, siis vali kerge ja kompaktne mudel, millele saab lihtsa vaevaga tuled eemaldada ning millele on jetti kerge peale ja maha laadida. Kui sa transportid oma jetti aga pikki vahemaid maanteedel sõites, läheb vaja toekamat mudelit. Sellel peaksid olema suuremad rattad (umbes 12-13 tolli või 30-33 cm).

Ära unusta, et treilerit valides pead arvestama ka vedava sõiduki võimsust, olgu siis tegu 4-rattaveolise või väikese sedaaniga. Kindlasti ei taha sa vedada väikese autoga rasket treilerit mööda rasket maastikku ega sikutada rasket koormat välja sügavast veest. Põhjalik eeltöö selles vallas on vajalik.

Vedamine ja veeskamine



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.

Vedamise reeglid

Ühe või mitme jeti treileril vedamine eeldab, et sa järgid mitmeid reegleid. Jeti või jettide kaal peab vastama treilerile, et kinni pidada riigis kehtivast liikluseeskirjast, eriti laiuse ja kogukaalu osas. Euroopas kehtivad ranged reeglid ning nendest mitte kinnipidamine võib kaasa tuua rängad trahvid

- Treilerit vedades tuleb kinni pidada lubatud kiirusest. Kontrolli kohalikke piiranguid
- Kui vead väikest, ilma piduriteta treilerit, on treileri kaalupiiranguks 50% auto tühimassist või 750 kg, vastavalt sellele, kumb kaal on väiksem
- Kui vead suuremat piduritega treilerit, ei tohiks sõiduki kaal (rusikareeglina) ületada 85% vedava sõiduki tühimassist. Kui treileril 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. Kontrolli, et omaksid antud riigi nõuetele vastavat juhiluba.
- Treilerit vedades peab sul olema kolmandate osapoolte kindlustuskate nii treilerile kui vedavale autole.
- 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 häiresignaali.
- Treileri numbriplaat peaks kujult ja värvilt sarnanema vedava auto omale.

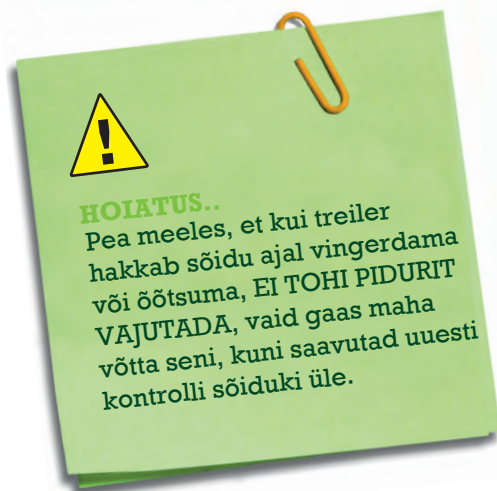
Treileri hooldus

- Hoolitse selle eest, et treilerit regulaarselt hooldatakse ja remonditakse. Ei ole hea, kui treiler on suurema osa aastast kasutamata ja sellega minnakse sõitma ilma, et kontrollitaks selle töökorras olekut, eriti pidurite ja rehvide koha pealt.
- Kui treileril 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 treileri 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 treilerisse.
- Treiler 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 treileril on ühtlaselt jaotatud, ninaraskus on õige ning kogu sõiduk on tee suhtes rõhtsalt, ei tohiks sul looklemisel probleeme tekkida
- Stabilisaator vähendab looklemist, suurendades sõiduki ja treileri vahelist hõõrdumist pööramisel. Ometi ei kompenseeri stabilisaator halvasti paigutatud koormat või kaalujaotust.
- Võta treileri jaoks kindlasti kaasa varuratas, mis on heas seisukorras.

Vedamine ja veeskamine

Jeti kinnitamine vedamiseks

Parim viis jeti ohutuks kinnitamiseks treileri külge on teha seda koormarihmade abil. Need peaksid olema veokile sobivas suuruses ning kinnituma jeti kerel tugevatele kohtadele, näiteks veosilmustele ahtris ja vööris. Ära kinnita koormarihmu juhtraua ega kaasreisija istme külge. Pea meeles, et enamik jette istub hästi flatbed tüüpi treilerile, kuna seal on kaal paremini jaotatud. Kontroll, et koorem oleks hästi tasakaalus, umbes 30-50 kg koormakonksul; nii ei hakka treiler vedamisel kergesti õõtsuma.



Vedamine ja veeskamine

Slipilt vette laskmine (ilma rataskäru kasutamata)

- Enne vettelaskmist kontrolli, kas aku on ühendatud, jett on tangitud ja avariisuretus ühendatud.
- Testi, kas mootor käivitub korralikult.
- Kontrolli, kas äravoolukorgid on paigaldatud.
- Eemalda tulede paneel ja juhtmed.
- Harjuta sõiduki tagurdamist enne slipile minekut. See ei ole lihtne ja saad selle selgeks ainult harjutades.
- Tagurda aeglaselt slippi mööda alla, lastes end kellelgi juhendada, eriti siis, kui slipil on palju teisi kasutajaid.
- Kui slipp on järsk ja libe, lase treiler rambist alla auto külge kinnitatud pikka köit pidi nii, et sõiduk on libedast alast kõrgemal. Vastasel juhul võivad nii jett, treiler kui auto vette libiseda.
- Vahetult enne jetti vette jõudmist eemalda koormarihmad. Kui jett on vees, minimaalselt 1 m sügavusel, eemalda treiler ja käivita mootor. Kontrolli, kas jahutusvesi ringleb ja mootor töötab tõrgeteta.



Vedamine ja veeskamine

Slipilt lahkumine

Kui sul on abikäsi, on see lihtne ülesanne, kuna üks inimene saab autoga ära sõita ja teine viia jetti kai äärde. Kui oled aga üks, on see keerulisem, kuna slipil on palju kasutajaid ning sa ei saa jetiga lihtsalt minema sõita, jättes oma auto slipiteele ette, nii et pead enne veeskamist pisut planeerima. Üksi olles vali selline asukoht, kus sul on võimalik oma auto jätta slipi lähedale või koht, kus sa saad jätta jetti slipi lähedale, kuni auto ära pargid. Üldised viisakusreeglid kehtivad mõlemal juhul.



Rannal rataskärult vette laskmine

See ei ole lihtne ülesanne ja vaja lähem mitme inimese abi. Kui sul abilisi ei ole, peaksid vette laskma treilerilt.

- Tõsta jett treilerilt maha ja pane rataskärule või veeskamiskärule, selleks läheb vaja mitme inimese abi.
- Manööverda käru üle ranna u 1 m sügavusse vette, kus jett tõenäoliselt kärult maha ujub. Tõmba käru alt ära ja tegutse edasi nagu tavapäraselt.
- Suure lainega ei saa seda protseduuri ei vette laskmisel ega veest välja tõstmisel kasutada.



Rannalt veeskamine või rannalt väljatõmbamine

Mõlema manöövri tegemine nõuab ettevaatust, põhiliseks ohuks on loomulikult lained. Kui meri on tormine, siis on rannalt veeskamine või jetti väljatõmbamine võimatu, kuna võid vigastada masinat või ennast. Vali vaiksem päev ja kaitstud rannalõik, kindlasti tuleb sull jett üle ranna tõmmata ja kasutada rataskäru, seega tuleks tegevus ette planeerida. Tutvu kohalike piirangutega, mille kohaselt rannalt veeskamine võib olla piiratud või keelatud.

Vedamine ja veeskamine



Slipilt väljatõmbamine (ilma rataskäru kasutamata)

- Manööverda jetiga slipi juurde, umbes 1 m sügavusse vette, lülita mootor välja ja hüppa jети juhtimiseks vette.
- Tagurda treiler vette nagu veeskamisegi puhul, lükka jett treilerile ja kinnita vintsitross jetti võõri külge.
- Tõmba ära voolukorgid ära, et vesi välja lasta.
- Väldi võimalusel veest välja tõmbamist tugeva tõusulaine või tuulega.
- Vinti jett treilerile ja sõida slipilt eemale
- Veeohutus algab sellest, kui sa mõistad nii vee sees kui selle ääres sooritavate tegevustega seotud ohte. Käesoleva treeningprogrammi veemoto põhialuste osas tegeleme järgmiste temadega:



PEA MEELES...

Pontoonid ja sadamasillad: libedad pinnad, köied ja muud takistused võivad tõsta komistamise ja vettekukkumise ohtu.



PEA MEELES...

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

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 treilerite ja paatide liikumise koha pealt, eriti siis, kui paate tõstetakse kraana või liikuvate tõstukitega.

Ohud vees

- 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 jetti igal hetkel kindlalt kinni. Sellest reeglist on tähtis kinni pidada nii koolituse kui võistlemise ajal.
- Kokkupõrgetega seotud ohtusid – olgu jettide, paatide või takistustega – saab peaaegu alati vältida. Selged juhised annab rahvusvaheline laevakokkupõrgete vältimise eeskiri, mis on liikluseeskirja veepealne versioon.

Sõiduvarustus



Sõiduvarustus

Alltoodud sõiduvarustus on oluline nii sõitja ohutuse kui mugavuse seisukohalt. Nagu igal spordialal, muutub ka siin varustuse mood ning hooaja uued värvid ja tegumood võivad paljudele sõitjatele atraktiivsed tunda, siiski tasuks võtta aega selle põhivarustuse olemusse süvenemiseks ja aru saamiseks, mis sulle kõige paremini sobib.

Sõiduvarustus



Päästevest, võistlusvest ja ujuvvest

Mis vahe on võistlusvestil, mida tavaliselt nimetatakse päästevestiks, ja ujuvvestil?

VÕISTLUSVESTI VÕI PÄASTEVESTI ÜLESANDEKS (KUI SEE ON ÕIGESTI SELJAS) ON KINDLUSTADA, ET MEELEMÄRKUSETA INIMENE JÄÄB VEPPINNALE UJUMA, NÄGU ÜLESPOOLE. UJUVEST SEDA EI TEE.

Varustuse valik on sinu teha, kuid see on kõige olulisem osa varustusest ning see peab jetil olles alati seljas olema. Päästevestide ja ujuvestide omadusi mõõdetakse njuutonites, 10 njuutonit (10 N) = 1 kg. Valida tuleks vest, mis ei ole vähem kui 50 njuutonit. Enne jetiga sõitma minemist peaksid kindlasti kontrollima, kas kõik rihmad ja lukud on kõvasti kinni tõmmatud. Kui

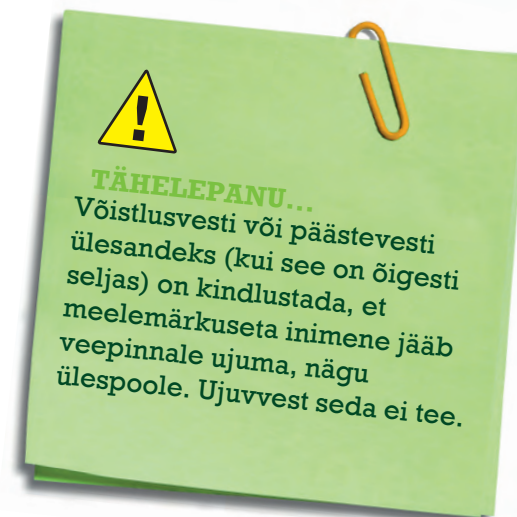
sa seda ei tee, võib võistlusvest, päästevest või ujuvvest sul üle pea tulla, mis muudab selle kasutuks. Kinnitusrihmad ja/või nõõrid peaksid olema vastupidavad ja korralikud. Ees või õlgadel peaksid olema rihmad tõstmiseks.

Kõigis võistlusdistsipliinides reguleerivad ranged reeglid seda, milliseid võistlusveste või päästeveste tohib kasutada, mõned olulisemad punktid on järgmised:

- Võistlusvesti kinnitamiseks ei tohi kasutada ainult tõmblukke.
- Kui tõmblukke kasutatakse lisakinnitusvahendina, peavad need olema töökorras.
- Keelatud on kasutada vesti, millel on rebendid või mis on halvasti parandatud nii, et ujuvmaterjal välja tuleb.
- Vestil peab põhirakmete külge olema kinnitatud aas või rihm tõstmiseks. Vest ei tohi üle kandja pea ära tulla ning peavad olema kindlalt ümber kere.

- Päästevestil peab tahke ujuvmaterjal olema paigutatud selliselt, et meelemärguseta inimene jääb vette ujuma, nägu ülespoole.
- Vestil peab olema seljaosas löögi eest kaitsev materjal.

Palume ühendust võtta oma riigi vastava ametiasutusega, kui sa ei ole kindel, millised tooted on lubatud. Kui sa võistled rahvusvahelisel tasemel, siis kehtivad UIM-i reeglid, mille leiad UIMpowerboating.com



Sõiduvarustus



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.



Avariisuredus

Nagu varem mainitud, on avariisuredus oluline osa isiklikust turvavarustusest. Sõitja peab olema kindel, et avariisuredus on kindlalt tema keha külge kinnitatud. Jett ei lähe tööle, kui avariisuredust ei ole õigesti sisestatud.



PEA MEELES...

Jett ei lähe tööle, kui avariisuredust ei ole õigesti sisestatud.

Kaitsekiivrid

Kiivri kandmine on võistlemisel kohustuslik ja vabaaja sõitudel tungivalt soovitatav. Kiiver kaitseb sind masinaga kokkupõrkamisel või vette kukkumisel, mis suurel kiirusel võib sageli anda tugeva löögi. Kiivrit kandes on ka lihtsam ette panna prille, mis on olulised silmade kaitsmiseks. Nagu enamiku veespordialade puhul, on ka jetspordiks sobivaid kiivreid vähe, seega tuleb teha veidi eeltööd. Üldiselt võiksid valida motokrossistiilis kiivri, mille saab sisu vahetada; samuti otsi selline kiiver, mille kinnitus on topelt-D rõngaskinnitus; mõned kaasaegsed klõpsuga kinnitused võivad soolase veega kokku puutudes oma töökindluse kaotada.

Võistluskiivrid

Peakohtunik jälgib, et võistlustel kantaks kiivrit kogu aeg. Kohustuslik on kanda kiivrit, mis vastaks minimaalselt standardile Snell M2000, või M2005 või Snell SA2000 või SA2005. Kiiver peab kaitsma meeleskohti ja olema oranži või mõnda muud erksat värvi, mida korraldav organisatsioon aktsepteerib. Hästi istuv kiiver on elutähtis, palu õige kiivri leidmiseks abi varustuse müüjalt; pane kindlasti tähele, et kui kiiver peab liigselt loksub või seda saab selja tagant peast ära tõmmata, on see kasutu. Hoiu oma kiivril pidevalt silma peal; see on oluline osa turvavarustusest ja kui see kõvale pinnale kukub, saab see väga tõenäoliselt tõsiselt viga. Hetkel kiivritele kehtivaid rahvusvahelisi nõudeid saad kontrollida lehel UIMpowerboating.com

Sõiduvarustus



Kalipso

Mugavaks sõiduks on vajalik hästi istuv kalipso; kalipsosid on väga erineva tegumoe ja kaaluga (paksusega), täispikki või lühikesi ja paljudes erinevates värvides. Kõigepealt tuleks meeles pidada, et kalipso ei hoiu sind kuivana; kui kalipso on õigesti selga tõmmatud, laseb see vee kalipso ja naha vahele sisse ning su kehasoojus soojendab selle veekihi üles, mis sind omakorda soojas hoiab. See on põhimõtteline erinevus kuivülikonnast, mida me kohe lähemalt vaatame. Kalipsosid on nii täispikki kui lühikesi, mis katavad ainult kere; üldiselt on lühike kalipso mõeldud suvel kasutamiseks, kuid kahtlemata tuleb sul endale sobiv variant valida selle põhjal, kus sa seda kasutama hakkad. Valida tuleks kalipso, mis istub tihedalt ja on u 2-3 mm paks; mida paksem materjal, seda soojem see on, kuid raske ülikond piirab su liikuvust, mis ei ole hea. Enne ostu sooritamist on kindlasti vaja põhjalikku eeltööd teha.

Kuivülikond

Kuivülikonna ülesandeks on sind kuivana hoida ja selleks on kaelus, jalad ja käised varustatud tihenditega, samuti on tõmblukkinnitus kummeeritud. Et keha soojas oleks, tuleb kanda sobivat soojenduskihti, sobivad paljud purjetamisel või sukeldumisel kasutatavad hingavad soojenduskihid. Üldiselt kasutatakse kuivülikonda soojemas kliimas, kuivülikonna kandmisega tuleb harjuda, sellest tuleb selga pannes välja vajutada kogu liigne õhk – õhk lastakse välja käe- ja jalakinnitustest või kaelusest. Kui sa seda ei tee, näed välja nagu täispuhutud õhupall ja ilmselt ei saa sa ujuda! Kindlasti peaksid nagu kalipsogi puhul kandma päästevesti või ujuvvesti.

Sõiduvarustus



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.

Vile

Hea, kui su päästevesti või ujuvvesti külge on kinnitatud vile, see on hea vahend endale tähelepanu tõmbamiseks eriti siis, kui sa jätit maha kukud.



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.

Kindad

Oluline osa turvavarustusest; korralik paar neopreenist kindaid aitab juhtkangidest paremini kinni hoida ja ka ville vältida. Ole valmis, et hooajal kulub mitu paari kindaid ja võta alati kaasa varupaar.



Saapad

Veel üks oluline osa turvavarustusest. Hästiistuv ja hüppeliigest toetav saapapaar lisab stabiilsust, tuge ja kaitset nii jeti peal kui sellelt maas olles. Pea meeles, et kuivülikonnaga on saapaid raskem kanda ning need tuleb jalga tõmmata koos kuivülikonnaga.

Sõiduvarustus



Silmade kaitse

Silmade kaitse on jetisõidul väga oluline, sest kiiresti liikudes on vastu nägu peksvad pritsmed ja vihm väga ebamugavad ning takistavad sul oluliselt nägemast seda, kuhu sa lähed. Vee peal võimendub päikese pimestav valgus, nii on tugev UV-kaitse vajalik isegi pilvisel päeval. Saadaval on mitmeid eri prillivariante, nii peaksid valima endale sobivad ning arvestama ka sellega, et kui sa kannad nägemisprille, siis peavad kaitseprillid neile peale sobituma.

Kere kaitsmed

Kerekaitsete kandmine on vabaaja sõitmisel rangelt soovituslik, kuid võistlustel ülioluline. Nagu paljude teistegi toodete puhul, on kerekaitsemeid väga erineva kuju ja vormiga ning need peavad olema seljas mugavad. Kerekaitset tuleb kanda kalipso ja päästevasti vahel.



Üldised soovitused

Jetiga sõitmine on füüsiliselt pingutav ja lahe; selleks, et seda sporti maksimaalselt nautida, peaks isiklik turvavarustus olema täpselt ja sobivalt valitud. Ära unusta igaks juhuks kaasa võtmast vett, kasuta alati päikesekaitsekreemi ja pane jetile turvalisse kohta ka varu avariisuretus.

Sõiduvaryustus

Turvavaryustuse hooldamine

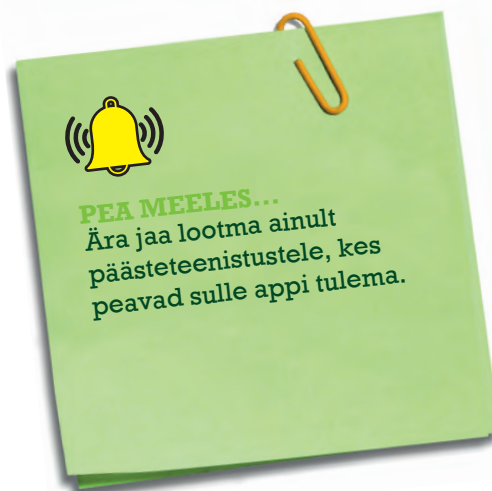
Nagu iga veemotospordi aspekti puhul, on ka oma isikliku turvavaryustuse hooldamine ülioluline, selle tegematajätmine võib põhjustada varyustuse mittetoimimise ja rikkuda sinu päeva vee peal. Peamised soovitused varyustuse hooldamiseks:

- Loputa peale iga veel käiku puhtaks kalipso, kindad, kiiver ja prillid.
- Kuivata varyustus, eriti kindad ja saapad, selleks pane need tagurpidi, et vesi saaks välja valguda.
- Hoia kogu varyustust soojas kuivas kohas, ära viska seda nurka ja arva, et see järgmine kord töötab. Kontrolli lukke, eriti kuivülikonnal; kui pliiaatsiga mööda lukku alla tõmmata, tagab see luku vaba liikumise.
- Kui kuivülikond on kuivanud, töötle selle käiseid ja jalaotsi ning kaelus puudriga, et järgmine kord oleks seda lihtsam selga panna.

Turvavaryustus ja vajalikud esemed pardal

Ükskõik millise veesõiduki kasutamine eeldab, et sa suhtud nii oma sõiduki kui iseenda turvalisusse tõsiselt. Oleme juba vaadanud, milliseid isiklike turvavahendeid sa vajad, vaadake nüüd, mida sa peaksid veel kaasa võtma. Ei ole vastuvõetav, et veele minnakse peaaegu ilma varyustuseta ning jäädakse lootma päästeteenistustele, kes peavad sulle appi tulema.

Mõnes riigis võib elementaarsete turvanõuete eiramine kaasa tuua ränga trahvi või karmimagi karistuse.



Signaalrakett

Minimaalne soovitatav pakett kaasavõtmiseks: kaks oranži suitsusignaali ja kaks punast käsisignaalaraketti. Need tuleks pakkida veekindlalt ja hoida sobivas kuivas kohas. Ära unusta, et pead oskama neid kasutada, samuti pole tegemist asjadega, mille ükskord ostad ja seejärel unustad – tavaliselt on neil piiratud kasutusae (enamasti kolm aastat).

Sõiduvarustus



Puksirots

Helkurots, mis ei tohiks olla lühem kui 6 m ja millel oleks kergesti kinnitatav ja pukseerimiseks sobiv karabiin.



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission. All rights reserved.

Tulekustuti

Nõutav on 2 kg kuiv pulberkustuti, mida hoitakse kergesti ligipääsetavas laekas. Ka antud juhul tuleb igal aastal kontrollida kustuti seisukorda ja kasutusaega.



Veekindel taskulamp

Kasutatakse märguannete edastamiseks ja sissevõtupumba, mootoriruumi jne kontrollimiseks. Kontrolli pidevalt, et patareid on töökorras.

Sõiduvarustus



VHF raadiosaatja või mobiiltelefon

Mitmekanaline veekindlas ümbrises VHF mereraadiosaatja tuleks sõidu ajal kinnitada päästevesti külge – võisteldes ei ole see nõutav ega ka võimalik. Kui kannad kaasas mobiiltelefoni, siis hangi endale kohaliku sadamakapteni ja rannavalve numbrid ning salvesta mällu.

Hädaabikutse VHF raadiosaatjal on parim viis abi saamiseks; ka ei pruugi mobiiltelefon kaldalt eemal töötada.



Veekindel kompass ja kaart

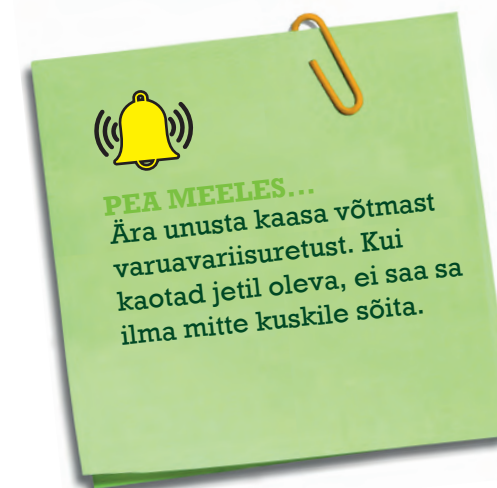
Piirkonna, kus sa sõidad, väike veekindel kaart on oluline – liivaseljäandikud ja ohtlikud kohad võivad suurel kiirusel sõites jetti tõsiselt kahjustada, rääkimata sõitjast.

Kaasa võiksid võtta ka väikese käsikompassi, ka siis kui tunned sõiduala väga hästi. Ootamatu vihmasadu või udu võivad sind minutitega viia eluohtlikku olukorda, seega peaksid olema ette valmistunud.



Hambulise servaga nuga

Ülivajalik hädaolukorras köie jms lõikamiseks – parima tulemuse saavutamiseks peaks noal olema hambuline serv.



Sõiduvarustus



Esmaabipakk

Väike esmaabipakk on väga vajalik – kui juhtub õnnetus, ei aita sind miski muu



Ankur ja köis

Hädavajalik nii vaikes lahes lihtsalt ankrusse jäämiseks kui oma asukoha kinnitamiseks mingi rikke puhul. Ära unusta seda mingisse panipaika lukustamast, kui sa ei taha, et see sõidu ajal ringi kolksuma hakkaks.

Jook ja söök

On ilmselge, et ruumi napib, nii et suuri varusid kaasa võtta ei saa, kuid soovitatavad on vesi ja energiabatoonid.

Tööriistad, varuosad ja süüteküünlad

Taaskord ei ole võimalik kaasa võtta suurt hulka tööriistu, kuid esmavajalikud on süüteküünlavõti, väike muudetava suurusega mutrivõti ja kruvikeeraja, mis võivad marjaks ära kuluda, eriti kui mõni voolikukinnitus järgi annab. Varuosade kohta käivad samad sõnad, süüteküünlad ja mõned kaablisidemed ei võta palju ja neist võib abi olla. Ära unusta varu avariisuretust, sest kui kaotad jetil oleva, ei saa sa ilma mitte kuskile sõita.

Dokumendid

See muutub üha olulisemaks, niisiis peaksid alati kindlasti kaasa võtma vähemalt järgmised dokumendid:

1. Logiraamat või omanikutunnistus
2. Kindlustuse andmed
3. International Certificate of Competence (ICC) – seda on vaja Vahemerel sõites.

Pane kõik vajalikud dokumendid veekindlasse kotti ja turvaliselt mõnda laekasse

Kokkupandav aer

Väike ja kerge kokkupandav aer võib rikke korral olla just see, mis sind tagasi kaldale aitab.

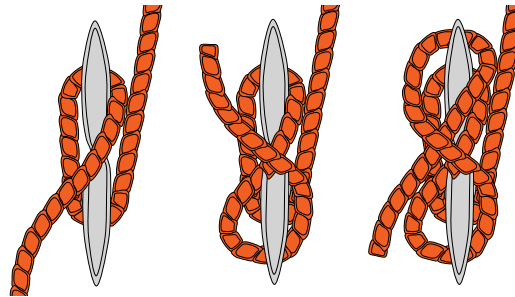
LÕPETUSEKS: KUI SÕIDAD KALDALT KAUGEMALE VÕI LIHTSALT KALDA LÄHEDAL, PLANEERI MARSRUUT ETTE JA RÄÄGI KELLELEGI, KUHU SA LÄHED NING MILLAL PEAKSID TAGASI OLEMA. PIISAB SELLEST, KUI TEED LÜHIKESE KÕNE KALDALOLEVALE KONTAKTILE JA ÜTLED NEILE, ET SINUGA ON KÕIK KORRAS; KUI NÄD SINUST KOKKULEPITUD AJAKS MIDAGI EI KUULE, HELISTAVAD NÄD PÄÄSTETEENISTUSELE. SEE ON LIHTNE VIIS OMA OHUTUSE TAGAMISEKS.

Veesõiduoskused maal ja vees



Knaabi külge kinnitamine

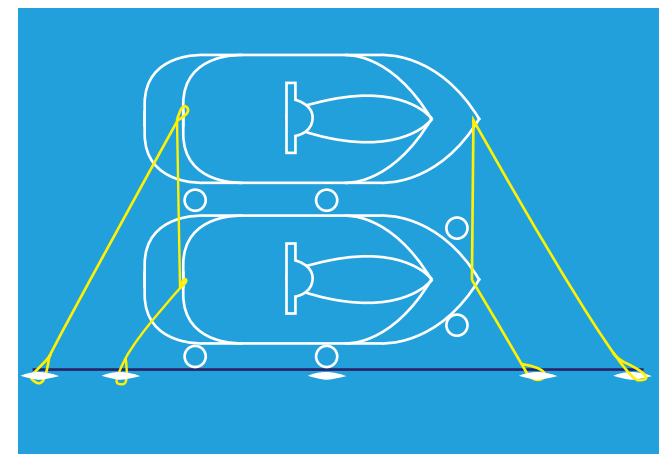
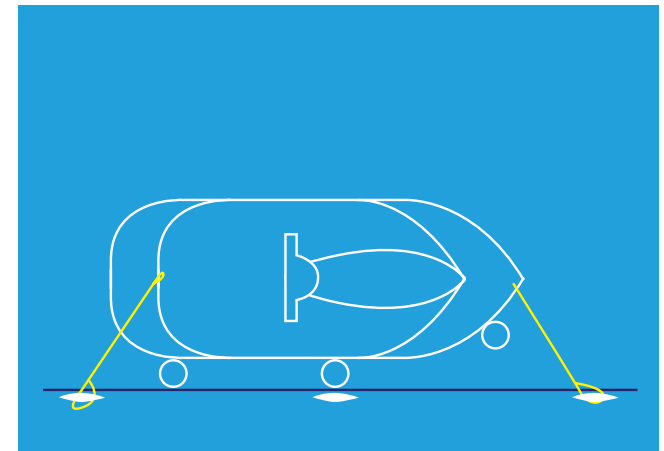
Kiiresti ja lihtsalt sõlmitav, kaks keerdu ümber knaabi, millele järgnevad kaheksakujulised keerud ning lõpetuseks täiskeerd. Maha ärge tõmmake, kuna sõlm võib kinni joosta.



Kuidas jetti kinnitada

Jett tuleks alati kinnitada eespoolse liiniga (vahel nimetatakse ka vööriliiniks) ja ahtriliiniga. Et jett ei hakkaks edasi-tagasi liikuma, tuleks kasutada lisaliine, mida nimetatakse ka vedruliinideks

Sageli kasutatakse kaldaliine, kui jett on kinnitatud teiste jettide lähedale näiteks sadamasillale või ankurdatud tõusuveele, kus vee liikumine võib viia jeti teiste lähedalasuvate jettideni. Kui jett on ankurdatud mõne teise jeti lähedusse pika otsa külge, peab võibolla kasutama lisaks kaldaliine, millega kõiki jette stabiliseerida.



Veesõiduoskused maal ja vees

Istejetil liikuma hakkamine

Kui istud jetile sadamasillalt või pontoonilt, siis peaksid jälgima, et jaotaksid oma kaalu jeti peal võrdselt, seepärast peaksid kummarduma üle jeti ja jaotama kaalu mõlemale poole samaaegselt. Ära hüppa lihtsalt jeti ühele küljele, sest sellisel juhul võid väga kergesti vette kukkuda.

Kui astud jetile madalas vees (näiteks slipilt), peaksid tõmbama jeti kõigepealt madalasse, u 1 m sügavusse vette, astuma jeti taha, laskma alla pealeminekuredeli (kui see on jetil olemas), astuma redelile ja siis jetile, hoides keharaskuse võimalikult madalal. Võta istmel sisse sõiduasend, kinnita avariisuretus ja käivita mootor, seejärel liigu sügavasse vette.

Ära unusta teha läbi sõidueelseid kontrole:

- Enne käivitamist kontrolli, et aku on ühendatud, jett on tangitud ja avariisuretus ühendatud.
- Testi mootorit, et kontrollida, kas see käivitub korralikult.
- Kontrolli, kas äravoolukorgid on paigaldatud.
- Viimaks kontrolli, ega sul ei lohise järel mõnda otsa, mis võiks jääda kinni sõukruvisse.

Kui sa slipilt või sillalt eemale sõidad, peaksid silmas pidama veel mitmeid asju, mida me selgitame lähemalt juhendi osas Juhtimine.



Veesõiduoskused maal ja vees

Seisujetil liikuma hakkamine

Veesest seisujetile pealemineku tehnika on teistsugune. Esmalt peaksid tõmbama jetti madalasse, u 1 m sügavusse vette, nagu varemgi kirjeldatud. Nii ei tohiks sõukruvisse tõmmata liiva, kive ega prahti. Kinnita avariisuretus ja sea jett tuule poole, ohutus suunas.

Pane mõlemad käed juhtrauale, küünarnukid külgtetikile või alusele pooleldi lamavasse asendisse; püüa viia ettepoole võimalikult palju kaalu, sest nii saad kiiremini sirgesse asendisse. Käivita mootor ja liigu edasi, lisades aeglaselt kiirust ning vii oma raskust edasi, tuues põlved jetile.

Kui asend on mugav ja tunned, et jett on kontrolli all, lükka juhtraud alla ja tõuse põlvedelt üles jalgadele; kui oled püsti tõusnud, tõsta üks jalg kindlasti teise ette, sest selles asendis saad sa jetti juhtida. Keha peaks olema paindub, lase põlvedest alla, et lainete lööke paremini vastu võtta ja kontrolli tasakaalu, hoides ühte jalga teisest eespool.

Hea oleks seda kõigepealt rahulikus vees harjutada, sest nii saad tasakaalu hoidmise paremini selges. Kui sa oled varem sõitnud veesuuskadega, siis tuleb see tunne tuttav ette, eriti siis, kui oled sõitnud ühe suusaga, kuna seal on sul alati üks jalg teisest ees.



Veesõiduoskused maal ja vees

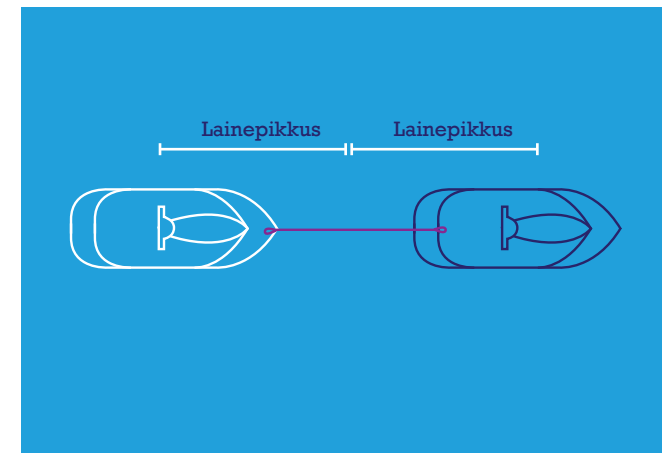
Puksiirköied ja pukseerimine

Jeti pukseerimine on väga lihtne, eriti kui sul on kaasas soovituslik 6-meetrine pukseerimisots. Kui osutad abi katkiläinud jetile, liigu oma jetiga seismajäänud jeti juurde, vajadusel tuule ja tõusulaine poole. Kui sõitja on veel jetil, viska puksiirrots talle ja kinnita puksiirköis D-kinnituse või vintsiaasa külge, mis on jeti vööris. Puksiirköie saab siduda kas paalisõlme (mida kirjeldati eespool) või lihtsalt karabiini D-kinnituse külge pannes. Kui see on tehtud, seo puksiirköie teine ots oma jeti tagaosas oleva puksiirpunkti külge (täiskeerd ja kaks poolhaaki), tõmba enne mootori käivitamist vees olev köis pingule, sest nii ei keri puksiirrots ümber sõukruvi. Pane mootor tööle ja hakka väga aeglaselt edasi liikuma, tõmmates puksiirrotsa pingule; pukseerimise muudab lihtsamaks, kui hpiad teisel jetil istuva sõitjaga pidevalt sidet. Kui puksiirrots on pingul, jätka pukseerimist kiirusel, mis on antud tingimustes ohutu.

Kui oled valmis puksiirrotsa lahti tegema, aeglusta kiirust ja anna teisele sõitjale oma kavatsusest teada, pööra jett tuule ja tõusulaine poole nagu varemgi, jälgides, et sinu jett on pukseeritava jeti suhtes 90-kraadise nurga all – nii ei sõida pukseeritav jett sinu sõidukile tagant sisse. Ühenda puksiirrots lahti ja pane kindlasse kohta.

Kui sul on vaja pukseerida jett sadamasse või piiratud alale, on oma kiiruse reguleerimine väga oluline; pea meeles, et pukseeritaval jetil puudub võimalus peatumiseks või aeglustamiseks. Parim võimalus kiiruse reguleerimiseks on gaasiga tasakesi mängida – anda gaasi ainult nii palju, et säilitaksid kontrolli liikumise üle.

Kui pukseeritav jett tuleb viia kai või pontooni äärde, tuleks sellele läheneda vastutuult või tõusulainet, sest nii saad sa kontrollida lähenemise kiirust. Kui sa kahtled, kas suudad manöövrit ohutult sooritada, palu abi, näiteks võid kutsuda kohalikku sadamaülemat VHF raadiosaatia kaudu ja temalt abi paluda.



Veesõiduoskused maal ja vees

Jeti juhtimine vee peal

Väga oluline on suuta osata oma jetti igas olukorras paigal hoida, selle oskuse omandamiseks kulub aega ja seda tuleb palju harjutada. Jetti saab juhtida väga vähese hoo pealt ning üks levinumaid vigu on anda liiga palju gaasi. Kõige olulisemad asjad, mida silmas pidada on jetti edasilikumise hoog, tuule, tõusu või voolu mõju ning see, kuidas kasutada tagurdustaskut nii jetti peatamiseks kui selle ümber telje pööramiseks. Ka on tähtis teada, kus asub jetti pöördepunkt, kuna see mängib rolli, kui manööverdada tuleb kitsastes oludes. Enne, kui üritad mingeid manöövreid sooritada, peaksid teadma, kuidas tuul ja vool sinu jetti liikumist mõjutavad.



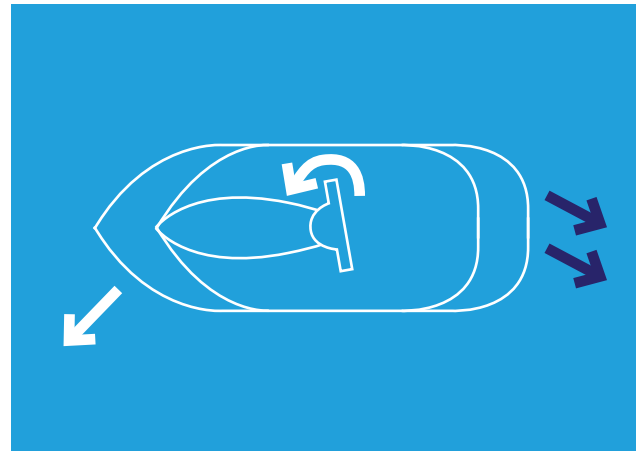
© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission.
All rights reserved.

Veesõiduoskused maal ja vees

Roolimine ja jetti tõukejõu mõju

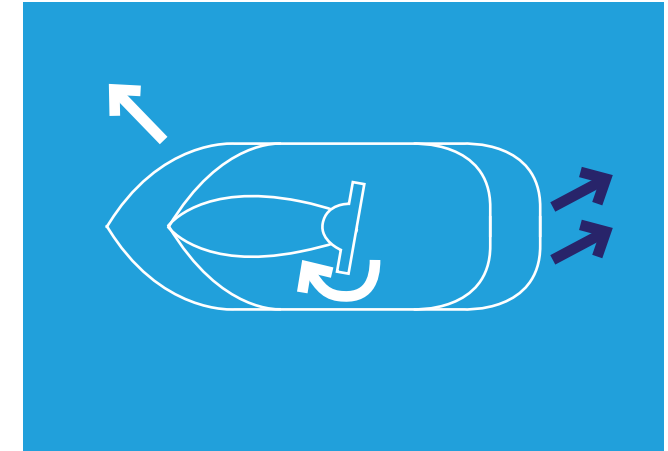
Üks kõige olulisemaid asju, mida meeles pidada on see, et niipea, kui mootor käivitada, hakkab turbiinajam tööle ning see hakkab jetti kas ette- või tahapoole liigutama. Selleks, et edasi liikuda, tuleb vasakul juhtkangil vajutada nuppu üks kord, mis suunab tõukejõu joa suunaja kaudu ettepoole;

kiiruse tõstmiseks tuleb lihtsalt pisut gaasi lisada. Et edasikäik välja lülitada, vähenda gaasi ja vajuta juhtkangil olevat nuppu veel kord, mis lülitab sisse neutraali ja tagurdustasku suunab tõukejõu allapoole. Tagurpidikäigule lülitamiseks tõmba ja hoi vasakul olevat kangit, mis lülitab sisse tagurdustasku ja tõukejõud suunatakse taha, jõu suurendamiseks tuleb lihtsalt gaasi juurde anda. Mõnedel vanematel, ilma elektroonilise juhtimiseta masinatel on tagurpiditasku sisselülitamise protsess käsitsi juhitud. Need vanemad masinad on varustatud kangiga, mida tuleb üles tõmmata, et tagurpiditasku sisse lülituks, ja selle välja lülitamiseks alla vajutada.



Pööra vasakule (pakpoordi)

- Pööra juhtraud vasakule
- Lisa gaasi, et anda vasakule pööramiseks juurde tõukejõudu



Pööra paremale (tüürpoordi)

- Pööra juhtraud paremale
- Lisa gaasi, et anda paremale pööramiseks juurde tõukejõudu

VÕTI

→ Liikumise suund

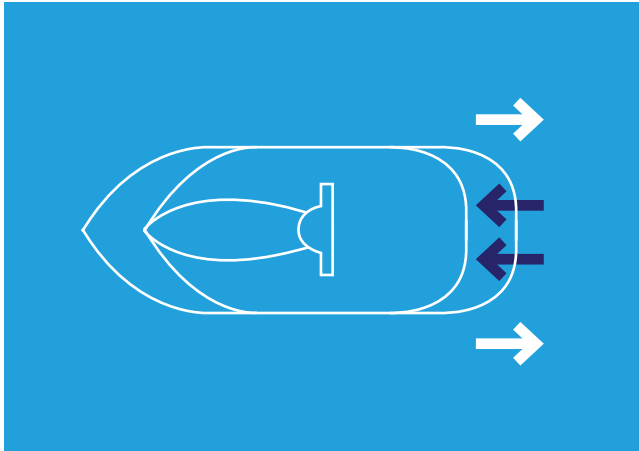
→ Tõukejõu suund



HOIATUS..

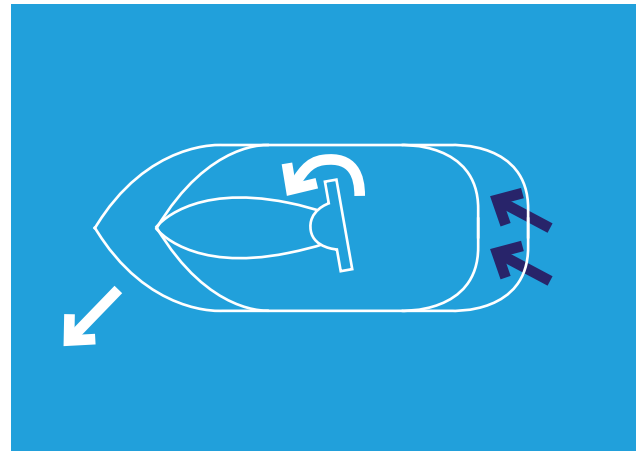
Üks kõige olulisemaid asju, mida meeles pidada on see, et niipea, kui mootor käivitada, hakkab turbiinajam tööle ning see hakkab jetti kas ette- või tahapoole liigutama

Veesõiduoskused maal ja vees



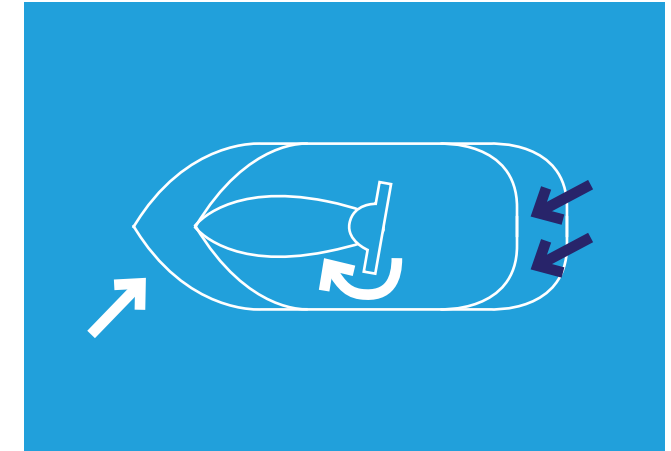
Tagurdamine (tagurdamine otsesuunas)

- Juhtraud otseks
- Lisa gaasi, et anda tagurpidi liikumiseks rohkem tõukejõudu



Pööramise suund

- Jetti pööramine päripäeva
- Juhtraud vasakule, jett liigub edaspidi käiguva vasakule
- Kui sisse on lülitatud tagurdustasku, hakkab jetti ahter pöörama päripäeva



Pööramise suund

- Jetti pööramine vastupäeva
- Juhtraud paremale, jett liigub edaspidi käiguva paremale
- Kui sisse on lülitatud tagurdustasku, hakkab jetti ahter pöörama vastupäeva

VÕTI

→ Liikumise suund

→ Tõukejõu suund



HOIATUS...

Mõnedel uutel jettidel, mille tagurdustasku on fikseeritud, hakkab jett liikuma vastupidises suunas, kui sisse lülitatakse tagurpidikäik,

Veesõiduoskused maal ja vees



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission.
All rights reserved.

Tagurdamistasku efekt

Nagu märkisime, jätkab jett liikumist ka peale neutraali sisselülitamist; see sarnaneb autode liikumisele, kuid paadil ei ole pidureid, nii on ainus võimalus aeglustamiseks tagurpidise tõekejõu kasutamine.

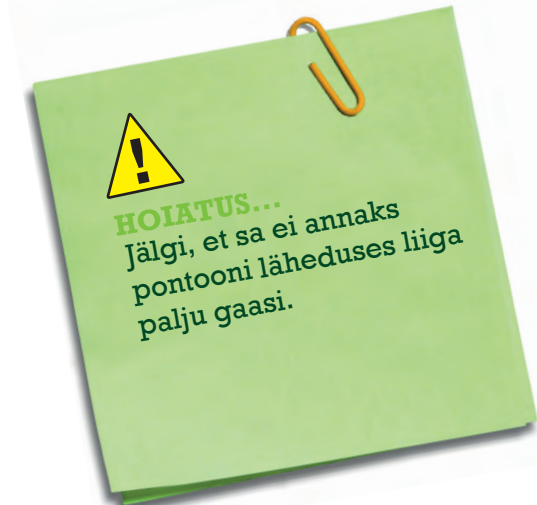
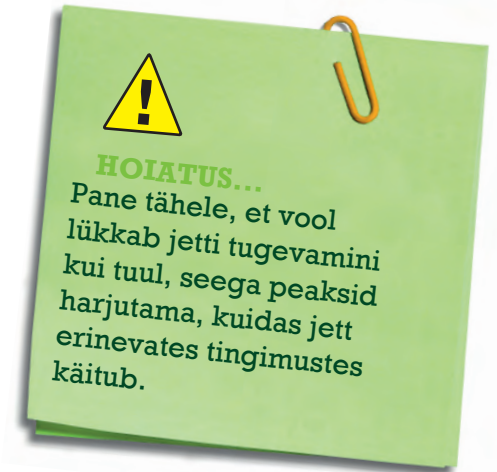


© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission.
All rights reserved.

Pontooni äärde sildumine

Suundu voolu poole – määra esmalt kindlaks, mis suunas on vool, lähene pontoonile vooluga samas suunas, pane valmis võõri- ja ahtriotsad ja sobivad vendrid. Suuna jett üle voolu nagu joonisel näidatud, säilita piisavalt hoogu edasiliikumiseks, et vool ületada, pontoonile lähenedes, anna õige pisut tagurpidi hoogu, alguses juhtrauda otseks lükates ja siis neid vasakule lükates, see aeglustab nii käiku kui lükkab jetti ahtri pontooni poole. Kinnita nii ahtri- kui võõriots.

Pane tähele, et vool lükkab jetti tugevamini kui tuul, seega peaksid harjutama, kuidas jett erinevates tingimustes käitub.



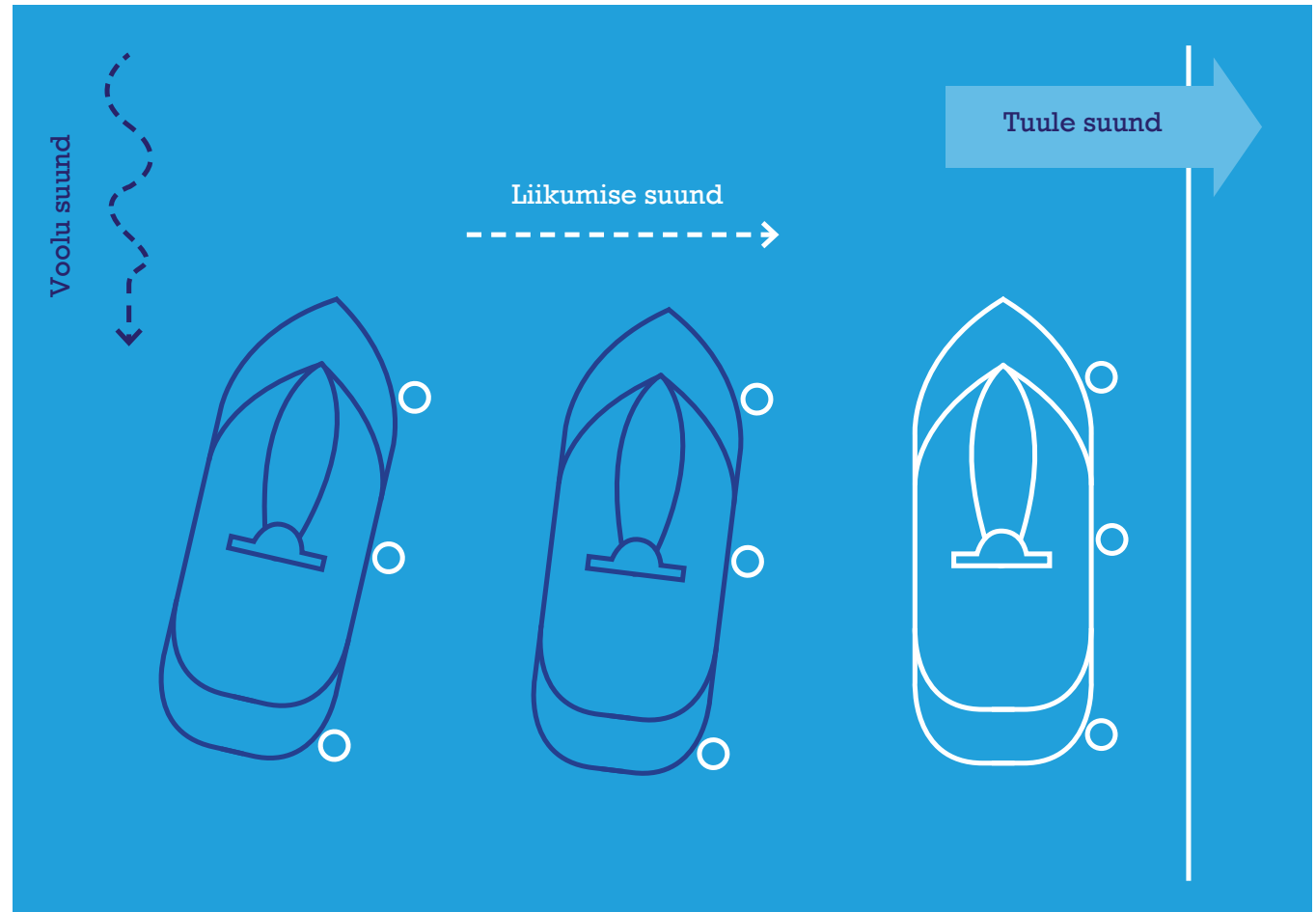
Veesõiduoskused maal ja vees

Vastutuult

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 jetti vastuvoolu paigal tõukab tuul sind lihtsalt pontooni juurde.

Parvlaeva tehnika

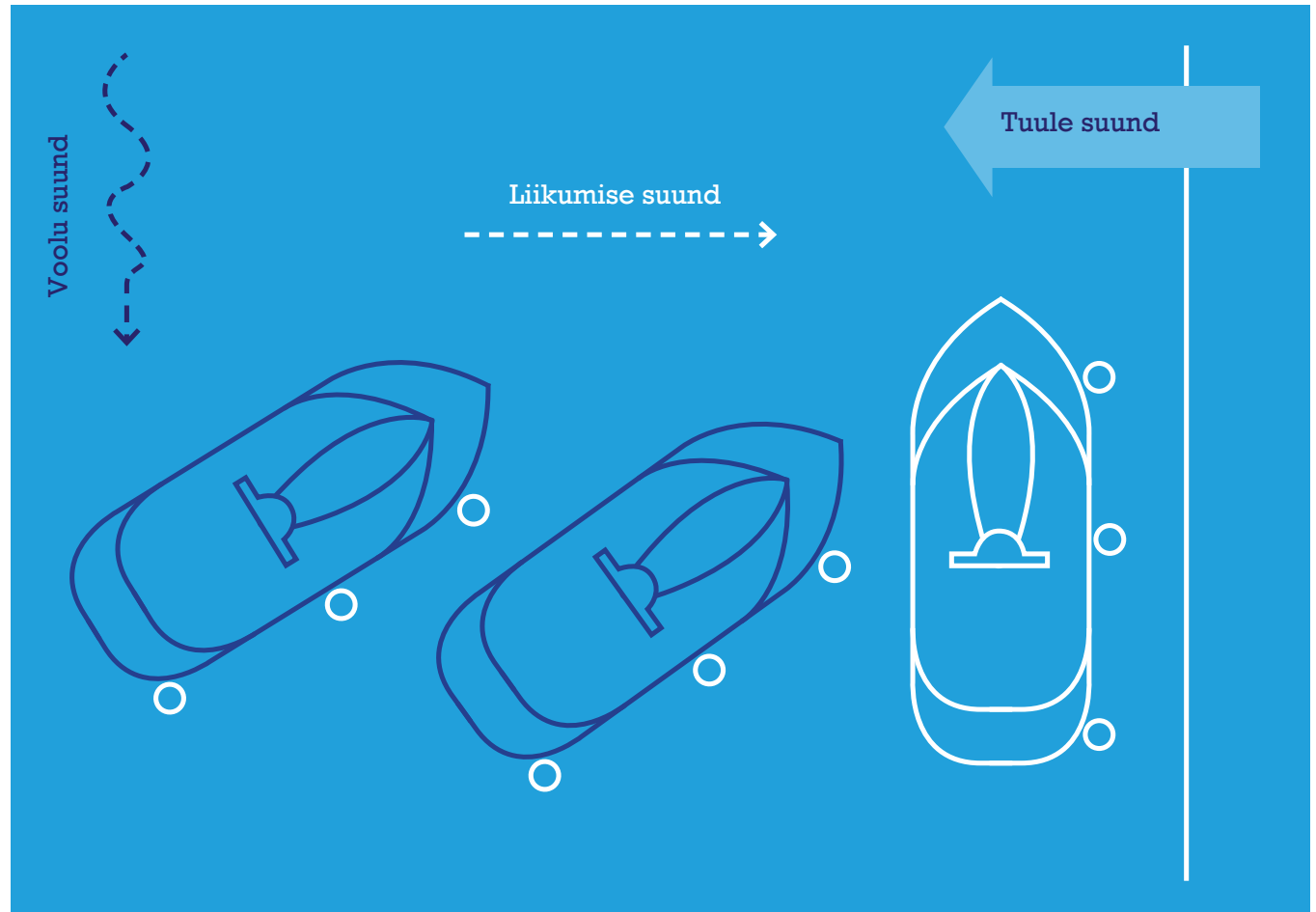
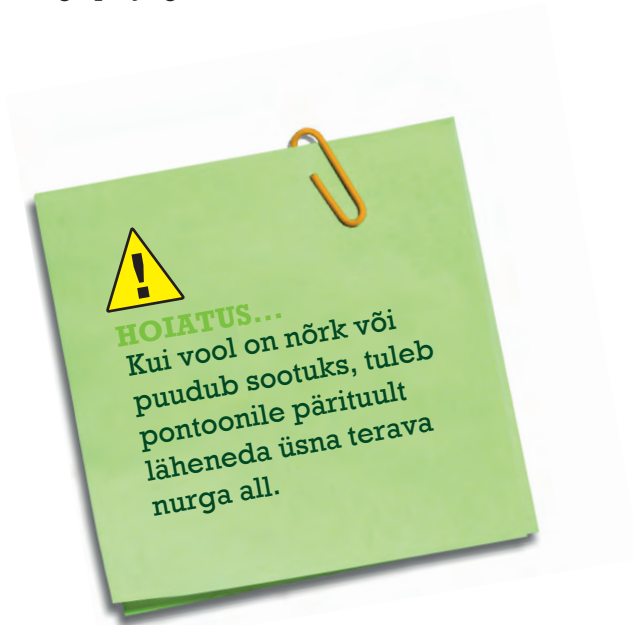
Vastuvoolu liikumise puhul me seda juba puudutasime, selle mõistega kirjeldatakse võimalust, kuidas jetil saab lasta küljetsi üle vee libiseda nii, et edasikäiku peaaegu üldse ei anta. Selle saavutamiseks tuleb jetti hoida vastutuult või -voolu ja gaasiga väga õrnalt mängida, viies juhtraua nurga alla, mis aitab soovitud tulemust saavutada. Selle võtte harjutamine aitab mõista nii juhtraua kui edaspidise ja tagurpidise tõukejõu mõju.



Veesõiduoskused maal ja vees

Külgtuul

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 ahter liiniga kinnitada, seejärel juhtraud vasakule keerata ja tagurpidikäigule lülitada, mis lükkab jeti ahtri pontooni juurde. Vaata, et sa liiga palju gaasi ei anna.



Veesõiduoskused maal ja vees

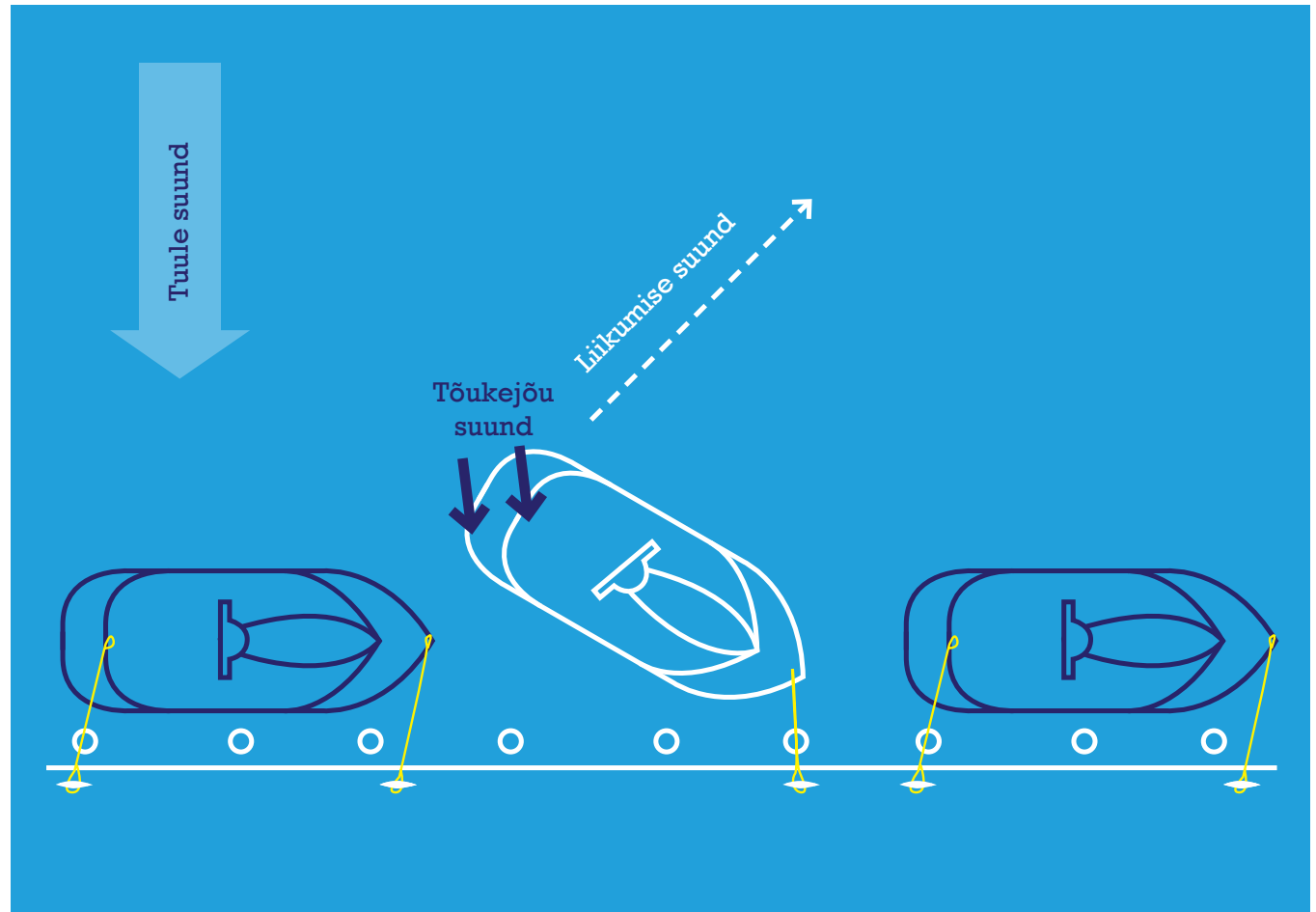
Pööramine kitsas kohas

See manööver eeldab head käe ja silma koordinatsiooni. Pea meeles, kus on pöördepunkt ja ära anna edasi- ega tagasikäiku enne, kui juhtraud on pööratud suunas, kuhu sa soovid liikuda. Gaasiga tuleb vähehaaval mängida, see paneb jeti oma teljel minimaalse edasi- või tagasiliikumise hooga oma teljel pöörama.

Sildumispaigast lahkumine (sild tüürpoordis)

Kui vool ega tuul jeti liikumist ei mõjuta, saab silla äärest lihtsalt minema sõita. Kui seda teha edasi- käiguga, tuleb jälgida, et ärasõites vööriga mitte silla vastu ei pühiks. Kui pöörad juhtraua liialt vasakule, lööb jett vastu kaid.

Sageli on parem ankrupaigast tagurpidikäiguga minema sõita, kuna nii väldid ülalkirjeldatud ohtu. Manöövri läbiviimiseks tuleb juhtraud keerata paremale kai poole ja anda väga õrnalt tagurpidikäik – ainult nii palju, et jetti ahter hakkaks kai juurest eemale liikuma. Kui oled pontoonist eemaldunud, keera juhtraud otseks ja sõida vastutuult või voolu minema.



Veesõiduoskused maal ja vees

Sõitmine veel, vastutuult sõit, sõit risti lainet ja sõit allatuult

Vastutuult sõit

Otse vastu lainet sõit tähendab, et ründad lainet täie jõuga, mis teeb liikumise hüplikuks ja seetõttu on siin väga oluline valida õige kiirus. Kui kiirus on liiga suur, võib jett muutuda väga ebastabiilseks; kui kiirus on liiga väike, sukeldub jeti nina igasse lainesse ja jett võib kergesti seisma jääda. Sellistes tingimustes sõidu dikteerivad sinu kogemuste tase ja füüsilised võimed. Mida suurem on kogemus, seda paremini oskad oma kiirust reguleerida, arvestades laine kõrgust ja lainetust, vahel, kui lained on üksteisele lähedal, saad laineharjade vahele hüpata ja hoida nii suurt kiirust. See on keerulisem, kui laineharjade vaheline kaugus on suur. Alusta ettevaatlikult ja arenda ajapikku oskusi.

Ristlaine

Risti lainet sõidetakse, kui lained tulevad kummaltki küljelt ja sa sõidad laineharjade vahel – see võib olla väga lahe, sest sa ei pea hüppama lainelt lainele, nagu ülalpool kirjeldatud. Kuna sa ei pea hüppama, saad sõita palju kiiremini ja füüsiliselt ei ole see nii kurnav.

Allatuult sõit

Nagu nimetuski vihjab, kulged sellisel juhul mööda laineid ja liigud nendega samas suunas. Laines sõit võib olla ohtlikum vastu lainet sõitmisest, sest kui sa hindad suure laine kõrgust ja tugevust valesti, võid ühest lainest paiskuda tugevasti eesolevasse teise lainesse, mis võib sind üle juhtraua jetilt minema vette paisata. Ka nendes tingimustes tagavad ohutu sõidu kogemused ja füüsilised võimed. Sõidupäeva planeerides on oluline arvestada lainetuse suuna ja tugevusega. Ära sõida päeva alguses kaugele mööda lainet ära, sest pärastlõunal võid avastada, et tuul on tõusnud ja lained palju tugevamad ning sul tuleb kogu tagasitee sõita vastu lainet. Teekonna ohutu planeerimine ning tuule ja voolu mõjuga arvestamisest räägime ilmastiku peatükis. Kõigis ülalkirjeldatud tingimustes võib sõitjal olla vaja oma sõiduasendit muuta; vastulainet oleks istudes väga ebamugav sõita, seega tuleks sisse võtta pooleldi seisev asend, nii saab jalgadega pehmedada maandumisel tekkivaid lööke. See on aga äärmiselt väsitav ning pikka aega selles asendis sõitmisel pead sa olema füüsiliselt heas vormis.

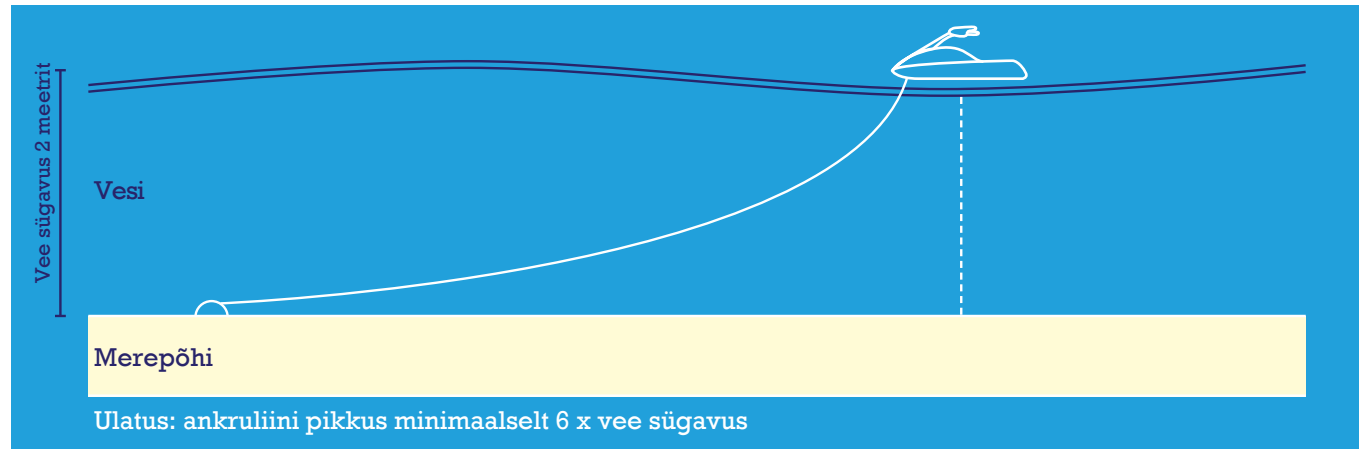


Veesõiduoskused maal ja vees

Ankurdamine

Kui rakendatakse mõnesid põhilisi võtteid, on ankurdamine väga lihtne. Enamik ankruid on kokkupandavad haarduvat tüüpi ankrud, mis on kerged ja mida on lihtne ladustada. Pea ankrut 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

Juhud, millal kindlasti ankurdada!

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

Juhud, millal mitte ankurdada!

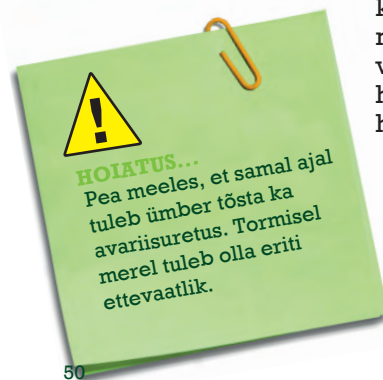
- Ära ankurda kivisel või taimekasvanud põhjal
- Ära ankurda tormisel merel välja arvatud juhul, kui tegu on hädaolukorraga
- Ära ankurda kivise ranna lähedal, kui puhub tugev tuul suunaga rannale
- Ära jäta jetti pikaks ajaks järelevalveta

Veesõiduoskused maal ja vees



Kuidas jetil kohti vahetada

Kui sul on jetil kaasreisija ja soovite kohti vahetada, siis on seda parim teha järgmiselt: juht tuleb juhiistmelt maha ja liigub ettevaatlikult mööda ühte külge tahapoole, samal ajal tuleb reisija teist külge mööda ettepoole. Nii hoiate jetti tasakaalus ja see ei lähe ümber. Pea meeles, et samal ajal tuleb ümber tõsta ka avariisiretus. Tormisel merel tuleb olla eriti ettevaatlik.



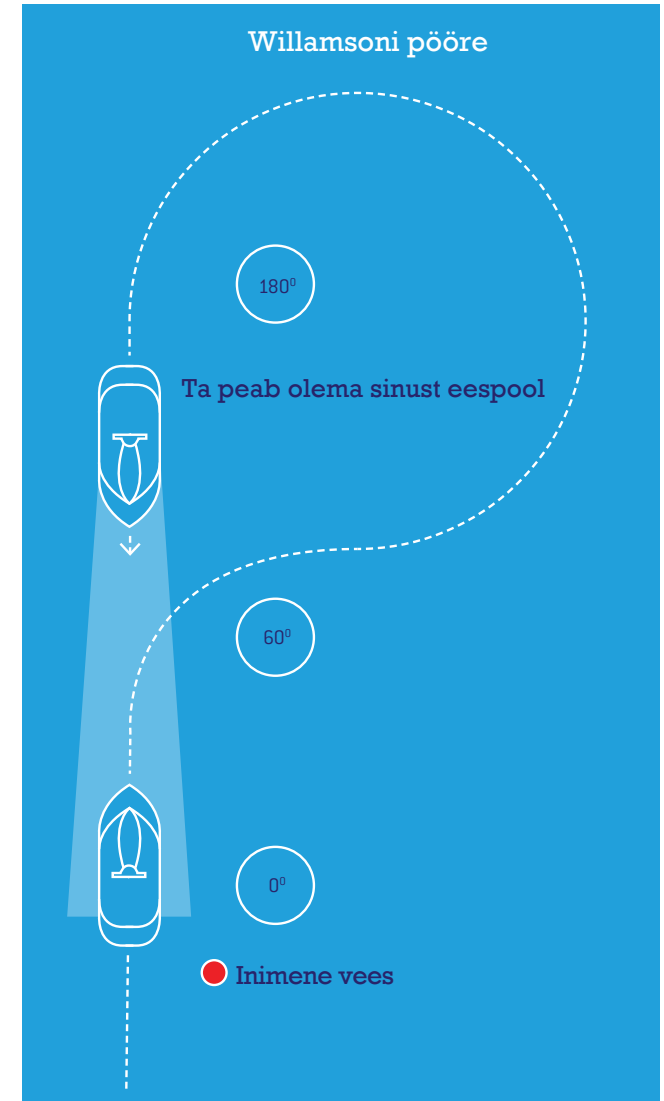
Üle parda kukkunu päästmine

Kaasreisijaga sõitmine võib olla vahva, kuid juht peab endale ka aru andma, et reisija jaoks on kinnihoidmine palju keerulisem! Kaasõitja peaks alati kinni hoidma juhust, täpselt nagu mootorrattal, nii tunneb juht, kas reisija on veel pardal!

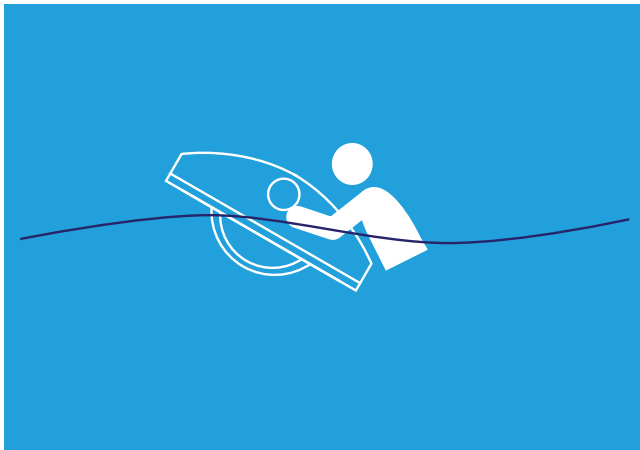
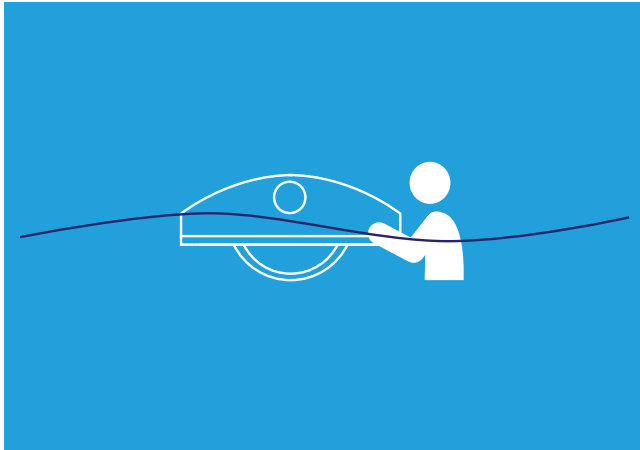
Kui kaasõitja vette kukub, aeglusta kiirust, hoia silmsidet ja sõida vettekukkunu juurde tagasi, selleks on parim minna vettekukkunu suhtes allatuult ja sõita tagasi vastatuult, nii saad jetti kõige paremini juhtida.

Lähedale jõudes lülita mootor välja ja lase vettekukkunul jetti tagant uuesti pardale tulla, aidates samal ajal jetti tasakaalus hoida. Kui meri on tormine, võid kasutada ka päästmiseks mõeldud viskeotsa, visata selle üle parda kukkunule ja kui ta selle kätte saab, aidata teda jetti juurde tõmmata.

Kui vettekukkunu sai vigastada, võib sul olla vaja abi saamiseks kutsuda päästeteenistus. Kui vettekukkunu on teadvusetu, pead sa TINGIMATA kohe päästeteenistusele helistama, pakkudes ise samal ajal sellist abi, mis hetkel võimalik. Kontrolli, kas ta hingab, kas hingamisteed on avatud ja kas nägu on veest väljas. Antud juhul on tegemist võimaliku eluohtliku olukorraga, mis nõuab hädasignaali edastamist või siis VHF saatjal hädanumbrile helistamist.



Veesõiduoskused maal ja vees



Käitumine ümbermineku korral

Kõik jetisõitjad peavad teadma, mida teha ümbermineku korral. Kaasaegsed jetid on ehitatud selliselt, et neid on võimalik ümber keerata, kuid sõitja peab võtma tarvitusele mõistlikud ettevaatusabinõud ja käituma ümbermineku korral kindlal viisil.

1. Hoolitse alati selle eest, et nii sina kui kaassõitja kannaks päästevesti või ujuvvesti, mis peab olema korralikult seljas ja töökorras. (Vaata lõiku Sõiduvastustus Päästevest.)
2. Kui jett ümber läheb ja sa vees oled, kontrolli, kas kaassõitjaga on kõik korras, järgmiseks vaata, ega mootor ei tööta. Avariisuretus oleks pidanud mootori seiskama.
3. Hoiu pidevalt jetist kinni või uju kohe selle juurde tagasi.
4. Vaata, mis suunas jetti pöörata tuleb, see on mudelitel erinev ja ahtril olev silt näitab pööramise suunda.
5. Uju sõiduki selle poole juurde, mida sa kavatsed enda suunas pöörata, pane põlv hõõrdumisribale ja haara impelleri all olevast võrest.
6. Tõmba jetti enda poole, aidates oma kaaluga selle pööramisele kaasa.
7. Kui jett on taas õiget pidi, mine nagu tavaliselt ahtrist pardale
8. Kui jett on õiget pidi keeratud, voolab kütus süsteemis normaalasendisse ja mõne hetke pärast peaksid saama avariisuretuse uuesti ühendada ja mootori taaskäivitada.



Hädasignaalid kätega

Kui su jett on ümber läinud ja oled hädaolukorras, tuleb sul teistele abivajadusest märku anda: tõsta aeglaselt käed ja lase need uuesti alla. See ei ole nii hea viis hädaolukorrast märku andmiseks, kui süüteraketid või VHF-saatjal või mobiiltelefoniga edastatud signaal, kuid kui ühtegi neist pole käepärast, siis on tegu tunnustatud hädasignaaliga.

Kõigil UIM-i ja riigisisestel võistlustel on ohutusteenistuste ülesandeks anda kõigile vees ohtusattunutele vajalikku abi ja kõik võistlejad peavad järgime reegleid, mille on määranud võistluse korraldajad ja peakohtunik. Põhjalikumalt käsitletakse seda juhendi Edasijõudnutele mõeldud osas

Põhilised navigeerimisoskused

Põhilised navigeerimisoskused

Käesolevas osas vaatame, kuidas vältida rahvusvahelist laevakokkupõrgete vältimise eeskirja tundes kokkupõrkeid, kuidas tunda ära laevu, millele peame teed andma ning kuidas lugeda ja mõista meremärke. Samuti õpime ilma vaatama ja vältima tormi kätte jäämist.

Kokkupõrgete vältimise eeskiri

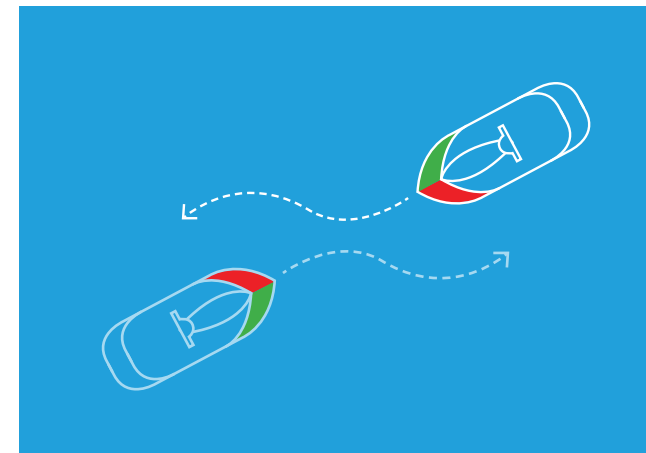
Täpselt nagu maanteelgi, reguleerivad ka veeteedel ohutut liiklemist mõned lihtsad reeglid. Kui sa neid reegleid tead ja neist aru saad, on võimalik probleeme vältida, neid eirates võid aga sattuda tõsisesse kokkupõrkesse, mille eest sind võidakse vastutusele võtta ja ka süüdi mõista.

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:



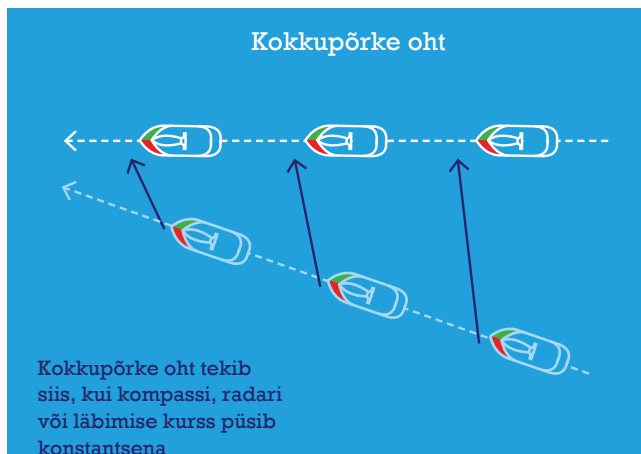
Otse vastu

ehk kaks alust sõidavad otse teineteise suunas.

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

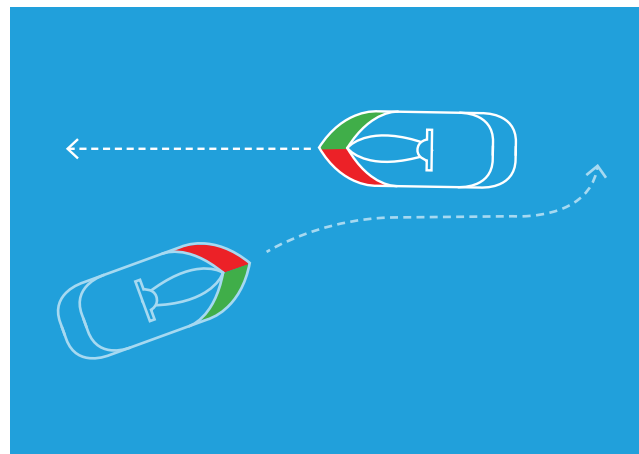
Antud olukorras muudavad mõlemad alused kurssi paremale (tüürpoordi) ja mööduvad teeneisest vasakult ehk parras pardast. Ära sõida vastutuleva laeva teelt risti üle, kuna selle kiirust on raske hinnata.

Põhilised navigeerimisoskused

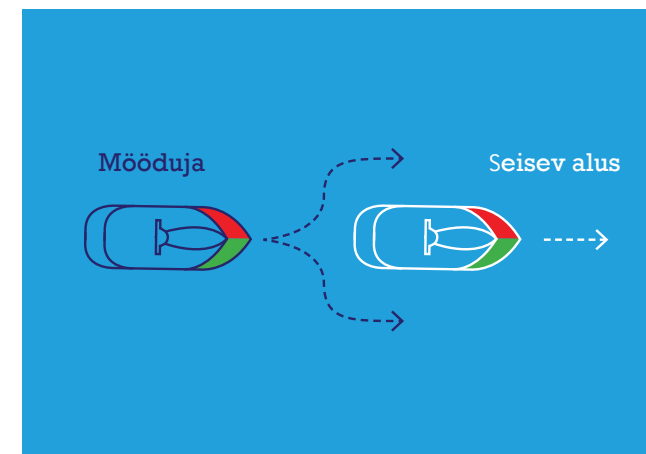


Teise aluse eest risti läbisõitmine

Kui tekib kokkupörke 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.

Ilm

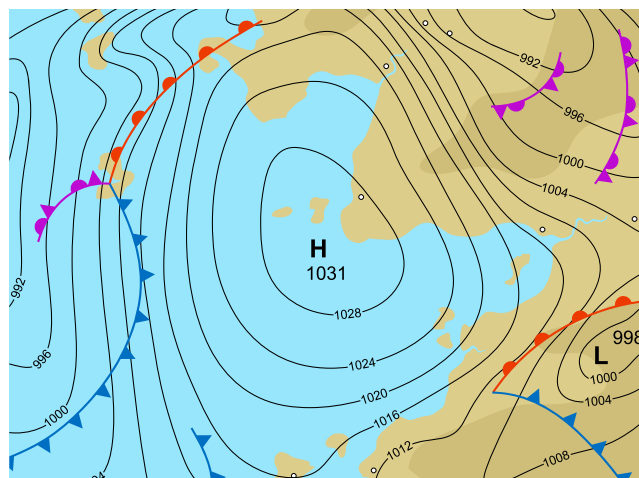
Ilm

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 erineval 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 ilmteates, 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 signaalrakette ja oska neid kasutada
- Pea meeles, et punased raketid ja punane suits tähistavad merel HÄDAOLUKORDA
- Võta kaasa ankur

Nooremtreener

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

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

Sissejuhatus

UIM-i jetispordi tiitlivõistlused

UIM –ABP jetispordi maailmameistrivõistlused

Maailmameistrivõistlused

UIM-ABP jetispordi maailmameistrivõistlused on kõige kõrgemalt tunnustatud ja mainekam jetivõidusõidu sari, ka on see üks kiiremaid, vaatamängulisemaid, nõudlikumaid ja meelelahutuslikumaid veespordialasid.

Meistrivõistlused hõlmavad erinevaid võistlusi kolmes kategoorias: Runabout GP1, Ski GP1 meestele ja naistele ning Freestyle; ringrajasõit, paralleelslaalom, kestussõit (Endurance), Offshore ja Jetimaratoni ühendavad kiiruse, oskused ja toore jõu ning tulemuseks on adrenaliiniküllane pidev action ning ülipõnev võidusõit, lisaks pakub Freestyle kategooria võimatuna tunduvaid kunstilisi saavutusi ja hullumeelset õhuakrobaatikat.



Sissejuhatus



Võistlejad

Maailmameistrivõistlused on kõigile huvilistele ja registreeritud võistlejad peavad omama oma riigi võistlejalitsentsi, mille on väljastanud UIM-i poolt tunnustatud riiklik alaliit, aga ka maailmameistrivõistluste superlitsentsi (ingl k World Super Licence), mille väljastab UIM-i sekretariaat.

World Super Licence'i saamiseks peab võistleja olema osalenud neljal riiklikul või rahvusvahelisel tavavõistlusel.

Osaleda saab alates 15. eluaastast

Ringrajasõit

Nii Runabout GP1 kui Ski GP1 klassis on ringrajasõit kiire ja vihane, osalejad kihutavad paljude poidega tähistatud rajal, millel on nii parem- kui vasakpöörseid, alternatiivne rada ja karistuspoi.

Starditakse kas paigaltstardist (seisva mootoriga) või lendstardist, rajal on umbes 29 poid ja rajapikkus 1500 m Runabout klassil ning 27 poid ja 1300 m Ski klassil.



Paralleelslaalom

Slaalom on plahvatuslik ja põnevusttekitav võistlus, mida korraldatakse valitud Grand Prix etappidel. Osalevad Runabout ja Ski klasside kaheksa kõige kõrgema kvalifikatsioonipositsiooni saanud sõitjat, samuti neli/kuus kiireimat naisteklassi võistlejat. Võistlusele starditakse seisva mootoriga pontoonilt, rajal on kaks paralleelset, 96 m pikkust sõidurada viie poiga, võidab kolmes sõidus parima tulemuse saaja.

Offshore

Offshore on kahtlemata füüsiliselt kõige raskem ning sageli iseloomustatakse seda kui jeti-, keha- ja luudepurustajat. Võistlused toimuvad merel või avaveekogul Runabout jettidele. Offshore on kõige vaatamängulisem võistluskategooria, kuna võistlejatel tuleb rinda pista esktreemsete ilmastikutingimuste ja kõrgete lainetega, mis nõuab neilt väga head füüsilist vormi, sõiduoskusi ja pisut õnne! Offshore-võistlusi peetakse kõige raskemaks maailmas, kus eelkõige on oluline rasketes tingimustes hakkama saamine. Mitmeosalised võistlused toimuvad vähemalt 110 km pikkusel distantsil, kus tankimispausid tehakse samades või erinevates kohtades.



Kestvussõit (endurance)

Võistlused toimuvad avaveel kalda lähedal, suletud rada on 5-20 km pikkune, maksimaalne ajalimiit on 60 minutit, start, tankimine ja finiš asuvad kõik samas kohas.

Jet Raid (jetimaraton)

Sarnaselt Offshore võidusõidule koosnevad sõidud mitmest osast, distantsi pikkuseks on vähemalt 110 km ja kogupikkus on 250-1500 km.

Sissejuhatus



Mida käesolevalt nooremtreenerite programmilt oodata?

Jetisõidu abitreenerite koolitusel pöörasime suurt tähelepanu põhiliste veesõiduoskuste tutvustamisele, antud nooremtreeneritele suunatud moodulis paneme rõhku sellele, et anda sulle kõigist teemadest rohkem teadmisi, kuid tutvustada ka oskusi, mis on vajalikud ohutuks võistlemiseks klubi- või riiklikul tasemel. Kogu praktiline treening veel viiakse läbi erinevatel sinu treeningkeskuses saadaolevatel jettidel.

Lühike kokkuvõte põhilistest abitreeneri programmis õpitud punktidest, osalejate oskuste ja teadmiste kontrollimine

Sügavas vees ohutult jetile minemiseks tuleb ühendada avariisuretus, käivitada mootor ja läbi viia mõned manöövrid, sealhulgas kai ääres peatumine, tagurpidi sõitmine ja ettemääratud rajal kiiresti sõitmine.

Võistluse administratsioon, kohtunikud ja reeglid

Kuidas võistlemisega alustada, vanusepiirid, litsentsid, meditsiinikontroll ja kindlustus

Minimaalne vanus

Võistlema saab hakata alates 15. eluaastast; vanus määratakse võistleja vanuse järgi vastava aasta 31. detsembril.

Erandiks on juunioride klassi sõitjad, kes osalevad UIM-i kontinentaalsetel juunioride meistrivõistlustel. UIM-ilt tuleb saada eriluba. Vt UIM-i reeglitest täpsemaid tingimusi.

Litsentsid

Nagu teisigi motosportialasid, reguleerivad ka jetispordi nii rahvuslikud kui rahvusvahelised alaliidud. Jetispordi võistlusaltsentse väljastab sinu riigi alaliit, kuid enne litsentsi taotlemist tuleb sul läbida tervisekontroll ja jetispordi treeningkursus. Käesolevas moodulis olev treeningkursus katab kõik võistlusspordiga seotud teemad ning kursuse rahuldaval läbimisel saad sa oma riigi alaliidult taotleda esmast võistlusaltsentse. Selle litsentsiga saad sa osaleda klubi- ja riiklikul tasemel toimuvatel võistlustel, kus sinu võistlusvõimekust hindab omakorda võistluse peakohtunik. Mõne riigi alaliidud nõuavad, et sa osaleksid neljal võistlusel enne, kui sa saad täisvõistlusaltsentse taotleda. See nõue võib riigiti erineda. Litsentse tuleb uuendada ka siis, kui soovid võistelda rahvusvahelisel tasemel ning siis pead sa oma riigi alaliidult taotlema rahvusvahelist võistlusaltsentse.

Maailma- ja Euroopa meistrivõistluste tasemel UIM-i jetispordi võistlustel osalemiseks peab sul olema ka UIM-i superlitsentse. Selle litsentse eeltingimus on, et sa läbid veel ühe põhjaliku tervisekontrolli; seda litsentse saad taotleda oma riigi alaliidult. Superlitsentse saab taotleda üheks võistluseks või terveks hooajaks ja igas võistlusklassis on oma litsentse. Võistlusaltsentse kehtib ühe aasta ning igal aastal litsentse uuendades tuleb sul taas läbida tervisekontroll.

Kogu info UIM-i superlitsentse kohta leiad UIM-i jetispordi võistlustingimustest kodulehelt UIMpowerboating.com

Kindlustus

UIM-i jetispordi võistlustel osalemiseks peab sul üldiselt olema vähemalt 1 miljoni euro suuruse kattega kolmanda osapoole vastutuskindlustus, seda nõutakse Euroopa meistrivõistlustel.



Võistluse administratsioon, kohtunikud ja reeglid



Ametnike, kohtunike roll:

Võistluse sekretär

Võistluse sekretär on tõenäoliselt sinu esimene koht 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.



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 juhib võistlejate koosolekut, hoolitseb selle eest, et kõik ohutuseabinõud on olemas, tagab korra võistlustalil 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. 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.

Võistluse administratsioon, kohtunikud ja reeglid



Tehniline kohtunik

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

Tehniline kontroll

Nagu juba märgitud, kontrollitakse tehnilises kontrollis igal võistlusel sinu jeti, selle varustust ja isiklike ohutusvahendeid. Sul tuleb veenduda, et see on heas korras, täidab oma ülesandeid ja vastab võistlusklassi tingimustele. Erilist tähelepanu pööratakse ohutusvahenditele; ära unusta, et kui su 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 sulle tehnilise kontrolli vanema poolt allkirjastatud kaart, mis kinnitab, et su jet on kontrolli läbinud, ning sul võib olla vaja viia see võistluse administratsiooni, kus sa võistlusele registreerid, kust sa omakorda saad starti lubava klepsu – milline see protsess on, peaksid sa sekretariaadist registreerudes üle kontrollima. Mõned kõige levinumad põhjused, miks tehnilisest kontrollist läbi ei pääseta: .

- Avariisuretus ei tööta korralikult – seda kontrollitakse alati
- Akud ei ole korralikult kinnitatud; see viga esineb sageli kõrgemates klassides
- Käepideme katted (gripid) ei ole korralikult kinnitatud
- Jeti kerel on teravaid servi
- Ahtrisilmuse külge ei ole kinnitatud venivat puksiiraasa
- Küljesponsoonid osutuvad sageli tehnilises kontrollis komistuskiviks, need peavad vastama UIM-i tehnilistele tingimustele
- Kütusepaagile ei ole paigaldatud õhutoru
- Õhufiltrid on paigaldamata ja kütusevoolikud kaablisidemetega kinnitamata

Tehnilises kontrollis plommitakse mootor, märgistades poldipead ja sarnased detailid värviga, et tehnilise kontrolli teadmata ei oleks võimalik teostada suurt remonti.

Sageli saab sõitja peale masinaga tehnilise kontrolli läbimist klepsu, klepsu võidakse anda ka kiivrile.

Ajavõtu kohtunikud

Ametlikud ajamõõtjad peavad arvestust võistlusaegade kohta ning see info avaldatakse võistluste teadetetahvlik 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.

Žürii liikmed

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

Võistlusnumbrid

Võistlusnumbrid

UIM-i jetispordi meistrivõistlustel osalemiseks saab iga võistleja hooaja alguses võistlusnumbri. Võistleja number jääb samaks kogu meistrivõistluste hooajaks. Esimesel võistlusel saab iga võistleja komplekti kleebitavaid numbreid ja numbrivesti. Neid tuleb kasutada vastavalt juhtnööridele ja säilitada hooaja jooksul töökorras olevatena. Võistlusnumber 1 on reserveeritud igas klassis valitsevale maailma-meistrile. Võistlusnumbrite mõõdud on 30 cm x 30 cm. Numbrid trükitakse kõigis kategooriates mustana (Arial Black) valgel taustal. Numbritega varustab korraldaja.

Võistleja kleebib numbrid oma jetile nähtavasse kohta ette, paremale ja vasakule küljele. Kogemus näitab, et sõitja peaks kandma numbrit ka seljal (nagu näiteks suusatamises), et ajamõõtja teda paremini ära tunda saaks. Kasutada on lubatud ainult mootori poolt pakutavaid numbreid.

Riigisisestel võistlustel väljastavad mõned rahvuslikud alaliidud võistlusnumbreid, kuid seda korda peaksid enne võistlemist kontrollima oma riigi alaliidust. Rahvusvahelised võistlusnumbrid ei pruugu kattuda kohalike võistlusnumbritega. Rahvusvahelistel numbritel on kohalike numbrite suhtes eelis.



Võistlejate koosolek

Võistlejate koosolek

Võistlejate koosolek on kohustuslik kõigil võistlustel, vahel toimub mitu võistlejate koosolekut, kus on kohustuslik osaleda kõigil võistlejatel, võistlusjuhendi kohaselt võib koosolekult puudumine kaasa tuua diskvalifitseerimise või rahalise trahvi. 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.



Turvavarustus (sõiduvarustus)

Turvavarustus (sõiduvarustus)

Võistlemiseks vajaliku kohustusliku varustuse nimekirja leiad UIM-i jetispordi reeglistikust. Rahvuslikud alaliidud võivad omalt poolt anda nimekirja riigisisestel võistlustel nõutavast varustusest, mis ei pruugi ühtide UIM-i nõudmistega. Reegleid uuendatakse igaastaselt, 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.



Kaitsekiiver

Kiiver peab jeti peal olles ja peakohtuniku juhtnööre järgides kogu aeg peas olema. Kiiver peaks olema motokrossi stiilis, kaitsma meeleskohtasid ja selle visiir peab olema eemaldatav. Kohustuslik on kanda kiivrit, mis vastab vähemalt Snell M2000, või M2005 või Snell SA2000 või SA2005 standardile. Kindlat kiivri värvi ei nõuta, kuid selleks, et vees hästi nähtav olla, kasutatakse eredaid fluorestseerivaid värve.

KÕIGIL UIM-I VÕISTLUSTEL ON NÕUTAV KIIVER, MIS VASTAB ÜLALNIMETATUD SNELL'I RAHVUSVAHELISTELE STANDARDITELE. MUUD KIIVRISTANDARDID EI OLE LUBATUD.

Elutähtis on, et kiiver istuks õigesti, küsi nõu oma varustusemüüjalt; pea silmas, et kui kiiver peas liigselt loksub või sa saad seda selja tagant peast ära tõmmata, on see kasutu. Hoia oma kiivril kogu aeg silma peal, see on ülitähtis kaitsevahend ning kui see kõvale pinnale maha kukub, siis on väga tõenäoline, et see saab pöördumatuid kahjustusi.



Olulised nõuanded:

- Kui kiiver saab kahjustada, tuleb see välja vahetada
- Kui kiiver maha kukub, tuleb see välja vahetada, kuna see võis saada viga, kuigi sa ei pruugi kahjustusi näha, õnnetuse korral võib see maksta sinu elu
- Kui kiiver on vanem kui 5 aastat, tuleb see välja vahetada
- Ära kiivri sisemisi fikseeritud osi kunagi eemalda
- Osa sisemisest polstrist saab pesemiseks välja võtta
- Kõige olulisem on, et kiiver istuks pähe tihedalt; kui see on kinnitatud ja seda saab tagant tõmmates peast ära võtta, siis ei istu see õigesti ja tuleks välja vahetada

Täpsema info ja kaitsekiivreid puudutava spetsifikatsiooni leiad kodulehelt UIMpowerboating.com

Võistlusvestid ja päästevestid



Võistlusvestid ja päästevestid

Võistlusvest peab jети peal olles ja peakohtuniku juhtnööre järgides kogu aeg seljas olema. Võistlusvesti tõhusus on selle kandja vastutusel, seega peaksid enne võistlema 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. 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 nägu ülespidi. Vesti seljal peab olema põrutuskindel materjal.

Kui sa ei ole kindel, millised tooted on lubatud, palume lisainfo saamiseks ühendust võtta rahvusliku alaliiduga. Täpsema info ja võistlusveste puudutava spetsifikatsiooni leiad kodulehelt UIMpowerboating.com



Kalipso

Hästiistuv kalipso on mugavaks jetisõiduks mõõdapääsmatu; kalipsosid on väga erineva tegumoe ja kaaluga (paksusega), on kogu kere katvaid ja lühikesi ning paljudes eri värvides. Esmalt tuleb meele pidada, et kalipso ei hoia sind kuivana, vaid õigesti seljapanduda laseb vee kalipso materjali ja sinu naha vahele ning su kehasoojus soojendab seda veekihti, mis omakorda annab sulle sooja.

Kalipsosid on nii pikkade käiste ja säärttega kui lühikesi, mis katavad ainult kere; üldiselt on lühikesed kalipsod mõeldud suvel kasutamiseks, kuid ilmselgelt pead sa endale kõige sobivama valima selle järgi, kus sa sõidad.

Peaksid kasutama kalipsot, mis istub tihedalt ja on umbes 2-3 mm paksune; mida paksem materjal, seda soojem see on, kuid liiga raske kalipso takistab liikumist, mis ei ole jetispordile sobiv.

Jetispordis kasutamiseks tehakse nii lühikesi kui pikki kalipsosid; tavaliselt on spetsiaalsetel kalipsodel rohkem polstrit, nii et enne ostmist peaksid tegema eeltööd. Ka peaksid kandma kalipso peal kandma päästevesti või ujuvvesti.

UIM-I JETISPORDI VÕISTLUSTEL ON TÄISPIKA KALIPSO KASUTAMINE KOHUSTUSLIK.

Sõiduvarustus



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission.
All rights reserved.

Kindad

Oluline osa turvavarustusest; korralik paar neopreenist kindaid aitab juhtkangidest paremini kinni hoida ja ka viltide vältida. Ole valmis, et hooajal kulub mitu paari kindaid ja võta alati kaasa varupaar.



© 2016 Bombardier Recreational Products Inc., used with permission.
All rights reserved.

Saapad

Veel üks oluline osa turvavarustusest. Hästiistuv ja hüppeliigest toetav saapapaar lisab stabiilsust, tuge ja kaitset nii jeti peal kui sellelt maas olles. Pea meeles, et kuivülikonnaga on saapaid raskem kanda ning need tuleb jalga tõmmata koos kuivülikonnaga.



Kaitseprillid

Silmade kaitse on jetisõidul väga oluline, sest kiiresti liikudes on vastu nägu peksvad pritsmed ja vihm väga ebamugavad ning takistavad sul oluliselt nägemast seda, kuhu sa lähed. Vee peal võimendub päikese pimestav valgus, nii on tugev UV-kaitse vajalik isegi pilvisel päeval. Saadaval on mitmeid eri prillivariante, nii peaksid valima endale sobivad ning arvestama ka sellega, et kui sa kannad nägemisprille, siis peavad kaitseprillid neile peale sobituma.

Sõiduvarustus

Kerekaitssmed

Kerekaitssmete kandmine on vabaaja sõitmisel rangelt soovituslik, kuid võistlustel ülioluline.

Nagu paljude teistegi toodete puhul, on kerekaitssmeid väga erineva kuju ja vormiga ning need peavad olema seljas mugavad. Kerekaitset tuleb kanda kalipso ja päästevasti vahel. Ära unusta, et saadaval on ka põlve-, selja ja hüppeliigese kaitssmeid ning sa võiksid neid enda kaitsemiseks kasutada.

Turvavarustuse hooldamine

Nagu iga veemotospordi aspekti puhul, on ka oma isikliku turvavarustuse hooldamine ülioluline, selle tegematajätmine võib põhjustada varustuse mittetoimimise ja rikkuda sinu päeva vee peal.

Peamised soovitused varustuse hooldamiseks:

- Loputa peale iga veel käiku puhtaks kalipso, kindad, kiiver ja prillid.
- Kuivata varustus, eriti kindad ja saapad, selleks pane need tagurpidi, et vesi saaks välja valguda.
- Hoida kogu varustust soojas kuivas kohas, ära viska seda nurka ja arva, et see järgmine kord töötab. Kontrolli lukke, eriti kuivülikonnal; kui pliiaatsiga mööda lukku alla tõmmata, tagab see luku vaba liikumise.
- Kui kuivülikond on kuivanud, töötle selle käiseid ja jalaotsi ning kaelust puudriga, et järgmine kord oleks seda lihtsam selga panna.



Lippude tähendus

Ohutus ja lipukorraldused

Lipukorraldused on võistlejate ja kohtunike vaheline peamine suhtlusvahend. Lipukorraldusi tuleb alati täita: vastupidisel juhul võidakse sind diskvalifitseerida või ootab sind veelgi karmim karistus. UIM-i jetispordi võistlustel peaksid kohtunike tornil pidevalt silma peal hoidma, et näha kõiki lipumärke.

K: Kuidas võistlustel korraldusi jagatakse?

V: Nagu ka motosportis, antakse jetispordi võistlustel korraldusi lippudega.

Roheline lipp (1)

See lipp näitab, et rada on vaba ja sõit võib alata või on parasjagu käimas.

Kollased lipud (2)

Hoiatab ohu eest rajal. Võistlejatel on lubatud ohutul viisil võistlust jätkata, kuid nad peavad vähendama kiirust, hoidma oma kohta ega tohi möödasõite teha. Kui võistleja jätkab võistlemist ohtlikul viisil ehk ei aeglusta kiirust või püüab teisest võistlejast mööduda, ta diskvalifitseeritakse. Kui oled lipu mõjupiirkonnast väljas, võid võidusõitu jätkata.

Punased lipud (3)

Punased lipud tähendavad, et võidusõit on peatatud, koheselt hoolimata osalejate asukohast rajal. Võistlejad peavad tulema tagasi stardijoonele (kui võistlejate koosolekul ei instrueeritud teisiti). Kui punase lipu põhjuseks on ühe sõitja eksimus, võidakse see võistleja antud päeva sõitudest eemaldada.

Must lipp (4)

Musta lippu näidatakse ühe võistleja eemaldamiseks antud sõidust. Seda tuleb kasutada koos numbriplaadiga, millel on näidatud võistleja number, kes peab koheselt võistlemise lõpetama ja boksi naasma. Sõitjale võib lisaks veel järgneda ka rajakohtunik, puhuda vilet ja osutada võistlejale kepiga. Võistleja peab rajalt lahkuma vastavalt võistlejate koosolekul antud juhiste ja niipea, kui see tegevus on ohutu.

Valge lipp (5)

Valge lipu näitamisel on võistlejad läinud viimasele ringile. Valget lippu näidatakse siis, kui sõitu juhtiv võistleja alustab viimast ringi; kui juhtiv võistleja finišeerib, on võidusõit lõppenud hoolimata sellest, kui mitu ringi sa tegid. Valget lippu näidatakse kohtunike tornist. Vahel näidatakse ristatud valget ja ruudulippu andmaks märku, et 50% võidusõidust on läbi saanud.

Sinine lipp (6)

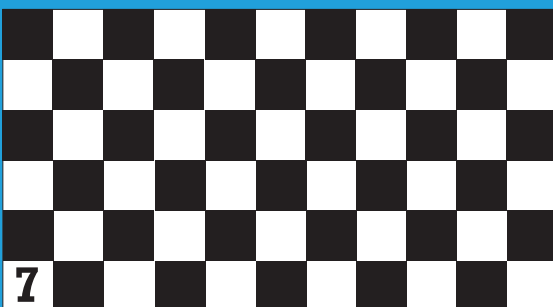
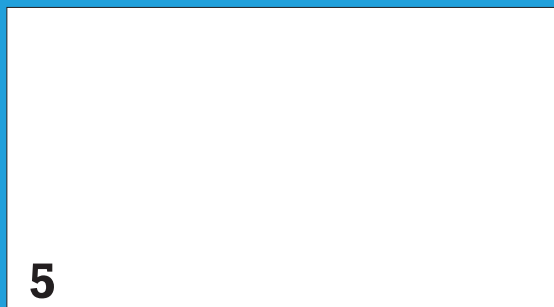
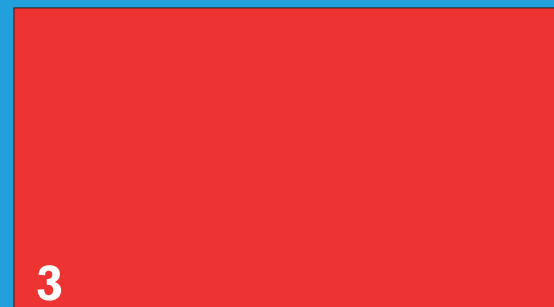
Lipukohtunik näitab sinist lippu, et anda märku: võistlejast möödub kiirem sõitja. Kohtunik võib ka vilistada ja osutada võistleja, et anda talle märku: selja tagant läheneb kiirem sõitja.

Aeglasem võistleja peab võimaldama ohutult mööda sõita, liikuma mööda ohutut ja etteaimatavat sõidujoont ning andma möödasõiduks võimaluse esimesel võimalusel. Möödasõidumanöövri ajal peavad mõlemad võistlejad olema ettevaatlikud ja teineteise suhtes tähelepanelikud. Kui märguannet ei täideta, võib see kaasa tuua diskvalifitseerimise.

Ruudulipp (7)

Näidatakse finišijoonel; võidusõit on lõppenud.

Võistluslipud



Üldised ohutusreeglid ja käitumine rajal



Üldised ohutusreeglid ja käitumine rajal

1. Loe läbi võistlusreeglid ja tee need endale selgeks, UIM-i jetispordi reeglid leiad lehelt UIMpowerboating.com
2. Kõigil võistlustel võid rajale minna ainult peakohtuniku loal. Kui boksis on üleval punane lipp, tähendab see, et võistlusrada on suletud. Loe läbi võistlusjuhend ja ole võistlejate koosolekul tähelepanelik. Võistlejate koosolekul räägitakse ka, kuidas ja kust võistlusrajale minnakse ning kuidas rajalt maha tulla, kui neid reegleid ei täideta, võib see kaasa tuua diskvalifitseerimise.
3. Kui sa võistlusrajal satud kunagi vastamisi laupkokkupõrke ohuga, PEAD SA ALATI PÕÖRAMÄ PAREMALE.
4. Kui sa võistluse ajal rajalt välja sõidad, on sul lubatud tagasi keerata ja võistlust jätkata, kuid ainult siis, kui see on ohutu. Eelisõigus on rajal sõitvatel võistlejatel ja väljasõidu korral pead sa neile teed andma.
5. Kui sa sõidad rajal vastassuunas, saad sa musta lipu ja sind eemaldatakse sõidust.
6. Kui su mootorist kaob võistlusrajal jõud ja sa pead rajalt maha tulema, tee seda esimesel võimalusel, väldi võistlevate sõitjate sõidujoont ja hoiä võistlevate jettide tee pealt eest.

Probleemid võistluse ajal

Nagu motospordis ikka, võib võistluse ajal tekkida tehnilisi probleeme, mis tavaliselt eelnevalt märku ei anna, peaksid selleks valmis olema ja järgima alltoodud lihtsaid näpunäiteid:

Viga mootoris või jõu kadumine:

- Tõmba võistlusrajalt ohutult eemale ja tõsta käsi märgiks, et vajad abi.

Roolisüsteemi viga:

- Lase koheselt gaas maha ja vähenda pöördeid.
- Tõsta üks käsi üles, et anda oma probleemist märku teistele võistlejatele ja rajakohtunikele.
- Püüa juhtida jett ohutusse raja ossa
- Kui jetti ei ole üldse võimalik roolida, jää seisma, tõmba avariisuretus välja ja jää jetile. Tõsta käsi ja kutsu abi.
- Kui sa oled sõidujoonel, hoiata teisi võistlejaid, et nad sinust eemale hoiaksid.
- Rajakohtunik tuleb sulle appi ja näitab teistele võistlejatele, et rajal on oht, lehvitades kollast lippu.

Gaasi viga:

- Tõmba kohe avariisuretus välja, et mootor seisma panna.
- Tõsta üks käsi üles, et anda oma probleemist märku teistele võistlejatele ja rajakohtunikele.
- Ära ürita mootorit uuesti käivitada
- Rajakohtunik tuleb sulle appi ja näitab teistele võistlejatele, et rajal on oht, lehvitades kollast lippu.

Stardiprotseduurid



Üldine võistluskorraldus

Võistlejad saavad oma startide ajad teada võistlusjuhendist ning nende ülesanne on olla valmis enne starti. Boksikohtunikud paluvad võistlejatel suunduda stardi saamiseks slipiteele/rannale. Samuti palutakse neil valida stardikoht: valiku tegemisel on eelisõigus kõige kiiremal sõitjal jne.

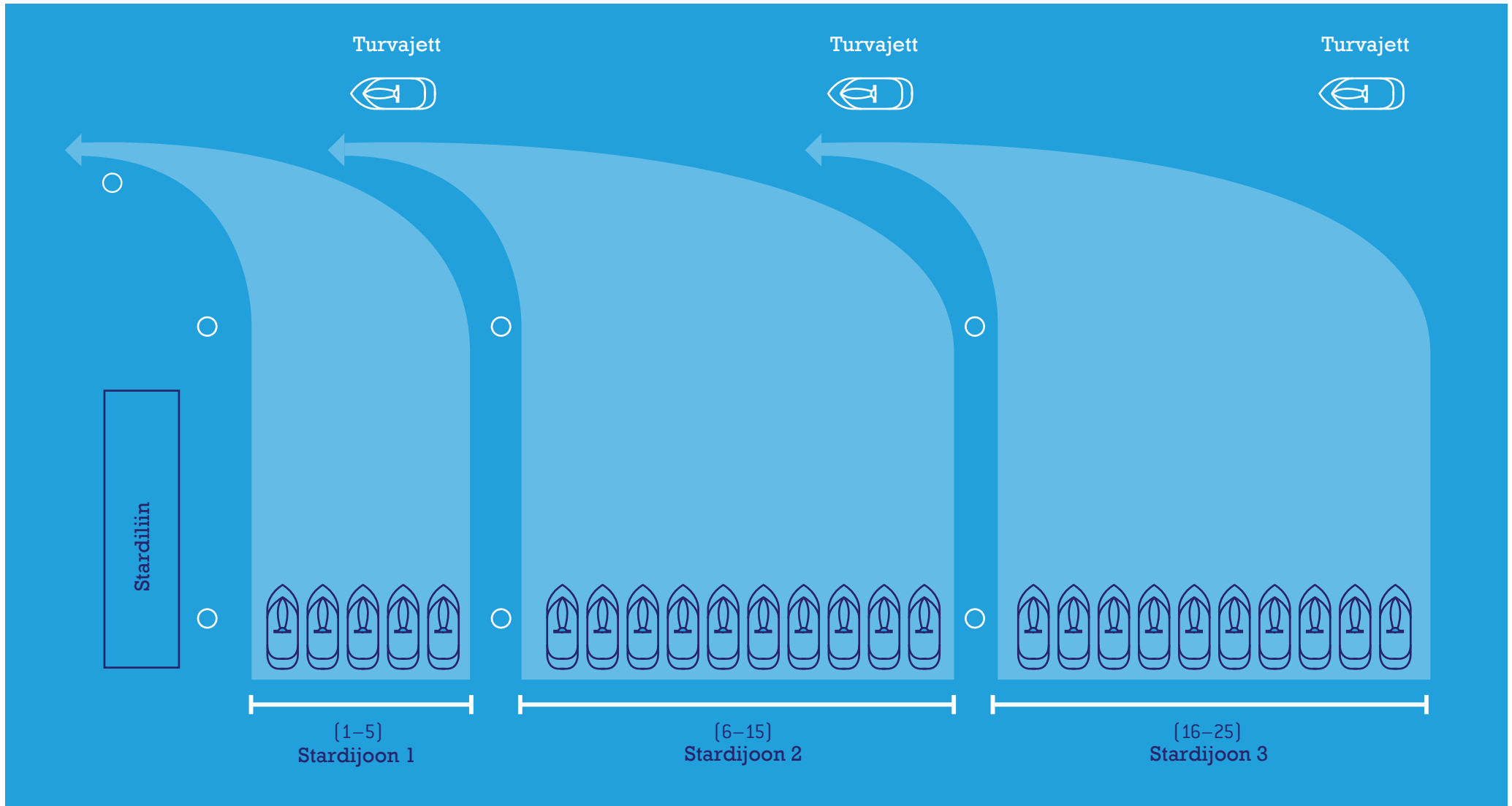
Start antakse kas kailt, rannalt või on tegu lendstardiga. Kõik võistlejad peavad stardiks valmis olema 30 minutit enne ettenähtud aega.

Üldised reeglid

Positsioon stardijoonel määratakse kvalifikatsiooniaegade põhjal ehk kõige kiirema aja saanu võtab sisse parima stardipositsiooni (ingl k Pole Position). Võistlejad saavad oma stardipositsiooni ise valida selle järgi, kes oli kvalifikatsioonis kiirem, valib stardijoonel sellise koha, mis on tema meelest kõige parem. Mõni võistleja ei pruugi valida kohta järgmise kiire sõitja kõrval, vaid liigub joonel kaugemale, aeglasema sõitja kõrvale, kust ta saab kiiremini välja kiirendada vabale veele ja saada nii sõidueelise.

Stardiprotseduur

Stardiprotseduur kailt vöi rannalt



Stardiprotseduur

Start stardisillalt

Stardikohtunik juhhib kõik võistlejad aeglaselt boksi alt/rannalt kas kai ääres või rannal asuvasse stardijoonele. Kui võistlejad on oma positsioonid sisse võtnud, annab neile korraldusi kohtuniketorn. Mehaanikute ülesandeks on hoida jette ohutult oma kohal paigal, seisujettidel on selleks vaja ühte inimest, istejettil kahte inimest. Mõlemal juhul peavad abistajad kandma särke, jalanõusid, kindaid, jne.

Stardikohtunik sõidab nüüd stardijoone eest läbi suunaga aeglaseimast servast kiirema poole ja annab märku, et algab rajaga tutvumise ring. Nüüd juhhib rajakohtunik kõik võistlejad läbi terve võistlusraja, et nad oleksid tuttavad õige sõidusuunaga ja et nad teaksid, kust poolt mööduda kõigist pöördemärkidest. Rajaga tutvumise ringi kasutatakse ka jettide soojendamiseks enne võistlust. Kõik võistlejad naasevad nüüd oma õigetele stardipositsioonidele startimaks kailt või rannalt. Kui võistlejad on tagasi jõudnud, tuleb kõigi jettide mootorid välja lülitada.

Nüüd peavad kõik võistlejad vaatama starditornile, stardikohtuniku alustab stardiprotseduure, näidates kõigepalt 2 minuti starditahvli. See tähendab, et kõik võistlejad lülitavad mootorid sisse, sellel ajal on abistajatel umbes 20 sekundit aega mootori tühjendamiseks.

Mootori tühjendamine: Selleks tõstetakse jetti tagaosa veest välja, et vesi veeboksist välja puhuda ja summutit kuivatada – selline protseduur tagab tavaliselt kiirema stardi. Neljaktiilistel jettidel ei ole selleks vajadust.

Kui stardieelse 2 minuti jooksul ei saa mõni võistleja oma mootorit käima või on neil mõni probleem, võivad nad paluda stardiprotseduuri kahe minuti võrra edasi lükata. Iga võistleja kohta antakse ainult üks kord kaheminutiline lisaaeg, peale mida jätkab stardikohtunik stardiprotseduuri uuesti, lastes mootorid tühjendada. Kui võistleja ei saa siiski startida, antakse sõidule sellest hoolimata start.

Nüüd võidakse näidata ühe minuti starditahvli (stardiks valmis) ja võistlussõidu start antakse 0 kuni 3 sekundi jooksul. Võistlussõidu start võidakse anda fooritulede, rohelise lipu, elastikpaela või starditahvli ümberkeeramise teel. Kui võistlussõidu start on antud, peavad kõik võistlejad hoidma oma sõidujoont kuni nad on möödunud poitähistest, mis on paigutatud 50% esimese pöördepoiini jäänud vahemaast.

Vahel kasutatakse stardis venivat paela, mis on tõmmatud üle stardijoone. Pael on sageli punast värvi ja kui see on lahti lastud, on start antud.

Mõnel võistlusel on stardijoon jagatud kaheks osaks, sellisel juhul on kasutusel kaks esimese pöördet poid või stardiliini (ingl k hole shot) poid. Kiiremad võistlejad võtavad positsiooni parima stardijoone poolsel stardijoone osal, nemad peavad pöörama ümber P1 stardiliini poi, teine osa võistlejaid peab pöörama ümber P2 stardiliini poi. Vt joonist.



Stardiprotseduur



Rannalt stardi erisused

- Kõigil Runabout-klassidel peab jetti hoidma kaks abilist
- Rannal peab veesügavus olema 500 mm kuni 750 mm, vesi ei tohi olla liiga sügav, kuna abilised peavad jette kinni hoidma ja neid kontrollima.
- Mõnikord kasutatakse rannalt või veest stardi puhul veealust platvormi, millel abilised saavad seista; see on väga mugav, kuna liiv ei satu impellerisse, jne.
- Stardifoor: mõnikord kasutatakse rannalt või kailt startides stardifoori; 2 minutit enne starti lülitatakse põlema punased tuled, kui punased tuled kustuvad, on start antud – samuti nagu Vormel 1 võidusõidus.



Lendstardi erisused

- Võistlejad järgnevad stardikohtunikule kvalifikatsioonitulemuste või valitud järjekorra põhjal.
- Järgneb tavapärane rajaga tutvumise ring, peale mida võtavad võistlejad stardikohtuniku järele rivvi (vt joonist).
- Võistlejad EI TOHI OLLA eespool stardikohtuniku või nende ees asuva jeti ahtrit.
- Stardikohtunik juhib stardiprotseduuri, asudes stardijoont mööda teha ning ohutus kauguses tõstab rohelist lipu, mis tähistab võistlussõidu starti.



Valestart

Võidusõidu starti võidakse korrata, kui stardis keegi varastab või toimub kokkupõrge. Kõik võistlejad naasevad kai juurde või rannale ja võtavad oma positsioonid sisse nagu varasemalt.

Karistused valestardi puhul

- Võistlejatel, kes varastasid, võidakse lasta hoida oma avariisuretust pea kohal, masina külge ühendamata, kõigi teiste võistlejate jettide mootorid töötavad ja stardiprotseduurid toimuvad nagu varasemalt kirjeldatud.
- Alternatiivne karistus: kui võistleja teeb valestardi, saab ta ajalise karistuse, mille alusel võistleja peab sõitma stop-and-go boksi. Kohtunike tornist näidatakse võistlejale, kes saab stop-and-go karistuse ristatud kollast ja musta lippu.

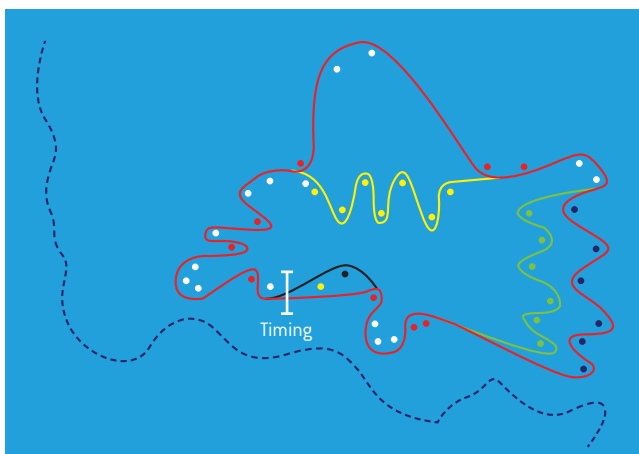
Tegemist on kahe erineva karistusega, mida võidakse valestardi puhul määrata, ja kõik võistlejad peavad tutvuma juhendiga, et olla tuttavad antud võistlusel rakendatavate karistustega.

Võistlusrajad

Võistlusrajad

Võistlusrada märgitakse umbes 250 000 m² suurusele alale ning see koosneb pöördemärkidest. Maailmameistrivõistluste ringrajavõistluse minimaalne pöördemärkide arv on 25. Kontinentaalsete meistrivõistluste ringrajavõistluse minimaalne pöördemärkide arv on 20. Võistlusrajal on üks või rohkem alternatiivset rada.

Võistlusraja asetus



- runabout ringrada
- ski division ringrada
- alternatiiv rada

Tüüpiline UIM-i jetivõistluse rada

Rajatähised

Võistlusraja peamised tähised on järgnevad.

Poid	Tähendus
 	Parempöörde poid Parempöörete tähistamiseks
	Vasakpöörde poi Vasakpöörete tähistamiseks
	Karistuspoi Kus tuleb kanda eksimuse eest karistust
	Ruudline poi Tähistavad finišijoont
 	Raja lahknemise poid Tähistavad kohta, kus rada lahkneb kaheks
	Erladuspoid Eraldavad põhirajale naasvad jetid.



Raja lahknemise poid

Need tähistavad kahte võimalikku rada, mida mööda võistleja saab sõita, rajavaliku langetab võistleja, kuna selle otsuse tegemise juures tuleb arvestada mitmete teguritega.

Nende tähiste värv on erinevatel võistlustel erinev ning täpsemalt antakse selle kohta infot võistlejate koosolekul. Oletame, et siniste poiidega tähistatakse üks rajaliin ja rohelistega teine liin (vt jooniseid).

Rajavalikut tehes tuleb arvestada, kus on sinu lähim konkurent, kas ühe või teise liini valimine annab sulle eelise, kas mõnel liinil on lained väiksemad kui teisel. Üks liin võib olla kiirem, kuid tehnilisem kui teine, kumb sulle paremini sobib. Alternatiivsel liinil sõites võib õnnestuda ka teisest sõitjast mööduda, olenevalt sellest, kas langetati õige otsus.

Kui alternatiivne rada on läbitud, tuleb sul põhirajale tagasi sõita, selles kohas on vette pandud vorstikujulised eralduspoid, et sõitjad saaksid ohutult põhirajale naasta. Manöövri tegemisel peab olema ettevaatlik, ole tähelepanelik teiste alternatiivsel rajal olevate võistlejate suhtes, aga ka põhirajal olijate suhtes.

Võistlusrajad

Must karistuspoi

Musta karistuspoi tuleb kasutada siis, kui sul jääb mõni rajapöördepoi võtmata; järgida tuleb neid reegleid:

iga võistleja, kes sõidab üle rajatähistuspoi jätab kohtunike hinnangul poi vahele olenemata sellest, kummale poole poi jetist jäi. Poi kerkib uuesti üles. Võistleja, kes jätab poi rajal vahele, peab võtma musta karistuspoi samal ringil. Olenemata olukorrast peab võistleja andma teistele sõitjatele eesõiguse – nii musta karistuspoi võtma minnes kui sealt lahkudes ja võistlusrajale naastes. Kui neid reegleid ei järgita, võib võistleja saada karistuse ohtliku sõidu eest

Juhul, kui mõni poi jääb vahele ja karistuspoi ei läbita, saab võistleja karistada vastavalt reeglitele. Kui võistleja jätab samal ringil vahele kaks poid, saab ta musta poid võtta ainult ühe korra, seega karistatakse teda teise poi vahelejätmise eest vastavalt reeglitele. Mustad karistuspoi paigutatakse tavaliselt finišijoone lähedale.

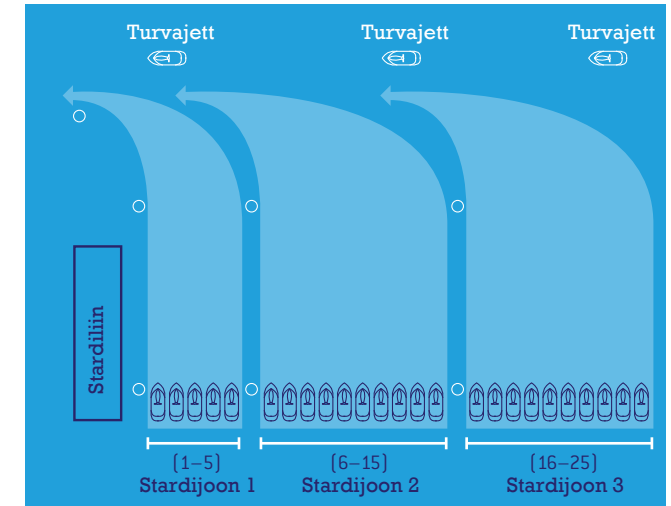
Pea meeles, et kui oled karistuspoi võtnud, pead sa võistlusrajale naasma, kuid tegema seda ettevaatlikult, kuna sul pole eesõigust ja sa pead andma teed teistele rajal olevatele võistlejatele.



Puuduvad poid

Juhul, kui sõidus on mõni poi puudu või satub valesse kohta, asendab korraldustoimkond selle esimesel võimalusel. Kui poid ei saa asendada, võtab võistleja järgmise poi kõige lühemat teed pidi, jättes puuduva poi või vales kohas oleva poi tähelepanuta.

Kui sa hävitad pöördepoi, pead sa maksma trahvi vastavalt võistlusjuhendis või võistlejate koosolekul jagatud infole.



Kaks stardiliini poid

Stardiliini poi on esimene pöördemärk rajal. Kui osalejaid on palju, võidakse mõnel võistlusel kasutada kahte stardiliini poid ja kahe stardiliini poi vahele pannakse eristuspoi. Poide värv ja asukoht täpsustatakse võistlejate koosolekul.

Kohtuniketorn

Kohtuniketorn

Kohtuniketorn asub stardijoone lähedal, sealt annavad peakohtunik ja rajakohtunik stardi ja juhivad võidusõitu. Kõik võistlejad peavad väga tähelepanelikult võidusõidu ajal torni jälgima ja kontrollima lipumärguandeid.



Sõidureeglid



Rajal möödumise reeglid

Juht, kes on teisest jetist mööda sõitmas peab jätma mõistlikult ruumi et vältida kokkupõrget, kuigi see on mõlema piloodi kohustus.

Piloot peab olema valmis sõitma mööda eesolevast võistlejast ja jälgima, kui läheneb mõni võitleja seljatagant. Mööda sõitev piloot peab valima kõige ohutuma trajektoori ja mööda sõitma sundimata teist võistlejat kurssi muutma.

Kui rajakohtunik näitab väljasirutatud käe ja sõrmega piloodile, siis on see signaaliks et temast on möödutud teise võistleja poolt. Aeglasem piloot peab andma teed ringiga möödasõitvale võistlejale (sinine lipp)

Üheks osaks möödasõidul on kiiremal piloodil vajalik teadmine kellest sa mööda sõidad ja kui kogunud piloot on möödasõidetav.



Möödasõit ja pöördemärgid (poid)

Kui üritad jetist pöördel seestpoolt mööduda, peab juht hindama selle jети võimalikku sõidusuunda, millest ta möödub ning võtma tarvitusele kõik ettevaatusabinõud kokkupõrke vältimiseks. Möödudes teisest sõitjast väljastpoolt, peab sõitja taas teise jети võimalikku sõidusuunda ette nägema ja ei tohi unustada, et see võib erineda sõltuvalt võistleja kogemusest. Sa ei tohi jõuga teist jetti rajalt kõrvale või pöördemärki tõrjuda, see võib olla ohtlik ja tuua kaasa range karistuse.

Vahelejäänud pöördemärgid ja võistlusest loobumine

Võistlusrajal ei tohi sõita vales suunas, ka pole mingil juhul lubatud naasta pöördemärgi juurde, vastasel juhul võib kaasneda tõsine karistus. Kui sa jätad märgi vahele, tuleb sul teha trahviring nagu selgitati võistlejate kooslekul. Kui sa pead võistluse pooleli jätma, täida juhiseid, mis anti võistlejate koosolekul, tavaliselt tuleb selleks ohutult rajalt lahkuda ja sõita tagasi boksi.



Takistamine või hoolimatu/ ohtlik sõit

UIM-i reeglid on ohtliku sõidu koha pealt väga ranged ja kõik võistlejad peavad arvestama järgmist reeglid: kiirema sõiduki tahtlik takistamine toob vastavalt peakohtuniku otsusele kaasa diskvalifitseerimise või üheringilise karistuse. Igasugune hoolimatu/ohtlik sõit, liigne müksamine, liiga lähedal sõitmine, löikamine, blokeerimine, tahtlik ründamine, rajatähistuse lõhkumine või ebasportlik käitumine rajal võivad tuua kaasa võistleja diskvalifitseerimise või muud karistused ning kui tegu on meeskonnavõistlusega, võidakse karistada kogu meeskonda.

Masina kontrollimine võistluse ajal

Keelatud on sõita jetiga vastassuunas võistlusraja suunale. Võistleja, kes on rajalt välja sõitnud, võib jetti ümber pöörata ja jätkata võistlust eeldusel, et seda tehakse ainult juhul, kui rada on vaba, ka peab ta andma teed teistele rajal olevatele võistlejatele. Vales suunas sõitvad võistlejad saavad musta lipu ja diskvalifitseeritakse.

Sõidureeglid



Takistus

Kui võistleja on mingil põhjusel sunnitud peatuma sõidu ajal rajal või selle lähedal, on võistleja esimeseks kohustuseks eemaldada jett rajalt, et teisi sõitjaid mitte ohtu seada ega takistada.



Õnnetused

Vettekukkunud võistlejad, kes ei ole vigastatud, peaksid panema käed pea kohal kokku märgiks, et kõik on korras. Ükski võistleja ega võistleja esindaja ei võta teist võistlejat või tema esindajat vastutusele kehaliste vigastuste või kahjustuste eest, mis tekkisid vastavate asutuste poolt heaks kiidetud võistlusel toimunud õnnetuse tulemusel või võidusõidu käigus.

Vigastatud võistlejad

Vigastatud või muul viisil liikumisvõimetuks muutunud võistleja ei tohi edasi võistelda välja arvatud juhul, kui peakohtunik annab selleks kvalifitseeritud meedikute läbivaatuse järel loa ja võistlejat ei peeta ei endale ega teistele võistlejatele ohtlikuks. Peakohtunik otsustab, kas viga saanud jett on võistlemise jätkamiseks ohutu.



Kõrvaline abi

Kui võistleja kukub jettilt vette, saavad rajakohtunikud aidata tal masinale tagasi tõusta ja võistleja saab sõitu ilma karistusega jätkata. Kui võistleja pukseeritakse kohtunike poolt rajalt minema, ei tohi ta sõitu naasta.

Vee peal ohutust tagavad jetid



Vee peal ohutust tagavad jetid

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

Päästejett

Päästejetti ülesandeks on kiirelt reageerida kõigile võidusõidu käigus veel juhtunud õnnetustele, päästejettidel on taga spetsiaalsed seljalauad, millega nad saavad vigastatu kiiresti ja ohutult kaldale transportida. UIM-i jetivõistlustel asuvad meedikud ja parameedikud kaldal kokkulepitud ohutus veest väljavõtmise kohas. Vajaliku arvu päästejette lepivad omavahel kokku rajakohtunik ja peakohtunik; nende arv sõltub võistlusraja pikkusest ja võistluspaigas valitsevatest tingimustest. Kõik päästejettide juhid on varustatud VHF-raadiosaatjaga. Kui õnnetus juhtub sõidujoonel, võidakse sõit punase lipuga peatada, kuid see ei ole kohustuslik – otsus on peakohtuniku teha.



Kohtunike jetid

Kohtuniku ülesanne on kontrollida rada vee pealt, mõne kohtunikujetti rolliks võib olla takistada pealtvaatajate paatide rajale tulekut või rajalt üle sõitmist. Teised kohtunikud võivad tegeleda võistlejate juhendamisega, nad võivad anda võistlejale märku, et tal tuleb läbida karistusring või kui temast möödub kiirem võistleja, annavad nad vilega märku ja osutavad sõitjale, et teda möödumise eest hoiatada. Võistleja, kellest mööda sõidetakse, peab lasma kiiremal sõitjal ohutult mööduda. Kõik võistlejad peavad kohtunike poolt antavaid märguandeid täielikult mõistma.



Puksiirjetid

Kõigil võistlejate jettidel ja turva- ning abijettidel on vööris puksiiraas, mida kasutatakse katkiläinud jettide võistlusrajalt ärapukseerimiseks.

Sõidutrajektoorid ja kurvi võtmine

Sõidutrajektoorid

Võidusõidus on alati oluline läbida rada kõige kiiremat võimalikku trajektoori mööda, et säilitada võimalikult suur keskmine kiirus. Uuri enne veele minekut hoolikalt rajaplaani, määra enda jaoks parim võimalik trajektoor, sihi kurvi haripunkti ja lase gaas maha. Kasuta ära võistlusele eelnev treeningsõit, et rada endale täiesti selgeks teha.

Kiire kurvisõidu võti on pöörete sujuv sooritamine nii, et sa säilitad maksimaalse võimaliku kiiruse. Õpi ette aimama sõidutrajektoore, mida valivad su konkurendid; võid nende sõidustiilist kasu lõigata ja nende vigade arvelt hinnalisi kohti võita. Pea meeles, et su jett sõidab kõige kiiremini, kui sa oled sellel õigesti tasakaalus ning sõidad veepinnaga tasa, kui sa võtad kurve liiga järsult või sõidad nina üleval, kaotad kiirust.

Võidusõidu käigus võib tekkida vajadus kaitsvaks sõiduks, et oma positsiooni säilitada, mis võib sundida sind järgima teistsugust trajektoori ning sa pead oma positsiooni kaitsmise nimel leppima väiksema kiirusega. See tuleb kogemustega ning seda õpetatakse ka antud kursuse Võidusõidu moodulis. Ometi ei tohi sa teist võistlejat blokeerida, seega pead sa olema täpselt kursis UIM-i jetispordi blokeerimist puudutavate reeglitega.



Suurel kiirusel kurvi võtmine Runabout jett

Kurvi sisenedes lase gaas maha, kummardudes samal ajal agressiivselt oma kehaga kurvi poole ning hoides samal ajal jalgadega tugevasti kinni konsoolist. Võistleja peab teisisõnu sisse võtma lukustatud asendi, põlved tugevasti konsoolis kinni, jalatallad kindlalt masina pinnal. Kui sul on trimmikontroll, trimmi kurvis alla ja sirgel üles.

Madalamates klassides kui GP1 võib abi olla ka sellest, kui sa kurvi kallutad. GP1 klassis pead olema füüsiliselt väga heas vormis ning võistlejad kasutavad masina kurvist läbi viimiseks kogu oma jõudu.



Suurel kiirusel kurvi võtmine Seisujetil

Selleks, et seisujetiga kiiresti sõita pead sa olema valmis tundide kaupa harjutama ning olema heas füüsilises vormis. Kõige olulisemad asjad, mida selgeks saada:

1. Õige sõiduasendi leidmine jagades õigesti oma kaalu, kuid pidades samal ajal meeles seda, et alusel oleks nii palju kaalu, et sa sellelt maha ei paiskuks.
2. Parima asendi leidmine nii, et raskuskese oleks võimalikult madalal.

Ideaalne asend sarnaneb põhimõtteliselt mootorratta sõiduasendile, kui sa vasakusse kurvi jõudes viid oma vasaku jala ette ja kummardud kurvi sisse või paremasse kurvi jõudes viid parema jala ette ja kummardud kurvi sisse; see on kurvi ohutuks läbimiseks vajalik. Mõlema kurvi puhul peaks su raskus olema nii madalal kui võimalik.

Sõidutrajektoorid ja kurvi võtmine

Jalg vees tehnika

Seda tehnikat võib kasutada nii järskudes kui lauges pööretes, kuid parem on seda teha vaikselt veel. Asetades jalalaba või terve jala vette muudab sa masina pöördepunkti ning suurendad seeläbi pöördemomenti. See võib kiirendada pöörde tegemist, kuid seda tuleb palju harjutada, see nõuab head tasakaalu ja head füüsilist vormi.

Vasakpöörde tegemine näeks välja järgmiselt:

1. Pöördele lähenedes vii vasak jalg ettepoole nagu tavaliselt ja kalluta kurvi, parem jalg peab olema kindlalt masinal.
2. Lase põlvist kõveraks, pane jalalaba pisut ahtri pool vette nii, et saaksid keharaskuse kergemini allapoole tuua.
3. Kui pööre on tehtud, tõuse tavapärasesse sõiduasendisse tagasi, kiirenda, et masin otseks saada ja valmistu järgmiseks pöördeks. Võistlusmoodulis vaatame rajalt väljasõidu, nina vees ja nina õhus sõiduga kaasnevaid probleeme.



Sõitude pikkused ja finišiprotseduur

Tavaliselt on sõidu pikkuseks (kui see pole kestussõit):

- Seisujettidel 15 min pluss üks ring
- Runabout-jettidel 20 min pluss üks ring

Kestussõit (endurance)

Selles distsipliinis on reeglid samad, kuid võistlussõidud on tavaliselt pikemad ja rajal on vähem pöördemärke. Sõidu pikkuseks on tavaliselt 40 min, nii eeldab sedatüüpi võidusõidul osalemine palju suuremat vastupidavust.

Peakohtunik kirjeldab finišiprotseduuri võistlejate koosolekul; kuula tähelepanelikult, kuna korralduste eiramine võib tuua kaasa diskvalifitseerimise. Juhime tähelepanu, et erinevatel võistlustel võib finišiprotseduur erineda. Peale finišilipu saamist ületavad sõitjad finišijoone, tõstavad käe ja aeglustavad tempot, kuid mitte liiga kiiresti, ning liiguvad tagasi boksi. Pea meeles, et teised võistlejad sinu selja taga võivad liikuda suurel kiirusel, niisiis ei tohiks sa liiga kiiresti tempot maha võtta.



Praktiline treening vee peal

Praktiline treening vee peal

Nooremreenerite moodulis tehakse läbi järgmised praktilised harjutused. Kõigis elementides oodatakse sinult head jetti käsitlemise oskust, oskust ohutult pöördeid teha ja hoida oma sõidutrajektoori. Harjutuste käigus võidakse sinu sõiduaega võtta ja sinu tegevust filmida, et seda hiljem analüüsida.

- Rajal suurel kiirusel sõitmine.
- Suurel kiirusel pöörde tegemine.
- Mõodasõit ja vastutus.
- Stardisillalt stardi harjutamine
- Sõidutrajektoori.
- Lipumärguannete tundmine.
- Suhtlemine boksimeeskonnaga.

Veepealse treeningu juures on üks olulisemaid asju oma oskuste ja võistlusolukorra analüüsivõime hindamine. Sul tuleb tähele panna, mida teevad teised osalevad jetid ning sa pead oskama neid vältida. Samuti hinnatakse sinu sõidutehnikat, reeglite tundmist ning üldist ohutu sõidu oskust, aga ka boksimeeskonna teadetest arusaamise oskust.



Treener

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

Põhipunktid

Teooria kordamine

Puudutab järgmisi olulisemaid teemasid:

- Ülevaade sellest, kuidas võistlemisega alustada, litsentsidest, tervisekontrollist ja nõutavatest dokumentidest
- Võistluste ametnike rollid ja kohustused
- 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 kandidaatidel sõita treeningjetiga mööda rada ja viia läbi rida põhimanöövreid. Kõigi õppurite oskusi hinnatakse enne võidusõidukursusele lubamist. Erilist tähelepanu pööratakse järgmisele:

- Randumine kai ääres ja üldine jети haldamise oskus
- Suurel kiirusel võistlusrajal sõitmine, jети juhtimine ja veel olemise
- Sõidutrajektooride ja kurvisõidu valdamine nii vasak- kui paremkurvvides.

Kokkuvõte käesoleva

treenerikoolituse teemadest

Kursuses on kombineeritud teooria ja praktiline veepealne treening, kuid suuremat rõhku pannakse kandidaadi rahvuslikult ja rahvusvahelisel tasemel treeneriks koolitamisel.

Sissejuhatus



Sissejuhatus

Vaatame enne koolituse süvenemist võimalusi, mis on jetisportlasele avatud. Nagu mainisime, on võistlemist arvatavasti kõige parem alustada klubi- või rahvuslikult tasemel, kus omandada võistlemisoskus.

Allpool on loetletud UIM-i võistlusklassid, mis on kasutusel ka paljudes rahvuslikes alaliitudes. Ainult naistele mõeldud klassid on nii Ski GP1-s kui Ski GP2-s, aga kuna mõlemad on kõrgetasemelised klassid, siis on võibolla parem valida madalam segavõistlusklass, kuna seal saab täiustada ja arendada oma võidusõiduoskusi.

UIM-i võistlusklassid

UIM-i võistlusklassid

Klass	Nimi	2-takti	4-takti	Turbo	Võimsus	Märkused
Ski Future Electric	SFE					Vanus 5-7
Ski Juniors	GP 200		Max 200cc		Max 16hp	Vanus 8-10
Ski Juniors	GP 3.1	Max 800cc			Max 85hp	Vanus 8-9
Ski Juniors	GP 3.2	Max 800cc			Max 85hp	Vanus 10-12
Ski Juniors	GP 3.3	Max 800cc			Max 85hp	Vanus 13-15
Ski Juniors	GP 3	Max 800cc			Max 85hp	
Ski Division	GP 3	Max 800cc				
Ski Division	GP 2	Max 850cc	Max 1602cc	Max 750cc		Turbo
Ski Division	GP 1	Max 1300	Max 1602cc	Max 1000cc		
Runabout	GP 4		Max 950cc		Max 90hp	
Runabout	GP 3	Max 1300cc	Max 2000cc		Max 200hp	
Runabout	GP 2	Max 2600cc	Max 2600cc			Supercharged
Runabout	GP 1	Max 2600cc	Max 2600cc			
Freestyle	Free					

Peale võistlusoskuste omandamist klubi- ja rahvuslikul tasemel on aeg liikuda edasi UIM-ABP jetispordi maailmameistrivõistlustele.

Maailmatasemel võistlustel võisteldakse parimatest parimatega. Kõrgetasemelise sarja võistlused toimuvad kogu maailmas, lisainfot saad kodulehelt www.aquabike.net

UIM-ABP jetispordi maailmameistrivõistlused

Maailmameistrivõistlused

UIM-ABP jetispordi maailmameistrivõistlused on üks kõige tunnustatumaid ja hinnatumaid rahvusvahelisi veemoto võistlussarju ning jetispordi puhul on tegu ühe kiirema, vaatamängulisema, nõudlikuma ja meelelahutuslikuma veemotospordialaga.

Meistrivõistlused toimuvad Monacos asuva Rahvusvahelise Veemoto Liidu (UIM), veemotospordi rahvusvahelise juhtorgani, egiidi all alates 1995. aastast.

Aastal 2011 määras UIM sarja ülemaailmseks promootoriks ettevõtte Aquabike Promotion (ABP). ABP juhtimisel on kasvanud sarja prestiiž, laienenud geograafilised piirid ja suurenenud osalejate arv.

Maailmameistrivõistluste alla kuuluvad nüüd erinevad võistlused mitmesugustele klassidele ja distsipliinidele. UIM-i jetispordi maailmameistrivõistlused rõhutavad selle spordiala toorest jõudu ja adrenaliinirohket pidevat põnevust pakkuvat võitluslikkust, Freestyle kategoorias aga pakutakse publikule uskumatuid hüppeid ja hullumeelset õhuakrobaatikat.



UIM-ABP jetispordi maailmameistrivõistlused



Võistlejad

Maailmameistrivõistlused on avatud kõigile huvilistele ja registreeritud võistlejad peavad omama oma riigi võistlejalitsentsi, mille on väljastanud UIM-i poolt tunnustatud riiklik alaliit, aga ka maailmameistrivõistluste superlitsentsi (ingl k World Super Licence), mille väljastab UIM-i sekretariaat.

World Super Licence'i saamiseks peab võistleja olema osalenud neljal riiklikul või rahvusvahelisel tavavõistlusel.

Osaleda saab alates 15. eluaastast. Kõik osalejad peavad täitma avaldatud võistlusreegleid



Ringrajasõit

Nii Runabout GP1 kui Ski GP1 klassis on ringrajasõit kiire ja vihane, osalejad kihutavad paljude poidega tähistatud rajal, millel on nii parem- kui vasakpöördeid, alternatiivne rada ja karistuspoi.

Starditakse kas paigaltstardist (seisva mootoriga) või lendstardist, rajal on umbes 29 poid ja rajapikkus 1500 m Runabout klassil ning 27 poid ja 1300 m Ski klassil.

Põhirada – punane poi: vasakpöore. Valge või kollane poi: parempöore. Must poi: karistuspöore. Ruudulised poid: finišijoon.

Alternatiivne rada: kollased, rohelised ja sinised poid vastavalt võistlejate koosolekul jagatavale infole. (Kui alternatiivse raja A valinud sõitja siseneb rajale B või ei järgi väljumist tähistavat eralduspoid, eemaldatakse see sõitja sõidust.)



Paralleelslaalom

Slaalom on plahvatuslik ja põnevusttekitav võistlus, mida korraldatakse valitud Grand Prix etappidel. Osalevad Runabout ja Ski klasside kaheksa kõige kõrgema kvalifikatsioonipositsiooni saanud sõitjat, samuti neli/kuus kiireimat naisteklassi võistlejat.

Võistlusele starditakse seisva mootoriga pontoonilt, rajal on kaks paralleelset, 96 m pikkust sõidurada viie poiga, võidab kolmes sõidus parima tulemuse saaja.

UIM-ABP jetispordi maailmameistrivõistlused



Offshore

Offshore on kahtlemata füüsiliselt kõige raskem ning sageli iseloomustatakse seda kui jeti-, keha- ja luudepurustajat.

Võistlused toimuvad merel või avaveekogul Runabout-jettidele. Offshore on kõige vaatamängulisem võistluskategooria, kuna võistlejatel tuleb rinda pista esktreemsete ilmastikutingimuste ja kõrgete lainetega, mis nõuab neilt väga head füüsilist vormi, sõiduoskusi ja pisut õnne!

Offshore-võistlusi peetakse kõige raskemaks maailmas, kus eelkõige on oluline rasketes tingimustes ellujäämine.

Mitmeosalised võistlused toimuvad vähemalt 110 km pikkusel distantsil, kus tankimispausid tehakse samades või erinevates kohtades.



Kestussõit (endurance)

Võistlused toimuvad avaveel kalda lähedal, suletud rada on 5-20 km pikkune, maksimaalne ajalimiit on 60 minutit, start, tankimine ja finiš asuvad kõik samas kohas.

Kestussõidu põhielementideks on vastupidavus ja tugevus. Neid võistlusi saab hõlpsasti korraldada kohalike festivalide ja pidustuste raames. See on suurepärase võimaluse pidada väiksem võistlus või ürituste seeria suurema sündmuse ajal.

UIM-i maailma edetabel

UIM-i maailma edetabel

Nagu kõigil maailmatasemel spordialadel peavad UIM- ABP jetispordi maailmameistrivõistluste korraldajad maailma edetabelit ja maailmameistrivõistluste paremusjärjestust. Täpsema info valitsevatest maailmameistritest ja sarja paremusjärjestusest leiad kodulehelt Aquabike.net.

Õige masina ja õige klassi valimine

Ski, Runabout või Freestyle

Kõigepealt tuleb sul valida, millise iseloomuga võistlemist või tegevust sa soovid harrastama hakata. Valida on põhiliste klasside Ski, Runabout ja Freestyle-jetispordi meeletu maailma vahel.

Tuletagem lihtsalt meelde mõned nende distsipliinide reeglid:

- Seisujetiga sõites ei tohi vastavalt UIM-i reeglitele põlvitada
- Runabout-jetiga sõites ei tohi ilma karistuseta püsti tõusta ja istuda
- Tavaliselt on sõidu pikkuseks (välja arvatud offshore kestussõit
- Seisujettidel 15 min pluss üks ring
- Runabout-jettidel 20 min pluss üks ring
- Freestyle'il on UIM-i reeglistiku kohaselt vähe reegleid, kuid sellega tegelemiseks on vaja väga palju harjutada

Nii Offshore kui kestussõit on väga rasked ja füüsiliselt kurnavad, kuna sa pead jetil püsimiseks ja konkurentidest ees püsimiseks pidevalt laintega heitlema. Nendes distsipliinides võistlemiseks on vaja väga palju suuremat vastupidavust.

Õige masina ja õige klassi valimine

Istejetid ehk runabout-jetid

Neid on mitut eri sorti; põhiliselt on istejetid kahekojalised. Iste- ehk runabout-jettide mootori võimsus on vahemikus 60 hj kuni üle 300 hj. Nõrgematel masinatel on küll vähem võimsust, kuid need on kerged ja seega väga sportlikud ning väga tõenäoliselt alustad sa treenimist just selliselt jetilt.

Tippmasinad võimsusega 200+ hj on raskemad, seega keerulisemates tingimustes stabiilsemad, ka on need varustatud mitmesuguse keerulise elektroonikaga, mis aitavad masinat paremini juhtida.

UIM-i võistlusklassid Runabout kategoorias on: Runabout GP4 on kõige lihtsam klass, millele järgnevad GP3 ja GP2 ning GP1 on piiranguteta tippklass. Täpsema info nende UIM-i klasside kohta leiad UIM-i jetispordi reeglistikust kodulehelt UIMpowerboating.com

Õige masina ja õige klassi valimine

Seisujetid

Seisujette kasutatakse võistlusspordis ning selleks, et nendega hästi sõita, pead olema heas füüsilises vormis, kuid oluline on ka hea sõidutehnika omandamine.

UIM-i võistlusklassid selles kategoorias on: GP3 algajatele ning GP2 ja GP1 piiranguteta tippklassid. Täpsemad andmed UIM-i võistlusklasside kohta leiad UIM-i jetispordi reeglitest lehelt

UIMpowerboating.com

Õige masina ja õige klassi valimine



Freestyle-jetid

Kõik UIM-i professionaalse taseme Freestyle võistlustel kasutatavad jetid on valminud eritellimusena ja äärmuseni tuunitud; neil on erilised kered, turbiinid ja mootorid. Kere on tavalise seisujeti kerest palju lühem, ka on need jetid palju kergemad ning sageli valmistatud kergest süsinikkiust.

Lisaks on Freestyle -jeti kuju täiesti teistsugune; veelune kumer osa on ülespidi kaardus, et aidata kaasa hüppamisele ja anda tugejõudu. Kõik UIM-i Freestyle reeglid leiad lehelt UIMpowerboating.com

Õige masina ja õige klassi valimine

Eelarve

Eelarve on esimene asi, millega nii seisu- kui Runabout-jeti klassides arvestada; mõlemas kategoorias on GP4 klass kõige odavam ja GP1 klass kõige kallim. Ka Freestyle on väga kulukas, kuna kõik kasutatavad masinad on valminud eritellimusena, et sobitada omaniku sõidustiiliga.

Runabout-kategoorias on lihtsaim klass GP4, selle klassi võistlejad kasutavad peamiselt Seadoo Spark jette, mis on suhteliselt taskukohased 90 hj masinad, kuid ka teised tootjad toovad välja uusi mudeleid selle algajate klassi jaoks. Tegu on nii kohalikul kui rahvusvahelisel tasemel aktiivse klassiga.

Füüsiline vorm

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

Enne võistlemisega alustamist peaks füüsiliselt valmistuma eesseisvaks väljakutseks; enamik tippsõitjaid treenib range kava järgi ning sportlane peaks olema valmis vähemalt kolm korda nädalas trenni tegema, et suudaks igas sõidus 20-30 minutit rasket füüsilist koormust taluda.

Kasutage võimalusel personaaltreeneri abi, kes oskab koostada sportlase vajadustele sobiva treeningprogrammi. On selge, et Freestyle-sõitja nõudmised on Runabout GP1 klassi sõitja nõudmistest erinevad.

Füüsilise vormi hindamisel peaksid lähtuma järgmistest punktidest:

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

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

- GP4 klasside masinaid on lihtsam juhtida kui GP1 või GP2 klasside omi. GP1 klassi masinal on viis korda enam võimsust kui GP4 klassis kasutataval.
- Väikest kasvu sportlikud sõitjad võiksid Runabout GP1 jetti asemel pigem valida seisujetti, kuna esimese juhtimiseks on vaja toorest jõudu ja suuremat lihasmassi.
- Sõitjana peab suutma anda endast stardist finišini parima

Õige masina ja õige klassi valimine

Rahvuslikul tasemel võistlemine

Valige mõni klass, mis on teie koduriigis aktiivne, see on oluline, sest regulaarne võistlemine rahvusliku taseme võistlustel aitab sul täiustada oma võidusõiduuskusi.

Pidage meeles, et võidusõiduuskuste arendamine nõuab aega, valige oma eelarvele ja võimetele sobiv masin.



Võistluseks ettevalmistumine

Võistluseks ettevalmistumine

Hea ettevalmistus võistluseks algab mitu kuud enne sündmust ennast. Peaksite hoolt kandma selle eest, et nii jett kui selle varustus on parimas korras ja võistluseks hästi ette valmistatud. Veendu, et sportlase isiklik turvavarustus, kaitsekiiver ja võistlusvest istuvad talle mugavalt selga.

Olge teadlik sellest, kui palju teie jett erinevates tingimustes kütust tarbib, arvutage välja minimaalne võistluseks vajalik kütusekogus, kuid jätke ettenägematuteks asjaoludeks nagu sõitude edasilükkamine või muutuvad tingimused väike varu.

Soovitused ettevalmistumiseks:

- Tutvuge enne võistlust võistlusjuhendiga.
- Tutvuge põhjalikult järgmise võistluse rajaplaaniga ning leia võimalikke kohti, mida saaksite enda heaks ära kasutada.
- Treeningsõidule minnes tehke rada selgeks, vaatake, kus lained on tugevamad või tasasemad; otsige häid möödasoõidukohti.
- Proovige lahknevaid radu, katsetage, milline sobib teile paremini, kas mõni neist on kiirem või tehniliselt keerulisem.
- Tehke selgeks enda jaoks parim sõidutrajektoor, kasutage parima trajektoori hoidmisel abivahendina kaldal asuvaid füüsilisi objekte.
- Tutvuge enne võistlust ilmaennustusega, olge kursis, millised võivad olla tuule- või vee peal valitsevad tingimused, olge ette valmistunud.
- Teatke, millised on sportlase nõrkused ja püüdke neid treeningul korrigeerida.
- Püüdke kasutada võimalikult kvaliteetset kütust, 100+ oktaanarvuga kütus põleb puhtamalt madalama oktaanarvuga kütusest ning on mootorile parem.
- Mugav sõiduasend tagab kiirema jети.

Tundke oma klassi reegleid

UIM-i jetispordi võistlusreeglid leiad kogulehelt uimpowerboating.com, vali menüüst Dokumendid – Reeglid – UIM-i jetispordi reeglid.

Kui võistlete rahvuslikul tasemel, hankige endale oma rahvusliku alaliidu poolt välja antud reeglid, kuna need võivad erineda UIM-i jetispordi reeglitest.

Pea meeles, et reegleid muudetakse igal aastal, seega peate end muudatustega kursis hoidma, samuti võib muudatusi olla seoses kohapeal kehtivate ohutusnõuetega, nendest antakse teada võistlejate koosolekul. Need teated postitatab võistluse sekretär ka võistluse teadetetahvlile.

Võistlusjuhend ja rajaplaan

Tegu on väga olulise dokumendiga ja te peate selle enne iga võistlust hoolega läbi lugema; see avaldab kogu rajaga seotud info, samuti võistluse ajakava ja olulise ohutuslase info.

Pidage meeles, et igal võistlusel ja igas võistluspaigas on erinev võistlusjuhend, seepärast ei saa tutvuda ühe juhendiga hooaja alguses ning unustada ülejäänud.

Võistluseks ettevalmistumine

Tööriistad, varuosad ja varustus

Tööriistu ei ole kunagi liiga palju, seepärast peaksite ennast enne hooaja algust hästi ette valmistama. Allpool on toodud mõned varuosad, mida peaks kaasa võtma:

- Täiskomplekt kvaliteetseid tööriistu on hädavajalik
- Varumootori kasutamine on lubatud (tutvu UIM-i reeglites sellega seotud karistustega)
- Varuaku, kuid võid ka kindlustada endale võimaluse akut võistluse ajal laadida
- Süüteküünlad, vett tõrjuv vahend (näiteks WD40), süüteküünla juhtmed, elektri tester
- Varutrossid gaasi ja trimmi jaoks – need võivad soolases vees järgi
- Neljataktilistel mootoritel on rihmad, seega on vaja varurihmu
- Varukütusefiltrid
- Varukarburaator, nõelad ja ujukinõela ventiilid
- Elektri juhtmed
- Kondensaatoriga süütesüsteem
- Kaablisidemed, voolikuklambrid, varu jahutusvoolikud.

Pidage meeles, et tehnilised tingimused on ranged, seega peaksite UIM-i reeglitest kontrollima, kas muudatused või modifikatsioonid on lubatud ning konsulteerima võistluspaigas UIM-i tehnilise kontrolli inspektoriga.

Kokkuvõte:

lugege oma klassi reeglid läbi ja tehke need endale selgeks, samuti võistlusjuhend. Tehke rada endale selgeks ja valmistuge võistluseks vaimselt, mõeldes raja enda jaoks läbi, näe ette sõidutrajektoor ja oma jeti asukoht võistluse ajal. Aruta võistlustaktika sportlasega läbi; tutvuge oma kaasvõistlejate sõiduuskuse ja nõrkustega ning mis kõige olulisem, veetke enne võistlust võimalikult palju aega jetil. Tõenäoliselt on see kõige olulisem soovitus, kuna vee peal treeningule kulutatud aega ei asenda miski.

Võistluseks ettevalmistumine

Tutvumine võistlusrajaga

Kõik võistluspaigad on erinevad ning rajaplaan on igal pool erinev. Väga tähtis on enne võistlust rada endale selgeks teha ja kõige parem võimalus selleks on kohustuslikud võistluseelsed treeningud. Pöörake erilist tähelepanu tuule suunale ja sellele, kus võiks esineda tuulepööriseid ja suuri laineid, kuna need avaldavad võistluse ajal jeti käitumisele olulist mõju.



Impellerid

Kiire sissejuhatus impelleritesse

Õige impelleri (sõukruvi) valimine on konkurentsivõimelise jети seadistamise juures üks olulisemaid otsuseid. Käesolevas lõigus püüame tehnilist terminoloogiat pisut lihtsustada, vaatame, kuidas turbiinajam ja impeller töötavad ja mida sa peaksid teadma, et oma jетist rohkem võimsust kätte saada.



Impellerid

Impelleri läbimõõdu määrab selle pesa läbimõõt. Turbiini töomahu määrab mootori töömaht. Üldiselt sobib võistlemiseks pisut väiksem turbiin, kuna alguses pöörleb see kiiremini, kiirendus on parem, kuid nagu ikka võidusõidus, tuleb seda tasakaalu hoolikalt kaaluda. Liiga väike ja te olete liiga aeglane, liiga suur ja teie kiirendus on nigel.

Impellerid võivad olla valmistatud alumiiniumist, roostevabast terasest või titaanist. Titaanist impellerid on ilmselt parimad, kuna need on kerged ja väga vastupidavad. Tutvuge hoolikalt UIM-i reeglitega veendumaks, et te ei lähe nendega vastuollu ega paigalda oma klassis võistlemiseks lubamatut impellerit.

Hea on silmas pidada reeglit, et mida väiksem on impelleri samm, seda kõrgemad on pöörded, ning vastupidi, mida suurem samm, seda madalamad pöörded. Nagu võidusõidus ikka peavad selleks, et olla konkurentsivõimeline, mootoripöörded olema ülemises pöördevahemikus.

Võimatu on soovitada ühte konkreetset impellerit, kuna erinevad jетid, turbiinid ja mootorid nõuavad erinevaid impellereid. Tõenäoliselt on kõige parem alustada tootja poolt soovitatud impelleriga, pidades meeles, et mootor peaks igasugustes tingimustes jõudma maksimaalsete pööreteni või nende lähedale, et anda maksimaalset võimsust ja seega jõuda tippkiiruseni.

Impellerid

Impeller ja turbiinajam

Selleks, et aru saada, kuidas töötab impeller, tuleb tutvuda turbiinajamiga, sest impeller üksi ajab ainult vett laiali ning on äärmiselt ebaefektiivne. A ducted propeller (shrouded) töötab tõhusamalt kui avatud variant. Põhjus on lihtne. Kanal juhiv vett ja suunab seda tahapoole erinevalt propellerist, mis laseb õhul (või veel) väljapoole langeda.

Impellerid (ja turbiinajamid) töötavad positiivse ja negatiivse rõhu või tõuke ja tõmbe põhimõttel. Kui tiivik pöörleb, surub see vett tahapoole (ja tsentrifugaaljõu mõjul väljapoole). Samal ajal peab vesi sisse voolama, et täita tiiviku poolt jäetud tühja ruumi. Nii tekib tiiviku kahe poole vahel rõhuvahe: tiiviku esiküljel on positiivne rõhk ehk tõukejõud ja tiiviku tagaosas negatiivne rõhk ehk tõmbejõud. See toimub loomulikult kõigil labadel kogu pöördetsükli vältel. Oluline on ka impelleri pesa kuju, mis on väljavoolu juures suurem kui sissevõtul, kuna ka see suurendab veele kantavat rõhku ja jõudu.

Tõukejõud tekitatakse impellerisse tõmmatud ja tagant väljapurskava vee mõjul. Kuid kuna labadelt äravoolav vesi tekitab keerise, peab see minema läbi korpuse, kus suunamislabad selle trajektoori korrigeerivad. Samas lisatakse ka kiirust, „katapulteerides“ vett sarnaselt laba tagumise serva „tõukele“. Kiirust annab veelgi juurde vee viimine läbi ventuuri toru enne, kui see turbiinist tõukejõuna väljub. Ventuuri toru töötab põhimõttel, et toru läbimõõdu suurenemine või vähenemine paneb vee kiiremini voolama, kui sama veehulk peab kitsenduse/laienduse teisest poolest väljuma. Siin tekibki ajami „turbiinefekt“. Impelleri ja turbiini joa suunaja läbimõõdu suhe on jети võimsuse määramisel samuti oluline.

Tavaliselt on kõik impellerid loodud selliselt, et anda üldiselt parimat võimalikku jõudlust kõigi turbiinajamite puhul, millega see impeller kokku sobib, ning tagada kompromissitult hea kiirus nii madalatel kui kõrgetel pööretel. Vabaajakasutusse võib see sobida, kuid selleks, et olla edukas võistlustingimustes, tuleb leida impeller, mis sobib nii jети, selle mootori kui sportlase sõidustiiliga.

Ainus võimalus endale sobivaima impelleri leidmiseks on tundide kaupa testida. Allpool on toodud mõned olulisemad punktid, mida testimisel silmas pidada:

- Märki kõik tulemused üles, et saaksid neid hiljem üle vaadata.
- Kontrolli igal sõidul mootori pöördeid.
- Kontrolli igal sõidul kiirust.
- Tehke iga testisõit kahes suunas, et välistada või vähendada tuule või tõusu mõju.
- Tehke ainult üks muudatus korraga ja märki üles kõik tehtud muudatused.
- Kontrollige, et kõik kasutatud impellerid on heas korras ja et juhtservad on teravad ning propelleri pind on korralikult lihvitud.
- Kütusekogus paagis peaks kogu testimise vältel olema sama.

Impellerid

Impelleri terminoloogia



Diameeter

See on ringi läbimõõt, mille impeller pööreldes tekitab.

Roostevabast terasest, alumiiniumist ja titaanist impellerid

Alumiiniumist impellerid ei sobi võistlusspordiks. Roostevaba teras on alumiiniumist 5 korda tugevam ning sellest saab valmistada õhukesemaid ja tõhusamaid labasid. Need on hõlpsamalt parandatavad, kuid on üldiselt kallimad kui alumiinium. Tõhusamad, kuna painduvad vähem. Titaanist impellerid on tugevamad kui roostevabast terasest, need on õhemad ja sobivad võidusõitmiseks suurepäraselt, kuid on palju kallimad.

Samm

Vahemaa, mille impeller läbib ühe pöördega, kui see liiguks läbi pehme tahke aine. Impeller liigub pööreldes läbi vee nagu kruvi. Vahemaad, mille impeller suudab läbida ühe pöördega, tuntakse impelleri sammuna. Sammu märgitakse tavaliselt tollides. Tegemist on teoreetilise sammuga. (Impellerid ei ole nii tõhusad, nagu märgistus näitab.) Muutes sammu 1" võrra, võime eeldada muudatust umbes 200 p/min.

Vahelduva või progresseeruva sammuga impelleri sammu määranguks oleks tavaliselt 14/18; see näitab, et tegu on varieeruva sammuga impelleriga. Sammu nurk on juhtservas erinev kui tagaservas. Kaks arvu näitavad iga laba sammu nurka võrreldes impelleri teljega risti oleva kujuteldava joonega. Saadaval on spetsiaalsed mõõteriistad, millega mõõta impelleri sammu nii juht- kui tagaservas.

Kattuvad labad

Kattuvad labad annavad rohkem labapinda, et kiirendada vee liikumist ja suurendades vaakumit. Ima labade kattumiseta impeller ei pruugi toota piisavalt vaakumit, et suurel kiirusel hoida jetti veeküljes kinni. Vaakum on kõige tähtsam osa turbiini töös ja ka jetti sõiduomadustel.

Varieeruv samm

Väiksem samm annab rohkem kiirendust aga vähendab lõppkiirust. Suurem samm kasvatab lõppkiirust aga vähendab kiirendust.

Kombineerides väiksema sammu impelleri eesäärel ja suurema sammu tagaäärel on võimalik saavutada nii kiirendus kui lõppkiirus.

Kalle

Impelleri kalle on laba nurk mõõdetuna 90 kraadist impelleri keskmest. Impelleritel on erinevad kaldenurgad, mis vastavad tootja poolt parima jõudluse ja suurima kiiruse jaoks ettenähtule.

Kulp/Kauss

Kui laba laba tagaserv on vormitud kõvera kujuga, siis öeldakse, et see on kausikujuline. Kui vee liikumine hakkab juhtservast tagaserva suunas kiirenema, saab seda kiiruse kasvatamiseks (nominaalselt) katapulteerida. Teatud hetkel väheneb ka selle meetodi efekt mootoripöörde languse, kavitatsiooni jms kaasnähtude näol.

Ventilatsioon

Impelleri ventilatsiooni põhjustab pinnalt pöörlevate impelleri labade vahele tõmmatud õhk. See põhjustab impelleri tavalisest suuremat libisemist (slipping), kuna veesurve labadele on suurenenud. Selle tuntavad sümptomid on mootoripöörde kasvamine, võimalik ka et kiiruse kadumine. Tavaliselt esineb see suurel kiirusel pöörata üritades. Võistlusolukorras võib see tekkida ka siis, kui sõita liiga tihedalt teise jetti sabas. Väikesed veemullid, mille eessõitev jett tekitab, võib järgisõitva jetti impelleris ventilatsiooni tekitada, mis võib kaasa tuua kiiruse vähenemise.

Küljesponsoonid

Küljesponsoonid

Küljesponsoonid lisavad stabiilsust, eriti pööretes. Sponsoone võib modifitseerida, kuid vastavalt UIM-i reeglitele. Liiga õhukesed sponsoonid võivad murduda ja viia jeti pirueti tegemiseni.

Seisujettidel ei ole standardvarustuses küljesponsoone, kuid võistlemiseks paigaldavad sõitjad nii ette kui taha sponsoonid, tagumised sponsoonid lisavad pööretes külgstabiilsust ja esimesed sponsoonid lisavad stabiilsust otse sõites.

Runabout-klassides on küljesponsoonid standardvarustuses.



Võistlusrajajal

Võistlemine võidu nimel

- Tundke oma piire. Tehke selgeks, milline on võidusõidus parim koht, võtke sihikule lähim konkurent ja püüdke võita.
- Kui sõit on rasketes tingimustes offshore'i, hoidke nii ennast kui oma masinat, võitmiseks tuleb finišisse jõudma.
- Võisteldes on nähtavus sageli väga piiratud, tundke oma konkurent, tutvuge võimalikult täpselt nende sõidustiiliga, sest võisteldes sõltub suur osa juhtimisest instinktides.
- Püüdke mitte kasutada kogu aeg täisgaasi, eriti laines hüpatel, laske iga kord hüppesse minnes gaas maha, sest vastasel juhul võib vigastada mootorit ja ka sportlast ennast.
- Kontrollige, et mootoris pääseks võimalikult palju jahedat õhku. Õhu sissevõtt on reguleeritud rangete reeglitega, seega peaksite kontrollima, et järgid oma klassi reegleid.
- Kui võistlete GP2 klassis, kasutage spetsiaalseid võistlusponsoone, see teeb konkurentsivõimelisemaks.
- Vältige võistlusrajale sattunud prahti, impellerisse sattunud sodi, näiteks vesikasvud, köis või eriti plastik on üks peamisi rikete põhjuseid.
- Üks kõige olulisemaid edu faktoreid on mitte katkestada, saada pidevalt häid tulemusi ning see võib osutuda võidu võtmeks.
- Mõtelge alati järgmise võistluse peale, kui hästi olete ette valmistunud, kas on piisavalt varuosi, jne.



Sõidutrajektor

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

Kiire kurvitehnika võti on pöörde sujuv sooritamine nii, et säilitada maksimaalne võimalik kiirus. Mõned rajad on selliselt disainitud, et 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 jett on kõige kiirem siis, kui see on õigesti trimmitud ja liigub veega tasa, kui liiga järsult kurvi võtta või sõita, nina veest väljas, kaotad kiirust. Võidusõidu käigus võib olla vaja võtta mõni teine sõidutrajektor, et kiirust kaotades kaitsta oma positsiooni sõidus, see oskus tuleb kogemustega ning seda õpetatakse Treeneri moodulis.



Pea meeles ...

Sa ei suuda võita kõiki sõite!
Keegi ei suuda!

Võistlusrajal

Vasak- ja parempöörete tegemine

Runabout-jett

Oluline on omaks võtta lukustatud sõiduasend, seda peaks aitama saavutada spetsiaalne võistlusiste. Lukustatud asendis on põlved tugevasti konsoolis kinni, jalatallad kindlalt masina põhjal, kätel ei tohiks raskust olla. Samuti peaksid juhtrauast roolides kergelt kinni hoidma. Kurvi sisenedes gaas maha, kummardudes samal ajal agressiivselt oma kehaga kurvi suunas ning hoides samal ajal jalgadega tugevasti kinni konsoolist. Kui on trimmikontroll, trimmi kurvis alla ja sirgel üles.

Madalamates klassides, näiteks GP4, tuleb jetti pöördes hoida veega tasapinnas, selleks tuleb kasutada oma keharaskust, liikudes ühelt küljelt teisele ja eest tahapoole. Mõnes kurvis on võib olla vaja kurvist välja kallutada, et jetti tasapinnas hoida.

GP1 klassis peab olema füüsiliselt väga heas vormis ning võistlejad kasutavad masina kurvist läbi viimiseks kogu oma jõudu.



Seisujett

Selleks, et seisujetiga kiiresti sõita, peab olema valmis tundide kaupa harjutama ning olema heas füüsilises vormis. Pöördesse minnes tuleb muuta jalgade asendit, vasakpöördes tuua vasak jalg ette ja kallutada pöördesse, parempöördes tuua parem jalg ette ja kallutada pöördesse.

Kõige olulisemad asjad, mida selgeks saada:

- Õige sõiduasendi leidmine jagades õigesti oma kaalu, kuid pidades samal ajal meeles seda, et alusel oleks nii palju kaalu, et sellelt maha ei paiskuks.
- Parima asendi leidmine nii, et raskuskese oleks võimalikult madalal



Ideaalne asend sarnaneb põhimõtteliselt mootorratta sõiduasendile, kui vasakusse kurvi jõudes viid oma vasaku jala ette ja kummardud kurvi sisse või paremasse kurvi jõudes viid parema jala ette ja kummardud kurvi sisse; see on kurvi ohutuks läbimiseks vajalik. Mõlema kurvi puhul peaks keharaskus olema nii madalal kui võimalik.

Võistlusrajal

Jalg vees tehnika

Seda tehnikat võib kasutada nii järskudes kui laugetes pööretes, kuid parem on seda teha vaikselt. Asetades jalalaba või terve jala vette, muudad masina pöördepunkti ning suurendad seeläbi pöördemomenti. See võib kiirendada pöörde tegemist, kuid seda tuleb palju harjutada, see nõuab head tasakaalu ja head füüsilist vormi. Vasakpöörde tegemine näeks välja järgmiselt:

- Pöördele lähenedes viia vasak jalg ettepoole nagu tavaliselt ja kallutada kurvi, parem jalg peab olema kindlalt masinal.
- Lasta põlvist kõveraks, panna jalalaba pisut ahtri pool vette nii, et saaks keharaskuse kergemini allapoole tuua.
- Kui pööre on tehtud, tõusta tavapärasesse sõiduasendisse tagasi, kiirendada, et masin otseks saada ja valmistuda järgmiseks pöördeks.

Tavaline sõiduasend sirgel oleks üks jalg teise taga, mis lisab sõites tasakaalu. Jalad peavad maksimaalse stabiilsuse saavutamiseks toetuma kindlalt jeti põhjale.



Järsk pööre suurel kiirusel

Suurel kiirusel järsu pöörde tegemiseks anda enne pöördesse jõudmist gaasi, lasta pöördel olles gaas maha, kui masina nina on pöördest läbi, anda gaasi juurde. Ehk gaasi juurde, gaas maha, gaasi juurde ja vahepealset reguleerimist on väga vähe. Õigesti teostatud kiire järsk pööre peaks olema täiesti ohutu, kuid kui seda manöövrit sooritada vastutustundetult, on suur oht, et sõitja paisatakse jetilt maha.

Järskudes kiiretes pööretes võib tekkida kavitatsioon või ventilatsioon, sageli ka segalainetuses sirgel sõites. Kavitatsiooni või ventilatsiooni tekkides on kuulda impelleri pöörlemist, enamasti tuleb siis lihtsalt edasi sõita, kuna gaasi mahalaskmine võib tuua kaasa kontrolli kadumise juhtimise üle.



Enne manöövrit tuleks meeles pidada järgmist:

- Vältida järske pöördeid teraval lainetusel või teiste jettide kiiluvees
- Kontrollida, et pööre ei ristuks teiste aluste sõidujoonega ega viiks sõitjat ohtu, samuti et see ei rikuks võistlusreegleid.
- Olge valmis, et pöörde tegemisel võib olla vaja kiirust langetada.
- Kui tekib kavitatsioon, siis võtta pööre kas vähem järsult või vähendada kiirust või teha mõlemat.
- Gaasi ei tohiks täielikult maha lasta.
- Kui pööre on sooritatud, võib julgelt gaasi juurde anda.

Võistlusrajajal

Nina üleval – lained tõstavad veest välja

Suurtest lainetest läbisõidul võivad jetid nii öelda õhku tõusta, sõitja peab sellest teadlik olema ja õppima eesolevat vett „lugema“, et vähendada jети õhusolemise aega. Kui jети nina on veest väljas, kaotab kiirust ja kontrolli jети üle.

Ringrajapaadid võivad oma aerodünaamilise kaju tõttu tuulistes oludes lendu minna ja teha mõnikord 360-kraadise täispöörde, kuid jettide puhul see ei kehti, ainus põhjus, miks jetti õhku tõuseb on suurel kiirusel lainest ülespaiskumine. Seetõttu peavad jetid olema õigesti tasakaalustatud ja neutraalses tasakaalus.

Kui sa õhku paiskuda või maanduda, tuleb kontrollida, et juhtraud on suunatud otse ette, muidu haagid kõvasti kinni ja võib pirueti teha. Keharaskus peaks olema ka juhtraua kohal, et saaks maandumise löögi jalgadega maandada. Vältida achter ees maandumist, kuna tõenäoliselt tõukab see sõitja jетilt tahapoole maha.

Kõik sõitjad peaksid oskama õhus olevat jetti taltsutada, eriti siis, kui see maandub, ning pidama meeles järgmisi nõuandeid:

- Vähendada kohe võimsust, et vältida mootorikahjustusi.
- Püüda suunata juhtraud enne hüppamist otse ette, see aitab vältida jети kukkumist ühele küljele.
- Kui jetti on õigesti tasakaalus ja trimmitud, kukub see otse maha, kui see nii ei ole, kukub see raskelt ühele küljele. Seda tuleb vältida, sest nii jetti kui sõitja võivad vigastada.
- Ärge unustage, et niipea, kui jetti õhku tõuseb, kaotab kontrolli juhtimise üle, edasiveo ja mootorijahutuse, samuti kiiruse.
- Achter ees maandumine võib sõitja jетilt tahapoole maha tõugata. Esiots ees maandumine ilma vette sukeldumiseta võib olla ohtlik, kuna jetti võib lukustuda, see sarnaneb piruetile, kui jetti pöörleb liikumissuunaga võrreldes 90 kraadi. Allpool lukustumist puudutavas lõigus käsitleme seda probleemi üksikasjalikumalt.
- Segalainetuses ürita sõita 98% kiirusest, et vähendada õhus olemise aega.

Võistlusrajal

Vee alla sukeldumine

Selle mõistega tähistatakse olukorda, kui jett hüppab ühelt lainelt õhku ja maandub siis järgmise laine harja, see võib olla ohtlik, kuna ootamatu kiirenduse kadu võib sõitja jetilt maha paisata. Jett võib vee alla sukelduda juhul, kui jetti pära takerdub lainesse, mis paneb nina vääratama ja langema eesolevasse lainesse. Viia keharaskus taha, eriti seisujetil, et jetti nina ülespoole tuua. Kõige olulisem on veeolude lugemise ja jetti käitumise etteaimamise oskus.



Võistlusrajal



Haakimine

Jeti tagaosa võib eriti järskudes kurvides käest minna, sellisel juhul peab sõitja tooma raskuse ette, üle juhtraua ning andma esimesel võimalusel gaasi juurde, et saavutada taas kontroll juhtimise üle – see oskus tuleb harjutades ja vigu tehes, niisiis on harjutamine ülioluline. Vahel võrreldakse jeti haakimist sellega, kui auto teeb pirueti. Jett haagib siis, kui selle raskuse liigub ette, tavaliselt põhjustavad selle lained ja jeti kiirus, mis jeti tagaosa veest välja tõstab ja jeti külglibisemisse viib. Eriti ohtlik on see võistlusolukorras ja teiste jettide läheduses sõites.

Kimmi kõikumine

Kere kimm on nurk, kus külj läheb üle põhjaks. Kimmi raputamine on tugev, sageli järsk küljelt küljele võnkumine, kui jett sõna otseses mõttes ühelt servalt teisele pörkub. Selleks, et vähendada kimmi kõikumise võimalust, tuleb jett seada neutraalsesse trimmi nii, et vasak ja parem pool on tasakaalus. Kimmi kõikumise neutraliseerimisel võib kasu olla keharaskuse liigutamisest, abi võib olla ka väikesest gaasi korrigeerimisest, KUID ära kunagi lase gaasi täiesti maha, eriti seisujetil, sest siis lähed kindlasti ümber.

- Kerge korrigeerimine vasakule ja paremale.
- Kerge gaasi korrigeerimine.
- Iga üla- või alakorrektsioon nõuab kompenseerimiseks suuremat korrektsiooni ning kui see korrektsioon on liiga suur või liiga väike, võnkumine suureneb.
- Ära lase KUNAGI gaasi täiesti maha.
- Tuleb saada tasakaal tagasi.

Võistlusrajal

Käitumine ümbermineku korral

Kõik jetisõitjad peavad teadma, mida teha ümbermineku korral. Kaasaegsed jetid on ehitatud selliselt, et neid on võimalik ümber keerata, kuid sõitja peab võtma tarvitusele mõistlikud ettevaatusabinõud ja käituma ümbermineku korral kindlal viisil. Võidusõidu ajal on oluline, et kummuli läinud jett võimalikult kiiresti ümber pööratakse, sest võistlusjettidel ei ole ujuvust lisavat materjali, kuna kaalu püütakse võimalikult madalal hoida. Kui jetti kiiresti ümber ei keerata, võib see väga kergesti uppuda. Kui sa võistluse ajal kummuli lähed, tuleb esmalt tõsta vasak käsi pea kohale, nii annad turvakohtunikele märku, et sinuga on kõik korras.

Kõrvaline abi

Masinalt vette kukkunud sõitjale tulevad vajadusel appi turvakohtunikud ja ta viiakse oma jeti juurde tagasi. Seejärel võib sõitja võistlust jätkata ilma, et talle rakendataks mingit karistust. Kui aga sõitja tuleb võistlustrassilt ära pukseerida, siis ei tohi ta võistlust jätkata.



Ole tähelepanelik!

Kummuli läinud jett tuleb ümber pöörata õiges suunas ja vastavalt tootja juhistele.

- Hoida pidevalt jetist kinni või ujuda kohe selle juurde tagasi.
- Vaadata, mis suunas jetti pöörata tuleb, see on mudelitel erinev ja ahtril olev silt näitab pööramise suunda.
- Ujuda sõiduki selle poole juurde, mida kavatsed enda suunas pöörata, panna põlv hõõrdumisribale ja haarata sõukruvi all olevast võrest.
- Tõmmata jetti enda poole, aidates oma kaaluga selle pööramisele kaasa.
- Kui jett on taas õiget pidi, minna nagu tavaliselt ahtrist pardale.
- Kui jett on õiget pidi keeratud, voolab kütus süsteemis normaalasendisse ja mõne hetke pärast peaks saama avariisuretuse uuesti ühendada ja mootori taaskäivitada.



Päästejett

Päästejeti ülesandeks on kiirelt reageerida kõigile võidusõidu käigus veel juhtunud õnnetustele, päästejettidel on taga spetsiaalsed seljalauad, millega nad saavad vigastatu kiiresti ja ohutult kaldale transportida. Päästejetid on paigutatud võistlusrajale selliselt, et kõik raja osad oleksid maksimaalselt turvatud. Rajakohtunikuga kooskõlastatakse eelnevalt turvaplaani ning peakohtunik ja päästejetid peavad seda plaani järgima. UIM-i jetivõistlustel asuvad meedikud ja parameedikud kaldal kokkulepitud ohutus veest väljavõtmise kohas. Vajaliku arvu päästejette lepivad omavahel kokku rajakohtunik ja peakohtunik; nende arv sõltub võistlusraja pikkusest ja võistluspaias valitsevatest tingimustest. Kõik päästejettide juhid on varustatud VHF-raadiosaatjaga. Kui õnnetus juhtub sõidutrajektoiril, võidakse sõit punase lipuga peatada, kuid see ei ole kohustuslik – otsus on peakohtuniku teha.

Võistlusrajal



Kokkupõrgete vältimine. Proaktiivne, mitte reaktiivne

sõiduviiis

Selleks, et sõitu võita, peab kõigepealt finišisse jõudma, seega on kokkupõrgete vältimine oluline osa võistlusstrateegiast. Proaktiivne sõiduviiis võimaldab ette näha kaasvõistlejate käitumist ning vastavalt reageerida, sageli tuleb otsuseid langetada hetke vältel ning hea võistleja reageerib võistlusrajal ette tulevatele olukordadele instinktiivselt.

Möödasõitmise reeglid

Teisest jetist mööda sõitev võistleja peab hoidma ohutusse kaugusesse, kuid mõlema võistleja ülesanne on olla teineteise positsioonist teadlik ning vältida kokkupõrget. Võistleja peab olema valmis, et temast mööda sõidetakse ning et talle võidakse selja tagant läheneda. Mööda sõitev võistleja peab möödumiseks valima kõige ohutuma trajektoori ning tegema seda selliselt, et ei sunni teist võistlejat ootamatult oma sõidujoont muutma. Kui rajakohtunik osutab oma käe ja sõrmega ühe võistleja suunas annab see märku, et sellest võistlejast möödub ringiga kiirem sõitja. Aeglasem(ad) võistleja(d) peavad möödasõitja(te)le ruumi tegema, et möödasõit oleks ohutu (sinine lipp).

Iga möödasõitu sooritav võistleja peab teadma, kellest ta mööda sõidab, kui kogunud on see sõitja, algajal ei pruugi olla tunnetus toimuva suhtes nii hästi arenenud, seega tuleb olla eriti ettevaatlik. Algaja ei märka võibolla, et sa seal oled, kuid nad ei ole kuidagi eriliselt märgistatud, seega peaksid teadma, kes millise jetiga sõidab.

Mida peaksid tegema, kui sinuga juhtub rajal õnnetus

Esimene asi, mida tegema peaksid, on kontrollida, ega ei tekkinud vigastusi ja otsustada, kas vajad abi. Kui sul on abi vaja, siis tõmba endale päästejettide ja rajal olevate kohtunike tähelepanu. Kui sa oled vees, püüa jetile tagasi ronida ja oota päästeteenistuse abi. Kõikidel võistlustel on piisavalt päästjaid ja meedikuid ning tavaliselt reageeritakse õnnetusele väga kiiresti. Peakohtunik võib võistluse punase lipuga peatada, kuid see on siiski peakohtuniku otsus. Kui sa oled vigastatud, järgi parameedikute korraldusi ja luba neil oma tööd teha. Võistlustel on tavapärane, et võistleja tuuakse veest ära seljalaua ja viiakse kaldale enne, kui võistluse arst/parameedik teda läbi vaatama hakkab. Järgi alati päästjate korraldusi. Kui oled vigastatud ja sind viiakse haiglasse, peatab peameedik/ peakohtunik sinu litsentsi, mis tähendab, et kvalifitseeritud arst peab sind enne järgmisele võistlusele osalema lubamist kinnitama, et sa oled 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 jette takistamata.

Peakohtunik selgitab finišiprotseduuri võistlejate koosolekul, pead seda tähelepanelikult kuulama, sest reeglite mittejärgimine võib kaasa tuua diskvalifitseerimise. Tasub märkida, et finišiprotseduurid võivad võistluseti erineda. Järgi kindlasti peakohtuniku poolt kirjeldatud protseduuri; kindlasti ei taha sa sõitu võita ainult selleks, et finišis diskvalifitseeritud saada.

Paljudel võistlustel nõutakse võistlejatel võistluse lõpus allkirjaga oma kinnituse andmist, seega peaksid reeglid endale selgeks tegema ning järgima 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 peakohtuniku, 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). Võistlustingimuste vastavuse kohta saab protesti anda enne võistlejate koosolekut või kuni selle hetkeni, mil peakohtunik küsib, kas selliseid proteste on. 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).

Täpse info UIM-i jetivõistluste proteste puudutavate protseduuride kohta leiad lehelt uimpowerboating.com, liigu jetispordi reeglite alalehele.

Praktiline treening vee peal

Võistlusspordi moodulis tehakse läbi järgmised praktilised harjutused. Kõigis nendes harjutustes tuleb sul näidata head jetivaldamise oskust, ohutut pöörete sooritamist ja oma sõidutrajektoori hoidmist. Treeningul võidakse aega võtta ja sinu tegevust filmida, et seda peale treeningut analüüsida

- Suurel kiirusel raja läbimine.
- Suurel kiirusel pöörete tegemine.
- Kailt startimise harjutamine.
- Sõidutrajektoor.
- Möödasõitmine ja ringiga saamine.
- Möödasõidu ja blokeerimise manöövrid.

Juhendaja annab osalejatele hinnangu ka selle järgi, kui hästi nad suudavad täita tema korraldust sõita rada läbi mitte kiiremini kui 110% juhendaja kiirusest.

Üks võistlustreeningu olulisemaid aspekte on hinnata sinu võistluse lugemise oskust ja seda, kui hästi sa suudad hinnata teiste võistlusel osalevate jettide tegevust ja nende vältimist. Samuti hinnatakse sinu teadmisi möödasõidu ja kiirema sõitja käest ringiga mahajäämise reeglitest.

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

Slaalom ja paralleelslaalom

Slaalomi ja paralleelslaalomi võistlused lisavad paljudele jetispordi võistlustele vaatamängulisust. Slaalom on avatud kõigile klassidele nii seisu- kui runabout-jettide kategooriates. .

Slaalom ja paralleelslaalom



Võistluse liigid

Slaalomivõistlusi on kahte tüüpi:

- Üks sõitja ettemääratud rajal, võidab parima aja saanud võistleja. See on individuaalslaalom.
- Kaks sõitjat kahel rajal võistlemas üksteisega. See on paralleelslaalom.
- Mõlemat tüüpi võistlustel langeb kehvema tulemuse saaja lihtsalt välja.
- Täpsemad reeglid leiad UIM-i jetispordi võistlusreeglitest kodulehelt
- Individuaalslaalomit korraldatakse sageli riigisisestel võistlustel

Slaalom ja paralleelslaalom



Paralleelslaalom

Paralleelslaalomi võistlusi korraldatakse UIM-ABP maailmameistrivõistlustel ning see on plahvatuslik ja ülipõnev võistlus, mis toimub valitud MM-etappidel.

- Osaleda saavad Runabout ja Ski klasside kvalifikatsioonide kaheksa parimat sõitjat ning Ski Ladies neli/kuus parimat.
- Starditakse mittetöötava mootoriga pontoonilt, on kaks paralleelset 96 m rada viie märgiga ja kolmest sõidust enim sõite võitnu võidab.



Võistluse järjekord on järgmine:

- Ski division, esimene sõit
- Runabout, teine sõit
- Ski division ja Runabout viimane sõit



Võistlusrada

Tüüpiline paralleelslaalomi rada on selline, nagu joonisel näidatud.

Pöördepoid ei ole kindlat värvi, täpse info raja kohta saad võistlejate koosolekul. Kuna maha märgitakse kaks rada, võib üks pool olla kiirem kui teine, seepärast on võistlejal võimalik sõita kumbagi raja poolt. Toimub kolm sõitu, millest edasi pääseb see, kes rohkem võidab.

Viimast pöördemärki saab võistleja võtta sellelt poolt, kust ta soovib. Võistleja valib, milline on tema jaoks parem pool vastavalt lainetusele, pöördenurgale, valgusele ja oma sõiduoskustele.

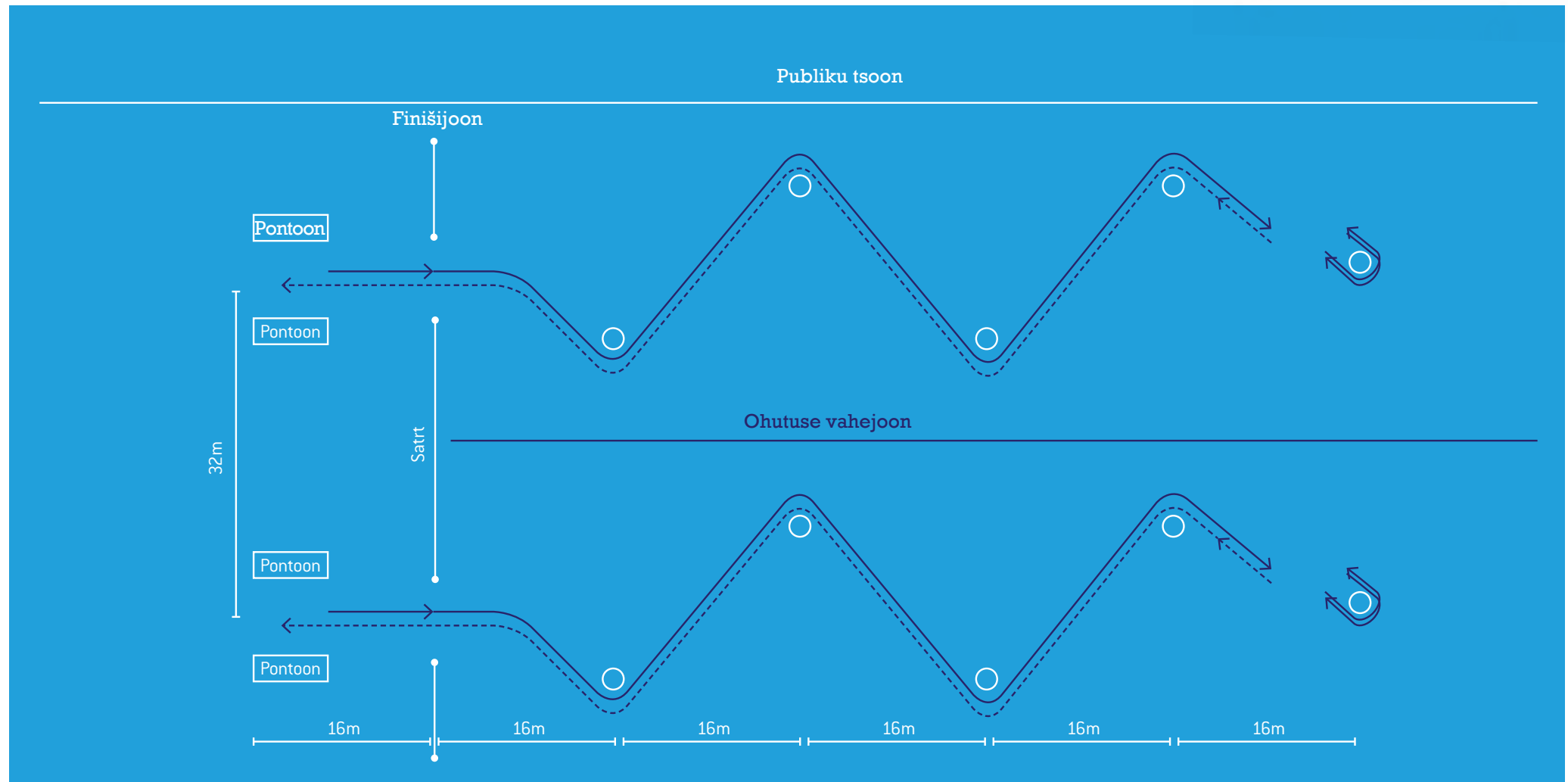
Slaalom ja paralleelslaalom



PEA MEELES...
Ära unusta, et viimast
pöördemärki saab
ükskõik kumbalt poolt.

Stardiprotseduur (paralleelslaalom)

Start antakse pontoonilt ja seda juhitakse tornist nagu tavalisel võistluselgi.



Slaalom ja paralleelslaalom



Slaalom

Nagu eespool mainitud, võistleb siin üks sõitja ja püüab saada kiireimat aega.

Stardiprotseduur (individuaalslaalom)

Start antakse kas pontoonilt ja seda juhitakse tornist nagu tavaliselt või on tegu lendstardiga. Kui kasutatakse lendstarti, antakse täpsed juhised võistlejate koosolekul. Aega hakatakse võtma hetkest, mil jetti nina ületab stardijoone ja lõpetatakse, kui jetti nina ületab finišijoone.



Head soovitused nii slaalomiks kui paralleelslaalomiks

- Tippsõitjad läbivad kogu pöörde maksimaalse gaasiga.
- Gaasi hoitakse lõpuni peal, lastakse siis pöördes täiesti maha ja uuesti maksimaalselt peale kuni järgmise pöördeni ja nii kogu trassi vältel.
- Ülioluline on hoida äärmiselt täpset sõidutrajektoori.
- Pidevalt sujuva voolava trajektoori hoidmine on väga tähtis.
- Veetingimusi tuleb osata õigesti lugeda.
- Valguse murdumise tõttu on öösel prillide kasutamine sageli problemaatiline



Üldised märkused

Selles distsipliinis ei stardita rannalt ja ei toimu rajaga tutvumisringi. Nagu ikka võistlemise puhul, on ka siin harjutamine väga oluline, eriti võimalikult pikka aega maksimaalse jõu rakendamise harjutamine enne ohutu pöörde sooritamist. Hea sõidutehnika tagab võidu.

Keskkond



Programm ja keskkond

UIM-i keskkonakoodeks

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

Põhilised vastutusosalad

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

Üldised põhimõtted Definiitsioon

3. Veemototegevused langevad kolme kategooriasse: võistlemine, vaba aja veetmine ja transport.
4. 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.
5. 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.
6. UIM-i jaoks on väga oluline arendada välja ühtne keskkonnapoliitika, arvestades kõigi riikide seadusandlikke ja reguleerivaid nõudeid.
7. 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.
8. UIM-i keskkonnapoliitika, mida määratleb UIM-i keskkonakoodeks, tugineb keskkonnavajaduste arvestamisel ning veemotospordi ja veemototegevuste mõõdukal harrastamisel.
9. 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.
10. 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

Programm ja 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.

The UIM recommends

- 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.
- Keskkonnavaiba (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

000

- 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.

Programm ja keskkond

Keskkonnaivaip e. õlimatt

Keskkonnaivaiba 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.

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 keskkonnaivaipa.
- Keskkonnaivaiba kasutamine on meeskonnadele kohustuslik ka siis, kui kasutatakse elektrigeneraatorit või muud sisepõlemismootoriga seadet. Peale kasutamist peavad võistlejad/osalejad need vaibad eemaldama.
- Kui osaleja või võistleja (kes vasutab 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 ümbritsevatele 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 sanitaarrajatiste ja ohutute puhastus- ning prügikogumise süsteemidega.
- Määratlege toitlustusettevõtetega sõlmitud lepingutes nõue, et jooke ja toitu tuleks müüa ümbertöödeldavas, taaskasutatavas või keskkonnas lagunevas pakendis ning varustage nad piisava koguse prügikonteinereid. Eelistage koostööd toitlustajatega, kellel on tugevad eetilised ja ökoloogilise toidu pakkumise põhimõtted.
- Korraldage üritusi selliselt, et pinnasele jääksid järele ainult jalajäljed.



Abitreener

Nooremtreener

Treener