

대한제트스키협회(KJSBA) 경기 규정집



KJSBA 경기 규정집 이용 안내

본 자료는 KJSBA(대한제트스키협회)가 제정·운영하는 경기 규정집입니다.

본 규정집은 KJSBA 선수 라이선스 교육 및 시험, 경기 운영과 관련된 목적으로 공개하며, 해당 목적 외의 복제·배포·게시·재가공·상업적 이용 등은 사전에 KJSBA의 허가를 받아야 합니다.

본 규정집의 내용 및 편집에 관한 권리는 KJSBA에 있으며, KJSBA의 경기 운영과 선수 교육 및 라이선스 제도 운영을 위해 제작되었습니다.

© KJSBA. Unauthorized reproduction, distribution, or use of this rulebook is prohibited without prior permission.



※ 목 차 ※

제1조 총칙

1. 총칙	1
2. 주최단체	1
3. 개최 및 보고	1
4. 개최의 통지	2
5. 승인 취소	2
6. 조직 및 운영	2
7. 구조체제	4
8. 용어의 정의	4

제2조 경기 참가 규정

1. 참가의 의무	6
2. 참가비	6
3. 경기참가 접수	6
4. 선수미팅, 팀대표자 미팅	6
5. 초상권	6
6. 기 타	7
7. 경기의 클래스	7

제3조 안전규정

1. 안전규칙의 준수	8
2. 구조의 의무	8
3. 참가정지	8
4. 헬멧(공인)	8
5. 라이프재킷(공인)	9
6. 기타장비	9
7. 기 타	10

제4조 경기운영 규정

1. 경기종목	11
2. 스테이징에어리어, 스타팅에어리어	11
3. 스타트방식	12
4. 스타트시의 방해	13
5. 레이스중지	13
6. 재스타트	13
7. 피니쉬(경기종료)	14
8. 예선	14
9. 중지, 연기	14
10. 포인트시스템	14
11. 히트제의 순위	14
12. 시상	14

제5조 항법

1. 경기중의 항법	15
2. 경기수면에 있어서의 항법	15
3. 턴 부표	15
4. 구 조	16
5. 깃발신호 및 선수의 항주 의무	16
6. 연습주행 등의 항법 의무	16

제6조 이의 및 페널티

1. 페널티의 종류와 내용	18
2. 이의제기	18
3. 피트크루의 위반	18
4. 자동적 페널티	19
5.기 타	19

제7조 경기정 기술규정

1. 경기정	20
2. 선체관계	20
3. 엔진관계	21
4. 연료, 윤활류관계	22
5. 스폰서 스티커	23
6. 승정자 수	23
7. 안전장비 및 경기정의 파손 등	23
8. 검사(검차)	23

제8조 경기규칙

1. 규칙의 적용	24
2. 개최통지	24
3. 오피셜	24
4. 레이싱 라이선스	24
5. 경기정 등록증	25
6. 참가요건	25
7. 참가신청	25
8. 경기당일의 참가접수 확인	25
9. 연간순위, 시리즈순위	25
10. 레이싱 넘버	25
11. 레이스클래스	26
12. 경지정의 사용	27

제9조 부 칙

1. 깃발신호규정	28
2. 무전기사용법	31
3. 경기기록의 중요성	35
4. 기초응급조치	36

대한제트스키협회 경기규정

2016년 4월 1일 제정

제1조 총 칙

1. 총 칙

(1) 제트스포츠 경기의 국내-국외 총괄

대한제트스키협회 (이하'KJSBA')는 국내-국외 수상스포츠 및 제트스키 경기대회를 총괄한다.

(2) 국내-외 경기 규칙의 제정

KJSBA는 국내-외에서의 수상스포츠 및 제트스키 대회의 안전하고 원활한 대회운영 및 대표선수선발, 올바른 수상스포츠 문화의 정착을 위하여 경기규칙을 제정하고 시행한다.

(3) 규칙의 운용

모든 대회 규칙은 KJSBA가 주최·주관 또는 승인하는 대회에 한하여 적용되며 경기에 참여하는 모든 선수는 본 규칙을 준수하여야 한다.

(4) 주최 · 주관 경기

주최·주관 경기란 KJSBA의 승인을 받아 개최되는 대회를 말한다. KJSBA가 주최·주관 모든 대회는 본 규칙을 적용하여 운영한다.

(5) 사업의 위임

개최지의 희망에 따라 KJSBA가 대회의 개최권을 줄 수 있다. 단, 전국규모의 사업은 본 회가 주최·주관하며, 본 규칙을 적용하여 운영한다.

2. 주최-주관 단체

경기를 주최-주관하는 것이 가능한 단체는 다음과 같다.

(1) 대한제트스키협회

(2) 시·도 및 시·군·구 체육회

(3) KJSBA 전국지부

(4) 기타 협회에서 인정하는 단체

3. 개최 및 보고

(1) 대회운영을 위한 주최-주관 단체는 '개최 신청서(별지-1)'에 아래의 서류를 첨부하여 본 회로 제출하고 승인을 받아야 한다.

① 대회계획(안)

② 경기장 도면 (경기장 위치도, 코스도 등)

③ 허가 · 인가 서류

④ 서약서

⑤ 안전계획

⑥ 기타 운영계획 등

(2) KJSBA는 대회의 신청이 있었을 때에는 내용을 심사하고 승인한다.

대한제트스키협회 경기규정

- (3) 주최 및 주관자는 KJSBA로부터 대회 승인의 조건으로 운영에 대한 내용수정을 지시 받은 경우 즉각 수정해야 한다.
- (4) 개최신청서는 경기 개최 5개월 전까지 제출하여야 한다.
- (5) 개최신청서에 첨부하는 실시요령(안)에 기재하는 사항은 다음과 같다.
 - ① 대회명칭
 - ② 일시, 장소
 - ③ 주최단체명, 주소, 연락처
 - ④ 주관단체명, 주소, 연락처
 - ⑤ 경기 종목
 - ⑥ 참가선수 / 자격
 - ⑦ 참가자 수
 - ⑧ 접수방법 및 접수기간
 - ⑨ 참가비
 - ⑩ 제한사항
 - ⑪ 기타사항
 - ⑫ 요청사항
 - ⑬ 타임스케줄
 - ⑭ 안전계획
- (6) 주최자는 경기가 종료되면 신속히 경기 결과 보고서를 KJSBA에 제출하여야 한다.

4. 개최의 통지

- (1) 경기명의 앞에 'KJSBA공인' 또는 'KJSBA승인' 이라고 기재해야 한다.
- (2) 실시 요령에는 KJSBA의 공인번호를 기재해야 한다.
- (3) 참가선수에게 통지 후 실시 요령을 변경하는 경우에는 KJSBA의 인정을 받은 후 참가 신청 선수에게 통지해야만 한다. 단 통지하는 것이 불가능한 경우에는 선수 미팅 등에서 통지하여야 한다.

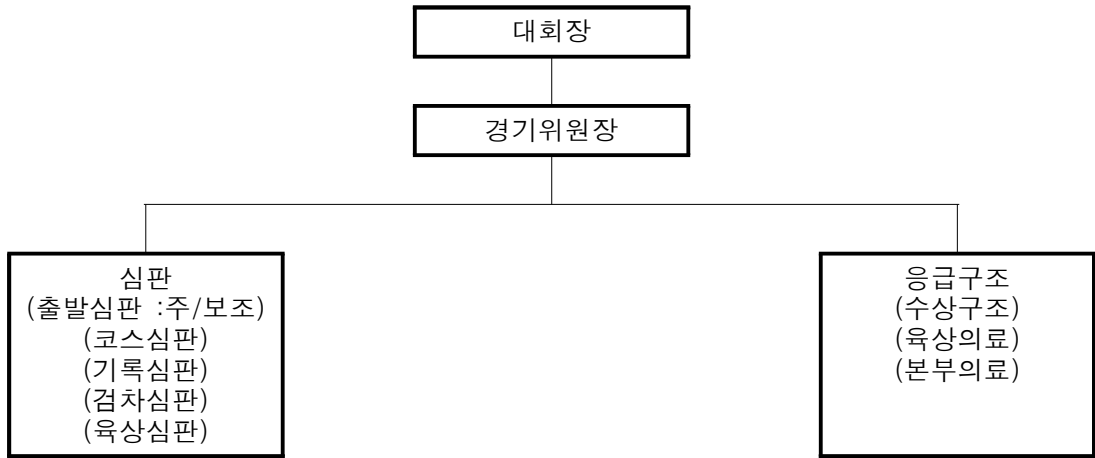
5. 대회 승인 취소

다음과 같이 대회운영이 불가피할 경우 승인을 취소 할 수 있다.

- ① 주최·주관 단체가 신청내용과 다르게 운영될 때
- ② 명확한 안전계획 없이 대회가 운영될 때 (대회일정과 관계없이 취소)
- ③ 본회의 경기규칙에 따르지 않을 때
- ④ 본회의 발전에 심각한 지장을 초래할 때
- ⑤ 예산상의 문제 발생시

6. 조직 및 운영

- (1) 주최단체는 경기위원장 및 다음의 오피셜을 조직하여 경기를 관리 운영해야 한다.



(2) 대회장을 포함 한 3명 이상의 경기위원이 있어야만 한다. 또 경기위원의 급별은 따로 정한다.

(3) 필요에 의해 각 오피셜에 보조원을 배치 할 수가 있다.

(4) 경기위원장 및 오피셜의 임무는 다음과 같다.

① 대회장

- ㉠ 경기를 총괄 감독 할 것
- ㉡ 경기 개시 전에 개최 또는 중지, 연기를 결정 할 것
- ㉢ 경기 중 악천후 또는 긴급 사태 발생 시 경기 중지·연기를 결정 할 것
- ㉣ 경기 종료 후 신속히 경기 실시 보고서를 작성 할 것

② 경기위원장

- ㉠ 오피셜을 지휘하고 경기를 안전, 공정 원활히 진행 할 것
- ㉡ 경기, 연습을 감시 할 것
- ㉢ 경기 상황을 오피셜에 보고 시키고 페널티를 판정할 것
- ㉣ 악천후 등의 사태에 의한 일시 중단, 경기 내용의 변경 등을 결정 할 것
- ㉤ 경기규칙, 실시요령에 없는 사항은 경기감독관의 지시에 의해 결정 할 것
- ㉥ 국내 경기규칙 및 실시요령을 준수하도록 감독 할 것
- ㉦ 이의 신청을 청문하고 재정 할 것
- ㉧ 장기 출장 정지 이상의 페널티에 대해 KJSBA에 심의를 신청 할 것

③ 주 스타터· 부 스타터

- ㉠ 스타팅 에어리어, 스테이징 에어리어를 관리하고 스타트하는 선수를 정렬시키고 스타트 준비를 할 것
- ㉡ 스타트 신호를 할 것
- ㉢ 선수가 스타팅 에어리어에 정렬한 후부터 스타트 후 1마크에 도달할 때 까지의 스타트에 관한 페널티를 판정하고 경기위원장에게 보고 할 것
- ㉣ 경기 중 안전 진행상 필요한 플래그를 게양 할 것. 경기중지, 페널티 등의 깃발신호는 경기위원장의 지시에 의해 게양 할 것
- ㉤ 경기상황을 감시하고 페널티의 대상으로 생각되어지는 행위가 있었을 경우에는 경기위원장에게 보고할 것

④ 코스 심판(구조검무)

- ㉠ 경기수면 및 코스상의 안전유지 관리를 할 것
- ㉡ 낙수자 등이 있을 경우 구조 활동을 할 것
- ㉢ 경기 중 안전 진행상 필요한 깃발신호를 제시 할 것. 페널티 등의 깃발 신호는 경기위원장의 지시에 따라 게양 할 것

- ㉠ 경기 상황을 감시하고 패널티의 대상으로 생각되어지는 행위가 있었을 경우 경기위원장에게 보고 할 것
- ⑤ 기록 심판
 - ㉠ 진행 스케줄과 히트 표를 작성하고 게시 할 것
 - ㉡ 경기의 결과를 기록하고 도착 순서를 결정 할 것
 - ㉢ 경기위원장으로부터 패널티 등의 판정을 포함시켜 잠정 경기결과를 게시 할 것
 - ㉣ 경기종료 후 신속히 공식 경기결과를 작성하고 경기위원장에게 제출할 것
- ⑥ 검차 심판
 - ㉠ 경기정의 안전성을 검사하고 경기 참가 가부를 판정 할 것
 - ㉡ 필요에 의해 경기에 사용하는 경기정이 기술규정에 적합한가를 판정할 것
 - ㉢ 판정 결과를 대회장에게 보고 할 것
- ⑦ 육상 심판
 - ㉠ 경기 중에 있어서 경기정의 주행에 관한 판정을 행할 것
 - ㉡ 판정 결과를 대회장에게 보고 할 것
- ⑧ 구조
 - ㉠ 구조체제의 정비에 관한 것
 - ㉡ 긴급 시 이송 병원을 파악하는 것
 - ㉢ 구조 매뉴얼을 작성하는 것
 - ㉣ 구조 훈련의 실시에 관한 것
 - ㉤ 사고보고서를 작성하는 것

7. 구조체제

- (1) 주최단체는 의사 또는 간호사, 응급구조사 및 구호용(엠브런스) 차량을 준비시켜두어야 한다.

구분	응급차량	의사 or 간호사 or 응급구조사
인원	2	2

- (2) 주최단체는 개최지 병원의 연락처 및 응급체계를 확인해두어야 한다.
 (3) 오피셜 상호간의 연락을 긴밀히 하기 위해 통신기기를 배치한다.

8. 용어의 정의

용어의 정의는 다음과 같이 한다.

- (1) 경기 관계
- ① 대회란 접수부터 시상식까지의 운영 체계를 말한다.
 - ② 경기란 스타트 후 피니쉬 할 때까지를 말한다.
 - ③ 피니쉬란 경기정에 선수가 탄 상태에서 경기정의 선두가 피니쉬 라인을 통과한 시점으로 경기종료를 의미한다.
 - ④ 코스란 경기를 행하는 수면을 말한다.
 - ⑤ 턴 부표란 턴을 하기 위한 부표 등을 말한다.
 - ⑥ 랩이란 코스를 한바퀴 일주하는 것을 말한다.
 - ⑦ 스타팅 에어리어란 스타트라인 전의 장소를 말한다.
 - ⑧ 스테이징 에어리어란 경기 전 대기장소를 말한다.
 - ⑨ 서행이란 바로 정지 할 수 있는 주행을 말한다.
 - ⑩ 감속이란 장애물을 충분히 피할 수 있는 주행을 말한다.

대한제트스키협회 경기규정

- ⑪ 부표이탈이란 경기에 있어서 턴 부표의 위 또는 안쪽을 주행하는 경우를 말한다.
- ⑫ 코스이탈이란 경기에 있어서 규정된 주행 코스를 벗어나 주행한 경우 (코스를 잘못 본 경우도 포함)을 말한다.
- ⑬ 경기 관련 간략 기호
 - ㉠ DNR (Did Not Race) : 그리드에 오지 않거나 경기 미출전 상태를 말함
 - ㉡ DNS (Did Not Start) : 스타트하지 않은 것을 말한다.
 - ㉢ DSQ (Disqualified) : 해당 레이스에 실격한 것을 말한다.
 - ㉣ SUS (Suspended) : 출장정지를 말한다.

(2) 경기정 관계

- ① 2016년부터 모든 경기에 참가하고자 하는 경기정은 **KJSBA**에 공인받은 경기정 이어야만 참가가 가능하다.
(단, 2015년 이전 구입 된 경기정은 예외)
- ② 순정품이란 경기정 기종의 부품 카탈로그에 기재되어 시판되는 것 또는 기종 특레에서 교환을 인정받은 것을 말한다.
- ③ 동일기종이란 경기정의 메이커, 선체, 엔진등이 **KJSBA**가 동일이라고 인정한 것을 말한다.
- ④ 기종특레란 정당한 사유로 원칙에 관계없이 특별하게 취급 받는 것으로써 **KJSBA**가 인정한 것을 말한다.



제2조 경기 참가 규정

1. 참가의 의무

경기에 참가하는 선수 및 관계자는 다음과 같은 의무를 져야만 한다.

- (1) 국내 경기 규칙 및 관련 규칙을 숙지 할 것
- (2) 경기 주최자 및 관계자의 지시에 따를 것
- (3) 경기 중에 일어난 사고는 손해의 수수에 상관없이 자신 책임으로 해결하고 다른 관계자에 민·형사상 책임을 추궁하지 않을 것

2. 참가비

- (1) 기 납인 된 참가비는 대회 접수기간 종료 후 반환하지 않는다.
- (2) 경기에 참가하는 선수는 참가비를 완납하여야 자격을 취득 할 수 있다.
- (3) 국내-외 선수의 대회참가와 규모에 따라 참가비 결정에 있어서 이를 달리할 수 있다.

3. 경기 참가 접수

- (1) 대회요강에서 정해진 시간 내에 접수를 해야 한다.
- (2) 대회 당일 접수확인 할 때에 다음과 같은 서류 등을 제시해야 한다.
 - ① 동력수상레저기구면허증(전, 해양경찰청 또는 국민안전처 발급)
 - ② 1항의 면허가 발급중인 경우 과정의 확인서
 - ③ 그 외 주최단체가 필요로 하는 것 (참가신청서, 서약서, 경기정 등록서, 가입 보험증서 사본 등)

4. 선수 미팅, 팀 대표자 미팅

- (1) 대회장은 경기 시작 전에 미팅을 실시해야 한다.
 - ① 선수 미팅 (모든 선수가 참가 할 것)
 - ② 팀 대표자 미팅 (팀 대표자가 참가 할 것)
- (2) 선수 또는 팀 대표자가 미팅에 지각 또는 결석 시에는 패널티를 부과한다.
- (3) 미팅에서는 다음의 항목에 대해 설명하는 것으로 한다.
 - ① 대회 운영방식 및 변경이 있는 사항
 - ② 코스
 - ③ 스타트 방식
 - ④ 안전 주행 및 전반적 안전 지도
 - ⑤ 기타, 필요사항

5. 초상권

KJSBA는 모든 승인 대회의 모든 참가자, 참가 경기정 및 관계자의 초상권을 갖고 이 권리를 제 3자가 사용할 수 있도록 허가 할 수 있다. (사진, 동영상 포함)

6. 기 타

다음사항을 위반했을 경우에는 패널티의 대상이 된다.

- (1) 스포츠맨으로서 적합하지 않은 행위를 해서는 안 된다.
- (2) 모든 경기정은 주최자가 인정한 경우를 제외하고 경기장 내를 주행해서는 안 된다.
- (3) 어떤 경우에서도 연료 또는 윤활유를 수면에 흘려서는 안 된다.
- (4) 육상에서 엔진을 시동 할 때는 소음기(사이렌서)를 부착하지 않으면 안 된다.
- (5) 경기 운영에 지장을 주는 욕설 및 폭력 행위를 해서는 안 된다.
- (6) 참가선수 및 경기관계자는 경기 중에 음주를 해서는 안 된다.
- (7) 정해진 장소 이외에서 흡연을 해서는 안 된다.
- (8) 상대선수에게 고의적 코스방해 및 고의적 추돌은 절대 하지 말아야 한다.
- (9) 클래스에 적용되지 않는 행위(임의개조/배기량변경)
- (10) 타인의 경기정을 승낙 없이 사용 시
- (11) 엔트리번호 미부착 또는 규정 외에 규격으로 부착 시
- (12) 상대선수에게 혐오감이나 모욕적인 행동 및 언어를 부적절하게 사용 시
- (13) 경기에 있어서 특히 다른 선수에게 위험을 끼친다고 인정되는 선수에 대해 주최자는 출전정지를 시킬 수 있으며 KJSBA는 클래스의 강등 또는 등록 삭제를 행 할 수 있다.
 - ① 위험한 부표 앞 코스지르기 및 위협적인 선수의 행동
 - ② 선수로서 선수 상호간 민·형사상 관련 문제로 경기 방해를 행할 시

7. 경기의 클래스

클래스는 다음과 같이 한다.

- (1) Novice Runabout 1100 stock 노비스 런어바웃 1100 스톡
- (2) Novice Runabout stock 노비스 런어바웃 스톡
- (3) Novice Ski stock 노비스 스키 스톡
- (4) Amateur Runabout stock 아마추어 런어바웃 스톡
- (5) Expert Runabout Limited 익스퍼트 런어바웃 리미티드
- (6) Expert Veterans R/A Limited 익스퍼트 베테랑 런어바웃 리미티드
- (7) Pro-Am Runabout stock 프로암 런어바웃 스톡
- (8) Pro-Am Runabout Open 프로암 런어바웃 오픈
- (9) Pro-Am Endurance Open 프로암 엔듀런스 오픈
- (10) Hydro fly 하이드로 플라이(플라이보드)
- (11) Free Style 프리스타일

제3조 안 전 규 정

1. 안전 규칙의 준수

선수 및 관계자는 안전 대책을 준수해야 한다.

2. 구조의 의무

선수는 레이스 중이라도 위험에 빠져있는 선수 및 경기정을 부근의 오피셜에게 알리거나 구조 활동을 하지 않으면 안 된다.

3. 참가정지

- (1) 건강에 의문이 있는 선수에 대해 강제적으로 건강검진을 받게 할 수 있다. 그 결과, 부적당하다고 판단 된 경우 경기 참가를 허가하지 않는다.
- (2) 목발 또는 깁스를 장착한 선수는 참가를 허가하지 않는다.
- (3) 알코올 및 규제약물을 음용한 선수는 참가를 허가하지 않는다.
- (4) 부상 등에 의해 의사로부터 경기 속행이 위험하다고 판단 된 선수는 이후의 참가를 허가하지 않는다.
- (5) 과도한 타투를 통해 대회 이미지 손상을 우려할 경우 KJSBA는 참가를 허가하지 않을 수 있다. (기준 : 타투 1개 지름 10cm 이하, 5군데 이하, 합계면적 40cm² 미만일 경우 제외)

4. 헬멧(공인)

- (1) 연습 시 와 경기 중의 선수는 필히 착용하지 않으면 안 된다.
- (2) 이륜차 및 차량용의 안전검사를 통과한 헬멧으로 풀페이스, 오픈페이스, 일반 헬멧은 사용 할 수 없으며 (일명 평판헬멧), 오프로드 헬멧(충격검사를 통과한 제품)만이 착용이 가능하다.
- (3) 프리스타일은 착용 여부가 무방하며 상기 규정 이외의 것을 사용해도 된다.
- (4) 효력에 대해서는 사용한 자의 책임으로 한다.
- (5) 돌기물, 위험한 형상을 한 것은 사용해서는 안 된다.
- (6) 낙수시의 시야 확보를 위해 밝고 구별이 뚜렷한 색의 것을 추천한다.
- (7) 부드러운 소재의 장식은 부착해도 된다.
- (8) 대회 주최, 주관자 및 대회장의 판단에 의해 사용을 허가하지 않는 경우가 있다.

허 용 (O)	불 가 (X)
	

5. 라이프 재킷(공인)

- (1) 대회 참가선수는 반드시 착용해야 한다.
- (2) 정부 인가품이어야 하며 팽창식 또는 벗겨지기 쉬운 일반 레저용은 금지한다.
- (3) 대회 주최, 주관자 및 대회장의 판단에 의해 사용을 허가하지 않는 경우가 있다.
- (4) KJSBA가 공인한 라이프재킷의 사용을 추천한다.
- (5) 낙수시의 시인성 확보를 위해 밝고 구별이 뚜렷한 색의 것을 추천한다.
- (6) 부주의에 대해서는 사용한 자의 책임으로 한다.

허 용 (O)	불 가 (X)
 선수용	 레저용

6. 기타 장비

- (1) 경기 중의 선수는 아래의 것을 착용하지 않으면 안 된다. 단, 프리스타일의 선수는 해당되지 않는다.
이에 위반되는 자는 참가를 허가하지 않으며 경기 중에 적발되는 경우 실격으로 한다.
 - ① 전신을 감싸는 의류 등
 - ② 바이크용 패드 부착 나일론팬츠, 웨트 수트 또는 드라이 수트, 장갑 및 신발
 - ③ 견고한 척추패드. 단, 세이프티재킷을 착용한 경우는 제외
- (2) 1200cc 이상의 클래스에서는 정강이 부분의 50%이상을 감싸는 레그 프로텍터를 장착해야 한다.
- (3) 고글을 사용하되 유리 고글의 사용은 금지한다.
- (4) 위험한 것을 착용 및 장착하고 있다고 판단되는 경우 참가를 허가하지 않는다.
- (5) 목 보호대와 무릎보호대등 규정품을 반드시 착용해야 한다.

척추보호대	정강이보호대	부츠	장갑
			

7. 기타

(1) 연료용기

- 연료용기는 관련법규(위험물의 규정에 관한 규칙)에서 정한 운반용기에 적합하고 금속 및 유류전용 플라스틱 용의 것으로 용량 50L 이하여야 한다.
- 연료용기는 도색 가능하나 '가솔린'이라고 표기해야 한다.

허 용 (O)	불 가 (X)
	

(2) 소화기

각 팀은 연료 용기의 부근에 유효기간내의 소화기(분말ABC소화기)를 1개 이상 준비해 두어야 한다.



(3) 경기 중에 사고를 일으킨 경우는 패널티가 부과되는 경우가 있다.

제4조 경기 운영 규정

1. 경기종목

(1) 클로즈드(폐쇄) 코스

- ① 좌우의 턴을 조합시킨 동일한 주회코스를 복수의 경기정에 의해 도착 순서를 다투는 경기를 말한다.
코스 레이아웃 및 주회 수는 주최자가 결정한다.
- ② 최대 출장 정수는 아래의 표와 같이 한다. 단, KJSBA가 허가한 경우에는 예외로 할 수 있다.

클래스	출전 인원	최대 출전 수
Spark (여성부)	15	20
Spark stock	15	20
Spark Open(튜닝전)	15	20
stock (노멀전)	토너먼트	20
Pro Ski	15	20
Novice Runabout	15	20
Pro GP	15	20
Endurance(장거리)	-	20
Hydro fly	-	-

- ③ 장애물을 설치 할 수도 있다.

(2) 기 타

기타 경기 종목을 실시하는 경우 KJSBA의 승인을 얻어야 한다.

2. 스테이징 에어리어, 스타팅 에어리어

(1) 스테이징 에어리어

- ① 선수 및 경기정은 지정 된 시간까지 출발대기 장소에 집합해야 한다. 집합 해 있지 않은 경우 해당 경기에 출전하지 않는 것으로 본다.
- ② 출발 대기 장소에 대기 중인 경기정은 임의로 엔진을 시동해서는 안된다. 위반할 경우에는 경고(옐로우카드)를 받을 수 있다.
- ③ 허가 없이 임의로 스타트 연습을 해서는 안 된다. 위반 할 경우 실격으로 한다.

(2) 스타팅 에어리어

- ① 선수 및 경기정은 출전한 경기전의 경기에서 선두가 피니쉬 할 때까지 스타팅 에어리어에 집합 해 있지 않으면 안 된다.
- ② 지시가 없는 한 엔진을 시동해서는 안 된다. 위반 할 경우에는 경고(옐로우 카드)를 받을 수 있다.
- ③ 스타트 연습을 해서는 안 된다. 위반 할 경우에는 실격으로 한다.

3. 스타트 방식

(1) 쇼어 스타트

- ① 스타트 그리드의 결정 방법은 주최자가 정할 수 있다. 예선 이 외는 이전의 히트에서의 성적에 의해 정해지는 것을 기본으로 한다.
- ② 선수는 경기정의 뒤 또는 옆에 서서 정렬 할 것.
- ③ 스타트는 펌프 케이스를 수면 밑에 붙인 상태에서 행하는 것으로 한다.
- ④ 플라잉 (flying : 출발신호가 나기전에 출발하는 반칙)
 - ㉠ 홀드(경기정을 이동하지 않는 것)하지 않은 경우
 - ㉡ 라이닝 스타트(스타트 전에 스타팅 에어리어에서 미리 출발 한 경우)
 - ㉢ 스타트라인이 설치 된 경우에서 스타트 대기 상태 시에 이것을 넘은 경우
 - ㉣ 스타트 신호 이전에 스타트한 경우
 - ㉤ 펌프다운의 지시에 따르지 않고 펌프케이스가 수면에 붙어 있지 않은 경우
- ⑤ 스타트 신호 이후에 스타트하는 것으로 한다.
- ⑥ 스키 디비전은 제1턴 부표를 통과 할 때까지 스타팅 포지션(갑판에 무릎이 붙어 있지 않은 상태)를 해야 한다.
- ⑦ 선두 경기정이 정해진 부표에 도달 한 후에는 스타트 할 수 없다.
- ⑧ 스타트까지의 타임 사인
 - ㉠ 스타트는 스타트까지의 타임사인을 램프에 의해 다음과 같이 개시하는 것으로 한다. 램프 대신에 스타트 보드를 사용해도 된다.

[스타터 보드의 경우 시그널의 경우]

- 약 20초전: 엔진 시동의 신호(공중배기가능) → 스타터로부터 호루라기 등의 신호
- 약 10초전: 스타터 보드[2]의 개시 → 빨강색 점등 펌프케이스를 수면 밑에 붙이라는 신호
- 약 3초전: 스타터 보드[1]의 개시 → 빨강색 소등 곧 스타트한다는 신호
청색 점등 스타트 신호

- ㉡ 타임사인은 선수가 충분히 잘 보이는 크기의 것을 잘 보이는 위치에서 개시해야 한다.

(2) 롤링 스타트

- ① 지정된 대기 부표에 정렬 할 것
- ② 정렬한 보트의 측면 또는 양측에 페이스징이 설치 된다.
- ③ 스타터로부터 그린램프(진행하시오)가 들려진 후에 항주를 개시하고 스타트 라인을 향하는 것으로 한다.
- ④ 페이스징이 스타트 라인을 통과한 시점을 스타트 시점으로 한다.
- ⑤ 스타트 시점보다 빨리 스타트 라인을 통과한 정은 플라잉으로 한다.

(3) 데드 엔진 스타트

- ① 선수는 티저 스위치에서 티저 코드가 분리되어 있어야 한다. 경기정 뒤 또는 옆에 서서 정렬하며 보트에 손 대면 안 된다.
- ② 스타트 신호 후 엔진을 시동하고 스타트 한다.
- ③ 스타트 신호 전에 티저 코드를 연결한 보트는 플라잉으로 한다.
- ④ 선두 정이 정해진 부표에 도달 한 후에는 스타트 할 수 없다.
- (4) 그 외 스타트 방식으로 실시하는 때에는 KJSBA의 승인을 얻어야 한다. 단, 경기 기간 중 악천후 등으로 인해 안전상 그 외 스타트 방식을 실시한 경우에는 경기감독관의 권한으로 실시한다.
- (5) 플라잉을 한 보트에는 1랩 감점의 패널티가 부과된다.

4. 스타트 시의 방해

스타트부터 최초의 부표까지 구간에서 사행 주행하여 다른 경기정을 방해 한 선수는 1랩 감점을 하고 또 위험을 동반하는 경우에는 실격으로 한다.

5. 레이스 중지

- (1) 다음의 경우 레이스를 중지한다.
 - ① 플라잉한 보트가 확인 된 경우 해당 히트에 대해 1회에 한 해 재스타트를 한다.
 - ② 플라잉한 모든 경기정을 확인하지 못한 때.
 - ③ 부표가 이동하여 안전하게 진행하지 못한다고 경기감독관이 판단 한 때.
 - ④ 스타트 후 정상적으로 주행하는 모든 보트가 1랩 이후 정해진 부표에 도달 전에 낙수가 있었을 경우에는 레이스를 중지한다. 단, 정해진 부표를 넘은 보트의 낙수는 제외한다.(후미그룹 낙수도 제외)
 - ⑤ 선수가 위험한 상태에 있을 때. 또한 코스심판이 구조를 위해 마셜정을 떠난 때.
 - ⑥ 오피셜이 필요하다고 인정 할 때
- (2) 레이스 중지 시에 선두정이 모든 랩 수의 50%이상을 통과한 상태인 경우 레이스는 성립한다. 이 경우 마지막 피니쉬 라인 통과 순으로 순위가 정해진다. 레이스 중지의 원인이 되는 선수는 실격 이 된다.
- (3) 적색 깃발에 의해 레이스가 중지 된 경우에는 안전하게 감속하여 왼손을 들고, 스타팅 에어리어에 돌아와야 한다.
- (4) 경기 중에 중대 사고가 발생 한 경우 사고가 있었던 히트에 참가한 선수, 경기정, 장비품 등은 주최자의 지시가 있을 때까지 현장에서 대기하고 상태 그대로 보존해야 한다.

6. 재스타트

- (1) 레이스가 중지되어 레이스가 성립되지 않을 경우 재스타트 한다.
- (2) 재스타트의 방법은 경기감독관이 다음과 같은 방법을 선택한다.
 - ① 최초의 스타트 방법
 - ② 롤링 스타트 방법
 - ㉠ 중지 전의 순번으로 선수를 세로로 일렬로 세워 선두정의 유도로 서행으로 코스를 주행시킨다.
 - ㉡ 선두정 또는 스타터의 녹색 깃발 신호에 의해 스타트한다. 단, 신호 전에 다른 선수를 추월 할 경우 플라잉으로 간주한다.
 - ㉢ 기타 방법으로 할 수 있다.
- (3) 중지 된 레이스에서 실격 또는 스타트 할 수 없는 경기정은 재스타트 할 수 없다.
- (4) 중지 된 레이스에서 부과 된 패널티는 그 패널티가 부과 된 상태로 재스타트 하여야 한다. 재스타트 시에도 위반이 있을 경우 추가 패널티를 부과 한다.
- (5) 중지 된 레이스에서 부상 등에 의해 재스타트 할 수 없는 보트에 대해서는 대회장의 판단으로 2분 이내의 유예가 주어질 수 있다.

7. 피니쉬(경기종료)

- (1) 선두정이 피니쉬 라인을 통과하면 피니쉬(경기종료)로 한다.
- (2) 1랩 이상 주행하지 않은 경기정에는 순위가 주어지지 않는다.
- (3) 순위는 랩 수와 순서에 의해 결정된다.

8. 예선

출전 선수가 많은 경우 해당 클래스는 예선 경기를 할 수 있다. 예선의 방법은 주최 및 주관 단체가 결정하는 것으로 한다.

9. 중지, 연기

- (1) 주최 단체는 사전에 대회를 중지 또는 연기 할 경우 KJSBA에 통지해야 한다.
- (2) 주최 단체는 당일 대회를 중지 또는 연기 할 경우 KJSBA에 보고서를 내야 한다.
- (3) 주최 단체는 대회를 연기한 경우 연기한 대회에의 엔트리 대상자를 결정해야 한다.

10. 포인트 시스템

- (1) 순위에 의한 포인트는 다음과 같이 한다.

순위	포인트	순위	포인트	순위	포인트	순위	포인트	순위	포인트
1	60	5	39	9	27	13	18	17	10
2	53	6	36	10	24	14	16	18	8
3	48	7	33	11	22	15	14	19	6
4	43	8	30	12	20	16	12	20	4

- (2) 같은 순위의 경우 포인트는 동점으로 한다.

11. 히트제의 순위

히트제의 대회에 있어서 순위는 다음과 같이 한다.

- (1) 각 히트의 순위에 의한 포인트를 합산한다. 고득점자부터 순위를 매긴다.
- (2) 동점의 경우에는 다음과 같이 한다.
 - ① 고득점을 얻은 자를 상위로 한다.
 - ② 같은 순위의 경우에는 마지막 경기에서 고득점을 얻은 자를 상위로 한다.
 - ③ 같은 순위의 경우에는 같은 순위로 한다.

12. 시상

- (1) 시상식에는 선수 본인 또는 대리인이 출석한다. 사전 알림 없이 고의로 불참한 경우 해당 대회에 참가한 것이 인정 되나 순위에 의한 포인트 및 참가 포인트는 부여되지 않는다. 또는 수상자격을 박탈 할 수 있다.
- (2) 불참에 의해 포인트가 부여되지 않은 선수는 우위에 있어도 순위는 변동되지 않는다.

제5조 항 법

1. 경기 중의 항법

- (1) 다른 경기정에 접촉하거나 근접하여 다른 보트의 안전을 방해해서는 안 된다. 단, 다른 경기정에 방해를 받은 경우는 제외한다.
- (2) 방해물이 접근하여 진로를 바꿔야 하는 경우 다른 경기정의 항주에 위험이 없도록 항주해야 한다.
- (3) 2척 이상의 경기정이 같이 주행하고 있는 경우 같이 주행하고 있는 경기정의 측면에 전타해서는 안 된다. 단, 어쩔 수 없는 경우는 제외한다.
- (4) 2척 이상의 보트가 같이 주행하여 부표를 도는 경우에는 안쪽의 경기정이 바깥쪽으로無理하게 항주해 진로방해를 해서는 안 된다.
- (5) 언제나 후속정의 진로를 방해해서는 안 된다.
- (6) 추월을 하는 선수는 추월당하는 선수의 진로를 방해해서는 안 된다.
- (7) 선수는 경기 중에 정상적으로 주행할 수 없게 된 경우(엔진 정지)에는 최우선으로 코스 외에 경기정을 피난시켜야 한다.
- (8) 선수는 경기정을 충분히 컨트롤해야 한다.
- (9) 전복 등에 의해 낙수한 경우 선수는 경기정으로부터 벗어나면 안 된다.
- (10) 전복 또는 낙수한 보트가 있는 경우에는 안전한 방법(감속, 추월금지)로 항주해야 한다.
- (11) 오피셜의 진로 및 진행을 방해해서는 안 된다.
- (12) 위의 사항들에 위반 할 경우에는 높은 패널티를 부과 한다.

2. 경기 수면에 있어서의 항법(모든 선수는 응급상황 외에 서행한다)

- (1) 실시요령 및 선수미팅에서 서행 지시가 있었던 장소를 주행 할 경우에는 앓은 상태로 서행해야 한다.
- (2) 서행 또는 감속 할 경우 한 쪽 손을 들어 신호하여야 한다.
- (3) 피니쉬(경기종료)한 보트는 서행으로 주행하고 후속정의 진로를 방해해서는 안 된다.
- (4) 위의 사항들에 위반 할 경우 경고 또는 패널티를 받을 수 있다.

3. 턴 부표

- (1) 턴 부표는 충돌해도 선수 및 경기정에 중대한 손해를 입히지 않는 구조여야 한다.
- (2) 턴 부표의 색은 좌-우턴용으로 구분 다른 색 또는 형상의 것을 사용해야 한다.
- (3) 정해진 순서로 부표를 돌아야 한다.
- (4) 턴 부표 위를 주행 할 경우 부표가 어느 쪽으로 부상했는지에 상관없이 부표 이탈로 간주한다.
- (5) 다른 보트에 압박되어 턴 부표를 돌지 못한 경우도 부표 이탈로 간주한다.
- (6) 부표 이탈을 한 경우 다시 도는 것은 불가하다. 이수 부표를 통과하는 것으로 부표이탈은 해소된다.
또한 동일 랩상에서 여러 번 부표 이탈을 한 경우 부표 이탈을 한 횟수대로 지속하여 매 랩마다 이수 부표를 통과해야 한다. 이것에 위반 할 경우에는 패널티가 부과된다.

- (7) 코스 이탈을 한 경우에는 다시 돌 수 없다.
- (8) 부표 이탈, 코스 이탈의 패널티는 다음과 같다.
 - ① 클로즈드 코스 외(1랩 감점) / (1 이탈 부표)
 - ② 부표 이탈을 해서 다시 돈 경우 1랩 감점을 하고 이수 부표를 통과해도 패널티는 해소되지 않는다.
 - ③ 최종 랩 등에서 이수 부표를 사용 할 수 없는 경우(1랩 감점)/(1이탈 부표)
 - ④ 이수 부표를 이탈 한 경우 1랩 감점이 되고 다시 돌 수 없다.
 - ⑤ 슬라럼(10초 가산) / (1 이탈 부표)
 - ⑥ 코스 이탈 : 실격
 - ⑦ 체크센터 부표를 이탈 한 경우에는 실격이 된다. 다시 돌아도 경고(옐로우카드)를 추가한다.

4. 구조

코스 심판의 판단으로 경기정 또는 선수를 이동 할 수 있다.

5. 깃발신호 및 선수의 항주 의무

- (1) 깃발신호 및 항주 의무
 - ① ‘녹색’ 깃발 : 스타트를 의미한다. 스타트에 관한 패널티가 없는 것을 의미한다.
 - ② ‘황색’ 깃발 : 코스 상에 위험이 있는 것을 의미한다.
황색 깃발이 들려진 경우에는 감속하고 추월이 금지 된다.
해제는 사고구간을 이탈하면 자동 해제 된다.
 - ③ ‘적색’ 깃발 : 레이스 즉시 종단을 의미한다.
적색 깃발이 게시되는 경우 안전한 속도로 즉시 감속하고 왼손을 들어 후속 경기정에게 신호를 하여야 하며 코스에 관계없이 즉시 스타팅 에어리어로 돌아와야 한다.
 - ④ ‘흑색’ 깃발 : 규칙 위반(실격)을 의미한다.
흑색 깃발이 게시되는 경우 해당 선수는 신속하게 코스를 벗어나 바로 경기감독관에게 출두해야 한다. 이것에 위반하는 경우 패널티가 추가된다.
 - ⑤ ‘청색’ 깃발 : ‘주회가 늦은 경기정에게 코스를 양보 하라’는 의미이다.
청색 깃발이 게시되는 경우 추월하려고 하는 경기정에게 진로를 양보해야 한다.
 - ⑥ ‘백색’ 깃발 : 최종 랩을 의미한다.
 - ⑦ ‘체커’ 깃발 : 레이스 종료를 의미한다.
- (2) 게시되는 깃발을 항상 주의해야 한다.
- (3) 코스 상에 코스 심판정이 진입해 온 경우(황색깃발 게시 상황과 같음)
안전 주행을 위하여 감속하여야 하며 추월이 금지된다. 해제는 사고구간을 이탈하면 자동 해제된다.
- (4) 깃발 신호에 의한 지시를 무시 한 경우 경기감독관의 판단에 의해 실격이하의 패널티로 한다.

6. 연습주행 등의 항법 의무

- (1) 연습주행은 코스 확인을 목적으로 하고 다음과 같이 한다.
 - ① 항법을 지키고 안전하게 주행해야 한다.
 - ② 주최자에 의해 정해진 시간으로 한다.
 - ③ 연습주행의 게시는 스타터가 황색깃발을 게양한다.

대한제트스키협회 경기규정

- ④ 스타팅 에어리어에서 스타트해야 한다.
 - ⑤ 코스를 선두하는 코스 심판정에 접근하거나 추월해서는 안 된다.
 - ⑥ 경기정 수를 제한 한다.
 - ⑦ 아무리 연습주행이라도 과도한 슬라롬과 후미의 선수에게 물세레 등을 하여서는 안 된다.
- (2) 튜닝 에어리어에서의 주행은 튜닝을 목적으로 하고 다음과 같이 한다.
- ① 항법을 지키고 안전하게 주행해야 한다.
 - ② 스타트 연습은 금지 한다.
 - ③ 크게 도는 것을 하지 않는다.
 - ④ 혼잡시에는 서로 양보하여 이용 한다.
- (3) 상기에 위반 할 경우 출전 정지 이하의 패널티로 한다.



제6조 이의 제기 및 패널티

1. 패널티의 종류와 내용

구분	패널티의 종류	내용	비고
1	데드엔진	스타트 신호 후 엔진을 시동시킨 것을 말한다.	
2	1랩 감점	주회수를 1주 깎는 것을 말한다.	
3	타임가산	시간을 가산시키는 것을 말한다.	
4	실격	출장한 히트가 실격이 된다.	
5	출전정지	해당 대회 출전 정지를 말한다. 해당 대회는 참가 한 것이 되나 해당 대회의 포인트 및 수상 자격을 잃는다.	
6	장기출전정지	기간은 KJSBA가 결정 한다.	
7	경고(옐로우카드)	경고를 발행하고 주의를 고하는 것을 말한다. ① 경고(옐로우카드) 2회면 레드카드가 된다. ② 경고(옐로우카드)는 1년간 유효하다.	
8	레드카드	레드카드를 발행하고 해당 대회에 출전 정지가 된다.	

2. 이의 제기

- (1) 이의 제기는 판정 된 선수가 자기의 판정에 대해서만 행 할 수 있다.
단, 다음에 대해서는 이의 제기를 할 수 없다.
 - ① 경기 중의 주행(부표이탈, 스타트판정, 항법위반 등)에 관한 것
 - ② 검사의 결과에 관한 것
- (2) 이의 제기는 잠정 결과 발표 후 30분 이내에 문서에 의해 이의 제기료(30만원)를 첨부하여 경기위원장에게 제출해야 한다.
- (3) 한 번 제기한 이의는 취소 할 수 없다.
- (4) 경기위원장의 재정에 불복할 경우 KJSBA에 상고 할 수 있다. 이 경우 경기위원장의 재정 후 시간 이내에 문서에 의해 이의 제기료를 첨부하여 대회장에게 제출하는 것으로 한다.
- (5) 이의 신청료는 이의가 정당하다고 재정 된 때에만 반환한다.
- (6) 이의 신청을 재정 할 경우 해당 관계자에게 의견을 구할 수 있으나 해당관계자는 재정의 심의에는 일절 개입 할 수 없다.
- (7) KJSBA의 결정에 관해서는 문서로 관계자에게 통지하는 것으로 한다.

3. 피트크루의 위반

- (1) 선수를 서포트하는 피트크루의 위반은 선수에게 패널티가 부과 된다.
- (2) 팀 텐트 내에서의 팀 멤버 등의 위반은 해당 팀의 참가선수 전원에게 부과 된다.

4. 자동적 패널티

- (1) 오피셜에 의해 적발 된 위반 행위는 그 이유를 묻지 않고 바로 패널티가 부과 된다.
- (2) 선수는 오피셜 텐트 등에 출입해서는 안 된다. 또 퇴거 권고에 따르지 않을 시에는 그 후의 경기 참가를 허가하지 않는다.
- (3) 오피셜에 대한 폭언, 폭력 행위를 행한 경우 출전 정지 또는 장기 출전정지가 된다.
- (4) 경기장내에서는 음주, 흡연, 폭력, 폭언 행위를 행한 경우 출전 정지 또는 장기 출전정지가 된다.
- (5) 경기장내에서 출전선수 및 스텝이 신체에 타투,문신 이 있는 경우 긴팔티,긴바지 등으로 가리는것을 원칙으로 한다. 위반시 출전 정지 또는 장기 출전정지가 된다.

5. 기 타

경기의 재정에 대해 영상, 사진 등에 의한 항의는 받아들이지 않는다.



제7조 경기정 기술규정

1. 경기정

- (1) 경기정은 KJSBA에 승인 된 기종이어야 한다.
- (2) 경기정의 기종 승인에 대해서는 별도로 지정 한다.
- (3) 경기정의 개조는 본 규정에 의해 출전장비규정에 따른다.

2. 선체 관계

- (1) 노즈 범퍼를 장비해야 한다.
 - ① 위험을 발생시키지 않는 사외품의 복제 범퍼는 사용해도 된다. 단, 순정품에 준한 상태, 재질이어야 한다. 타사도 포함, 동일 디버전의 순정범퍼를 사용해도 된다.
 - ② 부드럽고, 탄력 있는 스프레이 디프렉터 (물보라 방지)는 위험을 발생시키지 않도록 하루의 주위에 부착해도 된다.
 - ③ 부착한 볼트 및 디프렉터는 범퍼 또는 사이드 몰 라인으로부터 바깥쪽에는 내놓아도 된다. 상기 부품을 부착하기 위한 (필요 최저한의) 선체가공은 해도 된다.
- (2) 플라스틱 또는 금속제의 하부 보강재 (선체내부)는 위험을 발생시키지 않도록, 각은 부드럽게 하여 부착해야 한다.
- (3) 핸들
 - ① 핸들 그립은 고정 시켜야 한다.
 - ② 그립 가드는 부착해도 된다.
단, 위험하지 않도록 돌기나 뾰족한 부분이 없는 것으로 폭은 핸들 바로부터 현저하게 초과해야 한다.
 - ③ 핸들 바, 스로틀, 스로틀 케이블 및 그립은 개조하거나 사외품을 사용해도 된다.
 - ④ 핸들 바의 마운트 브라켓 부, 또는 클로즈드가 있는 경우 클로즈드 바에 패드를 부착해야 한다.
 - ⑤ 스테어링 케이블은 개조 또는 사외품을 사용해도 된다.
- (4) 재조사가 타각한 선체 식별 번호가 표시되어 있어야 한다. 표시가 없는 것은 KJSBA가 지정한 번호를 기재 할 것.
- (5) 선체로부터 튀어 나온 토크 후크는 떼어내야 한다. 또 경기정의 전방의 적절한 위치에 직경 20cm 이상의 원으로 예항에 건디는 로프를 부착해야 한다. 이 로프는 예항 작업이 용이 하도록 단단한 것으로 루프 모양 이어야 한다. 이 로프가 부착되어 있지 않은 경우 또는 예항 중에 잘린 경우 실격으로 한다.
- (6) 위험을 발생시키지 않는 빌드 펌프 및 빌드 레인 시스템은 사용해도 된다.
 - ① 빌드 펌프 스위치는 데크에 부착해도 된다.
 - ② 드렌 코크가 없는 기종에도 드렌 코크나 자동적으로 빌드를 배수하는 밸브는 부착해도 된다.
 - ③ 빌드 스위치의 오토 작용을 금지하고 스위치는 보트의 바깥쪽에 부착해야 한다.
- (7) 사이드 미러
 - ① 볼트 등으로 고정시켜 있는 별체식의 사이드미러 또는 유리제 사이드미러의 거울 면은 떼어내야 한다.
 - ② 떼어 낸 부분은 위험이 없도록 막이 있어야 한다.
- (8) 스폰션은 사외품을 사용해도 된다. 단 다음에 적합한 것으로 한다.

대한제트스키협회 경기규정

- ① 개수는 2개(좌우 각 1개)까지로 한다.
- ② 베이스가 금속제의 물건이라도 스폰선의 끝 부분이 금속제가 아니면 사용 할 수 있다.
- ③ 재질은 플라스틱제로 한다.
- ④ 길이는 91.45cm를 넘기지 않는 것
- ⑤ 폭은 본드플랜지 라인으로부터 바깥쪽에는 내놓지 않을 것
- ⑥ 스폰선의 밑 부분에 부착한 스페이스까지 깊이, 스폰선의 밑부분의 하루의 활주 명과 안쪽의 교점까지 깊이, 밑에 부분의 깊이는 어느것도 38mm이내여야 한다.
- ⑦ 모든 전록 및 각은 위험을 발생시키지 않도록 둥글게 해야 한다.
- ⑧ 두께는 6mm이상으로 한 것
- ⑨ 선체의 활주면에 부착해서는 안 된다.
- (9) 패드 및 매트 킷은 떼어내거나 사외품을 사용하거나 도장해도 된다.
- (10) 본드 플랜지로부터 위쪽으로 바깥쪽 금속부품의 표면은 닦고 쇼트 피닝이나 도장을 해도 된다.

3. 엔진 관계

(1) 엔진의 정지 등

- ① 티저 스위치가 부착되어 있어야 한다.
- ② 티저 코드는 신체에 부착하여 어떤 각도에서도 작동(엔진 정지)해야 한다.
- ③ 이것에 위반 할 경우 출전 정지 이하의 패널티를 부과 한다.

(2) 흡기계

- ① 프레임 알레스타
 - ㉠ 부착하지 않으면 안 된다.
 - ㉡ 다음의 어느 것이라도 사외품으로 교환해도 된다. 단, 개조해서는 안 된다.
 - ㉠ 크로바이 가스의 호스는 반드시 인텍 쪽으로 돌려 놓든지 닫든지 하여 대기 중 및 수중으로 개방해서는 안 된다.
 - ㉡ 프레임 레스타의 개조는 해서는 안 된다.
 - ㉢ 브로 오프 밸브의 출구에는 프레임 아레스타를 부착해서는 안 된다.
 - ㉣ 브로 바이의 출구는 인텍 쪽(프레임 아레스타보다 엔진쪽)으로 돌려 놓을 것
 - ㉤ 기타 OEM으로 인텍 쪽에 부착되어 있는 호스류는 인텍 쪽으로 부착 할 것
 - ㉥ 순정품
 - ㉦ 미국 해안 경비대(USCG)의 승인 마크가 기재되어 있는 것.
 - ㉧ SAEJ1928마린 승인이 기재되어 있는 것
 - ㉨ UL-1111마린 백 파인 야크 레임 알레스카 시험 기준을 충족시킨 마크가 기재되어 있는 것. KJSBA가 승인한 것
- ② 인텍 사이렌서는 부착해도 된다. 단, 순정품 프레임 아레스타의 경우 천판(흡입통로의 각도를 변경한 것)은 남기면 안 된다.
- ③ 사외품의 캡레터를 사용하는 경우 슬라이드식 캡레터를 사용해서는 안 된다.
- ④ 연료 프라이머를 사용해도 된다.
- ⑤ 연료 코크는 떼어내도 된다. 이 경우 연료 탱크 픽업의 사용을 하지 않는 파이프의 입 등은 메크라전 또는 직결시키도록 한다.

(3) 냉각 및 배수 계통

- ① 수선 키트(원 터치식 조인트 사용 가능, 엔진 내부 세정 이외의 목적으로의 사용 불가)는 사용해도 된다.
- ② 수온 센서 어셈블리는 떼어내거나 차단해도 된다.

대한제트스키협회 경기규정

③ 워터 필터는 부착해도 된다.

(4) 펌프 계통

① 스콥 게이트

㉠ 반드시 부착해야 한다.

㉡ 개조하거나 사외품을 사용해도 된다.

㉢ 드라이브 샤프트와 평행으로 배수구 전체를 덮는 바(배수 바)를 하나 이상 구비해야 한다.

㉣ 스콥 게이트 양측의 배 밑의 평평한 면에서 아래쪽으로 12mm를 초과하여 돌출되면 안 된다.

㉤ 흡수 핀은 바와 배 밑 부분을 잇는 선에서 바깥쪽으로 나와서는 안 된다. 단, 순정품은 제외한다.

(책 마지막 부분 그림 참조)

㉥ 모든 앞 쪽의 가장자리는 위험 발생하지 않도록 둥그렇게 해야한다.

㉦ 펌프 스타퍼는 스콥 게이트와 일체(용접 볼트 등으로 고정 등)이면 스콥 게이트로 간주한다.

② 펌프 플레이트

㉠ 반드시 부착해야 한다.

㉡ 개조하거나 사외품을 사용해도 된다.

㉢ 플레이트의 뒷부분은 연장해도 되나 순정의 플레이트의 폭을 넘어서는 안 된다. 순정품의 후단으로 부터 스키 디비전은 100mm 스포츠, 런 어바웃 디비전은 177.8mm 이상 연장해서는 안 된다.

㉣ 펌프 플레이트 후단(양 사이드 포함)은 좌우 각에 둥그스러움을 5R 이상, 두께는 활주면의 후단부로 부터 모따기를 위한 R부(대체로 1R)을 제외하고 수직 방향으로 계측하여 8mm 이상이어야 한다. 또 재질은 제품과 동등 이상의 단단함을 갖고 있는 것으로 한다. 노즐이 플레이트로부터 후방에 튀어 나오지 않는 경우 또 전방에 컷트 되어진 부분은 두께를 제한하지 않지만 위험을 발생시키지 않도록 해야 한다. 양 사이드로부터 플랫폼으로의 접합은 위험이 없도록 하고 두께는 8mm이상으로 해야 한다.

㉤ 사외품으로 배 밑 부분에 돌기물 등이 있는 경우는(KJSBA의 승인을 받아) 위험이 발생하지 않도록 가공 해야 하며 활주면의 돌기부분의 각은 5R 이상의 둥그스러움을 갖춰야 한다.

③ 취수구의 스티커는 순정 이상의 고무계 및 실리콘 계로 선체에서 돌출되지 않으면 추가해도 된다.

④ 리버스 기구는 떼어내거나 작동되지 않도록 해야 한다.

⑤ 비지비리티스파우트는 떼어내거나 막아 없으면 안 된다.

(5) 호스의 접속

모든 연료, 윤활유, 냉각수 호스의 접속부는 타이랩 등으로 고정시켜야 한다.

(6) 엔진 본체의 외부는 메키, 닳고, 도장 등을 해도 된다.

(7) 어스 코드는 수정 및 추가해도 된다.

4. 연료, 윤활유 관계

(1) 연료 및 윤활유 계통은 폐쇄 시스템(쇼크 밸브가 떼어져 등으로 인해 열린 구멍은 금속제의 것으로 메울 것)으로 엔진의 시동유무, 모든 주행, 정지, 전복 등의 경기정이 어떤 상태여도 누출이 있어서는 안 된다.

(2) 연료 탱크, 오일 탱크, 리저브 탱크(윤활유 포함)는 스트랩 등으로 고정되고 탱크 캡은 확실하게 단단히 조여야 한다.

(3) 사용 연료는 시판되고 있는 가솔린만으로 한다. 단, 윤활을 위해 오일 및 노킹의 억지를 목적으로 한 첨가제 등을 사용해도 된다.

(4) 사용 연료 및 윤활유는 납 및 MTBE(메틸 타샤리 부틸 에텔)가 포함되어 있지 않은 것을 사용해야 한다.

- (5) 연료 호스(공급 및 리턴, 프라이머리, 팔스 호스)는 다음 중 하나도 된다.
- ① 순정 고무 호스(메이커의 연료용 고무 호스는 사용 가능)
 - ② 금속관
- (6) 상기의 위반 한 경우 출전 정지 이하의 페널티로 한다.
- (7) 연료 혼합용도 포함 해 윤활유는 자연계에 복귀하는 생분해성 오일의 사용을 주장한다.
- (8) 2스트록 엔진의 오일 인젝션 시스템은 떼어내도 된다.

5. 스폰서 스티커

주최자가 경기정 또는 선수에게 스티커의 첨부 의무를 지운 경우 그것에 따라야 한다.
이것에 따르지 않은 때에는 참가를 허용하지 않는다.

6. 승정자수

경기정에 승정하는 선수는 1명으로 한다.

7. 안전 장비 및 경기정의 파손 등

- (1) 다음의 장비가 레이스 중에 손상 또는 이탈한 경우 실격 또는 출전 정지로 한다.
- ① 헬멧
 - ② 라이프 재킷
 - ③ 척추 보호대
 - ④ 스테어링 계통
 - ⑤ 악셀 계통
 - ⑥ 연료
 - ⑦ 윤활유가 보트 외로 누출 된 경우
 - ⑧ 기타, 안전 소음을 방해하는 것
- (2) 레이스 중, 경기정에 부착시킨 부품이 떨어지거나 해치, 엔진 푸드 등이 개방되어 위험한 경우는 실격으로 한다.

8. 검사(검차)

- (1) 검사의 참석 등
- ① 선수는 검사에 참석해야 한다.
 - ② 검사, 계측 준비는 테크니컬 디렉터의 지시에 따라 선수의 책임하에 행해지는 것으로 한다.
 - ③ 테크니컬 인스펙션 에어리어에 입장 할 수 있는 자는 선수와 해당 선수미케닉 뿐으로 한다. 테크니컬디렉터는 엔진 각 부분을 봉인 할 수 있다.
 - ④ 해당 선수 및 미케닉은 테크니컬 디렉터의 지시에 따라 분해, 부품의 제시 등을 행해야 한다.
- (2) 경기 전의 검사(세이프티 인스펙션)
- ① 경기정의 안전에 대해 검사하는 것이 있다. 단, 이 검사는 그 후의 검사의 합격을 보증하는 것은 아니다.
 - ② 검사의 결과, 불합격으로 판단 된 경기정을 사용한 경우에는 합격이 되도록 개선하여 재검사를 받아야 한다.

이것에 위반 할 경우 출전 정지로 한다.

(3) 경기 중의 검사

- ① 다음의 경기정은 구조 및 스테어링, 스로틀 등의 안전에 대해 재검사를 할 수가 있다.
 - ㉠ 보트의 손상 또는 사고를 일으킨 경기정
 - ㉡ 테크니컬 디렉터가 검사가 필요하다고 인정한 경기정
 - ㉢ 예선, 패자부활전 출주 후에 부품을 교환하는 경우 테크니컬 디렉터의 허가를 얻어야 한다. 단, 프랭크 케이스 및 크랭크 샤프는 교환해서는 안 된다.
- ② 검사의 결과, 불합격으로 판단 된 경기정은 합격이 되도록 개선하여 재검사를 받아야 한다. 이것에 위반할 경우에는 출전 정지로 한다.

(4) 레이스 후의 결과(테크니컬 인스펙션)

- ① 레이스 후 필요에 의해 검사를 행한다.
 - ② 검사의 결과, 불합격이라고 판단 된 경우 실격 또는 출전 정지로 한다.
 - ③ 결승에 진출 한 경기정 중 지정 된 경기정은 검사를 받아야 한다.
 - ④ 상기 검사에서 출전 정지가 있는 경우에는 테크니컬 디렉터는 다시 경기정을 추가하여 검사를 실시 할 수 있다.
- (5) 검사를 거부 한 경우에는 출전 정지로 한다.
- (6) 분해, 교환을 금지하기 위한 페인트 부분을 테크니컬 디렉터의 허가 없이 분해 등을 한 경우 출전 정지로 한다.

제8조 경기 규칙

1. 규칙의 적용

공인 경기 대회는 국내 경기 규칙, 본 규칙 및 실시요령에 기초하여 실행해야 한다.

2. 개최 통지

주최 단체는 개최가 인정되면 곧 바로 경기규칙을 각 팀 또는 선수에게 알려야 한다.

3. 오피셜

- (1) 클로즈드 코스에 있어서 레이스 디렉터, 치프 스타터, 코스 마샬, 치프 스코아러, 치프 레프리, 테크니컬 디렉터는 KJSBA에 등록 된 경기원 이어야 한다.
- (2) 경기원의 급별은 별도로 지정한다.
- (3) 오피셜 또는 보조원에 임명 된 자는 해당 경기의 선수로서 참가 할 수 없다.
- (4) 단, KJSBA가 인정한 경우는 제외한다.

4. 레이싱 라이선스 (이하 'R/L' 이라고 한다.)

대한제트스키협회 경기규정

- (1) 선수에 대해 발급 받은 증명서를 말한다.
- (2) 선수 등록 규칙에 의해 발급 된다.

5. 경기정 등록증 (계측증명서)

- (1) 경기정에 대해 발급받은 증명서를 말한다.
- (2) 경기정 등록 규칙에 의해 발급된다.

6. 참가요건

- (1) 경기에 참가하는 선수는 R/L을 발급받아 갖고 있어야 한다. 또 KJSBA에 등록된 팀에 소속되어 있어야 한다.
- (2) 경기에 사용하는 경기정은 KJSBA에 등록되어 있어야 한다.
- (3) 경기에 참가하는 선수는 상해보험, 사망, 후유증 관련 이상의 보험에 가입 되어 있어야 한다. 덧붙여 보험의 내용에 있어서는 가입한 자의 책임으로 하며 경기 중에 유효한 제3자 책임 배상 보험 가입을 권한다.

7. 참가 신청

- (1) 참가신청서는 필요한 사항을 기재하고 신청한다. 서약서의 서명란에는 본인이 서명하고 지부장의 확인 서명 후 제출한다. 지부에 추천을 받지 않은 선수는 선수 효력이 없다. 단, 지부가 없는 선수는 중앙회에 접수 등록 절차를 밟는다.
- (2) 공지에 기재 된 기한 내에 접수처에 도착한 것에 한해 유효로 한다.
- (3) 참가접수(엔트리 요금의 납입)을 해야 성립된다.
- (4) 미성년자(만 20세 미만)은 보호자의 동의서를 제출해야 한다.

8. 경기 당일의 참가 접수 확인

- (1) 모든 선수는 운영본부에 엔트리번호와 일정표를 부여 받는다.
- (2) 접수 확인 할 때에 다음의 사항을 제시해야 한다.
 - ① 면허증 또는 신분증
 - ② 본인을 확인 할 수 있는 증명서

9. 연간 순위, 시리즈 순위

- (1) 연간 또는 시리즈 순위는 다음과 같이 한다.
 - ① 각 경기의 순위에 따라서 점수를 합산한다. 고득점자부터 순위를 매긴다.
 - ② 동점의 경우에는 다음과 같이 한다.
 - ㉠ 고득점을 얻은 자를 상위로 한다.
 - ㉡ 그래도 같은 순위일 경우 고득점을 더 많이 얻은 자를 상위로 한다.
 - ㉢ 그래도 같은 순위일 경우 마지막 경기에서 고득점을 얻은 자를 상위로 한다.
 - ㉣ 그래도 같은 순위일 경우 같은 순위로 한다.

(2) 토너먼트 방식의 클로즈드 코스를 할 경우에는 다음과 같이 한다.

다음의 참가 점수를 얻을 수 있다. 단, 출전 정지 처분 자는 제외한다.

- ① 접수를 종료한 경우 : 1점
- ② 예선까지의 경우 : 1점 (준준결승 진출자 제외)
- ③ 준준결승까지 진출 결정자 : 2점 (결승 진출자 제외)
- ④ 준결승까지 진출 결정자 : 3점 (결승 진출자 제외)
- ⑤ 결승까지 진출 결정자 : 5점 (단, 착순에 든 경우에는 순위에 따른 점수로 한다)

(3) 경기를 중지 한 경우에는 다음과 같이 한다.

- ① 경기 개시 전에 중지한 경우 참가를 예정한 선수에게 참가 점수로 1점을 주도록 한다.
- ② 경기 도중에 중지한 경우 부여하는 점수를 변경하는 것이 가능하다. 단, KJSBA의 승인을 얻어야 한다.

10. 레이싱 넘버

- (1) 경기정에는 KJSBA 또는 주최 단체가 지정한 트레이닝 넘버를 적절한 부착 위치에 부착해야 한다.
- (2) 레이싱 넘버의 모양은 다음과 같이 하며 보이기 쉬운 것이어야 한다. 잘 안 보인다고 판단 될 경우 지시에 따라야 한다. 이에 따르지 않을 경우에는 참가를 인정하지 않는다.

번호 부착의 예)



① 색

	백그라운드	숫자
프로	주황바탕	검정색
프로암	노랑바탕	군청색
익스퍼트	노랑바탕	검은색
아마추어	하얀바탕	검정색

② 숫자

- ㉠ 세로 26cm 이상, 가로 30cm 이상으로 한다.
- ㉡ 숫자의 두께는 2.5cm 이상으로 한다.

(3) 다음의 요건을 만족시키는 재킨 조끼(등에 레이싱 넘버가 들어가고 기지는 불문)등에 의해 레이싱 넘버를 표시해야 한다. 덧붙여 프리스타일은 주최자에게서 지급받은 경우만 착용할 것.

이에 따르지 않는 경우 참가를 인정하지 않는다.

- ① 음영이 없는 표준 고딕체로 먼 곳에서 잘 보이는 것으로 한다. 덧붙여 더 잘 보이게 하기 위한 장식은 붙여도 된다.
- ② 스폰서 로고는 기입해도 되나 레이싱넘버로부터 5cm 이상 띄어 놓을 것
- ③ 주최자로부터 지급 받은 경우에는 반드시 착용해야 한다.

11. 레이스 클래스

레이스 클래스 및 라이더 클래스 등의 관계는 다음과 같이 한다. 단, KJSBA의 승인을 얻어서 레이 스 클래스를 변경하는 것이 가능하다.

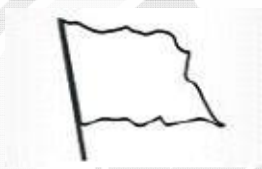
12. 경기정의 사용

- (1) 대회에 사용하는 경기정은 다음의 것이어야 한다.
 - ① 예선에서 사용한 경기정을 결승까지 사용해야 한다.
 - ② 동일 대회에 있어서 한 대의 경기정을 복수의 선수가 사용 할 수 없다. 단, 히트의 조합에 대해서는 고려 할 수 있다.
- (2) 다른 경기 종목에 참가하는 경우 다른 경기정을 사용해도 된다.

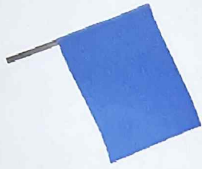


제9조 부 칙

① 깃발 신호 규정

깃발종류	내 용
	황색기 (Yellow Flag) 해당 구간에 사고가 발생되었음을 알리는 깃발. 이 깃발이 제시된 포스트부터 녹색기가 제시된 포스트까지 추월이 금지되며 돌발 상황에 대비하여 선수의 주의가 필요함을 알려준다.
	적색기 (Red Flag) 경기중단을 알리는 깃발. 추월이 금지되며 선수는 스타팅라인으로 되돌아가야 한다.
	백색기 (White Flag) 선수가 마지막 바퀴를 돌기 시작함을 의미한다.
	녹색기 (Green Flag) 코스 상태가 깨끗하다는 것을 알리는 깃발이며 레이스의 스타트 및 레이스가 진행중임을 의미한다.
	국기 일반적으로 결승 스타트 시 사용한다. 국기를 사용할 수 없다면 스타트 깃발에 대하여 특별 규칙서에 지정되어야 한다.
	체커기 (Black and white chequered flag) 경기가 종료되었음을 알리는 깃발.

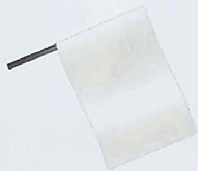
Signal Flag



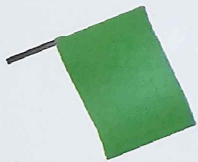
- 1랩 늦은 보드에 대해 코스를 양보하라는 의미
- 후방의 추월하려는 보트에 진로를 양보해야 한다.



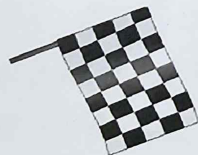
- 코스상에 위험이 있음을 의미
- 감속, 추월 금지
- 연습 주행 개시 - 스타터가 계양함



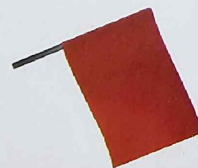
- 마지막 랩을 의미



- 스타트



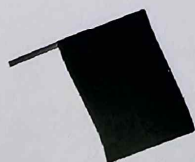
레이스 종료



- 경기중단
- ▶ 모든 라이더는 즉시 감속하여 안전한 속도로 주의하여 스타팅 에어리어로 복귀

코스상에 마살정

- 황색기와 같은 의미
- ▶ 감속, 추월금지 - 안전주행



- 규칙 위반 - 실격
- ▶ 해당 라이더는 신속하게 코스를 이탈하여 레이스 디렉터(경기감독관)에게 출두 위반시 추가 패널티 부가된다.

1. 플래그 및 라이더의 항주 의무

1. 플래그 및 항주 의무

‘그린’ 플래그: 스타트를 의미한다.

스타트에 관한 페널티가 없는 것을 의미한다.

‘옐로우’ 플래그: 코스 상에 위험이 있는 것을 의미한다.

옐로우 플래그가 들려진 경우에는, 안전한 방법(감속, 추월금지)로 레이스를 속행해야 한다.

‘레드’ 플래그: 레이스 즉시 중단을 의미한다.

레드 플래그가 들려진 경우에는, 안전한 속도 또는 감속하여, 주위에 주의하여 스타팅 에어리어로 돌아와야 한다.

‘블랙’ 플래그: 규칙 위반(실격)을 의미한다.

블랙 플래그가 들려진 경우에는, 해당 라이더는 신속하게 코스를 벗어나, 바로 레이스 디렉터에게 출두해야 한다. 이것에 위반하는 경우에는 페널티가 추가된다.

‘블루’ 플래그: ‘주회가 낮은 보트에 대해 코스를 양보하라’는 의미이다.

블루 플래그가 들려진 경우에는, 추월하려고 하는 보트에게 진로를 양보해야 한다.

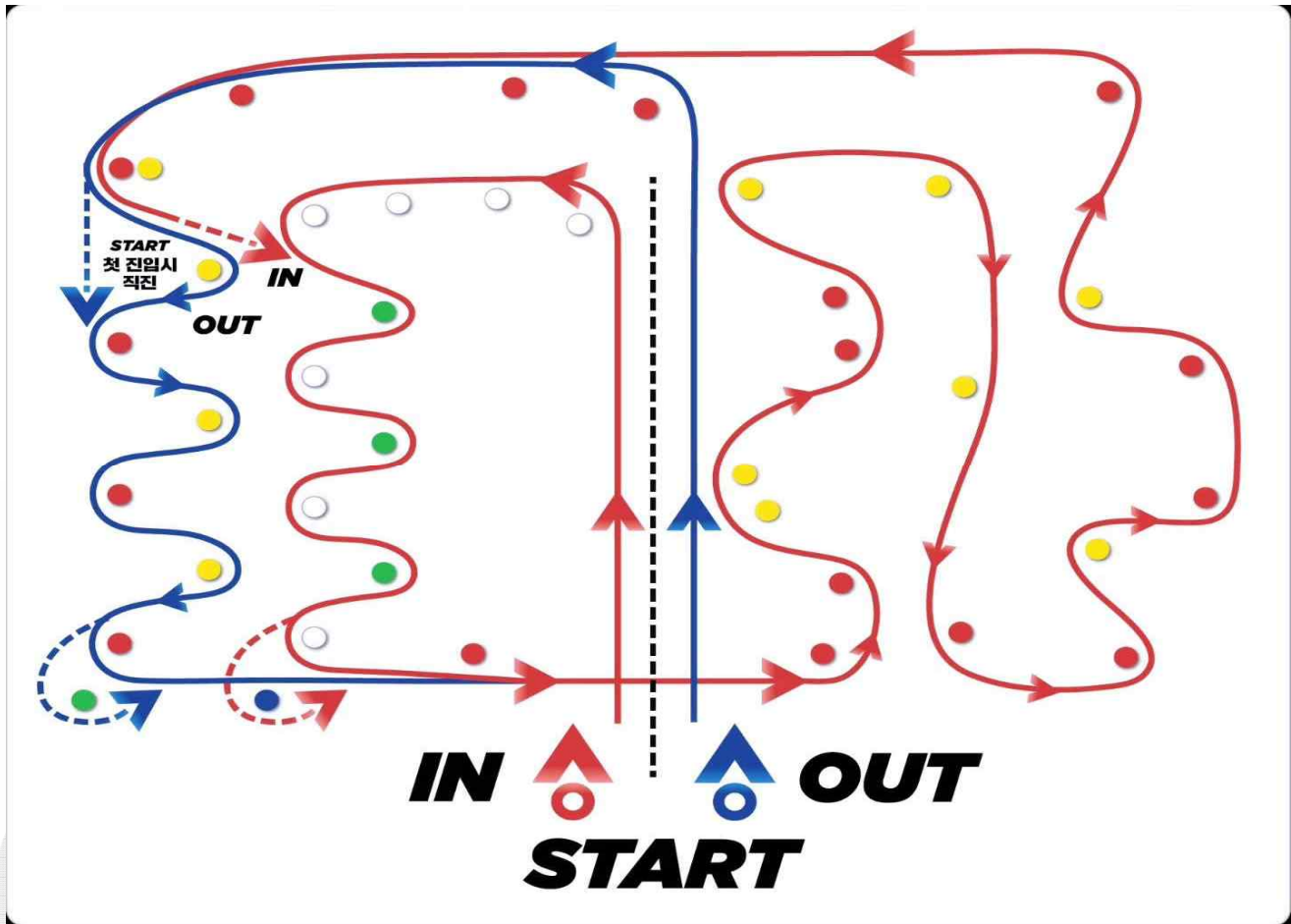
‘화이트’ 플래그: 최종 랩을 의미한다.

‘체크’ 플래그: 레이스 종료를 의미한다.

2. 들려진 플래그를 항상 주의해야 한다.

3. 코스 상에 코스 마셜정이 진입해 온 경우(옐로우 플래그가 들려진 상황과 같음)에는, 안전주행(감속, 추월금지)를 해야한다.

4. 플래그에 의한 지시를 무시한 경우, 레이스 디렉터의 판단에 의해 실격 이하의 페널티로 한다.



② 무전기 사용법

- (1) 무전기가 켜져 있는지 그리고 제대로 채널이 맞추어 있는지 체크한다. 이어셋이나 헤드셋이 무전기에 제대로 연결 되어있는지 확인한다.
- (2) 보고 하기 전이라도 절대 무전기를 놓고 떠나서는 안 된다.
- (3) 경기에서 할당 된 채널을 사용한다. 경기 때 자신의 부서가 어떤 채널을 사용하고 있는지 확인하고 그에 맞게 채널을 설정한다.
- (4) 말하기 전에 듣는다.
- (5) 짧게 그리고 핵심만 보고하며 필요할 때나 응답을 원할 때만 말한다. 자신이 무전기를 사용할 때 모든 보고는 모니터 되고 있음을 기억하며 거의 대부분 부근에 관객이나 감청자가 있다.
- (6) 자신의 콜 사인을 사용하며 이를 널리 이용하는 것이 좋다. PTT(Push to Talk)버튼을 누르기 전에 무엇을 말할지 생각하고 버튼을 누른 뒤 잠깐 멈추었다 말하며 숨소리로 인한 전송 왜곡을 방지하기 위해 마이크폰을 사용한다.
- (7) 기도를 깨끗이 한다. 껌을 씹고 있다든지 음식을 삼키고 있다든지 하는 상태여서는 안 된다.
- (8) 답변이 생각나지 않는다면 답을 찾는 동안 '잠시 대기(Wait On)' 라고 말한다.
- (9) 길게 말하고자 할 때. 특히 무슨 일이 일어났는가에 대한 전체적인 안내나 리스트를 요구 할 때 '중

대한제트스키협회 경기규정

지(Break)' 라고 말하여 관제실에서 당신이 무슨 말을 하고 있는지 적을 수 있도록 하고 당신의 의사를 확실하게 알도록 한 뒤 계속한다.

- (10) 무전기는 배터리로 작동 된다. 배터리가 부족하다고 느끼면 교체를 요청하고 자신이 충전 할 수 있다면 자신의 차량이 부근에 있어서 차량용 충전기가 있다든지 혹은 포스트에 전기 장치가 되어 있다면 충전기를 이용해서 수시로 충전한다.

- (11) 수신상태 등급

등급(Level)	의미(Meaning)
1	가청 불가 (Unreadable)
2	잡음이 매우 많고 간신히 들림 (Very Noisy, barely readable)
3	잡음은 있으나 들림 (Noisy, but readable)
4	상태가 좋으나 가끔 잡음이 생김 (Good, but slightly noisy)
5	크고 명확함 (Loud and clear)

- (12) 긴급 상황 시

용어	의미
응급상황(Priority)	최고 긴급 상황 메디컬이 요구하는 부상 상황과 혹은 레스큐 서비스가 필요
긴급상황(Urgent)	즉각적 행동 필요 보트가 매우 위험하거나 부상 의심 상태
안전(Safety)	긴급도 최하, 행동을 취할 속도가 지체 되어도 안전한 상태 (이미 상황이 지난 차량, 랠리에서 관중 통제등의 문제)

(13) 기타 무선 약어

용어	의미
예 (Affirmative)	예
아니오 (Negative)	아니오
카피 (Copy)	당신과 관련된 다른 유저의 메시지를 듣고 이해했다.
이해했습니다 (Understood)	메시지를 이해했다.
인식했습니다 (Acknowledged)	메시지를 이해했다.
연관됨 (Relevant)	관련된 상황을 알려주려고 할 때 통신을 중간에 차단
{A} 계속 말씀하세요 (Go, Go Ahead, send, Pass Your Message {A})	{A}가 계속 말하기를 허가함.
{A} 다시 한번 반복하세요 (Go, Again, Repeat, Say Again {A}. Repeat your message)	{A}의 메시지 반복요청
오버 (Over)	내가 하고자 하는 말이 끝났음. 말해도 됨.
아웃 (Out)	대화가 완전 종료.
오버 앤 아웃 (Over and Out)	틀린 표현 사용 금지.
상황 종료 (Control is Clear)	대화가 종료되고 다른 쪽에서 무전을 보낼 수 있음.
직접 연결 (Go Direct)	관제실을 통하지 않고 직접연결
<CALLSIGN> 준비완료 <CALLSIGN> Standby	준비완료
<CALLSIGN> 출발 <CALLSIGN> Proceed	지금 바로 출발함. 사고 장소에 도착하면 상황 보고를 잊지 말고 업데이트 한다.
대기중 (Wait One)	정확한 판단을 위해 대기중
<CALLSIGN> 대기 <CALLSIGN> Hold	전송금지. 나는 다른 호출자와 대화를 원함.
<CALLSIGN> 무전중단 <CALLSIGN> Wait Out	무전을 당장 끊어라.

(14) 라디오 알파벳과 숫자

문자 (Letter)	발음 (Pronunciation)	문자 (Letter)	발음 (Pronunciation)
A	알파 (Alpha)	N	노벰버 (November)
B	브라보 (Bravo)	O	오스카 (Oscar)
C	찰리 (Charlie)	P	파파 (Papa)
D	델타 (Delta)	Q	퀘벡 (Quebec)
E	에코 (Echo)	R	로메오 (Romeo)
F	폭스트롯 (Foxtrot)	S	시에라 (Sierra)
G	골프 (Golf)	T	탱고 (Tango)
H	호텔 (Hotel)	U	유니폼 (Uniform)
I	인디아 (India)	V	빅터 (Victor)
J	줄리엣 (Juliet)	W	위스키 (Whiskey)
K	키로 (Kilo)	X	엑스레이 (X-Ray)
L	리마 (Lima)	Y	양키 (Yankee)
M	마이크 (Mike)	Z	주루 (Zulu)

숫자 (Number)	발음 (Pronunciation)
0	제로 (Zero)
1	원 (Wun)
2	투 (Too)
3	트리 (Tree)
4	포워 (Fower)
5	파이프 (Fife)
6	식스 (Six)
7	세븐 (Seven)
8	에잇 (Ait)
9	나이너 (Niner)
1000	타우젠드 (Tousand)
소수점 (Decimal Point)	데이시말 (Dayseemal)

(15) 무선 보고 예

가. 기본 통신

- ① 감독관: '2턴마크 체크' 혹은 '2턴마크 수면상태 체크바랍니다.'
- ② 2턴 심판: '2턴 정위치', '2턴 수면 양호'

나. 상황 보고

- ① 감독관: '각 턴 마크 상황보고'
- ② 각 심판: '1턴 이상 무', '2턴 이상 무' 이상이 있을 시
- ③ 3턴 마크 심판: '3턴 마크 수면 부유물 수거 중 이상 있음'
- ④ 감독관: '상황 종료 되면 알려주기 바람'

③ 경기 기록의 중요성

1. 보트번호 파악이 가장 중요하다.
 - (1) 컨드롤 라인을 통과하는 모든 보트 번호를 기록한다.
 - (2) 메모지에 쓰는 경우와 랩 타임기록지에 직접 쓰는 경우가 있다.
 - (3) 시선은 항상 코스 위의 경기보트에 둔다.
 - (4) 주위를 보지 말고 적는다.
 - (5) 보트 번호를 확인하지 못했을 경우 점이나 동그라미 표식으로 기입한다.
(읽지 못한 보트번호를 연연해하면 후속 보트의 번호를 볼 수 없다)
2. 계측 장비를 관리한다.
 - (1) 피트에 진입하는 보트가 있을 경우 따로 진입한 보트번호와 랩 수를 기록해 둔다.
 - (2) 자동 계측 장비가 고장 나는 경우에 대비하여 언제나 수동 기록(스톱워치 사용 등)에 대비한다.
3. 계측 기록과 랩 타임 기록을 비교해야 한다.
 - (1) 계측 기록지와 랩 타임 기록지를 서로 확인 한다.
 - (2) 실수가 단 한번도 일어나지 않도록 충분히 주의한다.
4. 선두 보트 추적이 필요하다.
 - (1) 항상 선두나 선두 그룹을 파악하여 보트 번호를 알고 포스트에 연락한다.
 - (2) 최종 랩 달성 2랩 전부터는 선두 보트의 번호를 알려주어 각 포스트에서 선두 보트 위치를 추적 할 수 있도록 하여야 한다.
5. 결과표의 작성은 모든 부분에 실수가 없이 기록되었는지 필히 확인한다.
(보트번호, 선수명, 제품명, 기록 등)
6. 랩타임의 계산과 자동 계측 기록은 컴퓨터를 사용하지만 정전, 고장 등에 대비 항상 손으로 작업하는 체제를 정하는 것이 필요하다.
7. 참가대수가 많고 여러조로 나뉘 예선을 할 경우 만약 악천후로 각 조에 불균형이 생겼다면 결승 진출자의 선출 방법이 변경 될 수 있음을 알아야 한다. 이러한 상황이 발생했을 경우에 대한 순위 선정에 대한 방법을 사전에 알아두어야 한다. 순위는 각 조의 결과를 발표하여 최종 조가 끝난 시점에서 종합 발표한다.
8. 결선 레이스
 - (1) 코스인하여 그리드에 위치하면 보트 번호와 그리드를 확인한다.
 - (2) 스타트하는 보트 대수를 확인한다.
 - (3) 스타트하지 않은 경기 보트가 있으면 보트 번호를 확인한다.
9. 기록의 집계
 - (1) 공식 예선과 경기의 방식에 따라 발표하는 성적표의 작성 요령과 게시 방법에 대하여 인식하고 있어야 한다.
 - (2) 경기 도중 발생하는 반칙과 페널티를 확인 한다. 성적표의 작성 시 순위의 최종 결정 및 필요 기재사항을 알고 있어야 한다.

- (3) 선수와 언론 관계자에게 중간 발표를 필요로 하는 경우 그 양식과 절차에 대하여 결정되었는지 확인한다.
- (4) 경기 중단을 알리는 적기 발령 시 또는 기록 집계와 방법 숙지한다.

4] 기초 응급 조치 (Basic First Aid)

스피드를 요하는 모든 스포츠는 보호장비(헬멧, 구명복, 보호대 착용 등)에도 불구하고 고속 충돌이 발생하면 보트에 화재가 발생하거나 사람이 다치기 때문에 위험한 스포츠로 인식되어 있기에 사고를 예방하거나 사고 발생 시 각 포스에 위치해 있는 역할 있는 사람의 처신이 매우 중요하다. 항상 바로 가까이에 경험 있는 전문 구급 요원이 있다 하더라도 이들이 도착하는데 오래 걸릴 수도 있고 일반 경기에서도 응급 상황에서 구급요원들이 도착하기까지 당신이 최초 몇 분간 무엇을 하느냐에 따라 많은 차이를 만들수 있다.

1. 응급 대처 요령

- (1) 자신의 안전이 최고다. 만약 자신 역시 상처를 입는다면 누구도 도와 줄 수 없다.
- (2) 행동하기 전에 멈추어 생각해야 한다. 생각 없는 행동은 위험을 초래한다.
- (3) 보트가 들어오는 방향과 자신 사이에 사고 차량을 위치하게 해야 한다.
- (4) 선수에게 말을 건다. 대답이 있거나 약한 것은 도움이 필요한지 어떤지 알 수 있는 정확한 척도다.
의식상태 판정(AVPU)의 머리글자를 생각해야 한다.
 - i. 그들이 명료한 상태인가? 그렇지 않다면 그들이 당신의 말에 반응하는가?
 - ii. 둘 다 아니라면 그들의 손등을 꼬집었을 때 자극에 대하여 반응하는가?
 - iii. 그들이 의식 불명 상태인가?

※ AVPU

환자의 반응 단계. 즉 의식 상태를 구분 기억하도록 돕는 약어. 이 단어는 명료(Alert), 언어반응(Verbal response), 통증반응(Painful response), 그리고 무반응(Unresponsive)에 대한 약어이다.

- (5) 도움을 요청하기 전에 잠시 멈춰서 상황을 재점검해야 한다. 현 위치에서 부상자를 움직이는 것은 더 큰 피해를 유발하므로 함부로 부상자를 잡아당기거나 의식 없는 부상자를 차량 밖으로 끌어 내지 말아야 한다.
- (6) 조용한 부상자를 경계해야 한다. 부상자가 많은 소음을 낼수록 갖고 있는 문제는 적다고 볼 수 있다.
말을 할 정도로 의식이 있는 부상자는 숨을 쉬고 있는 것이다.
- (7) 'CAB' (흉부압박, 기도확보, 인공호흡) 원칙을 이용해야 한다.

※ 'CAB' 원칙

미국 심장협회(AHA)가 CPR의 주요 단계를 전통적인 A→B→C에서 C→A→B로의 변경을 권고하였다. 기도확보→인공호흡→흉부압박의 순서가 흉부압박→기도확보→인공호흡으로 바뀐 것이다. 흉부압박의 방법도 기존보다 강하고 빠르게 실시하도록 권고됐다.

핵심은 역시 흉부압박이 무엇보다 우선된다는 것이다. 흉부압박은 심폐소생술시 '지체 없이', '가장 먼저' 실시돼야 하는 첫 단계이다. 심 정지 환자가 발생 할 때 흉부 압박을 통한 최소한의 산소 공급이 생사 및 장애 여부를 가르는분수령이 되는 매우 중요한 조치라는 것을 공식적으로 인정받은 것이다.

환자의 기도를 확보하고(A, Airway), 인공호흡(B, Breathing) 후에야 흉부압박(C, Compression)을 실시하는 기존의 접근 방식은 산소가 풍부한 혈액 순환을 유지하는 데 필수적인 흉부 압박을 상당히 지연시켜왔다. 심폐 소생술 개시 전에 정상 호흡 확인을 목적으로 기존에 권고된 보고(looking)→듣고(listening)→느끼고(feeling)의 과정도 삭제했다.

이 과정에서도 5~10초 정도의 귀중한 시간을 흘려보내기 때문이다. 따라서 새로운 가이드라인은 호흡이나 반응이 전혀 없는 심 정지 환자에게 지체 없이 흉부압박을 시작하도록 권고한 것이다.

- (8) 만약 부상자가 숨을 쉬지 않는 상태에서 즉각적인 지원요청이 할 수 없다면 당신은 헬멧부터 제거해야 한다. 척수의 심각한 손상 없이 헬멧을 제거하기 위해서는 최소 두 명의 안전요원이 필요하다.

주) 현재의 응급처치 가이드라인에 따르면 헬멧을 제거해서는 안 된다.
 사고로 경부(목)의 손상이 의심되기 때문이다. 다만 부상자의 호흡이 없을 경우에는 호흡 재개가 우선순위가 되므로 제거하여도 된다.
 한 명은 턱이 꼬이거나 구부러지지 않게 중앙 위치 (부상자의 눈이 정면을 바라볼 수 있도록) 에 단단하게 고정한다.
 다른 한 사람은 헬멧을 움직임 없는 상태에서 머리 뒤로부터 조심스럽게 벗겨 내어라.
 머리가 밑으로 떨어지는 것을 주의해야 한다.

- (9) 만약 응급 구조 훈련을 받았다면 훈련 받은 그대로 실행하여야 한다.
- (10) 부상자와 관람객이 안전하다고 확신하면 친절하게 어깨를 안고 괜찮은지 크게 물어본 뒤 부상자의 답을 체크한다.
- (11) 부상자가 응답을 하고 더 이상 위험이 없을 곳에 위치해 있으면 부상자에게서 떠나도 된다. 부상자의 잘못된 점이 무엇이고 생명 위협을 주는 부상을 처리하고 필요하다면 도움을 주며 정기적으로 환자를 재평가 할 수 있도록 노력하여야 한다.
- (12) 반응이 없다면 :
- ① 큰 소리로 도움을 요청한다.
 - ② 부상자를 눕힌다.
 - ③ 부상자의 턱을 들고 가능하다면 머리를 옆으로 돌려서 기도를 확보한다. 항상 모터스포츠 사고로 인한 척수 손상을 의심하고 머리를 돌리는 것이 추후 부상의 원인이 될 수 있음을 기억 하여야 한다.
 - ④ 심장이 뛰고 있는지, 숨을 쉬고 있는지 확인하기 위하여 부상자의 입과 코에 자신의 볼에 대고 호흡이 있는지, 눈으로는 부상자의 가슴이 움직이는지 10초 동안 확인 한다.
 - ㉗ 만약 부상자가 정상적인 호흡을 한다면 생명의 위협적인 부상을 처리하고 회복할 수 있는 곳에 위치시킨다.
 - ㉘ 만약 부상자가 정상적인 숨을 쉬지 않는다면 :
 - ㉠ 도움을 요청할 수 있도록 한 명을 보내고 만약 혼자라면 자신이 직접 가까운 통신 포인트(전화, 마샬 포스트, 무전 중계차량 등)에서 도움을 요청한 뒤 돌아와서 CPR(심폐소생술)을 시작한다.
 - ㉡ 부상자 옆에 무릎을 꿇고 앉는다. 양젓꼭지를 연결하는 선(유두선)과 복장 뼈(흉골)가 만나는 지점에 손바닥을 위치시키고 팔꿈치를 곧게 편 상태에서 수직으로 위치를 한다.
 - ㉢ 부상자의 흉부 압박을 1분에 100회 이상의 비율로 30회 실시한다. 정확한 압박 위치를 유지하면서 5~6cm 깊이로 압박을 실시한다.
 - ㉣ 머리기울임 - 턱들어올리기법 (두부후굴 - 하악거상법) 또는 하악견인법을 이용하여 부상자의 기도를 확보해야 한다.
 - ㉤ 구조 호흡을 2회 실시한다.
 - ㉥ 반복해서 가슴압박 30회와 인공호흡 2회를 5주기 실시한다. 부상자를 재평가하고 정상으로 돌아오지 않는다면 부상자가 정상적으로 숨을 쉴 때 까지 계속 반복하여 심폐소생술을 시행한다.
 - ㉦ 심폐소생술(CPR)은 메디컬진이 도착할 때까지 지속하며 부상자의 호흡이 돌아오거나 당신이 지칠 때까지 실시한다.
- (13) 심폐소생술을 행하는 사람은 많은 체력 소모가 생긴다. 다른 교대자가 있을 경우 매 2분마다 교대하고 만약 혼자라면 당신의 체력에 한계에 도래 할 때까지 심폐소생술을 행한다.
- (14) 자신의 첫 구조 호흡에서 정상적으로 가슴이 부풀어 오르지 않으면 부상자의 기도가 이물질 또는 다른 이유로 폐쇄되어 있을 수도 있다. 입안의 이물질 확인하여 제거하고 다시 기도 개방을 시행해야 한다.
- (15) 압박된 흉부가 돌아오기 전에 두 번의 이상 호흡을 시도하지 말아야 한다.

주) 심폐소생술의 중요한 역할은 멈추어 있는 심장을 압박하여 뇌로 혈액 공급시키는 것이 목적이다. 뇌는 혈액공급이 중단 될 경우 5분이 내에 치명적 손상을 입을 수 있다. 만약 인공호흡이 불가능할 경우 최대한의 기도개방과 함께 연속적인 흉부 압박(1분간 100회 이상)을 계속하는 것이 뇌 손상방지를 할 수 있어 부상자에게 도움이 될 것 이다.

※ 국내에서 사용되는 응급구조 프로토콜
의식 확인 → 도움 요청(119 신고 및 AED 요청) → 흉부 압박 실시 → 흉부 압박과 인공호흡을 30:2로 2분간 5주기 실시 → 의식 확인으로 진행된다.

2. 척추 손상(SPINAL INJURES)

사고는 척수 손상의 문제를 잠재적으로 내포하고 있다. 척수 손상의 판단 할 수 있는 근거는 다음과 같다.

- (1) 무의식
- (2) 안면 손상
- (3) 목의 고통
- (4) 감전되어진 느낌
- (5) 복식 호흡 - 위가 움직여 허파 대신에 공기가 들어가 가슴이 올라간다. 부상자에게 혀를 내밀 수 있는지, 주먹과 팔을 움직일 수 있는지를 물어본다. 의사를 부를 수 없다면 지원이 도착할 때까지 부상자의 목을 고정하고 중립 위치에 놓아둔다. 부상자가 척추 손상으로 추측되면 의사 또는 응급구조원의 감독 없이는 움직일 수 없고 화재와 같은 생명을 위협하는 것을 제거하거나 기도 확보만이 허용 된다.

3. 출혈(Bleeding)

- (1) 상처 부위를 직접적으로 압박하여 지혈한다. 깨끗한 패드나 손수건을 이용하고 착용하고 있는 더러운 장갑은 피해야 한다. 특히 자신의 손에 상처가 있거나 손을 베었을 경우 특별히 주의 한다.
- (2) 가능하다면 출혈 부위를 심장 위쪽으로 올린다.
- (3) 압박붕대나 혈관 클램프는 심장 위쪽으로 올린다.
- (4) 쇼크를 처리한다.

4. 골절(Fractures)

- (1) 골절을 입었을 때에는 보통 통증을 유발한다.
- (2) 장애를 입을 수도 있다. 팔, 다리를 펴 수 있게 하지 않는 것이 최선의 방법이나 골절 부위가 가장 편안한 자세에 놓이도록 부상자를 돕는 것은 허용된다.
- (3) 쇼크를 처리한다.

5. 쇼크(Shock)

- (1) 출혈이 있거나 사고 충격으로 인해 쇼크에 빠질 것임을 염두에 두어야 한다.
- (2) 환자를 앉히고 가능하다면 다리가 머리 높이보다 높게 놓인다.
- (3) 체온을 유지하고 최대한 안심 할 수 있게 한다.
- (4) 술, 음식, 담배 등을 제공하지 말아야 한다.
- (5) 적절한 지원을 요청한다.

