

กติกาการแข่งขันกีฬาเจ็ตสกี WGP#1 Rule – Supplement (ย่อ) ฉบับประกาศ 02/04/26

สารบัญ

1. องค์ประกอบของยานยนต์เจ็ตสกี (สำหรับเยาวชน-มือใหม่)
2. วิธีการขับเจ็ตสกีขั้นต้นที่ควรรู้ (สำหรับเยาวชน-มือใหม่)
3. เกี่ยวกับการแข่งขัน
 - 3.1 ประเภทของการแข่งขัน
 - 3.2 ระดับชั้นของนักกีฬา (CLOSED COURSE)
 - 3.3 ประเภทเจ็ตสกี
 - 3.4 ระดับการแต่งเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับระดับนักกีฬา
 - 3.5 สัญญาณธงของการแข่งขัน
 - 3.6 แผนผังสนามแข่งขัน
 - 3.7 การ Qualify และ LCQ
 - 3.8 **กติกาการแข่งขัน ****
 - 3.8.1 การสมัครแข่งขัน
 - 3.8.2 การตรวจเรือก่อนการแข่งขัน
 - 3.8.3 การประชุมนักกีฬาก่อนการแข่งขัน
 - 3.8.4 การจับฉลากตำแหน่ง Start
 - 3.8.5 การออก Start
 - 3.8.6 การวิ่งเข้าสู่ Hole Shot
 - 3.8.7 การวิ่งเข้าสู่จุดรวมเส้นทาง
 - 3.8.8 การแข่งและกรณีเรือนือครอบ
 - 3.8.9 ข้อกำหนดเมื่อมีสัญญาณธงเหลือง
 - 3.8.10 ข้อกำหนดเมื่อนักกีฬาขับชี่ลัดทุ่น
 - 3.8.11 การแก้ไขลัดทุ่นที่ทุ่นลงโทษ
 - 3.8.12 การเข้าเส้นชัย
 - 3.8.13 การตรวจเรือหลังการแข่งขัน
 - 3.8.14 การขออนุญาตเปลี่ยนเรือระหว่างการแข่งขัน**
 - 3.9 การคิดคะแนน
 - 3.10 การประท้วง
 - 3.11 การตัดสิน ของ Race Director

1. องค์ประกอบของยานยนต์เจ็ตสกี ประกอบด้วยส่วนหลักๆ ที่ควรรู้ในเบื้องต้น ดังนี้
 - 1.1. ท้องเรือ (Hull)
 - 1.2. ส่วนเรือด้านบน (Deck)
 - 1.3. ฝาครอบเครื่องยนต์ (ในเรือยีน) (Hood)
 - 1.4. ส่วนรอยต่อระหว่างประกบท้องเรือกับด้านบน (Bond Flange)
 - 1.5. คันบังคับเลี้ยว (Handlebar)
 - 1.6. คันเร่ง (Accelerator)
 - 1.7. ทิมแท็บมือ (กรณีเรือที่อนุญาตให้ติดตั้งตามกติกาแต่งเครื่องยนต์) (Trim Tabs)
 - 1.8. หน้าปัดแสดงค่าวัดต่างๆ (Dashboard)
 - 1.9. กุญแจเรือและสายเซฟตี้ (Key & Safety Lanyard)
 - 1.10. เครื่องยนต์, กล่องควบคุมอิเล็กทรอนิกส์ (ECU), ถังน้ำมัน ฯลฯ (ภายใน)
 - 1.11. ที่ผูกเชือกหน้าเรือ (Hook)
 - 1.12. ช่องเก็บของหน้าเรือ (Front Storage)
 - 1.13. ที่ผูกเชือกหลังเรือ (Rear Hook)
 - 1.14. แผ่นดักน้ำ (Scoop) และช่องทางน้ำเข้าใต้เรือ (Intake Grate)
 - 1.15. เพลาและระบบ Waterjet (ภายใน) (Drive Shaft & Waterjet System)
 - 1.16. ใบพัด Waterjet (Impeller)
 - 1.17. บั๊มเจ็ต (Jet Pump)
 - 1.18. ปลายกระบอกระเบิดเจ็ต (Nozzle)
 - 1.19. เบรคและที่บังคับถอยหลัง (เรือบางรุ่น) (Break & Reverse)
 - 1.20. สปอนซอน (Sponsons)
2. วิธีการขับเจ็ตสกีขั้นต้นที่ควรรู้
 - 2.1. จะต้องใส่ชูชีพตลอดเวลาที่อยู่ในน้ำ
 - 2.2. อุปกรณ์ที่เหมาะสมสำหรับใช้ความเร็วในการขับขี่ เช่น ถุงมือ ร่องเท้า หมวกกันน็อค แวนตา เครื่องป้องกันหลัง เครื่องป้องกันขา
 - 2.3. การ Start เรือที่ถูกต้อง ควรมีระดับความสูงน้ำมากกว่า 60 ซม.
 - 2.4. การให้สัญญาณฉุกเฉินในกรณีเรือมีปัญหาให้ยกมือซ้ายขึ้น และเมื่อผ่านช่วงสถานการณ์คับขันแล้ว การขอความช่วยเหลือให้โบกมือทั้งสองข้างไขว้กัน
 - 2.5. การขับขี่เรือเข้าฝั่ง จะต้องขับขี่ด้วย Idel Speed หรือ เครื่องยนต์เดินต่ำ
 - 2.6. การดับเครื่องยนต์ จะต้องคำนึงถึงระดับน้ำที่ไม่ต่ำเกินไปเช่นเดียวกับการ Start เครื่องยนต์
3. เกี่ยวกับการแข่งขัน
 - 3.1. ประเภทของการแข่งขัน ที่ขอกล่าวถึงหลักๆ 5 ประเภท
 - 3.1.1. การขับแข่งขันในสนาม (CLOSE COURSE)
 - 3.1.2. การแข่งขันมาราธอน (ENDURANCE)
 - 3.1.3. การแข่งขันระยะทางไกลนอกชายฝั่ง (OFFSHORE)
 - 3.1.4. การแข่งขันแสดงท่าทาง (FREESTYLE)
 - 3.1.5. การแข่งขันแบบจับเวลา (SLALOM)

- 3.2. ระดับชั้นของนักกีฬา (CLOSE COURSE)
 - 3.2.1. นักกีฬาเยาวชน (JUNIOR)
 - 3.2.2. นักกีฬาใหม่ปีแรก (BEGINNER)
 - 3.2.3. นักกีฬากระดับมือใหม่ที่มีประสบการณ์ (NOVICE)
 - 3.2.4. นักกีฬาที่มีประสบการณ์ระดับชำนาญ (EXPERT)
 - 3.2.5. นักกีฬาที่มีประสบการณ์สูงมาก (PRO)
- 3.3. ประเภทเจ็ตสกี, WGP#1 กำหนดให้มี 4 ประเภท
 - 4.3.1. เรือยี่น (SKI) รุ่นผลิตปัจจุบัน 1100/1500 ซีซี, (900 ซีซี+TURBO ใน GP)
 - 4.3.2. เรือสปอร์ต (SPORT)
 - 4.3.3. เรือนั่งพิกัด 1100 ซีซี (RUNABOUT 1100)
 - 4.3.4. เรือนั่งพิกัด 2000 ซีซี (RUNABOUT 2000)
- 3.4. ระดับการแต่งเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับระดับนักกีฬา
 - 3.4.1. การแต่งเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับนักกีฬาเยาวชน (Junior) ระดับเริ่มต้นแข่ง (Beginner) และนักกีฬามือใหม่ที่มีประสบการณ์ (Novice) ได้แก่ STOCK, LITES, LIMITED
 - 3.4.2. การแต่งเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับนักกีฬาที่มีประสบการณ์ (EXPERT) คือ LIMITED หรือ SUPERSTOCK
 - 3.4.3. การแต่งเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับนักกีฬาที่มีประสบการณ์สูง (PRO) คือ OPEN, MODIFIED หรือ GP
- 3.5. สัญญาณธงของการแข่งขัน
 - 3.5.1. ธงเขียว หมายถึง ดำเนินการแข่งขันต่อไป
 - 3.5.2. ธงแดง หมายถึง ยกเลิกการแข่งขัน และกลับที่รายงานตัวที่จุดเริ่มต้น
 - 3.5.3. ธงเหลือง หมายถึง มีอุบัติเหตุอยู่ข้างหน้า ให้นักกีฬาลดความเร็ว และขับด้วยความระมัดระวัง ห้ามมีการแข่งในช่วงดังกล่าว
 - 3.5.4. ธงไขว้ หมายถึง การแข่งขันได้ผ่านมาแล้วครึ่งทาง
 - 3.5.5. ธงน้ำเงิน หมายถึง มีนักกีฬาที่ขับชื่อ "น้อครอบ" ตามมา นักกีฬาจะต้องหลีกเลี่ยงให้
 - 3.5.6. ธงขาว หมายถึง เหลือระยะทางอีกเพียง 1 รอบ จะถึงเส้นชัย
 - 3.5.7. ธงดำ หมายถึง ให้ออกจากแข่งขัน นักกีฬาต้องมารายตัวที่ Race Director
 - 3.5.8. ธงหมากรุก หมายถึง การเข้าเส้นชัย
- 3.6. แผนผังสนามแข่งขัน สนามแข่งแบ่งออกเป็น 8 ช่วงสำคัญ
 - 3.6.1. จุดปล่อยตัว แบ่งเป็นประตูด้านซ้ายและด้านขวา (Starting gate)
 - 3.6.2. การชิงตำแหน่งนำในท่อนเลี้ยวแรก (Hole Shot) วิ่งตามเส้นทางจากประตูด้านซ้ายและขวา
 - 3.6.3. เส้นทางโค้งหลังจากเข้า Hole Shot (Power Band)
 - 3.6.4. เส้นทางการวิ่งครึ่งรอบสนาม จากจุดเริ่มต้นมายังจุดนี้รอบ (Half Lap)
 - 3.6.5. จุดรวมเส้นทางระหว่างออฟชั่น 2 ไลน์ (Merge Lane)
 - 3.6.6. สนามแข่งช่วงปกติตามสนามนั้นๆ (ท่อนแดงเลี้ยวซ้าย, ท่อนเขียวเลี้ยวขวา)
 - 3.6.7. ทางเลือกสำหรับการแข่ง (Option ในและ Option นอก)
 - 3.6.8. ท่อนลงโทษ (EQ Buoy) ปกติจะเป็นท่อนสีดำ (นักกีฬาที่ลัดท่อน จะต้องขับมาที่ท่อนลงโทษนี้ สามารถแก้ไขได้เพียง 1 ครั้งในรอบนั้นๆ และควรมีระยะทำโทษประมาณ 2 อันดับ)

3.7. การ Qualify และ LCQ

3.7.1. กติกา กำหนดให้มีจำนวนนักกีฬาใน 1 Race ดังนี้

3.7.1.1. ระดับ Novice ไม่เกิน 14 ลำ

3.7.1.2. ระดับ Expert ไม่เกิน 16 ลำ

3.7.1.3. ระดับ Pro ไม่เกิน 18 ลำ (ยกเว้น Pro Runabout GP WGP#1 กำหนดที่ 16 ลำ)

3.7.2. กรณีที่มีนักกีฬาเกินจำนวนดังกล่าว จะต้องจัดให้มีการแข่งขันคัดตัว โดยแบ่งนักกีฬาออกเป็นกลุ่มต่างตามจำนวนที่เหมาะสมเรียกว่าการแข่งขัน Heat และจะกำหนดให้นักกีฬาผู้ชนะตามลำดับที่กำหนด (ขึ้นอยู่กับการแข่งขันนั้นๆ) ผ่านเข้าสู่รอบสุดท้าย นักกีฬาที่ไม่ผ่านการแข่งขันรอบ Heat จะมีสิทธิลงแข่งขันคัดตัวอีก 1 ครั้ง เรียกว่า LCQ หรือ Last Change Qualify ซึ่งจะกำหนดจำนวนนักกีฬาที่ผ่านเข้ารอบ

3.7.3. นักกีฬาจะต้องใช้เรือลำเดียวกันตั้งแต่ Heat, LCQ และ MOTO ยกเว้นเป็นไปตามกติกากาการเปลี่ยนเรือข้อ 3.8.14

3.8. กติกาการแข่งขัน

3.8.1. การสมัครแข่งขัน จะต้องปฏิบัติตาม Race Notice ของทัวร์นาเม้นท์นั้นๆ

3.8.2. การตรวจเรือก่อนการแข่งขัน มีเป้าหมายสำคัญในการตรวจเพื่อความปลอดภัย (ไม่ได้หมายความว่านักกีฬาที่ผ่านการตรวจเรือนี้จะแต่งเครื่องยนต์ถูกต้องตามกติกาหรือไม่)

3.8.3. การประชุมนักกีฬาก่อนการแข่งขัน มีความสำคัญอย่างยิ่ง ที่นักกีฬาทุกคนจะต้องเข้าร่วม การประชุม เพราะอาจมีข้อกำหนดใดๆเพิ่มเติมพิเศษขึ้น สำหรับการแข่งขันนั้นๆ

3.8.4. การจับฉลากตำแหน่ง Start มีเพื่อให้ให้นักกีฬาทุกคนมีความเท่าเทียมกันในการเลือกจุด Start ครั้งแรก

3.8.5. การออก Start,

3.8.5.1. นักกีฬาจะต้องนำเรือแข่งมาเข้า Gate ในระยะเวลาที่ทัวร์นาเม้นท์นั้นๆ กำหนด (ยกเว้นนักกีฬาที่แข่งอยู่ ให้ผู้จับเรื่อนำเรือมาแทนได้) เมื่อนักกีฬาคนสุดท้ายของการแข่งขันที่กำลังดำเนินอยู่ได้รับธงหมากรุกแล้ว กรรมการจะให้สัญญาณปิด Gate, นักกีฬาที่มาไม่ทัน จะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมการแข่งขันใน Moto นั้นๆ

3.8.5.2. เมื่อเริ่มการจับฉลากโดยโมโต 1 จะเป็นการจับบั้งปอง และโมโต 2-4 จะใช้อันดับของนักกีฬาที่จับในโมโตก่อนหน้านั้น ได้รับสิทธิ์ในการเลือกตำแหน่งก่อน นักกีฬาที่มาไม่ทันตามลำดับรายชื่อของตนเอง จะถูกปรับไปเลือกอันดับท้ายสุด หากนักกีฬาที่มีการเปลี่ยนเรื่อนักแข่งจะต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ให้ทราบ และต้องเลือกตำแหน่งออกตัวเป็นลำดับสุดท้าย

3.8.5.3. นักกีฬาจะต้องเข้า Gate ในลำดับที่เลือกไว้อย่างถูกต้อง

3.8.5.4. กรรมการจะให้สัญญาณควงนิ้วมือเพื่อให้ นักกีฬาติดเครื่องยนต์

3.8.5.5. กรรมการจะไล่ลำดับขึ้นนิ้ว เพื่อตรวจความพร้อมในการปล่อยตัว ในกรณีที่นักกีฬาคนหนึ่งคนใดไม่พร้อมให้ยกมือขึ้นก่อนที่กรรมการจะขึ้นนิ้วผ่านลำดับของตน ซึ่งกรรมการจะให้เวลานอกไม่เกิน 2 นาที และการยกมือขอเวลานอก นี้จะเกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวในการออก Start นั้น (นักกีฬาคนอื่นไม่สามารถขอเวลานอกได้อีก)

3.8.5.6. เมื่อทุกคนพร้อมกรรมการจะกดไฟอัตโนมัติเพื่อเข้าสู่ขั้นตอนการปล่อยตัว ซึ่งไม่มีนักกีฬาคนใดขอเวลานอกได้อีก (ในบางกรณีมีการใช้การปล่อยตัวโดยป้ายปล่อยตัว กรรมการจะยกป้ายหมายเลข 2 และหมุนกลับเป็นหมายเลข 1 สับเป็นแนวนอน เป็นสัญญาณการปล่อยตัว)

- 3.8.5.7. การ Restart อาจเกิดขึ้นได้โดยกรรมการจะให้สัญญาณธงแดงเพื่อให้นักกีฬา นำเรือกลับไปจุดปล่อยตัว เพื่อทำการออก Start ใหม่อีกครั้ง การ Restart อาจเกิดขึ้นจากการออก Start ไม่สมบูรณ์ในกรณีใดกรณีหนึ่งได้
- 3.8.5.8. ในกรณีการลงโทษ Jump Start คือการที่นักกีฬาออกตัวไปก่อนสัญญาณไฟเขียวหรือการทำผิดอื่นกรณีใดกรณีหนึ่ง นักกีฬาจะต้องถูกทำโทษโดยถอดกุญแจเรือและถือไว้เหนือศีรษะ เมื่อได้รับสัญญาณไฟเขียวแล้ว จึงจะสามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้ แม้จะมีการ Restart ออกจากกรณีของเรือลำอื่น โทษของนักกีฬาคงกล่าวก็ยังคงอยู่ (นักกีฬาที่ฝ่าฝืนข้อลงโทษข้อนี้ จะได้รับการลงโทษตัดหนึ่งรอบสนาม และหากทำผิดซ้ำอีกอาจถูกให้ออกจากการแข่งขัน)
- 3.8.5.9. กติกานี้โยงถึงกติกากการเปลี่ยนเรือ (ข้อ 3.8.14) นักกีฬาที่ได้รับการอนุญาตให้ เปลี่ยนเรือ จะต้องถูกปรับลำดับให้เลือกตำแหน่งเป็นคนสุดท้าย
- 3.8.6. การวิ่งเข้าสู่ Hole Shot
- 3.8.6.1. จากจุดปล่อยตัว (Starting Gate) นักกีฬาจะต้องรักษาไลน์วิ่งตรงไปยังท่อน Hole shot, นักกีฬาที่เบียดเลนไปยังคู่แข่งด้านใดด้านหนึ่ง มีความผิดที่เรียกว่า Crossing lane จะได้รับการลงโทษเช่นเดียวกับการ Jump Start *ดังในรูปที่ 1 (ภาคผนวก ก.)*
- 3.8.6.2. นักกีฬาลำดับที่ 2 ของแต่ละ Gate จะต้องเปิด 1 ลำเรือให้เรือคู่แข่งในลำดับท้ายสุดมีช่องผ่านไปได้ เมื่อถึงท่อน Hole Shot หากนักกีฬาไม่ปฏิบัติตามข้อดังกล่าว นักกีฬาจะได้รับการลงโทษเช่นเดียวกับการ Jump Start *ดังในรูปที่ 1 (ภาคผนวก ก.)*
- 3.8.6.3. นักกีฬาที่เรือเร็วกว่าและแซงคู่แข่งขึ้นเกินกว่า 1 ลำเรือ สามารถค่อยๆ ขยับเลนเข้าสู่ด้านท้ายมือได้อย่างช้าๆ ทีละลำดับ แต่ก็ยังจะต้องรักษากติกาด้านบนทั้ง 2 ข้อ (ข้อ 3.8.6.1, ข้อ 3.8.6.2) หากนักกีฬาไม่ปฏิบัติตามจะได้รับการลงโทษเช่นเดียวกับการ Jump Start *ดังในรูปที่ 1 (ภาคผนวก ก.)*
- 3.8.7. การวิ่งเข้าสู่จุดรวมเส้นทาง
- 3.8.7.1. นักกีฬาที่อยู่เลนด้านในของท่อนที่จะทำการเลี้ยว (ส่วนใหญ่เป็นท่อนเลี้ยวซ้าย) ถือว่าเป็นนักกีฬาที่ได้เส้นทางหลัก เมื่อเข้าท่อนจะต้องรักษาไลน์การขับชี้ ไม่เป็นฝ่ายบานออกไปกระทบคู่แข่ง *ดังในรูปที่ ภาคผนวก ข.1*
- 3.8.7.2. นักกีฬาที่อยู่เลนด้านนอกของท่อนที่จะทำการเลี้ยว (ส่วนใหญ่เป็นท่อนเลี้ยวซ้าย) ถือว่าเป็นนักกีฬาที่ได้เส้นทางรอง ในกรณีที่นักกีฬาจากเส้นทางรองจะแซง ต้องมีความเร็วนำเกิน 1 ลำเรือ และคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นที่ตั้ง *ดังในรูปที่ ภาคผนวก ข.2*
- 3.8.8. การแซงและกรณีเรือનોครอบ
- 3.8.8.1. บทบัญญัติสูงสุดในการแข่งขันกีฬาเจ็ตสกี คือ การรักษาความปลอดภัย การแซงใดๆ จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด นักกีฬาที่ทำการแซงที่ไม่ปลอดภัยจะได้รับการลงโทษตามแต่กรณี
- 3.8.8.2. เช่นเดียวกับข้อกำหนด 3.8.7.1 นักกีฬาที่ขับที่อยู่เลนด้านในของท่อนที่จะทำการเลี้ยวถือว่าเป็นนักกีฬาที่ได้เส้นทางหลัก เมื่อเข้าท่อนจะต้องรักษาไลน์ การขับชี้ ไม่เป็นฝ่ายบานออกไปกระทบคู่แข่ง *ดังในรูปภาคผนวก ค.1*

- 3.8.8.3. เช่นเดียวกับข้อกำหนด 3.8.7.2 นักกีฬาที่อยู่เลนด้านนอกของพุนที่จะทำการเลี้ยวถือว่าเป็นนักกีฬาที่ได้เส้นทางรอง ในกรณีที่นักกีฬาจากเส้นทางรองจะแซงขึ้นได้ ต้องมีความเร็วนำเกิน 1 ลำเรือ และคำนึงถึงความปลอดภัย เป็นที่ตั้ง *ดังในรูปภาพผนวก ค.2*
- 3.8.8.4. การน็อครอบ, เรือที่ถูกน็อครอบจะต้องเปิดทางให้กับผู้นำที่กำลังขับตามมาทางด้านหลังเสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเห็นสัญญาณธงน้ำเงินจากกรรมการ หมายความว่านักกีฬาที่กำลังถูกเตือนให้เปิดเส้นทาง และหากนักกีฬาถูกตีธงน้ำเงิน 2 ครั้ง/รอบ และยังคงไม่เปิดเส้นทางให้ กรรมการอาจให้สัญญาณธงดำให้ออกจากแข่งขันได้
- 3.8.9. ข้อกำหนดเมื่อมีสัญญาณธงเหลือง ในกรณีที่นักกีฬาที่มีสัญญาณธงเหลืองขึ้น หมายความว่าเมื่ออุบัติเหตุในการแข่งขัน นักกีฬาจะต้องชะลอความเร็วและห้ามมีการแซงใดๆ เกิดขึ้นในช่วงธงเหลืองนั้นๆ นักกีฬาที่ฉวยโอกาสแซงคู่แข่งในช่วงสัญญาณธงเหลืองจะได้รับโทษธงดำให้ออกจากการแข่งขัน
- 3.8.10. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับซีลัดพุน
- 3.8.10.1. การขับซีลัดพุนแม้ในทิศทางการขับซีลัดพุนที่ต้องให้ระวางโทษลัดพุน *ดังในรูปภาพผนวก ง.1*
- 3.8.10.2. การที่หัวเรือเจ็ตสกี (Nose) ชน, ปีน หรือข้ามพุน จนทำให้พุนจมลงแม้แต่เล็กน้อยทุกกรณีเรียกว่า "Jump Buoy" การ Jump Buoy ถือว่าเป็นการลัดพุน *ดังในรูปภาพผนวก ง.2*
- 3.8.10.3. การลัดพุน "ในระยะไม่เกิน 1-3 เมตร" ถือเป็นการลัดพุน
- 3.8.10.4. การลัดพุนทุกกรณีที่เกิดกล่าวมาในข้อ 3.8.10.2 - 3.8.10.3 **นักกีฬาจะต้องไม่อ้อมกลับไปวนเพื่อแก้พุนนั้น**, "แต่จะต้องขับซีลัดพุนลงโทษในรอบนั้นๆ เท่านั้น", กติกากำหนดว่าใน 1 รอบ สามารถแก้ไขได้เพียง 1 พุนเท่านั้น หากไม่ไปพุนลงโทษเพื่อแก้ไข นักกีฬาจะถูกปรับ -1 lap ต่อ 1 พุน
- 3.8.10.5. หากนักกีฬาลัดพุนเกินกว่า 1 พุน เช่น ลัดพุนไป 3 พุน และได้ขับไปยังพุนลงโทษแล้วนั้น โทษก็ยังคงถูกปรับ พุนละ -1 Lap รวมเป็น -2 Lap
- 3.8.10.6. อ้างถึงข้อ "3.8.10.3 กติการะบุว่า การลัดพุนจะต้องมีระยะไม่เกิน 1-3 เมตร", ดังนั้น นักกีฬาที่ขับซีลัดพุนเกินกว่าระยะดังกล่าว หรือ ตัดไปยังพุนอื่นๆ "สามารถถูกกรรมการพิจารณาว่านักกีฬาหลงพุนสนามแข่งขัน" ในกรณีนี้จะถูกลงโทษ -2 Lap หรือถ้าเกิดขึ้นในจุดสำคัญที่กรรมการกำหนด จะได้รับโทษที่สูง หรือ ได้รับธงดำให้นักกีฬาออกจากการแข่งขัน
- 3.8.10.7. ในสนามแข่งขันยังมีพุนรูปแบบอื่นๆ ที่กรรมการวางเพื่อกันเขตพิเศษ กรรมการจะทำการแจ้งให้นักกีฬาทราบในความสำคัญของพุนนั้นๆ และบทลงโทษ(ถ้ามี) ในการประชุมนักกีฬาของทัวร์นาเม้นท์นั้น
- 3.8.11. การแก้ไขลัดพุนที่พุนลงโทษ การวางพุนลงโทษ มีนัยยะสำคัญคือการลงโทษนักกีฬาที่ขับซีลัดพุนสนาม โดยหลักการ นักกีฬาคนนั้นๆ ควรเสียตำแหน่งโดยประมาณอย่างน้อย 1-2 ตำแหน่ง โดยนักกีฬาที่ถูกลงโทษนั้นๆ จะต้องเปิดทางให้กับนักกีฬาในรอบปกติก่อน เมื่อกลับเข้ามาในเส้นทางแข่งขัน, ไม่สามารถแย่งไล่แซงนักกีฬาที่อยู่ในรอบปกติได้, นักกีฬาที่ทำผิดในข้อนี้จะถูกลงโทษ -2 Lap, DQM หรือให้ออกจากการแข่งขัน
- 3.8.12. การเข้าเส้นชัย จะต้องเข้าผ่านระหว่างพุนหมากรุกเท่านั้น และเป็นการเข้าเส้นชัยโดยสภาพขับซีลัดพุนปกติ (ตัวอย่างเช่น กรณีเรือเสีย นักกีฬาไม่สามารถโดดลงน้ำและว่ายน้ำลากเรือเข้าเส้นชัยได้ด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัย) และจะต้องไม่หยุดกะทันหันที่จุดเส้นชัย ซึ่งอาจจะทำให้เกิดอันตรายจากเรือที่ตามมาด้านหลัง นักกีฬาที่ทำผิดกติกาในข้อนี้จะถูกปรับโทษ -1 Lap หรือมีโทษอื่นๆ ตามแต่กรณีความร้ายแรงของความผิด

- 3.8.13. การตรวจเรือหลังการแข่งขัน หลังจากผ่านพ้นหมากรุกเข้าเส้นชัยให้นักกีฬา นำเรือไปที่จุดตรวจเรือทันที ห้ามนำเรือกลับไป PIT นักกีฬา ถ้านักกีฬาทำผิดกติกาในข้อนี้จะถูกลงโทษ DQM
- 3.8.14. การขออนุญาตเปลี่ยนเรือระหว่างการแข่งขัน
- 3.8.14.1. นักกีฬาจะต้องแจ้งเรือสำรองไว้ในการตรวจเรือก่อนการแข่งขันเท่านั้น ซึ่งกรรมการจะมีเอกสารบันทึกข้อมูลในข้อนี้ ไม่เช่นนั้นจะไม่มีสิทธิในการเปลี่ยนเรือ โดยกำหนดให้นักกีฬาสามารถมีเรือแข่งหลัก (A) และเรือสำรอง (B) ได้เท่านั้น ส่วนการเปลี่ยนเรือ จะอนุญาตได้เพียงการเปลี่ยนเรือ A - B - A เท่านั้น
- 3.8.14.2. “การขออนุญาตเปลี่ยนเรือทุกๆ ครั้ง จะต้องนำเรือและทำเรื่องเปลี่ยนเรือที่ Tech Director เท่านั้น ณ จุดตรวจเรือแข่ง”, กรรมการไม่มีส่วนรับผิดชอบกับการเปลี่ยนเรือทันทีหรือไม่ทันการแข่งขันทุกกรณี (โดยเฉพาะไม่อนุญาตให้ทำกระบวนการเปลี่ยนเรือแข่งเมื่อกรรมการได้ปิด Gate แล้ว)
- 3.8.14.3. เมื่อการแข่งขันได้เริ่มต้นแล้ว หากเกิดอุบัติเหตุในช่วงออกตัว (Hole shot) และนักกีฬาที่ประสบอุบัติเหตุถูกนำออกจากสนามโดยทีมความปลอดภัย (Rescue) นักแข่งจะไม่สามารถกลับเข้าแข่งขันได้อีกใน Race นั้นๆ รวมถึงไม่สามารถเปลี่ยนเรือได้ตามข้อกำหนด 3.8.14.2
- 3.8.15. นักกีฬาในทีมเดียวกัน “ที่ซึบซึสะกิด กระแทก หรือชน คู่แข่งของทีม” และมีผลทำให้นักกีฬาในทีมเดียวกันได้ประโยชน์ อาจถูกพิจารณา DQ หรือตัดคะแนนทั้งทีมในรันทันนั้นๆ นั้นๆ รวมถึงการตั้งใจยื้อย่อนสมรรถนะในมาตรฐานการซึบซึสะกิด เพื่อให้เพื่อนร่วมทีม หรือนักแข่งอื่นๆ แข่งขึ้นไป เพื่อทำให้นักแข่งคนนั้นๆ มีผลคะแนนดีขึ้น

3.9. การคิดคะแนน

3.9.1. ใช้ระบบคะแนนของ IJSBA Closed Course อย่างเป็นทางการ (สำหรับประเภท Freestyle และ Endurance จะใช้ระบบคะแนนของ IJSBA ตามที่กำหนดไว้เฉพาะ)

3.9.2. ระบบคะแนนสำหรับการแข่งขันประเภท Closed Course มีดังนี้ :

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

นักแข่งที่จบอันดับต่ำกว่า อันดับที่ 20 จะได้รับ 2 คะแนน

3.9.3. ในกรณีที่นักแข่งมีคะแนนรวมเท่ากัน ผู้ที่มีจำนวนชัยชนะอันดับที่ 1 มากกว่า จะได้รับอันดับที่สูงกว่า

3.9.4. หากยังคงเสมอกัน ให้พิจารณาจำนวนครั้งที่ได้อันดับที่ 2 มากกว่า และดำเนินการเปรียบเทียบ

เช่นนี้ต่อไป ตัวอย่าง : (การแข่งขัน 3 โมโต)

	นักแข่ง A	นักแข่ง B
	อันดับ	อันดับ
โมโต 1	2 (53)	3 (48)
โมโต 2	2 (53)	3 (48)
โมโต 3	4 (43)	2 (53)

คะแนนรวม 149 คะแนน 149 คะแนน

นักแข่ง A มีจำนวนอันดับ ที่ 2 มากกว่านักแข่ง B ดังนั้น นักแข่ง A ได้อันดับสูงกว่า

3.9.5. หากยังคงเสมอกัน ให้พิจารณาผลการแข่งขันในโมโตสุดท้าย โดยผู้ที่ได้อันดับที่ดีกว่าในโมโตสุดท้าย จะได้รับอันดับที่สูงกว่า

ตัวอย่าง: (การแข่งขัน 4 โมโต)

	นักแข่ง A	นักแข่ง B
	อันดับ	อันดับ
โมโต 1	2 (53)	3 (48)
โมโต 2	2 (53)	3 (48)
โมโต 3	3 (48)	2 (53)
โมโต 4	3 (48)	2 (53)
คะแนนรวม	202 คะแนน	202 คะแนน

นักแข่ง B ได้อันดับที่ดีกว่าในโมโตสุดท้าย ดังนั้น นักแข่ง B ได้อันดับสูงกว่า

3.9.6. หากจำนวนนักแข่งมากกว่าจำนวนเรือที่ผู้จัดอนุญาตให้ลงแข่งในสนาม ระบบ Heat & LCQ จะถูกนำมาใช้เพื่อความปลอดภัย(หากมีการเปลี่ยนแปลงจะแจ้งให้ทราบล่วงหน้า)

3.10. การประท้วง

3.10.1. ผู้ที่จะประท้วงต้องเป็นผู้จัดการทีมที่ได้รับใบอนุญาตในทัวร์นาเม้นท์นั้นๆ หรือนักกีฬาเท่านั้น (อาจมีกติกาเฉพาะของแต่ละสนามเพิ่มเติม เช่น ต้องเข้าร่วมการประชุมนักกีฬา)

3.10.2. การประท้วงจะต้องประท้วงภายใน 30 นาที เมื่อประกาศผลอย่างเป็นทางการผ่าน Line Official Result หรืออาจมีบทเฉพาะกาลของทัวร์นาเม้นท์นั้นๆ และ 10 นาทีหากผลการแข่งขันถูกแก้ไขของการแข่งขัน ใน MOTO นั้นๆ ส่วน FINAL MOTO จะต้องประท้วงภายใน 10 นาที เมื่อประกาศผล อย่างเป็นทางการ ผ่าน Line Official Result

3.10.3. การประท้วงในการแข่งขันที่ไม่เกี่ยวกับเครื่องยนต์ ต้องวางเงินประกัน 5,000 บาท หรือ 150 USD ในกรณีที่การประท้วงเป็นผลจะได้รับเงินประกันคืนเต็มจำนวน

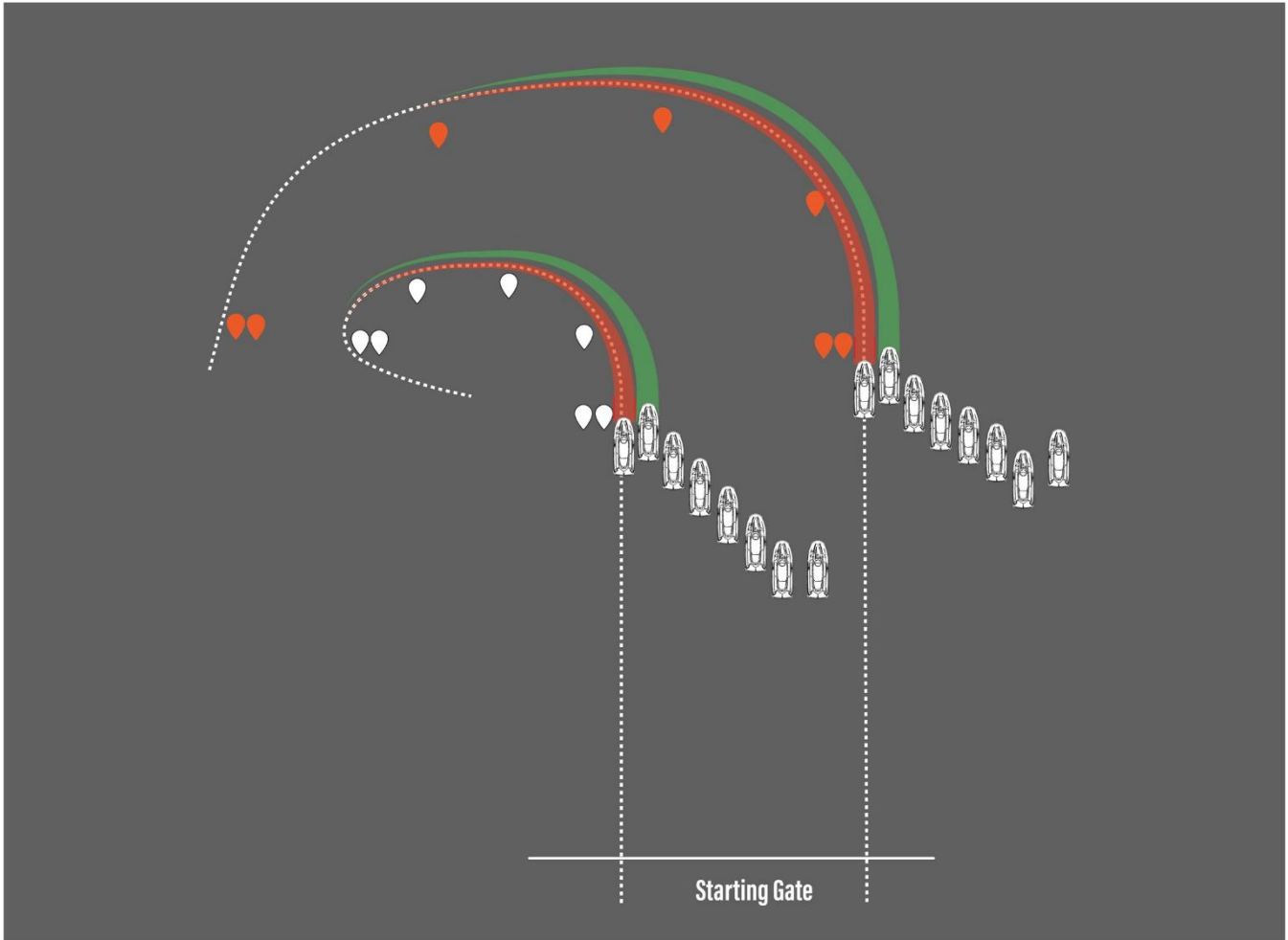
3.10.4. การประท้วงที่เกี่ยวกับเครื่องยนต์ ต้องวางเงินประกัน 25,000 บาท หรือ 700 USD ในกรณีที่การประท้วงเป็นผลจะได้รับเงินประกันคืนเต็มจำนวน แต่ในกรณีที่ไม่เป็นผล เงินประกันจะถูกให้กับคู่กรณีที่ไม่ได้ประท้วง

3.11. การตัดสิน ของ Race Director ถือเป็นที่สุด

3.11.1. WGP#1 มอบหมายให้การตัดสินของ Race Director เป็นที่สุด

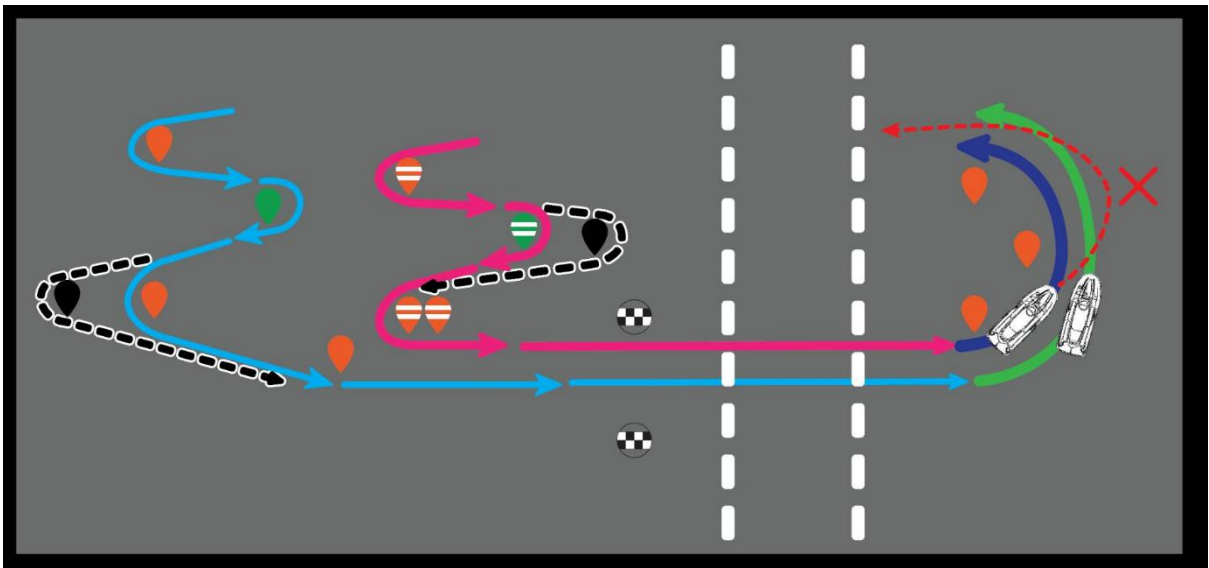
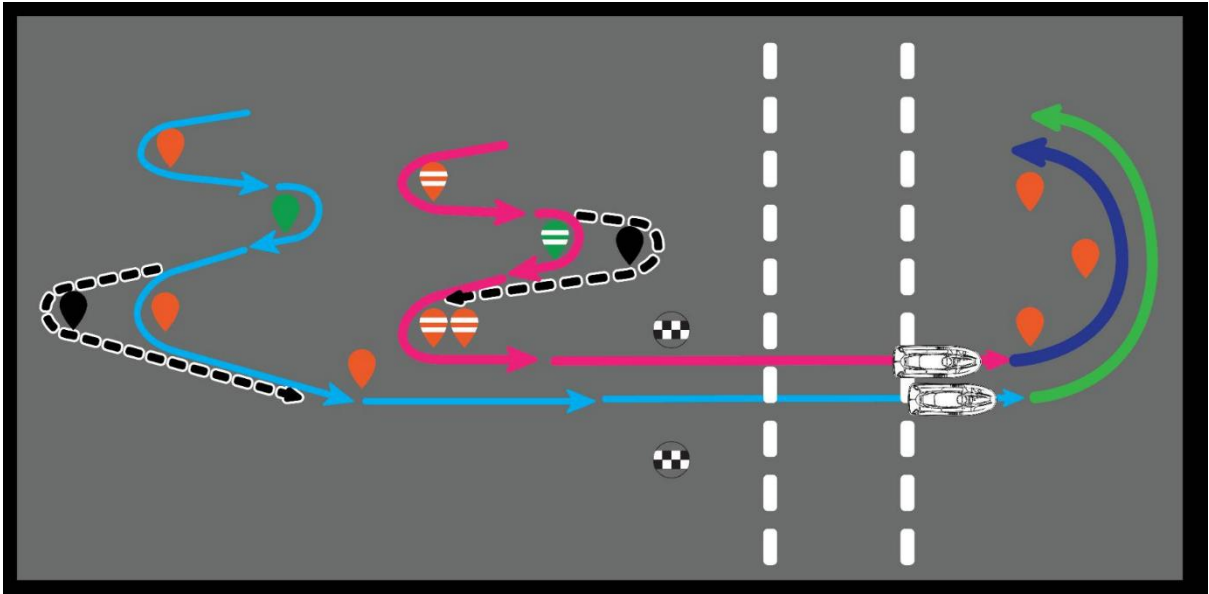
3.11.2. เว้นแต่มีคำสั่งเปลี่ยนแปลงโดย WGP#1 ตามที่กำหนดใน Race Notice

ภาคผนวก ก.



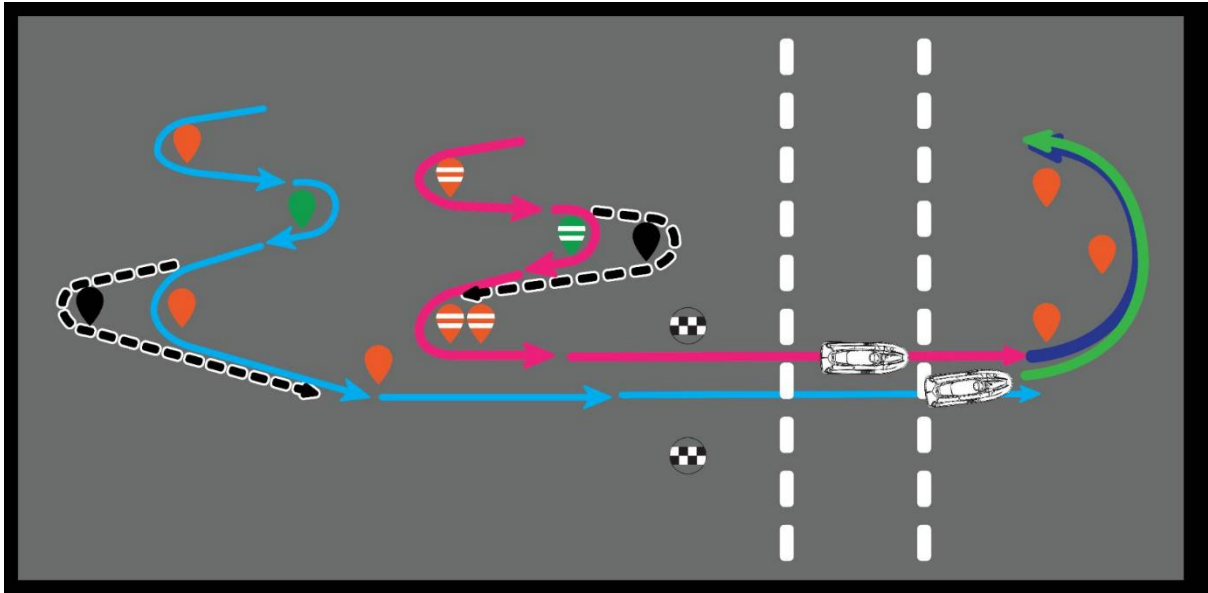
การวิ่งเข้าสู่ Hole Shot ที่ถูกต้อง

ภาคผนวก ข1



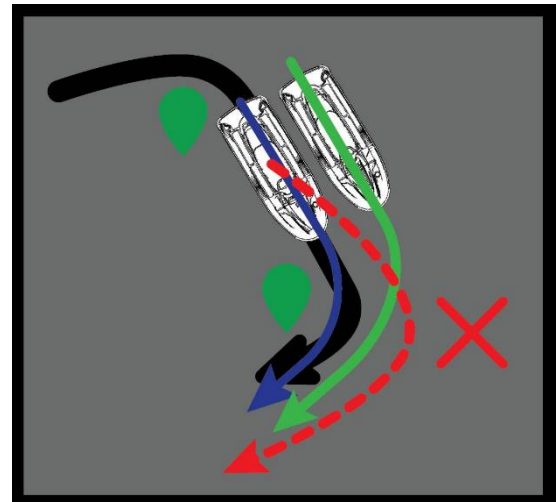
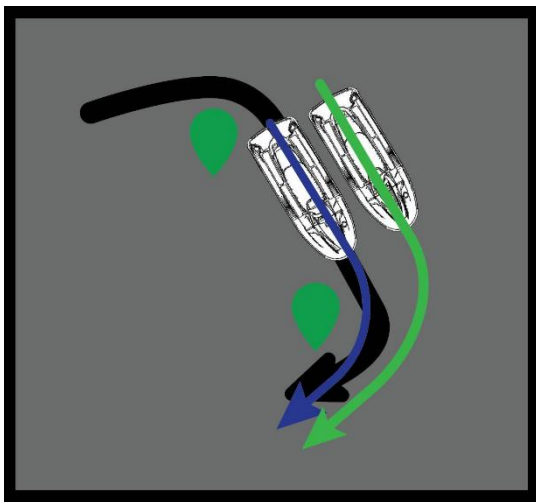
การวิ่งเข้าสู่จุดรวมเส้นทาง ของเส้นทางหลัก (เลนใน)

ภาคผนวก ข2



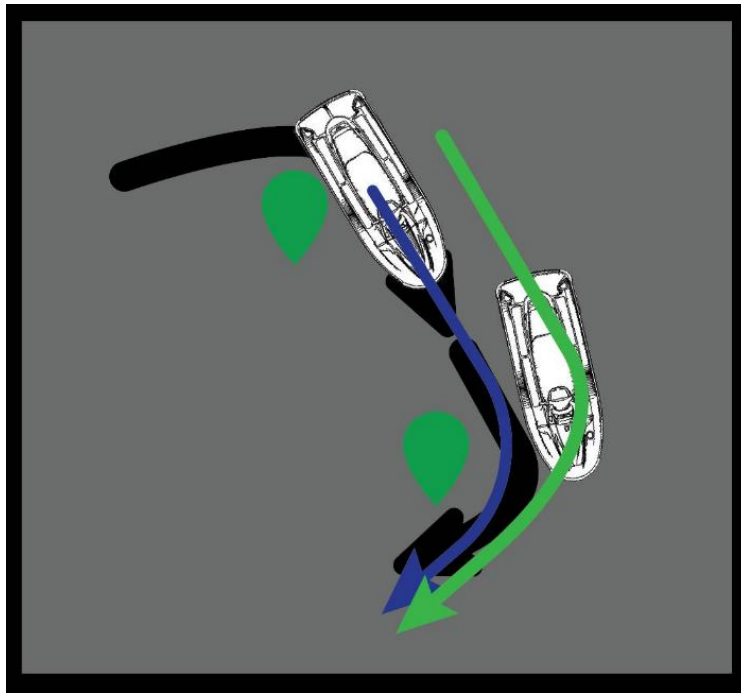
การวิ่งเข้าสู่จุดรวมเส้นทาง กรณีแข่งของเส้นทางรอง (เลนนอก)

ภาคผนวก ค1



การขับขี้นักกีฬาเลนด้านในจะต้องไม่บานออกไปกระทบคู่แข่ง

ภาคผนวก ค/2



การขับซีของนักกีฬาเล่นด้านนอกในกรณีจะแข่งจะต้องมีความเร็วเกิน 1 ลำเรือ

ภาคผนวก ง1



การขับซีเจียวทูน

ภาคผนวก ง2



การ Jump Buoy