



คำแนะนำการแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุ(Sailing Instructions : SI)ชิงชนะเลิศประจำปี ๒๕๕๖
ครั้งที่ 2 ประจำปี พ.ศ.2556 ใน 26 พฤษภาคม 2556
ณ สโมสรเรือใบโรงเรียนเตรียมทหาร จังหวัดนครนายก

การแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุชิงชนะเลิศครั้งนี้จัดขึ้นโดยชมรมเรือใบบังคับวิทยุสารินชิตี พระราม ๒ ร่วมกับสโมสรเรือใบโรงเรียนเตรียมทหาร เพื่อส่งเสริมและยกระดับกีฬาเรือใบบังคับวิทยุในประเทศไทยให้ทัดเทียมกับต่างประเทศ อันจะทำให้นักกีฬาไทยได้มีโอกาสไปร่วมการแข่งขันในระดับนานาชาติในอนาคต นักเรือใบบังคับวิทยุทุกคนในประเทศไทยมีสิทธิสมัครเข้าร่วมการแข่งขันครั้งนี้ได้โดยไม่จำเป็นต้องสังกัดชมรมเรือใบบังคับวิทยุสารินชิตีหรือสังกัดใดๆ

1. กติกาการแข่งขัน(Rules)

1.1 การแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุชิงชนะเลิศแห่งประเทศไทยครั้งนี้จะใช้กติกาการแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุสากล(Racing Rules of Sailing(RRS) for 2013-2016 Appendix E, ISAF: International Sailing Federation) เป็นหลัก ในกรณีที่ RRS มิได้กำหนดรายละเอียดไว้จะใช้กติกาการแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุของสมาคมแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุอเมริกัน(American Model Yachting Association : AMYA 2009) กรณีที่กติกาการแข่งขันที่กำหนดไว้ใน SI แตกต่างจาก RRS และ/หรือ AMYA2009 ให้ยึดถือ SI เป็นหลัก กติกาแข่งขันที่สำคัญตามผนวกที่แนบท้าย

1.2 คณะกรรมการตัดสินสามารถปรับและหรือออกกติกาเพิ่มเติมจากข้อ 1.1 ได้ตามความจำเป็น โดยจะแจ้งให้ผู้ร่วมการแข่งขันทราบในระหว่างการบรรยายสรุป(Briefing)ก่อนการแข่งขันจะเริ่มต้นและให้ถือว่าการดำเนินการของคณะกรรมการตัดสินเป็นที่สุด คณะกรรมการตัดสินประกอบด้วยกรรมการตัดสินของ ISAF และอดีตกรรมการสมาคมแข่งขันเรือใบแห่งประเทศไทย

2.เรือใบที่เข้าร่วมการแข่งขันและสิทธิได้รับรางวัล จะต้องมีความเป็นไปตามกฎสากลของเรือใบประเภท International One Meter(IOM Class Rules) โดยจะยอมให้คุณลักษณะหลักของเรือมีความคลาดเคลื่อนได้ดังนี้

- 2.1 น้ำหนักเรือใบพร้อมแข่งรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า 4 กก.(เว้นน้ำหนักวิทยุบังคับ) กรณีมีน้ำหนักน้อยกว่าอนุญาตให้ถ่วงเรือได้
- 2.2 ความยาวตลอดลำ(Length overall)ของตัวเรือ 1 ม.± 1 ซม.
- 2.3 พื้นที่ใบเรือรวม(Jib + Main sail) ไม่เกิน 800 ตร.นิ้ว ± 10%
- 2.4 ใช้เครื่องวิทยุบังคับแบบ 2 channels และใช้ servo ไม่เกิน 2 ตัว

การตรวจวัดเรือจะดำเนินการโดยกรรมการวัดเรือ(Measurer)ก่อนการแข่งขัน หรือระหว่างการแข่งขันเมื่อคณะกรรมการฯ เห็นว่ามีความจำเป็น

3. การแสดงหมายเลขใบเรือ(Identification)

3.1 เรือใบที่เข้าแข่งขันทุกลำจะต้องแสดงหมายเลขใบเรือด้วยตัวเลขอาราบิกขนาดสูงไม่น้อยกว่า 3 นิ้ว และขนาดกว้างไม่น้อยกว่า 1 นิ้ว โดยหมายเลขใบเรือจะเป็นสีแดง ดำ น้ำเงินเข้ม หรือสีอื่นที่เห็นได้อย่างชัดเจน

3.2 นอกจากหมายเลขใบดังกล่าวแล้วอาจจะแสดงตัวอักษรย่อแสดงสัญชาติและ/หรือเครื่องหมายแสดงประเภทของเรือได้

3.3 หากจะมีโลโก้(Logo)อื่นใดที่ใบเรือจะต้องอยู่ห่างจากหมายเลขใบเรือในระยะที่ไม่รบกวนการอ่านหมายเลขใบเรือ

4. **อุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเรือ** จะต้องเป็นไปตามกฎสากลของเรือใบประเภทนั้นเท่านั้น อุปกรณ์อื่นใดนอกเหนือจากอุปกรณ์ประจำเรือใบปกติจะไม่อนุญาตให้ติดตั้ง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากกรรมการวัดเรือแล้ว

5. **การเปลี่ยนแปลงใน SI** ที่ประกาศไปแล้ว คณะกรรมการจะแจ้งให้ผู้เข้าแข่งขันทราบในโอกาสแรกและปิดประกาศการแก้ไข SI ก่อนเริ่มการแข่งขันในแต่ละเที่ยวที่บอร์ดประกาศของกรรมการ

6. เรือใบและอุปกรณ์(Boats and Boards)

6.1 ผู้เข้าร่วมการแข่งขันจะต้องนำเรือใบและอุปกรณ์มาตรฐานที่เกี่ยวข้องมาเอง โดยจะต้องไม่มีการดัดแปลงให้แตกต่างไปจากคุณลักษณะมาตรฐานของเรือใบประเภทนั้น อนุญาตให้ปรับแต่ง(Tuning)อุปกรณ์ประจำเรือใบที่ออกแบบมาเพื่อให้สามารถปรับแต่งได้เท่านั้น

6.2 กรณีที่เกิดการชำรุดเสียหายของเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนแปลงเรือและ/หรืออุปกรณ์ของเรือ ผู้เข้าร่วมการแข่งขันจะต้องแจ้งให้กรรมการวัดเรือทราบก่อนที่จะดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลง

6.3 ผู้เข้าแข่งขันที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดข้อใดข้อหนึ่งที่กล่าวมาแล้ว อาจจะถูกคณะกรรมการปรับให้ออกจากการแข่งขัน

6.4 ผู้แข่งขันที่เรือได้รับความเสียหายจากการถูกรือลำอื่นชนและเชื่อว่าเรือที่ชนเป็นฝ่ายผิด ผู้แข่งขันที่เรือถูกชนจะต้องประท้วง(Protest)เรือที่เป็นฝ่ายผิดแม้ว่าผู้กระทำผิดจะได้ลงโทษตนเอง(Penalty Turn)ตามกติกาไปแล้วก็ตาม เมื่อผู้กระทำผิดได้ยอมชดใช้ค่าเสียหายแล้วผู้ประท้วงสามารถถอนการประท้วงได้ เรือที่ชนเป็นฝ่ายผิดซึ่งจะต้องรับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่ไม่สามารถตกลงค่าเสียหายกันได้ คู่กรณีสามารถขอให้กรรมการวัดเรือเป็นผู้ประเมินค่าเสียหายได้

6.5 ผู้ที่สมัครเข้าแข่งขันก่อน จะได้สิทธิการใช้คลื่นความถี่วิทยุและสิทธิการกำหนดหมายเลขใบเรือก่อน

7. กำหนดการแข่งขัน(Schedule of Races)

7.1 การแข่งขันชิงชนะเลิศจะดำเนินการในวันอาทิตย์ที่ 26 พฤษภาคม 2556

7.2 จำนวนเที่ยวการแข่งขัน(Numbers of races)ทั้งหมด 12 เที่ยว(หรือมากกว่าหากสภาพการแข่งขันอำนวยให้)สำหรับถ้วย **Royal Trophy** และ **Admiral Cup**

12 และ 19 พฤษภาคม 2556 เวลา 1300-1700 – วันฝึกซ้อม(Training Day) ณ สโมสรเรือใบสารินชิตี

25 พฤษภาคม 2556 เวลา 1300-1700 – วันซ้อมแข่งขัน(Practice Races) ณ โรงเรียนเตรียมทหาร

26 พฤษภาคม 2556 เวลา 1000-1630 – วันแข่งขัน \pm 12 เที่ยว(Races)ขึ้นกับดุลยพินิจของคณะกรรมการ

สำหรับถ้วย **Grand Trophy** แข่งวันที่ 28 เมษายน 5, 12, 19, 25, 26 พฤษภาคม 2556 แข่งวันละ 4 เที่ยวเวลาประมาณ 1400(2 เที่ยว)และ 1600(2 เที่ยว) ณ สนามแข่งขันสโมสรเรือใบสารินชิตี ส่วนวันที่ 25(4 เที่ยว)และ 26(12 เที่ยว) พฤษภาคม ณ สนามแข่งขันโรงเรียนเตรียมทหาร

การหยุดพักรับประทานอาหารประมาณ 1 ชั่วโมงระหว่างเวลา 1200-1300(โดยประมาณ) และจะมีการพักประมาณ 10 นาที ทุกๆ การแข่งขัน ๕ เที่ยว

7.3 กรรมการจะแจ้งเตือนให้ผู้เข้าร่วมการแข่งขันทราบเวลาเริ่มเที่ยวแข่งขันก่อนเวลาเริ่มการแข่งขันประมาณ 10 นาทีในเที่ยวแรกของภาคเช้า ภาคบ่าย(แม้ว่าเวลาเริ่มการแข่งขันไม่เปลี่ยนแปลง) และการแข่งขันเที่ยวแรกหลังจากที่ได้มีการเลื่อนเวลา(Postponement, more than 10 minutes) เที่ยวการแข่งขันออกไป เพื่อให้ผู้แข่งขันเตรียมเรือและทยอยนำเรือลงน้ำ

7.4 เมื่อกรรมการประกาศเวลาเริ่มเที่ยวการแข่งขันและเรียกเรือลงน้ำแล้ว หากมีเรือใดขัดข้องไม่พร้อม Start จะอนุญาตให้ต่อเวลาเริ่มเที่ยวได้เพียง 1 ครั้ง/เที่ยวเป็นเวลา 3 นาที

7.5 หลังจากการแจ้งเตือนให้นักกีฬา นำเรือใบลงน้ำพร้อมเข้าแข่งขันแล้วและนักกีฬาได้นำเรือลงน้ำไปแล้วจะไม่อนุญาตให้มีการขอต่อเวลาเริ่มเที่ยว

7.6 การปล่อยเรือออกจากเส้น Start จะเปิดเทปเสียงนับถอยหลัง 1 นาที และจะทำการแข่งขันแต่ละเที่ยวต่อเนื่องกันแบบ Back to back จนกว่าจะถึงเวลาพักการแข่งขัน เสียงเทปเมื่อนับถอยหลังจนมาถึงคำว่า Start จบจึงถือว่า Clear to Start

7.7 กรณีที่มีเรือใบประเภทอื่นนอกจากประเภท International One Meter(IOM) เข้าร่วมการแข่งขัน โดยมีจำนวนมากพอสมควร คณะกรรมการจะจัดการแข่งขันชิงชนะเลิศแยกประเภทของเรือใบประเภทนั้นๆ โดยจะเริ่มปล่อยเรือ (Start) หลังจากปล่อยเรือ IOM แล้ว 5 นาที ในการนี้เรือใบประเภทที่ยังไม่ถึงกำหนดเวลาเตรียมตัว(1 นาทีก่อนเวลาปล่อยเรือ)จะต้องไม่เข้ามาในบริเวณเส้นเริ่มการแข่งขันและกีดขวางทางเรือใบที่กำลังเตรียมตัวปล่อยเรือ

7.8 กรณีที่มีจำนวนเรือใบประเภทอื่นๆ (นอกจากประเภท IOM) ไม่เพียงพอที่จะจัดการแข่งขันแยกประเภทตามข้อ 7.7 กรรมการจะอนุญาตให้เรือประเภทอื่นๆ ร่วมการแข่งขันกับเรือใบ IOM ได้ แต่จะไม่มีสิทธิได้รับถ้วยรางวัลชนะเลิศเรือใบประเภท IOM

7.9 เวลาและจำนวนเที่ยวแข่งขัน กรรมการจะพยายามจัดการแข่งขันให้ได้จำนวนเที่ยวแข่งขันมากที่สุดโดยใช้เวลาอย่างเหมาะสม ผู้เข้าแข่งขันจะต้องเตรียมตัวให้พร้อมที่จะแข่งขันตลอดเวลาซึ่งกรรมการจะประกาศให้ทราบเวลาเริ่มการแข่งขันแต่ละเที่ยวเป็นระยะๆ การนับเที่ยวแข่งขัน กรรมการจะคิดคะแนนจากจำนวนเที่ยวดังนี้

จำนวนเที่ยวแข่งขันทั้งหมด	ตัดเที่ยวคะแนนเสียมากที่สุดออก	จำนวนเที่ยวที่นำไปคิดคะแนน
7	1	6
8	1	7
9	2	7
10	2	8
11	3	8
12	3	9

8. สนามแข่งขัน(Racing Area) จะทำการแข่งขันในสระน้ำใหญ่ของโรงเรียนเตรียมทหาร จ.นครนายก แผนที่ตั้งเส้นทางไปยังสนามแข่งขันตามใบแนบที่ 1

9. แบบสนามแข่งขัน(The Courses) วางหุ่นสนามแข่งแบบสามเหลี่ยม(Triangular modified Olympic type course) ระยะห่างระหว่างหุ่นประมาณ 100 เมตร รูปแบบและรายละเอียดสนามแข่งขันตามใบแนบที่ 2 ในกรณีที่เกิดลมหมดหรือลมอ่อนจนไม่สามารถแข่งขันต่อไปได้ คณะกรรมการฯ จะใช้ดุลยพินิจในการปรับลดระยะสนามแข่งขัน(Shorten the course) หรือยกเลิกการแข่งขัน(Abandon the Race)ในเที่ยวนั้นๆ ได้

10. หุ่นแข่งขัน(Marks)

10.1 หุ่นปล่อยเรือ(Starting Marks)เป็นหุ่นทรงกลมจำนวน 2 หุ่นวางไว้ที่ปลายทั้งสองด้านของเส้นเริ่มการแข่งขัน (โดยประมาณ)เรือทุกลำจะต้องผ่านระหว่างหุ่นทั้งสองในการออก Start แต่แนวเส้น Start จะเป็นเส้นต่อระหว่างหุ่นปล่อยเรือด้านนอกฝั่งกับเสาปล่อยเรือที่ชายฝั่งซึ่งจะปรับตำแหน่งตามความเหมาะสม เพื่อพยายามให้ทิศทางลมตั้งฉากกับแนวเส้น Start มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เรือที่เข้าแข่งขันทั้งหมดจะต้องไม่ล้ำเส้นต่อระหว่างหุ่นปล่อยเรือด้านนอกฝั่งกับเสาปล่อยเรือก่อนเวลาปล่อยเรือ

10.2 หุ่นเหนือลม(Windward mark, หุ่น A)เป็นหุ่นทรงสี่เหลี่ยมสีน้ำเงินอยู่ด้านเหนือลมของสนามแข่งขัน

10.3 หุ่นกลับใบ(Gybing mark, หุ่น B) เป็นหุ่นทรงสี่เหลี่ยมสีน้ำเงินอยู่ประมาณด้านตะวันตกเฉียงใต้ หรือ ทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ของหุ่นเหนือลม(เอาหุ่นไว้ทางกราบซ้ายเมื่ออ้อมหุ่น/เอาหุ่นไว้ทางกราบขวาเมื่ออ้อมหุ่น)

10.4 พุนได้ลม(Leeward mark, พุน C)เป็นพุนทรงสี่เหลี่ยมสีน้ำเงินอยู่ทางใต้ของพุนเหนือลม

10.5 การอ้อมพุน A,B,C ปกติให้เอาพุนไว้ทางกราบซ้ายของเรือ เว้นไว้แต่กรรมการจะประกาศเป็นอย่างอื่น

10.6 พุนเส้นชัย(Finishing Marks) ในขา (Leg) สุดท้ายจากพุนได้ลมเรือใบจะแล่นก้าว (Beating) มาเข้าเส้นชัยที่เส้นต่อระหว่างพุนปล่อยเรือทั้งสอง โดยเส้นชัย(Finishing Line)จะเป็นเส้นต่อระหว่างพุนเส้นชัยด้านนอกฝั่งกับเสาปล่อยเรือบนฝั่งเรือที่มีส่วนใดส่วนหนึ่งของเรือ(ที่อยู่ในตำแหน่งปกติ) ทาบเส้นชัยจะถือว่าเรือลำนั้นเข้าเส้นชัยโดยกรรมการแข่งขันจะให้สัญญาณ ๑ ครั้ง เรือที่ผ่านการ Start และผ่านเส้นชัยจึงจะถือว่าได้จบการแข่งขันในเที่ยวนั้นๆ

11. เรือที่ไม่สามารถผ่านเส้น Start หลังเวลาปล่อยตัวแล้ว 4 นาที จะถูกรับเป็น “เรือไม่ผ่านการ Start”(DNS : Did not start)

12.การลงโทษตนเอง(Penalty System)เรือที่กระทำผิดกติกาในทุกกรณีจะต้องลงโทษตนเองด้วยการหมุนเรือ 1 รอบ(360 Degree Turn) โดยการTack หนึ่งครั้ง และ Gybe หนึ่งครั้ง

13. จำกัดเวลาแข่งขัน(Time Limits)ในแต่ละเที่ยว เรือที่ยังไม่สามารถเข้าเส้นชัยได้ภายหลังจากเรือลำแรกของประเภทนั้นได้ผ่านเส้นชัยไปแล้ว 7 นาที จะถูกรับเป็น “เรือที่ไม่ผ่านเส้นชัย”(Did not finish: DNF)

14. สัญญาที่ใช้ในการแข่งขัน

14.1 ใช้สัญญาณเสียง เช่น นกหวีด หรือเครื่องทำเสียงอื่นๆ ซึ่งจะแจ้งให้ทราบในการบรรยายสรุป

14.2 สัญญาในการปล่อยเรือที่เส้น Start จะใช้เทปเสียงนับถอยหลัง 1 นาที

14.3 หลังสัญญาณปล่อยเรือ หากมีเรือล้ำเส้น Start ก่อนสัญญาณปล่อยเรือ กรรมการจะเรียกเรือลำที่ล้ำเส้น Start กลับเป็นลำๆ(Individual Recall) โดยใช้สัญญาณเสียงยาว 1 ครั้ง ตามด้วยหมายเลขใบเรือของเรือลำนั้น เรือลำที่ถูกเรียกกลับจะต้องออก Start ใหม่ กรณีที่มีเรือจำนวนมากล้ำเส้น Start จนไม่สามารถเรียกกลับได้ทุกลำ กรรมการจะเรียกทุกลำกลับมาเริ่มการ Start ใหม่(General Recall)โดยใช้สัญญาณเสียงยาว 2 ครั้ง ตามด้วยคำว่า “General Recall” สัญญาณเสียงยาว 2 ครั้งนี้ยังจะใช้ในการเรียกความสนใจเมื่อเกิดเหตุสุดวิสัยอื่นๆ อีกด้วย

14.4 เสียงยาว ๓ ครั้งจะใช้เป็นสัญญาณยกเลิกการแข่งขัน(Abandon the Race)ในแต่ละเที่ยว

15. การประท้วงและการลงโทษ(Protests and Penalty System)

15.1 ผู้ประท้วงจะต้องใช้แบบประท้วง(Protest forms)ของคณะกรรมการตัดสิน(Jury)ซึ่งจะขอรับได้จากคณะกรรมการตัดสินที่เห็นที่กรรมการ การยื่นแบบประท้วงต่อคณะกรรมการตัดสินจะต้องดำเนินการก่อนหมดเวลาประท้วง(5 นาที หลังเรือลำสุดท้ายเข้าเส้นชัยในเที่ยวแข่งขันนั้นๆ)

15.2 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประท้วงจะได้รับการแจ้งให้ทราบล่วงหน้าถึงการประท้วงและกำหนดเวลาเริ่มพิจารณาการประท้วง(Hearing) ก่อนเวลาเริ่มพิจารณาอย่างน้อย 15 นาที

15.3 การพิจารณาการประท้วงจะจัดขึ้น ณ สโมสรเรือใบโรงเรียนเตรียมทหารในโอกาสแรก

15.4 คำตัดสินของคณะกรรมการตัดสินถือเป็นที่สุด

16. การคิดคะแนน(Scoring)

16.1 ผลการแข่งขันอย่างน้อย 6 เที่ยว จะนำมาพิจารณาหาผู้ชนะเลิศของการแข่งขัน หากไม่สามารถดำเนินการได้ให้อยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการแข่งขัน

16.2 การแข่งขันที่ได้มากกว่า 6 เที่ยว จะนำผลการแข่งขันที่ติดต่อกันที่มีคะแนนเสียออกแล้วตามตารางที่แนบมาพิจารณาหาผู้ชนะเลิศของการแข่งขัน

16.3 การคิดคะแนนตามลำดับที่ เรือที่เข้าเส้นชัยลำดับที่ 1 เสียคะแนน 1 คะแนน เรือที่เข้าเส้นชัยลำดับที่ 2 เสียคะแนน 2 คะแนน เรือที่เข้าเส้นชัยลำดับที่ 3 เสียคะแนน 3 คะแนน เรือที่เข้าเส้นชัยในลำดับต่อๆ ไปให้บวกคะแนนลำดับที่เพิ่มขึ้นลำดับละ 1 คะแนน **เรือที่มีคะแนนรวมน้อยที่สุดเป็นผู้ชนะ**

16.4 เรือที่ DNS จะมีคะแนนเสียเท่ากับจำนวนเรือที่เข้าแข่งขันในเที่ยวนั้น + 2 เรือที่ DNF จะมีคะแนนเสียเท่ากับจำนวนเรือที่เข้าแข่งขันในเที่ยวนั้น + 1 สำหรับเรือที่กระทำผิดกติกา DSQ(Disqualification)จะมีคะแนนเสียเท่ากับจำนวนเรือที่เข้าแข่งขันในเที่ยวนั้น + 3

17. เรือที่ออกจากการแข่งขันทุกกรณีต้องแจ้งให้กรรมการแข่งขันทราบในโอกาสแรก

18. เรือไม่ออกจากฝั่งหรือไม่เข้าแข่งขันในแต่ละเที่ยวจะต้องแจ้งให้กรรมการแข่งขันทราบในโอกาสแรก

19. รางวัล(Prizes)

19.1 ผู้ชนะเลิศการแข่งขันประเภท **IOM Senior** จะได้รับการสลักชื่อที่ถ้วยรางวัลชนะเลิศเรือใบบังคับวิทยุประเภท **IOM (Royal Trophy)** ของ ม.ร.ว.แหลมฉาน หัสตินทร อดีตผู้อำนวยการองค์การส่งเสริมกีฬาแห่งชาติ(การกีฬาแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน)และบุคลากรทางการกีฬาที่สำคัญของไทย(ถ้วยรางวัลนันทรมุนเวียนกันครอบครอง)และได้รับรางวัลชนะเลิศเป็นกรรมสิทธิ์หนึ่งรางวัล

19.2 รองชนะเลิศอันดับที่หนึ่งและสอง จะได้รับรางวัลรองชนะเลิศอันดับที่หนึ่งและสองเป็นกรรมสิทธิ์

19.3 หลังจบการแข่งขันภาคเช้าจะรวมคะแนนทุกเที่ยวเพื่อจัดกลุ่ม**ผู้แข่งขันมือใหม่(Junior)** โดยคิดจากผู้ที่ได้คะแนนรวมภาคเช้าจากลำดับท้ายสุดถึงผู้ที่ได้ลำดับที่กึ่งกลางของผู้เข้าแข่งขันทั้งหมด ผู้ที่ชนะเลิศระหว่างผู้แข่งขันมือใหม่ทั้งหมดจะได้รับการสลักชื่อที่ถ้วยรางวัลชนะเลิศเรือใบบังคับวิทยุประเภท **IOM ประเภท นวก (Admiral Cup) ของ พลเรือโท ยศ พักผลงาม** อดีตนายกสมาคมแข่งขันเรือใบแห่งประเทศไทยฯ และอดีตหัวหน้ากรรมการตัดสินกีฬาเรือใบคนแรกของประเทศไทย (ถ้วยรางวัลนันทรมุน)และยังจะได้รับรางวัลชนะเลิศเป็นกรรมสิทธิ์หนึ่งรางวัล(ผู้ที่เคยได้รับรางวัลชนะเลิศประเภท Senior และ นวก มาแล้วจะถูกเลื่อนขั้นเป็นผู้แข่งขันระดับ Senior โดยอัตโนมัติ)

19.4 รองชนะเลิศอันดับที่หนึ่งและสองในประเภทมือใหม่ จะได้รับรางวัลรองชนะเลิศอันดับที่หนึ่งและสองเป็นกรรมสิทธิ์

19.5 **เพื่อให้หนักเรือใบที่มีผลงานดีเด่นสามารถแล่นใบได้ทุกสภาวะอากาศทั้งลมอ่อน ลมปานกลางและลมแรง รวมทั้งยังเป็นภาระกระตุ้นให้นักเรือใบได้ทำการฝึกซ้อมแล่นใบอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำ ชมรมเรือใบบังคับวิทยุสารินจึงได้มอบถ้วยรางวัลสำหรับผู้ชนะเลิศการแข่งขันประเภทต่อเนื่อง(Serial Racing) ให้ผู้แข่งขันที่เสียคะแนนน้อยที่สุดในการแข่งขันประจำวันอาทิตย์และวันที่ชมรมจัดการแข่งขันแบบสะสมทุกวันอาทิตย์ตั้งแต่วันที่ ๒๔ เมษายน ๕,๑๒,๑๙, วันเสาร์ที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๖ และวันอาทิตย์ที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๖ โดยจะทำการแข่งขันในเที่ยวแรกเวลาประมาณ ๑๔๐๐ และ ๑๖๐๐ ของแต่ละวันๆ ละ ๔ เที่ยว ก่อนและหลังการแข่งขันจะเปิดโอกาสให้ซ้อมเสมือนแข่งขัน การคิดคะแนนชนะเลิศจะคิดคะแนนเที่ยวที่ดีที่สุด ๒๕ เที่ยว ใน ๓๒ เที่ยว(๒๕ เม.ย.๕,๑๒,๑๙,๒๕(วันละ ๔ เที่ยว) และ ๒๖(๑๒เที่ยว) พฤษภาคม ๒๕๕๖) ผู้ชนะเลิศประเภทต่อเนื่องจะได้รับการสลักชื่อที่ถ้วยรางวัลชนะเลิศ **Grand Trophy เรือใบบังคับวิทยุประเภท IOM ถ้วยรางวัลของชมรมเรือใบบังคับวิทยุสารินซิติ**(ถ้วยรางวัลนันทรมุน)และยังจะได้รับรางวัลชนะเลิศเป็นกรรมสิทธิ์หนึ่งรางวัล ผู้ที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ **Grand Trophy** หากชนะเลิศประเภท Senior หรือ Junior ก็สามารรถรับถ้วยรางวัล **Royal Trophy** หรือ **Admiral Cup** ได้อีกด้วย**

19.6 กรณีที่มีการแข่งขันเรือใบประเภทอื่นนอกจากประเภท IOM ผู้ที่ชนะเลิศจะได้รับรางวัลชนะเลิศเป็นกรรมสิทธิ์หนึ่งรางวัล ส่วนรองชนะเลิศอันดับที่หนึ่งและสอง ก็จะได้รับรางวัลรองชนะเลิศอันดับที่หนึ่งและสองเป็นกรรมสิทธิ์

19.7 กรณีที่มีผู้ได้คะแนนเท่ากันให้จัดลำดับที่โดยพิจารณาจากผลการแข่งขันของเที่ยวสุดท้าย

20. ผู้เข้าแข่งขันสามารถมีผู้ช่วยได้ 1 คน พร้อมกล้องสองทางไกล

21. ความรับผิดชอบและการชดเชย(Disclaimer of Liability)

21.1 ผู้เข้าแข่งขันที่ทำผิดกติกาจนทำให้เกิดความเสียหายต่อเรือ และ หรือทรัพย์สินของผู้เข้าแข่งขันอื่น ๆ จะต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น กรณีที่คู่กรณีไม่สามารถตกลงค่าเสียหายกันได้ ให้กรรมการวัดเรือจะเป็นผู้ประเมินความเสียหายและให้กรรมการจัดการแข่งขันชี้ขาด

21.2 คณะกรรมการจัดการแข่งขันไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ต่ออุบัติเหตุการเสียชีวิต และเสียทรัพย์สินของผู้เข้าร่วมการแข่งขัน

22. อุดมการณ์

22.1 การสมัครเข้าแข่งขัน ผู้สนใจสามารถสมัครเข้าร่วมการแข่งขันได้ตั้งแต่วันที่จนถึงวันแข่งขันก่อนเวลา 0900 โดยติดต่อที่ พลเรือตรี สมาน สุวิบูลย์ โทร 081 753 7457 หรือที่โรงเรียนเตรียมทหาร จ.นครนายก ที่ นาวาเอก สมภพ แสนสมรส โทร 02 572 5204/081 572 0986 หรือที่ sompob_@hotmail.com หรือที่ เรือเอก เพลิน ทับเนตร โทร 02 575 6137

22.2 ค่าสมัครเข้าแข่งขันล่ำละ 400 บาท(รวมอาหารกลางวัน)

22.3 กำหนดการปฏิบัติในวันอาทิตย์ที่ 26 พฤษภาคม 2556 (เวลาโดยประมาณ)ดังนี้

ลงทะเบียนและตรวจเรือ(วัดและชั่งเรือ) 0800-1000

ฟังบรรยายสรุป 1000

เริ่มแข่งขันเที่ยวแรก 1100

เริ่มการแข่งขันเที่ยวสุดท้าย 1600

ประกาศผลแจกรางวัล 1700

22.4 ผู้เข้าร่วมการแข่งขันต้องมีเอกสารทางราชการที่ใช้แสดงตน เช่น บัตรประจำตัวประชาชน ใบขับขี่ ฯลฯ เพื่อแสดงตนในการลงทะเบียน

23. องค์ประกอบการจัดแข่งขัน

23.1 คณะกรรมการจัดการแข่งขัน(Management Committee) พลเรือเอก ยุทธนา พิภพผลงาม ประธานฯ

23.2 คณะกรรมการแข่งขัน(Race Committee) ม.ล.ปาดนสาร หัสตินทร ประธานฯ

23.3 คณะกรรมการตัดสิน(Jury) คุณอนิรุจน์ โปชะกฤษณะ ประธานฯ

23.4 คณะกรรมการวัดเรือ(Measurement Committee) คุณ เกษม จิตติวัฒน์ ประธานฯ

เอกสารประกอบ

1. ผนวก กติกาแข่งขันที่สำคัญ
2. ใบแนบที่ 1 แผนที่เส้นทางไปสนามแข่งขัน
3. ใบแนบที่ 2 รูปแบบและรายละเอียดสนามแข่งขัน

ม.ล.ปาดนสาร หัสตินทร

อดีตเลขาธิการสมาคมแข่งขันเรือใบแห่งประเทศไทย

ในพระบรมราชูปถัมภ์

ผู้ร่างคำแนะนำในการแข่งขัน

19 เมษายน 2556

ผนวก กติกาแข่งขันสำคัญ

1. กฎการแข่งขัน

อ้างอิงกติกากการแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุสากล(Racing Rules of Sailing for 2013-2016 Appendix E, ISAF: International Sailing Federation) กติกาที่ใช้ในการแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุเป็นประจำ

1. BASIC RULES

1.1 PORT – STAR BOARD TACK

1.2 เรือเหนือลม และ เรือใต้ลม

2. กฎการแข่งขันทั่วไป

2.1 การกลับใบตัดหน้ากระชั้นชิด

2.2 การขอ Water/Room to Tack เมื่อมีสิ่งกีดขวาง

2.3 การอ้อมพูน

3. FAIR SAILING คือ การแล่นใบอย่างมีมารยาท สุภาพ มีน้ำใจ โปร่งใส ไม่กลั่นแกล้ง ตลอดจนระมัดระวัง และหลีกเลี่ยงการชน

4. ในการแข่งขันหากมีการทำผิดกฎการแข่งขันให้เรือที่รู้ตัวว่ากระทำผิดหมุนรอบตัวเอง 360° ทันทีเมื่อมีโอกาส มิฉะนั้นหากมีการประท้วงหรือกรรมการพบเห็น เรือผิดจะถูก DSQ

5. กรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากเรือชนกันให้เรือที่ผิดกฎการแข่งขันเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย

6. เรือที่เข้าแข่งขันต้องผ่านเส้น START และผ่านเส้น FINISH โดยสมบูรณ์จึงจะได้สัตญาณจบการแข่งขัน

7. เรือที่เข้า FINISH คือ เรือที่เข้าแข่งขันแล่นเข้าเส้นชัยโดยที่มีส่วนใดส่วนหนึ่งแตะเส้น FINISH

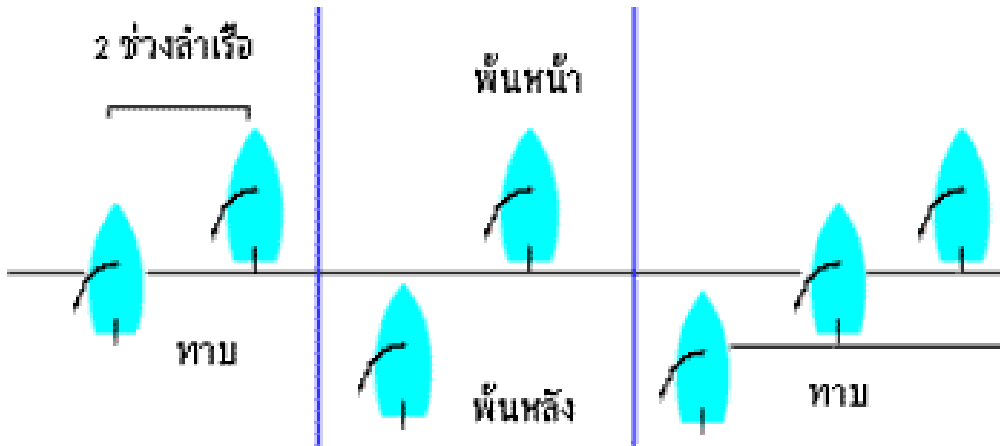
8. เมื่อมีเรือชนกันหรือกระทบกันหรือโดนกันหลังเริ่มเปิดเสียงสัญญาณ Start(ก่อนเวลาเรือออกจากเส้น Start 1 นาที) จะต้องมีกรประท้วงเพื่อหาผู้กระทำผิด หากไม่มีการประท้วงหลังจากหมดเวลาประท้วง ผู้เข้าแข่งขันอื่นหรือกรรมการสามารถประท้วงได้ ในกรณีนี้เรือที่ชนกันหรือกระทบกันหรือโดนกันจะถูกตัดสิน DSQ ทั้งหมด

9. สำหรับการแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุซึ่งมีจำนวนเรือมากและผู้บังคับเรือมีที่นั่งอยู่ในเรือเช่นการแข่งขันเรือใบจริง กติกากการแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุของ ISAF จึงแนะนำให้ผู้บังคับเรือที่ต้องการร้องเตือน(Hail)เรือลำอื่น โดยเรียกหมายเลขใบเรือลำที่ต้องการร้องเตือนเพื่อให้เรือลำดังกล่าวทราบว่าการร้องเตือนนี้เป็นการเตือนเรือลำนั้น เช่น เรือใบหมายเลขใบ 56 ซึ่งกำลังแล่น Starboard Tack ต้องการเตือนเรือใบหมายเลขใบ 19 ซึ่งกำลังแล่น Port Tack ให้ทราบว่าเรือหมายเลขใบ 56 เป็นเรือได้สิทธิและให้เรือหมายเลขใบ 19 หลบให้พ้นจากการจะชนกัน ผู้บังคับเรือใบหมายเลขใบ 56 จะร้องเตือนเรือใบหมายเลขใบ 19 ว่า “19 Starboard” หากผู้บังคับเรือใบหมายเลขใบ 56 ไม่สามารถมองเห็นหมายเลขใบเรือของเรือใบหมายเลขใบ 19 ได้ ก็สามารถใช้ลักษณะอื่นๆ ของเรือที่จะเตือนแทนการเรียกหมายเลขใบเรือได้ เช่น “ใบฉิวเขียว Starboard” หรือ “เรือสีเหลือง Starboard” หรือเรียกชื่อผู้บังคับเรือใบหมายเลข 19 ก็ได้ กรณีที่อยู่ไกลมากมองไม่เห็นอะไรเลยและไม่ทราบชื่อผู้บังคับเรือใบหมายเลข 19 ก็ให้ร้องเตือนว่า “Starboard” ก็ได้ **ในการแข่งขันครั้งนี้จึงขอให้ผู้แข่งขันปฏิบัติให้สอดคล้องกับกติกากการแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุของ ISAF ข้อนี้ให้มากที่สุด**

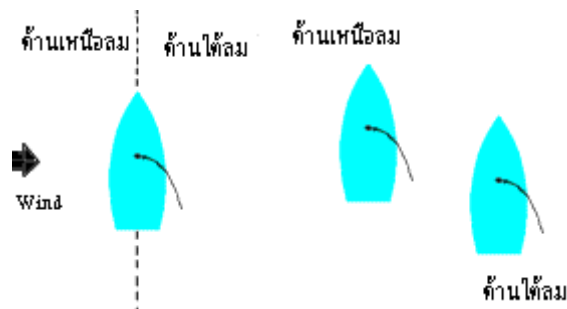
หมายเหตุ กติกากเบื้องต้นที่ใช้ในการแข่งขันเรือใบบังคับวิทยุเป็นประจำพร้อมภาพประกอบตามที่แนบ

กฎกติกาเบื้องต้นในการแข่งขันเรือใบ

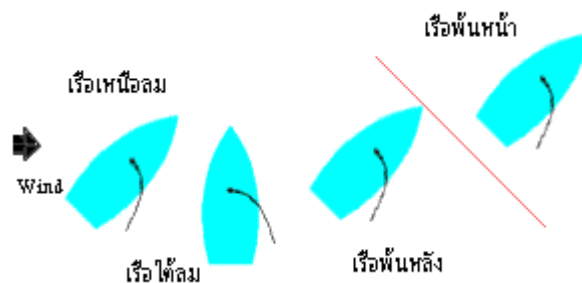
1. เรืออยู่ในระหว่างการแข่งขัน (ใช้กติกา) ตั้งแต่สัญญาณเตรียมตัว 1 นาที จนกระทั่งเข้าเส้นชัย Finish หรือออกจากการแข่งขัน หรือในการแข่งขันที่เขยื้อน ถูกยกเลิก
2. การผ่านเส้น Start หรือเส้นชัย Finish ถือเอาตัวเรือ อุปกรณ์เรือที่อยู่ในตำแหน่งปกติผ่านเส้น
3. เข็มหลัก(Proper Course) คือ เข็มที่แล่นไปยังท่อนต่อไปให้เร็วที่สุด
4. เรือแล่นกราบเดียวกัน



เรือทาบ(Overlap)กัน เมื่อเรือสองลำห่างกันในระยะ 2 ช่วงลำเรือ ถ้าลำหนึ่งลำใดกลับใบ นับเป็นการทาบกันครั้งใหม่



เมื่อเรือทาบกัน ลำหนึ่งเป็นเรือเหนือลม อีกลำหนึ่งเป็นเรือใต้ลม



เมื่อไม่ทาบกัน ลำหนึ่งเป็นเรือพื่นหน้า อีกลำหนึ่งเป็นเรือพื่นหลัง

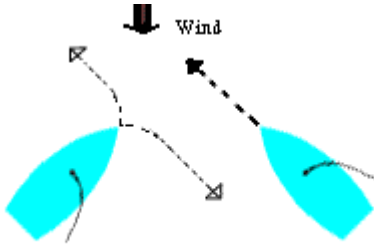
การหลบหลีก

1. เรือที่แล่นต่างกราบกัน : เรือที่แล่น กราบซ้าย (Port Tack) หลีกทางให้แก่เรือที่แล่น กราบขวา (Starboard Tack)

2. เรือที่แล่นกราบเดียวกัน : (Same Tack)

เมื่อเรือทาบกัน : เรือเหนือลม หลีกทางให้ เรือใต้ลม

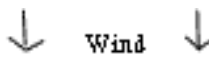
เมื่อไม่ทาบกัน : เรือพินหลัง หลีกทางให้ เรือพินหน้า



เมื่อเรือสองลำแล่นต่างกราบกัน พบกัน เรือที่แล่นทางกราบซ้าย (Port Tack) ต้องหลบให้ เรือที่แล่น ทางกราบขวา (Starboard Tack) อย่าตัดหน้า ควรตัดท้ายแต่เนิ่น ๆ หากจะชนกันจริง ๆ ให้ทั้งสองลำหันเข้าหาลม เรือที่แล่นถูกทางหากไม่หลบและก่อให้เกิดการชนกันอย่างแรง ผิดเท่ากับเรือที่ต้องหลบหลีก



การแล่นต่างกราบกัน จะไม่ถือเรื่อง เรือพินหน้า เรือพินหลังกัน



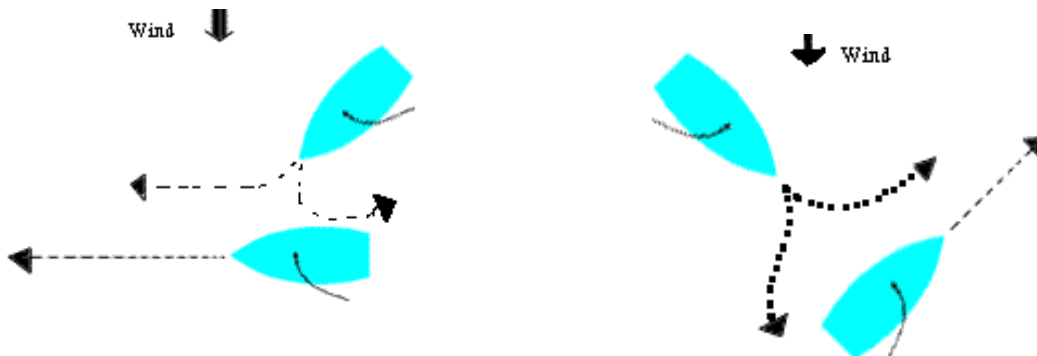
1



2

ลำไหนหลบ ? ลำไหนตรงไป ? - (เรือ 1 หลบ เรือ 2 ตรงไป)

เรือแล่นกราบเดียวกัน : เรือเหนือลม ต้องหลีกทางให้แก่ เรือใต้ลม (37.1)



เรือแล่นกราบเดียวกัน : เรือพื้นหลัง ต้องหลีกทางให้ เรือพื้นหน้า (37.2)

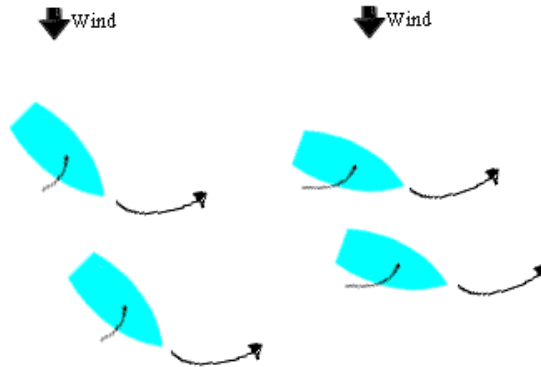


1. เป็นการแซงขึ้นทางด้านเหนือลม และเป็น เรือเหนือลม
2. แซงขึ้นทางด้านใต้ลม และเป็นเรือใต้ลม แต่ไม่มีสิทธิในฐานะเรือใต้ลม (37.3)

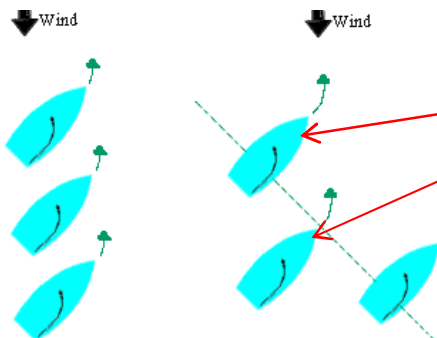
- เรือพื้นหน้าจะหันซ้ายหรือขวา เพื่อกีดกันได้หรือไม่
 - หันเข้าหาลมได้ เป็นการ Luff
- เรือโดนกัน แม้แต่เพียงเบา ๆ ก็ต้องมีลำหนึ่งผิด **ถ้าเรือล้าถูกกีดกัไม่ประท้วง เรือทั้งคู่อึด**

การ Luff (การหันหัวเรือเข้าหาลม)

สิทธิในการ Luff เมื่อผ่านการ Start แล้ว เรือพื้นหน้า เรือใต้ลม สามารถ Luff ได้ ตามที่ต้องการ (38.1)



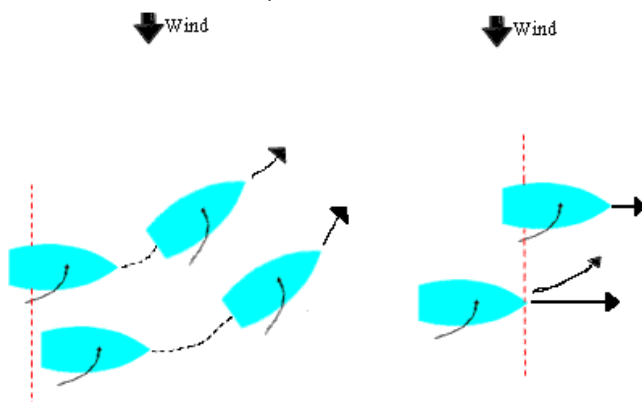
เรือ A ทำ Luff ครั้งแรกในฐานะเป็น เรือพื้นหน้า Luff ครั้งหลังในฐานะเป็นเรือใต้ลม (การ Luff อาจจะ Luff อย่างแรงและรวดเร็ว เพื่อให้อีกฝ่ายตกใจ แต่จะต้องบอกให้เรือเหนือลมทราบก่อนปฏิบัติ โดยการร้องเตือนว่า Luff หรือ Luffing หรือ Come up หรือมัก ร้องย่อๆว่า Up) Luff กับเรือหลาย ๆ ลำพร้อมกันได้ เมื่อมีสิทธิในการ Luff ต่อเรือทุกลำ (38.5)



เรือ A มีสิทธิ เพราะเป็นเรือใต้ลมของเรือทุกลำ
 เมื่อเรือ A Luff เรือ B ทำให้เรือ C ต้อง Luff ด้วย
 ปกติเรือ B ไม่มีสิทธิ Luff เรือ C แต่เมื่อ A Luff B Luff C ได้
 เรือ A มีสิทธิ เพราะเป็นเรือใต้ลมของเรือทุกลำ

ข้อจำกัดในการ Luff

1. นายท้ายของ เรือเหนือลมได้นำเรือแข่งมาอยู่ตรงหรือหน้าเสาใหญ่(Mast Abeam) (**กรณีเรือใบบังคับวิทยุเมื่อเรือเหนือลมแข่งขันหน้าจนเสาเรือพื้นหัวเรือเรือใต้ลมแล้ว**) เรือใต้ลมต้องหยุด Luff ทันที และในกรณีนี้จะ Luff อีกไม่ได้ ในการทาบกันครั้งนี้



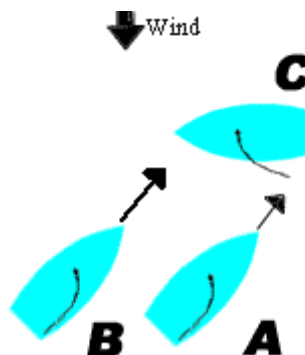
ถ้านายท้ายของเรือใต้ลมยังไม่หยุด Luff ให้นายท้ายของเรือเหนือลมบอกว่า Mast a Beam นายท้ายเรือใต้ลมต้องหยุด Luff ทันที หากมีข้อโต้แย้งให้ประท้วง การ Luff ครั้งใหม่ ทำได้เมื่อ ขยายระยะออกไป 2 ช่วงลำเรือ หรือ เป็นเรือพื้นหน้า หรือ กลับใบ

2. หากมีสิ่งกีดขวางทำให้เรือเหนือลมหลบไม่ได้ ต้องหยุด Luff ทันที ในกรณีนี้ เมื่อผ่านสิ่งกีดขวางแล้ว Luff ต่อไปได้อีก (38.4)



ตามรูปนี้ สิ่งกีดขวางเป็น แหลม หากเรือ B Luff ตาม จะติดฝั่ง เรือ A ต้องหยุด Luff จนกว่าจะผ่านพ้นแหลม

ในกรณีนี้สิ่งกีดขวางเป็นเรือที่แล่นกราบขวา ซึ่งเรือ B จะต้องหลีกเลี่ยงให้ ถ้าเรือ A Luff จะโดนกันกับเรือ C เรือ A ต้องหยุด Luff จนกว่าเรือ C จะผ่านพ้นไป



การกลับใบ

1. เรือที่กำลังกลับใบ จะต้องหลบหลีกทางให้เรืออื่น (41.1)



2. ห้ามกลับใบไปตัดหน้าเรืออื่น ในระยะกระชั้นชิด (41.2)



เรือ A กลับใบไปแล่นกราบขวา ซึ่ง เรือ B ซึ่งแล่นกราบซ้าย จะต้องหลีกทางให้

- รูปแรก ทำได้ เพราะเรือ B มีโอกาสหลบหลีก
- รูปหลัง ทำไม่ได้ เพราะเป็นระยะประชิด เรือ B ไม่มีโอกาสหลบหลีก

หากต้องการหลบหลีกสิ่งกีดขวาง หรือ อ้อมพูน ให้ช่องทาง โดยใช้คำว่า **Water/Room to tack** และต้องรอให้เรือ

B กลับใบ หรือตอบว่า **You tack** เสียก่อน (43)

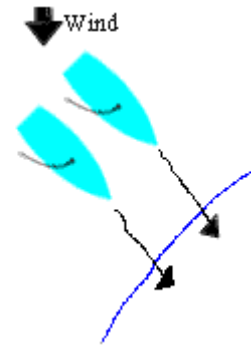
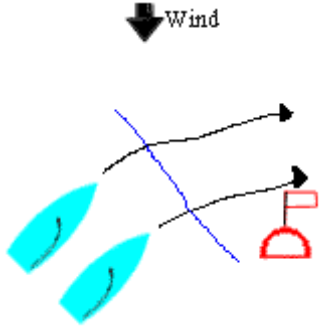


การอ้อมทวน และสิ่งกีดขวาง

ทวน คือ ทวนที่วางในสนามแข่งขัน และกำหนดให้เรือผ่านด้านใดด้านหนึ่ง

ทาบ เรือจะต้องทาบกันมาก่อนที่เรือลำหน้าจะถึงระยะ 4 ช่วงลำเรือจากทวน

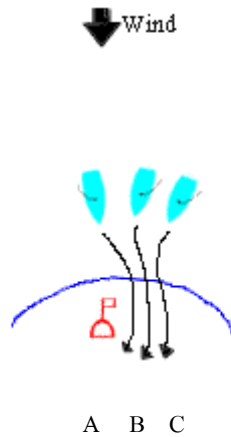
เมื่อแล่นกราบเดียวกัน เรือล่านอกต้องเปิดทางให้แก่เรือลำใน ที่ทาบกันอยู่ในการอ้อมทวน



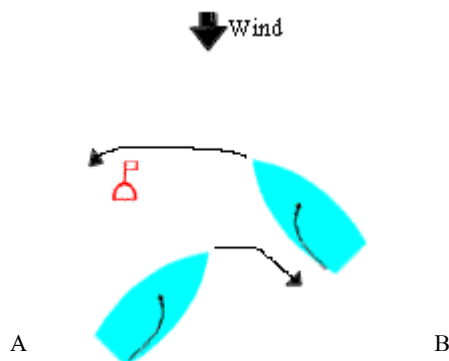
เรือทั้งสองลำมีระยะห่าง 2 ช่วงลำเรือ

เมื่อแล่นในกราบเดียวกันในขาอิสระ เรือล่านอก(เรือ C)ต้องเปิดทางให้แก่ เรือลำในที่ทาบกันอยู่(เรือ B)ในการอ้อมทวน (42.1) (a)

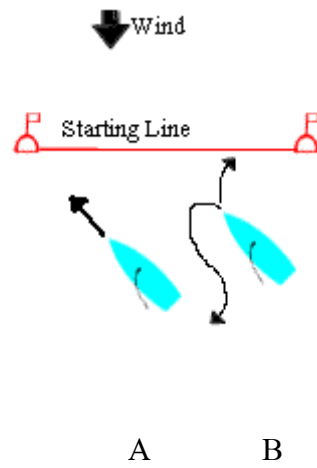
(ii) เรือ A(แล่น Port Tack) ไม่มีสิทธิขอให้เปิดทางเพื่ออ้อมทวนแม้จะทาบกับเรือ B และ C(Starboard Tack)เพราะเรือแล่น Port Tack ต้องหลบเรือแล่น Starboard Tack



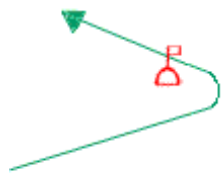
เมื่อแล่นต่างกราบกันในขาแล่นก้าว เรือที่แล่นกราบซ้าย(เรือ A)ต้องหลีกเลี่ยงให้แก่เรือที่แล่นกราบขวา(เรือ B) ในการอ้อมทวน (42.1)(a)(ii)



เรือ B จะต้องหลีกทางให้เรือ A เพราะ เรือ A เป็นเรือได้ลม



การอ้อมทวน



อ้อมทวนถูกต้อง



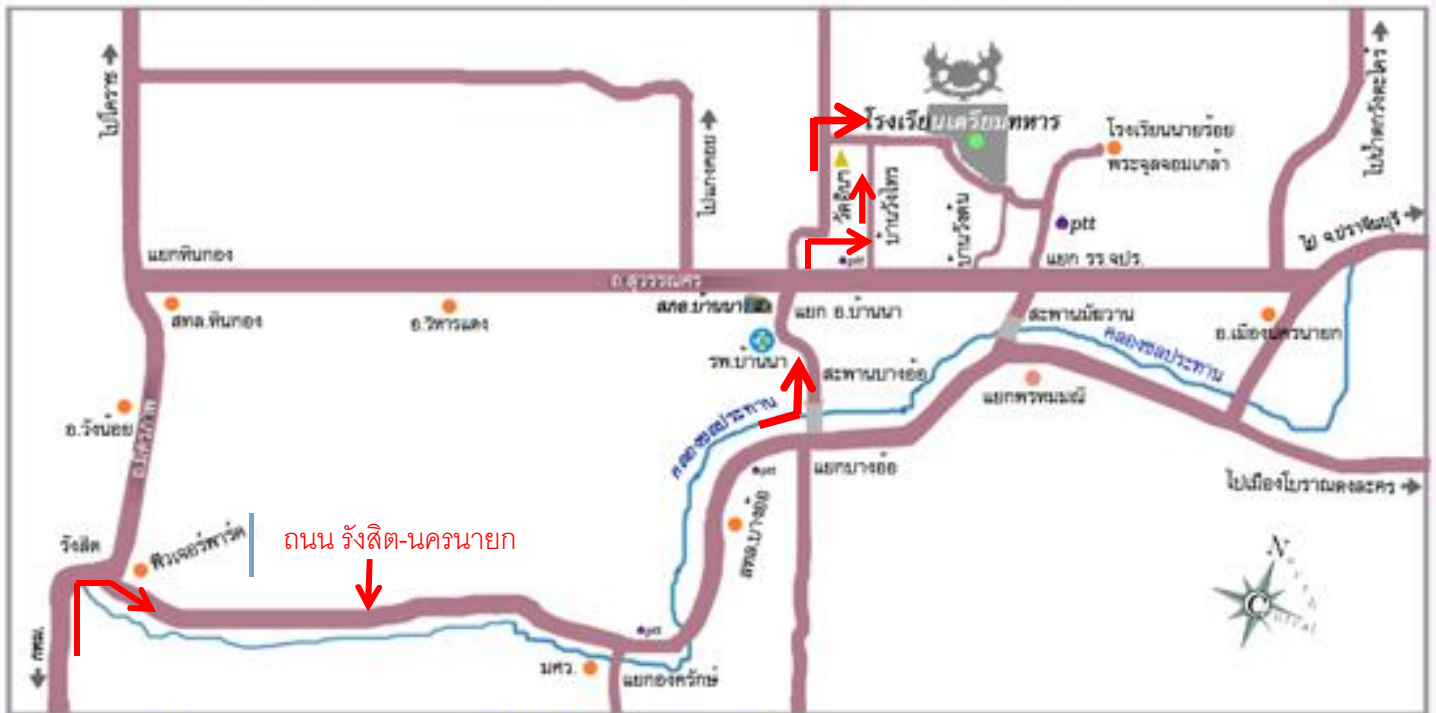
อ้อมทวนผิดด้าน และแก้ตัวไม่ถูกต้อง



อ้อมทวนผิดด้าน แต่แก้ตัวได้ถูกต้อง

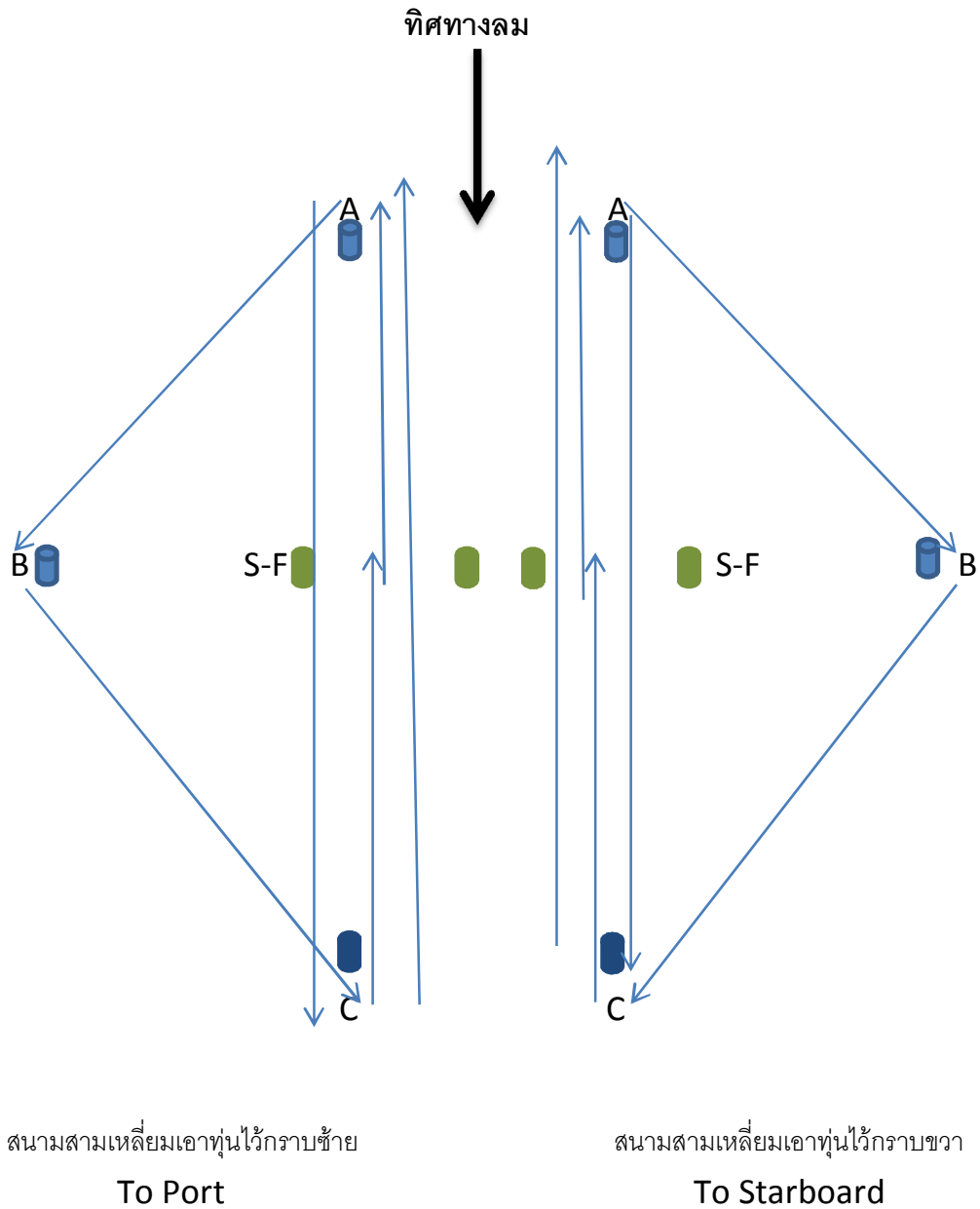
ใบแนบที่ 1
แผนที่เส้นทางไปสนามแข่งขัน

แผนที่โรงเรียนเตรียมทหาร



เลขที่ 9 หมู่ 10 ต.ศรีกะอาง อ.บ้านนา จ.นครนายก 26110
โทรศัพท์ 0 2572 5999 , 0 3730 6025

ใบแนบที่ 2 รูปแบบและรายละเอียดสนามแข่งขัน



- 1 เส้น **Start** และเส้น **Finish** เป็นเส้นสมมติระหว่างทุ่นสีเขียว ๒ ลูก
- 2 เส้นทางแข่งขัน **S-A-B-C-A-C-F**
- 3 กรรมการจะประกาศใช้สนามสามเหลี่ยมขวา/ซ้ายในระหว่างการ **Brief** ก่อนแข่งขัน