



กติกการแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ พ.ศ. 2569-2571
National Competition Rules

ของ สภามอเตอร์สปอร์ตแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สภามอเตอร์สปอร์ต
The Royal Automobile Association of Thailand (Under Royal Patronage)



กติกการแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ พ.ศ. 2569-2571 National Competition Rules

RAAT

NCR

2026-2028

ของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สภามอเตอร์สปอร์ต

The Royal Automobile Association of Thailand (Under Royal Patronage)

น้ำดื่มสิงห์ มีประโยชน์ที่ใช้ รู้สึกได้ทุกครั้งที่ดื่ม

ผลิตด้วย  เทคโนโลยีการผลิต
**SMART MICRO
FILTER**



ISUZU
TRUSTED BUDDY

วิษณุเคียงข้างคุณ เคียงคู่ไทย

ISUZU
X-SERIES

163
PS

8 SPEED
REV TRONIC

400
NM



2/2 HOT
2/2 HANDLE



ใหม่!
ห้องโดยสารใหม่ล้ำ-ลอง
ในรุ่น SPEED

ใหม่!
ห้องโดยสารใหม่ล้ำ-ลอง
ในรุ่น HI-LANDER

NEW! ISUZU X-SERIES...เครื่องยนต์ใหม่! 2.2 Ddi MAXFORCE
ไม่ใช่แค่แรงจัดจ้าน แต่จัดเต็ม! ชุดแต่ง X Package สไตล์สปอร์ตใหม่ ๆ เติลร้อน
ทุกอณู! ภายใต้เส้นสายสปอร์ตเรซซิ่ง เข้าอารมณ์ให้อยากกินหา
ร้อนแรง...เกินห้ามใจ TOO HOT...TO HANDLE

**ร้อนแรง
...เป็นเรื่อง**

**2.2 Ddi
MAXFORCE**

พละกำลัง
163 แรงม้า
ที่ 3,600 รอบ/นาที

แรงบิดสูงสุด
400 นิวตัน-เมตร
ที่ 1,400 - 2,400 รอบ/นาที

**8 SPEED
REV TRONIC**

ISUZU
Leasing
☎1368

TRI PETCH
0-2792-2160

ISUZU
HOTLINE 24 ชม.
0-2118-0777

เว็บไซต์ isuzu Thailand
www.isuzu-th.com

TEST
DRIVE



**Grandprix
MOTORSPORT**



WEBSITE : <https://www.grandprix.co.th/> CONTACT : 02-522-1731

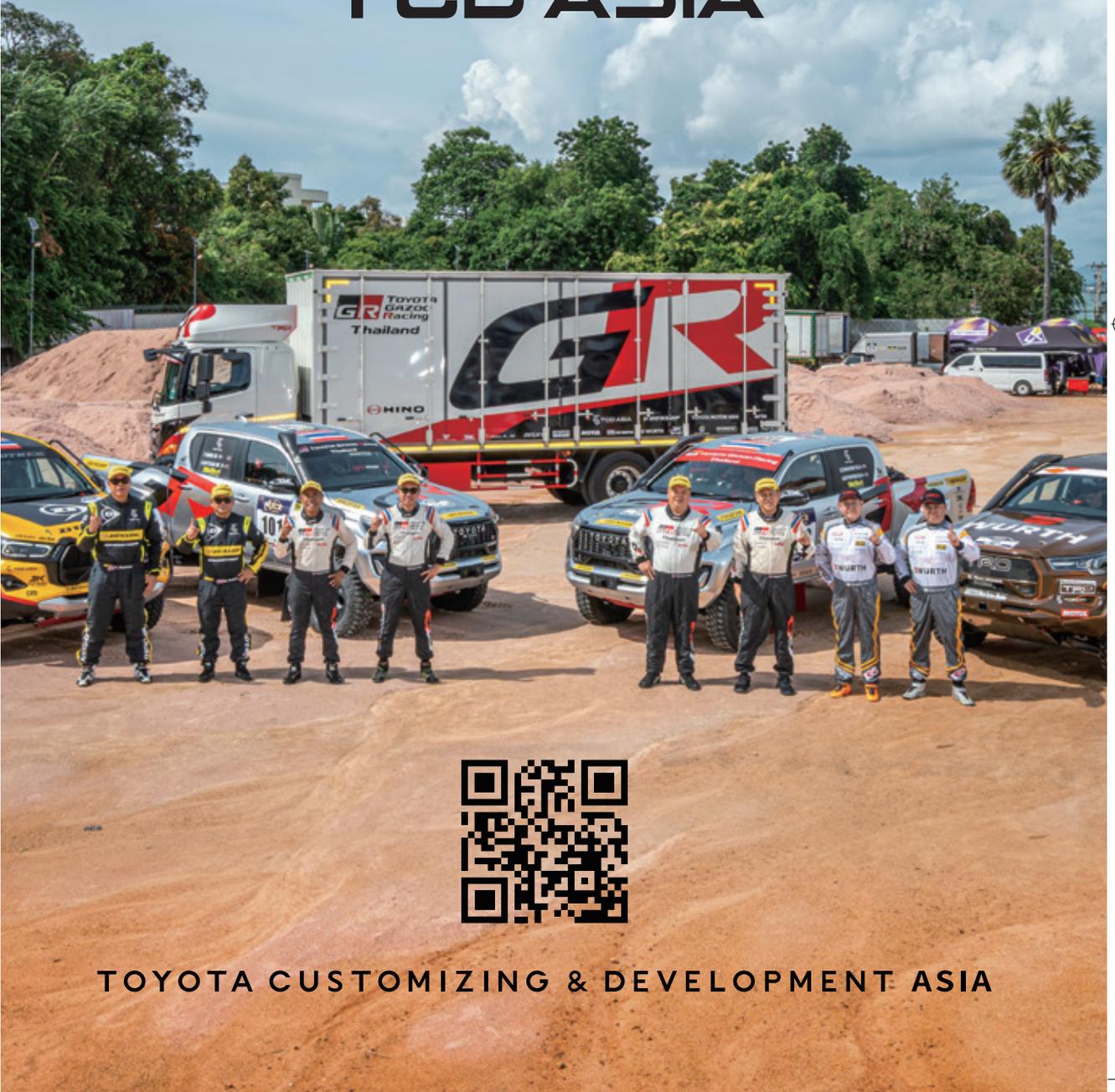


SOCIAL MEDIA : [f GP Motorsport](#) [f Honda One Make Race](#) [f Grandprix Runbike Championship](#) [f GP e Racing](#)



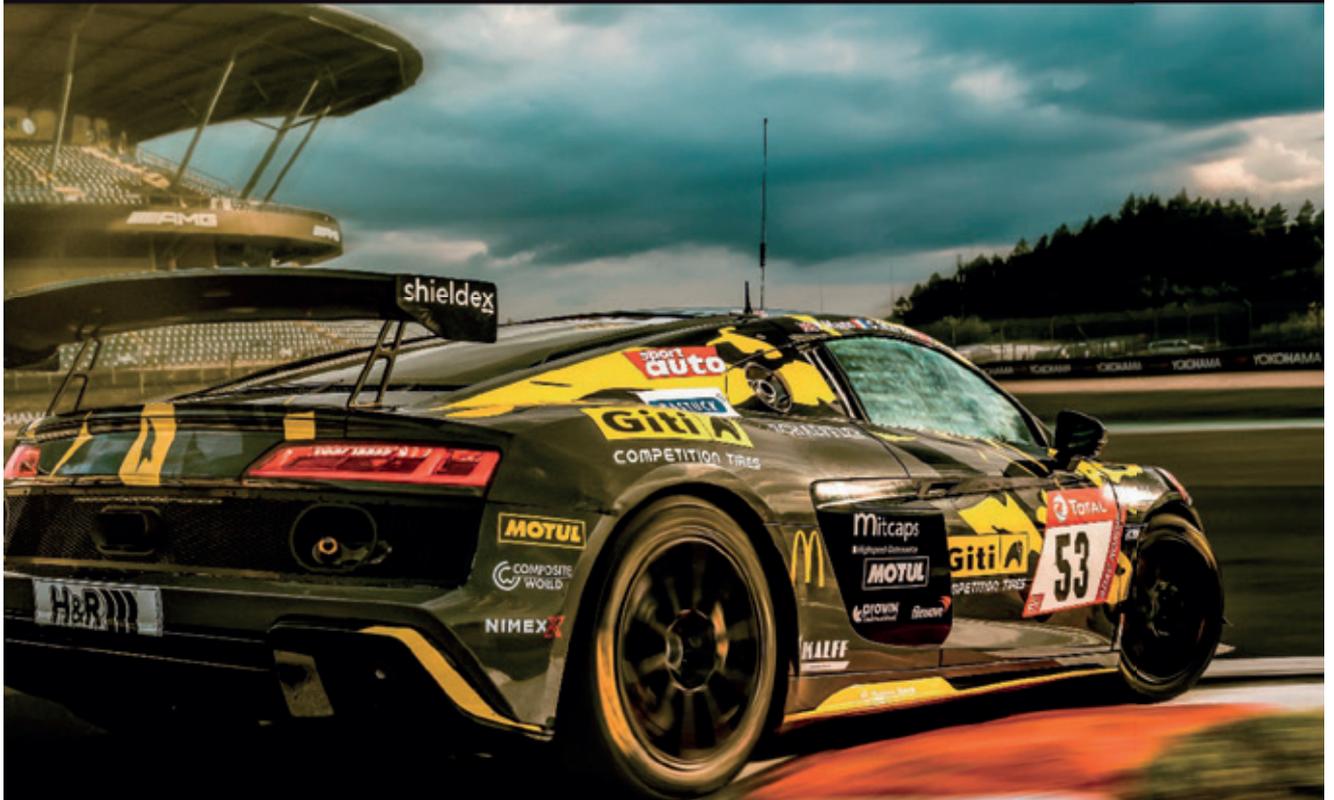


TCD ASIA



TOYOTA CUSTOMIZING & DEVELOPMENT ASIA





Safety at first grip. Grip at first speed.

Experience the exhilaration from data captured in world-leading motorsports events. By breaking limits and testing its tires on the tracks, Giti has managed to refine their technology to engineer the safest, best tires for an everyday driver.

Giti แบนด์ยางระดับโลก
สัญชาติสิงคโปร์ 



GitiSport GTR3

GitiSport S2

German Engineering

☎ 038663242-3

🌐 www.giti.co.th

📘 Giti Tires - Thailand ยางรถยนต์



MAXIMA

Motor Oil

ให้ "MAXIMA" เป็นส่วนหนึ่งในชัยชนะของคุณ



German Technology Since 1987



NEXZTER

HIGH

PERFORMANCE BRAKE SYSTEM

ระบบเบรกประสิทธิภาพสูง



**CALIPER
BRAKE KITS**



MU SPEC BRAKE ROTOR



PRO SPEC BRAKE ROTOR

**HIGH PERFORMANCE
BRAKE PADS**





MOTOR EXPO

Always Keep in Touch



ชมงานผ่าน Motor Expo Application ไม่พลาดทุกไฮไลท์

COMPARE

ตัวช่วยในการตัดสินใจเลือก
รถยนต์ และรถจักรยานยนต์

PRETTY

ใครสวยสุด กดดูเลย!

REVIEW

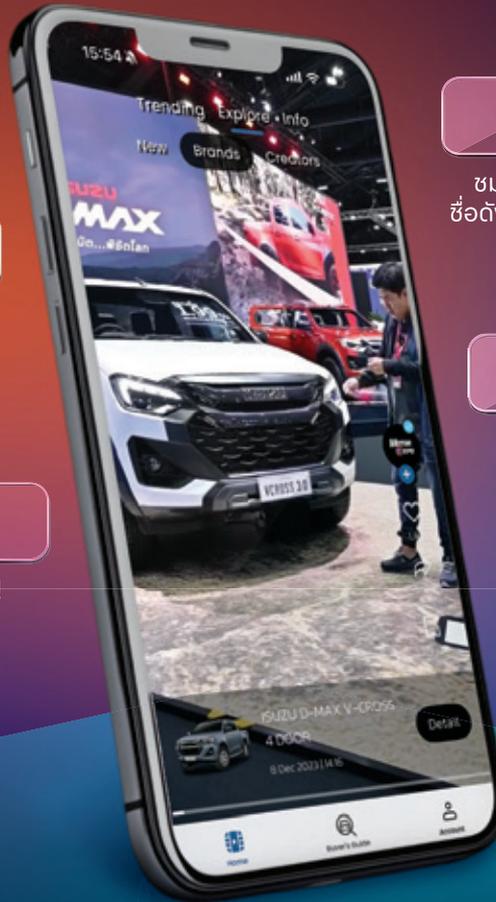
ชมรีวิวจาก Influencer
ชื่อดัง ก่อนเดินทางไปชมงาน

TICKET

ซื้อบัตรชมงานล่วงหน้า
สะดวก รวดเร็ว

PROMOTION

ดูแคมเปญพิเศษ
พร้อมดาวน์โหลดโบรชัวร์

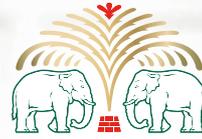


Download



MOTOR EXPO APPLICATION
Follow up trend and technology





น้ำแร่ธรรมชาติตราช้าง

Chang
MINERAL

น้ำแร่ธรรมชาติตราช้าง

แร่ธาตุที่ดีจากธรรมชาติ

Triple Refined. Naturally Balanced. Perfectly Pure.



น้ำแร่ธรรมชาติตราช้าง
Chang
MINERAL

NATURAL STILL WATER



น้ำแร่ธรรมชาติตราช้าง น้ำแร่จากชั้นหินในน้ำใต้ธรรมชาติ
จ.พระนครศรีอยุธยา แร่ธาตุ จาก โปแตสเซียม แมกนีเซียม ซัลเฟต



CHANGWORLD



๙๓ปี

ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา

The Royal Automobile Association of Thailand



เมื่อปี พ.ศ.2476 ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย หรือ “ร.ย.ส.ส.” (The Royal Automobile Association of Siam) ก่อตั้งขึ้นโดยดำริของ พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าจุลจักรพงษ์ ร่วมกับ เจ้าชายหลายพระองค์และข้าราชการบริพารชั้นผู้ใหญ่ อาทิเช่น พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าพีรพงศ์ ภาณุเดช(พ.พีระ ซึ่งเป็นนักแข่งรถ) พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาทิตย์ทิพอาภา กรมหมื่นนราธิปพงศ์ประพันธ์ หม่อมเจ้าสกลวรรณกร วรวรรณ พระยานฤเบศร์ และได้ นำความขึ้นกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 เพื่อขอพระบรมราชานุญาต ซึ่งพระองค์ ได้มีพระมหากรุณาธิคุณอนุญาตโปรดเกล้าฯ รับไว้ในพระบรมราชูปถัมภ์ เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2476 และสมาคมเริ่มรับสมัคร สมาชิกครั้งแรกตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2477 มีสำนักงานตั้งอยู่ที่ชั้นบน ของศาลาเฉลิมกรุงโดยมีหม่อมเจ้าสกลวรรณกร วรวรรณ เป็นนายกสมาคมคนแรก





ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2481 สยามได้สมัครเข้าเป็นสมาชิกสหพันธ์ยานยนต์นานาชาติ FIA, ร.ย.ส.ส. จึงเป็นผู้ทรงอำนาจในการแข่งขันกีฬายานยนต์ในราชอาณาจักรสยาม ซึ่งหลังจากพระเจ้าพี่ระ มีชื่อเสียงโด่งดังได้รางวัลดาราทอง (B.R.D.C. Gold Star) 3 สมัยซ้อน (1936-1937-1938) จึงเตรียมการจัดการแข่งขัน Bangkok Grand Prix International Motor Race 1939 วันอาทิตย์ที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2482 แต่ปรากฏว่าได้เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 พ.ศ. 2482 -2488 จึงไม่มีการแข่งขันดังกล่าว

“สยาม” ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “ประเทศไทย” เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2482 ในสมัย ฯพณฯ จอมพล ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี, ทางสมาคมจึงต้องเปลี่ยนชื่อจากราชยานยนต์สมาคมแห่งสยาม (ร.ย.ส.ส.) เป็น ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (ร.ย.ส.ท.) ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

ภายหลังเมื่อสงครามโลกสงบลง วงการยานยนต์ทั่วโลกยังคงซบเซานานหลายสิบปีกว่าจะฟื้นตัว ทางสมาคมก็ยังคงให้บริการกับสมาชิกตลอดมา จนปี พ.ศ. 2512 ได้มีการแข่งขันเอเชียนไฮเวย์แรลลี่ เวียงจันทน์-สิงคโปร์ นายวิลาศ บุนนาค (นายกสมาคมลำดับที่ 12) เป็นผู้นำฟื้นฟูการแข่งขันรถหลากหลายประเภท ควอเตอร์ไมล์, สลาลอม, ฮิลล์ไคลม์ และการแข่งแรลลี่ ในช่วงเวลาเดียวกันกลุ่มรถโกคาร์ท นำโดย นายวรกุล บุญยษ์ฐิติ มีการแข่งขันขึ้นที่ ถนนโรงงานยาสูบ คลองเตย และในงานกาชาดทุกปีและต่อมาได้ก่อตั้งชมรมรถคาร์ทประเทศไทย (KAT) โดยได้รับการรับรองจากร.ย.ส.ท.

ในยุค 1970-1980 นับเป็นการแข่งขันยุคบุกเบิก ปี พ.ศ 2519 ASEAN Rally 1976 Malaysia-Thailand โดยการรับรองของ FIA เป็นครั้งแรก ส่วนวงการทางเรียบ ดร.ปราจีน เอี่ยมล้ำเนา ค่ายกรี๊ดปรีซ์ ผู้บุกเบิกการแข่งขันรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทางเรียบตามสนามบึงทหารจังหวัดลพบุรี สนามบึงบน.6 ดอนเมือง และสนามบึงทหารเรือสัตหีบ ในปี พ.ศ. 2523-2529 และต่อยอดเข้าสู่ยุคพัฒนา สร้างสนามแข่งรถถาวรแห่งแรกภายใต้การรับรองของ ร.ย.ส.ท. และ FIA เกรด 3 คือสนามพัทยาเซอร์กิต ในปี พ.ศ.2529 ต่อมาปี พ.ศ.2531 ได้เปลี่ยนชื่อเป็นสนามพีระ อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต ในปัจจุบัน

ในส่วนของการแข่งขันทางฝุ่นมีการแข่งขัน Rallycross เริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ.2531 และการแข่งขันแรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย ปีต่อมามีการแข่งขันแรลลี่นานาชาติ International Thailand Rally 1989 ซึ่งเป็นรากฐานให้ประเทศไทยได้เป็นเจ้าภาพจัดแข่งขันรอบเก็บคะแนนชิงแชมป์เอเชีย-แปซิฟิก FIA APRC 1992-2005 (พ.ศ.2535-2548) เป็นเวลา 13 ปี ติดต่อกัน



ปี พ.ศ. 2550 สนามแข่งรถเฉพาะกิจหาดบางแสน จังหวัดชลบุรี โดยการนำของ นายสนธยา คุณปลื้ม เริ่มด้วยการแข่งขันรถยนต์ Super Car Thailand 2007 ถึงปี 2013 เป็นรายการ Thailand Super Series และปรับปรุงพัฒนาสนามแข่งแห่งนี้ เป็นสนามมาตรฐาน FIA เกรด 3 ในปัจจุบัน

การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่เกิดขึ้นเมื่อ การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) เป็นองค์กรของภาครัฐ ผู้ควบคุมกำกับดูแลกีฬาของชาติหลายชนิด รวมถึง การแข่งรถยนต์เป็นกีฬาอาชีพและรถคาร์ทเป็นกีฬา สู่ความเป็นเลิศ ตามพระราชบัญญัติการกีฬาแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 สมาคมจึงต้องเพิ่มชื่อ ให้สอดคล้องตามกฎหมายว่า “ราชยานยนต์ สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา” ในปัจจุบัน

ปี พ.ศ. 2557 สนามแข่งรถมาตรฐานโลกเกิดขึ้น ที่จังหวัดบุรีรัมย์ Chang International Circuit เป็นสนามเกรดสูงสุด FIA เกรด 1 และ FIM เกรด A



โดยการนำของนายเนวิน ชิดชอบ เปิดการแข่งขัน ครั้งแรก 4 ตุลาคม พ.ศ.2557 ส่งผลให้เกิดการพัฒนากีฬาของประเทศไทยก้าวเข้าสู่ยุคทันสมัยเทียบเท่ากับสนามแข่งระดับโลก เป็นศูนย์รวมกีฬาแข่งความเร็วทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ “Destination of Speed”

ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา (ร.ย.ส.ท.) เป็น สมาคมกีฬาที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติ การกีฬาแห่งประเทศไทย พ.ศ.2558 การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท. หรือ SAT) กระทรวง ท่องเที่ยวและกีฬา และเป็นผู้แทน (ASN) ของ สหพันธ์ยานยนต์นานาชาติ FIA แต่เพียงผู้เดียว ในประเทศไทย จึงเป็นผู้มีอำนาจในการควบคุม การแข่งขันกีฬาแข่งรถยนต์ทุกประเภท และกีฬา แข่งรถคาร์ทที่วราชนาจอจักรไทย ในปี พ.ศ. 2567 สมาคมมีอายุเข้าสู่ปีที่ 92 ได้จัดการเลือกตั้ง นายกสมาคม นายพฤษวิรัตน์ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ ได้รับเลือกตั้งเป็นนายกสมาคมคนที่ 21 พร้อม แต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร (วาระปี พ.ศ.2567-2571)



รายพระนามและรายนามนายกสมาคมราชยานยนต์ สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา

1. หม่อมเจ้าสกลวรรณากร วรวรรณ	พ.ศ. 2476 - 2478
2. พระยาสุษติการบรรจง	พ.ศ. 2479 - 2480
3. พลเรือตรีพระจักรานุกรกิจ	พ.ศ. 2480 - 2481
4. หม่อมเจ้าสกลวรรณากร วรวรรณ	พ.ศ. 2482 - 2484
5. พลเอกมังกร พรหมโยธี	พ.ศ. 2485 - 2487
6. พระยาเมธาธิบดี	พ.ศ. 2488 - 2489
7. นายประพัฒน์ วรจรณะสาร	พ.ศ. 2490 - 2491
8. พลเรือตรีพระจักรานุกรกิจ	พ.ศ. 2491 - 2492
9. พลเอกเจ้าพระยารามราชนพ	พ.ศ. 2493 - 2499
10. นายประวัตติ สุขุม	พ.ศ. 2500 - 2503
11. พลตำรวจเอกหลวงชาติตระการโกศล	พ.ศ. 2504 - 2518
12. นายวิลาศ บุญนาค	พ.ศ. 2519 - 2539
13. นายไทรรงค์ ศรีมังกร	พ.ศ. 2540 - 2543
14. นายเสริมศักดิ์ สุวณณาการ	พ.ศ. 2544 - 2546
15. นายศรีศักดิ์ ณ นคร	พ.ศ. 2546 - 2550
16. นายมานะ สุขบาง	พ.ศ. 2550 - 2551
17. นายสมใจนึก เองตระกูล	พ.ศ. 2551 - 2555
18. นายบรรพต หงษ์ทอง	พ.ศ. 2555 - 2557
19. ดร. สมพร สืบถวิลกุล	พ.ศ. 2559 - 2563
20. นายสนธยา คุณปลื้ม	พ.ศ. 2563 - 2567
21. นายพฤตมิรัตน์ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์	พ.ศ. 2567 - ปัจจุบัน

คณะกรรมการบริหาร

- นายพฤตวิรัตน์ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์
- นายธีระ บุญนาค
- นายวิเชษฐ ตันติวานิช
- นายสุพจน์ กสิกรรม
- พลตำรวจตรีพิชิตชัย ศรียานนท์
- นางสาวภาสุขพร พันธยานนท์
- นายวรภิจ ปานิสวัสดิ์
- นายณรงค์ชัย พาวิทยาลาก
- นางสาวพัชราพร บุญเลิศ
- นางสาวชไมพร ปภัสร์พงษ์
- นายปิยะศิริ วัฒนวรรางกูร
- นายพีระพงศ์ เอี่ยมล้ำเนา
- นายสันติ ป้าหวาย
- นายราชัน ไตรรัตน์
- นายพูนพันธ์ หิรัญวานิชกุล
- นายกร ไอสถานุเคราะห์
- นายสิริวัฒน์ เจริญศิริวัฒน์
- นางสาวเจดจันท์ วุฒิสเนน
- นายพัฒพงษ์ ผ่องอำไพ

- นายกสมาคม
- อุปนายกคนที่ 1
- อุปนายกคนที่ 2
- อุปนายกคนที่ 3
- อุปนายกคนที่ 4
- เลขาธิการ
- รองเลขาธิการ
- เหรัญญิก
- รองเหรัญญิก
- ปฏิคม
- นายทะเบียน
- ประชาสัมพันธ์
- กรรมการ



คณะกรรมการกีฬาเยาวชน

- นายพดุมิรัตน์ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ ประธานคณะกรรมการกีฬาเยาวชน
- นายธีระ บุนนาค รองประธานคณะกรรมการกีฬาเยาวชน
- นายวิเชษฐ ตันติวานิช รองประธานคณะกรรมการกีฬาเยาวชน
- นายสุพจน์ กสิกรรม กรรมการ
- พลตำรวจตรีพิชิตชัย ศรียานนท์ กรรมการ
- นายณรงค์ชัย พาวิทยาลาภ กรรมการ
- นายพูนพันธ์ หิรัญวานิชกุล กรรมการ
- นายอโณทัย เขี่ยมลำเนา กรรมการ
- นายราชัน ไตรรัตน์ กรรมการ
- นางสาวภาสุขพร พันธยานนท์ กรรมการและเลขานุการ
- นายวรภิจ ปานิสวัสดิ์ กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ



นายพดุมิรัตน์ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์
ประธานคณะกรรมการกีฬาเยาวชน

คณะกรรมการสิทธิประโยชน์สมาชิกและความปลอดภัยบนท้องถนน



นายวิเชษฐ ตันติวานิช
ประธาน

- นายวิเชษฐ ตันติวานิช ประธาน
- นายธีระ บุนนาค รองประธาน
- นายพีระพงศ์ เขี่ยมลำเนา รองประธาน
- นายกร โอสธานุเคราะห์ กรรมการ
- นางสาวชไมพร ปภัสร์พงษ์ กรรมการ
- พล.ต.ต.พิชิตชัย ศรียานนท์ กรรมการ
- นายพิทักษ์ ปราดเปรื่อง กรรมการ
- นายจักรกฤษณ์ พุกพิบูลย์ กรรมการ
- นายกันต์พงษ์ กิตติรัฐศิริ กรรมการ
- ดร.นันทวัฒน์ พงษ์เจริญ กรรมการ
- นายวรภิจ ปานิสวัสดิ์ กรรมการ
- นายพัฒพงษ์ ผ่องอำไพ กรรมการ
- นางสาวจุฑารัตน์ องค์กรสกุลทอง เลขานุการ
- นายประเสริฐ อภิปัญญา ที่ปรึกษา
- นายธนา เชาวนะปรีชา ที่ปรึกษา



คณะกรรมการกองทุนเพื่อสวัสดิการนักกีฬาและบุคลากรด้านกีฬายานยนต์



พล.ต.ต.พิชิตชัย ศรียานนท์
ประธาน

- | | |
|-----------------------------|---------------------|
| • พล.ต.ต.พิชิตชัย ศรียานนท์ | ประธาน |
| • นายณรงค์ ไกรสวัสดิ์ | รองประธาน |
| • นายสุพัฒน์ นาคิน | กรรมการ |
| • นายณรงค์ศักดิ์ จันทน์นวล | กรรมการ |
| • นายวิภาส รุจนากร | กรรมการ |
| • นางสุภาพันท์ ภาษิตานนท์ | กรรมการ |
| • นายณรงค์ชัย พาวิทย์ลาภ | กรรมการ |
| • พล.ต.ต.เสรี สุขเพชร | กรรมการ |
| • นางสาวสุวรรณี อุดมกิตติพร | กรรมการและเลขานุการ |



คณะอนุกรรมการเทคนิคกลาง

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| • นายราชัน ไตรรัตน์ | ประธานอนุกรรมการ |
| • นายวิชิต กำเนิดเหมาะ | รองประธานอนุกรรมการ |
| • นายชาญวี เพชรภูมิธรรม | อนุกรรมการ |
| • นายภูษิต ศรีสมวงศ์ | อนุกรรมการ |
| • นายจีรศักดิ์ สุวรรณพีช | อนุกรรมการ |
| • นายณัฐพล สิงหนุตรา | อนุกรรมการ |
| • นายเดชะพล โตยิ่งเจริญ | อนุกรรมการ |
| • นายรังค์สันต์ เหมือนแก้ว | เลขานุการและอนุกรรมการ |



นายราชัน ไตรรัตน์
ประธานอนุกรรมการ



คณะอนุกรรมการทางเรียบ



นายธีระ บุญนาค
ประธานอนุกรรมการ

- นายธีระ บุญนาค ประธานอนุกรรมการ
- นายเอกประวัติ เพ็ชรรักษ์ รองประธานอนุกรรมการ
- นายกิตติพล ปราโมช ณ อยุธยา อนุกรรมการ
- นายประทีป ปริสุทธิ์สุนทร อนุกรรมการ
- นายอดิศักดิ์ มะซอ อนุกรรมการ
- นายภาสกร แย้มเกตุหอม อนุกรรมการ
- นายพีรกานต์ เงินมีศรี อนุกรรมการ
- นายภาสฤทธิ์ พรหมสมบัติ อนุกรรมการ
- นายพีระพงษ์ เอี่ยมลำเนา อนุกรรมการและเลขานุการ

คณะอนุกรรมการทางฝุ่น

- นายสุพจน์ กสิกรรม ประธานอนุกรรมการ
- นายราชัน ไตรรัตน์ รองประธานอนุกรรมการ
- นายสวัสดิ์ ศิลบุตร อนุกรรมการ
- นายวิสุทธิ สุโกสิ อนุกรรมการ
- นายชัยพร วงศ์แสงอนันต์ อนุกรรมการ
- นายรังค์สันต์ เหมือนแก้ว อนุกรรมการ
- นายภูริมาศ ถินจันทร์ อนุกรรมการ
- นายจิรพงศ์ สภาคกุล อนุกรรมการ
- ดร.ประกาย น้าใจทหาร เลขานุการและอนุกรรมการ



นายสุพจน์ กสิกรรม
ประธานอนุกรรมการ



คณะกรรมการรถคาร์ค



นายพูนพันธ์ หิริญวานิชกุล
ประธานอนุกรรมการ

- นายพูนพันธ์ หิริญวานิชกุล ประธานอนุกรรมการ
- นายบุญฤทธิ วงศ์วิสุทธิรัตน์ รองประธานอนุกรรมการ
- นายกิตติ รุ่งเรืองระยับกุล อนุกรรมการ
- นายอรวัด ตันติเวชกุล อนุกรรมการ
- นายติณห์ ศรีตรัย อนุกรรมการ
- นายอนุสรณ์ อีสไมล์กุล อนุกรรมการ
- นายณัฐพล สิงหนุตตรา อนุกรรมการ
- นายณัฐภูภ แก้วกาญจนเศรษฐ์ อนุกรรมการ
- นายธนิตศักดิ์ จันทวงษ์ไธ เลขานุการและอนุกรรมการ

คณะกรรมการ Digital Motorsport II:- Grass Root

- นายอโณทัย เอี่ยมลำเนา ประธานอนุกรรมการ
- นายสุธีระพงษ์ ไสยะบุตร รองประธานอนุกรรมการ
- นายอุดมศักดิ์ มีชัย อนุกรรมการ
- นายเดชะพล โตยั้งเจริญ อนุกรรมการ
- นายอดิสรณ์ เจริญศักดิ์ อนุกรรมการ
- นายธีระ ฉันทนะ อนุกรรมการ
- นายชนกร พรเลิศรังสรรค์ อนุกรรมการ
- นางสาวยาใจ ศรีทรัพย์ เลขานุการและอนุกรรมการ



นายอโณทัย เอี่ยมลำเนา
ประธานอนุกรรมการ



สำนักงาน ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา

RAAT OFFICE ADMINISTRATION

• ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย
ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา

- 151 ถนนรัชดาภิเษก แขวงลาดยาว
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
- เวลาทำการ วันจันทร์ - วันศุกร์
เวลา 09:00 - 17:00 น.
(หยุดทำการตามประเพณีและชดเชย)

• The Royal Automobile Association
of Thailand (Under Royal Patronage)

- 151 Ratchadapisek Road, Lardyao,
Jatujak, Bangkok, Thailand 10900
- OFFICE Hours Monday to Friday
09:00 - 17:00 (No Service In Holiday)

+66 2-939-5770

www.raat.or.th

ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย
ในพระบรมราชูปถัมภ์สมาคมกีฬา
(@Raate.or.th)



นายสิรวัดน์ เจิมศิริวัฒน์
ผู้จัดการทั่วไป



ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ - สมาคมกีฬา
The Royal Automobile Association of Thailand Under Royal Patronage

กติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ พ.ศ. 2569 - 2571 NATIONAL COMPETITION RULES 2026 - 2028

กีฬาแข่งขันรถยนต์ เป็นหนึ่งกิจกรรมกีฬาที่นานาประเทศและประเทศไทยให้ความสำคัญ และใช้เป็นมาตรการทางเศรษฐกิจเสริมสร้างรายได้ให้กับชุมชนและประเทศชาติ เป็นเครื่องมือสร้างภูมิคุ้มกันทางสังคมของวงการกีฬาเยาวชนดี ห้ามกลางการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ ในโลกรถยนต์ และ สหพันธ์ยานยนต์นานาชาติ FIA ได้ประกาศเปลี่ยนแปลงโครงสร้างยกเลิกระบบโซนออกไปเพื่อเป็นการให้โอกาสในการพัฒนาการแข่งขันระดับชาติ ASN Development Series โดยมีนักแข่งจากชาติต่าง ๆ ทั่วโลกเข้าร่วมการแข่งขันในประเทศไทยได้สะดวกยิ่งขึ้น ดังนั้น ร.ย.ส.ท. ในฐานะผู้เป็นผู้เป็นตัวแทน FIA จึงต้องปรับกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ (NCR) จากฉบับเดิมเพื่อรองรับและสอดคล้องกับสถานการณ์

กติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติฉบับนี้ จัดทำขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามข้อบังคับของสมาคมข้อ 19.5 กำหนดกฎ กติกา ระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร และกำกับการดูแลกิจการตามวัตถุประสงค์ของสมาคม พร้อมทั้งพัฒนาการบริหารจัดการกีฬาแข่งขันรถยนต์ทุกประเภทและรถคาร์ท ภายใต้พระราชบัญญัติการกีฬาแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ประเภทกีฬาอาชีพและกีฬาสุภาพเป็นเลิศของการกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

นักแข่ง ทีมแข่ง ผู้จัดการแข่งขัน กรรมการ และผู้เกี่ยวข้องทั้งหลายต้องศึกษาและทำความเข้าใจเกี่ยวกับ กติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติฉบับนี้ให้ชัดเจน เพื่อเป็นแกนหลักและใช้ควบคู่กับกติกาการแข่งขัน SR (Supplementary Regulations) ของผู้จัดการแข่งขันแต่ละประเภทของการแข่งขัน

บรรดา กฎ กติกาหรือระเบียบการหรือประกาศอื่นใด รวมทั้งกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ พ.ศ. 2568 และกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติฉบับก่อนนี้ ให้ถือว่ายกเลิกทั้งหมด และใช้กติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ พ.ศ.2569 - 2571 หรือ NCR 2026 - 2028 ฉบับนี้ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2569 เป็นต้นไป

(นายพทภูมิรัตน์ รตนกุล เสรีเรียงฤทธิ์)
นายกสมาคม
ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย
ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา



CONTENTS

National Competition Rules 2026-2028

• ประวัติ ร.ย.ส.ท. _____	11
• รายพระนาม-รายนาม นายกสมาคม ร.ย.ส.ท. _____	14
• คณะกรรมการบริหาร _____	15
• คณะกรรมการกีฬาเยาวชน / คณะกรรมการสิทธิประโยชน์สมาชิก _____	16

หมวดที่ 1 ทั่วไป

ข้อกำหนดทั่วไป General Prescriptions _____	25
• สมาชิก ร.ย.ส.ท. _____	29

หมวดที่ 2 ใบอนุญาตและบุคลากรทางการกีฬา

• นักกีฬาแข่งรถยนต์และรถคาร์ท / ใบอนุญาตขับรถแข่ง _____	31
• หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตขับรถแข่ง _____	32
• ใบอนุญาตทีมแข่ง / ใบอนุญาตผู้จัดการทีม / ใบอนุญาตผู้ฝึกสอน _____	35
• บุคลากรทางการกีฬา / การแต่งตั้งผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) _____	36
• ผู้จัดการแข่งขันแต่งตั้งกรรมการ (ผู้อำนวยการ / นายสนาม / เลขานุการ) _____	39

หมวดที่ 3 การแข่งขัน

• ปฏิทินการแข่งขันประจำปี _____	51
• ผู้จัดการแข่งขัน / คณะกรรมการจัดการแข่งขัน _____	52
• ระดับการจัดแข่งขัน / การรับรอง _____	55
• รายการแข่งขันชิงแชมป์ประเทศไทย _____	58
• บัญชีแนบท้ายค่าธรรมเนียม (RAAT FEES) _____	60

หมวดที่ 4 Circuit Sport - Racing

• การแข่งรถยนต์ทางเรียบ Sprint Race _____	65
• สัญญาณธง Flag Signals _____	71
• หลักเกณฑ์การจัดแข่งเพื่อชิงชนะเลิศแชมป์ประเทศไทย _____	79
• การแข่งรถยนต์มาราธอน Endurance Race _____	81
• สนามแข่งรถยนต์ทางเรียบเฉพาะกิจ Temporary Race Track _____	103



หมวดที่ 5 Circuit Sport - Karting

- การแข่งขันรถคาร์ท Karting _____ 109
- จำนวนรถแข่งต่อสนาม / หมายเลขรถแข่ง _____ 112
- คุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งขัน / อุปกรณ์ของนักแข่ง _____ 115
- วินัยการแข่งขันรถคาร์ท _____ 120
- การลงโทษผู้ทำผิดกติกา _____ 123
- กติกาการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย _____ 128

หมวดที่ 6 Road Sport

- การแข่งรถยนต์แรลลี่ Sprint Rally _____ 141
- ตำแหน่งแชมป์ประเทศไทย _____ 154
- คะแนนสะสม / กติกาเทคนิครถแข่งแรลลี่ _____ 155
- การแข่งขันรถยนต์แรลลี่เหวด Rally Raid _____ 162
- คะแนนสะสม / กติกาเทคนิครถแข่งแรลลี่เหวด _____ 168

หมวดที่ 7 Grassroots

- การแข่งขัน Esport (Digital Motorsport) _____ 173
- การแข่งขันรถยนต์ Drift _____ 177

หมวดที่ 8 เทคนิคกลาง

- เทคนิคกลางและบุคลากรทางการกีฬา _____ 183
- รายการสำหรับรถพยาบาล _____ 185
- รายชื่อและระดับผู้ตัดสินกีฬายานยนต์เกรด A-B-C _____ 188
- กรรมการตรวจสภาพและเทคนิค (Scrutineering) _____ 192

หมวดที่ 9 ภาคผนวก

- ภาคผนวก FIA APPENDIX TO THE NCR _____ 194

GR TOYOTA
GAZOO
Racing
Thailand

*Born to race.
Built to win.*



arto

Plan·B
media

MOTUL

SCG



ENDLESS
Champion to the Future

KELA

OGURA
CLUTCH

DXM
AUTOSPORT

ENKEI

NGK
SPARK PLUGS

DRL
DRIVE RACING LIFE



หมวดที่ 1

ข้อกำหนดทั่วไป

(General Prescriptions)

1.1 สมาคม

สมาคมนี้ซึ่งชื่อว่า “ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา” เป็นสมาคมกีฬาตามพระราชบัญญัติการกีฬาแห่งประเทศไทย พ.ศ.2558 เรียกชื่อโดยย่อว่า “ร.ย.ส.ท.” มีชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “The Royal Automobile Association of Thailand under Royal Patronage” เรียกชื่อโดยย่อว่า “R.A.A.T.”



1.1.2 การกีฬาแห่งประเทศไทย

“การกีฬาแห่งประเทศไทย” เรียกชื่อโดยย่อว่า “กกท.” มีชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “Sport Authority of Thailand” เรียกชื่อโดยย่อว่า “SAT” เป็นหน่วยงานภาครัฐสังกัดกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา เป็นองค์กรหลักที่มีอำนาจในการส่งเสริมกีฬาในประเทศไทย กำกับ ควบคุมและส่งเสริมการดำเนินกิจการกีฬาในประเทศไทยตามนโยบายแห่งพระราชบัญญัติการกีฬาแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ทุกชนิดกีฬารวมถึงการแข่งขันกีฬายานยนต์ทั้งประเภทอาชีพและประเภทสมัครเล่น

1.1.3 สมาพันธ์ยานยนต์นานาชาติ

สหพันธ์ยานยนต์นานาชาติ มีชื่อเรียก (เป็นภาษาฝรั่งเศส) ว่า “Federation Internationale de l'Automobile” ใช้อักษรย่อว่า “FIA” เป็นองค์กรนานาชาติที่ควบคุมกีฬายานยนต์ทั่วโลก เป็นผู้ทรง

อำนาจแต่เพียงผู้เดียวในการควบคุมการแข่งขัน บันที่กสถิติการแข่งขัน และดำเนินการแข่งขัน World Championship และ FIA International Championship ทุกประเภท รวมทั้งการพิจารณาข้อพิพาทจากการอุทธรณ์โดยคณะกรรมการอุทธรณ์นานาชาติ (International Court of Appeal) ในรายการระดับดังกล่าวถือเป็นที่ยอมรับ

1.1.4 ข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกีฬายานยนต์นานาชาติ (FIA International Sporting Code and its Appendices)

FIA เป็นผู้ทรงอำนาจในการออกข้อบังคับ หรือ ระเบียบ หรือ แนวทางที่เกี่ยวข้องกับการกีฬายานยนต์นานาชาติเพื่อควบคุมให้การแข่งขันกีฬายานยนต์มีความเป็นกีฬา ตลอดจนจนเป็นไปด้วยความปลอดภัย และยุติธรรม

1.1.5 การควบคุมกีฬายานยนต์ระดับชาติ (National Control of Motor Sport)

ตัวแทนของ FIA ของแต่ละประเทศมีได้เพียงแห่งเดียว เรียกชื่อเป็นภาษาฝรั่งเศสว่า "Authorit Sportif Nationale" ใช้อักษรย่อว่า "ASN" เป็นผู้ควบคุมการแข่งขันกีฬายานยนต์ในอาณาเขตของประเทศผู้เป็นตัวแทนให้เป็นไปตามข้อบังคับกีฬายานยนต์นานาชาติ

1.1.6 การควบคุมกีฬายานยนต์ประเทศไทย

ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา "ร.ย.ส.ท." หรือ "R.A.A.T." เป็นองค์กรในฐานะผู้เป็นตัวแทนของ FIA แต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย และเป็นสมาคมกีฬาตามนัยแห่งพระราชบัญญัติการกีฬาแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 จึงเป็นผู้ทรงอำนาจในการกำกับและควบคุมการแข่งขันรถยนต์ทุกประเภท รวมถึงกีฬาแข่งขันรถคาร์ท และการแข่งขันกีฬาดีเจิตัลมอเตอร์สปอร์ต ในราชอาณาจักรไทย และการจัดแข่งขันรายการของประเทศไทยที่จัดแข่งขันในต่างประเทศ

1.1.7 กติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ "NCR"

ร.ย.ส.ท. เป็นผู้ทรงอำนาจในการออกกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ หรือใช้ตัวย่อภาษาอังกฤษว่า "NCR" (National Competition Rules) ด้านกีฬายานยนต์ตามวัตถุประสงค์ของสมาคมและเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง NCR ฉบับนี้ กำหนดขึ้นตามแนวทางของกฎกติกากีฬาแข่งรถนานาชาติของ FIA ซึ่งประกอบด้วย International Sporting Code (ISC) General

Prescription Appendix A-Z และ FIA Guidelines ซึ่งสามารถนำมาอ้างอิงประกอบการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลและควบคุมกีฬาแข่งรถยนต์ทุกประเภทและรถคาร์ทในประเทศไทย ทั้งนี้หากมีข้อความหรือแนวปฏิบัติที่ไม่ตรงกับ NCR, หรือ SR, Bulletin ให้คณะกรรมการกีฬายานยนต์ หรือคณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้องเป็นผู้วินิจฉัย

1.1.8 องค์ประกอบคณะกรรมการกีฬายานยนต์

ให้แต่งตั้งกรรมการกีฬายานยนต์ เพื่อทำหน้าที่ ประธาน, รองประธาน, กรรมการ, เลขานุการ และ ประธานคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ รวมแล้วไม่เกิน 15 คน คณะกรรมการกีฬายานยนต์ อาจแต่งตั้งที่ปรึกษา และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับกีฬาแข่งขันรถยนต์และกีฬาแข่งขันรถคาร์ทเพื่อร่วมประชุม และแสดงความคิดเห็นโดยไม่มีสิทธิในการลงมติได้

1.1.9 อำนาจหน้าที่รับผิดชอบคณะกรรมการกีฬายานยนต์

คณะกรรมการกีฬายานยนต์ ในฐานะผู้ทรงอำนาจแต่เพียงผู้เดียวในการควบคุมการแข่งขัน





กีฬาแข่งขันรถยนต์และกีฬาแข่งขันรถคาร์ทของประเทศไทย มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบดังต่อไปนี้

1.1.9.1 พิจารณากำหนด กติกาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ NCR และอัตราค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้คณะกรรมการบริหารรับรองโดยมีนายกสมาคมฯ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายลงนามในประกาศ

1.1.9.2 กำกับ ควบคุม ดูแล เผยแพร่ ส่งเสริม พัฒนา และติดตามประเมินผล กฎ ระเบียบ มาตรฐาน กติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ “NCR” ให้เทียบเท่ามาตรฐานสากล รวมถึง ลงโทษหน่วยงาน องค์กร ผู้จัดการแข่งขัน นักแข่ง ทีมแข่ง กรรมการ บุคลากรทางการกีฬา ผู้ซึ่งฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ NCR และกฎกีฬานานาชาติ รวมถึงกฎหมายหรือพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกีฬา และระเบียบการที่เกี่ยวข้อง

1.1.9.3 ประกาศปฏิทินการแข่งขันประจำปี บันทึกสถิติการแข่งขัน บริหารจัดการสถิติข้อมูล จัดทำทะเบียนกีฬาแข่งขันรถยนต์และกีฬาแข่งขันรถคาร์ทของประเทศไทย และรับรองการเก็บคะแนนสะสมตำแหน่งแชมป์ประจำปี

1.1.9.4 กำกับ ควบคุม ดูแล อนุมัติ อนุญาต ตรวจสอบ เพิกถอน ลงโทษ ส่งเสริม และพัฒนา บุคลากรกีฬาแข่งขันรถยนต์ทุกประเภทและกีฬาแข่งขันรถคาร์ท ได้แก่ ผู้ตัดสินการแข่งขัน กรรมการ Official-Marshal, ผู้จัดการแข่งขัน, นักแข่ง-ทีมแข่ง สโมสร และผู้ฝึกสอน เพื่อให้ปฏิบัติงานตามกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ NCR ตลอดจนการปฏิบัติตามกีฬานานาชาติ FIA และภายใต้ข้อกำหนดของพระราชบัญญัติการกีฬาแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง อาทิ พระราชบัญญัติส่งเสริมกีฬาอาชีพ พ.ศ. 2556

1.1.9.5 กำกับ ควบคุม ดูแล อนุมัติ อนุญาต เพิกถอน และยกเลิกการจัดแข่งขันรถยนต์และ การจัดแข่งขันรถคาร์ท (Organizing Permit) ทุกรูปแบบการแข่งขัน ในระดับนานาชาติ International, ระดับ National Championship, ระดับ Series Championship, ระดับ Annual Event, ระดับ Endurance Event, และระดับ Club Event

1.1.9.6 กำกับ ดูแล อนุมัติ อนุญาต แต่งตั้ง รับรอง ลงโทษ เพิกถอน และพิจารณาการประท้วงและอุทธรณ์ กีฬาแข่งขันรถยนต์และกีฬาแข่งขันรถคาร์ท ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- (1) ใบอนุญาตขับรถแข่ง และใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรกีฬายานยนต์ หน่วยงาน องค์กร สถาบัน สโมสร และกลุ่มบุคคล ที่เกี่ยวข้องกับกีฬายานยนต์และกีฬาแข่งขันรถคาร์ท
- (2) หนังสือรับรองอนุญาตให้นักแข่ง, ทีมแข่ง เดินทางไปแข่งขันในต่างประเทศ (VISA)
- (3) ใบรับรองแพทย์สำหรับกีฬาแข่งขันรถยนต์และกีฬาแข่งขันรถคาร์ทของประเทศไทย
- (4) งานทะเบียนนักแข่ง ทีมแข่ง ผู้จัดการแข่งขัน บุคลากรและผู้ทรงคุณวุฒิด้านกีฬาแข่งขันรถยนต์และกีฬาแข่งขันรถคาร์ทของประเทศไทย
- (5) แต่งตั้งกรรมการตัดสินการแข่งขัน (Steward) และกรรมการผู้กำหนดมาตรฐาน (Observer) เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในรายการที่ ร.ย.ส.ท. ให้การรับรอง หรืออนุญาต
- (6) ตรวจสอบกลิ่นกรองและแก้ไข กติกาการแข่งขัน “SR” (Supplementary Regulations) ของผู้จัดการแข่งขัน และ “อนุมัติ” ให้มีผลบังคับใช้ตามประกาศปฏิทินการแข่งขัน และบรรดาประกาศ (Bulletin) ของผู้จัดการแข่งขัน (กรณีผู้จัดการแข่งขันออกกติกาเพิ่มเติมในระหว่างการแข่งขัน



ต้องได้รับอนุมัติจากกรรมการผู้ตัดสิน Stewards จึงมีผลใช้บังคับ) ซึ่งกติกาและประกาศดังกล่าว ต้องไม่ขัดหรือแย้งกับ NCR

1.1.9.7 จัดทำเอกสารรับรองคุณสมบัติรถแข่ง (RAAT Homologation) และอุปกรณ์ชิ้นส่วน สำหรับรถยนต์รุ่นที่มีการผลิตและ/หรือการจำหน่ายภายในประเทศไทย และรับรองรถแข่งตาม FIA Homologation และของ JAF รวมถึงของ ASN อื่นๆ ที่เทียบเคียงได้

1.1.9.8 รับรองคุณสมบัติอุปกรณ์ป้องกันภัย เพื่ออนุญาตให้ใช้ในการแข่งรถยนต์ภายในประเทศ

1.1.9.9 รับรองสนามแข่งและอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ

1.1.9.10 รับรอง หน่วยงาน องค์กรใดในรูปแบบสมาคม หรือสโมสร หรือ สมาพันธ์ หรือ ชมรม ที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับกีฬายานยนต์เพื่อปฏิบัติการที่คณะกรรมการกีฬายานยนต์มอบหมาย

1.1.9.11 ตัดสินคำอุทธรณ์หรือการประท้วงที่ยังไม่ยุติ (Appeal or Unsettled Protest) ในฐานะ National Court of Appeal ในกรณีที่ผู้ตัดสินการแข่งขั้น ได้ตัดสินไปแล้วหรือยังตัดสินปัญหาไม่ได้ (ตาม FIA ISC ARTICLE 15.1)

1.1.9.12 ยกระดับระบบการจัดการแข่งขั้นกีฬายานยนต์ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยต่อชีวิต และทรัพย์สินคุณภาพการกีฬา การประหยัดพลังงาน การใช้พลังงานทดแทน การรักษาสีสิ่งแวดล้อม การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจต่อชุมชน และประโยชน์สุขทางสังคม และครอบคลุมควบคู่กับการพัฒนาโดยใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีที่ทันสมัย และวิทยาศาสตร์การกีฬา

1.1.9.13 ส่งเสริมและพัฒนามาตรฐานด้านกีฬายานยนต์ อาทิ ระบบสวัสดิการนักกีฬา และบุคลากรกีฬายานยนต์ ระบบแฟนคลับระบบผู้จัดการแข่งขัน ระบบผู้สนับสนุนกีฬา ระบบการประชาสัมพันธ์กิจกรรมกีฬายานยนต์ การสร้างระบบคุณธรรม จริยธรรม เป็นต้น

1.1.9.14 ส่งเสริมการเป็นเจ้าภาพจัดแข่งขันกีฬาแข่งรถยนต์ในประเทศไทยทุกประเภท อาทิ World Championship, FIA International Championship และ FIA Asia Pacific Championship เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐกิจและสังคมต่อประเทศไทย

1.1.9.15 ศึกษา วิจัย พัฒนา ให้คำปรึกษา และข้อเสนอแนะทางวิชาการ เทคนิคด้านกีฬาแข่งขั้นรถยนต์ และที่เกี่ยวข้อง





1.1.9.16 กำกับ ดูแล และขับเคลื่อนแผนแม่บท กีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์พัฒนากีฬายานยนต์ โดยบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานราชการ สมาคม องค์กร ชมรม คณะบุคคล และบุคคลทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อพัฒนากีฬายานยนต์ เพื่อความเป็นเลิศและส่งเสริมกีฬาสีพ

1.1.9.17 ส่งเสริมพัฒนาและสนับสนุนการแข่งขันระดับชาติตามระบบแนวคิด ASN Development Series ร่วมกับผู้เป็นตัวแทน FIA ของประเทศต่างๆ ในภาคพื้น Asia Pacific

1.1.9.18 ส่งเสริมการรวมกลุ่มของบุคลากรกีฬายานยนต์ในรูปแบบของทีมแข่ง ชมรม หรือ สโมสร เพื่อความสามัคคี

1.1.9.19 ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ FIA, กกท. และคณะกรรมการบริหารมอบหมาย

1.1.10 การประชุมของคณะกรรมการกีฬายานยนต์ และคณะกรรมการชุดต่างๆ

1.1.10.1 การประชุมคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ให้จัดประชุมอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง หรืออาจเรียกประชุมวิสามัญได้ตามความจำเป็น ด้วยการแจ้งให้ทราบล่วงหน้า 3 วัน



1.1.10.2 การประชุมคณะกรรมการชุดต่างๆ ให้จัดประชุมอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง ก่อนวันเวลาที่ประชุมคณะกรรมการกีฬายานยนต์ และหากมีความจำเป็นเร่งด่วนให้จัดประชุมได้ด้วยการนัดหมายตามวันเวลาที่กำหนดขึ้น

1.1.10.3 การรับรองการประชุม ต้องมีผู้เข้าร่วมประชุมเกินกึ่งหนึ่งของคณะกรรมการกีฬายานยนต์ และคณะกรรมการชุดต่างๆ

1.1.11 สมาชิก ร.ย.ส.ท.

1.1.11.1 สมาชิกตลอดชีพ หมายถึงบุคคลหรือบุคลากรกีฬายานยนต์ที่ได้เป็นสมาชิกสามัญไม่น้อยกว่า 5 ปีติดต่อกัน สามารถขอเปลี่ยนสถานะภาพ จากสมาชิกสามัญเป็นสมาชิกตลอดชีพ โดยได้รับการรับรองจากคณะกรรมการบริหาร

1.1.11.2 สมาชิกสามัญ หมายถึงบุคคลหรือบุคลากรกีฬายานยนต์ที่ได้เป็นสมาชิกวิสามัญไม่น้อยกว่า 2 ปีติดต่อกัน สามารถขอเปลี่ยนสถานะภาพ จากสมาชิกวิสามัญเป็นสมาชิกสามัญ โดยได้รับการรับรองจากคณะกรรมการบริหาร

1.1.11.3 สมาชิกวิสามัญ หมายถึงบุคคลหรือบุคลากรกีฬายานยนต์ เจ้าของสนามแข่ง เจ้าของโรงเรียนสอนขับรถยนต์ นิติบุคคล สโมสร สมาคม หรือคณะบุคคลที่ดำเนินธุรกิจรถยานยนต์และกีฬายานยนต์ ผู้ยื่นขอสมัครเป็นสมาชิกวิสามัญโดยมีคุณสมบัติที่กำหนดไว้

1.1.11.4 สมาชิกสมทบ หมายถึงบุคคลหรือบุคลากรกีฬายานยนต์ ผู้ต้องการขอใบอนุญาตขับแข่งหรือใบอนุญาตเกี่ยวกับการแข่งรถ (กรณีผู้เป็นสมาชิกตลอดชีพ, สมาชิกสามัญ สมาชิกวิสามัญ อยู่แล้ว ไม่ต้องเสียค่าสมาชิกสมทบ)





01

AIR SUSPENSION

สัมผัสความหรูหราเหนือระดับในรถยนต์ของคุณด้วยใช้คดุงลม WTech จากประเทศอังกฤษ ได้รับการออกแบบและผลิตอย่างเพื่อให้เข้ากับรถยนต์ได้อย่างสมบูรณ์แบบ ขอบประสมการันการขึ้นขี่ที่นุ่มนวลและควบคุมรถได้อย่างมั่นคงใช้คดุงลม WTech ผ่านมาตรฐานการทดสอบในใจในความทนทาน และประสิทธิภาพที่เหนือกว่า

02



BACK TO BLACK

สุดยอดผลิตภัณฑ์สำหรับยกระดับการดูแลรักษาของรถยนต์ของคุณไปอีกขั้น ทุกล้อสำคัญสู่ความดำเงางามแบบติดกันนาน, ไม่หลุดออกง่ายเมื่อเจอน้ำ, และช่วยปกป้องพื้นผิวของยางและพลาสติก ผลิตภัณฑ์ของเราจะช่วยป้องกันรอยแตกบนพื้นผิวที่เกิดจากความเสื่อมสภาพได้อีกด้วย



03

BRAKE & PARTS CLEANER

สเปรย์ขจัดคราบน้ำมัน ฝุ่นจากผ้าเบรกและสามารถล้างทำความสะอาดได้ทุกชิ้นส่วนยานยนต์ จบในกระป๋องเดียว

04



ADDITIVE

WTECH Fuel System Cleaner Petrol & Diesel
ทำความสะอาดระบบเชื้อเพลิงลดคราบเขม่า หัวฉีดทำงานได้ดีขึ้น เครื่องยนต์เดินเรียบกว่าเดิม
WTECH Engine Flush
ช่วยชะล้างคราบสกปรกและตะกอนในเครื่องยนต์ออกไป
WTECH Engine Treatment
เสริมการปกป้อง ลดการสึกหรอ และช่วยยืดอายุการใช้งานเครื่องยนต์

www.wtechofficial.co.uk

@wtech.th

@wtech_th

wtech.official

wtechofficial

หมวดที่ 2

นักกีฬาแข่งรถยนต์และรถคาร์ท/ผู้จัดการทีม/ผู้ฝึกสอน บุคลากร กลุ่มบุคคลและสถาบันทางการกีฬาแข่งรถ

2.1 นักกีฬาแข่งรถยนต์และรถคาร์ท /ผู้จัดการทีม/ผู้ฝึกสอน

นักแข่งรถยนต์ รถคาร์ท ผู้จัดการทีม ผู้ฝึกสอน
ทีมสโมสร ชมรม และสถาบันที่ให้การอบรม สามารถ
ขอใบอนุญาตได้ ตามที่กำหนด ดังนี้

2.1.1 ใบอนุญาตขับรถแข่ง (Competition License)

2.1.1.1 ใบอนุญาตขับรถแข่งนานาชาติ เป็นไป
ตามที่ FIA ประกาศกำหนดรายละเอียดปรากฏตาม
FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE
(ISC) APPENDIX L

ITG: International Grade G

ITF: International Grade F

ITE: International Grade E

ITD-C: International Grade D Circuit

ITD-R: International Grade D Road

IT C-C: International Grade C Circuit

IT C-R: International Grade C Road

ITB: International Grade B

ITA: International Grade A

IT D1: International Grade D1

FIA F1SL: FIA F1 Super License

IT LSR

TRUCK RACING

IT DR

DISABILITIES

IT LSC

IT E-Sport

2.1.1.2 ใบอนุญาตขับแข่งระดับชาติ

(National Competition License)

2.1.1.2.1 ใบอนุญาตขับรถแข่งทางเรียบ

[NA-C] National Circuit Racing A

[NB-C] National Circuit Racing B

[NC-C] National Circuit Racing C

[ND-C] National Circuit Racing D

2.1.1.2.2 ใบอนุญาตขับรถแข่งแรลลี่

[NA-R] National Rallying A

[NB-R] National Rallying B

[NC-R] National Rallying C

[ND-R] National Rallying D



2.1.1.2.3 ใบอนุญาตขับรถแข่ง Karting
[NE-K] National Karting Senior
รถมีเกียร์ อายุตามที่ FIA Karing กำหนด
[NF-K] National Karting Senior
รถไม่มีเกียร์ อายุตามที่ FIA Karing กำหนด
[NG-K] National Karting Junior (11-14 ปี)
[NJ-K] National Karting Mini, Cadet
(อายุไม่ถึง 11 ปี)

2.1.1.2.4 ใบอนุญาตขับรถแข่ง [Drifting]
N-D National Drifting
2.1.1.2.5 ใบอนุญาตขับรถแข่ง Digital
Motorsport
[NP-DM] National Pro License
[NAM-DM] National Am License

2.1.2 หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตขับรถแข่ง

2.1.2.1 เป็นบุคคลสัญชาติไทย การยื่นขอใบ
อนุญาตขับรถแข่งครั้งแรกต้องแสดงบัตรประจำ
ตัวประชาชน หรือใบเกิด (กรณีอายุยังไม่ถึงเกณฑ์
ต้องการทำเร่งด่วน (Fast track) มีค่าธรรมเนียม
มีบัตรประชาชน) พร้อมกรอกแบบฟอร์มการขอใบ
อนุญาตขับรถแข่ง (Competition License)

2.1.2.2 เป็นบุคคลสัญชาติอื่นๆ ต้องนำหนังสือ
เดินทาง (Passport) พร้อมหลักฐานว่าเป็น
ผู้ได้รับอนุญาตจากทางราชการให้พำนักอยู่ใน
ประเทศไทยเป็นระยะเวลาานาน หรือมีถิ่นพำนัก
เป็นที่แน่นอนในประเทศไทย และเป็นผู้มีหนังสือ
ยินยอมจาก ASN ให้ ร.ย.ส.ท. ออกใบอนุญาต
ขับรถแข่งให้ได้

2.1.2.3 แบบฟอร์มรายงานการตรวจร่างกาย
นักแข่งของ ร.ย.ส.ท. สำหรับผู้มีอายุเกิน 45 ปี
ขึ้นไป ต้องมีเอกสารการตรวจคลื่นหัวใจ EKG
แนบมาด้วย โดยผลการตรวจสามารถใช้ได้ทุก 2 ปี

2.1.2.4 บุคคลผู้ซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต้องมีผู้
ปกครองลงนามรับรองในเอกสาร

2.1.2.5 ใบอนุญาตขับรถแข่งของ RAAT
ทุกประเภท มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ระบุไว้และ
สิ้นสุดเพียงในวันที่ 31 ธันวาคม ของทุกปี

2.1.2.6 กระบวนการจัดทำใบอนุญาตขับรถแข่ง
และเอกสารอื่นใช้เวลาจัดทำ 7 วันทำการ หาก





<https://elearning.fia.com/learn> สมัครครั้งแรก
ใส่ Branch Code: WELCOME หลักสูตรของ
ใบขับขี่แต่ละประเภทที่กำหนดไว้อ้างอิงจาก FIA ISC
Appendix L B. ส่วนประเภทคาร์ทที่กำหนดตาม
FIA ISC Appendix L Art. 3-5

2.1.3 การใช้ใบอนุญาตขับรถแข่ง (Competition License)

2.1.2.7 การขอทำใบอนุญาตขับรถแข่งระดับ
National License ประเภททางเรียบและแรลลี่
ผู้สมัครต้องมีอายุตั้งแต่ 15 ปีบริบูรณ์ โดยไม่มีข้อ
กำหนดอายุสูงสุด กรณีที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี จะต้อง
มีคุณสมบัติเพิ่มเติมดังนี้

2.1.3.1 ผู้ถือใบอนุญาตขับรถแข่ง International
Circuits Racing A-B-C-D ร่วมการแข่งขันรถยนต์
ระดับนานาชาติ ระดับภาคพื้นระหว่างประเทศ
ระดับชาติ และระดับ Club Meeting ได้ทุกรายการ
แข่งขันเฉพาะทางเรียบที่ FIA หรือ RAAT ให้การ
รับรอง (Sanctioned)

(1) มีส่วนสูงเพียงพอที่จะนั่งบนรถและมี
ทัศนวิสัยเพียงพอ รวมทั้งสามารถเหยียบแป้น
เบรคคันเร่งและเป็นคลัตช์ได้

2.1.3.2 ผู้ถือใบอนุญาตขับรถแข่ง International
Rallying C-D ร่วมการแข่งขันรถยนต์ระดับนานาชาติ
ระดับชาติ และระดับ Club Meeting ได้ทุกรายการ
แข่งขันแรลลี่ที่ FIA หรือ RAAT ให้การรับรอง

(2) เป็นผู้ถือใบอนุญาตคาร์ทมาเป็นเวลาไม่
น้อยกว่า 1 ปี และเข้าร่วมการแข่งขันในรายการ
ที่สมาคมรับรองมาไม่น้อยกว่า 5 ครั้ง และมีผลการ
แข่งใน 5 อันดับแรก

2.1.3.3 ผู้ถือใบอนุญาตขับรถแข่ง Karting
ทุกประเภท ร่วมการแข่งขันรถคาร์ทระดับนานาชาติ
ระดับชาติ และระดับ Club Meeting ที่ FIA หรือ
RAAT ให้การรับรอง

(3) ผ่านการอบรมการขับแข่งจากสมาคม หรือ
สถาบัน โรงเรียน ชมรม ผู้ฝึกสอนที่สมาคมรับรอง
หลักสูตร

2.1.3.4 ผู้ถือใบอนุญาตขับแข่งประเภทอื่นๆ
เข้าร่วมการแข่งขันได้เฉพาะตามประเภทหรือรูป
ที่ระบุไว้เท่านั้น

(4) สามารถทำเวลาต่อรอบในสนามตามที่
กำหนด

2.1.3.5 ผู้ถือใบอนุญาตของสมาคมฯ (All RAAT
Licenses) ตกลงแสดงเจตจำนงว่า ยินยอมปฏิบัติ
ตาม กติกา ระเบียบ ข้อบังคับ ของสมาคมฯ ตลอดจน
วินัย มารยาท และการเป็นนักกีฬาที่ดี โดยคำนึง
ถึงความปลอดภัย ผู้ฝ่าฝืนอาจถูกเพิกถอน
ใบอนุญาตได้

2.1.2.8 การขอทำใบอนุญาตขับรถแข่งระดับ
International License ประเภททางเรียบ แรลลี่
และดริฟท์ ต้องมีอายุตั้งแต่ 16 ปีบริบูรณ์ โดย
ให้ปฏิบัติตามระเบียบ FIA ISC Appendix L A และ
สำหรับผู้ขอ International License ครั้งแรก
ต้องผ่านหลักสูตรที่กำหนดไว้จาก FIA e-learning





2.1.3.6 ผู้ถือใบอนุญาตของสมาคมฯ (All RAAT Licenses) ห้ามร่วมกิจกรรมการแข่งขันที่สมาคมฯ ไม่ได้รับรอง หรือไปร่วมการแข่งขันในต่างประเทศโดยไม่แจ้งทางสมาคม หากพบหลักฐานใน

การฝ่าฝืน ต้องถูกปรับโทษและอาจนำไปสู่การเพิกถอนใบอนุญาตได้

2.1.3.7 ผู้ถือใบอนุญาตขับรถแข่งของสมาคมฯ ที่ต้องเดินทางไปร่วมการแข่งขันในต่างประเทศ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของ FIA หรือ ASN Development Series โดยตรวจสอบกับผู้จัดแข่งขันรายการแข่งขันนั้น ๆ

2.1.3.8 ใบอนุญาตสำหรับผู้เข้าร่วมที่มีความพิการ บุคคลใดก็ตามที่มีความพิการที่เกิดขึ้นภายหลังหรือแต่กำเนิด ซึ่งตามความเห็นของแพทย์ที่ได้รับการแต่งตั้งโดย ASN เห็นว่าไม่เป็นไปตามเงื่อนไขในการขอใบอนุญาตขับรถแข่ง อาจยื่นคำร้องเพื่อขอใบอนุญาตขับรถแข่ง International ได้ หากเป็นไปตามเงื่อนไขทั้งหมดที่ระบุไว้ใน FIA ISC Appendix L Art. 18

2.1.4 การเลื่อนระดับเกรดนักแข่ง (Driver Upgrades)

คณะกรรมการกีฬายานยนต์ จะทำการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาระดับเกรดนักแข่งแต่ละปี เพื่อการเลื่อนระดับเกรดนักแข่งในปีถัดไป โดยพิจารณาจากผลงานของผู้ถือใบอนุญาตขับรถ

แข่งในการแข่งขันในปีปฏิทินนั้น การพิจารณาจะดำเนินการในเดือนธันวาคมก่อนสิ้นปีปฏิทินการแข่งขันและอนุมัติ ทะเบียนนักแข่งซึ่งได้พิจารณาเลื่อนเกรดนักแข่งแล้ว เป็นประกาศทะเบียนนักแข่งในเดือนมกราคมของปีถัดไป

2.1.5 การจำแนกระดับความสามารถของนักแข่ง (Driver Categorization)

2.1.5.1 นอกเหนือจากการจัดระดับเกรดนักแข่งตามที่กำหนดในข้อ 2.1.1 แล้ว สมาคมหรือผู้จัดอาจประกาศกำหนดจำแนกระดับความสามารถของนักแข่งควบคู่กับใบอนุญาตขับรถแข่งในระดับต่างๆ เพื่อความสะดวกในการแยกการแข่งขันและกติกาอื่นๆ ปลีกย่อย (เช่น การกำหนดเวลาเข้าพิทในรายการมาราธอน หรือ ENDURANCE และการแข่งขัน Rally-Raid) ดังนี้

- Platinum
- Gold
- Silver
- Bronze

2.1.5.2 สมาคมมีอำนาจในการปรับการจำแนกระดับความสามารถของนักแข่งตามความเหมาะสมในรายการแข่งขันระดับที่ต่ำกว่า FIA CHAMPIONSHIP โดยคำนึงถึงอายุและผลงาน

2.1.6 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยของนักแข่ง

2.1.6.1 อุปกรณ์ใช้ในการแข่งขันรถทุกประเภทต้องเป็นเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีคุณภาพ และมาตรฐานด้านความปลอดภัยสูง และผ่านการรับรองโดยสมาคม หรือ FIA

2.1.6.2 นักแข่งทุกคนที่เข้าร่วมแข่งขันระดับชาติตามปฏิทินของ ร.ย.ส.ท.



(เช่น ใน Circuit Events, Rally, Rally-Raid) ต้องสวมหมวกกันน็อกที่รับรองโดย FIA และต้องสวมชุดแข่ง ชุดชั้นใน ถุงเท้า รองเท้า และถุงมือชนิดกันไฟตามมาตรฐานสากล FIA หรือ สมาคม

2.1.6.3 นักแข่งทุกคนที่เข้าร่วมแข่งขันระดับนานาชาติตามปฏิทินของ FIA หรือ FIA Karting ต้องสวมหมวกกันน็อกที่รับรองโดย FIA และต้องสวมชุดแข่ง ชุดชั้นใน ถุงเท้า รองเท้า และถุงมือตามมาตรฐานสากลที่กำหนดโดย FIA

2.1.6.4 การแข่งขันรถคาร์ททุกระดับ นักแข่งทุกคนต้องสวมหมวกกันน็อกชนิดเต็มหน้า (Full-face) ชุดแข่ง ถุงมือ รองเท้าและอื่นๆ ต้องเป็นผลิตภัณฑ์ที่ FIA รับรองมาตรฐานหรือสมาคมประกาศกำหนด



2.1.7 ใบอนุญาตทีมแข่ง สโมสร ชมรม ผู้จัด (Entrant License / Club License / Organizer License)

ใบอนุญาตที่ออกให้แก่บุคคลหรือนิติบุคคลผู้ถือสิทธิ์ในชื่อทีมแข่ง รถแข่ง ชิ้นส่วนอะไหล่วัสดุ อุปกรณ์ และสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของทีมประจำปีการแข่งขันนั้น

2.1.7.1 ใบอนุญาตทีมแข่ง สามารถมีชื่อบุคคลผู้ปฏิบัติหน้าที่ผู้จัดการทีมได้ 2 ราย

2.1.7.2 ใบอนุญาตสโมสรและชมรม ออกให้กับกลุ่มบุคคลที่รวมตัวกันตั้งแต่ 10 คนขึ้นไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อร่วมแข่งขัน หรือเป็นผู้จัดการแข่งขัน เพื่อสันตินาการและความสามัคคี

2.1.7.3 ใบอนุญาตผู้จัด ออกให้กับนิติบุคคลที่จัดแข่งรถยนต์และรถคาร์ท ภายใต้บังคับแห่ง NCR ฉบับนี้

2.1.8 ใบอนุญาตผู้จัดการทีม (Team Manager License)

เป็นบุคคลผู้ซึ่งผ่านการแต่งตั้งโดยมีหนังสือหรือยื่นแบบฟอร์มมายัง ร.ย.ส.ท.เพื่อขอออกใบอนุญาตผู้จัดการทีม

2.1.9 ใบอนุญาตผู้ฝึกสอน (Instructor License)

เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากีฬาเยาวชนที่มีลักษณะการฝึกสอนหรือนำให้กับนักแข่ง มีคุณสมบัติตามที่สมาคมกำหนด โดยสามารถยื่นขอใบอนุญาตผู้ฝึกสอน เพื่อลงทะเบียนเป็นบุคลากรกีฬาของ กกท. ได้

2.2 บุคลากรทางการกีฬา

2.2.1 การแต่งตั้งกรรมการ (Nomination of Officials)

คณะกรรมการกีฬายานยนต์ คือผู้ทรงสิทธิ์ในการแต่งตั้งบุคคล หรือคณะบุคคล (ในรูปแบบคณะกรรมการ หรือคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน) กำกับดูแลการแข่งขันรถยนต์ทุกรูปแบบทุกประเภทที่จัดขึ้นในราชอาณาจักรไทย

2.2.2 คุณสมบัติกรรมการแข่งขันกีฬายานยนต์ (Qualification of Officials)

2.2.2.1 เป็นผู้ที่มีความเข้าใจในกติกากีฬาแข่งรถยนต์แห่งชาติ NCR และระเบียบที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี

2.2.2.2 ผ่านการอบรมสัมมนากรรมการของ ร.ย.ส.ท. โดยมีการพัฒนาเพิ่มพูนทักษะความรู้เป็นประจำต่อเนื่องทุกปี

2.2.2.3 เป็นผู้ที่มีคุณธรรม จริยธรรม จรรยาบรรณโปร่งใส มีความยุติธรรม สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ และเป็นมืออาชีพ



2.2.2.4 ไม่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม (Conflict of Interest) กับทีมแข่งและนักกีฬาแข่งรถที่ร่วมในการแข่งขันนั้น

2.2.2.5 เป็นสมาชิกและปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของสมาคมฯ ตลอดจนสนับสนุนและส่งเสริมกิจกรรมสมาคมฯ กีฬายานยนต์ และสาธารณประโยชน์

2.2.2.6 มีใบอนุญาตเป็นกรรมการและขึ้นทะเบียนกับสมาคม

2.2.3 การแต่งตั้งผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards)

2.2.3.1 เป็น “ผู้ตัดสินการแข่งขัน” คณะกรรมการกีฬายานยนต์จะทำการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาระดับกรรมการผู้ตัดสิน (Steward A, B, C) โดยพิจารณาจากผลการทำงานในการไปปฏิบัติหน้าที่ในการแข่งขันปีปฏิทินนั้น การพิจารณาเลื่อนระดับผู้ตัดสินการแข่งขัน จะดำเนินการปีละ 1 ครั้ง และจะประกาศทะเบียนผู้ตัดสินหลังการสัมมนากรรมการผู้ตัดสินประจำปี

2.2.3.2 คณะกรรมการกีฬายานยนต์อาจแต่งตั้งผู้ปฏิบัติหน้าที่ Steward Trainee เพื่อร่วมปฏิบัติงานในรายการแข่งขันทุกระดับและเมื่อได้ปฏิบัติหน้าที่ครบ 3 ครั้ง และผ่านการประเมินผลการปฏิบัติงานแล้ว จึงจะได้เปลี่ยนสถานะภาพเป็น Steward C

2.2.3.3 การแข่งขันระดับชิงชนะเลิศแห่งประเทศไทย มีคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) จำนวน 3 คน

2.2.3.4 การแข่งขันระดับ Series Championship รายการ Endurance Event รายการ Annual Event



และระดับสโมสร ซึ่งมีการเก็บคะแนนชิงแชมป์ประจำปี มีคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) อย่างน้อยจำนวน 3 คน

2.2.3.5 การแข่งขันระดับอื่นๆ (ไม่มีการเก็บคะแนนสะสมประจำปี) มีผู้ตัดสินการแข่งขัน (Steward) จำนวนอย่างน้อย 1 คน

2.2.3.6 การแข่งขันหลายการแข่งขันในกำหนดการ อาจแต่งตั้งคณะผู้ตัดสินการแข่งขันมากกว่า 1 คน ให้รับผิดชอบร่วมกัน หรือแยกตามการแข่งขันได้

2.2.3.7 การแข่งขันรายการเดียวกันซึ่งมีระยะเวลาของการแข่งขันรุ่นนั้นๆ เกินกว่า 8 ชั่วโมง ให้ทำการแต่งตั้งผู้ตัดสินการแข่งขันเพิ่มเติม โดยปฏิบัติงานเป็นผลัด ผลัดละไม่เกิน 8 ชั่วโมง

2.2.4 หน้าที่ผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards)

2.2.4.1 เป็นบุคคลหรือคณะบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการกีฬาเยาวชนแห่งชาติ เป็นผู้แทนของสมาคมไปทำหน้าที่กรรมการตัดสินการแข่งขันที่ได้รับการรับรองหรืออนุญาตให้จัดการแข่งขันจากสมาคมฯ เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่ดังนี้

2.2.4.2 เป็นผู้ที่ทำงานอิสระไม่มีส่วนร่วมใดๆ

กับผู้จัดแข่งและในการจัดการแข่งขัน โดยต้องทำ "รายงานของ Stewards" สำหรับทุกรายการและโปรแกรมที่ปฏิบัติงาน ประกอบด้วยรายละเอียดการแข่งขัน ผลการตรวจสอบความพร้อมและความปลอดภัยในการจัดแข่งขัน เพื่อให้คณะกรรมการกีฬาเยาวชนแห่งชาติทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่สิ้นสุดการจัดแข่งขัน

2.2.4.3 เป็นผู้ที่มีอำนาจกระทำการแทนสมาคมฯ ในการตัดสิน กำกับ ดูแล ให้การแข่งขันกีฬาเยาวชนแห่งชาติ เป็นไปตามกติกาที่กีฬาแห่งประเทศไทยแห่งชาติ NCR และมาตรฐานสมาคมฯ กำหนดอย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นธรรม ตลอดจนดำเนินการเพื่อป้องกันการละเมิดกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

2.2.4.4 มีหน้าที่ตรวจสอบก่อนการแข่งขัน เพื่อให้รายการแข่งขันเป็นไปตามที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมฯ ดังนี้

2.2.4.4.1 การอนุญาตจัดแข่งขัน : ใบอนุญาตจัดการแข่งขัน หลักฐานการประกันภัย

2.2.4.4.2 คุณสมบัติผู้เข้าแข่งขัน : ต้องมีใบอนุญาตขับรถแข่งจากสมาคมฯ ใบรับรองแพทย์ (การแข่งขันระดับนานาชาติ) และตรวจสอบใบอนุญาตขับรถแข่งพร้อม VISA ของนักแข่งจากต่างประเทศ

2.2.4.4.3 ความปลอดภัย : แผนงานด้านความปลอดภัย (Safety Plan) โดยเฉพาะสนามเฉพาะกิจต้องแสดงตำแหน่งรถกู้ภัย รถพยาบาลและตำแหน่งสถานปฐมพยาบาลฉุกเฉิน

2.2.4.4.4 ใบอนุญาตทีมแข่ง (Entrant License)

2.2.4.5 เป็นผู้ที่มีอำนาจพิจารณา อนุมัติ อนุญาต และเพิกถอน ดังนี้

2.2.4.5.1 แก้ไขเพิ่มเติมกฎกติกาการแข่งขัน (SR) ในรายการหรือโปรแกรม

2.2.4.5.2 เปลี่ยนแปลง กำหนดการแข่งขัน เลื่อนระดับ ยกเลิก และยุติการแข่งขัน นักกีฬาแข่งรถ รุ่นการแข่งขัน รอบการแข่งขัน ฮีท เปลี่ยนแปลงจุดสตาร์ทหรือจุดฟินิช และอื่นๆ รวมถึงกรณีได้รับการร้องขอจากนายสนาม ในกรณีที่มีเหตุสุดวิสัยหรือด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัยที่ร้ายแรง



2.2.4.5.3 จัดให้มีการแข่งขันใหม่ เฉพาะกรณีที่ไม่สามารถตัดสินผลการแข่งขันด้วยวิธีอื่นได้ (dead heats)

2.2.4.5.4 แต่งตั้งผู้ตัดสินการแข่งขันเพิ่มเติมในกรณีที่จำนวนกรรมการตัดสินการแข่งขันปฏิบัติหน้าที่ไม่เพียงพอ โดยต้องจัดทำรายงานให้คณะกรรมการกีฬาเยาวชนแห่งประเทศไทยเป็นลายลักษณ์อักษรภายหลัง

2.2.4.5.5 สั่งปรับ และอนุญาตให้กับผู้เข้าร่วมแข่งขันที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับแข่ง โดยมีเงื่อนไขอื่นใด

2.2.4.5.6 เป็นผู้ที่มีอำนาจรับรอง หรือปฏิเสธ หรือเปลี่ยนแปลง การตัดสินของนายสนาม หรือ กรรมการยืนยันข้อเท็จจริง หรือกรรมการดำเนินการแข่งขันทุกตำแหน่ง ทั้งนี้ กรรมการดำเนินการแข่งขันทุกตำแหน่ง มีหน้าที่ประสานงาน กับคณะผู้ตัดสินการแข่งขันโดยผ่านนายสนาม

2.2.4.5.7 ผู้ตัดสินการแข่งขันอาจใช้วิดีโอหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ใดๆ เพื่อช่วยในการตัดสิน

2.2.4.6 เป็นผู้ที่มีอำนาจพิจารณา กำหนดโทษและลงโทษการฝ่าฝืนกฎกติกาหรือระเบียบข้อบังคับ โดยตัดสินว่าจะบังคับใช้บทลงโทษใดในกรณีที่ฝ่าฝืนกฎกติกาการแข่งขัน รวมถึง

2.2.4.6.1 ผู้ฝ่าฝืนกฎกติกา ด้วยการปรับผลการแข่งขัน และหรือปรับเป็นเงิน และหรือระงับใช้ใบอนุญาตขับแข่ง (ชั่วคราว) หรือให้ออกจากการแข่งขัน

2.2.4.6.2 นักกีฬาแข่งรถ รถแข่ง หรือทีมแข่งที่เป็นอันตราย หรืออาจก่อให้เกิดอันตรายจากการสังเกตการณ์ด้วยตนเอง หรือรับรายงานจากนายสนาม

2.2.4.6.3 นักแข่งที่ได้รับโทษจากการแข่งขันในรอบหนึ่ง และไม่เข้าร่วมการแข่งขันรอบอื่นต่อเนื่องในระหว่างการแข่งขัน หรือรายการแข่งขันนั้นๆ

2.2.4.6.4 ลงโทษนักแข่งและผู้ที่เกี่ยวข้องที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของกรรมการ

2.2.4.7 การจัดลำดับและผลการแข่งขันรวมถึงการตัดสินทั้งหมดที่ออกโดยกรรมการ จะถูกตีประกาศไว้บนกระดานประกาศ official notice board พร้อมกับเวลาที่เผยแพร่ หรือบนกระดานประกาศดิจิทัล (ถ้ามี) หากโพสต์บนกระดานประกาศอย่างเป็นทางการและแบบดิจิทัลทั้งสองอย่าง เวลาที่เผยแพร่บนกระดานประกาศอย่างเป็นทางการจะมีความสำคัญเหนือกว่า

2.2.4.8 พิจารณาและตัดสินการประท้วงการแข่งขัน

2.2.4.9 ผู้ตัดสินการแข่งขันอาจขอให้ทำการทดสอบแอลกอฮอล์ กำหนดจำนวนผู้ขับขี่ที่จะทดสอบ และเลือกผู้ขับขี่ที่จะได้รับการทดสอบแอลกอฮอล์ ตามคำร้องขอของ FIA (หรือ ASN) หรือด้วยความคิดของผู้ตัดสินการแข่งขันเองตามข้อบังคับที่บังคับใช้ และทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎข้อบังคับต่อต้านการใช้สารต้องห้ามของ FIA ซึ่งอยู่ในการบริหารของคณะกรรมการวินัยต่อต้านการใช้สารต้องห้าม FIA *(Code Art. 11.9.3.r, 11.9.5.b)

2.2.4.10 เป็นผู้ที่มีอำนาจพิจารณา รับรอง และให้ข้อเสนอแนะต่อรายงานผลการจัดแข่งขัน ซึ่งผู้จัดการแข่งขันรายงานต่อคณะกรรมการกีฬาเยาวชนแห่งประเทศไทยตามแบบฟอร์มและรูปแบบที่สมาคมกำหนด ประกอบด้วย สถิติผลการแข่งขัน สรุปผลการจัดการแข่งขัน การเกิดอุบัติเหตุ การประท้วง การ



ตัดสินโทษ การให้ออกจากการแข่งขัน การประเมินผลการจัดงาน การส่งเสริมสิทธิประโยชน์ การใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีในการแข่งขัน

2.2.4.11 มีอำนาจพิจารณาและการตัดสินใหม่หากมีข้อมูลใหม่ที่เป็นสาระสำคัญ

2.2.3 ผู้กำกับมาตรฐาน (RAAT Observer)

หมายถึง บุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ ที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการกีฬาเยาวชน เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการจัดการแข่งขันให้เป็นไปตาม NCR และ กฎ กติกา ที่เกี่ยวข้องทั้งหลาย โดยมอบหน้าที่ให้คณะกรรมการผู้ตัดสินกีฬาเยาวชน คัดเลือกผู้กำกับมาตรฐาน (RAAT Observer)

2.2.4 กรรมการที่ผู้จัดแข่งขันเป็นผู้แต่งตั้ง (Organizer Appointed Officials)

ผู้จัดการแข่งขันสามารถสรรหาและแต่งตั้งผู้ทำหน้าที่กรรมการเพื่อให้การแข่งขันมีความปลอดภัยเป็นธรรมเป็นไปตามกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ NCR มาตรฐานที่ ร.ย.ส.ท. และนานาชาติ กำหนด โดยให้คัดเลือกบุคลากรที่มีความรู้ มีคุณสมบัติเหมาะสม และเป็นไปตามที่สมาคมฯ กำหนด เพื่อเข้าปฏิบัติหน้าที่ ตั้งแต่นายสนามลงมาตามลำดับ และสามารถแต่งตั้งหัวหน้ากรรมการเพื่อควบคุมการปฏิบัติงานของกรรมการหลายๆ รายที่ทำหน้าที่เดียวกัน ทั้งนี้สมาคมฯ สงวนสิทธิ์ในการปฏิเสธบุคคลผู้ที่ไม่มีความรู้หรือคุณสมบัติเหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่

2.2.4.1 กรรมการผู้ทำหน้าที่สำคัญทุกตำแหน่งตามที่กำหนดในกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ NCR ต้องเป็นสมาชิกและปฏิบัติตามระเบียบของ

สมาคมฯ มีใบอนุญาตและขึ้นทะเบียนเป็นบุคลากรด้านกีฬาเยาวชนและปฏิบัติตามข้อบังคับหลักเกณฑ์ที่กฎระเบียบกติกาหรือที่คณะกรรมการกีฬาเยาวชนกำหนด

2.2.4.2 ผู้จัดการแข่งขันสามารถแต่งตั้งตัวแทนนักแข่ง (Competitors Relation Officer) เพื่อปฏิบัติหน้าที่ประสานงานร่วมกับคณะกรรมการดำเนินการแข่งขันได้

2.2.5 ผู้อำนวยการแข่งขัน (Director)

ผู้จัดการแข่งขันแต่งตั้งผู้อำนวยการแข่งขัน (Event Director หรือ Race Director หรือ Rally Director) เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำแผนงานด้านการประสานงานกับทางราชการ การประชาสัมพันธ์ การจัดการด้านสิทธิประโยชน์ และการเงิน ฯลฯ เพื่อให้สอดคล้องกับการแข่งขันที่จะจัดขึ้นภายใต้ข้อบังคับที่ระบุไว้ สำหรับผู้อำนวยการแข่งขัน (Race Director) ในการแข่งขันในสนามแข่งขัน (Circuit Race) มีอำนาจในการแข่งขันดังนี้

2.2.5.1 อาจมีการกำหนดผู้อำนวยการแข่งขันตลอดระยะเวลาทั้งหมดของการแข่งขัน Championship, Cup, Trophy, Challenge หรือ Series

2.2.5.2 นายสนามจะต้องปรึกษาหารืออยู่ตลอดเวลา กับผู้อำนวยการการแข่งขัน

2.2.5.3 ผู้อำนวยการการแข่งขันจะมีอำนาจเหนือกว่าในเรื่องต่อไปนี้ และนายสนามจะออกคำสั่งในส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ได้ก็ต่อเมื่อมีการประกาศมอบอำนาจอย่างชัดเจน



2.2.5.4 การควบคุมการฝึกซ้อมและการแข่งขัน, การปฏิบัติตามกำหนดการและ, หากเขาเห็นว่าจำเป็น, ให้ยื่นข้อเสนอต่อผู้ตัดสินการแข่งขันเพื่อปรับเปลี่ยนกำหนดการให้สอดคล้องกับ NCR หรือกติกาการแข่งขันของผู้จัด (SR)

2.2.5.5 การหยุดรถยนต์ใดๆ ตาม NCR หรือกติกาการแข่งขันของผู้จัดแข่ง (SR)

2.2.5.6 การหยุดการฝึกซ้อมหรือการระงับการแข่งขันตามกติกาการแข่งขันหากเขาเห็นว่าไม่ปลอดภัยที่จะดำเนินการต่อและตรวจสอบให้แน่ใจว่ามีการดำเนินการตามขั้นตอนการรีสตาร์ทที่ถูกต้อง

2.2.5.7 ขั้นตอนการสตาร์ท

2.2.5.8 การใช้รถเซฟตี้คาร์

2.2.5.9 หากจำเป็นสามารถกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบที่เพิ่มเติมจากข้างต้น โดยระบุไว้ในกติกาการแข่งขันที่เกี่ยวข้อง

2.2.6 นายสนาม (Clerk of the Course)

2.2.6.1 เป็นกรรมการที่มีคุณสมบัติกรรมการที่ปฏิบัติงานในการแข่งขันกีฬายานยนต์ ซึ่งแต่งตั้งโดยผู้จัดการแข่งขัน เพื่อรับผิดชอบในการกำกับ ดูแล ควบคุมการแข่งขันให้เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต จัดการแข่งขันจากสมาคมฯ กฎ กติกา กีฬาแข่งรถยนต์แห่งชาติ (NCR) มาตรฐานการแข่งขัน กติกาการแข่งขัน และกำหนดการแข่งขัน ในกรณีที่มีการแข่งขันหลายรายการ อาจมีนายสนามหลายคนก็ได้ ทั้งนี้ นายสนามสามารถปฏิบัติหน้าที่แทนเลขาธิการได้ เป็นผู้ที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการแข่งขัน ดังนี้

2.2.6.2 ให้ความร่วมมือและปฏิบัติงานร่วมกับผู้อำนวยการแข่งขัน (ถ้ามี) ดำเนินการแข่งขันในรายการหรือโปรแกรมการแข่งขัน ให้เป็นไปตามรายการที่ได้รับอนุมัติ อนุญาตจากสมาคมฯ อย่างถูกต้องตามกติกา กีฬาแข่งรถยนต์แห่งชาติ มาตรฐานที่สมาคมฯ กำหนด และภาพพจน์ที่ดีต่อกฎกีฬายานยนต์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่เปิดรับสมัคร วันซ้อม วันแข่งขัน จนถึง การประกาศผลและรับรองการแข่งขัน

2.2.6.3 จัดรักษาความปลอดภัยต่อสาธารณชน ผู้ชมการแข่งขัน ตลอดระยะเวลาการจัดแข่งขัน โดยบูรณาการร่วมกับหน่วยงานด้านความมั่นคง ตำรวจ ทหาร หรือภาคเอกชน

2.2.6.4 ตรวจสอบและดำเนินการเพื่อให้หนักแน่น แข่ง ทีมแข่ง ที่เข้าแข่งขันในรายการ มีคุณสมบัติครบถ้วน และปฏิบัติตามกติกาหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ได้แก่

(ก) การมีใบอนุญาตและการขึ้นทะเบียนนักแข่ง ทีมแข่งต่อสมาคมฯ อาทิ ใบอนุญาตขับรถแข่ง ใบอนุญาตทีมแข่ง ใบอนุญาตผู้จัดการทีมแข่ง

(ข) ความพร้อมของนักแข่ง สมรรถนะนักแข่ง ตรวจสอบใบรับรองแพทย์ของนักแข่ง (Medical Certificate)

(ค) ควบคุม ระเบียบ นักแข่ง และหรือ รถแข่ง ที่ขาดคุณสมบัติ และหรือ ที่ขาดความปลอดภัยเข้าแข่งขัน

(ด) เสนอลงโทษนักแข่งบนรถแข่งคันที่ฝ่าฝืนสัญญาจริงต่อผู้ตัดสินการแข่งขัน

(ค) เสนอลงโทษหรือตักเตือน นักแข่งและทีมแข่ง โดยการใช้สัญญาจริง ระหว่างการจับเวลาหรือ ระหว่างการแข่งขันต่อผู้ตัดสินการแข่งขัน

(ข) จัดทำรายงานความประพฤติ การลงโทษนักแข่งและทีมแข่งทุกกรณี



(ง) ตรวจสอบและดำเนินการเพื่อให้มีการแข่งขันที่ปลอดภัย ถูกต้อง โปร่งใส และเป็นธรรม

(จ) ตรวจสอบรถแข่งว่ามีสมรรถนะถูกต้องตามกติกาเทคนิค มีความปลอดภัยสมบูรณ์พร้อมต่อการแข่งขัน โดยรับรายงานจากหัวหน้าตรวจสอบสภาพ ตลอดจนมีหมายเลขประจำรถแข่งที่ถูกต้องตรงกับรายชื่อที่สมัครแข่ง

(ข) จัดรถแข่งเข้าตำแหน่งสตาร์ทที่ถูกต้อง และให้สัญญาณสตาร์ท

(ค) ยกเลิกผลการจับเวลา ผลการแข่งขัน

(ช) จัดทำสรุปรายงานผลการแข่งขัน สรุปผลกิจกรรมการแข่งขัน เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและการเกิดอุบัติเหตุ รับรองโดยผู้จัดการแข่งขัน และคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการกีฬา ยานยนต์ทราบ

(ฉ) ตรวจสอบว่ากรรมการ เจ้าหน้าที่ เข้าประจำจุด และตรวจสอบให้แน่ใจว่ากรรมการทุกคนได้รับข้อมูลที่จำเป็นเพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ และรายงานต่อคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

2.2.6.5 สนับสนุนการปฏิบัติงานของกรรมการผู้ปฏิบัติงานในการแข่งขัน ให้คุณสมบัตินครบถ้วน มีความรู้ความเข้าใจ สามารถปฏิบัติงานให้การ

แข่งขันเป็นไปตามกติกาและข้อกำหนดของคณะกรรมการกีฬา ยานยนต์อย่างถูกต้อง มีมาตรฐาน โปร่งใสและเป็นธรรม

(ญ) แต่งตั้งผู้ช่วยที่มีคุณสมบัติเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการแข่งขันตามความจำเป็น

(ฎ) จัดเตรียมอุปกรณ์ ข้อมูล และเอกสารที่จำเป็นเพื่อคุณภาพการแข่งขัน

(ฏ) จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการจัดการแข่งขันตามความเหมาะสม (ก่อนและหลังการแข่งขัน เพื่อเตรียมการและเพื่อสรุปสถานการณ์)

(ฐ) ตรวจสอบและรับรองรายงานประมวลผลการแข่งขัน ได้แก่ รายงานการจับเวลา รายงานการตรวจสภาพนักแข่ง สนามแข่ง และอุปกรณ์ รายงานการควบคุมทางแข่งจุดต่างๆ เป็นต้น เพื่อประกอบเป็นรายงานควบคุมการแข่งขัน

2.2.6.6 เป็นผู้รับคำประท้วง และเสนอแนะข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาของผู้ตัดสินการแข่งขันในทันที

2.2.6.7 เสนอแนะให้กติกาแข่งขันเพิ่มเติมเฉพาะกาล (Additional Supplementary Regulations) ที่ไม่ขัดแย้งกับกติกามาตรฐาน ประกาศเป็น Bulletin เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน และ



ดำเนินการด้านเอกสาร เพื่อปรับปรุงกำหนดการแข่งขันหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับกติกาต่างๆ

2.2.6.8 จัดทำรายละเอียดประกอบการรายงานควบคุมการแข่งขัน เพื่อให้ผู้จัดการแข่งขันรับรองและเสนอต่อคณะกรรมการกีฬาเยาวชน

2.2.6.9 นายกสมาคมอาจเสนอให้แต่งตั้งรองนายกสมาคมหรือผู้ช่วยนายสนามเพื่อช่วยปฏิบัติงานได้

2.2.7 เลขาธิการ (Secretary of the Event)

2.2.7.1 เป็นกรรมการที่มีคุณสมบัติกรรมการที่ปฏิบัติงานในการแข่งขันกีฬาเยาวชนที่แต่งตั้งโดยผู้จัดการแข่งขันเพื่อรับผิดชอบงานสารบัญ เอกสาร ข้อมูล ประกาศ การรับรองการจัดตำแหน่งกรรมการในหน้าที่ต่างๆ การจัดเตรียมความพร้อมของเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นในการแข่งขัน โดยเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันซ้อม วันแข่งขัน จนถึงการประกาศผลและรับรองการแข่งขัน

2.2.7.2 เป็นกรรมการที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

2.2.7.2.1 เป็นผู้ช่วยนายสนาม และสนับสนุนการปฏิบัติงานของกรรมการ และเจ้าหน้าที่ เพื่อให้การแข่งขันดำเนินไปอย่างถูกต้อง

2.2.7.2.2 ตรวจสอบดำเนินการด้านเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันทั้งหมดโดยถูกต้องครบถ้วนได้แก่การสมัครแข่งขัน การกำหนดหมายเลขรถแข่ง การเผยแพร่กติกา ประกาศต่าง ๆ

2.2.7.2.3 ตรวจสอบดำเนินการให้ผู้เข้าร่วมการแข่งขัน (Competitor และ Entrant) มีคุณสมบัติได้รับอนุญาตและขึ้นทะเบียนของสมาคมฯ มีสมรรถนะและสุขภาพที่พร้อมเข้าร่วมแข่งขันอย่าง

ครบถ้วนถูกต้อง และลงนามในใบสมัคร

2.2.7.2.4 ตรวจสอบดำเนินการให้กรรมการเจ้าหน้าที่ นักแข่ง ผู้จัดการทีมแข่ง และผู้เกี่ยวข้องมีคุณสมบัติ ได้รับอนุญาตและขึ้นทะเบียนของสมาคมฯ อย่างครบถ้วน ถูกต้อง และจัดให้มีการแสดงหลักฐานพร้อมต่อการตรวจสอบของกรรมการควบคุมตลอดระยะเวลาการแข่งขัน

2.2.7.2.5 จัดเตรียมความพร้อมอุปกรณ์สถานที่ และเอกสารที่เอื้อประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานของผู้ตัดสินการแข่งขัน คณะกรรมการกีฬาเยาวชน คณะกรรมการบริหารสมาคม นายสนาม คณะกรรมการเจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงานในการแข่งขัน รวมถึงจัดการประชุมกรรมการจัดการแข่งขันในสนามนั้นๆ ก่อนและหลังการแข่งขัน

2.2.7.2.6 เลขาธิการต้องแจ้งหมายเลขรถแข่งของนักแข่งที่ถือใบอนุญาตขับรถแข่งผู้ที่มีข้อจำกัด (Handicapped) ให้กรรมการทั้งหมดทราบ โดยเฉพาะกรรมการกู่กัย

2.2.7.2.7 เลขาธิการอาจเสนอให้แต่งตั้งรองเลขาธิการหรือผู้ช่วยเลขาธิการเพื่อช่วยปฏิบัติงานแทน

2.2.8 กรรมการตรวจสอบสภาพและเทคนิค (Scrutineering)

2.2.8.1 เป็นกรรมการที่มีคุณสมบัติกรรมการที่ปฏิบัติงานในการแข่งขันกีฬาเยาวชนที่รับผิดชอบด้านการตรวจสอบสมรรถนะ คุณสมบัติทางเทคนิคของรถแข่ง โดยสามารถเสนอแต่งตั้งผู้ช่วยกรรมการตรวจสอบสภาพและเทคนิคที่มีคุณสมบัติเพื่อช่วยปฏิบัติงานได้



2.2.8.2 การแข่งขันทุกประเภทต้องมีหัวหน้าตรวจสภาพเป็นผู้ควบคุมการตรวจสอบสภาพและเทคนิค ศึกษาข้อมูลด้านเทคนิค จัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการตรวจสอบ จัดทำรายงานผลการตรวจสอบ และประสานกับนายสนาม (ในกรณีที่เกิดกติกาสงครามไว้ ให้ตรวจสอบเอกสาร Homologation Papers ของรถแข่งซึ่งจัดทำมาโดยผู้สมัครเข้าแข่งขัน)

2.2.8.3 เป็นกรรมการที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

2.2.8.3.1 ศึกษากติกาที่ฟ้าแข่งรถยนต์แห่งชาติ กติกาแข่งรถ กติกาเพื่อความปลอดภัยกติกาสงครามสำหรับรถแข่งทุกประเภท ทุกรุ่น และกฎกติกาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.2.8.3.2 ดำเนินการตรวจสอบสภาพรถแข่งตามเวลา กำหนดทั้งก่อนแข่ง ระหว่างแข่ง หลังแข่ง หรือเมื่อได้รับแจ้งจากนายสนาม หรือผู้ตัดสินการแข่งขัน

2.2.8.3.3 ตรวจสอบความถูกต้องของหมายเลขสติ๊กเกอร์บังคับ การปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือกติกาแข่งขัน

2.2.8.3.4 รายงานการตรวจสอบสภาพ เทคนิค และความพร้อมของรถแข่งเป็นลายลักษณ์อักษรโดยระบุรายละเอียดรถแข่งที่ผ่านการตรวจสอบสภาพ และไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพ พร้อมเหตุผล

2.2.8.3.5 ห้ามเปิดเผยข้อมูลในการตรวจสอบสภาพรถแข่งต่อผู้อื่น ยกเว้นได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรให้เปิดเผยได้จากผู้ตัดสินการแข่งขัน หรือนายสนาม

2.2.9 กรรมการและเจ้าหน้าที่อื่นๆ (Official and Marshal)

กรรมการและเจ้าหน้าที่อื่นๆ อาจจำแนกออกเป็นแต่ละประเภทตามลักษณะของการแข่งขัน โดยผู้จัดการแข่งขันเป็นผู้ดำเนินการตามความเหมาะสมในระเบียบ ข้อบังคับกติกาสงคราม และกฎ กติกาที่ฟ้าแข่งรถยนต์แห่งชาติ (NCR) ซึ่งจะปรากฏชื่อและตำแหน่งหน้าที่อยู่ในกติกาสงคราม (SR) ของผู้จัดการแข่งขันแต่ละรายการ การแข่งขันใดๆ ที่ผู้ดำเนินการแข่งขันแต่งตั้งกรรมการยืนยันข้อเท็จจริง (Judges of Fact) หนึ่งหรือหลายคนเพื่อดูแลการสตาร์ท หรือในการแข่งขันที่จะต้องมีการตัดสินลำดับที่รถยนต์ข้ามเส้นชัยซึ่งเป็นหน้าที่ของหัวหน้ากรรมการจับเวลา หรือในการแข่งขันที่จะต้องมีการตัดสินว่ารถยนต์ได้สัมผัสหรือข้ามเส้นที่กำหนดหรือไม่ หรือข้อเท็จจริงอื่นใดที่ระบุไว้ในกติกาสงครามของผู้จัดแข่ง (SR) สำหรับการแข่งขันหนึ่งหรือหลายข้อ รายชื่อกรรมการยืนยันข้อเท็จจริงจะต้องได้รับการอนุมัติจากผู้ตัดสินการแข่งขัน และทำการตีประกาศที่บอร์ดแสดงผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการ

2.2.10 แพทย์สนาม (Medical)

เป็นกรรมการที่มีคุณสมบัติ มีความรู้และประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการจัดการแข่งขัน มีหน้าที่รับผิดชอบภายใต้คำสั่งนายสนาม มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

2.2.10.1 ให้คำปรึกษา แนะนำ รักษา หรือปฐมพยาบาล กรรมการ นักแข่ง ทีมแข่ง และผู้ที่เกี่ยวข้อง ที่ได้รับความบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยในระหว่างการแข่งขัน

2.2.10.2 ตรวจวินิจฉัยสุขภาพนักแข่ง หากตรวจพบข้อผิดพลาด หรือมีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในการขับขี่ หรือเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขัน



ให้กรรมการแจ้งผลการวินิจฉัยต่อนายสนามและผู้ตัดสินการแข่งขัน เพื่อระงับไม่ให้นักแข่งทำการแข่งขันทันที

2.2.10.3 ตรวจสอบเบื้องต้นต่อการใช้สารกระตุ้น แอลกอฮอล์และสิ่งเสพติด มีอำนาจในการสั่งระงับไม่ให้นักแข่งทำการแข่งขัน

2.2.10.4 รายงานผลการตรวจสอบสุขภาพของนักแข่งในกรณีจำเป็น ต่อนายสนาม

2.2.11 ใบอนุญาตกรรมการ

(RAAT Official License)

2.2.11.1 ใบอนุญาตผู้ตัดสินการแข่งขัน (Steward License) เป็นใบอนุญาตออกให้เพื่อรับรองคุณสมบัติของบุคคลที่ผ่านการคัดเลือกให้สามารถปฏิบัติหน้าที่เป็น “ผู้ตัดสินการแข่งขัน” ในรายการแข่งขันที่ ร.ย.ส.ท. ให้การรับรอง คณะกรรมการกีฬาฯ ยินดีจะทำการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาระดับกรรมการผู้ตัดสิน (Steward A, B, C) โดยพิจารณาจากผลการทำงานในการไปปฏิบัติหน้าที่ในการแข่งขันปีปฏิทินนั้น การพิจารณาเลื่อนระดับผู้ตัดสินการแข่งขัน จะดำเนินการปีละ 1 ครั้ง และจะประกาศทะเบียนผู้ตัดสินหลังการสัมมนากรรมการผู้ตัดสินประจำปี

2.2.11.2 ผู้อำนวยการแข่งขัน (Director) มีใบอนุญาตของบุคคลที่ได้รับคัดเลือกให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ “Director” ในรายการแข่งขันที่ ร.ย.ส.ท. ให้การรับรอง

2.2.11.3 นายสนาม (Clerk Of the Course) มีใบอนุญาตเพื่อรับรองคุณสมบัติของบุคคลที่ผ่านการคัดเลือกให้สามารถปฏิบัติหน้าที่เป็น

“นายสนาม” ในรายการแข่งขันที่ ร.ย.ส.ท. ให้การรับรอง

2.2.11.4 เลขาธิการ (Secretary Of the Meet) มีใบอนุญาตเพื่อรับรองคุณสมบัติของบุคคลที่ผ่านการคัดเลือกให้สามารถปฏิบัติหน้าที่เป็น “เลขาธิการ” ในรายการแข่งขันที่ ร.ย.ส.ท. ให้การรับรอง

2.2.11.5 หัวหน้าชุดกรรมการตรวจสอบสภาพ (Chief Scrutineer) มีใบอนุญาตเพื่อรับรองคุณสมบัติของบุคคลที่ผ่านการคัดเลือกสามารถปฏิบัติหน้าที่เป็น “หัวหน้าชุดกรรมการตรวจสอบสภาพ” ในรายการแข่งขันที่ ร.ย.ส.ท. ให้การรับรอง

2.2.11.6 ค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต RAAT Official ปีละ 1,000 บาท + ค่าสมาชิกสมทบ 500 บาท รวม 1,500 บาท (กรณีเป็นสมาชิก ร.ย.ส.ท. วิสามัญ, สามัญ, หรือตลอดชีพ ไม่ต้องเสียค่าสมาชิกสมทบ)

2.3.1 อำนาจหน้าที่ของกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขัน

ผู้ตัดสินการแข่งขันที่คณะกรรมการกีฬาฯ ยินดีแต่งตั้ง เป็นผู้ใช้อำนาจของสมาคมในการกำกับดูแลรายการแข่งขันให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย โปร่งใสและยุติธรรม โดยมีอำนาจในการเรียกหลักฐานข้อมูลและบุคคล เพื่อประกอบการสอบสวน แสวงหาข้อเท็จจริง และพิจารณาพฤติกรรมเหตุการณ์การกระทำความผิด รวมทั้งมีอำนาจกำหนดโทษ และลงโทษการกระทำที่ฝ่าฝืนได้ทันที

2.3.2 เหตุแห่งการละเมิด ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตาม

ตามกติกากีฬาแห่งประเทศไทย ทุกระดับ



มาตรฐานการแข่งขันที่คณะกรรมการกีฬาเยาวชนกำหนด โดยเจตนาหรือไม่เจตนา หรือแม้เพียงส่วนหนึ่งส่วนใด จะถือเป็นเหตุของการกระทำผิดตามกติกาที่กีฬาแข่งรถยนต์แห่งชาติ ดังนี้

2.3.2.1 การกระทำที่ฝ่าฝืนคำสั่งของกรรมการซึ่งปฏิบัติหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในกติกากการแข่งขัน

2.3.2.2 การกระทำหรือการแสดงพฤติกรรมที่ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกติกาที่กีฬาแข่งรถยนต์แห่งชาติ แม้ส่วนหนึ่งส่วนใด หรือต่อคำสั่งของผู้ตัดสินการแข่งขัน นายสนาม และกรรมการที่ปฏิบัติงานในการแข่งขันกีฬาเยาวชน ซึ่งวินิจฉัยสั่งการในหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในกติกากการแข่งขัน

2.3.2.3 ความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อการแข่งขัน และวงรถกีฬาแข่งรถโดยส่วนรวม

2.3.2.4 ความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายหรือเสียชื่อเสียงของ ร.ย.ส.ท. โดยเจตนา

2.3.2.5 การขับรถแข่งอย่างอันตราย (Dangerous Driving)

2.3.2.6 การขับที่รถแข่งอย่างขาดความระมัดระวัง (Careless Driving)

2.3.2.7 การไม่ประพฤติปฏิบัติเป็นวิญญูชน แสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ หยาบคาย ไม่เหมาะสมระหว่างการแข่งขัน ในจุดควบคุมการแข่งขัน หรือในบริเวณสถานที่จัดงานของผู้จัดแข่งขัน

2.3.2.8 การใช้สารกระตุ้นหรือสารเสพติดที่คณะกรรมการโอลิมปิกสากล (IOC) และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดห้ามในระหว่างการแข่งขัน

2.3.2.9 การไม่ชำระค่าสมัคร ค่าธรรมเนียมอื่นๆ ดังที่ระบุไว้ในกติกากการแข่งขัน อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตหรือระงับการแข่งขันไว้จนกว่าจะดำเนินการให้เป็นที่ยอมรับ

2.3.2.10 การให้สินบนหรือความพยายาม, ทั้งทางตรงหรือทางอ้อม, ที่จะตัดสินบนบุคคลใดๆ ที่มีหน้าที่อย่างเป็นทางการเกี่ยวกับการแข่งขันหรือการจ้างงานในลักษณะใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันและการยอมรับ, หรือเสนอที่จะยอมรับ, สินบนใดๆ โดยเป็นกรรมการหรือพนักงาน

2.3.2.11 การดำเนินการใดๆ ที่เป็นเป้าหมายของการเข้าร่วมการแข่งขันหรือการมีส่วนร่วมในการแข่งขันรถยนต์ที่ทราบว่าไม่มีสิทธิ์ ** (FIA Code Art. 12.1.1.a)

2.3.2.12 การกระทำที่เป็นการขู่ข่มหรือการกระทำใดๆ ที่กระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของการแข่งขันหรือผลประโยชน์ของกีฬามอเตอร์สปอร์ตโดยทั่วไป ** (FIA Code Art 12.1.1.c)

2.3.2.13 การแสวงหาวัตถุประสงค์ใดๆ ที่ขัดหรือตรงข้ามกับสมาคมฯ ** (FIA Code Art 12.1.1.d)

2.3.2.14 คำพูด การกระทำ หรืองานเขียนใดๆ หรือนำเข้าข้อมูลและเผยแพร่ทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายทางศีลธรรมหรือความสูญเสียต่อสมาคมฯ, ร่างกาย, สมาชิก หรือเจ้าหน้าที่บริหารสมาคมฯ ** (FIA Code Art 12.1.1.f)

2.3.2.15 การขับที่ที่ไม่ปฏิบัติตาม FIA Code of Conduct เกี่ยวกับการแข่งขัน ซึ่งระบุใน FIA Appendix L ** (FIA Code Art 12.1.1.j)

2.3.3 การลงโทษผู้เกี่ยวข้องกับการแข่งขัน (Penalties)

การลงโทษทุกกรณี จะถูกบันทึกเป็นประวัติของผู้ถูกลงโทษในฐานะข้อมูลของสมาคมฯ



2.3.3.1 บุคคล, นิติบุคคล, ผู้จัดการแข่งขัน, ผู้ร่วมการแข่งขัน, ผู้มีส่วนร่วมกับการแข่งขัน รวมทั้งผู้โฆษณา และประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีได้ดำเนินการภายใต้กฎกติกาการแข่งขันแห่งชาติ อาจถูกพิจารณาโทษ ดังนี้

2.3.3.1.1 ว่ากล่าว ตักเตือนด้วยวาจา

2.3.3.1.2 ตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร

2.3.3.1.3 ภาคทัณฑ์

2.3.3.1.4 เพิกถอน ใบอนุญาตขับรถแข่ง (Competition License) ใบอนุญาตทีมแข่ง (Entrant License) ใบอนุญาตผู้จัดการทีมแข่ง (Team Manager License) ใบอนุญาตกรรมการ (Official License) และ/หรือ ใบอนุญาตจัดแข่งขัน (Organizing Permit) โดยคำสั่งดังกล่าวเป็นอำนาจของคณะกรรมการกีฬาเยาวชน

2.3.3.1.5 พิจารณาห้ามเกี่ยวข้องกับการแข่งขัน (โดยมีกำหนดเวลา) Banned

2.3.3.1.6 อื่น ๆ ตามความเหมาะสม

2.3.3.2 ผู้จัดการแข่งขัน, กรรมการใดๆ, นักแข่ง, ผู้ร่วมรถ, ผู้ช่วยเหลือ และรวมถึงผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ ซึ่งได้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนต่อ NCR ฉบับนี้ จะได้รับโทษดังนี้

2.3.3.2.1 ว่ากล่าว ตักเตือนด้วยวาจา

2.3.3.2.2 ตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร

2.3.3.2.3 ภาคทัณฑ์

2.3.3.2.4 ปรับเป็นเวลาในการแข่งขัน หรือ ตำแหน่ง (เฉพาะกรณีเป็นความผิดในระหว่างการแข่งขันและหมายถึงการลงโทษที่แสดงเป็นนาฬิกาและ/หรือวินาที และ/หรือ อันดับ)

2.3.3.2.5 ลงโทษ drive-through ** (FIA Code Art 12.3.1.k)

2.3.3.2.6 ลงโทษ stop-and-go หรือ stop-and-go ตามเวลาหยุดที่กำหนด ** (FIA Code Art 12.3.1.l)

2.3.3.2.7 ตัดรอบการแข่งขัน ** (FIA Code Art 12.3.1.i)

2.3.3.2.8 ลดตำแหน่งกรีตสตาร์ท หรือปรับเป็นตำแหน่งในผลการแข่งขัน

2.3.3.2.9 ตัดสิทธิ์ผลการแข่งขัน (Disqualification) ** (FIA Code Art 12.3.1.m)

2.3.3.2.10 ปรับยกเลิกผลการแข่งขัน และ/หรือ คะแนนสะสมบางส่วนหรือทั้งหมด

2.3.3.2.11 ปรับเป็นเงินสดซึ่งต้องชำระภายใน 14 วัน นับแต่วันที่ได้ตัดสิน

2.3.3.2.12 ทำงานสาธารณประโยชน์ ** (FIA Code Art 12.3.1.d)

2.3.3.2.13 ปรับห้ามร่วมการแข่งขัน และ/หรือ ห้ามจัดแข่งขัน (ระยะเวลาของผลบังคับให้อยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการกีฬาเยาวชน) Suspension โดยสมาคมจะส่งรายละเอียดให้ FIA บันทึกข้อมูล

2.3.3.2.14 ให้ออกจากการแข่งขัน และ/หรือ ห้ามเกี่ยวข้องกับการแข่งขัน (Banned)

2.3.3.2.15 อื่น ๆ ตามความเหมาะสม

2.3.3.2.16 การปรับใดๆ ที่เป็นเงินในส่วนของที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันในระหว่างรายการ โดยนับจากวันที่เริ่มลงทะเบียนจนถึงการแข่งขันสิ้นสุด ให้นำส่งสมาคม ยกเว้น ค่าปรับที่ไม่เกี่ยวข้องกับรายการโดยตรง เช่น การทำให้ทรัพย์สินสูญหาย การไม่ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยของสนาม (อาทิ การจอดรถในที่ห้ามจอด การสูบบุหรี่ในที่ห้ามการใช้พิทแพ็ดต้อกนอกเวลาทำการ เป็นต้น)



2.3.3.2.16 การลงโทษ Drive through และ Stop - And - Go ต้องทำการลงโทษก่อนระยะทางการแข่งขันสิ้นสุดอย่างน้อย 5 รอบ หรือเวลาเทียบเท่าเคยให้ใช้ การลงโทษเน้นเวลาไม่น้อยกว่า 30 วินาที และไม่เกิน 60 วินาที

2.3.4 การประท้วง (Protest)

2.3.4.1 ผู้ที่มีสิทธิ์ยื่นประท้วง ได้แก่ ผู้ถือใบอนุญาตขับรถแข่ง ผู้ถือใบอนุญาตผู้จัดการทีมแข่ง หรือผู้ถือใบอนุญาตทีมแข่ง ซึ่งได้รับการอนุญาตและขึ้นทะเบียนกับสมาคมฯ อย่างถูกต้อง ทั้งนี้ผู้เข้าแข่งขันหลายรายไม่สามารถยื่นการประท้วงร่วมกันได้

2.3.4.2 การประท้วงสามารถยื่นเรื่องเกี่ยวกับเรื่องและมีกำหนดระยะเวลาในการยื่นคำร้องดังต่อไปนี้: *(FIA Code Art 3.2)

2.4.3.2.1 การสมัครเข้าร่วมการแข่งขันของผู้แข่งขันหรือคนขับแข่ง (ระยะเวลาประท้วงไม่เกินสองชั่วโมงหลังจากเวลาปิดทำการสำหรับการตรวจสอบสภาพรถยนต์เบื้องต้น)

2.4.3.2.2 ความยาวของเส้นทางการแข่งขัน (ระยะเวลาไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงก่อนเริ่มการแข่งขันหรือตามที่ระบุไว้ในกติกาการแข่งขันของผู้จัด SR)

2.4.3.2.3 แต้้มต่อ (ระยะเวลาไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงก่อนเริ่มการแข่งขันหรือตามที่ระบุไว้ในกติกาการแข่งขันของผู้จัด SR)

2.4.3.2.4 การกำหนดจำนวนฮีทหรือไพนอล (ไม่น้อยกว่าสามสิบนาทีหลังจากการประกาศจำนวนฮีทหรือรอบไพนอล เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่นในกติกาการแข่งขันของผู้จัด SR)

2.4.3.2.5 ข้อผิดพลาด,ที่ถูกกล่าวหาความผิดปกติหรือการละเมิดกฎข้อบังคับใดๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการแข่งขัน (ไม่เกินสามสิบนาทีหลังจากการเผยแพร่ผลการจัดลำดับประเภทชั่วคราว/ Provisional Classification ยกเว้นในสถานการณ์ที่ผู้ตัดสินการแข่งขันพิจารณาเช่นนั้น)

2.4.3.2.6 การกล่าวหาว่าคุณสมบัติของรถแข่งไม่เป็นไปตามกติกาการแข่งขัน

2.4.3.2.7 การจัดลำดับที่กำหนดขึ้นเมื่อสิ้นสุดการแข่งขัน การปฏิบัติเรื่องระยะเวลาการประท้วงตามกำหนดเวลาสามสิบนาที จะถูกขยายออกไปเมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่มีปัญหาทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับบอร์ดประกาศอย่างเป็นทางการ
- เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่นในกติกาการแข่งขันของผู้จัด (SR)

2.4.3.3 รายละเอียดของการประท้วงการแข่งขัน *(FIA Code Art 13.4) การประท้วงใดๆ ให้ทำเป็นหนังสือลายลักษณ์อักษรและต้องระบุ:

2.4.3.3.1 กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องตามกติกาการแข่งขันของผู้จัด (SR)

2.4.3.3.2 ความเกี่ยวข้องของผู้ประท้วง, และ

2.4.3.3.3 รายละเอียดการประท้วง, เหตุเกิดเมื่อใด มีพฤติกรรมอย่างไร

2.4.3.3.4 ในกรณีที่มีผู้แข่งขันหลายรายเกี่ยวข้อง จะต้องยื่นประท้วงแยกกันต่อผู้แข่งขันแต่ละรายที่เกี่ยวข้อง

2.4.3.3.5 ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์หลายคันของผู้แข่งขันรายเดียวกัน จะต้องยื่นประท้วงแยกกันสำหรับรถยนต์แต่ละคันที่เกี่ยวข้อง

2.4.3.4 การประท้วงจะต้องยื่นเรื่องราวพร้อมกับเงินค่าธรรมเนียมจำนวน 30,000 บาท สำหรับการแข่งขันรถยนต์ทุกประเภท, จำนวน 30,000 บาท สำหรับการแข่งขันรถคาร์ท ซึ่งระบุไว้ในกติกาการแข่งขันของผู้จัด (SR) ค่าธรรมเนียมนี้จะได้รับคืนก็ต่อเมื่อมีการพิจารณาการประท้วงเป็นผล เว้นแต่จะได้รับความเป็นธรรมเป็นอย่างอื่น

2.4.3.5 การประท้วง เรื่องเทคนิคของรถแข่ง ไม่สามารถประท้วงโดยระบุคุณสมบัติโดยรวม แต่ต้องระบุเป็นเรื่องๆ ที่ชัดเจน (เช่นเรื่อง เครื่องยนต์, ระบบขับเคลื่อน, ระบบพวงมาลัย, ระบบเบรก, ระบบไฟฟ้า ฯลฯ) และต้องชำระเงินค่าธรรมเนียมเป็นเรื่องๆ ในอัตราที่กำหนดไว้ในกติกาการแข่งขันของผู้จัด

2.4.3.6 ในกรณีของการประท้วงที่อ้างถึงการไม่ปฏิบัติตามกติกาเทคนิคของรถยนต์ที่ถูกกล่าวหาว่าไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดและกำหนดให้มีการรื้อและประกอบชิ้นส่วนที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนของรถยนต์อีกครั้ง ผู้ตัดสินการแข่งขันอาจระบุงเงินค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมในข้อเสนอมหาหน้า ผู้ตรวจสอบสภาพรถแข่ง ผู้ประท้วงจะต้องจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมนี้ภายในหนึ่งชั่วโมงเมื่อได้รับแจ้งจากผู้ตัดสินการแข่งขัน (หรือตามความเหมาะสมภายในระยะเวลาที่พวกเขาตกลงกัน) มิฉะนั้นการประท้วงจะถือว่าไม่สามารถยื่นยอมรับได้ เอกสาร 4 (FIA Code Art 13.4.3)

2.4.3.7 คำร้องการประท้วงให้ทำการยื่นต่อนายสนามหรือผู้ช่วยนายสนาม ทั้งนี้คำร้องจะถูกส่งไปยังหัวหน้าผู้ตัดสินการแข่งขัน และการรับการประท้วงจะต้องรับทราบเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมระยะเวลาในการรับปรากฏตาม (FIA Code Art 13.5)

2.4.3.8 การประท้วงที่ไม่สามารถยอมรับได้ ** (FIA Code Art 13.7)

2.4.3.8.1 การประท้วงต่อต้านการตัดสินของกรรมการยืนยันข้อเท็จจริงใดๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ จะไม่ได้รับการยอมรับ

2.4.3.8.2 การตัดสินของกรรมการยืนยันข้อเท็จจริงเหล่านี้ถือเป็นที่สุด เว้นแต่การตัดสินใจดังกล่าวจะถูกแทนที่โดยกรรมการการแข่งขัน, แต่การตัดสินดังกล่าวจะไม่ถือเป็นการจัดลำดับ เนื่องจากพวกเขาไม่ได้คำนึงถึงเงื่อนไขที่ผู้เข้าแข่งขันได้จบเส้นทางการแข่งขัน

2.4.3.8.3 การประท้วงครั้งเดียวต่อผู้แข่งขันมากกว่าหนึ่งคนจะไม่ได้รับอนุญาต

2.4.3.8.4 การประท้วงที่ทำร่วมกันโดยผู้แข่งขันหลายรายจะไม่ได้รับอนุญาต

2.4.3.9 การเผยแพร่รางวัลและการมอบรางวัล ** (FIA Code Art 13.8)

2.4.3.9.1 รางวัลที่ชนะโดยผู้แข่งขันที่ได้ถูกประท้วงจะต้องถูกระงับไว้จนกว่าจะมีการตัดสินในเรื่องของการประท้วง

2.4.3.9.2 ในกรณีที่มีการประท้วงซึ่งมีผลทำให้การจัดลำดับของการแข่งขันเปลี่ยนแปลง, ผู้จัดการแข่งขันจะเผยแพร่เฉพาะการจัดประเภทชั่วคราว (provisional classification) และจะระงับการแจกรางวัลทั้งหมดจนกว่าจะมีการตัดสินเป็นที่สิ้นสุดกระบวนการเกี่ยวกับการประท้วง (รวมถึงการอุทธรณ์) .

2.4.3.9.3 ในกรณีของการประท้วงที่ส่งผลกระทบต่อการจัดลำดับเพียงบางส่วน ส่วนที่ไม่ได้รับผลกระทบจากการประท้วงอาจได้รับการเผยแพร่อย่างชัดเจนและมีการแจกรางวัลที่เกี่ยวข้อง



2.4.3.10 การตัดสิน ** (FIA Code Art 13.9) ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะต้องผูกพันตามการตัดสิน, ภายใต้เงื่อนไขของการอุทธรณ์ที่กำหนดไว้ใน NCR แต่ทั้งนี้ผู้ตัดสินการแข่งขันและ ร.ย.ส.ท. ไม่มีสิทธิ์สั่งให้จัดการแข่งขันใหม่อีกครั้ง ยกเว้นการแข่งขันประเภท DRIFT ที่มีกติกา ONE MORE TIME ให้แข่งขันใหม่เฉพาะราย

2.4.3.11 คำตัดสินที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการสตาร์ท ไม่สามารถประท้วงได้

2.4.3.12 อัตราค่าธรรมเนียมการประท้วงให้ปฏิบัติตามที่สมาคมประกาศกำหนด

2.4.4 การอุทธรณ์ (Appeal) ** (FIA Code Art 15)

2.4.4.1 ผู้ที่มีสิทธิ์ยื่นอุทธรณ์ ได้แก่ ผู้ถือใบอนุญาตขับรถแข่ง ผู้ถือใบอนุญาตผู้จัดการทีมแข่ง หรือผู้ถือใบอนุญาตทีมแข่ง, ผู้จัดการแข่งขัน ที่เป็นผู้รับการตัดสินของผู้ตัดสินการแข่งขันหรือที่ได้รับผลกระทบจากการตัดสินดังกล่าว จะมีสิทธิ์อุทธรณ์คำตัดสินนั้นต่อคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์แห่งชาติ (National Court of Appeal) ของที่สมาคมแต่งตั้ง

2.4.4.2 การอุทธรณ์สามารถแสดงเจตจำนงต่อผู้ตัดสินการแข่งขันที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการกีฬาานยนต์ โดยยื่นหนังสืออุทธรณ์ต่อผู้ตัดสินการแข่งขัน ภายใน 1 ชั่วโมงหลังจากมีการเผยแพร่เอกสารการตัดสิน โดยสามารถระบุเจตจำนงเป็นวาจาก่อน แต่ต้องจัดทำเอกสารและชำระค่าธรรมเนียมภายในระยะเวลาที่กำหนด ยกเว้นกรณีที่มีผู้ลงโทษได้ลงนามลงชื่อการประท้วงหรืออุทธรณ์ในเอกสารแจ้งผลการพิจารณาโทษแล้ว

2.4.4.3 สิทธิในการยื่นอุทธรณ์ต่อ ร.ย.ส.ท. จะสิ้นสุดลง 96 ชั่วโมงนับจากเวลาที่ผู้ตัดสินการแข่งขันได้รับแจ้งความประสงค์ที่จะอุทธรณ์ โดยมีเงื่อนไขว่ามีการแจ้งความประสงค์ในการอุทธรณ์เป็นหนังสือลายลักษณ์อักษรไปยังผู้ตัดสินการแข่งขัน

ภายในหนึ่งชั่วโมงหลังการเผยแพร่เอกสารการตัดสิน ทั้งนี้ผู้อุทธรณ์จะต้องชำระค่าธรรมเนียมอุทธรณ์จำนวน 30,000 บาท ในทุกประเภทการแข่งขัน

2.4.4.4 การอุทธรณ์เรื่องเทคนิคของรถแข่ง ไม่สามารถประท้วงโดยระบุคุณสมบัติโดยรวม แต่ต้องระบุเป็นเรื่องๆ ที่ชัดเจน (เช่นเรื่อง เครื่องยนต์, ระบบขับเคลื่อน, ระบบพวงมาลัย, ระบบเบรก, ระบบไฟฟ้า ฯลฯ) และต้องชำระค่าธรรมเนียมเป็นเรื่องๆ ในอัตราที่คณะกรรมการกีฬาานยนต์กำหนด

2.4.4.5 คณะกรรมการกีฬาานยนต์จะพิจารณาคำร้องภายใน 30 วันทำการนับจากวันที่ได้รับเรื่อง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นคณะกรรมการกีฬาานยนต์อาจเสนอขอให้คณะกรรมการบริหารอนุมัติให้ขยายระยะเวลาได้ครั้งละ 15 วัน

2.4.4.6 หากคำอุทธรณ์ถูกปฏิเสธหรือถูกถอนออกไปหลังจากที่ถูกนำมาพิจารณาแล้ว จะไม่มีการคืนเงินส่วนใดส่วนหนึ่งของค่าธรรมเนียมอุทธรณ์

2.4.4.7 หากถูกตัดสินว่าเป็นเพียงบางส่วนอาจมีการคืนเงินค่าอุทธรณ์บางส่วนและทั้งหมดหากมีการระงับการอุทธรณ์

2.4.4.8 หากพิสูจน์ได้ว่าผู้เขียนคำอุทธรณ์ได้กระทำการโดยไม่สุจริต, ร.ย.ส.ท.อาจลงโทษพวกเขาได้อย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กำหนดไว้ใน NCR

2.4.4.9 คำตัดสินที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการสตาร์ท ไม่สามารถประท้วงได้

2.4.4.10 อัตราค่าธรรมเนียมการคู่กรณีให้เงินตามที่สมาคมประกาศกำหนด

2.4.5 อื่นๆ

การยื่นขอใบอนุญาตใดๆ ที่กำหนดใน กฎ กติกา กีฬาแข่งรถยนต์แห่งชาติฉบับนี้ เป็นการแสดงเจตจำนงยอมรับ และปฏิบัติตาม กฎ กติกา กีฬาแข่งรถยนต์แห่งชาติ





PT MAXNITRON RACING SERIES 2026 CALENDAR

RACE 1-2 



5-7 JUNE
CHANG INTERNATIONAL
CIRCUIT
BURIRAM, THAILAND

RACE 3-5 



14-16 AUGUST
CHANG INTERNATIONAL
CIRCUIT
BURIRAM, THAILAND

RACE 6-7 



14-18 OCTOBER
PT SONGKHLA
GRAND PRIX
SONGKHLA, THAILAND

PT MAXNITRON RACING SERIES RACE POWERED BY S63 PROJECT

  PT MAXNITRON MOTORSPORT   PT.MAXNITRON.MOTORSPORT   LINE ON: @ptgracing  WWW.PTGRACE.COM



หมวดที่ 3

ปฏิทินการแข่งขัน (Calendar)

ผู้จัดการแข่งขัน (Organizers)

ระดับการจัดแข่งขัน (Status of events)

3.1 ปฏิทินการแข่งขันประจำปี (Calendar)

3.1.1 คณะกรรมการกีฬาขานยบตจะพิจารณา

ตามความเหมาะสม จากระดับการแข่งขันและสถานที่จัดการแข่งขัน ถ้าเป็นการแข่งขันรูปแบบเดียวกันต้องมีระยะห่างกันไม่น้อยกว่า 1 สัปดาห์

3.1.2 ผู้จัดการแข่งขันที่ขอเลือกกำหนดวัน

แข่งขัน หลังประกาศปฏิทินการแข่งขันที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมของปีการแข่งขัน ต้องเสียค่าธรรมเนียม 1 เท่า ของอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจัดการแข่งขันต่อครั้ง เว้นแต่เหตุภัยทางธรรมชาติหรือตรงกับวันสำคัญทางการเมือง

3.1.3 เมื่อทางสมาคมประกาศปฏิทินการ

แข่งขันประจำปีแล้ว ผู้จัดการแข่งขันไม่ทำการจัดการแข่งขันหรือยกเลิกการแข่งขัน ต้องถูกปรับเป็นจำนวนเงินต่อสนามและ/หรือต่อ Event 2 เท่าของอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจัดการแข่งขัน และอาจถูกพิจารณาโทษห้ามจัดการแข่งขันตามมติของคณะกรรมการกีฬาขานยบต เว้นแต่มีเหตุสุดวิสัย (Force majeure)

3.1.4 คำขออนุญาตจัดแข่งขัน

(Organizing Date Request)

3.1.4.1 ผู้จัดการแข่งขันต้องยื่นหนังสือ

ขออนุญาตพร้อมเอกสารประกอบถึงสมาคมภายในกำหนดเวลาสำหรับระดับการแข่งขันต่างๆ ดังนี้

3.1.4.2 ระดับนานาชาติ (FIA International)

ต้องยื่นล่วงหน้าภายในวันที่ 31 ตุลาคม ของปีก่อนการแข่งขัน หรือเป็นมติของคณะกรรมการกีฬาขานยบต

3.1.4.3 ระดับ National with foreign Participation (ISC Art.2.3 and Art.2.4.4) ยื่นล่วงหน้าภายในวันที่ 15 ธันวาคม ของปีก่อนการแข่งขัน

3.1.4.4 ระดับชิงแชมป์ประเทศไทย RAAT National Championships (NC) ต้องยื่นล่วงหน้าภายในวันที่ 15 ธันวาคม ของปีก่อนการแข่งขันในแต่ละรูปแบบการแข่งขัน (Discipline) ผู้จัดการแข่งขันจะขอตำแหน่ง "แชมป์ประเทศไทย" ได้ไม่เกินกว่า 3 ตำแหน่ง (3 Categories ตามลักษณะของรถแข่ง) คณะกรรมการบริหารของสมาคมฯ จะกำหนดจัดสรรจำนวนตำแหน่งผู้ชนะเลิศแชมป์ประเทศไทยสำหรับแต่ละรูปแบบการแข่งขันจากการกั้นกรองและเสนอแนะของคณะกรรมการกีฬาขานยบตตามข้อมูลความนิยมการสนับสนุน และความหนาแน่นของนักแข่งในแต่ละรูปแบบ

3.1.4.5 ระดับ Series Championships (SC)

ต้องยื่นล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 60 วัน ก่อนการแข่งขันรอบเก็บคะแนนสมาคมแรก

3.1.4.6 ระดับสโมสร Club Meeting (CM)

ต้องยื่นล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 60 วัน ก่อนการแข่งขัน



3.2 ผู้จัดการแข่งขัน และคณะกรรมการจัดการแข่งขัน (Organizer and Organizing Committee)

3.2.1 หมายถึง ผู้จัดการแข่งขัน และคณะกรรมการจัดการแข่งขัน โดยเป็นผู้ที่มีความพร้อมในการจัดแข่งขัน มีความรับผิดชอบ มีคุณธรรม จรรยาบรรณสนับสนุนวงการกีฬาเยาวชนดี และดำเนินการเพื่อเผยแพร่ชื่อเสียงภาพพจน์ที่ดีต่อวงการกีฬาแข่งรถยนต์และสมาคมฯ จำแนกเป็น

3.2.2 ผู้จัดการแข่งขัน (Organizer), นิติบุคคล, ชมรมเยาวชน หรือสโมสร ที่คณะกรรมการกีฬาเยาวชนให้การรับรองด้วยคะแนนเสียงเกินกึ่งหนึ่ง จึงจะมีสิทธิ์จัดการแข่งขันได้

3.2.3 คณะกรรมการจัดการแข่งขัน (Organizing Committee) คณะบุคคลหรือหน่วยงานที่ได้รับการอนุญาตจากคณะกรรมการกีฬาเยาวชน หรือสมาคมอื่นใดที่เป็นพันธมิตรกับ ร.ย.ส.ท.

3.2.4 ตั๋วหนังสือหรือตรา (Logo) การแข่งขันระดับโลก ระดับชิงแชมป์ภาคพื้น ระดับกลุ่มประเทศและระดับนานาชาติที่มีคำว่า World, International, Asia, Pacific, FIA, RAAT รวมทั้งตราเครื่องหมายที่ระบุไว้ในกติกาแข่งรถนานาชาติ (FIA) จะนำไปใช้ได้ต้องได้รับการอนุญาตโดยผ่าน ร.ย.ส.ท.



3.2.5 ตั๋วหนังสือหรือตรา (Logo) การแข่งขันระดับชิงชนะเลิศที่มีคำว่า ประเทศไทย, Thailand, Championship, Cup, Trophy, Series, Challenge ต้องได้รับการอนุญาตจาก ร.ย.ส.ท.

3.2.6 การแข่งขันระดับสโมสร (Club Meeting, Club Race, Club Event) ห้ามใช้คำที่ระบุไว้ในข้อ 3.2.4 และข้อ 3.2.5 หรือเป็นการสมอ้างที่ทำให้ผู้อื่นเข้าใจว่าการแข่งขันระดับชิงชนะเลิศและระดับที่สูงขึ้นไป

3.2.7 ผู้จัดการแข่งขันต้องจัดทำกติกาการแข่งขัน Supplementary Regulations (SR) พร้อมแนบเอกสารที่จำเป็นเพื่อประกอบการพิจารณาก่อนกำหนดวันแข่งขันอย่างน้อย 60 วัน เพื่อให้คณะกรรมการกีฬาเยาวชนตรวจสอบอนุมัติ ก่อนประกาศใช้อย่างเป็นทางการ



3.2.8 กติกาการแข่งขันของผู้จัดแข่ง SR (Supplementary Regulations) กติกาการแข่งขันของผู้จัด (SR) ต้องไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดขัดแย้งกับกติกากีฬาแข่งรถนานาชาติ FIA กติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ (NCR) โดยได้รับการอนุมัติของคณะกรรมการกีฬายานยนต์หรือกรรมการผู้ตัดสิน ก่อนประกาศใช้อย่างเป็นทางการ

3.2.8.1 ข้อมูลหลักที่จะรวมอยู่ในกติกการแข่งขันของผู้จัดแข่ง *(FIA Code Art. ARTICLE 3.5)

3.2.8.2 การแจ้งชื่อผู้จัดงาน

3.2.8.3 ชื่อและลักษณะและคำจำกัดความของการแข่งขัน

3.2.8.4 คำแถลงว่าการแข่งขันจะจัดขึ้นภายใต้กฎกติกาแข่งรถแห่งชาติ

3.2.8.5 องค์ประกอบของคณะกรรมการจัดการแข่งขัน ซึ่งต้องมีชื่อ, ที่อยู่ของผู้จัดการแข่งขัน (Organizer) และรายชื่อคณะกรรมการจัดการแข่งขัน (Organizing Committee) ผู้ทำหน้าที่

กรรมการในตำแหน่งต่างๆ ตามประเภทของกีฬาแข่งขันรถยนต์

3.2.8.6 สถานที่และวันที่จัดงาน

3.2.8.7 คำอธิบายทั้งหมดของการแข่งขัน (ความยาวและทิศทางของสนามแข่งขัน รุ่นและประเภทของรถยนต์ที่เข้าร่วม น้ำมันเชื้อเพลิง ข้อจำกัดในจำนวนการเข้าร่วมการแข่งขันหากมีข้อจำกัดดังกล่าว และหรือจำนวนรถยนต์ที่อนุญาตให้เริ่มสตาร์ทได้

3.2.8.8 ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ทั้งหมดเกี่ยวกับการรับสมัคร (ที่อยู่ที่จะส่งใบสมัคร, วันที่และเวลาเปิดและปิดการรับสมัคร, จำนวนค่าธรรมเนียมการสมัครหากมี)

3.2.8.9 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเกี่ยวกับการประกันภัย

3.2.8.10 วันที่ เวลา และลักษณะของการเริ่มการแข่งขันพร้อมการระบุแฮนด์แคปเต็มต่อถ้ามี

3.2.8.11 การแจ้งเตือนเกี่ยวกับอนุประโยคของ Code โดยเฉพาะอย่างยิ่งใบขับขี่ภาคบังคับ, สัญญาณธง (FIA Appendix H);



3.2.8.12 ลักษณะการแบ่งรุ่นการแข่งขัน

3.2.8.13 สถานที่และเวลาในการเผยแพร่การจัดลำดับ Provisional และ Final, หากเป็นไปได้ที่ผู้จัดจะเผยแพร่การจัดลำดับตามที่ระบุไว้ พวกเขาจะออกในเวลาและสถานที่ที่กำหนดรายละเอียดที่ถูกต้องเกี่ยวกับมาตรการที่พวกเขาตั้งใจจะดำเนินการเกี่ยวกับการจัดลำดับ

3.2.8.14 รายละเอียดของรางวัล

3.2.8.15 คำเตือนถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการประท้วง

3.2.8.16 รายชื่อกรรมการควบคุมการแข่งขันและกรรมการหน้าที่อื่นๆ

3.2.8.17 ที่ตั้งของป้ายประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการ

3.2.8.18 ข้อกำหนดสำหรับการเลื่อนหรือยกเลิกการแข่งขัน (ถ้ามี)

3.2.8.19 การแก้ไขกฎกติกาการแข่งขันของผู้จัดแข่ง SR (Supplementary Regulations) จะไม่มีการแก้ไขกฎกติกาการแข่งขันเพิ่มเติมหลังจากการเริ่มของระยะเวลาในการรับสมัคร เว้นแต่จะได้รับการขออนุญาตเป็นเอกฉันท์จากผู้แข่งขันทั้งหมดที่เข้าร่วม หรือโดยการตัดสินใจของผู้ตัดสินการแข่งขันภายใต้ข้อตกลงก่อนหน้าของ ร.ย.ส.ท. ผู้จัดอาจมีการแก้ไขข้อจำกัดด้านความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของรายการจนกว่าการแข่งขันจะเริ่มขึ้น

3.2.9 กำหนดการแข่งขัน (Programme)

เป็นเอกสารที่คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันให้รายละเอียดกำหนดการแข่งขัน เผยแพร่อย่างทั่วถึงและเป็นทางการ



3.2.10 การเริ่มและสิ้นสุดของการแข่งขัน

3.2.9.1 การแข่งขันถือว่าได้เริ่มขึ้นแล้วนับจากเวลาที่กำหนดไว้สำหรับการเริ่มต้นตั้งแต่การตรวจสอบเอกสาร (Administrative Checking) และ/หรือ การตรวจสภาพ (Scrutineering)

3.2.9.2 การแข่งขันจะสิ้นสุดลงเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาหนึ่งหรือเวลาอื่นต่อไปนี้แล้วแต่ว่าจะเป็นอย่างไรในภายหลัง

3.2.9.3 กำหนดเวลาสำหรับการประท้วงหรือการอุทธรณ์หรือการสิ้นสุดการพิจารณาใดๆ



3.2.9.4 การสิ้นสุดของการตีตราผลตรวจสภาพหลังการแข่งขันของรายการนั้น

3.3 ระดับการแข่งขันที่สมาคม รับรอง อนุญาตหรือรับทราบ (RAAT Sanction, Approve)

3.3.1 “การรับรอง” (Sanction) จะให้ต่อรายการ ที่สมาคมฯ โดยคณะกรรมการกีฬายานยนต์บันทึกและประกาศปฏิทินการแข่งขันประจำปี โดยถือว่าเป็นรายการที่ผู้จัดการแข่งขันดำเนินการตามกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติระบบมาตรฐานของสมาคมฯ และนานาชาติกำหนด โดยจะสามารถบันทึกสถิติการแข่งขันและเก็บคะแนนสะสมตำแหน่งแชมป์ประจำปี ได้แก่ รายการแข่งขันในรูปแบบ Circuit Racing, Rally, Rally Raid, Karting, Drifting, Digital Motorsport

3.3.2 “การอนุญาต” (Approve) จะให้ต่อรายการ ที่สมาคมฯ โดยคณะกรรมการกีฬายานยนต์บันทึกและประกาศปฏิทินการแข่งขันประจำปี โดยถือว่าเป็นรายการที่ผู้จัดการแข่งขันดำเนินการโดยคำนึงถึงมาตรฐานและระบบการแข่งขัน ที่ให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย และความยุติธรรม ได้แก่ รายการแข่งขันในรูปแบบ Circuit Racing, Rally Raid, Karting, Drifting, Digital Motorsport

3.4 รายการระดับนานาชาติ (International Competition)

หมายถึง รายการที่มีการจัดแข่งขันตามกติกาของ FIA ซึ่งเปิดให้นักแข่งจากประเทศต่างๆ

นอกเหนือจากประเทศที่จัดการแข่งขันเข้าร่วมการแข่งขัน โดยสัญชาติของนักแข่งถือตามประเทศผู้ออกใบอนุญาตแข่ง ทั้งนี้ ห้ามจัดการแข่งขันรายการระดับนานาชาติใดๆ ที่ไม่ได้รับการบรรจุเข้าปฏิทินการแข่งขันของ FIA แม้จะมีการจำกัดคุณสมบัติผู้เข้าร่วมการแข่งขันก็ตาม สำหรับการยื่นขออนุญาตเพื่อบรรจุเข้าปฏิทินการแข่งขันระดับนานาชาติ ต้องยื่นผ่าน ASN เพื่อส่งให้ FIA อนุมัติ

3.5 รายการระดับชาติ (National Competition)

3.5.1 รายการแข่งขันในไทยและต่างประเทศ หรือแข่งขันข้ามประเทศ National with foreign Participation รายการที่มีการจัดแข่งขันตามกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ NCR และภายใต้ (ISC Art.2.3 and Art.2.4.4)

3.5.2 รายการแข่งขันระดับชิงแชมป์ประเทศไทย National Championships (NC)



3.5.3 รายการแข่งขันชิงแชมป์ของผู้จัดแข่ง Series Championships (SC)

3.6 รายการจำกัดเงื่อนไข (Closed Event)
รายการที่ระบุเฉพาะให้สมาชิกของสโมสร หรือองค์กรภายใน ASN เข้าร่วมกิจกรรม โดยเน้นการสนับสนุนและส่งเสริมกิจกรรมองค์กรเป็นหลัก

3.7 ขบวน (Parade) หมายถึง การแสดงขบวนรถแข่งเป็นกลุ่ม ด้วยความเร็วพอสมควร ภายใต้เงื่อนไขดังนี้

3.7.1 มีกรรมการซึ่งขับโดยผู้ที่มีประสบการณ์และความสามารถ นำและปิดท้ายขบวน

3.7.2 ห้ามแข่งในขบวน

3.7.3 ห้ามการจับเวลา

3.7.4 ห้ามติดหมายเลขรถแข่ง ยกเว้นหมายเลขที่มีความสัมพันธ์กับรถแข่งในทางประวัติศาสตร์ผู้จัดอาจติดสัญลักษณ์ (เช่น อักษร หรือ หมายเลขข้างกระจก) เพื่อการควบคุม แต่ต้องลอกออกเมื่อกิจกรรมเสร็จสิ้น

3.7.5 เอกสารกำหนดการแข่งขันต้องระบุรายละเอียดและรายละเอียดของรถที่ร่วมกิจกรรม

3.8 การสาธิต (Demonstration)

3.8.1 การสาธิตถูกควบคุมโดยนายสนามตลอดเวลา

3.8.2 การสาธิตรถแข่งจำนวนเกิน 5 คัน จะถูกควบคุมตลอดเวลาโดยรถเซฟตี้คาร์, ซึ่งขับไปข้างหน้าโดยพนักงานขับรถที่มีประสบการณ์ ภายใต้การควบคุมของนายสนาม

3.8.3 กรรมการทุกคนต้องอยู่ในตำแหน่งของตน (ภายในกรอบของรายการ) และต้องมีบริการกู้ภัยและสัญญาณธง

3.8.4 ต้องมีการเตรียมการเพื่อความปลอดภัยของผู้ชม

3.8.5 ผู้ขับซึ่งต้องสวมชุดนิรภัยที่เหมาะสม (แนะนำอย่างยิ่งให้สวมเสื้อผ้าและหมวกนิรภัยที่ได้รับการรับรองจาก FIA หรือสมาคม) โดยผู้จัดอาจกำหนดมาตรฐานเสื้อผ้าขั้นต่ำ

3.8.6 รถที่เข้าร่วมสาธิตทุกคันต้องผ่านการตรวจสอบสภาพตามมาตรฐานความปลอดภัย

3.8.7 ต้องพิมพ์รายชื่อรถที่เข้าร่วมสาธิตที่ผ่านการตรวจสอบสภาพ

3.8.8 ไม่อนุญาตให้มีผู้โดยสาร ยกเว้นเมื่อรถยนต์ได้รับการออกแบบและติดตั้งมาเพื่อขนส่งผู้โดยสาร





ในสภาพความปลอดภัยเช่นเดียวกับผู้ขับขี่ และต้องสวมชุดนิรภัยที่เหมาะสม (แนะนำอย่างยิ่งให้สวมเสื้อผ้าและหมวกกันน็อกที่ได้รับการรับรองจาก FIA) ผู้จัดอาจกำหนดมาตรฐานเสื้อผ้าขั้นต่ำ

3.9 สนามแข่งรถ

3.9.1 สนามแข่งถาวร (Permanent Race track)

เป็นสนามแข่งรถมาตรฐานที่ใช้ทำการแข่งขันระดับนานาชาติ ต้องมีใบอนุญาตของ FIA (International Track License) และการแข่งขันระดับชาติ (National Events) โดยทั่วไป

3.9.2 การขอใบอนุญาตสนามแข่งระดับนานาชาติ FIA ให้ถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ FIA กำหนดใน APPENDIX-O หรือ FIA Karting กำหนดใน Circuit Regulations and Appendix

3.9.3 สนามแข่งรถเฉพาะกิจ (Temporary

Race Track) สนามแข่งรถที่จะใช้ทำการแข่งขันทุกระดับ จะต้องได้รับการตรวจรับรองด้านความปลอดภัยจากผู้แทนคณะกรรมการกีฬาเยาวชน และได้รับอนุญาตฯ จาก ร.ย.ส.ท. ก่อนการแข่งขันเริ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 60 วัน ทั้งนี้ ขั้นตอนค่าธรรมเนียมและหลักฐานการขออนุญาตให้เป็นไปตามคณะกรรมการกีฬาเยาวชนที่กำหนด การแต่งตั้งผู้แทนในการตรวจรับรองด้านความปลอดภัย (RAAT Inspector) ให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการผู้ตัดสินกีฬาเยาวชนดำเนินการเสนอชื่อผู้มีความสามารถและคุณสมบัติ เพื่อให้คณะกรรมการกีฬาเยาวชนอนุมัติ ผู้จัดการแข่งขันต้องแนบผังสนามและแผนงานด้านความปลอดภัย (Safety Plan) รวมทั้งรุ่นรถที่ทำการแข่งขันมาให้คณะกรรมการกีฬาเยาวชนพิจารณาตรวจสอบล่วงหน้า 6 เดือน

3.9.4 การขอใบอนุญาตสนามแข่งภายใต้การรับรองของ ร.ย.ส.ท. ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ ขั้นตอน ค่าธรรมเนียมและแสดงหลักฐานตามที่คณะกรรมการกีฬายานยนต์กำหนด

3.9.5 การแข่งขันแรลลี่ระบบช่วงทดสอบพิเศษ (Special Stages) ผู้จัดการแข่งขันต้องแนบผังเส้นทางของสนามแบบปิดและแผนงานด้านความปลอดภัย (Safety Plan) มาให้คณะกรรมการกีฬายานยนต์พิจารณาตรวจสอบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ และต้องมีเอกสารรับรองให้จัดการแข่งขันจากหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบในพื้นที่ที่ใช้ในการแข่งขัน

3.9.6 การแข่งขันแรลลี่เรด (Rally Raid) ผู้จัดการแข่งขันต้องแนบผังเส้นทางของสนามที่ใช้พื้นที่ถนนสาธารณะเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแข่งขัน และแผนงานด้านความปลอดภัย (Safety

Plan) มาให้คณะกรรมการกีฬายานยนต์พิจารณาตรวจสอบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ และต้องมีเอกสารรับรองให้จัดการแข่งขันจากหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบในพื้นที่ที่ใช้ในการแข่งขัน

3.9.7 เส้นทาง (Course) หมายถึง เส้นทางที่ผู้เข้าร่วมการแข่งขัน ต้องใช้ระหว่างการแข่งขันตามผู้จัดการแข่งขันกำหนดการจัดการแข่งขันรถยนต์ทุกประเภท และรถคาร์ท ต้องมีใบอนุญาตจัดการแข่งขัน (Organizing Permit) ที่ออกให้โดย ร.ย.ส.ท.

3.10 รายการแข่งขันชิงแชมป์ประเทศไทย

3.10.1 การแข่งขันรถยนต์ทางเรียบมาราธอนชิงแชมป์ประเทศไทย

3.10.2 การแข่งขันรถยนต์ทางเรียบชิงแชมป์ประเทศไทย





3.10.3 การแข่งขันรถยนต์แรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย

3.10.4 การแข่งขันรถยนต์แรลลี่เทรดชิงแชมป์ประเทศไทย

3.10.5 การแข่งขันรถยนต์ดริฟต์ชิงแชมป์ประเทศไทย 1 ตำแหน่ง

3.10.6 การแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย

3.10.7 การแข่งขันไทยแลนด์ดีเจ็ทลิมิเต็ดออร์สปอร์ตชิงแชมป์ประเทศไทย 1 ตำแหน่ง

3.10.8 สมาคมฯ อาจประกาศรายการแข่งขันชิงแชมป์ประเทศไทยตำแหน่งอื่นๆ เพิ่มขึ้นได้ในแต่ละปีการแข่งขัน



3.11 ใบอนุญาตการจัดการแข่งขัน (Organizing Permit)

ทุกรายการแข่งขันที่ประกาศลงในปฏิทินการแข่งขัน ต้องมีใบอนุญาตจัดการแข่งขัน (Organizing Permit)

3.12 ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจัดการแข่งขัน (Organizing Permit Fees)

3.12.1 ค่าธรรมเนียมของ FIA จะเรียกเก็บจากผู้จัดการแข่งขันตามความเป็นจริงของใบแจ้งหนี้ + 10%

พร้อมทั้งค่าใบอนุญาตจัดการแข่งขันของ ร.ย.ส.ท. ตามบัญชีแนบท้ายของหมวดที่ 3

3.12.2 ค่าใบอนุญาตจัดการแข่งขัน (Organizing-Permit) ในระดับต่างๆ จะเรียกเก็บจากผู้จัดการแข่งขัน ตามบัญชีแนบท้ายของหมวดที่ 3

3.12.3 ค่าปรับต่างๆ ให้เป็นไปตามบัญชีแนบท้ายของหมวดที่ 3 หรือตามมติของคณะกรรมการกีฬาเยาวชน



บัญชีแนบท้ายค่าธรรมเนียม (RAAT Fees)

ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตการแข่งขัน

รายการ	ระดับ	จำนวนเงิน
RAAT Organizing Permit ใบอนุญาตจัดการแข่งขัน		
1. ผู้จัดแข่งต่างชาติ	International	80,000 บาท (FIA-Invoice +10%)
2. ผู้จัดแข่งไทย	International	10,000 บาท (FIA-Invoice +10%)
3. การแข่งขันของไทย จัดแข่งในต่างประเทศ	Thai Event Series (TS)	10,000 บาท
4. การแข่งขันในประเทศไทย โดยมีต่างชาติเข้าร่วมแข่ง	National with foreign Participation (NF)	10,000 บาท
5. ชิงแชมป์ประเทศไทย	National Championships (NC)	5,000 บาท
6. ชิงแชมป์ของผู้จัดแข่งขัน	Series Championships (SC)	4,000 บาท
7. การแข่งขันระดับสโมสร	Club Meetings (CM)	3,000 บาท
8. RAAT Official License ใบอนุญาตกรรมการหน้าที่สำคัญ		
• ผู้อำนวยการแข่งขัน		1,000 บาท
• นายสนาม		1,000 บาท
• เลขานุการ		1,000 บาท
• หัวหน้าชุดตรวจสภาพ		1,000 บาท

ค่าธรรมเนียมผู้ตัดสินการแข่งขัน RAAT Stewards

รายการ	จำนวนเงิน
1. ค่าธรรมเนียมผู้ตัดสินการแข่งขัน ร.ย.ส.ท. (ตั้งแต่วันประชุมนักแข่ง วันควอลิฟาย วันแข่ง)	
• Chief Steward A	4,000 บาท /วัน
• Steward B	3,000 บาท /วัน
• Steward C	2,000 บาท /วัน
2. ค่าพาหนะหรือค่าน้ำมันรถของผู้ตัดสินการแข่งขัน	
• ระยะทางไม่เกิน 250 กม.	1,500 บาท /คน
• ระยะทาง 250 - 375 กม.	2,500 บาท /คน
• ระยะทาง 375 - 500 กม.	3,000 บาท /คน
• ระยะทางเกิน 500 กม. เดินทางโดยเครื่องบิน/รถยนต์	ตกลงกับผู้จัดแข่งขัน
• การแข่งขันในต่างประเทศ หรือเดินทางข้ามประเทศ	ตกลงกับผู้จัดแข่งขัน
3. ค่าโรงแรมที่พัก (ต่อคืน/ต่อห้อง/คน)	1,000 บาท



ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถแข่ง/ทีม/ผลจก.ทีม/ผู้ฝึกสอน

ค่าธรรมเนียมใบขับแข่ง	ระดับ	จำนวนเงิน
3. RAAT Competition Driving License ใบอนุญาตขับแข่ง		
3.1 International License with Medical Aptitude and Visa inclusive	International A	20,000 บาท + FIA Fee
	International B	16,000 บาท
	International C	15,000 บาท
	International D	14,000 บาท
	International E, F, G	10,000 บาท (Karting)
3.2 International License	International A	10,000 บาท + FIA Fee
	International B	6,000 บาท
	International C	5,000 บาท
	D,E,F,G	4,000 บาท
3.3 National License	National A	2,500 บาท
	National B	2,000 บาท
	National C,D,E,F,G	2,000 บาท
	Junior (Kart)	1,000 บาท
3.4 Grassroot License	Drift, Gymkhana	1,500 บาท
3.5 Digital Motorsport License	Pro	1,000 บาท
3.6 Club License (Car Club Racing, Amateur Rally, One Make Race)	Club Race	1,000 บาท
3.7 RAAT Entrant License ค่าใบอนุญาตทีมแข่ง (ออกใบอนุญาตได้ 2 ใบ)		4,500 บาท
3.8 RAAT Team Manager License ค่าใบอนุญาตผู้จัดการทีม		1,500
3.9 RAAT Instructor License ค่าใบอนุญาตผู้ฝึกสอน		1,500 บาท
3.10 ค่าหนังสือรับรอง		200 บาท
3.11 ค่าหนังสือ Visa หรือประทับตรารับรอง ใบสมัครร่วมการแข่งขันในต่างประเทศ		1,000 บาท
3.12 ค่าธรรมเนียมใบรับรองแพทย์		1,000 บาท
3.13 ค่าสมาชิกสมทบ (กรณีนักแข่งไม่ได้เป็นสมาชิกวิสามานยนหรือตลอดชีพของสมาคม)		500 บาท

ค่าธรรมเนียมอื่น ๆ RAAT Other Fees

รายการ	จำนวนเงิน
4.1 ค่าธรรมเนียมรับรองโรงเรียนสอนขับรถแข่ง (Racing School)	30,000 บาท
4.2 ค่าธรรมเนียมรับรองสนามแข่งรถระดับ International	FIA Fee +10% ต่อ 3 ปี
4.3 ค่าธรรมเนียมรับรองสนามแข่งรถระดับ National	50,000 บาทต่อ 3 ปี
4.4 สนามถาวร	30,000 บาทต่อ 3 ปี
4.5 สนามเฉพาะกิจ 4.5.1 ค่าธรรมเนียม RAAT Inspectors เพื่อตรวจสอบสนามแข่ง 4.5.2 ค่าพาหนะ/ค่าที่พัก RAAT Inspectors เพื่อตรวจสอบสนามแข่ง	3,000 บาท/คน/วัน ตกลงกับทางเจ้าภาพ
4.6 ค่าธรรมเนียมการออกหนังสือรับรองนำเข้ารถแข่งรายการ FIA Championship และรายการ National Championship	
4.6.1 การนำเข้าและส่งออกภายใน 15 วัน	2,000 บาท/คัน
4.6.2 การนำเข้าและส่งออกเกิน 15 วัน แต่ไม่เกิน 180 วัน	5,000 บาท/คัน
4.6.3 การนำเข้าและส่งออกเกิน 180 วัน	8,000 บาท/คัน
4.6.4 การนำเข้าเป็นฤดูกาลแข่งขันรายปี (รายการของประเทศไทยทั้งฤดูกาลไม่จำกัดการเข้าออก)	10,000 บาท/คัน
4.6.5 การนำเข้าอะไหล่เพื่อใช้ในการแข่งขัน	2,000 บาท/ครั้ง
4.7 ค่าธรรมเนียมการรับรองคุณสมบัติรถแข่ง RAAT Homologation	200,000 บาท/คัน
4.7.1 บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ (ต่อรุ่นรถแข่ง)	10,000 บาท/คัน
4.7.2 สำนักแข่งรถแข่ง (Private Garage)	10,000 บาท /Case
4.8 ค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์ต่อ ร.ย.ส.ท. ทุกกรณี	30,000 บาท /Case
4.9 ค่าธรรมเนียมดำเนินการแบบเร่งด่วน Fast Track กรณีต้องการด่วนเร็วกว่า 7 วันทำการ	2,000 บาท





หมวดที่ 4

กติกาการแข่งขันรถยนต์ทางเรียบ Circuit Racing Regulations

หมวดที่ 4.1

กติกาการแข่งขันรถยนต์ทางเรียบ Circuit Racing Regulations

กติกาการแข่งขัน (Sporting Regulations)

4.1 การแข่งขันรถยนต์ทางเรียบ

หมายถึง การแข่งรถยนต์ในสนามแข่งที่จัดสร้างขึ้นอย่างถาวร หรือเป็นการชั่วคราว บนผิวทางแข่งที่เรียบแข็ง มีเส้นทางเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาให้วกลงรอบเป็นรอบด้วยระยะความยาวรอบละ 2 กิโลเมตร ถึง 7 กิโลเมตร โดยสนามแข่งทางเรียบต้องมีมุมเอียงรับโค้งไม่เกิน 5.7 องศา ($\tan=10\%$)

4.1.1 การแข่งที่ตัดสินแพ้ชนะโดยไม่มีกรหยุดเปลี่ยนยางหรือเติมเชื้อเพลิงหรือเปลี่ยนตัวนักขับ เรียกว่า Sprint Race

4.1.2 การแข่งที่ตัดสินแพ้ชนะโดยมีการหยุดเปลี่ยนยางและเติมเชื้อเพลิง รวมถึงเปลี่ยนตัวนักขับหลายคนเรียกว่า Endurance Race

4.2 การดำเนินการแข่งขัน Race Control



ประกอบด้วย กรรมการผู้ตัดสิน (Stewards) ที่ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการกีฬายานยนต์, ผู้อำนวยการแข่งขัน (Race Director), กรรมการเทคนิค (Technical Delegate), นายสนาม (Clerk of the Course), เลขานุการ (Secretary of the Meeting), หัวหน้าชุดกรรมการตรวจสภาพ (Chief Scrutineering) และแพทย์สนาม (Medical Officer) และกรรมการหน้าที่ต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในหมวดที่ 2 และข้อกำหนดอื่นๆ ที่ระบุในกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ

4.3 ผู้ร่วมแข่งขัน

ผู้ร่วมแข่งขันต้องสมัครเข้าแข่งอย่างเป็นทางการ ในรุ่นของรถแข่งที่ผู้จัดแข่งกำหนดไว้ภายในระยะเวลาที่กำหนด

4.3.1. ผู้สมัครแข่งขันในรายการที่มีสถานภาพ National Championship, Series Championship, Annual Event หรือ Endurance Event ต้องถือใบอนุญาตขับรถแข่งสำหรับรูปแบบทางเรียบ (Circuit Racing) National A, B, C, International A, B, C ที่ออกให้โดย ร.ย.ส.ท. ที่ยังไม่ขาดอายุในวันแข่งขัน และนักแข่งจากต่างประเทศผู้ถือใบอนุญาตขับแข่งของ ASN นั้น ซึ่งยังไม่หมดอายุหรือถูกระงับในวันทำการแข่งขัน





4.3.2. ผู้สมัครแข่งต้องนำรถที่จะใช้แข่งเข้ารับการตรวจสภาพเพื่อยืนยันเกณฑ์ความปลอดภัยและลักษณะจำเพาะ (Technical Specifications) ให้ตรงกับรุ่นที่สมัครเข้าแข่ง

4.3.3 การประชุมนักแข่ง ผู้ร่วมแข่งชั้นทุกรายต้องเข้าร่วมประชุมนักแข่ง (Compulsory Drivers' Briefing) เพื่อซักซ้อมความเข้าใจกับนายสนามและผู้ตัดสินการแข่งขัน ผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมโดยไม่แจ้งล่วงหน้า ผู้ตัดสินการแข่งขันอาจพิจารณาปรับโทษได้ตามความเหมาะสม

4.3.4 การจับเวลารอบคัดเลือก การจับเวลารอบคัดเลือกทำได้โดยให้รถแข่งลงจับเวลาพร้อมกันหรือแยกกลุ่มภายในช่วงเวลาที่กำหนด หรืออาจให้ผู้สมัครแข่งนำรถแข่งเข้าจับเวลาในลักษณะลงจับเวลาเพียงคราวละหนึ่งคันก็ได้ในกรณีที่มีผู้สมัครแข่งเป็นจำนวนมากเกินกว่าสภาพสนามแข่งจะรับได้ในเกณฑ์ปลอดภัย ผู้จัดแข่งจะจัดให้มีการจับเวลารอบคัดเลือกเพื่อคัดเลือกให้เหลือเพียงจำนวนที่สนามแข่งจะรับได้ในเกณฑ์ปลอดภัยโดยรับเข้าสู่การแข่งขันเฉพาะผู้สมัครที่ทำเวลาได้ดีที่สุดไล่เรียงตามลำดับจนถึงรายชื่อที่ครบจำนวนจำกัดเท่านั้นในกรณีที่มี

เหตุสุดวิสัยทำให้ไม่สามารถจับเวลารอบคัดเลือกตามเวลาที่กำหนดได้ ให้ใช้เวลาที่นักแข่งทำได้ในช่วงซ้อมจับเวลาอย่างเป็นทางการ (Official Timed Practice) มาจัดตำแหน่งสตาร์ท ทั้งนี้ เวลาที่ใช้เป็นเกณฑ์ตัดออกให้คำนวณจากอัตราส่วนร้อยละ 107 ของรถแข่งที่ทำเวลาได้เร็วที่สุด

4.3.5 ตำแหน่งออกรถ ผู้สมัครแข่งที่ผ่านรอบคัดเลือกแล้ว จะได้รับตำแหน่งออกรถ (Starting Grid) ตามลำดับของเวลาที่ทำได้จากรอบคัดเลือก (หรืออาจเป็นกรณีอื่นที่ผู้จัดแข่งกำหนดไว้ในกติกาการแข่งขันเพิ่มเติมที่ ร.ย.ส.ท. รับรอง) รถแข่งทั้งหมดจะได้รับสัญญาณออกรถ (Start Signal) พร้อมกัน (Mass Start) โดยผู้จัดการแข่งขันจะต้องประกาศวิธีการล่วงหน้า

4.3.5.1 ในกรณีที่รถไม่สามารถเคลื่อนออกจาก Starting Grid ในรอบ Formation Lap ได้ เมื่อมีรถตำแหน่งอื่นผ่านไปแล้ว ทันใดนั้นสามารถเคลื่อนออกจาก Starting Grid ได้ รถคันนั้นจะต้องกลับไปอยู่ในตำแหน่งของตัวเองก่อนถึง Safety Car line One มิฉะนั้นจะต้องเป็นการออกสตาร์ทจากตำแหน่งท้ายสุด



4.3.6 การสิ้นสุดของการแข่งขัน

4.3.6.1 การแข่งขันจะสิ้นสุดลงเมื่อรถแข่งคันนำได้ รับธงตาหมากรุก (Chequered Flag) ขณะผ่านเส้นชัย (Finish line) เมื่อครบระยะทางหรือครบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรายการแข่งขัน หากการตีธงตาหมากรุกเกิดขึ้นหลังกำหนดระยะทางหรือระยะเวลา ด้วยเหตุใดก็ตามผลการแข่งจะตัดสินตามตำแหน่งนับแต่รถแข่งคันนำวิ่งผ่านเส้นชัยเมื่อครบระยะทางหรือระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรายการแข่งขัน

4.3.6.2 หากการตีธงตาหมากรุกเกิดขึ้นก่อนกำหนดระยะทางหรือระยะเวลาด้วยเหตุใดก็ตาม ผลการแข่งจะตัดสินตามตำแหน่งนับแต่รถแข่งคันนำวิ่งผ่านเส้นชัยภายใต้ธงตาหมากรุกนั้น

4.3.6.3 การให้สัญญาณธงแดงกรณีที่ 1

CASE A การแข่งขันผ่านไปไม่เกิน 2 รอบ ให้ถือว่าการแข่งขันยังไม่เริ่มขึ้น และให้เริ่มกระบวนการสตาร์ทใหม่ โดยเรียงลำดับสตาร์ทตามเดิม กรณีที่ 2

CASE B การแข่งขันเกิน 2 รอบแต่ระยะทางรวมไม่เกินร้อยละ 75 ให้แข่งขันต่อไปในระยะทางหรือระยะเวลาที่เหลืออยู่ โดยถือว่าการแข่งขันในช่วงแรกเป็น HEAT 1 (โดยใช้ผล 1 รอบ ก่อนสัญญาณธงแดง) และให้เริ่มแข่งขันต่อเป็น HEAT 2 และนำผลการแข่งขันทั้งสอง HEAT มารวมกันเป็นผลการแข่งขัน ทั้งนี้หากไม่สามารถแข่งขันต่อไปได้ในกรณีใดๆ ให้ใช้คะแนนสะสมเพียงครั้งเดียวกรณีนี้ 3

CASE C การแข่งขันผ่านไปแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของระยะทางหรือระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรายการแข่งขัน ให้ถือว่าการแข่งขันสมบูรณ์ครบถ้วน คะแนนสะสมผลการแข่งขันให้ถือว่าครบถ้วนสมบูรณ์

4.4 Safety Car

4.4.1 หาก Safety Car ลงสู่สนามระหว่างการแข่งขัน กรรมการประจำจุดจะแสดงป้าย SC พร้อมสัญญาณธงเหลือง รถแข่งทุกคันต้องลดความเร็วลงและห้ามแซง รถคันใดที่ถึง Safety Car Line Two ก่อน สามารถวิ่งต่อไปได้หากแต่ถ้ารถ Safety Car ถึง Safety Car Line Two ก่อน รถแข่งที่อยู่ในสนามต้องวิ่งตาม Safety Car ตามลำดับเท่านั้น ยกเว้นได้รับสัญญาณหรือรับแจ้งจากกรรมการผู้ตัดสินให้แซงเท่านั้น

4.4.2 การ Re-Start หลัง Safety Car ให้นำยาสนามหรือผู้อำนวยการแข่งขันแจ้ง โดยให้นักแข่งสังเกตที่ไฟหลังคาของรถ Safety Car ณ จุดที่ตกลงกันไว้ในการประชุมนักแข่ง หากไฟสัญญาณดับลง การแข่งขันจะเริ่มต้นในรอบถัดไปให้ขับเป็นแถวเรียงเดียว และห้ามแซงจนกว่าจะผ่านเส้นควบคุมการแข่งขัน (Control Line)





4.5 วินัยการแข่งรถยนต์ทางเรียบ

4.5.1 นักแข่งรถยนต์ทางเรียบต้องพยายามควบคุมรถแข่งให้อยู่ในขอบเขตของทางแข่ง (Track Limits)

4.5.1.1 ในช่วงทางตรง (Straight) ให้หมายความว่าถึงความกว้างของทางแข่งจากเส้นขาวขอบทางแข่งฝั่งซ้ายถึงเส้นขาวขอบทางแข่งฝั่งขวา

4.5.1.2 ในช่วงทางโค้ง (Curve/Turn/Corner) ให้หมายความว่ารวมถึงความกว้างจากแผ่นขอบปูนฝั่งในโค้ง (Inside Kerb) ถึงเส้นขาวขอบทางแข่งฝั่งนอกโค้ง

4.5.1.3. ในช่วงออกจากโค้ง (Curve/Turn/Corner Exit) ให้หมายความว่ารวมถึงความกว้างจากแผ่นขอบปูนฝั่งนอกโค้ง (Exit Kerb) ถึงเส้นขาวขอบทางแข่งฝั่งในโค้ง

4.5.2 ในการแข่งขันตามปกติ รถแข่งหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถแข่งจะไม่ปะทะ กระแทก กระแทกหรือเบียดซึ่งกันและกัน อย่างไรก็ตาม ในการแข่งที่ใช้ความเร็วสูงระดับใกล้เคียงกัน อาจมีกรณีที่รถ

แข่งหรือส่วนหนึ่งของรถแข่งปะทะ กระแทก กระแทกหรือเบียดกันขึ้นได้ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวต้องไม่เกิดขึ้นโดยเจตนาหรือบ่อยครั้ง นักแข่งต้องมีน้ำใจเพียงพอที่จะขอโทษและให้อภัยซึ่งกันและกัน

4.5.3 เป็นเรื่องปกติที่นักแข่งทุกคนต้องการชัยชนะและขับแข่งอย่างสุดความสามารถ ถ้านักแข่งคนใดมีเจตนาชะลอความเร็วลงเพื่อให้นักแข่งรายอื่นช้าลง หรือเพื่อจุดประสงค์อื่นใด เช่น แกล้งให้ชนท้าย (Brake Check) ให้ถือว่าเป็นเหตุการณ์ผิดปกติกกรรมการมีสิทธิ์ที่จะตัดสินลงโทษได้

4.5.4 ในกรณีรถแข่งเกิดปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถจะแข่งต่อไปได้ และนักแข่งต้องการให้ผู้อื่นแซง นักแข่งผู้นั้นต้องนำรถแข่งออกนอกผิวทางแข่ง หรือขับรถแข่งเข้าข้างนอกแนวความเร็วสูง (Racing Line) เพื่อกลับเข้าพิท

4.5.5 ถักรถแข่งหมุนหรือหยุดบนผิวทางแข่ง นักแข่งต้องรอจนกว่ารถแข่งคันอื่นที่ตามมาในระยะใกล้ผ่านไปหมดก่อน จึงนำรถแข่งออกนอกผิวทางแข่งหรือร่วมการแข่งขันต่อไป

4.5.6 ถักรถแข่งหลุดออกนอกผิวทางแข่ง นักแข่งต้องรอจนกว่ารถแข่งคันอื่นที่ตามมาในระยะใกล้ผ่านไปหมดก่อน จึงกลับเข้าสู่ผิวทางแข่งได้ แต่การเข้าสู่ผิวทางแข่งอย่างกะทันหัน อันน่าจะก่อให้เกิดอันตราย อาจจะถูกพิจารณาปรับโทษได้

4.5.7 การขับกีดกัน (Blocking) หมายถึงนักแข่งรถแข่งคันหน้าเปลี่ยนเส้นทางจากซ้ายไปขวา หรือจากขวาไปซ้าย สลับไปสลับมา โดยมีเจตนาขับให้ช้าลงเกินกว่าศักยภาพของตนเอง เพื่อป้องกันไม่ให้รถแข่งคันอื่นผ่านหรือแซงได้ ถือว่าเป็นการขับแข่งที่ไม่มีน้ำใจนักกีฬา และกรรมการผู้ตัดสินอาจพิจารณาลงโทษได้



4.5.8 การขับขวางทาง (Baulking) หมายถึงนักแข่งที่ตั้งใจชะลอความเร็วเพื่อให้รถคันอื่นที่ตามมาข้างหลังช้าลง ถือเป็น การขับแข่งที่ไม่มีน้ำใจนักกีฬา และกรรมการผู้ตัดสินอาจพิจารณาลงโทษได้

4.5.9 ในระหว่างการแข่งขัน นักแข่งที่ทำผิดกติกา หรือไม่มีน้ำใจนักกีฬา อาจจะได้รับ การตักเตือนด้วยธงขาว-ดำ พร้อมหมายเลขรถ หรือ อาจจะได้รับ ธงดำ พร้อมหมายเลขรถเพื่อให้ ออกจากการแข่งขัน

4.5.10 ทีมแข่ง (Driver, Entrant Team และ Team Manager) ต้องรับผิดชอบต่อพฤติกรรมของ บุคลากรทุกคนในทีม

4.5.11 ห้ามบุคลากรทุกคนในทีม (นักแข่ง เจ้าของทีม ผู้จัดการทีม ช่างประจำทีม และผู้ร่วมทีม) เสพสิ่ง มีนเมาหรือยาเสพติดทุกชนิดภายในสนามแข่งในวันแข่งขัน (ก่อนการแข่งขันในวันนั้นจะจบสิ้น) การฝ่าฝืนจะถูกพิจารณาโทษสถานหนัก

4.5.12 ระหว่างกำหนดเวลาของรายการแข่ง (Program Schedule) ห้ามฝึกซ้อม หรือทดสอบรถแข่งในเส้นทางแข่งนอกเวลาที่กำหนด

4.5.13 ห้ามนักแข่งหรือบุคลากรอื่นในทีม นำรถลงซ้อมในเส้นทางแข่ง โดยไม่สวมชุดแข่งและ อุปกรณ์ป้องกันโดยเด็ดขาด

4.5.14 เป็นหน้าที่ของทีมแข่งจะต้องติดตามประกาศอย่างเป็นทางการใดๆ ที่ติดประกาศ ณ สถานที่ติดตั้งป้ายประกาศ (Official Notice Board)

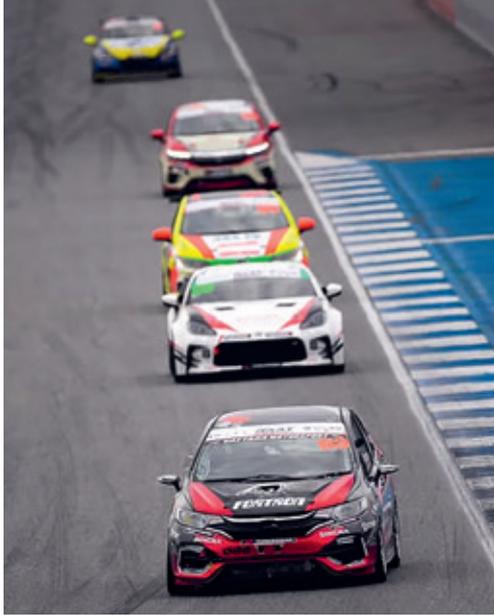
4.5.15 ห้ามสูบบุหรี่ ยาเสพติด และห้ามดื่มเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ในเขตพิท (Pit-box และ Pit Garage)

4.5.16 การพิจารณากรมการผู้ตัดสินเกี่ยวกับวินัยนักแข่ง ให้พิจารณาปรับใช้แนวทางตาม FIA Appendix L Chapter IV และ FIA Driving Standard Guidelines รวมทั้งหากมีกรณีพิจารณาให้แจ้งทีมแข่งขันทราบผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (ถ้ามี)

4.6 การแข่งและการห้ามแข่ง

4.6.1 รถแข่งคันหน้ามีสิทธิ์ที่จะเลือกไลน์ในทางวิ่งโดยสามารถเปลี่ยนไลน์ (Block หรือ Wave ได้หนึ่งครั้งต่อช่วงทางตรง) แต่ไม่มีสิทธิ์ที่จะกระทบ กระแทก ปะทะ หรือเบียดรถแข่งคันหลังที่เริ่มเข้าสู่กระบวนการแข่ง





4.6.2 เมื่อรถแข่งคันหลังต้องการวิ่งแซงรถคันหน้า รถคันหลังไม่มีสิทธิ์ที่จะชน ดัน กระแทกกระทาะปะทะ หรือเบียดรถแข่ง แต่รถแข่งทั้งคันหน้าจะต้องเว้นหนึ่งช่วงกว้างของรถแข่งในระหว่างโค้งเพื่อความปลอดภัย (FIA Appendix L Chapter IV Art 2)

4.6.3 ในกรณีที่รถแข่งวิ่งคู่ขนานมาด้วยกัน และต่างฝ่ายต่างแย่งกันเข้าโค้ง นักแข่งทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ต้องรักษาเส้นทางของตนโดยไม่เสถลลาเข้าหรือออกไปหาอีกฝ่ายหนึ่ง ผู้ที่หักเหเส้นทางเพื่อบังไลน์ในลักษณะอันตรายจะถูกพิจารณาให้เป็นฝ่ายผิด

4.6.4 ในกรณีที่รถแข่งคันหน้าเตรียมที่จะเข้าโค้ง และมีรถแข่งคันอื่นวิ่งแซงเสียบเข้ามาด้านในจนล้อหน้าของรถแข่งคันหลังผ่านขึ้นมาเสมอตำแหน่งที่นั้งผู้ขับของรถแข่งคันหน้าได้แล้ว รถแข่งคันหน้าต้องเปิดพื้นที่ว่าง (Racing Room) ให้คู่แข่งตีคู่ไปได้ โดยหลีกเลี่ยงการกระแทกกันให้ถึงที่สุด

4.6.5 ในกรณีที่การแข่งขันเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปกติ ซึ่งกรรมการต้องให้สัญญาณธงเหลืองให้นักแข่ง

ต้องชะลอความเร็วและต้องไม่แซงรถแข่งคันหน้า (ที่ยังอยู่ในสภาพแข่งต่อได้) นับตั้งแต่ตำแหน่งที่ตั้งของธงเหลืองแรก จนกว่าจะถึงตำแหน่งที่ตั้งของธงเขียว จึงจะเริ่มแข่งขันเพื่อแข่งต่อไป

4.6.6 ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่ส่งผลต่อความปลอดภัย นายสนามหรือผู้ตัดสินการแข่งขัน อาจสั่งให้สัญญาณธงแดง นักแข่งทั้งหมดต้องยุติการแข่งขันในทันที โดยต้องชะลอความเร็วและต้องไม่แซงรถแข่งคันหน้า (ที่ยังอยู่ในสภาพแข่งต่อได้) เพื่อเตรียมจอดรถในจุดที่นายสนามกำหนด (การเลือกให้สัญญาณธงแดงเพื่อยุติการแข่งขันจะคำนึงถึงสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เช่น การกีดขวาง การมีผู้ได้รับบาดเจ็บ โดยไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงจำนวนรถแข่ง) โดยให้ใช้ผลการแข่งขันจากรอบที่วิ่งก่อนเกิดสัญญาณธงแดงมาเป็นผลการตัดสินหรือตำแหน่งการ Re-start เพื่อทำการแข่งขันต่อไป





4.6.7 รถแข่งคันที่กำลังจะถูกแซงน็อกทีบรอบ จากรถแข่งตำแหน่งที่หนึ่ง (และตำแหน่งอื่นๆ อีก) จะได้รับสัญญาณธงฟ้า จากกรรมการประจำจุด จะต้องรักษาเส้นทางวิ่งให้ออกนอกแนวความเร็วสูง (Racing Line) ของรถแข่งที่กำลังจะแซงผ่านไปโดยไม่กีดขวางให้เสียเวลา

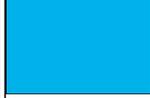
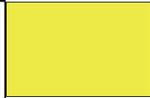
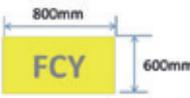
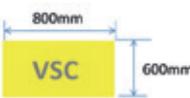
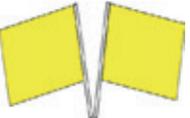
4.6.8 กรณีรถแข่งเกิดการเปลี่ยนตำแหน่ง โดยไม่เจตนาในระหว่างสัญญาณธงเหลืองหรือธงแดง กรรมการผู้ตัดสินอาจพิจารณาผ่อนผันหากนักแข่งคืนตำแหน่งให้ภายในระยะทางและระยะเวลาที่เหมาะสม

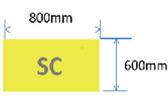
4.7 สัญญาณธง (Flag Signals) และสัญญาณธงดิจิทัล (Digital Flag) โดยปกติสัญญาณธงที่ใช้เป็นสัญญาณธงที่ให้กรรมการประจำจุดเป็นผู้ใช้งาน แต่ในบางกรณีที่สนามแข่งมีการใช้งานสัญญาณธงดิจิทัล อาจงดเว้นการใช้สัญญาณธงที่ให้กรรมการประจำจุดเป็นผู้ใช้งานได้ แต่อย่างไรก็ตามหากมีความขัดแย้งระหว่างสัญญาณธงกับสัญญาณธงดิจิทัล ให้ถือความถูกต้องของสัญญาณธงที่บอกโดยกรรมการเป็นหลัก



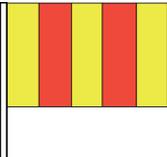
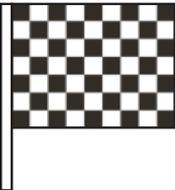
Flag Colour	Appendix H Flag Regulations 
<p>National Flag</p> 	<p>This flag may be used to start the race. The starting signal should be given by lowering the flag which, for standing start competitions, should not be raised above the head until all cars are stationary and in no case for more than 10 seconds.</p> <p>Should the national flag not be used for any reason, the color of the flag (which should not cause confusion with any other flag described in this Chapter) should be specified in the Supplementary Regulations.</p>
 <p>minimum size of all flags is 60 cm x 80 cm, Pantone Color : 348C</p>	<p>This should be used to indicate that the track is clear: it should be waved at the marshal post immediately after the incident that necessitated the use of one or more yellow flags.</p> <p>It may also be used, if deemed necessary by the Clerk of the Course, to signal the start of a warm-up lap or the start of a practice session.</p>
 <p>minimum size of all flags is 80 cm x 100 cm, Pantone Color : 186C</p>	<p>This flag should be waved at the start line when it has been decided to stop a practice session or the race. Simultaneously, each marshal post around the circuit should also wave a red flag.</p> <p>When the signal to stop is given:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) during practice, all cars shall immediately reduce speed and proceed slowly back to their respective pits; 2) during a race, all cars shall immediately reduce speed and proceed slowly to the red flag line ((*) see the note at the end of point b)); 3) overtaking is forbidden and drivers should remember that race and service vehicles may be on the track, the circuit may be totally blocked because of an accident and weather conditions may have made the circuit undriveable at racing speed; 4) if the race is stopped, drivers should remember that speeding is pointless because: <ul style="list-style-type: none"> - the classification of the race or the order of the re-starting grid will be established from a point prior to the red flag being shown and according to the regulations of the competition; - the pit lane exit will be closed. <p>All cars shall stop in order before the red flag line(*) until informed whether the race is to be resumed or ended and given the appropriate directions by marshals according to the regulations of the competition.</p> <p>The red flag may also be used by the Clerk of the Course or his nominee to close the circuit (see Article 2.1.4).</p> <p>(*): Red flag line: a continuous, 20 cm wide line should be marked with non-skid paint, crossing the track from side to side, at right angles to the track centreline, at the point behind which all cars must stop if a race is stopped or suspended, where they can be conveniently attended to and formed into a starting grid from which the safety car will lead them off if the race is resumed.</p> <p>This should be shown waved only on instruction from the Clerk of the Course when it becomes necessary to stop a practice session or the race in conformity with Article 2.4.4.1b)</p>



Flag Colour	Appendix H Flag Regulations
 <p>minimum size of all flags is 60 cm x 80 cm, Pantone Color : 298C</p>	<p>This should normally be waved, as an indication to a driver that he is about to be overtaken. It has different meanings during practice and the race.</p> <p>At all times:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A stationary flag should be displayed to a driver leaving the pits if traffic is approaching on the track. <p>During practice:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A faster car is close behind you and is about to overtake you. <p>During the race:</p> <p>The flag should normally be shown to a car about to be lapped, if the driver does not seem to be making full use of his rear-view mirrors. When shown, the driver concerned must allow the following car to pass at the earliest opportunity.</p>
 <p>minimum size of all flags is 60 cm x 80 cm, Pantone Color: YellowC</p>   	<p>This is a signal of danger and should be shown to drivers in two ways with the following meanings:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Single waved: Reduce your speed, do not overtake, and be prepared to change direction. There is a hazard beside or partly on the track. <p>Yellow flags should normally be shown only at the marshal post immediately preceding the hazard.</p> <p>In some cases, however, the Clerk of the Course may order them to be shown at more than one marshal post preceding an incident.</p> <p>Overtaking is not permitted between the first yellow flag and the green flag displayed after the incident.</p> <p>Yellow flags should not be shown in the pit lane unless there is an incident of which the driver should be made aware.</p> <p>The Clerk of the Course or Race Director may impose a speed limit on the full course or any section of the track when double yellow flags are displayed during practice, qualifying practice or races.</p> <ul style="list-style-type: none"> • When a single speed limit is imposed on the full course, this will be indicated with a single yellow flag and a board indicating FCY (meaning “Full Course Yellow”). If appropriate, double waved yellow flags will continue to be displayed at the post prior to the incident. • At races where a variable speed limit may be imposed on the full course, this will be indicated with a single yellow flag and a board indicating VSC (meaning “Virtual Safety Car”). If appropriate, double waved yellow flags will continue to be displayed at the post prior to the incident. • In races where a speed limit may be imposed on a section of the track, the beginning and end of the sections will be clearly marked by the side of the track, with a double yellow flag and a board indicating SLOW (meaning “slow down”). They will be displayed at each marshal post in the section. <p>A single waved yellow flag will be displayed at the post prior to that.</p> <p>In every case, the end of the imposition of the speed limit will be indicated by a green flag at the next marshal post, or at each marshal post where appropriate. The sporting regulations for each race or championship may provide for the enforcement of these requirements.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Double waved: Reduce your speed significantly, do not overtake, and be prepared to change direction or stop. There is a hazard

Flag Colour	Appendix H Flag Regulations
 <p>With SC board</p> 	<p>When the order is given to deploy the safety car, all marshal posts will display waved yellow flags and “SC” boards and the orange lights at the Line will be illuminated, for the duration of the intervention.</p> <ul style="list-style-type: none"> - All signalling marshals must WAVE a yellow flag and display the “S.C.” board for the duration of the intervention. - The marshal WAVES a double yellow flag from the flag point immediately preceding the sector where the accident or incident has occurred.
 <p>minimum size of all flags is 60 cm x 80 cm, Pantone Color : White c</p>	<p>This flag should be waved and is used to indicate to the driver that there is a much slower vehicle on the sector of track controlled by that flag point.</p>
 <p>With drivers' number on a board</p>  <p>minimum size of all flags is 60 cm x 80 cm, Pantone Color : Black C</p>	<p>This flag should be used to inform the driver concerned that he must stop at his pit or at the place designated in the supplementary or championship regulations on the next approach to the pit entry. If a driver fails to comply for any reason, this flag should not be shown for more than four consecutive laps.</p> <p>The decision to show this flag rests solely with the Stewards, and the team concerned will immediately be informed of the decision.</p> <p>This flag may also be displayed at places other than the start line should the Clerk of the Course deem this necessary.</p>
 <p>With drivers' number on a board</p>  <p>minimum size of all flags is 60 cm x 80 cm, orange disc 40 cm in diameter</p>	<p>This flag should be used to inform the driver concerned that his car has mechanical problems likely to endanger himself or others and means that he must stop at his pit on the next lap. When the mechanical problems have been rectified to the satisfaction of the chief scrutineer, the car may rejoin the race.</p> <p>This flag may also be displayed at places other than the start line should the Clerk of the Course deem this necessary</p>



Flag Colour	Appendix H Flag Regulations
 <p>With drivers' number on a board</p> 	<p>This flag should be shown once only and is a warning to the driver concerned that he has been reported for unsportsmanlike behaviour.</p> <p>These last three flags (in d, e and f) should be shown motionless and accompanied by a black board with a white number which should be shown to the driver whose car's number is displayed. The flag and number may be combined on a single board.</p> <p>These flags may also be displayed at places other than the start line should the Clerk of the Course deem this necessary.</p> <p>Normally, the decision to show the last two flags (in e and f) rests with the Clerk of the Course; however, it may be taken by the Stewards, provided that this is stipulated in the supplementary or champio</p>
<p>Slippery Surface Flag</p> 	<p>This should be shown motionless to inform drivers that there is a deterioration of grip due to oil or water on the track in the area beyond the flag.</p> <p>This flag should be displayed, for at least (depending on the circumstances) 4 laps unless the surface returns to normal beforehand. It is not, however, necessary for the sector beyond where this flag is being shown to show a green flag.</p>
	<p>Chequered Flag</p> <p>“Checked flag” and “Chequered flag” redirect here. For other uses, see Checked flag (disambiguation).</p> <p>“Finish flag” redirects here. Not to be confused with Finnish flag.</p> <p>The chequered flag (or checkered flag) is displayed at the start/finish line to indicate that the race is officially finished. At some circuits, the first flag point will display a repeat chequered flag (usually on the opposite side of the circuit). The flag is commonly associated with the winner of a race, as they are the first driver to “take” (in other words, drive past) the chequered flag.</p> <p>Upon seeing the chequered flag and crossing the finish line, drivers are required to slow to a safe speed, and return to their garage, parc fermé, or paddock, depending on the applicable regulations of the series</p>



4.7 บทลงโทษผู้กระทำผิดกติกา (Penalty)

การฝ่าฝืนกติกา ข้อกำหนด ข้อห้าม หรือวินัยของการแข่งรถทางเรียบมีระดับความรุนแรงแห่งความผิดต่าง ๆ กันซึ่งสมควรได้รับการปรับโทษในระดับต่าง ๆ กันให้เหมาะสมกับประเด็นความผิดระหว่างการแข่งขัน นายสนามมีอำนาจเปรียบเทียบปรับโทษได้ทันที (ยกเว้นกรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน) ดังนี้

4.7.1 นักแข่งไม่นำรถแข่งเข้าจับเวลาในรอบคัดเลือกบทลงโทษ : จัดตำแหน่งออกรถเป็นคันท้ายสุดหรือปรับเป็นอันดับ (หากมีมากกว่า 1 ราย ให้จับสลากกำหนดตำแหน่งของรถแข่งในกลุ่มท้ายขบวน หรือให้ดำเนินการตามกติกา Supplementary Regulations ของผู้จัดการแข่งขัน)

4.7.2 นักแข่งไม่เข้าร่วมประชุมนักแข่ง (Drivers Briefing) บทลงโทษ : ไม่บันทึกเวลาในรอบคัดเลือก จัดตำแหน่งออกรถเป็นคันท้ายสุดหรือปรับเป็นอันดับ (หากมีมากกว่า 1 ราย ให้จับสลากกำหนดตำแหน่งของรถแข่งในกลุ่มท้ายขบวน) รวมถึงปรับบวกเวลา 15 วินาทีในการแข่งทุก Race ของ Event นั้น นักแข่งต้องเข้าร่วมประชุมนักแข่ง (Drivers



Briefing) ในกรณีที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ให้ทำจดหมายชี้แจงถึงเหตุผลที่ไม่สามารถเข้าประชุมได้ ทั้งนี้ สามารถมอบหมายตัวแทน (ผู้จัดการทีมที่มีใบอนุญาตออกโดย ร.ย.ส.ท.) เข้าประชุมแทน ซึ่งมีหน้าที่ในการถ่ายทอดหัวข้อการประชุมที่สำคัญให้นักแข่งทราบ หรือผู้จัดการประชุมนักแข่งอีกครั้งสำหรับนักแข่งที่ขาดการประชุม ทั้งนี้โทษปรับตามที่ระบุ Supplementary Regulations

4.7.3 ออกรถก่อนสัญญาณ (Jump Start) บทลงโทษ: Stop-and-go หรือปรับบวกเวลา 30-60 วินาที นักแข่งจะต้องรับผิดชอบในการจอดรถของตัวเองให้อยู่ในขอบเขตของ Grid Start หากล้ำเส้นมีโทษปรับเพิ่ม 5 วินาทีจากผลการแข่งขัน หากออกก่อนสัญญาณไฟ แล้วได้ประโยชน์จากการออกรถก่อนสัญญาณนั้น ให้มีโทษปรับ เช่น บวกเวลาเพิ่มหรือ Drive Through แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การลงโทษเกี่ยวกับกระบวนการสตาร์ทไม่สามารถประท้วงหรืออุทธรณ์ได้



4.7.4 ไม่เคารพสัญญาณธงฟ้า บทลงโทษ : Stop-and-go หรือปรับบวกเวลาเพิ่มจากผลการแข่งขัน หรือ Drive Through

4.7.5 ไม่เคารพสัญญาณธงเหลือง บทลงโทษ : Stop-and-go หรือปรับบวกเวลาเพิ่มจากผลการแข่งขัน หรือ Drive Through

4.7.6 ไม่เคารพสัญญาณธงเหลืองคู่ บทลงโทษ : Drive Through หรือปรับบวกเพิ่มเพิ่มเวลาจากผลการแข่งขัน หรือให้ออกจากการแข่งขัน

4.7.7 ไม่เคารพสัญญาณธงแดง บทลงโทษ : Stop-and-go หรือปรับบวกเพิ่มเวลาจากผลการแข่งขัน หรือปรับตัดรอบ หรือให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน)

- ระหว่างการซ้อม : กล่าวตักเตือน ปรับเงิน หรือปรับตำแหน่งจากผลของการ Qualify

- ระหว่างการจับเวลาคัดเลือก : จะไม่มีผลของการจับเวลา

- ระหว่างการแข่งขัน : โทษรุนแรงถึงให้ออกจากการแข่งขัน

4.7.8 ขับขี่อย่างอันตรายในลักษณะพุ่งชน ไม่มีน้ำใจนักกีฬา บทลงโทษ : Stop-and-go หรือปรับบวกเพิ่มเวลา หรือปรับตัดรอบ หรือให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน) ตักเตือน คาตโทษ หรือ Drive Through ถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน)

4.7.9 เจตนาขวางทางรถคันที่เร็วกว่าอย่างเห็นได้ชัดโดยระบุว่าแข่งหรือถูกแข่ง นัก

แข่งต้องเว้นช่องให้รถแข่งคันอื่นมีทางหลบหลีกได้ ห้ามการยึดไลน์ในลักษณะปิดประตูใส่ บทลงโทษ : Stop-and-go, Drive Through หรือปรับบวกเวลาจากผลการแข่งขัน หรือปรับลดรอบ หรือให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน)

4.7.10 ไม่เคารพสัญญาณธงดำขาว 3 ครั้ง บทลงโทษ : ธงดำ ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (โดยความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน) และโทษปรับเป็นเงิน บทลงโทษตาม Supplementary Regulations

4.7.11 ไม่เคารพสัญญาณธงดำส้ม 3 ครั้ง บทลงโทษ : ธงดำ ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (โดยความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน)

4.7.12 ไม่เคารพสัญญาณธงดำ บทลงโทษ : ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (หยุดบันทึกเวลาตั้งแต่สัญญาณธงดำ) (โดยความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน) นำข้อมูลส่ง ร.ย.ส.ท. เพื่อให้คณะกรรมการกีฬาเยาวชนตีพิจารณาบทลงโทษต่อไป

4.7.13 เจตนาเบี่ยงทิศทางเพื่อชนรถแข่งคันที่กำลังแข่งบทลงโทษ : ปรับถอยตำแหน่งเท่าที่คู่กรณีเสียตำแหน่ง หรือปรับบวกเวลาเท่าที่คู่กรณีเสียเวลาถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน) นำข้อมูลส่ง ร.ย.ส.ท. เพื่อให้คณะกรรมการกีฬาเยาวชนตีพิจารณาบทลงโทษต่อไป

4.7.14 เจตนาชนหรือกระแทกรถแข่งคันหน้าให้เสียหลัก เพื่อให้ง่ายต่อการขึ้นแข่ง บทลงโทษ : ปรับถอยตำแหน่งเท่าที่คู่กรณีเสียตำแหน่ง



หรือปรับบวกเวลาเท่าที่คูกรณีเสียเวลาหรือ drive through หรือ Stop-and-go ถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน) นำข้อมูลส่ง ร.ย.ส.ท. เพื่อให้คณะกรรมการกีฬาเยาวชนตีพิจารณาบทลงโทษต่อไป

4.7.15 แชนหรือใช้ความเร็วเกินกำหนด บน Pit-lane หรือใน Paddock บทลงโทษ : ปรับเป็นเงิน (ตามความเร็วที่เกินกำหนด), Drive Through, Stop-and-go หรือปรับบวกเวลาจากผลการแข่งขันถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขันต้องได้รับความเห็นกรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน)

4.7.16 กรณีการลงโทษ Drive through หรือ Stop-and-go ต้องลงโทษก่อนรอบการแข่งขันเหลือ 5 รอบ หรือระยะเวลาเทียบเท่า (กรณีแข่งขันเวลา) โดยให้ใช้การบวกเพิ่มเวลาไม่น้อยกว่า 30 วินาที และไม่เกิน 60 วินาทีแทน

4.7.17 ใช้วาจาหมิ่นประมาท ไม่สุภาพ หรือข่มขู่



ผู้แข่งขันทีมอื่น ๆ บทลงโทษ : ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน) นำข้อมูลส่ง ร.ย.ส.ท. เพื่อให้คณะกรรมการกีฬาเยาวชนตีพิจารณาบทลงโทษต่อไป

4.7.18 มีพฤติกรรมรบกวนการทำงานของเจ้าหน้าที่ กรรมการ และ/หรือนายสนาม ไม่ว่าจะพฤติกรรมใดก็ตาม บทลงโทษ : ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน) นำข้อมูลส่ง ร.ย.ส.ท. เพื่อให้คณะกรรมการกีฬาเยาวชนตีพิจารณาบทลงโทษต่อไป

4.7.19 เจตนาไม่ปฏิบัติตามกติกา Technical Regulations บทลงโทษ : ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขันต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน) (ประเด็นการฝ่าฝืนอื่นและการพิจารณาปรับโทษอื่นให้เป็นอำนาจของคณะผู้ตัดสินแข่งขันจาก ร.ย.ส.ท.)

4.8 การยื่นประท้วง

การประท้วงต่างๆ จะต้องทำหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษรยื่นต่อผู้ตัดสินการแข่งขันผ่านนายสนาม พร้อมเงินค่าธรรมเนียมการประท้วงตามอัตราที่กำหนดใน NCR

4.8.1 นักแข่งผู้เข้าแข่งขันหรือผู้จัดการทีมที่มีใบอนุญาต ผู้จัดการทีมเท่านั้นเป็นผู้มีสิทธิประท้วง ไม่รับการประท้วงจากบุคคลอื่น (ผู้ประท้วงจะต้องอยู่ในรุ่นและการแข่งขันนั้นๆ)

4.8.2 การประท้วงการจับเวลาของผู้จัดแข่ง กรรมการผู้ตัดสินการแข่งขันจะทำหน้าที่พิจารณา



ค่าประท้วง ค่าตัดสินของกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขันถือเป็นที่สุด

4.8.3 การประท้วงการกระทำผิดกติกาในระหว่างทำการแข่งขัน ให้ทำภายใน 30 นาทีหลังจบการแข่งขัน

4.8.4 การประท้วงผลการแข่งขัน ให้ทำภายใน 30 นาที หลังจากประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการ

4.8.5 ไม่อนุญาตให้ประท้วงการตัดสินว่าออกรถก่อนสัญญาณ (Jump Start) หรือการปรับโทษ Drive Through, Stop-and-go ในกรณีต่างๆ

4.9 การยื่นอุทธรณ์

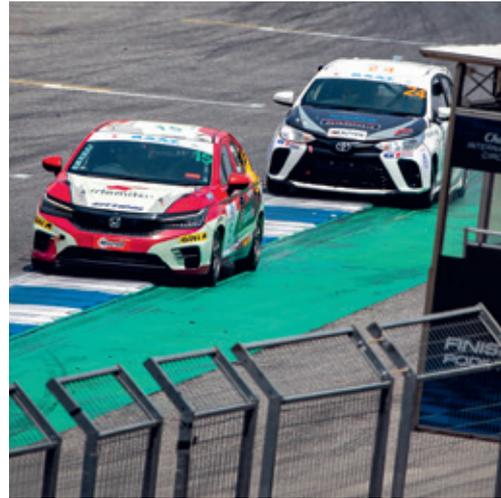
ผู้ร่วมแข่งขันอาจอุทธรณ์การตัดสินของคณะกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขันได้ โดยทำหนังสือยื่นถึงคณะกรรมการกีฬายานยนต์ภายใน 4 วัน หรือ 96 ชั่วโมงทำการหลังจากสิ้นสุดการแข่งขัน พร้อมเงินค่าธรรมเนียม การอุทธรณ์ตามอัตราที่กำหนดใน NCR คณะกรรมการกีฬายานยนต์ จะจัดให้มีการสอบสวนเหตุการณ์ด้วยความเป็นธรรมและจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบภายหลัง การตัดสินของคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ถือเป็นที่สุด

4.10 หลักเกณฑ์การจัดแข่งเพื่อชิงตำแหน่งชนะเลิศแห่งประเทศไทย

4.10.1 ให้จัดแข่งขันในระหว่างปีจำนวนหลายรายการ (Series) ให้ได้ระยะทางแข่งรวมกับระยะทางในรอบคัดเลือกทั้งปีไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร

4.10.2 ตำแหน่งนักแข่งผู้ชนะเลิศแห่งประเทศไทย ให้เป็นไปตามที่สมาคมประกาศกำหนด

4.10.3 ตำแหน่งที่จะได้รับถ้วยพระราชทาน ให้คณะกรรมการกีฬายานยนต์เป็นผู้พิจารณาเสนอสมาคมเพื่อนำความกราบบังคมทูลต่อไป



4.10.4 คณะกรรมการกีฬายานยนต์ อาจจะกำหนดให้มีผู้จัดแข่งมากกว่าหนึ่งรายเป็นผู้จัดแข่งเพื่อชิงตำแหน่งชนะเลิศแห่งประเทศไทย โดยผู้จัดแข่งทุกรายต้องใช้ Sporting Regulations และ Technical Regulations ที่มีรายละเอียดเหมือนกัน

4.10.5 ในกรณีที่มีผู้จัดแข่งหลายรายในประเภทรถแข่งเดียวกัน ให้นับคะแนนสะสมของนักแข่งแต่ละคนจากการแข่งของผู้จัดแข่งทุกรายร่วมกันทุกรายการ หรือเพียงบางสัดส่วนของทุกรายการก็ได้

4.10.6 ผู้จัดแข่งต้องจัดกำหนดการแข่งขัน (Program) ของแต่ละรายการ (Event) ให้มีระยะเวลาหรือระยะเวลาตามที่สมาคมประกาศกำหนด

4.10.7 ในแต่ละรายการแข่ง (Event) ผู้จัดแข่งต้องกำหนดให้มีการจับเวลารอบคัดเลือก (Qualifying) เพื่อกำหนดตำแหน่งออกกริด (Starting Grid)

4.10.8 ในกรณีที่มีผู้สมัครเข้าแข่งเป็นจำนวนมากเกินกว่าสภาพสนามแข่งจะรับได้ในเกณฑ์ปลอดภัย (ตามสูตรคำนวณของ FIA Appendix-O) ผู้จัดแข่งจะจัดให้มีการจับเวลารอบคัดเลือกแบ่งกลุ่มได้



SITTIPOL eif RE DREAM

“สปีดเหนือขีดจำกัด RACING”

ลูatic RAAT Thailand Endurance 2026”





หมวดที่ 4.2

กติกการแข่งขันรถยนต์

Sporting Regulations RAAT Endurance Championship

ส่วนที่ 1 (Section 1)

A1. ชื่อรายการ

A1.1 ชื่อรายการภาษาไทย

การแข่งขันรถยนต์มาราธอนอินเตอร์เนชั่นแนล ซิงแฮมป์ประเทศไทยของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา (ร.ย.ส.ท.)

A1.2 ชื่อรายการภาษาอังกฤษ R.A.A.T. THAILAND ENDURANCE INTERNATIONAL CHAMPIONSHIP

A.2 รูปแบบการแข่งขัน (Event Format)

เป็นการแข่งขันรถยนต์ทางเรียบมาราธอน ภายใต้การดำเนินการและกำกับดูแลโดย ร.ย.ส.ท. และเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยของสมาพันธ์ยานยนต์นานาชาติ (FIA) กฎกติกาการแข่งขันนี้ กำหนดขึ้นตามแนวทางปฏิบัติของพระราชบัญญัติการกีฬาแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560



และพระราชบัญญัติส่งเสริมกีฬาอาชีพ พ.ศ.2556 ประกอบกับกฎกติกาการแข่งขันรถยนต์ของ ร.ย.ส.ท.และกติกาสากล ซึ่งมีรูปแบบการแข่งขันเป็นการแข่งขันมาราธอน (Endurance) ที่มีระยะเวลาการแข่งขันรวมกันแล้วไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง โดยมีนักกีฬาแข่งรถยนต์เข้าร่วมการแข่งขันจำนวนไม่น้อยกว่า 2 คน และไม่เกิน 4 คน ต่อรถแข่ง 1 คัน และจะต้องมีการกำหนดให้เข้าพิทอย่างน้อย 1 ครั้ง

A.3 ผู้จัดการแข่งขัน (Organizer) ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา (ร.ย.ส.ท.) 151 ถนนรัชดาภิเษก แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทร. 02-9395770-3 แฟกซ์ 02-5112230 Email: admin@raat.or.th

คณะกรรมการ (Race Committee) เป็นไปตามกติกา SR (Supplementary Regulations) และประกาศของสมาคม

A.4 สถานภาพของรายการ (Event Status)

International Championship (IC) ระดับนานาชาติ

A.5 กำหนดการแข่งขัน (Event Schedule)

ตามกติกา SR (Supplementary Regulations) และประกาศของสมาคม





A.6 ระยะเวลาการแข่งขันแต่ละสนาม (Competition Period)

เริ่มจากวันที่นักกีฬาแข่งรถยนต์/ทีมแข่ง ได้ลงทะเบียนสมัครการแข่งขัน และสิ้นสุดลงในวันที่มีการแข่งขันโดยสมบูรณ์ (ประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการ) ของการแข่งขันแต่ละสนาม

A.7 กติกาที่ใช้ในการแข่งขัน (Event Regulations)

A7.1 กติกานานาชาติของ FIA (International Sporting Code)

A7.2 กติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติของ ร.ย.ส.ท.
(National Competition Rules)

A7.3 กติกาสำหรับรายการ ซึ่งประกอบด้วย

A7.3.1 กติกากีฬาทั่วไป (Sporting Regulations) เป็นไปตามกฎติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ (NCR)

A7.3.2 กติกาเฉพาะ (Supplementary Regulations)

A7.3.3 กติกาเทคนิค (Part C: Technical Regulations) เป็นไปตามกติกา SR

ทั้งนี้ สมาคมสงวนสิทธิ์ในการประกาศเพิ่มเติมตามความเหมาะสม

A.8 คุณสมบัติของรถที่สมัครเข้าแข่งขัน (Eligibility of Vehicles)

A8.1 มีคุณสมบัติด้านความปลอดภัยตามกติกา NCR และ SR

A8.2 มีคุณสมบัติด้านเทคนิคตามกฎหมายกติกาในรุ่นที่ลงทำการแข่งขัน

A.9 คุณสมบัติของผู้สมัครเข้าแข่งขัน (Eligibility of Entrant)

A9.1 เป็นนักกีฬาแข่งรถ ผู้ถือใบอนุญาตขับแข่งของ ร.ย.ส.ท. ตามประเภทและเกรดที่สมาคมออกให้และต้องไม่หมดอายุในปีการแข่งขันนั้น และไม่อยู่ระหว่างถูกระงับพักใช้หรือถูกเพิกถอน

A9.2 เป็นนักกีฬาแข่งรถ ผู้ถือใบอนุญาตขับแข่งของ ASN ออกให้โดยประเทศสมาชิกของ FIA ทั่วโลก ประเภทและเกรดเทียบเท่าตามเกรดที่สมาคมกำหนด และมีหนังสือยินยอม (VISA) จาก ASN ผู้ออกใบอนุญาต

A9.3 นักกีฬาแข่งรถ ที่เข้าร่วมการแข่งขันต้องอยู่ในสังกัดทีมมีใบอนุญาต Entrant License หากไม่มี ให้ถือว่านักแข่งเป็น Entrant

A9.4 มีพฤติกรรม มารยาท ความประพฤติ และจรรยาบรรณที่เหมาะสมกับการแข่งขัน

A9.5 สมาคมสงวนสิทธิ์การปฏิเสธรับสมัครนักกีฬาแข่งรถหรือทีมแข่งที่ขาดคุณสมบัติ ซึ่งมีพฤติกรรม มารยาท ความประพฤติ และจรรยาบรรณที่ไม่เหมาะสมกับการแข่งขัน



A.10 รุ่นการแข่งขัน (Classification)
เป็นไปตาม SR

A.11 จำนวนรถแข่งสตาร์ท (Vehicle Authorized to Start)

A.11.1 จำนวนรถแข่งสตาร์ทรวมทุกรุ่นไม่เกิน 80 คัน (กรณีสนามแข่ง อินเทอร์เน็ตในชั้นแนล หากมีกำหนดการในการแข่งขันที่สนามอื่นๆ สมาคมจะประกาศกำหนดต่อไป

A.11.2 กรณีที่มีผู้สมัครและรถแข่งจำนวนมากกว่า 80 คัน สมาคมขอสงวนสิทธิ์ในการคัดเลือกและหรือพิจารณาเพิ่มจำนวนรถแข่งสตาร์ทโดยพิจารณาตามความเหมาะสมด้านความปลอดภัยของแต่ละสนาม

A.12 อัตราค่าสมัครแข่งขัน (Entry Fee)
ตามกติกา SR (Supplementary Regulations)

A.13 การเก็บคะแนนการแข่งขัน (Score Points System)

A.13.1 คะแนนสะสม (Points Summary) ให้แยกตามรุ่นที่ทีมแข่งลงทำการแข่งขัน



A.13.2 กรณีคะแนนสะสมเท่ากัน ให้นับจำนวนครั้งของอันดับที่ 1 หากเท่ากันให้นับจำนวนครั้งของอันดับที่รองลงไป

A.13.3 อัตราการเก็บคะแนนสะสมต่อสนามประจำปี อ้างอิงตามตารางต่อไปนี้

อันดับ 1	25
อันดับ 2	18
อันดับ 3	15
อันดับ 4	12
อันดับ 5	10
อันดับ 6	8
อันดับ 7	6
อันดับ 8	4
อันดับ 9	2
อันดับ 10	1

*หมายเหตุ:กรณีสนามที่การแข่งขันจำนวน6-8ชั่วโมงให้นำคะแนนสะสมตามลำดับคูณด้วย 1.2

A.14 รางวัล (Prizes)

A.14.1 ถ้วยรางวัลประจำสนามพร้อมเงินรางวัลระบุไว้ในกติกา SR (Supplementary Regulations)

A.14.2 รางวัลประจำปีระบุไว้ในกติกา SR (Supplementary Regulations)

A.15 องค์ประกอบการบริหารจัดการแข่งขัน

A.15.1 คณะกรรมการอำนวยการแข่งขันประกอบด้วย นายกสมาคม และบุคคลที่แต่งตั้งจากคณะกรรมการบริหาร/คณะกรรมการกีฬาเยาวชนดี



และบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและกรอบแนวทางการบริหารจัดการแข่งขัน

A.15.2 คณะกรรมการจัดการแข่งขัน ทำหน้าที่บริหารจัดการแข่งขันให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

A.15.3 คณะผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) ทำหน้าที่ผู้ตัดสินในระหว่างการแข่งขัน

A.15.4 คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน ที่คณะกรรมการบริหารได้มีการแต่งตั้งเพื่อช่วยปฏิบัติงานเฉพาะด้านที่ไม่เกี่ยวข้องกับกระบวนการตัดสิน

A.16 การแก้ไขเพิ่มเติมปรับปรุงกฎกติกาสมาคมฯ ขอสงวนสิทธิ์ในการดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมปรับปรุงกฎกติกาของรายการภายใต้เงื่อนไขดังนี้

A.16.1 กติกาด้านความปลอดภัยกรณีเป็นเรื่องเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่มีนัยสำคัญหรือประกาศแก้ไขจาก FIA ให้มีผลบังคับใช้ได้ทันทีตลอดเวลาที่ทำการแข่งขัน

A.16.2 กติกาเทคนิคหากมีการเปลี่ยนแปลงจะประกาศล่วงหน้าเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 30 วันก่อนการแข่งขันครั้งแรกของปฏิทิน เว้นแต่กรณีที่สมาคมฯ และผู้เข้าร่วมการแข่งขันเสียงส่วนมากมีความเห็นร่วมกันว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงที่มีความจำเป็นและไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญที่สร้างความได้เปรียบเสียเปรียบต่อการแข่งขันสามารถมีผลบังคับใช้ตามระยะเวลาที่กำหนด

A.16.3 กติกาเฉพาะสมาคมฯ จะประกาศล่วงหน้าเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 30 วันก่อนการแข่งขันสนามแรก เว้นแต่เป็นการเปลี่ยนแปลงที่ไม่มีผล

กระทบอย่างมีนัยสำคัญ หรือเป็นการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมาย หรือข้อกำหนดของ FIA สามารถมีผลบังคับใช้ตามกำหนดระยะเวลาที่กำหนด

A.17 ภาษาที่ใช้

การวินิจฉัยปัญหาการตีความกฎกติกาที่เกี่ยวข้อง ให้ใช้ภาษาไทยเป็นภาษาหลัก เว้นแต่การตีความประเด็นที่เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยที่มาจากกติกาสากลของ FIA ที่เป็นเอกสารภาษาต่างประเทศให้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาหลักในการตีความ

A.18 สัญญาณไฟสำหรับการแข่งขัน

การแข่งขันรถยนต์ทางเรียบใช้สัญญาณไฟสีต่างๆ มีความสำคัญเพื่อสื่อความหมายตลอดการแข่งขัน ดูรายละเอียดที่ระบุไว้ตามกติกา SR (Supplementary Regulations) โดยความหมายต่อไม่ขัดแย้งกับกติกา FIA

A.19 อื่น ๆ

อนุญาตให้นักแข่งติดตั้งระบบต่างๆ ในรถแข่งเพิ่มเติมตามความจำเป็น รวมทั้งสามารถส่งข้อมูลให้คณะผู้ตัดสินการแข่งขันตามที่ร้องขอเพื่อประโยชน์ในการตัดสิน ดังนี้





A19.1 ระบบจับเวลา

เวลาทำการ วันจันทร์ - วันศุกร์

A19.2 ระบบกล้องบันทึกภาพ

เวลา 09:00 - 17:00 น.

A19.3 ระบบเก็บข้อมูล

(หยุดทำการตามประเพณีและชดเชย)

A19.4 ระบบสื่อสาร

THE ROYAL AUTOMOBILE ASSOCIATION
OF THAILAND (UNDER ROYAL PATRONAGE)

A.20 สถานที่ปิดประกาศ (Official Notice Board)

151 Ratchadapisek Road, Lardyao,
Jatujak, Bangkok, Thailand 10900

A.20.1 ก่อนการแข่งขัน ณ สำนักงาน

Office Hours Monday to Friday

ของ ร.ย.ส.ท.

A.20.2 ตามที่ระบุไว้ในกติกา

09:00 - 17:00 (No Service in Public Holiday)

SR (Supplementary Regulations)

Call: +66 2-939-5770

A.21 สถานที่รับสมัคร / ติดต่อสอบถาม

Website: www.raat.or.th

ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย
ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา 151 ถนน
รัชดาภิเษก แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ
10900

Facebook: ราชยานยนต์สมาคม
แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์
สมาคมกีฬา @aat.or.th.

B.1 การสมัคร

B.1.1 นักกีฬาแข่งรถ/ทีมแข่ง อาจมอบหมายให้ผู้อื่นจัดเตรียมใบสมัครได้ แต่ต้องลงนามใบสมัครด้วยตนเองในวันลงทะเบียนรายงานตัว

B.1.2 รถแข่ง 1 คัน สามารถมีผู้ขับได้ไม่เกิน 4 คน และไม่น้อยกว่า 2 คน โดยต้องระบุชื่อและนามสกุล พร้อมรายละเอียดในใบสมัคร ทั้งนี้ นักกีฬาแข่งรถที่สมัครประจำรถแข่งคันหนึ่งคันใดในการแข่งขันครั้งนั้นแล้ว จะไม่สามารถร่วมการแข่งขันรถแข่งคันอื่นได้อีก เว้นแต่รถแข่งคันที่สมัครไว้แล้วยกเลิกการสมัครหรือไม่สามารถรายงานตัวเพื่อลงทะเบียนในการแข่งขันครั้งนั้นได้ การเปลี่ยนแปลงนักขับต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าก่อนกำหนดเวลาการประชุมนักแข่ง

B.1.3 นักกีฬาแข่งรถยนต์ สามารถแข่งขันและลงขับได้ในรถแข่งตามรุ่นที่สมัครไว้เท่านั้น โดยสามารถลงชื่อได้ไม่เกิน 2 คัน



B.1.4 การยื่นเอกสารสมัครถือว่านักกีฬาแข่งรถยนต์และผู้ถือใบอนุญาตทีมได้รับทราบเงื่อนไขและกฎกติกาที่ใช้ในรายการแข่งขันแล้ว

B.1.5 การเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมรายละเอียดของการสมัครภายหลังการยื่นเอกสารและสมาคมฯ ลงรับแล้วให้แสดงความจำนงด้วยการทำเป็นเอกสารลายลักษณ์อักษรเท่านั้น

B.1.6 กำหนดวันเปิดรับสมัครตามกติกา SR (Supplementary Regulations)

B.2 ใบอนุญาต

B.2.1 ใบอนุญาตขับแข่งของ ร.ย.ส.ท. หรือใบอนุญาตขับแข่งออกให้โดย ASN ผู้เป็นสมาชิก FIA ทั่วโลกตามประเภทและเกรดเทียบเท่า

B.2.1.1 ประเภททางเรียบ (Circuit) International เกรด A , เกรด B, เกรด C และเกรด D

B.2.1.2 ประเภททางเรียบ (Circuit) National เกรด A, เกรด B, เกรด C

B.2.2 ใบอนุญาตทีม Entrant License (ถ้ามี หากไม่มีจะใช้ชื่อนักแข่งคนหนึ่งคนใดที่ลงสมัครเป็นชื่อทีม)

B.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้เข้าแข่งขัน/ทีมแข่ง

B.3.1 การยื่นเอกสารและอื่น ๆ

นักกีฬาแข่งรถ/ทีมแข่ง มีหน้าที่และมีความรับผิดชอบในการยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขัน ตั้งแต่ใบสมัครเข้าร่วมการแข่งขัน ใบอนุญาตขับแข่ง ใบอนุญาตประเภททีมแข่ง รวมทั้งกรณีมีนักกีฬาแข่งรถต่างชาติในสังกัดทีมด้วย ทั้งนี้ผู้เข้าแข่งขันจะต้องติดตามประกาศ/กำหนดการแข่งขัน หรือ



อื่นๆ ซึ่งจะติดประกาศไว้ ณ สถานที่ที่ผู้จัดการแข่งขันได้กำหนดไว้แต่ละสนาม (Official Notice Board) หรืออื่นๆ ตามที่คณะกรรมการจัดการแข่งขันกำหนดไว้

B.3.2 การลงทะเบียนและการประชุมนักกีฬาแข่งรถ นักกีฬาแข่งรถและผู้จัดการทีม ต้องมารายงานตัวและเข้าร่วมประชุมตามสถานที่และกำหนดการตามที่คณะกรรมการจัดการแข่งขันได้ประกาศไว้ กรณีนักกีฬาแข่งรถไม่ได้เข้าร่วมการประชุมจะต้องยื่นเอกสารแจ้งให้คณะกรรมการทราบอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ก่อนการเริ่มประชุม สำหรับผู้ที่ขาดการลงทะเบียนและการประชุมโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร จะไม่อนุญาตให้ทำการแข่งขันหรือมีมาตรการลงโทษได้ นักกีฬาแข่งรถหรือผู้จัดการทีมที่มีใบอนุญาตออกให้โดย ร.ย.ส.ท. หรือของ ASN ต้องเข้าร่วมประชุมตามกำหนดและต้องอยู่ร่วมประชุมจนจบการประชุม หากพบว่ามีนักกีฬาแข่งรถหรือผู้จัดการทีมที่ไม่เข้าร่วมการประชุมโดยไม่ได้แจ้งให้คณะกรรมการทราบ จะได้รับการลงโทษด้วยการไม่บันทึกเวลาในรอบคัดเลือก และจัดตำแหน่งออกสตาร์ทเป็นอันดับสุดท้าย (หากมีมากกว่า 1 รายให้จับฉลากตำแหน่ง)

B.3.3 การตรวจสอบสภาพ

B.3.3.1 หมายเลขรถแข่งทุกรุ่นจะเริ่มตั้งแต่ 01 ถึง 99 เท่านั้น ทีมแข่งที่สมัครก่อนเลือกหมายเลขได้ก่อน สำหรับสตีกเกอร์ หมายเลขรถแข่งในแต่ละรุ่น ให้ระบุในรายละเอียดตามกติกา SR

B.3.3.2 บุคลากรทีมแข่งมีหน้าที่นำรถแข่งพร้อมทั้งอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการแข่งขันเข้าทำการตรวจสอบสภาพในวันเวลาตามที่กำหนดไว้ หากไม่สามารถนำรถหรืออุปกรณ์ต่างๆ มาตรวจสอบสภาพได้ตามเวลา

ที่กำหนดไว้ ต้องทำหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษรขออนุญาตเพื่อขอตรวจสอบสภาพล่าช้า

B.3.3.3 รถแข่งทุกคันต้องผ่านการตรวจสอบสภาพก่อน จึงจะได้รับอนุญาตให้ลงทำการซ้อม, จับเวลารอบคัดเลือกและแข่งขัน

B.3.3.4 การซึลเครื่องยนต์ในจุดต่างๆ ทุกจุดจะต้องได้รับการร้อยซึลจากกรรมการตรวจสอบสภาพ

B.3.3.5 หากมีรถแข่งคันใดต้องการตัดซึลเครื่องยนต์ จะต้องทำหนังสือขออนุญาตตัดซึลเครื่องยนต์โดยได้รับอนุญาตจากกรรมการตรวจสอบสภาพก่อนจึงจะทำการตัดซึลได้ ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้การดูแลของกรรมการตรวจสอบสภาพ หากพบว่ามีรถแข่งคันใดได้รับอนุญาต จะมีการปรับโทษตามดุลพินิจของคณะกรรมการจัดการแข่งขัน

B.3.3.6 ระบบไฟส่องสว่าง (ไฟหน้าและไฟท้าย ทั้งสองตำแหน่งซ้ายและขวา) รวมถึงไฟเบรกต้องใช้งานได้ตลอดเวลาการแข่งขัน ทั้งนี้ไฟเบรกต้องทำงานโดยสวิตซ์จากแป้นเบรกเท่านั้น รถแข่งสามารถติดตั้งไฟหน้าได้เพิ่มเติมไม่เกินข้างละ 1 ดวง โดยความสว่างจะต้องไม่รบกวนรถแข่งคันอื่นๆ รวมทั้งสามารถติดตั้งไฟท้ายที่เป็น RAIN LIGHT ตามมาตรฐาน FIA หรือเทียบเท่าได้ไม่เกิน 1 ชุด





B.3.3.7 หลังการแข่งขันรถแข่งทุกคันต้องถูกส่งไปเก็บเพื่อตรวจสอบสภาพอีกครั้งหนึ่ง ณ บริเวณที่ประกาศกำหนดเป็นพื้นที่เก็บรถหลังแข่ง (Parc Ferme)

B.3.4 การติดต่อสื่อสาร

นักกีฬาแข่งรถและผู้จัดการทีม ต้องพร้อมที่จะให้คณะกรรมการจาก Race Control ติดต่อประสานงานเพื่อมารายงานตัวหรือนำรถแข่งเข้ารับการตรวจสภาพเพิ่มเติมตลอดระยะเวลาการแข่งขัน โดยกรรมการผู้ตัดสินอาจใช้ Timing Message Board หรือ วิธีการสื่อสารอื่นของ Social Media ได้ตามความเหมาะสม

B.4 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย

รถแข่งที่ใช้เพื่อการแข่งขันรวมถึงอุปกรณ์ต่าง ๆ ต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน นักกีฬาแข่งรถ/ทีมแข่ง จะต้องให้ความสำคัญและคำนึงถึงด้านความปลอดภัยตลอดระยะเวลาที่ทำการแข่งขัน ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของ FIA และตามที่ ร.ย.ส.ท. กำหนดไว้ อุปกรณ์สำหรับใช้ในการแข่งขันดังต่อไปนี้จะต้องไม่หมดอายุ

B.4.1 นักกีฬาแข่งรถต้องใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยในการแข่งขัน และต้องเป็นไปตามมาตรฐานของ FIA ดังต่อไปนี้

- ชุดแข่ง Racing Suit และ Underwear กันไฟ
- ถุงมือ Racing Gloves
- หมวกกันน็อค Helmet
- ถุงเท้า Racing Socks
- ที่คลุมศีรษะ Balaclava
- รองเท้า Racing boots
- อุปกรณ์กันคอ HANS

B.4.2 บุคลากร/ทีมงานผู้ปฏิบัติหน้าที่ สามารถใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับนักกีฬาแข่งรถ โดยให้เป็นไปตามที่ ร.ย.ส.ท. กำหนดดังนี้

- ชุดปฏิบัติงาน
- หมวกกันน็อค Helmet
- คลุมศีรษะ Balaclava เฉพาะเติมน้ำมัน
- ถุงมือ
- รองเท้าหุ้มส้น

B.4.3 รถแข่งที่เข้าร่วมการแข่งขัน จะต้องประกอบไปด้วยอุปกรณ์ที่เป็นไปตามมาตรฐาน FIA และตามที่ ร.ย.ส.ท. กำหนดไว้ และยังไม่หมดอายุ (สำหรับประเภทที่มีข้อกำหนดอายุ) ดังนี้



- B.4.3.1 โรลบาร์
- B.4.3.2 เบาะ
- B.4.3.3 เข็มขัดนิรภัย
- B.4.3.5 สวิตช์ตัดไฟ
- B.4.3.6 หูลากจูงหน้าและหลัง
- B.4.3.7 ถังน้ำมัน
- B.4.3.8 กระจกบังลมหน้านิรภัยสองชั้น
- B.4.3.9 ระบบเชื้อเพลิง โดยเฉพาะที่ผ่าน
เข้าในตัวห้องโดยสารรถแข่ง
- B.4.3.10 ระบบไฟส่องสว่าง (ไฟหน้า ไฟท้าย
และไฟเบรก)
- B.4.3.11 รถแข่งที่ลงทำการแข่งขันต้องติดตั้ง
ตาข่ายนิรภัย (Window Net) กับโรลบาร์อย่าง
แน่นหนา
- B4.3.12 ระบบดับเพลิง
- B4.3.13 WINDOW NET

B.4.4 อุปกรณ์เพื่อการเติมน้ำมัน ถังน้ำมัน
และหัวเติมน้ำมัน ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน FIA
และหรือตามที่ ร.ย.ส.ท. กำหนดไว้ โดยผู้จัดการ
ทีมแข่งมีหน้าที่แจ้งรายละเอียดอุปกรณ์ให้กรรมการ
ตรวจสอบสภาพทราบตามกำหนดการตรวจสอบสภาพ ทั้งนี้



เพื่อความปลอดภัยของผู้ที่เข้าร่วมการแข่งขันระหว่าง
ที่มีการเติมน้ำมัน

B.4.5 อื่น ๆ

B.4.5.1 กรณีที่มีเหตุจำเป็นกรรมการผู้ตัดสิน
โดยคำแนะนำของหัวหน้ากรรมการตรวจสอบสภาพ
มีอำนาจขยายระยะเวลาให้อุปกรณ์เพื่อความ
ปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานที่ FIA ที่หมดอายุไม่ถึง 1 ปี
ปฏิทินยังคงบังคับใช้สามารถใช้งานต่อไปได้เฉพาะครั้ง

B.4.5.2 ให้กรณีมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมใด ๆ
เป็นไปตามประกาศของ ร.ย.ส.ท. ในระหว่างที่มี
การแข่งขัน

B.5 การจับเวลารอบคัดเลือก (Qualifying)

เป็นกระบวนการเพื่อจัดเรียงลำดับสตาร์ทจากผล
การจับเวลารอบคัดเลือกสามารถแบ่งออกได้ดังนี้

B.5.1 นักกีฬาแข่งรถคนใดคนหนึ่งที่ทำเวลา
ได้ดีที่สุดในรถแข่งคันนั้นแล้วจะถูกจัดอันดับสตาร์ท
ในตำแหน่งที่ดีกว่า กรรมการผู้ตัดสินอาจประกาศ
กำหนดเกณฑ์การพิจารณาเวลาที่ผ่านการคัดเลือก
ด้วยการเปรียบเทียบเป็นร้อยละของเวลานักแข่งที่เร็ว
ที่สุดในรุ่น หรือเวลาเฉลี่ยของรถแข่งที่ทำเวลาดีที่สุดใน
3 อันดับแรกในรุ่น

B.5.2 ในกรณีที่มือรถแข่งทำเวลาได้เท่ากัน ให้คันที่
ผู้ทำเวลาได้ก่อนได้รับการจัดอันดับที่ดีกว่า

B.5.3 เมื่อนักกีฬาแข่งรถนำรถแข่งเข้าซังน้ำมัน
ให้ถือว่ากรจับเวลารอบคัดเลือกเป็นที่สิ้นสุด

B.5.4 ภายหลังจากจับเวลารอบคัดเลือกสิ้นสุดลง
แล้วนั้น หากรถแข่งคันใดมีความประสงค์ขอเปลี่ยน
เครื่องยนต์หรือรถแข่ง เนื่องจากเกิดความเสียหาย
หรือเกิดอุบัติเหตุ จะต้องขออนุญาตต่อคณะกรรมการ
เป็นลายลักษณ์อักษรภายในระยะเวลาที่กำหนด





ทั้งนี้จะต้องนำรถแข่งไปตรวจสภาพอีกครั้ง การขออนุญาตให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่อไปนี้

B.5.4.1 การขออนุญาตเปลี่ยนรถแข่งทั้งคัน (Complete Race Car) หลังการจับเวลารอบคัดเลือก (ก่อนการแข่งขันอย่างน้อย 60 นาที) มีโทษปรับตำแหน่งสตาร์ทครั้งสุดท้าย

B.5.4.2 การขออนุญาตเปลี่ยนเครื่องยนต์ (Complete Engine) หลังการจับเวลารอบคัดเลือก (ก่อนการแข่งขันอย่างน้อย 60 นาที) มีโทษปรับตำแหน่งสตาร์ทครั้งสุดท้าย หรือปรับตำแหน่งสตาร์ท 10 ตำแหน่ง

B.5.4.3 ผู้จัดการทีมเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ ในการดำเนินการตามกติกาข้อ B.5.4.1 ถึงข้อ B.5.4.2 หากมีการยื่นขออนุญาตเปลี่ยนเครื่องยนต์ หรือรถแข่งหลังจากเวลาที่กำหนด ให้มีโทษถูกปรับตำแหน่งสตาร์ทเป็นตำแหน่งท้ายสุดและปรับเป็นเงินรายการละ 5,000 บาท

B.5.4.4 การพิจารณาปรับตำแหน่งตาม ข้อ B.5.4.1 ถึง B.5.4.2 ให้พิจารณาจากเวลาที่ลงรับคำร้อง

B.6 การสตาร์ท

B.6.1 ใช้ระบบการสตาร์ทแบบเคลื่อนที่ (Rolling Start) เว้นแต่กรณีจำเป็นเพื่อความปลอดภัย กรรมการควบคุมการแข่งขัน (Race Control) อาจพิจารณาปรับเปลี่ยนเป็นการสตาร์ทโดย Safety Car ได้

B.6.2 ผู้จัดการทีมแข่งมีหน้าที่แจ้งรายชื่อนักกีฬาแข่งรถที่ทำการสตาร์ทเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนการประชุมไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง หรือตามระยะเวลาที่ประกาศกำหนด หากเลยกำหนดเวลาจะมีบทลงโทษ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการ

B.6.3 กระบวนการก่อนเริ่มแข่งขัน

B.6.3.1 เวลา 15 นาทีก่อนการแข่งขัน

สัญญาณเสียงและสัญญาณไฟเขียว อนุญาตให้รถแข่งออกจากรางและ การอนุญาตให้นักกีฬาแข่งรถนำรถลงสู่สนาม ด้วยกำลังจากเครื่องยนต์ และสามารถกดเข้าพิทได้ทราบเท่าที่ยังไม่เข้าประจำตำแหน่งสตาร์ท (Grid Start) และปากทางออกพิทยังไม่ปิด หากรถแข่งมีจำนวนมากระยะเวลาปากทางพิทเปิดอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้



B.6.3.2 เวลา 10 นาทีก่อนการแข่งขัน

(1) สัญญาณเสียงและสัญญาณไฟแดง ณ ทางออกพิทปิด ซึ่งเป็นการปิดทางออกพิทและใบอนุญาตให้นำรถแข่งลงสู่สนาม รถแข่งที่ไม่สามารถเข้าประจำตำแหน่งสตาร์ท ถือว่าเป็นการสตาร์ทจากปากทางออกพิท (Pit Start) ซึ่งจะได้รับอนุญาตให้เข้าแข่งขันด้วยสัญญาณไฟ ณ ทางออกพิทภายหลังจากรถแข่งคันสุดท้ายที่ได้รับสัญญาณสตาร์ทผ่านพ้นทางออกพิทไปแล้ว

(2) ป้าย 10 นาทีก่อนการแข่งขัน ปรากฏบริเวณสตาร์ท ทีมแข่งสามารถเปลี่ยนแปลงหรือซ่อมรถแข่งได้ แต่ห้ามเติมน้ำมันหรือดูดน้ำมันและของเหลวทุกชนิด

B.6.3.3 เวลา 5 นาทีก่อนการแข่งขัน

(1) ป้าย 5 นาที ปรากฏบริเวณสตาร์ท ผู้ไม่เกี่ยวข้องออกจากบริเวณจุดสตาร์ท ยกเว้นนักกีฬาแข่งรถผู้ขับออกสตาร์ท อนุญาตผู้จัดการทีมและทีมงานจำนวน 1 คน

(2) ถ้ารถแข่งคันใดยังเปลี่ยนแปลงหรือซ่อมรถยังไม่เสร็จ จะถูกปรับโทษไปสตาร์ทอันดับสุดท้าย หลังจากรอบ Formation Lap หากมีรถแข่งมากกว่า 1 คัน ให้จัดเรียง ตามลำดับก่อนหลังสตาร์ทเดิม

B.6.3.4 เวลา 3 นาทีก่อนการแข่งขัน

(1) ป้าย 3 นาที ปรากฏบริเวณสตาร์ท อนุญาตให้ทีมงานอยู่กับรถแข่งได้จำนวน 1 คน

(2) ไม่อนุญาตให้ทีมงานมีการซ่อมแซมรถแข่งอีก เว้นแต่การตรวจทานเพื่อความปลอดภัยของนักกีฬาแข่งรถ ได้แก่ เช็มขัดนิรภัย หมวกกันน็อกสวิตช์ตัดไฟ ระบบเชื้อเพลิง ตัวล็อกฝากระโปรงหน้าและหลัง การตรวจทานบานประตู และการขันแน่นของนอตล้อ ทั้งนี้การดำเนินการดังกล่าวต้องเสร็จสิ้น

ก่อนป้าย 1 นาที ถ้ารถแข่งคันใดดำเนินการไม่แล้วเสร็จ คณะผู้ตัดสินการแข่งขันอาจพิจารณาปรับโทษตามความเหมาะสม

B.6.3.5 เวลา 1 นาทีก่อนการแข่งขัน

(1) ป้าย 1 นาที ปรากฏบริเวณสตาร์ททุกคนต้องออกจากบริเวณจุดสตาร์ท เหลือแต่ผู้ขับแข่งออกสตาร์ทและกรรมการที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่เท่านั้น

(2) สตาร์ทเครื่องยนต์จากกำลังไฟของแบตเตอรี่รถแข่งโดยห้ามใช้กระแสไฟฟ้าจากภายนอกหากสตาร์ทไม่ติดกรรมการจะเข็นออกนอกสนามและลงโทษเป็นพิทสตาร์ท

(3) การเคลื่อนย้ายรถแข่งที่สตาร์ทไม่ติดกรรมการแสดงสัญญาณธงเหลืองเพื่อให้แข่งผู้อื่นทราบ และเคลื่อนรถย้ายภายหลังเมื่อรถแข่งทุกคันเคลื่อนตัวออกจากตำแหน่งสตาร์ทและผ่านพ้นเส้นสตาร์ทในรอบ Formation Lap แล้ว โดยรถแข่งคันนั้นต้องไปสตาร์ท ณ จุดทางออกพิท (Pit Start)

B.6.3.6 เวลา 15 วินาทีก่อนการแข่งขัน

- (1) ป้าย 15 วินาที ปรากฏ ณ เส้นสตาร์ท
- (2) รถสัญญาณเริ่ม Formation Lap

B.6.3.7 เวลาเริ่มแข่งขัน

(1) สัญญาณธงเขียวเพื่อเข้าสู่รอบ Formation Lap รถแข่งทุกคันต้องรักษาตำแหน่งและห้ามแข่ง



ระหว่างรอบ Formation Lap เว้นแต่กรณีรถแข่งคันหน้าประสบปัญหาทางเทคนิคและชะลอความเร็วลงอย่างมาก

(2) รถแข่งที่สตาร์ทไม่ติด และสตาร์ทเครื่องยนต์ติดได้เองในรอบ Formation Lap ขณะที่รถแข่งคันสุดท้ายยังไม่ผ่านเส้นสตาร์ท รถแข่งคันนั้นสามารถเข้าสู่ตำแหน่งเดิมในขบวนก่อน Safety Car line one

(3) รถแข่งที่สตาร์ทติดเอง ภายหลักรถคันสุดท้ายผ่านเส้นสตาร์ทของ Formation Lap ไปแล้ว ให้ต่อท้ายขบวนรถแข่ง เว้นแต่การแข่งขันครั้งใดที่คณะกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขันประกาศเป็นการสตาร์ทอยู่กับที่ (Standing Start) ให้รถแข่งคันดังกล่าวออกสตาร์ทท้ายแถว โดยตำแหน่ง (Grid) สตาร์ทเดิมให้เว้นว่างไว้

(3) รถแข่งที่สตาร์ทไม่ติด หรือสตาร์ทติดโดยกรรมการเข้าทำการช่วยเหลือเคลื่อนย้ายแล้วต้องไปเป็นพิทสตาร์ท

B.6.4 รถแข่งที่ไม่ปฏิบัติตามกระบวนการสตาร์ทให้คณะกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขันพิจารณาปรับโทษตามความเหมาะสม

B.7 รูปแบบการสตาร์ท

B.7.1 การสตาร์ทแบบเคลื่อนที่ (Rollin Start)

B.7.1.1 นำรถเข้าตำแหน่ง Grid Start เข้าสู่กระบวนการสตาร์ท

B.7.1.2 เมื่อได้รับสัญญาณ ให้นักกีฬาแข่งรถขับวิ่งตามรอบ Formation Lap ตามหลังรถ Safety Car

B.7.1.3 เป็นหน้าที่ของนักกีฬาแข่งรถขับรถแข่ง 2 คันหน้า จะต้องควบคุมความเร็วให้อยู่ในระดับเดียวกัน (60-80 กม./ชม.) และจะต้องขับคู่กันตั้งแต่

โค้งก่อนโค้งสุดท้ายของสนามหรือจุดที่คณะกรรมการกำหนด โดยรักษาระดับความเร็วและเส้นทางแข่งแบบ 2x2 กรณีที่แถวของการสตาร์ทไม่เรียบร้อยหรืออยู่ในสภาพไม่ปลอดภัย อาจมีการวิ่ง Formation Lap เพิ่มได้อีก หากยังไม่สามารถสตาร์ทได้อีก RaceControl อาจจะสั่งยุติกระบวนการสตาร์ทและให้เริ่มต้นกระบวนการสตาร์ทใหม่ (Restart) หรือการสตาร์ทล่าช้า โดยจะมีการปรับโทษรถแข่งคันที่ทำให้เกิดการสตาร์ทล่าช้าเกินกว่า 1 รอบ

B.7.2 การสตาร์ทแบบอยู่กับที่ (Standing Start) กรณีที่ตำแหน่งของการสตาร์ทไม่เรียบร้อยหรืออยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย คณะผู้ตัดสินการแข่งขันอาจสั่งยุติกระบวนการสตาร์ทและให้เริ่มต้นกระบวนการสตาร์ทใหม่ (Restart) หรือ สตาร์ทโดยลงโทษรถแข่งคันที่ทำให้เกิดการสตาร์ทล่าช้าเกินกว่า 1 รอบ กรณีฝนตก (Wet Race) และมีทัศนวิสัยที่ไม่ปลอดภัยเพียงพอ กรรมการผู้ตัดสินอาจกำหนดให้สตาร์ทด้วยเซฟตี้คาร์ได้ (Safetycar Start)

B.8 การสิ้นสุดการแข่งขัน

B.8.1 รถแข่งที่ทำจำนวนรอบได้มากที่สุดภายในระยะเวลาที่กำหนดเป็นผู้ชนะ ส่วนตำแหน่งอื่นๆ ให้พิจารณาเรียงลำดับจากจำนวนรอบมากไปหาน้อย

B.8.2 รถแข่งต้องได้รับธงตาหมากรุกภายในขอบเขตของสนามแข่ง หรือยังคงวิ่งอยู่ในรอบก่อนได้รับธงสัญญาณสิ้นสุดการแข่งขันด้วยธงแดง

B.9 เงื่อนไขการแข่งขัน

คณะกรรมการจัดการแข่งขันขอแจ้งรายละเอียดให้นักกีฬาแข่งรถ/ทีมแข่งทราบ เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นเรื่องเวลาขับแข่งของนักกีฬาแข่งรถที่สมัครลงทำการแข่งขันในรถแข่งแต่ละเบอร์ดังต่อไปนี้



a) ต่อ Stint คือ 90 นาที โดยให้นับจากล้อหมุนจนรถแข่งจอดเพื่อทำการเปลี่ยนตัว (สำหรับผู้ขับมือแรกให้นับจากสัญญาณไฟแดงห้าดวงดับจนรถแข่งจอดเพื่อทำการเปลี่ยนตัว)

b) ห้ามผู้ขับคนเดิมลงทำการแข่งขันต่อเนื่อง (ต้องมีการเปลี่ยนตัวผู้ขับทุกครั้ง)

c) รถแข่งที่สมัครในเบอร์นั้นๆ อนุญาตให้มีจำนวนนักกีฬาแข่งรถไม่น้อยกว่า 2 คน และไม่เกิน 4 คน

d) นักกีฬาแข่งรถที่ลงทะเบียนทำการแข่งขันในรถคันนั้นๆ ต้องลงทำการแข่งขันทุกคน โดยไม่มีเวลาขั้นต่ำที่ลงทำการแข่งขัน

**ทั้งนี้หากเกิดเหตุสุดวิสัยไม่สามารถลงทำการแข่งขันได้ นักกีฬาแข่งรถ/ผู้จัดการทีมจะต้องแจ้งคณะกรรมการจัดการแข่งขันก่อนการแข่งขันเริ่มต้นขึ้น โดยนักกีฬาแข่งรถท่านนั้นต้องไม่ใช่ผู้ทำเวลาในการจัดอันดับการแข่งขัน (Qualify)

B.9.1 ระยะเวลาการขับของนักกีฬาแข่งรถ

ระยะเวลาแต่ละช่วง อนุญาตให้นักแข่งแต่ละคนขับแข่งในแต่ละช่วงได้ไม่เกิน 90 นาที

สำหรับนักขับมือแรกให้นับจากสัญญาณไฟดับจนถึงเส้น Pit-in ส่วนนักขับมือต่อไปให้นับจากเส้น Pit-out จนถึง Pit-in โดยไม่นับเวลาที่จอดใน Pit (ยกตัวอย่างเช่น ถ้า 90.01 นาที ถือว่าฝ่าฝืนกฎกติกา) การฝ่าฝืนกฎกติกาข้อนี้แต่ละครั้งมีโทษปรับตามบทลงโทษที่กำหนดไว้

หมายเหตุ: นักกีฬาแข่งรถที่ลงทำการแข่งขันเพียง 2 คน จะต้องมีความพร้อมทางด้านสุขภาพร่างกายเป็นอย่างดี หากคณะกรรมการตรวจสอบพบว่า ไม่พร้อมลงทำการแข่งขัน มีโทษปรับตามดุลพินิจของคณะกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขัน

B.9.2 รถแข่งที่หลุดออกนอกทางวิ่ง (Track Off) สนามแข่งมาตรฐาน FIA (สนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต)

B.9.2.1 รถแข่งจะได้รับความช่วยเหลือ (เข็นหรือเคลื่อนย้าย) จากกรรมการ (Marshals) ประจำจุด หากเครื่องยนต์ดับผู้ขับต้องสตาร์ทด้วยมอเตอร์สตาร์ท (Starter Motor) และพลังงานของแบตเตอรี่ในรถเท่านั้น (ห้ามรับการเข็นจากผู้ใดเพื่อสตาร์ทเครื่องยนต์) การฝ่าฝืนกฎกติกาข้อนี้



มีบทลงโทษตามดุลพินิจของกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขัน (ทั้งนี้สามารถใช้กติกาข้อ B.9.2.2 ได้โดยพิจารณาจากความเร่งด่วนด้านความปลอดภัย)

B.9.2.2 รถแข่งคันใดที่หลุดออกนอกทางวิ่งไม่สามารถขับรถเข้า Pit ด้วยกำลังเครื่องยนต์ จะได้รับความช่วยเหลือจากกรรมการประจำจุดและกรรมการผู้ภัย โดยพิจารณาจากความเร่งด่วนด้านความปลอดภัยและข้อจำกัด ณ สถานที่หลุดออกนอกทางวิ่ง กรรมการที่เกี่ยวข้องจะนำรถแข่งไปที่หลัง Pit ก่อนในทุกกรณี และสามารถแข่งต่อได้ ทั้งนี้ นักกีฬาแข่งรถหรือผู้จัดการทีมไม่สามารถเรียกร้องแทรกแซงให้กรรมการปฏิบัติหน้าที่ตามลำดับก่อนหลังได้ กรณีรถแข่งหลุดไปในบ่อกรด ให้ขึ้นอยู่กับการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขันว่าให้ทำการแข่งขันได้หรือไม่

B.9.3 การเข้าพิทและการเปลี่ยนตัวนักกีฬาแข่งรถ

B.9.3.1 สนามซิ่งๆ การควบคุมความเร็ว (Speed Limit) ของรถแข่งในการเข้าพิทไม่เกิน 60 กม./ชม. เป็นความรับผิดชอบผู้ขับแข่ง หากมีการฝ่าฝืนจะมีโทษปรับตามการวินิจฉัยของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

B.9.3.2 บทลงโทษสำหรับรถแข่งที่ทำความเร็วเกินกำหนดใน Pit Lane แบ่งเป็น 2 ส่วน

- 1) ช่วงเวลาซ่อมปรับเป็นเงินครั้งละ 1,000 บาท
- 2) ระหว่างจัดเวลารอบคัดเลือก (Qualify) และการแข่งขัน (Race) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเร็วที่เกินกำหนดโดยดุลพินิจของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

B.9.3.3 ระหว่างรถแข่งเข้าพิทเลน ห้าม บุคคลใดออกจากหลังเส้น ยกเว้น Lolli Pop Man พร้อมป้ายเพียงคนเดียว



B.9.3.4 ก่อนการเปลี่ยนผู้ขับแต่ละครั้ง ผู้จัดการทีมจะต้องแจ้งชื่อผู้ขับรายต่อไปกับกรรมการพิท (Pit Marshal) เพื่อลงบันทึกชื่อผู้ขับ และเตรียมพร้อมลงบันทึกเวลา เมื่อรถเข้าสู่พิทและออกจากพิท การไม่ปฏิบัติตามกติกานี้แต่ละครั้งแม้เพียงบางส่วนมีบทลงโทษปรับตามคำสั่งของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

B.9.3.5 การนำรถเข้าพิท เพื่อตรวจสอบระบบการทำงานของเครื่องยนต์จะต้องกระทำใน Pit Box เท่านั้น (ห้ามเปลี่ยนตัวผู้ขับ ห้ามเปลี่ยนยางและห้ามเติมน้ำมันในขณะที่อยู่ในพิท) การไม่ปฏิบัติตามจะถูกลงโทษปรับตามคำสั่งของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

B.9.3.6 การนำรถแข่งเข้าพิท (Pit Box) เพื่อเปลี่ยนตัวผู้ขับ เปลี่ยนยางหรือซ่อมบำรุงอื่นๆ ต้องดับเครื่องยนต์ทุกครั้ง การฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษโดยคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

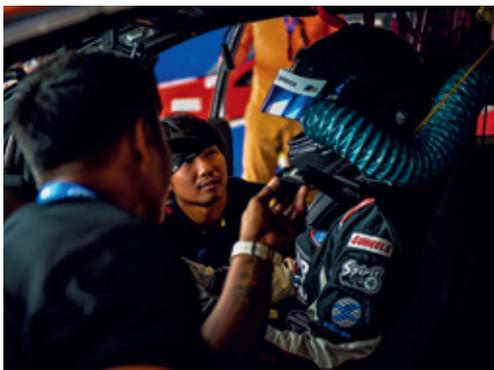
B.9.3.7 การเปลี่ยนตัวผู้ขับ/การเปลี่ยนยางและการซ่อมบำรุงอื่น ๆ ที่ใช้เวลารวมทั้งสิ้นไม่เกิน 5 นาที ต้องดำเนินการที่หน้าพิท (Pit Box) เท่านั้น (ห้ามกระทำการดังกล่าวบริเวณอื่นของ



สนาม) การฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษตามคำสั่งของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

B.9.3.8 อนุญาตให้บุคลากรทีมแข่งซ่อมบำรุง (Service Crews) ลงมือซ่อมบำรุงรถแข่งที่หน้าพิทได้ไม่เกิน 4 คน อีก 1 คนคือ Lolli Pop Man ทั้งนี้ทีมช่างสามารถช่วยผู้ขับ เข้า-ออก รถแข่งได้ (การเสียดกระจกปรับเบาะที่นั่งและจัดเข็มขัดนิรภัยให้ผู้ขับไม่ถือเป็น การซ่อมบำรุง) การฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษตามคำสั่งของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

B.9.3.9 ในกรณีที่รถแข่งคันใดต้องการซ่อมใหญ่เกินกว่า 5 นาที ผู้ขับต้องจอดรถแข่งที่หน้าพิทและดับเครื่องยนต์ที่หน้าพิท ให้บุคลากรทีมแข่งผู้ปฏิบัติงานซ่อมบำรุงไม่เกิน 4 คน เช่นรถแข่งเข้าไปรับการซ่อมใหญ่ใน Pit Garage อนุญาตให้ใช้ช่างเพื่อการซ่อมใหญ่ใน Pit Garage โดยไม่จำกัดจำนวน ไม่อนุญาตให้ทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือเปลี่ยนตัวผู้ขับใน Pit Garage โดยเด็ดขาด และการซ่อมบำรุงใน Pit Garage ดำเนินการเรียบร้อยแล้วนั้น ให้บุคลากรทีมแข่งผู้ปฏิบัติงานซ่อมบำรุงไม่เกิน 4 คนนั้น ทำการเข็นรถแข่งออกจาก Pit Garage เพื่อนำแข่งมาจอดบริเวณ Pit Box หากพบว่ามี การฝ่าฝืนกติกาข้อนี้จะมีโทษปรับตามคำสั่งของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน



- (1) การฝ่าฝืนซ่อมที่ Pit Box เกิน 5 นาที
- (2) ห้ามติดเครื่องยนต์ขณะล้อรถไม่แตะพื้น

B.9.3.10 การเติมน้ำมันต้องใช้อุปกรณ์ที่คณะกรรมการจัดการแข่งขันกำหนดไว้ตามกติกา SR (Supplementary Regulations)

B.9.3.11 ในระหว่างการแข่งขัน หากผู้ขับนำรถแข่งเข้ามาซึ่งน้ำหนักที่จุดตรวจสภาพ ถือว่าสิ้นสุดการแข่งขัน

B.9.3.12 การเปลี่ยนตัวผู้ขับ ถ้าผู้ขับนำรถแข่งเข้าพิท เพื่อจะทำการเปลี่ยนตัวโดยผู้ขับคนใหม่ จะต้องยื่นหลังเส้นกำหนดหน้า Pit เมื่อรถแข่งจอดสนิทจึงสามารถออกจากเขตได้

B.9.3.13 ในกรณีที่รถแข่งเข้า Pit เพื่อปฏิบัติตามขั้นตอนการเปลี่ยนตัวผู้ขับ /การเปลี่ยนยาง/ การเติมน้ำมัน โดยไม่มีการซ่อมบำรุงอื่นๆ ใดๆ รถแข่งคันนั้นสามารถใช้เวลาเกินกว่า 5 นาทีได้ถ้ามีการซ่อมบำรุงอื่นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้นนั้นจะต้องนำเข้า Pit Garage

B.9.3.14 กรณีที่บุคลากรทีมแข่งซ่อมบำรุง (Service Crews) เข้าทำการซ่อมบำรุงรถแข่งบริเวณหน้าพิท ทีมซ่อมบำรุงต้องสวมหมวกนิรภัยทุกกรณีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ขณะปฏิบัติงาน (หมวกกันน็อกทีมซ่อมบำรุงอนุญาตให้ใช้หมวกจักรยานยนต์แบบเต็มใบหรือครึ่งใบได้)

B.9.4 การควบคุมการแข่งขัน

B.9.4.1 การปฏิบัติตามสัญญาณต่างๆ ในระหว่างการแข่งขันเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของนักกีฬาแข่งรถที่ต้องสังเกตและปฏิบัติตามป้ายสัญญาณ, สัญญาณธง และสัญญาณไฟ โดยเคร่งครัด





B.9.4.2 สัญญาณธง

B.9.4.2.1 ธงดำส้มพร้อมเบอร์รถแข่งเกิน 3 รอบรถต่อไปจะเป็นธงดำพร้อมเบอร์รถแข่ง เมื่อรถแข่งคันใดได้รับธงดำแล้วไม่นำรถเข้าพิทในรอบต่อไป มีบทกำหนดโทษปรับเป็นเงินรอบละ 5,000 บาท หลังจากได้รับธงดำ พร้อมทั้งอาจถูกพิจารณาโทษอื่น ๆ เพิ่มเติมต่อไป

B.9.4.2.2 สัญญาณธงเหลือง

(1) การฝ่าฝืนแข่งธงเหลือง (เว้นแต่กรณีรถแข่งคันที่ถูกแข่งมีปัญหาขับช้าผิดปกติ โดยรถแข่งที่ขับตามมาไม่อยู่ในวิสัยที่จะขับตามได้) มีโทษปรับตามคำสั่งของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

(2) การฝ่าฝืนสัญญาณธงเหลืองคู่ จะถูกพิจารณาโทษขั้นสูงจากคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

B.9.4.2.3 สัญญาณธงแดง

(1) หากเกิดสัญญาณธงแดงระหว่างการซ้อม (Practice) และการจับเวลารอบคัดเลือก(Qualify)

ให้ผู้ขับลดความเร็วลง ห้ามแซง และนำรถแข่งกลับเข้าพิท และจอดรอคำสั่งจากกรรมการผู้ตัดสินต่อไป

(2) หากเกิดสัญญาณธงแดงระหว่างการแข่งขัน (Race) รถแข่งทุกคันจะต้องลดความเร็วลงห้ามแซง และจะต้องขับอยู่ในลักษณะแถวเรียงเดี่ยวโดยให้นำรถแข่งมาจอดในแถวเรียงเดี่ยวหน้าเส้นควบคุมการแข่งขัน (Control Line) เพื่อรอคำสั่งจากกรรมการผู้ตัดสินต่อไป

B.9.4.3 การใช้รถ Safety Car ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือมีความจำเป็นเกี่ยวกับสถานการณ์พื้นผิวทางวิ่งไม่ปลอดภัยในระหว่างการแข่งขัน (เช่นการจัดการรถแข่งที่เกิดขวาง ฝนตก) Race Control สั่งการให้มีการใช้รถ Safety Car แล้ว

(1) เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขับในการปฏิบัติให้เป็นไปตามกระบวนการ โดยเฉพาะการคำนึงถึง Safety Car line 1 และ (2) กรรมการทุกจุดจะแสดงป้าย "SC" พร้อมสัญญาณธงที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ธงเหลือง และ ธงขาว แล้วแต่กรณี



(3) Safety Car จะออกวิ่งนำหน้ารถแข่งคันนำรถแข่งคันอื่นๆ จะต้องขับตามลำดับเป็นแถวเรียงเดียว ห้ามแซงโดยเด็ดขาด เว้นแต่ Safety Car ส่งสัญญาณให้แซงเนื่องจากไม่ใช่อรถแข่งคันนำ รถแข่งคันที่อนุญาตให้แซงต้องขับด้วยความระมัดระวังและใช้ความเร็วที่เหมาะสมเพื่อไปต่อท้ายขบวนที่วิ่งตาม Safety Car การฝ่าฝืนกติกาข้อนี้แต่ละครั้งมีโทษปรับตามคำสั่งของผู้ตัดสินการแข่งขัน

(4) ในช่วง Safety Car รถแข่งเข้าพิทได้และเมื่อออกจากพิทจะต้องต่อท้ายขบวนเท่านั้น ยกเว้นช่วงที่ขบวนวิ่งผ่านทางตรงหน้าพิททางออกจะให้สัญญาณเปิด และสัญญาณเปิด เมื่อรถแข่งคันท้ายขบวนผ่านปลายทางออกพิทแล้ว รถแข่งที่ออกจากพิทจะไม่ได้รับอนุญาตให้แซงรถแข่งในขบวนที่วิ่งตาม Safety Car การฝ่าฝืนอาจถูกปรับโทษโดยผู้ตัดสินการแข่งขัน

(5) เมื่อสนามพร้อมทำการแข่งขันรถ Safety Car จะเริ่มปิดสัญญาณไฟบนหลังคาล่วงหน้าตามระยะทางตามคำสั่ง Race Control รถแข่งจะต้องเตรียมตัวเรียงลำดับแถวเรียงเดียวห้ามแซงโดยเด็ดขาด เมื่อรถ Safety Car เข้าพิทเลนแล้ว ผู้ขับรถแข่งทุกคันจะต้องควบคุมความเร็วให้อยู่ในระดับใกล้เคียงกันโดยรถแข่งคันที่นำหน้าจะเป็นผู้กำกับความเร็ว

(6) การแข่งขันเริ่มขึ้นเมื่อได้รับสัญญาณไฟหรือสัญญาณธง ณ จุดเส้นควบคุมการแข่งขัน (Control Line) โดยรถแข่งคันที่นำต้องใช้ความเร็วในการนำขบวนให้เหมาะสม รถแข่งจะแซงกันได้ต่อเมื่อผ่านเส้นควบคุมการแข่งขัน (Control Line) การฝ่าฝืนมีโทษปรับของคณะผู้ตัดสินการแข่งขันและอาจพิจารณาโทษอื่นเพิ่มเติมได้

B.9.5 การซ่อมบำรุงและการเติมน้ำมัน

B.9.5.1 รถแข่งทุกคันอนุญาตให้ใช้ชุดแม่แรงในตัวรถแข่งได้ (Onboard air jack)

B.9.5.2 อนุญาตให้ใช้ปืนลม (Pneumatic impact gun) หรือปืนไฟฟ้า (Electric impact gun) จำนวน 2 กระบอกเพื่อเปลี่ยนล้อ/ยาง บริเวณ Pit Box หากมีการฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษโดยผู้ตัดสินการแข่งขัน

B.9.5.3 การเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ระบุรายละเอียดไว้ในกติกการแข่งขัน SR (Supplementary Regulations)

B.9.6 การยุติการแข่งขัน

ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุผลอื่น เพื่อความปลอดภัยที่คณะกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขันได้พิจารณาตามที่นายสนามหรือผู้อำนวยการแข่งขันเสนอมาและมีความเห็นว่าอาจเป็นอันตรายหากมีดำเนินการแข่งขันต่อไป คณะผู้ตัดสินการแข่งขันจะสั่งยุติการแข่งขัน โดยกรรมการทุกจุดให้สัญญาณธงแดง ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

B.9.6.1 รถแข่งทุกคันต้องขับไปจอดที่พิทเพื่อรอสัญญาณเริ่มการแข่งขันใหม่ (Restart) หรือให้นำรถแข่งไปยังบริเวณตรวจสอบสภาพ (กรณีการแข่งขันสิ้นสุดลง) ในระหว่างที่รอการ Restart สามารถซ่อมบำรุงรถแข่งได้ ยกเว้นการเติมน้ำมันที่จะดำเนินการได้ต่อเมื่อมีการแข่งขันเริ่มใหม่แล้วเท่านั้น

B.9.6.2 รถแข่งคันใดหลุดออกนอกทางวิ่งและไม่สามารถขับรถเข้าพิทด้วยกำลังของเครื่องยนต์จะได้รับความช่วยเหลือโดยจะนำรถแข่งออกไปยัง Parc Ferme ทุกกรณีและสามารถแข่งต่อได้เมื่อได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการ



B.9.6.3 คณะผู้ตัดสินการแข่งขันจะพิจารณาการเริ่มแข่งขันใหม่ (Restart) ตามเงื่อนไขดังนี้

B.9.6.3.1 กรณีที่การแข่งขันมีระยะเวลาเกิน 75% คณะผู้ตัดสินการแข่งขันจะประกาศให้การแข่งขันสิ้นสุดลงโดยสมบูรณ์ และประกาศผลการแข่งขันด้วยตำแหน่งของรถแข่ง 1 รอบก่อนที่ได้รับสัญญาณธงแดง การสิ้นสุดการแข่งขันในกรณีนี้ นักกีฬาแข่งรถและรถแข่งมีสิทธิ์ได้รับรางวัลและคะแนนสะสมตามที่กำหนด

B.9.6.3.2 กรณีการแข่งขันมีระยะทางน้อยกว่า 75% คณะผู้ตัดสินการแข่งขันอาจดำเนินการได้ ดังนี้

a) กรณีที่สามารถแข่งขันต่อได้ การสตาร์ทในช่วงหลังจากธงแดงจะใช้ตำแหน่งสตาร์ทจากผลของ 1 รอบ ก่อนที่ได้รับสัญญาณธงแดงเป็นตำแหน่งสตาร์ท ระยะเวลาที่ยุติการแข่งขันลงชั่วคราวโดยสัญญาณธงแดงนี้จะนับรวมอยู่ในระยะเวลาการแข่งขัน ผลการแข่งขันจะนับผลรวมก่อนสัญญาณธงแดงและภายหลังการเริ่มต้นแข่งขันใหม่

b) กรณีที่ไม่สามารถดำเนินการแข่งขันต่อได้ คณะผู้ตัดสินการแข่งขันอาจประกาศผลการ

แข่งขันด้วยตำแหน่งของ 1 รอบก่อนที่ได้รับสัญญาณธงแดง โดยจะได้รับคะแนนสะสม 50%

B.9.7 การสิ้นสุดการแข่งขัน

B.9.7.1 การแข่งขันสิ้นสุดลงเมื่อรถแข่งคันที่นำวิ่งครบระยะเวลาที่กำหนด หรือ ยุติการแข่งขันตามเงื่อนไขที่กำหนด

B.9.7.2 รถแข่งที่ได้รับสัญญาณธงดาหมากรุกด้วยพลังเครื่องยนต์ของตนเองเท่านั้น จึงจะมีตำแหน่งในผลการแข่งขัน (Classification/Race Results)

B.9.7.3 เมื่อการแข่งขันสิ้นสุดลงแล้ว ผู้ขับแข่งที่รับธงดาหมากรุก หรือสัญญาณสิ้นสุดการแข่งขันต้องนำรถแข่งไปจอดที่ Parc Ferme ในทันที ห้ามทีมซ่อมบำรุงหรือบุคคลใดกระทำการใดๆ กับรถแข่งโดยเด็ดขาดจนกว่าการตรวจสอบจะเสร็จสิ้น (ในกรณีที่รถแข่งได้รับสัญญาณธงดาหมากรุกหรือสัญญาณสิ้นสุดการแข่งขันแล้ว แต่ไม่สามารถขับรถแข่งไปยัง Parc Ferme ได้ด้วยเหตุสุดวิสัยให้กรรมการกักยานำรถแข่งคันนั้นนำส่งเข้า Parc Ferme)





B.10 การประท้วง / การอุทธรณ์

B.10.1 นักกีฬาแข่งรถหรือผู้จัดการทีมที่มีใบอนุญาต Entrant License เท่านั้นเป็นผู้มีสิทธิ์ประท้วง ด้วยการยื่นเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้คณะผู้ตัดสินการแข่งขันพิจารณา ทั้งนี้ คณะผู้ตัดสินการแข่งขันจะไม่รับการประท้วงจากบุคคลอื่น และผู้ยื่นประท้วงต้องอยู่ในรุ่นและการแข่งขันนั้น ๆ

B.10.2 ระยะเวลาการประท้วงอื่นๆ ต้องยื่นเอกสารการประท้วงได้หลังเวลาประกาศผลการแข่งขันแล้วไม่เกิน 30 นาที

B.10.3 ค่าธรรมเนียมการประท้วงการแข่งขันต้องชำระเป็นเงินสดเท่านั้น

B.10.3.1 การประท้วงผลการแข่งขัน 30,000 บาท

B.10.3.2 การประท้วงเทคนิคของรถแข่ง 30,000 บาท

หมายเหตุ: หลักเกณฑ์การประท้วงและการอุทธรณ์ตามหมวดที่ 2 ข้อ 2.4.3 และข้อ 2.4.4

B.11 การลงโทษ

นอกเหนือจากที่กำหนดนี้ คณะกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขันสามารถพิจารณากำหนดบทลงโทษนักกีฬาแข่งรถ รถแข่ง ผู้จัดการทีมแข่ง หรือบุคลากรทีมแข่ง ตามข้อหนึ่งข้อใดหรือหลายข้อประกอบกันต่างกรรมต่างวาระได้โดยไม่จำเป็นต้องเรียงลำดับ ดังนี้

B.11.1 การตักเตือน

B.11.2 การปรับเป็นเงิน

B.11.3 การขับผ่าน Drive Through

B.11.4 การเข้าพิทแล้วหยุด Stop & Go

B.11.5 การปรับลดรอบลง

B.11.6 การปรับเวลาเพิ่ม

B.11.7 การปรับตำแหน่งจากผลการจับเวลารอบคัดเลือก หรือผลการแข่งขัน

B.11.8 การให้ออกจากการแข่งขัน (Disqualify)

B.11.9 การห้ามแข่งขัน (Exclusion) โดยเสนอคณะกรรมการกีฬาเยาวชนตีพิจารณา

B.11.10 การยึดใบอนุญาต (Suspension) โดยเสนอคณะกรรมการกีฬาเยาวชนตีพิจารณา ทั้งนี้ การลงโทษของคณะผู้ตัดสินการแข่งขันต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้ได้รับโทษลงนามรับทราบ หากผู้ได้การลงโทษปฏิเสธการลงนามให้บันทึกและรายงานคณะกรรมการกีฬาเยาวชนตีพิจารณา

B.12 อื่น ๆ

B.12.1 รถแข่งทุกคันและนักกีฬาแข่งรถทุกคนจะสามารถลงซ้อม (Practice), จับเวลารอบคัดเลือก (Qualify) และแข่ง (Race) ตามกำหนดการได้ โดยนักกีฬาแข่งรถต้องปฏิบัติตามกฎกติกาและเงื่อนไขการแข่งขัน รวมทั้งรถแข่งต้องอยู่ในสภาพและรูปทรงที่มีความปลอดภัยและพร้อมทำการแข่งขันกรณีรถแข่งไม่มีความปลอดภัย คณะผู้ตัดสินการแข่งขันมีสิทธิ์ห้ามรถแข่งที่ไม่เป็นไปตามกติกาที่เกี่ยวข้องลงทำการซ้อม, จับเวลารอบคัดเลือก, หรือแข่งขันได้ จนกว่าจะได้ปรับปรุงแก้ไขให้เรียบร้อย

B.12.2 คณะผู้ตัดสินการแข่งขันขอสงวนสิทธิ์ในการให้มีการตรวจสภาพเพิ่มเติมจากกำหนดการปกติ โดยไม่ทำให้นักกีฬาแข่งรถหรือรถแข่งเสียโอกาสตามความจำเป็นก่อนการจับเวลารอบคัดเลือกหรือก่อนการแข่งขัน





C.1 คำนิยาม

กฎกติกาและข้อบังคับด้านเทคนิคประจำปีให้ดูรายละเอียดตามกติกา SR (Supplementary Regulations) ซึ่งทีมแข่งและผู้ร่วมการแข่งขันจะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด การปรับแต่งใดๆ ที่ไม่ได้ถูกกำหนดโดยข้อบังคับด้านเทคนิคฉบับปัจจุบันอาจจะอนุญาตให้ทำได้ ถ้าการปรับแต่งนั้นถูกต้องตามข้อกำหนดและมาตรฐานความปลอดภัยของสหพันธ์แข่งขันรถยนต์นานาชาติ FIA รถแข่งที่เข้าร่วมการแข่งขัน ตั้งแต่ในช่วงเวลาซ้อม (Official Practice) จับเวลารอบคัดเลือก (Qualify) หรือระหว่างการแข่งขัน (Race) จะต้องอยู่ในสภาพพร้อมทำการแข่งขันและถูกต้องตามข้อบังคับด้านเทคนิคหากรถแข่งคันใดที่มีข้อปฏิบัติไม่ถูกต้องตามกฎหมายและข้อบังคับด้านเทคนิค ผู้จัดแข่งขันมีสิทธิ์ห้ามร่วมลงทำการซ้อม/จับเวลารอบคัดเลือกหรือลงทำการแข่งขันได้

C.2 การตรวจสอบสภาพ

ผู้ร่วมการแข่งขันต้องดำเนินการนำรถแข่งและอุปกรณ์ตามรายการดังนี้ กับคณะกรรมการตรวจสอบสภาพ

- Logbook
- ชุดแข่ง Racing Suit และ Underwear กันไฟ
- หมวกกันน็อก Helmet
- ที่คลุมศีรษะ Balaclava
- ถุงมือ Racing Gloves
- รองเท้า Racing boots
- ถุงเท้า Racing Socks
- เสื้อกันไฟชั้นนำ Base Liner/Underwear
- อุปกรณ์กันคอ HANS
- ยางรถแข่ง (ยางที่ผู้จัดแข่งกำหนดเท่านั้น)

ตลอดจนอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับของ ร.ย.ส.ท. ผู้ร่วมการแข่งขันจะต้องทำการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถแข่งตลอดการแข่งขัน ต้องติดหมายเลขรถแข่ง



สติ๊กเกอร์ต่างๆ ตามตำแหน่งที่กำหนด ผู้จัดการทีมหรือนักกีฬาแข่งรถ จะต้องนำรถแข่งและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นไปให้กรรมการตรวจสอบสภาพตามสถานีและเวลาที่กำหนดไว้ ในกรณีไม่สามารถนำรถแข่งและอุปกรณ์เข้าตรวจได้ตามกำหนดเวลาได้นั้นอาจถูกปรับโทษ ทั้งนี้หากมีความจำเป็นต้องนำรถแข่งเข้าตรวจล่าช้าานั้น จะต้องทำหนังสือคำร้องขอตรวจสอบสภาพล่าช้าก่อนหมดเวลาตรวจสภาพไม่น้อยกว่า 60 นาที หากพ้นเวลา กำหนด โดยไม่ยื่นคำร้องไว้ว่าจะไม่อนุญาตให้รถแข่งคันนั้นลงทำการซ้อมหรือลงจับเวลารอบคัดเลือกได้ดูรายละเอียดกำหนดไว้ตามกติกา SR (Supplementary Regulations)

C.3 ความปลอดภัยขณะทำการซ้อม/จับเวลารอบคัดเลือก/การแข่งขัน

C.3.1 กรณีมีรถแข่งได้รับอุบัติเหตุ หรือจอดเสียอยู่ในสนาม ทั้งในระหว่างการซ้อม จับเวลารอบคัดเลือกหรือระหว่างการแข่งขัน ถึงแม้ภายหลังคำสั่งหยุดการแข่งขัน ห้ามมิให้ผู้ใดลงไปในสนามก่อนได้รับอนุญาต ยกเว้นกรรมการกู้ภัยเท่านั้น ซึ่งรถแข่งคันที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ จะถูกนำเข้าสู่บริเวณที่ปลอดภัยหรือบริเวณพักรถเพื่อรอการตรวจสภาพ (Parc Ferme)

C.3.2 รถแข่งใช้ความเร็วใน Pit Lane ไม่เกิน 60 กม./ชม. ตลอดระยะเวลาของโปรแกรมการแข่งขันหากมีรถแข่งที่ฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษตั้งแต่ Stop & Go ไปจนถึงถูกตัดสิทธิ์มิให้ทำการซ้อม / จับเวลารอบคัดเลือก หรือลงทำการแข่งขัน

C.3.3 กรณีเกิดอุบัติเหตุใดๆ ขณะอยู่ในช่วงโปรแกรมการซ้อม/จับเวลารอบคัดเลือก หรือ

ระหว่างการแข่งขัน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อนักกีฬาแข่งรถ/ทีมแข่ง จะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของกรรมการประจำจุด (Marshal Post)

C.3.4 กรณีเกิดการฝ่าฝืน หรือละเมิดข้อบังคับด้านความปลอดภัย นักกีฬาแข่งรถ/ทีมแข่ง อาจถูกพิจารณาโทษถอดถอนออกจากการแข่งขัน

C.4 กติกาเทคนิค

ทุกรุ่นการแข่งขัน RAAT THAILAND ENDURANCE CHAMPIONSHIP ให้ดูรายละเอียดตามกติกา SR (Supplementary Regulations)





หมวดที่ 4.3 *สนามแข่งรถทางเรียบเฉพาะกิจ* (Temporary Racing Track)



หมวดที่ 4.3 สนามแข่งรถทางเรียบเฉพาะกิจ (Temporary Racing Track)

4.3.1 แนวทางปฏิบัติหรือกฎเกณฑ์ตาม Appendix O to the FIA International Sporting Code และ FIA Guidelines ครอบคลุมรถยนต์หลากหลายประเภท เป็นสนามที่สร้างขึ้นบนถนนสาธารณะปิดสำหรับการแข่งขันเฉพาะรายการ ถนนสาธารณะที่มีอยู่เดิมถูกดัดแปลงสำหรับการแข่งขัน สนามแข่งเหล่านี้มีแนวทางการออกแบบที่แตกต่างกันออกไป โดยต้องมีกระบวนการเฉพาะสำหรับการก่อสร้างและเพื่อให้มั่นใจถึงความปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานสำหรับการแข่งขันแต่ละระดับที่ ร.ย.ส.ท. ให้การรับรอง

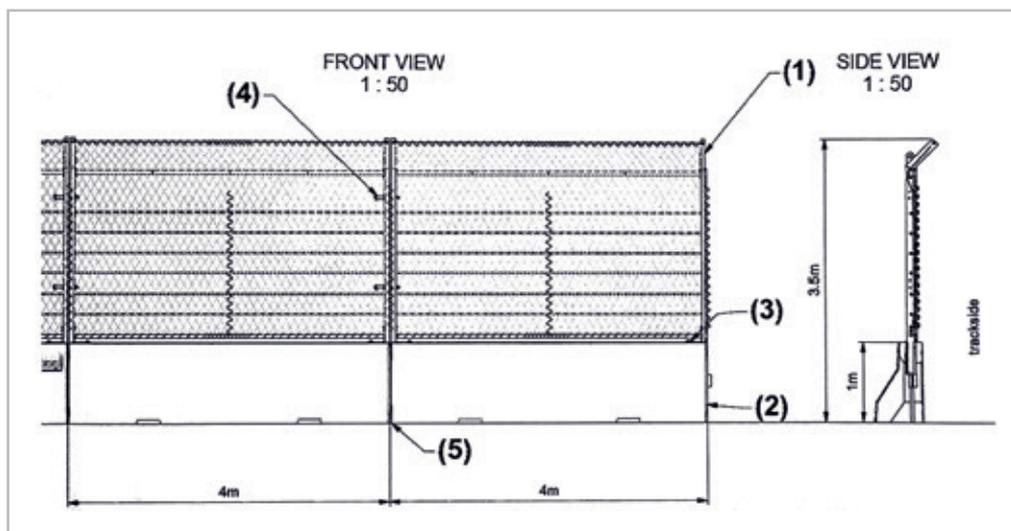
ทั้งนี้การก่อสร้างสนามเฉพาะกิจให้ค้ำน้ำหนักที่แข่งขัน (Power Weight Ratio) ด้วย

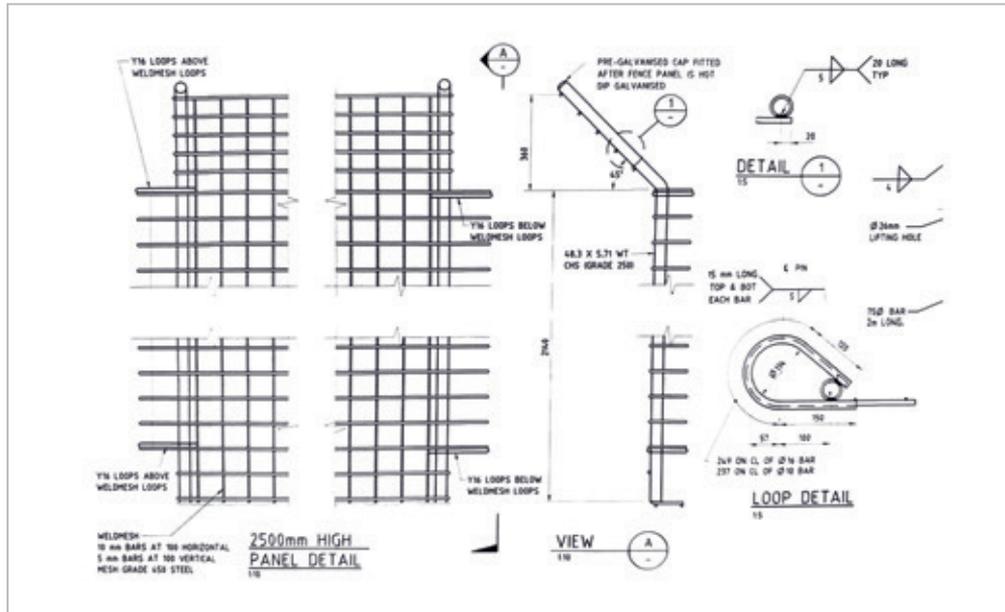
4.3.2 การสร้างสนามแข่งเฉพาะกิจ กระบวนการนี้เกี่ยวข้องกับความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับหน่วย

งานกีฬายานยนต์แห่งชาติ (ASN) คือ ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา (ร.ย.ส.ท.) และผู้สนับสนุนในท้องถิ่นมักจะเริ่มต้นด้วยความสนใจของเมืองเจ้าภาพ ในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง ซึ่งต้องมีการสื่อสารแบบเปิดและวิสัยทัศน์ร่วมกันสำหรับโครงการ

4.3.3 การก่อสร้างและการปรับปรุงพื้นผิวถนนที่มีอยู่เดิมจะถูกแปลงเป็นสนามแข่งรถ โดยการปรับปรุงผิวถนนด้วยแอสฟัลต์ชนิดเกาะถนนสูงพิเศษ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานหรือโดยอนุโลมให้ใช้พื้นผิวถนนเดิมที่เป็นคอนกรีตหรือลาดยางทั่วไปเป็นเส้นทางแข่งขันชั่วคราวให้ความยืดหยุ่นในการเลือกสถานที่อันน่าตื่นตาตื่นใจภายในเมืองนั้นๆ

4.3.4 ไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัวว่าสนามแข่งต้องมีรูปทรงแบบใด แต่ยังคงมีกฎระเบียบหลายประการ





ที่สนามแข่งต้องปฏิบัติตาม เช่น ทางตรงต้องมี ความยาวโดยประมาณ 1 กิโลเมตร และสนามแข่ง ต้องมีความยาวตั้งแต่ 2 กิโลเมตรขึ้นไป สนามแข่ง ถาวรต้องมีความกว้างอย่างน้อย 12 เมตรทุกจุด แม้ว่าจะมีวิธีอื่นๆ ที่จะหลีกเลี่ยงได้สำหรับสนามแข่ง ชั่วคราวและสนามที่ใช้จัดการแข่งขันเป็นประจำ

4.3.5 ในขณะเดียวกัน กริดสตาร์ตต้องกว้างอย่างน้อย 15 เมตร โดยรักษาความกว้างของแทร็กไว้ตลอด โค้งแรก เพื่อลดความเสี่ยงของการชนกันในรอบแรก โค้งแรกต้องเปลี่ยนทิศทางอย่างน้อย 45 องศา โดยมีรัศมีไม่เกิน 300 เมตร

4.3.6 จุดสตาร์ตต้องเว้นระยะห่าง 6 เมตร ระบุว่าเส้นสตาร์ตควรอยู่ห่างจากโค้งแรกอย่างน้อย 250 เมตร ช่องทางพิทเลนต้องมีความกว้างขั้นต่ำ เช่นกัน โดยต้องกว้างอย่างน้อย 9 เมตร และอยู่ติด กับทางตรงจุดเริ่มต้น-เส้นชัย จุดเข้าและออกจาก พิตเลนต้องไม่กีดขวางเส้นการแข่งขัน เพื่อป้องกัน ไม่ให้รถชนกันเมื่อกลับเข้าสู่สนาม



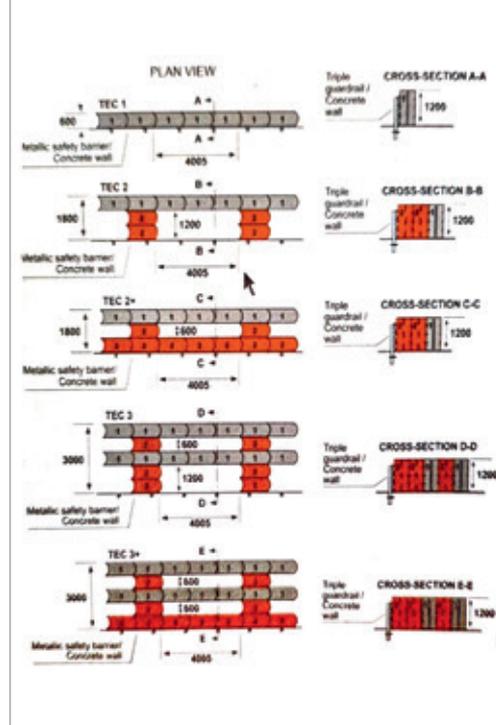
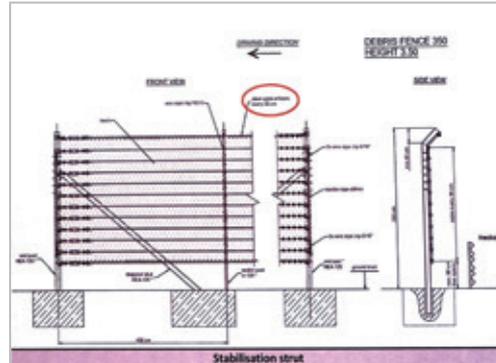


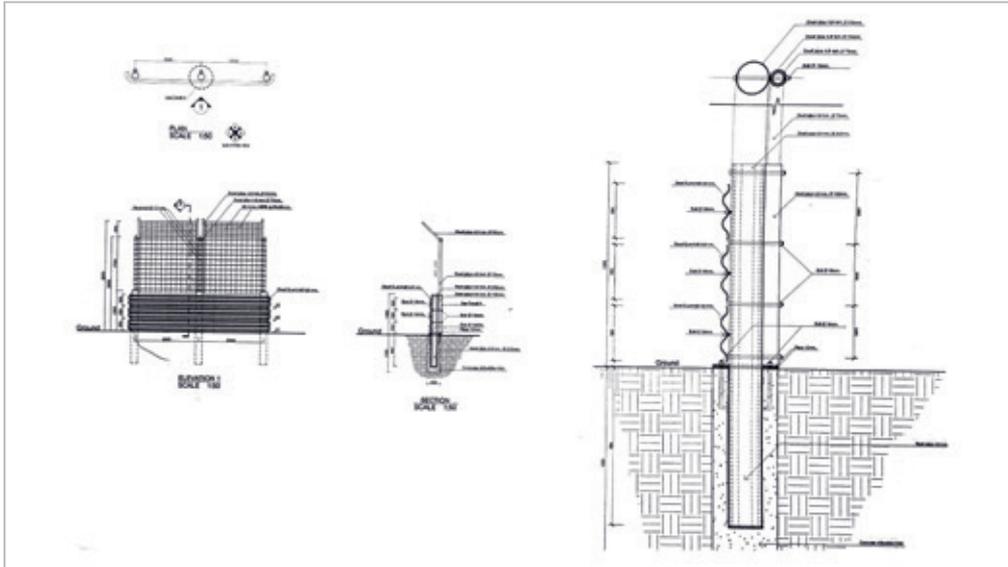
4.3.7 กำแพงกั้นลู่นามแข่ง (Track Barriers) สนามแข่งรถทางเรียบเฉพาะกิจ ต้องติดตั้งกำแพงหรือราวกันป้องกันทางวิ่งตลอดความยาวของสนามทั้งสองด้าน ซึ่งสามารถเลือกใช้วัสดุได้ตามความเหมาะสมและทุนทรัพย์ดังต่อไปนี้

4.3.7.1 Guard Rail Barriers แผ่นราวเหล็กมาตรฐานป้องกันอันตรายรอบสนามในส่วนที่ไม่มีผู้ชมขอบสนามอาจจะใช้เพียง 2 แผ่น (2 ชั้น) โดยมีความสูงอย่างน้อย 1 เมตรจากพื้นผิวระดับลู่วิ่งของสนาม แต่ในส่วนที่มีผู้ชมการแข่งขัน ต้องใช้ 3 ชั้นขึ้นไป พร้อมทั้งมีรั้วกันด้านบน (Catch Fence) ความสูงจากพื้นสนาม 3.5 เมตร การปักเสายึดต้องขุดลึกฝังลงไปในพื้นที่ดินอย่างน้อย 50 ซม. และห่างกันไม่เกิน 2 เมตร/จุด การยึดแผ่นราวเหล็กกับหลักต้องใช้นอตและมีแหวนรองตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ (ดูภาพและการติดตั้ง)

4.3.7.2 Concrete Barriers ก้อนคอนกรีตป้องกันอันตราย เพื่อความสะดวกในการยกเคลื่อนย้ายและติดตั้งให้แบ่งเป็นก้อนละ 2 เมตร ยึดติดกันสองก้อนเป็น 4 เมตร วางตลอดแนวลู่นาม โดยบล็อกติดกันอย่างแข็งแรงไม่มีเว้นช่องว่างตลอดแนว Concrete Barrier ต้องมีลักษณะแนวตั้งฉากหน้าเรียบเสนอกัน ส่วนด้านหลังเป็นลักษณะเท้าช้างยื่นไว้ (ดูภาพและการติดตั้ง)

4.3.7.3 Tires Barriers กำแพงยางป้องกัน การชนอย่างรุนแรง ต้องมีแผงเหล็ก Guard Rail พร้อมค้ำยันอยู่ด้านหลังโดยวางมัดยางที่ยึดตามมาตรฐานวางเรียงกัน ความสูง 1 เมตรขึ้นไปซ้อนกัน 3-4 ชั้นที่จะรับแรงกระแทกอย่างรุนแรงได้ (ดูภาพและการติดตั้ง)



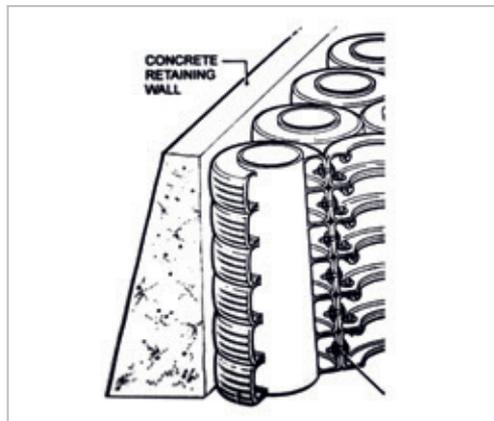


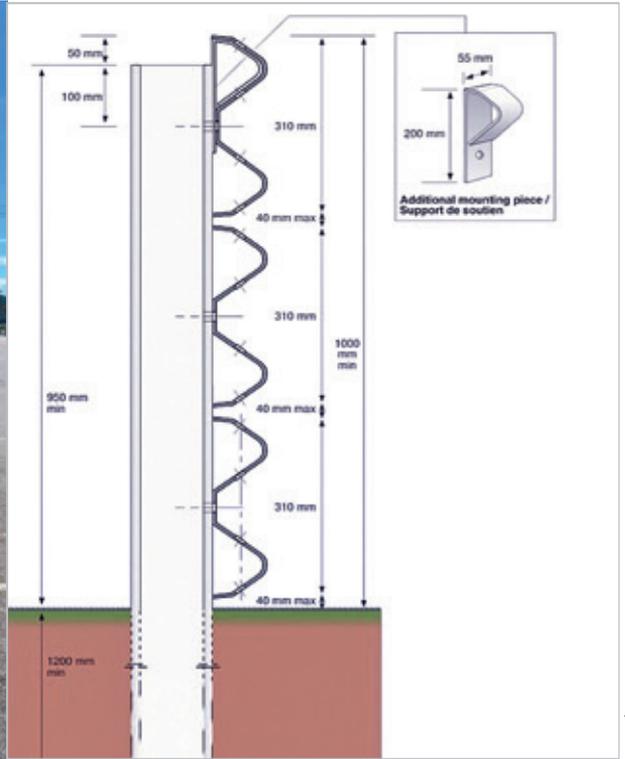
4.3.7.4 Tech Pro กำแพงที่เป็นวัสดุพองน้ำอยู่ภายในที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะในการรับแรงกระทำตามมาตรฐาน FIA มีราคาค่อนข้างสูงเพื่อป้องกันความเสียหายของรถแข่งได้ดีที่สุดในขณะนี้

4.3.7.5 สิ่งก่อสร้างใดๆ ต้องอยู่ห่างจากหลังกำแพงหรือราวกันขอบสนามอย่างน้อย 1.5 เมตร



4.3.8 รั้วป้องกันคนดู (Fencing) ในส่วนพื้นที่มีผู้ชมการแข่งขัน ต้องติดตั้งรั้วบนกำแพงคอนกรีตแบริเออร์หรือการ์ดเรลแบริเออร์ความสูง 3.5 เมตร มีให้เลือก 2 แบบคือ แบบมีโครงสร้างเป็นแป๊บเหล็กกรอบทวารใส่ลวดตาข่าย และแบบยึดด้วยลวดสลิ้งและมีตาข่ายป้องกัน (ดูภาพแบบและการติดตั้ง)





4.3.9 ศูนย์ควบคุมการแข่งขัน (Race Control) เป็นสถานที่ตั้งอยู่ในจุดใดก็ได้ที่สะดวกในการติดต่อและประสานงาน โดยมีเครือข่ายวิทยุสื่อสารติดต่อกับ MP ทุกจุดและส่วนอื่นๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งการติดตั้งสายไฟเบอร์ออปติกและติดตั้งจอมอนิเตอร์จากกล้องทุกจุดทั่วสนามแข่ง Racing Track และเป็นจุดควบคุมไฟสัญญาณ Digital Flags/MP ต่าง ๆ

4.3.910 Safety Plan/Medical Centre ผู้จัดการแข่งขันต้องยื่นแบบแผนผังเพื่อความปลอดภัย โดยมีรายละเอียด ศูนย์พยาบาล รถพยาบาล และการกู้ภัยเมื่อมีเหตุการณ์กรณีฉุกเฉิน ซึ่งเป็นมาตรฐานระดับเดียวกับการแข่งขันในสนามถาวร

4.3.11 พिट/แพ็ดด็อก สนามแข่งเฉพาะกิจ ต้องมีช่อง Pit เพื่อการแข่งขันแต่ละรายการ โดยจำกัดความเร็วใน Pit Lane ไม่เกิน 30-40 กม./ชม. และต้องมี Paddock ให้มีจำนวนเพียงพอกับรถแข่งในการแข่งขันตามรายการที่กำหนดขึ้น

4.3.12 ส่วนประกอบต่างๆ ของสนาม อัฒจันทร์ ผู้ชมการแข่งขัน/ลานจอดรถ /ป้ายบอกทาง/ห้องน้ำ/ร้านอาหารเครื่องดื่ม/สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมที่ถูกสุขลักษณะ ความสะอาดความปลอดภัย ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ





หมวดที่ 5

กติกาการแข่งขันรถคาร์ท
(Karting Regulations)





หมวดที่ 5 กติกการแข่งขันรถคาร์ต (Karting Regulations)

5.1 กติกการแข่งขัน (Sporting Regulations)

5.1.1 การเข้าร่วมการแข่งขัน

5.1.1.1 ผู้สมัครแข่งขันได้รับทราบและทำความเข้าใจในกติกการแข่งขันรถคาร์ตฉบับนี้ ทั้งนี้ รวมถึงกติกาแข่งรถแห่งชาติของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา โดยถือว่ายินยอมปฏิบัติตามทุกประการ

5.1.1.2 ข้อกำหนดใดที่ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกการแข่งขันนี้ หรือข้อยกเว้นใดๆ ให้ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้ตัดสินการแข่งขัน ในการอ้างอิงกฎกติกานานาชาติของ FIA KARTING

5.1.2 คุณสมบัติของผู้สมัคร

5.1.2.1 ผู้สมัครจะต้องมีใบอนุญาตขับรถแข่งประเภทคาร์ต ของ ร.ย.ส.ท. ที่ไม่หมดอายุ ณ วันที่ทำการแข่งขัน พร้อมยื่นหลักฐานประกอบการสมัครให้ผู้จัดการแข่งขันในช่วงการลงทะเบียน เพื่อให้ผู้ตัดสินการแข่งขันตรวจสอบก่อนการประชุมนักแข่ง (Drivers' Briefing) ซึ่งจะแจ้งให้ทราบในกำหนดการแข่งขันของแต่ละสนาม

5.1.2.2 ในกรณีที่คุณสมบัติของผู้สมัครไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด (เช่น อายุ)

ให้ผู้สมัครหรือผู้ปกครองยื่นความจำนงเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมหลักฐานให้ผู้จัดการแข่งขันพิจารณา ถ้าผู้จัดการแข่งขันเห็นว่าสามารถอนุญาตให้ลงแข่งในรุ่นนั้นๆ ได้ เสนอผู้ตัดสินการแข่งขันพิจารณาพร้อมเหตุผล ผู้ตัดสินการแข่งขันเป็นผู้อนุมัติ และให้ผู้จัดการแข่งขันแจ้งผลให้นักแข่งในรุ่นนั้นทราบภายในช่วงเวลาการประชุมกติกานักแข่ง

5.1.2.3 ประเภทใบอนุญาตขับแข่งประเภทของใบอนุญาต

- International ITE Senior (With Gear Box and Non-Gear Box)
 - International ITF Senior (Non-Gear Box)
 - International ITG Junior
- หลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับแข่ง International License ให้เป็นไปตามที่ FIA KARTING Appendix L.
- National NE-K Senior รถมอเตอร์ อายุตามที่ FIA Karting กำหนด
 - National NF-K Senior รถไม่มีมอเตอร์ อายุตามที่ FIA Karting กำหนด
 - National NG-K Junior (11-14 ปี)
 - National NJ-K Cadet (อายุไม่ถึง 11 ปี)



หลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับขี่แข่ง National License ให้เป็นไปตามที่สมาคมฯ ประกาศกำหนด

5.1.3 คุณสมบัติของรถแข่ง

5.1.3.1 รถแข่งจะต้องมีขนาด (Outside Diameter) ของ Chassis Tubing ไม่เกิน 32 มิลลิเมตร และต้องเป็นทรงกลมเท่านั้น

5.1.3.2 รถแข่งต้องมีขนาด (Outside Diameter) ของเพลาลัง ไม่เกิน 50 มิลลิเมตร

5.1.3.3 รถแข่งต้องไม่ใช่เบรคหน้า (ยกเว้น รุ่นที่ผู้จัดระบุให้ใช้)

5.1.3.4 คณะกรรมการจัดการแข่งขันมีสิทธิ์ ปฏิเสธหรือห้ามรถแข่งที่มีสภาพไม่ปลอดภัยร่วม ทำการแข่งขัน

5.1.3.5 ในกรณีที่รุ่นที่ทำการแข่งขันตรงกับรุ่นที่ FIA KARTING จัดการแข่งขัน ให้ใช้กติกา ตาม FIA KARTING

5.1.3.6 รถแข่งต้องติดตั้งสายเบรคสำรอง ที่พร้อมทำงานได้ในกรณีที่สายเบรคขาด

5.1.3.7 แซสซีรถทุกคันต้องมี HOMOLOGATE จาก FIA KARTING



5.1.4 กำหนดการแข่งขัน

คณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน จะแจ้งกำหนด การแข่งขันให้ทราบก่อนการแข่งขันแต่ละสนาม อย่างน้อย 1 เดือน ก่อนการแข่งขัน (หากมีการ เปลี่ยนแปลงต้องติดประกาศ ณ บอร์ดประกาศ อย่างเป็นทางการ (Official Notice Board) หรือ แจ้งนักแข่งล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ในกรณี ที่เป็นระยะเวลาที่น้อยกว่า 1 สัปดาห์ เป็นอำนาจ ของคณะอนุกรรมการคาร์ท หรือคณะกรรมการ ควบคุมการแข่งขันที่ได้รับการแต่งตั้ง ในการ พิจารณานอญมติ การจัดการแข่งขันอนุญาตให้ จัดแข่งได้ต้องไม่ติดกัน โดยจะต้องเว้นอย่างน้อย 1 สัปดาห์ โดยแต่ละรายการจะสามารถจัดการ แข่งขันได้ไม่เกิน 3-4 ครั้งต่อปี ยกเว้นรายการ ต่างประเทศ โดยในหนึ่งเดือนจะไม่มีการแข่งขัน เกิน 2 ครั้ง และผู้ที่ยื่นตารางการแข่งขันก่อน จะเป็นผู้ได้รับสิทธิ์ในตารางการแข่งขันก่อน ยกเว้น รายการชิงแชมป์ประเทศไทย

5.1.5 รูปแบบการแข่งขัน

5.1.5.1 รายละเอียดกำหนดการแข่งขัน ต้องประกอบด้วยรายละเอียด จำนวนวันที่แข่งขัน กำหนดการการลงทะเบียน การตรวจสภาพก่อน การแข่งขัน การซ้อมและการแข่งขัน ผู้เข้าแข่งขัน จะต้องร่วม official Practice อย่างน้อยหนึ่งครั้ง มิฉะนั้นจะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมการแข่งขัน

5.1.5.2 จำนวนรอบสนามของการแข่งขันขึ้นอยู่กับ รูปแบบของสนาม คณะกรรมการดำเนินการ แข่งขันจะเป็นผู้กำหนดและแจ้งให้ทราบพร้อม กับกำหนดการแข่งขัน การเปลี่ยนแปลงทิศทาง ผังสนามในช่วงการแข่งขัน (Race Direction) เป็นอำนาจของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

5.1.5.3 นักแข่งจะสามารถลงซ้อมตามกำหนดการเวลาซ้อมที่กำหนด และตามกำหนดที่เป็น OFFICIAL PRACTICE

5.1.6 คะแนนสะสม

5.1.6.1 คะแนนสะสมให้ถือตามรายละเอียดที่คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันประกาศกำหนด ก่อนเริ่มการแข่งขันสนามแรก เมื่อสิ้นสุดปีการแข่งขันแล้ว ผู้ที่มีคะแนนสูงสุดในแต่ละรุ่นจะเป็นผู้ชนะ หากพบว่า มีนักแข่งทำคะแนนสะสมได้เท่ากัน ให้พิจารณาตัดสินเปรียบเทียบตำแหน่งชนะเลิศทุกสนาม ผู้ครองตำแหน่งชนะเลิศมากกว่าเป็นผู้ชนะ แต่ถ้าเท่ากันอีก ให้ตัดสินตามตำแหน่งที่รองลงไป

ในแต่ละสนามอื่นๆ ที่ผ่านมา และถ้ายังเสมอกันอีก ให้ใช้ผลของสนามสุดท้ายเป็นสนามตัดสินผู้ชนะ

5.1.6.2 นักแข่งที่มีความประพฤติที่ไม่เหมาะสม หรือทำผิดกติกาการแข่งขัน คณะผู้ตัดสินการแข่งขัน มีอำนาจเพิกถอนคะแนนของการแข่งขันในสนามนั้น

5.1.6.3 นักแข่งต้องมีใบอนุญาตขับรถแข่ง (คาร์ท) ของ ร.ย.ส.ท. หรือใบอนุญาตขับขี่ของ ASN อื่น จึงจะมีสิทธิ์เก็บคะแนนสะสมตามเงื่อนไขที่กำหนด โดยคะแนนสะสมมีผลนับตั้งแต่วันที่ยื่นขอออกใบอนุญาต หากไม่มีใบอนุญาตจะไม่สามารถร่วมการแข่งขันและเก็บคะแนนสะสมได้

5.1.6.4 ตารางคะแนนสะสมมาตรฐาน

ตารางคะแนน Pre Final

อันดับที่	สนามที่ 1	สนามที่ 2	สนามที่ 3	สนามที่ 4	สนามที่ 5	สนามที่ 6
1	10	13	16	19	22	25
2	9	12	15	18	21	24
3	8	11	14	17	20	23
4	7	10	13	16	19	22
5	6	9	12	15	18	21
6	5	8	11	14	17	20
7	4	7	10	13	16	19
8	3	6	9	12	15	18
9	2	5	8	11	14	17
10	1	4	7	10	13	16

ตารางคะแนนสะสม Final

อันดับที่	สนามที่ 1	สนามที่ 2	สนามที่ 3	สนามที่ 4	สนามที่ 5	สนามที่ 6
1	15	18	21	24	27	30
2	12	15	18	21	24	27
3	10	13	16	19	22	25
4	8	11	14	17	20	23
5	6	9	12	15	18	21
6	5	8	11	14	17	20
7	4	7	10	13	16	19
8	3	6	9	12	15	18
9	2	5	8	11	14	17
10	1	4	7	10	13	16

5.1.7 จำนวนรถที่เข้าร่วมการแข่งขันต่อสนาม
แต่ละรุ่นต้องมีรถที่ผ่านการตรวจสภาพจำนวนตั้งแต่ 8 คันขึ้นไป และไม่เกินจำนวนสูงสุดที่สนามจะรองรับได้ตามเงื่อนไขการอนุญาต หากรายการแข่งขันใด มีจำนวนรถแข่งมากเกินไปกว่าจำนวนสูงสุด คณะกรรมการจัดการแข่งขันสามารถประกาศ

กำหนดเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคัดเลือกเป็นกลุ่มย่อยเพื่อคัดเลือกรักแข่งที่เข้าสู่รอบ Final รวมทั้งการคิดคะแนนสะสมได้ ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวนี้จะต้องเป็นลายลักษณ์อักษร รวมทั้งได้รับความเห็นชอบจากคณะผู้ตัดสินการแข่งขันหรือ ร.ย.ส.ท. ก่อนการแข่งขันเริ่มต้น



5.1.8 หมายเลขรถแข่ง

5.1.8.1 รถคาร์ททุกคันต้องมีหมายเลขรถตามที่คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันกำหนด

5.1.8.2 ห้ามรถแข่งลงชื่อหรือแข่งขันโดยปราศจากหมายเลขรถแข่ง

5.1.8.3 นักแข่งจะต้องติดหมายเลขประจำรถในตำแหน่งทั้งด้านซ้ายและด้านขวา ด้านหน้าและด้านหลัง



5.1.8.4 คณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน กำหนดหมายเลขรถตามรุ่นที่กำหนด ตัวเลขสีคำ พื้นสีเหลือง ทั้งนี้ กรณีที่มีการแข่งขันพร้อมกันหลายรุ่น อาจกำหนดสีพื้น หรือตัวเลขที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละรุ่นการแข่งขันได้ โดยคำนึงถึงความชัดเจนของหมายเลขด้วย

5.1.9 การตรวจสอบสภาพ

การตรวจสอบสภาพตอนเช้าหรือหนึ่งวันก่อนการแข่งขันให้ถือว่าเป็นการตรวจสอบเบื้องต้นที่เน้นในเรื่องความปลอดภัยและการลงทะเบียนของอุปกรณ์การแข่งขัน และอนุญาตให้ผู้ผ่านการตรวจสอบสภาพมีสิทธิ์เข้าร่วมการแข่งขันได้เท่านั้น

ในระหว่างการแข่งขัน กรรมการตรวจสอบสภาพและผู้ตัดสินการแข่งขันมีอำนาจให้ตรวจสอบรถแข่งทั้งในระหว่างการแข่งขัน และ/หรือภายหลังการแข่งขัน กรรมการมีสิทธิ์ที่จะลงโทษตามข้อกำหนดต่างๆ ได้ทันที นักแข่งจะอ้างถึงผลการตรวจของช่วงก่อนการแข่งขันเพื่อปฏิเสธการตรวจสอบไม่ได้ และถ้ามีกติกาคืออื่นๆ ที่จะมีเพิ่มเติมขึ้นเป็นพิเศษ กรรมการจะแจ้งเป็นหนังสืออย่างเป็นทางการให้ทราบเป็นครั้งคราวไปก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น

5.1.9.1 การแข่งขันแต่ละครั้ง จะต้องประกาศให้นักแข่งและผู้เข้าร่วมการแข่งขันทราบรายละเอียดดังต่อไปนี้

- จำนวนนักแข่ง ปกติ 1 คน
- จำนวนรถแข่ง ปกติ 1 คัน
- จำนวนช่างเครื่องที่เข้าไปใน Parc Ferme ปกติ 1 คน
- จำนวนเครื่องยนต์ที่ใช้แข่งขันปกติ 1 เครื่อง และเครื่องสำรองอีกหนึ่งเครื่อง (ต้องลงทะเบียนกับกรรมการตรวจสอบสภาพ)

- จำนวนยางแห้ง (Slick Tire) 1 ชุด (ยางหน้า 3 เส้น และยางหลัง 3 เส้น) และกรรมการตรวจสอบสภาพจะต้องทำเครื่องหมายไว้ที่ยางแข่ง (ต้องลงทะเบียนกับกรรมการตรวจสอบสภาพ)

- จำนวนยางฝน (Wet Tire) 1 ชุด (ยางหน้า 2 เส้น และยางหลัง 2 เส้น) โดยต้องลงทะเบียนกับกรรมการตรวจสอบสภาพ และกรรมการตรวจสอบสภาพจะต้องทำเครื่องหมายไว้ที่ยางแข่ง

- จำนวนการใช้ยาง อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม โดยคณะกรรมการจัดการแข่งขันมีความเห็นชอบของคณะผู้ตัดสินการแข่งขันโดยจะต้องประกาศล่วงหน้าก่อนการแข่งขันในสัปดาห์ต่อไป

- การเปลี่ยนแปลงใดๆ ในระหว่างการแข่งขันเป็นอำนาจของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

5.1.9.2 เครื่องยนต์ที่จะใช้แข่งขันและเครื่องสำรองจะต้องปิดผนึก (Seal) จากกรรมการตรวจสอบสภาพ และผนึกดังกล่าวจะต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์แล้วจะต้องฝากเครื่องสำรองไว้ที่กรรมการตรวจสอบสภาพ เครื่องสำรองจะต้องเป็นรุ่นและยี่ห้อเดียวกัน หากไม่ได้ลงทะเบียนไว้ก่อนจะไม่อนุญาตให้เปลี่ยนเครื่องใหม่

5.1.9.3 ให้นักแข่งจัดซื้ออย่างได้ที่ผู้จำหน่ายโดยไม่มีการจัดสรรรางวัลเป็นกรณีพิเศษให้นักแข่งผู้หนึ่งผู้ใดเป็นพิเศษ (เป็นการสุ่ม) และต้องมีกรรมการตรวจสอบสภาพทำเครื่องหมายที่ยาง

5.1.9.4 ในกรณีที่ยางของนักแข่งเสียหายเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุอื่นและนักแข่งต้องการเปลี่ยนยางทดแทน นักแข่งจะต้องดำเนินการดังนี้



- ขออนุญาตจากนายสนาม และได้รับอนุญาต
- นำยางที่เปลี่ยนทดแทนมาให้กรรมการ

ตรวจสอบสภาพทำเครื่องหมายที่ยางพร้อมทั้งนำยางเก่าที่ต้องการเปลี่ยนมาแสดงกับกรรมการตรวจสอบสภาพ โดยที่ยางอะไหล่จะต้องอยู่ในสภาพการใช้งานเดียวกันกับยางที่ใช้แข่งไปแล้ว

5.1.9.5 การซั่งน้ำหนักรวมรถแข่งและนักแข่งให้อยู่ในข้อกำหนดกติกาเทคนิคตามรุ่นที่แข่งให้ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของนักแข่งที่จะต้องเตรียมน้ำหนักรถแข่งให้อยู่ในข้อกำหนดของรุ่นนั้นๆ

5.1.9.6 ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดจะต้องนำรถแข่งยาง หมวกกันน็อก และอื่นๆ ตามที่กำหนดพร้อมด้วยเอกสาร เข้ารับการตรวจสอบสภาพภายในเวลาที่ระบุไว้ในกำหนด การแข่งขัน

5.1.9.7 นักแข่งและอุปกรณ์การแข่งขันที่ได้ผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วเท่านั้น จึงจะมีสิทธิ์เข้าร่วมจับเวลาและร่วมการแข่งขันได้ หากผู้ใดใช้อุปกรณ์ที่ไม่ได้ผ่านการตรวจสอบสภาพจะถูกปรับให้ออกจากการแข่งขัน (DQ)

5.1.9.8 การถอดปรับเปลี่ยนชิ้นส่วนที่สำคัญของรถที่เกี่ยวข้องความปลอดภัยของนักแข่ง หรือรถแข่งที่ประสบอุบัติเหตุ จะต้องนำรถคันดังกล่าวเข้าตรวจสอบสภาพอีกครั้งหนึ่ง

5.1.9.9 รถแข่งทั้งหมดจะต้องผ่านการซั่งน้ำหนักหลังการจับเวลา และหลังการแข่งขันทุกครั้งโดยทันที และจะต้องเข้าซั่งน้ำหนักตามสภาพที่เพิ่งจะแข่งเสร็จ น้ำหนักรวมจะต้องไม่ต่ำกว่าที่กติกาได้ระบุไว้ และการซั่งน้ำหนักหลังแข่งจะต้องเป็นน้ำหนักเฉพาะนักแข่งและรถแข่งเท่านั้น อุปกรณ์การแข่งขันที่เกิดหลุดไปในระหว่างการแข่งจะไม่อนุญาตให้นำมาซั่งรวม

5.1.9.10 เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนต่างๆ ต้องตรงตามกติกาเทคนิคที่ระบุไว้

5.1.9.11 นักแข่งรุ่น Cadet ต้องนำเครื่องป้องกันคอมาตรวจสอบสภาพด้วย

5.1.9.12 หลังการแข่งขันในรอบ Final รถแข่งที่ได้อันดับ 1 ถึง 5 ของทุกรุ่น จะต้องนำรถมาตรวจสอบสภาพหลังแข่ง (เช่น ความจุเครื่องยนต์, ขนาดคาร์บูเรเตอร์, การซีลเครื่อง, ฝาสูบ, ชุดจุดระเบิด, ยาง, ท่อไอเสีย, สภาพตัวรถ ฯลฯ) ตามที่กฎกติกาหนดไว้ในรุ่นนั้นๆ และให้กรรมการตรวจสอบสภาพ นำเสนอผลการตรวจสอบสภาพต่อนายสนามและกรรมการควบคุมการแข่งขัน

5.1.9.13 รถแข่งที่มีอันดับ 6-7 จะต้องเก็บไว้ในที่ที่กรรมการกำหนด จนกว่าการตรวจสอบสภาพอันดับที่ 1-5 จะเรียบร้อย รถที่ตรวจสอบสภาพไม่ผ่านจะถูกตัดสินที่รับรางวัล และคะแนนสะสม และให้รถแข่งที่อยู่ตำแหน่งรองลงไป และตรวจสอบสภาพผ่านแล้วได้ตำแหน่งและคะแนนนั้นแทน

5.1.9.14 ขณะเก็บรถ ห้ามนักแข่ง หรือช่าง หรือบุคคลใดๆ เข้าไปแตะต้องรถแข่งโดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรรมการ ถ้ามีการฝ่าฝืนเป็นอำนาจของคณะผู้ตัดสินการแข่งขันในการพิจารณาลงโทษ

5.1.9.15 รถแข่งที่ออกจากการแข่งขัน ต้องนำรถไปให้กรรมการตรวจสอบสภาพในทุกกรณี

5.1.9.16 กรรมการตรวจสอบสภาพ สามารถตรวจสอบสภาพรถแข่งหรืออุปกรณ์ของนักแข่งได้ตลอดเวลา

5.1.9.17 กรรมการตรวจสอบสภาพ สามารถขอเปลี่ยนอุปกรณ์ของเครื่องยนต์ของนักแข่งได้ตลอดเวลา



5.1.10 คุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งขัน

5.1.10.1 ต้องเป็นรถที่ตรงตามข้อกำหนดกติกาเทคนิคที่ระบุไว้และผ่านการตรวจสอบภาพแล้วเท่านั้น

5.1.10.2 รถแข่งทุกคันต้องมีแผงพวงมาลัยยาวคลุมแกนพวงมาลัยเพื่อติดเบอร์ดแข่ง และข้างกล่องทั้งซ้าย/ขวา และกล่องหน้ากันชนเพื่อติดสติ๊กเกอร์ของผู้สนับสนุนการแข่งขัน

5.1.10.3 รถแข่งสามารถติดตั้งอุปกรณ์ Data Logging ได้ แต่ห้ามติดตั้งอุปกรณ์ Telemetry

5.1.10.4 ห้ามติดตั้งกล้องและอุปกรณ์ขณะทำการแข่งขัน (On board Camera) รวมทั้งเครื่องมือสื่อสาร ยกเว้นแต่มีการประกาศอนุญาต หากฝ่าฝืนกรรมการจะปรับโทษให้ DQ ในฮีทนั้น ๆ

5.1.11 น้ำหนักถ่วงในการแข่งขัน

น้ำหนักที่ใช้ถ่วงรถต้องเป็นโลหะที่ไม่มีแม่เหล็กหรือมุมที่แหลมคม ยึดติดกับตัวรถได้ 3 ตำแหน่ง คือเบาะหรือที่โครงรถ และ/หรือ ถาดพื้นรถ, ใช้ขนาด 6 มม. หรือใช้ขนาด 8 มม. ยึดอย่างน้อย

2 จุดต่อ 1 ตำแหน่ง น้ำหนักรวมห้ามเกิน 5 กิโล โดย 0-2.5 ใช้ขนาด 6 มม. น้ำหนัก 2.5-5 ใช้น้ำหนัก 8 มม. ทั้งนี้ให้ทำการยึดติดแน่นมั่นคงกับตำแหน่งที่แจ้งไว้ดังกล่าวนี้เท่านั้น จุดอื่นหรือการยึดโดยวิธีอื่นใดนอกเหนือไปจากนี้ เช่น ใช้ลวด เข็มขัด เชือก เทปพันหรือมัด ถือเป็นกีดกันที่ไม่ปลอดภัยพอที่จะอนุญาตให้ลงทำการแข่งขันได้ และห้ามถ่วงน้ำหนักบนตัวผู้ขับขี่ถ้ากระทำจะมีโทษ โดยถือว่าเป็นการผิดกติกาเทคนิคอย่างร้ายแรง

5.1.12 อุปกรณ์ของนักแข่ง

5.1.12.1 หมวกกันน็อค ต้องเป็นหมวกชนิดเต็มหน้า (Full-face) เท่านั้น ต้องใช้รุ่นที่ได้รับการรับรองจาก FIA KARTING ส่วนมาตรฐานอื่นๆ ที่เทียบเคียงให้อยู่ในดุลพินิจของกรรมการตรวจสอบภาพโดยการอนุญาตของผู้ตัดสินการแข่งขัน

5.1.12.2 ชุดแข่งขันต้องเป็นชุดมาตรฐาน FIA KARTING ต้องเป็นชุดที่ติดกันทั้งเสื้อและกางเกงยาวถึงข้อมือและข้อเท้า



5.1.12.3 ถุงมือต้องเป็นแบบหุ้มนิ้วตลอด ยาวเลยข้อมือของผู้สวมใส่ ทำด้วยวัสดุที่มีความคงทน

5.1.12.4 รองเท้าต้องเป็นแบบหุ้มข้อเท้า ผูกเชือกหรือรัดเรียบร้อย ผลิตโดยวัสดุคงทน

5.1.12.5 อุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ตามข้อ 5.1.11.1 ถึง 5.1.11.4 ให้อยู่ในดุลพินิจของกรรมการตรวจสอบสภาพว่าปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ หากไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยเพียงพอ กรรมการตรวจสอบผู้มีอำนาจให้ทำการแก้ไขเปลี่ยนแปลงก่อน อุปกรณ์ที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขจะถือว่าตรวจสอบสภาพไม่ผ่าน

5.1.12.6 อุปกรณ์ป้องกันคอเป็นอุปกรณ์บังคับที่นักแข่งทุกคนจะต้องใส่เพื่อลงทำการแข่งขัน, ระหว่างช่วงเวลาซ้อม หรือช่วงเวลาแข่งขัน ถ้านักแข่งไม่ใส่เครื่องป้องกันคอกรรมการจะไม่อนุญาตให้นักแข่งลงสนาม (เฉพาะรุ่น Cadet)

5.1.12.7 อุปกรณ์ป้องกันหน้าอก (Karting Body Protection) เป็นอุปกรณ์บังคับที่นักแข่งทุกคนจะต้องใส่เพื่อลงทำการแข่งขัน, ระหว่างช่วงเวลาซ้อมหรือช่วงเวลาแข่งขัน ถ้านักแข่งไม่ใส่เครื่องป้องกัน

หน้าอก กรรมการจะไม่อนุญาตให้นักแข่งลงสนาม

5.1.13 การจับเวลารอบคัดเลือก

5.1.13.1 การจับเวลากระทำโดยเครื่องจับเวลา ระบบทรานสปอนเดอร์ (Transponder) หากตัว Transponder สูญหายหรือชำรุด นักแข่งจะต้องชดใช้ในราคาที่ซื้อมาทดแทนใหม่ เมื่อสนามเปิดให้ทำการจับเวลา นักแข่งจะต้องนำรถมาเข้าคิวเพื่อสตาร์ทในช่วงการจับเวลาของรุ่นนั้น โดยมีช่วงการจับเวลาในแต่ละรุ่นตามผู้จัดกำหนดในกำหนดการแข่งขัน





5.1.13.2 เมื่อเริ่มการจับเวลารอบคัดเลือก และนำรถออกไปวิ่งในสนามแล้ว การนำรถเข้าพิททำได้ในกรณีเดียว คือเข้าตรวจสภาพซึ่งน้ำหนักนักแข่งไม่มีสิทธิ์ที่จะนำรถเข้ามาซ่อมในพิท หรือให้ช่างเข้าไปซ่อมในสนามในทุกกรณีโดยเด็ดขาด กรรมการจะปรับโทษโดยไม่รับผลการจับเวลา

5.1.13.3 ถ้ามีผู้ทำเวลาที่เร็วที่สุดเท่ากัน ให้ใช้เวลารองลงไปดีที่เร็วที่สุดเป็นผู้ที่สตาร์ทในตำแหน่งที่ดีกว่า

5.1.13.4 หลังการจับเวลาแล้ว หากตัว Transponder ของรถแข่งคันใดขัดข้อง กรรมการจะจับเวลาโดยวิธีอื่นที่เหมาะสมและยุติธรรมให้ใหม่ และนำผลการจับเวลาครั้งนี้ไปจัดตำแหน่งสตาร์ทฮีทที่ 1 รวมกับกลุ่มที่จับเวลาไปแล้ว โดยที่นักแข่งที่เกิดปัญหาขณะทำการจับเวลามีสิทธิ์ที่จะใช้ยางชุดใหม่ลงทำการจับเวลาได้

5.1.13.5 ถ้ามีผู้ไม่ลงทำการจับเวลา จะต้องนำรถไปต่อท้ายของผู้ที่ทำการจับเวลาคันสุดท้าย หากในแต่ละรุ่นมีหลายราย จะจัดลำดับสตาร์ทโดยใช้วิธีจับฉลากเฉพาะในกลุ่มที่ไม่ลงทำการจับเวลา

5.1.13.6 นักแข่งที่ขับรถนอกทางวิ่ง (Track Limits) เพื่อประโยชน์ในการทำเวลาที่ดีขึ้นกรรมการมีอำนาจพิจารณาปรับโทษด้วยการยกเลิกผลการจับเวลาของรอบนั้น รอบก่อนหน้า และรอบหลังจากนั้น แล้วแต่กรณี

5.1.14 การสตาร์ท

5.1.14.1 การสตาร์ทใช้แบบ “โรลลิงสตาร์ท” (Rolling-start) หรือ Standing-Start

5.1.14.2 ตำแหน่งสตาร์ทจัดเป็นสองแถว โดยผู้ได้รับตำแหน่งสตาร์ทที่ 1 (Pole position) จะอยู่ด้านชิดขอบทางแข่งด้านในของโค้งแรก

ผู้ได้ตำแหน่งรองลงมาจะจัดเรียงลำดับตามตำแหน่งสตาร์ท แต่อย่างไรก็ตาม คณะผู้ตัดสินการแข่งขันสามารถพิจารณาประกาศกำหนดเปลี่ยนแปลงตำแหน่งสตาร์ทอันดับ 1 สลับซ้ายหรือขวาได้ โดยอาจขอคำแนะนำของนักแข่งที่ได้รับตำแหน่งสตาร์ทที่ 1

5.1.14.3 นักแข่งจะต้องมารายงานตัวกับกรรมการที่ Parc ferme ก่อน 15 นาที โดย Dummy Grid จะปิดก่อนปล่อย 5 นาทีภายในระยะเวลาที่กำหนด รถทุกคันต้องวางอยู่บนพื้นพร้อมนักแข่งบนรถ รถทุกคันที่อยู่ใน Dummy Grid จะสามารถทำได้เพียงตรวจเช็คลมยางเท่านั้น

5.1.14.4 ห้ามนำของเหลวทุกชนิดเข้ามาในขณะที่อยู่ที่ DUMMY GRID หรือเส้นสตาร์ท ถ้าพบจะปรับโทษโดยถือว่าเป็นการทำผิดกติกาเทคนิคร้ายแรง โทษปรับคือ DQ ใน Heat นั้นๆ

5.1.14.5 การแข่งขันจะเริ่มนับตั้งแต่ Formation Lap, กรรมการให้สัญญาณสตาร์ทและจนกระทั่งกรรมการโบกธงจบการแข่งขัน ห้ามมีการช่วยเหลือนักแข่งไม่ว่าในกรณีใดๆ ยกเว้นการนำรถที่กีดขวางทางออกจากทางแข่งขัน หรือรุ่นที่ได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษ

5.1.14.6 ห้านาทีก่อนการแข่งขัน กรรมการจะประกาศปิด Parc Ferme นักแข่งที่นำรถเข้า Parc Ferme เพื่อทำ Dummy Grid ไม่ทัน จะหมดสิทธิ์การแข่งขันในฮีทนั้นๆ

5.1.14.7 กระบวนการก่อนการแข่งขันจะเริ่มจากการแสดงป้าย 3 นาที, 1 นาที และ 30 วินาที

ป้าย 3 นาที : ทุกคนจะต้องออกจากพื้นที่กีดหรือ Parc ferme ยกเว้นนักแข่ง, กรรมการ และช่างเครื่อง





ป้าย 1 นาที : ทุกคนจะต้องออกจากพื้นที่กริดหรือ Parc ferme ยกเว้นนักแข่ง, กรรมการ และช่างเครื่องที่ช่วยสตาร์ท (ในรุ่นที่อนุญาตให้มีช่างช่วยสตาร์ทได้ตามจำนวนที่กำหนด)

ป้าย 30 วินาที : นักแข่งจะทำการสตาร์ทเครื่องยนต์ แต่ยังคงอยู่ในตำแหน่งเดิมทุกคน

5.1.14.8 เมื่อสิ้นสุดเวลา 30 วินาที กรรมการจะโบกธงเขียวให้นักแข่งเริ่มเข้าสู่ Formation Lap 1 รอบ เว้นแต่จะมีประกาศกำหนดจำนวนรอบเป็นอย่างอื่น

- เมื่อนักแข่งทุกคนเข้าสู่ Formation Lap นักแข่งทุกคนมีหน้าที่ที่จะรักษา Grid Position ของตนเอง ห้ามนักแข่งแซงหรือเปลี่ยนอันดับหลังเส้นสีแดงโดยเด็ดขาด ถ้ารถแข่งมีปัญหาไม่ทันขบวนจะต้องออกสตาร์ทในตำแหน่งท้ายสุด โดยตำแหน่งเดิมของรถแข่งคันดังกล่าวจะถูกเว้นว่างไว้ ถ้ารถแข่งคันต่อไปไม่เว้นตำแหน่งไว้ จะมีโทษ False Start/Jump Start

- ในโรลลิงสตาร์ท รถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งที่ 1 และที่ 2 จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมความเร็วของขบวนรถแข่ง

- ถ้านักแข่งผู้นำ (Pole Position) และหรือตำแหน่งที่ 2 ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด กรรมการจะโชว์ป้ายหมายเลขรถแข่งพร้อมสัญญาณธงขาว/ดำ เพื่อเตือนให้นักแข่งวิ่งให้ช้าลง (Slow-down) และให้เข้าสู่ Extra Formation Lap ใหม่ ถ้าในรอบถัดไปนักแข่งยังคงใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด ทำให้นายสนามไม่สามารถสตาร์ทได้ นายสนาม หรือคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน มีสิทธิ์ยุติการสตาร์ท ด้วยสัญญาณธงแดง และสตาร์ทใหม่ โดยนักแข่งจะต้องเรียงลำดับ ณ เส้นสตาร์ท เพื่อรอกระบวนการสตาร์ทใหม่ นักแข่งผู้นำหรือตำแหน่งที่ 2 ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนด จะถูกรับโทษให้ไปต่อท้าย หรือปรับ 5 วินาที

- ความเร็วที่เป็นเกณฑ์ในการสตาร์ทอยู่ระหว่าง 30-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในรอบ Formation ช่วงสุดท้ายก่อนสตาร์ท โดยจะวัดความเร็วเฉลี่ยช่วงก่อนถึงเส้นเหลือง

- นักแข่งจะต้องเรียงแถวเข้าสู่ Corridor ตามลำดับ จนกว่าจะได้รับสัญญาณสตาร์ท การออกนอกเส้น Corridor ก่อนสัญญาณสตาร์ทจะได้รับการลงโทษ

- การแข่งขันเริ่มต้นขึ้นเมื่อกรรมการเห็นว่ขบวนรถอยู่ในแถวตามลำดับ และผ่านเข้าเขต Corridor ด้วยความเร็วที่เหมาะสม และให้สัญญาณสตาร์ท

5.1.14.9 ในกรณีที่รถคาร์ทคันใดมีปัญหาทางด้านเทคนิคทำให้เครื่องยนต์ดับหรือไม่สามารถสตาร์ทรถใน Formation Lap

กรณีที่ 1 รถแข่งไม่สามารถสตาร์ทติดใน DUMMY GRID กรรมการจะเซ็นหรือยกรถแข่งหลบ เพื่อความปลอดภัยจนกว่าจะสตาร์ทติด



เมื่อรถแข่งคันแรกที่จะวิ่งในรอบ Formation Lap ได้ผ่านจุดที่สตาร์ทออกไปแล้ว นักแข่งนั้นสามารถที่จะเข้าร่วมการแข่งขันตำแหน่งสุดท้าย และไมอนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม แต่ถ้าสามารถสตาร์ทเครื่องติดได้ภายหลังคันสุดท้ายของขบวนผ่านเส้นเหลืองไปแล้ว กรรมการอาจจะปล่อยออกไปหรือให้ออกเป็นพิทสตาร์ท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความปลอดภัยของแต่ละสนาม แต่ถ้านักแข่งไม่สามารถสตาร์ทรถได้หลังจากกรรมการให้สัญญาณสตาร์ทเรียบร้อยแล้ว รถคาร์ทคันนั้นจะต้องออกจากการแข่งขันและถูกยกออกจากสนามเพื่อความปลอดภัย

กรณีที 2 รถแข่งมีปัญหาในระหว่างรอบ Formation Lap กรรมการจะเซ็นหรือยกรถแข่งหลบเข้าข้างทางแข่งเพื่อความปลอดภัยจนกว่าจะสตาร์ทติด เมื่อนักแข่งสตาร์ทติด นักแข่งจะต้องต่อท้าย เว้นแต่สามารถกลับเข้าสู่ตำแหน่งของตนเองได้ก่อนเส้นแดง แต่ถ้านักแข่งกลับเข้าสู่ตำแหน่งหลังจากเส้นแดง จะถือว่าเป็นทำผิดกติกาการสตาร์ท (False Start) และได้รับโทษตามที่กำหนด แต่ถ้ามีการเพิ่ม Formation Lap (Extra Formation Lap) ซึ่งถือว่าการสตาร์ทยังไม่เริ่มต้นขึ้นแล้ว รถแข่งคันที่มีปัญหาที่ต่อท้ายอยู่สามารถกลับเข้าสู่ตำแหน่งเดิมของตัวเองได้

5.1.14.10 ห้ามนักแข่งเร่งเครื่องยนต์, แชน หรือเปลี่ยนตำแหน่งก่อนได้รับสัญญาณสตาร์ท นักแข่งที่ฝ่าฝืนจะถูกปรับบวกเวลาเพิ่ม ได้รับการลงโทษปรับบวกเวลาเพิ่ม 5 วินาที

5.1.14.11 ในช่วงสตาร์ทถ้ารถแข่งคันใดเกิดมีปัญหา ให้รถแข่งที่อยู่อันดับถัดไป สามารถแข่งรถแข่งที่มีปัญหาได้ทันที

5.1.14.12 เส้น Start และเส้น Finish จะเป็นเส้นเดียวกันหรือไม่ก็ได้ ซึ่งต้องมีการประกาศให้ทราบล่วงหน้า และ “เส้นเหลือง” (Pre-starting Line) จะอยู่ก่อนถึงเส้น Start / Finish”

5.1.14.13 ในขณะที่สัญญาณสตาร์ทเริ่มห้ามส่วนใดส่วนหนึ่งของรถที่อยู่ตำแหน่งหลังอยู่ล้ำตำแหน่งคันหน้า

5.1.14.14 ถ้ามีการ Jump-start เกิดขึ้น นายสนามจะประกาศให้ผู้เข้าแข่งขันทราบ และให้ปรับโทษกับผู้ที Jump-start สำหรับการแข่งนั้น การลงโทษในกรณีนี้ นักแข่งไม่สามารถอุทธรณ์ได้ ไม่ว่าในกรณีใดๆ

5.1.14.15 ในเฉพาะกรณีการรีสตาร์ทจากธงเหลืองทั้งสนาม (FCY) รถแข่งที่แข่งรถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งข้างหน้าก่อนผ่านเส้นเหลือง จะถือว่าเป็นการ Jump-start

5.1.14.16 ถ้ารถแข่งคันใดมีปัญหาทางด้านเทคนิคโดยที่ความเร็วลดลง หรือไม่อยู่ในความเร็วที่เหมาะสมในขณะที่กรรมการได้ให้สัญญาณเริ่มการแข่งขันแล้ว จะไม่ถือว่าเป็นการ Jump-start

5.1.14.17 ในระหว่าง Rolling start ในรอบ Formation ก่อนให้สัญญาณสตาร์ท หากนักแข่งรายใดขัดข้อง ไม่พร้อมแข่งขัน ให้ยกมือขึ้นเหนือศีรษะเป็นสัญญาณให้นักแข่งผู้อื่นและกรรมการทราบ ถ้านักแข่งนำรถเข้าพิทเพื่อแก้ไขซึ่งเป็นการที่พิจารณาแล้วสามารถแก้ไขปัญหาได้ทันที อาจกลับเข้าแข่งขันใหม่ได้ต่อไป ถ้ากลับมาแล้วสามารถรักษาตำแหน่งของตัวเองได้ก่อนถึงเส้นแดง แต่ถ้าไม่ทันต้องไปสตาร์ทที่ตำแหน่งสุดท้ายและไม่อนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม



5.1.14.18 การรีสตาร์ท (Re-start) ถ้าเกิดเหตุการณ์ที่สูดวิสัย เช่น สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย หรือเกิดอุบัติเหตุที่กีดขวางทางวิ่ง หรือเหตุการณ์อื่นๆ ที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการแข่งขันต่อไปได้ และต้องหยุดการแข่งขันโดยกรรมการให้สัญญาณธงแดง (Race stopped) ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

5.1.14.18.1 ให้นักแข่งนำรถไปจอดที่กริดสตาร์ท หัวดัมมี่กริด หรือบริเวณที่นายสนามประกาศเป็นการลวงหน้า

5.1.14.18.2 ห้ามช่างดำเนินการซ่อมแซมเปลี่ยนแปลงใดๆ เดิมน้ำมัน หรือเปลี่ยนยางก่อนได้รับอนุญาตจากคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

5.1.14.18.3 อนุญาตเฉพาะช่างตามจำนวนช่างเครื่องที่เข้าไปใน Parc Ferme

5.1.14.18.4 ผู้ตัดสินการแข่งขันจะพิจารณาตามเงื่อนไข ดังนี้

กรณีที่ 1 ถ้าแข่งน้อยกว่า 2 รอบ ให้รีสตาร์ทใหม่ โดยให้คงไว้ทั้งระยะทางและตำแหน่งสตาร์ทของนักแข่งที่ได้กำหนดไว้ก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น

กรณีที่ 2 ถ้ามากกว่า 2 รอบแต่ไม่เกิน 75% ตำแหน่งการสตาร์ทให้ยึดถือจากนักแข่งที่ผ่านเส้น Finish ตามลำดับในรอบก่อนจะหยุดการแข่งขัน และให้นับจำนวนรอบที่ได้แข่งขันกันไปแล้ว รวมกับจำนวนรอบที่เหลือที่ได้กำหนดไว้ โดยกรรมการจะประกาศจำนวนรอบแข่งขัน เวลาสตาร์ทใหม่ (Restart time) และตำแหน่งสตาร์ทใหม่การสตาร์ทใหม่ในกรณีนี้ นักแข่งจะสตาร์ทเป็นแถวเรียงหนึ่งตามลำดับตำแหน่งสตาร์ทใหม่ และจะสามารถแข่งได้เมื่อได้รับสัญญาณสตาร์ทและผ่านเส้นเหลืองแล้วเท่านั้น ถ้าการสตาร์ทใหม่ในกรณีที่ 2 ไม่สามารถที่จะเริ่มขึ้นได้ด้วยเหตุใดๆ ก็ตาม รอบ Final ให้คิดคะแนนเก็บสะสมเป็นครั้งหนึ่งของคะแนนปกติ

กรณีที่ 3 ถ้าการแข่งขันเกินกว่า 75% ให้ประกาศผลการแข่งขันและคะแนนสะสมตามปกติ โดยใช้ผลตำแหน่งหนึ่งรอบก่อนสัญญาณธงแดง

5.1.14.18.5 กรณีที่สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย ฝนตก น้ำท่วม ในวิสัยที่กรรมการเห็นว่าทำการแข่งขันได้ กรรมการมีสิทธิ์ที่จะใช้วิธี Slow Start โดยให้นักแข่งออก Start แบบแถวเดียวโดยชิดข้างใดข้างหนึ่งของสนาม หลังจากกรรมการให้สัญญาณ Start นักแข่งจะสามารถแข่ง และหรือ แดกแถวหลังจากเส้น Start ถ้านักแข่งแตกแถวหรือแข่งก่อนเส้น Start มีโทษปรับ 5 วินาที

5.1.14.18.6 นักแข่งที่ไม่มารายงานตัวที่ Dummy Grid จะได้รับผลการแข่งขัน “ไม่สตาร์ท” (Did Not Started / DNS) ส่วนนักแข่งที่มารายงานตัวแต่ไม่จบการแข่งขันจะได้รับผลการแข่งขันเป็น “ไม่จบการแข่งขัน” (Did Not Finished / DNF)

5.1.14.18.7 การได้รับการจัดอันดับ (Classification) จะถือตามระยะทางที่รถแข่งคันนั้นทำการแข่งขัน นับถึงเวลาที่สิ้นสุดการแข่งขันด้วยสัญญาณธง

5.1.15 วินัยการแข่งขันรถคาร์ท

5.1.15.1 นักแข่งจะต้องมีน้ำใจนักกีฬา (Sportsmanship) รักษาจริยธรรมและจรรยาบรรณของนักแข่ง (Manner, Discipline and Code of Conduct)

5.1.15.2 ทุกครั้งที่นักแข่งต้องการชะลอความเร็วลง หรือมีปัญหาใดๆ ก็ตาม จะต้องยกมือขึ้นเหนือศีรษะทุกครั้งโดยทันที

5.1.15.3 ในการแข่งขันตามปกติ รถแข่งหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ จะไม่กระทบกระแทก



ซึ่งกันและกัน อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่ใช้ความเร็วสูงระดับใกล้เคียงกัน อาจจะมีรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถกระทบหรือเบียดกันขึ้นได้โดยเหตุสุดวิสัย แต่เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ต้องเกิดขึ้นโดยไม่เจตนาและไม่ซ้ำซากบ่อยครั้ง หากมีเหตุการณ์กระทบหรือเบียดกันเกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ผู้เข้าแข่งขันทั้งคู่ต้องมีน้ำใจเป็นนักกีฬาเพียงพอที่จะขอโทษและให้อภัยซึ่งกันและกัน รวมถึงการคืนตำแหน่งให้กัน

5.1.15.4 เป็นเรื่องปกติที่ผู้เข้าแข่งขันทุกคนต้องการชัยชนะและขับขี้อย่างสุดความสามารถ

ถ้านักแข่งคนใดมีเจตนาชะลอความเร็วลงหรือเบรกในจุดที่ไม่มีความจำเป็น (Unnecessary brakepoint) เพื่อให้ให้นักแข่งคนอื่นแซงในรอบเดียวกัน หรือเพื่อต้องการกีดขวางให้นักแข่งอื่นๆ ซ้ำลง และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด ให้ถือได้ว่าเป็นเหตุการณ์ผิดปกติ กรรมการมีสิทธิ์ที่จะตัดสินลงโทษได้

5.1.15.5 นักแข่งจะต้องรักษา Track Limits การใช้ Track Limits ที่เป็นประโยชน์กับตนเองและได้เปรียบนักแข่งผู้อื่นจะได้รับการลงโทษ Track Limits แต่ละline แต่ละสนามก็จะไม่เหมือนกัน ขึ้นอยู่กับผู้จัดการแข่งขัน และผู้ตัดสินการแข่งขันกำหนด

5.1.15.6 ในกรณีรถแข่งเกิดปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถจะทำการแข่งขันต่อไปได้ และต้องการให้ผู้อื่นแซง นักแข่งผู้นั้นต้องให้สัญญาณด้วยมือโดยชี้ให้แซงทางซ้ายหรือขวาก็ได้ในระหว่างการแข่งขันรถแข่งจะเข้าพิทได้ จะต้องใช้แรงขับเคลื่อนจากรถยนต์ให้เข้าเขตพิทเท่านั้น

5.1.15.7 ถ้ารถแข่งหมุนหรือหยุดบนลู่วิ่งสนามแข่ง นักแข่งต้องนั่งอยู่ในรถและยกมือขึ้นเหนือศีรษะ และรอจนกว่ารถแข่งผ่านไปหมดแล้ว จึงจะเคลื่อนรถออกนอกสนามหรือเซ็นสตาร์ทร่วมการแข่งขันต่อไป ในกรณีเกิดรถหลุดออกนอกสนาม นักแข่งต้องรอจนกว่ารถแข่งคันอื่นๆ ผ่านไปหมดแล้ว และแน่ใจว่าไม่เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้ร่วมแข่งขันรายอื่นๆ จึงกลับสู่สนามแข่งขันได้ การเข้าสู่สนามอย่างกะทันหัน อันน่าจะก่อให้เกิดอันตรายต้องปฏิบัติตามมติผู้ตัดสินการแข่งขัน

5.1.15.8 ถ้ารถแข่งในรุ่นที่เป็นเด็กหรือเยาวชนหมุนหรือหยุดบนลู่วิ่งสนามแข่งอนุญาตให้กรรมการเข้าช่วยเหลือเพื่อให้ร่วมการแข่งขันต่อไปได้ แต่ถ้ารถแข่งไม่สามารถที่จะแข่งต่อไปได้ ให้กรรมการนำรถออกจากสนามเพื่อไม่ให้กีดขวางการแข่งขันโดยทันที

5.1.15.9 กีฬาแข่งรถคาร์ทเป็นการแข่งขันรายบุคคล และไม่อนุญาตให้ขับขี่ในลักษณะเป็นทีม เช่น นักแข่งรายหนึ่งให้เพื่อนคนหนึ่งแซงผ่านไปงายๆ โดยไม่พยายามทำการแข่งขัน และหลังจากเพื่อนรายนั้นแซงไปแล้ว กลับทำการแข่งกับรถคันอื่นๆ อย่างจริงจัง

5.1.15.10 การขับกีดกัน หมายถึงรถคันหน้าเปลี่ยนเส้นทางจากซ้ายไปขวา หรือจากขวาไปซ้ายสลับไปสลับมา หรือขับซ้ำผิดปกติ เพื่อป้องกันไม่ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงได้ให้ถือได้ว่าเป็นการขับที่ไม่มีน้ำใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิ์จะว่ากล่าวตักเตือนหรือลงโทษได้ทันที มีโทษปรับ 5 วินาที

5.1.15.11 การขับขวางทาง หมายถึงนักแข่งที่ตั้งใจชะลอความเร็วเพื่อให้รถคันอื่นที่ตามมาข้างหลังซ้ำลง



5.1.15.12 ในระหว่างการแข่งขัน นักแข่งที่ทำผิดกติกาหรือไม่มีน้ำใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิ์ที่จะใช้ธงขาวสลัปดาห์พร้อมแสดงหมายเลขเป็นการตักเตือน หรือให้สัญญาณธงดำพร้อมแสดงหมายเลขเพื่อให้ออกจากการแข่งขันได้ถ้าเห็นนักแข่งมีเจตนาหรืออาจเกิดความไม่ปลอดภัยกับนักแข่งอื่น

5.1.15.13 ในลู่สนามแข่ง ห้ามมีบุคคลอื่นๆช่วยเหลือ ถ้าพบว่าผู้แข่งขันรายใดมีผู้ช่วยเหลือขณะทำการจับเวลาหรือขณะแข่งขันหรือ Rolling-start ให้ยกเลิกผลของนักแข่งรายนั้นในการจับเวลาหรือในฮีทนั้น ถ้ามีนักแข่งรายอื่นช่วยเหลือ ให้มีบทลงโทษเช่นเดียวกับผู้รับการช่วยเหลือ (ยกเว้นในกรณีที่การช่วยเหลือนั้นเกี่ยวกับความปลอดภัย) และกรรมการมีหน้าที่ช่วยเหลือให้พื้นที่อันตรายเท่านั้น

5.1.15.14 ห้ามผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปในเขตสนามแข่งในระหว่างการแข่งขันไม่ว่าในกรณีใดๆ

5.1.15.15 ทีมแข่งจะต้องรับผิดชอบพฤติกรรมของบุคลากรในทีม

5.1.15.16 ห้ามทำการฝึกซ้อมหรือทดสอบรถแข่งนอกเวลาที่กำหนด หรือมีการประกาศ

5.1.15.17 ห้ามนักแข่ง, ผู้ร่วมทีม, พี่เลี้ยง และช่างเครื่องเสฟสิ่งมีนเมาและยาเสพติดทุกชนิดในวันแข่งและก่อนการแข่งขันในวันนั้นจะจับสินมิฉะนั้นจะต้องถูกลงโทษสถานหนัก

5.1.15.18 ห้ามนักแข่ง, พี่เลี้ยง และช่างเครื่องนำรถลงซ้อมโดยไม่ใส่ชุดแข่งและอุปกรณ์ป้องกันโดยเด็ดขาด

5.1.15.19 เป็นหน้าที่ของทีมแข่งจะต้องติดตามประกาศอย่างเป็นทางการใดๆ ที่ตีพิมพ์ ประกาศ ณ สถานที่ติดตั้งป้ายประกาศ

5.1.15.20 การสูบบุหรี่หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพิทมีโทษปรับ 3,000 บาท

5.1.15.21 นักแข่ง/ทีมแข่ง ที่ไม่ปฏิบัติตามประกาศเพิ่มเติมหรือกติกาเฉพาะกาล นอกจากโทษที่กำหนดแล้ว ผู้ตัดสินการแข่งขันอาจลงโทษปรับเพิ่มเติมเป็นเงินไม่เกิน 5,000 บาท

5.1.16 การแข่ง

5.1.16.1 เมื่อรถคันหลังต้องการวิ่งแซงรถคันหน้า รถคันหลังไม่มีสิทธิ์ที่จะเบียด ชน ดัน กระแทก รถคันหน้า ไม่ว่าในกรณีใดๆ ก็ตาม

5.1.16.2 รถคันหน้าไม่มีสิทธิ์เบียด กระแทกชนรถคันหลัง ไม่ว่าในกรณีใดๆ ก็ตาม

5.1.16.3 รถคันหน้ามีสิทธิ์ที่จะเปลี่ยนเส้นทางได้หนึ่งครั้ง จากซ้ายไปขวาหรือ ขวาไปซ้าย รถคันหลังมีสิทธิ์จะแซงรถคันหน้าได้ทั้งซ้ายและขวา

5.1.16.4 ในกรณีที่รถวิ่งคู่ขนานมาด้วยกันและต่างคนต่างเข้าโค้งพร้อมกัน ผู้ขับทั้งสองคนมีหน้าที่ต้องรักษาเส้นทางของแต่ละคนโดยไม่เสถลาเข้ามาหรือออกไปจนกระแทกรถคันอื่น ถ้าเกิดการกระแทกกัน รถฝ่ายที่หักเหเปลี่ยนเส้นทางเข้าหาอีกฝ่ายหนึ่ง ถือว่าผู้ที่เปลี่ยนเส้นทางนั้นเป็นผู้ที่ผิด นักแข่งมีหน้าที่ในการเว้นช่องว่างที่เพียงพอและเหมาะสมให้กับนักแข่งอีกคันหนึ่ง (ถูกปรับตำแหน่ง หรือถูกให้ออกจากการแข่งขันด้วยธงดำ)

5.1.16.5 ในกรณีที่รถคันหน้าเตรียมที่จะเข้าโค้งและมีรถคันอื่นวิ่งตามกันมาติดๆ หากรถคันหลัง



สามารถแซงเสียบเข้ามาด้านในโดยล้อหน้าของรถคันหลังผ่านขึ้นมาเสมอเครื่องยนต์ของรถคันหน้าได้แล้ว รถคันหน้าควรปล่อยให้คู่แข่งแซงผ่านไปหรือรถคันหน้าอาจขับตีคู่ไปโดยหลีกเลี่ยงการกระทบกันให้ถึงที่สุด

5.1.16.6 การหยุดรถกะทันหัน เช่น เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่ส่งผลต่อความปลอดภัยไม่ว่ากรณีใดๆ นายสนามหรือกรรมการผู้ควบคุมการแข่งขันให้สัญญาณธงแดง ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดต้องยุติการแข่งขันในทันที โดยนักแข่งจะต้องขับอย่างช้าๆ ยกมือขึ้นเหนือศีรษะ เพื่อเตรียมจอดรถในจุดที่กรรมการกำหนด

5.1.16.7 การให้สัญญาณธงแดงเพื่อยุติการแข่งขันจะคำนึงถึงสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เช่น การกีดขวาง การมีผู้ได้รับบาดเจ็บโดยไม่คำนึงถึงจำนวนรถแข่งที่เหลืออยู่ในสนาม

5.1.16.8 ถ้าการแข่งขันเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปกติซึ่งทำให้กรรมการต้องให้สัญญาณธงเหลืองทั่วสนาม (FCY) ให้นักแข่งขับต่อไปและลดความเร็วลง และห้ามแซงโดยเด็ดขาด การนับรอบ

จะยังคงนับไปเรื่อยๆตามปกติ แต่หากเกิดเหตุการณ์ที่จะต้องหยุดการแข่งขันด้วยสัญญาณธงแดง การนับรอบจะหยุดลง เมื่อการแข่งขันใหม่ให้นับรอบต่อจากรอบที่หยุดการแข่งขัน และไม่นับรอบการ Rolling-start ใหม่เข้ากับรอบการแข่งขันที่เหลือ

5.1.16.9 นักแข่งที่ถูกทับริบ (น็กรบ)จากรถแข่งตำแหน่งที่หนึ่งจะได้รับธงฟ้าจากกรรมการจะต้องรีบชะลอความเร็วพร้อมทั้งชี้ให้เส้นทางและให้รถคันที่มาทับริบแซงผ่านไปโดยเร็ว กรณีที่คณะผู้ตัดสินการแข่งขันเห็นว่าจำนวนรถแข่งมีเป็นจำนวนมาก และหากการทับริบดังกล่าวอาจทำให้เกิดอันตราย คณะผู้ตัดสินการแข่งขันอาจกำหนดให้ใช้สัญญาณธงฟ้าจากบาทแดงในรอบ Final โดยนักแข่งที่ถูกทับริบจะต้องออกจากการแข่งขันในรอบถัดไป ทั้งนี้นักแข่งจะได้รับผลการแข่งขันเช่นเดียวกับนักแข่งที่สิ้นสุดการแข่งขัน (Classification) หากไม่ออกจะได้รับโทษสัญญาณธงดำและไม่มีคะแนนสะสม

5.1.17 การลงโทษผู้ทำผิดกติกา

5.1.17.1 การทำผิดกติกาด้านเทคนิคในส่วนของเครื่องยนต์ คาร์บูเรเตอร์ ท่อไอเสียและระบบจุดระเบิด จะถูกลงโทษโดยคณะผู้ตัดสินการแข่งขันไม่ว่าการกระทำผิดนั้นจะเกิดขึ้นในช่วงใดก็ตาม และไม่อนุญาตให้นักแข่งท่านนั้นลงทำการแข่งขันในช่วงที่เหลือจนกว่าจะมีการแก้ไขให้ถูกต้อง และผ่านการตรวจสอบสภาพ ถ้าเกิดขึ้นในรอบไฟนอล และเป็นความผิดที่ฝ่าฝืนโดยเจตนา คณะผู้ตัดสินการแข่งขันอาจจะเพิ่มโทษด้วยการไม่อนุญาตให้เข้าแข่งขันในรายการนั้นในครั้งต่อไปอีกหนึ่งสนาม (Suspension)และถ้าในการแข่งครั้งต่อไป นักแข่งคนเดิมยังคงทำผิดกติกา



เทคนิค ถึงแม้จะต่างกรรมต่างวาระหรือต่างรุ่นที่แข่งหรือการแข่งขันในรายการอื่นๆ ที่ได้รับการรับรองการแข่งขันจาก ร.ย.ส.ท.ก็ตาม จะไม่อนุญาตให้แข่งขันในทุกรายการที่ได้รับการรับรองการแข่งขันจาก ร.ย.ส.ท.อีก จนสิ้นปีการแข่งขันและริบคะแนนสะสมในทุกรุ่นที่ลงทำการแข่งขันทั้งปีนั้นๆ

5.1.17.2 ขึ้นส่วนและอุปกรณ์ทุกชิ้นที่ติดตั้งอยู่บนรถจะต้องติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง ถ้ามีชิ้นส่วนและอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดหลุดออกจากตำแหน่งที่ควรจะติดตั้ง กรรมการจะให้สัญญาณธงดำวงกลมล้อมพร้อมหมายเลข (Technical Flag) เพื่อทำการแก้ไขในทันที ยกเว้นถ้าคณะผู้ตัดสินการแข่งขันเห็นว่าจำนวนรอบที่เหลืออยู่น้อยเกินกว่าที่นักแข่งจะเข้ามาแก้ไขแล้วกลับไปแข่งขันใหม่ได้หากยังไม่เข้าจะได้รับการโทษตรงดำ

5.1.17.3 กั้นชนที่เคลื่อนจากตำแหน่งที่ยึดไว้ตามที่ FIA KARTING กำหนด จะได้รับการลงโทษการแก้ไขตำแหน่งกั้นชนที่เคลื่อนด้วยตนเองหรือช่าง โดยมีเจตนาหลีกเลี่ยงการได้รับโทษ จะถูกลงโทษด้วยการให้ออกจากการแข่งขัน(DQ) ในการแข่งขันช่วงนั้น และอาจได้รับโทษเพิ่มเติมด้วยการระงับ หรือพักใช้ใบอนุญาต

5.1.17.4 ปรับโทษให้ออกจากการแข่งขัน (DQ หรือ Exclusion) ใช้ในกรณีนักแข่ง

- ทำผิดกติการ้ายแรง
- เจตนาโกงผู้เข้าแข่งขันรายอื่นๆ
- ขับรถอย่างอันตรายโดยเจตนา ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้อื่น
- เสพสิ่งเสพติดมีเมามาในระหว่างแข่งขัน
- แสดงกิริยาหยาบคายต่อกรรมการ
- ทะเลาะวิวาทถึงขั้นทำร้ายร่างกาย

- กระทำผิดหลายๆ ครั้งต่อเนื่อง
- ปรับโทษโดยไม่ให้ร่วมลงแข่งขันโดยมติของคณะกรรมการ ร.ย.ส.ท.

5.1.17.5 ตารางการปรับโทษ คณะผู้ตัดสินการแข่งขันมีอำนาจลงโทษ และสามารถประกาศกำหนดตารางการปรับโทษ (Scale of Penalty)

เพื่อมอบอำนาจให้นายสนามหรือผู้อำนวยการแข่งขัน ล่วงหน้า สำหรับการฝ่าฝืนที่สามารถพิสูจน์ทราบด้วยข้อเท็จจริง ได้ดังนี้

- ว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ด้วยวาจาหรือเอกสาร (Reprimand) ในกรณีความผิดที่ไม่ร้ายแรง
- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQ กรณี ชนกระแทก โดยเจตนา
- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQ กรณี เจตนาไม่ปฏิบัติตามกติกา (Non-conforming of the Rule)
- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQ หรือตัดสิทธิ์จากการแข่ง กรณี ทะเลาะวิวาท (Fighting)
- บวกตำแหน่งหรือเวลา กรณี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยไม่มีผู้บาดเจ็บ
- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQ กรณี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยมีผู้บาดเจ็บ





- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQ กรณี ชับ กีดขวาง (Blocking) ช่วยทีมเดียวกัน

- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQ กรณี ไม่เคารพ สัญญาณธงต่าง ๆ

- DQ หรือ Suspension กรณีมีพฤติกรรม ก้าวร้าว หยาบคายต่อกรรมการ (Abusing Official)

- ในกรณีนี้แข่ง ทีมแข่ง ผู้ปกครองของนักแข่ง แสดงพฤติกรรม หยาบคาย ด่าทอน ทำร้ายร่างกาย ทรัพย์สิน ของกรรมการ ผู้ที่ต้องรับผิดชอบคือนักแข่ง โทษของพฤติกรรมดังกล่าว มีดังนี้

1. ว่ากล่าวตักเตือน
2. DQ ใน Heat นั้นๆ
3. เสนอยึดใบขับแข่ง

5.1.17.6 นักแข่งและผู้จัดการทีมต้องรับผิดชอบต่อ การประกาศเชิญมาให้ถ้อยคำต่อคณะผู้ตัดสิน การแข่งขัน นายสนาม หรือผู้อำนวยการแข่งขัน

5.1.17.7 นักแข่งและผู้จัดการทีมมีหน้าที่ลงนามรับทราบในเอกสารใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การแข่งขันที่เป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ตัดสิน การแข่งขัน นายสนาม หรือ ผู้อำนวยการแข่งขัน แล้วแต่กรณี

5.1.17.8 หากนักแข่งยังคงเพิกเฉย ดื้อดึงไม่ เชื่อฟัง และหรือแสดงกิริยาไม่สุภาพ กระทำการ เยี่ยงผู้ไม่มีน้ำใจนักกีฬา ให้ตัดสินสิทธิ์ผลการแข่งขัน ครั้งนี้ และ หรือถดไปอีก 1 ครั้ง และ หรือปรับเงิน รวมทั้งเสนอให้ระงับพักใช้ ใบอนุญาตขับรถแข่ง

5.1.18 การประท้วง

การประท้วงต่าง ๆ จะต้องทำหนังสือเป็นลาย ลักษณ์อักษรยื่นต่อกรรมการควบคุมการแข่งขัน นายสนาม ตามอัตราที่กำหนดไว้ ดังนี้

1. ประท้วงผลการแข่งขัน 5,000 บาท
2. ประท้วงผลกติกาเทคนิค 20,000 บาท

5.1.18.1 ผู้เข้าแข่งขันหรือผู้จัดการทีมเท่านั้น เป็นผู้มีสิทธิ์ประท้วง ไม่รับการประท้วงจาก บุคคลอื่นและผู้ประท้วงจะต้องอยู่ในรุ่นและการ แข่งขันนั้นๆ

5.1.18.2 การประท้วงการจับเวลาของกรรมการ คณะผู้ตัดสินการแข่งขันจะทำหน้าที่พิจารณา ค่าประท้วง ค่าตัดสินของคณะกรรมการฯ ถือเป็นที่สุด



5.1.18.3 การประท้วงส่วนอื่น ๆ ของผู้เข้าแข่งขัน
กระทำได้ทันที แต่ต้องก่อนการแข่งขัน 15 นาที

5.1.18.4 ประท้วงการกระทำผิดกติกาใน
ระหว่างทำการแข่งขัน และสภาพภายในเครื่องยนต์
ภายใน 30 นาทีหลังการแข่งขันจบ

5.1.18.5 ประท้วงผลการแข่งขัน ภายใน 30
นาทีหลังจากประกาศผล

5.1.19 การอุทธรณ์

นักแข่งอาจจะอุทธรณ์การตัดสินของกรรมการ
ได้โดยทำหนังสือยื่นถึงคณะกรรมการกีฬา
ยานยนต์ ร.ย.ส.ท ภายในเวลา 96 ชั่วโมง นับจากเวลา
ที่นักแข่งได้เซ็นรับโทษแล้วที่สนาม ที่กำหนด คณะ
กรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. จะจัดให้มีการ
สอบสวนเหตุการณ์ด้วยความเป็นธรรม และจะแจ้ง
ผลการพิจารณาให้ทราบภายหลัง การตัดสินของ
คณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. ถือเป็นที่สุด

5.1.20 บทกำหนดการลงโทษผู้กระทำผิดกติกา
คณะผู้ตัดสินการแข่งขัน (STEWARDS) ที่ได้รับ
การแต่งตั้งให้กำกับดูแลรายการแข่งขันเป็นผู้ได้
รับมอบหมายอำนาจจากสมาคมฯ ในการพิจารณา
โทษ โดยอาจกำหนดบทลงโทษเป็นมาตรฐานได้

คณะผู้ตัดสินการแข่งขันสามารถกำหนดบท
ลงโทษผู้ทำผิดกติกา อย่างใดอย่างอื่น หรือหลาย
มาตรการ ประกอบกันได้ดังต่อไปนี้

ภาคทัณฑ์ และกำหนดมาตรการเฉพาะ เช่น
ให้มารายงานตัวกับผู้ตัดสินการแข่งขันในรายการ
ต่อไป

- ว่ากล่าวตักเตือนด้วยวาจา
 - ว่ากล่าวตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร
 - ปรับเงิน
 - ยกเลิกผลการจับเวลา
 - ปรับเวลา
 - ปรับตำแหน่ง
 - ปรับให้ออกจากการแข่งขันกรณีที่นักแข่ง
ผู้จัดการทีม หรือผู้ที่ได้ใบรับอนุญาต กระทำ
ความผิดร้ายแรง คณะผู้ตัดสินการแข่งขัน
สามารถเสนอสมาคมฯ เพื่อกำหนดบทลงโทษ
ที่สูงขึ้น ได้ดังนี้
 - ห้ามแข่งขัน หรือยุ่งเกี่ยวกับการแข่งขัน เป็น
จำนวนสนาม หรือระยะเวลา
 - ระวัง ปักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาต
 - มาตรการอื่นๆ ตามความเหมาะสม เช่น
กิจกรรมเพื่อสังคม พฤติกรรมที่ถือว่าเป็นการทำ
ผิดกติกา
 - การทำผิดกติกาด้านเทคนิค(Technical
Regulation)
 - การทำผิดกติกาการแข่งขัน (Sporting
Regulation)
 - การทำผิดจริยธรรม และหรือมีพฤติกรรม
ที่ไม่เหมาะสมและ หรือไม่มีน้ำใจนักกีฬา
(Code of Conduct)
 - การใช้สารกระตุ้นต้องห้าม (Anti Doping)
 - การผิดกฎหมาย
- การพิจารณาพฤติกรรมกรรมการทำผิดให้ใช้
แนวทางที่กำหนดโดยกฎกีฬานานาชาติของ
FIA KARTING และ IOC

พฤติกรรม	รอบจับเวลา	รอบแข่งขัน
กันชนเคลื่อน	ยกเลิกเวลาที่ที่สุด 3 รอบ	3 วินาที รุ่น Mini 5 วินาที รุ่นอื่นๆ
เจตนาในการแก้ไขตำแหน่งกันชนที่เคลื่อนในระหว่างการจับเวลาหรือแข่งขัน ยกเว้นในเขตที่อนุญาต	ให้ออกจากการแข่งขัน (DQ) และอาจเสนอให้สมาคมกำหนดมาตรการลงโทษเพิ่มเติม	
ผิดกติกาเทคนิค	ให้ออกจากการแข่งขัน (DQ) และอาจเสนอให้สมาคมกำหนดมาตรการลงโทษเพิ่มเติม	
ใช้ความเร็วสูงกว่าที่กำหนดในพิท	ยกเลิกเวลาที่ที่สุด 3 รอบ	10 วินาที
แซงโดยไม่จำเป็นในระหว่าง formation lap		10 วินาที
สตาร์ทไม่ถูกต้อง (Jump / False Start)		5 วินาที
ทีมงานของนักแข่งเข้าไปในสนามในระหว่างการแข่งขันโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายสนาม	ให้ออกจากการแข่งขัน (DQ) และอาจเสนอให้สมาคมกำหนดมาตรการลงโทษเพิ่มเติม	
ไม่มาปฏิบัติตามสัญญาณธง	ยกเลิกเวลาที่ที่สุด 3 รอบ	10 วินาที
ทะเลาะวิวาท เสพสารเสพติด หรือ ดื่มแอลกอฮอล์	ให้ออกจากการแข่งขัน (DQ) และอาจเสนอให้สมาคมกำหนดมาตรการลงโทษเพิ่มเติม	
ไม่มาประชุมนักแข่ง	ปรับเงิน	
ไม่มาตรวจสภาพตามเวลาที่กำหนด	ยกเลิกเวลาที่ที่สุด 3 รอบ	ปรับเป็นเวลา และหรือปรับเป็นเงิน และหรือให้ออกจากการแข่งขัน (DQ)
ชนกับรถแข่งคันอื่นหรือทำให้รถแข่งคันอื่นเกิดอุบัติเหตุ	ยกเลิกเวลาที่ที่สุด 3 รอบ	ปรับเป็นเวลา หรือ ตำแหน่ง
ไม่รักษาตำแหน่ง ช่วงเข้า Corridor ในรอบ Formation บางส่วน		3 วินาที
ไม่รักษาตำแหน่ง ช่วงเข้า Corridor ในรอบ Formation ทั้งคัน		5 วินาที
ใช้ความเร็วสูงเกินกว่าที่กำหนดในช่วงสตาร์ท		5 วินาที
ไม่ปฏิบัติตามกระบวนการ FCY Full Course Yellow		10 วินาที
การขับกีดกัน (Wave)		5 วินาที

5.2 ตารางกำหนดรุ่นการแข่งขัน

ลำดับ	รุ่น	นักแข่ง	น้ำหนักรถแข่ง
1	MINI (CADET)	7-12 ปี	110 กก.
2	JUNIOR	12-16 ปี	145 กก.
3	SENIOR	14 ปีขึ้นไป	165 กก.

กติกาการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย

มีการแข่งขันปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 4 สัปดาห์ โดยที่ จะเลือกเก็บคะแนนที่ 1-3 ของแต่ละรุ่น จากการ แข่งขัน 4 รายการ โดยจะคัดจากที่ 1-5 ของทุกรุ่น ทุกรายการ ในกรณีที่นักแข่งซ้ำ ให้ทำการเลื่อน นักแข่งที่มีลำดับต่อไปขึ้นมา ได้แก่รายการดังต่อไปนี้

1. รายการ SUPERKART THAILAND
2. รายการ ROTAX MAX CHALLENGE
3. รายการ ROK CUP THAILAND
4. รายการ IAME SERIES ASIA

รุ่นการแข่งขันประกอบไปด้วย

1. รุ่น Cadet
2. รุ่น Junior
3. รุ่น Senior
4. รุ่น 4 จังหวะ

การแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทยจะมีการ แข่งขันขึ้นจำนวน 2 สนามต่อปี โดยการแข่งขัน จะแข่งในรูปแบบ 4 สัปดาห์

เครื่องยนต์ที่อนุญาตให้ใช้ในการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย

1. รายการ Rotax Max
2. รายการ Rok Cup
3. รายการ lame

น้ำหนักเครื่องยนต์

ลำดับ	รุ่น	นักแข่ง	น้ำหนักรถแข่ง
1	MINI (CADET)	7-12 ปี	110 กก.
2	JUNIOR	12-16 ปี	Rotax 150 กก. Rok/lame 142 กก.
3	SENIOR	14 ปี ขึ้นไป	Rok 167 กก. Rok/lame 161 กก.
4	SENIOR MASTERS	38 ปี ขึ้นไป	Rok 168 กก. Rok/lame 162 กก.

กติการุ่น 4 จังหวะ (4 STROKE)

รายการชิงแชมป์ประเทศไทย (ร.ย.ส.ท.)

มีรายละเอียดข้อกำหนดดังต่อไปนี้

1. เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขัน HONDA GX270 STD
2. ต้องตรวจสอบสภาพซีลเครื่องก่อนแข่ง / ท่อนล่าง / และชุดฝาบน
3. น้ำมันเบนซิน 95
4. รื้อทุกชิ้นส่วนของเครื่อง ลูกสูบ ก้านสูบ ข้อเหวี่ยง โม่ ฝาสูบ เฟืองแคม วาล์ว
5. ให้กรรมการตรวจสอบสภาพ

รุ่นการแข่งขัน 4 จังหวะ (4STROKE)

รายการชิงแชมป์ประเทศไทย (ร.ย.ส.ท)

รุ่นการแข่งขัน	อายุ	เครื่องยนต์ที่ใช้	คลัสต์	น้ำหนัก
1 HONDA GX 270 STD JUNIOR	10 -14 ปี	HONDA GX 270 9 แรง	อิสระ	145 กิโลกรัม
2 HONDA GX 270 STD SENIOR	10 +	HONDA GX 270 9 แรง	อิสระ	160 กิโลกรัม
3 HONDA GX 270 STD 170 Kg.	10 +	HONDA GX 270 9 แรง	อิสระ	170 กิโลกรัม

รุ่น	น้ำหนัก	อายุ	รายละเอียดข้อกำหนดเครื่องยนต์ HONDA GX 270 STD
- JUNIOR - SENIOR - 170 KG	145 KG. 160 KG. 170 KG.	10 ปี ขึ้นไป	<ol style="list-style-type: none"> 1. เครื่องต้องผลิตในประเทศไทยเท่านั้น รหัส Z5K-ACT 2. ชุดคลัสต์อิสระ ของในประเทศหรือต่างประเทศก็ได้ 3. สปริงวาล์วอิสระ สามารถปรับเปลี่ยนได้ 4. ท่อไอเสียอิสระ (ต้องมีหม้อพัก) 5. ชุดคอยล์จุดระเบิดใช้ได้ในกลุ่ม GX270 เท่านั้น ห้ามดัดแปลง รหัส Z5K-8010 6. ลูกปืนข้างข้อต่อเดิมรางเหล็กเท่านั้น (ลูกปืน 9 เม็ด) รหัส 6206 7. ชุดกาวานาอนุญาตให้ถอดออกได้ 8. ปะเก็นฝาสูบต้องใส่ จะหนาหรือบางก็ได้แต่ต้องมี 9. ห้ามครอบแม่เหล็กไม่ฟลายวีล ห้ามดัดแปลงใดๆ ทั้งสิ้นรหัส Z25K 10. น้ำหนักไม่ฟลายวีล ไม่น้อยกว่า 4,100 กรัม และไม่เกิน 4,300 กรัม รหัส Z5K 11. ความหนาไม่ 45 มิล (+ - 0.50) รหัส Z5K 12. แคมเดิมจากโรงงาน ห้ามปรับแต่งลูกเบี้ยวลีฟแคม ห้ามพอก ห้ามเจียร์ 13. ลีฟไฟเดิม ห้ามดัดแปลงใดๆ 14. แผ่นดักกันระหว่างคาร์บูกับฝาสูบเดิมขนาดรูในไม่เกิน 21.50 มม. 15. ลูกสูบต้องมีขนาดไม่เกิน 77.75 มม. ของแท้เท่านั้น รุ่นไหนก็ได้ 16. ก้านสูบเดิมแท้เท่านั้นรุ่นไหนก็ได้ให้ขยายรูน้ำมันจากเดิมได้ แต่ห้ามเจาะรูใหม่ เพิ่ม เชาะร่องด้านในก้านสูบได้ ห้ามฝังชาร์ป 17. ระยะชัก ต้องไม่เกิน 58.50 มม.

รุ่น	น้ำหนัก	อายุ	รายละเอียดข้อกำหนดเครื่องยนต์ HONDA GX 270 STD
- JUNIOR - SENIOR - 170 KG	145 KG. 160 KG. 170 KG.	10 ปี ขึ้นไป	<p>18. ปากและคอป พอร์ทไอดี/ไอเสีย ห้ามดัดแปลงใดๆ ทั้งสิ้น รูไอเสียไม่เกิน 22.5 (+ - 0.50) รูไอดีไม่เกิน 26 (+ - 0.50) ห้ามเจียร์ ห้ามขัดลิ้น</p> <p>19. ไบวาล์วไอเสียขนาดไม่เกิน 26 มม. ไบวาล์วไอดีขนาด ไม่เกิน 28 มม. แกนวาล์ว 6.55 มม. (+ - 0.10)</p> <p>20. รูพอร์ทไอดีบ่าวาล์ว ห้ามขยาย ห้ามแต่ง ห้ามขัดลิ้น (ให้อยู่ในสภาพเดิมที่มาจากโรงงาน)</p> <p>21. คาร์บูเดิมจากโรงงาน GX270 แต่เท่านั้นขนาดปากนอก 21 มม. ขนาดปากใน 25.30 มม.นมหนูอิสระ ไม่กำหนดเบอร์ 22. เวนจูรี (VENTURI) ในคาร์บูเรเตอร์ขนาดไม่เกิน 17.15 มิล (+ - 0.10)</p> <p>23. แคมฟิงไอดี เอว 26.08 มม. สูง 32.00 มม.</p> <p>24. ไบพัตลมเดิม ห้ามดัดแปลงใดๆ ทั้งสิ้น</p> <p>25. ห้ามฝิงชาร์ป</p> <p>26. นอตประกบกับก้านสูบอนุญาตให้เปลี่ยนได้</p> <p>27. ชุดกระเดื่องวาล์วเดิมจากโรงงาน</p> <p>28. บีมน้ำมันให้ใช้บีมแควคัมเท่านั้น ห้ามบีมไฟฟ้า</p> <p>29. ระยะปากเสื้อสูบวัดข้างถึงหัวลูกสูบต้องไม่ต่ำกว่า 1 มิล (+ - 0.20)</p> <p>30. ระยะเสื้อสูบจากเสื้อถึงฐานล่างต้องไม่น้อยกว่า 107.20 มิล (+ - 0.20)</p> <p>31. ชุดกรองอากาศเดิมต้องมีฝาครอบ ห้ามถอดออก ยกเว้นได้กรอง จะใส่หรือไม่ใส่ก็ได้</p> <p>32. เสื้อสูบ/ฝาสูบ ห้ามปาดและดัดแปลงใดๆ รหัส 25 K</p> <p>33. ขาคอยล์จุดระเบิดหนา 15.17 มม. (+ - 0.50) รูต้องเดิม ห้ามดัดแปลงใดๆ ทั้งสิ้น น็อตยึดเดิม</p> <p>34. ไกต์วาล์วเดิม ห้ามหลุดของเหลือ</p> <p>35. ฝาสูบให้บิดวาล์วได้ เซาะร่องลงสปริงวาล์วได้ ห้ามพอกเสริมบ่าวาล์ว</p> <p>36. โซ่ สเตอร์หน้า – หลัง อิสระ จะใหญ่หรือเล็กก็ได้</p> <p>37. CC. ไม่กำหนด องศาแคมไม่กำหนด</p> <p>38. น้ำหนักวาล์วไอดี 0.36 (+ - 0.20)</p> <p>39. น้ำหนักวาล์วไอเสียน้ำหนัก 0.38 (+ - 0.20)</p> <p>40. ความหนาขายึดคอยล์ จุดระเบิดหนา 15 มิล (+ - 0.20)</p> <p>41. เฟืองขับแคม หนา 13 มิล (+ - 0.20)</p> <p>42. เฟืองแคม หนา 10 มิล (+ - 0.20)</p> <p>43. หัวเทียนอิสระ</p>



5.3 การแข่งขัน ENDURANCE

5.3.1 รูปแบบการแข่งขัน

5.3.1.1 นักแข่งต้องร่วมการแข่งขันในประเภททีมซึ่งจะต้องมีนักแข่งไม่ต่ำกว่า 2 คน ขึ้นไป โดยนักแข่งในทีมนั้นๆ จะต้องใช้รถคาร์ทเพียง 1 คัน ต่อ 1 ทีมเท่านั้น โดยนักแข่งทุกคนภายในทีมต้องมีการเปลี่ยนตัว และกำหนดระยะเวลาในการขับแต่ละครั้งตามกฎหมายของผู้จัดที่กำหนดให้เหมาะสมกับช่วงเวลารวมของการแข่งขัน

5.3.1.2 ระยะเวลาการแข่งขันรวมแล้ว ต้องไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง ขึ้นไป

5.3.1.3 หากระยะเวลาในการแข่งขันยาวนานเกินกว่า 10 ชั่วโมง ผู้จัดจะต้องกำหนดช่วงเวลาในการตรวจสภาพรถอย่างน้อย 1 ครั้ง เพื่อความปลอดภัยของนักแข่ง ทั้งนี้การหยุดชั่วคราวเพื่อเติมเชื้อเพลิง ทางทีมแข่งสามารถกำหนดช่วงเวลาได้เองตามความเหมาะสม

5.3.1.4 น้ำหนักรถแข่งพร้อมคนขับ ผู้จัดการแข่งขันจะเป็นผู้กำหนด

5.3.2 ระเบียบการเข้าร่วมการแข่งขัน



5.3.2.1 ผู้สมัครแข่งขันได้รับทราบและทำความเข้าใจในกติกาการแข่งขันรถคาร์ทฉบับนี้ ทั้งนี้รวมถึงกติกาแข่งรถแห่งชาติของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ โดยถือว่ายินยอมปฏิบัติตามทุกประการ

5.3.2.2 ข้อกำหนดใดที่ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกาการแข่งขันนี้ หรือข้อยกเว้นใดๆ ให้ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้ตัดสินการแข่งขัน

5.3.3 คุณสมบัติของผู้สมัครผู้สมัครจะต้องมีใบอนุญาตขับรถแข่ง (คาร์ท) ของ ร.ย.ส.ท. ที่ไม่ขาดอายุ ณ วันทำการแข่งขัน พร้อมยื่นหลักฐานประกอบการสมัครให้ผู้ตัดสินการแข่งขัน ตรวจสอบก่อนการประชุมนักแข่ง (Drivers' Briefing) ซึ่งจะแจ้งให้ทราบในกำหนดการแข่งขันของแต่ละสนาม และนักแข่งต้องมีอายุครบ 15 ปีบริบูรณ์ ณ วันแข่ง หรืออาจทำหนังสือขออนุญาตเป็นกรณีพิเศษหากมีอายุต่ำกว่ากำหนด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของคณะกรรมการราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทยเห็นชอบ

5.3.4 คุณสมบัติของรถคาร์ท

5.3.4.1 ประเภทที่ผู้จัดแข่งเตรียมให้แก่ นักแข่งรถที่นำมาใช้จะต้องมีสภาพที่สมบูรณ์ ไม่มีส่วนใดชำรุดบกพร่องมีความแข็งแรงและปลอดภัยเพียงพอสำหรับนักแข่ง และทุกคันจะต้องมีส่วนประกอบต่างๆ เหมือนกัน รวมถึงน้ำหนักรถทุกคันต้องเท่ากัน

5.3.4.2 เครื่องยนต์ จะเป็นเครื่องยนต์ประเภท 4 จังหวะ หรือ 2 จังหวะ แล้วแต่ผู้จัดเตรียมไว้ ปริมาตรกระบอกสูบต้องเท่ากันทุกคัน หากมีการปรับแต่งเครื่องยนต์ รถทุกคันจะต้องได้รับการปรับแต่งโดยเท่าเทียมกัน



5.3.4.3 ล้อและยาง ผู้จัดจะต้องเตรียมล้อซึ่งมีเส้นผ่าศูนย์กลางขนาดเท่ากันทุกคัน และยางจะต้องเป็นยาง Slick เนื้อยางต้องเป็นชนิดเดียวกัน จะไม่มีการเปลี่ยนยางฝนไม่ว่ากรณีใดๆ ก็ตาม

5.3.4.4 ผู้จัดแข่งจะต้องทำการจับฉลากเบอร์รถ ด้วยวิธีการสุ่มเพื่อกำหนดเบอร์รถ และรถคาร์ทของแต่ละทีม

5.3.5 กำหนดการแข่งขัน

คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันจะแจ้งกำหนดการแข่งขันแต่ละสนามให้ทราบก่อนการแข่งขันล่วงหน้าอย่างน้อย 3 สัปดาห์ (หากมีการเปลี่ยนแปลงภายหลังจะต้องประกาศเป็นลายลักษณ์อักษร)

5.3.6 ตารางการแข่งขัน

5.3.6.1 กำหนดการก่อนแข่งขัน ซ้อม คัดเลือก และตรวจสภาพ ตามตารางที่ผู้จัดกำหนด

5.3.6.2 รูปแบบของสนามแข่ง ขึ้นอยู่กับผู้จัดแข่งกำหนด

5.3.6.3 ระยะทางและระยะเวลาการแข่งขัน ขึ้นอยู่กับผู้จัดแข่งกำหนด

5.3.7 อุปกรณ์เสริม สำหรับนักแข่ง

5.3.7.1 หมวกนิรภัย ต้องเป็นหมวกชนิดเต็มหน้า (Full-face) เท่านั้น ต้องใช้รุ่นที่ได้รับการรับรองจาก FIA KARTING หรือ CIK ส่วนมาตรฐานอื่นๆ ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสภาพเสนอให้คณะผู้ตัดสินการแข่งขันพิจารณา

5.3.7.2 เสื้อชุดแข่งขันต้องเป็นชุดที่ใช้วัสดุที่มีความทนทานสูง ต้องเป็นชุดที่ติดกันทั้งเสื้อ

และกางเกง ยาวถึงข้อมือและข้อเท้า ชุดนักแข่งต้องมีป้ายแสดงกรุปเลือดของผู้ขับที่ติดไว้บนชุดแข่งบริเวณที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน

5.3.7.3 ถุงมือต้องเป็นแบบหุ้มนิ้วตลอดยาวเลยข้อมือของผู้สวมใส่ ทำด้วยวัสดุที่มีความคงทน

5.3.7.4 รองเท้าต้องเป็นแบบหุ้มข้อเท้า ผูกเชือกหรือรัดเรียบร้อย ผลิตโดยวัสดุคงทน

5.3.7.5 อุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสภาพว่าปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ ถ้ากรรมการเห็นว่าไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยเพียงพออาจจะระบุว่าตรวจสภาพไม่ผ่าน

5.3.8 การจับเวลา

การจับเวลากระทำโดยเครื่องจับเวลาระบบทรานสปอนเดอร์ ขณะแข่งขันหากทรานสปอนเดอร์ของรถแข่งคันใดขัดข้อง กรรมการจะจับเวลาและทำการบันทึกผลการแข่งขันด้วยวิธีอื่นที่เหมาะสมและยุติธรรมทดแทน และจะให้สัญญาณรถคันดังกล่าวให้เข้าสู่จุดซ่อมบำรุง เพื่อทำการแก้ไขให้ต่อไป หากทรานสปอนเดอร์ขัดข้องในระหว่างรอบจับเวลารอบใดรอบหนึ่ง จะใช้ผลของรอบที่สมบูรณ์ในการตัดสินแทน หากขัดข้องทั้งสองรอบนักแข่งจะต้องใช้รถสำรองจับเวลาในรอบคัดเลือกแทน

5.3.8.1 ในรอบคัดเลือก นักแข่งจะต้องทำการจับเวลาในรอบคัดเลือกทุกทีม หากทีมใดไม่สามารถทำการจับเวลาในรอบคัดเลือกได้ ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ก็ตาม ทีมนั้นๆ จะต้องออกสตาร์ทเป็นคันสุดท้ายตามลำดับก่อนหลังของหมายเลขรถ การคัดเลือกจะแบ่งออกเป็น 2 ฮีท ฮีทละ 15 นาที โดยนักแข่งทุกคนในทีมสามารถลงทำการจับเวลาหรือเปลี่ยนตัวกันในรอบคัดเลือกได้โดยทีมที่ทำการ



ได้ดีที่สุดจะได้ออกสตาร์ทเป็นลำดับแรก หากมีผู้ทำเวลาที่ดีที่สุดเท่ากัน ให้ใช้เวลารองลงไปที่ดีที่สุด เป็นผู้ที่สตาร์ทในลำดับที่ดีกว่า

5.3.8.2 การแข่งขัน จะตัดสินจากทีมที่ทำรอบสนามได้มากที่สุด หากทำรอบได้เท่ากัน กรรมการจะตัดสินจากลำดับเข้าก่อน-หลัง

5.3.9 การสตาร์ท

ใช้การออกสตาร์ทรูปแบบเลอมังส์ (Le Mans) ก่อนการแข่งขัน 5 นาที ผู้ที่ไม่ได้เริ่มการสตาร์ทต้องทยอยออกจากคู่แข่ง 3 นาทีก่อนการแข่งขัน นักแข่งที่ทำการสตาร์ทเตรียมพร้อมที่ฝั่งตรงข้ามกับรถประจำทีมของตนเอง ออกสตาร์ทโดยกรรมการใช้ธงสัญญาณหมากรุกใบกลาง 1 ครั้ง นักแข่งทุกทีมวิ่งไปขึ้นครัทของแต่ละทีมที่สตาร์ทไว้แล้ว และเริ่มทำการแข่งขันในลำดับต่อไป ผ่านไปครบหนึ่งรอบหากไม่มีเหตุขัดข้อง นายสนามจะแจ้งเจ้าหน้าที่ธงประจำสนามให้โบกสัญญาณธงเขียวเพื่อยืนยันการสตาร์ท หากมีนักแข่งทีมใด

จัมป์สตาร์ท จะถูกปรับโทษ Stop-go เป็นเวลา 20 วินาที และห้ามมิให้มีการช่วยเหลือนักแข่งในการออกสตาร์ทโดยการดันท้ายรถเป็นอันขาด ฝ่าฝืนปรับโทษ Stop-go เป็นเวลา 20 วินาที

5.3.10 การเติมเชื้อเพลิง

หากระยะเวลาการแข่งขันเกินกว่าที่ปริมาตรของถังน้ำมันบนรถคาร์ท จะสามารถรองรับได้จำเป็นจะต้องมีจุดให้บริการเติมเชื้อเพลิงซึ่งจะต้องอยู่ในจุดที่มีความปลอดภัยสูงสุด และต้องมีป้ายประกาศเตือนแสดงไว้ชัดเจน โดยกำหนดการเติมเชื้อเพลิงนักแข่งจะต้องเป็นผู้วางแผนเอง ลำดับการเติมจะใช้กฎ "FIFO" (First In, First Out) และขณะเติมเชื้อเพลิง นักแข่งต้องลุกออกจากรถคาร์ท ทั้งนี้หากเชื้อเพลิงหมดระหว่างที่อยู่ในสนาม จะจัดเจ้าหน้าที่ออกไปให้ความช่วยเหลือ โดยนำน้ำมันออกไปเติมให้ 1 ลิตร จากนั้นนักแข่งต้องเข้ามาจุดบริการเติมภายหลัง



5.3.11 เวลาในการแข่งขัน

5.3.11.1 ระยะเวลาในการแข่งขัน จะมีเวลารวม ทั้งสิ้นสูงสุดตามที่ผู้จัดประกาศ ในกรณีที่ต้องหยุด การแข่งขันชั่วคราวในกรณีฉุกเฉินต่างๆ จะมีการ ทดแทนเวลาที่ขาดหายไป

5.3.11.2 หากมีกรณีฉุกเฉินที่สำคัญ ระยะเวลา รวมในการแข่งขันทั้งสิ้น จะต้องไม่ต่ำกว่า 75% ของระยะเวลาหลัก

5.3.12 การเปลี่ยนตัวของนักแข่ง

5.3.12.1 นักแข่งจะต้องชูป้ายสัญลักษณ์เพื่อให้ สัญญากับนักแข่งของทีมตนที่อยู่ในสนาม ตามจุด ที่ผู้จัดได้กำหนดให้ นักแข่งที่อยู่ในสนามต้องแสดง สัญลักษณ์ตอบรับโดยการยกมือขึ้น 1 ช้าง ทั้งนี้จะไม่ อนุญาตให้มีการเปลี่ยนตัวหากนักแข่งท่านต่อไปไม่ อยู่ในสภาพพร้อมพร้อม ไม่ลงบันทึกลงเวลาหรือไม่ชู ป้ายสัญลักษณ์ในจุดที่กำหนดให้

5.3.12.2 ระยะเวลาในการขับโดยรวมและ ระยะเวลาในการขับแต่ละครั้งขึ้นอยู่กับความ เหมาะสมของสภาพสนาม และระยะเวลาการ แข่งขันรวม ซึ่งผู้จัดเป็นฝ่ายกำหนด

5.3.12.3 หากมีนักแข่งในทีมไม่อยู่ในสภาพ ที่สามารถลงแข่งขันต่อได้ ผู้จัดการทีมต้องยื่นหนังสือ แจ้งสถานการณ์ภายในทีมถึงนายสนาม เพื่อพิจารณา และกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมให้ต่อไป

5.3.13 การถ่วงน้ำหนัก

5.3.13.1 นักแข่งทุกคนต้องชั่งน้ำหนักพร้อมชุด และอุปกรณ์ที่จะใช้ในการแข่งขันตามขั้นตอนที่ ผู้จัดกำหนด เพื่อนำมาหาค่าน้ำหนักเฉลี่ยของทีม

5.3.13.2 ผู้จัดจะกำหนดน้ำหนักเฉลี่ย มาตราฐานสำหรับการแข่งขันในแต่ละครั้ง และ ประกาศล่วงหน้าก่อนมีการรับสมัคร เพื่อให้ นักแข่งรับทราบและจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงจน สิ้นสุดการแข่งขัน

5.3.13.3 ทีมแข่งที่มีน้ำหนักเฉลี่ยน้อยกว่า น้ำหนักเฉลี่ยมาตรฐาน จะต้องทำการถ่วงน้ำหนัก เพิ่มเท่ากับผลต่างของน้ำหนักที่ขาด และน้ำหนัก ที่ถ่วงนี้จะต้องถ่วงตลอดการแข่งขัน

5.3.13.4 น้ำหนักที่ถ่วงจะต้องทำการยึดติดกับ รถแข่งอย่างถาวรและมั่นคงเพียงพอ และอยู่ใน ตำแหน่งที่ผู้จัดกำหนด

5.3.13.5 ในการเปลี่ยนตัวนักแข่งทุกครั้ง นักแข่งที่จะลงไปแข่งจะต้องชั่งน้ำหนักทุกครั้ง ถ้าน้ำหนักขาดไปจากที่ได้แจ้งกับผู้จัดไว้เกินกว่า 2 กก. จะถือว่านักแข่งผู้นั้นไม่อยู่ในสภาพพร้อม แข่งขันกรรมการจะไม่อนุญาตให้นักแข่งคนนั้นลง ทำการแข่งขัน

5.3.14 รถคาร์ทสำรอง

5.3.14.1 ในกรณีที่ผู้จัดเป็นฝ่ายจัดเตรียมรถให้ กับนักแข่ง ผู้จัดจำเป็นต้องมีรถคาร์ทสำรองใน กรณีที่เกิดเหตุขัดข้องทางเทคนิค รถที่เกิดปัญหา จะถูกแก้ไขโดยทีมช่าง และจะเรียกนักแข่งในทีม นั้นๆ เข้ามาเปลี่ยนรถกลับคืนเมื่อแก้ไขเสร็จเรียบร้อย โดยการชูป้ายสัญลักษณ์ให้นักแข่งทราบ

5.3.14.2 หัวหน้าทีมช่างมีอำนาจในการตัดสินใจ และประเมินสถานการณ์ได้ หากสามารถซ่อมแซม ให้เสร็จได้ภายในเวลาอันสั้น ก็สามารถดำเนินการ ซ่อมแซมให้ได้โดยมิต้องใช้รถคาร์ทสำรอง

5.3.14.3 นักแข่งได้สิทธิ์ในการใช้รถคาร์ท

สำรองเฉพาะในกรณีที่มีความบกพร่องทาง ด้านเทคนิคเท่านั้น หากรถคาร์ทได้รับความเสียหาย จากกรณีอื่น อาทิเช่น อุบัติเหตุ การเฉี่ยวชน การ กระแทก กระทั่ง หรือเหตุเนื่องมาจากการขับที่โดย ประมาท เป็นต้น จะไม่สามารถให้สิทธิ์ในการเบิก รถคาร์ทสำรองได้

5.3.14.4 รถคาร์ทสำรองจะต้องถ่วงน้ำหนัก เท่ากับน้ำหนักถ่วงมากที่สุดของการแข่งขันในรุ่นนั้น



5.3.15 วินัยการแข่งขันรถคาร์ท

5.3.15.1 ทุกครั้งที่นักแข่งต้องการชะลอความเร็วลง หรือมีปัญหาใดๆ ก็ตามต้องยกมือขึ้นเหนือศีรษะทุกครั้งโดยทันที

5.3.15.2 ในการแข่งขันตามปกติ รถแข่งหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถจะไม่กระทบกระแทกซึ่งกันและกัน อย่างไรก็ตามการแข่งขันที่ใช้ความเร็วสูงระดับใกล้เคียงกันอาจมีรถหรือส่วนใดส่วนใดของรถกระทบหรือเบียดกันขึ้นได้ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวต้องไม่เกิดขึ้นโดยเจตนาและบ่อยครั้งหากมีการกระทบหรือเบียดกันโดยไม่เจตนา ผู้เข้าแข่งขันต้องมีน้ำใจเพียงพอที่จะขอโทษและให้อภัยซึ่งกันและกัน

5.3.15.3 เป็นเรื่องปกติที่ผู้เข้าแข่งขันทุกคนต้องการชัยชนะและขับขี้อย่างสุดความสามารถ ถ้านักแข่งคนใดมีเจตนาชะลอความเร็วลงเพื่อให้นักแข่งอื่นๆ ช้าลง และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดให้ถือว่าเป็นเหตุการณ์ผิดปกติ กรรมการมีสิทธิ์ที่จะตัดสินลงโทษได้

5.3.15.4 ในกรณีรถแข่งเกิดปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถจะทำการแข่งขันต่อไปได้และต้องการให้ผู้อื่นแข่ง นักแข่งผู้นั้นต้องทำสัญญาณด้วยมือโดยชี้ให้แข่งทางซ้ายหรือขวาก็ได้

5.3.15.5 ถ้าวางแข่งหมุนหรือหยุดบนลู่วางแข่ง นักแข่งต้องนั่งอยู่และยกมือขึ้นเหนือศีรษะและรอกจนกว่ารถแข่งผ่านไปหมด แล้วออกนอกสนามหรือร่วมการแข่งขันต่อไป ในกรณีเกิดรถหลุดออกนอกสนาม นักแข่งต้องรอกจนกว่ารถแข่งคันอื่นๆผ่านไปหมด จึงกลับสู่สนามแข่งขันได้ การเข้าสู่สนามอย่างกะทันหันนั้นน่าจะทำให้เกิดอันตรายจะถูกปรับตามมติผู้ตัดสินการแข่งขัน

5.3.15.6 กีฬาแข่งรถโกคาร์ทเป็นการแข่งขันรายบุคคล และไม่อนุญาตให้ขับขี้นในลักษณะร่วมมือกันระหว่างทีม เช่น นักแข่งรายหนึ่งให้เพื่อนแข่งผ่านไปง่ายๆ โดยไม่พยายามทำการแข่งขัน และหลังจากเพื่อนรายนั้นแข่งไปแล้ว กลับทำการแข่งกับรถคันอื่นๆ อย่างจริงจัง

5.3.15.7 การขับกีดกัน หมายถึงรถคันหน้าเปลี่ยนเส้นทางจากซ้ายไปขวา หรือจากขวาไปซ้ายสลับไปสลับมา ขับซ้ำผิดปกติ เพื่อป้องกันไม่ให้นักแข่งอื่นผ่านหรือแซงได้ ให้ถือว่าเป็นการขับที่ไม่มีน้ำใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิ์ว่ากล่าวตักเตือนหรือลงโทษได้ (ปรับ 3 ตำแหน่ง)

5.3.15.8 การขับขวางทาง หมายถึงนักแข่งที่ตั้งใจชะลอความเร็ว เพื่อให้รถคันอื่นที่ตามมาข้างหลังช้าลง

5.3.15.9 ในระหว่างการแข่งขัน นักแข่งที่ทำผิดกติกา หรือไม่มีน้ำใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิ์ที่จะใช้ธงขาวสลับดำพร้อมแสดงหมายเลขเป็นการตักเตือน หรือให้สัญญาณแสดงธงดำพร้อมแสดงหมายเลขเพื่อให้ออกจากการแข่งขัน

5.3.15.10 ในลู่วางแข่ง ห้ามมีบุคคลอื่นๆ ช่วยเหลือ ถ้าพบว่าผู้แข่งขันรายใดมีผู้ช่วยเหลือขณะทำการจับเวลา หรือขณะแข่งขัน หรือ Rolling-start ให้ยกเลิกผลของนักแข่งรายนั้นในการจับเวลา หรือในอีทีนั้น ถ้ามีนักแข่งรายอื่นช่วยเหลือ ให้มีบทลงโทษเช่นเดียวกับผู้รับการช่วยเหลือ (ยกเว้นในกรณีที่การช่วยเหลือนั้นเกี่ยวกับความปลอดภัย) และกรรมการมีหน้าที่ช่วยเหลือให้พ้นเขตอันตรายเท่านั้น

5.3.15.11 ห้ามผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปในเขตสนามแข่งในระหว่างแข่งขันไม่ว่าในกรณีใดๆ





5.3.15.12 ทีมแข่งขันต้องรับผิดชอบ พฤติกรรมของบุคลากรในทีม

5.3.15.13 ห้ามทำการฝึกซ้อม หรือทดสอบ รถแข่งนอกเวลาที่กำหนดหรือมีการประกาศ

5.3.15.14 ห้ามนักแข่ง, ผู้ร่วมทีม, พี่เลี้ยง และ ช่างเครื่อง เสพสิ่งมีนเมาและยาเสพติดทุกชนิดในวันแข่งขันและก่อนการแข่งขันในวันนั้นจะจับสินมิฉะนั้นจะต้องถูกลงโทษสถานหนัก

5.3.15.15 ห้ามนักแข่ง, พี่เลี้ยง และช่างเครื่อง นำรถลงซ้อมโดยไม่ใส่ชุดแข่งและอุปกรณ์ป้องกันโดยเด็ดขาด

5.3.15.16 เป็นหน้าที่ของทีมแข่งจะต้องติดตามประกาศอย่างเป็นทางการใดๆ ที่ตีพิมพ์ ประกาศ ณ สถานที่ติดตั้งป้ายประกาศ

5.3.15.17 การสูบบุหรี่หรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพิทมีโทษปรับ 3,000 บาท

5.3.15.18 นักแข่ง/ทีมแข่ง ที่ไม่ปฏิบัติตาม

ตามประกาศเพิ่มเติมหรือกติกาเฉพาะกาลมีโทษปรับเป็นเงิน 5,000 บาท

5.3.16 การแข่ง

5.3.16.1 เมื่อรถคันหลังต้องการวิ่งแซงรถคันหน้า รถคันหลังไม่มีสิทธิ์ที่จะเบียดชน ดัน กระแทก ผลัก รถคันหน้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ก็ตาม

5.3.16.2 รถคันหน้าไม่มีสิทธิ์ เบรก กระแทกชน รถคันหลังไม่ว่ากรณีใดๆ ก็ตาม

5.3.16.3 ในกรณีที่รถวิ่งคู่ขนานมาด้วยกัน และต่างคนต่างแย่งกันเข้าโค้ง ผู้ขับทั้งสองคันมีหน้าที่ต้องรักษาเส้นทางของแต่ละคนโดยไม่เสดลาเข้ามาหรือออกไปหาอีกฝ่ายหนึ่ง ถือว่าผู้ที่หักเหเส้นทางนั้นเป็นผู้ที่ผิด

5.3.16.4 ในกรณีที่รถคันหน้าเตรียมที่จะเข้าโค้งและมีรถคันอื่นวิ่งตามกันมาติดๆ หากรถคันหลังสามารถแซงเสียบเข้ามาด้านในโดยล้อหน้าของ



รถคันหลังผ่านขึ้นมาเสมอเครื่องยนต์ของรถคันหน้าได้แล้ว รถคันหน้าควรปล่อยให้คู่แข่งผ่านไป หรือรถคันหน้าอาจขับตีคู่ไปโดยหลีกเลี่ยงการกระทบกันให้ถึงที่สุด

5.3.16.5 การหยุดรถกะทันหัน เช่น เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่ส่งผลต่อความปลอดภัยไม่ว่ากรณีใดๆ นายสนามหรือกรรมการผู้ควบคุมการแข่งขันให้สัญญาณธงแดง ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดต้องยุติการแข่งขันในทันที โดยนักแข่งจะต้องขับอย่างช้าๆ เพื่อเตรียมจอดรถในจุดที่กรรมการกำหนด

5.3.16.6 การให้สัญญาณธงแดงเพื่อยุติการแข่งขันจะคำนึงถึงสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เช่น การกีดขวาง การมีผู้ได้รับบาดเจ็บโดยไม่คำนึงถึงจำนวนรถแข่ง

5.3.16.7 ถ้าการแข่งขันเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปกติซึ่งกรรมการต้องให้สัญญาณธงเหลืองทั่วสนามให้นักแข่งขับต่อไปเรื่อยๆ ตามปกติ แต่หากเกิดเหตุการณ์ที่ต้องหยุดการแข่งขัน การนับรอบจะหยุดลง เมื่อการแข่งขันเริ่มขึ้นใหม่ ให้นักแข่งขับต่อจากรอบที่หยุดการแข่งขัน

5.3.16.8 นักแข่งที่ถูกหับรอบจากรถแข่งตำแหน่งที่หนึ่งจะได้รับธงฟ้าจากกรรมการ จะต้องรีบชะลอความเร็วพร้อมทั้งชี้เส้นทาง และให้รถคันที่มาหับรอบแข่งผ่านไปโดยเร็ว

5.3.17 การลงโทษผู้กระทำผิดกติกา

จะมีการปรับโทษต่างๆ กับนักแข่งที่ทำผิดละเมิดหรือไม่เคารพกฎกติกา โดยระดับความรุนแรงของโทษปรับ จะขึ้นอยู่กับระดับความรุนแรงของความผิดด้วยเช่นกัน โดยมีรายละเอียดตามรายการด้านล่าง ทั้งนี้หากมีข้อใดๆ ไม่ถูกกล่าวถึง

หรือครอบคลุมรายการต่างๆ ที่กล่าวถึง นายสนามมีสิทธิ์ขาดในการพิจารณาปรับโทษตามสมควร

5.3.17.1 ไม่ทำการจับเวลาในรอบคัดเลือก บทลงโทษ ออกสตาร์ทคันหลังสุด หากมีมากกว่า 1 คัน ให้เรียงตามลำดับเบอร์รถ

5.3.17.2 ไม่เข้าร่วมรับฟังการประชุมกฎบทลงโทษ ออกสตาร์ทคันหลังสุด หากมีมากกว่า 1 คัน ให้เรียงตามลำดับเบอร์รถ

5.3.17.3 ไม่ยกมือขึ้นให้สัญญาณ ขณะเข้าพิท บทลงโทษ Stop-go 20 วินาที

5.3.17.4 ทำทรานสปอนเดอร์หาย บทลงโทษ ไม่ทำการนับรอบให้ในขณะที่รถคาร์ทไม่มีทรานสปอนเดอร์

5.3.17.5 ไม่ผ่านการตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์เสริมนักแข่ง ไม่ลงบันทึกเวลา บทลงโทษ ไม่อนุญาตให้ทำการเปลี่ยนตัว

5.3.17.6 เจตนาขวางทางรถคันที่เร็วกว่าอย่างเห็นได้ชัดเจน บทลงโทษ Stop-go 20 วินาที

5.3.17.7 เจตนาเบี่ยงทิศทาง เพื่อชนรถคันที่กำลังแข่ง บทลงโทษ Stop-go 20 วินาที

5.3.17.8 เจตนาชน หรือกระแทกรถคันหน้าให้เสียหลัก เพื่อให้ง่ายต่อการขึ้นแข่ง บทลงโทษ Stop-go 1 นาที

5.3.17.9 แขงกายได้สัญญาณธงเหลืองบทลงโทษ Stop-go 20 วินาที

5.3.17.10 ไม่เคารพสัญญาณธงฟ้า บทลงโทษ Stop-go 20 วินาที

5.3.17.11 ไม่เคารพป้ายสัญญาณ หรือบทลงโทษ บทลงโทษ Stop-go 5 นาที ในกรณีนี้อาจมีการเชิญนักแข่งท่านนั้นๆ ในทีมออกจากการแข่งขัน ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของนายสนาม



5.3.17.12 ไม่เคารพสัญลักษณ์ธงดำ บทลงโทษ นักแข่งถูกให้ออกจากการแข่งขัน และจะไม่นับรอบให้กับทีมนั้นๆ หลังจากเจ้าหน้าที่สนามให้สัญลักษณ์ธงดำ

5.3.17.13 ไม่เคารพสัญลักษณ์ธงแดง บทลงโทษ Stop-go 5 นาที ในกรณีนี้อาจมีการเชิญนักแข่งท่านนั้นๆ ในทีมออกจากการแข่งขัน ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม

5.3.17.14 ปรับแต่งรถคาร์ทโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายสนาม บทลงโทษ Stop-go 5 นาที จากนั้นเข้าสู่จุดซ่อมบำรุงเพื่อปรับสภาพรถคาร์ทให้อยู่ในสภาพเดิม

5.3.17.15 เพิ่มเติม หรือตกแต่งอุปกรณ์บนรถคาร์ทโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายสนาม บทลงโทษ Stop-go 5 นาที จากนั้นเข้าสู่จุดซ่อมบำรุงเพื่อปรับสภาพรถคาร์ทให้อยู่ในสภาพเดิม

5.3.17.16 ไม่นำรถสำรองกลับมาคืน หลังได้รับป้ายสัญลักษณ์ให้เข้าสู่จุดซ่อมบำรุง บทลงโทษ นักแข่งถูกให้ออกจากการแข่งขัน และจะไม่นับรอบทับหลังจากชูป้ายสัญลักษณ์

5.3.17.17 แชน หรือไม่ลดความเร็วขณะอยู่ในพิต บทลงโทษ Stop-go 20 วินาที

5.3.17.18 ขับขี่อย่างอันตราย ไม่มีน้ำใจนักกีฬา หรือมีพฤติกรรมไม่เหมาะสมขณะขับขี่ บทลงโทษ Stop-go 20 วินาที

5.3.17.19 เวลาในการขับขี่ ไม่เป็นไปตามกฎที่กำหนดไว้ บทลงโทษ Stop-go 5 นาที

5.3.17.20 ไม่ชูป้ายสัญลักษณ์เปลี่ยนตัวคนขับในที่ที่กำหนดให้ บทลงโทษ ไม่อนุญาตให้เปลี่ยนตัวคนขับ

5.3.17.21 ใช้สารเพิ่มออกเทนน้ำมัน บทลงโทษ ถูกให้ออกจากการแข่งขันทั้งทีม

5.3.17.22 ใช้วาล์วหมิ้นประมาท หรือข่มขู่ผู้แข่งขันทีมอื่นๆ บทลงโทษ Stop-go 3 นาที อาจมีการเรียกผู้จัดการทีมเพื่อสอบสวนหรือตักเตือนอาจมีการเพิ่มเติมบทลงโทษได้ตามดุลยพินิจของนายสนาม

5.3.17.23 เจตนาละทิ้งรถคาร์ทบนลู่วิ่ง โดยไม่ได้รับการอนุญาต บทลงโทษ นักแข่งถูกเชิญออกจากการแข่งขัน

5.3.17.24 เจตนาไม่ปฏิบัติตามกฎกติกาบทลงโทษ นักแข่ง หรือทีมถูกเชิญออกจากการแข่งขัน

5.3.17.25 มีพฤติกรรมรบกวนการทำงานของเจ้าหน้าที่ หรือนายสนาม บทลงโทษ Stop-go 5 นาที นักแข่งหรือทีมอาจถูกพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน

5.3.17.26 การปรับโทษให้ออกจากการแข่งขัน อาจนำมาใช้ในกรณีอื่นๆ ได้ดังต่อไปนี้

- ทำผิดกติการ้ายแรง
- เจตนาโกงผู้เข้าแข่งขันรายอื่นๆ
- ขับรถอย่างอันตรายโดยเจตนา ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้อื่น
- เสพสิ่งเสพติดมีนเมาในระหว่างแข่งขัน
- แสดงกิริยาหยาบคายต่อกรรมการ
- ทะเลาะวิวาทถึงขั้นทำร้ายร่างกาย
- กระทำผิดหลายๆ ครั้ง
- ปรับโทษโดยไม่ให้ร่วมลงแข่งขันโดยมติของคณะกรรมการฯ ร.ย.ส.ท.

5.3.18 การประท้วง

การประท้วงต่าง ๆ จะต้องทำหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษรยื่นต่อผู้ตัดสินการแข่งขัน ผ่านนายสนาม พร้อมเงินประท้วงตามอัตราของกติกา กีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ



หมวดที่ 6 การแข่งขันรถยนต์ทางฝุ่น (Road Sport)
กติกการแข่งขันรถยนต์แอสลีย์ (Sprint Rally)
กติกการแข่งขันรถยนต์แอสลีย์เรด (Rally-Raid)





หมวดที่ 6

การแข่งขันรถยนต์ทางฝุ่น (Road Sport)

กติกการแข่งขันรถยนต์แรลลี่ (Sprint Rally)

กติกการแข่งขันรถยนต์แรลลี่เทรด์ (Rally-Raid)

6.1 กติกการแข่งขันแรลลี่ (Sporting Regulations)

6.1.1 การใช้ถ้อยคำ

6.1.1.1 Road Section หมายถึง ช่วงระยะทางระหว่างจุดควบคุมเวลาติดกัน 2 จุด

6.1.1.2 Section หมายถึง พื้นที่ทั้งหมด ตั้งแต่จุดสตาร์ทถึงจุดจัดอันดับครั้งแรก ตั้งแต่จุดจัดอันดับติดกัน 2 จุด ตั้งแต่จุดจัดอันดับสุดท้ายจนถึงสิ้นสุดการแข่งขัน

6.1.1.3 Leg หมายถึง แต่ละส่วนช่วงการแข่งขันแบ่งออกโดยต้องมีเวลาหยุดพักผ่อนอย่างน้อย 9 ชั่วโมง หรืออย่างน้อยต้องหยุดพักเท่าเวลาที่ใช้ทำการแข่งขันไปแล้ว (ถ้าน้อยกว่า 9 ชั่วโมง)

6.1.1.4 Neutralization หมายถึง ช่วงเวลาที่ต้องหยุดลงโดยการตัดสินใจของผู้จัดการแข่งขันไม่ว่าด้วยเหตุผลใดๆ

6.1.1.5 Regrouping หมายถึง กำหนดเวลาหยุดโดยการตัดสินใจของผู้จัดการแข่งขันเพื่อตรวจสอบเวลาและเพื่อจัดอันดับรถแข่งที่เหลือในช่วงเวลาหยุด

6.1.1.6 Parc Ferme หมายถึง เขตปริมณฑลซึ่งห้ามซ่อมรถ หรือซึ่งกำหนดเป็นเขตหวงห้าม (ยกเว้นกรณีที่จะปฏิบัติตามกติกาชิงแชมป์นานาชาติหรือกติกาเฉพาะกาลในการแข่งขัน)

6.1.1.7 Bulletin หมายถึง หนังสือ ประกาศข่าวสารอย่างเป็นทางการซึ่งใช้เป็นส่วนหนึ่งของกติกการแข่งขันและเพื่อแก้ไขให้ชัดเจน หรือเพื่อความสมบูรณ์เต็มรูปแบบ หนังสือ Bulletin จะต้องมีเลขที่และวันที่ทุกฉบับตามลำดับ ผู้สมัคร (หรือนักแข่ง) จะต้องยืนยันการได้รับหนังสือดังกล่าว

6.1.1.7.1 ตั้งแต่เริ่มจนถึงวันตรวจสภาพผู้จัดการแข่งขันเป็นผู้ทำหนังสือประกาศ

6.1.1.7.2 ตลอดการแข่งขัน คณะกรรมการจัดการแข่งขันเป็นผู้ทำหนังสือประกาศ

6.1.1.8 Time Card หมายถึง การ์ดสำหรับใช้ลงเวลาตามจุดควบคุมเวลาต่างๆ ที่กำหนดไว้ อนุญาตให้ใช้หนึ่งหน้าต่อช่วงเซต ไบลงเวลาจะต้องออกแต่ละช่วงของ Leg

6.1.1.9 Special Stage หมายถึง การประลองความเร็วบนเส้นทางที่ไม่ใช่สาธารณะ หรือเส้นทางสาธารณะที่ถูกปิดชั่วคราวเพื่อการแข่งขันแรลลี่โดยเฉพาะ

6.1.1.10 Service Park หมายถึง จุดซ่อมบำรุงรถแข่งที่จะทำการใดๆ ทุกอย่างได้โดยมีช่างซ่อมรถแข่งไม่เกิน 4 คน (หรือมากกว่า แต่ต้องลงทะเบียนกับผู้จัดการแข่งขัน) และรถอื่น ๆ จะเข้าบริเวณนี้ได้เฉพาะรถที่ติดสติ๊กเกอร์ "Service" (รถแข่ง หรือรถเซอร์วิสไม่สามารถทำความเร็วเกินกว่า



40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ได้ในเขตปริมาตร ทิศสูงสุด ถึงขั้นให้รถแข่งคันนั้นต้องออกจากการแข่งขัน) กรณีมีช่วงเดินทางระหว่าง SS ระยะไกลผู้จัดแข่งขัน อาจกำหนดให้มีจุดเซอร์วิสย่อย Remote Service Park ตามความเหมาะสม

6.1.2 การจัดการแข่งขัน

6.1.2.1 คณะกรรมการกีฬายานยนต์แต่งตั้งผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) 3 ท่าน ตามข้อกำหนดหมวดที่ 2

6.1.2.2 ผู้จัดการแข่งขันแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน เพื่อทำหน้าที่สำคัญดังนี้

6.1.2.2.1 นายสนาม (มีรองนายสนามและผู้ช่วยนายสนามได้) ต้องมีใบอนุญาตของ ร.ย.ส.ท.

6.1.2.2.2 เลขาธิการ ต้องมีใบอนุญาตของ ร.ย.ส.ท.

6.1.2.2.3 หัวหน้าฝ่ายตรวจสภาพ ต้องมีใบอนุญาตของ ร.ย.ส.ท.

6.1.2.2.4 หัวหน้าฝ่ายรักษาความปลอดภัย

6.1.2.2.5 หัวหน้าฝ่ายวิทยุ

6.1.2.2.6 หัวหน้าฝ่ายควบคุมเวลา

6.1.2.2.7 หัวหน้าฝ่ายข่าวสาร

6.1.3 เครื่องหมาย ตำแหน่งหัวหน้า

กรรมการ/กรรมการ

6.1.3.1 หัวหน้ากรรมการ สวมเสื้อกั๊กสีส้ม พร้อมเครื่องหมาย "Chief"

6.1.3.2 กรรมการ สวมเสื้อกั๊กสีเขียว พร้อมเครื่องหมาย "Marshal"

6.1.4 คุณสมบัตินักแข่งแรลลี่

เป็นบุคคลผู้ถือใบอนุญาตขับรถแข่งแรลลี่ของ ร.ย.ส.ท. ทั้งผู้ขับและผู้นำทาง ซึ่งยังไม่ขาดอายุในวันทำการแข่งขัน และนักแข่งแรลลี่จากต่างประเทศ โดยถือใบอนุญาตขับรถแข่งแรลลี่ของ ASN นั้น ซึ่งยังไม่ขาดอายุในวันทำการแข่งขัน





6.1.5 หลักฐานการสมัครแข่งขัน

6.1.5.1 รถแข่งแต่ละคันสมัครแข่งขันตามกติกาด้านเทคนิคของรถแข่งแรลลี่ตาม Category นั้นๆ

6.1.5.2 การสมัครเป็นทีม หรือเฉพาะบุคคล ให้แจ้งในเวลาเดียวกัน

6.1.5.3 ผู้สมัครแข่งขันจะต้องเข้าฟังคำบรรยายสรุปกติกาการแข่งขัน (นักแข่งไม่เข้าฟังคำบรรยายสรุปกติกาการแข่งขันอาจจะถูกพิจารณาโทษไม่ให้ร่วมการแข่งขัน หากมีเหตุจำเป็นให้ยื่นเอกสารชี้แจงต่อนายสนาม แต่ต้องมีผู้ร่วมรถแข่งคนใดคนหนึ่งเข้าฟังการบรรยายสรุปกติกาการแข่งขัน)

6.1.5.4 ผู้สมัครต้องถือใบอนุญาตขับขี่รถแข่งแรลลี่ ตามข้อ 6.1.4 ที่ระบุไว้

6.1.6 เงื่อนไขการจัดแข่งขัน/การจ่ายเงินรางวัล

รายละเอียดการจ่ายเงินรางวัลต้องกำหนดไว้ในกติกาการแข่งขัน (SR) ของผู้จัดแข่งขัน

6.1.7 ระยะทางการแข่งขันแรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย

ผู้จัดการแข่งขันต้องกำหนดระยะทางช่วง Special Stage รวมกันแต่ละสนามไม่น้อยกว่า 75 กิโลเมตร (แต่ละ SS เส้นทางซ้ำกันได้ไม่เกิน 3 ครั้ง)

6.1.8 การเข้าตรวจสอบเส้นทาง (Reconnaissance)

6.1.8.1 ผู้จัดการแข่งขันจะประกาศการเข้าตรวจสอบเส้นทางก่อนการแข่งขัน 24 ชั่วโมง

6.1.8.2 ผู้จัดการแข่งขันกำหนดรายละเอียดการอนุญาตให้ช่างรถเข้าตรวจสอบเส้นทาง

6.1.8.3 ในขณะที่เข้าตรวจสอบเส้นทาง ต้องใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง

6.1.9 คุณสมบัติรถแข่ง

ผู้สมัครที่ประสงค์จะสมัครเข้าแข่งขัน ต้องมั่นใจในคุณสมบัติของรถแข่งที่จะนำเข้ารับการตรวจสอบสภาพให้เป็นที่ไปตามกติกาเทคนิค Category 1, Category 2 และ Category 3 รวมทั้งกติกาเพื่อความปลอดภัย FIA Appendix J Art. 253 และของ ร.ย.ส.ท.โดยอนุโลม

6.1.10 ข้อปฏิบัติของกติกาการแข่งขันแรลลี่

6.1.10.1 ผู้ร่วมรถแข่งจะต้องมีเพียง 2 คน ได้แก่ ผู้ขับและผู้นำทาง (เปลี่ยนหน้าที่กันได้ในช่วงการแข่งขัน)

6.1.10.2 ถ้าผู้เข้าแข่งขันคนใดคนหนึ่งออกจากการแข่งขัน หรือถ้ามีบุคคลที่สามเข้ามาอยู่ในรถแข่ง (ยกเว้นนำคนบาดเจ็บขึ้นรถมาด้วย) รถแข่งคันนั้นต้องออกจากการแข่งขัน

6.1.11 ลำดับสตาร์ทเพลทและหมายเลข

6.1.11.1 ผู้จัดการแข่งขันมอบหมายเลขรถแข่งและประกาศรายชื่อผู้เข้าแข่งขัน (Entry List) และลำดับสตาร์ท (Start List) ก่อนการแข่งขันในแต่ละสนาม

6.1.11.2 การสตาร์ทในช่วง (Leg) ต่อไป จัดลำดับตามผลการแข่งขันของช่วง (Leg) ที่แล้ว



6.1.11.3 รถแข่งคันใดที่มารายงานตัวช้า ก่อนเวลาออกสตาร์ทเริ่มการแข่งขัน หรือ ในช่วง Leg จะต้องถูกปรับในอัตรา 10 วินาที ต่อการล่าช้าทุกๆ 1 นาที รถแข่งคันใดที่มาถึงช้า เกิน 15 นาทีจะไม่อนุญาตให้ออกสตาร์ท

6.1.11.4 คณะกรรมการจัดการแข่งขัน จะมอบหมายเลขรถแข่งคันจำนวน 4 แผ่น ให้ผู้สมัครเข้าแข่งขันติดในตำแหน่งบานประตูซ้าย ขวาและบริเวณกระจกด้านข้างซ้ายขวาตลอดการแข่งขัน

6.1.11.5 ชื่อของผู้ขับ-ชื่อผู้นำทาง กรู๊ปเลือดต้อง ปรากฏอยู่ บนข้างรถด้านหน้าทั้งสองข้างของตัวรถ

6.1.12. ไบลงเวลา (Time Card)

6.1.12.1 ณ จุดสตาร์ทแรลลี่ ผู้ร่วมรถแข่ง แต่ละคันจะได้รับไบลงเวลา พร้อมทั้งให้เวลา เพื่อเดินทางระหว่างจุดควบคุมเวลา 2 จุด ที่ปรากฏ อยู่ไบลงเวลานี้จะต้องส่งมอบให้กรรมการควบคุม เวลา ณ จุดควบคุมที่มาถึงของ 1 ช่วง (Leg) และจะเปลี่ยนใบใหม่ก่อนออกสตาร์ทในช่วงต่อไป ผู้ร่วมรถแต่ละคันต้องรับผิดชอบไบลงเวลา ของตนเอง

6.1.12.2 ไบลงเวลา ต้องเตรียมไว้เพื่อตรวจตาม จำนวนโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ณ จุดควบคุมเวลา ต่างๆ ผู้ร่วมรถแข่งต้องนำมาแสดงเพื่อลงชื่อ จากกรรมการควบคุมเวลา

6.1.12.3 การขูดลบ ชีตฆ่า แก้ไขไบลงเวลา จะมีผลยกเลิกเวลาและมีโทษให้ออกจากการแข่งขัน เว้นแต่การกระทำดังกล่าวจะได้รับอนุมัติ จากกรรมการผู้เกี่ยวข้อง

6.1.12.4 หากไม่ปรากฏลายเซ็นกรรมการ หรือ

ไม่ประทับตราจากจุดควบคุมเวลา (เวลา, จุดตรวจ สอบผ่าน หรือ จุดจัดอันดับ) และใส่/หรือ ณ จุดที่มา ถึง อาจจะมีผลทำให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.12.5 ไบนำทางช่วง Special Stage ถือเป็นส่วนหนึ่งของไบลงเวลา และมีผลต่อการ ปรับโทษตามที่ระบุไว้

6.1.12.6 เฉพาะผู้ร่วมรถแข่งเท่านั้น ต้องรับผิดชอบ ส่งมอบไบลงเวลา ณ จุดควบคุมเวลาต่างๆ พร้อมทั้งระมัดระวังความถูกต้องของการลง รายการต่างๆ

6.1.13 การจราจรและการซ่อมรถแข่ง

6.1.13.1 ตลอดการแข่งขันผู้ร่วมรถแข่งจะ ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรของประเทศไทยอย่าง เคร่งครัด หากผู้ร่วมรถรายใดฝ่าฝืนกฎจราจร (จากเจ้าหน้าที่ตำรวจ จากกรรมการควบคุมการแข่งขัน หรือหลักฐานที่แสดงชัดเจนว่ามีการฝ่าฝืนกฎจราจร จะต้องถูกลงโทษในการแข่งขัน ดังข้อต่อไปนี้

6.1.13.1.1 การฝ่าฝืนครั้งที่ 1 : ปรับเป็นเงิน 5,000 บาท

6.1.13.1.2 การฝ่าฝืนครั้งที่ 2 : ปรับเป็นเวลา 10 นาที (นำไปรวมผลแพ้/ชนะ)

6.1.13.1.3 การฝ่าฝืนครั้งที่ 3 : ปรับให้ออก จากการแข่งขัน

6.1.13.2 การฝ่าฝืนกฎจราจรโดยผู้สมัคร เข้าแข่งขันเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือกรรมการมีบทกั การกระทำความผิดเช่นเดียวกับผู้ให้ถนนตามปกติ หากเจ้าพนักงานจราจร/ตำรวจจับกุมผู้ขับในการ กระทำผิด และประสงค์จะให้ผู้จัดการแข่งขัน รับผิดชอบโทษไว้ในคดีกการแข่งขันต้องมีขั้นตอนดังนี้



6.1.13.2.1 “ใบสั่ง” การฝ่าฝืนต้องส่งถึงผู้จัดการแข่งขันอย่างเป็นทางการ และเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนการประกาศผลการแข่งขัน

6.1.13.2.2 “ใบสั่ง” ต้องระบุข้อหาชัดเจนในการกระทำผิด มีชื่อผู้ขับระบุทะเบียนรถ สถานที่และเวลาที่เกิดเหตุ

6.1.13.2.3 ข้อมูลดังกล่าวยังไม่ถูกเปิดเผยทั่วไป

6.1.13.3 การซ่อมรถแข่ง และเติมน้ำมันเชื้อเพลิง (ยกเว้นที่มีประกาศเพิ่มเติมจากนายสนามให้มีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงนอกเหนือจากที่ระบุไว้) ให้ทำได้เฉพาะที่ระบุไว้ในสมุดนำทาง หากไม่ปฏิบัติตามอาจจะนำไปสู่การให้ออกจากการแข่งขัน ห้ามรถเซอร์วิสเข้าในเส้นทางแข่ง Special Stage หรือเขตหวงห้ามใด ๆ ที่ระบุโดยผู้จัดการแข่งขัน

6.1.13.4 ห้ามลากจูง ขนส่ง หรือ เช็นรถแข่ง (จากบุคคลภายนอก) ฝ่าฝืนอาจพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน ยกเว้นเพื่อนำรถแข่งขันมาบนถนนใหญ่หรือเพื่อนำรถแข่งออกจากการกีดขวางถนนและกระทำเพื่อความปลอดภัยของการแข่งขัน

6.1.14 การดำเนินการแข่งขัน

6.1.14.1 ผู้ร่วมรถหรือตัวแทนต้องนำรถเข้าในบริเวณ “พืธีสตาร์ต” ตามประกาศของคณะกรรมการแข่งขัน เขตสตาร์ทถือเป็นเขตหวงห้าม (Parc Ferme) แห่งหนึ่ง

6.1.14.2 กรรมการจะปล่อยรถแข่ง 2 นาทีต่อ 1 คัน ตามลำดับโปรแกรมการแข่งขัน (อาจปล่อยรถแข่งให้เร็วขึ้นได้ถ้ามีผู้เข้าแข่งขันจำนวนมาก โดยความเห็นชอบของผู้ตัดสิน (Stewards)

6.1.14.3 ผู้ร่วมรถต้องมีเครื่องหมายตรวจจาก

จุดตรวจสอบผ่านทางที่ระบุไว้ในใบลงเวลาเป้าหมาย (Target Time) สำหรับให้วิ่งระหว่างจุดควบคุมเวลา 2 จุด จะปรากฏอยู่ในใบลงเวลา

6.1.14.4 ชั่วโมง และนาทีที่จะปรากฏเป็น 00:00 จนถึง 24:00 การนับเวลาจะนับนาทีที่ผ่านไปแล้วตลอดการแข่งขัน

6.1.14.5 ผู้ร่วมรถจะได้รับสมุดนำทางซึ่งมีรายละเอียดเส้นทาง

6.1.15 จุดควบคุม

6.1.15.1 จุดควบคุมทั้งหมด เช่น จุดตรวจสอบและจุดควบคุมเวลา จุดสตาร์ท ช่วง Special Stage จุดควบคุมจัดอันดับ และโซนต่างๆ จะมีป้ายเครื่องหมายตามมาตรฐานของ FIA วางไว้ในจุดที่กำหนดและมีความชัดเจน

6.1.15.2 เมื่อเริ่มเข้าเขตควบคุม จะมีป้ายเครื่องหมายเตือนเป็นพื้นสีเหลือง และอีกประมาณ 25 เมตร คือที่ตั้งจุดควบคุมซึ่งมีป้ายสีแดงเมื่อสิ้นสุดเขตควบคุมอีก 50 เมตรข้างหน้าจะมีป้ายพื้นสีเหลืองคาดเฉียงสีดำ 3 แถบ

6.1.15.3 จุดควบคุมแต่ละแห่ง (จากที่ตั้งป้ายเตือนสีเหลืองอันดับแรกจนถึงป้ายสุดท้ายสีเหลืองคาดแถบสีดำ 3 แถบ) ถือเป็นเขตปริมนทลงหวงห้าม

6.1.15.4 เวลาที่เข้าจอดรถในจุดควบคุมใดๆ ก็ตาม ต้องไม่เกินกว่าเวลาที่กำหนดของจุดควบคุมนั้น

6.1.15.5 การฝ่าฝืนกฎกติกาที่เคร่งครัดจะถูกให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.15.5.1 เข้าเขตควบคุมทิศทางอื่นซึ่งไม่ใช่ทางแข่งขันแรลลี่ที่กำหนดไว้ให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.15.5.2 ย้อนกลับเข้าเขตควบคุมที่เข้าไปอีกครั้งให้ออกจากการแข่งขัน



6.1.15.6 เวลาเข้าจุดควบคุมเป็นความรับผิดชอบของผู้ร่วมรถเพียงฝ่ายเดียว นักแข่งสามารถสอบถามเวลาตามนาฬิกาของกรรมการได้ที่โต๊ะควบคุมเวลา อย่างไรก็ตาม กรรมการที่จุดควบคุมนั้นไม่สามารถจะให้รายละเอียดใดๆ ในการควบคุม

6.1.15.7 จุดควบคุมจะเปิดเสร็จเรียบร้อย 30 นาที ก่อนเวลาเป้าหมายของรถคันแรกจะมาถึง ยกเว้นนายสนามจะสั่งการเป็นอย่างอื่น และจะปิดทำการ 30 นาที หลังเวลาเป้าหมายของรถคันสุดท้าย

6.1.16 เวลาออกจากจุดควบคุม

6.1.16.1 ถ้าทางแข่งช่วงต่อไปไม่ใช่ Special Stage เวลาเข้าที่ลงไว้ในใบลงเวลา ถือเป็นเวลาเข้าเมื่อจบช่วงหนึ่ง และเป็นเวลาสตาร์ทออกไปอีกช่วงหนึ่ง

6.1.16.2 ถ้าทางแข่งช่วงต่อไปเป็น Special Stage จะมีวิธีปฏิบัติดังนี้

- ป้ายเตือนสีเหลือง : เริ่มเข้าเขตปริมาตร
- ป้ายแดงรูปนาฬิกา : จุดลงเวลา (ห่างป้ายเตือนสีเหลืองประมาณ 25 เมตร)
- ป้ายแดงรูปธง : จุดสตาร์ท SS (ห่างป้ายแดงรูปนาฬิกา 50-200 เมตร)
- ป้ายเหลืองแถบดำ : สุดเขตควบคุม

6.1.16.2.1 ณ จุดลงเวลา กรรมการจะลงเวลาในใบบันทึกเวลาของกรรมการ และลงเวลาในใบลงเวลาของนักแข่ง พร้อมทั้งกำหนดเวลาออกสตาร์ทในช่วงต่อไป โดยจะต้องมีเวลา 3 นาที เพื่อให้ นักแข่งเตรียมตัวเพื่อสตาร์ท หากเกิดกรณีรถแข่งคันใดจากแก๊งค์นั้นจะได้รับเวลาพิเศษเพิ่มขึ้นอีก แต่ไม่เกิน 5 นาที เวลาสตาร์ทของรถคัน



นี้จะต้องจัดใหม่หลังเปลี่ยนแปลงแล้ว ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดระยะห่างการปล่อยรถตามลำดับหรือตามสิทธิ์

6.1.16.2.2 หลังจากเข้าจุดลงเวลาแล้ว ผู้เข้าแข่งขันต้องเดินทางไปที่จุดสตาร์ท SS ทันที กรรมการผู้มีหน้าที่อยู่ที่ จุดนี้จะลงเวลาล่วงหน้าเพื่อรอเวลาสตาร์ทการแข่งขันต่อไป โดยปกติจะใช้เวลาตามกำหนดเวลาสตาร์ทของช่วงนั้น และจะปล่อยรถตามวิธีที่ระบุไว้ในกติกา (หากเกิดกรณีรถแข่งสองคันต้องออกเวลาเดียวกัน เวลาสตาร์ท SS ต้องกำหนดขึ้นใหม่ เว้นแต่กรรมการควบคุมการแข่งขันจะกำหนดเป็นอย่างอื่น)

6.1.16.2.3 การคิดเวลาล่าช้าจากจุดควบคุมเวลา 2 จุด เกิน 15 นาที หรือมียอดรวมล่าช้า (เลขสะสมใน Section) กำหนดโทษให้ออกจากการแข่งขันไว้ตามกติกากการแข่งขัน (SR) ของผู้จัดการแข่งขัน

6.1.17 วิธีเข้าจุดควบคุม

6.1.17.1 การเข้าจุดควบคุมเริ่มต้นเมื่อรถแข่งผ่านป้ายเขตปริมาตรในระหว่างป้ายเขตปริมาตรถึงจุดควบคุม ห้ามหยุดรถหรือขับอย่างช้าผิดปกติ



6.1.17.2 เมื่อผู้ร่วมรถทั้ง 2 คน และรถแข่งเข้ามาอยู่ในเขตปริมนทล กรรกรจะลงเวลตมควมนเป็นจรงนบลงเวลนบนั้นดวलयมมือ หรือดวยเครองพมพบตร)

6.1.17.3 ในกรณนมีเหตุสุดวศยที่นสมกรนนำรถแข่งเข้ไปในเขตปริมนทลได้ ให้เป็นควมนรบพดชอขงผู้เข้ก่งช่นดองนำบลงเวลมมาให้กรรกรลงเวลตมเวลจรงขงตนเองได้และให้กรรกรลงเวลเป็นผู้จด์ลดับศตารทตต่อไป

6.1.17.4 เวลาเป้าหมาย (Target Time) ที่เข้จด์คควบคุมเวล ผู้เข้ก่งช่นดองนำรถแข่งเข้เขตควบคุมเวล และลงเวลตมเวลจรงขงตนเองนับเวลนเป็นนท ผู้เข้ก่งช่นดองย่นบลงเวลถึงกรรกรภยในนทขงเวลนเป้าหมายรยลเยยดกำหนดเวลจระบไวดตมกตทการก่งช่น (SR) ขงผู้จด์การก่งช่น

6.1.18 ช่วงทดสอบพิเศษ

6.1.18.1 ช่วงทดสอบพิเศษ (Special Stage หรือที่เรยยกย่อว SS) หมยถึง กรรกรประลองควมนเรยบนล่นทงที่ถูกบดช้วครวเพื่อกรก่งช่นแรลลโดยเฉพช

6.1.18.2 ในระหว่งเวลการก่งช่นช่งนนี้ผู้ร่วมก่งช่นดองสวหมวกนรภยและชุดก่งช่นที่ได้รับอนุมตจกรทรวจสภแล้ว (หากฝ่ฝนดองถูกพจรณออกจกรก่งช่น)

6.1.18.3 ห้มมิให้ผู้เข้ก่งช่นขบรยยอนล่นทงการก่งช่นช่งนนี้ (หากฝ่ฝนออกถูกพจรณให้ออกจกรก่งช่น)

6.1.18.4 การศตารทในช่ง SS จะให้ลัญญณด่งนี้ เมอรกแข่งพรมนกก่งช่นที่อยู่นรถ ช่งจอดอยู่

หน้าจด์คควบคุมศตารท กรรกรจะลงกำหนดเวลเพื่อศตารทก่งช่นดวยกรขนเวลน (เป็นช้วมอและนท) รยลเยยดวศยกรศตารท SS กำหนดไวดตมกตทการก่งช่น (SR) ขงผู้จด์การก่งช่น

6.1.18.5 เมื่อลัญญณศตารทเรยขึ้นรถแข่งจ่งจะออกต้วได้ (รถแข่งค่นโดออกกรได้ภยใน 20 นทที่ ดองถูกปรบเป็นเวลน 2 นท)

6.1.18.6 เวลศตารทขงช่ง SS อาจจะเล่อนช้กกว่ากำหนด โดยกรรกรประจ้จด์นจะจ่งให้ทรบในกรณเกิดเหตุอนคคดไม่ถึง

6.1.18.7 False-Start หมยถึง กรรกรออกศตารทก่อนกรรกรให้ลัญญณ จะถูกปรบโทษนทก่งช่นตมลดับด่งนี้

คร้งที่ 1 ปรบ 10 นท

คร้งที่ 2 ปรบ 1 นท

คร้งที่ 3 ปรบ 3 นท

6.1.18.8 ช่งทดสอบพชช จะล่นลุดลงเมอรกแข่งว่งฝ่นจด์จบเวลนแบบ Flying Finish (ห้มหยุดรกรระหว่งป้ยเตอนสเลลลอง ถึงป้ย STOP หากฝ่ฝนพจรณโทษให้ออกจกรก่งช่น) เวลจจะถูกบ้นทกที่ล่น Finish ช่งจะพมพดวยเครองจบเวลน และเรยมดวยกรจบเวลดวยนพทกมมือถือ (กรพมพบ้นทกไม่อยู่ในช้อบงคบ)

6.1.18.9 ผู้เข้ก่งช่นดองรยงนทที่จด์คควบคุม (จด์หยุดรถ) จะมีป้ยแดงดวหน่งลือ "STOP" เพื่อลงเวลล่นลุดนบบ้นทกเวลน (เป็นช้วมอ, นท, นท) ถ้การจบเวลนไม่สมกรนให้เวลนที่น่นอนนกรจบการก่งช่นนขณะนนั้นได้ กรรกรทจด์คควบคุม Stop จะเชนช้อหรือบ้มตรวให้ผู้ก่งช่นเท่นน ส่วเวลจจะปรกภ ญ จด์พกช่งตต่อไป หรือ จด์คควบคุมกรจด์อนดับ



6.1.18.10 ถ้าผู้ร่วมรถเกิดความผิดพลาด ไม่สามารถบันทึกเวลาได้ จะต้องถูกปรับโทษ (ระบุนุใน SR ผู้จัดการแข่งขัน)

6.1.18.11 เวลาที่ใช้โดยผู้เข้าแข่งขันในแต่ละช่วง SS จะบันทึกเป็นชั่วโมง, นาที, วินาที และจะบวกการปรับโทษอื่นๆ (เช่น เส้นทาง เทคนิค ฯลฯ) ที่จะระบุนุเป็นเวลา

6.1.18.12 ในระหว่างแข่งขัน SS ห้ามได้รับการช่วยเหลือและต้องไม่กีดขวางเส้นทางแข่ง เว้นแต่เมื่อรถแข่งคันนั้นใช้เวลาเต็ม Target ของ SS นั้นแล้ว จึงสามารถทำการช่วยเหลือได้เพื่อทำการแข่งขันต่อไป รายละเอียดระบุนุไว้ตามกติกาการแข่งขัน (SR)

6.1.18.13 หากการแข่งขันในช่วงทดสอบพิเศษช่วงใดต้องหยุดลงอย่างกะทันหัน (ไม่ว่าจะด้วยเหตุใด) ก่อนที่รถแข่งคันสุดท้ายจะเข้าทำการแข่งขัน จะจัดตั้งผลการแข่งขันในช่วง SS นั้น ให้รถแข่งแต่ละคันที่ไม่สามารถเข้าแข่งขันได้ โดยใช้เวลาที่ช้าที่สุดของรถแข่งที่ผ่านออกมาได้ก่อนการหยุดชะงักนั้น การจัดผลการแข่งขันเช่นนี้จะจัดขึ้นแม้ว่ามีรถแข่งเพียงคันเดียวที่



ผ่านการแข่งขันมาได้ตามสภาพปกติ เฉพาะคณะกรรมการควบคุมการแข่งขันเท่านั้นที่จะนำระเบียบนี้มาใช้หลังจากได้สอบถามข้อมูลจากนายสนามถึงเหตุผลในการหยุดชะงักนั้น กรรมการควบคุมการแข่งขันอาจพิจารณาเวลาที่ช้าที่สุดที่แข่งขันไปตามปกติ ซึ่งอาจจะเลือกเวลาของคันหนึ่ง que เห็นว่าเหมาะสมที่สุดจาก 3 คันที่ช้าที่สุด

6.1.18.14 ผู้ร่วมแข่งรายใดปฏิเสธที่จะต้องสตาร์ทในช่วง SS ตามกำหนดเวลา และตามตำแหน่งที่จัดไว้จะถูกปรับ 5 นาที

6.1.19 เขตหวงห้าม (Parc Ferme)

รถแข่งจะต้องขึ้นอยู่ในกฎข้อบังคับเขตหวงห้ามดังนี้

6.1.19.1 ทันทีเมื่อเข้าเขตสตาร์ทการจัดอันดับ หรือเมื่อจบช่วงหนึ่ง (Leg) ของการแข่งขันจนกว่าจะออกไปพ้นเขต

6.1.19.2 ทันทีเมื่อเข้าเขตหวงห้ามจนกว่าจะออกไปพ้นเขต

6.1.19.3 เมื่อถึงการสิ้นสุดของการแข่งขันจนกว่าจะหมดเวลาประท้วง

6.1.19.4 เมื่อรถแข่งอยู่ในความควบคุมของกฎ Parc Ferme การซ่อมแซมใดๆ หรือการเติมเชื้อเพลิงจะกระทำไม่ได้โดยเด็ดขาด การฝ่าฝืนอาจถูกพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.19.5 อย่างไรก็ตาม ถ้าการตรวจสภาพพบว่ารถแข่งคันใดไม่อยู่ในสภาพที่จะใช้บนถนนตามปกติ ต้องแจ้งนายสนามเพื่อขออนุมัติการซ่อม เวลาที่ใช้ซ่อมคิดเป็นนาที เช่นเดียวกับเวลาล่าช้าสะสมที่ลงไว้ในช่วงการแข่งขัน เวลา



ที่ใช้ซ่อมรถต้องไม่เกินกว่าเวลาที่อนุญาตให้ก่อน
ที่รถคันนั้นจะถูกปรับให้ออกจากการแข่งขัน ผู้เข้า
แข่งขันรายนั้นจะได้รับเวลาออกสตาร์ทใหม่ตาม
ความเป็นไปได้

6.1.19.6 โดยข้อกำหนดยกเว้น และภายใต้
การควบคุมของกรรมการในหน้าที่ ผู้แข่งขันอยู่ใน
เขตหวงห้าม จุดสตาร์ท เขตจัดอันดับ หรือเมื่อจบ
ช่วง อาจทำได้เพียงการเปลี่ยนยางที่แตก หรือเสีย
หายโดยใช้เครื่องมือจากในรถของตนเท่านั้น

6.1.19.7 เมื่อจอดรถในเขตหวงห้ามแล้ว นัก
แข่งจะต้องออกจากเขตและจะต้องไม่มีผู้ร่วม
รถกลับเข้าไปอีกก่อนที่จะได้รับอนุญาตจากกรรมการ
ที่ควบคุม ณ จุดนั้นๆ

6.1.19.8 เมื่อออกจากเขตหวงห้ามเพื่อ
รถสตาร์ท, จัดอันดับ, หรือเมื่อจบช่วง (Leg) ผู้แข่งขัน
จะได้รับอนุญาตให้เข้า Parc Ferme 10 นาทีก่อน
เวลาสตาร์ทของตนเอง

6.1.19.9 ผู้เข้าแข่งขันไม่สามารถสตาร์ท
เครื่องยนต์ได้ จะถูกปรับโทษดังนี้

6.1.19.9.1 ณ ทางออกสตาร์ท จุดควบคุม
จัดอันดับ หรือจบช่วงจะถูกปรับเป็นเวลา 30 นาที

6.1.19.9.2 ณ จุดสตาร์ท SS จะถูกให้ออกจาก
การแข่งขัน

6.1.20 การปรับโทษในการตรวจสอบสภาพ รถแข่งจะถูกตรวจสอบสภาพก่อนการแข่งขัน, ระหว่างการแข่งขัน และหลังการแข่งขัน

6.1.20.1 ทีมที่จะร่วมแข่งขัน ต้องมาถึงสถานที่
ที่ตรวจสอบสภาพทั้งรถแข่งและนักแข่ง (อนุญาตให้ช่าง
Service ที่ลงทะเบียนไว้แล้วเป็นผู้นำรถแข่งเข้า
ตรวจสอบสภาพแทนนักแข่งได้) รถแข่งคันใดมารายงานตัว

ที่ทำการตรวจสอบสภาพนอกเวลาที่จำกัดไว้ จะไม่อนุญาต
ให้ออกสตาร์ท เว้นแต่กรณีในสถานการณ์อันคาดไม่ถึง
ซึ่งกรรมการควบคุมการแข่งขันเป็นผู้อนุญาต

6.1.20.2 การตรวจสอบสภาพก่อนสตาร์ทจะเป็นการ
ตรวจสอบสภาพทั่วไปอย่างครบครัน ตามกฎ ระเบียบ
ข้อกำหนดของ FIA หรือ ร.ย.ส.ท.โดยอนุโลม

6.1.20.3 รถแข่งทั้งหมดมีโครงสร้าง Roll-Bar
ถูกต้องตามข้อมูลจำเพาะของ FIA พร้อมทั้งดับเพลิง
1 ถึง 2 ถัง (บรรจุน้ำยาอย่างน้อยรวม 4 กิโลกรัม)
และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามข้อกำหนดของ
FIA หรือ ร.ย.ส.ท.โดยอนุโลม

6.1.20.4 การตรวจสอบสภาพเพิ่มเติมอาจจะ
ตรวจในระหว่างช่วงเวลาทำการแข่งขันทั้งผู้แข่งขัน
และรถแข่ง (บัตรประจำตัวนักแข่งที่ติดไว้เป็น
ความรับผิดชอบของผู้แข่งที่จะดูแลป้องกัน
จนกว่าจะจบการแข่งขัน ถ้าเกิดสูญหายขึ้น รถแข่ง
คันนั้นต้องออกจากการแข่งขันทันที)

6.1.20.5 การข้อโทษใดๆ และข้อมูลที่ปรากฏ
อยู่ในบัตรประจำตัวนักแข่ง จะมีผลทำให้นักแข่ง
ออกจากการแข่งขัน รวมทั้งผู้สมัครแข่ง หรือนัก
แข่งใดๆ ที่ให้ความช่วยเหลือ หรือมีส่วนเกี่ยวข้อง
ในการฝ่าฝืนนั้น ในกรณีนี้ไม่ถือเป็นความเสียหาย
ของผู้เป็นตัวแทนประจำชาติต้นสังกัดของนักแข่ง
ซึ่งอาจจะขอลงโทษสถานหนักต่อไป

6.1.20.6 การตรวจสอบสภาพภายหลังเสร็จสิ้นการ
แข่งขัน ให้กระทำกับอันดับ 1-3 โอเวอร์ฮอล และ
อันดับ 1 ของทุกรุ่น

6.1.20.7 สรุปโทษจากการฝ่าฝืนกติกากการ
แข่งขันแรลลี่

6.1.20.7.1 รถแข่งหรือรถเซอร์วิส ที่ใช้ความ
เร็วเกินกว่า 40 กม./ชม. ในเขตปริมาตรและ



service park โทษสูงสุดให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.2 ผู้ร่วมรถคนใดคนหนึ่งออกจากการแข่งขัน หรือมีบุคคลที่สามเข้ามาอยู่ในรถ (ยกเว้นช่วยเหลือคนเจ็บ) ต้องออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.3 รถแข่งมาช้าก่อนออกสตาร์ท 1 นาที ถูกปรับ 10 วินาที ถ้าช้าเกิน 15 นาที ให้ออกจากการแข่งขัน (ไม่อนุญาตให้ออกสตาร์ท)

6.1.20.7.4 ขูดลบ ขีดฆ่า แก้ไข ไบลงเวลาให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.5 ไม่มีลายเซ็นกรรมการจากจุดควบคุมเวลาในไบลงเวลา อาจจะทำให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.6 ฝ่าฝืนกฎจราจร

ครั้งที่ 1 ปรับเป็นเงิน 5,000 บาท

ครั้งที่ 2 ปรับเวลา 10 นาที

ครั้งที่ 3 ให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.7 ซ่อมรถแข่งหรือเติมน้ำมันเชื้อเพลิงนอกเหนือจากที่ระบุไว้ อาจจะทำให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.8 ลากจูง ขนส่ง หรือเห็นรถแข่ง (ยกเว้นเพื่อนำขึ้นมาบนถนนใหญ่) หรือไม่ให้กีดขวางทางแข่ง หรือเพื่อความปลอดภัย อาจจะทำให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.9 เข้าเขตควบคุมในทิศทางอื่นซึ่งไม่ใช่ทางแข่ง หรือย้อนกลับเข้าทางแข่ง ให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.10 เข้าจุดควบคุมล่าช้า หรือล่าช้าสะสมใน Section ให้ออกจากการแข่งขัน (SR ของผู้จัด)

6.1.20.7.11 ไม่สวมหมวกนิรภัยในระหว่างการแข่งขัน (ss) ถูกพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.12 ขับรถย้อนเส้นทางการแข่งขันอาจถูกพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.13 เมื่อถูกปล่อยตัวจากจุดสตาร์ทและไม่สามารถออกรถได้ภายใน 20 วินาที ถูกปรับ 2 นาที

6.1.20.7.14 ออกสตาร์ทก่อนกรรมการให้สัญญาณ (False Start) ถูกปรับ ดังนี้

ครั้งที่ 1 ปรับ 10 วินาที

ครั้งที่ 2 ปรับ 1 นาที

ครั้งที่ 3 ปรับ 3 นาที

6.1.20.7.15 จุด Flying Finish หยุดรถ

ระหว่างป้ายเตือนสี่เหลี่ยมถึงป้าย Stop พิจารณาโทษให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.16 ปฏิเสธที่จะสตาร์ทในช่วง SS ตามตำแหน่งที่จัดไว้ ถูกปรับ 5 นาที

6.1.20.7.17 ซ่อมหรือเติมน้ำมันเชื้อเพลิงเมื่ออยู่ในกฎ Park Ferme ถูกพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.18 ไม่สามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้ ณ ทางออกสตาร์ทจุดควบคุมอันดับ หรือจุดจบช่วง ถูกปรับ 30 นาที

6.1.20.7.19 ไม่สามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้ ณ จุดสตาร์ท ss ให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.20.7.20 ผู้แข่งขัน หรือ Service ที่ได้รับมอบหมาย ไม่นำรถแข่งมารายงานตัวที่ทำการตรวจสอบสภาพภายในเวลาที่กำหนดไว้จะไม่อนุญาตให้ออกสตาร์ท

6.1.21 Service Park

การซ่อมรถแข่งทำได้ในจุดที่กำหนดไว้เท่านั้น ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยและผลในการโฆษณาประชาสัมพันธ์ ดังนั้น ผู้จัดการแข่งขันต้องจัด



จุดบริการ Service Park ให้อย่างน้อย 1 จุด ต่อการแข่งขันในแต่ละวัน และเพื่อความปลอดภัย การขับรถยนต์ใน Service Park จะต้องไม่เกินความเร็ว 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในการแข่งขันรถยนต์แรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย จะกำหนดจุดเซอร์วิสไว้ดังนี้

6.1.21.1 ช่วงทดสอบพิเศษไม่เกิน 50 กิโลเมตร (รวมช่วงเดินทางไม่เกิน 100 กิโลเมตร)

6.1.21.2 การซ่อมบำรุงรถแข่งแต่ละครั้งไม่เกิน 20 นาที

6.1.21.3 การซ่อมบำรุงรถแข่งช่วงสุดท้ายของแต่ละวันที่มี 2 Legs ไม่เกิน 45 นาที

6.1.21.4 นักแข่งที่ฝ่าฝืนใช้ความเร็วใน Service Park เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือ ขับให้เกิดความหวาดเสียวจะต้องถูกลงโทษ ตั้งแต่เป็นเงิน, เวลา และ/หรือออกจากการแข่งขัน (ประกาศตาม SR ผู้จัด)

6.1.22 จุดควบคุมสุดท้าย

6.1.22.1 เมื่อมาถึง ณ จุดสิ้นสุดการแข่งขัน แรลลี่อย่างเป็นทางการแล้ว ผู้แข่งขันแต่ละคัน ต้องขับรถแข่งเข้าไปใน Parc Ferme และผู้ที่มี ตำแหน่ง 1-3 Overall และลำดับที่ 1 ในแต่ละรุ่น จะถูกตรวจสภาพรถแข่งให้ตรงตามข้อกำหนดทางเทคนิค

6.1.22.2 รายชื่อรถแข่ง ชื่อผู้เข้าแข่งขัน และเวลาของรถแข่งที่ผ่านการตรวจสภาพแล้ว จะตีประกาศไว้ ณ บอร์ดประกาศผลหลังจากรถแข่ง

6.1.22.3 ผู้เข้าแข่งขันจะต้องรายงานตัว ณ จุดลงเวลาที่ Parc Ferme และขับรถแข่งเข้าที่ทำการตรวจสภาพอย่างสมบูรณ์ ผู้เข้าแข่งขันรายใด ปฏิเสธที่จะนำรถแข่งของตนมาตรวจสภาพ ณ ที่กำหนดในการตรวจสภาพ จะถูกยกเลิกผลการแข่งขัน

6.1.22.4 หลังจากประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการแล้ว ผู้เข้าแข่งขันจึงนำรถแข่งออกจาก Parc Ferme ได้

6.1.23 การประท้วง/การอุทธรณ์

6.1.23.1 การประท้วงต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรและยื่นต่อนายสนามพร้อมค่าธรรมเนียมการประท้วงจำนวนเงิน 10,000 บาท การประท้วงผลการแข่งขัน ให้ประท้วงภายใน 30 นาที หลังตีประกาศผลการแข่งขัน ซึ่งจะไม่คืนให้ถ้าการประท้วงนั้นไม่เป็นผล หากประท้วงเป็นผลหลังการตัดสินแล้วจะคืนเงินค่าธรรมเนียมให้เต็มจำนวน





6.1.23.2 การประท้วงลักษณะทางเทคนิคของรถแข่งต้องวางเงินมัดจำ 20,000 บาท เพื่อเป็นประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินการถ้าประท้วงมีผลเงินมัดจำจะคืนให้ผู้ประท้วง และเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากผู้เข้าแข่งขันที่ถูกกล่าวหา การประท้วงคุณสมบัติรถแข่งหรือคุณสมบัตินักแข่งให้ประท้วงก่อนออกสตาร์ทไม่น้อยกว่า 30 นาที (ถ้าการประท้วงต้องรื้อชิ้นส่วนของรถ และการประกอบชิ้นส่วนของรถกลับที่เดิม ผู้ประท้วงต้องจ่ายค่ามัดจำเพิ่มขึ้นอีกส่วนหนึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการทำงาน)

6.1.23.3 ผู้ประท้วงมีสิทธิยื่นอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกีฬาเยาวชนตรี พร้อมค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์ จำนวน 10,000 บาท (เงินค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์จะไม่ได้รับคืนไม่ว่ากรณีใดๆ) ภายใน 2 วันหลังการแข่งขันหากเห็นว่าไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการตัดสินของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards)

6.1.23.4 การขอความเป็นธรรมไม่นับเป็นผลในการอุทธรณ์ โดยต้องเข้าสู่ขบวนการข้อ 6.1.23 ตามลำดับเท่านั้น

6.1.24 การประกาศผล

6.1.24.1 การปรับเป็นเวลาจะระบุเป็น ชั่วโมง นาที วินาที ผลการแข่งขันสุดท้ายจะรวมเวลาที่ใช้ในช่วงทดสอบพิเศษ และการปรับอื่นๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างช่วง และการปรับกรณีอื่นที่คิดเป็นเวลา ผู้เข้าแข่งขันที่มียอดรวมเวลาที่ต่ำสุด จะเป็นผู้ชนะเลิศ ผู้ทำเวลาต่ำสุดต่อมาเป็นอันดับ 2 และอื่นๆ ตามลำดับ (ผลการแข่งขันในกรุปและรุ่น จะจัดตามหลักพื้นฐานเดียวกัน)

6.1.24.2 ในกรณีที่เสียเวลาเท่ากัน ผู้ทำเวลาที่ต่ำกว่าในช่วง SS 1 เป็นผู้ชนะ ถ้าหากยังไม่พอที่จะตัดสินได้ ให้เทียบเวลาใน SS 2, 3, 4 ตามลำดับ

6.1.24.3 การประกาศผลเรียงอันดับอย่างเป็นทางการจะกระทำเมื่อจบการแข่งขันแรลลี่แล้ว 1 ชั่วโมง (ผู้สมัครเข้าแข่งขันจะมีโอกาสประท้วงผลการแข่งขันภายใน 30 นาทีหลังการประกาศ)

6.1.24.4 การประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการ อาจแยกออกประกาศเป็นส่วนๆ เมื่อจบช่วงการแข่งขัน แต่ต้องมีเวลาระหว่างช่วงเพียงพอที่จะประท้วงได้



6.1.25 ทีมเซอร์วิส

6.1.25.1 บุคลากรผู้ร่วมเซอร์วิสทั้งหมด และ/หรือผู้สนับสนุน (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่าทีมเซอร์วิสต้องลงทะเบียนต่อผู้จัดการแข่งขัน) ทีมเซอร์วิส คือทีมงานพร้อมรถเซอร์วิส เช่น รถลำเลียงอะไหล่ หรือน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้ผู้เข้าแข่งขันในสังกัดเดียวกันได้ใช้

6.1.25.2 ผู้ร่วมแข่งขันไม่อาจรับการซ่อมบำรุงจากผู้ใดที่มีได้ลงทะเบียนเป็นทีมเซอร์วิสหากฝ่าฝืนให้ออกจากการแข่งขัน

6.1.25.3 ในช่วงทดสอบพิเศษ ห้ามทีมเซอร์วิสให้การซ่อมบำรุง หรือเติมน้ำมันรถแข่ง (หรือทำการใดๆ รวมถึงการกีดขวางการจราจรซึ่งใช้เดินทางตามปกติ จุดอนุญาตให้เซอร์วิสมีระบุไว้ตามเส้นทางการแข่งขันแรลลี่ในสมุดนำทางอย่างชัดเจนหรือตาม SR ผู้จัดการแข่งขัน)

6.1.25.4 ทีมเซอร์วิสทั้งหมด ต้องติดสติ๊กเกอร์หมายเลขระบุไว้ตามการสมัครของผู้จัดการแข่งขันรถเซอร์วิสที่ติดสติ๊กเกอร์ว่าเป็นรถเซอร์วิสเท่านั้นจึงจะมีสิทธิ์ที่จะเข้า Service Park

6.1.25.5 ห้ามรถเซอร์วิสเดินทางเข้าไปในช่วง SS ขณะดำเนินการแข่งขันทดสอบพิเศษช่วงนั้นเว้นแต่ได้รับแจ้งจากกรรมการอนุญาตให้เข้าไปนำรถแข่งออก ณ จากจุดใดจุดหนึ่งตามที่ได้รับแจ้ง

6.1.25.6 ระยะเวลาแข่งขัน เป็นความรับผิดชอบของผู้สมัครเข้าแข่งขันต่อการกระทำของทีมเซอร์วิส การปรับโทษซึ่งเกิดจากความผิดของทีมเซอร์วิส จะต้องปรับต่อผู้สมัครเข้าแข่งขันรายนั้นโดยเป็นอำนาจของกรรมการควบคุมการแข่งขัน

6.1.26 สิทธิของผู้จัดการแข่งขัน

ผู้จัดการแข่งขัน โดยความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน มีสิทธิ์ดังนี้

6.1.26.1 ยกเลิก หรือเลื่อนการแข่งขันในกรณีเกิดเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง

6.1.26.2 ยกเลิก หรือแก้ไขเส้นทางการแข่งขันใดส่วนหนึ่ง หรือการแข่งขัน หรือเวลา ในกรณีเกิดเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง หรือสถานการณ์พิเศษ

6.1.26.3 มีอำนาจจัดสรรรางวัล เมื่อมีเหตุการณ์อันคาดไม่ถึงทำให้การแข่งขันต้องหยุดลงก่อนกำหนด

6.1.26.4 จัดพิมพ์ข่าวสารเพื่อป้องกันการผิดกติกาการแข่งขัน สิ่งพิมพ์เหล่านี้จะต้องส่งออกไปพร้อมทั้งตีพิมพ์ประกาศ ณ บอร์ดประกาศที่ศูนย์อำนวยความสะดวก หรือจุดควบคุมจุดใดจุดหนึ่ง (ประกาศตาม SR)

6.1.26.5 ยกเลิก หรือห้ามสตาร์ท หากพบว่าผู้เข้าแข่งขันรายใดทำการซ่อมเส้นทางใน SS (ผู้เข้าแข่งขันต้องทำการตรวจเส้นทางใน SS อย่างเปิดเผยในวันเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น ถ้ามีการตรวจเส้นทางด้วยการเดินทางเป็นขบวนจะแจ้งวันที่ และเวลาตีพิมพ์ที่บอร์ดตีพิมพ์ประกาศ)

6.1.26.6 ตรวจคุณสมบัติรถแข่งก่อนการแข่งขัน ระหว่างทำการแข่งขัน หรือหลังจากการแข่งขัน

6.1.26.7 สั่งการหรือแยกชิ้นส่วนรถแข่ง เพื่อตรวจสอบคุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งขันแรลลี่

6.1.26.8 สั่งการให้ผู้สมัครแข่งขันดำเนินการหรือแยก และทำการใด ๆ เพื่อจัดหาชิ้นส่วนหรือตัวอย่างต่างๆ มาเทียบเคียงตามความจำเป็น



6.1.26.9 ยกเลิกการแข่งขันของรถแข่งคันใดที่ไม่พร้อมจะให้ตรวจสอบสภาพเมื่อแจ้งแล้ว หรือผู้สมัครละเลยไม่ปฏิบัติในการสั่งหรือแยกชิ้นส่วน

6.1.26.10 สั่งการผู้สมัครแข่งขันจัดทำใบแจ้งราคาที่เกิดขึ้นจากการตรวจสอบคุณสมบัติรถแข่ง

6.1.27 ตำแหน่งแชมป์ประเทศไทยด้วยพระราชทานฯ (ผู้ขับ-ผู้นำทาง) และแชมป์ประจำปี แชมป์ประเทศไทยด้วยพระราชทานฯ (ผู้ขับ-ผู้นำทาง)

6.1.27.1 แชมป์ประเทศไทยชนะเลิศ (Overall) ในการแข่งขันรถแข่งแรลลี่ทุกประเภท (All Categories)

6.1.27.2 แชมป์ประเทศไทยรถแข่งแรลลี่ Super 2WD (Overall Category 2) แชมป์ประจำปี ด้วยเกียรติยศ ร.ย.ศ.ท. (ผู้ขับ-ผู้นำทาง)

- แชมป์ประจำปีรุ่น RC 1 Super 4WD
- แชมป์ประจำปีรุ่น RC 2.1 Super 2WD 2500/1500 Turbo
- แชมป์ประจำปีรุ่น RC 2.2 Super 2WD 2000

- แชมป์ประจำปีรุ่น RC 2.3 Super 2WD 1600

- แชมป์ประจำปีรุ่น RC 2.4 Club Man 2WD 1500 (ผู้ขับเกรด B-C)

- แชมป์ประจำปีรุ่น RC 2.5 Production 2WD 1500 (ผู้ขับเกรด C)

- แชมป์ประจำปีรุ่น RC 3 Classic Car Open (ขับเคลื่อน 2 ล้อหน้า หรือ 2 ล้อหลัง เท่านั้น)

หมายเหตุ: ในการเก็บคะแนนสะสม ตำแหน่งแชมป์ประเทศไทยจะต้องมีรถแข่งเข้าร่วมแข่งขันในสนามแรกไม่ต่ำกว่า 8 คัน ส่วนในสนามถัดไปไม่จำเป็นต้องครบตามจำนวน หากในสนามแรกมีจำนวนรถเข้าร่วมแข่งขันไม่ถึง 8 คัน ให้พิจารณาในสนามที่สอง และหากในสนามที่สองยังมีรถเข้าร่วมแข่งขันไม่ครบตามจำนวน 8 คันตามที่กำหนด ให้เป็นดุลพินิจของคณะกรรมการทางฝุ่นในการประชุมหรือเพื่อพิจารณา

- รุ่น 2.1 Super 2WD 2500/1500 Turbo อนุญาตให้ร่วมการแข่งขันชิงแชมป์ประเทศไทยชนะเลิศ (overall-all categories) เท่านั้น





6.1.28 อัตราคะแนนสะสมต่อสนาม (Point Scoring / Round) ผู้ขับ-ผู้นำทาง

อันดับที่	คะแนน
1	20
2	15
3	12
4	10
5	8
6	6
7	4
8	3
9	2
10	1

คะแนนโบนัส power stage อันดับ 1-3 overall / สนาม ได้ 3-2-1 คะแนนตามลำดับ (จากรถแข่งทั้งหมดทุกประเภท All categories หรือเป็นไปตาม SR ผู้จัดการแข่งขัน)

6.1.28.1 เงื่อนไขการเก็บคะแนนสะสม

6.1.28.1.1 นักแข่งผู้รับตำแหน่งแชมป์ประเทศไทยแล้ว ให้เลื่อนตำแหน่งอันดับรองลงมา เป็นแชมป์ประจำปี

6.1.28.1.2 นักแข่งต้องร่วมการแข่งขันอย่างน้อย 75% (3 ใน 4 สนาม) โดยสนามสุดท้ายเป็นสนามบังคับ

6.1.28.1.3 กรณีคะแนนสะสมเท่ากัน ผู้ได้ตำแหน่งโอเวอร์ออลสูงกว่าในสนามสุดท้ายเป็นผู้ชนะ

6.1.29 กติกาเทคนิครถแข่งแรลลี่

(Technical Regulations) กติกาเทคนิค และข้อบังคับเพื่อใช้ในการตรวจสอบสภาพของรถทุกรุ่น เรื่องความปลอดภัย

6.1.29.1 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ดูตามข้อกำหนดกติกา FIA Appendix J Article 253 และของ ร.ย.ส.ท. โดยอนุโลม

6.1.29.2 รถแข่งทั้งหมดต้องติดตั้งโครงหลังคา (Roll Cage) ซึ่งมีจุดยึดบนตัวถังไม่น้อยกว่า 6 จุดตามมาตรฐานของ FIA โดยอนุโลม ท่อโลหะมีตามกำหนดดังนี้

6.1.29.2.1 ท่อเหล็กเหนียว ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายนอก 45 มม. ความหนาผนังท่อ 2.5 มม.

6.1.29.2.2 ท่อเหล็กเหนียวขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายนอก 50 มม. ความหนาผนังท่อ 2.0 มม.

6.1.29.2.3 กระจกบังลมหน้าต้องเป็น 2 ชั้น (Laminated Glass)

6.1.29.2.4 ต้องติดตั้งใบปัดน้ำฝนที่กระจกบังลมหน้า ที่ใช้งานได้ 1 ชุด 2 ข้าง

6.1.29.2.5 ไฟหน้า / ไฟเลี้ยว / ไฟเบรก / ไฟถอย หลัง ต้องใช้งานได้ตามปกติ

6.1.29.2.6 ต้องติดตั้งหูลากรถที่ใช้งานได้ทั้งด้านหน้าและท้ายรถโดยมีขนาดรูไม่ต่ำกว่า 40 มิลลิเมตร (โดยมีลูกศรชี้ให้เห็นเด่นชัด)

6.1.29.2.7 ต้องมีถังดับเพลิงประเภท Halon 1211/1303 (Bct-Btm) 1 ถึง 2 ถัง (บรรจุน้ำยาอย่างน้อย รวม 4 กิโลกรัม) และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามข้อกำหนดของ FIA หรือ ร.ย.ส.ท. โดยอนุโลม โดยติดตั้งอย่างมั่นคงในตำแหน่งที่นักแข่งสามารถปลดออกใช้ได้อย่างสะดวก และรวดเร็วในกรณีที่เป็นถังแบบ Mechanic

6.1.29.2.8 ในกรณีที่เป็นการถึงดับเพลิงแบบควบคุมด้วยไฟฟ้า จะต้องต่อวงจรให้ครบระบบ และสามารถทดสอบระบบการใช้งานในสถานะ "Inactive" ได้ตอนตรวจสอบสภาพ และมีปุ่มกดใช้งานภายนอกห้องโดยสารบริเวณตอนล่างขอบกระจกบังลมหน้าขวาหรือซ้าย (โดยมีสัญลักษณ์ "E" ชี้ให้เห็นเด่นชัด) และจะต้องมีหัวฉีดอย่างน้อย 2 หัวฉีดไปที่นักแข่งทั้งสองคน

6.1.29.2.9 ต้องติดตั้งสวิตช์ตัดไฟที่ใช้งานได้ไม่ว่าจะเป็นระบบ Manual หรือระบบไฟฟ้า โดยจุดติดตั้งสวิตช์ต้องอยู่ทั้งภายใน (ในระยะเวลาที่นักแข่งสามารถเอื้อมมือกดถึงโดยไม่ต้องปลดเข็มขัดนิรภัย) และภายนอกห้องโดยสารตอนล่างขอบกระจกบังลมหน้าขวา หรือซ้าย (โดยมีลูกศรชี้ให้เห็นเด่นชัด)

6.1.29.2.10 เบาะที่นั่งผู้ขับ ผู้นำทาง ต้องเปลี่ยนเป็นแบบ Bucket Seat ตามข้อกำหนดกติกา FIA หรือของ ร.ย.ส.ท. ตามดุลพินิจของหัวหน้าตรวจสอบสภาพและการอนุมัติของนายสนามในสนามนั้นๆ

6.1.29.2.11 เข็มขัดนิรภัยต้องมีขนาดแถบคาดไม่แคบกว่า 50 มม. แบบ 5 จุดเป็นอย่างน้อยเพื่อใช้ในการแข่งขันกีฬายานยนต์

6.1.29.2.12 รถทุกคันต้องมีตัวตัดเข็มขัดนิรภัยและค้อนสำหรับทุกระเบิดแบบฉุกเฉินติดตั้งข้างเบาะ ทั้งสองตัวในตำแหน่งที่นักแข่งสามารถหยิบได้โดยไม่ต้องปลดเข็มขัดนิรภัย

6.1.29.2.13 รถทุกคันต้องมีสามเหลี่ยมสะท้อนแสง และชุดยาปฐมพยาบาลที่สามารถทำแผลแบบฉุกเฉินเบื้องต้นติดประจำรถทุกคัน

6.1.29.2.14 รถทุกคันต้องมีแว่นตาแบบมีสายรัด (แว่น Goggle) 2 อันสำหรับสวมในกรณีรถจะชนหน้าแตก

6.1.29.2.15 ต้องติดกระจกมองหลังอย่างน้อย 1 จุด

6.1.29.2.16 ต้องติดตั้งชุดล็อกฝากระโปรงรถทั้งหน้าและหลัง ชุดที่ติดมาเดิม ต้องถอดออก

6.1.29.2.17 ต้องติดยางกันโคลนหน้า-หลัง 4 ล้อสูงกว่าพื้นถนนที่ระดับไม่ต่ำกว่า 100 มม.

6.1.29.2.18 ห้องโดยสาร ท่อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผ่านเข้าห้องโดยสารต้องเป็นท่อโลหะหรือเปลือกโลหะ

6.1.29.2.19 ถังน้ำมันเชื้อเพลิงต้องติดตั้งอยู่ภายนอกห้องโดยสารและมีวัสดุกันอย่างถาวร

6.1.29.2.20 บัมน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องไม่ทำงานเมื่อกดสวิตช์ตัดไฟ

6.1.29.2.21 แบตเตอรี่ ต้องมีกล่องเซฟตี้ที่ยึดแน่นอย่างมั่นคง, ขั้วแบตเตอรี่ต้องมีฉนวนห่อหุ้ม

6.1.29.2.22 ท่อไอเสีย ปลายท่อไอเสียต้องติดตั้งปลายท่อไอเสียออกท้ายรถไม่ล้ำแนวตั้งของตัวถัง และไม่เป่าลงพื้น ระดับเสียงของท่อไอเสียต้องไม่เกินที่กฎหมายกำหนด (120 เดซิเบล)

6.1.29.2.23 รถทุกคันจะต้องมีล้อและยางอะไหล่อย่างน้อย 1 วงตลอดเวลาที่ขนาดไม่ต่างกับแบบที่ใส่อยู่ที่ตัวรถ

6.1.29.2.24 น้ำหนักตัวรถจะไม่รวมของเหลวในตัวรถที่มีนอกเหนือจากมาตรฐานโรงงานผลิต เช่น น้ำในถัง Cool Suite หรือถังฉีดน้ำ Intercooler แบบขนาดพิเศษ

6.1.29.2.25 หากมีการสุ่มตรวจน้ำหนักรถในระหว่างการแข่งขัน แล้วน้ำหนักไม่ถึงตามเกณฑ์ของกติการุ่นนั้นๆ ให้ถือเสมือนว่าตรวจสอบสภาพไม่ผ่าน (ปรับโทษออกจากการแข่งขัน) หมายเหตุ **นักแข่งอาจจะถูกให้ทดสอบการออกจากตัวรถหรือการใช้งานอุปกรณ์ฯ หากกรรมการตรวจสอบสภาพมีข้อสงสัย



6.1.29.3 Category 1 : RC1 Super 4WD Open

6.1.29.3.1 เป็นรถแข่งแรลลี่ขับเคลื่อน 4 ล้อ มีเอกสารรับรองคุณสมบัติ FIA Homologation ประเภท Rally2, R4, R5 และรถแข่งที่เคยมี FIA Homologation

6.1.29.3.2 เป็นรถแข่งแรลลี่ขับเคลื่อน 4 ล้อ Group AP4 ของออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ และ JAF Homologation ของญี่ปุ่น รวมทั้งของ ASN อื่นๆ ที่เชื่อถือได้

6.1.29.3.3 เป็นรถแข่งแรลลี่ขับเคลื่อน 4 ล้อ มีเอกสารรับรองคุณสมบัติของ ร.ย.ส.ท. RAATHomologation โดยสร้างขึ้นในประเทศไทย ใช้โครงสร้างหลัก (Chassis) จากมาตรฐานโรงงาน ผู้ผลิต หรือสร้างขึ้นใหม่ (Prototype) ทำจากเหล็ก เหนียว หรือ Carbon Kevlar ที่มีความแข็งแรง และปลอดภัยสูง ต้องผ่านขั้นตอนการตรวจสอบ Prescrutineering ของคณะทำงานเพื่อการรับรองคุณสมบัติ RAAT Homologation เท่านั้น

6.1.29.3.4 เครื่องยนต์ขนาดไม่เกิน 2,056 cc. Turbocharger อนุญาตให้ใช้เครื่องยนต์และตัวรถ ต่างยี่ห้อกันได้

6.1.29.3.5 ปากเทอร์โบ Restrictor เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 34 มิลลิเมตร

6.1.29.3.6 น้ำหนักอย่างต่ำ 1,230 กก.

6.1.29.3.7 อนุญาตให้ใช้เกียร์ H - Pattern หรือ Sequential แต่ไม่อนุญาตให้ใช้ระบบ Paddle Shift

6.1.29.3.8 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ดูตามข้อ 6.1.29 และข้อย่อยทุกข้อ

6.1.29.4 Category 2 : RC2 Super 2WD

6.1.29.4.1 ลักษณะตัวรถยนต์ เป็นรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อคู่หน้าหรือคู่หลัง ที่ผลิตออกจำหน่ายทั่วโลก (Series Production) โดยไม่จำกัดรุ่นปี การปรับแต่งตัวถังอนุญาตให้ตามได้ทั้งคัน

6.1.29.4.2 เครื่องยนต์อนุญาตให้เปลี่ยนได้โดยไม่ต้องมีเครื่องหมายการค้าเดียวกับตัวรถยนต์ยี่ห้ออื่น เป็นเครื่องยนต์ N/A ไม่เกิน 4 สูบ ขนาด 2,500 cc. และเครื่องยนต์ Turbo ขนาด 1,500 c.c.(1,500 x 1.7) (ยกเว้นในรุ่น RC 2.5 รุ่น Production 2WD 1,500 c.c. เครื่องยนต์ต้องมีเครื่องหมายการค้าเดียวกับตัวรถยนต์ยี่ห้ออื่น) โดยแบ่งรุ่นการแข่งขัน ดังนี้





- RC 2.1 รุ่น Super 2WD 2500/1500 Turbo ขนาดความจุเครื่องยนต์ไม่เกิน 2556 c.c.
 - RC 2.2 รุ่น Super 2WD 2000 ขนาดความจุของเครื่องยนต์ 4 สูบ N/A ไม่เกิน 2056 c.c.
 - RC 2.3 รุ่น Super 2WD 1600 ขนาดความจุของเครื่องยนต์ 4 สูบ N/A ไม่เกิน 1656 c.c.
 - RC 2.4 รุ่น Club Man 2WD 1500 ขนาดความจุของเครื่องยนต์ 4 สูบ N/A ไม่เกิน 1556 c.c.
 - RC 2.5 รุ่น Production 2WD 1500 ขนาดความจุของเครื่องยนต์ 4 สูบ N/A ไม่เกิน 1556 c.c.หมายเหตุ ** รุ่น Production 2WD 1500 ดูข้อบังคับเทคนิคด้านตัวรถข้อ 6.1.29.3
- 6.1.29.4.3 ในรุ่นที่อนุญาตให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ได้โดยไม่ต้องมีเครื่องหมายการค้าเดียวกับตัวรถชนิดเดียวกัน แต่ต้องใช้ Block (เสื้อสูบ) และฝาสูบของเครื่องยนต์ที่เปลี่ยนเท่านั้นขายเสื้อสูบได้โดยไม่ใช้วิธีเพิ่มเนื้อโลหะ ขึ้นส่วนภายในเครื่องยนต์ไม่มีข้อจำกัด
- 6.1.29.4.4 เครื่องยนต์ N/A Restrictor เส้นผ่าศูนย์กลาง 59 มม. ห่างจากปีกผีเสื้อไม่เกิน 2-4 นิ้ว จากส่วนที่แคบที่สุด ซึ่งส่วนที่แคบที่สุดมีเนื้อที่หนา 2 มม.
- 6.1.29.4.5 เครื่องยนต์ Turbocharger ปากเทอร์โบ Restrictor เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 34 มิลลิเมตร
- 6.1.29.4.6 ระบบหล่อลื่นต้องเป็นระบบมาตรฐานเดิมประจำแบบของรุ่นนั้น ๆ
- 6.1.29.4.7 สตาร์ทเตอร์ต้องทำงานด้วยการบังคับของผู้ขับภายในรถ
- 6.1.29.4.8 ตำแหน่งเครื่องยนต์อยู่ในทิศทางเดิม ไม่ผิดไปจากเดิมจากโรงงานผู้ผลิต
- 6.1.29.4.9 ระบบเกียร์เป็นแบบเดิม H-Pattern และอนุญาตใช้เกียร์ระบบ Sequential ได้ทุกรุ่นการแข่งขัน
- 6.1.29.4.10 อัตราทดเฟืองเกียร์อิสระ อนุญาตให้ใส่ Limited-Slip ได้
- 6.1.29.4.11 ระบบกันสะเทือนเปลี่ยนได้อิสระใช้คอป สปริง และเหล็กกันโคลง เหล็กกันโคลงติดตั้งเพิ่มเติม เปลี่ยนขนาด หรือถอดออกได้
- 6.1.29.4.12 ล้อและยาง เป็นยางเพื่อการแข่งขั้นรถยนต์แรลลี่เท่านั้น ห้ามยางหมุดโลหะหรือใช้ฟันล้อขนาดของล้อและยางไม่มีข้อจำกัด แต่ต้องอยู่ในแนวตั้งของตัวถัง





6.1.29.4.13 ระบบห้ามล้อ อนุญาตให้ปรับแต่งได้เพื่อความปลอดภัย, ระบบระบายความร้อนของเบรกให้ใช้ได้เฉพาะอากาศที่มาจากบรรยากาศ และห้ามติดตั้งอุปกรณ์ระบายความร้อนเบรกเพิ่มเติม

6.1.29.4.14 อุปกรณ์ที่ถอดออกได้ เฆาะนั่งทั้งหมด แผนประตูด้าหุ้มหลังคาและสิ่งอำนวยความสะดวกสวมใส่ทั้งหมดถอดออกได้

6.1.29.4.15 น้ำมันเติมต้องมีกัรด์ป้องกันได้ถึงน้ำมัน อนุญาตให้เปลี่ยนเป็นถึงน้ำมัน Safety ได้และต้องมีขนาดบรรจุไม่น้อยกว่าถึงน้ำมันเดิม

6.1.29.4.16 น้ำหนักรถขั้นต่ำ

- รุ่น Super 2WD 2500/1500 Turbo น้ำหนักรถ 1,230 กก. ใช้เกียร์พิเศษ Sequential น้ำหนักรถ 1,265 กก.

- รุ่น Super 2WD 2000 น้ำหนักรถ 1,150 กก. ใช้เกียร์พิเศษ Sequential น้ำหนักรถ 1,185 กก.

- รุ่น Super 2WD 1600 น้ำหนักรถ 1,000 กก. ใช้เกียร์พิเศษ Sequential น้ำหนักรถ 1,035 กก.

- รุ่น Club Man 2 WD 1,500 น้ำหนักรถ 950 กก. ใช้เกียร์พิเศษ Sequential น้ำหนักรถ 985 กก.

- รุ่น Production 2WD 1,500 น้ำหนักรถ 950 กก.

6.1.29.4.17 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยดูตามข้อ 6.1.29 และข้อย่อยทุกข้อ

6.1.29.5 Production 2WD ข้อบังคับเทคนิคด้านตัวรถ

6.1.29.5.1 ต้องเป็นรถที่มีจำหน่ายในประเทศไทยที่มีจำนวนประตูตั้งแต่ 2 ประตูขึ้นไป

6.1.29.5.2 ต้องเป็นรถที่ผลิตออกมาจำหน่ายในท้องตลาดทั่วไปซึ่งมีจำหน่ายไม่ต่ำกว่า 2,500 คันต่อปี

6.1.29.5.3 ต้องเป็นรถที่มีระบบขับเคลื่อน 2 ล้อหน้าเท่านั้น

6.1.29.5.4 รถที่ลงทำการแข่งขันต้องเป็นปี 2015 ขึ้นไป

6.1.29.5.5 ตัวถัง, เปลือกตัวถัง, กันชน ประตู ต้องเป็นวัสดุเดิมโรงงานห้ามเปลี่ยนเป็นไฟเบอร์หรือวัสดุอื่นๆ

6.1.29.5.6 ในส่วนของชุดแต่งสามารถใส่ชุดแต่งที่เป็นของโรงงานผู้ผลิตได้

6.1.29.5.7 ห้ามตัดเลาะโครงสร้างตัวรถ

6.1.29.5.8 เครื่องยนต์ต้องเป็นหม้อกรองอากาศและท่อไอเสียเดิมตรงรุ่นของเครื่องยนต์นั้นๆ Air Box และท่อไอเสียต้องเป็นชิ้นส่วนเดิมจากโรงงานที่ติดมากับเครื่องหรือบอดี้รถรุ่นนั้นๆ ห้ามปรับแต่งใดๆ ทั้งสิ้น

6.1.29.5.9 แผ่นใส่กรองอิสระและสามารถถอดออกได้



6.1.29.5.10 ท่อร่วมไอดีต้องเป็นของเดิมจากโรงงานที่ผลิตตรงกับรุ่นรถที่ใช้ทำการแข่งขัน และอนุญาตให้ปรับแต่งพื้นผิวบริเวณทางเข้าและทางออกของท่อร่วมไอดี

6.1.29.5.11 ชุดเรอ์นลันแรง (รวมถึงลันปีกผีเสื้อและแกนลัน) ต้องเป็นชิ้นส่วนเดิมจากโรงงานของเครื่องร่นนั้นๆ ห้ามปรับแต่งใดๆ ทั้งสิ้น

6.1.29.5.12 กำลั้งอัดเครื่องยนต้อิสระ

6.1.29.5.13 กล่องควบคุมเครื่องยนต้อิสระ

6.1.29.5.14 ชุดสายไฟ้อิสระ

6.1.29.5.15 Camshaft วาล์วและสปริงวาล์ว้อิสระ

6.1.29.3.16 ลูกสูบ ก้านสูบ และข้อเหวี่ยง้อิสระ

6.1.29.5.17 เสื้อสูบและฝาสูบจะต้องเป็นวัสดุเดิมจากโรงงาน แต่สามารถแต่งช่องไอดีไอเสียในฝาสูบได้

6.1.29.5.18 ห้ามติดตั้งระบบอัดอากาศ ห้ามใช้ไนตรัสออกไซด์ และอากาศที่ใช้ในห้องเผาไหม้จะต้องเป็นอากาศจากบรรยากาศที่ทำการแข่งขันอยู่เท่านั้น

6.1.29.5.19 ขนาดหัวฉีด้อิสระ

6.1.29.5.20 ท่อไอเสีย้อิสระ และ header อ้อิสระ แต่ต้องมีหม้อพัก 2 ใบ ปลายท่อไอเสียออกบริเวณท้ายรถเท่านั้นและไม่เปาลงพื้น

6.1.29.5.21 สามารถปรับเปลี่ยนดัดแปลงใส่เกียร์ธรรมดาแบบ H-Pattern ได้

6.1.29.5.22 ฟลายวีล, คลัตช์ เฟืองท้าย และ LSD อ้อิสระ

6.1.29.5.23 อัตราทดเกียร์้อิสระ

6.1.29.5.24 ระบบช่วงล่งจุดยึดช่วงล่งและรูปแบบการทำงานของช่วงล่ง ต้องคงไว้รูปแบบเดิมจากโรงงานผู้ผลิต ช่วงล่งต้องใช้ชิ้นส่วนเดิมจากโรงงานซึ่งสามารถหาซื้อได้ตามศูนย์บริการทั่วไปของรถยี่ห้อและรุ่นนั้นๆ

6.1.29.5.25 ใช้คและสปริง อ้อิสระ

6.1.29.5.26 ระบบเบรก คาลิเปอร์เบรกหน้าและหลังรวมถึงจานเบรกหน้าและหลังเดิมจากโรงงานผู้ผลิต

6.1.29.5.27 ฝ้าเบรก อ้อิสระ





6.1.29.5.28 อนุญาตของให้ติดตั้งเบรกมือไฮดรอลิกเพิ่มเติมได้

6.1.29.5.29 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยดูตามข้อ 6.1.29 และข้อย่อยทุกข้อ

6.1.29.6 Category 3 : RC3 Classic Car RWD, FWD Open (ห้ามขับเคลื่อน 4 ล้อ) กติกาเทคนิค คลาสสิกคาร์แรลลี่ Open

6.1.29.6.1 รถยนต์ที่มีการผลิตตั้งแต่ปี 1995 ย้อนลงไปโดยนับจากปีแรกที่มีออกจำหน่ายประเทศใดก็ได้ในโลก

6.1.29.6.2 เป็นรถยนต์ที่ขับเคลื่อน 2 ล้อหน้า หรือ 2 ล้อหลังเท่านั้น

6.1.29.6.3 รถขับเคลื่อนล้อหน้าต้องมีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,000 c.c.

6.1.29.6.4 รถขับเคลื่อนล้อหลังขนาดเครื่องยนต์ไม่จำกัด c.c.

6.1.29.6.5 ห้ามติดตั้งระบบอัดอากาศ ห้ามใช้ในตรัสออกไซด์ และอากาศที่ใช้ในห้องเผาไหม้จะต้องเป็นจากบรรยากาศที่ทำการแข่งอยู่เท่านั้น

6.1.29.6.6 อนุญาตให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ได้โดยไม่ต้องมีเครื่องหมายการค้าเดียวกับตัวรถยนต์ยี่ห้อนั้น

6.1.29.6.7 ภายในเครื่องยนต์และระบบกล่อง ECU ปรับแต่งได้อิสระ

6.1.29.6.8 ช่วงล่างปรับแต่งได้อิสระ

6.1.29.6.9 อนุญาตให้ใช้เกียร์ H-Pattern หรือ Sequential แต่ไม่อนุญาตให้ใช้ระบบ Paddle Shift

6.1.29.6.10 อัตราทดเกียร์และ LSD อิสระ

6.1.29.6.11 ถังน้ำมันและระบบน้ำมันอิสระ

6.1.29.6.12 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยดูตามข้อกำหนดกติกาข้อ 6.1.29 และข้อย่อยทุกข้อ





6.2 กติกาการแข่งขันรถยนต์ แรลลี่เรด (Rally-Raid)

6.2.1 บททั่วไป กติกาการแข่งขัน (Sporting Regulations)

6.2.1.1 เป็นการแข่งขัน Rally-Raid ในระบบสากลตามแนวทางของ FIA ในเส้นทางทั่วไปและทางวิบากตามธรรมชาติที่เหมาะสมกับการแข่งขัน เพื่อเป็นการพิสูจน์สมรรถนะของรถแข่ง และความสามารถของผู้ขับ-ผู้นำทางโดยใช้สมุดนำทาง (ROAD-BOOK) แบ่งเป็นช่วงเดินทาง (ROAD SECTIONS) ที่มีกำหนดเวลา TARGET TIMES และช่วงแข่งขัน (SELECTIVE SECTIONS) มีกำหนดเวลา MAXTIMES มีเครื่องหมายบอกทาง (ARROWS) ให้ไว้พอสมควรเท่านั้น

6.2.1.2 ระยะทางในการแข่งขัน SS ซิงแชมป์ประเทศไทย แต่ละสนามต้องไม่น้อยกว่า 100 กม. ระยะทาง SS ต้องไม่น้อยกว่า 2 กม. ไม่มีการแข่งขันในช่วงกลางคืน และต้องมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 60 กม. ต่อ ชม. หากมีการยกเลิกหรือตัดทอนบางส่วนของเส้นทาง SS ให้ถือว่าการแข่งขันในสนามนั้นเก็บคะแนนสะสมได้ตามอัตราปกติ

6.2.1.3 ผู้จัดแข่งขันต้องมีความรอบคอบกำหนดเส้นทางแข่งขัน SS โดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก และต้องมีเจ้าหน้าที่ควบคุมเส้นทาง (SAFETY MARSHALS) ดูแลในจุดอันตรายในทางแยกและทางร่วม โดยเคร่งครัด ต้องจัดให้มีทั้งมีรถเปิดทาง (OPENING CAR) เพื่อตรวจสอบเส้นทางก่อนการแข่งขันและรถปิดท้าย (SWEEPER CAR) หลังการแข่งขัน และมีรถพยาบาลจุดสแตนด์บาย ณ จุดสิ้นสุดเส้นทางแข่งขันแต่ละ SS พร้อมทั้งต้องจัดทำ SAFETY PLAN เพื่อนำเข้าประชุม Stewards ก่อนทำการแข่งขัน

6.2.1.4 นักแข่งต้องมีน้ำใจและมารยาทในการแข่งขัน ในการเปิดเส้นทางให้รถที่เร็วกว่าแซงผ่านไปไหนทำนองเดียวกันผู้จะแซงต้องให้สัญญาณแตรหรือสัญญาณไฟจนแน่ใจว่านักแข่งคันหน้ารู้ตัว

6.2.1.5 รถแข่งที่วิ่งลัดเส้นทางไม่ว่าจะมีเจตนาหรือไม่ก็ตาม โดยไม่ผ่านจุดตรวจ (MANNED ROUTE CHECK) จะต้องถูกปรับเวลาจุดละ 15 นาที แต่เมื่อรวมทุกจุดแล้วจะปรับไม่เกินเวลา MAX TIME ของ SS นั้น





6.2.1.6 ในเส้นทางแข่งขัน SS ห้ามนักแข่งหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับนักแข่งเข้าไปสำรวจเส้นทางหรือทำ PACE NOTE การฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษให้ออกจากการแข่งขัน

6.2.1.7 ในขณะที่อยู่ใน SS รถแข่งสามารถช่วยเหลือรถแข่งด้วยกันได้ แต่ห้ามรับความช่วยเหลือจากบุคคลภายนอกและรถกรรมการ เว้นแต่การช่วยเหลือในกรณีติดขวางทางแข่งหรือหลุดออกนอกทางและเกิดอุบัติเหตุเท่านั้น การฝ่าฝืนจะมีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน

6.2.1.8 นายสนามสงวนสิทธิ์ในการแก้ไขหรือเปลี่ยนเวลาการแข่งขันหากเห็นว่าเส้นทางหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของเส้นทางทำการแข่งขันต่อไปไม่ได้และ/หรือขอเสนอยกเลิก SS ที่แข่งขันไปแล้วแต่มีปัญหาเกี่ยวกับการแข่งขันมาก โดยได้รับความเห็นชอบของคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) เท่านั้น

6.2.1.9 นายสนามอาจตัดสินใจเลื่อนจุดสิ้นสุด SS (ถ้ามีเวลาเพียงพอ) เพื่อตัดเส้นทางแข่งขันให้สั้นลงได้ตามความเหมาะสม (ด้วยความเห็นชอบจากผู้ตัดสินการแข่งขัน) โดยกระทำด้วยตนเองหรือสั่งการไปยังรถ OPENING CAR และ/หรือ

กรรมการผู้รับผิดชอบที่เส้นชัยของ SS นั้น โดยนักแข่งที่ออกสตาร์ทไปแล้วอาจไม่ทราบล่วงหน้าได้ให้ถือว่ามีการแข่งขัน SS อย่างสมบูรณ์เช่นกัน

6.2.1.10 ผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) จะให้ความเป็นกลางในส่วนหนึ่งหรือหลายส่วนในการปรับส่วนต่างๆ ในการจัดอันดับการให้เวลาใหม่ตามคำปรึกษาของนายสนาม

6.2.1.11 ถ้ามีเหตุการณ์ผิดปกติของเส้นทางที่ส่งผลทำให้เวลาของรถแข่งจำนวนอย่างต่ำ 10 คันหรือคิดเป็นร้อยละเกิน 70 จากยอดจำนวนรถที่ออกมาตามเส้นทางปกติ (เกิน 70%) มีความผิดปกติเมื่อเปรียบเทียบกับ MAX TIME นายสนามอาจเสนอต่อผู้ตัดสินการแข่งขันเพื่อขอขยายเวลา MAX TIME

6.2.1.12 หากเกิดเหตุสุดวิสัยที่ทำให้การแข่งขันหยุดลง เนื่องจากเหตุภัยทางธรรมชาติ เหตุอันอาจเกิดอันตรายต่อนักแข่งหรือประชาชนที่สัญจรในเส้นทาง เช่น ชาวบ้านก่อการประท้วง เจ้าหน้าที่ตำรวจสั่งหยุดการแข่งขัน หรือรถแข่งติดขวางทางจนไม่สามารถจะออกมาได้แม้แต่คันเดียว ให้ยกเลิกการแข่งขัน SS นั้นทั้งหมดหรือส่วนใดส่วนหนึ่งได้



6.2.1.13 รถแข่งอันเป็นต้นเหตุติดขวางในเส้นทางแข่งจนรถแข่งไม่สามารถจะผ่านไปได้เลยอันเป็นเหตุให้ยกเลิก SS นั้น ให้ปรับรถคันดังกล่าวออกจากการแข่งขัน แต่ถ้าติดขวางคันอื่นบางส่วนจนทำให้รถที่ตามมาข้างหลังเสียโอกาส ให้ปรับเวลาเสียเต็ม MAX TIME ของ SS นั้น ถ้านักแข่งที่ตามมาจากคันหลังๆ ไม่ช่วยเหลือ ก็ให้หาทางเบี่ยงไปทางอื่นได้ แต่ต้องคำนึงถึงอุบัติเหตุที่จะชนกับรถคันอื่นได้และต้องไปผ่านจุดป้องกันลัดทาง (MANNED ROUTE CHECK) ตามลำดับที่กำหนด

6.2.1.14 การจัดสรรเวลาให้รถแข่งกลุ่มที่เสียโอกาส อันเนื่องมาจากสาเหตุการติดขวางทางแข่งหรือเส้นทางแข่งขันมีปัญหา (ทางขาด น้ำท่วม การปิดขวางเส้นทาง ฯลฯ) ให้นำขบวนพิจารณาจัดสรรเวลานำเสนอให้ผู้ตัดสินการแข่งขัน (STEWARDS) เป็นผู้พิจารณาเวลาให้รถแข่งกลุ่มที่เสียโอกาสตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องเป็นเวลาที่ยากกว่ารถแข่งที่ผ่าน SS นั้นมาได้ตามปกติ

6.2.1.15 รถแข่งที่ลากจูงกันเข้าเส้นจับเวลา (FLYING FINISH) ทั้งคันถูกลากจูงและคันที่ทำการลากจูง ต้องถูกปรับคันละ 30 นาที (นำเวลาไปรวมกับช่วง SS นั้น)

6.2.1.16 รถแข่งที่ผ่านเส้นจับเวลา (FLYING FINISH) ด้วยกำลังเครื่องยนต์แล้วแต่ไปจุด STOP ไม่ได้ในเวลา 2 นาที หากเกินกว่ากำหนดจะถูกปรับนาทีละ 1 นาที (นำเวลาไปรวมกับช่วง SS นั้น) ถ้าเกิน 30 นาที ให้ออกจากการแข่งขัน

6.2.2 สำนักงานแรลลี่ (Rally HQ)

6.2.2.1 ผู้จัดแข่งขัน จะกำหนดจุดที่ตั้งสำนักงานแรลลี่ (RALLY HEAD-QUARTER) แต่ละ

สนามพร้อมมีคณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่มีบอร์ดติดประกาศ ซึ่งนักแข่งหรือผู้จัดการทีมสามารถติดต่อหรือตรวจสอบเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้ รายชื่อผู้สมัครเข้าแข่งขัน (ENTRY LIST), จำนวนรถแต่ละรุ่นการแข่งขัน, รายชื่อทีมแข่งขัน, กำหนดเวลาลำดับสตาร์ท (STARTING LIST) ของแต่ละช่วง LEG, BULLETINS, ประกาศแก้ไขเพิ่มเติม, ประกาศของผู้ตัดสินการแข่งขัน, ประกาศทั่วไป, ใบอนุญาตจัดแข่ง, ธรรมเนียมประกันภัย, ผลการแข่งขันช่วง SS, ผลการแข่งขันช่วง LEG, และผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการ

6.2.2.2 นักแข่ง หรือผู้จัดการทีมที่มีความประสงค์จะติดต่อหรือยื่นหนังสือถึงนายสนามขณะที่ไม่อยู่ที่สำนักงานแรลลี่ ให้ติดต่อกับเลขาธิการหรือตัวแทนนักแข่งด้วยตนเอง หรือโทรศัพท์แจ้งเรื่องราวไว้ในช่วงเวลาทำการของสำนักงานแรลลี่ หากไม่สามารถติดต่อเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้ สามารถส่งเรื่องโดยตรงต่อผู้ตัดสินการแข่งขัน (STEWARDS)

6.2.2.3 นักแข่ง หรือผู้จัดการทีม ที่ต้องการความชัดเจนในเรื่องใดๆ ให้กรอกแบบคำร้อง (ENQUIRY SHEET) ที่แนบอยู่ท้ายสมุดนำทาง ส่งให้เลขาธิการหรือตัวแทนนักแข่ง ณ สำนักงานแรลลี่

6.2.2.4 ให้นักแข่ง หรือผู้จัดการทีมของรถแข่งที่ออกจากการแข่งขัน กรอกแบบฟอร์มใบลาออก ส่งให้เลขาธิการหรือตัวแทนนักแข่งเมื่อจบช่วง LEG ทันที หรือโทรศัพท์แจ้งสำนักงานแรลลี่ การไม่ส่งใบลาออกหรือไม่แจ้งลาออก นักแข่งจะได้รับโทษถูกตัดคะแนนหรือปรับเป็นเงินตามมติของ STEWARDS



6.2.3 การใช้กติกาการแข่งขัน

6.2.3.1 นายสนามเป็นผู้มีหน้าที่ใช้กติกาการแข่งขันและบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแข่งขัน ผู้ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนายสนามหรือกรรมการผู้รับผิดชอบในหน้าที่อาจมีผลถึงให้ออกจากการแข่งขัน

6.2.3.2 คณะผู้ตัดสิน (STEWARDS) เป็นผู้ทรงอำนาจการตัดสินในทุกกรณี รวมทั้งการพิจารณาเรื่องที่ไม่มีการระบุไว้ หรือระบุไว้ไม่ชัดเจน

6.2.3.3 กติกาการแข่งขันอาจเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพิ่มเติมโดยทำเป็นประกาศ (BULLETIN) ฉบับที่ ลงวันที่ ลายมือชื่อ และติดประกาศไว้ที่บอร์ดสำนักงานแรลลี่ และ/หรือส่งให้นักแข่งเซ็นรับทราบก่อนมีผลบังคับใช้ในการแข่งขันตามลำดับ

6.2.3.4 ในกรณีเร่งด่วน ซึ่งเป็นที่ยอมรับว่าเกิดขึ้นได้เสมอเกี่ยวกับการแข่งขันแรลลี่เทรค นายสนามอาจสั่งการด้วยวาจาหรือมีหนังสือติดไว้ที่จุด TC เพื่อแจ้งให้นักแข่งทราบ

6.2.4 การเซอร์วิสในช่วงเดินทาง (ROAD SECTION)

6.2.4.1 ระหว่างช่วงเดินทาง (RS) ตั้งแต่ออกจากซุ้ม START จนถึงลอดซุ้ม FINISH หรือ MAIN TIME CONTROL สุดท้ายรถแข่งทุกคันจะต้องขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์ของรถคันนั้น ยกเว้นการเข็น ลาก จูง กระตุกเพื่อให้เครื่องยนต์ติดเท่านั้น หากมีผู้แจ้งและพิสูจน์ได้ว่ามีการลากจูง บรรทุกด้วยรถอื่น ๆ หรือรถเซอร์วิส หรือรถแข่งด้วยกัน ให้ปรับโทษเป็นเวลา 30 นาที

6.2.4.2 ระหว่างช่วงเดินทาง (RS) สามารถซ่อมแซมรถแข่งได้โดยทีมงานและรถเซอร์วิสที่



ได้ลงทะเบียนไว้กับผู้จัดการแข่งขัน และระหว่างซ่อมแซมจะต้องไม่อยู่บนไหล่ทางถนน จะต้องหาที่ปลอดภัยจากการจราจรของรถอื่นๆ ไม่อนุญาตให้รับการช่วยเหลือซ่อมรถแข่งจากบุคคลภายนอก หรืออยู่ภายนอก แต่อนุญาตให้มีการเติมน้ำมันจากสถานีบริการในเส้นทางของช่วงเดินทาง (RS) เท่านั้น ส่วนการซ่อมบำรุงรถแข่ง (SERVICE) อนุญาตให้ซ่อมได้เฉพาะในจุดเซอร์วิส (SERVICE AREA) ที่กำหนดไว้โดยทีมงานและรถเซอร์วิสที่ติดเครื่องหมาย "SERVICE" ในสังกัดทีมของตน เท่านั้น เวลาที่ใช้ไปในจุดเซอร์วิสให้นับรวมกับเวลา TARGET TIME ของช่วงเดินทางช่วงนั้น หากพิสูจน์ได้ว่ามีการฝ่าฝืนโดยมีการช่วยเหลือซ่อมบำรุงรถแข่งจากบุคคลภายนอก ให้ปรับเป็นเวลา 30 นาที

6.2.4.3 การเซอร์วิสตามปกติช่วงจบ LEG รถแข่งทุกคันต้องอยู่ในเขต SERVICE PARK เท่านั้น ถ้ารถแข่งคันใดมีความจำเป็นต้องนำออกไปซ่อมแซมภายนอก จะต้องทำหนังสือถึงนายสนามเพื่อขออนุมัติก่อน จึงจะนำรถออกไปได้ และต้องกลับมาในเวลาที่กำหนด การใช้เวลาเกินกำหนดให้ปรับเป็นเวลา 30 นาที



6.2.4.4 รถเซอร์วิสทุกคัน ต้องสมัครและติดตั้งเครื่องหมาย “SERVICE” จึงจะมีสิทธิ์อยู่ในเขต SERVICE PARK และ SERVICE AREA ตามเส้นทางที่ระบุไว้เพื่อปฏิบัติงานโดยที่ทีมงานเซอร์วิส รถแข่งในสังกัด การฝ่าฝืนให้รถหรือที่ทีมงานที่ไม่ได้สมัครเซอร์วิสไว้ ให้ปรับรถแข่งคันนั้น 30 นาที

6.2.4.5 ห้ามรถเซอร์วิส เข้าในเส้นทางแข่งขัน SS ก่อนรถปิดท้าย (SWEEPER) จะเคลียร์เส้นทางนั้นแล้ว เว้นแต่จุดที่อนุญาตเพื่อเข้าชมการแข่งขัน การฝ่าฝืนเข้าไปวิ่งในเส้นทางแข่งขัน SS ให้ปรับรถแข่งในสังกัดที่มันั้นออกจากการแข่งขัน

6.2.4.6 รถแข่งที่ออกจากการแข่งขันแล้ว ต้องลอกหมายเลขออกหรือคาดเทปดำที่หมายเลข และห้ามเซอร์วิสหรือช่วยเหลือรถแข่งที่ยังคงทำการแข่งขันอยู่ การฝ่าฝืนจะทำให้รถแข่งคันที่ได้รับการเซอร์วิสออกจากการแข่งขัน

6.2.5 การลงเวลา

6.2.5.1 การเทียบเวลาแรลลี่อย่างเป็นทางการทุกสนามให้เทียบเวลาจาก GPS ณ จุดสตาร์ทแรลลี่

6.2.5.2 จุดควบคุมเวลาสตาร์ทแรลลี่ MTC (MAIN TIME CONTROL) ผู้ขับ ผู้นำทาง ต้องนำรถเข้าเรียงลำดับก่อนเวลาสตาร์ทของตน 15 นาที เขตพื้นที่สตาร์ทถือเป็นเขตหวงห้าม (PARC FERME) แห่งหนึ่ง

6.2.5.3 MTC จุดสตาร์ทของการแข่งขันแต่ละช่วง LEG รถแข่งที่มีรายงานตัวล่าช้ากว่ากำหนดเวลาสตาร์ทของตน ให้ปรับในอัตราเวลาจริง (นาทีละ 1 นาที) ที่ล่าช้า รถแข่งที่มีรายงานตัวล่าช้ากว่ากำหนดเวลาสตาร์ทของตนเกิน 30 นาที ให้ออกจากการแข่งขัน

6.2.5.4 จุดควบคุมเวลา TC (TIME CONTROL) และจุดสตาร์ทของ SS และเส้นชัยของ SS มีเครื่องหมายแสดงขอบเขตปริมาณทลตามแบบสากลของ FIA (จุดควบคุมเวลามีกำหนด เปิดปิดไว้ใน TIME SCHEDULE)

6.2.5.5 ช่วงเดินทาง RS มีเวลาเป้าหมาย (TARGET TIME) กำหนดให้ รถแข่งที่เข้า TC ช้าหรือเร็วกว่าเวลาของตน ให้ปรับโทษตามเวลาจริงที่ล่าช้าหรือเร็ว

6.2.5.6 รถแข่งที่เข้า TC สตาร์ท SS ล่าช้ากว่า TARGET TIME เกิน 30 นาที ให้ออกจากการแข่งขัน

6.2.5.7 ช่วงแข่งขัน SS มีกำหนดเวลาอย่างมาก (MAX TIME) จับเวลาเป็นชั่วโมง นาที วินาที และ 1/100 ของวินาที (00:00:00.00 ชม.) รถแข่งที่ออกสตาร์ท SS ไปแล้วแต่ไม่สามารถไปถึงปลายทางได้โดยใช้เวลาเกิน MAX TIME จะถูกบันทึกเวลาดังนี้

6.2.5.7.1 จากเวลาสตาร์ท + เวลา MAX TIME + ไม่เกิน 30 นาที ให้เสียเวลา เต็ม MAX TIME นั้น + FIXPENALTY 2 ชม.

6.2.5.7.2 จากเวลาสตาร์ท + เวลา MAX TIME + เกินกว่า 30 นาที ให้ออกจากการแข่งขัน

6.2.5.8 MTC ปลายช่วง LEG หรือช่วง RC (RE-GROUPING) รถแข่งเข้าก่อนเวลาได้ รถแข่งที่ไม่ส่งใบลงเวลา (TIME CARD) MTC สุดท้ายของวันเมื่อจบช่วง LEG ของเวลา TARGET TIME + 30 นาที ให้ออกจากการแข่งขัน (ออกผลแข่งรถคันนั้น เป็น DNF ได้ทันที)

6.2.5.9 นักแข่งที่ทำใบลงเวลา (TIME CARD) สูญหาย หรือไม่มีให้กรรมการลงเวลา ณ จุดใดจุดหนึ่ง ให้ปรับโทษเป็นเวลา 1 ชั่วโมง



6.2.5.10 จุดควบคุมเวลา TC สตาร์ท SS, TC ปลายทาง SS และจุดเก็บรถ (PARC FERME) ถือเป็นเขตปริณทลหวงห้าม ห้ามบุคคลภายนอกเข้าเขตและห้ามทีมงานเซอร์วิสเข้าไปซ่อมแซมรถแข่ง หากฝ่าฝืน ให้ออกจากการแข่งขัน

6.2.5.11 เมื่อรถแข่งเข้า TC (CHECK-IN) แล้วกรรมการที่จุด TC จะให้เวลาอย่างน้อย 5 นาทีเพื่อให้ นักแข่งมีเวลาเตรียมตัวและเดินทางไปยังจุดสตาร์ท SS เมื่อถึงเวลาสตาร์ทของตนและได้รับสัญญาณสตาร์ทจากกรรมการแล้วไม่สามารถออกสตาร์ท หรือนำรถแข่งวิ่งผ่านพื้นจุดปริณทลได้ภายในเวลา 20 วินาที ให้ปรับเวลา 5 นาที แล้วนำไปรวมกับผลการแข่งขันในวันนั้น และให้กรรมการปรับอันดับสตาร์ทใหม่ให้ไปอยู่ตำแหน่งสุดท้ายหลังจากได้เวลาสตาร์ทใหม่แล้วไม่สามารถออกสตาร์ทตามเวลาสตาร์ทใหม่ได้อีกภายใน 20 วินาที ให้ออกจากการแข่งขัน (นักแข่งต้องแก้ไขปัญหาด้วยตนเองภายในเขตปริณทลนั้น)

6.2.5.12 ถ้ารถแข่งคันใดออกสตาร์ทก่อนกรรมการให้สัญญาณสิ้นสุดลง (Jump start) ให้ปรับเป็นเวลา 1 นาที ต่อการ Jump Start ทุก 1 วินาที

6.2.5.13 รถแข่งที่ไม่สามารถออกจากจุดสตาร์ท SS ได้ ให้ออกจากการแข่งขัน

6.2.6 บทสรุปโทษที่ทำให้ออกจากการแข่งขัน

6.2.6.1 ถูกดำเนินคดีตามกฎหมายหรือทำผิดกติกาอย่างร้ายแรง

6.2.6.2 รถแข่งขาดมาตรฐานหรือมีสภาพไม่เหมาะสมกับการแข่งขัน

6.2.6.3 รถเซอร์วิสเข้าไปวิ่งในเส้นทางแข่งขัน (SS)

6.2.6.4 ได้รับการเซอร์วิสหรือการช่วยเหลือจากรถแข่งที่ออกจากการแข่งขันแล้ว

6.2.6.5 เข้าสำรวจเส้นทางหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำรวจเส้นทาง SS

6.2.6.6 ได้รับความช่วยเหลือจากบุคคลภายนอกในช่วงแข่งขัน SS ยกเว้นการเกิดอุบัติเหตุ หรือเกิดขวางทางแข่ง

6.2.6.7 ติดขวางรถแข่งคันอื่นจนเป็นเหตุให้ยกเลิก SS

6.2.6.8 ไม่ออกสตาร์ท MTC เมื่อเริ่มต้นการแข่งขันของแต่ละ LEG เกิน 30 นาที

6.2.6.9 ใช้เวลา MAX TIME + 30 นาทีขึ้นไป ของแต่ละ SS

6.2.6.10 ไม่ส่งใบลงเวลา MTC สุดท้ายของ LEG เกินเวลา TARGET TIME + 30 นาที

6.2.6.11 ออกสตาร์ท SS ไม่ได้หลังจากปรับเปลี่ยนเวลาสตาร์ท SS ใหม่แล้ว

6.2.6.12 ไม่ออกสตาร์ท SS แห่งใดแห่งหนึ่ง

6.2.6.13 ถูกประท้วงเป็นผล รถแข่งหรือนักแข่งผิดคุณสมบัติ

6.2.6.14 กล่าวหาให้ร้ายกับรถแข่งของผู้อื่นโดยมีพยานรู้เห็น 2 รายขึ้นไป

6.2.6.15 แสดงกิริยาหรือวาจาขู่ขู่ขู่หรือหยาบคายต่อกรรมการ

6.3.6.16 ฝ่าฝืนคำสั่งนายสนามหรือกรรมการผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ

6.2.7 การประท้วง / การอุทธรณ์

6.2.7.1 การประท้วงต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษร และยื่นต่อนายสนามพร้อมค่าธรรมเนียมการประท้วงจำนวนเงิน 10,000 บาท การประท้วงผลการแข่งขัน ให้ประท้วงภายใน 30 นาที หลังติดประกาศผลการแข่งขัน ซึ่งจะไม่คืนให้ถ้าการประท้วงนั้นไม่เป็นผล หากประท้วงเป็นผลหลังการตัดสินแล้วจะคืนเงินค่าธรรมเนียมให้เต็มจำนวน



6.2.7.2 การประท้วงลักษณะทางเทคนิคของรถแข่งต้องวางเงินมัดจำ 20,000 บาท เพื่อเป็นประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ถ้าประท้วงมีผลเงินมัดจำจะคืนให้ผู้ประท้วง และเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากผู้เข้าแข่งขันที่ถูกกล่าวหา การประท้วงคุณสมบัติรถแข่งหรือคุณสมบัตินักแข่ง ให้ประท้วงก่อนออกสตาร์ทไม่น้อยกว่า 30 นาที (ผู้ประท้วงต้องจ่ายค่ามัดจำเพิ่มขึ้นอีกส่วนหนึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการทำงาน)

6.2.7.3 ผู้ประท้วงมีสิทธิยื่นอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกีฬาเยาวชนตรี พร้อมค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์จำนวน 10,000 บาท (เงินค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์จะไม่ได้รับคืนไม่ว่ากรณีใดๆ) ภายใน 2 วันหลังการแข่งขัน หากเห็นว่าไม่ได้รับเป็นธรรมจากการตัดสินของ Stewards ในการแข่งขันนั้น

6.2.7.4 การขอความเป็นธรรมไม่นับเป็นผลในการอุทธรณ์ โดยต้องเข้าสู่ขบวนการข้อ 5.3.7 ตามลำดับเท่านั้น

6.2.8 คะแนนสะสมประจำปีเพื่อชิงตำแหน่งชนะเลิศแห่งประเทศไทย

อันดับที่	คะแนน
1	20
2	15
3	12
4	10
5	8
6	6
7	4
8	3
9	2
10	1

อัตราคะแนนสะสมแต่ละสนาม จากผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการตามลำดับโอเวอร์ออล (Overall) ในกรณีมีคะแนนสะสมเท่ากัน ให้ดูผลการแข่งขันสนามสุดท้าย ผู้ได้ตำแหน่งโอเวอร์ออลสูงกว่าเป็นผู้ชนะ และการเก็บคะแนนชิงแชมป์ประเทศไทยจะต้องทำการแข่งขันอย่างน้อย 75% ของจำนวนสนามที่จัดการแข่งขัน และสนามสุดท้ายเป็นสนามบังคับ

6.2.9 กติกาเทคนิครถแข่งแรลลี่เฮรอด (Technical Regulations)

6.2.9.1 T 1 : อัลติเมต (Ultimate)

6.2.9.1.1 เป็นรถแข่งตามกติกา FIA T1 Ultimate เครื่องยนต์เบนซินหรือเครื่องยนต์ดีเซล มีเอกสาร FIA Homologation ที่ยังไม่หมดอายุ

6.2.9.1.2 เป็นรถแข่งตามกติกา FIA T1 Ultimate ประเภทไฟฟ้า (Electric) มีเอกสาร FIA Homologation ที่ยังไม่หมดอายุ

6.2.9.1.3 เป็นรถยนต์ประเภทพิกอัพและSUV ที่ผลิตออกจำหน่ายทั่วโลกแบบขับเคลื่อน 4x4 หรือรถยนต์ต้นแบบ (Prototype) ไม่จำกัดจำนวนการผลิต ใช้เครื่องยนต์เบนซินหรือดีเซล เป็นรถแข่งที่ผลิต/ประกอบในประเทศไทยที่มีความแข็งแรงและปลอดภัยสูง โดยผ่านการตรวจสอบสภาพก่อนการแข่งขันครั้งแรก (Pre-Scrutineering) หรือรถแข่งที่ผ่านการจดทะเบียนรับรองคุณสมบัติของ ร.ย.ส.ท. RAAT Homologation ที่ยังไม่ขาดอายุผู้จัดการแข่งขันอาจกำหนดแยกการแข่งขันตามกติกา (SR) ของผู้จัดแข่งขันได้

6.2.9.1.4 เครื่องยนต์เบนซินไม่เกิน 2,000 c.c. Turbo-Supercharger และเครื่องยนต์เบนซิน 6 สูบ 8 สูบ N/A ทางเข้าท่ออากาศ Air Restrictor เส้นผ่า



ศูนย์กลางไม่เกิน 39 มิลลิเมตร ห่างจากไบเทอริโบ
ไม่เกิน 2-4 นิ้ว จากส่วนที่แคบที่สุด

6.2.9.1.5 เครื่องยนต์ดีเซล Turbo-Supercharger และเครื่องยนต์ดีเซล 6 สูบ 8 สูบ N/A ทางเข้าท่ออากาศ Air Restrictor เส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกิน 39 มิลลิเมตร, เครื่องยนต์ที่มี Twin Turbo เส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกิน 38 มิลลิเมตร ห่างจากไบเทอริโบไม่เกิน 2-4 นิ้ว จากส่วนที่แคบที่สุด

6.2.9.1.6 ตัวรถยนต์และเครื่องยนต์ใช้ชื่อทางการค้าต่างกัน

6.2.9.1.7 ระบบไอเสียไม่จำกัด แต่ปลายท่อไอเสียต้องออกท้ายรถและไม่เป่าลงพื้น

6.2.9.1.8 ระบบส่งกำลัง และเกียร์ไม่มีข้อจำกัด

6.2.9.1.9 ช่วงล่าง ไม่จำกัดการโมดิฟาย

6.2.9.1.10 SHOCK - ABSORBER ติดตั้งได้ไม่เกินข้างละ 2 ตัว (รวมทั้งคันไม่เกิน 8 ตัว) Bump Stop ติดตั้งเพิ่มเติมได้

6.2.9.1.11 ระบบห้ามล้อไม่มีข้อจำกัด

6.2.9.1.12 ขนาดของล้อและยางต้องไม่ยื่นล้ำเกินแนวตั้งของตัวรถ ห้ามใช้ยางที่มีหมุดทุกชนิดและห้ามยางพันโซ่ทุกล้อ

6.2.9.1.13 ภายในห้องโดยสาร อุปกรณ์ระบบควบคุมและแผงหน้าปัดเรือนไมล์ปรับปรุงได้เบาชนิ่งและแผงประตู พรมปูพื้น และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ถอดออกได้

6.2.9.1.14 เป็นรถยนต์ที่จดทะเบียนใช้บนถนนสาธารณะทั่วไป ภายใต้ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก

6.2.9.1.15 รถแข่งครอสคันท์รี ต้องมีความแข็งแรงทนทานต่อสภาพเส้นทางวิบากโดยทั่วไปได้และมีความปลอดภัยเพียงพอพร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย อย่างครบถ้วนตามตามกติกา FIA Appendix J และของ ร.ย.ส.ท.โดยอนุโลม

6.2.9.2 T2 : สต็อก (Stock)

6.2.9.2.1 เป็นรถแข่งตามกติกา FIA T2 Stock เครื่องยนต์เบนซินหรือเครื่องยนต์ดีเซล มีเอกสาร FIA Homologation ที่ยังไม่หมดอายุ

6.2.9.2.2 เป็นรถยนต์ประเภทปิกอัพและ SUV ที่ผลิตออกจำหน่ายทั่วโลกแบบขับเคลื่อน 4x4 (Series Production) และเป็นรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยเกินกว่า 500 คัน โดยไม่กำหนดอายุปีการผลิต แต่ต้องเป็นรถแข่งที่มีความแข็งแรงและปลอดภัยสูง หรือรถแข่งที่ผ่านการจดทะเบียนรับรองคุณสมบัติของ ร.ย.ส.ท. RAAT Homologation ผู้จัดการแข่งขันอาจกำหนดรายละเอียดรุ่นรถแข่งขันและปีการผลิตรถแข่งได้ตามกติกา (SR) ของผู้จัดการแข่งขัน

6.2.9.2.3 เครื่องยนต์เบนซินไม่เกิน 3,000 c.c. Turbo -Supercharger และเครื่องยนต์เบนซิน 6 - 8 สูบ N/A ทางเข้าท่ออากาศ Air Restrictor เส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกิน 39 มิลลิเมตร ห่างจากไบเทอริโบไม่เกิน 2-4 นิ้ว จากส่วนที่แคบที่สุด

6.2.9.2.4 เครื่องยนต์ดีเซล Turbo-Supercharger และเครื่องยนต์ดีเซล 6 สูบ-8 สูบ N/A ทางเข้าท่ออากาศ Air Restrictor เส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกิน 39 มิลลิเมตร, เครื่องยนต์ที่มี Twin Turbo เส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกิน 38 มิลลิเมตร ห่างจากไบเทอริโบไม่เกิน 2-4 นิ้ว จากส่วนที่แคบที่สุด

6.2.9.2.5 ตัวเทอริโบ (โขงไอดี โขงไอเสียและ CENTER-SECTION) ต้องเป็นของเดิมจากโรงงานผู้ผลิตตรงตามรุ่นและปีการผลิตที่ติดรถออกมาจำหน่ายทั่วไป ชิ้นส่วนภายในเทอริโบปรับปรุงได้

6.2.9.2.6 เครื่องยนต์ต้องเป็นเครื่องยนต์ที่ควบคุมเท่ากับรถรุ่น MODEL นั้น ๆ



6.2.9.2.7 ตัวถัง (BODYSHELL) และโครงสร้าง (CHASSIS) ต้องเป็นของเดิมจากโรงงานผู้ผลิตในรถรุ่นนั้นๆ ห้ามใช้ไฟเบอร์หรือวัสดุอื่นๆ ทดแทน ห้ามตัดเจาะทุกชิ้นส่วนของตัวรถเพื่อการลดน้ำหนัก (รถปีกอัลท์ห้ามถอดฝากระบะท้าย)

6.2.9.2.8 ระบบหล่อเย็นอากาศ (INTERCOOLER) ต้องเป็นของเดิมจากโรงงานผู้ผลิต

6.2.9.2.9 ชิ้นส่วนและวัสดุข้อต่อท่อ INTERCOOLER ท่อน้ำ ท่อน้ำมัน อนุญาตให้เปลี่ยนเป็นวัสดุที่มีคุณภาพที่ดีกว่าของเดิมได้ จุดติดตั้งต้องอยู่ที่เดิมและห้ามดัดแปลงเพื่อความแข็งแรงของท่อยาง

6.2.9.2.10 ห้ามติดตั้งตัวปรับแรงดันเทอร์โบภายในห้องโดยสาร หรือตำแหน่งที่ปรับได้ในระหว่างขับ

6.2.9.2.11 ระบบหัวฉีด บีบีดีเซลปรับแต่งได้ แต่ห้ามเปลี่ยนแปลงระบบ

6.2.9.2.12 ห้ามติดตั้งระบบ DRY-SUMP, SUPERCHARGER และ/หรือ NITROUS OXIDE

6.2.9.2.13 ระบบไอดีและไอเสียต้องเป็นของเดิมจากโรงงานผู้ผลิต ปลายท่อไอเสียต้องออกท้ายรถ

6.2.9.2.14 ระบบส่งกำลัง และเสื่อเกียร์ต้องใช้ของเดิมจากโรงงานผู้ผลิต ปรับแต่งอัตราทดเกียร์ได้แต่ห้ามใช้เฟืองเกียร์แบบ "DOG-ENGAGEMENT"

6.2.9.2.15 ต้องใช้เสื่อเฟืองท้ายเดิมที่ติดรถมาจากโรงงานผู้ผลิต แต่ปรับปรุงชิ้นส่วนภายในได้

6.2.9.2.16 ห้ามเปลี่ยนแปลงระบบการทำงานของช่วงล่าง

6.2.9.2.17 ห้ามติดตั้งเหล็กกันโคลง (STABILIZER-BAR) เพิ่มเติม

6.2.9.2.18 อนุญาตให้เปลี่ยนขนาดของเหล็กกันโคลง แหนบ สปริงชด และทอร์ชันบาร์ได้แต่ต้องติด

ตั้งที่จุดยึดในตำแหน่งเดิม (สามารถปรับปรุงจุดยึดต่างๆ ให้แข็งแรงขึ้นได้)

6.2.9.2.19 อนุญาตให้เปลี่ยน SHOCK-ABSORBER ได้ไม่เกินข้างละ 1 ตัว (รวมทั้งคันไม่เกิน 4 ตัว)

6.2.9.2.20 ระบบห้ามล้อต้องคงรูปแบบเดิม คาลิเปอร์ต้องคงเดิมจากโรงงานผู้ผลิต อนุญาตให้เปลี่ยนผ้าเบรกและสายส่งน้ำมันเบรกได้ (รถที่มี ABS หรือ DYNAMIC STABILITY CONTROL เป็นอุปกรณ์ปกติจากโรงงานจะตัดระบบการทำงานดังกล่าวออกก็ได้)

6.2.9.2.21 ขนาดของล้อและยางต้องไม่ยื่นล้ำเกินแนวตั้งของตัวรถ ห้ามใช้ยางที่มีหมุดทุกชนิดและห้ามยางพันโซ่ทุกล้อ

6.2.9.2.22 หม้อกรองอากาศให้ใช้ของเดิมจากโรงงานผู้ผลิต แต่เปลี่ยนได้กรองได้

6.2.9.2.23 ภายในห้องโดยสาร อุปกรณ์ระบบควบคุมและแผงหน้าปัดเรือนไมล์ของโรงงานผู้ผลิต ต้องคงสภาพเดิมไว้ แต่เบาะนั่งและแผงประตูพรมปูพื้นกันชนท้าย และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ถอดออกได้

6.2.9.2.24 น้ำหนักรถอย่างต่ำต้องไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ตามข้อมูลจำเพาะของรถรุ่นนั้นๆ

6.2.9.2.25 เป็นรถยนต์ที่จดทะเบียนใช้บนถนนสาธารณะทั่วไป ภายใต้พ.ร.บ.การขนส่งทางบก

6.2.9.2.26 รถแข่งแรลลี่เหรอด ต้องมีความแข็งแรงทนทานต่อสภาพเส้นทางวิบาก โดยทั่วไปได้และมีความปลอดภัยเพียงพอ พร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย อย่างครบถ้วนตามกติกา FIA Appendix J และของ ร.ย.ส.ท. โดยอนุโลม

6.2.3 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยและเพื่อการแข่งขัน (ทุกรุ่นการแข่งขัน)

6.2.3.1 หมวกกันน็อกจะต้องมีการรับรองตามมาตรฐาน FIA หรือของ ร.ย.ส.ท.



6.2.3.2 ชุดแข่งจะต้องมีการรับรองตามมาตรฐาน FIA หรือของ ร.ย.ส.ท.

6.2.3.3 โครงยึดเสริมความแข็งแรงภายในตัวรถ (ROLL-CAGE) ต้องสร้างขึ้นจากท่อเหล็กเหนียว ขนาดชั้นต่ำ 1.5"-OD x 0.083"-WALL ที่มีจุดยึดกับตัวรถอย่างน้อย 6 จุด (ให้อ้างอิงวิธีออกแบบและการยึดเกาะกับตัวถังตาม FIA APPENDIX-J ARTICLE 253.8)

6.2.3.4 รถแข่งจะต้องมีเครื่องดับเพลิงอัตโนมัติตามกติกา FIA หรือมีถังดับเพลิงสาร HALON ไม่น้อยกว่า 4 กก. (หรือ 2 ถัง ถังละ 2 กก.) ติดตั้งในรถอย่างมั่นคง แต่สามารถหยิบนำออกมาใช้ได้สะดวกและรวดเร็วทันเหตุการณ์

6.2.3.5 สวิตช์ตัดไฟจำนวน 2 จุด ภายในห้องโดยสาร และภายนอกรถด้านซ้ายมือของขอบล่างกระจกบังลมหน้า และทำเครื่องหมายให้เห็นชัดเจน

6.2.3.6 เข็มวัดนิรภัยชนิด 4 แถบ ความกว้างของแถบคาบอย่างน้อย 3 นิ้ว และมีจุดยึดต่อชุด ไม่น้อยกว่า 4 จุด ตามข้อกำหนดของ FIA APPENDIX-JARTICLE 253.1

6.2.3.7 เบาะนั่ง ทั้งผู้ขับและผู้นำทางจะต้องเป็นเบาะที่ทำขึ้นมาเพื่อใช้ในการแข่งขันที่มีสภาพดีไม่มีรอยชำรุด ติดยึดอย่างมั่นคงแข็งแรงตามข้อกำหนดของ ร.ย.ส.ท. หรือ FIA APPENDIX-J ARTICLE 253.6

6.3.3.8 กระจกบังลมหน้าต้องเป็นกระจกนิรภัยแบบ 2 ชั้น (LAMINATED)

6.2.3.9 รถแข่งทุกคันต้องติดตั้งลูกาเพิ่มเติมทั้งด้านหน้าและด้านท้ายรถอย่างมั่นคงแข็งแรงสามารถรับแรงจุดดิ่งได้อย่างน้อย 3 ตัน พร้อมทั้งทำเครื่องหมายบอกตำแหน่งให้เห็นอย่างเด่นชัด

6.2.3.10 ต้องมีชุดปฐมพยาบาลเบื้องต้น (FIRST-AID KIT) ติดตั้งไว้ในรถ เพื่อนำออกมาใช้ได้สะดวกและมีเครื่องหมายบอกให้เห็นอย่างชัดเจน

6.2.3.11 ต้องมีเครื่องหมายสามเหลี่ยมสะท้อนแสง 1 อัน

6.2.3.12 ต้องติดตั้งแตรที่มีเสียงดังได้ยินชัดเจนไกลเกิน 200 เมตรและใช้งานได้ในช่วงแข่งขันช่วง SS

6.2.3.13 ต้องมีไฟเบรกและไฟท้ายเพิ่มเติมบนกระจกบานหลังหรือจุดสูงสุดของท้ายรถ จำนวน 2 ดวง ส่องสีแดงให้เห็นอย่างเด่นชัด

6.2.3.14 ต้องมีกระจกส่องหลังทั้งด้านซ้ายด้านขวาและภายในรถ

6.2.3.15 ต้องมียางกันโคลน ติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรงที่ล้อทั้ง 4 ล้อ ตามข้อกำหนด FIA

6.2.3.16 ต้องติดตั้งเครื่องมือวัดระยะทาง (TRIP-TWIN MASTER) ที่ได้มาตรฐานและใช้งานได้

6.2.3.17 ห้ามติดตั้งเครื่องสื่อสาร วิทยุรับส่งคลื่น UHF หรือ VHF

6.2.3.18 อนุญาตให้มีเครื่องแจ้งพิกัดระบบดาวเทียม GPS (GLOBAL POSITIONING SYSTEM)

6.2.3.19 อนุญาตให้ติดตั้งปล่องหายใจ (SNORKLE) ได้

6.2.3.20 ต้องมีขอลากรถทั้งด้านหน้าและด้านท้ายรถที่มีขนาดแข็งแรง และมีเส้นผ่าศูนย์กลางของรูหรือลูกาไม่เล็กกว่า 45 มม. มีลูกศรชี้ให้เห็นชัดเจน

6.2.3.21 ต้องมียางอะไหล่อย่างน้อย 1 เส้น ขนาดของยางต้องเป็นขนาดเดียวกับที่ใช้กับรถแข่งทั้ง 4 เส้น พร้อมทั้งมีแม่แรงที่ติดตั้งไว้อย่างมั่นคง





2026
NCR
2026-2028



กฎที่ 7

Grassroots
Esport (Digital Motorsport)
Drift Regulations





หมวดที่ 7 Grassroots Esport (Digital Motorsport)

7.1 Esport (Digital Motorsport)

หมายถึง การแข่งขันรถยนต์ผ่านโปรแกรมจำลองการแข่งขันรถยนต์ ทุกประเภทการแข่งขัน โดยโปรแกรมจะทำงานบนคอมพิวเตอร์ โดยผู้เข้าแข่งขันจะควบคุมรถแข่งด้วยจอยสติ๊ก

7.2 การดำเนินการแข่งขัน

Race Control ประกอบด้วย ผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) ที่ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการกีฬายานยนต์, ผู้อำนวยการแข่งขัน (Race Director), นายสนาม (Clerk of the Course), เลขานุการ (Secretary of the Meeting)

7.3 ผู้ร่วมแข่งขัน

ผู้ร่วมแข่งขันต้องสมัครเข้าแข่งอย่างเป็นทางการ ในรุ่นของรถแข่งที่ผู้จัดแข่งกำหนดไว้

7.3.1 ผู้สมัครแข่งในรายการที่มีสถานภาพ National Championship, Series Championship, Annual Event หรือ Endurance Event ต้องถือใบอนุญาตขับขี่รถแข่งสำหรับรูปแบบ Digital Motorsport ที่ออกให้โดย ร.ย.ส.ท. (รวมถึงใบอนุญาตขับขี่รถแข่งที่ออกให้โดย ASN ของประเทศอื่น ในกรณีที่มีรายการแข่งมีสถานภาพเป็น National Event Authorised for Foreign Participation)

7.3.2 ผู้สมัครเข้าร่วมการแข่งขันทุกคน จะต้องโปรแกรมจำลองการแข่งขันรถยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมาย

7.3.3 ผู้สมัครเข้าร่วมการแข่งขันทุกคน ต้องเคารพการตัดสินใดๆ ของผู้ตัดสินแข่งขันจากร.ย.ส.ท.

7.3.4 ผู้สมัครเข้าร่วมการแข่งขันต้องปฏิบัติตามกติกามารยาทที่ดีตามมาตรฐานของการแข่งขัน หากผู้สมัครหรือบุคคลอื่นของทีมงานที่สังกัดในทีมแข่งประพฤติตัวไม่เหมาะสม, ก่อการทะเลาะวิวาท, ทำร้ายร่างกาย, ปฏิบัติตนอย่างไม่มีน้ำใจนักกีฬา นอกจากถูกลงโทษตามกติกาแล้ว ผู้จัดการแข่งขันขอสงวนสิทธิ์ในการร่วมแข่งขันในคราวต่อไป โดยนักแข่งเป็นผู้รับผิดชอบความประพฤติของทีมงาน

7.4 การประชุมนักแข่ง

ผู้ร่วมแข่งขันทุกรายต้องเข้าร่วมประชุมนักแข่ง (Drivers' Briefing) เพื่อซักซ้อมความเข้าใจกับนายสนามและผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) ร.ย.ส.ท.

7.5 การจับเวลารอบคัดเลือก และเรียงลำดับการออกสตาร์ตการจับเวลารอบคัดเลือก (Qualifying) เป็นกระบวนการเบื้องต้นเพื่อเรียงลำดับการออกสตาร์ตในช่วงการแข่งขัน จะใช้เวลาจากการจับเวลารอบคัดเลือกในโปรแกรมจำลองการแข่งขัน มาเรียงลำดับสตาร์ตจากน้อยไปหามาก



7.6 การสิ้นสุดของการแข่งขัน

7.6.1 การแข่งขันจะสิ้นสุดลงเมื่อรถแข่งคันนำได้รับธงตาหมากรุก (Chequered Flag) ขณะผ่านเส้นชัย (Finish line) ระยะเวลาทางหรือระยะเวลาเวลาที่กำหนดไว้ในรายการแข่งขัน

7.6.2 หากการตีธงตาหมากรุกเกิดขึ้นหลังกำหนดระยะเวลาหรือระยะเวลาด้วยเหตุใดก็ตาม ผลการแข่งขันจะตัดสินตามตำแหน่งนับแต่รถแข่งคันนำวิ่งผ่านเส้นชัยครบระยะเวลาหรือระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรายการแข่งขัน

7.6.3 เมื่อมีเหตุการณ์ใดๆ ที่ทำให้การแข่งขันต้องยุติลงหลังจากการแข่งขันผ่านไปไม่น้อยกว่า 75% ของระยะเวลาหรือระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรายการแข่งขัน ผลการแข่งขันจะตัดสินตามตำแหน่งนับแต่รถแข่งคันนำวิ่งผ่านเส้นชัยครั้งสุดท้าย

7.7 วินัยการแข่งขัน

7.7.1 นักแข่งต้องพยายามควบคุมให้ยางรถแข่งทั้ง 4 ล้อใช้เฉพาะทางแข่ง (Track) ที่อยู่ระหว่างเส้นขาวขอบทางแข่งฝั่งซ้ายถึงเส้นขาวขอบทางแข่งฝั่งขวา

7.7.2 ในการแข่งขันตามปกติ รถแข่งหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถแข่งจะไม่ปะทะ กระทบ กระแทก หรือเบียดซึ่งกันและกัน อย่างไรก็ตาม ในการแข่งขันที่ใช้ความเร็วสูงระดับใกล้เคียงกัน อาจมีกรณีที่รถแข่งหรือส่วนหนึ่งของรถแข่งปะทะ กระทบ กระแทก หรือเบียดกันขึ้นได้ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวต้องไม่เกิดขึ้นโดยเจตนาหรือบ่อยครั้ง นักแข่งต้องมีน้ำใจเพียงพอที่จะขอโทษและให้อภัยซึ่งกันและกัน

7.7.3 เป็นเรื่องปกติที่นักแข่งทุกคนต้องการชัยชนะและขับแข่งอย่างสุดความสามารถ ถ้านัก

แข่งคนใดมีเจตนาชะลอความเร็วลงเพื่อให้นักแข่งรายอื่นซัดลง หรือเพื่อจุดประสงค์อื่นใด เช่น แกล้งให้ชนท้าย (Brake Check) ให้ถือว่าเป็นเหตุการณ์ผิดกติกา กรรมการมีสิทธิ์ที่จะตัดสินลงโทษได้

7.7.4 ถ้าวางแข่งหมุนหรือหยุดบนผิวทางแข่ง นักแข่งต้องรอจนกว่ารถแข่งคันอื่นที่ตามมาในระยะใกล้ผ่านไปหมดก่อน จึงนำรถแข่งออกนอกผิวทางแข่งหรือร่วมการแข่งขันต่อไป

7.7.5 ถ้าวางแข่งหลุดออกนอกผิวทางแข่ง นักแข่งต้องรอจนกว่ารถแข่งคันอื่นที่ตามมาในระยะใกล้ผ่านไปหมดก่อนจึงกลับเข้าสู่ผิวทางแข่งได้ แต่การเข้าสู่ผิวทางแข่งอย่างกะทันหัน อันน่าจะก่อให้เกิดอันตราย อาจจะถูกพิจารณาปรับโทษได้

7.7.6 กีฬาแข่งรถเป็นการแข่งขันรายบุคคล นักแข่งต้องไม่ขับแข่งในลักษณะร่วมมือกับนักแข่งร่วมสังกัด เช่น นักแข่งรายหนึ่งให้เพื่อนร่วมสังกัดแข่งผ่านไปง่ายๆ โดยไม่พยายามทำการแข่งขัน แต่หลังจากเพื่อนร่วมสังกัดรายนั้นแข่งไปแล้ว กลับทำการแข่งกับนักแข่งรายอื่นๆ อย่างจริงจังเต็มความสามารถ

7.7.7 การขับกีดกัน (Blocking) หมายถึงนักแข่งรถแข่งคันหน้าเปลี่ยนเส้นทางจากซ้ายไปขวา หรือจากขวาไปซ้าย สลับไปสลับมา เพื่อป้องกันไม่ให้นักแข่งคันอื่นผ่านหรือแซงได้ ถือว่าเป็นการขับแข่งที่ไม่มีน้ำใจนักกีฬา

7.7.8 การขับขวางทาง (Baulking) หมายถึงนักแข่งที่ตั้งใจชะลอความเร็ว เพื่อให้รถคันอื่นที่ตามมาข้างหลังซัดลง ถือเป็นการขับแข่งที่ไม่มีน้ำใจนักกีฬา

7.7.9 ในระหว่างการแข่งขัน นักแข่งที่ทำผิดกติกา หรือไม่มีน้ำใจนักกีฬา อาจจะได้รับประท้วงเตือนด้วยข้อความในโปรแกรมจำลองการแข่งขันรถยนต์ หรืออาจจะถูกให้ออกจากการแข่งขัน



7.7.10 ทีมแข่ง (Driver, Entrant และ Team Manager) ต้องรับผิดชอบต่อพฤติกรรมของบุคลากรทุกคนในทีม

7.7.11 ห้ามบุคลากรทุกคนในทีม (นักแข่ง เจ้าของทีม ผู้จัดการทีม ช่างประจำทีม และผู้ร่วมทีม) เสพสิ่งมีนเมาหรือยาเสพติดทุกชนิดภายในบริเวณสถานที่จัดการแข่ง ในวันแข่งขัน (ก่อนการแข่งขันในวันนั้นจะจบสิ้น) การฝ่าฝืนจะถูกพิจารณาโทษสถานหนัก

7.7.12 เป็นหน้าที่ของทีมแข่งจะต้องติดตามประกาศอย่างเป็นทางการใดๆ ที่ติดประกาศ ณ สถานที่ติดตั้งป้ายประกาศ

7.8 การแข่งและการห้ามแข่ง

7.8.1 รถแข่งคันหน้าไม่มีสิทธิ์กระทบ กระแทก ปะทะ หรือเบียดรถแข่งคันหลังที่เริ่มเข้าสู่กระบวนการแข่ง

7.8.2 เมื่อรถแข่งคันหลังต้องการวิ่งแซงรถคันหน้า รถคันหลังไม่มีสิทธิ์ที่จะชน ดัน กระแทก กระแทก ปะทะ หรือเบียดรถแข่งคันหน้า

7.8.3 ในกรณีที่รถแข่งวิ่งคู่ขนานมาด้วยกัน และต่างฝ่ายต่างแย่งกันเข้าโค้ง นักแข่งทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ต้องรักษาเส้นทางของตนโดยไม่แซงรถเข้าหรือออกไปหาอีกฝ่ายหนึ่ง ผู้ที่หักเหเส้นทางจะถูกพิจารณาให้เป็นฝ่ายผิด

7.8.4 ในกรณีที่รถแข่งคันหน้าเตรียมที่จะเข้าโค้ง และมีรถแข่งคันอื่นวิ่งแซงเสียบเข้ามาด้านในจนล้อหน้าของ รถแข่งคันหลังผ่านขึ้นมาเสมอตำแหน่งที่ นั่งผู้ขับของรถคันหน้าได้แล้ว รถแข่งคันหน้าต้องเปิดพื้นที่ว่าง (Racing Room) ให้คู่แข่งตีคู่ไปได้โดยหลีกเลี่ยงการกระทบกันให้ถึงที่สุด

7.8.5 รถแข่งคันที่กำลังจะถูกแซงทับรอบจากรถแข่งตำแหน่งที่หนึ่ง (และตำแหน่งอื่นๆ อีก) จะต้องรักษาเส้นทางวิ่งให้ออกนอกแนวความเร็วสูง (Racing Line) ของรถแข่งที่กำลังจะแซงผ่านไปโดยกีดขวางให้เสียเวลา

7.9 บทลงโทษ

7.9.1 Race Incidents ทุกกรณีจะพิจารณาโดยโปรแกรมจำลองการแข่งขันรถยนต์ ซึ่งทางผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) อาจจะมีการเพิ่ม หรือลดการลงโทษนั้นได้หลังจบการแข่งขัน และสามารถลงโทษอื่นๆ ได้อีกนอกจากการปรับเวลา โดยมีบทลงโทษเบื้องต้นดังนี้

- ตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร
 - ให้ปรับเวลาเพิ่มหลังจบการแข่งขัน
 - ปรับอันดับลง 1-8 อันดับ
 - ปรับอันดับการ Start ใน Race ต่อไป
 - ไม่อนุญาตให้ร่วมการแข่งขันใน Race หรือ Event ถัดไปให้
 - ปรับเงิน
- กรรมการควบคุมการแข่งขันอาจจะมีกรลงโทษได้มากกว่า 1 ข้อ

7.9.2 นักแข่งไม่เข้าร่วมประชุมนักแข่ง จะไม่ได้รับการบันทึกเวลาในรอบคัดเลือก จัดตำแหน่งออกรถเป็นคันท้ายสุด (หากมีมากกว่า 1 ราย ให้จับสลากกำหนดตำแหน่งของรถแข่งในกลุ่มท้ายขบวน) รวมถึงปรับบวกลเวลา 15 วินาทีในการแข่ง Race นั้น

7.9.3 การขับรถแข่งโดยประมาท หรือขับรถอย่างไม่มีมารยาท ไม่มีน้ำใจนักกีฬา นักแข่งผู้นั้นจะถูกพิจารณาจากผู้ตัดสินการแข่งขัน ให้ออกจากการแข่งขัน และอาจถูกห้ามลงแข่งใน Race ต่อๆ



ไป หรือปรับเงิน

7.9.4 เจตนาเบนทิศทางเพื่อชนรถแข่งคันที่กำลังแข่ง จะถูกปรับบวกอันดับเท่าที่คู่กรณีเสียตำแหน่ง หรือปรับบวกเวลาเท่าที่คู่กรณีเสียเวลา หรือปรับอันดับการ Start ใน Round ต่อไป หรือให้ลงโทษทั้งสามแบบ ถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (โดยความเห็นชอบของผู้ตัดสินการแข่งขัน)

7.9.5 เจตนาชนหรือกระแทกรถแข่งคันหน้าให้เสียหลักเพื่อให้ง่ายต่อการแข่ง จะถูกปรับบวกอันดับหรือถอยตำแหน่งเท่าที่คู่กรณีเสียตำแหน่ง หรือปรับบวกเวลาเท่าที่คู่กรณีเสียเวลาหรือปรับอันดับการ Start ใน Race ต่อไป ถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (โดยความเห็นชอบของผู้ตัดสินการแข่งขัน)

7.9.6 นักแข่งหรือบุคคลในทีมแข่ง ใ้วจาไม่สุภาพ ด่าทออย่างหยาบคาย ทำร้ายร่างกาย กรรมการหรือนักแข่งคนอื่น ให้ออกจากการแข่งขันและอาจถูกห้ามลงแข่งใน Race ต่อไปหรือปรับเงิน

7.9.7 นักแข่งที่ถูกตรวจพบสารเสพติดให้โทษ หรือมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จะถูกพิจารณาห้ามลงทำการแข่งขัน โดยความเห็นชอบของผู้ตัดสินการแข่งขัน

7.10 การประท้วง

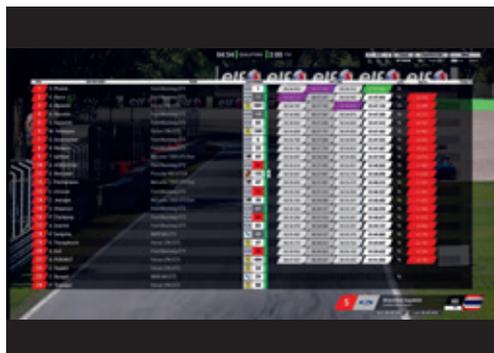
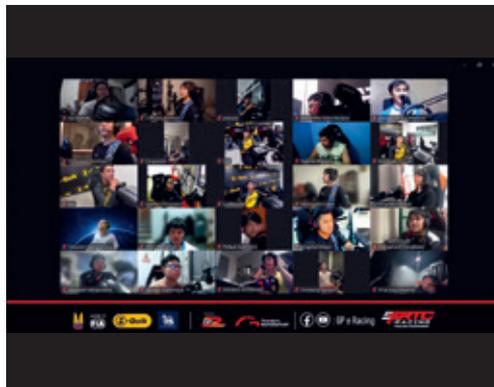
การประท้วงต้องปฏิบัติตามกติกาการแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ (NCR) โดยทำหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษร ยื่นต่อนายสนามเพื่อส่งถึงผู้ตัดสินการแข่งขัน

7.10.1 การประท้วง ต้องประท้วงหลังเวลาประกาศผลการแข่งขันแล้วไม่เกิน 30 นาที

7.10.2 นักแข่งผู้เข้าแข่งขันหรือผู้จัดการทีมที่มีใบอนุญาตผู้จัดการทีมเท่านั้นเป็นผู้มีสิทธิ์ประท้วง ไม่รับการประท้วงจากบุคคลอื่น (ผู้ประท้วงจะต้องอยู่ในรุ่นและการแข่งขันนั้นๆ)

7.11. การอุทธรณ์

ผู้ร่วมแข่งขันอาจุทธรณ์การตัดสินของคณะผู้ตัดสินการแข่งขันได้ โดยทำหนังสือยื่นถึงคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ภายใน 2 วันทำการหลังจากสิ้นสุดการแข่งขัน พร้อมเงินค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์ตามอัตราที่กำหนดใน NCR คณะกรรมการกีฬายานยนต์ จะจัดให้มีการสอบสวนเหตุการณ์ด้วยความเป็นธรรม และจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบภายหลัง การตัดสินของคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ถือเป็นที่สุด





7.13 กติกาการแข่งขันรถดริฟท์

DRIFT REGULATIONS

คำจำกัดความ

การแข่งขันรถดริฟท์เป็นการแข่งขันรถยนต์ระดับรากหญ้าที่แข่งขันโดยตัดสินด้วยการให้คะแนนจากคณะกรรมการผู้ตัดสินที่ผู้จัดแต่งตั้งที่เรียกว่า Judge ร่วมกับคณะกรรมการผู้ตัดสินที่สมาคมแต่งตั้ง (Stewards)

การตัดสินผลการแข่งขันให้คำนึงถึงปัจจัย 4 ประการ ได้แก่ ความเร็ว (Speed) การบังคับและควบคุมรถแข่ง (Counter steering) เส้นทางที่บังคับควบคุมรถแข่ง (Line) และรูปแบบการขับแข่งและการควบคุมรถแข่ง (Style) โดยใช้รถแข่งที่ใช้งบประมาณไม่สูงเกินความจำเป็น และสามารถใช้สถานที่แข่งขันเป็นสนามแข่งมาตรฐาน หรือสนามแข่งเฉพาะกิจของ Circuit หรือ Kart, ลานจอดรถ (Car Park) หรือขึ้นเขา (Hill climb) กติกานี้กำหนดขึ้นตามแนวทางของ FIA Drifting Guideline for Drifting Event ซึ่งหากมีปัญหาในการวินิจฉัยตีความให้พิจารณาจากหลักการเอกสารดังกล่าวประกอบการพิจารณาตัดสิน

ผู้จัดการแข่งขัน หรือกรรมการผู้ตัดสิน สามารถเกณฑ์การตัดสินที่เพิ่มเติมจากกติกาที่กำหนดในกฎกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ (NCR) ฉบับนี้ได้ แต่ต้องประกาศกำหนดและแจ้งนักแข่งในการประชุมนักแข่ง จึงจะมีผลใช้บังคับ

ศัพท์เฉพาะที่ใช้ในประเภทการแข่งขันดริฟท์

Run หมายถึง รอบการแข่งขัน (Round , Series)
Solo หมายถึง การแข่งขันรอบการคัดเลือก (Qualify) ที่กำหนดให้วิ่งทีละคัน เพื่อเข้าสู่รอบชิงชนะเลิศต่อไป

Battle หมายถึง การแข่งขันรอบชิงชนะเลิศจับคู่ระหว่างรถแข่ง 2 คัน ที่ผ่านการจัดอันดับตามการคัดเลือก โดยการพิจารณาจากผลคะแนนการแข่งขันวิ่งพร้อมกัน 2 ครั้งรวมกัน และให้รถแข่งทั้งสองคันสลับเป็นคันนำ และคันตาม

Clipping Zone หมายถึง พื้นที่ในสนามแข่งซึ่งกรรมการผู้ตัดสินกำหนดให้เป็นพื้นที่การให้คะแนน

One More Time หมายถึง การให้แข่งขันใหม่เนื่องจากกรรมการเห็นว่ามียุทธวิธีที่เท่ากัน



การจัดการแข่งขัน

ผู้จัดการแข่งขัน (Organizer) ต้องขอใบอนุญาตตามหลักเกณฑ์ที่สมาคมประกาศกำหนด ซึ่งต้องมีประกันภัยบุคคลที่สาม โดยสมาคมเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการผู้ตัดสิน (Stewards) และกรรมการผู้กำกับมาตรฐาน (Observer) ตามความจำเป็นเพื่อปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับกรรมการผู้ตัดสินที่ผู้จัดแต่งตั้ง (Judge)

กรรมการผู้ปฏิบัติหน้าที่

กรรมการผู้ปฏิบัติหน้าที่สำคัญได้แก่นายสนาม (Clerk of the Course) และกรรมการผู้ตัดสินที่ผู้จัดแต่งตั้ง (Judge) หัวหน้ากรรมการตรวจสภาพต้องเป็นผู้ถือใบอนุญาตกรรมการของสมาคม หรือ ASN อื่น

กรรมการควบคุมทางวิ่งและกรรมการธง (Marshal) ผู้จัดการแข่งขันต้องจัดให้มีกรรมการเพื่อปฏิบัติหน้าที่ดูแลความปลอดภัยอย่างพอเพียงโดยอาจแต่งตั้งให้กรรมการผู้ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวเป็นกรรมการยืนยันข้อเท็จจริง (Judge of fact) อีกตำแหน่งหนึ่งได้

กรรมการผู้ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ให้มีตามความจำเป็น เหมาะสม และเพียงพอ

การบังคับใช้กติกา

ผู้จัดการแข่งขันต้องจัดทำกติกาการแข่งขันเทคนิคและกติกาทั่วไป (Supplementary Regulation) ประกอบการยื่นขออนุญาต รวมทั้งประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบล่วงหน้าเป็นเวลาไม่น้อยกว่าที่สมาคมประกาศกำหนดในกฎกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ (NCR)

มาตรฐานความปลอดภัย

ผู้จัดการแข่งขันต้องจัดให้มีรถพยาบาล และระดับเพลิง พร้อมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่อย่างน้อยอย่างละ 1 คัน ตลอดระยะเวลาการแข่งขัน

ผู้จัดการแข่งขันต้องจัดให้มีถังดับเพลิงแบบหัวถือ ขนาดไม่น้อยกว่า 6 กิโลกรัม ในจุดต่างๆ ในสนามแข่ง ให้กรรมการที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านความปลอดภัยใช้งานได้ในกรณีฉุกเฉิน

การประชุมนักแข่ง

ก่อนการซ้อม (Official Practice) การคัดเลือก (Solo) หรือการแข่งขันเริ่มต้น นายสนามเป็นผู้ที่มีหน้าที่บรรยายสรุปด้านความปลอดภัยให้นักแข่งและผู้เกี่ยวข้องทราบและปฏิบัติ รวมทั้งต้องกำกับดูแลให้มีเส้นทางเดินรถสำหรับรถฉุกเฉิน

การตรวจสภาพ

กรรมการตรวจสภาพต้องตรวจสอบให้มั่นใจว่ารถแข่งและอุปกรณ์ประจำรถ และอุปกรณ์ประจำตัวนักแข่ง มีมาตรฐานความปลอดภัยตามกฎกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ (NCR)

การตัดสินของกรรมการผู้ตัดสิน

แนวทางการตัดสินต้องประกาศกำหนดในกติกา Supplementary Regulation (SR) หรือ ประกาศเพิ่มเติม (Bulletin) โดยต้องบรรยายสรุปให้นักแข่งระหว่างการประชุมนักแข่งล่วงหน้าก่อนการแข่งขัน หลักเกณฑ์การตัดสินมีรายละเอียดประกอบไปด้วย

Angle of Drifting

Posture of Drifting

Speed of Drifting



ในรอบชิงชนะเลิศการตัดสินจะพิจารณาจากรถ
ที่เป็นผู้ตาม (Chasing Car : Following) ต้องวิ่งใน
ระยะที่ใกล้กับรถคันนำ (Lead Car : Leader)

นักแข่งและทีมแข่งไม่สามารถประท้วงการตัดสิน
ของกรรมการพิสูจนข้อเท็จจริง (Judge of Fact)

สนามแข่ง

สนามแข่งมีรายละเอียดประกอบไปด้วย

เส้นสตาร์ท (Start Line)

บริเวณเร่งความเร็ว (Acceleration)

ฝั่งสนามที่แสดงพื้นที่การแข่งขัน (Competition
Section) อย่างน้อย 3 โค้งและไม่เกิน 7 โค้ง

เส้นฟินิช (Finish Line)

บริเวณลดความเร็ว (Deceleration section)

ตำแหน่งของกรรมการพิสูจนข้อเท็จจริง
(Judge of Fact)

การประกาศผลการแข่งขัน

วิธีการตัดสินเพื่อประกาศผลการแข่งขัน (De-
termination of classification) ต้องระบุในกติกา SR

การแบ่งรุ่นการแข่งขัน

ให้แบ่งรุ่นการแข่งขันโดยคำนึงถึงระดับของใบ
อนุญาตขับขี่ ดังนี้

D1 Pro

D2 Semi Pro

D3 Amateur

D4 Beginner

ทั้งนี้ ผู้จัดการแข่งขันสามารถประกาศ
กำหนดการเรียกชื่อหรือการแยกรุ่นที่แตกต่างออกไป
ได้ แต่ต้องคำนึงถึงความเหมาะสมของคุณสมบัติ
นักแข่งและคุณสมบัติรถแข่ง

กติกาทั่วไป (General Rules)

การสตาร์ท

นักแข่งต้องนำรถแข่งมาสู่จุดสตาร์ทตามที่
กำหนด โดยนักแข่งต้องแต่งกายและสวมใส่อุปกรณ์
เพื่อความปลอดภัยในสภาพที่พร้อมทำการแข่งขัน
ภายในระยะเวลาที่ประกาศกำหนด

การซ้อม (Free Practice)

อนุญาตให้รถที่ผ่านการตรวจสอบสภาพและมี
คุณสมบัติทางเทคนิคตามกฎกติกาเท่านั้น ช่วงเวลา
ที่เปิดโอกาสให้ซ้อม ต้องบรรจุในกำหนดการแข่งขัน
อนุญาตให้นักแข่งที่มีใบอนุญาตขับขี่แข่งขัน
จำนวนรถแข่งที่ลงทำการซ้อมแต่ละรอบ ให้เป็นไป
ตามการวินิจฉัยของนายสนาม

การแข่งขันรอบคัดเลือก (Qualify : Solo)

รถแข่งแต่ละคันจะทำการคัดเลือกด้วยการวิ่ง
จำนวน 3 ครั้ง โดยอาจได้รับโอกาสในการวิ่งดูสนาม
(Reconnaissance) 1 ครั้ง โดยผลการคัดเลือกให้
จัดอันดับด้วยผลคะแนนที่ดีที่สุด หากคะแนนเท่า
กัน ให้เปรียบเทียบจากผลคะแนนที่ดีเป็นอันดับที่
2 (Second Best)

สำหรับลำดับที่ลงทำการคัดเลือกให้จัดลำดับ
ด้วยการจับสลาก หรือวิธีการอื่นตามที่ผู้จัดประกาศ
กำหนด อนุญาตให้รถแข่งที่ทำการคัดเลือกเท่านั้น
จะใช้แข่งขันในรอบชิงชนะเลิศ

การแข่งขันรอบชิงชนะเลิศ (Final : Battles)

รถแข่งที่เข้าสู่รอบชิงชนะเลิศ ขึ้นอยู่กับจำนวน
รถแข่งที่เข้าทำการแข่งขัน ให้มีจำนวนรถแข่งที่นำ
มาจับคู่แบบแพ้คัดออก คือ 32 คัน และ 16 คัน โดย
แบ่งสายแข่งขันตามผัง 1:32 2:31 3:30..... และ
1:16 2:15 3:14 เรียงตามลำดับ



กรณีที่รถที่เข้าทำการแข่งขันน้อยกว่า 32 คัน ผู้จัดการแข่งขันสามารถแบ่งสายเพื่อจัดการแข่งขันรอบชิงชนะเลิศที่ 16 คันได้

หลักการคิดคะแนน (Scoring)

การคิดคะแนนให้คิดจากคะแนนของกรรมการผู้ตัดสินที่ผู้จัดแต่งตั้ง (Judge) จำนวนอย่างน้อย 3 คน โดยให้คะแนนจากปัจจัย 4 ประการ ได้แก่ Speed, Trajectory, Angle และ Style โดยผู้จัดอาจกำหนดให้ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Telemetry : DOSS) ในการคิดคะแนนได้

การคิดคะแนนในรอบคัดเลือก

(Qualifying Round)

กรรมการผู้ตัดสินที่ผู้จัดแต่งตั้ง (Judge) แต่ละคนจะมีคะแนน 100 คะแนนที่จะให้รถแข่งแต่ละคัน 30 คะแนน สำหรับการรักษาสันทางวิ่ง (respecting clipping zone)

30 คะแนน สำหรับมุมการเข้าโค้ง (drifting angle) รถแข่งที่ผ่านเข้าโค้งในมุมที่มากกว่าเป็นผู้ได้คะแนนมากกว่า

30 คะแนน สำหรับความเร็วที่ใช้ในการเข้าโค้ง (Speed into the run) โดยสามารถวัดจากอุปกรณ์วัดความเร็ว (GPS หรือ speed gun)

10 คะแนน สำหรับภาพรวมความสวยงามในการวิ่งในเส้นทาง

การคิดคะแนนในรอบชิงชนะเลิศ

(Battles : Final) ให้ทำการแข่งขัน 4 ครั้ง

รอบวอร์มอัพ ไม่มีการคิดคะแนน

Run 1 คันหนึ่งวิ่งในฐานะผู้นำ (Leader) อีกคันหนึ่งวิ่งในฐานะผู้ตาม (Follower)

Run 2 คันหนึ่งวิ่งในฐานะผู้ตาม (Follower) อีกคันหนึ่งวิ่งในฐานะผู้นำ (Leader) โดยสลับจาก Run 1

กรรมการผู้ตัดสินที่ผู้จัดแต่งตั้ง (Judge) แต่ละคนจะมีคะแนนให้รถแข่งทั้งสองคันในแต่ละ Run 10 คะแนน โดยให้คะแนนแบ่งสรรให้รถแข่ง 2 คันในแต่ละ Run เช่น 5/5 6/4 แล้วนำคะแนนมารวมกันเพื่อประกาศผลการตัดสินรถที่จะทำการแข่งขันต่อไป นักแข่งคันที่ได้คะแนนมากกว่าถือว่าเป็นผู้ชนะผ่านเข้ารอบการแข่งขันต่อไป นักแข่งคันที่แพ้จะถูกคัดออกและถือว่าสิ้นสุดการแข่งขัน

กรณีที่คะแนนรวมเสมอกัน ให้มีการแข่งขันใหม่ (one more times) โดยไม่มีรอบวอร์มอัพ ทั้งนี้ในการแข่งขันคู่สุดท้ายเพื่อจัดอันดับผู้ชนะเลิศ กรรมการผู้ตัดสินอาจพิจารณากำหนดจำกัดจำนวนครั้งสูงสุดที่จะทำการแข่งขันใหม่ เพื่อความเหมาะสมด้านการบริการจัดการระยะเวลา กำหนดการแข่งขันได้

เกณฑ์การตัดคะแนน (Penalties) นักแข่งจะได้รับคะแนนเป็นศูนย์ ในกรณีดังต่อไปนี้

หมุน หรือ รถแข่งมีปัญหาด้านเทคนิค ในพื้นที่เขตสนามแข่ง (Track)

ออกนอกพื้นที่สนามแข่ง

(Failure to remain on the track)

มีพฤติกรรมกรงขบแข่งที่อันตราย

(Dangerous) หรือ ไม่มีน้ำใจนักกีฬา (unfair)

เกิดอุบัติเหตุชน (Crash) หรือกระแทกคู่แข่ง ทั้งนี้กรรมการผู้ตัดสินจะพิจารณาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคู่กรณี

ขับช้ากว่ารอบคัดเลือก ในอัตราส่วนร้อยละ 10 โดยเปรียบเทียบจากผลงานของตนเอง กรณีที่มีการจัดอุปกรณ์ telemetry ตรวจวัด



นักแข่งจะถูกตัดคะแนน ในกรณีดังต่อไปนี้
ขับผิดพลาต, ไม่ปฏิบัติตามข้อแนะนำ
ที่ประกาศกำหนดที่แจ้งนักแข่งในการประชุม
นักแข่งแล้ว

เจตนาขับซ้ำ, ขับผิดเส้นทาง (Missing
Clipping Zone / Running over)

การตัดสินให้ออกจากการแข่งขัน (Disqualify
และ Exclusion)

กรรมการผู้ตัดสินจะพิจารณาให้ออกจาก
การแข่งขันในกรณีต่างๆ โดยพิจารณาจากฐาน
ความผิด ดังนี้

พฤติกรรมอันตราย ในเขตสนามแข่งทั้งหมด
ซึ่งรวมอาณาเขตถึงพื้นที่บริการ อาทิ Pit Paddock
ทำการข้อมนออกเขตหรือนอกเวลาที่กำหนด
พฤติกรรมไม่มีน้ำใจนักกีฬา

(Anti-Sporting Behavior) ทะเลาะวิวาท

ฝ่าฝืนสัญญาณ หรือ คำสั่งของกรรมการ

ไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพ, ใช้สารกระตุ้น

ไม่ปฏิบัติตามรายละเอียด

ที่แจ้งในการประชุมนักแข่ง

ไม่ปฏิบัติตามวิสัยปกติของนักแข่ง

กรณีที่กรรมการผู้ตัดสินเห็นว่ากระทำผิด
มีโทษรุนแรงถึงขั้นพิจารณาระงับ หรือเพิกถอนใบ
อนุญาต (suspension) ให้เสนอสมาคมพิจารณา
ลงโทษขั้นสูงกว่าต่อไปได้

การประกาศผลการแข่งขัน

ผลการแข่งขันมี 2 รูปแบบ ได้แก่

ผลการคัดเลือก (Qualify) เป็นการประกาศผล
เพื่อจัดสายจับคู่การแข่งขันในรอบชิงชนะเลิศ (Battles)

ผลการแข่งขัน (Final Classification) เป็น
ผลการแข่งขันของการจับคู่ตามสายการแข่งขันใน
ลักษณะแพ้คัดออก

คุณสมบัติของผู้สมัครแข่งขัน

ผู้สมัครจะต้องมีใบอนุญาตขับรถแข่งของ
ร.ย.ส.ท. ประจำปีการแข่งขันนั้น

อุปกรณ์และมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

นักแข่งและรถแข่งทุกคันที่ทำการแข่งขันต้อง
มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยมาตรฐาน FIA หรือ
เทียบเท่าดังนี้

**นักแข่ง, ชุดแข่ง, หมวกกันน็อก(ห้ามตัดแปลง
ติดตั้งกล่องบนหมวก), HANS, ถุงมือ, รองเท้า,
ที่คลุมศีรษะ (Balaclava) อื่นๆ ตามที่ประกาศ
กำหนดเพิ่มเติม**

รถแข่ง

Rollbar จำนวนไม่ต่ำกว่า 4 จุด และมีการยึด
ที่มั่นคงเพียงพอที่จะป้องกันการยุบตัวของตัวถังใน
กรณีเกิดอุบัติเหตุ โดยอ้างอิงรูปแบบจาก FIA ISC
Appendix J art 253-8

เบาะนักแข่งตามมาตรฐาน FIA

เข็มขัดนิรภัย ตามมาตรฐาน FIA จำนวน
ไม่น้อยกว่า 4 จุด

ถังดับเพลิง ที่มีขนาดไม่น้อยกว่า 4 กิโลกรัม
และอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน รวมทั้งถังเคมียังไม่
หมดอายุ

สวิตช์ตัดไฟ ที่สามารถตัดไฟได้จากภายนอก

ขอหรือสายสำหรับการลากรถ

ถังน้ำมัน (กรณีที่ไม่ได้ใช้ถังน้ำมันติดรถ ต้องมี
การกั้นถังน้ำมันให้แยกจากห้องโดยสาร)

ระบบสัญญาณไฟเบรก ไฟเลี้ยว ต้องอยู่ใน
สภาพใช้งานได้เป็นปกติ

กรณีที่จะมีการพิจารณาวินิจฉัยการใช้งานเกี่ยว
กับมาตรฐานความปลอดภัย ให้พิจารณาจาก FIA
ISC Appendix J ในหัวข้อที่เกี่ยวข้อง





หมวดที่ 8 เทคนิคกลางและบุคลากรทางการกีฬา





หมวดที่ 8

เทคนิคกลางและบุคลากรทางการกีฬา

1. อำนาจและหน้าที่

1.1 คณะกรรมการกีฬาเยาวชนต มอบหมายให้ คณะอนุกรรมการเทคนิคกลางและบุคลากรทางการ กีฬามีหน้าที่ดำเนินการดังต่อไปนี้

2. จัดทำรายชื่อ “ผู้ตัดสินการแข่งชัน” เพื่อให้ คณะกรรมการกีฬาเยาวชนตพิจารณาระดับผู้ตัดสิน การแข่งชัน (Steward A, B, C) โดยพิจารณาจาก ผลการทำงานในการปฏิบัติหน้าที่ในการแข่งชัน ปีปฏิทินนั้น การพิจารณาเลื่อนระดับผู้ตัดสินการ แข่งชันจะดำเนินการปีละ 1 ครั้ง และจะประกาศ ทะเบียนผู้ตัดสินหลังการสัมมนากรรมการผู้ตัดสิน ประจำปี

3. เสนอคณะกรรมการกีฬาเยาวชนตเพื่อแต่งตั้ง ผู้ปฏิบัติหน้าที่ Steward Trainee ร่วมปฏิบัติงานใน รายการแข่งชันทุกระดับและเมื่อได้ปฏิบัติหน้าที่ครบ 3 ครั้งและผ่านการประเมินผลการปฏิบัติงานแล้วจึง จะได้เปลี่ยนสถานภาพเป็น Steward C

4. การแข่งชันระดับชิงชนะเลิศแห่งประเทศไทย มีคณะผู้ตัดสินการแข่งชัน (Stewards) จำนวน 3 คน

5. การแข่งชันระดับ Series Championship รายการ Endurance Event รายการ Annual Event และระดับสโมสร ซึ่งมีการเก็บคะแนนชิงแชมป์ ประจำปีมีคณะผู้ตัดสินการแข่งชัน (Stewards) จำนวน 3 คน

6. การแข่งชันระดับระดับอื่น ๆ

(ไม่มีการเก็บคะแนนสะสมประจำปี) มีผู้ตัดสิน การแข่งชัน (Steward) อย่างน้อย 1 คน

7. การแข่งชันหลายการแข่งชันในโปรแกรม อาจ แต่งตั้งคณะผู้ตัดสินการแข่งชันมากกว่า 1 คน ให้รับ ผิดชอบร่วมกันหรือแยกตามการแข่งชันได้

8. การแข่งชันรายการเดียวกันซึ่งมีระยะเวลา ของการแข่งชันรุ่นนั้น ๆ เกินกว่า 8 ชั่วโมง ให้ทำการ แต่งตั้งผู้ตัดสินการแข่งชันเพิ่มเติมโดยปฏิบัติงาน เป็นผลัด ผลัดละไม่เกิน 8 ชั่วโมง

9. เสนอคณะกรรมการกีฬาเยาวชนตเป็นผู้คัด เลือก จัดสรร ผู้กำกับมาตรฐาน (RAAT Observer) ให้ ไปทำหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการจัดการแข่งชัน

10. เสนอคณะกรรมการกีฬาเยาวชนตพิจารณา คัดเลือกผู้มีคุณสมบัติและคุณวุฒิมีความสามารถ ในตำแหน่งผู้แทนในการตรวจรับรองด้านความ ปลอดภัย (RAAT Inspector)

11. ทำหน้าที่ตรวจสอบกติกาการแข่งชัน SR (Supplementary Regulations) ของผู้จัดการ แข่งชันแต่ละราย และหากมีข้อขัดแย้งกับกติกาหลัก (NCR) ให้ดำเนินการแก้ไข โดยนำเสนอต่อคณะ กรรมการกีฬาเยาวชนตให้การอนุมัติเพื่อให้มีผล บังคับใช้ในการแข่งชันรายการนั้น ๆ และส่งมอบให้ ผู้ไปทำหน้าที่ผู้ตัดสินการแข่งชันแต่ละรายการพร้อม NCR ฉบับปัจจุบัน



12. รับเรื่องรายงานของผู้ตัดสินการแข่งขันหลังการแข่งขัน และนำเสนอรายงานต่อคณะกรรมการกีฬายานยนต์ตามวาระการประชุมที่กำหนด

13. พัฒนาความรู้ผู้ตัดสินกีฬายานยนต์ กรรมการที่ปฏิบัติหน้าที่ในการแข่งขัน โดยทำการจัดฝึกอบรมหรือสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อพัฒนาความรู้

14. ประเมินสมรรถนะผู้ตัดสินการแข่งขัน จัดระดับผู้ตัดสินกีฬายานยนต์ โดยแบ่งเป็นประเภทของการแข่งขัน เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการกีฬายานยนต์เพื่ออนุมัติเป็นทะเบียนรายชื่อผู้ตัดสินกีฬายานยนต์ประจำปี

15. ดำเนินการในเรื่องอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกีฬายานยนต์ ได้ทำการมอบหมาย

16. ตรวจสอบกติกาเทคนิคและรับรองคุณสมบัติรถแข่ง

16.1. ดำเนินการตรวจสอบกติกาเทคนิคที่จัดทำโดยผู้จัดแข่งขันให้สอดคล้องกับ NCR ปัจจุบัน และต้องไม่ขัดแย้งกับกติกาเทคนิคของ FIA แต่ละปี

16.2. จัดทำเอกสารรับรองคุณสมบัติรถแข่ง (RAAT Homologation) ตามที่มีผู้มาขอขึ้นทะเบียนรถแข่งแต่ละประเภทกับ ร.ย.ส.ท. หรือจัดทำสมุดบันทึกกรณแข่ง (Logbook) เพื่อใช้ในการแข่งขัน

16.3 ตรวจสอบหนังสือรับรองคุณสมบัติรถแข่งที่มี FIA Homologation และของสมาคมอื่นใด (ASN) ที่เป็นตัวแทน FIA ที่ยังไม่ขาดอายุในวันแข่งขัน

16.4 ทำการจัดฝึกอบรมหรือสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อพัฒนาความรู้ด้านเทคนิคยานยนต์และกติกาเทคนิคใหม่ๆ ให้กับบุคลากรผู้ปฏิบัติหน้าที่กรรมการตรวจสอบสภาพ

2. การแพทย์และวิทยาศาสตร์การกีฬา

2.1 จัดทำแผนงานเสนอต่อคณะกรรมการกีฬายานยนต์ เพื่อปฏิบัติการทางการแพทย์และวิทยาศาสตร์การกีฬา Motorsport

2.2 กำหนดมาตรฐานของรถพยาบาล ตามรายการสำหรับรถพยาบาลเบื้องต้น

2.3 บุคลากรประจำรถพยาบาล

2.3.1 เจ้าหน้าที่พยาบาล

2.3.2 บุคลากรด้าน E-MT

2.3.3 ผู้ช่วยพยาบาลหรือเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการอบรมด้านการช่วยเหลือทางการแพทย์

3. กำหนด Safety Plan (การแข่งขันแบบ Circuit Racing) จัดทำโดยผู้จัดการแข่งขัน

3.1 แผนผังสนามแข่งขันหรือแผนที่บริเวณสนามแข่งขัน

3.2 จำนวนรถพยาบาลและเจ้าหน้าที่

3.3 จำนวนรถกู้ภัยและเจ้าหน้าที่

3.4 กำหนดจุดจอดรถพยาบาลและรถกู้ภัย

3.5 ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ (ถ้ามี)

3.6 โรงพยาบาลที่ต้องนำส่งผู้บาดเจ็บ ชื่อโรงพยาบาล / ระดับเกรดของโรงพยาบาล

3.7 ระยะทางจากสนามแข่งขันหรือสถานที่แข่งขันถึงโรงพยาบาลใช้เวลาในการเดินทางทั้งหมด.....ชั่วโมง.....นาที

3.8 กำหนดแผนที่เส้นทางการเดินทางจากสถานที่แข่งขันถึงโรงพยาบาล

3.9 รายชื่อ/ เบอร์โทร ผู้รับผิดชอบในด้านความปลอดภัยหรือทางการแพทย์



4. กำหนด Safety Plan

การแข่งขันแรลลี่ – แรลลี่เทรด - ครอสคันทรี่ แรลลี่ จัดทำโดยผู้จัดการแข่งขัน

ตรวจสอบ Safety Plan ที่จัดทำโดยผู้จัดการแข่งขัน ตามแนวทางมาตรฐานกติกากา FIA โดยอนุโลม หรือข้อกำหนดใดๆ ในการแข่งขันเพื่อป้องกัน ความปลอดภัยของผู้เกี่ยวข้อง ผู้ร่วมแข่งขัน กรรมการ และผู้ชมการแข่งขัน และส่งมอบให้ผู้ตัดสินการแข่งขันนำไปปฏิบัติการในวันแข่งขัน

5. บุคลากรทางการแพทย์

5.1 และเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือในการปฏิบัติงานในภาคสนามการแข่งขันอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

5.2 จัดอบรมเชิงปฏิบัติการ ร่วมกับ การกีฬาแห่งประเทศไทย ฝ่ายกีฬาเป็นเลิศและวิทยาศาสตร์การกีฬา ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบุคลากรด้านวิทยาศาสตร์การกีฬาให้มีคุณภาพ รวมทั้งบุคลากรผู้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

8.6.3 รายการสำหรับบรรณพยาบาล

(ตรวจสอบและรายงานโดยผู้ตัดสินการแข่งขัน Stewards)

อุปกรณ์	มี	ไม่มี
อุปกรณ์ช่วยทางเดินหายใจ <ul style="list-style-type: none"> • Blade • Laryngoscope • ท่อช่วยหายใจ (ET tube) เบอร์ 6.0, 6.5, 7.0, 7.5, 8.0 • Ambu bag (Adult) • เชื้อยึดตรึงท่อช่วยหายใจ • Suction • สาย NG เบอร์ 16 • ท่อเปิดทางเดินหายใจทางปาก (Oropharyngeal airway) • หูฟัง Stethoscope 		



อุปกรณ์	มี	ไม่มี
อุปกรณ์ช่วยหายใจ <ul style="list-style-type: none"> Oxygen cannula Mask with bag ถังออกซิเจนแบบพกพา 		
อุปกรณ์ช่วยในการไหลเวียนเลือด <ul style="list-style-type: none"> สารน้ำ NSS 1000 ml, RLS 1000 ml, Acetar 1000 ml, 10%D/N/2 1000 ml, 5%D/N/2 1000 ml 50% glucose 50 ml เซ็ทเจาะเลือด เซ็ทให้สารน้ำ อุปกรณ์ first aid ห้ามเลือดฉุกเฉิน 		
อุปกรณ์ช่วยตามกระดูก <ul style="list-style-type: none"> เฝือกตามคอ (Hard collar) ไม้หรืออุปกรณ์ตามกระดูกแขนและขา อุปกรณ์ตามกระดูกสันหลังสำหรับเคลื่อนย้าย (Spinal board with Head immobilizer) 		
<ul style="list-style-type: none"> ชุดเจาะตรวจน้ำตาลปลายนิ้ว 		
<ul style="list-style-type: none"> กระเป๋า ยา Emergency kit 		
<ul style="list-style-type: none"> เครื่องกระตุกหัวใจ AED/Defibrillator 		
<ul style="list-style-type: none"> เครื่องวัดออกซิเจนปลายนิ้ว (Pulse oximeter) 		
<ul style="list-style-type: none"> เครื่องวัดความดันและสัญญาณชีพ 		
<ul style="list-style-type: none"> กรรไกรตัดชุดนักแข่ง 		
<ul style="list-style-type: none"> อุปกรณ์ BSI (ถุงมือ เสื้อกันเปื้อนพลาสติก หน้ากากอนามัย แว่นกันเลือก/face shield) 		

No.	รายละเอียด
1	ชื่อ โรงพยาบาลที่ต้องส่งผู้บาดเจ็บในระหว่างการแข่งขัน
2	ชื่อ แพทย์ประจำ Medical Center
3	ระยะทางจากสถานที่แข่งขันถึงโรงพยาบาล
3.1	ระยะทางกิโลเมตร โรงพยาบาลอันดับ 1
3.2	ระยะทางกิโลเมตร โรงพยาบาลอันดับ 2
3.3	ระยะทางประมาณ นาที โรงพยาบาลอันดับ 1
3.4	ระยะทางประมาณ นาที โรงพยาบาลอันดับ 2
4	แผนที่ตั้ง โรงพยาบาล
5	แผนผังการเดินทางในการนำส่งผู้บาดเจ็บจากจากสถานที่แข่งขันถึงโรงพยาบาล
6	ชื่อรายการแข่งขัน
6.1	ติดต่อผู้จัดการแข่งขัน (ชื่อ – สกุล)
6.2	เบอร์โทรศัพท์

รายชื่อและระดับผู้ตัดสิน กีฬาเยาวชนโตเกรด A-B-C

ลำดับ	No.	ชื่อ-นามสกุล	ทางเรียบ	ทางฝุ่น	คาร์ท	ดิจิทัล	รากหญ้า
1	001	นายกิตติ รุ่งเรืองระยับกุล	A	-	A	-	-
2	002	นายชัยศักดิ์ พุทธาวี	A	A	B	A	-
3	004	นายปิยะวงศ์ กรรณสูต	-	-	A	-	-
4	005	นายพิทักษ์ ปราดเบรื่อง	A	A	A	-	-
5	006	นายพิศิษฐ์ ตงบุญเต็ม	A	A	-	-	-
6	007	นายพูนพันธ์ หิรัญวานิชกุล	-	-	A	-	-
7	008	นายมนูสาสน์ ศรีพนา	A	A	A	A	A
8	009	นายวรกิจ ปานิสวัสดิ์	A	-	B	-	-
9	010	น.อ.วิเชียร กำเนิดเหมาะ	B	A	-	-	-
10	013	นายอนุชา ยูสานนท์	A	A	A	-	-
11	014	นายอโณทัย เขี่ยมลำเนา	A	-	-	A	-
12	015	นายอุดมศักดิ์ จันทร์อ่อน	A	A	A	-	-
13	017	นายจักรกฤษณ์ พุกพิบูลย์	-	-	A	-	-
14	018	นายชาญรวี เพชรภูมิธรรม	A	B	-	-	-
15	019	นายชวาล สิ้นธุเชียว	-	-	B	-	-
16	020	ร.ต. โชติ ชื่นชม	B	B	-	-	-
17	022	นายปรีดา ตันเต็มทรัพย์	A	-	-	A	-
18	023	นายพงศ์เกษม จิตต์เกษม	B	A	-	-	-
19	024	นายพนัส ควรรสภาพร	-	A	-	-	-
20	025	นายไพรัช เงินมีศรี	B	-	C	-	-

21	026	นายรังค์สันต์ เหมือนแก้ว	C	B	-	-	-
22	027	นายวิสุทธิ สุโกลี	-	A	-	-	-
23	028	นายวินัย ธรรมลาภา	-	-	B	-	-
24	030	นายสุรพล อารมย์สุโข	B	B	-	-	-
25	031	นายสิริวัฒน์ เจริญวัฒน์	C	-	A	-	-
26	032	นายอธิกิจ ศรีมงคล	-	A	-	-	-
27	033	นายอุดมศักดิ์ มีชัย	A	-	B	A	-
28	034	นายเอกประวัติ เพ็ชรรักษ์	A	-	B	-	-
29	035	นายกิตติพันธ์ พูลเพิ่ม	-	C	-	-	-
30	036	นายคนานาสุรณ เทียงตระกูล	C	-	-	-	-
31	037	นายชัยวัฒน์ ปั่นทวยางกูร	-	-	-	-	A
32	038	นายดำรงฤทธิ์ คุ้มบุญมี	B	A	B	-	-
33	039	นายกนกนพภูด ดาวเรือง	A	-	A	C	-
34	040	นายบุญฤทธิ์ วงศ์วิสุทธิรัตน์	B	-	A	-	-
35	041	นายปฎนวัฒน์ วงศ์ศรีมีธรรม	C	-	-	-	-
36	042	นายภูษิต ศรีสมวงศ์	B	-	B	-	-
37	043	นายตรีรัตน์ เขมบวรวงศ์	-	C	B	-	-
38	044	นายวรพัฒน์ ฤทธิศรี	-	B	B	-	-
39	045	นายวิฑูรย์ กุลธวัชชัย	C	-	B	-	-
40	046	นายสุภัทร ดอกพุด	-	B	B	-	-
41	047	นายอนุชา ใจเปี่ยม	C	C	B	-	-
42	048	นางสาวอรุณรัตน์ โคจ่าง	-	C	-	-	-
43	049	นายภรณ์ ศุภพงษ์	A	-	-	-	A
44	050	นายเกียรติเกียรติ เย็นมะโนช	A	-	-	-	-

45	051	นายปรัชญา มณีรัตน์	-	C	-	-	-
46	052	นายธนวัฒน์ บรรลุกิจ	C	B	B	-	-
47	054	นายสมวิน จิรศักดิ์อานนท์	C	C	C	-	-
48	055	นายธนเดช มาคาลัย	C	C	-	-	-
49	056	นายสรเชษฐ อภิวัต	-	-	C	-	-
50	058	นายปัญญา ศรีพงษ์	-	C	-	-	-
51	059	นายเสรี ดันเต็มทรัพย์	C	-	-	-	-
52	060	นายนนทิมุข โชติศาลิก	A	B	B	-	-
53	061	นายธนศร นิสากรเสน	B	-	-	-	-
54	062	นายธนาวิทย์ เขียวกฤตย์	B	-	-	-	-
55	063	นายพงศกร หาญวารี	B	-	-	-	-
56	064	นายสุริยา พงศ์สุวรรณ	C	-	B	-	-
57	065	นายอรวัต ตันติเวชกุล	-	-	B	-	-
58	066	นายสวัสดิ์ ศิลบุตร	-	B	-	-	-
59	067	นายวุฒิชัย ศรีแดง	-	C	-	-	-
60	068	นายอัฐมา นายเรือ	C	-	-	-	-
61	069	นายพีรกานต์ เงินมีศรี	C	-	-	-	-
62	070	นายเดชะพล ไตย้งเจริญ	-	-	-	-	A
63	071	นายอดิสรณ์ เจริญศักดิ์	-	-	-	-	A
64	072	นายสรวงศ์ เทียนทอง	-	-	-	-	A
65	073	นายพัฒวิช พยัคฆไส	-	-	-	-	B
66	074	นายสุธีรพงษ์ ไสมะบุตร	-	-	-	-	A
67	075	นายพงษ์พัฒน์ สุขเกษม	C	-	-	-	-
68	076	นายธนิตศักดิ์ จันทวงษ์ไธ	-	-	B	-	-

69	078	นายกันตวิทย์ กาญจนพิทักษ์	-	-	C	-	-
70	079	นายฐิติ คงสวัสดิ์ศักดิ์	-	-	C	-	-
71	080	นายศิริพงศ์ สุทธิธนกุล	-	-	C	-	-
72	081	นายรักพงศ์ สงวนพนธ์	-	C	-	-	-
73	082	นายฤทธิรงค์ ลียะวณิช	-	-	C	-	-
74	083	นายวาศิน บุลสุข	-	-	C	-	-
75	084	นายอานนท์ ชูศรี	C	B	-	-	-
76	085	นางสาวนภณ์ ไตรรัตน์	C	C	-	-	-
77	086	นายพรเทพ หลีกแหลม	-	-	C	-	-
78	087	นางสาวประภาศรี รังสิโรจน์	-	-	C	-	-
79	088	นายณัฐพล สิงหบุตรา	-	-	B	-	-
80	089	นายสมเกียรติ น้อยจาด	-	C	-	-	-
81	090	นายราชัน ไตรรัตน์	-	A	-	-	-
82	091	นายสรรหัต วิเศษวงศ์ชัย	-	-	C	-	-
83	092	นายกันตพิชญ์ อุทัยวิวัฒน์กุล	-	-	C	-	-
84	093	นายต่อตระกูล พิริยะพงษ์	-	-	C	-	-
85	094	นายภควัต สาธร	-	-	C	-	-
86	095	นายภูริมาศ ถินจันทร์	-	C	-	-	-
87	096	นายจิรพงศ์ สภาคกุล	-	C	-	-	-
88	097	นายประธาน ดำรงค์สุทธิพงศ์	C	-	-	-	-
89	098	ดร.ประกาย น้ำใจทหาร	-	C	-	-	-
90	099	นายสันติ สุขเจริญกิจกุล	-	-	C	-	-
91	100	นายพีรสิทธิ์ พงษ์พูลผลศักดิ์	-	-	C	-	-
92	101	นายจิรศักดิ์ สุวรรณพีช	-	C	-	-	-

กรรมการตรวจสภาพและเทคนิค (Scrutineering)

ลำดับ	No.	ชื่อ-นามสกุล	ทางเรียบ	ทางฝุ่น	คาร์ท	รถหน้ำ
1	001	น.อ.วิเชียร กำเนิดเหมาะ	■	■	-	■
2	002	นายวิชิต กำเนิดเหมาะ	■	■	-	-
3	003	นายสุรียา พงศ์สุวรรณ	■	-	■	-
4	004	นายชาญณรงค์ พิมพ์ละมัย	■	-		-
5	005	น.ท.ภูวนาท ประไพรัตน์	-	-	■	-
6	006	นายชนาธิป พฤษประมุค	-	-	-	-
7	007	นายพรชัย อินศิริ	■	-	-	-
8	008	นายชลณัฐ โพธิพัฒน์	-	-	■	-
9	009	นายจักรพันธ์ จันทร์สถิตย์	-	-	-	-
10	010	นายธีรสุวัฒน์ หมั่นเสมอ	-	-	-	■
11	011	นายศักดิ์รินทร์ ม่วงพันธ์	-	■	-	-
12	012	นายใหม่ เกลาเกลี้ยง	-	-	-	-
13	013	นายมนเทียร แก่นสน	-	-	-	-
14	014	Mr.Erza Bin Anna	-	-	-	-
15	015	นายเจษฎา ไฉมทอง	-	-	■	-
16	016	นายนฤเบศร์ สัจปาละ	-	-	-	■
17	017	Mr.Thevor Johnson	■	-	-	-
18	018	Mr.Erza Anas	■	-	-	-

ลำดับ	No.	ชขข-ขบขขข	ขขขขข	ขขขข	ขขขข	ขขขขข
19	019	ขบขขขขข ขขขขขขข	■	■	-	-
20	020	ขบขขขขขขข ขขขขข	■	-	-	-
21	021	ขบขขขขข ขขขขข	■	-	-	-
22	022	ขบขขขขขขข ขขขขขขข	■	-	-	-
23	023	ขบขขขขขขข ขขขขข	■	-	-	-
24	024	ขบขขขขขขข ขขขขขขข	■	-	-	-
25	025	ขบขขขขขขข ขขขขขขข	■	-	-	-
26	026	ขบขขขขขขข ขขขขข	■	-	-	-
27	027	ขบขขขขขขข ขขขขข	■	-	-	-
28	028	ขบขขขขข ขขขขข	■	-	-	-
29	029	ขบขขขขข ขขขขขขข	■	■	-	-
30	030	ขบขขขขขขขขข ขขขขข	-	-	■	-
31	031	ขบขขขขขขข ขขขขข	-	-	■	-
32	032	ขบขขขขขขข ขขขขขข	-	-	-	■
33	033	Mr.Ross William	-	■	-	-
34	034	ขบขขขขขขข ขขขขข	-	■	-	-
35	035	ขบขขขขขขข ขขขขขข	-	-	-	■
36	036	ขบขขขขข ขขขขข	-	■	-	-
37	037	ขบขขขขขขข ขขขขข	■	-	-	-
38	038	ขบขขขขขขข ขขขขข	■	-	-	-
39	039	ขบขขขขขขข ขขขขข	-	■	-	-



หมวดที่ 9

FIA APPENDIX TO THE NCR

ให้การปฏิบัติตามกฎกติกาที่กีฬาแข่งรถแห่งชาตินี้พิจารณาแนวทางปฏิบัติของ FIA ประกอบการปฏิบัติหน้าที่และใช้วินิจฉัยในขอบเขตเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวข้องและไม่ขัดหรือแย้งกรณีที่มีปัญหาในการปฏิบัติให้สมาคมเป็นผู้วินิจฉัย แนวปฏิบัติของ FIA ประกอบไปด้วย FIA International Sporting Code (ISC) และ FIA Guidelines

- โดยสามารถ downloads รายละเอียด
- จาก www.fia.com/regulations/category/123 (international sporting code and appendices และ) ดังนี้
 - International Sporting Code
 - Appendix A Anti Doping
 - Appendix B Steward Penalty Guideline
 - Appendix C Anti Alcohol
 - Appendix D Land Speed record Attempt
 - Appendix E E-Sport
 - Appendix F ไม่มี
 - Appendix G International Calendar
 - Appendix H Road and Emergency service
 - Appendix J Safety
 - Appendix K Historic
 - Appendix L License ,Equipment,code of conduct
 - Appendix M Manipulation of competitors

- Appendix N ไม่มี
- Appendix O Circuit
- Appendix P General Prescription International series
- Appendix Q ไม่มี
- Appendix R ไม่มี
- Appendix S Safeguard
- Appendix T ไม่มี
- Appendix U ไม่มี
- Appendix V Volunteer and Officials
- Appendix W ไม่มี
- Appendix X ไม่มี
- Appendix Y ไม่มี
- Appendix Z Zone
- FIA Guidelines
- FIA Guideline for Drifting Event
- FIA Guideline Circuit Guideline (เนื่องจากเป็นเอกสารมีชั้นความลับ หากจะใช้งานอ้างอิงให้พิจารณาจากเอกสารอยู่ที่สมาคม และใช้งานด้วยความระมัดระวัง)
- FIA Driving Standard Guideline
- FIA Standard Guidelines Helmet, Protective clothing , Competition and Advance Seat, Safety Harnesses
- FIA Technical List to Appendix J

ฝึกทักษะและท่องเที่ยวผจญภัยไปในโซนต่างๆ

บนพื้นที่เกือบ 500 ไร่ ของสนาม Grand Prix Motor Park อ.บ่อพลอย จ.กาญจนบุรี



Grandprix
MOTOR PARK
THE OUTDOOR LIFESTYLE PARK



สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่

บริษัท กรังด์ปรีซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)

4/299 หมู่5 ซอยลาดปลาเค้า66 ถนนลาดปลาเค้า เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220
โทร. 0 2522 1731-8, 0 2971 6450 หรือ 0 81915 7012 (จิตรกร ตาวส) ID:Line 0 81915 7012



“ กกท. อยู่เคียงข้าง ทุกเส้นทางของนักกีฬาไทย ”

การกีฬาแห่งประเทศไทย
Sports Authority of Thailand

<http://www.sat.or.th> : 02-186-7111