

หมวดที่ 3

กติกากการแข่งขันรถทางเรียบ

(CIRCUIT RACING REGULATIONS)

กติกากำหนดรูปแบบการแข่งขัน (SPORTING REGULATIONS)

3.1.1. “การแข่งขันรถทางเรียบ” หมายถึง การแข่งขันรถยนต์ในสนามแข่งที่จัดสร้าง

ขึ้นอย่างถาวรหรือเป็นการชั่วคราว บนผิวทางแข่งที่เรียบแข็ง มีเส้นทางเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาให้ก
บรรจบเป็นรอบด้วยระยะความยาวรอบละ 2 กิโลเมตร ถึง 7 กิโลเมตร สนามแข่งทางเรียบต้องมีมุม
เอียงรับโค้งไม่เกิน 5.7 องศา ($\tan=10\%$)

3.1.1.1. การแข่งที่ตัดสินแพ้ชนะโดยไม่มีการหยุดเปลี่ยนยางหรือเติมเชื้อเพลิงหรือสลับนักขับ เรียกว่า
Sprint Race

3.1.1.2. การแข่งที่ตัดสินแพ้ชนะโดยมีการหยุดเปลี่ยนยางและเติมเชื้อเพลิง รวมถึงสลับตัวนักขับ
หลายคน เรียกว่า Endurance Race

3.1.2. ผู้ร่วมแข่งขัน

ผู้ร่วมแข่งขันต้องสมัครเข้าแข่งอย่างเป็นทางการในรุ่นของรถแข่งที่ผู้จัดแข่งกำหนดไว้

3.1.2.1. ผู้สมัครแข่งในรายการที่มีสถานะภาพ 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. (รวมถึง
National-A, B, C, International-A, B, C ที่ออกให้โดย ASN ของประเทศอื่น ในกรณีที่รายการแข่ง
มีสถานะภาพเป็น National Event Authorised for Foreign Participation)

3.1.2.2. ผู้สมัครแข่งต้องนำรถที่จะใช้แข่งเข้ารับการตรวจสภาพเพื่อยืนยันเกณฑ์ความปลอดภัยและ
ลักษณะจำเพาะ (Technical Specifications) ให้ตรงกับรุ่นที่สมัครเข้าแข่ง

3.1.3. การประชุมนักแข่ง

ผู้ร่วมแข่งขันทุกรายต้องเข้าร่วมประชุมนักแข่ง (Drivers' Briefing) เพื่อซักซ้อมความเข้าใจกับนายสนามและกรรมการควบคุมการแข่งขัน

3.1.4. การจับเวลารอบคัดเลือก

ในกรณีที่มีผู้สมัครแข่งเป็นจำนวนมากเกินกว่าสภาพสนามแข่งจะรับได้ในเกณฑ์ปลอดภัย ผู้จัดแข่งจะจัดให้มีการจับเวลารอบคัดเลือกเพื่อคัดให้เหลือเพียงจำนวนที่สนามแข่งจะรับได้ในเกณฑ์ปลอดภัย โดยรับเข้าสู่อันดับการแข่งขันเฉพาะผู้สมัครข้างที่ทำเวลาได้ดีที่สุดไล่เรียงตามลำดับจนถึงรายที่ครบจำนวนจำกัดเท่านั้น

3.1.5. วิธีการจับเวลารอบคัดเลือก

การจับเวลารอบคัดเลือกอาจทำได้โดยให้ผู้สมัครแข่งทั้งหมด หรือแยกกลุ่ม นำรถแข่งเข้าจับเวลาพร้อมๆกัน ภายในช่วงเวลาที่กำหนด หรืออาจให้ผู้สมัครแข่งนำรถแข่งเข้าจับเวลาเพียงคราวละหนึ่งคัน

3.1.6. ตำแหน่งออกรถ

ผู้สมัครแข่งที่ผ่านรอบคัดเลือกแล้ว จะได้รับตำแหน่งออกรถ (Starting Grid) ตามลำดับของเวลาที่ทำได้จากรอบคัดเลือก (หรืออาจเป็นกรณีอื่นที่ผู้จัดแข่งกำหนดไว้ในกติกาการแข่งขันเพิ่มเติมที่ ร.ย.ส.ท. รับรอง) รถแข่งทั้งหมดจะได้รับสัญญาณออกตัว (Start Signal) พร้อมกัน (Mass Start)

3.1.7. การสิ้นสุดของการแข่งขัน

3.1.7.1. การแข่งขันจะสิ้นสุดลงเมื่อรถแข่งคันนำได้รับธงตาหมากรุก (Chequered Flag) ขณะผ่านเส้นชัย (Finish-line) ครบระยะทางหรือครบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรายการแข่งขัน

3.1.7.1.1. หากการตีธงตาหมากรุกเกิดขึ้นหลังกำหนดระยะทางหรือระยะเวลาด้วยเหตุใดก็ตาม ผลการแข่งขันจะตัดสินตามตำแหน่งนับแต่รถแข่งคันนำวิ่งผ่านเส้นชัยครบระยะทางหรือระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรายการแข่งขัน

3.1.7.1.2. หากการตีธงตาหมากรุกเกิดขึ้นก่อนกำหนดระยะทางหรือระยะเวลาด้วยเหตุใดก็ตาม ผลการแข่งขันจะตัดสินตามตำแหน่งนับแต่รถแข่งคันนำวิ่งผ่านเส้นชัยภายใต้ธงตาหมากรุกนั้น

3.1.7.2. เมื่อรถแข่งทุกคันได้รับธงแดงหลังจากการแข่งขันผ่านไปไม่น้อยกว่า 75% ของระยะทางหรือระยะเวลาที่กำหนดไว้ในรายการแข่งขัน (ผลการแข่งขันจะตัดสินตามตำแหน่งนับแต่รถแข่งคันนำวิ่งผ่านเส้นชัยครั้งสุดท้าย)

(เมื่อการแข่งขันสิ้นสุดลง ห้ามมิให้รถแข่งคันใดที่รับสัญญาณธงตาทหารรุก (กรณี 3.1.7.1) หรือธงแดง (กรณี 3.1.7.2) แล้วใน Race นี้ วิ่งบนเส้นทางแข่งผ่านเส้น Start/Finish อีกต่อไป)

3.1.8. วินัยการแข่งขันรถทางเรียบ

3.1.8.1. นักแข่งรถทางเรียบต้องพยายามควบคุมให้ยางรถแข่งทั้ง 4 ล้อใช้เฉพาะทางแข่ง (Track) ที่มีผิวเรียบแข็งเท่านั้น

3.1.8.1.1. ในช่วงทางตรง (Straight) ให้หมายความถึงความกว้างของทางแข่งจากเส้นขาวขอบทางแข่งฝั่งซ้ายถึงเส้นขาวขอบทางแข่งฝั่งขวา

3.1.8.1.2. ในช่วงทางโค้ง (Curve/Turn/Corner) ให้หมายความรวมถึงความกว้างจากแผ่นขอบปูนฝั่งในโค้ง (Inside Kerb) ถึงเส้นขาวขอบทางแข่งฝั่งนอกโค้ง

3.1.8.1.3. ในช่วงออกจากโค้ง (Curve/Turn/Corner Exit) ให้หมายความรวมถึงความกว้างจากแผ่นขอบปูนฝั่งนอกโค้ง (Exit Kerb) ถึงเส้นขาวขอบทางแข่งฝั่งในโค้ง

3.1.8.2. ในการแข่งขันตามปกติ รถแข่งหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถแข่งจะไม่ปะทะ กระทบ กระทบ หรือเบียดซึ่งกันและกัน อย่างไรก็ตาม ในการแข่งที่ใช้ความเร็วสูงระดับใกล้เคียงกัน

อาจมีกรณีที่รถแข่งหรือส่วนหนึ่งของรถแข่งปะทะ กระทบ กระทบ หรือเบียดกันขึ้นได้ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวต้องไม่เกิดขึ้นโดยเจตนาหรือบ่อยครั้ง นักแข่งต้องมีน้ำใจเพียงพอที่จะขอโทษ และให้อภัยซึ่งกันและกัน

3.1.8.3. เป็นเรื่องปกติที่นักแข่งทุกคนต้องการชัยชนะและขับแข่งอย่างสุดความสามารถ ถ้านักแข่งคนใดมีเจตนาชะลอความเร็วลงเพื่อให้นักแข่งรายอื่นช้าลง หรือเพื่อจุดประสงค์อื่นใด เช่น แกล้งให้ชนท้าย (Brake Check) ให้ถือว่าเป็นเหตุการณ์ผิดกติกา กรรมการมีสิทธิ์ที่จะตัดสินลงโทษได้

3.1.8.4. ในกรณีรถแข่งเกิดปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถจะแข่งต่อไปได้ และนักแข่งต้องการให้ผู้อื่นแข่ง นักแข่งผู้นั้นต้องนำรถแข่งออกนอกผิวทางแข่ง หรือขับรถแข่งช้าลงนอกแนวความเร็วสูง (Racing Line) เพื่อกลับเข้าพิท

3.1.8.5. ถ้าวางแข่งหมุนหรือหยุดบนผิวทางแข่ง นักแข่งต้องรองจนกว่ารถแข่งคันอื่นที่ตามมาในระยะใกล้เคียงผ่านไปหมดก่อน จึงนำรถแข่งออกนอกผิวทางแข่งหรือร่วมการแข่งขันต่อไป

3.1.8.6. ถ้าวางแข่งหลุดออกนอกผิวทางแข่ง นักแข่งต้องรองจนกว่ารถแข่งคันอื่นที่ตามมาในระยะใกล้เคียงผ่านไปหมดก่อน จึงกลับเข้าสู่ผิวทางแข่งได้ แต่การเข้าสู่ผิวทางแข่งอย่างกะทันหัน

อันน่าจะทำให้เกิดอันตราย อาจจะถูกพิจารณาปรับโทษได้

3.1.8.7. กีฬาแข่งรถทางเรียบเป็นการแข่งขันรายบุคคล นักแข่งต้องไม่ขับแข่งในลักษณะร่วมมือกับนักแข่งร่วมสังกัด เช่น นักแข่งรายหนึ่งให้เพื่อนร่วมสังกัดแข่งผ่านไปง่ายๆโดยไม่พยายามทำการ

แข่งขัน แต่หลังจากเพื่อนร่วมสังกัดรายนั้นแข่งไปแล้ว กลับทำการแข่งกับนักแข่งรายอื่นๆอย่างจริงจัง
เต็มความสามารถ

3.1.8.8. การขั้บกีดกัน (Blocking) หมายถึงนักแข่งรถแข่งคันหน้าเปลี่ยนเส้นทางจากซ้ายไปขวา หรือ
จากขวาไปซ้าย สลับไปสลับมา เพื่อป้องกันไม่ให้รถแข่งคันอื่นผ่านหรือแซงได้ถือว่าการขั้บแข่งที่
ไม่มีน้ำใจนักกีฬา

3.1.8.9. การขั้บขวางทาง (Baulking) หมายถึงนักแข่งที่ตั้งใจชะลอความเร็ว เพื่อให้รถคันอื่นที่ตามมา
ข้างหลังช้าลง ถือเป็นการขั้บแข่งที่ไม่มีน้ำใจนักกีฬา

3.1.8.10. ในระหว่างการแข่งขัน นักแข่งที่ทำผิดกติกา หรือไม่มีน้ำใจนักกีฬา อาจจะได้รับ
ตัดเตือนด้วยธงขาวสลับดำพร้อมหมายเลข หรืออาจได้รับธงดำพร้อมหมายเลขเพื่อให้ออกจาก
การแข่งขัน

3.1.8.11. บนผิวทางแข่ง (Track) ห้ามมีบุคคลอื่นช่วยเหลือ หากพบว่าผู้แข่งขันรายใดได้รับความ
ช่วยเหลือขณะจับเวลารอบคัดเลือก ระหว่าง Rolling-start หรือขณะแข่งขัน ให้ยกเลิกผลของนักแข่ง
รายนั้นในการจับเวลา หรือใน Race นั้น นักแข่งรายอื่นที่ช่วยเหลือ ต้องได้รับโทษเช่นเดียวกับผู้รับ
การช่วยเหลือ (ยกเว้นในกรณีที่มีการช่วยเหลือนั้นเกี่ยวกับความปลอดภัย)

3.1.8.12. ทีมแข่ง (Driver, Entrant และ Team Manager) ต้องรับผิดชอบต่อพฤติกรรมของ
บุคลากรทุกคนในทีม

3.1.8.13. ห้ามบุคลากรทุกคนในทีม (นักแข่ง เจ้าของทีม ผู้จัดการทีม ช่างประจำทีม และผู้ร่วมทีม)
เสพสิ่งมีนเมาหรือยาเสพติดทุกชนิดภายในปริมนทลสนามแข่งในวันแข่งขัน (ก่อนการแข่งขันในวัน
นั้นจะจับสั้่น) การฝ่าฝืนจะถูกพิจารณาโทษสถานหนัก

3.1.8.14. ระหว่างกำหนดเวลาของรายการแข่ง (Program Schedule) ห้ามฝึ้กซ้อม หรือทดสอบ
รถแข่งในเส้นทางแข่งนอกเวลาที่กำหนด

3.1.8.15. ห้ามนักแข่งหรือบุคลากรอื่นในทีมนำรถลงซ้อมในเส้นทางแข่งโดยไม่สวมชุดแข่งและ
อุปกรณ์ป้องกันโดยเด็ดขาด

3.1.8.16. เป็นหน้าที่ของทีมแข่งจะต้องติดตามประกาศอย่างเป็นทางการใดๆ ที่ติดประกาศ ณ
สถานที่ติดตั้งป้ายประกาศ

3.1.8.17. ห้ามสูบบุหรี่หรือดื่มสารผสมแอลกอฮอล์ในเขตพิ้ท(Pit-box และ Pit Garage)

3.1.9. การแข่งและการห้ามแข่ง

3.1.9.1. รถแข่งคันหน้าไม่มีสิทธิ์กระทบ กระแทก ปะทะ หรือเบียดรถแข่งคันหลังที่เริ่มเข้าสู่
กระบวนการแข่ง

- 3.1.9.2. เมื่อรถแข่งคันหลังต้องการวิ่งแซงรถคันหน้า รถคันหลังไม่มีสิทธิ์ที่จะชน ดัน กระทบ กระแทก ปะทะ หรือเบียดรถแข่งคันหน้า
- 3.1.9.3. ในกรณีที่รถแข่งวิ่งคู่ขนานมาด้วยกัน และต่างฝ่ายต่างแย่งกันเข้าโค้ง นักแข่งทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ต้องรักษาเส้นทางของตนโดยไม่เซดลาเข้าหรือออกไปหาอีกฝ่ายหนึ่ง ผู้ที่หักเหเส้นทางจะถูกพิจารณาให้เป็นฝ่ายผิด
- 3.1.9.4. ในกรณีที่รถแข่งคันหน้าเตรียมที่จะเข้าโค้ง และมีรถแข่งคันอื่นวิ่งแซงเสียบเข้ามาด้านในจนล้อหน้าของรถแข่งคันหลังผ่านขึ้นมาเสมอตำแหน่งที่นั่งผู้ขับของรถคันหน้าได้แล้ว รถแข่งคันหน้าต้องเปิดพื้นที่ว่าง (Racing Room) ให้คู่แข่งตีคู่ไปได้ โดยหลีกเลี่ยงการกระทบกันให้ถึงที่สุด
- 3.1.9.5. ในกรณีที่การแข่งขันเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปกติ ซึ่งกรรมการต้องให้สัญญาณธงเหลือง นักแข่งต้องชะลอความเร็วและต้องไม่แซงรถแข่งคันหน้า (ที่ยังอยู่ในสภาพแข่งต่อได้) นับตั้งแต่ตำแหน่งที่ตั้งของธงเหลืองแรก จนกว่าจะถึงตำแหน่งที่ตั้งของธงเขียว จึงจะขับเคี่ยวเพื่อแข่งต่อไป
- 3.1.9.6. ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่ส่งผลต่อความปลอดภัย นายสนามหรือกรรมการควบคุมการแข่งขันอาจสั่งให้สัญญาณธงแดง นักแข่งทั้งหมดต้องยุติการแข่งขันทันที โดยต้องชะลอความเร็วและต้องไม่แซงรถแข่งคันหน้า (ที่ยังอยู่ในสภาพแข่งต่อได้) เพื่อเตรียมจอดรถในจุดที่นายสนามกำหนด (การเลือกให้สัญญาณธงแดงเพื่อยุติการแข่งขันจะคำนึงถึงสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เช่น การกีดขวาง การมีผู้ได้รับบาดเจ็บ โดยไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงจำนวนรถแข่ง)
- 3.1.9.7. รถแข่งคันที่กำลังจะถูกแซงทับรอบจากรถแข่งตำแหน่งที่หนึ่ง (และตำแหน่งอื่นๆอีก) จะได้รับสัญญาณธงฟ้าจากกรรมการประจำจุด จะต้องรักษาเส้นทางวิ่งให้ออกนอกแนวความเร็วสูง (Racing Line) ของรถแข่งที่กำลังจะแซง ผ่านไปโดยกีดขวางให้เสียเวลา

บทลงโทษผู้กระทำผิดกติกา(Penalty)

การฝ่าฝืนกติกา ข้อกำหนด ข้อห้าม หรือวินัยของการแข่งรถทางเรียบมีระดับความรุนแรงแห่งความผิดต่างกัน ซึ่งสมควรได้รับการปรับโทษในระดับต่างๆกันให้เหมาะสมกับประเด็นความผิดระหว่างการแข่งขัน นายสนามมีอำนาจเปรียบเทียบปรับโทษได้ทันที (ยกเว้นกรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน) ดังนี้

3.1.10.1. นักแข่งไม่นำรถแข่งเข้าจับเวลาในรอบคัดเลือก

บทลงโทษ: จัดตำแหน่งออกรถเป็นคันท้ายสุด (หากมีมากกว่า 1 ราย ให้จับสลากกำหนดตำแหน่งของรถแข่งในกลุ่มท้ายขบวน)

3.1.10.2. นักแข่งไม่เข้าร่วมประชุมนักแข่ง (Drivers Briefing)

บทลงโทษ: ไม่บันทึกเวลาในรอบคัดเลือก จัดตำแหน่งออกรถเป็นคันท้ายสุด (หากมีมากกว่า 1 ราย ให้จับสลากกำหนดตำแหน่งของรถแข่งในกลุ่มท้ายขบวน) รวมถึงปรับบวกเวลา 15 วินาทีในการแข่งทุก Race ของ Event นั้น

3.1.10.3. ออกรถก่อนสัญญาณ (Jump Start)

บทลงโทษ: Stop-and-go หรือปรับบวกเวลา 30-60 วินาที

3.1.10.4. ไม่เคารพสัญญาณธงฟ้า

บทลงโทษ: Stop-and-go หรือปรับบวกเวลา 30-60 วินาที

3.1.10.5. ไม่เคารพสัญญาณธงเหลือง

บทลงโทษ: Stop-and-go หรือปรับบวกเวลา 30-60 วินาที

3.1.10.6. ไม่เคารพสัญญาณธงแดง

บทลงโทษ: Stop-and-go หรือปรับบวกเวลา 30-60 วินาที ถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

3.1.10.7. ขับอย่างอันตราย ไม่มีน้ำใจนักกีฬา

บทลงโทษ: Stop-and-go หรือปรับบวกเวลา 30-60 วินาที ถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

3.1.10.8. เจตนาขวางทางรถคันที่เร็วกว่าอย่างเห็นได้ชัดเจน

บทลงโทษ: Stop-and-go หรือปรับบวกเวลา 30-60 วินาที ถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

3.1.10.9. ไม่เคารพสัญญาณธงดำขาว 3 ครั้ง

บทลงโทษ: ธงดำ ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (โดยความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

3.1.10.10. ไม่เคารพสัญญาณธงดำส้ม 3 ครั้ง

บทลงโทษ: ธงดำ ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (โดยความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

3.1.10.11. ไม่เคารพสัญญาณธงดำ

บทลงโทษ: ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race (หยุดบันทึกเวลาตั้งแต่สัญญาณธงดำ) (โดยความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

3.1.10.12. เจตนาเบนทิศทางเพื่อชนรถแข่งคันที่กำลังแข่ง

บทลงโทษ: ปรับลดอันดับตำแหน่งเท่าที่คู่กรณีเสียตำแหน่ง หรือปรับบวกลบเวลาเท่าที่คู่กรณีเสียเวลา
ถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้อง
ได้รับความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

3.1.10.13. เจตนาชนหรือกระแทกรถแข่งคันหน้าให้เสียหลัก เพื่อให้ง่ายต่อการขึ้นแซง

บทลงโทษ: ปรับลดอันดับตำแหน่งเท่าที่คู่กรณีเสียตำแหน่ง หรือปรับบวกลบเวลาเท่าที่คู่กรณีเสียเวลา
ถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้อง
ได้รับความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

3.1.10.14. แซงหรือใช้ความเร็วเกินกำหนดบน Pit-lane หรือใน Paddock

บทลงโทษ: Stop-and-go หรือปรับบวกลบเวลา 30-60 วินาที ถึงให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race
หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน ต้องได้รับความเห็นกรณีโทษปรับให้ออกจาก
การแข่งขัน)

3.1.10.15. ใช้วาจาหมิ่นประมาท หรือข่มขู่ผู้แข่งขันทีมอื่นๆ

บทลงโทษ: ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน
ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

3.1.10.16. มีพฤติกรรมรบกวนการทำงานของเจ้าหน้าที่ กรรมการ และ/หรือนายสนาม

บทลงโทษ: ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน
ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

3.1.10.17. เจตนาไม่ปฏิบัติตามกติกา Technical Regulations

บทลงโทษ: ให้ออกจากการแข่งขันเฉพาะ Race หรือทั้ง Event (กรณีโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน
ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน)

**(ประเด็นการฝ่าฝืนอื่นและการพิจารณาปรับโทษอื่น ให้เป็นอำนาจของกรรมการควบคุมการ
แข่งขันจาก ร.ย.ส.ท.)**

3.1.11. การยื่นประท้วง

การประท้วงต่างๆ จะต้องทำหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษรยื่นต่อกรรมการควบคุมการแข่งขัน
ผ่านนายสนาม พร้อมเงินค่าธรรมเนียมการประท้วงตามอัตราที่กำหนดในกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์
แห่งชาติประจำปีที่เกิดเหตุ

3.1.11.1. นักแข่งผู้เข้าแข่งขันหรือผู้จัดการทีมที่มีใบอนุญาตผู้จัดการทีมเท่านั้นเป็นผู้มีสิทธิ์ประท้วง
ไม่รับการประท้วงจากบุคคลอื่น (ผู้ประท้วงจะต้องอยู่ในรุ่นและการแข่งขันนั้นๆ)

3.1.11.2. การประท้วงการจับเวลาของผู้จัดแข่ง กรรมการควบคุมการแข่งขันจะทำหน้าที่พิจารณาค่าประท้วง คำตัดสินของกรรมการควบคุมการแข่งขันถือเป็นที่สุด

3.1.11.3. การประท้วงการกระทำผิดกติกาในระหว่างทำการแข่งขัน ให้ทำภายใน 30 นาทีหลังจบการแข่งขัน

3.1.11.4. การประท้วงผลการแข่งขัน ให้ทำภายใน 30 นาที หลังจากประกาศผล

3.1.11.5. อนุญาตให้นำประท้วงการตัดสินว่าออกรถก่อนสัญญาณ (Jump Start) หรือการปรับโทษ Stop-and-go ในกรณีต่างๆ

3.1.12. การยื่นอุทธรณ์

ผู้ร่วมแข่งขันอาจอุทธรณ์การตัดสินของกรรมการควบคุมการแข่งขันได้ โดยทำหนังสือยื่นถึง คณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท ภายใน 2 วันทำการหลังจากสิ้นสุดการแข่งขัน พร้อมเงินค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์ตามอัตราที่กำหนดในกติกากีฬาแข่งขันรถยนต์แห่งชาติประจำปีที่เกิดเหตุ คณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. จะจัดให้มีการสอบสวนเหตุการณ์ด้วยความเป็นธรรม

และจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบภายหลัง การตัดสินของคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. ถือเป็นที่สุด

3.1.13. หลักเกณฑ์การจัดแข่งเพื่อชิงตำแหน่งชนะเลิศแห่งประเทศไทย

3.1.13.1. ให้จัดแข่งในลักษณะ Sprint Race ระหว่างปีจำนวนหลายรายการ (Series) ให้ได้ระยะทางแข่งรวมกับระยะทางในรอบคัดเลือกทั้งปีไม่น้อยกว่า 500 กิโลเมตร

3.1.13.2. ให้มีตำแหน่งนักแข่งผู้ชนะเลิศแห่งประเทศไทยในรูปแบบการแข่งขันทางเรียบ 3 ตำแหน่ง แบ่งแยกตามประเภทของรถแข่งดังนี้

3.1.13.2.1. ประเภท Thailand Grand Touring

3.1.13.2.2. ประเภท Thailand Touring Car

3.1.13.2.3. ประเภท Thailand Pickup Truck

3.1.13.3. ร.ย.ส.ท. อาจกำหนดให้มีผู้จัดแข่งมากกว่าหนึ่งรายเป็นผู้จัดแข่งเพื่อชิงตำแหน่งชนะเลิศแห่งประเทศไทยในแต่ละปี โดยผู้จัดแข่งทุกรายต้องใช้ Sporting Regulations และ Technical Regulations ที่ ร.ย.ส.ท. กำหนดขึ้นอย่างเคร่งครัด

3.1.13.4. ในกรณีที่ ร.ย.ส.ท. กำหนดให้มีผู้จัดแข่งหลายรายในประเภทรถแข่งเดียวกัน ให้นำคะแนนสะสมของนักแข่งแต่ละคนจากการแข่งของผู้จัดแข่งทุกรายร่วมกันทุกรายการหรือเพียงบางสัดส่วนของทุกรายการ

- 3.1.13.5. ผู้จัดแข่งต้องจัดกำหนดการแข่งขัน (Program) ของแต่ละรายการ (Event) ให้มีการแข่ง (Race) 2 เทียว รวมระยะทางใน Race-1, Race-2 และรอบคัดเลือกได้ Event ละประมาณ 100-125 กิโลเมตร
- 3.1.13.6. ในแต่ละรายการแข่ง (Event) ผู้จัดแข่งต้องกำหนดให้มีการจับเวลารอบคัดเลือก (Qualifying) เพื่อกำหนดตำแหน่งออกรถ (Starting Grid) ใน Race-1
- 3.1.13.7. ในกรณีที่ผู้สมัครเข้าแข่งเป็นจำนวนมากเกินกว่าสภาพสนามแข่งจะรับได้ในเกณฑ์ปลอดภัย (ตามสูตรคำนวณของ FIA Appendix-O) ผู้จัดแข่งจะจัดให้มีการจับเวลารอบคัดเลือกช่วงที่หนึ่ง (Q1) โดยผู้สมัครทั้งหมดนำรถแข่งเข้าจับเวลาพร้อมกันในช่วงเวลา 20 นาที เพื่อคัดให้เหลือเพียงจำนวนที่สนามแข่งจะรับได้ในเกณฑ์ปลอดภัย โดยรับเข้าสู่การแข่งขันเฉพาะผู้สมัครที่ทำเวลาได้ดีที่สุดไล่เรียงตามลำดับจนถึงรายที่ครบจำนวนจำกัดเท่านั้น (จำนวนรถแข่งที่ให้ลงจับเวลาพร้อมกันในช่วงเวลาเดียวกันต้องไม่เกินกว่า 120% ของจำนวนรถแข่งสูงสุดสำหรับการแข่ง)
- 3.1.13.8. ผู้สมัครที่ทำเวลาในรอบคัดเลือก Q1 ได้อันดับที่ 11 ถึงอันดับสุดท้าย จะได้รับตำแหน่งออกรถตำแหน่งที่ 11 ถึงตำแหน่งสุดท้ายใน Race-1
- 3.1.13.9. ผู้สมัครที่ทำเวลาในรอบคัดเลือก Q1 ได้อันดับที่ 1 ถึงอันดับที่ 10 จะต้องเข้าจับเวลารอบคัดเลือกช่วงที่สอง (Q2) ในช่วงเวลา 20 นาที
- 3.1.13.10. ผู้สมัครที่ทำเวลาในรอบคัดเลือก Q2 ได้อันดับที่ 1 ถึงอันดับที่ 10 จะได้รับตำแหน่งออกรถตำแหน่งที่ 1 ถึงตำแหน่งที่ 10 ใน Race-1 (ตำแหน่งที่ 1, 2, 3 มีคะแนนสะสม 3, 2, 1 คะแนนตามลำดับ)
- 3.1.13.11. ตำแหน่งออกรถใน Race-2 กำหนดเรียงตามลำดับเวลาประจำรอบที่ดีที่สุด (Best Lap) ของรถแข่งแต่ละคัน (รวมถึง Lap Time ของรถแข่งที่เป็น DNF) จาก Race-1 (รถแข่งที่เป็น DNS ใน Race-1 จะถูกเรียงตำแหน่งออกรถใน Race-2 จากท้ายแถวของรถที่มี Best Lap จาก Race-1 ทั้งหมด ตามลำดับเวลาที่ทำไว้ใน Q1 หรือ Q2)
- 3.1.13.12. รถแข่งทั้งหมดจะได้รับสัญญาณออกตัว (Start Signal) พร้อมกัน (Mass Start)
- 3.1.13.12.1. ให้ใช้ Standing Start ใน Race-1
- 3.1.13.12.2. ให้ใช้ Rolling Start ใน Race-2
- 3.1.13.13. การสะสมคะแนนสำหรับตัดสินตำแหน่งผู้ชนะเลิศแห่งประเทศไทยของนักแข่งแต่ละรายคำนวณจากคะแนนสะสมจากแต่ละรายการได้ดังนี้
- 3.1.13.13.1. จากผลการจับเวลารอบคัดเลือก Q2

ตำแหน่งที่ 1, 2, 3 สะสมได้ 3, 2, 1 คะแนนตามลำดับ

3.1.13.13.2. จากผลการแข่ง Race-1

ตำแหน่งที่ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 สะสมได้ 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 ตามลำดับ

3.1.13.13.3. จากผลการแข่ง Race-2

ตำแหน่งที่ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 สะสมได้ 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 ตามลำดับ

3.1.13.14. นักแข่งที่มีผลการแข่งตำแหน่งที่ 1 ถึงตำแหน่งที่ 8 จากแต่ละ Race จะสะสมคะแนนได้ต่อเมื่อมีรถแข่งออกสตาร์ทตั้งแต่ 10 คันขึ้นไป

3.1.13.14.1. เมื่อมีรถแข่งออกสตาร์ทได้จำนวนระหว่าง 10 คันถึง 15 คัน ให้นักแข่งตำแหน่งที่ 1 ถึงตำแหน่งที่ 8 ใน Race นั้นสะสมคะแนนได้เพียงกึ่งหนึ่ง

3.1.8.14.2. เมื่อมีรถแข่งออกสตาร์ทได้จำนวนตั้งแต่ 16 คันขึ้นไป ให้นักแข่งตำแหน่งที่ 1 ถึงตำแหน่งที่ 8 ใน Race นั้นสะสมคะแนนได้เต็มอัตรา

3.1.13.15. การปรับเพิ่มน้ำหนักตามคะแนนสะสม (Leaders Ballast) ให้มีผลบังคับระหว่าง Event เท่านั้น (ไม่ต้องปรับน้ำหนักระหว่าง Race-1 กับ Race-2)

นักแข่งที่มีคะแนนสะสมเป็นอันดับที่ 1 ให้เพิ่มน้ำหนักรถแข่งขึ้นต่ออีก 50 กิโลกรัม

นักแข่งที่มีคะแนนสะสมเป็นอันดับที่ 2 ให้เพิ่มน้ำหนักรถแข่งขึ้นต่ออีก 40 กิโลกรัม

นักแข่งที่มีคะแนนสะสมเป็นอันดับที่ 3 ให้เพิ่มน้ำหนักรถแข่งขึ้นต่ออีก 30 กิโลกรัม

นักแข่งที่มีคะแนนสะสมเป็นอันดับที่ 4 ให้เพิ่มน้ำหนักรถแข่งขึ้นต่ออีก 20 กิโลกรัม

นักแข่งที่มีคะแนนสะสมเป็นอันดับที่ 5 ให้เพิ่มน้ำหนักรถแข่งขึ้นต่ออีก 10 กิโลกรัม

3.1.13.16. ให้นักแข่งแต่ละราย ในแต่ละประเภทของรถแข่ง ในแต่ละ Event ใช้รถแข่งได้เพียงคันเดียวที่ผ่านการตรวจสอบสภาพถูกต้องตามกติกาเทคนิค นับตั้งแต่การจับเวลารอบคัดเลือก Q1, Q2, Race-1 จนจบสิ้น Race-2 (ไม่อนุญาตให้ใช้รถแข่งสำรองหรือขอเปลี่ยนใช้รถแข่งคันอื่น)

3.1.13.16.1. รถแข่งที่เปลี่ยนเครื่องยนต์ภายหลังการตรวจสอบสภาพ แต่ก่อน Q1 ต้องถูกปรับผลการจับเวลาใน Q1 ถอยหลังไป 10 ตำแหน่ง (หรือเป็นตำแหน่งท้ายสุด)

3.1.13.16.2. รถแข่งที่เปลี่ยนเครื่องยนต์ภายหลัง Q1 หรือ Q2 แต่ก่อน Race-1 ต้องถูกปรับตำแหน่งออกรถใน Race-1 ถอยหลังไป 10 ตำแหน่ง (หรือเป็นตำแหน่งท้ายสุด)

3.1.13.16.3. รถแข่งที่เปลี่ยนเครื่องยนต์ภายหลัง Race-1 แต่ก่อน Race-2 ต้องถูกปรับตำแหน่งออกรถใน Race-2 ถอยหลังไป 10 ตำแหน่ง (หรือเป็นตำแหน่งท้ายสุด)

