

หมวดที่ 4

กติกากการแข่งขันรถคาร์ท

(KARTING REGULATIONS)

หมายเหตุ:

กติกากการแข่งขันรถคาร์ทนี้เป็นกติกากลาง ซึ่งได้รับการรับรองจาก ร.ย.ส.ท. ใน การแข่งขัน
ของแต่ละผู้จัดอาจมีข้อแตกต่างออกไป ซึ่งจะได้แจ้งให้ทราบในท้ายเล่ม

กติกาการแข่งขัน (SPORTING REGULATION)

1. การเข้าร่วมการแข่งขัน

1.1 ผู้สมัครแข่งขันได้รับทราบ และทำความเข้าใจในกติกาการแข่งขันฉบับนี้ ทั้งนี้รวมถึงกฎกติกาแข่งรถแห่งชาติของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือ ร.ย.ส.ท.

โดยถือว่ายินยอมปฏิบัติ ตามทุกประการทั้งฉบับภาษาไทย และภาษาอังกฤษ

1.2 กติกาให้ ยึดถือฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

1.3 ข้อความหนึ่งใดของกติกานี้ ต้องไม่ขัดแย้งกับกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ (NCR) ของ ร.ย.ส.ท.

1.4 ข้อกำหนดใดที่ ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกาการแข่งขันนี้ หรือข้อยกเว้นให้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการ

1.5 สำหรับนักแข่งที่มาร่วมการแข่งขันแค่สนามสุดท้ายสนามเดียว ไม่มีสิทธิ์ รับคะแนนสะสม

2. คุณสมบัติ ของผู้สมัคร

ผู้สมัครจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถแข่งของ ร.ย.ส.ท. ที่ไม่ขาดอายุ ณ วันทำการแข่งขัน พร้อมยื่นหลักฐาน

ประกอบการสมัครให้กรรมการตรวจสอบก่อนการประชุมนักแข่ง (DRIVER'S BRIEFING) ซึ่งจะแจ้งให้ทราบ

ในกำหนดการแข่งขันของแต่ละสนาม และการนับอายุนักแข่ง จะนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม เป็นต้นไป ว่า

ครบหรือไม่

3. คุณสมบัติของรถแข่ง

3.1 รถแข่งจะต้องมีขนาด (Diameter) ของ Chassis Tubing ไม่เกิน 32 มิลลิเมตร และต้องเป็นทรงกลมเท่านั้น

3.2 เส้นผ่านศูนย์กลางของเพลาลังจะต้องไม่เกิน 50 มิลลิเมตร

3.3 รถแข่งห้ามใช้เบรคหน้า (ยกเว้นรุ่นที่ผู้จัดระบุให้ใช้)

3.4 คณะกรรมการจัดการแข่งขันมี สิทธิ

ปฏิบัติ หรือ ห้ามแข่งรถแข่งที่มี สภาพไม่ เหมาะสมร่วมกับการแข่งขัน

3.5 ในกรณี ที่รุ่นที่ทำการแข่งขันตรงกับรุ่นที่ CIK จัดการแข่งขัน ให้ใช้กติกาตาม CIK

3.6 รถแข่งต้องติดตั้งสายเบรคสำรองที่พร้อมทำงานได้ในกรณีที่สายเบรคขาด

4. กำหนดการแข่งขัน

คณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน จะแจ้งกำหนดการแข่งขันให้ทราบก่อนการแข่งขันแต่ละสนามอย่างน้อย

1 สัปดาห์ ก่อนการแข่งขัน (หากมีการเปลี่ยนแปลงจะแจ้งให้ทราบก่อนการประชุมนักแข่งในวันแข่งขัน)

5. รูปแบบการแข่งขัน

5.1 กำหนดการแข่งขัน 1 วัน ซ้อมและตรวจสภาพก่อนวันแข่ง 1 วัน

5.2 จำนวนรอบสนามของการแข่งขันขึ้นอยู่กับรูปแบบของสนาม คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันจะเป็นผู้กำหนดและแจ้งให้ทราบพร้อมกับการกำหนดการแข่งขัน

5.3 นักแข่งจะสามารถทำการซ้อมได้ 1 วันก่อนการแข่งขัน ตามตารางซ้อมที่คณะกรรมการกำหนดขึ้น

8

6. คะแนนสะสม

สำหรับรุ่น 125 SENIOR OPEN / 125 SENIOR (40 UP) / 125 JUNIOR OPEN /
MINI KART 60 CC. / MINI ROK

6.1 คะแนนสะสม Second Heat

อันดับที่ 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

สนามที่ 1 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

สนามที่ 2 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4

สนามที่ 3 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7

สนามที่ 4 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10

สนามที่ 5 22 21 20 19 18 17 16 15 14 13

สนามที่ 6 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16

คะแนนสะสม Final

อันดับที่ 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

สนามที่ 1 15 12 10 8 6 5 4 3 2 1

สนามที่ 2 18 15 13 11 9 8 7 6 5 4

สนามที่ 3 21 18 16 14 12 11 10 9 8 7

สนามที่ 4 24 21 19 17 15 14 13 12 11 10

สนามที่ 5 27 24 22 20 18 17 16 15 14 13

สนามที่ 6 30 27 25 23 21 20 19 18 17 16

สำหรับรุ่น MICRO MAX/ JUNIOR MAX / SENIOR MAX / DD2

คะแนนสะสม Second Heat

อันดับที่ 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

คะแนน 34 33 32 31 30 29 28 27 26 25

คะแนนสะสม Final

อันดับที่ 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

คะแนน 55 52 50 49 48 47 46 45 44 43

อ้างอิงจากเว็บไซต์ www.rotaxasia.com

9

6.2 รถแข่งที่จะได้รับการจัดอันดับนั้น ต้องขับครบรอบจ านวนการแข่งขันที่กำหนด หรือวิ่งผ่านธงหมากรุ่ก

ด้วยก าลังของเครื่ องยนต์ และต้องท ากการวิ่งให้ได้ระยะทางอย่างน้อย 75 เปอร์เซ็นต์ ของรถแข่งที่เข้า

เส้นชัยเป็นครั้งแรก เมื่อสิ้นสุดปี การแข่งขันแล้ว หากพบว่ามีนักแข่งท าคะแนนสะสมเท่ากันให้พิจารณาตัดสินเปรียบเทียบต ำแหน่งชนะเลิศทุกสนาม ผู้ครองต ำแหน่งชนะเลิศมากกว่าเป็นผู้ชนะ แต่ถ้าเท่ากันอีกให้ตัดสินตามต ำแหน่งในแต่ละสนามอื่นๆ ที่เหลือ และถ้ายังเสมอกันอีกให้ใช้ผลของสนามสุดท้ายเป็นสนามตัดสินผู้ชนะ

6.3 ถ้านักแข่งมีความประพฤติที่ไม่เหมาะสม หรือ ท ำผิดกติกาการแข่งขัน จะไม่ได้คะแนนของการแข่งขันในสนามนั้น

6.4 นักแข่งต้องมี ใบอนุญาตขับขี่รถแข่ง ร.ย.ส.ท. จึงจะมีสิทธิเก็บคะแนนสะสม โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่

ออกใบอนุญาต

7. จ านวนรถที่ เข้าร่วมการแข่งขันต ำสนาม

แต่ละรู่ นต้องมีรถที่ผ่านการตรวจสภาพจ านวนตั้งแต่ 3 คันขึ้นไป

8. หมายเลขรถแข่ง

8.1 รถคาร์ททุกคันต้องมีหมายเลขรถตามที่คณะกรรมการต ำเนินการแข่งขันก ำหนด

8.2 ห้ามรถแข่งลงซ้อมหรือแข่งขันโดยปราศจากหมายเลขรถแข่ง

8.3 นักแข่งจะต้องติดหมายเลขประจ ารถในต ำแหน่งทั้งด้านซ้าย ด้านขวา ด้านหน้า และด้านหลัง

8.4 คณะกรรมการต ำเนินการแข่งขัน ก ำหนดหมายเลขรถตามรู่ น ดังต่อไปนี้

รู่ น หมายเลข สีตัวเลข สีพื้น

MINI ROK 100 – 150 ตัวเลขสีดำ ำ พื้นสีเหลือง

MINI KART 60 CC. 151 – 199 ตัวเลขสีดำ ำ พื้นสีเหลือง

125 JUNIOR OPEN 200 – 299 ตัวเลขสีดำ ำ พื้นสีเหลือง

125 SENIOR OPEN 300 – 399 ตัวเลขสีดำ ำ พื้นสีเหลือง

125 SENIOR (40 UP) 400 – 499 ตัวเลขสีด ๑ พื้นสีเหลือง

MICRO MAX 500 – 550 ตัวเลขสีด ๑ พื้นสีเหลือง

JUNIOR MAX 551 – 599 ตัวเลขสีด ๑ พื้นสีเหลือง

SENIOR MAX 600 – 650 ตัวเลขสีด ๑ พื้นสีเหลือง

DD2 651 – 699 ตัวเลขสีด ๑ พื้นสีเหลือง

หมายเหตุ ห้ามรถแข่งลงซ้อมหรือแข่งขันโดยปราศจากหมายเลขรถแข่ง ส าหรับรถที่สมัครแข่งสองรุ่นจะ

มีกรอบสีแดงที่หมายเลขรถ

10

9. การตรวจสอบสภาพ

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ปรับสามต ๑ แห่ง จนถึง DNF หรือไม่รับผลการแข่งขัน)

การตรวจสอบสภาพตอนเช้าหรือหนึ่ง ึ่งวันก่อนการแข่งขันให้ถือว่า เป็นการตรวจสอบสภาพเบื้องต้นที่ เน้นในเรื่อง

ความปลอดภัยและการลงทะเบียนของอุปกรณ์ การแข่ง และอนุญาตให้ ผู้ ฝ ๑ นการตรวจสอบสภาพมี สิ ทธิ

๔

เข้าร่วมการ

แข่งขันได้เท่านั้น ถ้าในระหว่างวันแข่งกรรมการตรวจสอบสภาพตรวจพบการท ๑ ผิดกติกาใดๆ ทั้งในระหว่างแข่งและ/

หรือภายหลังกการแข่งขันจะมี สิ ทธิ

๔

ที่จะลงโทษตามข้อก ๑ หนดต่างๆ ได้ทันที นักแข่งจะ อ้างถึงผลการตรวจ ใน

ตอนเช้าหนึ่งวันก่อนการแข่งขันไม่ได้ และถ้ามีกติกาดูอื่นๆ ที่จะมีเพิ่มขึ้นเป็นกรณี พิเศษ กรรมการจะแจ้งเป็นหนังสือ

อย่างเป็นทางการให้ทราบเป็นครั้งคราวไปก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น

9.1 ในการแข่งแต่ละครั้งอนุญาตให้นักแข่ง 1 คน

- ใช้รถแข่งได้ 1 คัน

- มีช่างเครื่องเข้าไปใน Parc Ferme ได้ 1 คน

- เครื่องยนต์ 2 เครื่อง ต้องน ๑ ไปตรวจสอบสภาพทั้ง 2 เครื่อง

- ยางแห้ง (Slick Tire) 1 ชุด (ยางหน้า 2 เส้นและยางหลัง 2 เส้น) และกรรมการจะต้องท ๑ เครื่องหมายไว้ที่ยางแข่ง

- ยางฝน (Wet Tire) 1 ชุด (ยางหน้า 2 เส้นและยางหลัง 2 เส้น) และกรรมการตรวจสอบสภาพ จะต้องท ำ

เครื่ องหมายไว้ที่ยางแข่ง

- จ ำนวนการใช้ยาง อาจจะเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม โดยที่ผู้จัดจะต้องท ำการประกาศ ก่อนมีการแข่งขัน 1 วัน

9.2 เครื่ องยนต์ที่จะใช้แข่งและเครื่ องส ารองจะต้องปี ดผนึก (Seal) จากกรรมการตรวจสอบสภาพ และผนึก

ดังกล่าวจะต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์ หรือท ำเครื่ องหมายจากกรรมการตรวจสอบสภาพ

9.3 ให้นักแข่งจัดซื้อ ยาง พร้อมกับการสมัครแข่งได้ที่ กรรมการรับสมัคร โดยไม่มีการจัดสรรยาง ให้แก่

ผู้หนึ่งผู้ใดเป็นพิเศษ และจะต้องน ำยามมาให้ กรรมการตรวจสอบสภาพ ท ำเครื่ องหมายที่ยาง ณ บริเวณ จุดตรวจสอบอย่างเครื่ ่งครัด

9.4 ในกรณีที่ ยางของนักแข่งเกิดความเสียหายระหว่างการแข่ง ขัน และนักแข่ง ต้องการเปลี่ ยน ยาง

อะไหล่ นักแข่งจะต้อง

ขออนุญาตจากนายสนามและได้รับการอนุญาตจากนายสนาม

น ำยางอะไหล่มาให้ กรรมการตรวจสอบสภาพท ำเครื่ องหมายที่ยางพร้อมทั้งน ำยางเก่าที่ ต้องการเปลี่ ยนมาแสดงกั บกรรมการตรวจสอบสภาพโดยที่ยางอะไหล่จะต้องอยู่ในสภาพ การใช้งานเดียวกันกับยางที่ใช้แข่งไปแล้ว

9.5 การซ้ ำง ้าหน้ากรวมรถแข่ง และนักแข่งให้อยู่ในข้อก ำหนดตามรู่ นที่ แข่ง ให้ ถือว่าเป็นความ รับผิดชอบ

ของนักแข่งที่จะต้องเตรียมน ำง ้าหน้ารถแข่งให้ อยู่ในข้อก ำหนดของรู่ นนั้นๆ

11

9.6 ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดจะต้องน ำรถแข่ง ยาง หมวกกันน็อค พร้อมด้วยใบตรวจสอบสภาพที่กรอก รายละเอียด

ครบถ้วน สมบูรณ์ เข้ารับการตรวจสอบสภาพภายในเวลาที่ระบุไว้ในโปรแกรมการแข่งขัน

9.7 นักแข่ง และอุปกรณ์การแข่งขันที่ได้ผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วเท่านั้น ถึงจะมี สิ ทธิ

้ เข้า ร ่วมจั บเวลาและ

ร ่วมการแข่งขันได้ หากผู้ใดใช้อุปกรณ์ที่ไม่ได้ผ่านการตรวจสอบสภาพจะถูกปรับออกจากการแข่งขัน

9.8 การถอดปรับเปลี่ ยนชิ้นส่วนที่ ส าคัญของรถที่เกี่ ยวกับความปลอดภัยของนักแข่ง จะต้องน ำรถแข่ง

เข้าตรวจสอบสภาพอีกครั้งหนึ่ง

9.9 รถแข่งทั้งหมดจะต้องผ่านการชั่งน้ำหนักหลังการจับเวลา และหลังการแข่งขันทุกครั้งทันที และ

จะต้องเข้าชั่งน้ำหนักตามสภาพที่เพิ่งจะแข่งเสร็จ น้ำหนักรวมจะต้องไม่ต่ำกว่าที่ กติกาได้ระบุไว้ และการชั่งน้ำหนักหลังแข่งจะต้องเป็นน้ำหนักเฉพาะนักแข่งและรถแข่งเท่านั้น อุปกรณ์การแข่งขันที่เกิดหลุดไปในระหว่างการแข่งขันจะไม่อนุญาตให้นำมาชั่งรวม

9.10 เครื่องยนต์ และชิ้นส่วนต่างๆ ต้องตรงตามกติกาเทคนิคที่ระบุไว้

9.11 นักแข่งทุกรุ่นต้องนำเครื่องปั้นค้อมาตรวจสอบสภาพด้วย

9.12 หลังการแข่งขันในรอบ FINAL รถแข่งที่ได้อันดับ 1 ถึง 3 ของทุกรุ่นจะต้องนำรถมาตรวจสอบสภาพหลังแข่ง

(เช่น ความจุเครื่องยนต์ , ขนาดคาร์บิว, การซิลเครื่องยนต์ , ฝาสูบ, ชุดจุดระเบิด, ยาง , ท่อไอเสีย, สภาพตัวรถ ฯลฯ)ตามที่ กฎกติกา กำหนดไว้ในรู้นั้นๆ และให้กรรมการตรวจสอบสภาพ เสนอผลการตรวจสอบสภาพต่อนายสนาม กรรมการควบคุมการแข่งขัน

9.13 รถแข่งที่มีอันดับ 4 – 5 จะต้องเก็บไว้ในที่ๆ กรรมการกำหนด จนกว่าการตรวจสอบสภาพรถอันดับที่ 1 ถึง 3

จะเรียบร้อย รถที่ไม่ผ่านตรวจสอบสภาพจะถูกตัดสิทธิ์

รับรางวัลและคะแนนสะสม และให้รถแข่งที่อยู่

ตำแหน่งรองลงไป และผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วได้ตำแหน่งและคะแนนนั้นแทน

9.14 ขณะเก็บรถห้ามนักแข่ง ช่าง หรือบุคคลใดๆ เข้าไป บริเวณจุดตรวจสอบสภาพที่กำหนดไว้ จะเข้าได้ก็

ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากกรรมการตรวจสอบสภาพ เท่านั้น ถ้ามีการฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษ 5 อันดับ

9.15 รถแข่งที่ออกจากการแข่งขัน ต้องนำรถไปให้กรรมการตรวจสอบสภาพทันที ในทุกกรณี

10. คุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งขัน

10.1 ต้องเป็นรถที่ ตรงตามข้อกำหนดกติกาเทคนิคที่ ระบุไว้ และผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วเท่านั้น

10.2 รถแข่งทุกคันต้องมีแผงพวงมาลัยยาวคลุมแกนพวงมาลัยเพื่อ อดิตเบอร์รถแข่ง และข้างกล่อง ทั้งซ้าย/

ขวา และกล่องหน้ากันชนเพื่อ อดิตสติ๊กเกอร์ ของผู้สนับสนุนการแข่งขัน

10.3 กรรมการตรวจสอบสภาพ สามารถตรวจสอบสภาพรถแข่งหรืออุปกรณ์ของนักแข่งได้ตลอดเวลา

10.4 กรรมการตรวจสอบสภาพ สามารถขอเปลี่ยนตัวจุดระเบิด (ignition unit) ของนักแข่งได้ตลอดเวลา

10.5 รถแข่งสามารถติดตั้งอุปกรณ์ Data Logging ได้ แต่ห้ามติดตั้งอุปกรณ์ Telemetry

11. น้ำหนักถ่วงในการแข่งขัน

น้ำหนักที่ใช้ถ่วงรถควรเป็นโลหะที่ไม่มีแฉกมุมที่แหลมคม ยึดติดกับตัวรถได้ 3 ตำแหน่ง คือเบาะ หรือที่โครงรถ

และ/หรือถาดพื้นรถ, ใช้น้ำ 8 ม.ม หรือ น้ำ 6 ม.ม อย่างน้อย 2 จุด ทั้งนี้ให้ทำการยึดติดแน่นมั่นคงกับ

ตำแหน่งที่แจ้งไว้ดังกล่าวนี้เท่านั้น จุดอื่นหรือการยึดโดยวิธีอื่นใดนอกเหนือไปจากนี้ เช่น ใช้ลวด เชื่อมขัด

เชือก เทปพัน หรือมัด ถือ เป็นการยึดที่ไม่ปลอดภัยพอที่จะอนุญาตให้ลงทำการแข่งขันได้ และห้ามถ่วง

น้ำหนักบนตัวผู้ขับขี่

12. อุปกรณ์การตกแต่งของนักแข่ง

12.1 หมวกกันน็อก ต้องเป็นหมวกชนิดเต็มหน้า (FULL FACE) เท่านั้น ควรใช้รุ่นที่ได้รับการรับรองจาก

SNELL 2005 ส่วนมาตรฐานอื่นๆ ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสอบสภาพ

12.2 เสื้ออชุดแข่งขันต้องเป็นชุดที่ใช้วัสดุที่มีความทนทานสูง มาตรฐาน CIK ชนิดหนาไม่ติดไฟง่าย ต้องเป็น

ชุดที่ติดกันทั้งเสื้อ และกางเกง ยาวถึงข้อมือและข้อเท้า ชุดนักแข่ง จะต้องมีการแสดงกรุปเลือดของผู้ขับขี่ติดไว้บนชุดแข่งบนบริเวณที่สามารถเห็นได้อย่างชัดเจน

12.3 ถุงมือต้องเป็นถุงมือหุ้มนิ้วตลอด ยาวเลยข้อมือของผู้สวมใส่ ทาด้วยวัสดุที่มีความคงทน

12.4 รองเท้าเป็นรองเท้านวมข้อเท้า ผูกเชือกหรือรัดเรียบร้อย ผลิตโดยวัสดุคงทน

12.5 อุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสอบสภาพว่าปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ ถ้ากรรมการเห็นว่าไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยเพียงพอ อาจไม่ ให้ ผ่านการตรวจสอบสภาพ

12.6 อุปกรณ์ป้องกันคอเป็นอุปกรณ์บังคับที่นักแข่งทุกคนจะต้องใส่เพื่อลงทำการแข่งขัน เวลาซ้อมและ

เวลาแข่งขัน ถ้าไม่ ใส่ เครื่องป้องกันคอจะไม่ อนุญาตให้นักแข่ง ลงสนาม

13. การจับเวลารอบคัดเลือก

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ ปรับ 3 ตำแหน่ง ถึง ไม่รับผลการจับเวลา)

13.1 การจับเวลา ใช้เครื่อง จับเวลาระบบทรานสปอนเดอร์ หากตัว ทรานสปอนเดอร์ สูญหายหรือชำรุด

นักแข่งจะต้องชดใช้ในราคาที่ซื้อมาทดแทนใหม่ เมื่อสนามเปิด ให้ทำการจับเวลา นักแข่งจะต้องนำรถมาเข้าคิวเพื่อ อสตาร์ท ในช่วงการจับเวลาของรุ่นนั้น โดยมีช่วงการจับเวลา ในแต่ละรุ่นตามผู้จัด

กำหนดตามตารางการแข่งขัน

13.2 เมื่อรถออกไปวิ่งในสนามแล้ว การนำรถเข้าพิททำได้ในกรณีเดียว คือเข้าตรวจสอบสภาพซึ่งหน้า

นักแข่งไม่มีสิทธิ

ที่จะนำรถเข้ามาซ่อมในพิท หรือให้ช่างเข้าไปซ่อมในสนามในทุกกรณีโดยเด็ดขาด

ถ้าทำผิดในทุกกรณีที่กล่าวมาข้างต้น กรรมการจะปรับโทษ คือไม่รับผลการจับเวลา

13.3 ถ้ามีผู้ทำเวลาดีที่สุดเท่ากัน ให้ใช้เวลารองลงไปดีที่สุดเป็นผู้ที่สตาร์ทในตำแหน่งที่ดีกว่า

13.4 หลังการจับเวลาแล้ว หากตัวทรานสปอนเดอร์ ของรถแข่งคันไหนขัดข้อง กรรมการจะจับเวลาโดยวิธี

อื่นที่เหมาะสมและยุติธรรมให้ใหม่ และนำผลการจับเวลาครั้งนี้ไปจัดตำแหน่งสตาร์ทฮีทที่ 1 รวมกับ

กลุ่มที่มีจับเวลาไปแล้ว โดยที่นักแข่งที่มีปัญหาขณะทำการจับเวลามีสิทธิ

ที่จะใช้ยางชุดใหม่ลงทำ

การจับเวลาได้

13

13.5 ถ้ามีผู้ไม่ลงทำการจับเวลา จะต้องนำรถไปต่อท้ายของผู้ที่ทำการจับเวลาคันสุดท้าย หากมีหลาย

รายจะจัดลำดับสตาร์ทโดยใช้วิธีจับฉลากเฉพาะในกลุ่มที่ไม่ลงทำการจับเวลา

14. การสตาร์ท

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่บวก 2 ตำแหน่ง ถึง 5 ตำแหน่ง)

14.1 ห้านาทีก่อนการแข่งขัน กรรมการจะปิด Parc Ferme นักแข่งที่นำรถเข้า Parc Ferme ไม่ทันจะ

หมดสิทธิการแข่งขันในฮีทนั้นๆ

14.2 ในกรณีที่เป็นการแข่งขันแบบ สองฮีท หนึ่งไฟนอล ลาดับการสตาร์ทของฮีทที่ 1 จะใช้ผลของการจับ

เวลารอบคัดเลือก และฮีทที่ 2 จะใช้ผลการแข่งขันของฮีทที่ 1 ลาดับการสตาร์ทของรอบ Final จะใช้

ผลคะแนนที่เสียของฮีทที่ 1 และฮีทที่ 2 มารวมกัน โดยนักแข่งที่เข้าอันดับที่ 1 จะเสีย 0 คะแนน

และลาดับต่อไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับตำแหน่งที่ได้เมื่อจบการแข่งขันฮีทนั้น อาทิเช่น อันดับที่ 2

เสีย 2 คะแนน, อันดับที่ 3 เสีย 3 คะแนน ฯลฯ ลาดับการสตาร์ทจะนับตามนักแข่งที่เสียน้อย

ตามลาดับ (ในกรณีที่คะแนนเท่ากันให้ถืออันดับในฮีทที่ 2 เป็นหลัก)

14.3 ในกรณีที่เป็นการแข่งขันแบบ สองฮีท หนึ่ง งพรีไฟนอล หนึ่ง งไฟนอล (แบบ ก) ล ดับการสตาร์ทของ ฮีทที่ 1 จะใช้ผลของการจับเวลารอบคัดเลือก และในฮี ทที่ 2 จะใช้ผลการแข่งขันของฮีทที่ 1 ล ดับการสตาร์ทของรอบ พรีไฟนอล จะใช้ผลคะแนนที่เสียของฮีทที่ 1 และฮีทที่ 2 มารวมกัน โดยนักแข่งที่เข้าอันดับที่ 1 จะเสีย 0 คะแนน และล ดับต่อๆ ไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับต าแหน่งที่ได้ เมื่อจบการแข่งขันฮีทนั้น อาทิเช่น อันดับที่ 2 เสีย 2 คะแนน, อันดับที่ 3 เสีย 3 คะแนน ฯลฯ ล ดับการสตาร์ทจะนับตามนักแข่งที่เสียน้อยตามล ดับ (ในกรณีที่คะแนนเท่ากันให้ถืออันดับในฮีทที่ 2 เป็นหลัก) การสตาร์ท Final จะใช้ผลการแข่งในรอบพรีไฟนอล

14.4 ในกรณี ที่เป็นการแข่งขันแบบ สองฮีท หนึ่ง งพรีไฟนอล หนึ่ง งไฟนอล (แบบ ข) ล ดับการสตาร์ทของ ฮีทที่ 1 และฮีทที่ 2 จะใช้ผลของการจับเวลาของรอบคัดเลือก ล ดับการสตาร์ทของรอบ พรีไฟนอล จะใช้ผลคะแนนที่เสียของฮีทที่ 1 และฮีทที่ 2 มารวมกัน โดยนักแข่ง งที่เข้าอันดับที่ 1 จะเสีย 0 คะแนน และล ดับต่อๆ ไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับต าแหน่งที่ได้เมื่อจบการแข่งขันฮีทนั้น อาทิเช่น อันดับที่ 2 เสีย 2 คะแนน, อันดับที่ 3 เสีย 3 คะแนน ฯลฯ ล ดับการสตาร์ทจะนับตามนักแข่งที่เสียน้อยตามล ดับ (ในกรณีที่คะแนนเท่ากันให้ถืออันดับในฮีทที่ 2 เป็นหลัก) การสตาร์ท Final จะใช้ผลการแข่งในรอบพรีไฟนอล

14.5 ในกรณี ที่เป็นการแข่งขันแบบ สองฮีท สองไฟนอล (แบบ A) ล ดับการสตาร์ทของฮีทที่ 1 จะใช้ผลของการจับเวลารอบคัดเลือก และฮีทที่ 2 จะใช้ผลการแข่งขันของฮีทที่ 1 ล ดับการสตาร์ทของรอบ Final ครั้งที่หนึ่ง จะใช้ผลคะแนนที่เสียของฮีทที่ 1 และฮีทที่ 2 มารวมกัน โดยนักแข่งที่เข้าอันดับที่ 1 จะเสีย 0 คะแนน และล ดับต่อๆ ไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับต าแหน่งที่ได้เมื่อจบการแข่งขันฮีทนั้น อาทิเช่น อันดับที่ 2 เสีย 2 คะแนน, อันดับที่ 3 เสีย 3 คะแนน ฯลฯ ล ดับการสตาร์ทจะนับตามนักแข่งที่เสียน้อยตามล ดับ (ในกรณีที่คะแนนเท่ากันให้ถืออันดับในฮีทที่ 2 เป็นหลัก) และใน Final ครั้งที่สองจะใช้ต าแหน่งสตาร์ทต าแหน่งเดียวกันกับรอบ Final ครั้งที่หนึ่ง

14

14.6 ในกรณี ที่เป็นการแข่งขันแบบ สองฮีท สองไฟนอล (แบบ B) ล ดับการสตาร์ทของ ฮีทที่ 1 และฮีท

ที่ 2 จะใช้ผลของการจับเวลารอบคัดเลือก ล ดับการสตาร์ทของรอบ Final ครั้งที่หนึ่ง จะใช้ผลคะแนนที่เสียของฮีทที่ 1 และฮีทที่ 2 มารวมกัน โดยนักแข่งที่เข้าอันดับที่ 1 จะเสีย 0 คะแนน และล ดับต่อๆ ไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับต าแหน่งที่ได้เมื่อจบการแข่งขันฮีทนั้น อาทิเช่น อันดับที่ 2 เสีย 2 คะแนน, อันดับที่ 3 เสีย 3 คะแนน ฯลฯ ล ดับการสตาร์ทจะนับตามนักแข่งที่เสียน้อยตามล ดับ (ในกรณีที่คะแนนเท่ากันให้ถืออันดับในฮีทที่ 2 เป็นหลัก) และใน Final ครั้งที่สองจะใช้ต าแหน่งสตาร์ทตามผลการแข่งของ Final ครั้งที่หนึ่ง

14.7 กระบวนการก่อน Warm-up Lap จะเริ่มจากการโชว์ปี าย 3 นาที , 1 นาที และ 30 วินาที :
 ปี าย 3 นาที : ทุกคนจะต้องออกจากพื้นที่กิริต ยกเว้นนักแข่ง, กรรมการ และช่างเครื่อง
 ปี าย 1 นาที : ทุกคนจะต้องออกจากพื้นที่กิริต ยกเว้นนักแข่ง, กรรมการ และช่างเครื่องที่ช่วยสตาร์ท

(ในรุ่นที่อนุญาตให้มีช่างช่วยสตาร์ทได้ตามจำนวนที่กำหนด)

ปี าย 30 วินาที : นักแข่งจะทำการสตาร์ทเครื่องยนต์ แต่ยังคงอยู่ในตำแหน่งเดิมทุกคน

14.8 เมื่อสิ้นสุดเวลา 30 วินาที กรรมการจะโบกธงเขียวให้นักแข่งเริ่มเข้าสู่ Warm-up Lap จำนวน 1 รอบ

- ใน Warm-up Lap รอบที่ 1 นักแข่งทุกคนมีหน้าที่ที่จะรักษา Grid Position ของตนเอง

- ใน Warm-up Lap รอบที่ 2 นักแข่งทุกคนจะเข้าสู่ Formation Lap ห้ามนักแข่งแซงหรือเปลี่ยนอันดับ เมื่อรถคันแรก (Pole Position) ถึงเส้นสีแดงแล้ว

- ถ้าผู้ัน ๑ (Pole Position) หรือต ๑ตำแหน่งที่ 2 ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด กรรมการจะโชว์ปี ายให้วิ่งช้าลง (Slow-down) ถ้าในรอบถัดไปนักแข่งท่านนั้นยังคงใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด จะถูกปรับให้ไปต่อท้าย

14.9 ในกรณีที่รถคันใดมีปัญหาทางด้านเทคนิคท ำให้เครื่องยนต์ดับหรือไม่สามารถสตาร์ทรถใน

Warm-up Lap กรรมการจะเซ็นหรือยกธงเหลืองเข้าข้างทางแข่งเพื่อความปลอดภัยจนกว่าจะสตาร์ทติด เมื่อรถแข่งคันแรกที่วิ่งในรอบ Warm-up Lap ได้ผ่านจุดที่สตาร์ทออกไปแล้ว นักแข่งท่านนี้ ยังมีสิทธิ

เข้าร่วมการแข่งขันโดยที่ นักแข่งท่านนั้นสามารถที่จะเข้าร่วม Formation Lap ที่

ตำแหน่งสุดท้าย และอนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิมได้ โดยกรรมการอาจจะปล่อยออกไปได้แต่

เหมือนรถคันแรกถึงเส้นแดงที่อยู่ก่อนเส้นสตาร์ทรถคันดังกล่าวจะต้องอยู่ในตำแหน่งตัวเอง

ตอนนั้นไม่สามารถแซงเพื่อเข้าไปอยู่ตามตำแหน่งของตัวเองได้อีก แต่ถ้านักแข่งท่านนั้นไม่สามารถสตาร์ทรถได้หลังจากกรรมการให้สัญญาณสตาร์ทเรียบร้อยแล้ว รถคันนี้ จะต้องถูกยกออกจากสนามเพื่อความปลอดภัย

14.10 ห้ามนักแข่งทุกท่านเร่งเครื่องยนต์ , แซง หรือเปลี่ยนตำแหน่งสตาร์ทก่อนเส้นเหลือง ซึ่งห่างจากเส้น

สตาร์ท 20 เมตร นักแข่งทุกคนต้องอยู่ในเส้นคอร์ริดอร์สีขาวที่ดีที่สุดไว้ ถ้านักแข่งผู้ใดฝ่าฝืน จะถูกปรับ

บวกเวลาเพิ่ม 15 วินาที หรือปรับ 3 ตำแหน่งตามดุลยพินิจของกรรมการ

14.11 ถ้ากรรมการเห็นว่านักแข่งขับรถคันใดในความเร็วและตำแหน่งที่เหมาะสมเมื่อสิ้นสุดรอบ Formation Lap กรรมการจะให้สัญญาณสตาร์ทการแข่งขัน

14.12 ห้ามการเติมน้ำมันและฉีดหรือทาน้ำมันโซ่บนเส้นสตาร์ท ถ้าพบจะปรับโทษโดยบวกตำแหน่งหลังจากการแข่งขันจบแล้ว 5 ตำแหน่ง

15

14.13 การสตาร์ทที่ใช้แบบ “โรลลิ่งสตาร์ท” (Rolling-start)

14.14 ตำแหน่งสตาร์ทจัดเป็นสองแถว โดยผู้ได้รับตำแหน่งสตาร์ทที่ 1 จะอยู่ด้านชิดขอบทางแข่งด้านในของโค้งแรก ผู้ได้ตำแหน่งรองลงมาจะจัดเรียงลำดับตามตำแหน่งสตาร์ท

14.15 การแข่งขันจะเริ่มนับตั้งแต่ Formation, Rolling-start, กรรมการโบกธงสตาร์ท และจนกระทั่ง

กรรมการโบกธงจบการแข่งขัน ห้ามมีการช่วยเหลือนักแข่งไม่ว่าในกรณีใดๆ ยกเว้นการนำรถที่เกิดขวางทางออกจากทางแข่งขัน หรือรถรุ่นที่ได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษ

14.16 ถ้ารถแข่งคันใดเกิดมีปัญหาให้รถแข่งที่อยู่คู่ถัดไปสตาร์ทได้ทันทีและสามารถแข่งรถแข่งที่มีปัญหา

ได้ทันที

14.17 เส้น Start และเส้น Finish จะเป็นเส้นเดียวกัน และ “เส้นเหลือง” (Pre-starting Line) จะอยู่ก่อนถึง

เส้น “สตาร์ท” 20 เมตร นักแข่งจะมีสิทธิเริ่มเร่งเครื่องได้ก็ต่อเมื่อข้ามเส้นเหลืองไปแล้ว และเส้นแดง

จะอยู่ห่างจากเส้นสตาร์ทประมาณ 250 เมตร เมื่อรถคันแรกถึงเส้นแดง รถทุกคันจะต้องอยู่ในตำแหน่ง ณ ตอนนั้น ไม่มีการแทรกเข้าตำแหน่งได้อีก

14.18 ในขณะที่สัญญาณธงสตาร์ทเริ่ม ห้ามส่วนใดส่วนหนึ่งของรถที่อยู่ตำแหน่งที่ 2 อยู่ลัดตำแหน่งที่ 1

ณ เส้นสตาร์ท (Start-line) ส่วนรถคันอื่นๆ ก็ไม่สามารถแซงกันได้จนกว่าผ่านเส้นสตาร์ทแล้ว

14.19 ถ้ามีการ Jump-start เกิดขึ้น นายสนามจะประกาศให้ผู้เข้าแข่งขันทราบ และให้บวกตำแหน่ง 3 ตำแหน่งกับผู้ที่ใช้ Jump-start สำหรับการแข่งในเที่ยวนั้น

14.20 ถ้ารถแข่งคันใดมีปัญหาทางด้านเทคนิคโดยที่ความเร็วลดลง หรือไม่อยู่ในความเร็วที่เหมาะสมใน

ขณะที่ผ่านเส้นสตาร์ท ในขณะเดียวกันกรรมการได้ให้สัญญาณเริ่มการแข่งขันแล้ว จะไม่ถือว่ามีการ Jump-start

14.21 การ Jump-start จะยึดถือในตำแหน่งที่หนึ่งและที่สองเท่านั้น ส่วนในตำแหน่งอื่นๆ สามารถจะแซง

กันได้ในกลุ่มของตนเอง แต่ถ้ามีรถแข่งแซงรถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งข้างหน้าจะถือว่าเป็นการ Jumpstart

14.22 ในระหว่าง Rolling ก่อนให้สัญญาณธงสตาร์ท หากนักแข่งรายใดขัดข้อง ไม่พร้อมแข่งขัน ให้ยก

มือขึ้นเหนือศีรษะเป็นสัญญาณให้เพื่อนนักแข่ง ถ้านักแข่งนารถเข้าพิทเพื่อแก้ไข ซึ่งหากเป็นกรณี ที่พิจารณาแล้วสามารถแก้ไขปัญหาได้ในระยะเวลาสั้นๆ อาจกลับเข้าแข่งขันใหม่ได้ต่อไป แต่ต้องไปสตาร์ทที่ตำแหน่งสุดท้าย และไม่อนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม

14.23 กรรมการจะให้สัญญาณสตาร์ทเมื่อเห็นว่าขบวนรถส่วนใหญ่อยู่ในระเบียบแล้ว

14.24 ในโรลลิงสตาร์ท รถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งที่ 1 และที่ 2 จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมความเร็วของขบวนรถแข่ง ดังนั้นผู้อยู่ตำแหน่งที่ 1 และที่ 2 จะต้องใช้ความเร็วต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ในช่วงก่อนสตาร์ท (ประมาณ 100 ม.สุดท้ายก่อนเส้นสตาร์ท) เพื่อให้การแข่งขันสามารถเริ่มขึ้นได้ ถ้าการแข่งขันไม่สามารถเริ่มขึ้นได้เนื่องจากความเร็วของรถตำแหน่งที่ 1 หรือที่ 2 เร็วเกินไป ผู้ที่ช้ากว่าจะเร็วเกินไปจะถูกเตือนด้วยสัญญาณธงดิว-ขาว ถ้ารอบต่อไปยังคงเร็วอีกจะถูกปรับให้ไปต่อท้าย

14.25 นักแข่งที่ออกนอกแนวไปชนชนกรวยยาง จะได้รับโทษปรับบวก 3 ตำแหน่ง

14.26 การรีสตาร์ท (Re-start) ถ้าเกิดเหตุการณ์ที่สุดวิสัย เช่น สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย หรือเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือเหตุการณ์อื่นๆ ที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการแข่งขันต่อไปได้ ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

ถ้า แข่งน้อยกว่า 2 รอบ ให้รีสตาร์ทใหม่ โดยให้คงไว้ทั้งระยะทางและตำแหน่งสตาร์ทของนักแข่งที่ได้กำหนดไว้ก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น

16

ถ้า มากกว่า 2 รอบแต่ไม่เกิน 75% ตำแหน่งการสตาร์ทให้ยึดถือจากนักแข่งที่ผ่านเส้น Finish ตามลำดับในรอบที่ก่อนจะหยุดการแข่งขัน และให้นำจำนวนรอบที่ได้แข่งขันกันไปแล้ว รวมกับจำนวนรอบที่เหลือที่ได้กำหนดไว้ แต่ถ้าวการรีสตาร์ทไม่สามารถที่จะเริ่มขึ้นใหม่ได้ด้วยเหตุใดก็ตาม รอบ Final ให้คิดคะแนนเก็บสะสมเป็นครั้งหนึ่งของจำนวนปกติ

ถ้า การแข่งขันเกินกว่า 75% ให้ยุติการแข่งขันได้โดยไม่ต้องรีสตาร์ทใหม่และคะแนนสะสมให้คิดไปตามปกติ

15. วินัยการแข่งขันรถคาร์ท

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่บวก 2 ตำแหน่ง DNF ถึงปรับออกจากการแข่งขันและงดการแข่งขันไม่เกินหนึ่งปี)

15.1 ทุกครั้งที่นักแข่งต้องการชะลอความเร็วลง หรือมีปัญหาใดๆ ก็ตาม จะต้องยกมือขึ้นเหนือศีรษะ

ทุกครั้งโดยทันที

15.2 ในการแข่งขันตามปกติ รถแข่งหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ จะไม่กระทบกระแทกซึ่งกันและกัน อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่ใช้ความเร็วสูงระดับใกล้เคียงกัน อาจจะมีรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ กระทบหรือเบียดกันขึ้นได้ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ ต้องไม่เกิดขึ้นโดยเจตนาและบ่อยครั้ง หากมี เหตุการณ์กระทบหรือเบียดกันเกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ผู้เข้าแข่งขันทั้งคู่ต้อง มีน้ำใจเป็นนักกีฬา เพียงพอที่จะขอโทษ และให้อภัยซึ่งกันและกัน

15.3 เป็นเรื่องปกติที่ผู้เข้าแข่งขันทุกคนต้องการชัยชนะและขับขี้อย่างสุดความสามารถ ถ้านักแข่งคนใด

มีเจตนาชะลอความเร็วลงเพื่อให้นักแข่งคนอื่นแซงในรอบเดียวกัน หรือเพื่อต้องการกีดขวางให้นักแข่งอื่นๆ ซ้ำลง และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด ให้ถือได้ว่า เป็นเหตุการณ์ ผิดปกติ กรรมการมี สิทธิ

ที่จะตัดสินลงโทษได้

15.4 ในกรณีรถแข่งเกิดปัญหาที่ ทำให้ไม่สามารถจะทำการแข่งขันต่อไปได้ และต้องการให้ผู้อื่นแซง นักแข่งผู้นั้นต้องให้สัญญาณด้วยมือโดยชี้ให้แข่งทางซ้ายหรือขวาก็ได้

15.5 ในระหว่างการแข่งขันรถแข่งจะเข้าพิทได้จะต้องใช้แรงขับเคลื่อนจากเครื่องยนต์เท่านั้น

15.6 ถ้าวางแข่งหมุนหรือหยุดบนลู่วางแข่ง นักแข่งต้องนั่งอยู่ในรถและยกมือขึ้นเหนือศีรษะ และรอจนกว่ารถแข่งผ่านไปหมดแล้วจึงจะเคลื่อนรถออกนอกสนาม หรือเซ็นสตาร์ทร่วมการแข่งขันต่อไป

ในกรณีเกิดรถหลุดออกนอกสนาม นักแข่งต้องรอจนกว่ารถแข่งคันอื่นๆ ผ่านไป หมดแล้ว และแน่ใจว่าไม่เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้ร่วมแข่งขันรายอื่นๆ จึงกลับสู่สนามแข่งขันได้ การเข้าสู่สนามอย่างกะทันหันอันน่าจะก่อให้เกิดอันตรายต้องถูกปรับตามมติคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน

15.7 ถ้าวางแข่ง ในรุ่นที่เป็นเด็กหรือเยาวชน หมุนหรือหยุดบนลู่วางแข่ง อนุญาตให้กรรมการเข้าช่วยเหลือให้ร่วมการแข่งขันต่อไปได้ แต่ถ้าวางแข่งไม่สามารถที่จะแข่ง ต่อได้ให้กรรมการนำรถออกจากสนามเพื่อไม่ให้กีดขวางการแข่งขัน

15.8 กีฬาแข่งรถคาร์ทเป็นการแข่งขันรายบุคคล และไม่อนุญาตให้ขับขี ในลักษณะเป็นทีม เช่น นักแข่ง

รายหนึ่งให้เพื่อนคนหนึ่งแข่งผ่าไปง่ายๆ โดยไม่พยายามทำการแข่งขัน และหลังจากเพื่อนรายนั้นแข่งไปแล้ว กลับทำการแข่งกับรถคันอื่นๆ อย่างจริงจัง

17

15.9 การขับกีดกัน หมายถึงรถคันหน้าเปลี่ยนเส้นทางจากซ้ายไปขวา หรือจากขวาไปซ้าย สลับไปสลับมา

ซ้บซ้บผิตปกติ เพื่อป้ องกันไม่ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงได้ ให้ถือว่าเป็นการซ้บที่ไม่มีน้้าใจนักกีฬา
กรรมการมีสิทธิว่ากล่าวตักเตือนหรือลงโทษได้ทันที

15.10 การซ้บขวางทาง หมายถึงนักแข่งที่ตั้งใจชะลอความเร็วเพื่อให้รถคันอื่นที่ตามมาข้างหลังซ้บลง

15.11 ในระหว่างการแข่งชัน นักแข่งที่ ท ผิตปกติกาหรือ ไม่ มี น้้าใจนัก กีฬา กรรมการมี สิทธิ

ที่ จะใช้ธงขาว

สล้บด าวพร้อมแสดงหมายเลขเป็นการตักเตือน หรือให้สัญญาณธงด าวพร้อมแสดงหมายเลขเพื่ อให้
ออกจากการแข่งชันได้ถ้าเห็นนักแข่งมีเจตนาหรืออาจเกิดความไม่ปลอดภัยกับนักแข่งอื่น

15.12 ในลู่สนามแข่ง ห้ามมีบุคคลอื่นๆ ช่วยเหลือ ถ้าพบว่าผู้แข่งชันรายใดมีผู้ช่วยเหลือขณะท ากการ
จับเวลา

หรือขณะแข่งชัน หรือ Rolling Start ให้ยกเลิกผลของนักแข่งรายนั้นในการจับ เวลา หรือในฮีท
นั้น ถ้ามีนักแข่งรายอื่นช่วยเหลือ ให้มีบทลงโทษเช่นเดียวกับผู้รับการช่วยเหลือ (ยกเว้นในกรณีที
การช่วยเหลือนั้นเกี่ วกับความปลอดภัย) และกรรมการมีหน้าที่ ช่วยเหลือให้พ้นเขตอันตราย
เท่านั้น

15.13 ห้ามผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่วข้องเข้าไปในเขตสนามแข่งในระหว่างแข่งชันไม่ว่าในกรณีใดๆ

15.14 ทีมแข่งจะต้องรับผิตชอบพฤติกรรมของบุคคลากรในทีม

15.15 ห้ามท ากการฝึ กซ้อมหรือทดสอบรถแข่ง นอกเวลาที่ก ากหนด หรือมีการประกาศ

15.16 ห้ามนักแข่ง,ผู้ร้ วมทีม, พี่เลี้ยง, และช่างครั้ อง เสพสิ่งมีน้เมาและยาเสพติดทุกชนิดในวันแข่ง
และก่อน

การแข่งชันในวันนั้นจะจับสััน มิฉะนั้นจะต้องถูกลงโทษสถานหนัก

15.17 ห้ามนักแข่ง พี่เลี้ยง ช่างครั้ อง น ารถลงซ้อมโดยไม่ใส่ชุดแข่งและอุปกรณ์ป้ องกันโดย
เด็ดขาด

15.18 เป็นหน้าที่ ของทีมแข่งจะต้องติดตามประกาศอย่างเป็นทางการใดๆ ที ติดประกาศ ณ สถา นที่
ติดตั้งป้ ายประกาศ

15.19 การสูบบุหรี หรือดื่มครั้ องดื่มแอลกอฮอล์ในพิทเลนมีโทษปรับ 3,000 บาท

15.20 นักแข่ง/ทีมแข่ง ทีไม่ปฏิบัติตามประกาศเพิ่มเติมหรือกติกาคณะกาศ มีโทษปรับเป็นเงิน
5,000 บาท

16. การแข่ง

(การปรับโทษเรื่ มตั้งแต่บวก 3 ต ากแห่งซ้บ DNF ถึงออกจากการแข่งชัน)

16.1 รถคั นหลังต้ องการวิ่ งแข่งรถคั นหน้้า รถคั นหลัง ไม่ มี สิทธิ

ที่จะเปิด ชน ดัน กระแทก ผลัก รถคันหน้า

ไม่ว่าในกรณีใดๆ ก็ตาม (ปรับ DNF)

16.2 รถคันหน้าไม่มีสิทธิ

เปิด กระแทก ชน รถคันหลัง ไม่ว่าในกรณีใดๆ ก็ตาม

16.3 รถคันหน้ามีสิทธิ

๔

ที่จะเปลี่ยนเส้นทางได้หนึ่งครั้ง รถคันหลังมีสิทธิ

๔

จะแซงรถคันหน้าได้ทั้งซ้ายและขวา

16.4 ในกรณีที่รถวิ่งคู่ขนานมาด้วยกันและต่างคนต่างแย่งกันเข้าโค้ง ผู้ขับทั้งสองคนมีหน้าที่ต้องรักษาเส้นทางของแต่ละคนโดยไม่เสถียรเข้ามาหรือออกไปจนกระแทกรถคันอื่น ถ้าเกิดการกระแทกกัน รถฝ่ายที่หักเหเปลี่ยนเส้นทางเข้าหาอีกฝ่ายหนึ่ง ถือว่าผู้ที่หักเหเส้นทางนั้นเป็นผู้ที่ผิด (ถูกปรับ 5 ตาแห่ง หรือถูกให้ธงดํา ถ้ายังมีการฝ่าฝืน หลังจากผ่านการอบรมจากกรรมการแล้ว)

18

16.5 ในกรณีที่รถคันหน้าเตรียมที่จะเข้าโค้งและมีรถคันอื่นวิ่งตามกันมาติดๆ หากรถคันหลังสามารถแซงเสียบเข้ามาด้านในโดยล้อหน้าของรถคันหลังผ่านขึ้นมาเสมอเครื่องยนต์ของรถคันหน้าได้แล้ว รถคันหน้าควรปล่อยให้คู่แข่งแซงผ่านไป หรือรถคันหน้าอาจจับดีคูปโตโดยหลีกเลี่ยงการกระทบกันให้ถึงที่สุด

16.6 การหยุดรถกะทันหันเช่นเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่ส่งผลต่อความปลอดภัยไม่ว่ากรณีใดๆ นายสนาม

หรือกรรมการผู้ควบคุมการแข่งขันให้สัญญาณธงแดง ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดต้องยุติการแข่งขันในทันที โดยนักแข่งจะต้องขับอย่างช้าๆ เพื่อเตรียมจอดรถในจุดที่กรรมการกำหนด

16.7 การให้สัญญาณธงแดงเพื่อยุติการแข่งขันจะคานึงถึงสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เช่น การกีดขวาง การมีผู้ได้รับบาดเจ็บ โดยไม่คานึงถึงจนวนรถแข่ง

16.8 การแข่งขันที่ต้องยุติในกรณีพิเศษ (ธงแดง) ให้ถือการแข่งขันเป็นดังนี้

- ถ้าระยะทางจนวนรอบเกินกว่า 75 เปอร์เซนต์ ให้ถือว่าการแข่งขันสมบูรณ์แล้ว โดยใช้ผลการแข่งขัน 1 รอบ ก่อนสัญญาณธงแดง

- ถ้าต่ำกว่า 75 เปอร์เซนต์ ให้ทำการแข่งขันต่อไป

16.9 ถ้าการแข่งขันเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปกติ ซึ่งทำให้กรรมการต้องให้สัญญาณธงเหลืองทั่วสนามให้นักแข่งขับต่อไปและลดความเร็วลง และห้ามแซงโดยเด็ดขาด การนับรอบจะยังคงนับไปเรื่อยๆ ตามปกติ แต่หากเกิดเหตุการณ์ที่ต้องหยุดการแข่งขัน การนับรอบจะหยุดลง เมื่อการแข่งขันเริ่ม

ขึ้นใหม่ให้นับรอบต่อจากรอบที่หยุดการแข่งขันและไม่นับรอบการ Rolling Start ใหม่ เข้ากับรอบการแข่งขันที่เหลือ

16.10 นักแข่งที่ถูกทั้รอบจากรถแข่งต าแหน่งที่หนึ่งจะได้รับธงพี จากกรรมการ จะต้องรีบชะลอความเร็ว

พร้อมทั้งชี้ให้เส้นทาง และให้ รถคันที่มาทั้รอบแข่งผ่านไปโดยเร็ว

17. การลงโทษผู้ ท ามิ ดกติ กา

17.1 การท ามิ ดกติ กาด้านเทคนิคในส่วนของครั้ องยนต์ คาร์บูเรเตอร์ ท่อไอเสีย และระบบจุดระเบิด จะถูกลงโทษโดยไม่รับผลการแข่งขันในวันนั้นไม่ว่าการกระท ามิ ดนั้นจะเกิดขึ้นในที ยวใดก็ตาม และถ้าในการแข่งครั้งต่อไป นักแข่งคนเดิมยังคงท ามิ ดกติ กาด้านเทคนิค ถึงแม้จะต่างกรรมต่างวาระ หรือต่างรู่ นที่แข่งขัน หรือการแข่งขันในรายการอื่นๆที่ได้รับการรับรองการแข่งขันจาก ร.ย.ส.ท. อีกจนสิ้นปี การแข่งขันและไม่ได้รับคะแนนสะสมในทุกรู่ นที่ลงท ามิ ดการแข่งขัน ในปี นั้นๆ

17.2 ชี ้นส่วนและอุปกรณ์ทุกชี ้นที่ ติดตั้งอยู่บนรถจะต้องติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง ถ้ามีชี ้นส่วนและอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดหลุดออกจากต าแหน่งที่ควรจะติดตั้ง กรรมการจะให้ออกจากการแข่งขันในทันที ยกเว้นในรอบสุดท้าย

17.3 ปรับโทษให้ออกจากการแข่งขัน ใช้ในกรณีนักแข่ง

ท ามิ ดกติ กร้ายแรง

เจตนาโกงผู้เข้าแข่งขันรายอื่นๆ

ขับรถอย่างอันตรายโดยเจตนา ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้อื่น

19

เสพสิ่งเสพติดมีนเมาในระหว่างแข่งขัน

แสดงกิริยาหยาบคายต่อกรรมการ

ทะเลาะวิวาทถึงขั้นท ามิ ด ร้ายร่ างกาย

กระท ามิ ดหลายๆ ครั้ง

ปรับโทษโดยไม่ให้ร่ วมลงแข่งขันโดยมติของคณะกรรมการฯ ร.ย.ส.ท.

17.4 ตารางการปรับ

บวก 5 ต าแหน่งถึง DNF กรณี ชน กระทก โดยเจตนา

บวก 5 ต าแหน่งถึง DNF กรณี ไม่ปฏิบัติตามกติกา (non conforming of the rule)

บวก 10 ต าแหน่งถึง DNF หรือตัดสิทธิจากการแข่ง กรณี ทะเลาะวิวาท (fighting)

บวก 2 ต าแหน่ง กรณี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยไม่มีผู้บาดเจ็บ

บวก 2 ต าแหน่งถึง DNF กรณี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยมีผู้บาดเจ็บ

10 ต าแหน่งถึง DNF กรณี ชักกีดขวาง (blocking) ช่วยทีมเดียวกัน

3 ต าแหน่งถึง DNF กรณี ไม่เคารพสัญญาณธงต่างๆ

DNF กรณี ก้าวร้าว หยาบคายต่อกรรมการ (abusing official)

17.5 หากนักแข่งยังคงตี้อดิ่งไม่เชื่อฟัง และ/หรือแสดงกิริยาไม่สุภาพ กระท ากการเยี่ยงผู้เร้น ้าใจ นักกีฬา

ให้ ตั ดสิ ทิ

ผลการแข่งขัน ครั้ งนี้ และ/หรือ ถัดไปอี ก 1 ครั้ ง

18. การประท้วง

การประท้วงต่างๆ จะต้องท าหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษร ยื่นต่อ กรรมการควบคุมการแข่งขัน สนาม

พร้อมเงินประท้วงตามอัตราที่ผู้จัดได้ก าหนดไว้

18.1 ผู้เข้าแข่งขันหรือผู้จัดการทีมเท่านั้นเป็นผู้มีสิทธิประท้วง ไม่รับการประท้วงจากบุคคลอื่น และ ผู้ประท้วงจะต้องอยู่ในรู่ นและการแข่งขันนั้นๆ

18.2 การประท้วงการจับเวลาของกรรมการ คณะกรรมการควบคุมการแข่งขันจะท าหน้าที่ พิจารณา ค าประท้วง ค าดตัดสินของคณะกรรมการถือเป็นที่สุด

18.3 การประท้วงส่วนอื่นๆ ของผู้เข้าแข่งขันกระท ่าได้ทันที แต่ต้องก่อนการแข่งขัน 15 นาที

18.4 ประท้วงการกระท ่าผิดกติกาในระหว่างท ากการแข่งขันและสภาพภายในครั้ องยนต์ ภายใน 30 นาที

หลังการแข่งขันจบ

18.5 ประท้วงผลการแข่งขัน ภายใน 30 นาทีหลังจากประกาศผล

19. การอุทธรณ์

นักแข่งอาจจะอุทธรณ์การลงโทษของกรรมการได้ โดยท าหนังสือยื่นถึงคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส. ท

ภายในเวลาที่ ก าหนด คณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. จะจัดให้มีการสอบสวนเหตุการณ์ด้วยความ

เป็นธรรม และจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบ ภายหลัง การตัดสินของ คณะกรรมการ กีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. ถือเป็นที่สุด

20

20. ระดับการเสียคะแนน

20.1 การเสียคะแนนของการแข่งขันแต่ละฮีทจัดเรียงลำดับตามตำแหน่งผู้ชนะ โดยที่ อันดับที่ หนึ่ง

เสียศูนย์ แต้ม และลำดับต่อไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับตำแหน่งที่ได้ เมื่อจบการแข่งขันฮีทนั้น

20.2 การแข่งขันจะแบ่ง 1 ฮีท (หรือ 2 ฮีท แล้วดูดุลพินิจของกรรมการแต่จะแจ้งให้ก่อนการแข่งขัน)

1
PRE-FINAL กับ 1 FINAL

ตำแหน่งสตาร์ทของ ฮีทที่ 1 จะใช้ผลของการจับเวลารอบคัดเลือก

ตำแหน่งสตาร์ทของ ฮีทที่ 2 จะใช้ผลคะแนนการแข่งขันของฮีทที่ 1

ตำแหน่งสตาร์ทของ Final จะจัดเรียงลำดับตามผลรวมของคะแนนที่เสียในฮีทที่ 1 และ ฮีทที่ 2

20.3 ในกรณีคะแนนรวมของฮีทที่ 1 และฮีทที่ 2 มีคะแนนเท่ากัน ให้ใช้อันดับของ ฮีทที่ 2 เป็นหลัก
ในการจัดตำแหน่งสตาร์ทรอบไฟนอล

20.4 รถแข่งที่ผ่านเส้นพีนิช จะต้องผ่านโดยใช้ก ลังของเครี่ อยนต์เท่านั้น จึงจะได้รับผลการ
แข่งขัน

20.5 ระบบการเก็บคะแนนสะสมเมื่อสิ้นสุดการแข่งขันชิงชนะเลิศ (FINAL RACE) ในการแข่งขัน
ทุกรุ่น

แต่ละสนามนักแข่งจะได้คะแนนสะสม 10 อันดับ (จะได้คะแนนเมื่อในรุ่นมีรถแข่งไม่ต่ำกว่า 3 คัน)

20.6 ในรุ่น 125 SENIOR OPEN และ 125 JUNIOR OPEN จะมีการปรับเปลี่ยนน้ำหนักโดยปรับ
เพิ่ม/

ลดจากกติกาปกติและใช้ในการแข่งครั้งต่อไป

ตำแหน่งที่ 1 น้ำหนักเพิ่มขึ้น 3 กิโลกรัม

ตำแหน่งที่ 2 น้ำหนักเพิ่มขึ้น 2 กิโลกรัม

ตำแหน่งที่ 3 น้ำหนักเพิ่มขึ้น 1 กิโลกรัม

ตำแหน่งที่ 4 น้ำหนักลดลง 1 กิโลกรัม

ตำแหน่งที่ 5 น้ำหนักลดลง 2 กิโลกรัม

ตำแหน่งที่ 6 น้ำหนักลดลง 3 กิโลกรัมหรือในตำแหน่งที่รองลงไป

(ทั้งนี้ การถ่วงน้ำหนักสำหรับผู้ชนะจะไม่เกิน 9 กิโลกรัม)

21. วิทยูสี่ อสาร

ไม่อนุญาตให้ใช้วิทยูสี่อสารระหว่างนักแข่งและทีมช่าง หรือ ทีมงาน ระหว่างการแข่งขัน ถ้าผู้แข่ง
ครั้งแรกจะกล่าวตักเตือน ส่วนยังมีครั้งต่อไปจะทำการปรับตำแหน่ง 5 อันดับ ของผลการแข่งขันใน
สนามนั้น

กติกา กำหนดลักษณะรถแข่ง

กติกาเทคนิค (TECHNICAL REGULATIONS)

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ให้ออกจากการแข่งขัน , ไม่รับผลการแข่งขัน ในฮีทนั้นและฮีทก่อนหน้านั้น , ถ้าในรอบ

FINALไม่มีคะแนนเก็บสะสมในสนามนั้น และถ้ายังคงมีการฝ่าฝืน มาตรการ ผลิตกติกาเทคนิคจากนักแข่ง คนเดิม

ถึงแม้ต่างวาระในปี การแข่งขันนั้นก็ให้ยกเลิกคะแนนสะสมทั้งปี

ข้อกำหนดใดที่ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกาการแข่งขันนี้จะไม่อนุญาตให้กระทำ

กติกาเทคนิคหลักของเครื่องยนต์ซึ่งจะใช้เป็นมาตรฐานของทุกรุ่น

1. รุ่นของการแข่งขัน

1. 125 SENIOR OPEN อายุ 16 ปี ขึ้นไป

VORTEX ROK 125 น้ำหนักรวมนักแข่ง 150 กก.

ROTAX MAX FR 125 น้ำหนักรวมนักแข่ง 165 กก.

PARILLA LEOPARD น้ำหนักรวมนักแข่ง 165 กก.

PARILLA X30 น้ำหนักรวมนักแข่ง 168 กก.

KF 2 น้ำหนักรวมนักแข่ง 175 กก.

เครื่องยนต์ 2 จังหวะ 125 ซีซี รีดวาล์ว คาร์บูเรเตอร์ 24 มม. ระบายความร้อนด้วยน้ำ ฟ้า ซักซี่จะต้องได้รับการ

Homologate จาก CIK กติกาทางเทคนิคจะยึดถือกติกาของ CIK

AIRBOX ไม่เกิน 23 มม. เครื่อง KF2 ต้องใช้คาร์บูเรเตอร์แบบไดอะแฟลม 2 JETS 24 มม. จะต้องได้รับการ

Homologate จาก CIK และรอบเครื่องยนต์จะต้องไม่เกิน 15000 รอบ เครื่อง

กติการุ่น 125 SENIOR OPEN เครื่องทุกรุ่นจะต้องตามมาตรฐานจากโรงงาน (น้ำหนักอาจมีการ

เปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปี การแข่งขัน

2. 125 SENIOR (40 UP)

เครื่องยนต์และน้ำหนักให้ใช้เช่นเดียวกับ 125 SENIOR OPEN อายุของนักแข่งจะต้องมากกว่า 40 ปี

(ใช้เป็นเครื่อง Rotax max)

น้ำหนักรวมนักแข่ง 169 กก.

3. 125 JUNIOR OPEN อายุนักแข่ง 11 –16 ปี

เครื่องยนต์ที่ใช้แข่งในรุ่น 125 JUNIOR OPEN ทุกรุ่น ต้องตรงตามมาตรฐานจากโรงงาน โดยจะยึดถือคู่มือ

ที่ก าหนดไว้ใน 125 JUNIOR OPEN และห้ามตกแต่งใดๆ ทั้งสิ้น

เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

- JUNIOR ROX น ้าหนักรวมนักแข่ง 135 ก.ก.

DELLORTO CARB VHSB 30

- JUNIOR MAX น ้าหนักรวมนักแข่ง 145 ก.ก.

DELLORTO CARB VHSB 34

- JUNIOR X 30 น ้าหนักรวมนักแข่ง 150 ก.ก.

22

Tryton Hobby 27or/ouTryton Hobby 27/C

EXHAUST RESTRICTOR MAXIMUM 31 M.M. IAME PART# BP-25817

HEADER WITH A MAX OPENING OF 25 M.M. PART# A-X30 – 125367

- KF3 เครื่องยนต์ที่ Homologate ปี 2010 น ้าหนักรวมนักแข่ง 155 ก.ก.

4. MINI KART 60 CC. อายุนักแข่ง 7- 12 ปี

เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ ใช้มาตรฐาน เครื่องยนต์ที่ Homologate CSAI 2010

VORTEX 60 CC.

IAME 60 CC

LKE 60 CC.

น ้าหนักรวมนักแข่ง 105 ก.ก.

5. MINI ROK อายุนักแข่ง 7-12 ปี

ใช้มาตรฐานโฮโมโลเกจ เดือนกันยายน 2548 - ธันวาคม 2552 สเตออร์หน้าใช้ 10-11- 12 ได้

น ้าหนักรวมนักแข่ง 105 ก.ก.

6. MICRO MAX

น ้าหนักรวมนักแข่ง 110 ก.ก.

7. JUNIOR MAX

น ้าหนักรวมนักแข่ง 145 ก.ก.

8. SENIOR MAX

น ้าหนักรวมนักแข่ง 165 ก.ก.

9. DD2

น ้าหนักรวมนักแข่ง 175 ก.ก.

กติการุ่นที่ 6-9 ให้ยึดถือกติกาที่ เว็บไซต์ www.rotaxasia.com

2. โครงสร้างและตัวถัง

2.1 โครงสร้างรถ (Frame) ต้องเป็นโลหะเชื่อมติดกันเป็นชิ้นเดียวกัน ที่ชิ้นทะเบียน CIK-Homologated

สำหรับรถที่ไม่ได้ชิ้นทะเบียน CIK จะต้องผ่านการรับรองจาก ร.ย.ส.ท.

2.2 ห้ามใช้ Titanium เป็นอุปกรณ์ของตัวถัง

2.3 ห้ามใช้ระบบกันสะเทือนไฮดรอลิก

2.4 เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่แข่งทุกรุ่น กำหนดให้รถทุกคันมีกล่องข้างเป็นใยแก้วห่อหุ้มหรือพลาสติกชนิดเหนียวเท่านั้น ทั้งนี้ กล่องจะต้องไม่ล้ำออกนอกเส้นที่ลากจากขอบทางด้านหน้าไปยังขอบ

ข้างล้อด้านหลัง (ล้อหน้าอยู่ในตำแหน่งตรง) ยกเว้นกรณีที่ใช้ยางฝน

2.5 ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของท่อเหล็กกันชนหน้าไม่ต่ำกว่า 19 มม. ดัดโค้งเข้ามุม ส่วนปลายยึดติดกับโครงตัวถัง ความสูงไม่เกิน 20 ซม. (วัดจากพื้นถนน) และขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของท่อเหล็กกันชนหลังไม่ต่ำกว่า 19 มม.

23

2.6 Spoiler หน้าของรถแข่งทุกรุ่น จะต้องใช้ Clip เป็นตัวยึดกับกันชนที่เป็นมาตรฐาน 2 จุดเท่านั้น ห้ามใช้วัสดุอื่นใดพันรัดเป็นอันตราย ถ้าตรวจพบจะถูกปรับเป็นแพ้

2.7 ฝาครอบโช้คลมตลอดตั้งแต่เฟืองขับเคลื่อนที่ติดกับเครื่องยนต์ตลอดแนวถึงเฟืองขับเคลื่อนที่ติดกับเพลาลัง และสามารถป้องกันไม่ให้โช้หลุดกระเด็นไปโดนผู้อื่นได้หากเกิดกรณีโช้หลุด

2.8 ระบบเบรก ต้องบังคับด้วยเท้าข้างเดียว ทำงานโดยใช้แรงคน และมีจานเบรกแผ่นเดียวซึ่งยึดติดกับเพลาลังเท่านั้น และมีสายเบรกสวารองติดตั้งพร้อมทำงานในกรณีสายเบรกขาด ห้ามใช้เบรกหน้ายกเว้นรุ่นที่ผู้จัดระบุให้ใช้

2.9 รถทุกคันต้องมีขวดพลาสติก ถังส้วมไว้ที่ปลายท่อหายใจของถังน้ำมันเชื้อเพลิงและหม้อน้ำ

3. ล้อและยาง

3.1 เส้นผ่านศูนย์กลางของล้อทั้ง 4 ล้อ ต้องไม่เกิน 5 นิ้วฟุต

3.2 ให้รถแข่งให้ใช้ยางที่ผู้จัดการแข่งขันกำหนด

3.3 ห้ามเปลี่ยนแปลงสภาพยางไปจากสภาพผู้ผลิตเดิมทุกประการ

3.4 สภาพของยาง การสึกหรอให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ปลอดภัยเพียงพอ ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของ

คณะกรรมการตรวจสภาพและกรรมการควบคุมการแข่งขัน

3.5 รถแข่งทุกรุ่น ให้ใช้ยางฝน เมื่อนายสนามประกาศว่าสนามเปียก

กติกาที่ได้กำหนดขึ้นนี้ให้ถือเป็นกติกาหลัก แต่ ร.ย.ส.ท.ขอสงวนสิทธิ์ที่จะเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลง กติกาให้เหมาะสมกับระยะเวลาและสถานการณ์ โดยที่ ร.ย.ส.ท.จะออกหนังสือเวียนให้นักแข่งทราบ ก่อนการแข่งขันจะ

เริ่มขึ้น และในหนังสือนั้นจะต้องมีลายเซ็นของประธานคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท หรือ ประธาน

คณะกรรมการรถคาร์ท หรือคณะกรรมการรถคาร์ทจำนวนสองในสี่ ที่ านก ากับ่อยุ่ และกติ กาที้

นอกจากนี้ ร.ย.ส.ท.จะยึดถือแนวทางปฏิบัติและกติกาของ CIK/FIA และ ร.ย.ส.ท.
