

หมวดที่ 5

กติกากการแข่งขันรถแรลลี่

RALLY REGULATIONS

กติกากำหนดรูปแบบการแข่งขัน(Sporting Regulations)

5.1.1. การใช้ถ้อยคำ

5.1.1.1. **Road Section** หมายถึงช่วงระยะทางระหว่างจุดควบคุมเวลาติดกัน 2 จุด

5.1.1.2. **Section** หมายถึงพื้นที่ทั้งหมด ตั้งแต่จุดสตาร์ทถึงจุดจัดอันดับครั้งแรก, ตั้งแต่จุดจัดอันดับติดกัน 2 จุด, ตั้งแต่จุดจัดอันดับสุดท้ายจนถึงสิ้นสุดการแข่งขัน

5.1.1.3. **Leg** หมายถึงแต่ละส่วนช่วงการแข่งขัน แบ่งออกโดยต้องมีเวลาหยุดพักอย่างน้อย 9 ชั่วโมง หรืออย่างน้อยต้องหยุดพักเท่าเวลาที่ใช้ทำการแข่งขันไปแล้ว (ถ้าน้อยกว่า 9 ชั่วโมง)

5.1.1.4. **Neutralization** หมายถึงช่วงเวลาที่การแข่งขันต้องหยุดลงโดยการตัดสินใจของผู้จัดการแข่งขันไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ๆ

5.1.1.5. **Regrouping** หมายถึงกำหนดเวลาหยุดโดยการตัดสินใจของผู้จัดการแข่งขันเพื่อตรวจสอบเวลาและเพื่อจัดอันดับรถแข่งที่เหลือในช่วงเวลาหยุด

5.1.1.6. **Parc Ferme** หมายถึงเขตปริณทลซึ่งห้ามซ่อมรถ หรือซึ่งกำหนดเป็นเขตหวงห้าม (ยกเว้นกรณีที่สามารถปฏิบัติตามกติกากิจการแข่งนานาชาติ หรือกติกากเฉพาะกาลในการแข่งขัน)

5.1.1.7. **Bulletin** หมายถึงหนังสือประกาศข่าวสารอย่างเป็นทางการซึ่งใช้เป็นส่วนหนึ่งของกติกากการแข่งขันและเพื่อแก้ไขให้ชัดเจน หรือเพื่อความสมบูรณ์เต็มรูปแบบหนังสือ Bulletin จะต้องมีเลขที่ และวันที่ทุกฉบับตามลำดับ ผู้สมัคร (หรือนักแข่ง) จะต้องยืนยันการได้รับหนังสือดังกล่าวโดยการเซ็นชื่อ

5.1.1.7.1. ตั้งแต่เริ่มจนถึงวันตรวจสภาพ ผู้จัดการแข่งขันเป็นผู้ทำหนังสือประกาศ

5.1.1.7.2. ตลอดการแข่งขัน คณะกรรมการจัดการแข่งขันเป็นผู้ทำหนังสือประกาศ

5.1.1.8. Time Card หมายถึงการ์ดสำหรับใช้ลงเวลาตามจุดควบคุมเวลาต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ อนุญาตให้ใช้หนึ่งหน้าต่อช่วงเขต ไบลงเวลาจะต้องออกแต่ละช่วงของ Leg

5.1.1.9. Special Stage หมายถึงการประลองความเร็วบนเส้นทางที่ไม่ใช่สาธารณะ หรือเส้นทางสาธารณะที่ถูกปิดชั่วคราวเพื่อการแข่งขันแรลลี่โดยเฉพาะ

5.1.1.10. Service Park หมายถึงจุดซ่อมบำรุงรถแข่งที่จะทำการใด ๆ ทุกอย่างได้โดยมีช่างซ่อมรถแข่งไม่เกิน 4 คน และรถอื่น ๆ จะเข้าบริเวณนี้ได้เฉพาะรถที่ติดสติ๊กเกอร์ “Service” (รถแข่ง หรือรถเซอร์วิสไม่สามารถทำความเร็วเกินกว่า 40 กม/ชม.ได้ โทษสูงสุดถึงขั้นให้รถแข่งคันนั้นต้องออกจากการแข่งขัน)

5.1.2. การจัดการแข่งขัน

ผู้จัดการแข่งขันต้องแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน เพื่อทำหน้าที่สำคัญดังนี้

5.1.2.1. นายสนาม

5.1.2.2. รองนายสนาม

5.1.2.3. ผู้ช่วยนายสนาม

5.1.2.4. เลขานุการ

5.1.2.5. ผู้ช่วยเลขานุการ

5.1.2.6. หัวหน้าฝ่ายตรวจสภาพ

5.1.2.7. หัวหน้าฝ่ายรักษาความปลอดภัย

5.1.2.8. หัวหน้าฝ่ายวิทย์

5.1.2.9. หัวหน้าฝ่ายควบคุมเวลา

5.1.2.10. หัวหน้าฝ่ายข่าวสาร

5.1.2.11. เลขานุการศูนย์อำนวยความสะดวก

5.1.3. เงื่อนไขและหลักฐานการสมัครแข่งขัน

5.1.3.1. รถแข่งแต่ละคันสมัครแข่งขันได้เพียงรุ่นเดียว

5.1.3.2. การสมัครเป็นทีม หรือเฉพาะบุคคล ให้แจ้งในเวลาเดียวกัน

5.1.3.3. ผู้สมัครแข่งขันจะต้องเข้าฟังคำบรรยายสรุปกติกาการแข่งขัน

5.1.3.4. ผู้สมัครต้องถือใบอนุญาตขับรถแข่ง หรือใบอนุญาตผู้นำทางที่ออกโดย รย.ส.ท.

5.1.3.5. สำเนาทะเบียนรถที่ไม่ขาดอายุ

- 5.1.3.6. สำเนาประกัน “พ.ร.บ.” ของรถคันที่เข้าร่วมแข่งขัน
- 5.1.3.7. รูปถ่ายหน้าตรง ขนาด 1 นิ้ว คนละ 4 ใบ (ผู้ขับและผู้นำทาง)
- 5.1.3.8. รูปถ่ายรถแข่ง 3 ด้าน (ด้านหน้า, ด้านข้าง, ด้านหลัง)

5.1.4. เงื่อนไขการจัด/การจ่ายเงินรางวัล

- 5.1.4.1. การจัดการแข่งขันในแต่ละรุ่นจะต้องมีรถแข่งขันอย่างน้อย 5 คัน
- 5.1.4.2. รุ่นใดมีรถแข่งไม่ครบ 5 คัน จะต้องนำขึ้นไปแข่งรวมในรุ่นที่สูงกว่า หรือ ชิงรางวัลโอเวอร์ออล (Overall)

5.1.5. เครื่องหมายตำแหน่งกรรมการ/หัวหน้ากรรมการ

สัญลักษณ์ที่บอกลักษณะกรรมการและหัวหน้ากรรมการมีดังต่อไปนี้

- 5.1.5.1. หัวหน้ากรรมการ สวมเสื้อกั๊กสีส้ม พร้อมเครื่องหมาย ”CHIEF”
- 5.1.5.2. กรรมการ สวมเสื้อกั๊กสีเขียว พร้อมเครื่องหมาย ”MARSHAL”

5.1.6. ระยะเวลาการแข่งขันแรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย

- 5.1.6.1. ผู้จัดการแข่งขันต้องกำหนดระยะเวลาแข่งขันทุกช่วง Special Stage รวมกันของแต่ละสนามประมาณ 100 กิโลเมตร (ปรับเพิ่มลดได้ไม่เกิน 20%)
- 5.1.6.2. การแข่งขันแต่ละสนามแบ่งออกเป็น 8 Special Stages เป็นอย่างน้อย
- 5.1.6.3. ระยะเวลาช่วง Special Stage รวมทั้งปี (2553) ต้องไม่น้อยกว่า 500 กิโลเมตร
- 5.1.6.4. ระยะเวลาช่วง S.S.รวมทั้งปีดังกล่าว ให้นำรวมทุกรายการแข่งขัน ของ ผู้จัดการแข่งขันทุกราย ที่ได้รับอนุญาตให้จัดการแข่งขันในสถานภาพระดับชาติ

5.1.7. การตรวจสอบเส้นทาง

- 5.1.7.1. ผู้จัดการแข่งขันต้องแจ้งให้ผู้สมัครเข้าแข่งขันทราบอย่างน้อย 2 สัปดาห์ก่อนการแข่งขัน
- 5.1.7.2. ผู้สมัครเข้าแข่งขันต้องใช้รถแสดนดาร์ตรวจสอบเส้นทาง (ไม่อนุญาตให้รถที่มี Sump-guard เข้าตรวจสอบเส้นทางการแข่งขัน)

5.1.8. คุณสมบัตินักแข่ง

5.1.8.1. เป็นบุคคลซึ่งถือใบอนุญาตขับรถแข่งนานาชาติของ FIA หรือใบอนุญาตขับรถแข่ง (แรลลี่) ของ ร.ย.ส.ท. ซึ่งมีผลบังคับใช้ในปีทำการแข่งขัน

5.1.9. คุณสมบัติรถแข่ง

ผู้สมัครที่ประสงค์จะสมัครเข้าแข่งขัน ต้องมั่นใจในคุณสมบัติของรถแข่งที่จะนำเข้ารับการตรวจสภาพ ซึ่งต้องตรงตามข้อกำหนดของ Appendix-J ของกติกาสากลในกลุ่มรถที่ระบุไว้

5.1.9.1. ยางกันโคลน

รถที่เข้าแข่งขันทุกคันจะต้องติดยางกันโคลนไว้ที่ล้อหลังและ/หรือล้อที่ใช้ขับเคลื่อน ยางกันโคลนจะต้องเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้ มีความกว้างกว่าหน้ายางแต่ละด้านเกินด้านละ 25 มิลลิเมตร ยางกันโคลนแต่ละชั้นต้องติดตั้งสูงจากพื้นอย่างต่ำ 100 มิลลิเมตร และจะต้องไม่เลยออกด้านข้างของตัวถังรถยนต์เกินกว่า 1 นิ้ว แผ่นยางกันโคลนทั้งหมดจะต้องอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตลอดการแข่งขัน ห้ามใช้ยางกันโคลนแบบมีบานพับ ถ้ายางกันโคลนสูญหาย หรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้แต่ละข้างต้องถูกปรับเป็นเงินตามอัตราที่กำหนดในกติกาเพิ่มเติม

5.1.9.2. ระบบไฟส่องสว่าง

ระบบไฟส่อง และไฟสัญญาณทั้งหมดต้องตรงตามกฎจราจรของประเทศไทย การติดตั้งระบบไฟส่องสว่างเพื่อใช้ในช่วง Special Stage มีระบุไว้ในกติกาของ FIA Appendix-J สำหรับรถยนต์กลุ่ม A, N, และ S (เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบของกรมการขนส่งทางบก การติดตั้งไฟส่องสว่างเพิ่มขึ้นสำหรับรถแรลลี่เพื่อใช้เดินทางบนถนนสาธารณะ ต้องแยกวงจรไฟฟ้า (สวิทช์และฟิวส์) ออกต่างหากจากระบบไฟมาตรฐาน

5.1.9.3. แผ่นสัญญาณเตือนอันตราย (Warning Triangle)

รถแข่งแต่ละคันต้องมีแผ่นสามเหลี่ยมสะท้อนแสงติดรถไปด้วยตลอดการแข่งขัน หากต้องหยุดรถลงในการแข่งขัน นักแข่งจะต้องนำออกมาตั้งไว้ห่างจากท้ายรถเกินกว่า 30 เมตร

5.1.9.4. ชุดปฐมพยาบาล (First-Aid Kit)

รถแข่งแต่ละคันต้องมีชุดปฐมพยาบาลติดรถไปด้วยตลอดเวลา

5.1.10. ข้อปฏิบัติของกติกาการแข่งขันแรลลี่

5.1.10.1. ผู้ร่วมรถแข่งจะต้องมีเพียง 2 คน ได้แก่ ผู้ขับ และผู้นำทาง (ผู้ร่วมรถดังกล่าวสามารถเปลี่ยนกันขับรถในระหว่างการแข่งขัน)

5.1.10.2. ถ้าคนใดคนหนึ่งออกจากการแข่งขัน หรือถ้าบุคคลที่สามเข้ามาอยู่ในรถแข่ง (ยกเว้นถ้านำคนบาดเจ็บขึ้นรถมาด้วย) รถแข่งคันนั้นต้องออกจากการแข่งขัน

5.1.10.3. บัตรประจำตัว (Identity Card) เป็นเอกสารระบุชื่อ ความ ตีรูปถ่าย และมีลายเซ็นของผู้ร่วมรถทั้งสองคน รวมถึงรายละเอียดรถแข่ง ต้องอยู่ประจำรถแข่งตลอดการแข่งขัน และสามารถแสดงให้กรรมการตรวจสอบตลอดเวลา (หากฝ่าฝืน จะมีผลถึงให้ออกจากการแข่งขัน)

5.1.11. ลำดับสตาร์ท เพลท และหมายเลข

5.1.11.1. การสตาร์ทเริ่มการแข่งขันจะจัดลำดับตามหมายเลขรถแข่ง รถแข่งหมายเลขต่ำสุดจะถูกปล่อยรถก่อน หมายเลขแข่งขันจะมอบให้ตามที่คณะกรรมการฯ พิจารณาจากผลงานของปีที่ผ่านมา

5.1.11.2. การสตาร์ทในช่วง(LEG) ต่อไป จะจัดลำดับตามผลการแข่งขันของช่วง(LEG) ที่แล้ว

5.1.11.3. รถแข่งคันใดที่มีรายงานตัวช้าก่อนออกสตาร์ทเริ่มการแข่งขัน หรือในช่วง Leg จะต้องถูกปรับในอัตรา 1 นาทีต่อการล่าช้าทุกๆ นาที รถแข่งคันใดที่มาถึงช้าเกิน 10 นาที จะไม่อนุญาตให้ออกสตาร์ท

5.1.11.4. คณะกรรมการจัดการแข่งขันจะมอบแรลลี่เพลท 2 แผ่น และหมายเลขรถแข่ง 2 แผ่นให้ผู้สมัครเข้าแข่งขัน

5.1.11.5. แรลลี่เพลท (Rally Plate) ต้องติดไว้ด้านหน้า และท้ายของรถในตำแหน่งที่กำหนด ตลอดเวลาทำการแข่งขัน แรลลี่เพลทไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดใช้เป็นป้ายทะเบียนรถ

5.1.11.6. หมายเลขรถแข่งซึ่งจัดมอบโดยผู้จัดการแข่งขัน ต้องปรากฏอยู่ข้างตัวรถทั้งสองด้านตลอดทำการแข่งขัน

5.1.11.7. ชื่อของผู้ขับ และชื่อผู้นำทางรวมทั้งธงชาติ ต้องปรากฏอยู่บนข้างรถด้านหน้าทั้งสองข้างของตัวรถ

5.1.12. ไบลงเวลา (Time Card)

5.1.12.1. ณ จุดสตาร์ทแรลลี่ ผู้ร่วมรถแข่งแต่ละคันจะได้รับไบลงเวลา พร้อมทั้งให้เวลาเพื่อเดินทางระหว่างจุดควบคุมเวลา 2 จุดที่ปรากฏอยู่ ไบลงเวลานี้จะต้องส่งมอบ ณ จุดควบคุมที่มาถึงของ 1 ช่วง (LEG) และจะเปลี่ยนใบใหม่ก่อนออกสตาร์ทในช่วงต่อไป ผู้ร่วมรถแต่ละคันต้องรับผิดชอบไบลงเวลาของตน

5.1.12.2. ไบลงเวลา ต้องเตรียมไว้เพื่อตรวจสอบตามจำนวนโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ณ จุดควบคุมเวลาต่างๆ ผู้ร่วมรถแข่งต้องนำมาแสดงเพื่อประทับตรา หรือลงชื่อจากกรรมการ

5.1.12.3. การขูดลบ ขีดฆ่า แก้ไขใบลงเวลา จะมีผลให้ยกเลิกออกจากการแข่งขัน เว้นแต่การกระทำดังกล่าวจะได้รับอนุมัติจากกรรมการผู้เกี่ยวข้อง

5.1.12.4. หากไม่ปรากฏลายเซ็นกรรมการ หรือไม่ประทับตราจากจุดควบคุมเวลา(เวลา, จุดตรวจสอบผ่าน, หรือจุดจัดอันดับ) และหรือ ณ จุดที่มาถึง จะมีผลทำให้ออกจากการแข่งขัน

5.1.12.5. ใบนำทางช่วง Special Stage ถือเป็นส่วนหนึ่งของใบลงเวลา และมีผลต่อการปรับโทษตามที่ระบุไว้

5.1.12.6. เฉพาะผู้ร่วมรถแข่งเท่านั้น ต้องรับผิดชอบส่งมอบใบลงเวลา ณ จุดควบคุมเวลาต่างๆ พร้อมทั้งระมัดระวังความถูกต้องของการลงรายการต่างๆ

5.1.13. การจราจรและการซ่อมรถ

5.1.13.1. ตลอดการแข่งขันผู้ร่วมรถแข่งจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรของประเทศไทยอย่างเคร่งครัด หากผู้ร่วมรถรายใดฝ่าฝืนกฎจราจรจะต้องถูกลงโทษในการแข่งขัน ดังข้อต่อไปนี้

5.1.13.1.1. การฝ่าฝืนครั้งที่ 1: ปรับเป็นเงิน 5,000 บาท

5.1.13.1.2. การฝ่าฝืนครั้งที่ 2: ปรับเป็นเวลา 2 นาที (นำไปรวมผลแพ้/ชนะ)

5.1.13.1.3. การฝ่าฝืนครั้งที่ 3: ปรับให้ออกจากการแข่งขัน

5.1.13.2. การฝ่าฝืนกฎจราจรโดยผู้สมัครเข้าแข่งขัน เจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือกรรมการมีการบันทึกการกระทำผิดเช่นเดียวกับผู้ใช้ถนนตามปกติ หากเจ้าพนักงานจราจร/ตำรวจ จับกุมผู้ขับในการกระทำผิด และประสงค์จะให้ผู้จัดการแข่งขันบัญญัติโทษไว้ในกติกากการแข่งขัน ต้องมีขั้นตอนดังนี้

5.1.13.2.1. “ใบสั่ง” การฝ่าฝืนต้องส่งถึงผู้จัดการแข่งขันอย่างเป็นทางการ และเป็นลายลักษณ์อักษร ก่อนการประกาศผลการแข่งขัน

5.1.13.2.2. “ใบสั่ง” ต้องระบุข้อหาชัดเจนในการกระทำผิด มีชื่อผู้ขับ ระบุทะเบียนรถ สถานที่และเวลาที่เกิดเหตุ

5.1.13.2.3. ข้อมูลดังกล่าวยังไม่ถูกเปิดเผยทั่วไป

5.1.13.3. การซ่อมรถแข่ง และเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้ทำได้เฉพาะที่ระบุไว้ในสมุดนำทาง หากไม่ปฏิบัติตามอาจจะนำสู่การให้ออกจากการแข่งขัน ห้ามรถเซอร์วิสเข้าในเส้นทางแข่ง Special Stage หรือเขตหวงห้ามใดๆ ที่ระบุโดยผู้จัดการแข่งขัน

5.1.13.4. ห้ามลากจูง ขนส่ง หรือเข็นรถแข่ง ฝ่าฝืนอาจพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน ยกเว้นเพื่อนำรถแข่งเข้ามาบนถนนใหญ่ หรือเพื่อนำรถแข่งออกจากการกีดขวางถนน

5.1.14. การดำเนินการแข่งขัน

5.1.14.1. ผู้ร่วมรถ หรือตัวแทนต้องนำรถเข้าในบริเวณ "พีธีสตาร์ท" ตามประกาศของคณะกรรมการแข่งขัน เขตสตาร์ทถือเป็นเขตหวงห้าม (Parc Ferme) แห่งหนึ่ง

5.1.14.2. กรรมการจะปล่อยรถแข่ง 2 นาทีต่อ 1 คัน ตามลำดับโปรแกรมการแข่งขัน (อาจปล่อยรถแข่งให้เร็วขึ้นได้ถ้ามีผู้เข้าแข่งขันจำนวนมาก แต่ระยะเวลาห่างกันต้องเท่ากัน)

5.1.14.3. ผู้ร่วมรถต้องมีเครื่องหมายตรวจจากจุดตรวจสอบผ่านทางที่ระบุไว้ในใบลงเวลา เวลาเป้าหมาย (Target Time) สำหรับให้วิ่งระหว่างจุดควบคุมเวลา 2 จุด จะปรากฏอยู่ในใบลงเวลา

5.1.14.4. ชั่วโมง และนาที จะปรากฏเป็น 00:00 จนถึง 24:00 การนับเวลาจะนับนาฬิกาที่ผ่านไปแล้วตลอดการแข่งขัน

5.1.14.5. ผู้ร่วมรถจะได้รับสมุดนำทางซึ่งมีรายละเอียดเส้นทาง

5.1.15. จุดควบคุม

5.1.15.1. จุดควบคุมทั้งหมด เช่น จุดตรวจสอบ และจุดควบคุมเวลา จุดสตาร์ท ช่วง Special Stage จุดควบคุมจัดอันดับ และโซนต่างๆ จะมีป้ายเครื่องหมายตามมาตรฐานของ FIA

5.1.15.2. เมื่อเริ่มเข้าเขตควบคุม จะมีป้ายเครื่องหมายเตือนเป็นพื้นสีเหลือง และอีกประมาณ 25 เมตร คือ ที่ตั้งจุดควบคุม ซึ่งมีป้ายสีแดง เมื่อสิ้นสุดเขตควบคุมอีก 50 เมตรข้างหน้า จะมีป้ายพื้นสีเหลืองคาดเฉียงสีดำ 3 แถบ

5.1.15.3. จุดควบคุมแต่ละแห่ง (จากที่ตั้งป้ายเตือนสีเหลืองอันดับแรก จนถึงป้ายสุดท้ายสีเหลืองคาดแถบสีดำ 3 แถบ) ถือเป็นเขตปริมนทลหวงห้าม

5.1.15.4. เวลาที่เข้าจอดรถในจุดควบคุมใดๆ ก็ตาม ต้องไม่เกินกว่าเวลาทำการของจุดควบคุมนั้น

5.1.15.5. ระเบียบเคร่งครัดที่ฝ่าฝืนจะถูกให้ออกจากการแข่งขัน

5.1.15.5.1. เข้าเขตควบคุมทิศทางอื่นซึ่งไม่ใช่ทางแข่งขันแรลลี่ที่กำหนดไว้

5.1.15.5.2. ย้อนกลับเข้าเขตควบคุมที่เข้าไปอีกครั้ง

5.1.15.6. เวลาเข้าจุดควบคุมเป็นความรับผิดชอบของผู้ร่วมรถเพียงฝ่ายเดียว นักแข่งสามารถสอบถามเวลาตามนาฬิกาของกรรมการได้ที่โต๊ะควบคุมเวลา อย่างไรก็ตาม กรรมการที่จุดควบคุมนั้นไม่สามารถจะให้รายละเอียดใดๆ ในการควบคุม

5.1.15.7. จุดควบคุมจะเปิดเสรีจ็เรียบร้อย 15 นาทีก่อนเวลาเป้าหมายของรถคันแรกจะมาถึง ยกเว้นนายสนามจะสั่งการเป็นอย่างอื่น และจะปิดทำการ 15 นาทีหลังเวลาเป้าหมายของรถคันสุดท้าย

5.1.16. เวลาออกจากจุดควบคุม

5.1.16.1. ถ้าทางแข่งช่วงต่อไปไม่ใช่ Special Stage เวลาเข้าที่ลงไว้ในใบลงเวลา ถือเป็นเวลาเข้าเมื่อจบช่วงหนึ่ง และเป็นเวลาสตาร์ทออกไปอีกช่วงหนึ่ง

5.1.16.2. ถ้าทางแข่งช่วงต่อไปเป็น Special Stage จะมีวิธีปฏิบัติดังนี้

5.1.16.2.1. -ป้ายเตือนสีเหลือง: เริ่มเข้าเขตปริมาตร

-ป้ายแดงรูปนาฬิกา: จุดลงเวลา (ห่างป้ายเตือนสีเหลืองประมาณ 25 เมตร)

-ป้ายแดงรูปธง: จุดสตาร์ท SS (ห่างป้ายแดงรูปนาฬิกา 50-200 เมตร)

-ป้ายเหลืองแถบดำ: สุดเขตควบคุม

5.1.16.2.2. ณ จุดลงเวลา กรรมการจะลงเวลาในใบบันทึกเวลาของกรรมการ และลงเวลาในใบลงเวลาของนักแข่ง พร้อมทั้งกำหนดเวลาออกสตาร์ทในช่วงต่อไป โดยจะต้องมีเวลา 3 นาที เพิ่มให้นักแข่งเตรียมตัวเพื่อสตาร์ท หากเกิดกรณีรถแข่งคันใดแยกรถแข่งคันนั้นจะได้รับเวลาพิเศษเพิ่มขึ้นอีก แต่ไม่เกิน 5 นาที เวลาสตาร์ทของรถคันนี้จะต้องจัดใหม่หลังเปลี่ยนยางแล้ว ทั้งนี้ จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดระยะห่างการปล่อยรถตามลำดับ หรือตามสิทธิ์

5.1.16.2.3. หลังจากเข้าจุดลงเวลาแล้ว ผู้เข้าแข่งขันต้องเดินทางไปที่จุดสตาร์ท SS ทันที กรรมการผู้มีหน้าที่อยู่ที่จุดนี้จะลงเวลาล่วงหน้า เพื่อรอเวลาสตาร์ทการแข่งขันต่อไป โดยปกติจะใช้เวลาตามกำหนดเวลาสตาร์ท ของช่วงนั้น และจะปล่อยรถตามวิธีที่ระบุไว้ในกติกา (หากเกิดกรณีรถแข่งสองคันต้องออกเวลาเดียวกัน เวลาสตาร์ท SS ต้องกำหนดขึ้นใหม่ เว้นแต่กรรมการควบคุมการแข่งขันจะกำหนดเป็นอย่างอื่น)

การลงโทษผู้กระทำผิดกติกา (Penalty)

5.1.17. โทษให้ออกจากการแข่งขัน

5.1.17.1. ล่าช้าเกินกว่า 15 นาที ของเวลาเป้าหมายระหว่างจุดควบคุม 2 จุด หรือมียอดรวมล่าช้าเกินกว่า 30 นาที เมื่อจบช่วง (Leg) ของแรลลี่ จะมีผลทำให้ผู้เข้าแข่งขันรายนั้นออกจากการแข่งขัน

5.1.17.2. การเข้าจุดควบคุมเวลาเร็วกว่ากำหนดไม่สามารถจะนำมาใช้เพื่อลดเวลาล่าช้า อันมีผลให้ออกจากการแข่งขัน แต่กลับจะต้องถูกปรับโทษในการเข้าเร็วเมื่อมีการคำนวณผลล่าช้าสะสมจำนวนสูงสุดในการออกจากการแข่งขัน

ตัวอย่าง

ช่วงการแข่งขัน-ก: สตาร์ท 12:00 น. เวลาเป้าหมาย 1 ชั่วโมง เวลาเข้าจริง 13:10 น.

ถูกปรับเข้าช้า เสียนาที่ละ 10 วินาที: โทษปรับคือ $10 \times 10 = 100$ วินาที=1 นาที 40 วินาที

พร้อมทั้งเสีย “เลท” สะสมมาแล้วนาที่ละ 1 นาที: รวมโทษปรับ=2 นาที 40 วินาที

ช่วงการแข่งขัน-ข: เวลาเป้าหมาย 1:30 ชั่วโมง เวลาเข้าจริง 14:20 น.

ถูกปรับเข้าเร็ว เสียนาที่ละ 60 วินาที: โทษปรับคือ $20 \times 60 = 1200$ วินาที=20 นาที

รวมจุดควบคุม-(ก+ข): ยอดถูกปรับรวม (เข้าช้าและเข้าเร็ว) =22 นาที 40 วินาที

5.1.17.3. ยอดการถูกปรับเวลาสะสมสูงสุดเกินกว่าที่กำหนดไว้ จะประกาศให้ทราบ ณ จุดสิ้นสุดของช่วง Leg เท่านั้น

5.1.18. วิธีเข้าจุดควบคุม

5.1.18.1. การเข้าจุดควบคุมเริ่มต้นเมื่อรถแข่งผ่านป้ายเขตปริมณฑล ในระหว่างป้ายเขตปริมณฑลถึงจุดควบคุม ห้ามหยุดรถหรือขับอย่างช้าผิดปกติ

5.1.18.2. เมื่อผู้ร่วมรถทั้ง 2 คน และรถแข่งเข้ามาอยู่ในเขตปริมณฑล และผ่านมาถึงโต๊ะจุดควบคุม กรรมการจะนับ “เวลาเข้า” โดยถือเวลาขณะเมื่อผู้ร่วมรถคนหนึ่งยื่นใบลงเวลาถึงมือกรรมการ (กรรมการจะลงเวลาตามความเป็นจริงในใบลงเวลาใบนั้นด้วยลายมือ หรือด้วยเครื่องพิมพ์บัตร)

5.1.18.3. เวลาเป้าหมาย (Target Time) ที่เข้าจุดควบคุมเวลา คือช่วงเวลาที่ย่อนุญาตให้รถแข่งใช้วิ่งในช่วงนั้น โดยบวกเวลาจากจุดที่ออกมา นับเวลาเป็นนาที ผู้เข้าแข่งขันจะไม่ถูกปรับโทษใดๆ ในการเข้าเร็วถ้ารถแข่งเข้ามาอยู่ในเขตปริมณฑลในระหว่างเวลานาที หรือสิ้นสุดนาที่ข้างหน้าของเวลาเป้าหมาย ผู้เข้าแข่งขันจะไม่ถูกปรับเวลาช้าสะสม ถ้ายื่นใบลงเวลาถึงกรรมการภายในนาที่ของเวลาเป้าหมาย

ตัวอย่าง: สมมติว่าผู้เข้าแข่งขันรายหนึ่งต้องเข้าจุดควบคุมเวลา 18:58:00 น.

เวลาที่ต้องเข้าจุดควบคุมเวลานับจากเวลา 18:58:00 น. จนถึง 18:58:59 น.

5.1.18.4. เวลาเข้าจริงที่ผิดจาก Target จะถูกปรับโทษดังนี้

5.1.18.4.1. เข้า TC เร็วกว่ากำหนด ให้ปรับในอัตรา 60 วินาทีต่อ 1 นาทีจริง

5.1.18.4.2. เข้า TC ช้ากว่ากำหนด ให้ปรับในอัตรา 10 วินาทีต่อ 1 นาทีจริง

5.1.18.4.3. เข้า Service Park ช้ากว่ากำหนดเกิน 15 นาที ให้ออกจากการแข่งขัน

5.1.19. ช่วงทดสอบพิเศษ

5.1.19.1. ช่วงทดสอบพิเศษ (Special Stage หรือที่เรียกย่อว่า SS) หมายถึงการประลองความเร็วบนเส้นทางที่ไม่ใช่สาธารณะ หรือเส้นทางสาธารณะที่ถูกปิดชั่วคราวเพื่อการแข่งขันแรลลี่โดยเฉพาะ

5.1.19.2. ในระหว่างเวลาการแข่งขันช่วงนี้ ผู้อยู่ในรถแข่งทั้ง 2 คนต้องสวมหมวกกันน็อกที่ได้รับอนุมัติแล้ว (หากฝ่าฝืนต้องถูกพิจารณาออกจากการแข่งขัน)

5.1.19.3. ห้ามมิให้ผู้เข้าแข่งขันขับรถยนต์ย้อนเส้นทางการแข่งขันช่วงนี้ (หากฝ่าฝืนอาจถูกพิจารณาให้

5.1.19.4. การสตาร์ทในช่วง SS จะให้สัญญาณดังนี้

เมื่อรถแข่งพร้อมผู้ร่วมรถที่อยู่ในรถ ซึ่งจอดอยู่หน้าจุดควบคุมสตาร์ท กรรมการจะลงกำหนดเวลาเพื่อสตาร์ทแข่งด้วยการชานเวลา (เป็นชั่วโมง และนาที) ตามใบกำหนดเวลาและคืนให้ผู้ร่วมรถแล้วจะเริ่มนับดังนี้ 30-15-10-5-4-3-2-1

5.1.19.5. เมื่อการนับถอยหลังจบลง สัญญาณสตาร์ทจะเริ่มขึ้นทันที รถแข่งจึงจะออกตัวได้(รถแข่งคันใดออกรถไม่ได้ภายใน 20 นาที ต้องถูกปรับเป็นเวลา 2 นาที)

5.1.19.6. เวลาสตาร์ทของช่วง SS อาจจะเลื่อนช้ากว่ากำหนดโดยกรรมการประจำจุดนั้นจะแจ้งให้ทราบในกรณีเกิดเหตุอันคาดไม่ถึง

5.1.19.7. False-Start หมายถึงการออกสตาร์ทก่อนกรรมการให้สัญญาณ จะถูกปรับโทษหนักขึ้นตามลำดับดังนี้: ครั้งที่ 1 ปรับ 10 วินาที, ครั้งที่ 2 ปรับ 1 นาที, ครั้งที่ 3 ปรับ 3 นาที

5.1.19.8. ช่วงทดสอบพิเศษ จะสิ้นสุดลงเมื่อรถแข่งวิ่งผ่านจุดจับเวลาแบบ Flying Finish (ห้ามหยุดรถระหว่างป้ายเตือนสี่เหลี่ยม ถึงป้าย Stop หากฝ่าฝืนพิจารณาโทษให้ออกจากการแข่งขัน) เวลาจะถูกบันทึกที่เส้น Finish ซึ่งจะพิมพ์ด้วยเครื่องจับเวลา และเสริมด้วยการจับเวลาด้วยนาฬิกามือถือ (การพิมพ์บันทึกไม่อยู่ในข้อบังคับ)

5.1.19.9. ระยะทางเลยจากจุด Finish ไปแล้วประมาณ 100-300 เมตร ผู้ร่วมรถต้องรายงานที่จุดควบคุม (จุดหยุดรถ) จะมีป้ายแดงตัวหนังสือ "Stop" เพื่อลงเวลาสิ้นสุดในใบบันทึกเวลา (เป็นชั่วโมง, นาที, วินาที) ถ้าการจับเวลาไม่สามารถให้เวลาที่แน่นอนในการจบการแข่งขันในขณะนั้น กรรมการจะเซ็นชื่อหรือปัดตราให้ผู้ร่วมรถเท่านั้น ส่วนเวลาจะปรากฏ ณ จุดพักช่วงต่อไป หรือจุดควบคุมการจัดอันดับ

5.1.19.10. ถ้าผู้ร่วมรถเกิดความผิดพลาด ไม่สามารถบันทึกเวลาได้ จะต้องถูกปรับโทษดังนี้

5.1.19.11.1. ณ จุดสตาร์ท ให้ออกจากการแข่งขัน

5.1.19.11.2. ณ จุด Stop ให้ปรับเป็นเวลา 5 นาที

5.1.19.11. เวลาที่ทำโดยผู้เข้าแข่งขันในแต่ละช่วง SS จะบันทึกเป็นชั่วโมง, นาที, วินาที และจะบอก การปรับโทษอื่นๆ (เช่น เส้นทาง, เทคนิค ฯลฯ) ที่จะระบุโทษเป็นเวลา

5.1.19.12. ในระหว่าง SS ไม่ห้ามการช่วยเหลือ แต่ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางทางแข่ง และห้ามเปลี่ยน ยางบนเส้นทางทดสอบพิเศษ

5.1.19.13. หากการแข่งขันในช่วงทดสอบพิเศษช่วงใดต้องหยุดลงอย่างกะทันหัน (ไม่ว่าจะด้วยเหตุ ใด) ก่อนที่รถแข่งคันสุดท้ายจะเข้าทำการแข่งขัน จะจัดตั้งผลการแข่งขันในช่วง SS นั้นให้รถแข่งแต่ละ คันที่ไม่สามารถเข้าแข่งขันได้ โดยใช้เวลาที่ช้าที่สุดของรถแข่งที่ผ่านออกมาได้ก่อนการหยุดแข่งกันนั้น การจัดผลการแข่งขันเช่นนี้ จะจัดขึ้นแม้ว่ามีรถแข่งเพียงคันเดียวที่ผ่านการแข่งขันมาได้ตามสภาพ ปกติ เฉพาะคณะกรรมการควบคุมการแข่งขันเท่านั้น ที่จะนำระเบียบนี้มาใช้หลังจากได้สอบถาม ข้อมูลจากนายสนามถึงเหตุผลในการหยุดแข่งกันนั้น กรรมการควบคุมการแข่งขันอาจพิจารณาเวลาที่ ช้าที่สุดที่แข่งขันไปตามปกติ ซึ่งอาจจะเลือกเวลาของคันหนึ่งๆ ที่เห็นว่าเหมาะสมที่สุดจาก 3 คันที่ช้า ที่สุด

5.1.19.14. ผู้ร่วมแข่งรายใดปฏิเสธที่จะต้องสตาร์ทในช่วง SS. ตามกำหนดเวลา และตามตำแหน่งที่ จัดไว้จะถูกปรับ 5 นาที

5.1.20. เขตหวงห้าม (Parc Ferme)

รถแข่งจะต้องขึ้นอยู่ในกฎข้อบังคับเขตหวงห้ามดังนี้

5.1.20.1. ทันทีเมื่อเข้าเขตสตาร์ทการจัดอันดับ หรือเมื่อจบช่วงหนึ่ง (Leg) ของการแข่งขันจนกว่าจะ ออกไปพ้นเขต

5.1.20.2. ทันทีเมื่อเข้าเขตหวงห้ามจนกว่าจะออกไปพ้นเขต

5.1.20.3. เมื่อถึงการสิ้นสุดของการแข่งขันจนกว่าจะหมดเวลาประท้วง

5.1.20.4. เมื่อรถแข่งอยู่ในความควบคุมของกฎ Parc Ferme การซ่อมแซมใดๆ หรือการเติม เชื้อเพลิงจะกระทำไม่ได้โดยเด็ดขาด การฝ่าฝืนอาจถูกพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน

5.1.20.5. อย่างไรก็ตาม ถ้าการตรวจสอบสภาพพบว่ารถแข่งคันใดไม่อยู่ในสภาพที่จะใช้บนถนนตามปกติ ต้องแจ้งนายสนามเพื่อขออนุมัติการซ่อม เวลาที่ใช้ซ่อมคิดเป็นนาทีเช่นเดียวกับเวลาล่าช้าสะสมที่ลง ไว้ในช่วงการแข่งขัน เวลาที่ใช้ซ่อมรถต้องไม่เกินกว่าเวลาที่อนุญาตให้ ก่อนที่รถคันนั้นจะถูกปรับให้ ออกจากการแข่งขัน ผู้เข้าแข่งขันรายนั้นจะได้รับเวลาออกสตาร์ทใหม่ตามความเป็นไปได้

5.1.20.6. โดยข้อกำหนดดยกเว้น และภายใต้การควบคุมของกรรมการในหน้าที่ ผู้ร่วมรถที่อยู่ในเขตหวงห้าม, จุดสตาร์ท, เขตจัดอันดับ, หรือเมื่อจบช่วง อาจกระทำได้เพียงการเปลี่ยนยางที่แตก หรือเสียหายโดยใช้เครื่องมือจากในรถของตน

5.1.20.7. เมื่อจอตกลงในเขตหวงห้ามแล้ว นักแข่งจะต้องออกจากเขต และจะต้องไม่มีผู้ร่วมรถกลับเข้าไปอีกก่อนที่จะได้รับอนุญาต

5.1.20.8. เมื่อออกจากเขตหวงห้ามเพื่อรอสตาร์ท, จัดอันดับ, หรือเมื่อจบช่วง (Leg) ผู้ร่วมแข่งขันจะได้รับอนุญาตให้เข้า Parc Ferme 10 นาทีก่อนเวลาสตาร์ท

5.1.20.9. ผู้เข้าแข่งขันไม่อาจสตาร์ทเครื่องยนต์ได้ จะถูกปรับโทษดังนี้

5.1.20.9.1. ณ ทางออกสตาร์ท, จุดควบคุมจัดอันดับ หรือจบช่วงจะถูกปรับ 30 นาที

5.1.20.9.2. ณ จุดสตาร์ท SS จะถูกให้ออกจากการแข่งขัน

5.1.21. การปรับโทษในการตรวจสอบสภาพ

รถแข่งจะถูกตรวจสอบสภาพก่อนการแข่งขัน, ระหว่างการแข่งขัน และหลังการแข่งขัน

5.1.21.1. ทีมที่จะร่วมแข่งขัน ต้องมาถึงที่ตรวจสอบสภาพทั้งรถแข่งและผู้ร่วมรถ รถแข่งคันใดมารายงานตัวที่ทำการตรวจสอบนอกเวลาที่จำกัดไว้ จะไม่อนุญาตให้ออกสตาร์ท เว้นแต่กรณีในสถานการณ์อันคาดไม่ถึง ซึ่งกรรมการควบคุมการแข่งขันเป็นผู้อนุญาต

5.1.21.2. การตรวจสอบสภาพก่อนสตาร์ทจะเป็นการตรวจสอบสภาพทั่วไปอย่างครบครัน (ตรวจทะเบียนรถ ยี่ล้อรถ และรุ่นรถ และตรวจว่าตรงกับกรุปที่สมัครไว้หรือไม่ พร้อมตรวจสอบสภาพความปลอดภัยและอุปกรณ์การใช้งานบนถนนทางหลวง) โดยจะตรวจตามลำดับ ดังนี้

5.1.21.3. รถแข่งทั้งหมดต้องมีโครงสร้างท่อเหล็กนิรภัย (Roll-Over Protection Bar) ถูกต้องตามข้อมูลจำเพาะของ FIA พร้อมถังดับเพลิง 1 ถึง 2 ถัง (บรรจุน้ำยาอย่างน้อยรวม 4 กิโลกรัม) และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามข้อกำหนดของ FIA

5.1.21.4. การตรวจสอบสภาพเพิ่มเติมอาจจะตรวจในระหว่างช่วงเวลาทำการแข่งขันทั้งผู้ร่วมรถ และรถแข่ง (บัตรประจำตัวผู้ร่วมรถที่ติดไว้เป็นความรับผิดชอบของผู้ร่วมรถที่จะดูแลป้องกันจนกว่าจะจบการแข่งขัน ถ้าเกิดสูญหายขึ้น รถแข่งคันนั้นต้องออกจากการแข่งขันทันที)

5.1.21.5. การฉ้อโกงใดๆ และข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในบัตรประจำตัวผู้ร่วมรถ จะมีผลทำให้ผู้ร่วมรถออกจากการแข่งขัน รวมทั้งผู้สมัครแข่ง หรือผู้ร่วมรถใดๆ ที่ให้ความช่วยเหลือ หรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการฝ่าฝืนนั้น ในกรณีนี้ไม่ถือเป็นความเสียหายของผู้เป็นตัวแทนประจำชาติต้นสังกัดของนักแข่ง ซึ่งอาจจะขอลงโทษสถานหนักต่อไป

5.1.21.6. การตรวจสภาพภายหลังเสร็จสิ้นการแข่งขัน ให้กระทำกับอันดับ 1-3 โอเวอร์ฮอล และอันดับ 1 ของทุกรุ่น

5.1.22. Service Park

ในปัจจุบัน FIA ได้กำหนดการซ่อมรถแข่งได้ในจุดที่กำหนดไว้เท่านั้น ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัย และผลในการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ดังนั้นผู้จัดการแข่งขันต้องจัดจุดบริการ Service Park ไว้อย่างน้อย 1 จุด ต่อการแข่งขันในแต่ละวัน ดังนั้นเพื่อความปลอดภัย การขับรถยนต์ใน Service Park จะต้องไม่เกินความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามกติกาของ FIA ช่วงการเดินทาง และแข่งขันรวมกันไม่เกิน 150 กิโลเมตร จึงเข้าซ่อมบำรุงรถแข่ง 1 ครั้ง แต่ในการแข่งขันรถยนต์แรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย จะกำหนดจุดเซอร์วิสไว้ดังนี้

5.1.22.1. ช่วงทดสอบพิเศษไม่เกิน 60 นาที (รวมช่วงเดินทางไม่เกิน 150 กิโลเมตร)

5.1.22.2. การซ่อมบำรุงรถแข่งแต่ละครั้งไม่เกิน 20 นาที

5.1.22.3. การซ่อมบำรุงรถแข่งช่วงสุดท้ายของแต่ละวันที่มี 2 Legs ไม่เกิน 45 นาที

5.1.22.4. นักแข่งที่ฝ่าฝืนใช้ความเร็วใน Service Park เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือขับให้เกิดความหวาดเสียว จะต้องถูกปรับโทษตั้งแต่เป็นเงิน เวลา และ/หรือออกจากการแข่งขัน

5.1.23. จุดควบคุมสุดท้าย

5.1.23.1. เมื่อมาถึง ณ จุดสิ้นสุดการแข่งขันแรลลี่อย่างเป็นทางการแล้ว ผู้ร่วมรถแต่ละคันต้องขับรถแข่งเข้าไปใน Parc Ferme จะถูกตรวจสภาพรถแข่งตรงตามข้อกำหนดทางเทคนิค

5.1.23.2. ผู้ร่วมรถที่ไม่มีบัตรประจำตัวตามที่ระบุไว้ จะต้องออกจากการแข่งขัน

5.1.23.3. การประท้วงลักษณะทางเทคนิคของรถแข่งต้องวางเงินมัดจำ 20,000.-บาท เพื่อเป็นประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ถ้าประท้วงมีผล เงินมัดจำจะคืนให้ผู้ประท้วง และเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากผู้เข้าแข่งขันที่ถูกกล่าวหา

5.1.23.4. รายชื่อรถแข่ง ชื่อผู้เข้าแข่งขัน และเวลา ของรถแข่งที่ผ่านการตรวจสภาพแล้วจะตีตประกาศไว้ ณ ที่ตีตประกาศผลหลังจากการแข่งขัน

5.1.23.5. ผู้เข้าแข่งขันจะต้องรายงานตัว ณ จุดลงเวลาที่ Parc Ferme และขับรถแข่งเข้าที่ทำการตรวจสภาพอย่างสมบูรณ์ ผู้เข้าแข่งขันรายใดปฏิเสธที่จะนำรถแข่งของตนมาตรวจสภาพ ณ ที่ทำการตรวจสภาพจะถูกยกเลิกการแข่งขัน

5.1.23.6. หลังจากประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการแล้ว ผู้เข้าแข่งขันจึงนำรถแข่งออกจาก Parc Ferme ได้

5.1.24. การประท้วง/การอุทธรณ์

5.1.24.1. การประท้วงต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษร และยื่นต่อนายสนามพร้อมค่าธรรมเนียมการประท้วงจำนวนเงิน 10,000.-บาท ซึ่งจะไม่คืนให้ถ้าการประท้วงนั้นไม่เป็นผล ถ้าการประท้วงต้องรู้ข้อขึ้นส่วนของรถ และประกอบขึ้นส่วนของรถกลับที่เดิม ผู้ประท้วงต้องจ่ายค่ามัดจำเพิ่มขึ้นอีกต่อผู้จัดการแข่งขันตามอัตราที่กำหนด (ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการทำงานนี้ ตลอดจนค่าขนส่งรถจะต้องคิดจากผู้ประท้วง ถ้าการประท้วงนั้นไม่เป็นผล หรือต้องเก็บจากผู้เข้าแข่งขันที่ถูกกล่าวหา ถ้าการประท้วงเป็นผล)

5.1.24.2. ผู้สมัครเข้าแข่งขันอาจจะอุทธรณ์การตัดสินได้ตามขอบเขตของบัญญัติข้อ181 แห่งกติกาสากล การอุทธรณ์ทั้งหมดต้องยื่นต่อคณะกรรมการกีฬายานยนต์ พร้อมค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์จำนวน 30,000 บาท และค่ามัดจำอีก 20,000 บาท

5.1.25. การประกาศผล

5.1.25.1. การปรับเป็นเวลาจะระบุเป็น ชั่วโมง, นาที, วินาที ผลการแข่งขันสุดท้ายจะรวมเวลาที่ใช้ในช่วงทดสอบพิเศษ และการปรับอื่นๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างช่วง และการปรับกรณีอื่นที่คิดเป็นเวลา ผู้เข้าแข่งขันที่มียอดรวมเวลาที่ต่ำสุด จะเป็นผู้ชนะเลิศ ผู้ทำเวลาต่ำสุดต่อมาเป็นอันดับ2 และอื่นๆ ตามลำดับ (ผลการแข่งขันในกรุป และรุ่นจะจัดตามหลักพื้นฐานเดียวกัน)

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

5.1.25.3. การประกาศผลเรียงอันดับอย่างเป็นทางการจะกระทำเมื่อจบการแข่งขันแรลลี่แล้ว1 ชั่วโมง (ผู้สมัครเข้าแข่งขันจะมีโอกาสประท้วงผลการแข่งขันภายใน 30 นาทีหลังการประกาศ)

5.1.25.4. การประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการ อาจแยกออกประกาศเป็นส่วนๆ เมื่อจบช่วงการแข่งขัน แต่ต้องมีเวลาระหว่างช่วงเพียงพอที่จะประท้วงได้

5.1.26. ทีมเซอร์วิส

- 5.1.26.1. บุคลากรผู้ร่วมเซอร์วิสทั้งหมด และ/หรือผู้สนับสนุน (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่าทีมเซอร์วิส ต้องลงทะเบียนต่อผู้จัดการแข่งขัน) ทีมเซอร์วิส คือทีมงานพร้อมรถเซอร์วิส เช่น รถลำเลียงอะไหล่ หรือน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้ผู้เข้าแข่งขันในสังกัดเดียวกันได้ใช้
- 5.1.26.2. ผู้ร่วมแข่งขันไม่อาจรับการซ่อมบำรุงจากผู้ใดที่มีได้ลงทะเบียนเป็นทีมเซอร์วิส
- 5.1.26.3. ในช่วงทดสอบพิเศษ ห้ามทีมเซอร์วิสให้การซ่อมบำรุง หรือเติมน้ำมันรถแข่ง(หรือทำการใดๆ กีดขวางการจราจรซึ่งใช้เดินทางตามปกติ จุดอนุญาตเซอร์วิสมีระบุไว้ตามเส้นทางการแข่งขันแรลลี่ในสมุดนำทางอย่างชัดเจน)
- 5.1.26.4. ทีมเซอร์วิสทั้งหมด ต้องติดสติ๊กเกอร์หมายเลขระบุไว้ตามการสมัคร รถเซอร์วิสที่ติดสติ๊กเกอร์ว่าเป็นรถเซอร์วิสเท่านั้น จึงจะมีสิทธิ์ที่จะเข้า Service Park
- 5.1.26.5. ห้ามรถเซอร์วิสเดินทางเข้าไปในช่วง SS ขณะดำเนินการแข่งขันทดสอบพิเศษช่วงนั้น
- 5.1.26.6. ระหว่างเวลาแข่งขัน เป็นความรับผิดชอบของผู้สมัครเข้าแข่งขันต่อการกระทำของทีมเซอร์วิส การปรับโทษซึ่งเกิดจากความผิดของทีมเซอร์วิส จะต้องปรับต่อผู้สมัครเข้าแข่งขันรายนั้น โดยเป็นอำนาจของกรรมการควบคุมการแข่งขัน

5.1.27. สิทธิของผู้จัดการแข่งขัน

ผู้จัดการแข่งขัน โดยความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน มีสิทธิ์ดังนี้

- 5.1.28.1. ยกเลิก หรือเลื่อนการแข่งขันในกรณีเกิดเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง
- 5.1.28.2. ยกเลิก หรือแก้ไขเส้นทางการแข่งขันบางส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือการแข่งขัน หรือเวลา ในกรณีเกิดเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง หรือสถานการณ์พิเศษ
- 5.1.28.3. มีอำนาจจัดสรรรางวัล เมื่อเหตุการณ์อันคาดไม่ถึงทำให้การแข่งขันต้องหยุดลงก่อนกำหนด
- 5.1.28.4. จัดพิมพ์ข่าวสารเพื่อป้องกันการผิดกติกาการแข่งขัน สิ่งพิมพ์เหล่านี้จะต้องส่งออกไปพร้อมทั้งตีพิมพ์ประกาศ ณ บอร์ดประกาศที่ศูนย์อำนวยความสะดวก หรือจุดควบคุมจุดใดจุดหนึ่ง
- 5.1.28.5. ยกเลิก หรือห้ามสตาร์ท หากพบว่าผู้เข้าแข่งขันรายใดทำการซ่อมเส้นทางใน SS (ผู้เข้าแข่งขันต้องทำการตรวจเส้นทางใน SS อย่างเปิดเผยในวันเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น ถ้ามีการตรวจเส้นทางด้วยการเดินทางเป็นขบวน จะแจ้งวันที่ และเวลาตีไว้ที่บอร์ดตีพิมพ์ประกาศ)
- 5.1.28.6. ตรวจสอบคุณสมบัติรถแข่งก่อนการแข่งขัน ระหว่างทำการแข่งขัน หรือหลังจากการแข่งขัน
- 5.1.28.7. สั่งการหรือแยกชิ้นส่วนรถแข่งเพื่อตรวจสอบคุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งขันแรลลี่

5.1.28.8. สั่งการให้ผู้สมัครแข่งขันดำเนินการรื้อแยก และทำการใดๆเพื่อจัดหาชิ้นส่วนหรือตัวอย่างต่างๆ มาเทียบเคียงตามความจำเป็น

5.1.28.9. ยกเลิกการร่วมแข่งขันของรถแข่งคันใดที่ไม่พร้อมจะให้ตรวจสอบสภาพเมื่อแจ้งแล้ว หรือผู้สมัครละเลยไม่ปฏิบัติในการรื้อแยกชิ้นส่วน

5.1.28.10. สั่งการผู้สมัครแข่งขันจัดทำในแจ้งราคาที่เกิดขึ้นจากการตรวจสอบคุณสมบัติรถแข่ง

5.1.28. การเก็บคะแนนสะสม และตำแหน่งนักแข่งแชมป์ประเทศไทย

ตำแหน่งนักแข่งแรลลี่แชมป์ประเทศไทยประจำปี มี 2 ตำแหน่ง โดยแยกประเภท ดังนี้

5.1.28.1. นักแข่งแรลลี่แชมป์ประเทศไทยประจำปี ประเภทรถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ (ผู้ขับ และผู้นำทาง) เก็บคะแนนสะสม 5 สนาม จากผู้จัดการแข่งขัน ที่จัดให้มีการแข่งขันรถยนต์ประเภทรถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อในรายการ THAILAND RALLY CHAMPIONSHIP

5.1.28.2. นักแข่งแรลลี่แชมป์ประเทศไทยประจำปี ประเภทรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ (ผู้ขับ และผู้นำทาง) เก็บคะแนนสะสม 5 สนาม จากผู้จัดการแข่งขัน ที่จัดให้มีการแข่งขันรถยนต์ประเภทรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อในรายการ THAILAND F2 RALLY CHAMPIONSHIP

สำหรับการแข่งขันแรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย ประเภทรถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ และขับเคลื่อน 2 ล้อ (ผู้ขับและผู้นำทาง) จะทำการแข่งขันเก็บคะแนนสะสมจากผู้จัดการแข่งขันในข้อ 5.1.28.1 และ 5.1.28.2 โดยจะให้ทำการแข่งขันเพื่อเก็บคะแนนสะสมตำแหน่งละ 4 สนาม

กติกากำหนดลักษณะรถแข่ง (Technical Regulations)

5.2.1. รถแข่งกรุป N

5.2.1.1. ต้องเป็นรถยนต์ที่ขึ้นทะเบียนไว้ใน FIA Group N หรือ JAF Group N

5.2.1.2. ต้องมียอดผลิต/ประกอบไม่น้อยกว่า 500 คัน ภายใน 12 เดือนติดต่อกัน (การพิสูจน์จำนวนของรถที่ผลิตออกจำหน่ายเป็นความรับผิดชอบของผู้สมัคร)

5.2.1.3. ผู้สมัครต้องมีเอกสาร Homologation หนังสือคู่มือช่าง (Workshop Manual) แคตตาล็อก (Catalog) โบรชัวร์ (Brochure) เพื่อประกอบการสมัครแข่งของรถรุ่นตามข้อมูลจำเพาะ (Model) นั้นๆ การนำเอกสารรุ่นอื่นๆ ที่มีจำหน่ายในโลกรมาแสดง ไม่สามารถยอมรับเป็นการพิสูจน์คุณสมบัติการปรับแต่ง ตาม Homologation ของรุ่นนั้นๆ ได้

5.2.1.4. ชุดเบรกจะต้องเป็นไปตาม Homologation

5.2.1.5. ชุดเกียร์จะต้องเป็นไปตาม Homologation

5.2.2. รถแข่ง 2000 CC. ขับเคลื่อน 2 ล้อ กรุป A หรือ N

5.2.2.1. ต้องเป็นรถยนต์ที่ขึ้นทะเบียนไว้ใน FIA Group A หรือ N หรือ JAF Group A หรือ N

5.2.2.2. ต้องมียอดผลิต/ประกอบไม่น้อยกว่า 500 คัน ภายใน 12 เดือนติดต่อกัน (การพิสูจน์จำนวนของรถที่ผลิตออกจำหน่ายเป็นความรับผิดชอบของผู้สมัคร)

5.2.2.3. ผู้สมัครต้องมีเอกสาร Homologation หนังสือคู่มือช่าง (Workshop Manual) แคตตาล็อก (Catalog) โบรชัวร์ (Brochure) เพื่อประกอบการสมัครแข่งขันของรุ่นตามข้อมูลจำเพาะ (Model) นั้นๆ การนำเอกสารรุ่นอื่นๆ ที่มีจำหน่ายในโลกรมาแสดง ไม่สามารถยอมรับเป็นการพิสูจน์คุณสมบัติการปรับแต่งตาม Homologation ของรุ่นนั้นๆ ได้

5.2.2.4. อนุญาตให้ใช้เฉพาะอัตราทดเกียร์ตามที่ระบุในแคตตาล็อกของรุ่นนั้น

5.2.2.5. อนุญาตให้ใส่ Limited-slip Differential ตามเอกสาร Homologation

5.2.3. รถแข่งประเภท F-2 Rally

5.2.3.1. ลักษณะสังเขป: “รถเก๋ง 4 ที่นั่งขนาดกลาง วางเครื่องยนต์ไว้ใต้ฝากระโปรงหน้า”

รถขับล้อหน้า (FWD) ที่มีการผลิตและจำหน่ายในประเทศไทยไม่น้อยกว่า 500 คัน/ปี อนุญาตให้เปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นขนาดความจุไม่เกิน 2000 ซีซีได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้เครื่องหมายการค้าเดียวกันกับตัวถัง

รถขับล้อหลัง (RWD) ที่มีจำหน่ายในประเทศไทยไม่น้อยกว่า 500 คัน/ปี อนุญาตให้เปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นขนาดความจุไม่เกิน 2000 ซีซีได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้เครื่องหมายการค้าเดียวกันกับตัวถัง

รถขับล้อหน้า (FWD) หรือรถขับล้อหลัง (RWD) รถแข่งทุกคันต้องจดทะเบียนใช้บนถนนสาธารณะทั่วไป ภายใต้กฎหมายกรมการขนส่งทางบก

5.2.3.2. รุ่นของรถแข่ง F-2 Rally สำหรับชิงแชมป์ประเทศไทย

5.2.3.2.1. F-2/2000 CC.

5.2.3.2.2. F-2/1600 CC.

5.2.3.3. โครงสร้างและตัวถัง

5.2.3.3.1. ต้องติดตั้งโครงท่อเหล็กเสริมโครงสร้าง (Roll-cage) ที่สร้างขึ้นจากท่อเหล็กเหนียวขนาดขั้นต่ำ 1.5”-ODx0.083”-WALL

5.2.3.3.2. ผนังล้อมห้องเครื่อง ฝั่งซ้าย ฝั่งขวา และ แผงกันห้องโดยสาร ต้องรักษาไว้ในสภาพเดิม ขึ้นส่วนตัวถัง ฝากระโปรงหน้า-หลัง ประตู กันชนหน้า-หลัง ต้องเป็นของเดิม จากโรงงานผู้ผลิตเท่านั้น พื้นโครงสร้างห้องโดยสาร ต้องรักษาไว้ในสภาพเดิม (ยกเว้นโครงท่อเหล็กเสริมความมั่นคง)

5.2.3.3.3. กระจกบังลม หน้าต้องเป็น Laminated-glass ส่วนกระจกบานอื่นเป็นชิ้นส่วนมาตรฐานเหมือนโรงงานผู้ผลิต

5.2.3.3.4. กติกาความปลอดภัยรถแข่งและอุปกรณ์ ให้ยึดถือ Article-253 ของ FIA Appendix-J โดยอนุโลม

5.2.3.4. รายชื่อตราสินค้าและรุ่นของตัวถังที่ใช้ตัดแปลงเป็นรถแข่งได้

Honda	Jazz/City/Civic/AccordFWD
Toyota	Yaris/Vios/Corolla/Corona/CamryFWD/RWD
Nissan	Tiida/Sunny/Primera/Cefiro.....FWD/RWD
Mitsubishi	Lancer/Cedia FWD
Mazda	Mazda3/323/626/Astina.....FWD
Ford	Focus/LaserFWD
Chevrolet	Aveo/Optra.....FWD
Volvo	S40.....FWD
BMW	3-Series.....RWD
Mercedes Benz	C-Class.....RWD

ยี่ห้ออื่น รุ่นอื่น ที่ผู้แข่งร้องขอ และได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการกีฬายานยนต์

5.2.3.5. ข้อกำหนดเกี่ยวกับเครื่องยนต์

- 5.2.3.5.1. อนุญาตให้ใช้เครื่องยนต์ 4สูบ ระบบการทำงาน 4 จังหวะ จุดสันดาปด้วยหัวเทียน
- 5.2.3.5.2. ขนาดความจุของเครื่องยนต์ต้องไม่เกินกว่าพิกัดรุ่น 1600 ซีซี และ 2000 ซีซี
- 5.2.3.5.3. เครื่องยนต์ เกียร์และตัวถัง ต้องควบคุมกันมาจากโรงงานผู้ผลิต (Series Production)
- 5.2.3.5.4. เครื่องยนต์และเกียร์ต้องวางอยู่ในตำแหน่งเดิม (ห้ามย้ายจุด)
- 5.2.3.5.5. ไม่อนุญาตให้ใช้ระบบอัดไอใดๆ ทั้งสิ้น
- 5.2.3.5.6. ปลายท่อไอเสียต้องออกท้ายรถ และไม่เป่าลงพื้นดิน

5.2.3.6. ยางและล้อ: ไม่มีข้อจำกัด

5.2.3.7. ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบส่งกำลัง

5.2.3.7.1. อนุญาตให้ใช้เกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ (“Manual 5-speed”) ประจำเครื่องยนต์ที่ใช้แข่ง

5.2.3.7.2. อัตราทดเกียร์เป็นไปตามมาตรฐานเดิมจากโรงงานฯ

5.2.3.7.3. ต้องคงไว้ซึ่งกลไก Synchronizer (ห้ามใช้ระบบ ”Dog”-Engagement)

5.2.3.7.4. นักแข่งต้องใช้มือโยกคันเกียร์ไปตาม “ช่องเกียร์” H-Pattern (ห้ามใช้คันเกียร์ ”Sequential”)

5.2.3.7.5. นักแข่งต้องใช้เท้าซ้ายเหยียบแป้นคลัทช์ เพื่อตัดแรงกดบนแผ่นคลัทช์ สำหรับออกรถหรือเปลี่ยนเกียร์

5.2.3.7.6. แผ่นคลัทช์: ไม่มีข้อจำกัด

5.2.3.7.7. ฟลายวีลต้องเป็นของมาตรฐานเดิมจากโรงงานฯ สำหรับเครื่องยนต์นั้น

5.2.3.8. ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบห้ามล้อ

5.2.3.8.1. ระบบเบรกหน้า-หลัง เป็นไปตามมาตรฐานโรงงานฯ

5.2.3.8.2. อนุญาตให้ตัดแปลงหรือทดแทนจานเบรกขนาดเดิมได้

5.2.3.8.3. อนุญาตให้ตัดแปลงหรือทดแทนผ้าเบรกสำหรับ Caliper เดิมได้

5.2.3.9. ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบกันสะเทือน

5.2.3.9.1. ระบบการทำงานของช่วงล่างให้คงไว้ตามมาตรฐานโรงงานฯ

5.2.3.9.2. อนุญาตให้ใช้คอยล์สปริงรอบโซ่คอปได้ แต่ห้ามย้ายจุดยึดของโซ่คอป

5.2.3.9.3. ในกรณีที่ไม่เคยมีเหล็กกันโคลงมาก่อน อนุญาตให้ออกแบบติดตั้งได้ (แต่ต้องเป็นระบบ กลไก)

5.2.3.9.4. อนุญาตให้เปลี่ยนวัสดุและรูปทรงของชิ้นส่วนกลไกปลายเหล็กกันโคลงได้

5.2.3.9.5. ไม่อนุญาตให้ใช้ระบบกันสะเทือนที่ควบคุมด้วยสมองกล

5.2.3.9.6. ไม่อนุญาตให้ใช้ระบบกันสะเทือนที่นักแข่งปรับเองได้ในระหว่างขับแข่ง