



กติกากการแข่งขัน

รถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย ประจำปี 2565

ฉบับวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565

กติกานี้ได้เขียนขึ้นตามความเห็นและคำแนะนำของผู้จัดการแข่งขันรถคาร์ททุกท่านในประเทศไทย โดยอ้างอิงสาระสำคัญจากกติกาสากลของ FIA 2022 และ RAAT NCR 2565

กติกานี้เราเปิดให้ทุกคนมีโอกาสได้แสดงความคิดเห็น คำแนะนำ เพื่อมุ่งไปในทิศทางเดียวกัน และทำให้การแข่งขันรถคาร์ทในประเทศไทยได้พัฒนาก้าวสู่ระดับสากล

รายการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย ประจำปี 2565

ชื่อการแข่งขัน

รถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย 2565

KART CHAMPIONSHIP OF THAILAND 2022

ผู้รับรองการแข่งขัน

ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา (ร.ย.ส.ท.)

ผู้จัดและผู้ดำเนินการแข่งขัน

ชมรมกีฬารถคาร์ท (ประเทศไทย)

ระดับการแข่งขัน

ระดับชาติ

จุดประสงค์ในการแข่งขัน

1. เพื่อส่งเสริมกีฬารถคาร์ทในประเทศไทยให้เป็นที่แพร่หลาย
2. เพื่อสร้างนักแข่งรถคาร์ทรุ่นใหม่ ๆ ให้มีขีดความสามารถระดับโลก
3. เพื่อยกระดับมาตรฐานกีฬาแข่งรถคาร์ทของประเทศไทยให้ทัดเทียมระดับสากล
4. เพื่อสร้างเสริมด้านสามัคคีในวงการยานยนต์
5. เพื่อส่งเสริมกีฬารถคาร์ทให้เป็นกิจกรรมสำหรับคนทุกเพศทุกวัย/ครอบครัว
6. เพื่อส่งเสริมวัตถุประสงค์ด้านประชาสัมพันธ์ขององค์กรต่างๆ ที่มีส่วนร่วมในการสนับสนุนการแข่งขัน
7. เพื่อส่งเสริมเด็กและเยาวชนหันมาเล่นกีฬา และห่างไกลยาเสพติด

กำหนดการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย ปี 2565 จำนวน 6 สนาม ดังนี้

สนาม	วันที่	สถานที่
สนาม 1 – 2	26 - 27 มีนาคม 2565	สนามพีระ คาร์ท จังหวัดชลบุรี
สนาม 3 – 4	1 - 2 ตุลาคม 2565	สนามพีระ คาร์ท จังหวัดชลบุรี
สนาม 5 – 6	26 - 27 พฤศจิกายน 2565	สนามพีระ คาร์ท จังหวัดชลบุรี

หมายเหตุ กำหนดการแข่งขันอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม หรือเปลี่ยนแปลงได้ ตามสถานการณ์ของ COVID-19

กำหนดเวลารับสมัคร และสถานที่รับสมัคร

สมัครผ่านเพจเฟซบุ๊กชมรม หรือสมัคร ณ สนามแข่งตามกำหนดการแข่งขัน เป็นครั้งๆ ไป

เอกสารประกอบการรับสมัคร

1. ใบสมัครแข่ง
2. ใบอนุญาตขับแข่งรถคาร์ตระดับชาติออกให้โดย รยสท. หรือใบขับแข่งสากล
3. สำเนาบัตรประชาชน (เฉพาะสมัครแข่งครั้งแรก)
4. หนังสือรับรองจากผู้ปกครอง (ในกรณียังไม่บรรลุนิติภาวะ)
5. รูปถ่าย 1 นิ้ว จำนวน 2 รูป (เฉพาะสมัครแข่งครั้งแรก)

หมายเหตุ

1. นักแข่งรถคาร์ตทุกท่านจะต้องเป็นสมาชิกของชมรมกีฬารถคาร์ต (ประเทศไทย)
2. เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขัน จะต้องเป็นเครื่องยนต์ที่มีอยู่ในกฎของชมรมเท่านั้น ทางชมรมจะไม่อนุญาตให้มีเครื่องยนต์ยี่ห้อใหม่หรือรุ่นใหม่เพิ่มขึ้นอีกระหว่างปีการแข่งขัน จึงเปิดให้นำเครื่องยนต์ยี่ห้อใหม่หรือรุ่นใหม่เข้ามาใช้แข่งขัน แต่ทั้งนี้เครื่องยนต์นั้นจะต้องผ่านการรับรองจากชมรมก่อนจึงจะใช้แข่งได้

รุ่นที่แข่งขัน ในปี 2565

1. MINI ROK
2. ROOKIES
3. JUNIOR ROOKIES
4. JUNIOR OPEN
5. SENIOR OPEN
6. MASTER
7. EXPERT
8. GX270 Mo
9. GX390 Mo
10. 4 Stroke OPEN
11. GX270 STD
12. GX270 STD HEAVY

รุ่นชิงแชมป์ประเทศไทย รับถ้วยพระราชทานพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ มหิศรภูมิพลราชวรางกูร กิติสิริสมบูรณอดุลยเดช สยามินทราธิเบศรราชวโรดม บรมนาถบพิตร พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว

1. MINI ROK
2. JUNIOR OPEN
3. SENIOR OPEN

รุ่นชิงแชมป์ประเทศไทย รับถ้วยเกียรติยศ ของ ร.ย.ส.ท.

1. MASTER

รุ่นชิงแชมป์ประเทศไทย รับถ้วยประจำปี

1. MINI ROK
2. JUNIOR OPEN
3. SENIOR OPEN
4. MASTER
5. ROOKIES
6. JUNIOR ROOKIES
7. EXPERT
8. GX270 Mo
9. GX390 Mo
10. 4 Stroke OPEN
11. GX270 STD
12. GX270 STD HEAVY

อัตราค่าสมัคร

1. รุ่น MINI ROK , ROOKIES

รวม ค่าสนามซ้อม 1 วัน , ยางแข่ง (Maxxis MINI) 1ชุด และน้ำมันผสม 15 ลิตร
สมัครแข่งขันต่อสนาม จำนวนเงินทั้งสิ้น 12,000 บาท

2. รุ่น JUNIOR OPEN , JUNIOR ROOKIES , SENIOR OPEN , MASTER , EXPERT

รวม ค่าสนามซ้อม 1 วัน , ยางแข่ง (Maxxis PRIME) 1 ชุด และน้ำมัน 20 ลิตร
สมัครแข่งขันต่อสนาม จำนวนเงินทั้งสิ้น 14,000 บาท

3. รุ่น GX270 Mo, GX390 Mo, 4 Stroke OPEN

รวม ค่าสนามซ้อม 1 วัน
สมัครแข่งขันต่อสนาม จำนวนเงินทั้งสิ้น 3,500 บาท

4. รุ่น GX270 STD , GX270 STD HEAVY

รวม ค่าสนามซ้อม 1 วัน , น้ำมันแข่ง
สมัครแข่งขันต่อสนาม จำนวนเงินทั้งสิ้น 4,000 บาท

รางวัลในการแข่งขัน

รางวัลสำหรับการแข่งขันแต่ละสนามนักแข่งรถคาร์ททุกรุ่น จะได้รับถ้วยรางวัล โดยมีพิธีมอบรางวัล เมื่อสิ้นสุดการแข่งขันของแต่ละสนาม

รางวัลพิเศษสำหรับรุ่น MINI ROK , ROOKIES , JUNIOR , JUNIOR ROOKIES , SENIOR , EXPERT , MASTER

อันดับที่ 1 GIFT VOUCHER จาก RACE CONNECTION มูลค่า 3,000 บาท

อันดับที่ 2 GIFT VOUCHER จาก RACE CONNECTION มูลค่า 2,000 บาท

อันดับที่ 3 GIFT VOUCHER จาก RACE CONNECTION มูลค่า 1,000 บาท

รางวัลประจำปี

1. นักแข่งที่ทำคะแนนรวมสูงสุดอันดับ 1 ทุกรุ่น จะได้รับถ้วยรางวัลแชมป์ประจำปี คะแนนสะสมทั้งปี เก็บคะแนนสะสมทั้ง 4 สนาม
2. นักแข่งที่มีคะแนนสะสมรวมทั้งปี อันดับที่ 1 – 3 จะได้รับรางวัลแชมป์ประจำปี แต่ต้องเข้าแข่งขันในสนามสุดท้าย หากไม่เข้าแข่งขันในสนามสุดท้าย จะไม่มีสิทธิ์รับถ้วยแชมป์ประจำปี สำหรับนักแข่งที่มาร่วมการแข่งขันแค่สนามสุดท้ายสนามเดียว ไม่มีสิทธิ์รับคะแนนสะสม และต้องได้รับการยินยอมจากนักแข่งทุกคน จึงสามารถเข้าร่วมการแข่งขันได้

ถ้วยรางวัล ประจำสนาม

- รุ่น MINI ROK	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-5
- รุ่น ROOKIES	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-5
- รุ่น JUNIOR ROOKIES	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
- รุ่น JUNIOR OPEN	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-5
- รุ่น SENIOR OPEN	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
- รุ่น MASTER	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
- รุ่น EXPERT	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
- รุ่น GX270 Mo	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
- รุ่น GX390 Mo	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
- รุ่น 4 Stroke OPEN	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
- รุ่น GX270 STD	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-5
- รุ่น GX270 STD HEAVY	ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3

เงื่อนไขการรับรางวัล

1. นักแข่งและรถแข่งจะต้องติดเครื่องหมายและป้ายสติ๊กเกอร์บังคับตามที่ผู้จัดกำหนดไว้
2. นักแข่งต้องขึ้นรับรางวัลด้วยตนเองหรือมีผู้แทนขึ้นรับแทน หากไม่ขึ้นรับรางวัล ถือว่าสละสิทธิ์ถ้วยรางวัล และเงินรางวัลทั้งหมด



กติกากการแข่งขัน (SPORTING REGULATION)

กติกาการแข่งขัน (SPORTING REGULATION)

1. การเข้าร่วมการแข่งขัน

1.1 ผู้สมัครแข่งขันได้รับทราบ และทำความเข้าใจในกติกาการแข่งขันฉบับนี้ โดยการแข่งขันจะยึดกติกาฉบับภาษาไทยเป็นหลัก ทั้งนี้รวมถึงรับทราบและทำความเข้าใจกติกาแข่งรถแห่งชาติของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา หรือ รยสท. โดยถือว่ายินยอมปฏิบัติตามทุกประการ

1.2 ข้อความหนึ่งใดของกติกานี้ต้องไม่ขัดแย้งกับกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ (NCR) ของ ร.ย.ส.ท. และ FIA

1.3 ข้อกำหนดใดที่ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกาการแข่งขันนี้ หรือข้อยกเว้นให้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการควบคุมการแข่งขัน

2. คุณสมบัติของผู้สมัคร

ผู้สมัครจะต้องมีใบอนุญาตขับแข่ง รถแข่งของ รยสท. ที่ไม่ขาดอายุ ณ วันทำการแข่งขัน พร้อมยื่นหลักฐานประกอบการสมัครให้กรรมการตรวจสอบก่อนการประชุมนักแข่ง (DRIVER'S BRIEFING) ซึ่งจะแจ้งให้ทราบในกำหนดการแข่งขันของแต่ละสนาม และการนับอายุนักแข่ง จะนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม เป็นต้นไป

3. กำหนดการแข่งขัน

คณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน จะแจ้งกำหนดการแข่งขันให้ทราบก่อนการแข่งขันแต่ละสนามอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ก่อนการแข่งขัน (หากมีการเปลี่ยนแปลงจะแจ้งให้ทราบก่อนการประชุมนักแข่งในวันแข่งขัน)

4. รูปแบบการแข่งขัน

4.1 กำหนดการแข่งขัน 1 วัน

4.2 จำนวนรอบสนามของการแข่งขันขึ้นอยู่กับรูปแบบของสนาม คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันจะเป็นผู้กำหนดและแจ้งให้ทราบพร้อมกับกำหนดการแข่งขัน นักแข่งจะสามารถทำการซ้อมได้ 1 วันก่อนการแข่งขัน ตามตารางซ้อมที่คณะกรรมการกำหนดขึ้น

5. คะแนนสะสม

อันดับ	Pre-Final	Final 1	Final 2
1 st	12	25	25
2 nd	10	20	20
3 rd	8	16	16
4 th	7	13	13
5 th	6	11	11
6 th	5	10	10
7 th	4	9	9
8 th	3	8	8
9 th	2	7	7
10 th	1	6	6
11 th		5	5
12 th		4	4
13 th		3	3
14 th		2	2
15 th		1	1

5.1 รถแข่งที่จะได้รับการจัดอันดับนั้น ต้องขับครบรอบจำนวนการแข่งขันที่กำหนด หรือวิ่งผ่านธงหมากรุก ด้วยกำลังของเครื่องยนต์ และต้องทำการวิ่งให้ได้ระยะทางอย่างน้อย 75 เปอร์เซ็นต์ ของรถแข่งที่เข้าเส้นชัยเป็นครั้งแรก

5.2 เมื่อสิ้นสุดปีการแข่งขันแล้วหากพบว่าม็อนักแข่งทำคะแนนสะสมเท่ากันให้พิจารณาตัดสินเปรียบเทียบ ตำแหน่งชนะเลิศทุกสนาม ผู้ครองตำแหน่งชนะเลิศมากกว่าเป็นผู้ชนะ แต่ถ้าเท่ากันอีกให้ตัดสินตามตำแหน่งในแต่ละสนามอื่นๆ ที่เหลือ และถ้ายังเสมอกันอีกให้ใช้ผลของสนามสุดท้ายเป็นสนามตัดสินผู้ชนะ

5.1 ถ้านักแข่งมีความประพฤติที่ไม่เหมาะสม หรือ ทำผิดกติกาการแข่งขัน จะไม่ได้คะแนนของการแข่งขันในสนามนั้น หรือที่โดนลงโทษจากคณะกรรมการ คณะกรรมการมีสิทธิไม่ให้เข้าร่วมการแข่งขันนักแข่งต้องมีใบอนุญาตขับชีรด์แข่ง รยสท. จึงจะมีสิทธิเก็บคะแนนสะสม โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ออกใบอนุญาต

6. จำนวนรถที่เข้าร่วมการแข่งขันต่อสนาม

แต่ละรุ่นจะต้องมีรถแข่งเข้าร่วมการแข่งขัน จำนวนตั้งแต่ 3 คันขึ้นไป ถึงจะทำการแข่งขันได้

7. หมายเลขรถแข่ง

- 7.1 รถแข่งทุกคันต้องมีหมายเลขรถตามที่คณะกรรมการกำหนด
- 7.2 ห้ามรถแข่งลงชื่อหรือแข่งขันโดยปราศจากหมายเลขรถแข่งนักรแข่ง และจะต้องติดหมายเลขประจำรถตามตำแหน่งทั้งด้านซ้าย ด้านขวา ด้านหน้า และด้านหลัง
- 7.3 คณะกรรมการแข่งขัน กำหนดหมายเลขรถตามรุ่น ดังต่อไปนี้

รุ่น	หมายเลข	สีตัวเลข	สีพื้น
MINI ROK	1 – 99	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
ROOKIES	1 – 99	ตัวเลขขาว	พื้นสีแดง
JUNIOR ROOKIES	100 – 199	ตัวเลขขาว	พื้นสีแดง
JUNIOR OPEN	100 – 199	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
SENIOR OPEN	200 – 299	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
EXPERT	300 – 399	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
MASTER	400 – 499	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
GX270 Mo	500 - 599	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
GX390 Mo	600 - 699	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
4 Stroke Open	700 - 799	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
GX270 STD	800 - 899	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
GX270 STD HEAVY	800 - 899	ตัวเลขสีขาว	พื้นสีแดง

8. การตรวจสอบสภาพ

- 8.1 การตรวจสอบสภาพตอนเช้าวันแข่งขันให้ถือว่าการตรวจสอบเบื้องต้น เรื่องความปลอดภัยและการลงทะเบียนของอุปกรณ์การแข่งขันและอนุญาตให้ผู้ผ่านการตรวจสอบมีสิทธิ์เข้ารับการแข่งขันได้เท่านั้น
- 8.2 ถ้าระหว่างวันแข่งกรรมการตรวจสอบพบการทำผิดกติกาใดๆ ทั้งระหว่างแข่งและ/หรือภายหลังการแข่งขันจะมีสิทธิ์ที่จะลงโทษตามข้อกำหนดต่างๆ ได้ทันที
- 8.3 นักแข่งจะอ้างถึงผลการตรวจในตอนเช้าหนึ่งวันก่อนการแข่งขันไม่ได้ และถ้ามีกติกาอื่นๆ ที่จะมีเพิ่มขึ้นเป็นกรณีพิเศษ กรรมการจะแจ้งเป็นหนังสืออย่างเป็นทางการให้ทราบเป็นครั้งคราวไปก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น
- 8.4 ในการแข่งแต่ละครั้งอนุญาตให้นักแข่ง 1 คน
- 8.4.1 ใช้รถแข่งได้ 1 คัน
- 8.4.2 มีช่างเข้า Parc Ferme ได้ 1 คน และสำหรับรุ่น MINI ROK มีช่างเข้า Parc Ferme ได้ 2 คน
- 8.4.3 เครื่องยนต์ 2 เครื่อง ต้องนำไปตรวจสอบก่อนการแข่งขัน (โดยทั้ง 2 เครื่อง จะต้องเป็นเครื่องยี่ห้อเดียวกัน)
- 8.4.4 ยางสลิค (Slick Tyre) 1 ชุด กรรมการจะทำ เครื่องหมายผ่านการตรวจสอบสภาพไว้ที่ยางแข่ง

8.4.5 ยางฝน (Wet Tyre) 1 ชุด กรรมการจะทำเครื่องหมายผ่านการตรวจสอบไว้ที่ยางแข่ง

8.4.6 จำนวนการใช้ยาง อาจจะเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม โดยที่ผู้จัดจะทำประกาศแจ้งก่อนการแข่งขัน

8.4.7 เครื่องยนต์ที่จะใช้แข่งและเครื่องสำรองจะต้องปิดผนึก (Seal) จากกรรมการตรวจสอบ และผนึกดังกล่าวจะต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์หรือทำเครื่องหมายจากกรรมการตรวจสอบ

8.4.8 ให้นักแข่งจัดซื้ออย่างพร้อมกับการสมัครแข่งได้ที่กรรมการรับสมัคร โดยไม่มีการจัดสรรยางให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดเป็นพิเศษ และจะต้องนำยางมาให้กรรมการตรวจสอบ ทำเครื่องหมายที่ยาง ณ บริเวณจุดตรวจสอบสภาพอย่างเคร่งครัด

8.4.9 การชั่งน้ำหนักรวมรถแข่ง และนักแข่งให้อยู่ในข้อกำหนดตามรุ่นที่แข่ง ให้ถือว่าเป็นความรับผิดชอบ ของนักแข่งที่จะต้องเตรียมน้ำหนักรถแข่งให้อยู่ในข้อกำหนดของรุ่นนั้นๆ

8.4.10 ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดจะต้องนำรถแข่ง ยาง หมวกกันน็อก พร้อมด้วยใบตรวจสอบสภาพที่กรอกรายละเอียดครบถ้วน สมบูรณ์ เข้ารับการตรวจสอบสภาพภายในเวลาที่ระบุไว้ในโปรแกรมการแข่งขัน

8.4.11 นักแข่ง และอุปกรณ์การแข่งขันที่ได้ผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วเท่านั้น ถึงจะมีสิทธิ์เข้าร่วมจับเวลาและร่วมการแข่งขันได้ หากผู้ใดใช้อุปกรณ์ที่ไม่ได้ผ่านการตรวจสอบสภาพจะถูกปรับออกจากการแข่งขัน

8.4.12 การถอดปรับเปลี่ยนแปลงชิ้นส่วนที่สำคัญของรถที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของนักแข่งจะต้องนำรถแข่งเข้าตรวจสอบสภาพอีกครั้งหนึ่งทันที

8.4.13 รถแข่งทั้งหมดจะต้องผ่านการชั่งน้ำหนักหลังการจับเวลา และหลังการแข่งขันทุกครั้งทันที และจะต้องเข้าชั่งน้ำหนักตามสภาพที่เพิ่งจะแข่งเสร็จ น้ำหนักรวมจะต้องไม่ต่ำกว่าที่กติกาได้ระบุไว้ และการชั่งน้ำหนักหลังแข่งจะต้องเป็นน้ำหนักเฉพาะนักแข่งและรถแข่งเท่านั้น อุปกรณ์การแข่งขันที่เกิดหลุดไปในระหว่างการแข่งจะไม่อนุญาตให้นำมาชั่งรวม

8.4.14 เครื่องยนต์ และชิ้นส่วนต่างๆ ต้องตรงตามกติกาเทคนิคที่ระบุไว้

8.4.15 นักแข่งทุกรุ่นต้องนำอุปกรณ์ป้องกันคอมาตรวจสอบสภาพด้วย

8.4.16 หลังจบการแข่งขันรอบ FINAL รถแข่งที่ได้อันดับ 1 ถึง 5 ของทุกรุ่นจะต้องนำรถมาตรวจสอบสภาพหลังแข่ง (เช่น ความจุเครื่องยนต์, ขนาดคาร์บิว, การซิลเครื่อง, ฝาสูบ, ชุดจุดระเบิด, ยาง, ท่อไอเสีย, สภาพตัวรถ ฯลฯ) ตามที่กติกากำหนดไว้ในรุ่นนั้นๆ และให้กรรมการตรวจสอบนำเสนอผลการตรวจสอบต่อนายสนาม กรรมการควบคุมการแข่งขัน

8.4.17 รถแข่งที่มีอันดับ 6 – 7 จะต้องเก็บรถแข่งไว้ในที่ๆ กรรมการกำหนด จนกว่าการตรวจสอบสภาพรถอันดับที่ 1 ถึง 5 จะเรียบร้อย รถที่ไม่ผ่านการตรวจสอบจะถูกตัดสิทธิ์รับรางวัลและคะแนนสะสม และให้รถแข่งที่อยู่ตำแหน่งรองลงไป และผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วได้ตำแหน่งและคะแนนนั้นแทน

8.4.18 ขณะเก็บรถห้ามนักแข่ง ช่าง หรือบุคคลใดๆ เข้าไปบริเวณจุดตรวจสอบสภาพที่กำหนดไว้ จะเข้าได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากกรรมการตรวจสอบสภาพ เท่านั้น ถ้ามีการฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษ

8.4.19 รถแข่งที่ออกจากการแข่งขัน ต้องนำรถไปให้กรรมการตรวจสอบ ตรวจสอบทุกกรณี

8.4.20 กรณีตรวจพบตัวล้อคกั้นชนหลุดหรือเคลื่อนออกจากตำแหน่งล้อค จะถูกปรับโทษ

8.4.21 ในช่วงการซ้อมอย่างเป็นทางการ (OFFICIAL PRACTICE) จะต้องใช้ยางยี่ห้อเดียวกัน รุ่นเดียวกัน กับยางที่ใช้ในการแข่งขันเท่านั้น

9. การจับเวลารอบคัดเลือก

9.1 การจับเวลากระทำโดยเครื่องจับเวลาระบบทรานสปอนเดอร์ (Transponder) หากตัว Transponder สูญหายหรือชำรุด นักแข่งจะต้องชดใช้ในราคาที่สูงมาทดแทนใหม่ เมื่อสนามเปิดให้ทำการจับเวลา นักแข่งจะต้องนำรถมาเข้าคิวเพื่อสตาร์ทในช่วงการจับเวลาของรุ่นนั้น โดยมีช่วงการจับเวลาในแต่ละรุ่นตามผู้จัดกำหนดในกำหนดการแข่งขัน

9.2 เมื่อเริ่มการจับเวลารอบคัดเลือกและนำรถออกไปวิ่งในสนามแล้ว การนำรถเข้าพิททำได้ในกรณีเดียว คือเข้าตรวจสภาพช่วงน้ำหนักรถ และถือว่ากรจับเวลาของนักแข่งผู้นั้นสิ้นสุดลง

9.3 นักแข่งไม่มีสิทธิ์ที่จะนำรถเข้ามาซ่อมในพิท หรือให้ช่างเข้าไปซ่อมในสนามในทุกกรณีโดยเด็ดขาด กรรมการจะปรับโทษโดยไม่รับผลการจับเวลา

9.4 ถ้ามีผู้ทำเวลาดีที่สุดในรอบ ให้ใช้เวลารองลงไปดีที่สุดเป็นผู้ที่สตาร์ทในตำแหน่งที่ดีที่สุด

9.5 หลังการจับเวลาแล้ว หากตัว Transponder ของรถแข่งคันใดชำรุดหรือขาด กรรมการจะจับเวลาโดยวิธีอื่นที่เหมาะสมและยุติธรรมให้ใหม่ และนำผลการจับเวลาครั้งนี้ไปจัดตำแหน่งสตาร์ทฮีทที่ 1 ร่วมกับกลุ่มที่จับเวลาไปแล้ว โดยที่นักแข่งที่เกิดปัญหาขณะทำการจับเวลาไม่มีสิทธิ์ที่จะใช้ยางชุดใหม่ลงทำการจับเวลาได้

9.6 ถ้ามีผู้ไม่ลงทำการจับเวลา จะต้องนำรถไปต่อท้ายของผู้ที่ทำการจับเวลาคันสุดท้าย หากในแต่ละรุ่นมีหลายราย จะจัดลำดับสตาร์ทโดยใช้วิธีจับฉลากเฉพาะในกลุ่มที่ไม่ลงทำการจับเวลา

9.7 นักแข่งที่ขับรถนอกทางวิ่ง (Track Limits) เพื่อประโยชน์ในการทำเวลาที่ดีขึ้น กรรมการผู้ตัดสินมีอำนาจพิจารณาปรับโทษด้วยการยกเลิกผลการจับเวลาของรอบนั้น รอบก่อนหน้า และรอบหลังจากนั้น แล้วแต่กรณี

10. การสตาร์ท

10.1 การสตาร์ทใช้รูปแบบ “โรลลิงสตาร์ท” (Rolling-start) หากมีการแข่งขันรวมกัน 2 รุ่นขึ้นไป ผู้อำนวยการแข่งขันหรือนายสนามอาจจะให้แบ่งกลุ่มการ Rolling Start แยกตามรุ่นได้

10.1.1 ตำแหน่งสตาร์ทจัดเป็นสองแถว โดยผู้ได้รับตำแหน่งสตาร์ทที่ 1 (Pole position) จะอยู่ด้านชิดขอบทางแข่งด้านในของโค้งแรก ผู้ได้ตำแหน่งรองลงมาจะจัดเรียงลำดับตามตำแหน่งสตาร์ท แต่อย่างไรก็ตามคณะผู้ตัดสินการแข่งขันสามารถพิจารณาประกาศกำหนดเปลี่ยนแปลงตำแหน่งสตาร์ทอันดับ 1 สลับซ้ายหรือขวาได้ โดยอาจขอคำแนะนำของนักแข่งที่ได้รับตำแหน่งสตาร์ทที่ 1

10.1.2 นักแข่งจะต้องมารายงานตัวกับกรรมการที่ Parcferme เพื่อทำ Dummy Grid ภายในระยะเวลาที่กำหนด

10.2 ห้ามการเติมน้ำมันและฉีดหรือทาน้ำมันโซบน ในขณะที่อยู่ที่ DUMMY GRID หรือเส้นสตาร์ท ถ้าพบจะปรับโทษโดยถือว่าเป็นการทำผิดกติกาเทคนิคร้ายแรง

10.3 การแข่งขันจะเริ่มนับตั้งแต่ Warm up Lap, Formation Lap, กรรมการให้สัญญาณสตาร์ท และจนกระทั่งกรรมการโบกธงจบการแข่งขัน ห้ามมีการช่วยเหลือนักแข่งไม่ว่าในกรณีใดๆ ยกเว้นการนำรถที่เกิดขวางทางออกจากทางแข่งขัน หรือรุ่นที่ได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษ

10.4 เวลาทำนาฬิกาที่ก่อนการแข่งขัน กรรมการจะประกาศปิด Parc Ferme นักแข่งที่นำรถเข้า Parc Ferme เพื่อทำ Dummy Grid ไม่ทันจะหมดสิทธิ์การแข่งขันในอีกรอบนั้นๆ

10.5 กระบวนการก่อนการแข่งขันจะเริ่มจากการแสดงป้าย 3 นาที, 1 นาที และ 30 วินาที:

ป้าย 3 นาที: ทุกคนจะต้องออกจากพื้นที่กริดหรือ Parc ferme ยกเว้นนักแข่ง, กรรมการ และช่างเครื่อง

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

ป้าย 30 วินาที: นักแข่งจะทำการสตาร์ทเครื่องยนต์ แต่ยังคงอยู่ในตำแหน่งเดิมทุกคน

10.6 เมื่อสิ้นสุดเวลา 30 วินาที กรรมการจะโบกธงเขียวให้นักแข่งเริ่มเข้าสู่ Warm-up Lap จำนวน 1 รอบ และ Formation Lap 1 รอบ เว้นแต่จะมีประกาศกำหนดจำนวนรอบเป็นอย่างอื่น

- ในรอบที่ 1 เป็นรอบ Warm up เป็นความรับผิดชอบของนักแข่งในการอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมก่อนการเข้า Formation Lap ในรอบถัดไป

- ในรอบที่ 2 นักแข่งทุกคนจะเข้าสู่ Formation Lap นักแข่งทุกคนมีหน้าที่ที่จะรักษา Grid Position ของตนเอง ห้ามนักแข่งแซงหรือเปลี่ยนอันดับหลังเส้นสีแดง โดยเด็ดขาด ถ้ารถแข่งมีปัญหาไม่ทันขบวนจะต้องออกสตาร์ทในตำแหน่งท้ายสุด โดยตำแหน่งเดิมของรถแข่งคันดังกล่าวจะถูกเว้นว่างไว้

- ในรอบโรลลิงสตาร์ท รถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งที่ 1 และที่ 2 จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมความเร็วของขบวนรถแข่ง

- ถ้านักแข่งผู้นำ (Pole Position) และหรือตำแหน่งที่ 2 ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด กรรมการจะโชว์ป้ายหมายเลขรถแข่งพร้อมสัญญาณธงดำ/ขาว เพื่อเตือนให้นักแข่งวิ่งให้ช้าลง (Slow-down) และให้เข้าสู่ Extra Formation Lap ใหม่ ถ้าในรอบถัดไปนักแข่งยังคงใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด ทำให้นายสนามไม่สามารถสตาร์ทได้ นายสนาม หรือ คณะผู้ตัดสินการแข่งขันมีสิทธิ์ยุติการสตาร์ท ด้วยสัญญาณธงแดง และสตาร์ทใหม่ โดยนักแข่งจะต้องเรียงลำดับ ณ เส้นสตาร์ท เพื่อรอกระบวนการสตาร์ทใหม่ นักแข่งผู้นำและหรือตำแหน่งที่ 2 ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนด จะถูกปรับโทษให้ไปต่อท้าย

- ความเร็วที่เป็นเกณฑ์ในการสตาร์ท อยู่ระหว่าง 30-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในรอบ Formation ช่วงสุดท้ายก่อนสตาร์ท โดยจะวัดความเร็วเฉลี่ยช่วงก่อนถึงเส้นเหลือง

- นักแข่งจะต้องเรียงแถวเข้าสู่ Corridor ตามลำดับ จนกว่าจะได้รับสัญญาณสตาร์ท การออกนอกเส้น Corridor ก่อนสัญญาณสตาร์ทจะได้รับการลงโทษ

- การแข่งขันเริ่มต้นขึ้นเมื่อกรรมการเห็นว่าขบวนรถอยู่ในแถวตามลำดับ และผ่านเข้าเขต Corridor ด้วยความเร็วที่เหมาะสม และให้สัญญาณสตาร์ท

10.7 ในกรณีที่รถคาร์ทคันใดมีปัญหาทางด้านเทคนิคทำให้เครื่องยนต์ดับหรือไม่สามารถสตาร์ทรถใน Warm-up Lap หรือ Formation Lap

กรณีที่ 1 รถแข่งไม่สามารถสตาร์ทติดใน DUMMY GRID กรรมการจะเซ็นหรือกรงแข่งหลบเพื่อความปลอดภัยจนกว่าจะสตาร์ทติด เมื่อรถแข่งคันแรกที่วิ่งในรอบ Formation Lap ได้ผ่านจุดที่สตาร์ทออกไปแล้ว นักแข่งนั้นสามารถที่จะเข้าร่วมการแข่งขันตำแหน่งสุดท้าย และไม่อนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม แต่ถ้าสามารถสตาร์ทเครื่องติดได้ภายหลังคันสุดท้ายของขบวนผ่านเส้นเหลืองไปแล้ว กรรมการอาจจะปล่อยออกไปหรือให้ออกสตาร์ทเป็นพิทสตาร์ท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความปลอดภัยของแต่ละสนาม แต่ถ้านักแข่งไม่สามารถสตาร์ทรถได้

หลังจากกรรมการให้สัญญาณสตาร์ทเรียบร้อยแล้ว รถคาร์ทคันนั้นจะต้องออกจากการแข่งขันและถูกยกออกจากสนามเพื่อความปลอดภัย

กรณีที่ 2 รถแข่งมีปัญหาในระหว่างรอบ Warm up Lap หรือ Formation Lap กรรมการจะขึ้นหรือยกรถแข่งหลบเข้าข้างทางแข่งเพื่อความปลอดภัยจนกว่าจะสตาร์ทติด เมื่อนักแข่งสตาร์ทติด นักแข่งจะต้องต่อท้าย เว้นแต่สามารถกลับเข้าสู่ตำแหน่งของตนเองได้ก่อนเส้นแดง แต่ถ้านักแข่งกลับเข้าสู่ตำแหน่งหลังจากเส้นแดง จะถือว่าทำผิดกติกาการสตาร์ท (False Start) และได้รับโทษตามที่กำหนด แต่ถ้ามีการเพิ่ม FORMATION LAP (Extra Formation Lap) ซึ่งถือว่าการสตาร์ทยังไม่เริ่มต้นขึ้นแล้ว รถแข่งคันที่มีปัญหาที่ต่อท้ายอยู่สามารถกลับเข้าสู่ตำแหน่งเดิมของตัวเองได้

10.8 ห้ามนักแข่งเร่งเครื่องยนต์, แชน หรือเปลี่ยนตำแหน่งก่อนได้รับสัญญาณสตาร์ท นักแข่งที่ฝ่าฝืนจะถูกปรับบวกเวลาเพิ่ม ได้รับการลงโทษ

ในช่วงสตาร์ทถ้ารถแข่งคันใดเกิดมีปัญหาให้รถแข่งที่อยู่อันดับถัดไป สามารถแซงรถแข่งที่มีปัญหาได้ทันที

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

10.10 ในขณะที่สัญญาณสตาร์ทเริ่ม ห้ามส่วนใดส่วนหนึ่งของรถที่อยู่ตำแหน่งหลังอยู่ล้ำตำแหน่งคันหน้า

10.11 ถ้ามีการ Jump-start เกิดขึ้น นายสนามจะประกาศให้ผู้เข้าแข่งขันทราบ และให้ปรับโทษกับผู้ ที่ Jump-start สำหรับการแข่งนั้น การลงโทษในกรณีนี้นักแข่งไม่สามารถอุทธรณ์ได้ไม่ว่าในกรณีใดๆ

10.12 ในเฉพาะกรณีการรีสตาร์ทจากธงเหลืองทั้งสนาม (FCY) รถแข่งที่แซงรถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งข้างหน้าก่อนผ่านเส้นเหลือง จะถือว่าเป็นการ Jump-start

10.13 ถ้ารถแข่งคันใดมีปัญหาทางด้านเทคนิคโดยที่ความเร็วลดลง หรือไม่อยู่ในความเร็วที่เหมาะสม ในขณะที่ในขณะที่กรรมการได้ให้สัญญาณเริ่มการแข่งขันแล้ว จะไม่ถือว่ามี การ Jump-start

10.14 ในระหว่าง Rolling start ในรอบ Formation ก่อนให้สัญญาณสตาร์ท หากนักแข่งรายใดขัดข้อง ไม่พร้อมแข่งขัน ให้ยกมือขึ้นเหนือศีรษะเป็นสัญญาณให้นักแข่งผู้อื่นและกรรมการทราบ ถ้านักแข่งนำรถเข้าพิทเพื่อแก้ไขซึ่งเป็นกรณีที่พิจารณาแล้วสามารถแก้ไขปัญหาได้ทันที อาจกลับเข้าแข่งขันใหม่ได้ต่อไป ถ้ากลับมาแล้วสามารถรักษาตำแหน่งของตัวเองได้ก่อนถึงเส้นแดง แต่ถ้าไม่ทันต้องไปสตาร์ทที่ตำแหน่งสุดท้าย และไม่อนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม

10.15 การรีสตาร์ท (Re-start) ถ้าเกิดเหตุการณ์ที่สุดิวสัย เช่น สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย หรือเกิดอุบัติเหตุที่กีดขวางทางวิ่ง หรือเหตุการณ์อื่นๆ ที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการแข่งขันต่อไปได้ และต้องหยุดการแข่งขัน โดยกรรมการให้สัญญาณธงแดง (Race Flag stopped) ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

10.15.1 ให้นักแข่งนำรถไปจอดที่กริดสตาร์ท หัวด้อมมีกริด หรือบริเวณที่นายสนามประกาศเป็นการล่วงหน้า

10.15.2 ห้ามช่างดำเนินการซ่อมแซมเปลี่ยนแปลงใด ๆ เติมน้ำมัน หรือเปลี่ยนยางก่อนได้รับอนุญาตจากคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน

10.15.3 อนุญาตเฉพาะช่างตามจำนวนช่างเครื่องที่เข้าไปใน Parc Ferme

10.15.4 ผู้ตัดสินการแข่งขันจะพิจารณาตามเงื่อนไข ดังนี้

กรณีที่ 1 ถ้าแข่งน้อยกว่า 2 รอบ ให้รีสตาร์ทใหม่ โดยให้คงไว้ทั้งระยะทางและตำแหน่งสตาร์ทของนักแข่งที่ได้กำหนดไว้ก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น

กรณีที่ 2 ถ้ามากกว่า 2 รอบแต่ไม่เกิน 75% ตำแหน่งการสตาร์ทให้ยึดถือจากนักแข่งที่ผ่านเส้น Finish ตามลำดับในรอบก่อนจะหยุดการแข่งขัน และให้นำจำนวนรอบที่ได้แข่งขันกันไปแล้ว รวมกับจำนวนรอบที่เหลือที่ได้กำหนดไว้ โดยกรรมการจะประกาศจำนวนรอบแข่งขัน เวลาสตาร์ทใหม่ (Restart time) และตำแหน่งสตาร์ทใหม่ การสตาร์ทใหม่ในกรณีนี้ นักแข่งจะสตาร์ทเป็นแถวเรียงหนึ่งตามลำดับตำแหน่งสตาร์ทใหม่ และสามารถแข่งได้เมื่อได้รับสัญญาณสตาร์ทและผ่านเส้นเหลืองแล้วเท่านั้น

ถ้าการสตาร์ทใหม่ในกรณีที่ 2 ไม่สามารถที่จะเริ่มขึ้นได้ด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม รอบ Final ให้คิดคะแนนเก็บสะสมเป็นครั้งหนึ่งของคะแนนปกติ

กรณีที่ 3 ถ้าการแข่งขันเกินกว่า 75% ให้ประกาศผลการแข่งขันและคะแนนสะสมตามปกติ โดยใช้ผลตำแหน่งหนึ่งรอบก่อนสัญญาณธงแดง

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

10.17 การได้รับการจัดอันดับ (Classification) จะถือตามระยะทางที่รถแข่งคันนั้นทำการแข่งขัน นับถึงเวลาที่สิ้นสุดการแข่งขันด้วยสัญญาณธง

11. วินัยการแข่งขันรถคาร์ท

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

11.2 ทุกครั้งที่นักแข่งต้องการชะลอความเร็วลง หรือมีปัญหาใดๆ ก็ตาม จะต้องยกมือขึ้นเหนือศีรษะทุกครั้งโดยทันที

11.3 ในการแข่งขันตามปกติ รถแข่งหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ จะไม่กระทบกระแทกซึ่งกันและกัน อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่ใช้ความเร็วสูงระดับใกล้เคียงกัน อาจจะมีรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถกระทบหรือเบียดกันขึ้นได้โดยเหตุสุดวิสัย แต่เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ต้องเกิดขึ้นโดยไม่เจตนาและไม่ซ้ำซากบ่อยครั้ง หากมีเหตุการณ์กระทบหรือเบียดกันเกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ผู้เข้าแข่งขันทั้งคู่ต้องมีน้ำใจเป็นนักกีฬาเพียงพอที่จะขอโทษและให้อภัยซึ่งกันและกัน รวมถึงการคืนตำแหน่งให้กัน

11.4 เป็นเรื่องปกติที่ผู้เข้าแข่งขันทุกคนต้องการชัยชนะและขับขี้อย่างสุดความสามารถ ถ้านักแข่งคนใดมีเจตนาชะลอความเร็วลง หรือ เบรกในจุดที่ไม่มีความจำเป็น (Unnecessary brake point) เพื่อให้ให้นักแข่งคนอื่นแซงในรอบเดียวกัน หรือเพื่อต้องการกีดขวางให้นักแข่งอื่นๆ ซ้ำลง และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด ให้ถือได้ว่าเป็นเหตุการณ์ผิดกติกา กรรมการมีสิทธิ์ที่จะตัดสินลงโทษได้

11.5 นักแข่งจะต้องรักษา Track Limits การใช้ Track Limits ที่เป็นประโยชน์กับตนเองและได้เปรียบนักแข่งผู้อื่นจะได้รับการลงโทษ Track Limits แต่ละline แต่ละสนามก็จะไม่เหมือนกัน ขึ้นอยู่กับผู้จัดการแข่งขันและผู้ตัดสินการแข่งขันกำหนด

11.6 ในกรณีรถแข่งเกิดปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถจะทำการแข่งขันต่อไปได้ และต้องการให้ผู้อื่นแซงนักแข่งผู้นั้นต้องให้สัญญาณด้วยมือโดยชี้ให้แข่งทางซ้ายหรือขวาก็ได้ ในระหว่างการแข่งรถแข่งจะเข้าพิทได้จะต้องใช้แรงขับเคลื่อนจากเครื่องยนต์ให้เข้าเขตพิทเท่านั้น

11.7 ถ้ารถแข่งหมุนหรือหยุดบนลู่วางแข่ง นักแข่งต้องนั่งอยู่ในรถและยกมือขึ้นเหนือศีรษะ และรอจนกว่ารถแข่งผ่านไปหมดแล้วจึงจะเคลื่อนรถออกนอกสนามหรือเซ็นสตาร์ทร่วมการแข่งขันต่อไป ในกรณีเกิดรถหลุดออกนอกสนาม นักแข่งต้องรอจนกว่ารถแข่งคันอื่นๆ ผ่านไปหมดแล้ว และแน่ใจว่าไม่เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้ร่วมแข่งขันรายอื่นๆ จึงกลับสู่สนามแข่งขันได้ การเข้าสู่สนามอย่างกะทันหันนั้นน่าจะทำให้เกิดอันตรายต้องถูกปรับตามมติผู้ตัดสินการแข่งขัน

11.8 ถ้ารถแข่งในรุ่นที่เป็นเด็กหรือเยาวชนหมุนหรือหยุดบนลู่วางแข่งอนุญาตให้กรรมการเข้าช่วยเหลือเพื่อให้ร่วมการแข่งขันต่อไปได้ แต่ถ้าวางแข่งไม่สามารถที่จะแข่งต่อไปได้ให้กรรมการนำรถออกจากสนามเพื่อไม่ให้กีดขวางการแข่งขันโดยทันที

11.9 กีฬาแข่งรถคาร์ทเป็นการแข่งขันรายบุคคล และไม่อนุญาตให้จับขี่ในลักษณะเป็นทีม เช่น นักแข่งรายหนึ่งให้เพื่อนคนหนึ่งแซงผ่านไปง่ายๆ โดยไม่พยายามทำการแข่งขัน และหลังจากเพื่อนรายนั้นแซงไปแล้ว กลับทำการแข่งกับรถคันอื่นๆ อย่างจริงจัง

11.10 การจับกีดกัน หมายถึงรถคันหน้าเปลี่ยนเส้นทางจากซ้ายไปขวา หรือจากขวาไปซ้าย สลับไปสลับมา หรือ จับซ้ำผิดปกติ เพื่อป้องกันไม่ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงได้ให้ถือว่าเป็นการจับที่ไม่มีน้ำใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิ์จะว่ากล่าวตักเตือนหรือลงโทษได้ทันที

11.11 การจับขวางทาง หมายถึงนักแข่งที่ตั้งใจชะลอความเร็วเพื่อให้รถคันอื่นที่ตามมาข้างหลังช้าลง

11.12 ในระหว่างการแข่งขัน นักแข่งที่ทำผิดกติกาหรือไม่มีน้ำใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิ์ที่จะใช้ธงขาวสลับดำพร้อมแสดงหมายเลขเป็นการตักเตือน หรือให้สัญญาณธงดำพร้อมแสดงหมายเลขเพื่อให้ออกจากการแข่งขันได้ถ้าเห็นนักแข่งมีเจตนาหรืออาจเกิดความไม่ปลอดภัยกับนักแข่งอื่น

11.13 ในลู่วางแข่ง ห้ามมีบุคคลอื่นๆ ช่วยเหลือ ถ้าพบว่าผู้แข่งขันรายใดมีผู้ช่วยเหลือขณะทำการจับเวลาหรือขณะแข่งขัน หรือ Rolling-start ให้ยกเลิกผลของนักแข่งรายนั้นในการจับเวลา หรือในฮีทนั้น ถ้ามีนักแข่งรายอื่นช่วยเหลือ ให้มีบทลงโทษเช่นเดียวกับผู้รับการช่วยเหลือ (ยกเว้นในกรณีที่การช่วยเหลือนั้นเกี่ยวกับความปลอดภัย) และกรรมการมีหน้าที่ช่วยเหลือให้พ้นเขตอันตรายเท่านั้น

11.14 ห้ามผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปในเขตสนามแข่งในระหว่างการแข่งขันไม่ว่าในกรณีใดๆ

11.15 ทีมแข่งจะต้องรับผิดชอบพฤติกรรมของบุคลากรในทีม

11.16 ห้ามทำการฝึกซ้อมหรือทดสอบรถแข่งนอกเวลาที่กำหนด หรือมีการประกาศ

11.17 ห้ามนักแข่ง, ผู้ร่วมทีม, พี่เลี้ยง และช่างเครื่องเสฟสิ่งมีนเมาและยาเสพติดทุกชนิดในวันแข่งและก่อนการแข่งขันในวันนั้นจะจบสิ้น มิฉะนั้นจะต้องถูกลงโทษสถานหนัก

11.18 ห้ามนักแข่ง, พี่เลี้ยง และช่างเครื่อง นำรถลงซ้อมโดยไม่ใส่ชุดแข่งและอุปกรณ์ป้องกันโดยเด็ดขาด

11.19 เป็นหน้าที่ของทีมแข่งจะต้องติดตามประกาศอย่างเป็นทางการใดๆ ที่ติดประกาศ ณ สถานที่ติดตั้งป้ายประกาศ

11.20 การสูบบุหรี่หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพิทมีโทษปรับ 3,000 บาท

11.21 นักแข่ง/ทีมแข่ง ที่ไม่ปฏิบัติตามประกาศเพิ่มเติมหรือกติกาเฉพาะกาล นอกจากโทษที่กำหนดแล้วผู้ตัดสินการแข่งขันอาจลงโทษปรับเพิ่มเติมเป็นเงินไม่เกิน 5,000 บาท

12. การแข่ง

12.1 เมื่อรถคันหลังต้องการวิ่งแซงรถคันหน้า รถคันหลังไม่มีสิทธิ์ที่จะเบียด ชน ดัน กระทบกั๊ก ผลัก รถคันหน้าไม่ว่าในกรณีใดๆ ก็ตาม

12.2 รถคันหน้าไม่มีสิทธิ์เบียด กระทบกั๊ก ชน รถคันหลังไม่ว่าในกรณีใดๆ ก็ตาม

12.3 รถคันหน้ามีสิทธิ์ที่จะเปลี่ยนเส้นทางได้หนึ่งครั้ง จากซ้ายไปขวาหรือ ขวาไปซ้าย รถคันหลังมีสิทธิ์จะแซงรถคันหน้าได้ทั้งซ้ายและขวา

12.4 ในกรณีที่รถวิ่งคู่ขนานมาด้วยกันและต่างคนต่างเข้าโค้งพร้อมกัน ผู้ขับทั้งสองคนมีหน้าที่ต้องรักษาเส้นทางของแต่ละคนโดยไม่เสกกลากเข้ามาหรือออกไปจนกระทบรถคันอื่น ถ้าเกิดการกระทบกันรถฝ่ายที่หักเหเปลี่ยนเส้นทางเข้าหาอีกฝ่ายหนึ่ง ถือว่าผู้ที่เปลี่ยนเส้นทางนั้นเป็นผู้ที่ผิด นักแข่งมีหน้าที่ในการเว้นช่องว่างที่เพียงพอและเหมาะสมให้กับนักแข่งอีกคันหนึ่ง

12.5 ในกรณีที่รถคันหน้าเตรียมที่จะเข้าโค้งและมีรถคันอื่นวิ่งตามกันมาติดๆ หากรถคันหลังสามารถแซงเสียบเข้ามาด้านในโดยล้อหน้าของรถคันหลังผ่านขึ้นมาเสมอเครื่องยนต์ของรถคันหน้าได้แล้ว รถคันหน้าควรปล่อยให้คู่แข่งแซงผ่านไป หรือรถคันหน้าอาจจับดีคูปไปโดยหลีกเลี่ยงการกระทบกันให้ถึงที่สุด

12.6 การหยุดรถกระทันหัน เช่น เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่ส่งผลต่อความปลอดภัยไม่ว่ากรณีใดๆ นายสนามหรือกรรมการผู้ควบคุมการแข่งขันให้สัญญาณธงแดง ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดต้องยุติการแข่งขันในทันที โดยนักแข่งจะต้องขับอย่างช้าๆ ยกมือขึ้นเหนือศีรษะ เพื่อเตรียมจอดรถในจุดที่กรรมการกำหนด

12.7 การให้สัญญาณธงแดงเพื่อยุติการแข่งขันจะคำนึงถึงสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เช่น การกีดขวาง การมีผู้ได้รับบาดเจ็บ โดยไม่คำนึงถึงจำนวนรถแข่งที่เหลืออยู่ในสนาม

12.8 ถ้าการแข่งขันเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปกติ ซึ่งทำให้กรรมการต้องให้สัญญาณธงเหลืองทั่วสนาม (FCY) ให้นักแข่งขับต่อไปและลดความเร็วลง และห้ามแซงโดยเด็ดขาด การนับรอบจะยังคงนับไปเรื่อยๆ ตามปกติ แต่หากเกิดเหตุการณ์ที่จะต้องหยุดการแข่งขันด้วยสัญญาณธงแดง การนับรอบจะหยุดลง เมื่อการแข่งขันใหม่ให้นับรอบต่อจากรอบที่หยุดการแข่งขัน และไม่นับรอบการ Rolling-start ใหม่เข้ากับรอบการแข่งขันที่เหลือ

12.9 นักแข่งที่ถูกทับริบ(น็อครอบ)จากรถแข่งตำแหน่งที่หนึ่งจะได้รับธงฟ้าจากกรรมการ จะต้องรีบชะลอความเร็วพร้อมทั้งชี้ให้เส้นทาง และให้รถคันที่มาทับริบแซงผ่านไปโดยเร็ว กรณีที่คณะผู้ตัดสินการแข่งขันเห็นว่าจำนวนรถแข่งมีเป็นจำนวนมาก และหากการทับริบดังกล่าว อาจทำให้เกิดอันตราย คณะผู้ตัดสินการแข่งขันอาจกำหนดให้ใช้สัญญาณธงฟ้ากากบาทแดง โดยนักแข่งที่ถูกทับริบจะต้องออกจากการแข่งขันในรอบถัดไป ทั้งนี้ นักแข่งจะได้รับการจัดผลการแข่งขันเช่นเดียวกับนักแข่งที่สิ้นสุดการแข่งขัน (Classification)

13. การลงโทษผู้ทำผิดกติกา

13.1 การทำผิดกติกาด้านเทคนิคในส่วนของเครื่องยนต์ คาร์บูเรเตอร์ ท่อไอเสียและระบบจุดระเบิด จะถูกลงโทษโดยคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน ไม่ว่าจะการกระทำผิดนั้นจะเกิดขึ้นในช่วงใดก็ตาม และไม่อนุญาตให้นักแข่งทำนั้นลงทำการแข่งขันในช่วงที่เหลือจนกว่าจะมีการแก้ไขให้ถูกต้อง และผ่านการตรวจสภาพ ถ้าเกิดขึ้นในรอบไฟนอล และเป็นความผิดที่ฝ่าฝืนโดยเจตนา คณะผู้ตัดสินการแข่งขันอาจจะเพิ่มโทษด้วยการไม่อนุญาตให้เข้าแข่งขันในรายการนั้นในครั้งต่อไปอีกหนึ่งสนาม (Suspension) และถ้าในการแข่งครั้งต่อไป นักแข่งคนเดิมยังคงทำผิดกติกาเทคนิค ถึงแม้จะต่างกรรมต่างวาระหรือต่างรุ่นที่แข่ง หรือการแข่งขันในรายการอื่นๆ ที่ได้รับการรับรองการแข่งขันจาก ร.ย.ส.ท.ก็ตาม

จะไม่อนุญาตให้แข่งขันในทุกรายการที่ได้รับการรับรองการแข่งขันจาก ร.ย.ส.ท.อีก จนสิ้นปีการแข่งขันและริบคะแนนสะสมในทุกรุ่นที่ลงทำการแข่งขันทั้งปีนั้นๆ

13.2 ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ทุกชิ้นที่ติดตั้งอยู่บนรถจะต้องติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง ถ้ามีชิ้นส่วนและอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดหลุดออกจากตำแหน่งที่ควรจะต้องติดตั้ง กรรมการจะให้สัญญาณธงดำวงกลมล้อมพร้อมหมายเลข (Mechanical Flag) เพื่อทำการแก้ไขในทันที ยกเว้นถ้าคณะผู้ตัดสินการแข่งขันเห็นว่าจำนวนรอบที่เหลืออยู่น้อยเกินกว่าที่นักแข่งจะเข้ามาแก้ไขแล้วกลับเข้าไปแข่งขันใหม่ได้

13.3 กันชนที่เคลื่อนจากตำแหน่งที่ยึดไว้ตามที่ FIA KARTING และหรือ CIK กำหนด จะได้รับการลงโทษ การแก้ไขตำแหน่งกันชนที่เคลื่อนด้วยตนเองหรือช่าง โดยมีเจตนาหลีกเลี่ยงการได้รับโทษ จะถูกลงโทษด้วยการให้ออกจากการแข่งขัน (DQF) ในการแข่งขันช่วงนั้น และอาจได้รับโทษเพิ่มเติมด้วยการระงับ หรือพักใช้ใบอนุญาต

13.4 ปรับโทษให้ออกจากการแข่งขัน (DQF หรือ Exclusion) ใช้ในกรณีนักแข่ง

- ทำผิดกติการ้ายแรง
- เจตนาโกงผู้เข้าแข่งขันรายอื่นๆ
- ขับรถอย่างอันตรายโดยเจตนา ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้อื่น
- เสพสิ่งเสพติดมีนเมาในระหว่างแข่งขัน
- แสดงกิริยาหยาบคายต่อกรรมการ
- ทะเลาะวิวาทถึงขั้นทำร้ายร่างกาย
- กระทำผิดหลายๆ ครั้งต่อเนื่อง
- ปรับโทษโดยไม่ให้ร่วมลงแข่งขันโดยมติของคณะกรรมการฯ ร.ย.ส.ท.

13.5 ตารางการปรับโทษ คณะผู้ตัดสินการแข่งขันมีอำนาจลงโทษ และสามารถประกาศกำหนดตารางการปรับโทษ (Scale of Penalty) เพื่อมอบอำนาจให้นายสนามหรือผู้อำนวยการแข่งขัน ล่วงหน้า สำหรับการฝ่าฝืนที่สามารถพิสูจน์ทราบด้วยข้อเท็จจริง ได้ดังนี้

- ว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ด้วยวาจา หรือ เอกสาร (Reprimand) ในกรณีความผิดที่ไม่ร้ายแรง
- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQF กรณี ชน กระแทก โดยเจตนา
- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQF กรณี เจตนาไม่ปฏิบัติตามกติกา (Non-conforming of the Rule)
- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQF หรือตัดสิทธิ์จากการแข่ง กรณี ทะเลาะวิวาท (Fighting)
- บวกตำแหน่งหรือเวลา กรณีก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยไม่มีผู้บาดเจ็บ
- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQF กรณี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยมีผู้บาดเจ็บ
- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQF กรณี ชับกีดขวาง (Blocking) ช่วยทีมเดียวกัน
- บวกตำแหน่งหรือเวลาถึง DQF กรณี ไม่เคารพสัญญาณธงต่างๆ
- DQF หรือกรณีมีพฤติกรรม ก้าวร้าว หยาบคายต่อกรรมการ (Abusing Official)

13.6 นักแข่งและผู้จัดการทีมต้องรับผิดชอบต่อการประกาศเชิญมาให้ถ้อยคำต่อคณะผู้ตัดสินการแข่งขัน นายสนาม หรือ ผู้อำนวยการแข่งขัน

13.7 นักแข่งและผู้จัดการทีมมีหน้าที่ลงนามรับทราบในเอกสารใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันที่เป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ตัดสินการแข่งขัน นายสนาม หรือ ผู้อำนวยการแข่งขัน แล้วแต่กรณี

13.8 หากนักแข่งยังคงเพิกเฉย ตื้อดิ่งไม่เชื่อฟัง และหรือแสดงกิริยาไม่สุภาพ กระทำการเยี่ยงผู้ไม่มีน้ำใจนักกีฬา ให้ตัดสินผลการแข่งขันครั้งนี้ และหรือยึดไปอีก 1 ครั้ง และหรือปรับเงิน รวมทั้งเสนอให้ระงับพักใช้ ใบอนุญาตขับรถแข่ง

14.การประท้วง

การประท้วงต่างๆ จะต้องทำหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษรยื่นต่อกรรมการควบคุมการแข่งขันผ่าน นายสนาม พร้อมเงินประท้วงตามอัตราที่กำหนดไว้

14.1 ผู้เข้าแข่งขันหรือผู้จัดการทีมเท่านั้นเป็นผู้มีสิทธิ์ประท้วง ไม่รับการประท้วงจากบุคคลอื่น และผู้ประท้วงจะต้องอยู่ในรุ่นและการแข่งขันนั้น ๆ

14.2 การประท้วงการจับเวลาของกรรมการ คณะผู้ตัดสินการแข่งขันจะทำหน้าที่พิจารณาค่าประท้วง คำตัดสินของคณะกรรมการฯ ถือเป็นที่สุด

14.3 การประท้วงส่วนอื่น ๆ ของผู้เข้าแข่งขันกระทำได้ที่ แต่ต้องก่อนการแข่งขัน 15 นาที

14.4 การประท้วงการกระทำผิดกติกาในระหว่างทำการแข่งขัน และสภาพภายในเครื่องยนต์ภายใน 30 นาที หลังการแข่งขันจบ

14.5 ประท้วงผลการแข่งขัน ภายใน 30 นาทีหลังจากประกาศผล

15.การอุทธรณ์

นักแข่งอาจจะอุทธรณ์การตัดสินของกรรมการได้ โดยทำหนังสือยื่นถึงคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. ภายในเวลาที่กำหนด คณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. จะจัดให้มีการสอบสวน เหตุการณ์ด้วยความเป็นธรรม และจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบภายหลัง การตัดสินของคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. ถือเป็นที่สุด

16.บทกำหนดการลงโทษผู้กระทำผิดกติกา

16.1 คณะกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขัน (STEWART) ที่ได้รับการแต่งตั้งให้กำกับดูแลรายการแข่งขัน เป็นผู้ได้รับมอบหมายอำนาจจากสมาคมฯ ในการพิจารณาโทษ โดยอาจกำหนดบทลงโทษเป็นมาตรฐานได้

16.2 คณะกรรมการผู้ตัดสินการแข่งขันสามารถกำหนดบทลงโทษผู้ทำผิดกติกา อย่างไรก็ดีอื่น หรือหลายมาตรการ ประกอบกันได้ดังต่อไปนี้

- (1) ภาคทัณฑ์ และกำหนดมาตรการเฉพาะ เช่น ให้มารายงานตัวกับผู้ตัดสินการแข่งขันในรายการต่อไป
- (2) ว่ากล่าวตักเตือนด้วยวาจา
- (3) ว่ากล่าวตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร
- (4) ปรับเงิน
- (5) ยกเลิกผลการจับเวลา
- (6) ปรับเวลา
- (7) ปรับตำแหน่ง
- (8) ปรับให้ออกจากการแข่งขัน

16.3 กรณีที่นักแข่ง ผู้จัดการทีม หรือผู้ที่ได้ใบรับอนุญาต กระทำความผิดร้ายแรง คณะผู้ตัดสินการแข่งขันสามารถเสนอสมาคมฯ เพื่อกำหนดบทลงโทษที่สูงขึ้น ได้ดังนี้

- (1) ห้ามแข่งขัน หรือยุ่งเกี่ยวกับการแข่งขัน เป็นจำนวนสนาม หรือระยะเวลา
- (2) ระงับ พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาต
- (3) มาตรการอื่นๆ ตามความเหมาะสม เช่น กิจกรรมเพื่อสังคม

16.4 พฤติกรรมที่ถือว่าเป็นการทำผิดกติกา

- (1) การทำผิดกติกาด้านเทคนิค (Technical Regulation)
- (2) การทำผิดกติกาการแข่งขัน (Sporting Regulation)
- (3) การทำผิดจรรยาบรรณ และหรือ มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมและ หรือ ไม่มีน้ำใจนักกีฬา(Code of Conduct)
- (4) การใช้สารกระตุ้นต้องห้าม (Anti-Doping) และยาเสพติด
- (5) การกระทำผิดกฎหมาย

16.5 การพิจารณาพฤติกรรมกรรมการทำผิดให้ใช้แนวทางที่กำหนดโดยกฎติกานานาชาติของ FIA KARTING CIK และ IOC

16.6 ตารางมาตรฐานกำหนดโทษ

พฤติกรรม	รอบคัดเลือก	รอบแข่งขัน
กั้นชนเคลื่อน	ยกเลิกเวลาที่ที่สุด 3 รอบ	3 วินาที รุ่น Mini 5 วินาที รุ่นอื่นๆ
เจตนาในการแก้ไขตำแหน่งกั้นชนที่เคลื่อนในระหว่างการจับเวลาหรือแข่งขัน ยกเว้นในเขตที่อนุญาต	ให้ออกจากการแข่งขัน (DQ) และอาจเสนอให้สมาคมกำหนดมาตรการลงโทษเพิ่มเติม	
ผิดกติกาเทคนิค	ให้ออกจากการแข่งขัน (DQ) และอาจเสนอให้สมาคมกำหนดมาตรการลงโทษเพิ่มเติม	
ใช้ความเร็วสูงกว่าที่กำหนดในพิท	ยกเลิกเวลาที่ที่สุด 3 รอบ	10 วินาที
แข่งโดยไม่จำเป็นในระหว่าง formation lap		10 วินาที
สตาร์ทไม่ถูกต้อง (Jump / False Start)		10 วินาที

ทีมงานของนักแข่งเข้าไปในสนามในระหว่างการแข่งขัน โดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายสนาม	ปรับเงิน และหรือ ให้ออกจากการแข่งขัน (DQ) และอาจเสนอให้สมาคมกำหนดมาตรการลงโทษเพิ่มเติม	
ไม่มาปฏิบัติตามสัญญาณธง	ยกเลิกเวลาที่ดีที่สุด 3 รอบ	10 วินาที
ทะเลาะวิวาท เสพสารเสพติด หรือ ดื่มแอลกอฮอล์	ให้ออกจากการแข่งขัน (DQ) และอาจเสนอให้สมาคมกำหนดมาตรการลงโทษเพิ่มเติม	
ไม่มาประชุมนักแข่ง	ปรับเงิน	
ไม่มาตรวจสภาพตามเวลาที่กำหนด	ยกเลิกเวลาที่ดีที่สุด 3 รอบ	ปรับเป็นเวลา และหรือปรับเป็นเงิน และหรือ ให้ออกจากการแข่งขัน (DQ)
ชนกับรถแข่งคันอื่น หรือทำให้รถแข่งคันอื่นเกิดอุบัติเหตุ	ยกเลิกเวลาที่ดีที่สุด 3 รอบ	ปรับเป็นเวลา หรือ ตำแหน่ง
ไม่รักษาตำแหน่ง ช่วงเข้า corridor ในรอบ Formation บางส่วน		3 วินาที
ไม่รักษาตำแหน่ง ช่วงเข้า corridor ในรอบ Formation ทั้งคัน		10 วินาที
ใช้ความเร็วสูงเกินกว่าที่กำหนดในช่วงสตาร์ท		สูงสุด 10 วินาที
ไม่ปฏิบัติตามกระบวนการ FCY Full Course Yellow		10 วินาที

คณะกรรมการผู้ตัดสิน มีอำนาจในการประกาศเปลี่ยนแปลงมาตรฐานบทลงโทษตามข้อ 16.6 นี้ โดยจัดทำประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าก่อนการแข่งขันเริ่มต้นขึ้น

17. วิทยุสื่อสาร

ไม่อนุญาตให้ใช้วิทยุสื่อสารระหว่างนักแข่งและทีมช่าง หรือ ทีมงาน ระหว่างการแข่งขัน หากมีการอนุญาตจะมีการแจ้งล่วงหน้า ถ้าฝ่าฝืนครั้งแรกจะว่ากล่าวตักเตือน ส่วนยังมีครั้งต่อไปจะทำการปรับตำแหน่ง หรือปรับบวกลเวลาของผลการแข่งขันในสนามนั้น

18. กล้องติดรถแข่ง

ห้ามนักแข่งที่ลงทำการแข่งขันทุกคนติดกล้องขณะทำการจับเวลาและระหว่างแข่งขัน หากมีการอนุญาตจะมีการแจ้งล่วงหน้า ถ้ากรรมการตรวจแล้วพบมีการกระทำได้กล่าว จะทำการปรับตำแหน่ง หรือปรับบวกลเวลาของผลการแข่งขันในสนามนั้น



กติกาเทคนิค (TECHNICAL REGULATIONS)

กติกากำหนดลักษณะรถแข่ง

กติกาเทคนิค (TECHNICAL REGULATIONS)

การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ให้ออกจากการแข่งขัน, ไม่รับผลการแข่งขันในอีท่อนั้นและอีท่อนั้น, ถ้าในรอบ FINAL ไม่มีคะแนนเก็บสะสมในสนามนั้น และถ้ายังคงมีการฝ่าฝืนกระทำผิดกติกาเทคนิคจากนักแข่งคนเดิมถึงแม้ต่างวาระในปีการแข่งขันอีกก็ให้ยกเลิกคะแนนสะสมทั้งปี ข้อกำหนดใดที่ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกการแข่งขันนี้จะไม่นับอนุญาตให้กระทำกติกาเทคนิคหลักของเครื่องยนต์ซึ่งจะใช้เป็นมาตรฐานของทุกรุ่น

1. รายละเอียดรุ่นการแข่งขันและเครื่องยนต์

1.1 MINI ROK

- อายุนักแข่ง 7 ปีแต่ไม่เกิน 12 ปี (7 ปี และในสนามที่ 1 อายุที่สูงที่สุดคือ 12 ปี และมีวันเกิดครบรอบ 13 ปี บริบูรณ์ในปีปัจจุบัน)

- ใช้มาตรฐานโฮโมโลเกจ ปี 2015 – 2022

- คาบูเรเตอร์ต้องเป็นสเปคสแตนดาร์ดเท่านั้น

- นมหนูห้ามใช้ต่ำกว่าเบอร์ 96

- อนุญาตให้ใช้สามทางได้

- อนุญาตให้ใช้เครื่องยนต์ส่วนตัวจาก Race Connection หรือ เครื่องเข้าจาก Race Connection หรือ เครื่องที่รับรองโดย Race Connection เท่านั้น

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	น้ำหนักรวม นักแข่ง	หัวเทียน	ยาง
Mini Rok	7-12 ปี	Vortex Mini Rok	110 Kg	- NGK B8EG – B10EG - NGK BR8EG – BR10EG - NGK B8EGV – B10EGV - NGK BR8EIX – BR10EIX - NGK BR8CMIX - BR10CMIX - DENSO IW27 - DENSO IW29 - DENSO IW31	Dry : MAXXIS MA-SR 1 MINI Wet : MAXXIS MW 21-22 MINI

FICHE file link

<https://drive.google.com/drive/folders/1w4LKf7zmS-uWNRzhjlr5m1uARoINVMH6>

1.2 ROOKIES

อายุนักแข่ง 7 ปีแต่ไม่เกิน 10 ปี (7 ปี ในสนามที่ 1 อายุที่สูงที่สุดคือ 10 ปี และมีวันเกิดครบรอบ 11 ปี บริบูรณ์ในปีปัจจุบัน) หรือ นักแข่งไม่เคยมีใบขับขี่แข่ง ก่อนปี 2021

- ใช้มาตรฐานโฮโมโลเกจ ปี 2015 – 2022

- คาบูเรเตอร์ต้องเป็นสเปคสแตนดาร์ดเท่านั้น

- นมหนูห้ามใช้ต่ำกว่าเบอร์ 96

- อนุญาตให้ใช้สามทางได้

- อนุญาตให้ใช้เครื่องยนต์ส่วนตัวจาก Race Connection หรือ เครื่องเช่าจาก Race Connection หรือ เครื่องที่รับรองโดย Race Connection เท่านั้น

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	น้ำหนักรวม นักแข่ง	หัวเทียน	ยาง
ROOKIES	7-10 ปี	Vortex Mini Rok	110 Kg	- NGK B8EG – B10EG - NGK BR8EG – BR10EG - NGK B8EGV – B10EGV - NGK BR8EIX – BR10EIX - NGK BR8CMIX – BR10CMIX - DENSO IW27 - DENSO IW29 - DENSO IW31	Dry : MAXXIS MA-SR 1 MINI Wet : MAXXIS MW 21-22 MINI

FICHE file link

<https://drive.google.com/drive/folders/1w4LKf7zmS-uWNRzhjlr5m1uARoINVMH6>

1.3 JUNIOR OPEN , JUNIOR ROOKIES

- อายุนักแข่ง 11 ปีขึ้นไป แต่ไม่เกิน 14 ปี (ตั้งแต่อายุ 11 ปี ถ้าเกิด 12 ปี ในปีปัจจุบัน , ในสนามที่ 1 อายุสูงที่สุดคือ 14 ปี และมีวันเกิดครบรอบ 15 ปี ในปีปัจจุบัน)
- JUNIOR ROOKIES สำหรับนักแข่งที่ไม่เคยแข่งรุ่น JUNIOR มาก่อนปี 2022
- เครื่องยนต์ที่ใช้แข่งในรุ่น 125 JUNIOR OPEN ทุกรุ่นต้องตรงตามมาตรฐานจากโรงงาน โดยจะยึดถือคู่มือที่กำหนดไว้ใน 125 JUNIOR OPEN และห้ามตกแต่งใดๆ ทั้งสิ้น (น้ำหนักอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปีการแข่งขัน) เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	น้ำหนักรวม นักแข่ง	Exhaust Manifold	หัวเทียน	ยาง
-Junior Open -Junior Rookies	11 – 14 ปี	- Vortex Rok GP Junior - lame X30 Junior - Rotax Max Junior - Rotax Max Junior Evo	ตาม ภาคผนวก 1	25mm 22.7mm	- NGK B8EG – B10EG - NGK BR8EG – BR10EG - NGK B8EGV – B10EGV - NGK BR8EIX – BR10EIX - NGK BR8CMIX – BR10CMIX - NGK BR8ECMIX - NGK BR9ECMIX - NGK BR10ECMIX - NGK GR8DI - NGK GR9DI - DENSO IW27 - DENSO IW29 - DENSO IW31	Dry : MAXXIS PRIME Wet : MAXXIS MW 11-22

***Note : น้ำหนักของแต่ละเครื่องยนต์ คณะกรรมการสามารถเปลี่ยนแปลงได้ทุกเมื่อระหว่างวันแข่งขัน
ถ้าเห็นว่าไม่เหมาะสม

FICHE file link

<https://drive.google.com/drive/folders/1w4LKf7zmS-uWNRzhjlr5m1uARoINVMH6>

1.4 SENIOR OPEN

- อายุนักแข่งไม่น้อยกว่า 14 ปีขึ้นไป (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าหาก 14 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)
- เครื่องยนต์ที่ใช้แข่งในรุ่น SENIOR OPEN ทุกรุ่นต้องตรงตามมาตรฐานจากโรงงาน (Homologation)

โดยจะยึดถือคู่มือที่กำหนดห้ามตกแต่งใดๆ ทั้งสิ้น)

(น้ำหนักอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปีการแข่งขัน)

เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	น้ำหนักรวม หนักแข่ง	หัวเทียน	ยาง
Senior Open	14 ปี ขึ้น ไป	- Vortex Rok GP - lame X30 - Rotax Max - Rotax Max Evo	ตามภาคผนวก 1	- NGK B8EG – B10EG - NGK BR8EG – BR10EG - NGK B8EGV – B10EGV - NGK BR8EIX – BR10EIX - NGK BR8CMIX – BR10CMIX - NGK BR8ECMIX - NGK BR9ECMIX - NGK BR10ECMIX - NGK GR8DI - NGK GR9DI - DENSO IW27 ^[L] _{SEP} - DENSO IW29 ^[L] _{SEP} - DENSO IW31	Dry : MAXXIS PRIME Wet : MAXXIS MW 11-22

***Note : น้ำหนักของแต่ละเครื่องยนต์ คณะกรรมการสามารถเปลี่ยนแปลงได้ทุกเมื่อระหว่างวันแข่งขัน
ถ้าเห็นว่าไม่เหมาะสม

FICHE file link

<https://drive.google.com/drive/folders/1w4LKf7zmS-uWNRzhjlr5m1uARoINVMH6>

1.5 MASTER

- อายุนักแข่งไม่น้อยกว่า 45 ปี (ตั้งแต่อายุ 44 ปี ถ้าหาก 45 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)
- เครื่องยนต์ที่ใช้แข่งในรุ่น MASTER ทุกรุ่นต้องตรงตามมาตรฐานจากโรงงาน (Homologation)
- โดยจะยึดถือคู่มือที่กำหนดห้ามตกแต่งใดๆ ทั้งสิ้น
- (น้ำหนักอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปีการแข่งขัน)
- เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	น้ำหนักรวมหนักแข่ง	หัวเทียน	ยาง
Master	45 ปี ขึ้น ไป	- Vortex Rok GP - lame X30 - Rotax Max - Rotax Max Evo	ตามภาคผนวก 1	- NGK B8EG – B10EG - NGK BR8EG – BR10EG - NGK B8EGV – B10EGV - NGK BR8EIX – BR10EIX - NGK BR8CMIX – BR10CMIX - NGK BR8ECMIX - NGK BR9ECMIX - NGK BR10ECMIX - NGK GR8DI - NGK GR9DI - DENSO IW27 - DENSO IW29 - DENSO IW31	Dry : MAXXIS PRIME Wet : MAXXIS MW 11-22

***Note : น้ำหนักของแต่ละเครื่องยนต์ คณะกรรมการสามารถเปลี่ยนแปลงได้ทุกเมื่อระหว่างวันแข่งขัน
ถ้าเห็นว่าไม่เหมาะสม

FICHE file link

<https://drive.google.com/drive/folders/1w4LKf7zmS-uWNRzhjlr5m1uARoINVMH6>

1.6 EXPERT

- อายุนักแข่งไม่น้อยกว่า 14 ปี (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าหาก 14 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน และ ถ้าหากน้ำหนักผู้ขับขี่รวมหมวกกันน็อคและชุดแข่งเกิน 75 กก.)

- อายุนักแข่งไม่น้อยกว่า 32 ปี (ตั้งแต่อายุ 31 ปี ถ้าหาก 32 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)

- เครื่องยนต์ที่ใช้แข่งในรุ่น EXPERT ทุกรุ่นต้องตรงตามมาตรฐานจากโรงงาน (Homologation) โดยจะยึดถือคู่มือที่กำหนดห้ามดัดแปลงใดๆ ทั้งสิ้น

(น้ำหนักอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปีการแข่งขัน)

เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	น้ำหนักรวมหมวก แข่ง	หัวเทียน	ยาง
EXPERT	- 14 ปี ขึ้นไป (นักแข่ง น้ำหนัก 75 kg ขึ้นไป) - 32 ปีขึ้นไป	- Vortex Rok GP - lame X30 - Rotax Max - Rotax Max Evo	ตามภาคผนวก 1	- NGK B8EG – B10EG - NGK BR8EG – BR10EG - NGK B8EGV – B10EGV - NGK BR8EIX – BR10EIX - NGK BR8CMIX – BR10CMIX - NGK BR8ECMIX - NGK BR9ECMIX - NGK BR10ECMIX - NGK GR8DI - NGK GR9DI - DENSO IW27 - DENSO IW29 - DENSO IW31	Dry : MAXXIS PRIME Wet : MAXXIS MW 11-22

***Note : น้ำหนักของแต่ละเครื่องยนต์ คณะกรรมการสามารถเปลี่ยนแปลงได้ทุกเมื่อระหว่างวันแข่งขัน
ถ้าเห็นว่าไม่เหมาะสม

FICHE file link

<https://drive.google.com/drive/folders/1w4LKf7zmS-uWNRzhjlr5m1uARoINVMH6>

1.7 GX270 Mo

อายุนักแข่งไม่น้อยกว่า 14 ปี (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าหาก 14 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)
(น้ำหนักอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปีการแข่งขัน)
เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	รายละเอียดเครื่องยนต์	น้ำหนัก รวมหนัก แข่ง	หัวเทียน	ยาง
GX270 Mo	14 ปีขึ้นไป	GX270/ GX240 Honda	<ul style="list-style-type: none"> - ฝาสูบขยายทางเข้าออก ไอดีและไอเสี่ย ปาดฝาได้ - วาล์วไอดี และ ไอเสี่ย ขยายได้อิสระ - ลูกสูบอิสระ - ก้านสูบอิสระ - คาร์บูเรเตอร์อิสระ - ระบบจุดระเบิดอิสระ - ช่วงชักอิสระ - ไฟร์วอลล์อิสระ - ชุดไฟเครื่อง ต้องเป็น มาตรฐานโรงงานที่มากับ รถรุ่นนั้น ใส่ไดร์สตาร์ทได้ - แคมชาร์ปอิสระ - ข้อเหวี่ยงอิสระ - ท่อไอเสียบังคับมีหม้อพัก ท้ายและออกท้าย 	160 kg	<ul style="list-style-type: none"> - NGK B8EG – B10EG - NGK BR8EG – BR10EG - NGK B8EGV – B10EGV - NGK BR8EIX – BR10EIX - NGK BR8CMIX – BR10CMIX - DENSO IW27 - DENSO IW29 - DENSO IW31 	Dry : MAXXIS PRIME Wet : MAXXIS MW 11-22 (ใหม่หรือ เก่าก็ได้)

1.8 GX390 Mo

อายุนักแข่งไม่น้อยกว่า 14 ปี (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าหาก 14 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)
(น้ำหนักอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปีการแข่งขัน)
เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	รายละเอียดเครื่องยนต์	น้ำหนักรวม นักแข่ง	หัวเทียน	ยาง
GX 390 Mo	14 ปีขึ้นไป	GX390 Honda	<ul style="list-style-type: none"> - ฝาสูบขยายทางเข้าออก ไอดีและไอเสีย ปาดฝาได้ - วาล์วไอดี และ ไอเสีย ขยายได้อิสระ - ลูกสูบอิสระ - ก้านสูบอิสระ - คาร์บูเรเตอร์อิสระ - ระบบจุดระเบิดอิสระ - ช่วงชักอิสระ - ไฟร์วอลล์อิสระ - ชุดไฟเครื่อง ต้องเป็น มาตรฐานโรงงานที่มากับ รถรุ่นนั้น ใสได้รสเตอร์ ได้ - แคมชาร์ปอิสระ - ข้อเหวี่ยงอิสระ - ท่อไอเสียบังคับมีหม้อ พักท้ายและออกท้าย 	180 kg	<ul style="list-style-type: none"> - NGK B8EG – B10EG - NGK BR8EG – BR10EG - NGK B8EGV – B10EGV - NGK BR8EIX – BR10EIX - NGK BR8CMIX – BR10CMIX - DENSO IW27 - DENSO IW29 - DENSO IW31 	Dry : MAXXIS PRIME Wet : MAXXIS MW 11-22 (ใหม่ หรือเก่าก็ได้)

1.9 4 Stroke OPEN

อายุนักแข่งไม่น้อยกว่า 14 ปี (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าหาก 14 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)
(น้ำหนักอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปีการแข่งขัน)
เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	รายละเอียดเครื่องยนต์	น้ำหนักรวม นักแข่ง	หัวเทียน	ยาง
4 Stroke Open	14 ปีขึ้นไป	4 Stroke	- ฝาสูบ Open - ลูกสูบ Open - ก้านสูบ Open - คาร์บู Open - ระบบจุด Open - ไฟล์วิลอิสรระ - แคม Open - ท่อไอเสียท้ายมี หม้อพัก	Open	- NGK B8EG – B10EG - NGK BR8EG – BR10EG - NGK B8EGV – B10EGV - NGK BR8EIX – BR10EIX - NGK BR8CMIX – BR10CMIX - DENSO IW27 - DENSO IW29 - DENSO IW31	Dry : MAXXIS PRIME Wet : MAXXIS MW 11-22 (ใหม่หรือ เก่าก็ได้)

1.10 GX270 STD

อายุนักแข่งไม่น้อยกว่า 14 ปี (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าหาก 14 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)
(น้ำหนักอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปีการแข่งขัน)

เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

ต้องตรวจสอบสภาพ ซิลเครื่องก่อนแข่ง / ท่อนล่าง / และชุดฝาบาน

น้ำมันเบนซิน 95 กลาง จากผู้จัด

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	รายละเอียดเครื่องยนต์	น้ำหนักรวม หนักแข่ง	หัวเทียน	ยาง
GX270 STD	14 ปี ขึ้นไป	GX270 Honda	<ul style="list-style-type: none"> - เครื่องต้องผลิตในประเทศไทย เท่านั้น - ชุดคลัทช์ฮิสระ - สปริงวาล์วฮิสระ สามารถปรับเปลี่ยนได้ - ท่อไอเสียฮิสระต้องมีหม้อพัก - กรองอากาศต้องมีชุดฐานกรองเดิม GX270 - ชุดคอยล์จุดระเบิดใช้ได้รุ่น GX270 เท่านั้น ห้ามดัดแปลง - ลูกปืนข้างข้อต่อเดิมวางเหล็กเท่านั้น - ชุดกาวนาอนุญาติให้ถอดออกได้ - ปะเก็นฝาสูบต้องใส่ จะหนาหรือบางก็ได้แต่ต้องมี - คอยล์จุดระเบิด.ให้ใช้เบอร์ Z5K-8010 เท่านั้น - ห้ามครอบแม่เหล็กโมฟายวิล - โมฟายวิลห้ามทำการดัดแปลงใดๆทั้งสิ้น - แคมเดิมจากโรงงาน ห้ามปรับแต่งใดๆทั้งสิ้น - ลิ้มไฟเดิม ห้ามทำการดัดแปลงใดๆทั้งสิ้น 	160 kg	open	Dry : MAXXIS PRIME Wet : MAXXIS MW 11-22 (ใหม่หรือเก่าก็ได้)

			<ul style="list-style-type: none"> - แผ่นดักน้ำมันระหว่างคาร์บูกับฝาสูบเดิมขนาดรูในไม่เกิน 21.00 มม. (+-0.02) - ลูกสูบต้องมีขนาดไม่เกิน 77.75 มม. ของแท่งเท่านั้น - ก้านสูบต้องของเดิมแท่งเท่านั้น รูน้ำมันต้องเดิมขนาด 3.85 มม. - ระยะชัก 58 มม. เท่านั้น - พอทไอดีและไอเสีย ห้ามทำการตัดแปลงใดๆทั้งสิ้น (รูไอเสีย 21.85/รูไอเสีย 25 (+-0.02)) - วาล์วไอเสียขนาดไม่เกิน 26 มม. วาล์วไอดีขนาดไม่เกิน 28 มม. แกนวาล์วต้อง 6.55 มม. - คาร์บูเดิมจากโรงงาน GX270 แท่งเท่านั้น ขนาดปากนอก 21 มม. ขนาดปากใน 25.30 มม. นมหนูอิสระ - แคมฝั่งไอดีเอว 26.08 มม. สูง 32.00 มม./ฝั่งไอเสียเอว 26.40 สูง 31.71 มม. (ห้ามลดน้ำหนักและปรับแต่ง) - ใบพัดลมเดิมห้ามตัดแปลง ใดๆทั้งสิ้น - อนุญาตให้ฝั่งซาฟได้ - น็อตประกับก้านสูบอนุญาตให้เปลี่ยนได้ - ชุดกระตือรือร้นวาล์วเดิมจากโรงงานเท่านั้น - บีมน้ำมันให้ใช้บีมเวคคัมเท่านั้น ห้ามบีมไฟฟ้า - เสื่อสูบ/ฝาสูบ ห้ามปาดและตัดแปลงใดๆทั้งสิ้น 		
--	--	--	---	--	--

			- ซาคอยล์จุดระเบิดหนา 15.17 มม. (+-0.02) รูต้องเดิม ห้ามตัดแปลงใดๆทั้งสิ้น น็อตยึดเดิม - ไกด์วาล์วเดิมห้ามถอด ทองเหลือง			
--	--	--	---	--	--	--

1.11 GX270 STD HEAVY

อายุนักแข่งไม่น้อยกว่า 14 ปี (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าหาก 14 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)
(น้ำหนักอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปีการแข่งขัน)
เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

ต้องตรวจสอบสภาพ ซิลเครื่องก่อนแข่ง / ท่อนล่าง / และชุดฝาบน

น้ำมันเบนซิน 95 กลาง จากผู้จัด

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	รายละเอียดเครื่องยนต์	น้ำหนักรวม หนักแข่ง	หัวเทียน	ยาง
GX270 STD Heavy	14 ปี ขึ้นไป	GX270 Honda	- เครื่องต้องผลิตในประเทศไทย เท่านั้น - ชุดคลัทช์อิสระ - สปริงวาล์วอิสระ สามารถ ปรับเปลี่ยนได้ - ท่อไอเสียอิสระต้องมีหม้อพัก - กรองอากาศต้องมีชุดฐานกรอง เดิม GX270 - ซาคอยล์จุดระเบิดใช้ได้รุ่น GX270 เท่านั้น ห้ามตัดแปลง - ลูกปืนข้างข้อต่อเดิมรางเหล็ก เท่านั้น - ชุดกาวนาอนุญาตให้ถอดออก ได้ - ปะเก็นฝาสูบต้องใส่ จะหนา หรือบางก็ได้แต่ต้องมี - คอยล์จุดระเบิด.ไฟใช้เบอร์ Z5K-8010 เท่านั้น	180 kg	- NGK B8EG – B10EG - NGK BR8EG – BR10EG - NGK B8EGV – B10EGV - NGK BR8EIX – BR10EIX - NGK BR8CMIX – BR10CMIX - DENSO IW27 - DENSO IW29 - DENSO IW31	Dry : MAXXIS PRIME Wet : MAXXIS MW 11- 22 (ใหม่ หรือเก่าก็ ได้)

		<ul style="list-style-type: none"> - ห้ามครอบแม่เหล็กโม้ฟายวิล - โม้ฟายวิลห้ามทำการดัดแปลงใดๆทั้งสิ้น - แคมเดิมจากโรงงาน ห้ามปรับแต่งใดๆทั้งสิ้น - ลิ้มไฟเดิม ห้ามทำการดัดแปลงใดๆทั้งสิ้น - แผ่นดักันระหว่างคาร์บูกับฝาสูบเดิมขนาดรูในไม่เกิน 21.00 มม. (+-0.02) - ลูกสูบต้องมีขนาดไม่เกิน 77.75 มม. ของแท้เท่านั้น - ก้านสูบต้องของเดิมแท้เท่านั้น รูน้ำมันต้องเดิมขนาด 3.85 มม. - ระยะชัก 58 มม. เท่านั้น - พอทไอดีและไอเสีย ห้ามทำการดัดแปลงใดๆทั้งสิ้น (รูไอเสีย 21.85/รูไอเสีย 25 (+-0.02)) - วาล์วไอเสียขนาดไม่เกิน 26 มม. วาล์วไอดีขนาดไม่เกิน 28 มม. แกนวาล์วต้อง 6.55 มม. - คาร์บูเดิมจากโรงงาน GX270 แท้เท่านั้น ขนาดปากนอก 21 มม. ขนาดปากใน 25.30 มม. นมหนูอิสระ - แคมฝั่งไอดีเอว 26.08 มม. สูง 32.00 มม./ฝั่งไอเสียเอว 26.40 สูง 31.71 มม. (ห้ามลดน้ำหนักและปรับแต่ง) - ใบพัดลมเดิมห้ามดัดแปลงใดๆทั้งสิ้น - อนุญาตให้ฝั่งขาฟได้ - น็อตประกับก้านสูบอนุญาตให้เปลี่ยนได้ 		
--	--	---	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - ชุดกระเบื้องวาล์วเดิมจากโรงงานเท่านั้น - ปิมน้ำมันให้ใช้ปั๊มแวกคัมเท่านั้น ห้ามปั๊มไฟฟ้า - เสือสูบ/ฝาสูบ ห้ามปาดและดัดแปลงใดๆทั้งสิ้น - ขาคอยล์จุดระเบิดหนา 15.17 มม. (+-0.02) รูต้องเดิม ห้ามดัดแปลงใดๆทั้งสิ้น น็อตยึดเดิม - ไกด์วาล์วเดิมห้ามหลุด <p>ทองเหลือง</p>		
--	--	--	---	--	--

หมายเหตุ : รายละเอียดกติกาเทคนิคเฉพาะรุ่นให้ยึดถือตามผู้จัดกำหนด ผู้จัดจะต้องส่งกติกาเทคนิคเฉพาะรุ่นของทุกรุ่นที่จะให้ใช้ในการแข่งขันให้กับ รยสท. เพื่อพิจารณาภายในวันที่ 31 ธันวาคมของปีก่อนการแข่งขัน หรือก่อนการแข่งขัน 4 สัปดาห์

2. โครงสร้างและตัวถัง

2.1 โครงสร้างรถ (Frame) ต้องเป็นโลหะเชื่อมติดกันเป็นชิ้นเดียวกัน ที่ขึ้นทะเบียน CIK-Homologated สำหรับรถที่ไม่ได้ขึ้นทะเบียน CIK จะต้องผ่านการรับรองจาก ร.ย.ส.ท.

2.2 ห้ามใช้ Titanium เป็นอุปกรณ์ของตัวถัง

2.3 ห้ามใช้ระบบกันสะเทือนไฮดรอลิก

2.4 เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับแข่งทุกรุ่น กำหนดให้รถทุกคันมีกล่องข้างเป็นใยแก้วหรือพลาสติกชนิดเหนียวเท่านั้น ทั้งนี้กล่องจะต้องไม่ล้ำออกนอกเส้นที่ลากจากขอบทางด้านหน้าไปยังขอบข้างล้อด้านหลัง (ล้อหน้าอยู่ในตำแหน่งตรง) ยกเว้นกรณีที่ใช้ยางฝน

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

2.6 Spoiler หน้าของรถแข่งทุกรุ่น จะต้องใช้ Clip เป็นตัวยึดกับกันชนที่เป็นมาตรฐาน 2 จุดเท่านั้น ห้ามใช้วัสดุอื่นใดพันรัดเป็นอันตราย ถ้าตรวจพบจะถูกปรับเป็นแพ้ เป็นกันชนหน้าแบบคลิปของ CIK 2017*

2.7 ฝาครอบโช้คคลุมตลอดตั้งแต่เฟืองขับโช้คที่ติดกับเครื่องยนต์ตลอดแนวถึงเฟืองขับโช้คที่ติดกับเพลาลัง และสามารถป้องกันไม่ให้โช้คหลุดกระเด็นไปโดนผู้อื่นได้หากเกิดกรณีโช้คหลุด

2.8 ระบบเบรก ต้องบังคับด้วยเท้าข้างเดียว ทำงานโดยใช้แรงคน และมีจานเบรกแผ่นเดียวซึ่งยึดติดกับเพลาลังเท่านั้น และมีสายเบรคสำรองติดตั้งพร้อมทำงานในกรณีสายเบรคขาดห้ามใช้เบรคหน้า รถทุกคันต้องมีขวดพลาสติกสวมไว้ที่ปลายท่อหายใจของถังน้ำมันเชื้อเพลิงและหม้อน้ำ

ล้อและยาง

- 3.1 เส้นผ่านศูนย์กลางของล้อทั้ง 4 ล้อ ต้องไม่เกิน 5 นิ้วฟุต
- 3.2 ให้รถแข่งให้ใช้ยางที่ผู้จัดการแข่งขันกำหนด
- 3.3 ห้ามเปลี่ยนแปลงสภาพยางไปจากสภาพผู้ผลิตเดิมทุกประการ
- 3.4 สภาพของยางการสึกหรอให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ปลอดภัยเพียงพอทั้งนี้ให้อยู่ใน

ดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจสภาพและกรรมการควบคุมการแข่งขัน

3.5 รถแข่งทุกรุ่น ให้ใช้ยางฝนได้ เมื่อนายสนามประกาศว่าสนามเปียก กติกาที่ได้กำหนดขึ้นนี้ให้ถือเป็นกติกาหลัก แต่ รยสท. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงกติกาให้เหมาะสมกับระยะเวลาและสถานการณ์ โดยที่ รยสท. จะออกหนังสือเวียนให้นักแข่งทราบก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น และในหนังสือนั้นจะต้องมีการลงนามของประธานคณะกรรมการกีฬายานยนต์ รย.ส.ท หรือประธานคณะกรรมการรถคาร์ท หรือคณะกรรมการรถคาร์ทจำนวนสองในสี่ท่านกำกับอยู่ และกติกาที่นอกเหนือจากนี้ รยสท. จะยึดถือแนวทางปฏิบัติและกติกาของ CIK/FIA และ รยสท.

- 3.6 สำหรับรุ่น MINI ROK จะไม่อนุญาตให้ใช้เพลาลังบางกว่า 5 มม. และห้ามสั้นกว่า 950 มม.

อนุญาตให้ใช้ล้อ Magnesium ได้

4. คุณสมบัติของรถแข่ง

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

- 4.2 เส้นผ่านศูนย์กลางของเพลาลังจะต้องไม่เกิน 50 มิลลิเมตร
- 4.3 รถแข่งห้ามใช้เบรกหน้า (ยกเว้นรุ่นที่ผู้จัดระบุให้ใช้)
- 4.4 คณะกรรมการจัดการแข่งขันมีสิทธิ์ปฏิเสธหรือห้ามแข่งรถแข่งที่มีสภาพไม่เหมาะสมร่วมทำการแข่งขัน
- 4.5 ในกรณีที่รุ่นที่ทำการแข่งขันตรงกับรุ่นที่ CIK จัดการแข่งขัน ให้ใช้กติกาตาม CIK
- 4.6 รถแข่งต้องติดตั้งสายเบรกสำรองที่พร้อมทำงานได้ในกรณีที่สายเบรกขาด
- 4.7 กันชนหน้าต้องเป็นไปตาม HOMOLOGATE CIK 2018 จะต้องเป็นแบบคลิปชนแล้วหลุดออกได้
- 4.8 ฐานล้อหลัง รุ่น MINI ROK , ROOKIES กว้างไม่เกิน 110 ซม.
ฐานล้อหลัง รุ่น JUNIOR , SENIOR , MASTER , EXPERT , 4 STROKE กว้างไม่เกิน 140 ซม.

5. คุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งขัน

- 5.1 ต้องเป็นรถที่ตรงตามข้อกำหนดกติกาเทคนิคที่ระบุไว้ และผ่านการตรวจสภาพแล้วเท่านั้น
- 5.2 รถแข่งทุกคันต้องมีแผงพวงมาลัยยาวคลุมแกนพวงมาลัยเพื่อติดเบอร์ดรถแข่ง และข้างกล่องทั้งซ้าย/ขวา และกล่องหน้ากันชนเพื่อติดสติ๊กเกอร์ของผู้สนับสนุนการแข่งขัน
- 5.3 กรรมการตรวจสภาพ สามารถตรวจสภาพรถแข่งหรืออุปกรณ์ของนักแข่งได้ตลอดเวลา
- 5.2 รถแข่งสามารถติดตั้งอุปกรณ์ Data Logging ได้ แต่ห้ามติดตั้งอุปกรณ์ Telemetry

6. น้ำหนักถ่วงในการแข่งขัน

6.1 น้ำหนักที่ใช้ถ่วงรถควรเป็นโลหะที่ไม่มีแฉงมที่แหลมคม ยึดติดกับตัวรถได้ 3 ตำแหน่ง คือเบา หรือที่โครงรถและ/หรือภาคพื้นรถ

6.2 ใช้น็อต 8 มม หรือ น็อต 6 มม อย่างน้อย 2 จุด ทั้งนี้ให้ทำการยึดติดแน่นมั่นคงกับตำแหน่งที่แจ้งไว้ดังกล่าวนี้เท่านั้น

6.3 จุดอื่นหรือการยึดโดยวิธีอื่นใดนอกเหนือไปจากนี้ เช่น ใช้ลวด เข็มขัด เชือก เทปพัน หรือมัด ถือเป็น การยึดที่ไม่ปลอดภัยพอที่จะอนุญาตให้ลงทำการแข่งขันได้ และห้ามถ่วงน้ำหนักบนตัวผู้ขับขี่

7. อุปกรณ์การตกแต่งของนักแข่ง

7.1 หมวกกันน็อก ต้องเป็นหมวกชนิดเต็มหน้า (FULL FACE) เท่านั้น ควรใช้รุ่นที่ได้รับการรับรองจาก SNELL ส่วนมาตรฐานอื่นๆ ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสอบสภาพ

7.2 เสื้อชูตแข่งขันต้องเป็นชุดที่ใช้วัสดุที่มีความทนทานสูง มาตรฐาน CIK ชนิดหนาไม่ตีไฟง่าย ต้องเป็นชุดที่ติดกันทั้งเสื้อ และกางเกง ยาวถึงข้อมือและข้อเท้า ชุดนักแข่งจะต้องมีป้ายแสดงกรุปเลือดของผู้ขับขี่ติดไว้บนชุดแข่งบนบริเวณที่สามารถเห็นได้อย่างชัดเจน

7.3 ถุงมือต้องเป็นถุงมือหุ้มนิ้วตลอด ยาวเลยข้อมือของผู้สวมใส่ ทำด้วยวัสดุที่มีความคงทน

7.4 รองเท้าเป็นรองเท้าหุ้มข้อเท้า ผูกเชือกหรือรัดเรียบร้อย ผลิตโดยวัสดุคงทน

7.5 อุปกรณ์ป้องกันคอเป็นอุปกรณ์บังคับที่นักแข่งทุกคนจะต้องใส่เพื่อลงทำการแข่งขัน เวลาซ้อม และเวลาแข่งขัน ถ้าไม่ใส่เครื่องป้องกันคอจะไม่อนุญาตให้นักแข่งลงสนาม

7.6 อุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสอบสภาพว่าปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ถ้ากรรมการเห็นว่าไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยเพียงพอ อาจไม่ให้ผ่านการตรวจสอบสภาพ

ตามภาคผนวก 1

น้ำหนัก

Engine make	Junior	Senior	Master/Novice
Vortex ROKGP	143 kg	157 kg	167 kg
IAME X30	143 kg	152 kg	162 kg
Rotax Max Evo	150 kg	155 kg	165 kg

น้ำหนักในแต่ละรุ่น แต่ละเครื่องยนต์ จะได้รับการตรวจสอบสนามต่อสนาม ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง จะมีการออกภาคผนวกที่ปรับเปลี่ยนน้ำหนักสำหรับสนามต่อไป