



กฎกติกา  
การแข่งขันรถคาร์ท  
ชิงแชมป์ประเทศไทย 2551

ชมรมกีฬารถคาร์ท (แห่งประเทศไทย)

[www.kartthai.com](http://www.kartthai.com)

**รายการแข่งขันกีฬารถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย 2551**  
**KART CHAMPIONSHIP OF THAILAND 2008 SUPPLEMENTARY REGULATION**

---

ชื่อการแข่งขัน

**รถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย 2551**  
**KART CHAMPIONSHIP OF THAILAND 2008**

ผู้รับรองการแข่งขัน

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

ผู้จัดและผู้ดำเนินการแข่งขัน

**ชมรมกีฬารถคาร์ทแห่งประเทศไทย**

ระดับการแข่งขัน

**ระดับชาติ**

จุดประสงค์ในการแข่งขัน

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

กำหนดการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย จำนวน 6 สนาม ดังนี้

สนามที่	วันที่	สถานที่
1	17 กุมภาพันธ์ / FEBRUARY	พีระ พัทยา (Bira / Pattaya)
2	6 เมษายน / APRIL	พีระ พัทยา (Bira/ Pattaya)
3	6 กรกฎาคม / JULY	สาทรคาร์ทเซอร์กิต โคราช (Sathorn Kart Circuit / Khorat)
4	17 สิงหาคม / AUGUST	เอส.ซี มอเตอร์สปอร์ต (S.C Motorsport/ Saraburi)
5	21 กันยายน / SEPTEMBER	เอส.ซี มอเตอร์สปอร์ต (S.C Motorsport/ Saraburi)
6	5 ตุลาคม / OCTOBER	เอส.ซี มอเตอร์สปอร์ต (S.C Motorsport/ Saraburi)

หมายเหตุ กำหนดการแข่งขันอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม





INTAKE RESTRICTOR 15 M.M. IAME PART# BP-25817

HEADER WITH A MAX OPENING OF 25 M.M. PART# A-125366

- JUNIOR SONIK TX 125 J

น้ำหนักรวมนักแข่ง

152 ก.ก.

รอบเครื่องยนต์ไม่เกิน 15000 รอบ **เพื่อซัพพอร์ตต้องเป็นเบอร์ 11 เท่านั้น**

อายุนักแข่ง 11 –16 ปี

## 7. SUPER CADET

เครื่องยนต์ 2 จังหวะ YAMAHA KT 100 SEJ 100 ซีซี. มีคลัช

ห้ามตกแต่งเครื่องยนต์ในทุกกรณี ต้องใช้เครื่องตามมาตรฐานจากโรงงานเท่านั้น

น้ำหนักรวมนักแข่ง

105 ก.ก.

อายุนักแข่ง 8 – 12 ปี

**หมายเหตุ** ผู้นำเข้าเครื่องยนต์ที่จะใช้แข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย จะต้องส่งข้อมูลของเครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันให้กับทางชมรมฯ เพื่อพิจารณาภายในวันที่ 31 ธันวาคม ของปีก่อนการแข่งขัน หรือ**ก่อนการแข่งขัน 4 สัปดาห์**

### อัตราค่าสมัคร

- |                          |                                    |
|--------------------------|------------------------------------|
| 1. รุ่น KF 2             | ท่านละ 2,600.-บาท +600 บาท/ สนาม   |
| 2. รุ่น TAG PRO          | ท่านละ 2,600.-บาท + 600 บาท / สนาม |
| 3. รุ่น TAG MASTER       | ท่านละ 2,600.-บาท +600 บาท / สนาม  |
| 4. รุ่น CLUBMAN          | ท่านละ 2,600.-บาท + 600 บาท/ สนาม  |
| 5. รุ่น YAMAHA CHALLENGE | ท่านละ 2,000.-บาท + 600 บาท/ สนาม  |
| 6. รุ่น TAG PRO JUNIOR   | ท่านละ 2,200.-บาท +600 บาท/ สนาม   |
| 7. รุ่นSUPER CADET       | ท่านละ 1,800.-บาท +600 บาท/ สนาม   |

(600 บาทจะเป็นค่าหัวเทียนนิปอนด์เดนโซ 1 หัวที่ทุกท่านต้องใช้แข่งในรายการ)

รถคาร์ทที่แข่งรายการชิงแชมป์ประเทศไทยจะ**ต้องใช้หัวเทียนนิปอนด์เดนโซ**เท่านั้นจนถึงปี 2554

### รางวัลในการแข่งขัน

1. รางวัลสำหรับการแข่งขันแต่ละสนาม

นักแข่งรถคาร์ททุกรุ่น ทุกคลาส จะได้รับถ้วยหรือโล่ห์ สำหรับรางวัลชนะเลิศ รองชนะเลิศอันดับหนึ่ง และรองชนะเลิศอันดับสอง โดยมีพิธีมอบถ้วยรางวัลเมื่อสิ้นสุดการแข่งขันของแต่ละสนาม ในอัตราส่วนรถแข่ง 3 คันต่อ 1 รางวัล และถ้วยรางวัลสูงสุดไม่เกิน 5 อันดับ.

2. รางวัลประจำปี

2.1 นักแข่งที่ทำคะแนนสูงสุดในแต่ละรุ่น จะได้รับถ้วยรางวัลชนะเลิศ และรองอันดับที่หนึ่ง

2.2 คะแนนรวมทั้งปีจะนับจากคะแนนที่ดีที่สุด 6 ใน 7 สนาม

2.3 นักแข่งที่คะแนนสะสมรวมจะได้รับรางวัลแชมป์ประจำปี, รองอันดับ 1 และ รองอันดับ 2 ประจำปีต้อง  
เข้าแข่งในสนามสุดท้าย หากไม่เข้าแข่งในสนามสุดท้าย จะไม่ได้รับถ้วยรางวัลประจำปีตำแหน่งใดๆ

### 3. เงินรางวัลประจำปีสนาม

เงินรางวัลสำหรับนักแข่งต่อสนาม

เงินรางวัลต่อสนาม (บาท)	KF 2	TAG PRO	CLUBMAN	TAG MASTER
	ชนะเลิศอันดับ 1	ยาง 1 ชุด	ยาง 1 ชุด	ยาง 1 ชุด
ชนะเลิศอันดับ 2	2,500	2,500	2,500	2,500
ชนะเลิศอันดับ 3	2,000	2,000	2,000	2,000

เงื่อนไข

1. เงินรางวัลตามอัตราข้างต้น จะจ่ายตามยอดผู้สมัครเข้าแข่งขัน โดยต้องมีจำนวนรถที่เข้าร่วมการแข่งขัน ตั้งแต่ 7 คันขึ้นไปต่อรุ่น จำนวนเงินรางวัลสูงสุด 3 รางวัล โดยต้องหักภาษี ณ ที่จ่าย 5 %
2. ถ้วยรางวัลจะจ่ายตามยอดผู้สมัครเข้าแข่งขัน โดยต้องมีจำนวนรถที่เข้าร่วมการแข่งขันในอัตรา 3 คันต่อ 1 รางวัล และถ้วยรางวัลสูงสุด 5 อันดับ
3. เงินรางวัลสำหรับนักแข่งต่อสนามจะมอบให้ทุกสนาม หลังจากเสร็จสิ้นการแข่งขันหรือไม่เกิน 20 วัน หลังจากวันแข่ง
4. นักแข่งและรถแข่งจะต้องติดเครื่องหมายและป้ายสติ๊กเกอร์บังคับตามที่ผู้จัดกำหนดไว้
5. นักแข่งต้องขึ้นรับรางวัลด้วยตนเอง หากไม่ขึ้นรับรางวัลด้วยตนเองถือว่าสละสิทธิ์ในเงินรางวัล
6. เงินรางวัลและถ้วยรางวัลทั้งหมด หากไม่มีผู้มารับภายใน 30 วันหลังจากจบการแข่งขัน คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันจะถือว่าท่านสละสิทธิ์ในเงินและรางวัลดังกล่าว

นอกจากนี้แล้วทางตัวแทนผู้จำหน่ายทั้ง Frame และเครื่องยนต์ มีรางวัลสนับสนุนให้กับรายการรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย ซึ่งเป็นรางวัลที่นักแข่งทุกท่านต้องการ คือการได้ไปแข่งขันรถคาร์ทที่ต่างประเทศของ 3 ผู้สนับสนุน และรถคาร์ท หรือเครื่องอีกด้วย โปรดคลิกเข้าไปอ่านรายละเอียดใน [www.kartthai.com](http://www.kartthai.com)

หมายเหตุ ผู้ที่ประสงค์จะเข้าร่วมการแข่งขันชิงแชมป์ประเทศไทย จะต้องสมัครเป็นสมาชิกของชมรมกีฬารถคาร์ทแห่งประเทศไทย

คุณสมบัติสมาชิกชมรม

1. ผู้สมัครเป็นสมาชิกต้องยื่นใบสมัครตามแบบที่ชมรมฯ กำหนดให้
2. ผู้สมัครจะต้องชำระเงินค่าสมัครสมาชิกเป็นจำนวนเงิน 1,200.- บาท พร้อมใบสมัคร
3. สมาชิกชมรมกีฬารถคาร์ทแห่งประเทศไทยสิ้นสุดลงในวันที่ 31 ธันวาคมของทุกปี

4. สมาชิกผู้ใดประพฤติตนเป็นที่เสื่อมเสียหรือปฏิบัติฝ่าฝืนข้อบังคับหรือระเบียบของชมรมฯ อาจได้รับการตัดเตือนหรือถูกงดการใช้สิทธิสมาชิกเป็นการชั่วคราว หรือถูกแนะนำให้ลาออก หรือตัดชื่อออก ซึ่งการดังกล่าวข้างต้นจะต้องมีการประชุมหารือในคณะกรรมการ ร.ย.ส.ท. โดยแจ้งระเบียบวาระให้ชัดเจน และต้องได้รับคะแนนเสียงข้างมากของคณะกรรมการที่มาประชุม
5. สมาชิกขาดจากสมาชิกภาพเมื่อ
  - 5.1 ตาย
  - 5.2 ลาออก
  - 5.3 คณะกรรมการลงมติเกินกึ่งหนึ่งให้ตัดชื่อออก

# PART A

## SPORTING REGULATION

### กติกากาการแข่งขัน

หมายเหตุ:

กติกากาการแข่งขันรถคาร์ทนี้เป็นกติกากลาง ซึ่งได้รับการรับรองจาก ร.ย.ส.ท. ในการแข่งขันของแต่ละผู้จัดอาจมีข้อแตกต่างออกไป ซึ่งจะได้แจ้งให้ทราบในท้ายเล่ม

## กติกากการแข่งขัน (SPORTING REGULATION)

### S.1 การเข้าร่วมการแข่งขัน

- 1.1 ผู้สมัครแข่งขันได้รับทราบและทำความเข้าใจในกติกากการแข่งขันฉบับนี้ ทั้งนี้รวมถึงกฎกติกาแข่งรถแห่งชาติของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือ ร.ย.ส.ท. โดยถือว่ายินยอมปฏิบัติตามทุกประการทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ
- 1.2 กติกาให้ใช้ฉบับภาษาไทยเป็นหลัก
- 1.3 ข้อความหนึ่งใดของกติกานี้ต้องไม่ขัดแย้งกับกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ (NCR) ของ ร.ย.ส.ท.
- 1.4 ข้อกำหนดใดที่ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกากการแข่งขันนี้ หรือข้อยกเว้นให้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการ

### S.2 คุณสมบัติของผู้สมัคร

ผู้สมัครจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถแข่งของ ร.ย.ส.ท. ที่ไม่ขาดอายุ ณ วันทำการแข่งขัน พร้อมยื่นหลักฐานประกอบการสมัครให้กรรมการตรวจสอบก่อนการประชุมนักแข่ง (DRIVERS' BRIEFING) ซึ่งจะแจ้งให้ทราบในกำหนดการแข่งขันของแต่ละสนาม

### S.3 คุณสมบัติของรถแข่ง

รถแข่งจะต้องมีขนาด (Diameter) ของ Chassis Tubing ไม่เกิน 32 มิลลิเมตร และต้องเป็นทรงกลมเท่านั้น, เส้นผ่านศูนย์กลางของเพลาลังจะต้องไม่เกิน 50 มิลลิเมตร และห้ามใช้เบรคหน้ายกเว้นรุ่น KF 2 คณะกรรมการจัดการแข่งขันมีสิทธิปฏิเสธหรือห้ามรถแข่งที่มีสภาพไม่เหมาะสมลงทำการแข่งขัน

### S.4 กำหนดการแข่งขัน

คณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน จะแจ้งกำหนดการแข่งขันให้ทราบก่อนการแข่งขันแต่ละสนาม อย่างน้อย 3 สัปดาห์ ก่อนการแข่งขัน (หากมีการเปลี่ยนแปลง)

### S.5 รูปแบบการแข่งขัน

- 5.1 กำหนดการแข่งขัน 1 วัน ซ้อมและตรวจสภาพก่อนวันแข่ง 1 วัน
- 5.2 รอบของการแข่งขันขึ้นอยู่กับรูปแบบของสนาม และระยะทาง
- 5.3 นักแข่งจะสามารถลงซ้อม (1 วันก่อนการแข่งขัน) ตามตารางซ้อมที่กำหนด

### S.6 คะแนนสะสม (ของทุกรุ่น)

#### 6.1 คะแนนสะสม

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

เมื่อสิ้นสุดปีการแข่งขันแล้ว หากพบว่ามีนักแข่งทำคะแนนสะสมเท่ากันให้พิจารณาตัดสินเปรียบเทียบตำแหน่งชนะเลิศทุกสนาม ผู้ครองตำแหน่งชนะเลิศมากกว่าเป็นผู้ชนะ แต่ถ้าเท่ากันอีก ให้ตัดสินตามตำแหน่งในแต่ละสนามอื่นๆ ที่เหลือ และถ้ายังเสมอกันอีกให้ใช้ผลของสนามสุดท้ายเป็นสนามตัดสินผู้ชนะ

6.2 ถ้านักแข่งมีความประพฤติที่ไม่เหมาะสม หรือ ทำผิดกติกาการแข่งขัน จะไม่ได้คะแนนของการแข่งขันในสนามนั้น

6.3 นักแข่งต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถแข่ง ร.ย.ส.ท. จึงจะมีสิทธิเก็บคะแนนสะสม โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ออกใบอนุญาต

#### S.7 จำนวนรถที่เข้าร่วมการแข่งขันต่อสนาม

แต่ละรุ่นต้องมีรถที่ผ่านการตรวจสภาพจำนวนตั้งแต่ 3 คันขึ้นไป

#### S.8 หมายเลขรถแข่ง

8.1 รถคาร์ททุกคันต้องมีหมายเลขรถตามที่คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันกำหนด (โดยจะต้องขึ้นทะเบียนกับผู้ดำเนินการแข่งขันในสนามที่ 1)

8.2 คณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน กำหนดหมายเลขรถตามรุ่น ดังต่อไปนี้

รุ่น	หมายเลข	สีตัวเลข	สีพื้น
KF 2 อายุ 14-29 ปี	1 – 49	ตัวเลขสีขาว	พื้นสีแดง
KF 2 อายุ 30 ปีขึ้นไป	50 - 99	ตัวเลขสีขาว	พื้นสีแดง
CLUBMAN	100 – 199	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
TAG JUNIOR	200 – 299	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
TAG PRO	300 – 399	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
TAG MASTER	400 – 499	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
YAMAHA CHALLENGE / YAMAHA SL	500 – 599	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
SUPER CADET	600 – 699	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง

หมายเหตุ ห้ามรถแข่งลงซ้อมหรือแข่งขันโดยปราศจากหมายเลขรถแข่ง

8.3 นักแข่งจะต้องติดหมายเลขประจำรถในตำแหน่งทั้งด้านซ้ายและด้านขวา ด้านหน้าและด้านหลัง

8.4 นักแข่งที่ยังไม่เคยเข้าร่วมการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย หรือในระดับคลับเรสมาก่อน จะต้องออกสตาร์ทต่อทำเป็นจำนวน 3 สนาม ซึ่งต้องสามารถแข่งขันจนได้รับธงตราหมากรุกในรอบ FINAL ทั้ง 3 สนาม จึงจะมีสิทธิที่จะออกสตาร์ทตามตำแหน่งที่ได้ควอลิฟายไว้ แต่ทั้งนี้นักแข่งท่านนั้นยังคงมีสิทธิที่จะลงทำการควอลิฟายได้

8.5 จากข้อ 8.4 นักแข่งที่เคยลงแข่งในระดับคลับเรส และได้รับธงตราหมากรุกในรอบ FINAL สามารถนำผลการแข่งมาแสดงให้นายสนาม และนายสนามจะเป็นผู้พิจารณาปรับลดให้ตามจำนวนครั้งที่ได้เคยแข่งไป

#### S.9 การตรวจสภาพ

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ปรับสามตำแหน่ง จนถึง DNF หรือไม่รับผลการแข่งขัน)

การตรวจสภาพตอนเช้าหรือหนึ่งวันก่อนการแข่งขันให้ถือว่าเป็นการตรวจสภาพเบื้องต้นที่เน้นในเรื่องความปลอดภัยและการลงทะเบียนของอุปกรณ์การแข่ง และอนุญาตให้ผู้ผ่านการตรวจสภาพมีสิทธิเข้าร่วมการแข่งขันได้เท่านั้น

ถ้าในระหว่างวันแข่งกรรมการตรวจสอบการทำความผิดกติกาใดๆ ทั้งในระหว่างแข่งและ/หรือภายหลังการแข่งขัน กรรมการมีสิทธิที่จะลงโทษตามข้อกำหนดต่างๆ ได้ทันที นักแข่งจะอ้างถึงผลการตรวจในตอนเช้าหนึ่งวันก่อนการแข่งขันไม่ได้ และถ้ามีกติกาอื่นๆ ที่จะมีเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษ กรรมการจะแจ้งเป็นหนังสืออย่างเป็นทางการให้ทราบเป็นครั้งคราวไปก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น

- 9.1 ในการแข่งแต่ละครั้งอนุญาตให้นักแข่ง 1 คน
  - ใช้อุปกรณ์แข่งได้ 1 คัน
  - มีช่างเครื่องเข้าใน Parc Ferme ได้ 1 คน
  - เครื่องยนต์ 2 เครื่อง
  - ยางแห้ง (Slick Tire) 1 ชุด (ยางหน้า 2 เส้นและยางหลัง 2 เส้น) และกรรมการจะต้องทำเครื่องหมายไว้ที่ยางแข่ง
  - ยางฝน (Wet Tire) 1 ชุด (ยางหน้า 2 เส้นและยางหลัง 2 เส้น) และกรรมการตรวจสอบจะต้องทำเครื่องหมายไว้ที่ยางแข่ง
  - จำนวนการใช้ยาง อาจจะเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม โดยที่ผู้จัดจะต้องทำการประกาศก่อนจับเวลาหนึ่งชั่วโมง
- 9.2 เครื่องยนต์ที่จะใช้แข่งและเครื่องสำรองจะต้องปิดผนึก (Seal) จากกรรมการตรวจสอบ และผนึกดังกล่าวจะต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์
- 9.3 ให้นักแข่งจัดซื้อยางได้ที่ผู้จำหน่ายยาง โดยไม่มีการจัดสรรยางให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดเป็นพิเศษ และต้องมีกรรมการตรวจสอบ ทำเครื่องหมายที่ยาง ณ บริเวณนั้นอย่างเคร่งครัดโดยทันที
- 9.4 ในกรณีที่ที่ยางของนักแข่งเกิดความเสียหายระหว่างการแข่งขันและนักแข่งต้องการเปลี่ยนยางอะไหล่ นักแข่งจะต้อง
  - ขออนุญาตจากนายสนามและได้รับการอนุญาตจากนายสนาม
  - ยางอะไหล่มาให้กรรมการตรวจสอบทำเครื่องหมายที่ยางพร้อมทั้งนำยางเก่าที่ต้องการเปลี่ยนมาแสดงกับกรรมการตรวจสอบ
- 9.5 การซังน้ำหนักรถแข่งและนักแข่งให้อยู่ในข้อกำหนดตามรุ่นที่แข่ง ให้ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของนักแข่งที่จะต้องเตรียมน้ำหนักรถแข่งให้อยู่ในข้อกำหนดของรุ่นนั้นๆ
- 9.6 ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดจะต้องนำรถแข่ง ยาง หมวกกันน็อค พร้อมด้วยเอกสาร เข้ารับการตรวจสอบภายในเวลาที่ระบุไว้ในโปรแกรมการแข่งขัน
- 9.7 นักแข่งและอุปกรณ์การแข่งขันที่ได้ผ่านการตรวจสอบแล้วเท่านั้น จึงจะมีสิทธิ์เข้าร่วมจับเวลาและร่วมการแข่งขันได้ หากผู้ใดใช้อุปกรณ์ที่ไม่ได้ผ่านการตรวจสอบจะถูกปรับออกจากการแข่งขัน
- 9.8 การถอดปรับเปลี่ยนชิ้นส่วนที่สำคัญของรถที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของนักแข่ง จะต้องนำรถคันดังกล่าวเข้าตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง
- 9.9 รถแข่งทั้งหมดจะต้องผ่านการซังน้ำหนักหลังการจับเวลา และหลังการแข่งขันทุกครั้งโดยทันที และจะต้องเข้าซังน้ำหนักตามสภาพที่เพิ่งจะแข่งเสร็จ น้ำหนักรถจะต้องไม่ต่ำกว่าที่กติกาได้ระบุไว้
- 9.10 เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนต่างๆ ต้องตรงตามกติกาเทคนิคที่ระบุไว้ข้างต้น
- 9.11 นักแข่งทุกรุ่นต้องนำเครื่องป้องกันคอมาตรวจสอบด้วย
- 9.12 หลังการแข่งขันในรอบ FINAL รถแข่งที่ได้อันดับ 1 ถึง 3 ของทุกรุ่นจะต้องนำรถมาตรวจสอบหลังแข่ง (เช่น ความจุเครื่องยนต์, ขนาดคาร์บูริเตอร์, การซีลเครื่อง, ฝาสูบ, ชุดจุดระเบิด, ยาง, ท่อไอเสีย, สภาพตัวรถ ฯลฯ) ตามที่กฎกติกาที่กำหนดไว้ในรุ่นนั้นๆ และให้กรรมการตรวจสอบนำเสนอผลการตรวจสอบต่อนายสนาม, กรรมการควบคุมการแข่งขัน

- 9.13 รถแข่งที่มีอันดับ 4 – 5 จะต้องเก็บไว้ในที่ๆ กรรมการกำหนด จนกว่าการตรวจสภาพรถอันดับที่ 1 ถึง 3 จะเรียบร้อย รถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพจะถูกตัดสิทธิ์รับรางวัลและคะแนนสะสม และให้รถแข่งที่อยู่ตำแหน่งรองลงไปและผ่านการตรวจสภาพแล้วได้ตำแหน่งและคะแนนนั้นแทน
- 9.14 ขณะเก็บรถห้ามนักแข่ง หรือช่าง หรือบุคคลใดๆ เข้าไปแตะต้องรถแข่งโดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรรมการ ถ้ามีการฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษ 5 อันดับ
- 9.15 รถแข่งที่ออกจากการแข่งขัน ต้องนำรถไปให้กรรมการตรวจสภาพในทุกกรณี
- S.10 คุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งขัน
- 10.1 **ต้องเป็นรถที่ตรงตามข้อกำหนดกติกาเทคนิคที่ระบุไว้และผ่านการตรวจสภาพแล้วเท่านั้น**
- 10.2 รถแข่งทุกคันต้องมีแผงพวงมาลัยยาวคลุมแกนพวงมาลัยเพื่อติดเบอร์ดัดแข่ง และข้างกล่องทั้งซ้าย/ขวา และกล่องหน้ากันชนเพื่อติดสติ๊กเกอร์ของผู้สนับสนุนการแข่งขัน
- 10.3 กรรมการตรวจสภาพ สามารถตรวจสภาพรถแข่งหรืออุปกรณ์ของนักแข่งได้ตลอดเวลา
- 10.4 กรรมการตรวจสภาพ สามารถขอเปลี่ยนตัวจุดระเบิด (ignition unit) ของนักแข่งได้ตลอดเวลา
- 10.5 รถแข่งสามารถติดตั้งอุปกรณ์ Data Logging ได้ แต่ห้ามติดตั้งอุปกรณ์ Telemetry
- S.11 น้ำหนักถ่วงในการแข่งขัน
- น้ำหนักที่ใช้ถ่วงรถควรเป็นโลหะที่ไม่มีแม่เหล็กที่แหลมคม ยึดติดกับตัวรถได้ 3 ตำแหน่ง คือเบาะ หรือที่โครงรถ และ/หรือถาดพื้นรถ, ใช้เนื้อ 8 มม ยึดได้อย่างน้อย 1 จุด, ใช้เนื้อ 6 มม อย่างน้อย 2 จุด ทั้งนี้ให้ทำการยึดติดแน่นมั่นคงกับตำแหน่งที่แจ้งไว้ดังกล่าวนี้เท่านั้น จุดอื่นหรือการยึดโดยวิธีอื่นใดนอกเหนือไปจากนี้ เช่น ใช้ลวด เข็มขัด เชือก เทปพัน หรือมัด ถือเป็นกรยึดที่ไม่ปลอดภัยพอที่จะอนุญาตให้ลงทำการแข่งขันได้ และห้ามถ่วงน้ำหนักบนตัวผู้ขับขี่
- S.12 อุปกรณ์การตกแต่งของนักแข่ง
- 12.1 หมวกกันน็อก ต้องเป็นหมวกชนิดเต็มหน้า (FULL FACE) เท่านั้น ควรใช้รุ่นที่ได้รับการรับรองจาก SNELL 2005 ส่วนมาตรฐานอื่นๆให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสภาพ
- 12.2 เสื้อชุดแข่งขันต้องเป็นชุดที่ใช้วัสดุที่มีความทนทานสูง มาตรฐาน CIK ชนิดหนาไม่ติดไฟง่าย ต้องเป็นชุดที่ติดกันทั้งเสื้อและกางเกง ยาวถึงข้อมือและข้อเท้า ชุดนักแข่งจะต้องมีป้ายแสดงกรุปเสื้อของผู้ขับขี่ติดไว้บนชุดแข่งบนบริเวณที่สามารถเห็นได้อย่างชัดเจน
- 12.3 ถุงมือต้องเป็นถุงมือหุ้มนิ้วตลอด ยาวเลยข้อมือของผู้สวมใส่ ทำด้วยวัสดุที่มีความคงทน
- 12.4 รองเท้าเป็นรองเท้าหุ้มข้อเท้า ผูกเชือกหรือรัดเรียบร้อย ผลิตโดยวัสดุคงทน
- 12.5 อุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสภาพว่าปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ ถ้ากรรมการเห็นว่าไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยเพียงพออาจไม่ผ่านการตรวจสภาพ
- 12.6 อุปกรณ์ป้องกันคอเป็นอุปกรณ์บังคับที่นักแข่งทุกคนจะต้องใส่เพื่อลงทำการแข่งขัน, เวลาซ้อม, และเวลาแข่งขัน **ถ้าไม่ใส่เครื่องป้องกันคอจะไม่อนุญาตให้นักแข่งลงสนาม**
- S.13 การจับเวลารอบคัดเลือก
- (การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ ปรับ 3 ตำแหน่ง ถึง ไม่รับผลการจับเวลา)
- 13.1 การจับเวลา ใช้เครื่องจับเวลาระบบทรานสปอนเดอร์ หากตัว Transponder สูญหายหรือชำรุด นักแข่งจะต้องชดใช้ในราคาซื้อใหม่ที่ซื้อมาทดแทนใหม่ เมื่อสนามเปิดให้ทำการจับเวลา นักแข่งจะต้องนำรถมาเข้าคิวเพื่อสตาร์ทในช่วงการจับเวลาของรุ่นนั้น โดยมีช่วงการจับเวลารุ่นละ 10 นาที

- 13.2 และเมื่อนำรถออกไปวิ่งในสนามแล้ว การนำรถเข้า PIT ทำได้ในกรณีเดียว คือเข้าตรวจสภาพซังน้ำหนัก นักแข่งไม่มีสิทธิ์ที่จะนำรถเข้ามาซ่อมในพิท หรือให้ช่างเข้าไปซ่อมในสนามในทุกกรณีโดยเด็ดขาด กรรมการจะปรับโทษโดยไม่รับผลการจับเวลา
- 13.3 ถ้ามีผู้ทำเวลาดีที่สุดเท่ากัน ให้ใช้เวลารองลงไปดีที่สุดเป็นผู้ที่สตาร์ทในตำแหน่งที่ดีกว่า
- 13.4 หลังการจับเวลาแล้ว หากตัว Transponder ของรถแข่งคันไหนขัดข้อง กรรมการจะจับเวลาโดยวิธีอื่นที่เหมาะสมและยุติธรรมให้ใหม่ และนำผลการจับเวลาครั้งนี้ไปจัดตำแหน่งสตาร์ทฮีทที่ 1 ร่วมกับกลุ่มที่จับเวลาไปแล้ว โดยที่นักแข่งที่มีปัญหาขณะทำการจับเวลามีสิทธิ์ที่จะใช้ยางชุดใหม่ลงทำการจับเวลาได้
- 13.5 ถ้ามีผู้ไม่ลงทำการจับเวลา จะต้องนำรถไปต่อท้ายของผู้ที่ทำการจับเวลาคันสุดท้าย หากมีหลายรายจะจัดลำดับสตาร์ทโดยใช้วิธีจับฉลากเฉพาะในกลุ่มที่ไม่ลงทำการจับเวลา

#### S.14 การสตาร์ท

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่บวก 2 ตำแหน่ง ถึง 5 ตำแหน่ง)

- 14.1 5 นาที ก่อนการแข่งขัน กรรมการจะปิด Parc Ferme **นักแข่งที่นำรถเข้า Parc Ferme ไม่ทัน จะหมดสิทธิ์กันแข่งขันในฮีทนั้น ๆ**
- 14.2 ลำดับการสตาร์ทของ ฮีทที่ 1 (และฮีทที่ 2 ถ้ามี) จะใช้ผลของการจับเวลารอบคัดเลือก
- 14.3 ลำดับการสตาร์ทของฮีท Pre-Final จะใช้ผลการแข่งขันของฮีทที่ 1 (และฮีทที่ 2 ถ้ามี) โดยนักแข่งที่เข้าอันดับที่ 1 จะเสีย 0 คะแนน และลำดับต่อไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับตำแหน่งที่ได้เมื่อจบการแข่งขันฮีทนั้น อาทิเช่น อันดับที่ 2 เสีย 2 คะแนน, อันดับที่ 3 เสีย 3 คะแนน
- 14.4 กระบวนการที่จะเริ่ม Warm Up Lap จะเริ่มจากการโซว์ป้าย 3 นาที , 1 นาที , 30 วินาที:
- 14.4.1 **ป้าย 3 นาที** : ทุกคนจะต้องออกจากพื้นที่กริด ยกเว้นนักแข่ง, กรรมการ และช่างเครื่อง 1 คน ต่อนักแข่ง 1 ท่าน
- 14.4.2 **ป้าย 1 นาที** : ทุกคนจะต้องออกจากพื้นที่กริด ยกเว้นนักแข่ง และกรรมการ
- 14.4.3 **ป้าย 30 วินาที** : นักแข่งจะทำการสตาร์ทเครื่องยนต์ แต่ยังคงอยู่ในตำแหน่งเดิมทุกคน
- 14.5 เมื่อสิ้นสุดเวลา 30 วินาที กรรมการจะโบกธงเขียวให้นักแข่งเริ่มเข้าสู่ Warm Up Lap **จำนวน 2 รอบ**
- ใน Warm Up Lap รอบที่ 1 นักแข่งทุกคนมีหน้าที่ที่จะรักษา Grid Position ของตนเอง
  - ใน Warm Up Lap รอบที่ 2 นักแข่งทุกคนจะเข้าสู่ Formation Lap ห้ามนักแข่งทำการแซงหรือเปลี่ยนอันดับโดยเด็ดขาด ถ้านักแข่งที่รถแข่งมีปัญหาไม่ทันขบวนจะต้องออกสตาร์ทในตำแหน่งท้ายสุด
  - ถ้าผู้นำ (Pole Position) หรือตำแหน่งที่ 2 ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด กรรมการจะโซว์ป้ายให้วิ่งช้าลง (Slow Down) ถ้าในรอบถัดไปนักแข่งท่านนั้นยังคงใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด จะถูกปรับให้ไปต่อท้าย
- 14.6 ในกรณีที่รถคาร์ทคันใดมีปัญหาทางด้านเทคนิคทำให้เครื่องยนต์ดับหรือไม่สามารถสตาร์ทรถใน Warm Up Lap นักแข่งท่านนั้นจะมีสิทธิ์สตาร์ทเครื่องหลังจากนักแข่งทุกคนผ่านท่านไปแล้ว **นักแข่งท่านนั้นสามารถที่จะเข้าร่วม Formation Lap ที่ตำแหน่งสุดท้าย และไม่อนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม**

- ถ้านักแข่งท่านนั้นไม่สามารถสตาร์ทรถได้หลังจากกรรมการให้สัญญาณสตาร์ทเรียบร้อยแล้ว รถคาร์ทคันนั้นจะต้องถูกยกออกจากสนามเพื่อความปลอดภัย
- 14.7 ห้ามนักแข่งทุกท่านเร่งเครื่องยนต์, แสง หรือเปลี่ยนตำแหน่งสตาร์ทก่อนเส้นเหลือง ซึ่งห่างจากเส้นสตาร์ท 20 เมตร ถ้านักแข่งผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกปรับบวกเวลาเพิ่ม 15 วินาที
- 14.8 ถ้ากรรมการเห็นว่านักแข่งขับรถคาร์ทขับในความเร็วและตำแหน่งที่เหมาะสมเมื่อสิ้นสุดรอบ Formation Lap กรรมการจะให้สัญญาณสตาร์ทการแข่งขัน
- 14.9 ห้ามการเติมน้ำมันและฉีดหรือทาน้ำมันไบนบนเส้นสตาร์ท ถ้าพบจะปรับโทษโดยบวกตำแหน่งหลังจากรการแข่งขันจบแล้ว 5 ตำแหน่ง
- 14.10 การสตาร์ทที่ใช้แบบ"โรลลิงสตาร์ท"
- 14.11 ตำแหน่งสตาร์ทจัดเป็นสองแถว โดยผู้ได้รับตำแหน่งสตาร์ทที่ 1 จะอยู่ด้านชิดขอบทางแข่งด้านในทางโค้งแรก ผู้ได้ตำแหน่งรองลงมาจะจัดเรียงลำดับตามตำแหน่งสตาร์ท
- 14.12 การเริ่มการแข่งขันจะเริ่มนับตั้งแต่ FORMATION, ROLLING START, กรรมการโบกธงสตาร์ทและจนกระทั่งกรรมการโบกธงจบการแข่งขัน ห้ามมีการช่วยเหลือนักแข่งไม่ว่าในกรณีใดๆ ยกเว้นการนำรถที่กีดขวางทางออกจากทางแข่งขัน หรือรุ่นที่ได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษ
- 14.13 ถ้ารถแข่งคันใดเกิดมีปัญหาให้รถแข่งที่อยู่คู่ถัดไปสตาร์ทได้ทันทีและสามารถแข่งรถแข่งที่มีปัญหาได้ทันที
- 14.14 เส้น START และ เส้น FINISH จะเป็นเส้นเดียวกัน และ "เส้นเหลือง" (PRE-STARTING LINE) จะอยู่ก่อนถึงเส้น "สตาร์ท" 20 เมตร นักแข่งจะมีสิทธิเริ่มเร่งเครื่องได้ก็ต่อเมื่อข้ามเส้นเหลืองไปแล้ว
- 14.15 ในขณะที่สัญญาณธงสตาร์ทเริ่ม ห้ามส่วนใดส่วนหนึ่งของรถที่อยู่ตำแหน่งที่ 2 อยู่ล้ำตำแหน่งที่ 1 ณ เส้นสตาร์ท (START LINE) ส่วนรถคันอื่นๆ ก็ไม่สามารถแข่งกันได้จนกว่าผ่านเส้นสตาร์ทแล้ว
- 14.16 ถ้ามีการ JUMP START เกิดขึ้น นายสนามจะประกาศให้ผู้เข้าแข่งขันทราบ และให้บวกตำแหน่งสามตำแหน่งกับผู้ JUMP START สำหรับการแข่งในเที่ยวนั้น
- 14.17 ถ้ารถแข่งคันใดมีปัญหาทางด้านเทคนิคโดยที่ความเร็วลดลงหรือไม่อยู่ในความเร็วที่เหมาะสมในขณะที่ผ่านเส้นสตาร์ท ในขณะที่เดียวกันกรรมการได้ให้สัญญาณเริ่มการแข่งขันแล้ว จะไม่ถือว่ามีกร JUMP START
- 14.18 การ JUMP START จะยึดถือในตำแหน่งที่หนึ่งและที่สองเท่านั้น ส่วนในตำแหน่งอื่นๆสามารถจะแข่งกันได้ในคู่ของตนเอง แต่ถ้ามีรถแข่ง แซงรถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งข้างหน้าจะถือว่าเป็นการ JUMP START
- 14.19 ในระหว่าง ROLLING ก่อนให้สัญญาณธงสตาร์ท หากนักแข่งรายใดขัดข้อง ไม่พร้อมแข่งขัน ให้ยกมือขึ้นเหนือศีรษะเป็นสัญญาณให้เพื่อนนักแข่ง ถ้านักแข่งนำรถเข้าพิทเพื่อแก้ไข ซึ่งหากเป็นกรณีที่พิจารณาแล้วสามารถแก้ไขปัญหาได้ในระยะเวลาสั้นๆ อาจกลับเข้าแข่งขันใหม่ได้ต่อไป **แต่ต้อง Start ที่ตำแหน่งสุดท้าย และไม่อนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม**
- 14.20 กรรมการจะให้สัญญาณสตาร์ทเมื่อเห็นว่าขบวนรถส่วนใหญ่อยู่ในระเบียบแล้ว
- 14.21 การโรลลิงสตาร์ท รถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งที่ 1 และที่ 2 จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมความเร็วของขบวนรถแข่ง ดังนั้นผู้ที่อยู่ตำแหน่งที่ 1 และที่ 2 จะต้องใช้ความเร็วต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้เพื่อให้การแข่งขันสามารถเริ่มขึ้นได้ ถ้าการแข่งขันไม่สามารถเริ่มขึ้นได้เนื่องจากความเร็วของรถตำแหน่งที่ 1 หรือที่ 2 เร็วเกินไป ผู้ที่ขับเร็วเกินไปจะถูกปรับให้ไปต่อท้าย
- 14.22 นักแข่งที่ชนกรวยยางในช่วงโรลลิงสตาร์ท(แนวล้อหลังพื้นแนวล้อหลังของรถคันหน้า) จะได้รับโทษปรับบวก 3 ตำแหน่ง

- 14.23 การ รีสตาร์ท (RESTART) ถ้าเกิดเหตุการณ์ที่สุดิวสัยเช่นสภาพอากาศไม่เอื้ออำนวยหรือเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหรือเหตุการณ์อื่นๆที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการแข่งขันต่อไปได้ให้ปฏิบัติต่อไปนี้
- (1) ถ้าแข่งน้อยกว่า 2 รอบ: ให้ทำการรีสตาร์ทใหม่โดยให้คงไว้ทั้งระยะทางและตำแหน่งสตาร์ทของนักแข่งที่ได้กำหนดไว้ก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น
  - (2) ถ้ามากกว่า 2 รอบแต่ไม่เกิน 75%: ตำแหน่งการสตาร์ทให้ยึดถือจากนักแข่งที่ผ่านเส้น FINISH ตามลำดับในรอบที่ก่อนจะหยุดการแข่งขัน และให้นับจำนวนรอบที่ได้แข่งขันกันไปแล้วรวมกับจำนวนรอบที่เหลือที่ได้กำหนดไว้ แต่ถ้าการรีสตาร์ทไม่สามารถที่จะเริ่มขึ้นใหม่ได้ด้วยเหตุใดก็ตามรอบ FINAL ให้คิดคะแนนเก็บสะสมเป็นครั้งหนึ่งของจำนวนปรกติ
  - (3) ถ้าการแข่งขันเกินกว่า 75%: ให้ยุติการแข่งขันได้ โดยไม่ต้องทำการรีสตาร์ทใหม่และคะแนนสะสมให้คิดไปตามปรกติ

S.15 วินัยการแข่งขันรถคาร์ท

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่บวก 2 ตำแหน่ง DNF ถึงปรับออกจากการแข่งขันและงดการแข่งขันไม่เกินหนึ่งปี)

- 15.1 ทุกครั้งที่นักแข่งต้องการชะลอความเร็วลง หรือมีปัญหาใดๆ ก็ตาม **จะต้องยกมือขึ้นเหนือศีรษะทุกครั้งโดยทันที**
- 15.2 ในการแข่งขันตามปกติ รถแข่งหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ จะไม่กระทบกระแทกซึ่งกันและกัน อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่ใช้ความเร็วสูงระดับใกล้เคียงกัน อาจจะมีรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถกระทบหรือเบียดกันขึ้นได้ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ต้องไม่เกิดขึ้นโดยเจตนาและบ่อยครั้ง หากมีเหตุการณ์กระทบหรือเบียดกันเกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ผู้เข้าแข่งขันทั้งคู่ต้องมีน้ำใจเป็นนักกีฬาเพียงพอที่จะขอโทษและให้อภัยซึ่งกันและกัน
- 15.3 เป็นเรื่องปรกติที่ผู้เข้าแข่งขันทุกคนต้องการชัยชนะและขับขี้อย่างสุดความสามารถ ถ้านักแข่งคนใดมีเจตนาชะลอความเร็วลงเพื่อให้นักแข่งคนอื่นแซงในรอบเดียวกัน หรือเพื่อต้องการกีดขวางให้นักแข่งอื่นๆ ช้าลง และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด ให้ถือได้ว่าเป็นเหตุการณ์ผิดปกติ กรรมการมีสิทธิที่จะตัดสินลงโทษได้
- 15.4 ในกรณีรถแข่งเกิดปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถจะทำการแข่งขันต่อไปได้ และต้องการให้ผู้อื่นแซงนักแข่งผู้นั้นต้องให้สัญญาณด้วยมือโดยชี้ให้แข่งทางซ้ายหรือขวาก็ได้
- 15.5 ในระหว่างการแข่งขันรถแข่งจะเข้าพิทได้จะต้องใช้แรงขับเคลื่อนจากเครื่องยนต์เท่านั้น
- 15.6 ถ้ารถแข่งหมุนหรือหยุดบนลู่วิ่งแข่ง นักแข่งต้องนั่งอยู่ในรถและยกมือขึ้นเหนือศีรษะ และรอจนกว่ารถแข่งผ่านไปหมดแล้วจึงจะเคลื่อนรถออกนอกสนาม หรือเซ็นสตาร์ทพร้อมการแข่งขันต่อไป ในกรณีเกิดรถหลุดออกนอกสนาม นักแข่งต้องรอจนกว่ารถแข่งคันอื่นๆ ผ่านไปหมดแล้ว และแน่ใจว่าไม่เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้ร่วมแข่งขันรายอื่นๆ จึงกลับสู่สนามแข่งขันได้ การเข้าสู่สนามอย่างกะทันหันอันน่าจะก่อให้เกิดอันตรายต้องปฏิบัติตามมติคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน
- 15.7 ถ้ารถแข่งในรุ่น SUPER CADET, YAMAHA หมุนหรือหยุดบนลู่วิ่งแข่ง อนุญาตให้กรรมการเข้าช่วยเหลือเพื่อให้ร่วมการแข่งขันต่อไปได้ แต่ถ้ารถแข่งไม่สามารถที่จะแข่งต่อไปได้ให้กรรมการนำรถออกจากสนามเพื่อไม่ให้กีดขวางการแข่งขันโดยทันที
- 15.8 กีฬาแข่งรถคาร์ทเป็นการแข่งขันรายบุคคล และไม่อนุญาตให้ขับขี้นในลักษณะเป็นทีม เช่น นักแข่งรายหนึ่งให้เพื่อนคนหนึ่งแซงผ่านไปง่ายๆ โดยไม่พยายามทำการแข่งขัน และหลังจากเพื่อนรายนั้นแซงไปแล้ว กลับทำการแข่งกับรถคันอื่นๆ อย่างจริงจัง

- 15.9 การขั้บกัดกัน หมายถึงรถคันหน้าเปลี่ยนเส้นทางจากซ้ายไปขวา หรือจากขวาไปซ้าย สลับไปสลับมา ขั้บขั้บผิดปรกติ เพื่อป้องกันไม่ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงได้ ให้ถือว่าเป็นการขั้บที่ไม่น่าใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิว่ากล่าวตักเตือนหรือลงโทษได้ (ปรับ 3 ตำแหน่ง)
- 15.10 การขั้บขวางทาง หมายถึงนักแข่งที่ตั้งใจชะลอความเร็วเพื่อให้รถคันอื่นที่ตามมาข้างหลังช้าลง
- 15.11 ในระหว่างการแข่งขัน นักแข่งที่ทำผิดกติกาหรือไม่น่าใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิที่จะใช้ธงขาว สลับคำพร้อมแสดงหมายเลขเป็นการตักเตือน หรือให้สัญญาณธงคำพร้อมแสดงหมายเลขเพื่อให้ ออกจากการแข่งขัน
- 15.12 ในลู่สนามแข่ง ห้ามมีบุคคลอื่น ๆ ช่วยเหลือ ถ้าพบว่าผู้แข่งขันรายใดมีผู้ช่วยเหลือขณะทำการจับเวลา หรือขณะแข่งขัน หรือ Rolling Start ให้ยกเลิกผลของนักแข่งรายนั้นในการจับเวลา หรือในอีท นั้น ถ้ามีนักแข่งรายอื่นช่วยเหลือ ให้มีบทลงโทษเช่นเดียวกับผู้รับการช่วยเหลือ (ยกเว้นในกรณีที่ การช่วยเหลือนั้นเกี่ยวกับความปลอดภัย) และกรรมการมีหน้าที่ช่วยเหลือให้พ้นเขตอันตราย เท่านั้น
- 15.13 ห้ามผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปในเขตสนามแข่งในระหว่างแข่งขันไม่ว่าในกรณีใดๆ
- 15.14 ทีมแข่งจะต้องรับผิดชอบพฤติกรรมของบุคลากรในทีม
- 15.15 ห้ามทำการฝึกซ้อมหรือทดสอบรถแข่ง นอกเวลาที่กำหนด หรือมีการประกาศ
- 15.16 ห้ามนักแข่ง,ผู้ร่วมทีม,พี่เลี้ยง, และช่างเครื่องเสฟสิ่งมีนเมาและยาเสพติดทุกชนิดในวันแข่งและก่อน การแข่งขันในวันนั้นจะจับสั้่น มิฉะนั้นจะต้องถูกลงโทษสถานหนัก
- 15.17 ห้ามนักแข่ง พี่เลี้ยง ช่างเครื่อง นำรถลงซ้อมโดยไม่ใส่ชุดแข่งและอุปกรณ์ป้องกันโดยเด็ดขาด
- 15.18 เป็นหน้าที่ของทีมแข่งจะต้องติดตามประกาศอย่างเป็นทางการใดๆ ที่ตีตประกาศ ณ สถานที่ ตัดตั้งป้ายประกาศ
- 15.19 การสูบบุหรืหรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพิทเลนมีโทษปรับ 3,000 บาท
- 15.20 นักแข่ง/ทีมแข่ง ที่ไม่ปฏิบัติตามประกาศเพิ่มเติมหรือกติกาเฉพาะกาล มีโทษปรับเป็นเงิน 5,000 บาท

#### S.16 การแข่ง

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่วก 3 ตำแหน่งขั้บ DNF ถึงออกจากการแข่งขัน)

- 16.1 รถคันหลังต้องการวิ่งแซงรถคันหน้า รถคันหลังไม่มีสิทธิที่จะเบียด ชน ดัน กระแทก ผลัก รถคันหน้า ไม่ว่าในกรณีใดๆ ก็ตาม (ปรับ DNF)
- 16.2 รถคันหน้าไม่มีสิทธิเบียด กระแทก ชน รถคันหลัง ไม่ว่าในกรณีใดๆ ก็ตาม
- 16.3 รถคันหน้ามีสิทธิที่จะเปลี่ยนเส้นทางได้หนึ่งครั้ง รถคันหลังมีสิทธิจะแซงรถคันหน้าได้ทั้งซ้ายและขวา
- 16.4 ในกรณีที่รถวิ่งคู่ขนานมาด้วยกันและต่างคนต่างแย่งกันเข้าโค้ง ผู้ขั้บทั้งสองคนมีหน้าที่ต้องรักษา เส้นทางของแต่ละคนโดยไม่เซถลาเข้ามาหรือออกไปจนกระแทกรถคันอื่น ถ้าเกิดการกระแทกกัน รถฝ่ายที่หักเหเปลี่ยนเส้นทางเข้าหาอีกฝ่ายหนึ่ง ถือว่าผู้ที่หักเหเส้นทางนั้นเป็นผู้ที่ผิด (ถูกปรับ 5 ตำแหน่ง หรือถูกให้ธงดำ ถ้ายังมีการฝ่าฝืนหลังจากผ่านการอบรมจากกรรมการแล้ว)
- 16.5 ในกรณีที่รถคันหน้าเตรียมที่จะเข้าโค้งและมีรถคันอื่นวิ่งตามกันมาติดๆ หากรถคันหลังสามารถ แซงเสียบเข้ามาด้านในโดยล้อหน้าของรถคันหลังผ่านขึ้นมาเสมอเครื่องยนต์ของรถคันหน้าได้แล้ว รถคันหน้าควรปล่อยให้คู่แข่งแซงผ่านไป หรือรถคันหน้าอาจขั้บตีคู่ไปโดยหลีกเลี่ยงการกระทบกัน ให้ถึงที่สุด

- 16.6 การหยุดรถกะทันหันเช่นเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่ส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยไม่ว่ากรณีใดๆ นายสนามหรือกรรมการผู้ควบคุมการแข่งขันให้สัญญาณธงแดง ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดต้องยุติการแข่งขันในทันที โดยนักแข่งจะต้องขับอย่างช้าๆ เพื่อเตรียมจอดรถในจุดที่กรรมการกำหนด
- 16.7 การให้สัญญาณธงแดงเพื่อยุติการแข่งขันจะคำนึงถึงสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เช่น การกีดขวาง การมีผู้ได้รับบาดเจ็บ โดยไม่คำนึงถึงจำนวนรถแข่ง
- 16.8 ถ้าการแข่งขันเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปกติ ซึ่งทำให้กรรมการต้องให้สัญญาณธงเหลืองทั่วสนาม ให้นักแข่งขับต่อไปและลดความเร็วลง และห้ามแซงโดยเด็ดขาด การนับรอบจะยังคงนับไปเรื่อยๆ ตามปกติ แต่หากเกิดเหตุการณ์ที่จะต้องหยุดการแข่งขัน การนับรอบจะหยุดลง เมื่อการแข่งขันเริ่มขึ้นใหม่ให้นับรอบต่อจากรอบที่หยุดการแข่งขันและไม่นับรอบการ Rolling Start ใหม่เข้ากับรอบการแข่งขันที่เหลือ
- 16.9 นักแข่งที่ถูกทับริบจากรถแข่งตำแหน่งที่หนึ่งจะได้รับธงฟ้าจากกรรมการ จะต้องรีบชะลอความเร็วพร้อมทั้งชี้ให้เส้นทาง และให้รถคันที่มาทับริบแซงผ่านไปโดยเร็ว

### S.17 การลงโทษผู้ทำผิดกติกา

- 17.1 การทำผิดกติกาด้านเทคนิคจะถูกลงโทษโดยไม่รับผลการแข่งขันในวันนั้นไม่ว่าการกระทำผิดนั้นจะเกิดขึ้นในเที่ยวใดก็ตาม และถ้าในการแข่งครั้งต่อไป นักแข่งคนเดิมยังคงทำผิดกติกาเทคนิคถึงแม้จะต่างกรรมต่างวาระหรือต่างรุ่นที่แข่งขัน หรือการแข่งขันในรายการอื่นๆ ที่ได้รับการรับรองการแข่งขันจากรายสก็ตาม จะไม่ได้รับคะแนนสะสมในทุกครั้งที่ลงทำการแข่งขันทั้งปี
- 17.2 ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ทุกชิ้นที่ติดตั้งอยู่บนรถจะต้องติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง ถ้ามีชิ้นส่วนและอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดหลุดออกจากตำแหน่งที่ควรจะติดตั้ง กรรมการจะให้ออกจากการแข่งขันในทันที ยกเว้นในรอบสุดท้าย
- 17.3 ปรับโทษให้ออกจากการแข่งขัน ใช้ในกรณีนักแข่ง
- ทำผิดกติการ้ายแรง
  - เจตนาโกงผู้เข้าแข่งขันรายอื่นๆ
  - ขับรถอย่างอันตรายโดยเจตนา ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้อื่น
  - เสพสิ่งเสพติดมีนเมาในระหว่างแข่งขัน
  - แสดงกิริยาหยาบคายต่อกรรมการ
  - ทะเลาะวิวาทถึงขั้นทำร้ายร่างกาย
  - กระทำผิดหลายๆ ครั้ง
  - ปรับโทษโดยไม่ให้ร่วมลงแข่งขันโดยมติของคณะกรรมการฯ ร.ย.ส.ท.
- 17.4 ตารางการปรับ
- บวก 5 ตำแหน่งถึง DNF กรณี ชน กระแทก โดยเจตนา
  - บวก 5 ตำแหน่งถึง DNF กรณี ไม่ปฏิบัติตามกติกา (non conforming of the rule)
  - บวก 10 ตำแหน่งถึง DNF หรือตัดสิทธิ์จากการแข่ง กรณี ทะเลาะวิวาท (fighting)
  - บวก 2 ตำแหน่ง กรณี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยไม่มีผู้บาดเจ็บ
  - บวก 2 ตำแหน่งถึง DNF กรณี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยมีผู้บาดเจ็บ
  - บวก 10 ตำแหน่งถึง DNF กรณี ขับกีดขวาง (blocking) ช่วยทีมเดียวกัน

- บวก 3 ตำแหน่งถึง DNF กรณี ไม่เคารพสัญญาณธงต่างๆ
  - DNF กรณี ก้าวร้าว หยาบคายต่อกรรมการ (abusing official)
- 17.5 หากนักแข่งยังคงดื้อดึงไม่เชื่อฟัง และ/หรือแสดงกิริยาไม่สุภาพ กระทำการเยี่ยงผู้ไร้น้ำใจนักกีฬา ให้ตัดสิทธิ์ผลการแข่งขันครั้งนี้ และ/หรือถัดไปอีก 1 ครั้ง

#### S.18 การประท้วง

- การประท้วงต่างๆ จะต้องทำหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษรตามกฎกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ ยื่นต่อกรรมการควบคุมการแข่งขันผ่านนายสนาม พร้อมเงินประท้วงตามอัตราของกฎกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ
- 18.1 ผู้เข้าแข่งขันหรือผู้จัดการทีมเท่านั้นเป็นผู้มีสิทธิประท้วง ไม่รับการประท้วงจากบุคคลอื่น และผู้ประท้วงจะต้องอยู่ในรุ่นและการแข่งขันนั้นๆ
  - 18.2 การประท้วงการจับเวลาของกรรมการ คณะกรรมการควบคุมการแข่งขันจะทำหน้าที่พิจารณา คำประท้วง คำตัดสินของคณะกรรมการถือเป็นที่สุด
  - 18.3 การประท้วงส่วนอื่นๆ ของผู้เข้าแข่งขันกระทำได้ที่ทันที แต่ต้องก่อนการแข่งขัน 15 นาที
  - 18.4 ประท้วงการกระทำผิดกติกาในระหว่างทำการแข่งขันและสภาพภายในเครื่องยนต์ ภายใน 30 นาที หลังการแข่งขันจบ
  - 18.5 ประท้วงผลการแข่งขัน ภายใน 30 นาทีหลังจากประกาศผล และจะต้องวางเงินประท้วง 3000 บาท ถ้าการประท้วงไม่เป็นผลเงินที่วางจะถูกยึดทันที แต่ถ้าการประท้วงเป็นผลผู้ประท้วงจะได้รับเงินคืน

#### S.19 การอุทธรณ์

นักแข่งอาจจะอุทธรณ์การลงโทษของกรรมการได้ โดยทำหนังสือยื่นถึงคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท ภายใน 15 วันหลังเกิดเหตุ จะจัดให้มีการสอบสวนเหตุการณ์ด้วยความเป็นธรรม และจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบภายหลัง การตัดสินของคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. ถือเป็นที่สุด

#### S.20 ระดับการเสี่ยคะแนน

- 20.1 การเสี่ยคะแนนของการแข่งขันแต่ละฮีทจัดเรียงลำดับตามตำแหน่งผู้ชนะ โดยที่อันดับที่หนึ่ง เสี่ยศูนย์แต้ม และลำดับต่อไป ไปนับคะแนนที่เสี่ยเท่ากับตำแหน่งที่ได้เมื่อจบการแข่งขันฮีทนั้น
- 20.2 การแข่งขันจะแบ่ง 1 ฮีท (หรือ 2 ฮีท แล้วดูดุลพินิจของกรรมการแต่จะแจ้งให้ก่อนการแข่งขัน), 1 PRE-FINAL กับ 1 FINAL  
ตำแหน่ง START ใน ฮีทที่ 1 (และฮีทที่ 2 ถ้ามี) จะจัดตามผลการจับเวลา  
ตำแหน่ง START ใน PRE-FINAL จะจัดเรียงลำดับตามผลรวมของคะแนนที่เสี่ยในฮีทที่ 1 (และฮีทที่ 2 ถ้ามี)  
ตำแหน่ง START ใน FINAL จะจัดตามผลการแข่งของ PRE-FINAL
- 20.4 ในกรณีรวมคะแนนเสี่ยในฮีทที่ 1 และฮีทที่ 2 มีคะแนนเท่ากัน ให้ใช้อันดับในฮีทที่ 2 เป็นหลักในการจัดตำแหน่ง START PRE-FINAL
- 20.5 รถแข่งที่ผ่านเส้น FINISH จะต้องผ่านโดยใช้กำลังของเครื่องยนต์เท่านั้นจึงจะได้รับผลการแข่งขัน
- 20.6 ระบบการเก็บคะแนนสะสมเมื่อสิ้นสุดการแข่งขันชิงชนะเลิศ (FINAL RACE) ในการแข่งขันทุกรุ่น แต่ละสนามนักแข่งจะได้คะแนนสะสม 15 อันดับ (จะได้คะแนนเมื่อในรุ่นมีรถแข่งไม่ต่ำกว่า 3 คัน)
- 20.7 ในรุ่น TAG JUNIOR, TAG MASTER, CLUBMAN, YAMAHA CHALLENGE / YAMAHA SL, SUPER CADET จะมีการปรับเปลี่ยนน้ำหนักโดยปรับเพิ่ม/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 6 กิโลกรัม)

# PART B

## TECHNICAL REGULATION

### กติกาเทคนิค

หมายเหตุ:

กติกาเทคนิคนี้เป็นกติกากลางของการแข่งขันรถคาร์ท แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามการ  
จัดการแข่งขันของรุ่นของผู้จัดการแข่งขัน

นำหน้าของการแข่งขันแต่ละรุ่น ให้ดูรายละเอียดในรายการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์

ประเทศไทย 2551



#### 4. CLUBMAN 125

เครื่องยนต์ 2 จังหวะ 125 ซีซี วีดีวาล์ว ที่ใช้คาร์บูเรเตอร์ 23 ม.ม. เป็นมาตรฐานติดมากับเครื่องยนต์ (IAME KOMET, PARILLA LEOPARD)

ระบายน้ความร้อนด้วยน้ำ มีคิลซ์ และสตาร์ทไฟฟ้า น้ำหนักรวมนักแข่ง 165 ก.ก.  
อายุนักแข่ง 30 ปีขึ้นไป

#### 5. YAMAHA CHALLENGE / YAMAHA SL

เครื่องยนต์ 2 จังหวะ 100 ซีซี YAMAHA PISTON PORT (KT100 SD, SC, SEC)  
(เครื่องยนต์ห้ามตกแต่งในทุกกรณี และห้ามใช้อะไหล่ข้ามรุ่น)

น้ำหนักรวมนักแข่ง 130 ก.ก.  
นักแข่งจะต้องมีอายุมากกว่า 10 ปีขึ้นไป

#### 6. SUPER CADET (YAMAHA) 100 ซีซี. (ใช้เช่าเครื่องและโดยการจับสลากเท่านั้น)

เครื่องยนต์ 2 จังหวะ YAMAHA KT100 SEJ 100 ซีซี. มีคิลซ์  
(ห้ามตกแต่งเครื่องยนต์ในทุกกรณี)

น้ำหนักรวมนักแข่ง 105 ก.ก.  
อายุนักแข่ง 8-12ปี

#### 7. TAG JUNIOR

เครื่องยนต์ที่ใช้แข่งในรุ่น TAG PRO JUNIOR ทุกรุ่นต้องตรงตามมาตรฐานจากโรงงาน โดยจะยึดถือคู่มือที่กำหนดไว้ใน TAG PRO JUNIOR ซึ่งจะหาดูได้จาก [www.tagracing.net](http://www.tagracing.net) และห้ามตกแต่งใดๆ ทั้งสิ้น เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

- JUNIOR ROX น้ำหนักรวมนักแข่ง 142 ก.ก.  
DELLORTO CARB VHSB 34

- JUNIOR MAX น้ำหนักรวมนักแข่ง 145 ก.ก.  
DELLORTO CARB VHSB 30

- JUNIOR X 30 น้ำหนักรวมนักแข่ง 150 ก.ก.  
TILLOTSON HL CARB 334A OR 334AB VENTURI 23 M.M.

INTAKE RESTRICTOR 15 M.M. IAME PART# BP-25817  
HEADER WITH A MAX OPENING OF 25 M.M. PART# A-125366

- JUNIOR SONIK TX 125 J น้ำหนักรวมนักแข่ง 152 ก.ก.  
รอบเครื่องยนต์ไม่เกิน 15000 รอบ **เพียงขับหน้าต้องเป็นเบอร์ 11 เท่านั้น**

อายุนักแข่ง 11 – 16 ปี

**หมายเหตุ** ผู้นำเข้าเครื่องยนต์ที่จะใช้แข่งขันรถคาร์ทในประเทศไทย จะต้องส่งข้อมูลของเครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันให้กับรยสท. เพื่อพิจารณาภายในวันที่ 31 ธันวาคม ของปีก่อนการแข่งขัน หรือก่อนการแข่งขัน 4 สัปดาห์

กติกาเทคนิคหลักของเครื่องยนต์ซึ่งจะใช้เป็นมาตรฐานของทุกๆ รุ่น

- T1. ต้องเป็นเครื่องยนต์สูบเดียว 2 จังหวะ ระบายความร้อนด้วยอากาศหรือระบายความร้อนด้วยน้ำ ผลิตออกจำหน่ายโดยทั่วไปทุกยี่ห้อ ห้ามเครื่องยนต์หัวฉีด ห้ามการเพิ่มปริมาณออกซิเจนแก่อากาศที่ถูกดูดเข้าเครื่องเพื่อช่วยการเผาไหม้ทุกรูปแบบ ห้ามการลดอุณหภูมิของอากาศที่ถูกดูดเข้าเครื่องเพื่อการเผาไหม้ทุกรูปแบบ ห้ามระบายความร้อนห้องแครงค์ในรูปแบบอื่น นอกจากใช้ลมผ่านครีระบายความร้อนของเครื่องยนต์เท่านั้น
- T2. รูปร่างลักษณะภายนอกของเครื่องยนต์ต้องเหมือนกับผลิตจากโรงงานผู้ผลิต ทุกรุ่นอนุญาตให้ใช้เครื่องแข่งได้ 2 เครื่อง จะต้องผ่านการตรวจสภาพเบื้องต้นจากกรรมการ และจะต้องลงทะเบียนเลขเครื่องไว้กับกรรมการตรวจสภาพทั้ง 2 เครื่อง โดยให้จัดหาไนตริเจนฝาสูบที่กรรมการสามารถจะ SEAL ได้จำนวนเครื่องละ 2 ตัว คณะกรรมการจะ SEAL เครื่องทั้ง 2 เครื่อง ให้นำเครื่องสำรองไปเก็บไว้กับกรรมการหลังจากจับเวลาคัดเลือกแล้ว และถ้าต้องการใช้เครื่องสำรอง ให้นำเครื่องที่ได้รับการ SEAL มาแลกได้ถ้าทีมใดได้เปิดเครื่องสำรองไป กรรมการจะตรวจเครื่องสำรองนั้นด้วย
- T3. ระบบจุดระเบิดจะต้องเป็นของเดิมประจำแบบรุ่นนั้นๆ และไม่มีข้อกำหนดของหัวเทียน
- T4. การวัดค่าองศาของพอร์ตต่างๆ ในระบบอกสูบ จะใช้ฟิลเลอร์เกจขนาด 0.20 ม.ม ความกว้าง 10 ม.ม ในทุกๆ รุ่นที่แข่งขันเป็นมาตรฐาน และห้ามใช้คาร์บิว SLIDE ทุกรุ่น

**เทคนิคในรุ่น ยามาฮ่า (KT 100 SC, SD, SEC SERIES)**

- T5. ห้ามตกแต่งเครื่องยนต์โดยเด็ดขาดและอะไหล่ทุกชิ้นจะต้องตรงตามรุ่นที่โรงงานผู้ผลิตผลิตออกจำหน่าย
- T6. ระยะห่างระหว่างฝาสูบและลูกสูบจะต้องไม่ต่ำกว่า 2.15 ม.ม ในทุกๆ ตำแหน่งของลูกสูบ
- T7. ประเก็นเสื้อสูบด้านล่างจะต้องไม่ต่ำกว่า 0.35 ม.ม
- T8. ใช้ คาร์บูเรเตอร์ W-3A สำหรับรุ่น KT 100 SC, SD และ คาร์บูเรเตอร์ W-21 รุ่น KT 100 SEC
- T9. ชุดจุดระเบิด
- 9.1. การตั้งจังหวะจุดระเบิด จะทำได้โดยการปรับระยะห่างระหว่างทუნจันไฟและชุดคอยล์จุดระเบิด
- 9.2. ห้ามระบบการตั้งจังหวะจุดระเบิดโดยใช้วิธีเลื่อนคอยล์จุดระเบิดและเลื่อนทูนจันไฟยกเว้นเครื่องที่ใช้คัลซ์
- 9.3. ไม่ต้องใส่ฝาปิดด้านจันไฟมาตรฐาน
- 9.4. สำหรับรุ่น YAMAHA CHALLENGE ให้ใช้ลูกปืนข้อเหวี่ยงวางไฟเบอร์ได้ แต่ลูกปืนแม่เหล็กต้องติดติด
- T10. ห้ามปรับแต่งทุกช่องพอร์ตที่อยู่ในระบบอกสูบ EXHAUST PORT มีค่าไม่เกิน 172 องศาที่ข้อเหวี่ยง

**เทคนิคเฉพาะรุ่น SUPER CADET**

- T11. ใช้เครื่อง YAMAHA KT100 SEJ ความจุระบบอกสูบ 100 ซีซี
- T12. เครื่องยนต์จะต้องเป็น STANDARD ทั้งเครื่องและต้องใส่คัลซ์
- T13. คาร์บูเรเตอร์ ที่ติดมากับเครื่อง STANDARD ตามรุ่นเท่านั้น

- T14. ห้ามตกแต่งชุดจุดระเบิด โดยเด็ดขาด
- T15. AIR BOX จะต้อง STANDARD
- T16. ใช้ขนาดยางหน้า 10\*4.00-5 ยางหลัง 11\*5.00-5

### เทคนิคเฉพาะรุ่น KF 2

- T17. เครื่องยนต์ต้องใช้ระบบปริดวาล์ว
- T18. ระบายความร้อนด้วยอากาศหรือน้ำ
- T19. พอร์ตไอเสียต้องไม่เกิน 177 องศาที่ข้อเหวี่ยง
- T20. ชุดไฟต้อง CIK HOMOLOGATE มากับเครื่องรุ่นนั้น
- T21. ความจุกระบอกสูบไม่เกิน 125 ซี.ซี.
- T22. คาร์บูเรเตอร์ใช้ 2 JETS เวนทูลี่ไม่เกิน 24 ม.ม. ที่ได้ HOMOLOGATE ไว้กับ CIK
- T23. เครื่องยนต์จะต้องเป็นรุ่นที่ได้ HOMOLOGATE ไว้กับ CIK รอบเครื่องยนต์ต้องไม่เกิน 15,000 รอบ/นาที
- T24. คาร์บูเรเตอร์และท่อไอเสียไม่ต้องใช้รุ่นที่ได้ HOMOLOGATE ไว้กับ CIK

### เทคนิคเฉพาะรุ่น CLUBMAN

- T25. ให้ใช้เครื่องยนต์ IAME 125 ซี.ซี. ระบายความร้อนด้วยน้ำที่ผลิตจำหน่ายทั่วไป
- T26. ห้ามมีร่องรอยของการตกแต่งช่องพอร์ตไม่ว่าภายในหรือภายนอก
- T27. ให้ใช้คัลซ์ และสตาร์ทไฟฟ้าเท่านั้น
- T28. ท่อไอเสียจะต้องมีรูปทรงเหมือน STANDARD
- T29. คาร์บูเรเตอร์ TILLOTSON รุ่น HL304E, HL334A, และ HL334AB ขนาดเวนทูลี่ไม่เกิน 23 ม.ม.
- T30. กรองอากาศ (AIR BOX) จะต้องตรงรุ่นกับที่ให้มากับเครื่องยนต์ STANDARD หรือ CIK รับรอง INTAKE ไม่เกิน 22 มม. +/- 1 มม.
- T31. ลูกสูบและข้อเหวี่ยงจะต้องเป็นของ Standard เท่านั้น
- T32. ระยะห่างหัวลูกสูบกับฝาสูบ (Squish Gap) 1.00 มม.
- T33. ไม่บังคับ Reed Valve
- T34. ไม่บังคับลูกปืนและปะเก็น

### เทคนิคเฉพาะรุ่น TAG PRO / TAG MASTER

- T35. เครื่องยนต์ที่ใช้แข่งได้มีดังต่อไปนี้
 

35.1 VORTEX ROK 125	น้ำหนักรวมนักแข่ง	156 ก.ก.
35.2 ROTAX MAX FR 125	น้ำหนักรวมนักแข่ง	165 ก.ก.
35.3 PARILLA LEOPARD	น้ำหนักรวมนักแข่ง	165 ก.ก.
35.4 COMER 125	น้ำหนักรวมนักแข่ง	169 ก.ก.
35.5 SONIK TX 125	น้ำหนักรวมนักแข่ง	178 ก.ก.
35.6 ITALSYSTEM ML 47 H (ANALOG)	น้ำหนักรวมนักแข่ง	170 ก.ก.

35.7	PARILLA X30	น้ำหนักรวมนักแข่ง	167	ก.ก.
35.8	SUPER ROX	น้ำหนักรวมนักแข่ง	174	ก.ก.
35.9	KF 2 เฉพาะรุ่น TAG MASTER เท่านั้น ( ไม่อนุญาตให้ใช้เบอร์หน้า )	น้ำหนักรวมนักแข่ง	178	ก.ก.

- T36. เครื่องยนต์ จะต้องมีสภาพเป็นเครื่อง STANDARD จากโรงงานผู้ผลิตและมีความจุของเครื่องไม่เกิน 125 ซีซี
- T37. กรองอากาศ (AIR BOX) จะต้องตรงรุ่นกับที่ให้มากับเครื่องยนต์ STANDARD หรือ CIK รับรอง
- T38. คาร์บูเรเตอร์ต้องเป็นรุ่นที่ติดมากับเครื่องจากโรงงานผู้ผลิต
- T39. รีดวาล์วจะต้องเป็นแบบที่ติดมากับเครื่อง
- T40. ระบบส่งน้ำมัน (FUEL PUMP) ใช้แบบ DIAPHRAM PULSE
- T41. ระบบจุดระเบิด ตามรุ่นที่ติดมากับเครื่องยนต์จากผู้ผลิต
- T42. ลูกสูบ / แหวน / ปะเก็น จะต้องมาจากโรงงานผู้ผลิตเท่านั้น
- T43. ท่อไอเสียและหม้อพักเสียง ตามที่ให้มากับเครื่องจากผู้ผลิตเท่านั้น
- T44. คลັช ต้องเป็นรุ่นเดียวกับที่ติดมากับเครื่องจากผู้ผลิต ห้ามดัดแปลงใดๆ ทั้งสิ้น
- T45. ระบบระบายความร้อนต้องเป็นชุดที่ติดมากับเครื่อง อาจใส่ที่ดัดกลมเพิ่มเติมได้ โดยจะต้องติดตั้งอย่างมั่นคง และไม่เป็นอันตรายหากเกิดอุบัติเหตุ
- T46. ห้ามตกแต่งภายในเครื่องยนต์เด็ดขาด
- T47. ผู้นำเข้าเครื่องยนต์จะต้องยื่นข้อมูลทางเทคนิค (SPEC) ของเครื่องที่จะใช้แข่งต่อรยสท. ก่อนที่จะใช้เครื่องยนต์เข้าแข่งขัน ล่วงหน้า 4 สัปดาห์

### เชื้อเพลิง

- T48. ต้องเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่จัดหาได้ตามสถานีบริการน้ำมันมาตรฐานที่มีจำหน่ายทั่วไป เป็นเกรดพรีเมียม/ซูเปอร์ ที่มีค่าออกเทน 95 RON ห้ามผสมสารประเภทไนโตร, แอลกอฮอล์, หัวเชื้อเพิ่มออกเทนให้เบนซิน หรือสารอื่นใดทั้งสิ้น

### ตัวถัง

- T49. ตัวถังรถ (FRAME) ต้องเป็นโลหะเชื่อมติดกันเป็นชิ้นเดียวกันที่ขึ้นทะเบียน CIK Homologated และสำหรับรถที่ไม่ได้ขึ้นทะเบียน CIK จะต้องผ่านการรับรองจาก ร.ย.ส.ท. ห้ามใช้ TITANIUM เป็นอุปกรณ์ของตัวถัง และห้ามใช้ระบบกันสะเทือนไฮดรอลิก
- T50. ก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ทุกรุ่นกำหนดให้รถทุกคันมีก่องข้างเป็นใยแก้วหรือพลาสติกชนิดเหนียวเท่านั้น ทั้งนี้ก่องจะต้องไม่ติดออกนอกเส้นที่ลากจากขอบยางด้านหน้าไปยังขอบยางล้อด้านหลัง (ล้อหน้าอยู่ในตำแหน่งตรง) ยกเว้นกรณีที่ใช้ยางฝน
- T51. กันชนหน้าเส้นผ่าศูนย์กลางของเหล็กขนาด 19 มม. ดัดโค้งเข้ามุม ส่วนปลายยึดติดกับโครงตัวถัง ความสูงไม่เกิน 20 ซม. (วัดจากพื้นถนน) กันชนหลังเส้นผ่าศูนย์กลางของเหล็กขนาดไม่ต่ำกว่า 19 มม.
- T52. SPOILER หน้าของรถแข่งทุกรุ่น จะต้องใช้ CLIP เป็นตัวยึดกับกันชนที่เป็นมาตรฐาน 2 จุดเท่านั้น ห้ามใช้วัสดุอื่นใดพันรัดเป็นอันตราย ถ้าตรวจพบจะถูกปรับเป็นแพ้และยึดคะแนนสะสม
- T53. ฝาครอบโช้คหลุมตั้งแต่เฟืองขับโซ่ที่ติดกับเครื่องยนต์ตลอดแนวถึงเฟืองขับโซ่ที่ติดกับเพลาลังโดยคลุมตลอด และสามารถป้องกันไม่ให้โซ่หลุดกระเด็นไปโดนผู้อื่นได้หากเกิดกรณีโซ่หลุด

- T54. ระบบเบรก ต้องบังคับด้วยเท้าข้างเดียว ทำงานโดยใช้แรงคน และมีจานเบรกแผ่นเดียวซึ่งยึดติดกับเพลาหลังเท่านั้น ห้ามใช้เบรคหน้า
- T55. รถทุกคันต้องมีขวดพลาสติกสวมไว้ที่ปลายท่อหายใจของถังน้ำมันเชื้อเพลิง และหม้อน้ำรถแข่งทุกคันจะต้องใช้โซ่ขับเคลื่อนเท่านั้นห้ามใช้สายพานหรือเฟืองขับเพลาหลังที่เปลี่ยนอัตราทดได้เองในขณะแข่งขัน

### **ล้อและยาง**

- T56. เส้นผ่านศูนย์กลางของล้อทั้ง 4 ล้อ ต้องไม่เกิน 5 นิ้วฟุต
- T57. รถแข่งให้ใช้ยางชนิดที่ทางชมรมฯกำหนด
- T58. ห้ามเปลี่ยนแปลงสภาพยางไปจากสภาพผู้ผลิตเดิมทุกประการ
- T59. สภาพของยางการสึกหรอให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ปลอดภัยเพียงพอทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจสภาพและกรรมการควบคุมการแข่งขัน
- T60. รถแข่งทุกคัน ให้ใช้ยางฝน เมื่อนายสนามประกาศว่าสนามเปียก
- T61. กติกาที่ได้กำหนดขึ้นนี้ให้ถือเป็นกติกาหลัก แต่ ร.ย.ส.ท.ขอสงวนสิทธิที่จะเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงกติกาให้เหมาะสมกับระยะเวลาและสถานการณ์ โดยที่ ร.ย.ส.ท.จะออกหนังสือเวียนให้นักแข่งทราบก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น และในหนังสือนั้นจะต้องมีลายเซ็นของประธานคณะกรรมการกีฬาเยาวชน ร.ย.ส.ท.หรือประธานคณะกรรมการรถคาร์ท หรือคณะกรรมการรถคาร์ทจำนวนสองในสี่ท่านกำกับอยู่ และกติกาที่นอกเหนือจากนี้ ร.ย.ส.ท.จะยึดถือแนวทางปฏิบัติและกติกาของ CIK/FIA และ ร.ย.ส.ท.