

รายการแข่งขันกีฬารถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย 2552
KART CHAMPIONSHIP OF THAILAND 2009 SUPPLEMENTARY REGULATION

ชื่อการแข่งขัน

รถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย 2552
KART CHAMPIONSHIP OF THAILAND 2009

ผู้รับรองการแข่งขัน

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

ผู้จัดและผู้ดำเนินการแข่งขัน

ชมรมกีฬารถคาร์ท(ประเทศไทย)

ระดับการแข่งขัน

ระดับชาติ

จุดประสงค์ในการแข่งขัน

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

กำหนดการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย จำนวน 6 สนาม ดังนี้

| สนามที่ | วันที่ | สถานที่ |
|---------|--------------------------|---|
| 1 | 15 กุมภาพันธ์ / FEBRUARY | พีระ พัทยา (Bira / Pattaya) |
| 2 | 19 เมษายน / APRIL | เอส.ซี มอเตอร์สปอร์ต (S.C Motorsport/ Saraburi) |
| 3 | 14 มิถุนายน / JUNE | พีระ พัทยา (Bira / Pattaya) |
| 4 | 9 สิงหาคม / AUGUST | เอส.ซี มอเตอร์สปอร์ต (S.C Motorsport/ Saraburi) |
| 5 | 4 ตุลาคม /OCTOBER | พีระ พัทยา (Bira / Pattaya) |
| 6 | 8 พฤศจิกายน / NOVEMBER | เอส.ซี มอเตอร์สปอร์ต (S.C Motorsport/ Saraburi) |

หมายเหตุ กำหนดการแข่งขันอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม

กำหนดเวลารับสมัคร

สมัครในวันเสาร์ก่อนการจับเวลา (QUALIFY) ในวันอาทิตย์ หรือสมัครในเช้าวันแข่งขันก่อนประชุมนักแข่ง หรือตามที่กำหนดเป็นครั้งๆ ไป

เอกสารประกอบการรับสมัคร

1. ใบสมัคร
2. ใบอนุญาตขับขี่รถแข่งรถคาร์ทระดับชาติหรือสากลออกให้โดย ร.ย.ส.ท.
3. รูปถ่ายหน้าตรง ขนาด 1 นิ้ว จำนวน 2 รูป
4. สำเนาบัตรประชาชน
5. หนังสือรับรองจากผู้ปกครอง (ในกรณียังไม่บรรลุนิติภาวะ)

หมายเหตุ นักแข่งรถคาร์ททุกท่านจะต้องเป็นสมาชิกของชมรมรถคาร์ท(ประเทศไทย) และการนับอายุนักแข่งนับตั้งแต่ 1 มกราคม เป็นต้นไปว่าครบหรือไม่

เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขัน จะต้องเป็นเครื่องยนต์ที่มีอยู่ในกฎของชมรมเท่านั้น ทางชมรมจะไม่อนุญาตให้มีเครื่องยนต์ยี่ห้อใหม่หรือรุ่นใหม่เพิ่มขึ้นอีกในเวลา 2 ปีนี้ ปี 2553 จึงจะเปิดให้นำเครื่องยนต์ยี่ห้อใหม่หรือรุ่นใหม่เข้ามาใช้แข่งขัน แต่ทั้งนี้เครื่องยนต์นั้นจะต้องผ่านการรับรองจากชมรมก่อนจึงจะใช้แข่งได้

สถานที่รับสมัคร

ณ สนามที่จัดการแข่งขัน ตามวันที่ดังกล่าวข้างต้น

รุ่นชิงแชมป์ประเทศไทย (ถ้วยพระราชทานของสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร)

KF 2 และ 125 JUNIOR OPEN

รายละเอียดรุ่นของการแข่งขัน

1. KF2 ชิงถ้วยพระราชทานของสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร

เครื่องยนต์ 2 จังหวะ 125 ซีซี รีดวาล์ว คาร์บูเรเตอร์ 24 มม.

ระบายความร้อนด้วยน้ำ

ระบายความร้อนด้วยอากาศ

ใช้เบรคหน้าได้

อายุ 14-30 ปี

และอายุ 30 ปีขึ้นไป

น้ำหนักรวมนักแข่ง

น้ำหนักรวมนักแข่ง

165 ก.ก.

169 ก.ก.

กติกาทางเทคนิคจะยึดถือกติกาของ CIK

2. **125 SENIOR OPEN (TOUCH AND GO) อายุ 16 ปีขึ้นไป**
 แยกการแข่งขันตามเครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันดังต่อไปนี้ (ห้ามใช้เครื่อง KF 2)
- | | | |
|-----------------------------|-------------------|----------|
| 2.1 PARILLA LEOPARD | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 165 ก.ก. |
| COMER 125 | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 169 ก.ก. |
| SONIK TX 125 | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 178 ก.ก. |
| ITALSYSTEM ML 47 H (ANALOG) | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 170 ก.ก. |
| PARILLA X30 | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 167 ก.ก. |
| SUPER ROK | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 174 ก.ก. |
-
- | | | |
|--------------------|-------------------|----------|
| 2.2 VORTEX ROK 125 | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 156 ก.ก. |
|--------------------|-------------------|----------|
-
- | | | |
|----------------------|-------------------|----------|
| 2.3 ROTAX MAX FR 125 | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 165 ก.ก. |
|----------------------|-------------------|----------|
3. **125 OPEN 35 UP (สามารถสมัครควบในรุ่น 125 SENIOR OPEN ได้)** ซึ่งถ้วยพระราชทานของสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชสยามมกุฎราชกุมาร
 เครื่องยนต์และน้ำหนักให้ใช้เช่นเดียวกับรุ่น 125 SENIOR OPEN อายุของนักแข่งจะต้องมากกว่า 35 ปี และไม่เคยลงแข่งขันรถคาร์ทในรุ่น INTERCONT A มาก่อนภายใน 3 ปี
 นักแข่งสุภาพสตรี น้ำหนักให้ใช้เท่ากับนักแข่งชาย
4. **CLUBMAN** (ซึ่งถ้วยพระราชทานของสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช สยามมกุฎราชกุมาร)
 เครื่องยนต์ 2 จังหวะ 125 ซีซี รีดวาล์ว ที่ใช้คาร์บูเรเตอร์ 23 ม.ม. เป็นมาตรฐานติดมากับเครื่องยนต์ (IAME KOMET, PARILLA LEOPARD) ต้องมีคิลช์ และสตาร์ทไฟฟ้า
 ระบายความร้อนด้วยน้ำ ใช้คิลช์ได้ น้ำหนักรวมนักแข่ง 165 ก.ก.
 อายุ 30 ปีขึ้นไป
5. **YAMAHA และ YAMAHA SL**
 เครื่องยนต์ 2 จังหวะ 100 ซีซี YAMAHA PISTON PORT (KT100 SD, SC, SEC) ห้ามตกแต่งเครื่องยนต์
โดยเด็ดขาดและห้ามใช้อะไหล่ข้ามรุ่นกัน น้ำหนักรวมนักแข่ง 130 ก.ก.
 นักแข่งจะต้องมีอายุมากกว่า 10 ปีขึ้นไป

อายุนักแข่ง 16 ปีขึ้นไป

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

อัตราค่าสมัคร

| | |
|---|------------------------|
| 1. รุ่น KF 2 (อายุ 14-30 ปี และ 30ปีขึ้นไป) | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |
| 2. รุ่น 125 SENIOR OPEN | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |
| 3. รุ่น ROK SENIOR /MAX SENIOR | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |
| 4. รุ่น 125 OPEN (35 UP) | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |
| 5. รุ่น CLUBMAN | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |
| 6. รุ่น YAMAHA CHALLENGE / YAMAHA SL | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |
| 7. รุ่น 125 JUNIOR OPEN | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |
| 8. รุ่น ROK JUNIOR/ ROTAX MAX JUNIOR | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |
| 9. รุ่น SUPER CADET | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |
| 10. รุ่น MINI ROK | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |
| 11. รุ่น KZ SHIFTER | ท่านละ 3,800 บาท/ สนาม |

หมายเหตุ สมัครทั้งปี 6 สนาม จ่ายค่าสมัครเพียง 5 สนาม

รถคาร์ทที่แข่งรายการชิงแชมป์ประเทศไทยจะต้องใช้หัวเทียนเดนโซ่ เท่านั้น จนถึงปี 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 รองอันดับที่หนึ่ง และรองอันดับสอง

2.2 คะแนนรวมทั้งปีจะนับจากคะแนนที่ดีที่สุด 5 ใน 6 สนาม

2.3 นักแข่งที่คะแนนสะสมรวมจะได้รับรางวัลแชมป์ประจำปี, รองอันดับ 1 และ รองอันดับ 2 ประจำปี ต้องเข้าแข่งในสนามสุดท้าย หากไม่เข้าแข่งในสนามสุดท้าย จะไม่ได้รับถ้วยรางวัลประจำปีตำแหน่งใดๆ

3. เงินรางวัล/ถ้วยรางวัล ประจำสนาม

เงินรางวัล/ถ้วยรางวัล สำหรับนักแข่งต่อสนาม

1. รุ่น KF 2 อายุ 14-30 ปี ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
2. รุ่น KF 2 อายุ 30 ปีขึ้นไป ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3

หมายเหตุ สำหรับรุ่น KF 2 อายุ 14-30 ปี และ KF 2 อายุ 30 ปีขึ้นไป เงินรางวัลจ่ายแบบโอเวอร์ออล

| อันดับ 1 | อันดับ 2 | อันดับ 3 |
|----------|----------|----------|
| 3,500 | 2,500 | 2,000 |

3. รุ่น 125 SENIOR OPEN ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3

| อันดับ 1 | อันดับ 2 | อันดับ 3 |
|----------|----------|----------|
| 3,500 | 2,500 | 2,000 |

4. รุ่น CLUBMAN ถ้วยรางวัล อันดับ 1-5

| อันดับ 1 | อันดับ 2 | อันดับ 3 |
|----------|----------|----------|
| 3,500 | 2,500 | 2,000 |

5. รุ่น ROK SENIOR ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
6. รุ่น ROTAX MAX SENIOR ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
7. รุ่น 125 SENIOR OPEN (35 UP) ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
8. รุ่น YAMAHA CHALLENGE ถ้วยรางวัล อันดับ 1-5
9. รุ่น YAMAHA SL ถ้วยรางวัล อันดับ 1-5
10. รุ่น 125 JUNIOR OPEN ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
11. รุ่น ROK JUNIOR ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
12. รุ่น ROTAX MAX JUNIOR ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3
13. รุ่น SUPER CADET ถ้วยรางวัล อันดับ 1-5
14. รุ่น MINI ROK ถ้วยรางวัล อันดับ 1-5
15. รุ่น SHIFTER KZ 2 ถ้วยรางวัล อันดับ 1-3

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 หลังจากเสร็จสิ้นการแข่งขัน หรือไม่เกิน 30 วัน หลังจากวันแข่ง
4. นักแข่งและรถแข่งจะต้องติดเครื่องหมายและป้ายสติ๊กเกอร์บังคับตามที่ผู้จัดกำหนดไว้
5. นักแข่งต้องขึ้นรับรางวัลด้วยตนเอง หากไม่ขึ้นรับรางวัลด้วยตนเองถือว่าสละสิทธิ์ในเงินรางวัล
6. เงินรางวัลและถ้วยรางวัลทั้งหมด หากไม่มีผู้มารับภายใน 30 วันหลังจากจบการแข่งขัน คณะกรรมการ ดำเนินการแข่งขันจะถือว่าท่านสละสิทธิ์ในเงินและรางวัลดังกล่าว

นอกจากนี้แล้วทางตัวแทนผู้จำหน่ายทั้ง Frame และเครื่องยนต์ มีรางวัลสนับสนุนให้กับรายการรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย ซึ่งเป็นรางวัลที่นักแข่งทุกท่านต้องการ คือการได้ไปแข่งขันรถคาร์ทที่ต่างประเทศของ 3 ผู้สนับสนุนและรถคาร์ท หรือเครื่องอีกด้วย โปรดคลิกเข้าไปอ่านรายละเอียดใน 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:

กติกากาการแข่งขันรถคาร์ทีเป็นกติกากลาง 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 กติกากให้ใช้ฉบับภาษาไทยเป็นหลัก
- 1.3 ข้อความหนึ่งใดของกติกานี้ต้องไม่ขัดแย้งกับกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ (NCR) ของ ร.ย.ส.ท.
- 1.4 ข้อกำหนดใดที่ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกากการแข่งขันนี้ หรือข้อยกเว้นให้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการ
- 1.5 สำหรับนักแข่งที่มาร่วมการแข่งขันแค่สนามสุดท้ายสนามเดียว ไม่มีสิทธิรับคะแนนสะสม

S.2 คุณสมบัติของผู้สมัคร

ผู้สมัครจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถแข่งของ ร.ย.ส.ท. ที่ไม่ขาดอายุ ณ วันทำการแข่งขัน พร้อมยื่นหลักฐานประกอบการสมัครให้กรรมการตรวจสอบก่อนการประชุมนักแข่ง (DRIVERS' BRIEFING) ซึ่งจะแจ้งให้ทราบในกำหนดการแข่งขันของแต่ละสนาม และการนับอายุนักแข่งจะนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม เป็นต้นไปว่าครบหรือไม่ครบ

S.3 คุณสมบัติของรถแข่ง

รถแข่งจะต้องมีขนาด (Diameter) ของ Chassis Tubing ไม่เกิน 32 มิลลิเมตร และต้องเป็นทรงกลมเท่านั้น, เส้นผ่านศูนย์กลางของเพลาลังจะต้องไม่เกิน 50 มิลลิเมตร และห้ามใช้เบอร์หน้ายกเว้นรุ่น KF 2 , KZ 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 หากพบว่ามือนักแข่งทำคะแนนสะสมเท่ากันให้พิจารณาตัดสินเปรียบเทียบตำแหน่งชนะเลิศทุกสนาม 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 รถคาร์ทุกคันต้องมีหมายเลขรถตามที่คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันกำหนด (โดยจะต้องขึ้นทะเบียนกับผู้ดำเนินการแข่งขันในสนามที่ 1)

8.2 คณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน กำหนดหมายเลขรถตามรุ่น ดังต่อไปนี้

| รุ่น | หมายเลข | สีตัวเลข | สีพื้น |
|----------------------------------|-----------|-------------|--------------|
| KF 2 อายุ 14-30 ปี | 1 – 49 | ตัวเลขสีขาว | พื้นสีแดง |
| KF 2 อายุ 30 ปีขึ้นไป | 50 - 99 | ตัวเลขสีขาว | พื้นสีแดง |
| CLUBMAN | 100 – 199 | ตัวเลขสีดำ | พื้นสีเหลือง |
| 125 JUNIOR OPEN/ROK JR. /MAX JR. | 200 – 299 | ตัวเลขสีดำ | พื้นสีเหลือง |
| MINI ROK | 300 – 399 | ตัวเลขสีดำ | พื้นสีเหลือง |
| 125 SENIOR OPEN/ROK/MAX | 400 – 459 | ตัวเลขสีดำ | พื้นสีเหลือง |
| 125 OPEN | 460 - 499 | | |
| YAMAHA CHALLENGE / YAMAHA SL | 500 – 599 | ตัวเลขสีดำ | พื้นสีเหลือง |

| | | | |
|--------------|-----------|-------------|--------------|
| SUPER CADET | 600 – 699 | ตัวเลขสีดำ | พื้นสีเหลือง |
| KZ 2 SHIFTER | 700 - 749 | ตัวเลขสีขาว | พื้นสีแดง |

หมายเหตุ ห้ามรถแข่งลงซ้อมหรือแข่งขันโดยปราศจากหมายเลขรถแข่ง สำหรับรถที่สมัครแข่งสองรุ่นจะมี กรอบสีแดงที่หมายเลขรถ

- 8.3 นักแข่งจะต้องติดหมายเลขประจำรถในตำแหน่งทั้งด้านซ้ายและด้านขวา ด้านหน้าและด้านหลัง
- 8.4 นักแข่งที่ยังไม่เคยเข้าร่วมการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย หรือในระดับคลับเรสมาก่อน จะต้องออกสตาร์ทต่อท้ายเป็นจำนวน 3 สนาม ซึ่งต้องสามารถแข่งขันจนได้รับธงตราหมากรุกในรอบ FINAL ทั้ง 3 สนาม จึงจะมีสิทธิที่จะออกสตาร์ทตามตำแหน่งที่ได้ควอลิฟายไว้ แต่ทั้งนี้นักแข่งท่านนั้นยังคงมีสิทธิที่จะลงทำการควอลิฟายได้
- 8.5 จากข้อ 8.4 นักแข่งที่เคยลงแข่งในระดับคลับเรซ และได้รับธงตราหมากรุกในรอบ FINAL สามารถนำผลการแข่งมาแสดงให้นายสนาม และนายสนามจะเป็นผู้พิจารณาปรับลดให้ตามจำนวนครั้งที่ ได้เคยแข่งไป

S.9 การตรวจสภาพ

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ปรับสามตำแหน่ง จนถึง DNF หรือไม่รับผลการแข่งขัน)

การตรวจสภาพตอนเช้าหรือหนึ่งวันก่อนการแข่งขันให้ถือว่าเป็นการตรวจสภาพเบื้องต้นที่เน้นในเรื่องความปลอดภัย และการลงทะเบียนของอุปกรณ์การแข่ง และอนุญาตให้ผู้ผ่านการตรวจสภาพมีสิทธิเข้าร่วมการแข่งขันได้เท่านั้น ถ้าในระหว่างวันแข่งกรรมการตรวจสภาพตรวจพบการทำผิดกติกาใดๆ ทั้งในระหว่างแข่งและ/หรือภายหลังการแข่งขัน กรรมการมีสิทธิที่จะลงโทษตามข้อกำหนดต่างๆ ได้ทันที นักแข่งจะอ้างถึงผลการตรวจในตอนเช้าหนึ่งวันก่อนการแข่งขันไม่ได้ และถ้ามีกติกาอื่นๆ ที่จะมีเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษ กรรมการจะแจ้งเป็นหนังสืออย่างเป็นทางการให้ทราบ เป็นครั้งคราวไปก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น

- 9.1 ในการแข่งแต่ละครั้งอนุญาตให้นักแข่ง 1 คน
- ใช้รถแข่งได้ 1 คัน
 - มีช่างเครื่องเข้าใน Parc Ferme ได้ 1 คน
 - **เครื่องยนต์ 2 เครื่อง ต้องนำไปตรวจสภาพทั้ง 2 เครื่อง**
 - ยางแห้ง (Slick Tire) 1 ชุด (ยางหน้า 2 เส้นและยางหลัง 2 เส้น) และกรรมการจะต้องทำเครื่องหมายไว้ที่ยางแข่ง
 - ยางฝน (Wet Tire) 1 ชุด (ยางหน้า 2 เส้นและยางหลัง 2 เส้น) และกรรมการตรวจสภาพจะต้องทำเครื่องหมายไว้ที่ยางแข่ง
 - จำนวนการใช้ยาง อาจจะเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม โดยที่ผู้จัดจะต้องทำการประกาศก่อนจับเวลาหนึ่งชั่วโมง
- 9.2 เครื่องยนต์ที่จะใช้แข่งและเครื่องสำรองจะต้องปิดผนึก (Seal) จากกรรมการตรวจสภาพ และผนึกดังกล่าวจะต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์

- 9.3 ให้นักแข่งจัดซื้ออย่างได้ที่ผู้จำหน่าย โดยไม่มีการจัดสรรรายได้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดเป็นพิเศษ และต้องมี
กรรมการตรวจสอบสภาพ ทำเครื่องหมายที่ยาง ณ บริเวณนั้นอย่างเคร่งครัดโดยทันที
- 9.4 ในกรณีที่ยางของนักแข่งเกิดความเสียหายระหว่างการแข่งขันและนักแข่งต้องการเปลี่ยนยาง
อะไหล่ นักแข่งจะต้อง
- ขออนุญาตจากนายสนามและได้รับการอนุญาตจากนายสนาม
 - ยางอะไหล่มาให้กรรมการตรวจสอบสภาพทำเครื่องหมายที่ยางพร้อมทั้งนำยางเก่าที่ต้องการเปลี่ยนมา
แสดงกับกรรมการตรวจสอบสภาพ
- 9.5 การซึ้่น้ำหนักกรวมรถแข่งและนักแข่งให้อยู่ในข้อกำหนดตามรุ่นที่แข่ง ให้ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของ
นักแข่งที่จะต้องเตรียมน้ำหนักรถแข่งให้อยู่ในข้อกำหนดของรุ่นนั้นๆ
- 9.6 ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดจะต้องนำรถแข่ง ยาง หมวกกันน็อค พร้อมด้วยเอกสาร เข้ารับการตรวจสอบสภาพ
ภายในเวลาที่ระบุไว้ในโปรแกรมการแข่งขัน
- 9.7 นักแข่งและอุปกรณ์การแข่งขันที่ได้ผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วเท่านั้น จึงจะมีสิทธิ์เข้าร่วมจับเวลาและ
ร่วมการแข่งขันได้ หากผู้ใดใช้อุปกรณ์ที่ไม่ได้ผ่านการตรวจสอบสภาพจะถูกปรับออกจากการแข่งขัน
- 9.8 การถอดปรับเปลี่ยนชิ้นส่วนที่สำคัญของรถที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของนักแข่งจะต้องนำรถคัน
ดังกล่าวเข้าตรวจสอบสภาพอีกครั้งหนึ่ง
- 9.9 รถแข่งทั้งหมดจะต้องผ่านการซึ้่น้ำหนักหลังการจับเวลา และหลังการแข่งขันทุกครั้งโดยทันที และ
จะต้องเข้าซึ้่น้ำหนักตามสภาพที่เพิ่งจะแข่งเสร็จ น้ำหนักกรวมจะต้องไม่ต่ำกว่าที่กติกาได้ระบุไว้
- 9.10 เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนต่างๆ ต้องตรงตามกติกาเทคนิคที่ระบุไว้ข้างต้น
- 9.11 นักแข่งทุกรุ่นต้องนำเครื่องป้องกันคอมาตรวจสอบสภาพด้วย
- 9.12 หลังการแข่งขันในรอบ FINAL รถแข่งที่ได้อันดับ 1 ถึง 3 ของทุกรุ่นจะต้องนำรถมาตรวจสอบสภาพหลังแข่ง
(เช่น ความจุเครื่องยนต์, ขนาดคาร์บิว, การซิลเครื่อง , ฝาสูบ, ชุดจุดระเบิด, ยาง , ท่อไอเสีย, สภาพ
ตัวรถ ฯลฯ)ตามที่กฎกติกาที่กำหนดไว้ในรุ่นนั้นๆ และให้กรรมการตรวจสอบสภาพนำเสนอผลการตรวจ
สภาพต่อนายสนาม, กรรมการควบคุมการแข่งขัน
- 9.13 รถแข่งที่มีอันดับ 4 – 5 จะต้องเก็บไว้ในที่ๆ กรรมการกำหนด จนกว่าการตรวจสอบสภาพรถอันดับที่ 1 ถึง 3
จะเรียบร้อยแล้ว รถที่ไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพจะถูกตัดสิทธิ์รับรางวัลและคะแนนสะสม และให้รถแข่งที่อยู่
ตำแหน่งรองลงไปและผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วได้ตำแหน่งและคะแนนนั้นแทน
- 9.14 ขณะเก็บรถห้ามนักแข่ง หรือช่าง หรือบุคคลใดๆ เข้าไปแตะต้องรถแข่งโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก
กรรมการ ถ้ามีการฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษ 5 อันดับ
- 9.15 รถแข่งที่ออกจากการแข่งขัน ต้องนำรถไปให้กรรมการตรวจสอบสภาพในทุกกรณี

S.10 คุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งขัน

- 10.1 ต้องเป็นรถที่ตรงตามข้อกำหนดกติกาเทคนิคที่ระบุไว้และผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วเท่านั้น
- 10.2 รถแข่งทุกคันต้องมีแผงพวงมาลัยยาวคลุมแกนพวงมาลัยเพื่อติดเบอร์ดั้ง และข้างกล่องทั้งซ้าย/ขวา และกล่องหน้ากันชนเพื่อติดสติ๊กเกอร์ของผู้สนับสนุนการแข่งขัน
- 10.3 กรรมการตรวจสอบสภาพ สามารถตรวจสอบสภาพรถแข่งหรืออุปกรณ์ของนักแข่งได้ตลอดเวลา
- 10.4 กรรมการตรวจสอบสภาพ สามารถขอเปลี่ยนตัวจุดระเบิด (ignition unit) ของนักแข่งได้ตลอดเวลา
- 10.5 รถแข่งสามารถติดตั้งอุปกรณ์ Data Logging ได้ แต่ห้ามติดตั้งอุปกรณ์ Telemetry
- S.11 น้ำหนักถ่วงในการแข่งขัน
 น้ำหนักที่ใช้ถ่วงรถควรเป็นโลหะที่ไม่มีแถมที่แหลมคม ยึดติดกับตัวรถได้ 3 ตำแหน่ง คือเบาะ หรือที่โครงรถ และ/หรือถาดพื้นรถ, ใช้เนื้อ 8 ม.ม ยึดได้อย่างน้อย 1 จุด, ใช้เนื้อ 6 ม.ม อย่างน้อย 2 จุด ทั้งนี้ให้ทำการยึดติดแน่นมั่นคงกับตำแหน่งที่แจ้งไว้ดังกล่าวนี้เท่านั้น จุดอื่นหรือการยึดโดยวิธีอื่นใดนอกเหนือไปจากนี้ เช่น ใช้ลวด เข็มขัด เชือก เทปพัน หรือมัด ถือเป็นกรยึดที่ไม่ปลอดภัยพอที่จะอนุญาตให้ลงทำการแข่งขันได้ และห้ามถ่วงน้ำหนักบนตัวผู้ขับขี่
- S.12 อุปกรณ์การตกแต่งของนักแข่ง
- 12.1 หมวกกันน็อค ต้องเป็นหมวกชนิดเต็มหน้า (FULL FACE) เท่านั้น ควรใช้รุ่นที่ได้รับการรับรองจาก SNELL 2005 ส่วนมาตรฐานอื่นๆให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสอบสภาพ
- 12.2 เสื้อชุดแข่งขันต้องเป็นชุดที่ใช้วัสดุที่มีความทนทานสูง มาตรฐาน CIK ชนิดหนาไม่ติดไฟง่าย ต้องเป็นชุดที่ติดกันทั้งเสื้อและกางเกง ยาวถึงข้อมือและข้อเท้า ชุดนักแข่งจะต้องมีป้ายแสดงกรุปเสื้อของผู้ขับขี่ติดไว้บนชุดแข่งบนบริเวณที่สามารถเห็นได้อย่างชัดเจน
- 12.3 ถุงมือต้องเป็นถุงมือหุ้มนิ้วตลอด ยาวเลยข้อมือของผู้สวมใส่ ทำด้วยวัสดุที่มีความคงทน
- 12.4 รองเท้าเป็นรองเท้าวัดหุ้มข้อเท้า ผูกเชือกหรือรัดเรียบร้อย ผลิตโดยวัสดุคงทน
- 12.5 อุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสอบสภาพว่าปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ ถ้ากรรมการเห็นว่าไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยเพียงพออาจไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพ
- 12.6 อุปกรณ์ป้องกันคอเป็นอุปกรณ์บังคับที่นักแข่งทุกคนจะต้องใส่เพื่อลงทำการแข่งขัน, เวลาซ้อม, และเวลาแข่งขัน ถ้าไม่ใส่เครื่องป้องกันคอจะไม่อนุญาตให้นักแข่งลงสนาม
- S.13 การจับเวลารอบคัดเลือก
 (การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ ปรับ 3 ตำแหน่ง ถึง ไม่รับผลการจับเวลา)
- 13.1 การจับเวลา ใช้เครื่องจับเวลาระบบทราซสปอนเดอร์ หากตัว Transponder สูญหายหรือชำรุด นักแข่งจะต้องชดใช้ในราคาที่ยอมรับทดแทนใหม่ เมื่อสนามเปิดให้ทำการจับเวลา นักแข่งจะต้องนำรถมาเข้าคิวเพื่อสตาร์ทในช่วงการจับเวลาของรุ่นนั้น โดยมีช่วงการจับเวลารุ่นละ 10 นาที
- 13.2 และเมื่อนำรถออกไปวิ่งในสนามแล้ว การนำรถเข้า PIT ทำได้ในกรณีเดียว คือเข้าตรวจสอบสภาพซึ่งน้ำหนักนักแข่งไม่มีสิทธิที่จะนำรถเข้ามาซ่อมในพิต หรือให้ช่างเข้าไปซ่อมในสนามในทุกกรณีโดยเด็ดขาด กรรมการจะปรับโทษโดยไม่รับผลการจับเวลา
- 13.3 ถ้ามีผู้ทำเวลาดีที่สุดเท่ากัน ให้ใช้เวลารองลงไปดีที่สุดเป็นผู้ที่สตาร์ทในตำแหน่งที่ดีกว่า

- 13.4 หลังการจับเวลาแล้ว หากตัว Transponder ของรถแข่งคันไหนขัดข้อง กรรมการจะจับเวลาโดยวิธีอื่นที่เหมาะสมและยุติธรรมให้ใหม่ และนำผลการจับเวลาครั้งนี้ไปจัดตำแหน่งสตาร์ทฮีทที่ 1 ร่วมกับกลุ่มที่จับเวลาไปแล้ว โดยที่นักแข่งที่มีปัญหาขณะทำการจับเวลามีสิทธิที่จะใช้ยางชุดใหม่ลงทำการจับเวลาได้
- 13.5 ถ้ามีผู้ไม่ลงทำการจับเวลา จะต้องนำรถไปต่อท้ายของผู้ที่ทำการจับเวลาคันสุดท้าย หากมีหลายรายจะจัดลำดับสตาร์ทโดยใช้วิธีจับฉลากเฉพาะในกลุ่มที่ไม่ลงทำการจับเวลา
- 13.6 สำหรับนักแข่งใหม่ที่ไม่เคยแข่งขันรถคาร์ทมาก่อนจะต้องต่อท้าย 3 ครั้ง ในฮีทที่ 1 ถึงจะมีสิทธิอยู่ตามตำแหน่งในการจับเวลาของตนเอง

S.14 การสตาร์ท

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่บวก 2 ตำแหน่ง ถึง 5 ตำแหน่ง)

- 14.1 5 นาที ก่อนการแข่งขัน กรรมการจะปิด Parc Ferme **นักแข่งที่นำรถเข้า Parc Ferme ไม่ทัน จะหมดสิทธิ์การแข่งขันในฮีทนั้น 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 และลำดับต่อๆ ไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับตำแหน่งที่ได้เมื่อจบการแข่งขันฮีทนั้น อาทิเช่น อันดับที่ 2 เสีย 2 คะแนน , อันดับที่ 3 เสีย 3 คะแนน
- 14.4 กระบวนการที่จะเริ่ม Warm Up Lap จะเริ่มจากการไต่รอบ 3 นาที , 1 นาที , 30 วินาที:
- 14.4.1 **ไต่รอบ 3 นาที** : ทุกคนจะต้องออกจากพื้นที่กีด ยกเว้นนักแข่ง, กรรมการ และช่างเครื่อง 1 คน ต่อนักแข่ง 1 ท่าน
- 14.4.2 **ไต่รอบ 1 นาที** : ทุกคนจะต้องออกจากพื้นที่กีด ยกเว้นนักแข่ง และกรรมการ
- 14.4.3 **ไต่รอบ 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 กรรมการจะไต่รอบให้วิ่งช้าลง (Slow Down) ถ้าในรอบถัดไปนักแข่งท่านนั้นยังคงใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด จะถูกปรับให้ไปต่อท้าย
- 14.6 ในกรณีที่รถคาร์ทคันใดมีปัญหาทางด้านเทคนิคทำให้เครื่องยนต์ดับหรือไม่สามารถสตาร์ทรถใน Warm Up Lap นักแข่งท่านนั้นจะมีสิทธิสตาร์ทเครื่องหลังจากนักแข่งทุกคนผ่านท่านไปแล้ว นักแข่งท่านนั้นสามารถที่จะเข้าร่วม Formation Lap **ได้แต่ต้องไล่ตามไปห้ามรอบเพื่อเข้าตำแหน่งเดิม แต่ถ้ารอบจะต้องต่อท้ายแถว**

- ถ้านักแข่งท่านนั้นไม่สามารถสตาร์ทรถได้หลังจากกรรมการให้สัญญาณสตาร์ทเรียบร้อยแล้ว รถคาร์ทคันนั้นจะต้องถูกยกออกจากสนามเพื่อความปลอดภัย
- 14.7 ห้ามนักแข่งทุกท่านเร่งเครื่องยนต์, แชน หรือเปลี่ยนตำแหน่งสตาร์ทก่อนเส้นเหลือง ซึ่งห่างจากเส้นสตาร์ท 20 เมตร ถ้านักแข่งผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกปรับบวกเวลาเพิ่ม 15 วินาที
- 14.8 ถ้ากรรมการเห็นว่านักแข่งขับรถคาร์ทขับในความเร็วและตำแหน่งที่เหมาะสมเมื่อสิ้นสุดรอบ Formation Lap กรรมการจะให้สัญญาณสตาร์ทการแข่งขัน
- 14.9 ห้ามการเติมน้ำมันและฉีดหรือทาน้ำมันโซบนเส้นสตาร์ท ถ้าพบจะปรับโทษโดยบวกตำแหน่งหลังจากการแข่งขันจบแล้ว 5 ตำแหน่ง
- 14.10 การสตาร์ทที่ใช้แบบ"โรลลิงสตาร์ท"
- 14.11 ตำแหน่งสตาร์ทจัดเป็นสองแถว โดยผู้ได้รับตำแหน่งสตาร์ทที่ 1 จะอยู่ด้านชิดขอบทางแข่งด้านในทางโค้งแรก ผู้ได้ตำแหน่งรองลงมาจะจัดเรียงลำดับตามตำแหน่งสตาร์ท
- 14.12 การเริ่มการแข่งขันจะเริ่มนับตั้งแต่ FORMATION, ROLLING START, กรรมการโบกธงสตาร์ท และจนกระทั่งกรรมการโบกธงจบการแข่งขัน 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 จะไม่ถือว่ามีการ JUMP START
- 14.18 การ JUMP START จะยึดถือในตำแหน่งที่หนึ่งและที่สองเท่านั้น ส่วนในตำแหน่งอื่นๆสามารถจะแข่งกันได้ในคู่ของตนเอง แต่ถ้ามีรถแข่ง แข่งรถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งข้างหน้าจะถือว่าการ JUMP START
- 14.19 ในระหว่าง ROLLING ก่อนให้สัญญาณธงสตาร์ท หากนักแข่งรายใดขัดข้อง ไม่พร้อมแข่งขัน ให้ยกมือขึ้นเหนือศีรษะเป็นสัญญาณให้เพื่อนนักแข่ง ถ้านักแข่งนำรถเข้าพิทเพื่อแก้ไข ซึ่งหากเป็นกรณีที่พิจารณาแล้วสามารถแก้ไขปัญหาได้ในระยะเวลาสั้นๆ อาจกลับเข้าแข่งขันใหม่ได้ต่อไป **แต่ต้อง Start ที่ตำแหน่งสุดท้าย และไม่อนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม**

- 14.20 กรรมการจะให้สัญญาณสตาร์ทเมื่อเห็นว่าขบวนรถส่วนใหญ่อยู่ในระเบียบแล้ว
- 14.21 การโวลลิงสตาร์ท รถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งที่ 1 และที่ 2 จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมความเร็วของขบวนรถแข่ง ดังนั้นผู้อยู่ตำแหน่งที่ 1 และที่ 2 จะต้องใช้ความเร็วต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้เพื่อให้การแข่งสามารถเริ่มขึ้นได้ ถ้าการแข่งขันไม่สามารถเริ่มขึ้นได้เนื่องจากความเร็วของรถตำแหน่งที่ 1 หรือที่ 2 เร็วเกินไป ผู้ที่ขับเร็วเกินไปจะถูกปรับให้ไปต่อท้าย
- 14.22 นักแข่งที่ชนกรวยยางในช่วงโวลลิงสตาร์ท(แนวล้อหลังพื้นแนวล้อหลังของรถคันหน้า)จะได้รับโทษปรับบวก 3 ตำแหน่ง
- 14.23 การรีสตาร์ท (RESTART) ถ้าเกิดเหตุการณ์ที่สุดิวสัยเช่นสภาพอากาศไม่เอื้ออำนวยหรือเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหรือเหตุการณ์อื่น ๆ ที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการแข่งขันต่อไปได้ให้ปฏิบัติต่อไปนี้
- (1) ถ้าแข่งน้อยกว่า 2 รอบ: ให้ทำการรีสตาร์ทใหม่โดยให้คงไว้ทั้งระยะทางและตำแหน่งสตาร์ทของนักแข่งที่ได้กำหนดไว้ก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น
 - (2) ถ้ามากกว่า 2 รอบแต่ไม่เกิน 75%: ตำแหน่งการสตาร์ทให้ยึดถือจากนักแข่งที่ผ่านเส้น FINISH ตามลำดับในรอบที่ก่อนจะหยุดการแข่งขัน และให้นำจำนวนรอบที่ได้แข่งขันกันไปแล้วรวมกับจำนวนรอบที่เหลือที่ได้กำหนดไว้ แต่ถ้าวอร์ริสตาร์ทไม่สามารถที่จะเริ่มขึ้นใหม่ได้ด้วยเหตุใดก็ตามรอบFINALให้คิดคะแนนเก็บสะสมเป็นครั้งหนึ่งของจำนวนปรกติ
 - (3) ถ้าวอร์ริสตาร์ทเกินกว่า 75%: ให้ยุติการแข่งขันได้ โดยไม่ต้องทำการรีสตาร์ทใหม่และคะแนนสะสมให้คิดไปตามปรกติ

S.15 วินัยการแข่งขันรถคาร์ท

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่บวก 2 ตำแหน่ง DNF ถึงปรับออกจากการแข่งขันและงดการแข่งขันไม่เกินหนึ่งปี)

- 15.1 ทุกครั้งที่นักแข่งต้องการชะลอความเร็วลง หรือมีปัญหาใดๆ ก็ตาม **จะต้องยกมือขึ้นเหนือศีรษะทุกครั้งโดยทันที**
- 15.2 ในการแข่งขันตามปกติ รถแข่งหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ จะไม่กระทบกระแทกซึ่งกันและกัน อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่ใช้ความเร็วสูงระดับโลกก็เคียงกัน อาจจะมีรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถกระทบหรือเบียดกันขึ้นได้ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ต้องไม่เกิดขึ้นโดยเจตนาและบ่อยครั้ง หากมีเหตุการณ์กระทบหรือเบียดกันเกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ผู้เข้าแข่งขันทั้งคู่ต้องมีน้ำใจเป็นนักกีฬาเพียงพอที่จะขอโทษและให้อภัยซึ่งกันและกัน
- 15.3 เป็นเรื่องปกติที่ผู้เข้าแข่งขันทุกคนต้องการชัยชนะและขับซื่ออย่างสุดความสามารถ ถ้านักแข่งคนใดมีเจตนาชะลอความเร็วลงเพื่อให้ให้นักแข่งคนอื่นแข่งในรอบเดียวกัน หรือเพื่อต้องการกีดขวางให้นักแข่งอื่นๆ ซ้ำลง และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด ให้ถือได้ว่าเป็นเหตุการณ์ผิดกติกา กรรมการมีสิทธิที่จะตัดสิทธิ์ลงโทษได้
- 15.4 ในกรณีรถแข่งเกิดปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถจะทำการแข่งขันต่อไปได้ และต้องการให้ผู้อื่นแข่ง นักแข่งผู้นั้นต้องให้สัญญาณด้วยมือโดยชี้ให้แข่งทางซ้ายหรือขวาก็ได้
- 15.5 ในระหว่างการแข่งขันรถแข่งจะเข้าพิทได้จะต้องใช้แรงขับเคลื่อนจากเครื่องยนต์เท่านั้น

- 15.6 ถ้ารถแข่งหมุนหรือหยุดบนลู่วิ่งสนามแข่ง นักแข่งต้องนั่งอยู่ในรถและยกมือขึ้นเหนือศีรษะ และรอจนกว่ารถแข่งผ่านไปหมดแล้วจึงจะเคลื่อนรถออกนอกสนาม หรือเซ็นสตาร์ทร่วมการแข่งขันต่อไป ในกรณีเกิดรถหลุดออกนอกสนาม นักแข่งต้องรอจนกว่ารถแข่งคันอื่นๆ ผ่านไปหมดแล้ว และแน่ใจว่าไม่เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้ร่วมแข่งขันรายอื่นๆ จึงกลับสู่สนามแข่งขันได้ การเข้าสู่สนามอย่างกะทันหันอันน่าจะทำให้เกิดอันตรายต้องถูกปรับตามมติคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน
- 15.7 ถ้ารถแข่งในรุ่น SUPER CADET, YAMAHA หมุนหรือหยุดบนลู่วิ่งสนามแข่ง อนุญาตให้กรรมการเข้าช่วยเหลือเพื่อให้ร่วมการแข่งขันต่อไปได้ แต่ถ้ารถแข่งไม่สามารถที่จะแข่งต่อไปได้ให้กรรมการนำรถออกจากสนามเพื่อไม่ให้กีดขวางการแข่งขันโดยทันที
- 15.8 กีฬาแข่งรถคาร์ทเป็นการแข่งขันรายบุคคล และไม่อนุญาตให้จับขี่ในลักษณะเป็นทีม เช่น นักแข่งรายหนึ่งให้เพื่อนคนหนึ่งแข่งผ่าไปง่ายๆ โดยไม่พยายามทำการแข่งขัน และหลังจากเพื่อนรายนั้นแข่งไปแล้ว กลับทำการแข่งกับรถคันอื่นๆ อย่างจริงจัง
- 15.9 การจับกีดกัน หมายถึงรถคันหน้าเปลี่ยนเส้นทางจากซ้ายไปขวา หรือจากขวาไปซ้าย สลับไปสลับมา ซับซ้ำผิดปกติ เพื่อป้องกันไม่ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงได้ ให้ถือว่าเป็นการจับที่ไม่มีน้ำใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิว่ากล่าวตักเตือนหรือลงโทษได้ (ปรับ 3 ตำแหน่ง)
- 15.10 การจับขวางทาง หมายถึงนักแข่งที่ตั้งใจชะลอความเร็วเพื่อให้รถคันอื่นที่ตามมาข้างหลังช้าลง
- 15.11 ในระหว่างการแข่งขัน นักแข่งที่ทำผิดกติกาหรือไม่มีน้ำใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิที่จะใช้ธงขาวสลับดำพร้อมแสดงหมายเลขเป็นการตักเตือน หรือให้สัญญาณธงดำพร้อมแสดงหมายเลขเพื่อให้
ออกจากการแข่งขัน
- 15.12 ในลู่วิ่งสนามแข่ง ห้ามมีบุคคลอื่นๆ ช่วยเหลือ ถ้าพบว่าผู้แข่งขันรายใดมีผู้ช่วยเหลือขณะทำการจับเวลาหรือขณะแข่งขัน หรือ Rolling Start ให้ยกเลิกผลของนักแข่งรายนั้นในการจับเวลา หรือในฮีทนั้น ถ้ามีนักแข่งรายอื่นช่วยเหลือ ให้มีบทลงโทษเช่นเดียวกับผู้รับการช่วยเหลือ (ยกเว้นในกรณีที่มีการช่วยเหลือนั้นเกี่ยวกับความปลอดภัย) และกรรมการมีหน้าที่ช่วยเหลือให้พ้นเขตอันตรายเท่านั้น
- 15.13 ห้ามผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปในเขตสนามแข่งในระหว่างแข่งขันไม่ว่าในกรณีใดๆ
- 15.14 ทีมแข่งจะต้องรับผิดชอบพฤติกรรมของบุคลากรในทีม
- 15.15 ห้ามทำการฝึกซ้อมหรือทดสอบรถแข่ง นอกเวลาที่กำหนด หรือมีการประกาศ
- 15.16 ห้ามนักแข่ง, ผู้ร่วมทีม, พี่เลี้ยง, และช่างเครื่องเสฟสิ่งมีนเมาและยาเสพติดทุกชนิดในวันแข่งและก่อนการแข่งขันในวันนั้นจะจบสิ้น มิฉะนั้นจะต้องถูกลงโทษสถานหนัก
- 15.17 ห้ามนักแข่ง พี่เลี้ยง ช่างเครื่อง นำรถลงซ้อมโดยไม่ใส่ชุดแข่งและอุปกรณ์ป้องกันโดยเด็ดขาด
- 15.18 เป็นหน้าที่ของทีมแข่งจะต้องติดตามประกาศอย่างเป็นทางการใดๆ ที่ติดประกาศ ณ สถานที่ติดตั้งป้ายประกาศ
- 15.19 การสูบบุหรี่หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพิทเลนมีโทษปรับ 3,000 บาท
- 15.20 นักแข่ง/ทีมแข่ง ที่ไม่ปฏิบัติตามประกาศเพิ่มเติมหรือกติกาเฉพาะกาล มีโทษปรับเป็นเงิน 5,000 บาท

S.16 การแข่ง

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่บวก 3 ตำแหน่งขับ DNF ถึงออกจากการแข่งขัน)

- 16.1 รถคันหลังต้องการวิ่งแข่งรถคันหน้า รถคันหลังไม่มีสิทธิที่จะเบียด ชน ดัน กระทบ ผลัก รถคันหน้า ไม่ว่าจะในกรณีใดๆ ก็ตาม (ปรับ DNF)
- 16.2 รถคันหน้าไม่มีสิทธิเบียด กระทบ ชน รถคันหลัง ไม่ว่าจะในกรณีใดๆ ก็ตาม
- 16.3 รถคันหน้ามีสิทธิที่จะเปลี่ยนเส้นทางได้หนึ่งครั้ง รถคันหลังมีสิทธิจะแข่งรถคันหน้าได้ทั้งซ้ายและขวา
- 16.4 ในกรณีที่รถวิ่งคู่ขนานมาด้วยกันและต่างคนต่างแย่งกันเข้าโค้ง ผู้ขับทั้งสองคนมีหน้าที่ต้องรักษาเส้นทางของแต่ละคนโดยไม่เสถลาเข้ามาหรือออกไปจนกระทบรถคันอื่น ถ้าเกิดการกระทบกัน รถฝ่ายที่หักเหเปลี่ยนเส้นทางเข้าหาอีกฝ่ายหนึ่ง ถือว่าผู้ที่หักเหเส้นทางนั้นเป็นผู้ที่ผิด (ถูกปรับ 5 ตำแหน่ง หรือถูกให้ธงดำ ถ้ายังมีการฝ่าฝืนหลังจากผ่านการอบรมจากกรรมการแล้ว)
- 16.5 ในกรณีที่รถคันหน้าเตรียมที่จะเข้าโค้งและมีรถคันอื่นวิ่งตามกันมาติดๆ หากรถคันหลังสามารถแซงเสียบเข้ามาด้านในโดยล้อหน้าของรถคันหลังผ่านขึ้นมาเสมอเครื่องยนต์ของรถคันหน้าได้แล้ว รถคันหน้าควรปล่อยให้คู่แข่งแซงผ่านไป หรือรถคันหน้าอาจขับตีคู่ไปโดยหลีกเลี่ยงการกระทบกันให้ถึงที่สุด
- 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 นักแข่งที่ถูกทับบอบจากรถแข่งตำแหน่งที่หนึ่งจะได้รับธงฟ้าจากกรรมการ จะต้องรีบชะลอความเร็วพร้อมทั้งชี้ให้เส้นทาง และให้รถคันที่มาทับบอบแซงผ่านไปโดยเร็ว

S.17 การลงโทษผู้ทำผิดกติกา

- 17.1 การทำผิดกติกาด้านเทคนิคจะถูกลงโทษโดยไม่รับผลการแข่งขันในวันนั้นไม่ว่าการกระทำผิดนั้นจะเกิดขึ้นในเที่ยวใดก็ตาม และถ้าในการแข่งครั้งต่อไป นักแข่งคนเดิมยังคงทำผิดกติกาเทคนิคถึงแม้จะต่างกรรมต่างวาระหรือต่างรุ่นที่แข่งขัน หรือการแข่งขันในรายการอื่น ๆ ที่ได้รับการรับรองการแข่งขันจากรายสก็ตตาม จะไม่ได้รับคะแนนสะสมในทุกรุ่นที่ลงทำการแข่งขันทั้งปี
- 17.2 ขึ้นส่วนและอุปกรณ์ทุกชิ้นที่ติดตั้งอยู่บนรถจะต้องติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง ถ้ามีชิ้นส่วนและอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดหลุดออกจากตำแหน่งที่ควรจะติดตั้ง กรรมการจะให้เออกจากการแข่งขันในทันที 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 ของผู้เข้าแข่งขันกระทำได้ที่ 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 โดยทำหนังสือยื่นถึงคณะกรรมการกีฬาเยาวชนตรี ร.ย.ส.ท ภายใน 15 วันหลังเกิดเหตุ จะจัดให้มีการสอบสวนเหตุการณ์ด้วยความเป็นธรรม และจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบภายหลัง การตัดสินของคณะกรรมการกีฬาเยาวชนตรี ร.ย.ส.ท. ถือเป็นที่สุด

S.20 ระเบียบการเสียคะแนน

- 20.1 การเสียคะแนนของการแข่งขันแต่ละฮีทจัดเรียงลำดับตามตำแหน่งผู้ชนะ โดยที่อันดับที่หนึ่ง เสียศูนย์แต้ม และลำดับต่อไป ไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับตำแหน่งที่ได้เมื่อจบการแข่งขันฮีทนั้น
- 20.2 การแข่งขันจะแบ่ง 1 ฮีท (หรือ 2 ฮีท แล้วดุลพินิจของกรรมการแต่จะแจ้งให้ก่อนการแข่งขัน), 1 PRE-FINAL กับ 1 FINAL
ตำแหน่ง START ใน ฮีทที่ 1 (และฮีทที่ 2 ถ้ามี) จะจัดตามผลการจับเวลา
ตำแหน่ง START ใน PRE-FINAL จะจัดเรียงลำดับตามผลรวมของคะแนนที่เสียในฮีทที่ 1 (และฮีทที่ 2 ถ้ามี)
ตำแหน่ง START ใน FINAL จะจัดตามผลการแข่งของ PRE-FINAL
- 20.4 ในกรณีรวมคะแนนเสียในฮีทที่ 1 และฮีทที่ 2 มีคะแนนเท่ากัน ให้ใช้อันดับในฮีทที่ 2 เป็นหลักในการจัดตำแหน่ง START PRE-FINAL
- 20.5 รถแข่งที่ผ่านเส้น FINISH จะต้องผ่านโดยใช้กำลังของเครื่องยนต์เท่านั้นจึงจะได้รับผลการแข่งขัน
- 20.6 ระบบการเก็บคะแนนสะสมเมื่อสิ้นสุดการแข่งขันชิงชนะเลิศ (FINAL RACE) ในการแข่งขันทุกรุ่น แต่ละสนามนักแข่งจะได้คะแนนสะสม 10 อันดับ (จะได้คะแนนเมื่อในรุ่นมีรถแข่งไม่ต่ำกว่า 3 คัน)
- 20.7 ในรุ่น 125 JUNIOR OPEN, 125 SENIOR OPEN, CLUBMAN, YAMAHA CHALLENGE / YAMAHA SL, SUPER CADET จะมีการปรับเปลี่ยนน้ำหนักโดยรับเพิ่ม/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 แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามการจัดการแข่งขันของรุ่นของผู้จัดการแข่งขัน

น้ำหนักของการแข่งขันแต่ละรุ่น ให้ดูรายละเอียดในรายการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประเทศไทย 2551

กติกาเทคนิค (TECHNICAL REGULATIONS)

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ให้ออกจากการแข่งขัน, ไม่รับผลการแข่งขันในอีทอนั้นและอีทาก่อนหน้านั้น, ถ้าในรอบ FINAL ไม่มีคะแนนเก็บสะสมในสนามนั้น และถ้ายังคงมีการฝ่าฝืนกระทำผิดกติกาเทคนิคจากนักแข่งคนเดิม ถึงแม้จะต่างกรรมต่างวาระในปีการแข่งขันนั้นก็ให้ยกเลิกคะแนนสะสมทั้งปี

ข้อกำหนดใดที่ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกาการแข่งขันนี้จะไม่อนุญาตให้กระทำ

รายละเอียดรุ่นของการแข่งขัน

1. KF 2

เครื่องยนต์ 2 จังหวะ 125 ซีซี รีดวาล์ว คาร์บูเรเตอร์ 24 มม.

| | | |
|--|-------------------|----------|
| ระบายน้ความร้อนด้วยน้ำ อายุ 14 – 30 ปี | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 165 ก.ก. |
| และ 30 ปีขึ้นไป | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 169 ก.ก. |

ซีซีซีจะต้องได้รับการ Homologate จาก CIK.

เครื่องKF2 ต้องใช้คาร์บูเรเตอร์แบบไดอะแฟลม 2 JETS 24 มม. จะต้องได้รับการ Homologate จาก CIK

และรอบเครื่องยนต์จะต้องไม่เกิน 15000 รอบ

2. **125 SENIOR OPEN** เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

| | | |
|-----------------------------|-------------------|-----------------|
| VORTEX ROK 125 | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 156 ก.ก. |
| ROTAX MAX FR 125 | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 165 ก.ก. |
| PARILLA LEOPARD | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 165 ก.ก. |
| COMER 125 | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 169 ก.ก. |
| SONIK TX 125 | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 178 ก.ก. |
| ITALSYSTEM ML 47 H (ANALOG) | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 170 ก.ก. |
| PARILLA X30 | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 167 ก.ก. |
| SUPER ROK | น้ำหนักรวมนักแข่ง | 174 ก.ก. |

กติการุ่น **125 SENIOR OPEN** เครื่องทุกรุ่นจะต้องตามมาตรฐานจากโรงงาน (น้ำหนักอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมในระหว่างปีการแข่งขัน)

อายุ 16 ปีขึ้นไป

3. **125 OPEN (35 UP)**

เครื่องยนต์และน้ำหนักให้ใช้เช่นเดียวกับ **125 SENIOR OPEN** อายุของนักแข่งจะต้องมากกว่า 35 ปี และไม่เคยลงแข่งขันรถคาร์ทีในรุ่น INTERCONT A มาก่อน (ภายใน 3 ปีที่ผ่านมา)

4. CLUBMAN 125

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

ระบายความร้อนด้วยน้ำ 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.

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

น้ำหนักรวมนักแข่ง 105 ก.ก.

อายุนักแข่ง 8-12ปี

7. 125 JUNIOR OPEN

เครื่องยนต์ที่ใช้แข่งในรุ่น 125 JUNIOR OPEN ทุกรุ่นต้องตรงตามมาตรฐานจากโรงงาน โดยจะยึดถือคู่มือที่กำหนดไว้ใน 125 JUNIOR OPEN และห้ามตกแต่งใดๆ ทั้งสิ้น
เครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันได้ มีดังต่อไปนี้

- JUNIOR ROX น้ำหนักรวมนักแข่ง 142 ก.ก.

DELLORTO CARB VHSB 30

- JUNIOR MAX น้ำหนักรวมนักแข่ง 145 ก.ก.

DELLORTO CARB VHSB 34

- JUNIOR X 30 น้ำหนักรวมนักแข่ง 154 ก.ก.

Tryton Hobby 27or/ouTryton Hobby 27/C

EXHAUST RESTRICTOR MAXIMUM 31 M.M. IAME PART# X 30 - 125367

- JUNIOR SONIK TX 125 J น้ำหนักรวมนักแข่ง 154 ก.ก.

รอบเครื่องยนต์ไม่เกิน 15000 รอบ เฟืองขับหน้าต้องเป็นเบอร์ 11 เท่านั้น

อายุนักแข่ง 11 – 16 ปี

8. MINI ROK

ใช้มาตรฐานไฮโมโลเกจ เดือนกันยายน 2548 - ธันวาคม 2552

สเตอร์หน้าใช้ 10-11-12 ได้

น้ำหนักรวมนักแข่ง 105 ก.ก.

อายุนักแข่ง 7-12 ปี

9. KZ 2 SHIFTER

Electronic lever change is not allowed for KZ 2

**Carburetor is 30mm Dellorto carb .
Air Box maximum is 30 mm**

น้ำหนักรวมนักแข่ง

175 กก.

อายุนักแข่ง 16 ปีขึ้นไป

หมายเหตุ ผู้นำเข้าเครื่องยนต์ที่จะใช้แข่งขันรถคาร์ทในประเทศไทย จะต้องส่งข้อมูลของเครื่องยนต์ที่ใช้ในการแข่งขันให้กับรยสท. เพื่อพิจารณาภายในวันที่ 31 ธันวาคม ของปีก่อนการแข่งขัน หรือก่อนการแข่งขัน 4 สัปดาห์

กติกาเทคนิคหลักของเครื่องยนต์ซึ่งจะใช้เป็นมาตรฐานของทุกๆ รุ่น

- T1. ต้องเป็นเครื่องยนต์สูบเดียว 2 จังหวะ ระบายความร้อนด้วยอากาศหรือระบายความร้อนด้วยน้ำ ผลิตออกจำหน่ายโดยทั่วไปทุกยี่ห้อ ห้ามเครื่องยนต์หัวฉีด ห้ามการเพิ่มปริมาณออกซิเจนแก่อากาศที่ถูกดูดเข้าเครื่องเพื่อช่วยการเผาไหม้ทุกรูปแบบ ห้ามการลดอุณหภูมิของอากาศที่ถูกดูดเข้าเครื่องเพื่อการเผาไหม้ทุกรูปแบบ ห้ามระบายความร้อนห้องแครงค์ในรูปแบบอื่น นอกจากใช้ลมผ่านครีระบายความร้อนของเครื่องยนต์เท่านั้น
- T2. รูปร่างลักษณะภายนอกของเครื่องยนต์ต้องเหมือนที่ผลิตจากโรงงานผู้ผลิต ทุกรุ่นอนุญาตให้ใช้เครื่องแข่งได้ 2 เครื่อง จะต้องผ่านการตรวจสภาพเบื้องต้นจากกรรมการ และจะต้องลงทะเบียนเลขเครื่องไว้กับกรรมการตรวจสภาพทั้ง 2 เครื่อง โดยให้จัดหาน็อตขันฝาสูบที่กรรมการสามารถจะ SEAL ได้จำนวนเครื่องละ 2 ตัว คณะกรรมการจะ SEAL เครื่องทั้ง 2 เครื่อง ให้นำเครื่องสำรองไปเก็บไว้กับกรรมการหลังจากจับเวลาคัดเลือกแล้ว และถ้าต้องการใช้เครื่องสำรอง ให้นำเครื่องที่ได้รับการ SEAL มาแลกเปลี่ยนถ้าที่มิได้ได้เบิกเครื่องสำรองไป กรรมการจะตรวจเครื่องสำรองนั้นด้วย
- T3. ระบบจุดระเบิดจะต้องเป็นของเดิมประจำแบบรุ่นนั้นๆ และไม่มีข้อกำหนดของหัวเทียน
- T4. การวัดค่าองศาของพอร์ตต่างๆ ในกระบอกสูบ 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. ห้ามระบบการตั้งจังหวะจุดระเบิดโดยใช้วิธีเลื่อนคอยล์จุดระเบิดและเลื่อนทูนจันไฟยกเว้นเครื่องที่ใช้คลังช
- 9.3. ไม่ต้องใส่ฝากันฝุ่นด้านจันไฟมาตรวจสภาพ
- 9.4. สำหรับรุ่น YAMAHA CHALLENGE ให้ใช้ลูกปืนข้อเหวี่ยงรางไฟเบอร์ได้ แต่ลูกปืนแม่เหล็กต้องดูติด
- T10. ห้ามปรับแต่งทุกช่องพอร์ตที่อยู่ในกระบอกสูบ EXHAUST PORT มีค่าไม่เกิน 172 องศาที่ข้อเหวี่ยง

เทคนิคเฉพาะรุ่น SUPER CADET

- T11. ใช้เครื่อง YAMAHA KT100 SEJ ความจุระบบออกสูบล 100 ซีซี
- T12. เครื่องยนต์จะต้องเป็น STANDARD ทั้งเครื่องและต้องใช้คัลซ์
- 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. ความจุระบบออกสูบลไม่เกิน 125 ซี.ซี.
- T22. คาร์บูเรเตอร์ใช้ 2 JETS เวนทิวรีไม่เกิน 24 ม.ม. ที่ได้ HOMOLOGATE ไว้กับ CIK
- T23. เครื่องยนต์จะต้องเป็นรุ่นที่ได้ HOMOLOGATE ไว้กับ CIK รอบเครื่องยนต์ต้องไม่เกิน 15,000 รอบ/นาที
- T24. ท่อไอเสียไม่ต้องใช้รุ่นที่ได้ 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 ขนาดเวนทิวรีไม่เกิน 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 125 SENIOR OPEN

- 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. |

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

เชื้อเพลิง

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

ตัวถัง

- T49. ตัวถังรถ (FRAME) ต้องเป็นโลหะเชื่อมติดกันเป็นชิ้นเดียวกันที่ขึ้นทะเบียน CIK Homologated และสำหรับรถที่ไม่ได้ขึ้นทะเบียน CIK จะต้องผ่านการรับรองจาก ร.ย.ส.ท. ห้ามใช้ TITANIUM เป็นอุปกรณ์ของตัวถัง และห้ามใช้ระบบกันสะเทือนไฮดรอลิก

- T50. ก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่แข่งทุกรุ่นกำหนดให้รถทุกคันมีกล่องข้างเป็นใยแก้วหรือพลาสติกชนิดเหนียวเท่านั้น ทั้งนี้กล่องจะต้องไม่ติดออกนอกเส้นที่ลากจากขอบยางด้านหน้าไปยังขอบยางล้อด้านหลัง (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. ฝาครอบโช้คคุมตั้งแต่เฟืองขับโช้คที่ติดกับเครื่องยนต์ตลอดแนวถึงเฟืองขับโช้คที่ติดกับเพลาหลังโดยคลุมตลอด และสามารถป้องกันไม่ให้โช้คหลุดกระเด็นไปโดนผู้อื่นได้หากเกิดกรณีโช้คหลุด
- T54. ระบบเบรก ต้องบังคับด้วยเท้าข้างเดียว ทำงานโดยใช้แรงคน และมีจานเบรกแผ่นเดียวซึ่งยึดติดกับเพลาหลังเท่านั้น ห้ามใช้เบรกหน้า
- T55. รถทุกคันต้องมีขวดพลาสติกสวมไว้ที่ปลายท่อหายใจของถังน้ำมันเชื้อเพลิง และหม้อน้ำรถแข่งทุกรุ่น จะต้องใช้โช้คขับเคลื่อนเท่านั้นห้ามใช้สายพานหรือเฟืองขับเพลาหลังที่เปลี่ยนอัตราทดได้เองในขณะแข่งขัน
- T56. รถแข่งทุกคัน ทุกรุ่นต้องมีกันชนหลัง พลาสติก**

ล้อและยาง

- T57. เส้นผ่านศูนย์กลางของล้อทั้ง 4 ล้อ ต้องไม่เกิน 5 นิ้วฟุต
- T58. รถแข่งให้ใช้ยางชนิดที่ทางชมรมฯกำหนด
- T59. ห้ามเปลี่ยนแปลงสภาพยางไปจากสภาพผู้ผลิตเดิมทุกประการ
- T60. สภาพของยางการสึกหรอให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ปลอดภัยเพียงพอทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจสภาพและกรรมการควบคุมการแข่งขัน
- T61. รถแข่งทุกรุ่น ให้ใช้ยางฝน เมื่อนายสนามประกาศว่าสนามเปียก
- T62. กติกาที่ได้กำหนดขึ้นนี้ให้ถือเป็นกติกาหลัก แต่ ร.ย.ส.ท.ขอสงวนสิทธิที่จะเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงกติกาให้เหมาะสมกับระยะเวลาและสถานการณ์ โดยที่ ร.ย.ส.ท.จะออกหนังสือเวียนให้นักแข่งทราบก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น และในหนังสือนั้นจะต้องมีลายเซ็นของประธานคณะกรรมการกีฬายานยนต์ ร.ย.ส.ท. หรือประธานคณะกรรมการรถคาร์ท หรือคณะกรรมการรถคาร์ทจำนวนสองในสี่ท่านกำกับอยู่ และกติกาที่นอกเหนือจากนี้ ร.ย.ส.ท.จะยึดถือแนวทางปฏิบัติและกติกาของ CIK/FIA และ ร.ย.ส.ท.