



ROTAX



MAX CHALLENGE

การแข่งขันกีฬารถคาร์ท ปตท โรแท็กซ์ แม็กซ์ ชาเลนจ์ 2009
PTT ROTAX MOJO MAX CHALLENGE 2009
REGULATION

ชื่อการแข่งขัน

ปตท โรแท็กซ์ แม็กซ์ ชาเลนจ์ 2009
PTT ROTAX MOJO MAX CHALLENGE 2009

ผู้รับรองการแข่งขัน

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

ผู้จัดและผู้ดำเนินการแข่งขัน

บริษัท พีระ อาร์ที คาร์ท จำกัด

ระดับการแข่งขัน

ระดับดัลเบส

จุดประสงค์ในการแข่งขัน

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

กำหนดการแข่งขันรถคาร์ทชิงแชมป์ประจำปี จำนวน 5 สนาม ดังนี้

สนามที่	วันที่	สถานที่
1	8 มีนาคม	สนาม BIRA kart พัทยา
2	31 พฤษภาคม	สนาม SC MOTORSPORT สระบุรี
3	12 กรกฎาคม	สนาม BIRA kart พัทยา
4,5	6 กันยายน	สนาม SC MOTORSPORT สระบุรี

หมายเหตุ กำหนดการแข่งขันอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม





ROTAX.



MAX
CHALLENGE

คณะกรรมการจัดการแข่งขัน

นาย สิริวัฒน์ เจริญศิริวัฒน์ นายสนาม
นาย สุรชัย วิริยะสัจจะจิตร เลขาธิการ
นาย สุริยา พงศ์สุวรรณ หัวหน้าฝ่ายตรวจสภาพ
นาย สมเกียรติ คำอักษร Control
คุณ รุจภา จงกลณี ทำผล
นาย ปราโมทย์ ใจมั่น หัวหน้าฝ่ายสตาร์ทและฟิสิกซ์
นาย สงัด ช่างวงศ์ หัวหน้าฝ่ายกรรมการธง
นาย พนม เชื้อสะอาด หัวหน้าฝ่ายเซฟตี้
นาย วุฒิชัย ขวัญเทียน หัวหน้าฝ่ายพิท/ แพทด็อค
นาย ชายน วอลเทอร์ แอทวูด ที่ปรึกษากติกาการแข่งขัน และกติกาเทคนิค

กำหนดเวลารับสมัครและสถานที่รับสมัคร

นักแข่งสามารถสมัครแข่งขันที่ สนามแข่ง ในวันเสาร์ก่อนวันแข่งขันเวลา 08:00 – 16:00
ถ้านักแข่งมาสมัครหลังจากเวลาดังกล่าวท่านจะถูปรับ 2,000 บาท เพื่อมีสิทธิลงทำการแข่งขัน

เอกสารประกอบการรับสมัคร

1. ใบสมัคร
2. ใบอนุญาตขับขี่รถแข่งรถคาร์ตระดับชาติหรือสากลออกให้โดย ร.ย.ส.ท.
3. หนังสือรับรองจากผู้ปกครอง (ในกรณียังไม่บรรลุนิติภาวะ)



กติกาการแข่งขัน (SPORTING REGULATIONS)

รายละเอียดรุ่นของการแข่งขัน

- 1. MAX CHALLENGE** เครื่องยนต์ให้ใช้เครื่องยนต์ ROTAX FR 125 MAX (ความจุกระบอกสูบ 125 ซีซี) และใช้ข้อกำหนดตามข้อบังคับของ ROTAX MOJO MAX CHALLENGE TECHNICAL REGULATION 2009 version 2008.12.17
นักแข่งจะต้องมีวันเกิดปีที่ 15 ก่อน 30 กันยายน 2552
น้ำหนักรวมนักแข่ง 165 กิโลกรัม
- 2. MAX MASTER และ MAX SPORT (NOVICE)**
MAX MASTER เครื่องยนต์และน้ำหนักให้ใช้ข้อกำหนดเดียวกับรุ่น MAX CHALLENGE
นักแข่งต้องมีวันเกิดปีที่ 32 ในปี พ.ศ. 2552
และเคยลงแข่งขันรถคาร์ทในรายการในรายการ Club race หรือชิงแชมป์ประเทศไทยไม่น้อยกว่า 7 สนาม
MAX SPORT เครื่องยนต์, น้ำหนักและอายุนักขับให้ใช้ข้อกำหนดเดียวกับรุ่น MAX CHALLENGE และเคยลงแข่งขันรถคาร์ทในรายการในรายการ Club race หรือชิงแชมป์ประเทศไทยไม่น้อยกว่า 7 สนาม
- 3. MAX JUNIOR**
เครื่องยนต์ให้ใช้เครื่องยนต์ ROTAX รุ่น FR 125 Junior MAX (ความจุกระบอกสูบ 125 ซีซี) และใช้ข้อกำหนดตามข้อบังคับของ ROTAX MOJO MAX CHALLENGE TECHNICAL REGULATION 2009 version 2008.12.17
นักแข่งจะต้องมีวันเกิดปีที่ 13 ก่อน 30 กันยายน 2552
และมีวันเกิดปีที่ 17 หลังวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2552
น้ำหนักรวมนักแข่ง 145 กิโลกรัม
- 4. MINI MAX**
เครื่องยนต์ให้ใช้เครื่องยนต์ ROTAX รุ่น FR 125 Junior MAX (ความจุกระบอกสูบ 125 ซีซี)
ติดตั้ง Intake restrictor และ Exhaust restrictor ที่ผู้จัดกำหนด
และใช้ข้อกำหนดตามข้อบังคับของ ROTAX MOJO MAX CHALLENGE TECHNICAL REGULATION 2008 appendix for 125 MINI MAX and 125 MICRO MAX version 10.01.2008
อายุ 8-15 ปี
น้ำหนักรวมนักแข่ง 130 กิโลกรัม

5. MICRO MAX.

เครื่องยนต์ให้ใช้เครื่องยนต์ ROTAX รุ่น FR 125 Junior MAX (ความจุกระบอกสูบ 125 ซีซี)

ติดตั้งชุด Down grade kit Micro และใช้ข้อกำหนดตามข้อบังคับของ

ROTAX MOJO MAX CHALLENGE TECHNICAL REGULATION 2008 appendix for 125 MINI MAX and 125 MICRO MAX version 10.01.2008

อายุนักแข่ง 7 – 10 ปี

ในกรณีที่อายุน้อยกว่ากำหนด จะพิจารณาจากทักษะและความสามารถในการขับเป็นรายบุคคล น้ำหนักรวมนักแข่ง 100 กิโลกรัม

อนุญาตให้ใช้เครื่อง KOMER 60 cc. มีดลัชร่วมทำการแข่งขันได้

และใช้ข้อกำหนดตามกติกาการแข่งขันรถคาร์ทแห่งชาติ

S 60 และ K 60 น้ำหนักรวมนักแข่ง 85 กิโลกรัม

W 60 น้ำหนักรวมนักแข่ง 90 กิโลกรัม

6. Super MAX DD2 125 ซีซี.

เครื่องยนต์ให้ใช้เครื่องยนต์ ROTAX รุ่น 125 MAX DD2 (ความจุกระบอกสูบ 125 ซีซี) 2 Speed

และใช้ข้อกำหนดตามข้อบังคับของ

ROTAX MOJO MAX CHALLENGE TECHNICAL REGULATION 2009 version 2008.12.17

นักแข่งจะต้องมีวันเกิดปีที่ 15 ก่อน 30 กันยายน 2552

น้ำหนักรวมนักแข่ง 173 กก.

อัตราค่าสมัคร

1. รุ่น Super Max	ท่านละ	3,000.-บาท / สนาม
2. รุ่น MAX CHALLENGE	ท่านละ	3,000.-บาท / สนาม
3. รุ่น MAX MASTER	ท่านละ	3,000.-บาท / สนาม
4. รุ่น MAX SPORT	ท่านละ	3,000.-บาท / สนาม
5. รุ่น MAX JUNIOR	ท่านละ	3,000.-บาท / สนาม
6. รุ่น MINI MAX	ท่านละ	2,500.-บาท / สนาม
7. รุ่น MICRO MAX	ท่านละ	2,500.-บาท / สนาม

รางวัลในการแข่งขัน

1. รางวัลสำหรับการแข่งขันแต่ละสนาม

นักแข่งรถคาร์ททุกรุ่น, ทุกคลาส จะได้รับถ้วยหรือโล่สำหรับรางวัลชนะเลิศ รองชนะเลิศอันดับหนึ่ง และรองชนะเลิศอันดับสองโดยมีพิธีมอบถ้วยรางวัลเมื่อสิ้นสุดการแข่งขันของแต่ละสนามในอัตราส่วนรถแข่ง 3 คันต่อ 1 รางวัล และถ้วยรางวัลสูงสุดไม่เกิน 5 อันดับ

2. รางวัลประจำปี

2.1 นักแข่งที่ทำคะแนนสูงสุดในแต่ละรุ่น 3 อันดับแรก จะได้รับรางวัลแชมป์ประจำปี รับถ้วยรางวัลชนะเลิศ, รองอันดับที่หนึ่ง, และรองอันดับที่สอง

2.2 คะแนนรวมทั้งปีจะนับจากคะแนนที่ดีที่สุด 5 สนามรวมกัน

2.3 นักแข่งที่ชนะในรุ่น Super Max DD2, และ MAX JUNIOR จะถูกรับเชิญเป็นตัวแทนจากประเทศ

ไทยเพื่อไปแข่งในรายการ ROTAX MOJO MAX GRAND FINAL ในปลายปี 2009

2.4 รุ่น MAX Challenge และรุ่น MAX Master ทำการเก็บคะแนนสำหรับคัดเลือกตัวแทนประเทศไทยเพื่อไปแข่งในรายการ ROTAX MOJO MAX GRAND FINAL ในปลายปี 2009 รวมกัน

จำนวนที่นั่งตัวแทนประเทศไทยในรายการ ROTAX MOJO MAX GRAND FINAL 2009

**Junior MAX x 1 ที่นั่ง
MAX Challenge + MAX Master x 1 ที่นั่ง
Super MAX DD2 x 1 ที่นั่ง**

เงื่อนไข

1. ถ้วยรางวัลจะจ่ายตามยอดผู้สมัครเข้าแข่งขัน โดยต้องมีจำนวนรถที่เข้าร่วมการแข่งขันในอัตรา 3 คันต่อ 1 รางวัล และถ้วยรางวัลสูงสุด 5 อันดับ
2. นักแข่งและรถแข่งจะต้องติดเครื่องหมายและป้ายสติ๊กเกอร์บังคับตามที่ผู้จัดกำหนดไว้
3. นักแข่งต้องขึ้นรับรางวัลด้วยตนเองหากไม่ขึ้นรับรางวัลด้วยตนเองถือว่าสละสิทธิ์ในเงินรางวัล (ถ้ามี)
4. เงินรางวัล (ถ้ามี) และถ้วยรางวัลทั้งหมด หากไม่มีผู้มารับภายใน 30 วันหลังจากจบการแข่งขัน คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันจะถือว่าท่านสละสิทธิ์ในเงินและรางวัลดังกล่าว

กติกาการแข่งขัน (SPORTING REGULATIONS)

S.1 การเข้าร่วมการแข่งขัน

S1.1 ผู้สมัครแข่งขันได้รับทราบและทำความเข้าใจในกติกาการแข่งขันฉบับนี้ ทั้งนี้รวมถึงกฎกติกาแข่งรถแห่งชาติของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือ ร.ย.ส.ท. โดยถือว่ายินยอมปฏิบัติตามทุกประการทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

S1.2 กติกาให้ใช้ฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

S1.3 ข้อความหนึ่งใดของกติกานี้ต้องไม่ขัดแย้งกับกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ (NCR) ของ ร.ย.ส.ท.

S1.4 ข้อกำหนดใดที่ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกาการแข่งขันนี้ หรือข้อยกเว้นให้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของ กรรมการ

S.2 คุณสมบัติของผู้สมัคร

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

S.3 สถานะหรือระดับของการแข่งขัน

การแข่งขันรายการ PTT ROTAX MOJO MAX CHALLENGE, ROTAX MOJO MAX CHALLENGE GRAND FINAL ได้รับการรับรองจาก CIK – FIA ตามข้อตกลง

2003 Karting Recognition regulations วันที่ 16/09/2002

บริษัท BIRA RT KART จำกัด ผู้นำเข้า และตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์ ROTAX MAX อย่างเป็นทางการ ได้รับสิทธิในการจัดการแข่งขันคัดเลือกตัวแทนเพื่อเข้าร่วมทำการแข่งขันในรายการ ROTAX MOJO MAXT CHALLENGE GRAND FINAL ในปลายปี 2009 แต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย

S.4 กำหนดการแข่งขัน

คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันจะแจ้งกำหนดการแข่งขันให้ทราบก่อนการแข่งขันแต่ละสนาม อย่างน้อย 3 สัปดาห์ ก่อนการแข่งขัน (หากมีการเปลี่ยนแปลง)

S.5 รูปแบบการแข่งขัน

S5.1 กำหนดการแข่งขัน 1 วัน ซ้อมและตรวจสภาพก่อนวันแข่ง 1 วัน

S5.2 รอบของการแข่งขันขึ้นอยู่กับรูปแบบของสนาม

S5.3 นักแข่งจะสามารถลงซ้อม (1 วันก่อนการแข่งขัน) ตามตารางซ้อมที่กำหนด

S.6 คะแนนสะสม (ของทุกรุ่น)

S6.1 คะแนนสะสม

อันดับ	คะแนน		อันดับ	คะแนน	
	Pre-Final	Final		Pre-Final	Final
1	34	55	18	17	35
2	33	52	19	16	34
3	32	50	20	15	33
4	31	49	21	14	32
5	30	48	22	13	31
6	29	47	23	12	30
7	28	46	24	11	29
8	27	45	25	10	28
9	26	44	26	9	27
10	25	43	27	8	26
11	24	42	28	7	25
12	23	41	29	6	24
13	22	40	30	5	23

14	21	39		31	4	22
15	20	38		32	3	21
16	19	37		33	2	20
17	18	36		34	1	19

เมื่อสิ้นสุดปีการแข่งขันแล้ว หากพบว่ามึนักรแข่งทำคะแนนสะสมเท่ากันให้พิจารณาตัดสินเปรียบเทียบตำแหน่งชนะเลิศทุกสนาม ผู้ครองตำแหน่งชนะเลิศมากกว่าเป็นผู้ชนะ แต่ถ้าเท่ากันอีก ให้ตัดสินตามตำแหน่งในแต่ละสนามอื่น ๆ ที่เหลือ และถ้ายังเสมอกันอีกให้ใช้ผลของสนามสุดท้ายเป็นสนามตัดสินผู้ชนะ

S6.2 ถ้านักแข่งมีความประพฤติที่ไม่เหมาะสม หรือ ทำผิดกติกาการแข่งขัน จะไม่ได้คะแนนของการแข่งขันในสนามนั้น

S6.3 ถ้านักแข่งทำผิดไม่จบการแข่งขันนักแข่งท่านนั้นจะได้คะแนนเท่ากับคะแนนของนักแข่งในอันดับสุดท้ายแต่ลบบอก 5 คะแนน

S6.4 การนับคะแนน Championship ประจำปี จะนับจากคะแนนเก็บ 5 สนาม

การแข่งขันในสนามสุดท้ายจะทำการนับคะแนนแบ่งเป็น 2 สนาม คือ
สนาม 4 และสนาม 5

S6.5 นักแข่งต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถแข่ง ร.ย.ส.ท.จึงจะมีสิทธิเก็บคะแนนสะสมโดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ออกใบอนุญาต

S6.6 ยกเลิก Bonus point ในรุ่น Super MAX

S6.7 การแจกถ้วยรางวัลในแต่ละสนาม

จะแจกตามผลการแข่งขันในรอบ Final ของการแข่งขันสนามนั้น ๆ

S6.8 คะแนนสำหรับ championship ประจำปีและการคัดเลือกตัวแทนประเทศไทยจะสมบูรณต์ต่อเมื่อเครื่องที่ใช้ ในการแข่งขันเป็นเครื่องที่ตรวจเช็คและพินิก Seal จาก Service Center ของบริษัท BIRA RT KART เท่านั้น

S.7 จำนวนรถที่เข้าร่วมการแข่งขันต่อสนาม

แต่ละรุ่นต้องมีรถที่ผ่านการตรวจสภาพจำนวนตั้งแต่ 1 คันขึ้นไป

S.8 หมายเลขรถแข่ง

S8.1 รถคาร์ททุกคันต้องมีหมายเลขรถตามที่คณะกรรมการดำเนินการแข่งขันกำหนด (โดยจะต้องขึ้นทะเบียนกับผู้ดำเนินการแข่งขันในสนามที่ 1)

S8.2 คณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน กำหนดหมายเลขรถตามรุ่น ดังต่อไปนี้

Super Max	หมายเลข	00 – 99	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
MAX CHALLENGE	หมายเลข	100 – 199	ตัวเลขสีขาว	พื้นสีดำ
MAX MASTER	หมายเลข	200 – 299	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
MAX SPORT	หมายเลข	300 – 399	ตัวเลขสีขาว	พื้นสีส้ม
MAX JUNIOR	หมายเลข	400 – 499	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง
MINI MAX	หมายเลข	500 – 599	ตัวเลขสี	พื้นสีส้ม
ชาว				พื้นสีส้ม
MICRO MAX	หมายเลข	600 – 699	ตัวเลขสีดำ	พื้นสีเหลือง

หมายเหตุ ห้ามรถแข่งลงซ้อมหรือแข่งขันโดยปราศจากหมายเลขรถแข่ง

S8.3 นักแข่งจะต้องติดหมายเลขประจำรถในตำแหน่งทั้งด้านซ้ายและด้านขวา ด้านหน้าและด้านหลัง

S.9 การตรวจสภาพ

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ปรับสามตำแหน่ง จนถึง DNF หรือไม่รับผลการแข่งขัน)

การตรวจสภาพตอนเช้าหรือหนึ่งวันก่อนการแข่งขันให้ถือว่าเป็นการตรวจสภาพเบื้องต้นที่เน้นในเรื่องความปลอดภัยและการลงทะเบียนของอุปกรณ์การแข่งขัน และอนุญาตให้ผู้ผ่านการตรวจสภาพมีสิทธิเข้าร่วมการแข่งขันได้เท่านั้น ถ้าในระหว่างวันแข่งกรรมการตรวจสภาพตรวจพบการทำผิดกติกาใดๆ ทั้งในระหว่างแข่งและ/หรือภายหลังการแข่งขันมีสิทธิที่จะลงโทษตามข้อกำหนดต่างๆ ได้ทันที นักแข่งจะอ้างถึงผลการตรวจในตอนเช้าหนึ่งวันก่อนการแข่งขันไม่ได้ และถ้ามีกติกาดูแลอื่นๆ ที่จะมีเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษ กรรมการจะแจ้งเป็นหนังสืออย่างเป็นทางการให้ทราบเป็นครั้งคราวไปก่อนการแข่งขันจะเริ่มขึ้น

9.1 ในการแข่งแต่ละครั้งอนุญาตให้นักแข่ง 1 คน

- ใช้รถแข่งได้ 1 คัน

- มีช่างเครื่องเข้าไป Parc Ferme ได้ 1 คน

- เครื่องยนต์ 2 เครื่อง

- ยาง 1 ชุด หน้า 2 /หลัง 2 เส้น และกรรมการจะต้องทำเครื่องหมายไว้ที่ยางแข่ง หากมีการชำรุดเสียหาย เช่น แตก, ฉีกขาด, บวม ให้แจ้งต่อกรรมการตรวจสภาพ โดยทางกรรมการตรวจสภาพจะอนุญาตให้เปลี่ยนยางสำรองทั้งนี้ไม่เกิน 1 เส้น และจะต้องแจ้งนำยางมาตรวจสภาพและทำเครื่องหมาย ณ จุดตรวจสภาพก่อนการใช้งานเท่านั้น ในทุกกรณีการอนุญาตใช้หรือไม่ ดุลพินิจของกรรมการตรวจสภาพถือเป็นการตัดสินที่สิ้นสุด

9.2 เครื่องยนต์ที่ใช้แข่งและเครื่องสำรองจะต้องปิดผนึก(Seal)จากผู้นำเข้าเครื่องยนต์ ROTAX MAX แห่งประเทศไทย และผนึกดังกล่าวจะต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์ เครื่องยนต์นั้นจะถือว่าเป็นสิทธิสมบูรณ์ในการได้รับคะแนนสะสมแชมป์ประจำปีและสำหรับการคัดเลือก ตัวแทนประเทศไทย

9.3 ให้นักแข่งจัดซื้อยางได้ที่ผู้จำหน่ายยาง โดยไม่มีการจัดสรรยางให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดเป็นพิเศษ และต้องมีกรรมการตรวจสภาพ ทำเครื่องหมายที่ยาง ณ บริเวณนั้นอย่างเคร่งครัดโดยทันที

- 9.4 นักแข่งที่ต้องการเปลี่ยนยางอะไหล่จะต้องนำยางอะไหล่มาให้กรรมการตรวจสอบสภาพ
เครื่องหมายที่ยาง พร้อมทั้งนำยางเก่าที่ต้องการเปลี่ยนมาแสดงกับกรรมการตรวจสอบสภาพ
- 9.5 การซั้่น้ำหนักรวมรถแข่งและนักแข่งให้อยู่ในข้อกำหนดตามรุ่นที่แข่งให้ถือว่าเป็นความ
รับผิดชอบของนักแข่งที่จะต้องเตรียมน้ำหนักรถแข่งให้อยู่ในข้อกำหนดของรุ่นนั้น ๆ
- 9.6 ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดจะต้องนำรถแข่ง ยาง หมวกกันน็อค พร้อมด้วยเอกสาร เข้ารับการตรวจ
สภาพภายในเวลาที่ระบุไว้ในโปรแกรมการแข่งขัน
- 9.7 นักแข่งและอุปกรณ์การแข่งขันที่ได้ผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วเท่านั้น จึงจะมีสิทธิ์เข้าร่วมจับ
เวลาและร่วมการแข่งขันได้ หากผู้ใดใช้อุปกรณ์ที่ไม่ได้ผ่านการตรวจสอบสภาพจะถูกปรับออกจากการ
แข่งขัน
- 9.8 การถอดปรับเปลี่ยนชิ้นส่วนที่สำคัญของรถที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของนักแข่ง จะต้องนำ
รถคันดังกล่าวเข้าตรวจสอบสภาพอีกครั้งหนึ่ง
- 9.9 รถแข่งทั้งหมดจะต้องผ่านการซั้่น้ำหนักหลังการจับเวลา และหลังการแข่งขันทุกครั้งโดย
ทันที และจะต้องเข้าซั้่น้ำหนักตามสภาพที่เพิ่งจะแข่งเสร็จ น้ำหนักรวมจะต้องไม่ต่ำกว่าที่
กติกาได้ระบุไว้
- 9.10 เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนต่าง ๆ ต้องตรงตามกติกาเทคนิคที่ระบุไว้ข้างต้น
- 9.11 นักแข่งรุ่น ROTAX MAX JUNIOR / MINI MAX / MICROMAX ต้องนำเครื่องป้องกัน
คอกมาตรวจสอบสภาพด้วย และต้องใส่ทั้งเวลาซ้อมและเวลาแข่งขัน **ถ้าไม่ใส่เครื่องป้องกันคอกจะ
ไม่อนุญาตให้นักแข่งลงสนาม**
- 9.12 หลังการแข่งขันในรอบ FINAL รถแข่งที่ได้อันดับ 1 ถึง 3 ของทุกรุ่นจะต้องนำรถมาตรวจสอบสภาพ
หลังแข่ง (เช่น ความจุเครื่องยนต์, ขนาดคาร์บิว, การซิลเดรื่อง , ฝาสูบ, ชุดจุดระเบิด, ยาง ,
ท่อไอเสีย, สภาพตัวรถ ฯลฯ)ตามที่กฎกติกากำหนดไว้ในรุ่นนั้น ๆ และให้กรรมการตรวจ
สภาพนำเสนอผลการตรวจสอบสภาพต่อนายสนาม, กรรมการควบคุมการแข่งขัน
- 9.13 รถแข่งที่มีอันดับ 4 – 5 จะต้องเก็บไว้ในที่ ๆ กรรมการกำหนด จนกว่าการตรวจสอบสภาพรถ
อันดับที่ 1 ถึง 3 จะเรียบร้อย รถที่ไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพจะถูกตัดสิทธิ์รับรางวัลและคะแนน
สะสม และให้รถแข่งที่อยู่ตำแหน่งรองลงไปและผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วได้ตำแหน่งและคะแนน
นั้นแทน
- 9.14 ขณะเก็บรถห้ามนักแข่ง หรือช่าง หรือบุคคลใด ๆ เข้าไปแตะต้องรถแข่งโดยไม่ได้รับอนุญาต
จากกรรมการ ถ้ามีการฝ่าฝืนจะถูกปรับโทษ 5 อันดับ
- 9.15 รถแข่งที่ออกจากการแข่งขัน ต้องนำรถไปให้กรรมการตรวจสอบสภาพในทุกกรณี
- S.10 คุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งขัน
- 10.1 **ต้องเป็นรถที่ตรงตามข้อกำหนดกติกาเทคนิคที่ระบุไว้และผ่านการตรวจสอบสภาพแล้ว
เท่านั้น**
- 10.2 **รถแข่งทุกคันต้องมีแผงพวงมาลัยยาวคลุมแกนพวงมาลัยเพื่อติดเบอร์รถแข่ง และซ้่าน
กล่องทั้งซ้าย/ขวา และกล่องหน้ากันชนเพื่อติดสติ๊กเกอร์ของผู้สนับสนุนการแข่งขัน**
- 10.3 กรรมการตรวจสอบสภาพ สามารถตรวจสอบสภาพรถแข่งหรืออุปกรณ์ของนักแข่งได้ตลอดเวลา
- 10.4 กรรมการตรวจสอบสภาพสามารถขอเปลี่ยนอุปกรณ์บางตัวเช่นท่อไอเสีย,ตัวจุดระเบิด (ignition

unit) ของนักแข่งได้ตลอดเวลา และตามสมควร

10.5 รถแข่งสามารถติดตั้งอุปกรณ์ Data Logging ได้ แต่ห้ามติดตั้งอุปกรณ์ Telemetry

S.11 น้ำหนักถ่วงในการแข่งขัน

น้ำหนักที่ใช้ถ่วงรถควรเป็นโลหะที่ไม่มีแฉกมุมที่แหลมคม ยึดติดกับตัวรถได้ 3 ตำแหน่ง คือเบาๆ หรือที่ โครงรถและ/หรือภาคพื้นรถ, ใช้น้ำหนัก 8 ม.ม ยึดได้อย่างน้อย 1 จุด, ใช้น้ำหนัก 6 ม.ม อย่างน้อย 2 จุด ทั้งนี้ให้ทำการยึดติดแน่นมั่นคงกับตำแหน่งที่แจ้งไว้ดังกล่าวนี้เท่านั้น จุดอื่นหรือการยึดโดยวิธีอื่นใด นอกเหนือไปจากนี้ เช่น ไขลวด เข็มขัด เชือก เทปพัน หรือมัด ถือเป็นวิธีการที่ไม่ปลอดภัยพอที่จะ อนุญาตให้ลงทำการแข่งขันได้ และห้ามถ่วงน้ำหนักบนตัวผู้ขับขี่

S.12 อุปกรณ์การตกแต่งของนักแข่ง

12.1 หมวกกันน็อค ต้องเป็นหมวกชนิดเต็มหน้า (FULL FACE) เท่านั้น ควรใช้รุ่นที่ได้รับการ รับรองจาก SNELL 2000 ส่วนมาตรฐานอื่น ๆ ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสภาพ

12.2 กุญมือต้องเป็นกุญมือหุ้มนิ้วตลอด ยาวเลยข้อมือของผู้สวมใส่ ทำด้วยวัสดุที่มีความคงทน

12.3 รองเท้าเป็นรองเท้าหุ้มข้อเท้า ผูกเชือกหรือรัดเรียบร้อย ผลิตโดยวัสดุคงทน

12.4 อุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการตรวจสภาพว่าปลอดภัยเพียงพอ หรือไม่ ถ้ากรรมการเห็นว่าไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยเพียงพออาจไม่ผ่านการตรวจสภาพ

12.5 อุปกรณ์ป้องกันคอเป็นอุปกรณ์บังคับที่นักแข่งเยาวชนทุกคน (ROTAX MAX JUNIOR / MINI MAX/MICRO MAX) จะต้องใส่เพื่อลงทำการแข่งขัน

S.13 การจับเวลารอบคัดเลือก

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ ปรับ 3 ตำแหน่ง ถึง ไม่รับผลการจับเวลา)

13.1 การจับเวลา ใช้เครื่องจับเวลาระบบทรานสปอนเดอร์ หากตัว Transponder สูญหายหรือชำรุด นักแข่งจะต้องชดใช้ในราคาที่ซื้อมาทดแทนใหม่ เมื่อสนามเปิดให้ทำการจับเวลา นักแข่งจะต้อง นำรถมาเข้าคิวเพื่อสตาร์ทในช่วงการจับเวลาของรุ่นนั้น โดยมีช่วงการจับเวลารุ่นละ 10 นาที

13.2 และเมื่อนำรถออกไปวิ่งในสนามแล้ว การนำรถเข้า PIT ทำได้ในกรณีเดียว คือเข้าตรวจสภาพซึ่ง น้ำหนัก นักแข่งไม่มีสิทธิที่จะนำรถเข้ามาซ่อมในพิท หรือให้ช่างเข้าไปซ่อมในสนามในทุกกรณี โดยเด็ดขาด กรรมการจะปรับโทษโดยไม่รับผลการจับเวลา

13.3 ถ้ามีผู้ทำเวลาที่เร็วที่สุดเท่ากัน ให้ใช้เวลารองลงไปดีที่สุดเป็นผู้ที่สตาร์ทในตำแหน่งที่ต่ำกว่า

13.4 หลังการจับเวลาแล้ว หากตัว Transponder ของรถแข่งคันไหนขัดข้อง กรรมการจะจับเวลา โดยวิธีอื่นที่เหมาะสมและยุติธรรมให้ใหม่ และนำผลการจับเวลาครั้งนี้ไปจัดตำแหน่งสตาร์ทที่อีก ที่ 1 รวมกับกลุ่มที่จับเวลาไปแล้ว

13.5 ผู้ไม่ลงทำการจับเวลา จะต้องนำรายชื่อไปต่อท้ายแถวของผู้ที่ทำการจับเวลา หากในแต่ละรุ่น มีหลายราย จะจัดลำดับสตาร์ทโดยใช้วิธีจับฉลาก

S.14 การสตาร์ท

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ปรับ 2 ตำแหน่ง ถึง 5 ตำแหน่ง)

14.1 5 นาที ก่อนการแข่งขัน กรรมการจะปิด Parc Ferme นักแข่งที่นำรถเข้า Parc Ferme ไม่ทันจะหมดสิทธิ์กันแข่งขันในอีกรอบนั้น ๆ

- 14.2 ลำดับการสตาร์ทของ อีทที่ 1 (และอีทที่ 2 ถ้ามี) จะใช้ผลของการจับเวลารอบคัดเลือก
- 14.3 ลำดับการสตาร์ทของอีท Pre-Final จะใช้ผลการแข่งขันของอีทที่ 1 (และอีทที่ 2 ถ้ามี) โดยนักแข่งที่เข้าอันดับที่ 1 จะเสีย 0 คะแนน และลำดับต่อ ๆ ไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับตำแหน่งที่ได้เมื่อจบการแข่งขันอีทนั้น อาทิเช่น อันดับที่ 2 เสีย 2 คะแนน , อันดับที่ 3 เสีย 3 คะแนน
- 14.4 ระยะเวลาที่จะเริ่ม Warm Up Lap จะเริ่มจากการโชว์ป้าย 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 กรรมการจะโชว์ป้ายให้วิ่งช้าลง (Slow Down) ถ้าในรอบถัดไปนักแข่งท่านนั้นยังคงใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด จะถูกปรับให้ไปต่อท้าย
- 14.6 นักแข่งที่ไม่สามารถสตาร์ทรถใน Warm Up Lap รอบที่ 1 จะต้องยกมือ และรอให้รถแข่งทั้งหมดผ่านไปก่อน ช่างของนักแข่งท่านนั้นจึงจะสามารถเข้ามาช่วยเหลือในการสตาร์ทเครื่องยนต์ได้
- ถ้านักแข่งท่านนั้นสามารถสตาร์ทเครื่องก่อนที่ Warm Up Lap รอบที่ 1 จะสิ้นสุด **นักแข่งท่านนั้นสามารถที่จะเข้าร่วม Formation Lap ที่ตำแหน่งสุดท้าย และไม่อนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม**
- ถ้านักแข่งท่านนั้นไม่สามารถสตาร์ทรถได้หลังจากกรรมการให้สัญญาณสตาร์ทเรียบร้อยแล้ว รถคาร์ทคันนั้นจะต้องถูกยกออกจากสนามเพื่อความปลอดภัย
- 14.7 ในกรณีที่รถคาร์ทคันใดมีปัญหาทางด้านเทคนิคทำให้เครื่องยนต์ดับใน Warm Up Lap นักแข่งท่านนั้นจะมีสิทธิ์สตาร์ทเครื่องหลังจากนักแข่งทุกคนผ่านท่านไปแล้ว **นักแข่งท่านนั้นสามารถที่จะเข้าร่วม Formation Lap ที่ตำแหน่งสุดท้าย และไม่อนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม**
- ถ้านักแข่งท่านนั้นไม่สามารถสตาร์ทรถได้หลังจากกรรมการให้สัญญาณสตาร์ทเรียบร้อยแล้ว รถคาร์ทคันนั้นจะต้องถูกยกออกจากสนามเพื่อความปลอดภัย
- 14.8 ห้ามนักแข่งทุกท่านเร่งเครื่องยนต์, แซง หรือเปลี่ยนตำแหน่งสตาร์ทก่อนเส้นเหลือง ซึ่งห่างจากเส้นสตาร์ท 20 เมตร ถ้านักแข่งผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกปรับบวกเวลาเพิ่ม 15 วินาที

- 14.9 ถ้ากรรมการเห็นว่านักแข่งขับรถคาร์ทขับในความเร็วและตำแหน่งที่เหมาะสมเมื่อสิ้นสุดรอบ Formation Lap กรรมการจะให้สัญญาณสตาร์ทการแข่งขัน
- 14.10 ห้ามการเติมน้ำมันและฉีดหรือทาน้ำมันโซบนเส้นสตาร์ท ถ้าพบจะปรับโทษโดยบวกตำแหน่งหลังจากการแข่งขันจบแล้ว 5 ตำแหน่ง
- 14.11 การสตาร์ทที่ใช้แบบ” โรลลิ่งสตาร์ท”
- 14.12 ตำแหน่งสตาร์ทจัดเป็นสองแถว โดยผู้ได้รับตำแหน่งสตาร์ทที่ 1 จะอยู่ด้านชิดขอบทางแข่งด้านใน ทางโค้งแรก ผู้ได้ตำแหน่งรองลงมาจะจัดเรียงลำดับตามตำแหน่งสตาร์ท
- 14.13 การเริ่มการแข่งขันจะเริ่มนับตั้งแต่ FORMATION, ROLLING START, กรรมการโบกธงสตาร์ทและจนกระทั่งกรรมการโบกธงจบการแข่งขัน ห้ามมีการช่วยเหลือนักแข่งไม่ว่าในกรณีใดๆ ยกเว้นการนำรถที่กีดขวางทางออกจากทางแข่งขัน หรือรุ่นที่ได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษ
- 14.14 ถ้ารถแข่งคันใดเกิดมีปัญหาให้รถแข่งที่อยู่คู่ถัดไปสตาร์ทได้ทันทีและสามารถแข่งรถแข่งที่มีปัญหาได้ทันที
- 14.15 เส้น START และ เส้น FINISH จะเป็นเส้นเดียวกัน และ “ เส้นเหลือง” (PRE-STARTING LINE) จะอยู่ก่อนถึงเส้น “ สตาร์ท” 20 เมตร นักแข่งจะมีสิทธิเริ่มเร่งเครื่องได้ก็ต่อเมื่อข้ามเส้นเหลืองไปแล้ว
- 14.16 ในขณะที่สัญญาณธงสตาร์ทเริ่มห้ามส่วนใดส่วนหนึ่งของรถที่อยู่ตำแหน่งที่2 อยู่ล้ำตำแหน่งที่1 ณ เส้นสตาร์ท(STARTLINE)ส่วนรถคันอื่นๆ ก็ไม่สามารถแข่งกันได้จนกว่าผ่านเส้นสตาร์ทแล้ว
- 14.17 ถ้ามีการ JUMP START เกิดขึ้น นายสนามจะต้องประกาศให้ผู้เข้าแข่งขันทราบโดยทันทีและให้บวกตำแหน่งสามตำแหน่งกับผู้ JUMP START สำหรับการแข่งในเที่ยวนั้น (ยึดถืออันดับ 1 และ 2) หรือเรื่องอื่นๆ อันอาจเกิดขึ้น นายสนามจะให้นักแข่งแข่งไปตามปรกติ และเมื่อการแข่งขันในเที่ยวนั้นเสร็จสิ้นลงนายสนามจะเป็นผู้ตัดสินปัญหานั้น ๆ
- 14.18 ถ้ารถแข่งคันที่หนึ่งมีปัญหา โดยที่ความเร็วลดลงหรือไม่อยู่ในความเร็วที่เหมาะสมในขณะที่ผ่านเส้นสตาร์ท ในขณะที่กรรมการได้ให้สัญญาณเริ่มการแข่งขันแล้ว จะไม่ถือว่าเป็นการ JUMP START
- 14.19 ในระหว่าง ROLLING ก่อนให้สัญญาณธงสตาร์ท หากนักแข่งรายใดขัดข้อง ไม่พร้อมแข่งขัน ให้ยกมือขึ้นเหนือศีรษะเป็นสัญญาณให้เพื่อนนักแข่ง
- 14.20 ถ้านักแข่งนำรถเข้าพิทเพื่อแก้ไข ซึ่งหากเป็นกรณีที่พิจารณาแล้วสามารถแก้ไขปัญหาได้ในระยะเวลาสั้น ๆ อาจกลับเข้าแข่งขันใหม่ได้ต่อไป **แต่ต้อง Start ที่ตำแหน่งสุดท้าย และไม่อนุญาตให้เข้าสู่ตำแหน่งเดิม**

- 14.21 กรรมการจะให้สัญญาณสตาร์ทเมื่อเห็นว่าขบวนรถส่วนใหญ่อยู่ในระเบียบแล้ว
- 14.22 การโรลลิ่งสตาร์ทรถแข่งที่อยู่ในตำแหน่งที่หนึ่งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมความเร็วของขบวนรถแข่ง ดังนั้นผู้อยู่ตำแหน่ง POLE จะต้องใช้ความเร็วต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ เพื่อให้การแข่งสามารถเริ่มขึ้นได้โดยเร็วที่สุดถ้าการแข่งขันไม่สามารถเริ่มขึ้นได้เนื่องจากความเร็วของขบวนรถแข่งเร็วเกินไปเนื่องจากผู้อยู่ตำแหน่ง POLE จะถูกปรับให้ไปต่อท้าย
- 14.23 นักแข่งที่ชนกรวยยาง หรือแตกแถวในช่วงโรลลิ่งสตาร์ท จะได้รับโทษปรับบวก 3 ตำแหน่ง

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 เป็นเรื่องปกติที่ผู้เข้าแข่งขันทุกคนต้องการชัยชนะและขับชื่ออย่างสุดความสามารถ ถ้านักแข่งคนใดมีเจตนาชะลอความเร็วลงเพื่อให้นักแข่งคนอื่นแข่งในรอบเดียวกัน หรือเพื่อต้องการกีดขวางให้นักแข่งอื่นๆ ช้าลง และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด ให้ถือได้ว่าเป็นเหตุการณ์ผิดปกติ กรรมการมีสิทธิที่จะตัดสินลงโทษได้
- 15.4 ในกรณีรถแข่งเกิดปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถจะทำการแข่งขันต่อไปได้ และต้องการให้ผู้อื่นแข่ง นักแข่งผู้นั้นต้องให้สัญญาณด้วยมือโดยชี้ให้แข่งทางซ้ายหรือขวาก็ได้
- 15.5 ในระหว่างการแข่งขันรถแข่งจะเข้าพิทที่จะต้องใช้แรงขับเคลื่อนจากเครื่องยนต์เท่านั้น
- 15.6 ถ้ารถแข่งหมุนหรือหยุดบนลู่วางแข่ง นักแข่งต้องนั่งอยู่ในรถและยกมือขึ้นเหนือศีรษะ และรอนกว่ารถแข่งผ่านไปหมดแล้วจึงจะเคลื่อนรถออกนอกสนาม หรือขึ้นสตาร์ทร่วมการแข่งขันต่อไป ในกรณีเกิดรถหลุดออกนอกสนาม นักแข่งต้องรอนกว่ารถแข่งคันอื่นๆ ผ่านไปหมดแล้ว และแน่ใจว่าไม่เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้ร่วมแข่งขันรายอื่นๆ จึงกลับสู่สนามแข่งขันได้ การเข้าสู่สนามอย่างกะทันหันนั้นน่าจะทำให้เกิดอันตรายต้องปฏิบัติตามมติคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน
- 15.7 ถ้ารถแข่งในรุ่น MICRO MAX หมุนหรือหยุดบนลู่วางแข่ง อนุญาตให้กรรมการเข้าช่วยเหลือเพื่อให้ร่วมการแข่งขันต่อไปได้ แต่ถ้ารถแข่งไม่สามารถที่จะแข่งต่อไปให้กรรมการนำรถออกจากสนามเพื่อไม่ให้กีดขวางการแข่งขันโดยทันที
- 15.8 กีฬาแข่งรถคาร์ทเป็นการแข่งขันรายบุคคล และไม่อนุญาตให้ขับชื่อในลักษณะเป็นทีม เช่น นักแข่งรายหนึ่งให้เพื่อนคนหนึ่งแข่งผ่าไปง่าย ๆ โดยไม่พยายามทำการแข่งขัน และหลังจากเพื่อนรายนั้นแข่งไปแล้ว กลับทำการแข่งกับรถคันอื่น ๆ อย่างจริงจัง
- 15.9 การขับกีดกัน หมายถึงรถคันหน้าเปลี่ยนเส้นทางจากซ้ายไปขวา หรือจากขวาไปซ้าย สลับไปสลับมา ขับซ้ำผิดปรกติ เพื่อป้องกันไม่ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงได้ ให้ถือได้ว่าเป็นการขับที่ไม่มี

น้ำใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิว่ากล่าวตักเตือนหรือลงโทษได้ (ปรับ 3 ตำแหน่ง)

- 15.10 การขับขวางทาง หมายถึงนักแข่งที่ตั้งใจชะลอความเร็วเพื่อให้รถคันอื่นที่ตามมาข้างหลังช้าลง
- 15.11 ในระหว่างการแข่งขัน นักแข่งที่ทำผิดกติกาหรือไม่มีน้ำใจนักกีฬา กรรมการมีสิทธิที่จะใช้ธงขาวสลับดำพร้อมแสดงหมายเลขเป็นการตักเตือนหรือให้สัญญาณธงดำพร้อมแสดงหมายเลขเพื่อให้ออกจากการแข่งขัน
- 15.12 ในลู่สนามแข่ง ห้ามมีบุคคลอื่น ๆ ช่วยเหลือ ถ้าพบว่าผู้แข่งขันรายใดมีผู้ช่วยเหลือขณะทำการจับเวลาหรือขณะแข่งขัน หรือ Rolling Start ให้อภัยโทษของนักแข่งรายนั้นในการจับเวลาหรือในอีทนนั้น ถ้ามีนักแข่งรายอื่นช่วยเหลือ ให้มีบทลงโทษเช่นเดียวกับผู้รับการช่วยเหลือ (ยกเว้นในกรณีที่มีการช่วยเหลือนั้นเกี่ยวกับความปลอดภัย) และกรรมการมีหน้าที่ช่วยเหลือให้พ้นเขตอันตรายเท่านั้น
- 15.13 ห้ามผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปในเขตสนามแข่งในระหว่างแข่งขันไม่ว่าในกรณีใด ๆ
- 15.14 ทีมแข่งจะต้องรับผิดชอบพฤติกรรมของบุคลากรในทีม
- 15.15 ห้ามทำการฝึกซ้อมหรือทดสอบรถแข่ง นอกเวลาที่กำหนด หรือมีการประกาศ
- 15.16 ห้ามนักแข่ง, ผู้ร่วมทีม, พี่เลี้ยง, และช่างเครื่องเสฟสิ่งมีนเมาและยาเสพติดทุกชนิดในวันแข่ง และก่อนการแข่งขันในวันนั้นจะจบสิ้น มิฉะนั้นจะต้องถูกลงโทษสถานหนัก
- 15.17 ห้ามนักแข่ง, พี่เลี้ยง, ช่างเครื่องนำรถลงซ้อมโดยไม่ใส่ชุดแข่งและอุปกรณ์ป้องกันโดยเด็ดขาด
- 15.18 เป็นหน้าที่ของทีมแข่งจะต้องติดตามประกาศอย่างเป็นทางการใด ๆ ที่ตีตประกาศ ณ สถานที่ที่ตั้งป้ายประกาศ
- 15.19 การสูบบุหรี่หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพิทมีโทษปรับ 3,000 บาท
- 15.20 นักแข่ง/ทีมแข่ง ที่ไม่ปฏิบัติตามประกาศเพิ่มเติมหรือกติกาเฉพาะกาล มีโทษปรับเป็นเงิน 5,000 บาท

S.16 การแข่ง

(การปรับโทษเริ่มตั้งแต่บวก 3 ตำแหน่งขับ DNF ถึงออกจากการแข่งขัน)

- 16.1 รถคันหลังต้องการวิ่งแซงรถคันหน้า รถคันหลังไม่มีสิทธิที่จะเบียด ชน ดัน กระแทก พลัก รถคันหน้า ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม (ปรับ DNF)
- 16.2 รถคันหน้าไม่มีสิทธิเบียด กระแทก ชน รถคันหลัง ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม
- 16.3 รถคันหน้ามีสิทธิที่จะเปลี่ยนเส้นทางได้หนึ่งครั้ง รถคันหลังมีสิทธิจะแซงรถคันหน้าได้ทั้งชายและขวา
- 16.4 ในกรณีที่รถวิ่งคู่ขนานมาด้วยกันและต่างคนต่างแย่งกันเข้าโค้ง ผู้ขับทั้งสองคนมีหน้าที่ต้องรักษาเส้นทางของแต่ละคนโดยไม่เสกคลาเข้ามาหรือออกไปจนกระทกรรถคันอื่น ถ้าเกิดการกระทกรกันรถฝ่ายที่หักเหเปลี่ยนเส้นทางเข้าหาอีกฝ่ายหนึ่ง ถือว่าผู้ที่หักเหเส้นทางนั้นเป็นผู้ที่ผิด (ถูกปรับ 5 ตำแหน่ง หรือถูกให้ธงดำ ถ้ายังมีการฝ่าฝืนหลังจากผ่านการอบรมจากกรรมการแล้ว)
- 16.5 ในกรณีที่รถคันหน้าเตรียมที่จะเข้าโค้งและมีรถคันอื่นวิ่งตามกันมาติด ๆ หากรถคันหลัง

สามารถแข่งเสียบเข้ามาด้านในโดยล้อหน้าของรถคันหลังผ่านขึ้นมาเสมอเครื่องยนต์ของรถคันหน้าได้แล้ว รถคันหน้าควรปล่อยให้คู่แข่งแซงผ่านไป หรือรถคันหน้าอาจขับตีคู่ไปโดยหลีกเลี่ยงการกระทบกันให้ถึงที่สุด

- 16.6 การหยุดรถกะทันหันเช่นเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่ส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยไม่ว่ากรณีใดๆ นายสนามหรือกรรมการผู้ควบคุมการแข่งขันให้สัญญาณธงแดง ผู้เข้าแข่งขันทั้งหมดต้องยุติการแข่งขันในทันที โดยนักแข่งจะต้องขับอย่างช้าๆ เพื่อเตรียมจอดรถในจุดที่กรรมการกำหนด
- 16.7 การให้สัญญาณธงแดงเพื่อยุติการแข่งขันจะดำเนินถึงสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เช่น การกีดขวาง การมีผู้ได้รับบาดเจ็บ โดยไม่คำนึงถึงจำนวนรถแข่ง
- 16.8 การแข่งขันที่ต้องยุติในกรณีพิเศษ (ธงแดง) ให้ถือการแข่งขันเป็นดังนี้
 - ถ้าระยะทางจำนวนรอบเกินกว่า 75% ให้ถือว่าการแข่งขันสมบูรณ์แล้ว โดยใช้ผลการแข่งขัน 1 รอบก่อนสัญญาณธงแดง
 - ถ้าต่ำกว่า 75 % ให้ทำการแข่งขันใหม่
- 16.9 ถ้าการแข่งขันเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปรกติ ซึ่งทำให้กรรมการต้องให้สัญญาณธงเหลืองทั่วสนาม ให้นักแข่งขับต่อไปและลดความเร็วลง และห้ามแซงโดยเด็ดขาด การนับรอบจะยังคงนับไปเรื่อยๆ ตามปรกติ แต่หากเกิดเหตุการณ์ที่จะต้องหยุดการแข่งขัน การนับรอบจะหยุดลง เมื่อการแข่งขันเริ่มขึ้นใหม่ให้นักแข่งขับต่อจากรอบที่หยุดการแข่งขันและไม่นับรอบการ Rolling Start ใหม่เข้ากับรอบการแข่งขันที่เหลือ
- 16.20 นักแข่งที่ถูกขับรอบจากรถแข่งตำแหน่งที่หนึ่งจะได้รับธงฟ้าจากกรรมการ จะต้องรีบชะลอความเร็วพร้อมทั้งชี้ให้เส้นทาง และให้รถคันที่มากับรอบแซงผ่านไปโดยเร็ว

S.17 การลงโทษผู้ทำผิดกติกา

- 17.1 การทำผิดกติกาด้านเทคนิคจะถูกลงโทษโดยไม่รับผลการแข่งในอีกรอบนั้น และ/หรืออีกรอบหน้านั้น และถ้าผิดในรอบ FINAL การแข่งครั้งนั้นจะไม่ได้รับคะแนนสะสม และถ้าในการแข่งครั้งต่อไป นักแข่งคนเดิมยังคงทำผิดกติกาในรอบ FINAL ถึงแม้จะต่างกรรมต่างวาระก็ตาม จะไม่ได้รับคะแนนสะสมทั้งปี
- 17.2 ขึ้นส่วนและอุปกรณ์ทุกชิ้นที่ติดตั้งอยู่บนรถจะต้องติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง ถ้ามีชิ้นส่วนและอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดหลุดออกจากตำแหน่งที่ควรจะติดตั้ง กรรมการจะให้ออกจากการแข่งขันในทันที ยกเว้นในรอบสุดท้าย
- 17.3 ปรับโทษให้ออกจากการแข่งขัน ใช้ในกรณีนักแข่ง
 - ทำผิดกติการ้ายแรง
 - เจตนาโกงผู้เข้าแข่งขันรายอื่น ๆ
 - ขับรถอย่างอันตรายโดยเจตนา ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอันตรายกับตนเองหรือผู้อื่น
 - เสพสิ่งเสพติดมีมาในระหว่างแข่งขัน
 - แสดงกิริยาหยาบคายต่อกรรมการ

- ทะเลาะวิวาทถึงขั้นทำร้ายร่างกาย
- กระทำผิดหลาย ๆ 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 หรือตัดสิทธิ์จากการแข่งกรณี ทะเลาะวิวาท (fighting)
- บวก 2 ตำแหน่ง กรณีก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยไม่มีผู้บาดเจ็บ
- บวก 2 ตำแหน่งถึง DNF กรณี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยมีผู้บาดเจ็บ
- บวก 10 ตำแหน่งถึง DNFกรณีขัดกีดขวาง (blocking) ช่วยทีมเดียวกัน
- บวก 3 ตำแหน่งถึง DNF กรณี ไม่เคารพสัญญาณธงต่าง ๆ
- DNFกรณีก้าวร้าว หยาบคายต่อกรรมการ (abusing official)

17.5 หากนักแข่งยังคงดื้อดึงไม่เชื่อฟัง และ/หรือแสดงกิริยาไม่สุภาพ กระทำการเยี่ยงผู้ไร้น้ำใจ นักกีฬา ให้ตัดสิทธิ์ผลการแข่งขันครั้งนี้ และ/หรือกีดไปอีก 1 ครั้ง

การปรับโทษเริ่มตั้งแต่ให้ออกจากการแข่งขัน, ไม่รับผลการแข่งขันในอีทนั้่นและอีทก่อนหน้านั้่น, ถ้าในรอบ FINALไม่มีคะแนนเก็บสะสมในสนามนั้นและถ้ายังคงมีการฝ่าฝืนกระทำผิดกติกาเทคนิคจากนักแข่งคนเดิมถึงแม้จะต่างกรรมต่างวาระในปีการแข่งขันนั้นอีกให้ยกเลิกคะแนนสะสมทั้งปีข้อกำหนดใดที่ไม่ได้เขียนขึ้นในกติกาการแข่งขันนี้จะไม่นับญาติให้กระทำ

S.18 การประท้วง

การประท้วงต่าง ๆ จะต้องทำหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษรตามกฎกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ ยื่นต่อกรรมการควบคุมการแข่งขันผ่านนายสนาม พร้อมเงินประท้วงตามอัตราของกฎกติกากีฬาแข่งรถแห่งชาติ

- 18.1 ผู้เข้าแข่งขันหรือผู้จัดการทีมเท่านั้นเป็นผู้มีสิทธิประท้วง ไม่รับการประท้วงจากบุคคลอื่นและผู้ประท้วงจะต้องอยู่ในรุ่นและการแข่งขันนั้น ๆ
- 18.2 การประท้วงการจับเวลาของกรรมการ คณะกรรมการควบคุมการแข่งขันจะทำหน้าที่พิจารณาคำประท้วง คำตัดสินของคณะกรรมการถือเป็นที่สุด
- 18.3 การประท้วงส่วนอื่น ๆ ของผู้เข้าแข่งขันกระทำได้ทันที แต่ต้องก่อนการแข่งขัน 15 นาที
- 18.4 ประท้วงการกระทำผิดกติกาในระหว่างทำการแข่งขันและสภาพภายในเครื่องยนต์ ภายใน 30 นาทีหลังการแข่งขันจบ
- 18.5 ประท้วงผลการแข่งขัน ภายใน 30 นาทีหลังจากประกาศผล

S.19 การอุทธรณ์

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

S.20 ระดับการเสียคะแนน

- 20.1 การเสียคะแนนของการแข่งขันแต่ละอีตจัดเรียงลำดับตามตำแหน่งผู้ชนะ โดยที่อันดับที่หนึ่งเสียศูนย์แต้ม และลำดับต่อ ๆ ไปนับคะแนนที่เสียเท่ากับตำแหน่งที่ได้เมื่อจบการแข่งขันอีตนั้น
- 20.2 การแข่งขันจะแบ่ง 1 อีต (หรือ 2 อีต แล้วดุลพินิจของกรรมการแต่จะแจ้งให้ก่อนการแข่งขัน), 1 PRE-FINAL กับ 1 FINAL
ตำแหน่ง START ใน อีตที่ 1 (และอีตที่ 2 ถ้ามี) จะจัดตามผลการจับเวลา
ตำแหน่ง START ใน PRE-FINAL จะจัดเรียงลำดับตามผลรวมของคะแนนที่เสียในอีตที่ 1 (และอีตที่ 2 ถ้ามี)
ตำแหน่ง START ใน FINAL จะจัดตามผลการแข่งของ PRE-FINAL
- 20.3 ในกรณีรวมคะแนนเสียในอีตที่ 1 และอีตที่ 2 มีคะแนนเท่ากัน ให้ใช้อันดับในอีตที่ 2 เป็นหลักในการจัดตำแหน่ง START PRE-FINAL
- 20.4 รถแข่งที่ผ่านเส้น FINISH จะต้องผ่านโดยใช้กำลังของเครื่องยนต์เท่านั้นจึงจะได้รับผลการแข่งขัน



ROTAX.



MAX
CHALLENGE

กติกาเทคนิค (TECHNICAL REGULATIONS)

T1. กติกาเทคนิคหลักของเครื่องยนต์

ROTAX MAX DD2, CCHALLENGE, MASTER, SPORT, JUNIOR จะใช้ข้อบังคับตาม
ROTAX MOJO MAX CHALLENGE TECHNICAL REGULATION 2009
Version 2008.12.17

ROTAX MAX MINI, MICRO จะใช้ข้อบังคับตาม
ROTAX MAX CHALLENGE TECHNICAL REGULATION 2008
appendix for 125 MINI MAX and MICRO
Version 10.01.2008

สำหรับนักแข่งที่มีความประสงค์จะร่วมทำการเก็บคะแนนชิงแชมป์ประจำปีและคัดเลือก
เป็นตัวแทนประเทศไทยจะต้องปฏิบัติตามกติกการแข่งขันด้วยเครื่องยนต์ฟนิคSeal จาก
Service center ของบริษัท BIRA RT KART ซึ่งเป็นผู้นำเข้าอย่างเป็นทางการเท่านั้น ถ้า Seal
เสียหาย, ขาดหรือหลุดหายระหว่างแข่งขัน จะต้องแจ้งกรรมการตรวจสภาพก่อนออกจาก Parc Ferme
กรรมการตรวจสภาพอาจขอทำการ Re-Seal เครื่องยนต์หรือกระทำการตัดสิทธิการเก็บคะแนนสะสม
ในสนามนั้น ๆ ขึ้นอยู่ที่ดุลพินิจ

เชื้อเพลิง: ต้องเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีจำหน่ายทั่วไปตามสถานีบริการน้ำมันปกติ เอ็กเทน
ไม่เกิน 95 ห้ามผสมสารประเภทไนโตร, แอลกอฮอล์, หัวเชื้อเพิ่มอ็อกเทนให้เบนซิน หรือสารอื่นใดทั้งสิ้น
T2. ตัวถังจะต้องมี Chassis เป็นทรงกลมเท่านั้น, เส้นผ่าศูนย์กลางของเพลาลังจะต้องไม่เกิน
50 มิลลิเมตร

T2.1. ตัวถังรถ (FRAME) ต้องเป็นโลหะเชื่อมติดกันเป็นชิ้นเดียวกันที่ขึ้นทะเบียน CIK

Homologated และสำหรับรถที่ไม่ได้ขึ้นทะเบียน CIK จะต้องผ่านการรับรองจาก ร.ย.ส.ท.
ห้ามใช้ TITANIUM เป็นอุปกรณ์ของตัวถัง และห้ามใช้ระบบกันสะเทือนไฮดรอลิก

T2.2. กล่องข้าง เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่แข่งขันทุกรุ่นกำหนดให้รถทุกคันมีกล่องข้างเป็นโยแก้วหล่อ
หรือพลาสติกชนิดเหนียวเท่านั้น ทั้งนี้กล่องจะต้องไม่ติดออกนอกเส้นที่ลากจากขอบทางด้านหน้า
ไปยังขอบยางล้อด้านหลัง (ล้อหน้าอยู่ในตำแหน่งตรง) ยกเว้นกรณีที่ใช้ยางฝน

T2.3. กันชนหน้าเส้นผ่าศูนย์กลางของเหล็กขนาด 19 ม.ม. ตัดโค้งเข้ามุม ส่วนปลายยึดติดกับโครง
ตัวถัง ความสูงไม่เกิน 20 ซม. (วัดจากพื้นถนน) กันชนหลังเส้นผ่าศูนย์กลางของเหล็กขนาดไม่
ต่ำกว่า 19 ม.ม



- T2.4.SPOILER หน้าของรถแข่งทุกรุ่น จะต้องใช้ CLIP เป็นตัวยึดกับกันชนที่เป็นมาตรฐาน 2 จุด
เท่านั้น ห้ามใช้วัสดุอื่นใดพันรัดเป็นอันขาด ถ้าตรวจพบจะถูกปรับเป็นแพ้และยึดคะแนนสะสม
- T2.5.ฝาครอบโช้ ดุมตั้งแต่เฟืองขับโช้ที่ติดกับเครื่องยนต์ตลอดแนวถึงเฟืองขับโช้ที่ติดกับเพลาล้าง
โดยดุมตลอด และสามารถป้องกันไม่ให้โช้หลุดกระเด็นไปโดนผู้อื่นได้หากเกิดกรณีโช้หลุด
- T2.6.ระบบเบรก ต้องบังคับด้วยเท้าข้างเดียว ทำงานโดยใช้แรงคน และมีจานเบรกแผ่นเดียวซึ่งยึด
ติดกับเพลาล้างเท่านั้น **ห้ามใช้เบรคหน้ายกเว้นรุ่น Super MAX DD2**
- T2.7.รถทุกคันต้องมีขวดพลาสติกสวมไว้ที่ปลายท่อหายใจของถังน้ำมันเชื้อเพลิง และหม้อน้ำ

T3. ยาง

รุ่น DD2, All MAX, Jr. MAX, MINI MAX จำนวน 1 ชุด

ยางแห้ง (slick) MOJO type: D1 หน้า 4.5x10.0-5, หลัง 7.1x11.0-5

ยางฝน (wet) MAXXIS หน้า 4.0x10.0-5, หลัง 6.0x11.0-5

รุ่น MICRO จำนวน 1 ชุด

ยางแห้ง (slick) MAXXIS type: Rookie ยางหน้า 4.0x10.0-5 ยางหลัง 5.0x11.0-5

T3.1.ห้ามเปลี่ยนแปลงสภาพยางไปจากสภาพผู้ผลิตเดิมทุกประการ

T3.2.สภาพของยาง การสึกหรอให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ปลอดภัยเพียงพอ ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของ
คณะกรรมการตรวจสภาพและกรรมการควบคุมการแข่งขัน

T3.3.รถแข่งทุกรุ่น ยกเว้นรุ่น MICRO ให้ใช้ยางฝน เมื่อนายสนามประกาศว่าสนามเปียก

T4. รายละเอียดเพิ่มเติม

T4.1.ให้นำเครื่องสำรองไปเก็บไว้กับกรรมการ หลังจากจับเวลาตัดสินแล้ว และถ้าต้องการใช้
เครื่องสำรอง ให้นำเครื่องตัวแรกมาแลกได้

T4.2.ถ้าทีมใดได้เบิกเครื่องสำรองไป กรรมการจะตรวจเครื่องสำรองนั้นด้วย

T4.3.สำหรับเครื่องยนต์ที่ไม่ได้ฝนิก Seal กรรมการจะให้ผ่าตรวจสภาพเครื่องยนต์ที่ได้ตำแหน่ง
1 – 5 หรือตามจำนวนรางวัลที่แจกถ้ามีการใช้เครื่องสำรองจะต้องผ่าเครื่องทั้งสองเครื่อง
ไม่ว่าเครื่องที่ใช้แข่งจะพังหรือไม่

T4.4. กรรมการ สามารถขอเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ต่าง ๆ ในส่วนของระบบเครื่องเพื่อเป็นการ ตรวจ
อุปกรณ์นั้น ๆ ทั้งนี้อุปกรณ์ทุกชิ้นที่จากทางกรรมการที่ขอเปลี่ยนจะอยู่ในสภาพใช้งานได้
สมบูรณ์

T4.5 รุ่น MAX CHALLENGE, MAX MASTER, MAX SPORT และ JUNIOR ให้ยกเลิก
กติกาข้อ 18

ใน ROTAX MOJO MAX CHALLENGE TECHNICAL REGULATION 2009

version 2008.12.17

คือไม่จำกัดขนาดหม้อน้ำให้ติดตั้งด้านซ้ายหรือขวาของคนขับได้เพียง 1 ใบเท่านั้น

DD2 , MINI, MICRO ให้ปฏิบัติตามกติกาเดิม



ROTAX.



MAX
CHALLENGE

กติกาที่ได้กำหนดขึ้นนี้ให้ถือเป็นกติกาหลัก แต่ผู้จัดการแข่งขัน ขอสงวนสิทธิ์ที่จะเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงกติกาให้เหมาะสมกับระยะเวลาและสถานการณ์ และกติกาที่นอกเหนือจากนี้ผู้จัด จะยึดถือแนวทางปฏิบัติและกติกาของ CIK/FIA และ ร.ย.ส.ท

