



RAAT

THAILAND RALLY CHAMPIONSHIP

2025

CHAMPIONSHIP

REGULATIONS : CR 2025

Version 3.0

Organized by : ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา

สารบัญ

หมวดที่ 1 กติกาการแข่งขัน (Sporting Regulation)

1. คำจำกัดความ	หน้า 1
2. กำหนดการแข่งขัน / 3. รุ่นการแข่งขัน	หน้า 2
4. คุณสมบัตินักแข่ง / 5. การสมัครเข้าทำการแข่งขัน / 6. เงื่อนไขการจัดแข่งขัน	หน้า 3
7. การจ่ายเงินรางวัล	หน้า 4
8. ตำแหน่งแชมป์ประเทศไทยด้วยพระราชทานฯ และแชมป์ประจำปี	หน้า 4
9. คะแนนสะสมต่อสนาม (Point Scoring / Round)	หน้า 4
10. การใช้ถ้อยคำ	หน้า 5
11. การจัดการแข่งขัน / 12. เครื่องหมายตำแหน่งกรรมการ	หน้า 6
13. ระยะเวลาการแข่งขัน / 14. การตรวจสอบเส้นทาง	หน้า 6
15. คุณสมบัตินักแข่ง / 16. ผู้ร่วมรถ / 17. ลำดับสตาร์ท / 18. ไบลงเวลา	หน้า 7
19. การจราจรและการซ่อมรถแข่ง	หน้า 8
20. การดำเนินการแข่งขัน / 21. จุดควบคุมเวลา	หน้า 9
22. เวลาออกจากจุดควบคุม	หน้า 10
23. เวลาล่าช้าสูงสุด และโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน	หน้า 10
24. วิธีเข้าจุดควบคุม / 25. ช่วงทดสอบพิเศษ	หน้า 11
26. เขตหวงห้าม (Parc Ferme)	หน้า 13
27. การกลับเข้ามาร่วมแข่งขันใน LEG ถัดไป / 28. การตรวจสภาพรถแข่ง	หน้า 14
29. Service Park / 30. จุดควบคุมสุดท้าย	หน้า 15
31. การประท้วง/การอุทธรณ์ / 32. การประกาศผล	หน้า 16
33. ทีมเซอร์วิส / 34. สิทธิของผู้จัดการแข่งขัน	หน้า 17

หมวดที่ 2 กติกาเทคนิค (Technical Regulation)

กติกาเทคนิครถแข่งแรลลี่ Category 1	หน้า 19
กติกาเทคนิครถแข่งแรลลี่ Category 2	หน้า 20
กติกาเทคนิครถแข่งแรลลี่ Category 3	หน้า 22

RAAT
Thailand Rally Championship 2025
Championship Regulations

กติกาการแข่งขันรถยนต์แรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย พ.ศ.2568

หมวดที่ 1 กติกาการแข่งขัน (Sporting Regulations)

1. คำจำกัดความ

การแข่งขันรถยนต์แรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย พ.ศ.2568 จัดขึ้นภายใต้กติกาการแข่งขันรถยนต์แห่งชาติ พ.ศ. 2567 ของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา (RAAT National Competition Rules 2024) หมวดที่ 5 และประกาศแก้ไขเพิ่มเติมของคณะกรรมการกีฬายานยนต์ พ.ศ.2568 ที่เกี่ยวข้อง พร้อมด้วยกติกาการแข่งขันฉบับนี้ และประกาศ Bulletins ของคณะกรรมการจัดการแข่งขันทุกฉบับซึ่งจะออกตามวาระตามลำดับเหตุการณ์ของการแข่งขันแต่ละสนาม

- ระดับการแข่งขัน ชิงแชมป์ประเทศไทย National Championship (NC)
- ชื่อการแข่งขัน ร.ย.ส.ท. แรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย 2568 RAAT Thailand Rally Championship 2025
- ผู้จัดแข่งขัน ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา
- คณะกรรมการจัดการแข่งขัน

ผู้อำนวยการแข่งขัน (Rally Director)	นางสาวสุวรรณี	นาคะหิรัญ
นายสนาม	นายกรีช	วัฒนพร
รองนายสนาม	Mr. Ross	Burbidge
เลขานุการ	นางสาวนริศรา	ชำต่าย
หัวหน้าตรวจสอบสภาพ	นายวิจิต	กำเนิดเหมาะ
หัวหน้าฝ่ายรักษาความปลอดภัย	นายคีรี	สิรินาวิน

หัวหน้าฝ่ายวิทยุ	นายกิตติวัฒน์	ศาสตร์มูล
หัวหน้าฝ่ายควบคุมเวลา	นายเกษม	เกษมกรณ์
หัวหน้าฝ่ายข่าวสาร	นายจรัสศักดิ์	สุวรรณพีช
ตัวแทนนักแข่ง	นายไชยยา	ชมมาลี

2. กำหนดวันแข่งขันและสถานที่จัดการแข่งขัน

สนาม 1	28-30 มีนาคม	2568	จังหวัดฉะเชิงเทรา
สนาม 2	23-25 พฤษภาคม	2568	จังหวัดลพบุรี
สนาม 3	18-20 กรกฎาคม	2568	จังหวัดสระแก้ว
สนาม 4	26-28 กันยายน	2568	จังหวัดกาญจนบุรี

3. รุ่นการแข่งขัน/ค่าสมัคร

3.1 Rally Category 1: Super 4WD

RC 1 Super 4WD	ค่าสมัครรายสนาม	18,000 บาท
	ค่าสมัครรายปี	56,000 บาท

3.2 Rally Category 2: Super 2WD

RC 2.1 Super 2WD 2500/1500 Turbo	ค่าสมัครรายสนาม	18,000 บาท
	ค่าสมัครรายปี	56,000 บาท
RC 2.2 Super 2000	ค่าสมัครรายสนาม	18,000 บาท
	ค่าสมัครรายปี	56,000 บาท
RC 2.3 Super 1600	ค่าสมัครรายสนาม	18,000 บาท
	ค่าสมัครรายปี	56,000 บาท
RC 2.4 Super 1500	ค่าสมัครรายสนาม	18,000 บาท
	ค่าสมัครรายปี	56,000 บาท
RC 2.5 Club Man 1300-1500	ค่าสมัครรายสนาม	18,000 บาท
	ค่าสมัครรายปี	56,000 บาท

3.3 Rally Category 3: Classic Car Class1/2/3

RC 3.1 Classic Car Class 1	ค่าสมัครรายสนาม	16,000 บาท
	ค่าสมัครรายปี	44,000 บาท

RC 3.2 Classic Car Class 2 1600	ค่าสมัครรายสนาม	16,000 บาท
	ค่าสมัครรายปี	44,000 บาท
RC 3.3 Classic Car Class 3 OPEN	ค่าสมัครรายสนาม	16,000 บาท
	ค่าสมัครรายปี	44,000 บาท
3.4 ประเภททีม	ค่าสมัคร	15,000 บาท/สนาม

เงื่อนไขการสมัคร

- รถแข่ง 1 คันสมัครแข่งได้ 1 รุ่นเท่านั้น
- ประเภททีม รถแข่ง 2 คัน หรือ 3 คัน เก็บคะแนน 2 ใน 3 และต้องมี LICENSE Team มาแสดงด้วย

4. คุณสมบัตินักแข่ง

ผู้สมัครเข้าร่วมแข่งขันจะต้องมีใบอนุญาตขับแข่งที่ออกให้โดย ร.ย.ส.ท. โดยที่ยังไม่หมดอายุในวันที่ทำการแข่งขัน นักแข่งต่างชาติ จะต้องมีใบอนุญาตขับแข่งที่ออกให้โดยตัวแทน (ASN) ของประเทศนั้นๆ โดยที่ยังไม่หมดอายุในวันที่ทำการแข่งขัน

5. การสมัครเข้าทำการแข่งขัน

- 5.1 รถแข่งแต่ละคันสมัครแข่งขันตามกติกาเทคนิคของรถแข่งเรลตี้ ตาม Category นั้นๆ
- 5.2 การสมัครเป็นทีม หรือเฉพาะบุคคล ให้แจ้งในเวลาเดียวกัน
- 5.3 ผู้สมัครแข่งขันจะต้องเข้าฟังคำบรรยายสรุปกติกาการแข่งขัน
- 5.4 ผู้สมัครต้องถือใบอนุญาตขับรถแข่งเรลตี้ ตามคุณสมบัตินักแข่ง (ข้อ 4) ที่ระบุไว้
- 5.5 ผู้สมัครเข้าร่วมทำการแข่งขันต้องนำสำเนาทะเบียนรถ ที่ยังไม่ขาดอายุ มาแสดง
- 5.6 ผู้สมัครเข้าร่วมทำการแข่งขันต้องนำสำเนากรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองบุคคลที่ 3 (พ.ร.บ.) ที่ยังไม่ขาดอายุ มาแสดง

6. เงื่อนไขการจัดแข่งขัน

- 6.1 ในแต่ละรุ่น ต้องมีรถแข่งสมัครเข้าแข่งขันอย่างน้อย 5 คัน
- 6.2 ถ้าหากในรุ่นใดมีรถสมัครเข้าทำการแข่งขันน้อยกว่า 5 คัน การจ่ายเงินรางวัลจะถูกปรับลดลงตามข้อ 7.4 ส่วนคะแนนสะสมและถ้วยรางวัล ให้คงไว้ตามรุ่นนั้น
- 6.3 การสมัครเข้าแข่งขัน สามารถสมัครเข้าแข่งขันได้เพียงรุ่นเดียว

7. การจ่ายเงินรางวัล

7.1 Super 4WD เงินรางวัลพร้อมถ้วยรางวัลสำหรับ ผู้ชนะอันดับที่ 1 - ที่ 3

7.2 Super 2500, Super 2000, Super 1600, Club Man 1300-1500 เงินรางวัลพร้อมถ้วยรางวัลสำหรับ ผู้ชนะ อันดับที่ 1 - ที่ 3

7.3 Classic Car Class 1, Classic Car Class 2, Classic Car Class 3 เงินรางวัลพร้อมถ้วยรางวัลสำหรับ ผู้ชนะ อันดับที่ 1 - ที่ 3

7.4 หากในรุ่นใด มีรถสมัครเข้าทำการแข่งขันน้อยกว่า 5 คัน การจ่ายเงินรางวัลจะจ่ายเฉพาะผู้ชนะ อันดับ 1 หรือ อันดับ 1 และอันดับ 2 เท่านั้น ขึ้นอยู่กับสัดส่วนของจำนวนการสมัครเข้าแข่งขัน ในรุ่นนั้น

8. ตำแหน่งแชมป์ประเทศไทยด้วยพระราชทานฯ (ผู้ขับ - ผู้นำทาง) และแชมป์ประจำปี

8.1 แชมป์ประเทศไทยด้วยพระราชทานฯ

8.1.1. แชมป์ประเทศไทยชนะเลิศ (Overall) ในการแข่งขันรถแข่งแรลลี่ทุกประเภท (All Categories)

8.1.2. แชมป์ประเทศไทยรถแข่งแรลลี่ Super 2WD (Category 2)

8.1.3. แชมป์ประเทศไทยรถแข่งแรลลี่ Classic Car (Category 3)

8.2 แชมป์ประจำปี ด้วยเกียรติยศ ร.ย.ส.ท. (ผู้ขับ - ผู้นำทาง)

8.2.1. แชมป์ประจำปี รุ่น RC 1 Super 4WD

8.2.2. แชมป์ประจำปี รุ่น RC 2.1 Super 2WD 2500/1500 Turbo

8.2.3. แชมป์ประจำปี รุ่น RC 2.2 Super 2WD 2000

8.2.4. แชมป์ประจำปี รุ่น RC 2.3 Super 2WD 1600

8.2.5. แชมป์ประจำปี รุ่น RC 2.4 Super 2WD 1500 (ผู้ขับเกรด B-C)

8.2.6. แชมป์ประจำปี รุ่น RC 2.5 Club Man 1300-1500 (ผู้ขับเกรด C)

8.2.7. แชมป์ประจำปี รุ่น RC 3.1 Classic Car Class 1

8.2.8. แชมป์ประจำปี รุ่น RC 3.2 Classic Car Class 2

8.2.9. แชมป์ประจำปี รุ่น RC 3.3 Classic Car Class 3

หมายเหตุ ปีการแข่งขัน 2568 รุ่น 2.1 Super 2WD 2500/1500 Turbo อนุญาตให้ร่วม การแข่งขันชิงแชมป์ประเทศไทย
ชนะเลิศ (Overall-All categories) เท่านั้น

9. คะแนนสะสมต่อสนาม (Point Scoring / Round) ผู้ขับ - ผู้นำทาง

อันดับ 1	20 คะแนน	อันดับ 6	6 คะแนน
อันดับ 2	15 คะแนน	อันดับ 7	4 คะแนน
อันดับ 3	12 คะแนน	อันดับ 8	3 คะแนน
อันดับ 4	10 คะแนน	อันดับ 9	2 คะแนน
อันดับ 5	8 คะแนน	อันดับ 10	1 คะแนน

เงื่อนไขการเก็บคะแนนสะสม

1. นักแข่งผู้รับตำแหน่งแชมป์ประเทศไทยแล้ว ให้เลื่อนตำแหน่งอันดับรองลงมาเป็นแชมป์ประจำปี
2. นักแข่งต้องร่วมการแข่งขันอย่างน้อย 75% (3 ใน 4 สนาม) โดยสนามสุดท้ายเป็นภาคบังคับ
3. กรณีคะแนนสะสมเท่ากัน ผู้ได้ตำแหน่งโอเวอร์ออลสูงกว่าสนามสุดท้ายเป็นผู้ชนะ

10. การใช้ถ้อยคำ

10.1 Road Section หมายถึง ช่วงระยะทางระหว่างจุดควบคุมเวลาติดกัน 2 จุด

10.2 Section หมายถึง พื้นที่ทั้งหมด ตั้งแต่จุดสตาร์ท ถึงจุดจัดอันดับครั้งแรก ตั้งแต่จุดจัดอันดับติดกัน 2 จุด ตั้งแต่จุดจัดอันดับสุดท้ายจนถึงสิ้นสุดการแข่งขัน

10.3 Leg หมายถึง แต่ละส่วนช่วงการแข่งขัน แบ่งออกโดยต้องมีเวลาหยุด พักผ่อนอย่างน้อย 9 ชั่วโมง หรืออย่างน้อยต้องหยุดพักเท่าเวลาที่ใช้ทำการแข่งขันไปแล้ว (ถ้าน้อยกว่า 9 ชั่วโมง)

10.4 Neutralization หมายถึง ช่วงเวลาที่ต้องหยุดลงโดยการตัดสินใจของผู้จัดการแข่งขัน ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดๆ

10.5 Regrouping หมายถึง กำหนดเวลาหยุดโดยการตัดสินใจของผู้จัดการ แข่งขันเพื่อตรวจสอบเวลาและเพื่อจัดอันดับรถแข่งที่เหลือในช่วงเวลาหยุด

10.6 Parc Ferme หมายถึง เขตปริมณฑลซึ่งห้ามซ่อมรถ หรือซึ่งกำหนด เป็นเขตหวงห้าม (ยกเว้นกรณีที่ระบุไว้ตามกติกาชิงแชมป์นานาชาติ หรือกติกาเฉพาะกาลในการ แข่งขัน)

10.7 Bulletin หมายถึง หนังสือ ประกาศข่าวสารอย่างเป็นทางการ ซึ่งใช้เป็น ส่วนหนึ่งของกติกาการแข่งขัน และเพื่อแก้ไขให้ชัดเจน หรือเพื่อความสมบูรณ์เต็มรูปแบบ หนังสือ Bulletin จะต้องมีเลขที่และวันที่ทุกฉบับตามลำดับ ผู้สมัคร (หรือนักแข่ง) จะต้องยื่นรับการได้รับ หนังสือดังกล่าว

10.7.1 ตั้งแต่เริ่มจนถึงวันตรวจสภาพ ผู้จัดการแข่งขันเป็นผู้ทำหนังสือ ประกาศ

10.7.2 ตลอดจนการแข่งขัน คณะกรรมการจัดการแข่งขันเป็นผู้ทำหน้าที่ประกาศ

10.8 Time Card หมายถึง การ์ดสำหรับใช้ลงเวลาตามจุดควบคุมเวลาต่าง ๆ ที่กำหนดไว้อนุญาตให้ใช้หนึ่งหน้าต่อช่วงเขต ไบลงเวลาจะต้องออกแต่ละช่วงของ Leg

10.9 Special Stage หมายถึง การประลองความเร็วบนเส้นทางที่ไม่ใช่ สาธารณะ หรือเส้นทางสาธารณะที่ถูกปิดชั่วคราวเพื่อการแข่งขันแรลลี่โดยเฉพาะ

10.10 Service Park หมายถึง จุดซ่อมบำรุงรถแข่งที่จะทำการใด ๆ ทุกอย่างได้ โดยมีช่างซ่อมรถแข่งไม่เกิน 4 คน (หรือมากกว่า แต่ต้องลงทะเบียนกับผู้จัดการแข่งขัน) และรถอื่นๆ จะเข้าบริเวณนี้ได้เฉพาะรถที่ติดสติ๊กเกอร์ “Service” (รถแข่งหรือรถเซอร์วิสไม่สามารถทำความเร็วเกินกว่า 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ได้ในเขตปริมาตร โทษสูงสุดถึงขั้นให้รถแข่งคันนั้นต้องออกจากการแข่งขัน) กรณีมีช่วงเดินทางระหว่าง SS ระยะไกลผู้จัดแข่งขันอาจกำหนดให้มีจุดเซอร์วิสย่อย Remote Service Park ตามความเหมาะสม

11. การจัดการแข่งขัน

11.1 คณะกรรมการกีฬาขนานยนต์แต่งตั้งผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards) 3 ท่าน ตามข้อกำหนด

11.2 ผู้จัดการแข่งขันแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน เพื่อทำหน้าที่สำคัญดังนี้

11.2.1 นายสนาม (มีรองนายสนามและผู้ช่วยนายสนามได้) ต้องมีใบอนุญาตของ ร.ย.ส.ท.

11.2.2 เลขานุการ ต้องมีใบอนุญาตของ ร.ย.ส.ท.

11.2.3 หัวหน้าฝ่ายตรวจสภาพต้องมีใบอนุญาตของ ร.ย.ส.ท.

11.2.4 หัวหน้าฝ่ายรักษาความปลอดภัย

11.2.5 หัวหน้าฝ่ายวิทยุ

11.2.6 หัวหน้าฝ่ายควบคุมเวลา

11.2.7 หัวหน้าฝ่ายข่าวสาร

12. เครื่องหมาย ตำแหน่งหัวหน้ากรรมการ/กรรมการ

12.1 หัวหน้ากรรมการ สวมเสื้อกั๊กสีส้ม พร้อมเครื่องหมาย “Chief”

12.2 กรรมการ สวมเสื้อกั๊กสีเขียว พร้อมเครื่องหมาย “Marshal”

13. ระยะทางการแข่งขันแรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย

ผู้จัดการแข่งขันต้องกำหนด ระยะทางช่วง Special Stage รวมกันแต่ละสนาม ไม่น้อยกว่า 75 กิโลเมตร (แต่ละ SS เส้นทาง ซ้ำกัน ได้ 2-3 ครั้ง)

14. การเข้าตรวจสอบเส้นทาง (Reconnaissance)

14.1 ผู้จัดการแข่งขันจะประกาศการเข้าสำรวจเส้นทางก่อนการแข่งขัน 24 ชั่วโมง

14.2 ในขณะที่เข้าสำรวจเส้นทาง ต้องใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง

15. คุณสมบัติรถแข่ง

ผู้สมัครที่ประสงค์จะสมัครเข้าแข่งขัน ต้องมั่นใจในคุณสมบัติ ของรถแข่งที่จะนำเข้าไป รับการตรวจสอบสภาพให้เป็นไปตามกติกาเทคนิค ข้อ 5 ของ NCR 2568, หมวดที่ 2 ของ Championship Regulation นี้ รวมทั้งกติกาเพื่อความปลอดภัย FIA Appendix J Art. 253 และของ ร.ย.ส.ท. โดยอนุโลม

16. ผู้ร่วมรถ

16.1 ผู้ร่วมรถแข่งจะต้องมีเพียง 2 คน ได้แก่ ผู้ขับและผู้นำทาง (เปลี่ยนหน้าที่กันได้ในช่วงการแข่งขัน)

16.2 ถ้าคนใดคนหนึ่งออกจากการแข่งขัน หรือถ้าบุคคลที่สามเข้ามาอยู่ในรถแข่ง (ยกเว้นถ้าคนขนาดเจ็บขึ้นรถมาด้วย) รถแข่งคันนั้นต้องออกจากการแข่งขัน

17. ลำดับสตาร์ท และหมายเลขรถ

17.1 ผู้จัดการแข่งขันมอบหมายเลขรถแข่งและประกาศรายชื่อผู้เข้าแข่งขัน (Entry List) และลำดับสตาร์ท (Start List) ก่อนการแข่งขันแต่ละสนาม

17.2 การสตาร์ทในช่วง (Leg) ต่อไป จัดลำดับตามผลการแข่งขันของช่วง (Leg) ที่แล้ว

17.3 รถแข่งคันใดที่มีรายงานตัวช้าก่อนออกสตาร์ทเริ่มการแข่งขัน หรือ ใน ช่วง Leg จะต้องถูกปรับในอัตรา 10 วินาทีต่อการล่าช้าทุก ๆ 1 นาที รถแข่งคันใดที่มาถึงช้าเกิน 15 นาทีจะไม่อนุญาตให้ออกสตาร์ท

17.4 คณะกรรมการจัดการแข่งขันจะมอบหมายเลขรถแข่งจำนวน 4 แผ่น ให้ผู้สมัครเข้าแข่งขันติดตำแหน่งบานประตู ซ้าย-ขวา และบริเวณฝากระโปรงหน้ารถ-กระจกด้านหลัง ตลอด การแข่งขัน

17.5 ชื่อของผู้ขับ-ชื่อผู้นำทาง กรู๊ปเลือด ต้องปรากฏอยู่บนกระจกหน้าต่างประตูหลัง ทั้งสองข้างของตัวรถ

18. ใบลงเวลา (Time Card)

18.1 ณ จุดสตาร์ทแรลลี่ ผู้ร่วมรถแข่งแต่ละคันจะได้รับใบลงเวลา พร้อม ทั้งให้เวลาเพื่อเดินทางระหว่างจุดควบคุมเวลา 2 จุดที่ปรากฏอยู่ ใบลงเวลานี้จะต้องส่งมอบ ณ จุดควบคุมที่มาถึงของ 1 ช่วง (Leg) และจะเปลี่ยนใบใหม่ก่อนออกสตาร์ทในช่วงต่อไป ผู้ร่วมรถแข่งแต่ละคันต้องรับผิดชอบใบลงเวลาของตน

18.2 ใบลงเวลา ต้องเตรียมไว้เพื่อตรวจตามจำนวน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ณ จุดควบคุมเวลาต่าง ๆ ผู้ร่วมรถแข่งต้องนำมาแสดงเพื่อลงชื่อจากกรรมการ

18.3 การจุดดับ จี๊ดมา แก๊วใบลงเวลา จะมีผลยกเลิกเวลาและมีโทษให้ ออกจากการแข่งขัน เว้นแต่การกระทำดังกล่าวจะได้รับอนุมัติจากกรรมการผู้เกี่ยวข้อง

18.4 หากไม่ปรากฏลายเซ็นกรรมการ หรือไม่ประทับตราจากจุดควบคุมเวลา (เวลา, จุดตรวจสอบผ่าน หรือจุดจัดอันดับ) และใส่/หรือ ณ จุดที่มาถึง อาจจะมีผลทำให้ออกจาก การแข่งขัน

18.5 ใบนำทางช่วง Special Stage ถือเป็นส่วนหนึ่งของใบลงเวลา และมี ผลต่อการปรับโทษตามที่ระบุไว้

18.6 เฉพาะผู้ร่วมรถแข่งเท่านั้น ต้องรับผิดชอบส่งมอบใบลงเวลา ณ จุดควบคุม เวลาต่าง ๆ พร้อมทั้ง ระวังความถูกต้องของการลงรายการต่าง ๆ

19. การจราจรและการซ่อมรถแข่ง

19.1 ตลอดการแข่งขัน ผู้ร่วมรถแข่งจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรของประเทศไทย อย่างเคร่งครัด หากผู้ร่วมรถ รายใดฝ่าฝืนกฎจราจร จะต้องถูกลงโทษในการแข่งขัน ดังข้อต่อไปนี้

19.1.1 การฝ่าฝืนครั้งที่ 1: ปรับเป็นเงิน 5,000 บาท

19.1.2 การฝ่าฝืนครั้งที่ 2: ปรับเป็นเวลา 10 นาที (นำไปรวมผลแพ้ชนะ)

19.1.3 การฝ่าฝืนครั้งที่ 3: ปรับให้ออกจากการแข่งขัน

19.1.4 การฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้สมัครเข้าแข่งขัน เจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือกรรมการ มีการบันทึกการกระทำผิดเช่นเดียวกับผู้ใช้ถนนตามปกติ หากเจ้าพนักงานจราจร/ตำรวจจับกุม ผู้ขับในการกระทำผิด และประสงค์จะให้ ผู้จัดการแข่งขันบัญญัติโทษไว้ในกติกาการแข่งขัน ต้องมีขึ้น ตอนดังนี้

19.1.4.1 “ใบสั่ง” การฝ่าฝืนต้องส่งถึงผู้จัดการแข่งขันอย่างเป็นทางการ และเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนการประกาศผลการแข่งขัน สถานที่และเวลาที่เกิดเหตุ

19.1.4.2 “ใบสั่ง” ต้องระบุข้อหาชัดเจนในการกระทำผิด มีชื่อผู้ขับระบุทะเบียนรถ สถานที่ และเวลาเกิดเหตุ

19.1.4.3 ข้อมูลดังกล่าวยังไม่ถูกเปิดเผยทั่วไป

19.1.5 การซ่อมรถแข่ง และเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ให้ทำได้เฉพาะที่ระบุไว้ในสมุด นำทาง หากไม่ปฏิบัติตาม อาจจะไปสู่การให้ออกจากการแข่งขัน ห้ามรถเซอร์วิสเข้าในเส้นทาง แข่ง Special Stage หรือเขตหวงห้ามใด ๆ ที่ระบุโดยผู้จัดการแข่งขัน

19.1.6 ห้ามลากจูง ขนส่ง หรือเข็นรถแข่ง ฝ่าฝืนอาจพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน ยกเว้นเพื่อนำรถแข่งขันมาบนถนนใหญ่ หรือเพื่อนำรถแข่งออกจากการกีดขวางถนนในกรณีฉุกเฉิน และกระทำเพื่อความปลอดภัยของการแข่งขัน ทั้งนี้ต้องแจ้งหัวหน้าเซฟตี้หรือนายสนามให้ทราบโดยเร็วที่สุด

20. การดำเนินการแข่งขัน

20.1 ผู้ร่วมรถหรือตัวแทนต้องนำรถเข้าในบริเวณ “พรีสตาร์ท” ตามประกาศ ของคณะกรรมการแข่งขัน เขตสตาร์ทถือเป็นเขตหวงห้าม (Parc Ferme) แห่งหนึ่ง

20.2 กรรมการจะปล่อยรถแข่ง 2 นาทีต่อ 1 คัน ตามลำดับโปรแกรมการแข่งขัน (อาจปล่อยรถแข่งให้เร็วขึ้นได้ ถ้ามีผู้เข้าแข่งขันจำนวนมาก โดยความเห็นชอบของผู้ตัดสิน (Stewards)

20.3 ผู้ร่วมรถต้องมีเครื่องหมายตรวจจากจุดตรวจสอบผ่านทางที่ระบุไว้ในใบลงเวลา เวลาเป้าหมาย (Target Time) สำหรับให้วิ่งระหว่างจุดควบคุมเวลา 2 จุด จะปรากฏอยู่ในใบลงเวลา

20.4 ชั่วโมงและนาที จะปรากฏเป็น 00:00 จนถึง 24:00 การนับเวลาจะนับ นาทีที่ผ่านไปแล้วตลอดการแข่งขัน

20.5 ผู้เข้าร่วมแข่งขันจะได้รับสมุดนำทาง (Road Book) ซึ่งจะประกอบไปด้วยรายละเอียดต่างๆของเส้นทาง การแข่งขัน

21. จุดควบคุมเวลา

21.1 จุดควบคุมทั้งหมด เช่น จุดตรวจสอบ และจุดควบคุมเวลา จุดสตาร์ท ช่วง Special Stage จุดวิทยุสื่อสาร และโซนต่าง ๆ จะมีป้ายเครื่องหมายตามมาตรฐานของ FIA

21.2 เมื่อเริ่มเข้าเขตควบคุม จะมีป้ายเครื่องหมายเตือนเป็นพื้นสีเหลือง และ อีกประมาณ 25 เมตร คือที่ตั้งจุดควบคุมซึ่งมีป้ายสีแดง เมื่อสิ้นสุดเขตควบคุมอีก 50 เมตรข้างหน้า จะมีป้ายพื้นสีเหลืองคาดเฉียงสีดำ 3 แถบ

21.3 จุดควบคุมแต่ละแห่ง (จากที่ตั้งป้ายเตือนสีเหลืองอันดับแรก จนถึงป้าย สูดท้ายสีเหลืองคาดแถบสีดำ 3 แถบ) ถือเป็นเขตปริมหเขตหวงห้าม

21.4 เวลาที่เข้าจอดรถในจุดควบคุมใดๆ ก็ตาม ต้องไม่เกินกว่าเวลาทำการของจุดควบคุมนั้น

21.5 การฝ่าฝืนกฎกติกาที่เคร่งครัด อาจจะถูกให้ออกจากการแข่งขัน

21.5.1 เข้าเขตควบคุมทิศทางอื่น ซึ่งไม่ใช่ทางแข่งขันแรลลี่ที่กำหนดไว้

21.5.2 ย้อนกลับเข้าเขตควบคุมที่เข้าไปอีกครั้ง

21.6 เวลาเข้าจุดควบคุมเป็นความรับผิดชอบของผู้ร่วมรถเพียงฝ่ายเดียว นักแข่งสามารถสอบถามเวลาตามนาฬิกาของกรรมการได้ที่โต๊ะควบคุมเวลา อย่างไรก็ตามกรรมการที่จุดควบคุมนั้นไม่สามารถจะให้รายละเอียดใด ๆ ในการควบคุม

21.7 จุดควบคุมจะเปิดเสร็จเรียบร้อย 30 นาที ก่อนเวลาเป้าหมายของรถคันแรกจะมาถึง ยกเว้นนายสนามจะสั่งการเป็นอย่างอื่น และจะปิดทำการ 30 นาที หลังเวลาเป้าหมาย ของรถคันสุดท้าย

22. เวลาออกจากจุดควบคุม

22.1 ถ้าทางแข่งช่วงต่อไปไม่ใช่ Special Stage เวลาเข้าที่ลงไว้ในใบลงเวลา ถือเป็น เวลาเข้าเมื่อจบช่วงหนึ่ง และเป็นเวลาสตาร์ทออกไปอีกช่วงหนึ่ง

22.2 ถ้าทางแข่งช่วงต่อไปเป็น Special Stage จะมีวิธีปฏิบัติดังนี้

22.2.1 ป้ายเตือนสีเหลือง: เริ่มเข้าเขตปริมณฑล

22.2.2 ป้ายแดงรูปนาฬิกา: จุดลงเวลา (ห่างป้ายเตือนสีเหลือง ประมาณ 25 เมตร)

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

22.2.4 ป้ายเหลืองแถบดำ: สุดเขตควบคุม

22.3 ณ จุดลงเวลา กรรมการจะลงเวลาในใบบันทึกเวลาของกรรมการ และลงเวลาในใบลงเวลาของนักแข่ง พร้อมทั้งกำหนดเวลาออกสตาร์ทในช่วงต่อไป โดยจะต้องมีเวลา 3 นาที เพิ่มให้นักแข่งเตรียมตัวเพื่อสตาร์ท หากเกิดกรณีรถแข่งคันใดขบวนแรก รถแข่งคันนั้นจะได้รับเวลา พิเศษเพิ่มขึ้นอีก แต่ไม่เกิน 5 นาที เวลาสตาร์ทของรถคันนี้ จะต้องจดใหม่หลังเปลี่ยนยางแล้ว ทั้งนี้ จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดระยะห่างการปล่อยรถตามลำดับหรือตามสิทธิ

22.4 หลังจากเข้าจุดลงเวลาแล้ว ผู้เข้าแข่งขันต้องเดินทางไปที่ จุดสตาร์ท SS ทันที กรรมการผู้มีหน้าที่อยู่ที่จุดนี้จะลงเวลาล่วงหน้า เพื่อรอเวลาสตาร์ทการแข่งขัน ต่อไป โดยปกติจะใช้เวลาตามกำหนดเวลาสตาร์ทของช่วงนั้น และจะปล่อยรถตามวิธีที่ระบุไว้ใน กติกา (หากเกิดกรณีรถแข่งสองคันต้องออกเวลาเดียวกัน เวลาสตาร์ท SS ต้องกำหนดขึ้นใหม่ เว้นแต่นายสนามจะกำหนดเป็นอย่างอื่น)

23. เวลาล่าช้า(เลข)สูงสุด และโทษปรับให้ออกจากการแข่งขัน

23.1 การเข้าจุดควบคุมเวลา (TC) ค่าเข้าเกิน 15 นาทีของเวลาเป้าหมาย (เลทเกิน 15 นาที) หรือ เลทสะสมรวมกันเกิน 30 นาที ของแต่ละช่วงการจัดอันดับ (Section) ผู้เข้าแข่งขันจะถูกปรับโทษให้ออกจากการแข่งขันใน LEG นั้น อย่างไรก็ตาม ผู้เข้าแข่งขันสามารถแจ้งความจำนงขอเข้าทำการแข่งขันใหม่ได้ใน LEG ถัดไป (ตามกติกา CR ข้อ 27 - เรื่องการขอลับเข้าร่วมทำการแข่งขัน)

23.2 การเข้าจุดควบคุมเวลาเร็วกว่ากำหนด ไม่สามารถนำเวลาที่มาถึงเร็วนั้น ไปหักล้างกับเวลาที่ล่าช้าสะสมเพื่อเหตุผลที่จะไม่ต้องออกจากการแข่งขัน แต่จะมีการปรับโทษสำหรับการมาเข้าจุดควบคุมเวลาก่อนเวลาที่กำหนด

23.3 การปรับโทษเวลาเลทสะสมเกินกำหนด จะประกาศเมื่อสิ้นสุด LEG เท่านั้น

24. วิธีเข้าจุดควบคุม

24.1.1 การเข้าจุดควบคุมเริ่มต้นเมื่อรถแข่งผ่านป้ายเขตปริมณฑลในระหว่าง ป้ายเขตปริมณฑลถึงจุดควบคุม ห้ามหยุดหรือขับอย่างช้าผิดปกติ

24.2 เมื่อผู้ร่วมรถทั้ง 2 คน และรถแข่งเข้ามาอยู่ในเขตปริมณฑล และผ่านมาถึง โต๊ะจุดควบคุม กรรมการจะนับ “เวลาเข้า” โดยถือเวลาขณะเมื่อผู้ร่วมรถคนหนึ่งยื่นใบลงเวลาถึงมือกรรมการ (กรรมการจะลงเวลาตามความเป็นจริงในใบลงเวลาใบนั้นด้วยลายมือ หรือด้วยเครื่องพิมพ์บัตร)

24.3 เวลาเป้าหมาย (Target Time) ที่เข้าจุดควบคุมเวลา คือ ช่วงเวลาที่อนุญาต ให้รถแข่งใช้วิ่งในช่วงนั้น โดยบวกเวลาจากจุดที่ออกมา นับเวลาเป็นนาที ผู้เข้าแข่งขันจะไม่ถูกปรับโทษ ใด ๆ ในการเข้าเร็วถ้ารถแข่งเข้ามาอยู่ในเขตปริมณฑลในระหว่างเวลานาที หรือสิ้นสุดนาทีข้างหน้าของ เวลาเป้าหมาย ผู้เข้าแข่งขันจะไม่ถูกปรับเวลาล่าช้าสะสม ถ้ายื่นใบลงเวลาถึงกรรมการภายในนาทีของ เวลาเป้าหมาย ยกตัวอย่างเช่น ผู้เข้าแข่งขันต้องถึง TC เวลา 18:58:00 ผู้เข้าแข่งขันรายนั้นสามารถลงเวลาได้ในช่วง 18:58:00 ถึง 18:58:59

24.4 การลงเวลาที่คลาดเคลื่อน ไปจากเวลาเป้าหมาย จะถูกปรับโทษดังนี้

24.4.1 เข้า TC ก่อนเวลาเป้าหมาย ปรับโทษนาทีละ 60 วินาที

24.4.2 เข้า TC หลังเวลาเป้าหมาย ปรับโทษนาทีละ 10 วินาที

24.4.3 เข้า Service Park ค่าเข้าเกินกำหนดเวลาเป้าหมายมากกว่า 20 นาที มีผลให้ออกจากการแข่งขันใน LEG นั้น

25. ช่วงทดสอบพิเศษ

25.1 ช่วงทดสอบพิเศษ (Special Stage หรือที่เรียกย่อว่า SS) หมายถึง การ ประลองความเร็วบนเส้นทางที่ไม่ใช่สาธารณะ หรือเส้นทางสาธารณะที่ถูกปิดชั่วคราวเพื่อการแข่งขัน แรลลี่โดยเฉพาะ

25.2 ในระหว่างเวลาการแข่งขันช่วงนี้ ผู้อยู่ในรถแข่งทั้ง 2 คนต้องสวมหมวกกันน็อกที่ได้รับอนุมัติจากการตรวจสภาพแล้ว (หากฝ่าฝืนต้องถูกพิจารณาออกจากการแข่งขัน)

25.3 ห้ามมิให้ผู้เข้าแข่งขันขับรถยนต์ย้อนเส้นทางการแข่งขันช่วงนี้ (หากฝ่าฝืนอาจ ถูกพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน)

25.4 การสตาร์ทในช่วง SS จะให้สัญญาณดังนี้ เมื่อรถแข่งพร้อมผู้ร่วมรถที่อยู่ในรถ ซึ่งจอดอยู่หน้าจุดควบคุมสตาร์ท กรรมการจะลงกำหนดเวลาเพื่อสตาร์ทรถแข่งด้วยการขานเวลา (เป็นชั่วโมง และนาที) รายละเอียดวิธีการสตาร์ท SS กำหนดไว้ตามกติกาการแข่งขัน (CR) ของผู้จัดการแข่งขัน

25.5 เมื่อสัญญาณสตาร์ทเริ่มขึ้น รถแข่งจึงจะออกตัวได้ (รถแข่งคันใดออกรถไม่ได้ภายใน 20 วินาที ต้องถูกปรับเป็นเวลา 2 นาที)

25.6 เวลาสตาร์ทของช่วง SS อาจจะเลื่อนช้ากว่ากำหนด โดยกรรมการประจำจุด นั้นจะแจ้งให้ทราบในกรณีเกิดเหตุอันคาดไม่ถึง

25.7 False-Start หมายถึง การออกสตาร์ทก่อนกรรมการให้สัญญาณ จะถูก ปรับโทษหนักขึ้นตามลำดับดังนี้ ครั้งที่ 1 ปรับ 10 วินาที, ครั้งที่ 2 ปรับ 1 นาที, ครั้งที่ 3 ปรับ 3 นาที

25.8 ช่วงทดสอบพิเศษ จะสิ้นสุดลงเมื่อรถแข่งวิ่งผ่านจุดจับเวลาแบบ Flying Finish (ห้ามหยุดระหว่างป้ายเตือนสีเหลืองถึงป้าย STOP หากฝ่าฝืนพิจารณาโทษให้ออกจากการแข่งขัน) เวลาจะถูกบันทึกที่เส้น Finish ซึ่งจะพิมพ์ด้วยเครื่องจับเวลา และเสริมด้วยการจับเวลาด้วย นาฬิกามือถือ (การพิมพ์บันทึกไม่อยู่ในข้อบังคับ)

25.9 ระยะทางเลยจากจุด Finish ไปแล้วประมาณ 100-300 เมตร ผู้ร่วมรถ ต้องรายงานที่จุดควบคุม (จุดหยุดรถ) จะมีป้ายแดงตัวหนังสือ “STOP” เพื่อลงเวลาสิ้นสุดในใบบันทึก เวลา (เป็นชั่วโมง นาที วินาที) ถ้าการจับเวลาไม่สามารถให้เวลาที่แน่นอนในการจบการแข่งขันในขณะ นั้น กรรมการจะเซ็นชื่อหรือป้อนตราให้ผู้ร่วมรถเท่านั้น ส่วนเวลาจะปรากฏ ณ จุดพักช่วงต่อไป หรือจุด ควบคุมการจัดอันดับ

25.10 ถ้าผู้ร่วมรถเกิดความผิดพลาด ไม่สามารถบันทึกเวลาได้ จะต้องถูก ปรับโทษดังนี้

25.10.1 ที่จุด Start - ออกจากการแข่งขัน

25.10.2 ที่จุด Finish - ปรับเวลาเพิ่มขึ้น 5 นาที

25.11 เวลาที่ทำโดยผู้เข้าแข่งขันในแต่ละช่วง SS จะบันทึกเป็นชั่วโมง นาที วินาที และจะบวกการปรับโทษอื่นๆ (เช่น เส้นทาง เทคนิค ฯลฯ) ที่จะระบุโทษเป็นเวลา

25.12 ในระหว่างแข่งขัน SS ห้ามการช่วยเหลือจากบุคคลภายนอกและต้องไม่มีสิ่งกีดขวางทางแข่ง

25.13 หากการแข่งขันในช่วงทดสอบพิเศษช่วงใดต้องหยุดลงอย่างกะทันหัน (ไม่ว่าจะด้วยเหตุใด) ก่อนที่รถแข่งคันสุดท้ายจะเข้าทำการแข่งขัน จะจัดตั้งผลการแข่งขันในช่วง SS นั้น ให้รถแข่งแต่ละคันที่ไม่สามารถเข้าแข่งขันได้ โดยใช้เวลาที่ช้าที่สุดของรถแข่งที่ผ่านออกมาได้ ก่อนการหยุดชะงักนั้น การจัดผลการแข่งขันเช่นนี้ จะจัดขึ้นแม้ว่ามีรถแข่งเพียงคันเดียวที่ผ่านการ แข่งขันมาได้ตามสภาพปกติ เฉพาะคณะกรรมการควบคุมการแข่งขันเท่านั้นที่จะนำระเบียบนี้มาใช้ หลังจากได้สอบถามข้อมูลจากนายสนามถึงเหตุผลในการหยุดชะงักนั้น กรรมการควบคุมการแข่งขัน อาจพิจารณาเวลาที่ช้าที่สุดที่แข่งขันไปตามปกติ ซึ่งอาจจะเลือกเวลาของคันหนึ่ง ที่เห็นว่าเหมาะสม ที่สุดจาก 3 คันที่ช้าที่สุด หรือตามดุลยพินิจของคณะกรรมการ

25.14 หากรถแข่งคันใดเป็นสาเหตุทำให้การแข่งขันต้องหยุดชะงักลง จะต้องถูกปรับโทษให้ออกจากการแข่งขัน

25.15 ผู้ร่วมแข่งรายใดปฏิเสธที่จะต้องสตาร์ทในช่วง SS ตามกำหนดเวลา และตามตำแหน่งที่จัดไว้ จะถูกปรับ 5 นาที

26. เขตหวงห้าม (Parc Ferme)

รถแข่งจะต้องขึ้นอยู่ในกฎข้อบังคับเขตหวงห้ามดังนี้

26.1 ทันที เมื่อเข้าเขตสตาร์ทการจัดอันดับ หรือเมื่อจบช่วงหนึ่ง (Leg) ของ การแข่งขันจนกว่าจะออกไปพ้นเขต

26.2 ทันที เมื่อเข้าเขตหวงห้ามจนกว่าจะออกไปพ้นเขต

26.3 เมื่อถึงการสิ้นสุดของการแข่งขัน จนกว่าจะหมดเวลาประท้วง

26.4 เมื่อรถแข่งอยู่ในความควบคุมของกฎ Parc Ferme การซ่อมแซมใดๆ หรือการเติมเชื้อเพลิงจะกระทำไม่ได้โดยเด็ดขาด การฝ่าฝืนอาจถูกพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน

26.5 อย่างไรก็ตาม ถ้าการตรวจสภาพพบว่ารถแข่งคันใดไม่อยู่ในสภาพที่ จะใช้บนถนนตามปกติ ต้องแจ้งหัวหน้าตรวจสภาพเพื่อขออนุมัติการซ่อม เวลาที่ใช้ซ่อมคิดเป็นนาที เช่นเดียวกับเวลาล่าช้าสะสมที่ลงไว้ในช่วงการแข่งขัน เวลาที่ใช้ซ่อมรถต้องไม่เกินกว่าเวลาเลทสะสม ก่อนที่รถคันนั้นจะถูกปรับให้ออกจากการแข่งขัน ผู้เข้าแข่งขันรายนั้นจะได้รับเวลาออกสตาร์ท ใหม่ตามความเป็นไปได้

26.6 โดยข้อกำหนดยกเว้น และภายใต้การควบคุมของกรรมการในหน้าที่ ผู้ร่วมรถที่อยู่ในเขตหวงห้าม จุดสตาร์ท เขตจัดอันดับ หรือเมื่อจบช่วง อาจกระทำได้เพียงการเปลี่ยนยางที่แตก หรือเสียหาย โดยใช้เครื่องมือจากในรถของตน

26.7 เมื่อจอดรถในเขตหวงห้ามแล้ว นักแข่งจะต้องออกจากเขต และจะต้อง ไม่มีผู้ร่วมรถกลับเข้าไปอีก ก่อนที่จะได้รับอนุญาต

26.8 เมื่อออกจากเขตหวงห้ามเพื่อรอสตาร์ท, จัดอันดับ, หรือเมื่อจบช่วง (Leg) ผู้ร่วมแข่งขันจะได้รับอนุญาต ให้เข้า Parc Ferme 10 นาที ก่อนเวลาสตาร์ท

26.9 ผู้เข้าแข่งขันไม่อาจสตาร์ทเครื่องยนต์ได้จะถูกปรับโทษดังนี้

26.9.1 ณ ทางออกสตาร์ท จุดควบคุมจัดอันดับ หรือจบช่วงจะถูกปรับ 30 นาที

26.9.2 ณ จุดสตาร์ท SS จะถูกให้ออกจากการแข่งขัน

27. การกลับเข้ามาร่วมแข่งขันใน LEG ถัดไป (หลังจากออกจากการแข่งขันไปใน LEG ก่อนหน้านี้)

27.1 ผู้เข้าแข่งขันที่ไม่จบการแข่งขันใน LEG 1 สามารถกลับเข้ามาทำการแข่งขันใหม่ได้ใน TC แรก ของการแข่งขัน LEG 2

27.2 ผู้เข้าแข่งขันที่ไม่จบการแข่งขันใน LEG 1 และไม่ประสงค์ที่จะทำการแข่งขันต่อใน LEG 2 ให้กรอกแบบฟอร์มขอออกจากการแข่งขัน และนำส่งคณะกรรมการจัดการแข่งขัน

27.3 สำหรับผู้ที่ต้องการแข่งขันต่อใน LEG 2 ให้กรอกแบบฟอร์มแจ้งความประสงค์ที่จะแข่งขันต่อ และนำส่งคณะกรรมการจัดการแข่งขัน ก่อนการประชุมคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน เพื่อออกเอกสารลำดับสตาร์ทใน LEG ต่อไป ทั้งนี้จะถูกปรับโทษเป็นเวลา 10 นาที สำหรับทุก SS ที่ไม่สามารถสตาร์ท หรือจบการแข่งขัน

27.4 เวลาปรับโทษ 10 นาที จะถูกนำไปบวกกับเวลาของรถที่เร็วที่สุดของรุ่นนั้น ในทุก SS ที่ไม่ได้สตาร์ท หรือไม่สามารถแข่งขันได้

27.5 ถ้าหากว่าไม่จบการแข่งขันหลังจาก SS สุดท้ายหรือ SSS ใน LEG 1 จะถูกปรับเวลาเช่นเดียวกันกับการไม่จบการแข่งขันใน SS นั้น

27.6 ผู้ที่กลับเข้ามาทำการแข่งขันต่อ จะต้องนำรถเข้ามาจอดใน พื้นที่เก็บรถก่อนการแข่งขัน LEG 2 (Pre-start Area / Parc Ferme) เป็นเวลา 1 ชั่วโมงก่อนรถแข่งคันแรกสตาร์ท

28. การตรวจสภาพรถแข่ง

รถแข่งและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยจะถูกตรวจสภาพก่อนการแข่งขัน, ระหว่างการแข่งขัน และหลังการแข่งขัน

28.1 ทีมที่จะร่วมแข่งขัน ต้องมาถึงที่ตรวจสอบสภาพตามกำหนดเวลา รถแข่งคันใดมารายงานตัวที่ทำการตรวจสอบสภาพนอกเวลาที่จำกัดไว้ จะไม่อนุญาตให้ออกสตาร์ท เว้น แต่กรณีในสถานการณ์อันคาดไม่ถึง ซึ่งผู้จัดการแข่งขันจะเป็นผู้อนุญาต

28.2 การตรวจสอบสภาพก่อนสตาร์ท จะเป็นการตรวจสอบสภาพทั่วไปอย่างครบครัน โดยจะตรวจสอบตามลำดับ ดังนี้

28.3 รถแข่งทั้งหมดมีโครงสร้าง Roll-Bar ถูกต้องตามข้อมูลจำเพาะของ FIA พร้อมถึงดับเพลิง 1 ถึง 2 ถัง (บรรจุน้ำยาอย่างน้อยรวม 4 กิโลกรัม) และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามข้อกำหนดของ FIA หรือ ร.ย.ส.ท. โดยอนุโลม

28.4 การตรวจสอบสภาพเพิ่มเติมอาจจะตรวจในระหว่างช่วงเวลาทำการแข่งขัน ทั้งผู้ร่วมรถ และรถแข่ง (บัตรประจำตัวผู้ร่วมรถที่ติดไว้เป็นความรับผิดชอบของผู้ร่วมรถ ที่จะดูแลป้องกันจนกว่าจะจบการแข่งขัน ถ้าเกิดสูญหายขึ้นรถแข่งคันนั้นต้องออกจากการแข่งขันทันที)

28.5 การถือ โกงใด ๆ และข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในบัตรประจำตัวผู้ร่วมรถ จะมีผลทำให้ผู้ร่วมรถออกจากการแข่งขัน รวมทั้งผู้สมัครแข่ง หรือผู้ร่วมรถใด ๆ ที่ให้ความช่วยเหลือ หรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการฝ่าฝืนนั้น ในกรณีนี้ ไม่ถือเป็นความเสียหายของผู้เป็นตัวแทนประจำชาติ ต้นสังกัดของนักแข่ง ซึ่งอาจจะขอลงโทษสถานหนักต่อไป

28.6 การตรวจสอบสภาพภายหลังเสร็จสิ้นการแข่งขัน ให้กระทำกับอันดับ 1-3 โอเวอร์ฮอล และอันดับ 1 ของทุกรุ่น

29. Service Park

การซ่อมรถแข่งทำได้ในจุดที่กำหนดไว้เท่านั้น ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยและ ผลในการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ดังนั้นผู้จัดการแข่งขันต้องจัดจุดบริการ Service Park ไว้อย่างน้อย 1 จุด ต่อการแข่งขันในแต่ละวัน และเพื่อความปลอดภัย การขับรถยนต์ใน Service Park จะต้องไม่เกิน ความเร็ว 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในการแข่งขันรถยนต์เรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย จะกำหนดจุดเซอร์วิสไว้ดังนี้

29.1 ช่วงทดสอบพิเศษไม่เกิน 50 กิโลเมตร (รวมช่วงเดินทางไม่เกิน 100 กิโลเมตร)

29.2 การซ่อมบำรุงรถแข่งแต่ละครั้งไม่เกิน 20 นาที

29.3 การซ่อมบำรุงรถแข่งช่วงสุดท้ายของแต่ละวันที่มี 2 Legs ต้องไม่เกิน 45 นาที

29.4 นักแข่งที่ฝ่าฝืนใช้ความเร็วใน Service Park เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือขับให้เกิดความหวาดเสียว จะต้องถูปรับลงโทษตั้งแต่เป็นเงิน, เวลา และออกจากการแข่งขัน

30. จุดควบคุมสุดท้าย

30.1 เมื่อมาถึง ณ จุดสิ้นสุดการแข่งขันเรลลี่อย่างเป็นทางการแล้ว เฉพาะคันที่ชนะต้องขับรถแข่งเข้าไปใน Parc Ferme จะถูกตรวจสภาพรถแข่งตรงตามข้อกำหนดทางเทคนิค

30.2 รายชื่อรถแข่ง ชื่อผู้เข้าแข่งขัน และเวลาของรถแข่งที่ผ่านการตรวจ สภาพแล้ว จะติดประกาศไว้ ณ บอร์ดประกาศผลหลังจากการแข่งขัน

30.3 ผู้เข้าแข่งขันจะต้องรายงานตัว ณ จุดลงเวลาที่ Parc Ferme และขับรถแข่งเข้าที่ทำการตรวจสภาพอย่างสมบูรณ์ ผู้เข้าแข่งขันรายใดปฏิเสธที่จะนำรถแข่งของตนมา ตรวจสภาพ ณ ที่ทำการตรวจสภาพ จะถูกยกเลิกผลการแข่งขัน

30.4 หลังจากประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการแล้ว ผู้เข้าแข่งขันจึง นำรถแข่งออกจาก Parc Ferme ได้

31. การประท้วง/การอุทธรณ์

31.1 การประท้วงต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษร และยื่นต่อนายสนามพร้อม ค่าธรรมเนียมการประท้วง จำนวนเงิน 10,000 บาท การประท้วงผลการแข่งขัน ให้ประท้วงภายใน 30 นาที หลังติดประกาศผลการแข่งขัน ซึ่งจะไม่คืนให้ ถ้าการประท้วงนั้นไม่เป็นผล หากประท้วง เป็นผล หลังการตัดสินแล้วจะคืนเงินค่าธรรมเนียมให้เต็มจำนวน

31.2 การประท้วงลักษณะทางเทคนิคของรถแข่งต้องวางเงินมัดจำ 20,000 บาท เพื่อเป็นประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ถ้าประท้วงมีผล เงินมัดจำจะคืนให้ผู้ประท้วง และ เรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากผู้เข้าแข่งขันที่ถูกกล่าวหา

31.3 การประท้วงคุณสมบัติรถแข่งหรือคุณสมบัตินักแข่งให้ประท้วงก่อนออกสตาร์ทไม่น้อยกว่า 30 นาที (ถ้าการประท้วงต้องรื้อชิ้นส่วนของรถและ ประกอบชิ้นส่วนของรถกลับที่เดิม ผู้ประท้วงต้องจ่ายค่ามัดจำเพิ่มขึ้นอีก ส่วนหนึ่ง เป็นค่าใช้จ่ายที่ เกิดขึ้นในการทำงาน)

31.4 ผู้ประท้วงมีสิทธิยื่นอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกีฬาเยาวชนดี พร้อมค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์ จำนวน 10,000 บาท (เงินค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์จะไม่ได้คืนไม่ว่า กรณีใด ๆ) ภายใน 2 วันหลังการแข่งขัน หากเห็นว่าไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการตัดสินของคณะ ผู้ตัดสินการแข่งขัน (Stewards)

31.5 การขอความเป็นธรรมไม่นับเป็นผลในการอุทธรณ์ โดยต้องเข้าสู่ ขบวนการข้อ 5.1.24 ตามลำดับเท่านั้น

32. การประกาศผล

32.1 การปรับเป็นเวลาจะระบุเป็น ชั่วโมง นาที วินาที ผลการแข่งขันสุดท้าย จะรวมเวลาที่ใช้ในช่วงทดสอบ พิเศษ และการปรับอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างช่วง และการปรับกรณีอื่น ที่คิดเป็นเวลา ผู้เข้าแข่งขันที่มีขอยอดรวมเวลาที่ต่ำสุด จะเป็นผู้ชนะเลิศ ผู้ทำเวลาดำสุดต่อมาเป็น อันดับ 2 และอื่น ๆ ตามลำดับ (ผลการแข่งขันในกรุป และรุ่น จะจัดตามหลักพื้นฐาน เดียวกัน)

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

32.3 การประกาศผลเรียงอันดับอย่างเป็นทางการจะกระทำเมื่อจบการแข่งขันแรลลี่แล้ว 1 ชั่วโมง (ผู้สมัครเข้าแข่งขันจะมีโอกาสประท้วงผลการแข่งขันภายใน 30 นาที หลังการประกาศ)

32.4 การประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการ อาจแยกออกประกาศ เป็นส่วน ๆ เมื่อจบช่วงการแข่งขัน แต่ต้องมีเวลาระหว่างช่วงเพียงพอที่จะประท้วงได้

33. ทีมเซอร์วิส

33.1 บุคลากรผู้ร่วมเซอร์วิสทั้งหมด และ/หรือผู้สนับสนุน (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียก ว่าทีมเซอร์วิส ต้องลงทะเบียนต่อผู้จัดการแข่งขัน) ทีมเซอร์วิส คือทีมงานพร้อมรถเซอร์วิส เช่น รถลำเลียงอะไหล่ หรือน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้ผู้เข้าแข่งขันในสังกัดเดียวกันได้ใช้

33.2 ผู้ร่วมแข่งขันไม่อาจรับการซ่อมบำรุงจากผู้ใดที่มีได้ลงทะเบียนเป็น ทีมเซอร์วิส

33.3 ในช่วงทดสอบพิเศษ ห้ามทีมเซอร์วิสให้การซ่อมบำรุง หรือเติมน้ำมัน รถแข่ง (หรือทำการใด ๆ กีดขวางการจราจรซึ่งใช้เส้นทางตามปกติ จุดอนุญาตเซอร์วิสมีระบุไว้ตาม เส้นทางการแข่งขันแรลลี่ในสมุดนำทางอย่างชัดเจน)

33.4 ทีมเซอร์วิสทั้งหมด ต้องติดสติ๊กเกอร์หมายเลขระบุไว้ตามการสมัคร รถเซอร์วิสที่ติดสติ๊กเกอร์ว่าเป็นรถเซอร์วิสเท่านั้น จึงจะมีสิทธิ์ที่จะเข้า Service Park

33.5 ห้ามรถเซอร์วิสเดินทางเข้าไปในช่วง SS ขณะดำเนินการแข่งขันทดสอบ พิเศษช่วงนั้น เว้นแต่ได้ระบุแจ้งจากกรรมการอนุญาตให้เข้าไปนำรถแข่งออกจากจุดใดจุดหนึ่งตาม ที่ได้รับแจ้ง

33.6 ระหว่างเวลาแข่งขัน เป็นความรับผิดชอบของผู้สมัครเข้าแข่งขันต่อการกระทำของทีมเซอร์วิส การปรับโทษซึ่งเกิดจากความผิดของทีมเซอร์วิส จะต้องปรับต่อผู้สมัครเข้าแข่งขันรายนั้น โดยเป็นอำนาจของคณะผู้จัดการแข่งขันการแข่งขัน

34. สิทธิของผู้จัดการแข่งขัน

โดยความเห็นชอบจากกรรมการควบคุมการแข่งขัน ผู้จัดการแข่งขันมีสิทธิดังนี้

34.1 ยกเลิก หรือเลื่อนการแข่งขันในกรณีเกิดเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง

34.2 ยกเลิก หรือแก้ไขเส้นทางการแข่งขันใดส่วนหนึ่ง หรือการแข่งขัน หรือ เวลา ในกรณีเกิดเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง หรือสถานการณ์พิเศษ

34.3 มีอำนาจจัดสรรรางวัล เมื่อเกิดเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง ทำให้การแข่งขัน ต้องหยุดลงก่อนกำหนด

34.4 จัดพิมพ์ข่าวสารเพื่อป้องกันการผิดกติกาการแข่งขัน สิ่งพิมพ์เหล่านี้ จะต้องส่งออกไป พร้อมทั้งตีพิมพ์ประกาศ ณ บอร์ดประกาศ ที่ศูนย์อำนวยการแรลลี่ หรือจุดควบคุม จุดใดจุดหนึ่ง

34.5 ยกเลิก หรือห้ามสตาร์ท หากพบว่าผู้เข้าแข่งขันรายใดทำการซ้อม เส้นทางใน SS (ผู้เข้าแข่งขันต้องทำการตรวจเส้นทางใน SS อย่างเปิดเผย ในวัน เวลา ที่กำหนด ไว้เท่านั้น ถ้ามีการตรวจเส้นทางด้วยการเดินทางเป็นขบวน จะแจ้งวันที่และเวลาตีพิมพ์ที่บอร์ดตีพิมพ์ประกาศ)

34.6 ตรวจสอบคุณสมบัติรถแข่งก่อนการแข่งขัน ระหว่างทำการแข่งขัน หรือหลังจากการแข่งขัน

34.7 สั่งการรื้อแยกชิ้นส่วนรถแข่งเพื่อตรวจสอบคุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งแรลลี่

34.8 สั่งการให้ผู้สมัครแข่งขันดำเนินการรื้อแยก และทำการใด ๆ เพื่อจัดหา ชิ้นส่วนหรือตัวอย่างต่าง ๆ มาเทียบเคียงตามความจำเป็น

34.9 ยกเลิกการร่วมแข่งขันของรถแข่งคันใดที่ไม่พร้อมจะให้ตรวจสอบสภาพ เมื่อแจ้งแล้ว หรือผู้สมัครละเลยไม่ปฏิบัติตามการสั่งรื้อแยกชิ้นส่วน

34.10 สั่งการผู้สมัครแข่งขันจัดทำใบแจ้งราคาที่เกิดขึ้นจากการตรวจสอบ คุณสมบัติรถแข่ง

หมวดที่ 2 กติกาเทคนิค (Technical Regulations)

35. Category 1: RC1 Super 4WD Open

35.1 เป็นรถแข่งแรลลี่ขับเคลื่อน 4 ล้อ มีเอกสารรับรองคุณสมบัติ FIA Homologation ประเภท Rally2, R4, R5 และรถแข่งที่เคยมี FIA Homologation

35.2 เป็นรถแข่งแรลลี่ขับเคลื่อน 4 ล้อ Group AP4 ของออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ และ JAF Homologation ของญี่ปุ่น รวมทั้งของ ASN อื่น ๆ ที่เชื่อถือได้

35.3 เป็นรถแข่งแรลลี่ขับเคลื่อน 4 ล้อ มีเอกสารรับรองคุณสมบัติของ ร.ย.ส.ท. RAAT Homologation โดยสร้างขึ้นในประเทศไทย ใช้โครงสร้างหลัก (Chassis) จากมาตรฐาน โรงงานผู้ผลิต หรือสร้างขึ้นใหม่ (Prototype) ทำจากเหล็ก เหล็กเหนียว หรือ Carbon Kevlar ที่มีความ แข็งแรงและปลอดภัยสูง ต้องผ่านขั้นตอนการตรวจสอบ Pre scrutineering ของคณะกรรมการรับรองคุณสมบัติ RAAT Homologation เท่านั้น

35.4 เครื่องยนต์ขนาดไม่เกิน 2056 cc Turbocharger อนุญาตให้ใช้เครื่องยนต์ และตัวรถต่างยี่ห้อกันได้

35.5 - ปาก Turbo Restrictor เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 34 มิลลิเมตร

- ปาก Turbo จุดที่แคบที่สุดต้องห่างจากขอบใบไม่เกิน 100 มิลลิเมตร

35.6 น้ำหนักรถอย่างต่ำ 1,230 กก.

35.7 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ดูตามข้อกำหนดกติกา FIA Appendix J Article 253 และของ ร.ย.ส.ท. โดยอนุโลม เพื่อใช้ในการแข่งขันกีฬายานยนต์

35.7.1 ที่นั่งผู้ขับ ผู้นำทาง เปลี่ยนเป็นแบบ Bucket Seat ที่มีคุณภาพ

35.7.2 เข็มขัดนิรภัยต้องมีขนาดแถบคาดไม่แคบกว่า 50 มม. ประกอบ ด้วยแถบคาดเอว แถบคาดไหล่ทั้งสองข้างเป็นอย่างน้อย และไม่หดรัดการควบคุม

35.7.3 อุปกรณ์ดับเพลิงประเภท Halon 1211/1303 (Bct-Btm)หรือเทียบเท่าความจุไม่ต่ำกว่า 4 กก.

35.7.4 ต้องติดตั้งอย่างมั่นคงในตำแหน่งที่นักแข่งสามารถปลดออก ใช้ได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว

35.7.5 ต้องติดตั้งโครงหลังคา (Roll Over Bar) ซึ่งมีจุดยึดบนตัวถัง ไม่น้อยกว่า 6 จุดตามมาตรฐานของ FIA โดยอนุโลม ท่อโลหะมีตามกำหนดดังนี้

• ท่อเหล็กเหนียว ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายนอก 45 มม. ความหนาผนังท่อ 2.5 มม.

- ท่อเหล็กเหนียว ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายนอก 50 มม. ความหนาผนังท่อ 2.0 มม.

35.7.6 ต้องติดตั้งใบปิดน้ำฝนที่กระจกบังลมหน้า ที่ใช้งานได้ 1 ชุด 2 ข้าง

35.7.7 กระจกบังลมหน้าต้องเป็น 2 ชั้น (Laminated Glass)

35.7.8 ต้องติดตั้งหูลากรดที่ใช้งานได้ทั้งด้านหน้าและท้ายรถ (โดยมีลูกศรชี้ให้เห็นเด่นชัด)

35.7.9 ต้องติดตั้งสวิทช์ตัดไฟที่ใช้งานได้ จุดติดตั้งสวิทช์ต้องอยู่ ภายนอกห้องผู้โดยสารตอนล่างขอบกระจกบังลมหน้าขวา หรือซ้าย (โดยมีลูกศรชี้ให้เห็นเด่นชัด)

35.7.10 ต้องติดกระจกมองหลังอย่างน้อย 1 จุด (Tempered Glass)

35.7.11 ต้องติดตั้งชุดล็อกฝากระโปรงรถทั้งหน้าและหลัง ชุดที่ติดมาเดิม ต้องถอดออก

35.7.12 ต้องติดยางกันโคลนหน้า-หลัง 4 ล้อสูงกว่าพื้นถนนที่ระดับไม่ต่ำกว่า 100 มม.

35.7.13 รถทุกคันต้องมีสามเหลี่ยมสะท้อนแสง และชุดยาติดประจำรถทุกคัน

35.7.14 ห้องโดยสาร ท่อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผ่านเข้าห้องโดยสาร ต้องเป็นท่อโลหะหรือเปลือกโลหะ

35.7.15 ถังน้ำมันเชื้อเพลิงต้องติดตั้งอยู่ภายนอกห้องโดยสาร และมีวัสดุกันอย่างถาวร

35.7.16 แบตเตอรี่ต้องติดตั้งอยู่ภายนอกห้องโดยสาร ต้องมีกล่องเซฟตี้และมีท่อหายใจออกนอกรถ และยึดแน่นอย่างมั่นคง

35.7.17 ท่อไอเสีย ปลายท่อไอเสียต้องติดตั้งปลายท่อไอเสียออก ท้ายรถ ไม่ล้ำแนวคิงของตัวถัง และไม่เป่าลงพื้น ระดับเสียงของท่อไอเสียต้องไม่เกินที่กฎหมาย กำหนด (120 เดซิเบล)

36. Category 2: RC 2 Super 2WD

36.1 ลักษณะตัวรถยนต์ เป็นรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อคู่หน้าหรือคู่หลัง ที่ผลิต ออกจำหน่ายทั่วโลก (Series Production) โดยไม่จำกัดรุ่นปี การปรับแต่งตัวถังอนุญาตให้ตามได้ทั้งคัน

36.2 เครื่องยนต์ อนุญาตให้เปลี่ยนต่างจากยี่ห้อตัวรถได้ เป็นเครื่องยนต์ N/A ไม่เกิน 4 สูบ โดยแบ่งรุ่นการแข่งขัน ดังนี้

36.2.1 RC 2.1 รุ่น Super 2500/1500 Turbo

-รุ่น Super 2500 ขนาดความจุเครื่องยนต์ไม่เกิน 2556 cc นักแข่งเกรด A,B,C

น้ำหนักกรด 1,180 กก. ใช้เกียร์พิเศษ Sequential น้ำหนักกรด 1,215 กก.

-รุ่น 1500 Turbo (1500 x 1.7) จำกัดปากที่ 27 mm.และจุดที่แคบที่สุดต้องห่างจากขอบไปไม่เกิน 100 mm.

หมายเหตุ ให้เก็บคะแนน Overall รวมกับรุ่น RC1 Super 4 WD Open และในรุ่นหากได้รับตำแหน่ง Overall ผู้มีคะแนนสะสมลำดับรองลงมาขยับขึ้นมารับตำแหน่งแชมป์ในรุ่นตามลำดับ

36.2.2 **RC 2.2 รุ่น Super 2000** ขนาดความจุของเครื่องยนต์ 4 สูบ N/A ไม่เกิน 2056 cc นักแข่งเกรด A,B,C น้ำหนักรถ 1,150 กก. ใช้เกียร์พิเศษ Sequential น้ำหนักรถ 1,185 กก.

36.2.3 **RC 2.3 รุ่น Super 1600** ขนาดความจุของเครื่องยนต์ 4 สูบ N/A ไม่เกิน 1656 cc นักแข่งเกรด A,B,C น้ำหนักรถ 1,000 กก. ใช้เกียร์พิเศษ Sequential น้ำหนักรถ 1,035 กก.

36.2.4 **RC 2.4 รุ่น Super 1500** ขนาดความจุของเครื่องยนต์ 4 สูบ N/A ไม่เกิน 1556 cc ผู้ขับเกรด B,C ผู้นำทางไม่จำกัดเกรด

น้ำหนักรถ 950 กก. ใช้เกียร์พิเศษ Sequential น้ำหนักรถ 985 กก.

36.2.5 **RC 2.5 รุ่น Club Man 1300-1500** ขนาดความจุของเครื่องยนต์ 4 สูบ N/A ไม่เกิน 1556 cc ผู้ขับเกรด C ผู้นำทางไม่จำกัดเกรด

เครื่องยนต์ 1300 cc น้ำหนักรถ 850 กก. ใช้เกียร์พิเศษ Sequential น้ำหนักรถ 885 กก.

เครื่องยนต์ 1500 cc น้ำหนักรถ 950 กก. ใช้เกียร์พิเศษ Sequential น้ำหนักรถ 985 กก.

หมายเหตุ ในรุ่น RC2.1,RC2.2,RC2.3,RC2.4 และ RC2.5 สามารถใช้เครื่องยนต์ต่างยี่ห้อจากตัวรถได้ ผู้ที่มีคะแนนสะสมรวมมากที่สุดในรุ่น RC2.2,RC2.3,RC2.4 และ RC2.5 เป็นแชมป์ Overall และผู้ที่มีคะแนนสะสมลำดับรองลงมาขยับขึ้นมารับตำแหน่งแชมป์ในรุ่นตามลำดับ

36.3 ต้องใช้ Block (เสื้อสูบ) และฝาสูบของเครื่องยนต์แบบนั้น ๆ ขยายเสื้อสูบได้โดยไม่ใช้วิธีเพิ่มเนื้อโลหะขึ้นส่วนภายในเครื่องยนต์ไม่มีข้อจำกัด

36.4 เครื่องยนต์ N/A Restrictor เส้นผ่าศูนย์กลาง 59 มม. ห่างจากปีกผีเสื้อ ไม่เกิน 2-4 นิ้ว จากส่วนที่แคบที่สุด ซึ่งส่วนที่แคบที่สุดมีเนื้อที่หนา 2 มม.

36.5 ระบบหล่อลื่นต้องเป็นระบบมาตรฐานเดิมประจำแบบของรุ่นนั้นๆ

36.6 สตาร์ทเตอร์ต้องทำงานด้วยการบังคับของผู้ขับภายในรถ

36.7 ระบบเกียร์ เป็นแบบเดิม H-Pattern และอนุญาตใช้เกียร์ระบบ Sequential ได้ทุกรุ่นการแข่งขัน

36.8 อัตราทดเฟืองเกียร์อิสระ อนุญาตให้ใส่ Limited-Slip ได้

36.9 ระบบกันสะเทือนเปลี่ยนได้อิสระ โช้คอัพ สปริง และเหล็กกันโคลง เหล็กกันโคลงติดตั้งเพิ่มเติม เปลี่ยนขนาด หรือถอดออกได้

36.10 ล้อและยาง เป็นยางเพื่อการแข่งขันรถยนต์เรลลี่เท่านั้น ห้ามยางหมุด โลหะหรือ โช้คพันล้อ ขนาดของล้อและยางไม่มีข้อจำกัด แต่ต้องอยู่ในแนวคิ่งของตัวถัง

36.11 ระบบห้ามล้อ อนุญาตให้ปรับแต่งได้เพื่อความปลอดภัย, ระบบระบายความร้อนของเบรคให้ใช้ได้ เฉพาะอากาศที่มาจากบรรยากาศ และห้ามติดตั้งอุปกรณ์ระบายความร้อน เบรคเพิ่มเติม

36.12 อุปกรณ์ที่ถอดออกได้ เบาะนั่งทั้งหมด แผงประตู ผ้าหุ้มหลังคาและสิ่ง อำนวยความสะดวกสบาย ทั้งหมดถอดออกได้

36.13 ถังน้ำมันเดิม หากมีถังใหม่เพิ่มเติม ต้องเป็นถัง Safety

36.14 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ดูตามข้อ 35.7 และข้อย่อยทุกข้อ

37. Category 3 : RC 3 Classic Car

37.1 RC 3.1 Classic Car Class 1

37.1.1 รถยนต์ที่มีการผลิตตั้งแต่ปี 1978 ย้อนลงไป โดยนับจากปีแรกที่มีออกจำหน่ายประเทศใดก็ได้ในโลก

37.1.2 เป็นรถยนต์ที่มีระบบขับเคลื่อน 2 ล้อ (หน้าหรือหลังก็ได้)

37.1.3 ใช้เครื่องยนต์รหัสตามสายพานการผลิต แต่อนุญาตให้เปลี่ยนใหม่ในซีรีส์ เดียวกันที่ใหม่ และมี ซีซี มากขึ้นได้ ยกตัวอย่างเช่น รถยนต์โตโยต้าผลิตมาด้วยเครื่อง 3K จะสามารถ เปลี่ยนเป็นเครื่อง 4K, 5K, 7K ซึ่งเป็น รหัสซีรีส์ K เหมือนกันได้ รถยนต์คัทสันเครื่องยนต์ A12 สามารถ เปลี่ยนเป็น A14, A15 ได้ รถยนต์มิตซูบิชิ เครื่องยนต์ 4G31 สามารถเปลี่ยนเป็นเครื่อง 4G32, 4G35 ได้ เป็นต้น แต่ต้องใช้ระบบการบูเรเตอร์ ในการจ่ายน้ำมัน เท่านั้น ห้ามใช้ระบบอัดอากาศให้เครื่องยนต์ เช่น เทอร์โบ ซูเปอร์ชาร์จระบบไฟจุดระเบิดสามารถเปลี่ยนแปลงได้

37.1.4 เครื่องยนต์ต้องเป็นยี่ห้อเดียวกันกับตัวรถ ยกเว้นอนุ โลมให้รถยนต์บาง รุ่นบางยี่ห้อ ที่หาเครื่องยนต์ เดิมยากมากจริง ๆ และเพื่อเป็นการอนุรักษ์ให้คงอยู่ไว้แต่ต้องได้รับความ เห็นชอบจากคณะกรรมการชมรมคลาสสิกเป็นผู้ชี้ ขาด และเครื่องยนต์สามารถตกแต่งได้

37.1.5 ถังน้ำมัน ระบบปั้มคิกและระบบท่อจ่าย สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขใหม่ ให้ดีกว่าเดิมได้ ทั้งนี้ ต้องอยู่ ภายใต้วมาตรฐานความปลอดภัย

37.1.6 ช่วงล่างต้องใช้ชุดยึดเดิม แต่สามารถเปลี่ยนแปลงระบบลูกหมาก ลูกยาง และวัสดุโลหะให้แข็งแรง และปลอดภัยขึ้นได้ แต่ต้องคงไว้ซึ่งระบบรองรับในแบบเดิม เช่น ระบบแหนบ สปริง หรือทอร์ชันบาร์ เป็นต้น ผลิตเป็นระบบ แบบไดออกมายังต้องใช้ข้ออยู่ แต่สามารถ เสริมเพิ่ม ปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมกับการแข่งขันในรูปแบบแรลลี่เพื่อความ ปลอดภัยได้ อนุญาต ให้ใช้ใช้ข้อพระบบซัพแท็งก์ ระบบปรับระดับแข็ง-อ่อนได้ สปริงปรับระดับได้

37.1.7 ระบบเกียร์และระบบส่งกำลัง สามารถเปลี่ยนแปลงได้ไม่จำกัดในเรื่อง อัตราทด ห้ามใช้เกียร์ระบบ Sequential ต้องคงไว้ซึ่งระบบ H-Pattern เท่านั้น

37.1.8 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ตามข้อกำหนดกติกาข้อ 35.7 และข้อ ย่อยทุกข้อ

37.2 RC 3.2 Classic Car Class 2

37.2.1 รถยนต์ที่มีการผลิตตั้งแต่ปี 1993 ย้อนลงไป โดยนับจากปีแรกที่มีออกจำหน่าย ประเทศใดก็ได้ในโลก

37.2.2 เป็นรถยนต์ที่ขับเคลื่อน 2 ล้อหลังเท่านั้น

37.2.3 ความจุกระบอกสูบของเครื่องยนต์ต้องไม่เกิน 1620 cc

37.2.4 เครื่องยนต์สามารถใช้เครื่องยนต์ต่างยี่ห้อจากตัวรถได้

37.2.5 ไม่อนุญาตให้ใช้ระบบอัดอากาศ เช่น เทอร์โบ ซูเปอร์ชาร์จ แต่สามารถใช้ระบบ หัวฉีดได้ โดยสามารถเปลี่ยนระบบกล่องสมองการทำงานของเครื่องยนต์ (ECU) ได้ไม่จำกัด

37.2.6 ถังน้ำมัน ระบบปั๊มคิกและระบบท่อจ่าย สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขใหม่ให้ดีกว่าเดิมได้ ทั้งนี้ ต้องอยู่ภายใต้มาตรฐานความปลอดภัย

37.2.7 ช่วงล่างต้องใช้จุดยึดเดิม แต่สามารถเปลี่ยนแปลงระบบลูกหมาก ลูกยาง และ วัสดุโลหะให้แข็งแรง และปลอดภัยขึ้นได้ แต่ต้องคงไว้ซึ่งระบบรองรับในแบบเดิม เช่น ระบบแหนบ สปริง หรือทอร์ชันบาร์ เป็นต้น ผลิตเป็นระบบแบบใดออกมายังต้องใช้อยู่ แต่สามารถเสริม เพิ่ม ปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมกับการแข่งขันในรูปแบบเรลลี่เพื่อความปลอดภัย ได้อนุญาตให้ใช้โช้คอัพระบบซัพแท็งก์ ระบบปรับระดับแข็ง-อ่อนได้ สปริงปรับระดับได้

37.2.8 ระบบเกียร์และระบบส่งกำลัง สามารถเปลี่ยนแปลงได้ไม่จำกัดในเรื่องอัตราทด ห้ามใช้เกียร์ระบบ Sequential ต้องคงไว้ซึ่งระบบ H-Pattern เท่านั้น

37.2.9 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ตามข้อกำหนดกติกาข้อ 35.7 และข้อย่อยทุกข้อ

37.3 RC 3.3 Classic Car Class 3

37.3.1 รถยนต์ที่มีการผลิตตั้งแต่ปี 1993 ย้อนลงไป โดยนับจากปีแรกที่มีออกจำหน่าย ประเทศใดก็ได้ในโลก

37.3.2 เป็นรถยนต์ที่ขับเคลื่อน 2 ล้อหลังเท่านั้น

37.3.3 เครื่องยนต์ต้องมีขนาดเกินกว่า 1600 cc ขึ้นไป ไม่จำกัดความจุกระบอกสูบ และยี่ห้อของเครื่องยนต์ ไม่จำเป็นต้องเป็นยี่ห้อเดียวกันกับตัวรถ

37.3.4 เครื่องยนต์และระบบกล่อง ECU ตกแต่งได้

37.3.5 ช่วงล่างเปลี่ยนแปลงได้ไม่จำกัด

37.3.6 ระบบเกียร์อนุญาตให้ใช้แบบ Sequential ได้ ระบบส่งกำลังและเฟืองขับไม่จำกัด

37.3.7 ถังน้ำมันและระบบน้ำมันสามารถเปลี่ยนแปลงได้

37.3.8 อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ดูตามข้อกำหนดกติกาข้อ 35.7 และข้อย่อยทุกข้อ

หมายเหตุ การเก็บคะแนน Overall ในรุ่น RC3.1,RC3.2 และ RC3.3 ผู้มีคะแนนรวมมากที่สุดเป็นแชมป์ Overall Classic Car และผู้มีคะแนนสะสมลำดับรองลงมาขยับขึ้นมารับตำแหน่งแชมป์ในรุ่นตามลำดับ

- *****
1. นักแข่งต่างชาติทุกคนที่ลงทำการแข่งขันให้ถือใบอนุญาต Competition License เป็นนักแข่งเกรด A
 2. นักแข่งทุกคนที่ถือใบอนุญาต Competition License เกรด C ในปี 2023 ให้ปรับเป็นนักแข่งเกรด B
 3. ใ้มีอนุญาตให้ใช้ระบบการเปลี่ยนเกียร์แบบ Paddle Shift ในทุกรุ่นแข่งขัน รวมถึงรุ่น RC1 Super 4 WD Open
 4. รถแข่งในรุ่น RC1 Super 4 WD Open ปาก Turbo จุดที่แคบที่สุดต้องห่างจากยอดใบไม้เกิน 100 mm.