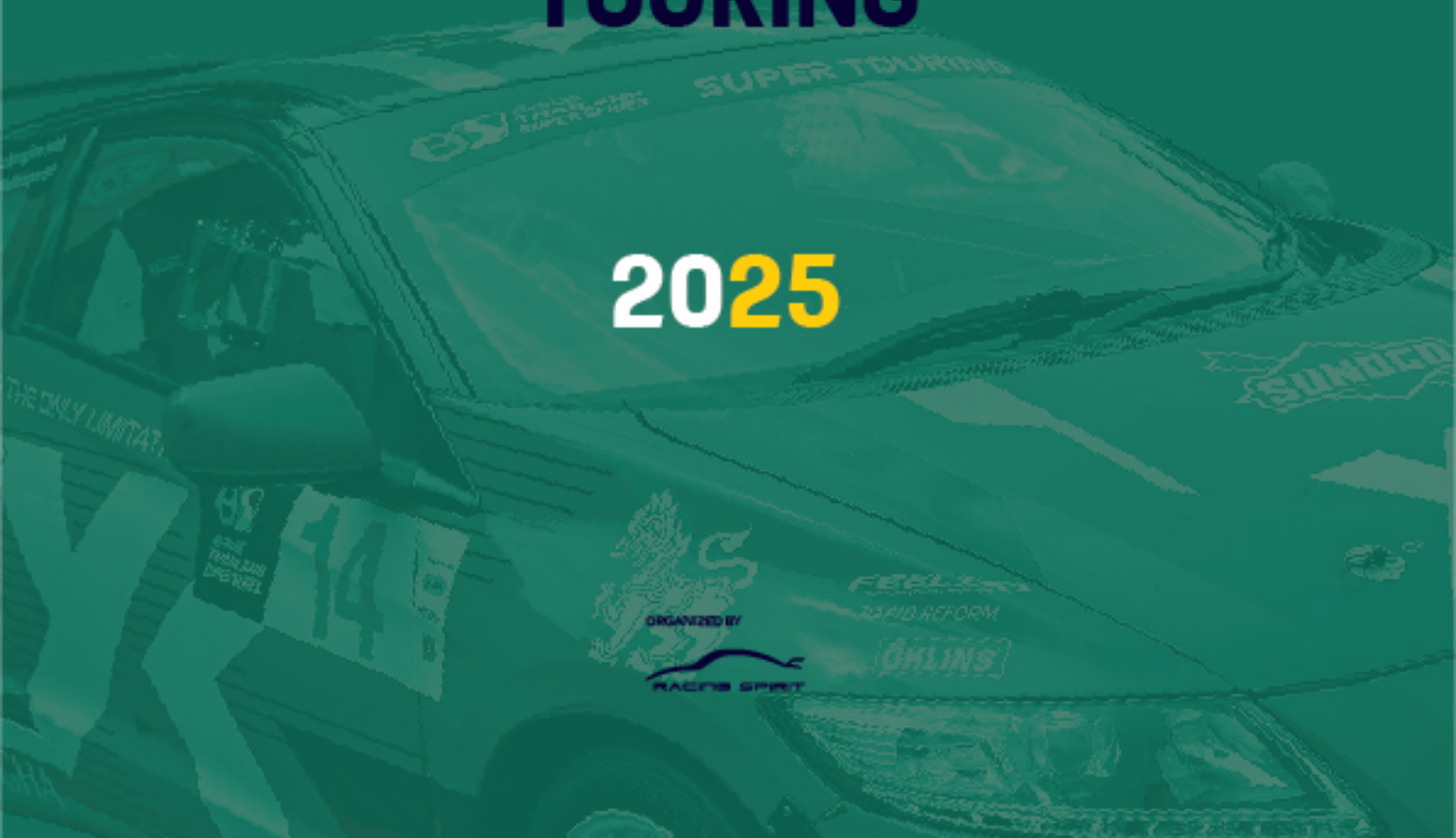




TECHNICAL REGULATIONS

SUPER TOURING

2025



สารบัญ

Part B – ข้อบังคับด้านเทคนิค

B.1	คำนิยาม	2
B.2	การตรวจสอบสภาพ	2
B.3	ความปลอดภัยขณะทำการซ้อม, จับเวลารอบคัดเลือก และการแข่งขัน.....	3
B.4	ข้อบังคับด้านเทคนิค รุ่น Super Touring	
B.4.1	คุณสมบัติรถแข่ง	4
B.4.2	ตัวถัง	5
B.4.3	น้ำหนัก	6
B.4.4	เครื่องยนต์	7
B.4.5	ระบบส่งกำลัง และขับเคลื่อน	12
B.4.6	ระบบช่วงล่าง	12
B.4.7	ระบบเบรค	13
B.4.8	ล้อและยาง	13
B.4.9	อากาศพลศาสตร์	14
B.4.10	ท่อไอเสีย	16
B.4.11	ระบบความปลอดภัย.....	16
B.4.12	เชื้อเพลิง	20
B.4.13	อุปกรณ์บันทึกภาพ	20
B.4.14	กล่องติดหมวกกันน็อค	21
B.5	สัญญาณธง	22

Part C – ตำแหน่งสต็อกเกอร์

C.1	รุ่น Super Touring Class A / B / C	24
-----	--	----

Part B – ข้อบังคับด้านเทคนิค

B.1 คำนิยาม

กฎและข้อบังคับด้านเทคนิคเหล่านี้เป็นการแข่งขันของรุ่น Super Touring ประจำปี 2025 ซึ่งทีมแข่ง และผู้เข้าร่วมการแข่งขัน (นักแข่ง) จะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด การปรับแต่งใดๆ ที่ไม่ได้ถูกกำหนดโดยข้อบังคับด้านเทคนิคฉบับปัจจุบันนี้ อาจจะถูกอนุญาตให้ทำได้ ถ้าการปรับแต่งนั้นๆ ถูกต้องตามข้อกำหนด และมาตรฐานทางด้านความปลอดภัยของสหพันธ์แข่งขันรถยนต์นานาชาติ (International Sporting Code of FIA)

รถแข่งที่เข้าร่วมการแข่งขัน ทั้งในช่วงเวลาการซ้อม (Free Practice) / จับเวลารอบคัดเลือก (Qualifying) หรือระหว่างการแข่งขัน (Race) จะต้องอยู่ในสภาพพร้อมทำการแข่งขัน และถูกต้องตามข้อบังคับด้านเทคนิคฉบับนี้ **หากรถแข่ง คันใดที่ปฏิบัติไม่ถูกต้องตามกฎหมายและข้อบังคับด้านเทคนิค ผู้จัดฯ มีสิทธิห้ามรถแข่งคันนั้นที่ไม่เป็นไปตามข้อบังคับนี้ร่วมลงทำการซ้อม / จับเวลารอบคัดเลือก หรือลงทำการแข่งขันได้**

ในกรณีที่มีการทุจริตทางด้านเทคนิค เมื่อกรรมการตรวจพบจะถูก Disqualified และปรับโทษเป็นเงินจำนวน 50,000 บาท

B.2 การตรวจสภาพ

ร่วมการแข่งขันต้องดำเนินการนำรถแข่งและอุปกรณ์ตามรายการดังต่อไปนี้ เพื่อเข้ารับการตรวจกับคณะกรรมการตรวจสภาพ

● Logbook	● ชุดนักแข่ง (Racing Suit)
● หมวกกันน็อค (Helmet)	● ถุงคลุมหน้า (Balaclava)
● ถุงมือ (Racing Gloves)	● รองเท้าแข่ง (Racing Boots)
● ถุงเท้าแข่ง (Racing Socks)	● เสื้อ และกางเกงกันไฟชั้นใน (Base Liner/Underwear)
● อุปกรณ์ประกอบปล้องกระดูกงูล่าคอ (HANS)	● ยางรถแข่ง (ยางที่ผู้จัดการแข่งขันกำหนดเท่านั้น)

ตลอดจนอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกีฬา (ร.ย.ส.ท.) นักแข่งจะต้องทำการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถแข่งตลอดการแข่งขัน ผู้เข้าร่วมการแข่งขันจำเป็นต้องติดหมายเลขรถ, บ้ายสติ๊กเกอร์ต่างๆ บนตำแหน่งที่ผู้จัดการแข่งขันกำหนดเอาไว้ (อ้างอิงตามกติกา Part C - ตำแหน่งติดสติ๊กเกอร์) ให้ถูกต้องก่อนให้คณะกรรมการทำการตรวจสภาพรถแข่ง

ผู้จัดการทีม หรือนักแข่ง จะต้องนำรถแข่งและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้นทั้งหมดนี้ ไปให้คณะกรรมการตรวจสภาพทำการตรวจตามสถานที่และเวลาที่กำหนดไว้ ในกรณีที่นักแข่ง / ทีมแข่ง ไม่สามารถนำรถแข่งและอุปกรณ์เข้าตรวจได้ตามเวลาที่กำหนดได้นั้น อาจถูกปรับโทษ หากมีความจำเป็นต้องนำรถแข่งเข้าตรวจสภาพล่าช้า นั้น นักแข่ง / ผู้จัดการทีม จะต้องทำหนังสือคำร้องยื่นต่อคณะกรรมการ เพื่อขอตรวจสภาพล่าช้า ทั้งนี้ นักแข่ง / ผู้จัดการทีม **ต้อง** ทำเอกสารก่อนหมดเวลาตรวจสภาพไม่น้อยกว่า 60 นาที ถ้าหากพ้นเวลาที่กำหนดโดยไม่ได้นั้นคำร้องไว้ **คณะกรรมการอาจไม่อนุญาตให้รถแข่งคันนั้น ลงทำการซ้อม (Free Practice) / ลงทำการจับเวลารอบคัดเลือก (Qualifying) หรือลงทำการแข่งขัน (Race) ได้**

B.2.1 รถทุกคันที่มีความประสงค์เข้าร่วมการแข่งขันในรุ่น Super Touring จะต้องเจาะรูที่เครื่องยนต์บริเวณน็อตฝาครอบวาล์ว อย่างน้อย 3 รู เพื่อให้สามารถไล่ซีลได้ โดยต้องดึงรัดซีลให้แน่นตึง เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบสภาพของผู้จัดฯ สามารถตรวจสอบได้ หลังจบการแข่งขันในวันอาทิตย์ อนุญาตให้ตัดซีลได้หลังเที่ยงคืนวันอังคาร (เช้าวันพุธ) โดยไม่ต้องทำหนังสือคำร้องยื่นต่อคณะกรรมการฯ ถ้าหากซีลถูกตัด หรือปรากฏมีรอยแกะก่อนเวลาที่ระบุข้างต้น โดยไม่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการฯ ก่อน จะมีการปรับโทษตามกติกาใน B-Quik Thailand Super Series Sporting Regulations นอกจากนี้คณะกรรมการอาจจะปรับโทษนักแข่งของรถคันดังกล่าว ด้วยการตัดคะแนนสะสมที่ได้รับในสนามนั้น และขอเรียกถ้วยรางวัลคืน

รถแข่งที่ ลงทำการแข่งขันทั้งจบและไม่จบการแข่งขัน คณะกรรมการตรวจสอบ สามารถทำการสุ่มตรวจได้ ดังนั้น นักแข่ง / ทีมแข่ง จะต้องนำรถแข่งเข้าตรวจสอบซ้ำอีกครั้ง โดย Restrictor ต้องมีขนาดตามที่กติกากำหนดไว้เท่านั้น ทั้งนี้ นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องอุดไม่ให้อากาศผ่าน Restrictor และเครื่องยนต์ต้องดับในขณะทำการตรวจ รวมถึงเปิดฝาสูบ เพื่อวัดปริมาตรความจุของเครื่องยนต์หลังสิ้นสุดการแข่งขันแต่ละสนาม ทั้งนี้จะต้องมีตัวแทนทีมแข่งเตรียมพร้อมนอกบริเวณ Parc ferme' เพื่อปฏิบัติตามคำสั่งของกรรมการตรวจสอบพื้นที่ มิเช่นนั้น จะถูกรายงานไปที่กรรมการผู้ตัดสิน เพื่อพิจารณาลงโทษต่อไป

B.2.2 นักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องนำรถแข่ง เพื่อทำการตรวจสอบว่าถูกต้องตามกฎและกติกาหรือไม่ ซึ่งการตรวจสอบนี้อาจจะเกี่ยวข้องกับ

B.2.2.1 การตรวจสอบระบบความปลอดภัยต่างๆ (Safety Systems)

B.2.2.2 การตรวจสอบตามข้อบังคับทางด้านเทคนิค

B.2.2.3 การตรวจสอบน้ำหนักของรถแข่ง ซึ่งรถแข่งอาจจะถูกเรียกตรวจสอบ หรือ ชั่งน้ำหนัก :

- ก่อน หรือ หลังการซ้อม
- ระหว่าง หรือ หลังการจับเวลารอบคัดเลือก
- หลังสิ้นสุดการแข่งขันในรุ่นที่ลงทำการแข่งขัน

B.3 ความปลอดภัยขณะทำการซ้อม (Free Practice) / จับเวลารอบคัดเลือก (Qualifying) และการแข่งขัน (Race)

B.3.1 กรณีมีรถแข่งได้รับอุบัติเหตุ หรือจอดเสียอยู่ในสนาม ทั้งในระหว่างการแข่งขัน, จับเวลารอบคัดเลือก หรือระหว่างการแข่งขัน ถึงแม้คณะกรรมการจัดการแข่งขันมีคำสั่งหยุดการแข่งขัน หรือภายหลังสัญญาณธงเขียว ห้ามมิให้ผู้ใดลงไปอยู่ในสนามแข่งขันก่อนได้รับอนุญาต ยกเว้นกรรมการที่ปฏิบัติงานในหน่วยกู้ภัยเท่านั้น ซึ่งรถคันที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ จะถูกนำเข้าสู่บริเวณที่ปลอดภัย หรือบริเวณพักรถเพื่อรอตรวจสอบสภาพ (Parc Ferme')

B.3.2 กรรมการควบคุมการแข่งขันกำหนดให้รถแข่งใช้ความเร็วใน Pit Lane ได้ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตลอดระยะเวลาในโปรแกรมการจัดการแข่งขัน (หากมีการเปลี่ยนแปลง คณะกรรมการจะมีการแจ้งประกาศเพิ่มเติมให้ทราบ) หากรถแข่งที่ทำการฝ่าฝืน จะมีการปรับโทษตั้งแต่การทำ STOP & GO ไปจนถึงการถูกตัดสิทธิ์มิให้ทำการซ้อม, การจับเวลาในรอบคัดเลือก หรือลงทำการแข่งขัน

B.3.3 กรณีเกิดอุบัติเหตุใดๆ ขณะอยู่ในช่วงโปรแกรมการซ้อม / จับเวลาในรอบคัดเลือก และการแข่งขัน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด โดยนักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของกรรมการประจำจุด (Marshal)

B.3.4 กรณีเกิดการฝ่าฝืน หรือละเมิดข้อบังคับด้านความปลอดภัย นักแข่ง / ทีมแข่ง อาจถูกพิจารณาถอดถอนให้ออกจากการแข่งขัน

B.4 ข้อบังคับด้านเทคนิค รุ่น Super Touring

B.4.1 คุณสมบัติรถแข่ง

B.4.1.1 การกำหนดประเภทรถที่สามารถใช้แข่งในรุ่น Super Touring ได้นั้น ให้ถือเป็นสิทธิ์ของคณะกรรมการจัดการแข่งขัน โดยคณะกรรมการจัดการแข่งขันขอสงวนสิทธิ์กรณีมีข้อโต้แย้ง โดยให้ถือคำตัดสิน และการพิจารณาของคณะกรรมการจัดการแข่งขันถือเป็นที่สุด

B.4.1.2 รถยนต์ที่ใช้จะต้องมีจำนวนประตูไม่น้อยกว่า 2 ประตู

B.4.1.3 ห้ามรถยนต์ที่ไม่มีหลังคาเข้าร่วมการแข่งขัน

B.4.1.4 ผู้เข้าร่วมการแข่งขัน จะต้องแสดงรายละเอียดต่างๆ ของรถแข่งลงใน Logbook ตามความเป็นจริง ทั้งนี้ นักแข่ง / ทีมแข่ง จะต้องแสดงเอกสาร Logbook และเอกสาร Homologation (ถ้ามี) ของรถคันที่จะเข้าร่วมการแข่งขัน ต่อคณะกรรมการตรวจสภาพเมื่อมีการร้องขอ

B.4.1.5 ต้องมีจำนวนที่นั่งเดิมอย่างน้อย 2 ที่นั่ง และตำแหน่งของผู้ขับจะต้องอยู่ในตำแหน่งเดียวกันกับรถรุ่นนั้น

B.4.1.6 ต้องเป็นรุ่นที่มีระบบขับเคลื่อน 2 ล้อเท่านั้น

B.4.1.7 อนุญาตให้รถ Toyota Yaris / Honda Brio / Suzuki Swift สามารถเปลี่ยนเป็นเครื่องยนต์ 1,500 - 1,600 cc. (เครื่องยนต์จะต้องไม่ต้องร่นเกิน 1 รุ่น นับจากปัจจุบัน) เพื่อเข้าร่วมการแข่งขันได้ และต้องทำ Balance of Performance (BoP) เพื่อหาข้อมูลของรถแข่งคันนั้นเช่นกัน

B.4.1.8 อนุญาตให้รถที่มีขนาดล้อสแตนดาร์ดจากโรงงานขนาดใหญ่กว่า 15 นิ้ว ทำการเปลี่ยนล้อเป็นขนาด 15 นิ้ว แล้วทำการแข่งขันได้โดยใช้พิกัดน้ำหนักและข้อกำหนดอื่นๆ ตามกติกาเทคนิคของรุ่น Super Touring ทุกประการ (เช่น Honda Civic FK / Ford Focus / Toyota Altis)

B.4.1.9 หากข้อมูลทางเทคนิคของรถยนต์รุ่นใหม่ที่มีสมรรถนะสูงกว่าที่กติกากำหนดไว้ให้นักแข่ง / ทีมแข่ง **ต้อง** ทำการแจ้งต่อคณะกรรมการตรวจสภาพเพื่อทำการตรวจสอบข้อมูล อาทิเช่น กำลังอัดสูง, หัวฉีด, ช่วงล่าง Ball Joint ฯลฯ หากนักแข่ง / ทีมแข่ง แจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จ เมื่อกรรมการตรวจพบในภายหลังจะมีการปรับโทษตามดุลยพินิจของคณะกรรมการ

B.4.2 ตัวถัง

B.4.2.1 ให้ใช้รถที่ผลิตออกจำหน่ายในท้องตลาดทั่วไป ปีละไม่ต่ำกว่า 2,500 คัน

B.4.2.2 ต้องรักษารูปทรงภายนอก และมิติของรถไว้เป็นหลัก กรณีขอบล้อและยางเกินออกจากตัวรถสามารถจัดทำโปงคลุมล้อ และยางที่เกินออกจากตัวรถโดยมองจากแนวดิ่ง

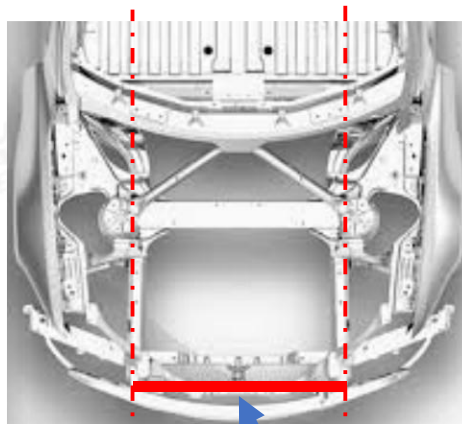
B.4.2.3 สามารถเปลี่ยนวัสดุเป็นอย่างอื่นได้ แต่ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพใกล้เคียงกับวัสดุเดิม

B.4.2.4 กระจกบังลมหน้าต้องเป็นแบบ 2 ชั้น (Laminated) เท่านั้น **กรณีมีรอยแตกร้าว เมื่อรวมกันแล้ว ต้องยาวไม่เกิน 30 เซนติเมตร ในทุกบริเวณ และขึ้นกับดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจสภาพ**

B.4.2.5 ความกว้างสูงสุดของรถต้องไม่เกิน 210 ซม.

B.4.2.6 ต้องคงรูปแบบ และวัสดุของโครงตัวถังภายในห้องโดยสาร **ห้าม**ตัดพื้น, เปลี่ยนโครงสร้างของตัวรถ และ**ห้าม**เปลี่ยนวัสดุของหลังคา การติดตั้งถังน้ำมันเชื้อเพลิง FIA ให้อ้างอิงกติกาข้อ B.4.11.19

B.4.2.7 อนุญาตให้ใส่คานเหล็กด้านหน้า เพื่อจุดประสงค์ในการติดตั้งอุปกรณ์ อาทิเช่น อินเตอร์ หรือหมอน้ำ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกิน 1.5 นิ้ว หนาไม่เกิน 2 มม. **ห้ามปิดรูปลายท่อ** และมีความกว้างไม่เกินแซดซี โดย**อนุญาตให้ใส่คานได้ไม่เกิน 1 เส้น** พร้อมทั้งให้ทำการเจาะรูขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่ต่ำกว่า 10 มม. ในตำแหน่งที่กรรมการสามารถตรวจสอบได้ (อ้างอิงตามภาพข้างล่างนี้) และ**ห้าม**ทำการเสริมโครงเหล็กบริเวณกันชนหลัง



ท่อเส้นผ่านศูนย์กลาง
ขนาดไม่เกิน 1.5 นิ้ว หรือ 38.1 mm
ความหนา ไม่เกิน 2 mm

B.4.2.8 ประตูด้านคนขับต้องเป็นวัสดุจากโรงงานผู้ผลิต และห้ามทำการตัดโครงสร้างภายในเด็ดขาด ไม่อนุญาตให้เป็นวัสดุไฟเบอร์

B.4.2.9 พิกัดความสูงต่ำสุดของรถแข่งจะถูกกำหนดโดยคณะกรรมการฯ โดยใช้เกณฑ์ Balance of Performance (BoP) ทั้งนี้ พิกัดความสูงต่ำสุดของรถอาจจะถูกเปลี่ยนแปลงได้ตลอดการแข่งขัน โดยนักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องติดตามการเปลี่ยนแปลงของพิกัดความสูงต่ำสุดของรถแข่งเองบน Official Notice Board หรือตามประกาศเพิ่มเติมที่จะแจ้งให้นักแข่งทราบ

B.4.2.10 อนุญาตให้ใช้ Air Jack ได้ในการเปลี่ยนยาง

B.4.2.11 ต้องติดตั้งกระจกมองข้างซ้าย-ข้างขวา และสามารถติดตั้งกล้องเสริมได้ แต่กระจกมองข้างยังคงต้องใช้งานได้

B.4.3 น้ำหนัก

B.4.3.1 น้ำหนักต่ำสุดที่ระบุไว้ดังต่อไปนี้ เป็นน้ำหนักรถเปล่า ไม่รวมน้ำหนักของนักแข่ง หลังจากเสร็จสิ้นการจับเวลารอบคัดเลือกและการแข่งขัน นักแข่งจะต้องนำรถเข้ามาชั่งน้ำหนักตามสถานที่ๆ ผู้จัดการแข่งขันได้กำหนดไว้

CC.ของ เครื่องยนต์	น้ำหนักขั้นต่ำ (kg.)				Committee Weight				Remark
	เบนซิน		ดีเซล		เบนซิน		ดีเซล		
	N/A	Turbo	N/A	Turbo	N/A	Turbo	N/A	Turbo	
ไม่เกิน 1,030		965			-	-	-	-	-
ไม่เกิน 1,230		995			-	-	-	-	-
ไม่เกิน 1,330		1,010			-	-	-	-	-
ไม่เกิน 1,370		1,015			-	-	-	-	-
ไม่เกิน 1,530	920	1,040		1,040	-	-	-	-	-
ไม่เกิน 1,630	970				-	-	-	-	-

น้ำหนักเฉลี่ยของนักแข่งรวมถึงอุปกรณ์นักแข่งทั้งหมดจะต้องไม่น้อยกว่า 75 kg. หากไม่ถึง 75 kg. จะต้องมิก่อนน้ำหนักส่วนต่าง (Ballast) ติดตั้งอยู่ในบริเวณที่นั่งผู้โดยสารด้านหน้าฝั่งข้างคนขับ

B.4.3.2 รถแข่งที่มีระบบตามตารางข้างล่างนี้ จะต้องถูกเพิ่มน้ำหนักดังต่อไปนี้

ระบบ	น้ำหนักที่ต้องเพิ่ม (kg.)	
	N/A	Turbo
Direct Injection	25 kg.	25 kg.
ลิ้นไอดีมากกว่า 1 ลิ้น	25 kg.	25 kg.
แคมชาร์ฟ 2 เส้น	25 kg.	15 kg.
เกียร์ Sequential	25 kg.	25 kg.
ขับเคลื่อนล้อหลัง	30 kg.	30 kg.
ช่วงล่างหลัง อิสระ (Multi Link)	TBA	TBA

B.4.3.3 น้ำหนักรถจะถูกกำหนดโดยคณะกรรมการฯ โดยใช้เกณฑ์ Balance of Performance (BoP) ทั้งนี้ น้ำหนักต่ำสุดของรถอาจจะถูกเปลี่ยนแปลงได้ตลอดการแข่งขัน โดยนักแข่ง / ทีมแข่งต้องติดตามการเปลี่ยนแปลงของน้ำหนักรถแข่งเองบน Official Notice Board หรือ ตามประกาศเพิ่มเติมที่จะแจ้งให้นักแข่งทราบ

B.4.4 เครื่องยนต์

B.4.4.1 เครื่องยนต์ต้องเป็นยี่ห้อเดียวกันกับตัวรถ กรณีเครื่องยนต์ที่ไม่มีระบบอัดอากาศจากโรงงาน ผู้จัดฯ อนุญาตให้ติดตั้งเพิ่มเติมได้ หากมีการเปลี่ยนเครื่องยนต์ จะต้องทำเอกสารแจ้งต่อคณะกรรมการเป็นลายลักษณ์อักษร หากนักแข่ง / ทีมแข่งใด ที่ไม่ทำการแจ้งข้อมูลให้ทราบ จะมีบทลงโทษตามดุลยพินิจของกรรมการ

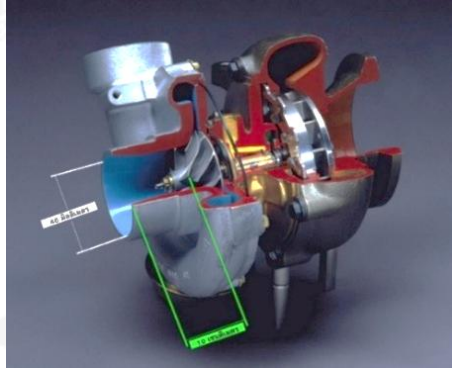
B.4.4.2 เครื่องยนต์เบนซินไม่มีระบบอัดอากาศ มีปริมาตรความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,630 ซีซี

B.4.4.3 เครื่องยนต์เบนซินที่มีระบบอัดอากาศ มีปริมาตรความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,530 ซีซี

B.4.4.4 เครื่องยนต์ดีเซลที่มีระบบอัดอากาศ มีปริมาตรความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,530 ซีซี

B.4.4.5 ตำแหน่งของเครื่องยนต์ต้องเป็นไปตามแบบของรถยนต์รุ่นนั้นๆ จุดยึดเครื่องยนต์ หรือแท่นเครื่องยนต์ต้องเป็นจุดเดียวกับโรงงานผู้ผลิต ห้ามเลื่อนตำแหน่ง ห้าม Reverse เครื่องยนต์

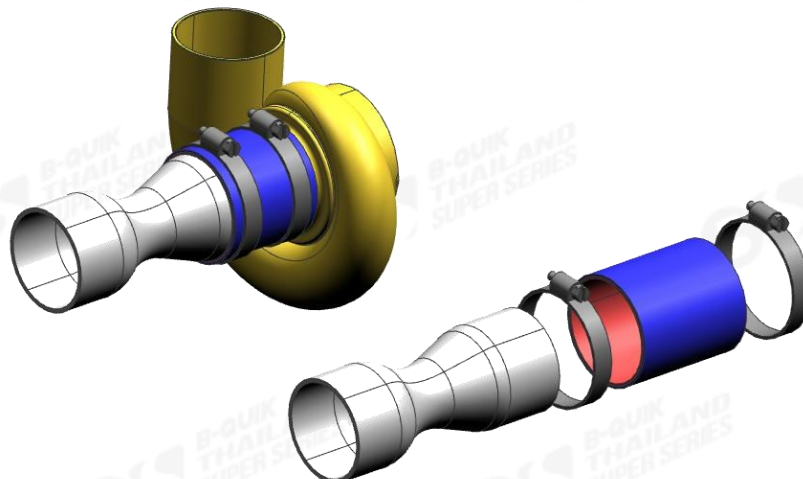
B.4.4.6 อากาศที่เข้าสู่เครื่องยนต์ทั้งหมดจะต้องผ่าน Restrictor ทางเดียวเท่านั้น ห้ามมีช่องทางการไหลของอากาศอื่นใดนอกเหนือจากช่องทางดังกล่าวข้างต้น โดยขนาดของ Restrictor สำหรับรถแข่งที่เข้าร่วมการแข่งขัน โดยจุดที่แคบที่สุดจะต้องมีระยะห่างจากจุดปลายสุดของยอดใบ Turbo ไม่เกิน 10 ซม.

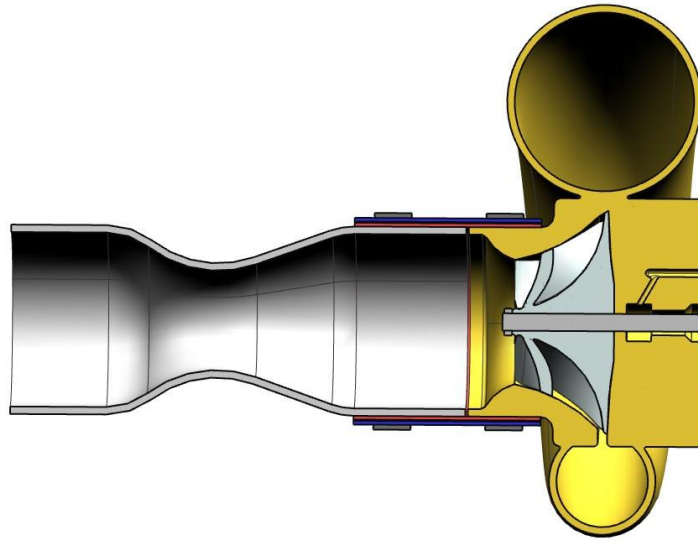


ขนาดของเครื่องยนต์ (cc.)	Restrictor (mm.)			
	เบนซิน		ดีเซล	
	N/A	Turbo	N/A	Turbo
ไม่เกิน 1,030		27		
ไม่เกิน 1,230		27		
ไม่เกิน 1,330		27		
ไม่เกิน 1,370		27		
ไม่เกิน 1,530		27		36
ไม่เกิน 1,630		x		x

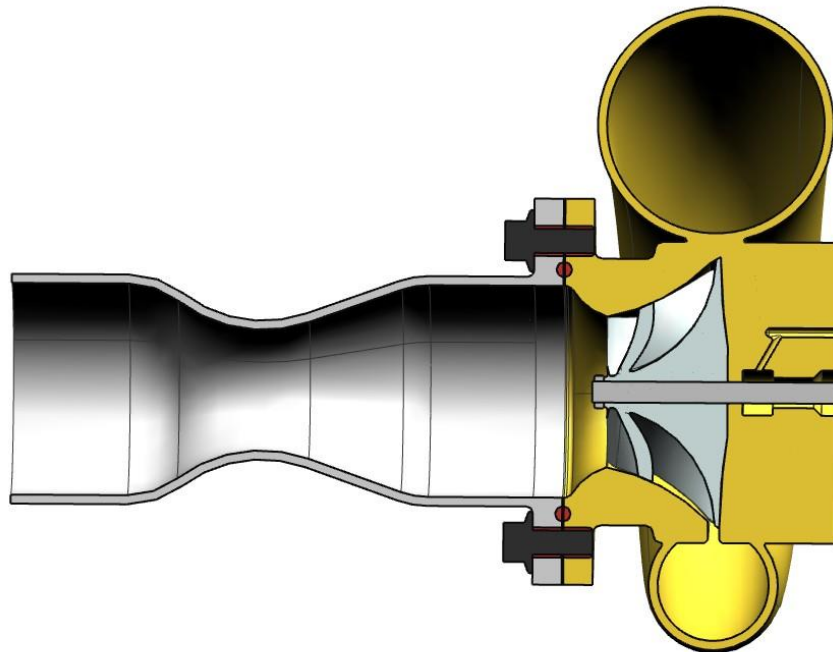
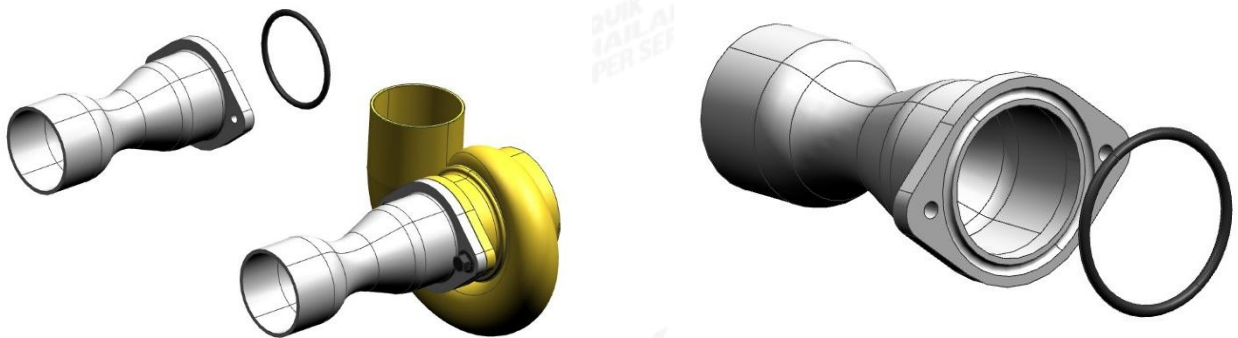
B.4.4.7 ลักษณะการติดตั้งของ Restrictor กำหนดให้มีเพียงสองรูปแบบดังต่อไปนี้เท่านั้น

B.4.4.7.1 แบบท่ออย่างรัด ต้องมีเข็มขัดรัดท่ออย่างบริเวณปาก Turbo และปากทางออก Restrictor





B.4.4.7.2 แบบหน้าแปลนชั้นน็อตยึดระหว่างปาก Turbo กับ Restrictor ต้องมีโอริงซีลระหว่างหน้าแปลน ที่ประกบกัน และโอริงต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์ รวมทั้งต้องทากาวปะเก็นไว้ระหว่างหน้าแปลน



B.4.4.8 ห้ามใช้ Turbo แบบที่มีระบบวาล์วอากาศไหลกลับจากฝั่งแรงดันสูงมาหน้าใบ Turbo (Recirculation) ที่ติดตั้งโดยตรงกับช่องไอดี

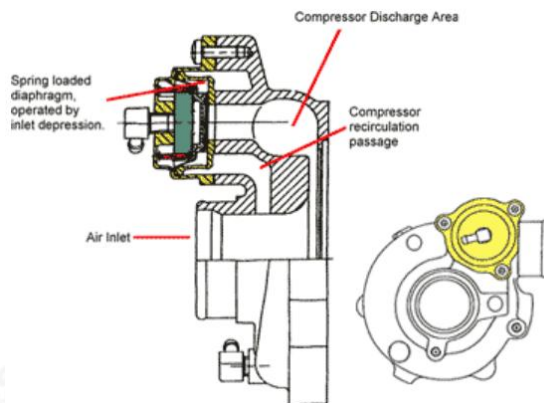


Photo: www.turbomaster.info, www.treadstoneperformance.com

B.4.4.9 อากาศที่ผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องเป็นอากาศที่มาจากบรรยากาศในสนามแข่งขันเท่านั้น

B.4.4.10 อนุญาตให้มีลิ้นควบคุมปริมาณไอดีที่ทำงานได้จริงไม่เกินจำนวน 4 ลิ้น และต้องเพิ่มน้ำหนักขึ้นต่ำตามกติกาคือ B.4.3.2 ซึ่งนักแข่งจะต้องแจ้งข้อมูลให้กับคณะกรรมการตรวจสภาพทราบ หากตรวจพบในภายหลัง จะมีโทษปรับตามดุลยพินิจของคณะกรรมการ

B.4.4.11 เครื่องยนต์ที่มีระบบจ่ายน้ำมันแบบฉีดตรงเข้าสู่ห้องเผาไหม้ อนุญาตให้มีลิ้นควบคุมปริมาณไอดีที่ทำงานได้จริง 1 ลิ้นเท่านั้น และต้องเพิ่มน้ำหนักขึ้นต่ำตามกติกาคือ B.4.3.2 ทั้งนี้ นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องแจ้งข้อมูลให้กับคณะกรรมการตรวจสภาพเอง หากตรวจพบในภายหลังจะมีโทษปรับตามดุลยพินิจของคณะกรรมการ

B.4.4.12 ห้ามมีลิ้นควบคุมปริมาณไอดี ภายในคอไอดี

B.4.4.13 อนุญาตให้ใช้คอไอดีอิสระ

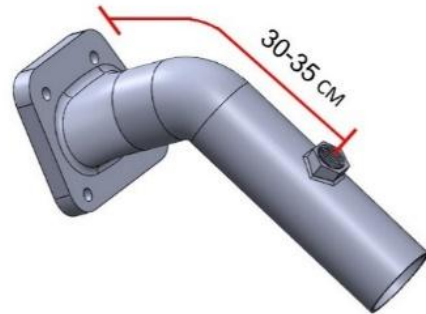
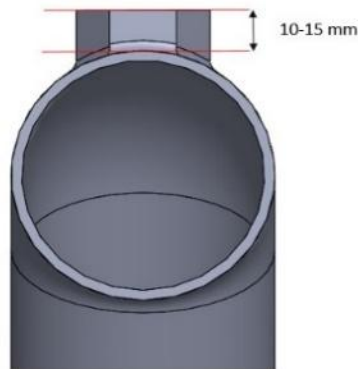
B.4.4.14 กล่องควบคุมเครื่องยนต์อิสระ

B.4.4.15 ห้ามระบบ Dry Sump

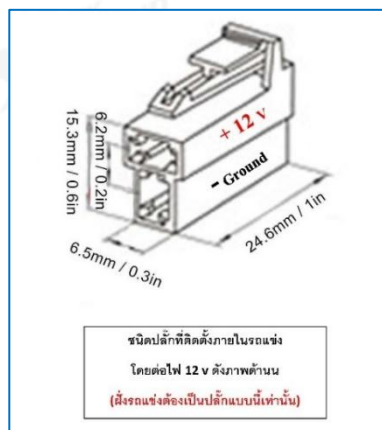
B.4.4.16 ต้องติดตั้งถังดักไอน้ำมันเครื่อง (Engine Oil Catch Tank) ในรถแข่งทุกคัน ยกเว้นกรณีติดตั้งระบบเชื้อเพลิง Blow by Gas และวนกลับไปเผาไหม้อีกครั้ง (PCV Positive Crankcase Ventilation) เนื่องจาก Catch Tank จะทำหน้าที่ดักน้ำมันที่ไหลออกมาลงพื้นสนามและป้องกันไม่ให้ไหลทั่วบริเวณตัวรถ จึงจำเป็นต้องติดตั้งในรถแข่งทุกคัน ทั้งนี้ไม่อนุญาตให้ติดตั้งแบบชั่วคราว โดยเพียงใช้ลวดพันหรือใช้เทปกาวยสองหน้าแปะ นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องติดตั้งให้แน่นหนาแข็งแรง และต้องมีความจุไม่น้อยกว่า 500 ซีซี วัสดุที่ใช้ต้องเป็นโลหะเท่านั้น ตำแหน่งติดตั้งต้องติดตั้งภายในห้องเครื่องยนต์ และมีท่อปล่อยทิ้งออกภายนอกห้องเครื่องยนต์

B.4.4.17 การติดตั้ง Black Smoke Sensor (สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล) เพื่อวัดปริมาณควันดำ

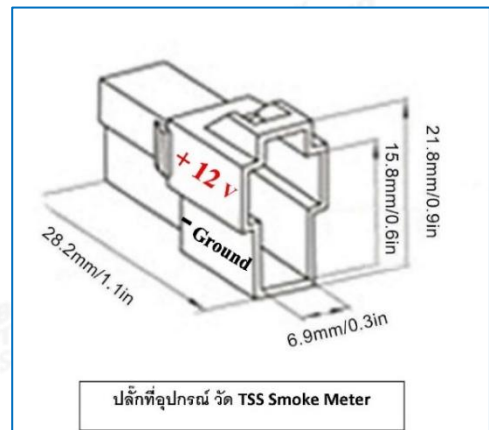
- นักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องติดตั้งจากปลั๊กหลัง Turbo โดยตำแหน่งที่ติดตั้งนั้นจะอยู่ในระยะ 30 – 35 เซนติเมตร (ตามรูปด้านล่าง)



- นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องใช้ปลั๊ก Connector 2 Pin สำหรับติดตั้ง Black Smoke Sensor อย่างน้อยจำนวน 1 ชุด และสามารถเชื่อมต่อกับปลั๊กของอุปกรณ์การวัดค่าควันดำ (ตามรูปที่ 2) ได้ โดยอุปกรณ์ดังกล่าวนี้สามารถต่อกับไฟแรงดันขนาด 12 Volts ได้ ทั้งนี้ให้ต่อขั้ว (+) และขั้ว (-) ตามรูปที่ 1

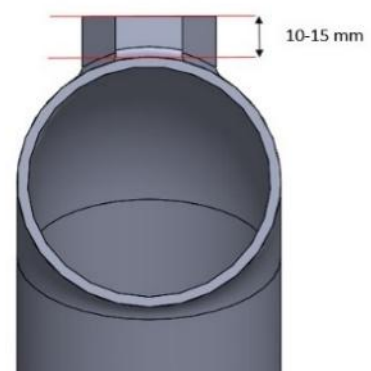
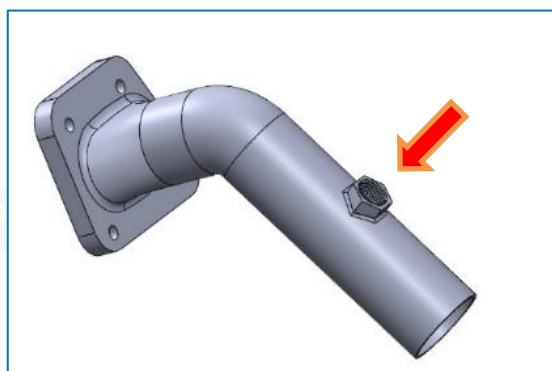


รูปที่ 1



รูปที่ 2

- นักแข่ง / ทีมแข่งต้องเตรียมเกลียวขนาด M 18 x 1.5 โดยที่ขนาดความสูงของน็อตจะต้องที่ไม่เกิน 15 mm. โดยติดตั้งตามรูปภาพด้านล่าง



- นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องทำการโหลด Application “TSS SMOKE DETECT” เพื่อการแสดงผลค่าปริมาณควันดำของรถแข่งในขณะที่ทำการแข่งขัน ทั้งนี้ จะต้องหาตำแหน่งหรือจุดยึดของอุปกรณ์ในการเชื่อมต่ออย่างแน่นหนา เพื่อป้องกันอุปกรณ์เสียหายระหว่างทำการแข่งขัน
- การติดตั้งเซ็นเซอร์วัดปริมาณควันดำจะต้องถูกติดตั้งหลังจากจุดร่วมท่อไอเสียและเวสเกต เพื่อการวัดปริมาณควันดำที่ถูกต้อง
- นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบจัดหา Sensor เอง โดยกำหนดให้ใช้ Sensor Bosch LSU 4.9 สำหรับใช้ร่วมกับอุปกรณ์ Smoke Detector ทั้งนี้ Sensor จะต้องสามารถใช้งานได้ตลอดการแข่งขัน ควอลิฟาย และการแข่งขัน ทั้งนี้ในแต่ละครั้งที่จัดการแข่งขัน นักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องชำระเงินมัดจำอุปกรณ์ Smoke Detector และโทรศัพท์มือถือจำนวน 5,000 บาท ซึ่งทางผู้จัดฯ ได้จัดเตรียมอุปกรณ์เหล่านี้ไว้ให้เพื่อใช้ในการแข่งขัน แต่หากอุปกรณ์ได้รับความเสียหายหรือชำรุดที่ไม่ได้เกิดจากผู้จัดฯ นักแข่ง / ทีมแข่ง จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยราคาของอุปกรณ์ Smoke Detector จำนวนเงิน 10,000 บาท และโทรศัพท์มือถือจำนวนเงิน 3,000 บาท
- การตรวจวัดปริมาณควันดำจะเริ่มตั้งแต่เมื่อเริ่มต้นทำการแข่งขัน ไปจนจบการแข่งขัน โดยค่า AF Ratio จะต้องไม่ต่ำกว่า ทางที่ผู้จัดฯ กำหนด

B.4.5 ระบบส่งกำลังและขับเคลื่อน

B.4.5.1 ต้องรักษารูปแบบการเปลี่ยนเกียร์ใน รูปแบบ “H” Pattern ไว้

B.4.5.2 ห้ามใช้ระบบเกียร์แบบ Semi – Auto หรือเกียร์ระบบไฟฟ้า

B.4.5.3 ห้ามใช้ระบบ Traction Control หรือระบบอื่นที่มีระบบแบบการทำงานใกล้เคียงกับ Traction Control

B.4.5.4 การติดตั้งเซ็นเซอร์วัดความเร็วล้อ สามารถติดตั้งได้สูงสุดเพียงสองตัว โดยจะต้องติดตั้งที่ ล้อคู่หน้า หรือคู่หลังได้เท่านั้น ห้ามติดตั้งทั้งล้อหน้า และล้อหลังพร้อมกัน

B.4.5.5 เลือเกียร์ ต้องเป็นเลือเกียร์เดิม ภายในสามารถปรับแต่งได้อย่างอิสระ แต่ต้องมีจำนวนเกียร์ดินหน้าไม่เกิน 6 เกียร์ หากเกินกว่าที่กำหนดจะมีโทษปรับตามดุลยพินิจของคณะกรรมการ

B.4.5.6 อนุญาตให้ใช้ระบบเกียร์ Sequential โดยจะต้องถูกเพิ่มน้ำหนักขึ้นต่ำตามกติกาข้อ B.4.3.2 ทั้งนี้ นักแข่ง / ทีมแข่ง จะต้องแจ้งข้อมูลให้คณะกรรมการตรวจสอบสภาพทราบ หากกรรมการตรวจพบในภายหลังจะมีโทษปรับตามดุลยพินิจจากคณะกรรมการ

B.4.6 ระบบช่วงล่าง

B.4.6.1 จุดยึดของช่วงล่าง ต้องเป็นจุดเดิมทั้งหมด

B.4.6.2 โช้คอัพ, สปริงและเหล็กกันโคลง สามารถเปลี่ยนได้อิสระ แต่ยังคงคงรูปแบบการทำงานแบบเดิมไว้ เช่น สปริงแยกจากตัวโช้ค ยังคงต้องแยกไว้

B.4.6.3 สามารถเปลี่ยนวัสดุของบูชยางเป็นวัสดุอื่นได้ สามารถใส่ Ball Joint ได้

B.4.6.4 จุดยึดเบ้าใช้คบน สามารถดัดปรับแต่งได้ โดยแผ่นเหล็กที่จะนำมาทำจุดยึดจะต้องมีความหนาอย่างน้อย 4 มิลลิเมตร

B.4.7 ระบบเบรค

B.4.7.1 ห้ามใช้ระบบเบรค ABS หรือระบบที่ทำงานเสมือนระบบเบรค ABS หากรถที่มีการติดตั้งปั้ม ABS มาจากโรงงานต้องถอดปั้ม ABS ออก

B.4.7.2 ระบบระบายความร้อนของเบรคให้ใช้ได้เฉพาะอากาศที่มาจากบรรยากาศในสนามแข่งขันเท่านั้น

B.4.8 ล้อและยาง

B.4.8.1 ล้อขนาด 15 นิ้ว เท่านั้น

B.4.8.2 ยางที่ใช้ในการแข่งขัน (Official Tires) ต้องเป็นยางที่มีสัญลักษณ์และจัดจำหน่ายโดยตัวแทนที่ได้รับอนุญาตจากผู้จัดการแข่งขัน

- ยาง Slick ยี่ห้อ HANKOOK Ventus F200 ขนาด 190/570R15 นิ้ว เท่านั้น

B.4.8.3 กรณีที่คณะกรรมการจัดการแข่งขันประกาศให้เป็น Wet Race อนุญาตให้ผู้เข้าร่วมการแข่งขัน (นักแข่ง / ทีมแข่ง) สามารถใช้ยางสำหรับการแข่งขันในทางวิ้งเปียกได้ โดยให้ใช้ยางเฉพาะที่มีสัญลักษณ์ และจัดจำหน่ายโดยตัวแทนที่ได้รับอนุญาตจากผู้จัดการแข่งขันเท่านั้น

- ยาง Wet ยี่ห้อ HANKOOK Z207 ขนาด 190/580R15 นิ้วเท่านั้น

B.4.8.4 การสั่งจองยาง นักแข่ง / ทีมแข่ง จะต้องสั่งจองจากตัวแทนจำหน่ายที่ผู้จัดการแข่งขันอนุญาตเท่านั้น (บริษัท 55K Racing จำกัด) และต้องชำระเงินค่ายางให้เรียบร้อยก่อนการแข่งขันในแต่ละสนามจะเริ่มขึ้น หากนักแข่ง / ทีมแข่งใด สั่งจองยางและชำระเงินล่าช้ากว่าที่ผู้จัดการแข่งขันกำหนดไว้นั้น ทางผู้จัดการแข่งขันจะไม่รับผิดชอบใดๆ ต่อความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้น

B.4.8.5 อนุญาตให้ใช้ยางได้จำนวน 8 เส้นต่อการแข่งขัน 2 สนาม ตั้งแต่การจับเวลารอบคัดเลือกจนถึงการแข่งขันวันสุดท้าย โดยไม่นับรวมยางฝน และจะต้องนำยางที่จะใช้ทำการ Qualifying และแข่งขันมารวมที่กรรมการตรวจสอบสภาพ ตามกำหนดการแข่งขัน ของสนามนั้นๆ

หมายเหตุ: นักแข่งจะต้องมียาง Wet สำหรับการแข่งขันจำนวน 4 เส้น และต้องเป็นยางที่มีสัญลักษณ์จากตัวแทนจำหน่ายที่ผู้จัดการแข่งขันอนุญาตเท่านั้น

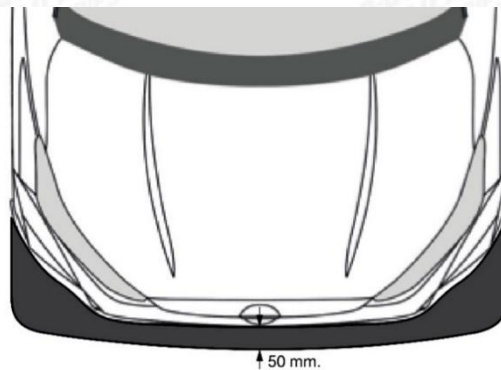
B.4.9 อากาศพลศาสตร์

B.4.9.1 อุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ หมายถึง

- Spoiler (สปอยเลอร์หน้า/หลัง)	- Canard (ครีบก้นข้างกันชนหน้า)
- Splitter (ลิ้นหน้า)	- Diffuser (ลิ้นหลัง)
- Wing End Plate (แผ่นเพดปลายปีก)	- Rear Wing (ปีกหลัง)
- Side Skirt (สเกิร์ตข้าง)	- Gurney Flap (ขอบฉากบนปีกหลัง)
- Vortex Generator (ครีบก้นหลังคา)	

B.4.9.2 สามารถติดตั้งสปลิทเตอร์ (ลิ้น) หน้า แต่ต้องไม่ยื่นออกมาจากตัวถัง หรือกันชนทางด้านหน้าเกิน 50 มิลลิเมตร ทั้งนี้จะต้องมีรูปทรงที่เป็นส่วนเว้าหรือส่วนโค้ง และต้องไม่ทำให้เป็นเหลี่ยม รวมถึงต้องกลมมนแหลมคม เนื่องจากมีโอกาสทำให้เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่น ทั้งนี้การติดตั้งลิ้นหน้าจะต้องมีความแข็งแรง แน่นหนา ไม่สามารถหลุดได้เองในระหว่างทำการแข่งขัน

บริเวณที่เรียกว่าสปอยเลอร์หน้านั้น หมายถึง ตั้งแต่บริเวณกันชนหน้าจนถึงช่องล้อหน้า ซึ่งจะต้องไม่สูงเกิน 300 มม. เมื่อวัดจากระดับพื้น โดยจะเป็นชิ้นต่อได้กันชนเดิมหรือสามารถเปลี่ยนได้ทั้งกันชน อุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ทั้งหมดที่ติดตั้งอยู่ในด้านหน้าเส้นแบ่งกึ่งกลางตัวรถ และโค้งตามรูปของกันชนโดยไม่มีส่วนแหลมคมเกินกว่าความกว้างของขั้วล้อหน้าเมื่อมองจากด้านหน้า (ตามภาพประกอบข้างล่างนี้)



(วัดจากด้านบนของช่องล้อหน้าหรือจุดยึดกันชน)

TYPE 2



เส้นสีแดง เป็นขอบเขตส่วนที่กว้างที่สุดของแก้มข้างรถคันนี้ ห้ามมีอุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ใดๆในด้านหน้ายื่นเลยเส้นสีแดงนี้

B.4.9.3 สามารถติดตั้งอุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ด้านหลังได้ โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- ส่วนหลังสุดของสปอยเลอร์หลัง / ปีกหลัง จะต้องไม่ยื่นเลยขอบหลังสุดของกันชนหลัง เมื่อมองจากด้านข้าง
- ส่วนที่สูงที่สุดของสปอยเลอร์หลังจะต้องไม่สูงเกินหลังคารถ เมื่อมองจากด้านข้าง
- ต้องไม่มีส่วนใดส่วนหนึ่งของอุปกรณ์อากาศพลศาสตร์กว้างหรือยื่นออกมาเกินกว่าซุ้มล้อหลังเมื่อมองจากด้านหลัง



2 Box Car



3 Box Car

B.4.9.4 สเกิร์ตข้าง จะต้องติดตั้งให้ต่อเนื่องเป็นแนวเดียวกันกับแก้มข้าง (Fender) และจะต้องไม่มีส่วนคม หรือแหลมยื่นออกมา ซึ่งอาจจะไปทำอันตรายต่อผู้อื่นหรือบาดเจ็บของรถแข่งคันอื่นได้ สเกิร์ตข้างจะต้องไม่ยื่นออกมาเกินความกว้างของแก้มข้าง การขยายซุ้มล้อด้วยการเสริมคิ้วหรือเปลี่ยนแก้มข้างเป็นขนาดที่กว้างกว่าเดิม สามารถทำได้แต่ต้องทำตามข้อกำหนดข้อ B.4.2.2 และ B.4.2.5 ด้วย (ตัวอย่างภาพข้างล่างนี้)



B.4.9.5 ส่วนที่ยื่นออกมามากที่สุดของ Diffuser ที่ด้านหลัง จะต้องไม่ยื่นเลยขอบหลังสุดของกันชนหลัง เมื่อวัดจากขอบกันชนหลัง

B.4.9.6 อุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ทุกชิ้นต้องผลิตจากวัสดุที่มีเส้นใยเช่น ไม้, พลาสติก, พลาสติกคอมโพสิต (เช่น ไฟเบอร์กลาส คาร์บอนไฟเบอร์ เคพลาร์) Aluminium Honeycomb สามารถใช้ได้แต่จะต้องหุ้มด้วยไฟเบอร์ให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันอันตรายจากส่วนคมต่างๆ

B.4.9.7 ขาของปีกหลัง ต้องผลิตจากวัสดุที่แข็งแรง

B.4.9.8 อุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ต่างๆ ขึ้น จะต้องลบคมขอบทุกด้าน และไม่มีส่วนแหลมคมที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่นได้ ชิ้นส่วนทั้งหมดต้องติดตั้งอย่างแข็งแรง และยึดด้วยน็อตตัวผู้และตัวเมีย หรือรีเวท (Rivet) เท่านั้น **ห้าม** ใช้น็อตเกลียวปล่อยเพียงอย่างเดียว

B.4.10 ท่อไอเสีย

B.4.10.1 ท่อไอเสียต้องออกด้านท้ายเท่านั้น และห้ามยื่นออกนอกตัวถังเกินกว่า 3 นิ้ว ในแนวตั้งจากตัวถังด้านหลัง หรือไม่เกินแนวตั้งของตัวถังด้านหลัง

B.4.10.2 ปลายท่อไอเสียที่อยู่ใกล้พื้นผิวตัวถัง จะต้องมียุสอุดหนุนกันไฟป้องกันไว้ด้วย

B.4.10.3 ไม่มีการวัดระดับความดังของเสียง

B.4.11 ระบบความปลอดภัย

B.4.11.1 นักแข่งต้องใช้อุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยของนักแข่งตามกฎหมายที่กำหนด

- หมวกกันน็อค (Helmet) ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน **FIA Standard 8860-2018, 8860-2018 ABP, 8860-2010, 8859-2024, 8859-2024 ABP, 8859-2015** (อ้างอิงตามเอกสาร TECHNICAL LIST N°25) ซึ่งอุปกรณ์ต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน ไม่มีการเจาะรูเพิ่มเติมจากโรงงานเดิม และเป็นอุปกรณ์ที่อยู่ใน TECHNICAL LIST ตามที่ FIA กำหนดซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากเว็บไซต์ <https://www.fia.com/regulation/category/761>
- HANS ตามมาตรฐาน **FIA Standard 8858-2002 หรือ 8858-2010**
- ชุดแข่ง (Racing Suit), ถุงมือ (Racing Gloves), รองเท้าแข่ง (Racing boots) และถุงเท้าแข่ง (Racing socks) ต้องเป็น วัสดุกันไฟ ตามมาตรฐาน **FIA Standard 8856-2000 ที่ผลิตตั้งแต่ปี 2014 เป็นต้นไป หรือ 8856-2018** อยู่ในสภาพดีไม่มีร่องรอยฉีกขาด หรือตะเข็บต้องไม่มีรอยขาด
- ถุงคลุมหน้า (Balaclavas), เสื้อแขนยาวกันไฟชั้นใน และกางเกงขายาวกันไฟชั้นใน (Base Liner), ถุงเท้าแข่ง (Racing Socks) ตามมาตรฐาน **FIA Standard 8856-2000 หรือ 8856-2018 และอยู่ในสภาพดี ไม่มีร่องรอยฉีกขาด หรือตะเข็บต้องไม่มีรอยขาด**
- โลโก้ทุกชนิดที่ติดกับชุดแข่ง ห้ามเย็บทะลุถึงชั้นกันไฟโดยเด็ดขาด
- เครื่องแต่งกายภายใน ไม่มีส่วนผสมของ Nylon หรือวัสดุสังเคราะห์ที่สามารถละลายได้ด้วยความร้อน

**** บังคับให้ใช้ตลอดระยะเวลาที่ลงทำการซ้อม, จับเวลารอบคัดเลือก และระหว่างการแข่งขัน ****

B.4.11.2 รถแข่งทุกคันจะต้องติดตั้งระบบดับเพลิงเป็นระบบไฟฟ้าตามมาตรฐานของ FIA ที่กำหนดไว้

B.4.11.3 รถแข่งทุกคันจะต้องติดตั้งจุดฉีดน้ำยาดับเพลิงอย่างน้อย 2 จุด โดยจุดที่ 1 จะต้องฉีดเข้าสู่ที่นั่งนักขับ และจะต้องไม่พ่นเข้าใส่บริเวณศีรษะของนักแข่งโดยตรง และจุดที่สองนักแข่ง / ทีมแข่งสามารถเลือกติดตั้งได้ดังต่อไปนี้

- ฉีดเข้าสู่บริเวณเครื่องยนต์
- ฉีดเข้าสู่บริเวณจุดติดตั้งถังน้ำมัน

B.4.11.4 ถังดับเพลิงต้องมีความจุของสารเคมีดับเพลิง โดยบรรจุพร้อมใช้ไม่ต่ำกว่า 2.4 ลิตร หรือ 2 กิโลกรัม ตัวถังที่บ่งบอกวันหมดอายุ และอายุการใช้งานชัดเจน โดยจะต้องคำนึงถึงเรื่องดังต่อไปนี้

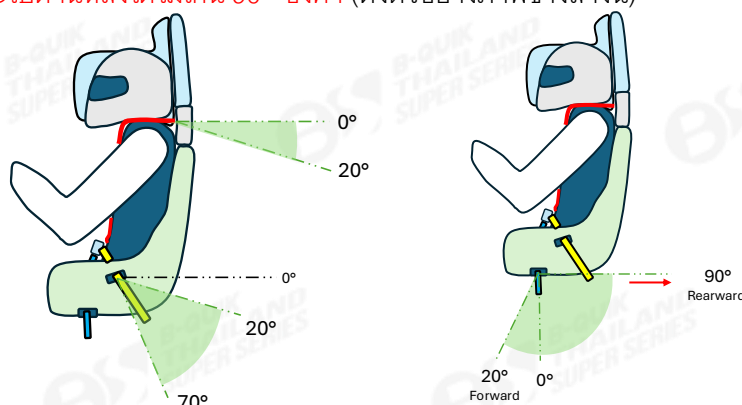
- ถังดับเพลิงในรถแข่ง ต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสมและสามารถใช้งานระบบดับเพลิงได้ทันที โดยไม่ต้องลุกจากที่นั่ง และอุปกรณ์ยึดถังดับเพลิงต้องทำจากวัสดุประเภทโลหะ
- ทีมแข่งต้องทดสอบระบบไฟฟ้าของอุปกรณ์ดับเพลิงต่อกรรมกรว่าระบบพร้อมใช้งานตลอดการแข่งขัน
- ระบบการทำงาน หรือสภาพของถังอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน หากสภาพของถังดับเพลิงภายนอกมีร่องรอยความเสียหาย ต้องเปลี่ยนใหม่ทันที

B.4.11.5 คณะกรรมการอาจขอทำการตรวจระบบการทำงานของถังดับเพลิงในรถแข่ง โดยไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า

B.4.11.6 ท่อน้ำยาดับเพลิงที่ส่งไปยังจุดต่างๆ ของตัวรถ ต้องเป็นท่อโลหะ ควรติดตั้งด้วยวัสดุทนความร้อน เช่น ลวดโลหะ และส่วนปลายท่อฉีดจะต้องติดตั้งอย่างแน่นหนา เพื่อรองรับแรงดันสูงขณะฉีด

B.4.11.7 ท่อต่างๆ ที่ผ่านบริเวณห้องคนขับต้องเป็นท่อโลหะ โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิงหรือของเหลวที่สามารถติดไฟได้ เช่น น้ำมันเครื่อง น้ำมันไฮดรอลิก น้ำมันเบรก ฯลฯ ต้องคำนึงถึงการป้องกันความเสียหายเนื่องจากการเสียดสี, แตก, หัก, พับ หรือ งอ หากติดตั้งใต้ห้องโดยสาร ควรคำนึงถึงการครูด หรือลากกับผิวทาง หรือความเสียหายจากการกระเด็นของเศษหิน เช่น บริเวณซุ้มล้อ

B.4.11.8 เข็มขัดนิรภัยจะต้องมีไม่ต่ำกว่า 6 จุด และเป็นไปตามมาตรฐาน FIA 8853-2016 ต้องไม่หมดอายุการใช้งาน และ**การติดตั้ง**เป็นไปตามมาตรฐานที่ FIA กำหนดไว้เท่านั้น **โดยปลาย**ของเข็มขัดนิรภัยจะต้องยึดอย่างแข็งแรงกับตัวถัง โดยห้ามใช้จุดยึดร่วมกับจุดยึดเบาะคนขับ เข็มขัดนิรภัยสำหรับคาดไหล่สามารถยึดกับ Roll Cage ได้ มุมติดตั้งของเข็มขัดนิรภัยสำหรับคาดไหล่ที่อยู่ด้านหลังเบาะนักแข่งจะต้องอยู่ในช่วง 0° - 20° องศา สายคาดเอว **ต้องยึดและอยู่ในช่วง 20° - 70° องศา** สายรัดบริเวณเข่านับจากแนวตั้ง (0° องศา จากในรูปภาพ) ให้มาข้างหน้าได้ไม่เกิน 20° องศา และไปด้านหลังได้ไม่เกิน 90° องศา (ดังตัวอย่างภาพข้างล่างนี้)



B.4.11.9 เบาะที่นั่งคนขับต้องเป็นเบาะที่ออกแบบมา เพื่อใช้ในการแข่งขันเท่านั้น และจะต้องมีกันกระแทกศีรษะด้านข้างด้วย (หูขวาง) ตามมาตรฐาน FIA Standard 8855-1999, FIA Standard 8855-2021 หรือ FIA Standard 8862-2009 เบาะแข่งจะต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน โดยวางเบาะและเบาะต้องถูกติดตั้งอย่างแน่นหนา ห้ามขยับได้ (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการผู้ตรวจสภาพรถแข่ง)

B.4.11.10 รถแข่งทุกคันต้องมีสวิตช์ดับเพลิงและสวิตช์ตัดไฟบริเวณห้องคนขับ ที่ติดตั้งอย่างแข็งแรง สามารถใช้งานได้จากบริเวณห้องคนขับและบริเวณภายนอกได้ โดยจะต้องติดสัญลักษณ์ให้เห็นอย่างชัดเจน ทั้งนี้สามารถใช้ได้ในตำแหน่งที่นั่งปกติ และบุคคลภายนอกสามารถเข้าถึงง่าย โดยตำแหน่งของสวิตช์ภายนอกตัวรถนั้นจะต้องเห็นได้อย่างชัดเจน ดังรูปตัวอย่างสติ๊กเกอร์ ขนาด รูปร่าง สี สวิตช์ตัดไฟ ดับเพลิง หูลากหน้าและหลัง

- สติ๊กเกอร์สวิตช์ตัดไฟ มีขนาดไม่น้อยกว่า 3 x 3 นิ้ว (กว้าง x ยาว) ตัวลูกศรสีแดง พื้นหลังสีน้ำเงิน



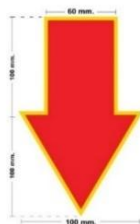
หรือ



- สติ๊กเกอร์ดับเพลิง มีขนาดไม่น้อยกว่า 3 x 3 นิ้ว (กว้าง x ยาว) เส้นขอบตัวอักษรสีแดง พื้นหลังสีขาว



- สติ๊กเกอร์บอกตำแหน่งหูลาก สีลูกศรจะต้องเป็นสีแดงเท่านั้น กรณีรถเป็นสีแดง หรือสังเกตได้ยาก ให้ตัดขอบลูกศรด้วยสีเหลือง (ความกว้าง 10 มม.)

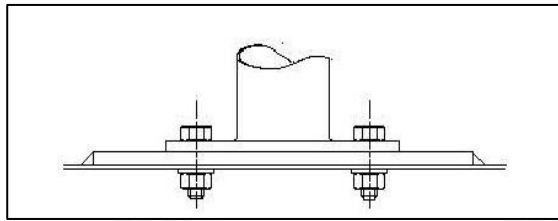


B.4.11.11 ตัวล็อกฝากระโปรง (Bonnet Pin) ต้องทำการติดตั้งกับล็อกฝากระโปรง (Bonnet Pin) อย่างน้อย 2 ตัว และต้องติดตั้งในตำแหน่งที่ห่างกันพอสมควร สำหรับฝากระโปรงหลังต้องเปิด-ปิดได้อิสระ ด้วยการติดตั้งตัวล็อก 2 ตัวขึ้นไป เพื่อให้สามารถเปิดได้จากภายนอกและให้ติดสติ๊กเกอร์บอกตำแหน่ง ดังรูปตัวอย่างข้างล่างนี้ให้หนักแน่น / ทึบ แข็ง ถอดกลไกการล็อกฝากระโปรงเดิมออกทั้งด้านหน้า และด้านหลัง



B.4.11.12 รถแข่งทุกคันต้องมีโวลบาร์ที่มีจุดยึดไม่น้อยกว่า 6 จุด และจะต้องมีท่อแนวทแยงจากมุมบนของ Main Hoop ลงไปยังจุดยึดที่พื้นด้วยการเชื่อม คณะกรรมการตรวจสภาพอาจขอตรวจเอกสาร Homologation รับรอง Roll Cage ASN สำหรับ Roll Cage ที่ไม่ได้ผ่านการรับรองโดย ASN จะต้องถูกสร้างมาจากท่อไร้รอยต่อ ที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางผิวนอกไม่ต่ำกว่า 40 มม. โครงสร้างของ Roll Cage จะต้องเชื่อมต่อกันด้วยการเชื่อมอย่างถูกต้อง จุดที่ดัดโค้งจะต้องไม่คอดหรือหักงอ บริเวณ Main Hoop จะต้องเชื่อมเข้ากับ B-Pillar ด้วยการเชื่อมหรือการยึดด้วยน็อต

ในกรณียึด Roll Cage เข้ากับตัวถังของรถด้วยการยึดน็อต จำเป็นต้องต้องเสริมความแข็งแรงด้วยการเชื่อมแผ่นเหล็ก ที่มีความหนาอย่างน้อย 4 มม. และมีพื้นที่มากกว่าฐาน (ตีน) ของ Roll Cage อย่างน้อย 30% ทั้งด้านในและด้านนอกของตัวถัง ในบริเวณที่จะนำ Roll Cage เข้ามายึดกับตัวถัง จุดยึดแต่ละจุดต้องยึดด้วยน็อตขนาด M10 อย่างน้อย 4 ตัว นอกจากนี้ประตูด้านคนขับต้องมีคานกันกระแทกด้านข้าง



B.4.11.13 แบตเตอรี่ต้องยึดติด และล้อมรอบโดยกล่องที่ทำขึ้นโดยวัสดุกันไฟ, ความร้อน, และไม่นำไฟฟ้า (กล่องเหล็ก, วัสดุคาร์บอนไฟเบอร์ ฯลฯ) ถ้าจะติดตั้งอยู่ภายในห้องโดยสาร นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องติดตั้งตรงบริเวณฝั่งผู้โดยสาร แบตเตอรี่ที่ใช้ต้องเป็นแบบไม่ต้องเติมน้ำกลั่น (Maintenance Free) หรือแบบแห้ง

B.4.11.14 สตาร์ทเตอร์จะต้องถูกยึดติด และทำงานได้ตลอดการแข่งขัน ในที่นี้หมายถึง สตาร์ทเตอร์ที่เป็นไฟฟ้าอย่างเดียว

B.4.11.15 สัญญาณไฟต่างๆ ยกเว้นไฟถอยหลังต้องสามารถทำงานได้ตลอดการแข่งขัน โดยต้องรักษารูปทรงภายนอกของไฟหน้า และไฟท้ายรถไว้ตามรูปแบบของรถ

B.4.11.16 อุปกรณ์ หรือวัสดุที่เป็นเชื้อไฟภายในบริเวณห้องคนขับ ต้องถอดออกให้หมด

B.4.11.17 รถแข่งทุกคันต้องมีพู่ลากจูงติดไว้ทั้งด้านหน้า และด้านหลัง โดยต้องยึดติดไว้อย่างแน่นหนา **ขนาดของพู่ลาก ต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางรูด้านในเล็กสุด ไม่ต่ำกว่า 80 มม. และเส้นผ่านศูนย์กลางด้านนอกสูงสุด ไม่เกิน 100 มม. ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการตรวจสภาพ สามารถใช้ได้ทั้งห่วงเหล็ก และแบบเข็มขัดผ้า**

B.4.11.18 ถังน้ำมัน ต้องเป็นถังน้ำมันตามที่ FIA รับรองและต้องไม่หมดอายุ หรือสามารถใช้ถังน้ำมันเดิมที่ติดมากับรถได้ แต่ต้องอยู่ในตำแหน่งเดิม

B.4.11.19 ในกรณีติดตั้งถังน้ำมัน FIA สามารถสร้างช่องติดตั้งถังเชื้อเพลิง FIA ภายในห้องโดยสาร โดยมีจุดต่ำสุดของพื้นรองรับถังน้ำมันไม่ต่ำกว่าจุดต่ำสุดของถังน้ำมันเดิม โดยที่ช่องติดตั้งถังเชื้อเพลิงต้องมีความแข็งแรงแน่นหนา และไม่มีช่องที่สามารถให้น้ำมันรั่วไหลลงสู่พื้นสนามได้

B.4.11.20 กรณีติดตั้งระบบเชื้อเพลิงภายในห้องโดยสาร จะต้องติดตั้งผนังกันไฟ (Firewall) เพื่อป้องกันเปลวไฟที่อาจลามจากบริเวณถังน้ำมันมายังห้องโดยสาร โดยผนังกันไฟต้องวัสดุที่เป็นโลหะไม่ติดไฟมีความแข็งแรง และต้องติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง หากมีช่องว่างจะต้องมีขนาดไม่เกิน 2 เซนติเมตร และไม่หันไปทางด้านคนขับ หากมีช่องเล็กกว่าต้องทำการปิดด้วยเทปอลูมิเนียม รวมไปถึงช่องเหลวต่างๆ ที่สามารถติดไฟได้ เช่น น้ำมันเครื่อง น้ำมันไฮดรอลิก น้ำมันเบรก ฯลฯ ที่อยู่ภายในห้องโดยสาร

B.4.11.21 กระจกหน้าต่าง

- สามารถเปลี่ยนจากกระจก Standard เป็น กระจก Polycarbonate และอนุญาตให้มีช่องเปิดได้ โดยจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดความปลอดภัยของ FIA ขนาด 10 x 10 เซนติเมตร และขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะกรรมการ
- หากฝั่งคนขับเป็นกระจก Standard หรือไม่ได้ติดตั้งกระจก ต้องติดตั้งตาข่าย (Window Net) ที่ได้มาตรฐานตามข้อกำหนดของ FIA (FIA Art 253.11)
- กระจกฝั่งคนนั่งสามารถเปิดหรือถอดออกได้
- ตาข่ายนิรภัย (Window Net) จะต้องติดตั้งกับโรลบาร์ให้แน่นหนา

B.4.12 เชื้อเพลิง

B.4.12.1 เครื่องยนต์เบนซิน เชื้อเพลิงที่ใช้ในการแข่งขัน ผู้จัดฯ กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง E20 เท่านั้น

B.4.12.2 เครื่องยนต์ดีเซล เชื้อเพลิงที่ใช้ในการแข่งขัน นักแข่ง / ทีมแข่ง จะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลตามที่ผู้จัดฯ กำหนดให้เท่านั้น

B.4.13 อุปกรณ์บันทึกภาพ (Onboard Video Camera)

B.4.13.1 นักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องมี อุปกรณ์กล้องวีดีโอบันทึกภาพ (Onboard Video Camera) ติดตั้งภายในตัวรถ และต้องบันทึกภาพไปทางด้านหน้าของรถ

B.4.13.2 เป็นหน้าที่ของนักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องจัดหาอุปกรณ์กล้องวีดีโอบันทึกภาพ (Onboard Video Camera) และบันทึกภาพขณะทำการแข่งขัน ทุกครั้งที่มีการแข่งขัน

B.4.13.3 กรณีที่คณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน, นายสนาม หรือผู้จัดการแข่งขัน เรียกนักแข่ง / ทีมแข่ง ให้นำกล้องวีดีโอบันทึกภาพ (Onboard Video Camera) มาสำแดงต่อคณะกรรมการ นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องมีภาพบันทึกการแข่งขันจากอุปกรณ์กล้องวีดีโอบันทึกภาพ (Onboard Video Camera) มายื่นต่อคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน / นายสนาม หรือผู้จัดการแข่งขันเสมอ ในกรณีที่นักแข่ง / ทีมแข่งไม่สามารถนำภาพบันทึกการแข่งขันจากอุปกรณ์กล้องวีดีโอบันทึกภาพ (Onboard Video Camera) มาให้ตามเวลาที่กำหนด นักแข่ง / ทีมแข่งจะถูกปรับเป็นเงินไม่เกิน 10,000 บาท

B.4.13.4 หากรถแข่งคันใดมีการติดตั้งกล้องถ่ายทอดสดของทางรายการ (Official Onboard Video Camera) โดยอุปกรณ์ทั้งระบบจะมีน้ำหนัก 2 กิโลกรัม ให้ถือว่าน้ำหนัก 2 กิโลกรัม นี้เป็นส่วนหนึ่งของน้ำหนักรถแข่งที่ถูกติดตั้ง

B.4.14 กล้องติดหมวกกันน็อค (Helmet Cameras)

ตามภาคผนวก L (appendix L) ของ FIA อนุญาตให้สวมหมวกกันน็อค และอุปกรณ์ส่วนควบที่ได้รับอนุมัติเท่านั้น ในระหว่างการแข่งขัน หมวกกันน็อคที่พบว่ามีกล้องติดอยู่ไม่ว่าจะด้วยวิธีการใดๆ ก็ตาม จะไม่ได้รับอนุญาตให้สวมใส่ในระหว่างการแข่งขัน หากพบนักแข่งคนใดสวมหมวกกันน็อคติดกล้อง จะโดนตีด้งดำทั้งรถและคนขับ และไม่อนุญาตให้ทำการแข่งขันต่อ

B.5 สัญญาณธง

นักแข่งต้องปฏิบัติตามสัญญาณธงที่ได้รับในสนามอย่างเคร่งครัด สัญญาณธงในการแข่งขันทั้งหมดจะเป็นไปตามกติกาสากลดังนี้

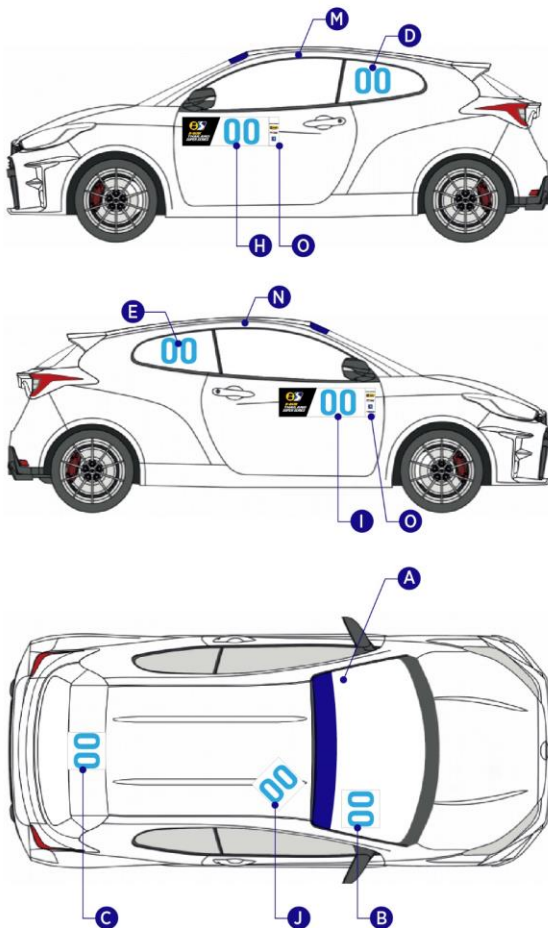
	ธงเหลืองเดี่ยว มีอันตรายอยู่ในบริเวณที่ให้สัญญาณ หรือบริเวณถัดไปให้ลดความเร็ว ห้ามแซงโดยเด็ดขาด
	ธงเหลืองคู่ อันตรายมาก มีสิ่งกีดขวางทางแข่งมากจนอาจผ่านไปได้ไม่สะดวก ห้ามแซงโดยเด็ดขาด
	ธงเหลืองพร้อมป้าย SC มีอันตรายมากเกิดขึ้นและรถ SAFETY CAR จะออกนำขบวน เตรียมพร้อมในการหยุดและขับตามรถ SAFETY CAR ห้ามแซงโดยเด็ดขาด
	ธงเขียว เส้นทางแข่งขันปลอดภัย, พ้นข้อห้ามแซง
	ธงเหลืองแถบแดง มีน้ำมันบนพื้นสนาม หรือผิวทางการแข่งขันลื่น ให้หลบหลีกและระวังในจุดนั้น
	ธงฟ้า มีรถแข่งที่วิ่งด้วยเร็วกว่าใกล้เข้ามา

	ธงฟ้าโบก รถแข่งที่วิ่งด้วยความเร็วกว่ากำลังจะแซงในไม่ช้า
	ธงขาว มีรถช้า หรือรถพยาบาล หรือรถช่วยเหลืออยู่ในสนาม หรือมีรถความเร็วต่ำวิ่งผ่านจุดดังกล่าว
	ธงขาวดำ และเบอร์รถ เตือนรถเบอร์นั้นขับรถในเรื่องมารยาทในสนาม (เพื่อเป็นการเตือน)
	ธงดำ / วงกลมสีส้ม และเบอร์รถ ตัวรถแข่งชนตามเบอร์ มีปัญหา กรรมการเรียกเข้าพิทในรอบต่อไป
	ธงตราหมากรุก จบการแข่งขันโดยสมบูรณ์แบบ (CHEQUER FLAG)
	ธงแดง การแข่งขันยุติลง ให้นักแข่งหยุดการแข่งขันทันที
	ธงดำ และเบอร์รถ รถแข่งเบอร์นั้นต้องออกจากการแข่งขัน

Part C – ตำแหน่งสติ๊กเกอร์

C.1 Super Touring Class A / B / C

Super Touring ::: Guideline & Recommendations regarding the stickers' positioning on the car



NO.	Position	Size
A	Windscreen	150 x 25 cm.
B	Front Window Number	15 x 15 cm.
C	Rear Window Number	15 x 15 cm.
D	Rear Side Window Number (L)	15 x 15 cm.
E	Rear Side Window Number (R)	15 x 15 cm.
F	Front Plate (B-Quik TSS)	25 x 9 cm.
G	Rear Plate (B-Quik TSS)	25 x 9 cm.
H	Front Door (L) Number Plate (B-Quik TSS)	60 x 20 cm.
I	Front Door (R) Number Plate (B-Quik TSS)	60 x 20 cm.
J	Roof car Number	23 x 16 cm.
K	Front Panel L/R (Hankook)	28 x 8 cm.
L	Rear Center Panel (Hankook)	28 x 8 cm.
M	Drivers' name, Nationality & Blood type (L)	
N	Drivers' name, Nationality & Blood type (R)	
O	Partners Logo (After Number Plate)	7x20 cm



2025 NON - SUPERCAR DRIVER'S LOGO ON SUIT

Stickers Regulation ::: 2025



RACING SPIRIT CO.,LTD.

388/23 Soi Ramkhamhaeng 53, Phlabphla, Wong Thong Lang, Bangkok 10310 Thailand

Tel : 02 301 0799
Fax : 02 538 6838
Mobile : 08 4666 4488
Line ID : TSS123
E-mail : info@racingspirit.co.th

FOLLOW ON : THAILAND SUPER SERIES

