

กฎกติกาการแข่งขันรถยนต์
แรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย ประจำปี 2554
Thailand Rally Championship 2011



ด้วยพระราชทานศูนย์ศิลปาชีพบางไทร
ในสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ

รับรองการแข่งขันโดย :



ดำเนินการแข่งขันโดย :



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

สารบัญ

1. การจัดการ	
กรรมการดำเนินการแข่งขัน.....	5
รุ่นการแข่งขัน.....	6
หลักฐานการรับสมัคร / คุณสมบัตินักแข่ง.....	6
ค่าสมัคร.....	6
เงินรางวัล / ถ้วยรางวัล.....	7
เงื่อนไขการจัด / การจ่ายเงินรางวัล.....	8
การตีตประกาศ.....	8
เครื่องหมายตำแหน่งกรรมการ.....	8
2. รายละเอียดการแข่งขัน	
ระยะทางการแข่งขัน.....	9
การตรวจสอบเส้นทาง.....	9
3. คุณสมบัติรถแข่ง.....	10
4. คุณสมบัตินักแข่ง.....	12
5. แบบฟอร์มใบสมัคร / การสมัครแข่งขัน.....	12
6. ค่าสมัคร / ค่าประกันภัย.....	14
7. การแก้ไขกติกาการแข่งขัน / บทเฉพาะกาล.....	15
8. การใช้และการปฏิบัติของกติกานักแข่งขัน.....	15
9. หน้าที่นักแข่ง / ผู้ร่วมแข่งขัน.....	16
10. ลำดับสตาร์ท/ เฟลท / หมายเลข.....	16
11. ไบลงเวลา.....	17
12. การจราจร / การซ่อมรถแข่ง.....	18

13. การโฆษณา.....	19
14. การดำเนินการแข่งขัน / สตาร์ท.....	20
15. จุดควบคุม / บทกำหนดทั่วไป.....	21
16. จุดตรวจสอบ PC / จุดควบคุมเวลา TC.....	24
17. จุดควบคุมการจัดอันดับ.....	26
18. ช่วงทดสอบพิเศษ.....	27
19. พาร์คเฟิร์ม (ที่เก็บรถแข่ง).....	29
20. การปรับโทษในการตรวจสภาพ.....	30
21. จุดควบคุมสุดท้าย.....	32
22. Service Park.....	33
23. การประท้วง / การอุทธรณ์.....	33
24. การประกาศผล.....	34
25. เงินรางวัล / ถ้วยรางวัล.....	35
26. ทีมเซอร์วิส.....	36
27. การถอนตัวออกจากแรลลี่.....	37
28. สิทธิของผู้จัดการแข่งขัน.....	37
Appendix.....	39
กติกาเทคนิครถแข่งแรลลี่ประจำปี 2554	
รถยนต์กลุ่ม N FIA ,A FIA และกลุ่มรถยนต์ไทยแลนด์.....	41
รถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ กลุ่ม A, N FIA 2,000 c.c.....	42
รถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ โอเพ่น 2,000 c.c.....	43
รถยนต์โซว์รูมไทยแลนด์ ไม่เกิน 1,600 ซีซี.....	47
รถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ CLASSIC CAR.....	51
กติกากារเก็บคะแนนสะสม.....	55

**กติกาการแข่งขันรถยนต์
แรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย ประจำปี 2554**

1. การจัดการแข่งขัน

ทีมงานออโต้เรซซึ่งจะจัดการแข่งขันแรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย ประจำปี 2554 จำนวน 5 สนาม ดังนี้

- สนามที่ 1 30 เมษายน – 1 พฤษภาคม 2554
- สนามที่ 2 9 – 10 กรกฎาคม 2554
- สนามที่ 3 8 – 9 ตุลาคม 2554
- สนามที่ 4 18 – 20 พฤศจิกายน 2554 (King Cup Trophy)

หมายเหตุ กำหนดการ อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม กรณีตรงกับผู้จัดรายอื่น ๆ ของ ร.ย.ส.ท.

การจัดการแข่งขันครั้งนี้จัดขึ้นภายใต้กฎกติกาสากล (และข้อเพิ่มเติมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง) ของสมาพันธ์รถยนต์นานาชาติ (FIA) และกฎกติกาการแข่งขันรถยนต์แห่งชาติของราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (ร.ย.ส.ท.)

ใบอนุญาต ร.ย.ส.ท.	จะแจ้งให้ทราบแต่ละสนาม
ระดับการจัดการแข่งขัน	ระดับชาติ - นานาชาติ
รางวัลประจำปี	แชมป์ประเทศไทย
รับรองโดย	ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์, FIA

1.1 กรรมการดำเนินการแข่งขัน

นายสนาม	นางสาวนภัด ไตรรัตน์
รองนายสนาม	พ.ท.พยุง รัตนสิทธิ์ นายจิรพันธ์ ธนจิรคุณ
ผู้ช่วยนายสนาม	พ.อ.อ.พงษ์นรินทร์ แป้นศรี นายไพโรจน์ เทพเชียร
เลขาธิการ	นางสาววรวัลล์ สุขสันตภาภรณ์
หัวหน้าตรวจสภาพ	นายสุชาติ กำเนิดเหมาะ
หัวหน้ารักษาความปลอดภัย	นายบัณฑิต ภัคดีวงศ์
หัวหน้าวิทยุ	นายธีระพงษ์ หลักเขตวิทย์
ศูนย์วิทยุ บ.ก.	นางนฤมล หลักเขตวิทย์
หัวหน้ารักษาพยาบาล	เจ้าหน้าที่พยาบาล จากโรงพยาบาล ในเขตพื้นที่ที่ใช้ทำการแข่งขัน
หัวหน้าควบคุมเวลา	พ.อ.อ.ประจัญ ราชวงศ์ พ.อ.อ.โชติ ชื่นชม พ.อ.อ.สัจด์ ช้างวงศ์ นางสุนันทา กำเนิดเหมาะ
หัวหน้าฝ่ายข่าวสาร	นางสาววรวัลล์ สุขสันตภาภรณ์
เลขานุการศูนย์อำนวยการแข่งขัน	นางสาวณัฐพัชมน สันติคุณภรณ์

ศูนย์อำนวยการแข่งขัน

สำนักงานนิคมสารพัดช่าง

414/223 อาคารสำราญแมนชั่น ซ.ประชากรราษฎร์บำเพ็ญ 20 ถ.ประชากรราษฎร์บำเพ็ญ
สามเสนนอก ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

e-mail address : udomsak@thailandrally.com Website : www.thailandrally.com

โทรศัพท์ : + 66 2 691 3933

โทรสาร : + 66 2 691 3933

: + 66 81 9050055

: + 66 81 2902732

- 1.4.2 การสมัครเข้าแข่งขันจะต้องชำระค่าสมัคร และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เป็นเงินสดครบถ้วน และมีใบเสร็จรับเงินของผู้จัดการแข่งขัน จึงถือว่าการสมัครเข้าแข่งขันถูกต้อง
- 1.4.3 ค่าสมัคร และเบี้ยประกันซึ่งออกให้นักแข่งคุ้มครองของประกัน จะมีผลตั้งแต่เริ่มสตาร์ทจนถึงจบการแข่งขัน หรือทันทีที่ออกจากการแข่งขัน/ให้ออกจากการแข่งขัน หรือไล่ออก
- 1.4.4 รถหรือวิธีต่าง ๆ หรือรถติดป้ายพิเศษ ออกให้โดยผู้จัดการแข่งขัน ไม่อยู่ในข่ายการพิจารณาเหมือนนักแข่งที่ลงทำการแข่งขันอย่างเป็นทางการ ดังนั้นกรรมธรรม์ประกันภัยจึงไม่คุ้มครองให้ จึงเป็นความรับผิดชอบของตนฝ่ายเดียว ผู้จัดการแข่งขัน ผู้อุปถัมภ์ และไปริโมเตอร์ไม่มีส่วนรับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น ตลอดการแข่งขัน

1.5 เงินรางวัล/ถ้วยรางวัล

- **รุ่นรถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ Group N FIA , A FIA , Group Thailand**
 - อันดับ 1 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ
 - อันดับ 2 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ
 - อันดับ 3 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ
- **ประจำรุ่นรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ โอเพน 2,000 ซีซี.**
(Group N FIA , A FIA , Group Thailand) /ไซร์วูม 1600 cc. และ Classic Car
 - อันดับ 1 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ
 - อันดับ 2 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ
 - อันดับ 3 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ

1.6 เงื่อนไขการจัด/การจ่ายเงินรางวัล (ถ้ามี)

- 1.6.1 การจัดการแข่งขันในแต่ละรุ่นจะต้องมีรถแข่งอย่างน้อย 5 คัน
- 1.6.2 รถแข่งรุ่นใดไม่ครบ 5 คัน จะต้องขึ้นไปแข่งรวมในรุ่นที่สูงกว่า
- 1.6.3 หากรถแข่งในแต่ละรุ่นไม่ครบ 10 คัน แต่มากกว่า 5 คัน ถ้วยรางวัลจะเฉลี่ย 4 คันต่อ 1 รางวัล
- 1.6.4 นักแข่งที่ไม่แสดงตนในการรับรางวัลจะไม่มีสิทธิรับรางวัลใด ๆ และไม่มีคะแนนเก็บสะสม
- 1.6.5 นักแข่งที่ไม่ชำระค่าสมัครไม่มีสิทธิรับรางวัลการแข่งขัน
- 1.6.6 การยกเลิกการแข่งขัน / เลื่อนรุ่นการแข่งขัน และรางวัลในการแข่งขัน คณะกรรมการจะแจ้งให้ทราบก่อนการแข่งขันอย่างน้อย 1 ชั่วโมง
- 1.6.7 การตัดสินของคณะกรรมการถือเป็นเด็ดขาด ถูกต้อง และยุติธรรมที่สุด
- 1.6.8 การเก็บคะแนนนักแข่ง รถแข่ง และทีมแข่ง เก็บคะแนนตามกติกากการแข่งขันรถยนต์แวลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย ประจำปี 2554

1.7 การตีตประกาศ

การตีตประกาศข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการแข่งขัน จะตีตไว้ที่ศูนย์
อำนาจการแข่งขันแวลลี่

1.8 เครื่องหมายตำแหน่งกรรมการ/หัวหน้ากรรมการ

- สัญลักษณ์ที่บอกลักษณะกรรมการ และหัวหน้ากรรมการ มีดังต่อไปนี้
 - หัวหน้ากรรมการ สวมเสื้อกั๊กสีส้ม มีเครื่องหมาย "CHIEF"
 - กรรมการ สวมเสื้อกั๊กสีเขียว มีเครื่องหมาย "MARSHAL"

2. รายละเอียดการแข่งขัน

2.1 ระยะทางการแข่งขันแรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย

- 2.1.1 ระยะทางแต่ละสนามจะถูกกำหนดขึ้นอย่างต่ำสนามละ 100 กม. (หรือตามความเหมาะสมเพิ่มลด 20%) ช่วงห่างระยะเวลาการปล่อยรถแข่งแต่ละคันมีระบุไว้
- 2.1.2 ในหัวข้อสตาร์ท เวลาปล่อยรถแข่งออกสตาร์ทอย่างเป็นทางการในการแข่งขันจะแจ้งให้ทราบในวันบรรยายสรุปกติกา
- 2.1.3 เวลาอย่างเป็นทางการตลอดการแข่งขันนี้ คือ ตามเวลาของกรมอุทกศาสตร์สอบถาม โทร. 181
- 2.1.4 การแบ่งเส้นทางรวมทั้งจุดควบคุมเวลา จุดตรวจสอบผ่าน ช่วงพักต่าง ๆ มีระบุไว้ในใบลงเวลา (Time Card) และหนังสือนำทาง (Road Book)

2.2 การตรวจสอบเส้นทาง จะแจ้งให้ทราบในแต่ละสนาม แต่ต้องอย่างน้อย 2 สัปดาห์ ก่อนการแข่งขัน

- 2.2.1 ผู้เข้าแข่งขันต้องใช้รถแสดนคาร์ด ห้ามปรับแต่งในการใช้ตรวจสอบเส้นทาง รถที่มีซิมการ์ด ไม่อนุญาตให้เข้าดูเส้นทางการแข่งขัน
- 2.2.2 ผู้เข้าแข่งขันคนใดก็ตาม เมื่อพบว่ารถคันอื่น ๆ ที่เข้าดูเส้นทางการแข่งขันไม่ถูกต้องตามกติกา จะไม่ให้ร่วมทำการแข่งขัน และเข้าแข่งขัน ไม่มีสิทธิ์ประท้วง หรือขอความเป็นธรรมใด ๆ ค่าสมัครให้รีบเสียด้วย กฎการตรวจดูเส้นทางการแข่งขันมีอยู่ที่สำนักงานผู้จัดการแข่งขัน และศูนย์อำนวยความสะดวก แลลี่ นักแข่ง/ผู้สมัครเข้าแข่งขัน หรือตัวแทนต้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดในการตรวจสอบดูเส้นทางการแข่งขันแรลลี่

3. คุณสมบัติรถแข่ง

- 3.1 ผู้สมัครที่ประสงค์จะสมัครเข้าแข่งขันครั้งนี้ ต้องมั่นใจในการตรวจสอบสภาพรถแข่ง ซึ่งต้องตรงตามข้อกำหนดของ APPENDIX J ของกติกาสากลในกลุ่มรถที่ระบุไว้ข้างล่างนี้ ผู้สมัครเข้าแข่งขันต้องนำรถแข่งพร้อมทั้งเอกสารมาแสดง
- Group N FIA , A FIA , Group Thailand
 - การประกาศผลการแข่งขันจะประกาศแยกออกเป็นกรุปรถแข่ง
- 3.2 รถแข่งแบ่งรุ่นออกตามพิกัดเครื่องยนต์ ดังต่อไปนี้
- รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ
 - รถยนต์ Group N FIA , A FIA , Group Thailand
 - รถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ Group N FIA , A FIA , Group Thailand ไม่เกิน 2,000 CC.
 - รถยนต์ 2 ล้อ โอเพ่น 2,000 ซีซี.
 - รถยนต์โซว์รูมไทยแลนด์ ไม่เกิน 1,600 ซีซี.
 - รถยนต์ 2 ล้อ CLASSIC CAR
- 3.3 ถ้าจำนวนรถแข่งมีขนาดพิกัดเครื่องยนต์เท่ากันในรุ่นมีต่ำกว่า 5 คัน จะนำรถรุ่นนั้นไปรวมกับรุ่นอื่น ๆ ที่มีพิกัดเครื่องยนต์ที่สูงกว่า เพื่อให้มีจำนวนอย่างน้อย 5 คัน
- 3.4 รถแข่งในรุ่นกรุปใดที่สมัครเข้าแข่งขันต่ำกว่า 5 คัน จะลงแข่งขันเพื่อตำแหน่งทั่วไป (โอเวอร์ฮอล) เท่านั้น
- 3.5 **ยางกันโคลน** รถที่เข้าแข่งขันทุกคันจะต้องติดยางกันโคลนไว้ที่ล้อหลังและล้อที่ใช้ขับเคลื่อน ยางกันโคลน จะต้องเป็นวัสดุที่ยึดหยุ่นได้มีความกว้างคลุมด้านละ 25 ม.ม. ของหน้ายางแต่ละด้าน ยางกันโคลนแต่ละชิ้นต้องติดตั้งสูงจากพื้นอย่างต่ำ 100 ม.ม. และจะต้องไม่เลยออกจากตัวรถยนต์เกินกว่า 1 นิ้ว แผ่นยางกันโคลนทั้งหมดจะต้องอยู่ในสภาพที่ใช้ทำงานได้ตลอดการแข่งขัน ห้ามใช้ยางกันโคลนแบบมีบานพับ ถ้ายางกัน

โคลนสูญหาย หรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้แต่ละข้างต้องถูกปรับเงิน 300 บาท ต่อช่วง SS.

- 3.6 **ระบบไฟ** ระบบไฟแสงสว่าง และไฟสัญญาณทั้งหมดต้องตรงตามกฎจราจรของประเทศไทย การติดตั้งระบบไฟแสงสว่างเพื่อใช้ในช่อง SS. มีระบุไว้ในกติกาของ FIA APPENDIX J รถยนต์กลุ่ม A,N,S เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบของกรรมการขนส่งทางบกในการติดตั้งไฟแสงสว่างเพิ่มขึ้นสำหรับรถแวลลี่เพื่อใช้เดินทางบนถนนสาธารณะ ไฟที่ติดตั้งขึ้นนี้ต้องแยกวงจรไฟฟ้าออกจากระบบไฟมาตรฐานเดิมรวมต้องติดแผงฟิวส์และสวิตช์ออกต่างหากด้วย
- 3.7 **แผ่นสัญญาณเตือนอันตราย (WARNING TRIANGLES)** รถแข่งทั้งหมดต้องมีแผ่นสามเหลี่ยมสะท้อนแสงติดรถไปด้วยตลอดการแข่งขัน หากต้องหยุดรถลงใน SS นักแข่งจะต้องนำออกมาตั้งไว้ห่างจากท้ายรถเกินกว่า 30 เมตร ทันที
- 3.8 **ชุดปฐมพยาบาล (FIRST AID KIT)** รถแข่งทั้งหมดต้องมีชุดปฐมพยาบาลติดรถไปด้วยตลอดเวลา
- 3.9 **อุปกรณ์ต้องห้าม** การฝ่าฝืนอุปกรณ์ต้องห้ามดังต่อไปนี้ ให้ปรับโทษออกจากการแข่งขัน
- ก. ติดสิ่งกั้นลื่นที่ยางรถ (รวมทั้งยางที่มีหมุด หรือปุ่มโลหะ) ยกเว้นยางประเภทเสริมใยเหล็ก และไม่อนุญาตยางแบบที่มีส่วนผสมของโลหะรวมทั้งยางเรซซิ่งในการแข่งขันช่วง SS ในทางลาดยาง
 - ข. ยักย้ายไฟช่วยแสงสว่าง

3.10 น้ำมันเชื้อเพลิง

- ก. อนุญาตให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน (AVGAS) ได้โดยไม่มีข้อจำกัด
- ข. น้ำมันเชื้อเพลิงเกรดพรีเมียม / ซูเปอร์ที่มีค่าออกเทน 97 RON มีจำหน่ายตามสถานีบริการน้ำมันทั่วไป

4. คุณสมบัตินักแข่ง

- 4.1 เป็นบุคคลซึ่งถือใบขับขี่รถแข่งนานาชาติของ FIA หรือใบขับขี่แข่งของ ร.ย.ส.ท. ซึ่งมีผลบังคับใช้ในปีทำการแข่งขัน
- 4.2 เมื่อสมัครเข้าแข่งขันเป็นผลแล้ว หรือไม่ว่ากรณีใด ๆ อันไม่เป็นส่วนของนักแข่ง ผู้ร่วมรถ ผู้ซึ่งมีชื่อแรกในใบสมัครจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ชดใช้ค่าเสียหายทั้งหมด และถือเป็นหน้าที่ผู้สมัครเข้าแข่งขันตลอดเวลาทำการแข่งขัน
- 4.3 ไม่ว่าความผิดใด ๆ ในความประพฤติที่ไม่เหมาะสม หรือการกระทำอันไม่เป็นเยี่ยงนักกีฬา อาจปรับโทษถึงออกจากการแข่งขัน และเสียค่าปรับด้วย

5. แบบฟอร์มใบสมัคร/การสมัครแข่งขัน

- 5.1 ผู้ที่มีความประสงค์จะสมัครเข้าแข่งขันแรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย ต้องกรอกใบสมัครอย่างสมบูรณ์แล้วส่งไปที่สำนักงานเลขานุการแรลลี่ดังนี้
นิตยสารอโต้เรซซิ่ง
414/223 อาคารสำราญแมนชั่น ซ.ประชาราษฎร์บำเพ็ญ 20
ถ.ประชาราษฎร์บำเพ็ญ สามเสนนอก ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
e-mail address : rallyth@access.inet.co.th
Website: www.thailandrally.com
โทรศัพท์ : + 66 2 691 3933 โทรสาร : + 66 2 691 3933
 : + 66 81 9050055
 : + 66 81 2902732

- 5.1.1 ตามประกาศกติกาเฉพาะกาลเพิ่มเติม ต้องมีรายละเอียดอย่าง สมบูรณ์ของผู้ขับ, ผู้นำทาง และรถแข่งต้องมีรูปถ่ายนักแข่ง และผู้นำทาง คนละ 4 รูป
- 5.1.2 การเปลี่ยนแปลงนักแข่งคนเดียว ต้องได้รับอนุมัติจาก คณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน การเปลี่ยนแปลงนักแข่งทั้งสองคน ต้องได้รับมอบอำนาจหลังจากกรรมการควบคุมการแข่งขันอนุมัติเรียบร้อยแล้ว และการเปลี่ยนแปลงจะต้องเสีย ค่าธรรมเนียมครั้งละ 2,000 บาท
- 5.2 ผู้สมัครต่างชาติ ใบสมัครต้องประทับตราของผู้แทน ASN ประจำชาตินั้น หรือมีจดหมายแจ้งอนุมัติให้ร่วมทำการแข่งขันได้
- 5.3 ห้ามแก้ไขแบบฟอร์มใบสมัคร ยกเว้นในกรณีที่มีระบุไว้ในกติกาปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ผู้สมัครอาจเปลี่ยนแปลงรถแข่งที่แจ้งไว้ในใบสมัครได้โดยใช้แบบฟอร์มอื่นทั้งนี้ต้องเป็นรถแข่งกลุ่ม และรุ่นเดียวกันจนถึงเวลาก่อน ตรวจสอบสภาพ
- 5.4 ในเวลาระหว่างทำการตรวจสอบสภาพรถแข่ง หากพบว่ารถแข่งคันใดไม่ ถูกต้องในกลุ่ม หรือรุ่นที่สมัครแข่ง กรรมการตรวจสอบสภาพอาจเสนอ เปลี่ยนแปลงลงแข่งในกลุ่ม หรือรุ่นอื่นตามความเหมาะสม ทั้งนี้กรรมการ ควบคุมการแข่งขันจะต้องเป็นผู้ตัดสิน
- 5.5 เพื่อให้การปฏิบัติอย่างถูกต้องตามกติกาแข่งขันรถสากล และกติกากการแข่งขันปัจจุบัน ผู้สมัครแข่งขัน รวมทั้งนักแข่งทั้งหมดจะต้องลงนามใน แบบฟอร์มใบสมัครด้วยตนเอง
- 5.6 คณะกรรมการดำเนินการแข่งขัน มีสิทธิ์จะปฏิเสธไม่รับผู้สมัคร หรือนักแข่งรายใดเข้าร่วมแข่งขัน โดยไม่ต้องแจ้งเหตุผลในการปฏิเสธนั้น

6. ค่าสมัคร/ค่าประกันภัย

- 6.1 อัตราค่าสมัคร กำหนดไว้ ดังนี้
- ก. ค่าสมัครพร้อมสติ๊กเกอร์โฆษณาบังคับของผู้จัดการแข่งขัน
ค่าสมัคร คั่นละ 15,000 บาท
 - ข. ค่าสมัครที่ปฏิเสธสติ๊กเกอร์โฆษณาผู้จัดการแข่งขัน
ค่าสมัคร คั่นละ 20,000 บาท
 - ค. รถเซอร์วิสเพิ่ม คั่นละ 2,000 บาท
 - ง. เปลี่ยนบุคคล, เปลี่ยนทีม, เปลี่ยนรถ คั่นละ 2,000 บาท
- 6.2 การสมัครเข้าแข่งขันจะต้องชำระค่าสมัคร และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เป็นเงินสดครบถ้วน และมีใบเสร็จรับเงินของผู้จัดการแข่งขัน จึงจะถือว่าการสมัครเข้าแข่งขันถูกต้อง
- 6.3 ค่าสมัคร และค่าเบี้ยประกัน ซึ่งออกให้แก่นักแข่งคุ้มครองบุคคลที่สาม ความคุ้มครองของประกันจะมีผลตั้งแต่เริ่มสตาร์ทจนถึงจบการแข่งขัน หรือทันทีที่ออกจากการแข่งขัน ให้ออกจากการแข่งขัน หรือไล่ออก
- 6.4 รถเซอร์วิสต่าง ๆ หรือรถที่ติดป้ายพิเศษ ออกให้โดยผู้จัดการแข่งขัน ไม่อยู่ในข่ายการพิจารณา เหมือนนักแข่งที่ลงการแข่งขันอย่างเป็นทางการ ดังนั้น ธรรมเนียมประกันภัย จึงไม่คุ้มครองให้ จึงเป็นความรับผิดชอบของตนฝ่ายเดียว ผู้จัดการแข่งขัน ผู้อุปถัมภ์ และโปรโมเตอร์ไม่มีส่วนรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุใด ๆ ทั้งสิ้นตลอดการแข่งขัน
- 6.5 ค่าสมัครต่าง ๆ จะคืนให้เต็มจำนวนดังนี้
- ก. ไม่ยอมรับสมัครรายนั้น
 - ข. กรณีไม่จัดการแข่งขัน

7. การแก้ไขกติกาการแข่งขัน/บทเฉพาะกาล

กติกาการแข่งขันที่มีผลใช้ใช้นั้น อาจแก้ไขได้ตามขอบเขตที่ระบุไว้ในกติกาการแข่งขันสากลเท่านั้น การแก้ไข หรือเพิ่มเติมใด ๆ จะต้องประกาศโดยลงวันที่ และหมายเลขเอกสารแจ้งข่าวสาร (BULLETIN) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้อีกส่วนหนึ่งของกติกาการแข่งขันปัจจุบัน

เอกสารแจ้งข่าวสารเหล่านั้น จะต้องติดไว้ในสำนักงานเลขาธิการศูนย์อำนวยความสะดวก และติดประกาศ รวมทั้งติดต่อดโดยตรงกับผู้ร่วมแข่งขัน ซึ่งต้องได้รับลงนาม ยกเว้นในขณะดำเนินการแข่งขันซึ่งไม่สามารถปฏิบัติเช่นนั้นได้

8. การใช้ และการปฏิบัติของกติกาการแข่งขัน

- 8.1 นายสนามเป็นผู้มีหน้าที่ใช้กติกาการแข่งขันปัจจุบัน และเป็นผู้ดำเนินการในระหว่างเวลาทำการแข่งขัน
- 8.2 การประท้วงใด ๆ ซึ่งมีผลเกี่ยวข้องนี้ จะส่งไปยังคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน พิจารณาและตัดสินตามกติกาแข่งรถสากลของ FIA
- 8.3 หากมีเหตุเกิดขึ้นไม่ว่ากรณีใด ๆ ซึ่งไม่มีบัญญัติไว้ในกติกาการแข่งขัน จะต้องให้กรรมการควบคุมการแข่งขันทำการศึกษา และจัดการในฐานะผู้ทรงอำนาจแต่เพียงผู้เดียวตามกติกาแข่งรถสากลของ FIA
- 8.4 เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปอย่างถูกต้องตามกติกาโดยใช้คำจำกัดความ ดังนี้
 - ก. "COMPETITOR" นักแข่ง หมายถึง ร่างกาย หรือมนุษย์ที่ปฏิบัติการแข่งขัน
 - ข. "CREW" ผู้ร่วมรถแข่ง หมายถึง ผู้ขับ หรือผู้นำทาง
 - ค. ผู้ขับถือเป็นนักแข่ง ผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบเมื่อไม่มีผู้ร่วมเดินทางในรถแข่ง

9. หน้าที่นักแข่ง/ผู้ร่วมรถแข่ง

- 9.1 ผู้ร่วมรถแข่งจะต้องมีเพียง 2 คน และในจำนวน 2 คนนี้ คือ ผู้ขับคนที่ 1 และผู้นำทาง ผู้ร่วมรถดังกล่าวสามารถเปลี่ยนกันขับรถในระหว่างทำการแข่งขัน และแต่ละคนจะต้องมีใบขับขี่แข่งของ FIA หรือ ร.ย.ส.ท. ซึ่งมีผลบังคับใช้ในปีที่ทำการแข่งขันนั้น
- 9.2 ผู้ร่วมรถแข่งต้องมีจำนวนสองคนในรถแข่ง ในระหว่างทำการแข่งขันตลอดทาง ยกเว้นกรณีซึ่งมีระบุไว้ในกติกาการแข่งขันปัจจุบัน ถ้าคนใดคนหนึ่งออกจากการแข่งขัน หรือถ้าบุคคลที่สามเข้ามาอยู่ในรถแข่ง (ยกเว้นถ้านำคนบาดเจ็บขึ้นรถมาด้วย) รถแข่งคันนั้นให้ออกจากการแข่งขัน
- 9.3 บัตรประจำตัว (IDENTITY CARD) เป็นใบระบุข้อความติดรูปถ่าย และมีลายเซ็นของผู้ร่วมรถทั้งสองคน และรายละเอียดรถแข่ง ต้องนำมาติดรถตลอดการเดินทางในระหว่างทำการแข่งขัน และต้องแสดงบัตรให้กรรมการดู หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเช่นนี้ จะมีผลให้ออกจากการแข่งขัน

10. ลำดับสตาร์ท/เพลท/หมายเลข

- 10.1 การสตาร์ทจะจัดลำดับสตาร์ทตามหมายเลขรถแข่ง รถแข่งหมายเลขต่ำสุด จะทำการสตาร์ทก่อน หมายเลขแข่งขันจะมอบให้ตามคณะกรรมการพิจารณาผลงานจากปีที่ผ่านมา และเป็นการจัดลำดับตามความเหมาะสม โดยผู้จัดการแข่งขันจะจัดลำดับตำแหน่งสตาร์ทจะคงไว้โดยไม่เปลี่ยนแปลง การจัดลำดับใหม่จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว
- 10.2 การสตาร์ทในช่วงต่อไป จะจัดลำดับตามผลการแข่งขันหลังจากจบช่วงลงแล้ว (ถ้าไม่สามารถจะจัดลำดับได้ทันเวลา ให้จัดลำดับสตาร์ทตามตำแหน่งที่จบการแข่งขันของช่วงนั้น)
- 10.3 รถแข่งคันใดก็ตาม มารายงานตัวช้าก่อนออกสตาร์ทเริ่มการแข่งขัน หรือในช่วง (LEG) จะต้องถูกปรับในอัตรา 1 นาที ต่อการล่าช้าทุก ๆ นาที รถแข่งคันใดที่มาถึงช้าเกินกว่า 10 นาที จะไม่อนุญาตให้ออกสตาร์ท

- 10.4 คณะกรรมการจัดการแข่งขันจะมอบแรลลี่เพลท 2 แผ่น และหมายเลขรถแข่ง 2 แผ่น ให้ผู้สมัครเข้าแข่งขัน
- 10.5 แรลลี่เพลท (RALLY PLATES) ต้องติดไว้ด้านหน้า และท้ายของรถตามตำแหน่งที่กำหนดตลอดเวลาทำการแข่งขัน แรลลี่เพลทไม่มีส่วนหนึ่งใช้เป็นป้ายทะเบียนรถ หากละเมิดจะต้องถูกปรับเป็นเงินแต่ละแผ่นตามที่ระบุไว้ (อยู่ในข้อสรุปการปรับโทษ)
- 10.6 หมายเลขรถแข่งซึ่งจัดมอบโดยผู้จัดการแข่งขัน ต้องปรากฏอยู่ข้างตัวรถทั้งสองด้าน ตลอดทำการแข่งขัน
- 10.7 ถ้าปรากฏว่าไม่มีเครื่องหมายในระหว่างทำการแข่งขัน ดังนี้
- ก. หมายเลขรถแข่ง หรือ แรลลี่เพลทสูญหายแผ่นใดแผ่นหนึ่ง จะต้องถูกปรับเป็นเงิน (ข้อสรุปการปรับโทษ)
 - ข. หมายเลขรถแข่งทั้งสองแผ่น หรือแรลลี่เพลททั้งสองแผ่นสูญหายในเวลาเดียวกัน ออกจากการแข่งขัน
- 10.8 ชื่อของผู้ขับคนแรก และชื่อผู้นำทางรวมทั้งธงชาติ ต้องปรากฏอยู่บนข้างรถด้านหน้าทั้งสองข้างของตัวรถ หากพบว่ารถแข่งคันใดไม่ปฏิบัติตามระเบียบในข้อนี้ให้ปรับเป็นเงิน (ข้อสรุปการปรับโทษ)
- 10.9 แรลลี่เพลท หมายเลขรถแข่ง และสติ๊กเกอร์โฆษณา จะจัดเตรียมไว้ให้ผู้เข้าแข่งขันทุก ๆ คัน ณ ศูนย์อำนวยความสะดวก แรลลี่ นักแข่งต้องไปตรวจสอบสภาพโดยติดสติ๊กเกอร์ แรลลี่เพลท หมายเลขรถแข่ง และสติ๊กเกอร์โฆษณาอย่างครบถ้วน รถแข่งที่ไม่ปฏิบัติตามข้อนี้ จะไม่มีการตรวจสอบสภาพให้

11. ไบลงเวลา (TIME CARD)

- 11.1 ณ จุดสตาร์ทแรลลี่ ผู้ร่วมรถแข่งแต่ละคันจะได้รับไบลงเวลา พร้อมทั้งให้เวลาเพื่อเดินทางระหว่างจุดควบคุมเวลา 2 จุดที่ปรากฏอยู่ ไบลงเวลานี้จะต้องส่งมอบ ณ จุดควบคุมที่มาถึงของ 1 ช่วง และจะเปลี่ยนไบใหม่

ก่อนออกสตาร์ทในช่วงต่อไป ผู้ร่วมรถแต่ละคันต้องรับผิดชอบต่อเวลาของตนแต่เพียงผู้เดียว

- 11.2 ไบลงเวลา ต้องเตรียมไว้เพื่อตรวจสอบจำนวนโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ณ จุดควบคุมเวลาต่าง ๆ ผู้ร่วมรถแข่งต้องนำมาแสดงเพื่อประทับตรา หรือลงชื่อจากกรรมการ
- 11.3 การขูดลบ ชีดฆ่า แก้ไขไบลงเวลา จะมีผลให้ยกเลิกออกจากการแข่งขัน เว้นแต่การกระทำดังกล่าวจะได้รับอนุมัติจากกรรมการผู้เกี่ยวข้อง
- 11.4 หากไม่ปรากฏลายเซ็นกรรมการ หรือประทับตราจากจุดควบคุมเวลาใด ๆ ก็ตามหรือไม่นำไบลงเวลามาส่ง ณ แต่ละจุดควบคุมเวลา (เวลา, จุดตรวจสอบผ่าน, หรือจุดจัดอันดับ) และ หรือ ณ จุดที่มาถึงจะมีผลทำให้ยกเลิกออกจากการแข่งขัน
- 11.5 ในไบนำทางช่วง SS ถือเป็นส่วนหนึ่งของไบลงเวลา และมีผลต่อการปรับโทษตามที่ระบุไว้ด้านบน
- 11.6 เฉพาะผู้ร่วมรถแข่งเท่านั้น ต้องรับผิดชอบต่อทำการส่งมอบไบลงเวลา ณ จุดควบคุมเวลาต่างๆ พร้อมทั้งระมัดระวังการลงรายการต่างๆ ด้วย ดังนั้นจึงอยู่กับผู้ร่วมรถแข่งจะมอบไบลงเวลา และตรวจสอบเวลาที่ลงไว้ถูกต้องหรือไม่

12. การจราจร/การซ่อมรถแข่ง

- 12.1 ตลอดการแข่งขันผู้ร่วมรถแข่งจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรของประเทศไทยอย่างเคร่งครัด หากผู้ร่วมรถรายใดฝ่าฝืนกฎจราจรจะต้องถูกลงโทษ ดังข้อต่อไปนี้
 - ก. การฝ่าฝืนครั้งที่ 1 ปรับ 5,000 บาท
 - ข. การฝ่าฝืนครั้งที่ 2 ปรับเป็นเวลา 2 นาที นำไปรวมผลแพ้-ชนะ
 - ค. การฝ่าฝืนครั้งที่ 3 ปรับให้ออกจากการแข่งขัน

การฝ่าฝืนกฎจราจรโดยผู้สมัครเข้าแข่งขัน เจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือกรรมการมี การบันทึกการกระทำผิดเช่นเดียวกับผู้ใช้ถนนตามปกติ หากเจ้าพนักงานจราจร/ ตำรวจ จับกุมผู้ขับในการกระทำผิด และประสงค์จะให้ผู้จัดการแข่งขันบัญญัติโทษไว้ในกติกาการแข่งขันต้องมีข้อกำหนด ดังนี้

- ใบสั่งการฝ่าฝืนต้องส่งถึงผู้จัดการแข่งขันอย่างเป็นทางการ และเป็น ลายลักษณะอักษรก่อนที่จะติดประกาศผลการแข่งขัน
 - ในใบสั่งต้องมีข้อหาชัดเจนในการกระทำผิด มีชื่อผู้ขับรวมรถทั้งสถานที่ และเวลาที่เกิดเหตุ
 - ข้อมูลดังกล่าวยังไม่ถูกเปิดเผยทั่วไป
- 12.2 การซ่อมรถแข่ง และเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้ทำได้เฉพาะที่ระบุไว้ในสมุดนำ ทาง หากไม่ปฏิบัติตามอาจนำไปสู่ให้ออกจากการแข่งขัน รถเซอร์วิสทั้ง มวลห้ามเข้าในทางแข่ง SS หรือเขตต้องห้ามใด ๆ ที่ระบุโดยผู้จัดการแข่งขัน หากพบเห็นอาจพิจารณาโทษออกจากการแข่งขัน
- 12.3 ห้ามทำการลากจูง ขนส่ง หรือทำการขึ้นรถแข่ง ฝ่าฝืนอาจพิจารณาให้ออก จากการแข่งขัน ยกเว้นนำขึ้นมาบนถนนใหญ่ หรือกีดขวางถนน
- 12.4 โทษจากการกระทำของผู้ร่วมรถแข่ง อาจพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน หรือปรับเวลาการแข่งขัน
- ก. เจตนาไม่ให้รถคันอื่นแข่ง
 - ข. การกระทำเยี่ยงคนไม่มีน้ำใจเป็นนักกีฬา

13. การโฆษณา

- 13.1 อนุญาตให้ผู้เข้าแข่งขันติดโฆษณารถแข่งได้ ตามข้อปฏิบัติดังนี้
- ก. ไม่ขัดต่อกฎหมายของชาติ และกติกาของ FIA และการจัดการแข่งขัน แรลลี่ชิงแชมป์โลก
 - ข. ต้องไม่ล่อแหลมต่อการกระทำผิด

- ค. ต้องไม่ติดทับที่ซึ่งสำรองไว้สำหรับป้ายแรลลี่ หมายเลขรถแข่ง และสติ๊กเกอร์โฆษณาของผู้จัดการแข่งขัน
- ง. ต้องไม่รบกวนสายตาของผู้ร่วมรถที่มองออกมา
- 13.2 รถแข่งคันใดไม่ติดสติ๊กเกอร์โฆษณาตามที่ผู้จัดการแข่งขันจัดให้ จะต้องเสียค่าธรรมเนียมตามประกาศกติกาเฉพาะกาลของผู้จัดการแข่งขัน
- 13.3 รถแข่งคันใดไม่ยอมติดสติ๊กเกอร์ให้ถูกต้อง ห้ามออกสตาร์ท หากการตรวจสอบสภาพพบว่ารถแข่งคันใดไม่ถูกต้อง ให้ขอเวลานอกจากกรรมการควบคุมการแข่งขันจนกว่ารถคันนั้นจะถูกต้อง
- 13.4 พื้นที่ติดสติ๊กเกอร์โฆษณาด้านบน และล่างประตูหน้า หมายเลขรถแข่ง และแรลลี่เพลทหน้า / ท้าย ของรถต้องสำรองพื้นที่ไว้สำหรับติดโฆษณาของผู้จัดการแข่งขัน (นักแข่งไม่สามารถปฏิเสธได้ ถ้าไม่ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม)
- 13.5 นักแข่งต้องยอมติดสติ๊กเกอร์โฆษณาของผู้จัดการแข่งขัน และติดในตำแหน่งดังนี้
 - ก. ด้านข้างรถทั้งสองด้าน และด้านหน้า/ด้านท้าย
 - ข. แรลลี่เพลทขนาดสูง 21.5 ซม. X กว้าง 43 ซม. ติดตรงฝากระโปรงหน้า และด้านท้ายรถ

14. การดำเนินการแข่งขัน/สตาร์ท

- 14.1 ผู้ร่วมรถ หรือตัวแทนต้องนำรถเข้ามาในบริเวณ "พิธีสตาร์ท" ตามประกาศของคณะกรรมการแข่งขัน เขตสตาร์ทถือเป็นบริเวณหวงห้าม "พาร์คเฟิร์ม" จะทำการปล่อยรถแข่งตามโปรแกรมการแข่งขันที่กำหนดไว้ โดยปล่อยห่างกัน 2 นาที/1 คัน ตามลำดับ และ/หรืออาจปล่อยรถแข่งให้เร็วขึ้นได้แต่ระยะเวลาห่างกันต้องเท่ากัน
- 14.2 ผู้ร่วมรถต้องมีเครื่องหมายตรวจจากจุดตรวจสอบผ่านทางที่ระบุไว้ในใบลงเวลา และตรงตามคำสั่งไม่ปฏิบัติเช่นนั้น พิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน

เวลา ทาร์เก็ต (TARGET TIME) สำหรับให้วิ่งระหว่างจุดควบคุมเวลา 2 จุด จะปรากฏอยู่ในใบลงเวลา

14.3 ชั่วโมง และนาที จะปรากฏ คือ 00:00-24:00 การนับเวลาจะนับนาทีที่ผ่านไป แล้วตัดลดการแข่งขัน

14.4 ผู้ร่วมรถจะได้รับสมุดนำทางซึ่งมีรายละเอียดเส้นทาง ซึ่งจะต้องปฏิบัติตาม การฝ่าฝืนเส้นทางการแข่งขันอาจพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน

15. จุดควบคุม/บทกำหนดทั่วไป

15.1 จุดควบคุมทั้งหมด เช่น จุดตรวจจสอบ และจุดควบคุมเวลา จุดสตาร์ท และ มาถึง SS จุดควบคุมจัดอันดับ และโซนต่างๆจะมีป้ายเครื่องหมายตาม มาตรฐานของ FIA แสดงไว้

15.2 เมื่อเริ่มเข้าเขตควบคุมจะมีป้ายเครื่องหมายเตือนเป็นพื้นสีเหลือง และอีก ประมาณ 25 เมตร คือ ที่ตั้งจุดควบคุมซึ่งมีป้ายสีแดง เมื่อสิ้นสุดเขตควบคุม อีกประมาณ 50 เมตรข้างหน้า จะมีป้ายพื้นสีเหลืองคาดเฉียงสีดำ 3 แถบ

15.3 จุดควบคุมทั้งหมด (ในพื้นที่ตั้งแต่ป้ายเตือนสีเหลืองอันดับแรก จนถึงป้าย สูดทำสีเหลืองคาดแถบเฉียงสีดำ 3 แถบ) ถือเป็นเขตปริณิณทล หวงห้าม “พาร์คเฟิร์ม”

15.4 เวลาที่เข้าจอดรถในจุดควบคุมใด ๆ ก็ตาม ต้องไม่เกินกว่าเวลาทำการของ จุดควบคุมนั้น ถ้าพบผู้เข้าแข่งขันรายใดไม่ปฏิบัติตามกฎในการเข้าจุด ควบคุมเวลาดังกล่าวบนนี้ (และโดยเฉพาะเข้าจุดควบคุมก่อนกำหนด มากกว่า 1 นาที ก่อนถึงเวลาเข้าจริง) หัวหน้ากรรมการ ณ จุดควบคุมนั้น ต้องเขียนรายงานเรื่องราวส่งนายสนาม

15.5 เป็นระเบียบอย่างเคร่งครัด หากฝ่าฝืนข้อต่อไปนี ให้ออกจากการแข่งขัน
ก. เข้าเขตควบคุมทิศทางอื่นซึ่งไม่ใช่ทางแข่งขันแรลลี่ที่กำหนดไว้

ข. ย้อนกลับเข้าเขตควบคุมที่เข้าไปอีกครั้ง

15.6 เวลาเข้าจุดควบคุมเป็นความรับผิดชอบของผู้ร่วมรถเพียงฝ่ายเดียว นักแข่งสามารถสอบถามเวลาตามนาฬิกาของกรรมการได้ที่โต๊ะควบคุมเวลา อย่างไรก็ตาม กรรมการที่จุดควบคุมนั้นไม่สามารถจะให้รายละเอียดใดๆในการควบคุม

15.7 จุดควบคุมจะเปิดเสร็จเรียบร้อยก่อน 15 นาที ก่อนเวลาทาร์เก็ตรถคันแรกจะมาถึง ยกเว้นนายสนามจะสั่งการเป็นอย่างอื่น และจะปิดทำการหลังเวลาทาร์เก็ตของรถคันสุดท้าย

15.8 ผู้ร่วมรถต้องปฏิบัติตามคำสั่งของกรรมการซึ่งทำหน้าที่ ณ จุดควบคุมนั้นๆ การฝ่าฝืนอาจนำไปสู่การให้ออกจากการแข่งขัน โดยการลงโทษของคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน

15.9 หัวหน้ากรรมการ และกรรมการ จะมีสัญลักษณ์ (CHIEF, MARSHAL)

เวลาออกจากจุดควบคุม

1. ถ้าทางช่วงต่อไปไม่มีสตาร์ทช่วง SS เวลาเข้าที่จะลงไว้ในใบลงเวลา ถือเป็นเวลาเข้าเมื่อจบช่วงหนึ่ง และเป็นเวลาสตาร์ทออกไปอีกช่วงหนึ่ง
2. ในทางตรงกันข้าม เมื่อจุดควบคุมเวลาที่ตามด้วยจุดสตาร์ท SS มีวิธีปฏิบัติดังนี้

ก. จุดควบคุม 2 จุด รวมเป็นเขตควบคุมเดียว ป้ายเครื่องหมายจะตั้งดังนี้

- ป้ายเตือนสีเหลือง (เริ่มเข้าเขตปริมาตร)
- ป้ายแดงรูปนาฬิกา (จุดลงเวลา) ตั้งอยู่ห่างป้ายเตือนสีเหลืองประมาณ 25 เมตร
- ป้ายแดงรูปธง (จุดสตาร์ท SS) ตั้งอยู่ห่างป้ายแดงรูปนาฬิกา 50-200 เมตร

- ป้ายสุดท้ายสิ้นสุดเขตควบคุม (แถบดำ บนพื้นเหลือง)

3. ณ จุดลงเวลากรรมการจะลงเวลาในใบบันทึกเวลาของกรรมการ และลงเวลาเข้าในใบลงเวลาของนักแข่ง พร้อมทั้งกำหนดเวลาออกสตาร์ทในช่วงต่อไป โดยจะต้องมีเวลา 3 นาที เพื่อให้ให้นักแข่งเตรียมตัวเพื่อสตาร์ท หากเกิดกรณีรถแข่งคันใดยางแตก รถแข่งคันนั้นจะได้รับเวลาพิเศษเพิ่มขึ้นอีก อย่างมากไม่เกิน 5 นาที เวลาสตาร์ทของรถคันนี้จะต้องจัดใหม่หลังเปลี่ยนแปลงแล้ว ทั้งนี้จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดระยะห่างการปล่อยรถตามลำดับ หรือตามสิทธิ์
4. หลังจากเข้าจุดลงเวลาแล้ว ผู้เข้าแข่งขันต้องเดินทางไปที่สตาร์ท SS ทันที กรรมการผู้มีหน้าที่อยู่ที่จุดนี้จะลงเวลาล่วงหน้า เพื่อรอเวลาสตาร์ทการแข่งขันต่อไป โดยปกติจะใช้เวลาตามกำหนดเวลาสตาร์ทของช่วงนั้น และก็จะทำการสตาร์ทตามวิธีที่ระบุไว้ในกติกา
5. หากเกิดกรณีรถแข่งสองคันต้องออกเวลาเดียวกัน เวลาสตาร์ท SS ต้องกำหนดขึ้นใหม่เว้นแต่ว่ากรรมการควบคุมการแข่งขันจะกำหนดเป็นอย่างอื่น

นอกจากการแข่งขัน

1. ล่าช้าเกินกว่า 15 นาที ของเวลาทาร์เก็ตระหว่างจุดควบคุม 2 จุด หรือมียอดรวมล่าช้าเกินกว่า 30 นาที เมื่อจบช่วง (LEG) ของแรลลี่ จะมีผลทำให้ผู้เข้าแข่งขันรายนั้นออกจากการแข่งขัน
2. การเข้าจุดควบคุมเวลาเร็วกว่ากำหนดไม่สามารถจะนำมาใช้เพื่อลดเวลาล่าช้า อันมีผลให้ออกจากการแข่งขัน แต่กลับจะต้องถูกปรับโทษในการเข้าเร็วเมื่อมีการคำนวณผลล่าช้าสะสมจำนวนสูงสุดในการออกจากการแข่งขัน

ตัวอย่าง

ช่วงการแข่งขัน ก. สตาร์ท 12:00 น. เวลาทาร์เก็ต 1 ชั่วโมง

เข้าเวลา 13:10 น.

ถูกปรับเข้าช้า เสียเวลาที่ละ 10 วินาที (นำไปรวมผลแพ้-ชนะ)

= 10 นาที x 10 วินาที = 100 วินาที (1 นาที 40 วินาที)

พร้อมทั้งเสียเลขสะสมเวลาที่ละ 1 นาที

จะเสียคะแนนเลขสะสมรวม 10 นาที

ช่วงการแข่งขัน ข. เวลาทาร์เก็ต 1:30 ชม.

เข้าเวลา 13:20 น.

ถูกปรับเข้าเร็ว เสียเวลาที่ละ 60 วินาที (นำผลไปรวมผลแพ้-ชนะ)

= 20 นาที x 60 วินาที = 20 นาที

ไม่เสียเลขสะสม

รวมจุดควบคุม ก+ข รวมยอดถูกปรับ (เข้าช้าและเข้าเร็ว) = 160 วินาที + 20 นาที

= 22 นาที 40 วินาที

3. เวลานอกจากอาจจะมีเพิ่มขึ้น ณ จุดใดจุดหนึ่ง โดยคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนายสนาม เป็นผู้เสนอเรื่องราวผู้เข้าแข่งขันที่เกี่ยวข้องจะได้รับทราบเรื่องในไม่ช้า
4. การเสียเวลาสะสมสูงสุดเกินกว่าที่กำหนดไว้จะประกาศให้ทราบ ณ จุดสิ้นสุดช่วง (LEG) เท่านั้น

16. จุดตรวจสอบ (PC)/จุดควบคุมเวลา (TC)/การยกเลิก

16.1 จุดตรวจสอบ ที่จุดควบคุมเหล่านี้ กรรมการต้องป้มเครื่องหมายลงใน

ใบลงเวลาโดยไม่ต้องลงเวลาที่มาถึงทันทีที่ยื่นถึงมือกรรมการโดยผู้ร่วมรถ

16.2 ณ จุดควบคุมเวลา กรรมการจะลงเวลาในใบลงเวลาให้ โดยถือเวลาขณะ
เมื่อยื่นถึงมือกรรมการโดยผู้ร่วมรถ

วิธีเข้าจุดควบคุม

การเข้าจุดควบคุมเริ่มต้นจากรถแข่งผ่านเข้าป้ายเขตปริมณฑล ในระหว่าง
ป้ายเขตปริมณฑลถึงจุดควบคุม ห้ามหยุดรถหรือขับอย่างช้าผิดปกติ การนับเวลาตาม
ใบลงเวลานั้น เมื่อผู้ร่วมรถทั้ง 2 คน และรถแข่งเข้ามาอยู่ในเขตปริมณฑล และผ่าน
มาถึงโต๊ะจุดควบคุมในทันที กรรมการจะนับเวลาเข้าโดยถือเวลาขณะเมื่อผู้ร่วมรถคน
หนึ่งยื่นใบลงเวลาถึงมือกรรมการ ดังนั้นกรรมการจะลงเวลาตามความเป็นจริงในใบลง
เวลาใบนั้นด้วยลายมือ หรือด้วยเครื่องพิมพ์บัตร

เวลาทาร์เก็ตที่เข้าจุดควบคุมเวลา คือ เวลาที่อนุญาตให้รถแข่งวิ่งในช่วงนั้น
โดยบวกเวลาจากจุดที่ออกมานับเวลาเป็นนาที ผู้เข้าแข่งขันจะไม่ถูกปรับโทษใด ๆ ใน
การเข้าเร็ว ถ้ารถแข่งเข้ามาอยู่ในเขตปริมณฑลในระหว่างเวลานาที หรือนาทีข้างหน้า
ของเวลาทาร์เก็ต ผู้เข้าแข่งขันจะไม่ถูกปรับเวลาช้าสะสม ถ้ายื่นใบลงเวลาถึงกรรมการ
ในนาทีของเวลาทาร์เก็ต

ตัวอย่าง : ผู้เข้าแข่งขันรายหนึ่งสมมติว่าต้องเข้าจุดควบคุมเวลา 18:58:00

เวลาที่เข้าจุดควบคุมเวลานับจากเวลา 18:58:00-18:58:59

ในส่วนของผิดจากเวลาเข้าจริง และเวลาเข้าตามทาร์เก็ตจะถูกปรับโทษดังนี้

- ก. เข้า TC เร็วกว่าที่กำหนดไว้ให้ เสีย 60 วินาที (นำไปรวมผลแพ้-ชนะ ไม่เสียเลขสะสม)
- ข. เข้า TC ช้ากว่าที่กำหนดไว้ให้ เสียนาทีละ 10 วินาที (นำไปรวมผลแพ้-ชนะ) เสียเลขสะสมนาทีละ 1 นาที
- ค. ใน SERVICE PARK เลทเกิน 15 นาที ออกจากการแข่งขัน

17. จุดควบคุมการจัดอันดับ (REGROUPING CONTROL)

- 17.1 จุดควบคุมการจัดอันดับจะจัดขึ้นตามเส้นทางที่กำหนด ทางเข้า และทางออกจุดควบคุมดำเนินการตามกฎหมายทั่วไปในการจัดตั้งจุดควบคุม
- 17.2 จุดประสงค์ของการจัดอันดับ เพื่อลดระยะห่างอันอาจเกิดขึ้นระหว่างผู้เข้าแข่งขันซึ่งเกิดความล่าช้าขึ้นและ/หรือ ออกจากการแข่งขันในทางเดียวกัน เพื่อจัดเวลาสตาร์ท และช่วงเวลาดำเนินการแข่งขันที่กำหนดขึ้น

ตัวอย่าง

รถแข่ง 120 คัน ออกสตาร์ทการแข่งขันแรลลี่จัดอันดับครั้งแรก 4 ชั่วโมง เวลาสตาร์ทจากจุดควบคุมการจัดอันดับเริ่ม 12:01 น.

- ก. เวลาทาร์เก็ต รถหมายเลข 1 มาถึง ณ จุดควบคุมการจัดอันดับเวลา 08:01 น.
เวลาทาร์เก็ต รถหมายเลข 120 มาถึง ณ จุดควบคุมการจัดอันดับเวลา 10:00 น.
- ข. เวลาจริงที่รถแข่งหมายเลข 1 มาถึง ณ จุดควบคุมการจัดอันดับเวลา 08:45 น.
เวลาจริงที่รถแข่งหมายเลข 120 มาถึง ณ จุดควบคุมการจัดอันดับเวลา 11:50 น.
(รถแข่ง 60 คัน ออกจากการแข่งขันในระหว่างการแข่งขันแรลลี่ช่วงนี้)
- ค. เวลาสตาร์ทของรถหมายเลข 1 = 12:01 น.
เวลาสตาร์ทของรถหมายเลข 120 = 13:00 น.
ฉะนั้น ช่วงเวลาที่หยุดพักจึงเกิดขึ้น ดังนี้
3 ชั่วโมง 16 นาที สำหรับรถแข่งหมายเลข 1
1 ชั่วโมง 10 นาที สำหรับรถแข่งหมายเลข 120

- 17.3 เมื่อมาถึง ณ จุดควบคุมการจัดอันดับ ผู้ร่วมรถแข่งต้องส่งใบลงเวลาให้กรรมการ และถ้าเป็นไปได้ส่งกระดาษบันทึกการวิ่งใน SS. ของตนด้วย ผู้เข้าแข่งขันจะได้รับคำแนะนำเวลาสตาร์ทในช่วงต่อไปนักแข่งต้องขับรถแข่งตรงไปเข้ายังพาร์คเฟิร์มทันที ตำแหน่งสตาร์ทจะจัดขึ้นตามข้อกำหนด ในขณะเดียวกันในการสตาร์ท ผู้ร่วมรถจะได้รับใบลงเวลาชุดใหม่

18. ช่วงทดสอบพิเศษ

- 18.1 ช่วงทดสอบพิเศษ (SPECIAL STAGES) คือ การประลองความเร็วบนเส้นทางที่ปิดเป็นพิเศษ เพื่อการแข่งขัน
- 18.2 ในระหว่างเวลาทำการแข่งขันนี้ ผู้ที่อยู่ในรถแข่งทั้งหมดต้องสวมหมวกกันน็อกที่ได้รับอนุมัติแล้ว หากฝ่าฝืนต้องถูกพิจารณาออกจากการแข่งขัน
- 18.3 ห้ามมิให้ผู้เข้าแข่งขันขับรถยนต์บนทางการแข่งขันแรลลี่ หากฝ่าฝืนต้องถูกพิจารณาให้ออกจากการแข่งขัน
- 18.4 การสตาร์ทในช่วง SS จะให้สัญญาณดังนี้
เมื่อรถแข่งพร้อมผู้ร่วมรถที่อยู่ในรถ ซึ่งจอดอยู่หน้าจุดควบคุมสตาร์ท กรรมการจะกำหนดเวลา เพื่อสตาร์ทแข่งด้วยการชานเวลา (เป็นชั่วโมง และนาที) ตามใบกำหนดเวลา และคืนให้ผู้ร่วมรถและจะเริ่มนับ ดังนี้ 30-15-10 และ 5 วินาทีสุดท้ายนับ 1 ต่อ 1 วินาที (5-4-3-2-1) เมื่อการนับ 5 วินาทีสุดท้ายจบลง สัญญาณสตาร์ทเริ่มขึ้นทันที รถแข่งต้องสตาร์ทออกไปทันที หลังจากให้สัญญาณสตาร์ทภายใน 20 นาที รถแข่งคันใดก็ตามที่ออกรถไม่ได้ต้องถูกปรับ เป็นเวลา 2 นาที
- 18.5 เวลาสตาร์ทช่วง SS อาจจะไม่แน่นอนกว่ากำหนดไว้โดยกรรมการประจำจุดนั้นจะแจ้งให้ทราบในกรณีเกิดอุบัติเหตุอันคาดไม่ถึง
- 18.6 ฟอลส์สตาร์ท ออกสตาร์ทก่อนกรรมการให้สัญญาณปล่อยสตาร์ทปรับโทษ ดังนี้ ครั้งที่ 1 ปรับ 10 วินาที ครั้งที่ 2 ปรับ 1 นาที ครั้งที่ 3 ปรับ 3 นาที (นำไปรวมผลแพ้-ชนะ) นอกเหนือจากนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของกรรมการควบคุมการแข่งขันจาก ร.ย.ส.ท.
- 18.7 ช่วงทดสอบพิเศษ จะสิ้นสุดลงเมื่อรถแข่งวิ่งผ่านจุดจับเวลา (FLYING FINISH) ห้ามหยุดรถระหว่างป้ายเตือนสีเหลือง ถึงป้าย STOP หากฝ่าฝืนพิจารณาโทษให้ออกจากการแข่งขัน เวลาจะบันทึกที่เส้น FINISH ซึ่งจะพิมพ์

ด้วยเครื่องจับเวลา และเสริมด้วยการจับเวลาด้วยมือ (การพิมพ์ไม่อยู่ใน
ข้อบังคับ) ระยะทางจากจุด FINISH 100 – 300 เมตร ผู้ร่วมรถต้องรายงานที่
จุดควบคุม (จุดหยุดรถ) จะมีป้ายแดงตัวหนังสือ STOP เพื่อลงเวลาสิ้นสุดใน
ใบบันทึกเวลา (เป็นชั่วโมง, นาที, วินาที) ถ้าการจับเวลาไม่สามารถให้เวลาที่
แน่นอนในการจบการแข่งขันในขณะนั้น กรรมการจะเซ็นชื่อหรือบีบตราให้ผู้
ร่วมรถเท่านั้น ส่วนเวลาจะปรากฏ ณ จุดพัก ช่วงต่อไป หรือจุดควบคุมการ
จัดอันดับ

18.8 ถ้าผู้ร่วมรถเกิดความผิดพลาด ไม่สามารถบันทึกเวลาได้ จะต้องถูกปรับโทษ
ดังนี้

ก. ณ จุดสตาร์ท ให้ออกจากการแข่งขัน

ข. ณ จุด STOP ปรับเวลา 5 นาที (นำไปรวมผลแพ้ชนะ)

18.9 เวลาที่ทำโดยผู้เข้าแข่งขันในแต่ละช่วง SS จะบันทึกเป็นชั่วโมง, นาที, วินาที
และจะบอกการปรับโทษอื่นๆ (เส้นทาง, เทคนิค ฯลฯ) ที่ระบุโทษเป็นเวลา

18.10 ในระหว่าง SS ห้ามการช่วยเหลือ และห้ามเปลี่ยนยางบนเส้นทางทดสอบ
การแข่งขัน

18.11 ระยะทางในการปล่อยสตาร์ทต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ซึ่งระบุไว้ในกา
รสตาร์ทการแข่งขัน

18.12 การหยุดชะงักเวลาทำการแข่งขัน เมื่อการแข่งขันในช่วงทดสอบพิเศษช่วง
ใดต้องหยุดลงอย่างกะทันหัน ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดก็ตาม ก่อนที่รถแข่ง
คันสุดท้ายจะเข้าทำการแข่งขันจะจัดตั้งเวลา ผลการแข่งขันในช่วง SS นั้น
ให้รถแข่งแต่ละคันที่ไม่สามารถเข้าแข่งขันได้ เพราะการหยุดชะงักดังกล่าว
โดยใช้เวลาที่ช้าที่สุดของรถแข่งที่ผ่านออกมาได้ก่อนการหยุดชะงักนั้น
การจัดผลการแข่งขันนั้น จะจัดขึ้นแม้ว่ามีรถแข่งเพียงคันเดียวที่
ผ่านการแข่งขันมาได้ตามสภาพปกติ เฉพาะคณะกรรมการควบคุมการ

แข่งขันเท่านั้น ที่จะนำระเบียบนี้มาใช้หลังจากได้สอบถามข้อมูลจากนาย
สนามถึงเหตุผลในการหยุดชะงักนั้น กรรมการควบคุมการแข่งขันอาจ
พิจารณาเวลาที่ช้าที่สุดที่แข่งขันไปตามปกติ ซึ่งอาจจะเลือกเวลาจากช้าที่สุด
3 คัน เาของคันหนึ่งที่เหมาะสมที่สุด

อย่างไรก็ตาม ผู้ร่วมรถทั้งหมด หรือบางส่วนไม่ต้องรับผิดชอบการ
หยุดชะงักนั้น และได้รับประโยชน์จากการวัดผลด้วย เวลาที่ให้นี้จะเป็น
เวลาที่เป็นจริง ถ้าเห็นผลดีกว่าเลือกเวลาเพื่อมอบให้ผู้ร่วมรถรายอื่นๆ

18.13 ผู้ร่วมรถรายใดปฏิบัติสิ่งที่ต้องสตาร์ทในช่วง SS ตามกำหนดเวลา และ
ตามตำแหน่งที่จัดไว้จะถูปรับ 5 นาที

19. พาร์คเฟิร์ม (ที่เก็บรถแข่ง)

19.1 รถแข่งจะต้องขึ้นอยู่ในกฎข้อบังคับ “พาร์คเฟิร์ม” ดังนี้

- ก. ทันทีเมื่อเข้าเขตสตาร์ทการจัดอันดับ หรือเมื่อจบช่วงหนึ่ง (LEG) ของ
การแข่งขันจนกว่าจะออกไปพ้นเขต
- ข. ทันทีเมื่อเข้าเขตควบคุมจนกว่าจะออกไปพ้นเขต
- ค. เมื่อมาถึงสิ้นสุดการแข่งขันจนกว่าจะหมดเวลาประท้วง

19.2 รถแข่งในขณะที่อยู่ใน “พาร์คเฟิร์ม”

- ก. เมื่อรถแข่งอยู่ในความควบคุมกฎ “พาร์คเฟิร์ม” การซ่อมแซมใด ๆ หรือ
การเติมเชื้อเพลิงห้ามกระทำโดยเด็ดขาด ฝ่าฝืนอาจพิจารณาให้ออก
จากการแข่งขัน
- ข. อย่างไรก็ตาม ถ้าการตรวจสภาพพบว่ารถแข่งคันหนึ่ง ไม่อยู่ในสภาพที่
จะใช้บนถนนตามปกติ ต้องแจ้งนายสนามทันทีในเรื่องนั้น
- ค. การใช้เวลาซ่อม คิดเป็นนาที เช่นเดียวกับเวลาล่าช้าสะสมที่ลงไว้ในช่วง
การแข่งขัน การให้เวลาซ่อมนี้ เพื่อผู้เข้าแข่งขันที่พยายามป้องกันการ
เสียเวลา หลังจากการซ่อมแซมเสร็จแล้ว ผู้เข้าแข่งขันรายนั้นจะได้รับ
เวลาออกสตาร์ทใหม่ตามความเป็นไปได้

- ง. เวลาที่ใช้ซ่อมรถต้องไม่เกินกว่าเวลาที่อนุญาตให้ ก่อนที่รถคันนั้นจะถูกปรับให้ออกจากการแข่งขัน ถ้าใช้เวลาเกินจะต้องประกาศให้ออกจากการแข่งขัน
- 19.3 โดยข้อกำหนดยกเว้น และภายใต้การควบคุมของกรรมการ ในหน้าที่ผู้ร่วมรถในขณะที่อยู่ในพาร์คเฟิร์ม, ที่สตาร์ท, เขตจัดอันดับ, หรือเมื่อจบช่วง กระทำได้โดยดังนี้
- ก. เปลี่ยนยางที่แตก หรือเสียหายโดยใช้เครื่องมือจากในรถของตน
- 19.4 เมื่อจอดรถในพาร์คเฟิร์มแล้ว นักแข่งจะต้องออกจากพาร์คเฟิร์ม และจะต้องไม่มีผู้ร่วมรถจะกลับเข้าไปอีกก่อนที่จะได้รับอนุญาต
- 19.5 เมื่อออกจากพาร์คเฟิร์มเพื่อสตาร์ท, จัดอันดับ, หรือเมื่อจบช่วง (LEG) ผู้ร่วมแข่งขันจะได้รับอนุญาตให้เข้าพาร์คเฟิร์ม 10 นาที ก่อนเวลาสตาร์ท
- 19.6 ถ้าผู้เข้าแข่งขันไม่อาจจะนำรถที่อยู่ในสภาพเครื่องยนต์ไม่ติด จะต้องถูกปรับโทษดังนี้
- ก. ณ ทางออกสตาร์ท, จุดควบคุมจัดอันดับ หรือจบช่วงจะถูกปรับ 30 วินาที นำไปรวมผลแพ้-ชนะ
- ข. ณ จุดสตาร์ท SS จะต้องถูกออกจากการแข่งขัน
- 19.7 การฝ่าฝืนใด ๆ ตามกติกาพาร์คเฟิร์ม จะต้องมียผลออกจากการแข่งขันการปรับโทษในการตรวจสอบสภาพ

20. การปรับโทษในการตรวจสอบสภาพ

ตรวจสอบสภาพก่อนการแข่งขัน, ระหว่างการแข่งขัน และหลังการแข่งขัน

- 20.1 ทีมที่จะร่วมทำการแข่งขัน ต้องมาถึงที่ตรวจสอบสภาพทั้งรถแข่ง และผู้ร่วมรถเต็มจำนวน ตามประกาศเป็นคราว ๆ ไป รถแข่งคันใดมารายงานตัวที่ทำการตรวจสอบสภาพนอกเวลาที่จำกัดไว้ จะไม่อนุญาตให้ออกสตาร์ท เว้นแต่กรณีในสถานการณ์อันคาดไม่ถึง ซึ่งกรรมการควบคุมการแข่งขันเป็นผู้รับรอง

- 20.2 การตรวจสอบสภาพก่อนสตาร์ทจะเป็นการตรวจสอบสภาพทั่วไปอย่างครบครัน (ตรวจทะเบียนรถยี่ห้อ และรุ่นรถ และตรวจว่าตรงกับกรุปที่สมัครไว้หรือไม่ พร้อมตรวจสอบความปลอดภัยการใช้งานบนถนนทางหลวง) โดยจะตรวจตามลำดับ ดังนี้
- ก. บัตรประชาชนตัวผู้ร่วมรถ แต่ละคันต้องมีภาพถ่ายของผู้ร่วมรถติดบัตร อยู่ 2 รูป
 - ข. หมายเลขตัวถัง และเลขเสื้อสูบซึ่งอาจจะทำเครื่องหมายไว้โดยผู้จัดการแข่งขันกำหนดรายละเอียดขึ้น
- 20.3 การอนุญาตให้ออกสตาร์ท รถแข่งทั้งหมดต้องมีโรลบาร์ถูกต้องตามข้อมูลจำเพาะของ FIA พร้อมถึงดับเพลิง 1 ถึง 2 ถัง (บรรจุน้ำยาอย่างน้อย 4 กก.) และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามข้อกำหนดของ FIA
- 20.4 ห้ามรถแข่งที่ไม่ถูกต้องตรงตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยตามกติกาของ FIA
- 20.5 การตรวจสอบสภาพเพิ่มเติมอาจจะตรวจในระหว่างเวลาทำการแข่งขันทั้งผู้ร่วมรถ และรถแข่ง
- 20.6 บัตรประจำตัวผู้ร่วมรถ (ทั้งสองคน ด้านบน) ที่ติดไว้เป็นความรับผิดชอบของผู้ร่วมรถที่จะดูแลป้องกันจนกว่าจะจบการแข่งขัน ถ้าเกิดสูญหายขึ้นรถแข่งคันนั้นต้องออกจากการแข่งขันทันที
- 20.7 การข้อโกงใด ๆ และข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในบัตรประจำตัวผู้ร่วมรถ จะมีผลทำให้ผู้ร่วมรถออกจากการแข่งขัน รวมทั้งผู้สมัครแข่ง หรือผู้ร่วมรถใด ๆ ที่ให้ความช่วยเหลือ หรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการฝ่าฝืนนั้น ในกรณีนี้ไม่ถือเป็นความเสียหายของผู้เป็นตัวแทนประจำชาติต้นสังกัดของนักแข่ง ซึ่งอาจจะขอลงโทษสถานหนักต่อไป

20.8 การตรวจสภาพภายหลังเสร็จสิ้นการแข่งขัน อันดับ 1-3 โอเวอร์ฮอล และ อันดับ 1 ทุกรุ่นตรวจสภาพโดยการวัดสโตรก (STROKE) เปิดกันแครงท์และ ฝาเครื่องยนต์

21. จุดควบคุมสุดท้าย

21.1 ผู้ร่วมรถแต่ละคันเมื่อมาถึง ณ จุดสิ้นสุดการแข่งขันแรลลี่อย่างเป็นทางการ แล้วต้องขับรถแข่งเข้าไปในพาร์คเฟิร์ม จะทำการตรวจเช็ค ดังนี้

- ก. รถแข่งตรงตามข้อกำหนดการตรวจสภาพ
(ในหัวข้อการปรับโทษในการตรวจสภาพหรือไม่)
- ข. ถ้าไม่ตรงตามข้อกำหนดจะต้องถูกปรับโทษที่ระบุไว้
(ข้อสรุปการปรับโทษ)

21.2 ถ้าไม่มีบัตรประจำตัวตามที่ระบุไว้ จะต้องออกจากการแข่งขัน

21.3 การตรวจสภาพข้อที่ระบุด้านบนนี้ หากการประท้วงต้องวางเงินมัดจำ 20,000 บาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการดำเนินการ ถ้าประท้วงมีผล เงินมัดจำจะคืนให้ผู้ประท้วง และเรียกเก็บจากผู้เข้าแข่งขันที่ถูกกล่าวหา

21.4 รายชื่อรถแข่ง และเวลา ชื่อผู้เข้าแข่งขันผ่านการตรวจสภาพแล้วจะติดไว้ ณ ที่ติดประกาศผลหลังจากการแข่งขันแรลลี่แล้วผู้เข้าแข่งขันจะต้องรายงานตัว ณ จุดลงเวลาที่พาร์คเฟิร์ค และขับรถแข่งเข้าจุดควบคุมการตรวจสภาพ อย่างสมบูรณ์ ผู้เข้าแข่งขันรายใดปฏิเสธที่จะนำรถแข่งของตนมาตรวจสภาพ ณ ที่ทำการตรวจสภาพจะถูกยกเลิกการแข่งขัน

21.5 หลังจากประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการแล้ว จึงนำรถแข่งออกจาก พาร์คเฟิร์มได้

22. SERVICE PARK

ปัจจุบัน FIA ได้กำหนดการซ่อมรถแข่งได้ในจุดที่กำหนดไว้เท่านั้น ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัย และผลในการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ดังนั้นผู้จัดจะจัดจุดบริการ SERVICE PARK ไว้อย่างน้อย 1 จุดต่อการแข่งขันในแต่ละวัน ดังนั้น เพื่อความปลอดภัยในการขับรถยนต์ใน SERVICE PARK จะต้องใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.

ตามกติกาของ FIA ช่วงการเดินทาง และเส้นทางแข่งขันรวมกันไม่เกิน 150 กม. จึงเข้าซ่อมบำรุงรถแข่งขัน 1 ครั้ง แต่ในการแข่งขันรถยนต์เรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย จะกำหนดจุดเซอร์วิสไว้ดังนี้ คือ

- 22.1 ช่วงแข่งขัน รวมเดินทางไม่เกิน 150 กม. ซึ่งช่วงแข่งขันไม่เกิน 60 กม.
- 22.2 การบำรุงซ่อมรถแข่งแต่ละครั้งไม่เกิน 20 นาที
- 22.3 การบำรุงซ่อมรถแข่งช่วงสุดท้ายของแต่ละวันเป็นเวลา 45 นาที (กรณีมี 2 Leg แต่กรณีมี 1 Leg จะมีเวลาซ่อมบำรุง 20 นาที)
- 22.4 นักแข่งที่ฝ่าฝืนใช้ความเร็วใน SERVICE PARK เกิน 40 กม./ชม. หรือขับให้เกิดความเสียหายจะต้องถูกปรับลงโทษตั้งแต่เป็นเงิน, เวลา และหรือออกจากการแข่งขัน

23. การประท้วง/การอุทธรณ์

- 23.1 การประท้วงทั้งหมดจะต้องดำเนินตามขอบเขตของกติกา NCR ของ RAAT
- 23.2 การประท้วงทั้งหมดต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษร และยื่นต่อนายสนาม พร้อมค่าประท้วง จำนวนเงิน 10,000 บาท ซึ่งจะไม่คืนให้ถ้าการประท้วงนั้นไม่เป็นผล ถ้าการประท้วงต้องทำการรื้อรถ และประกอบชิ้นส่วนของรถกลับที่เดิม ผู้ประท้วงต้องจ่ายค่ามัดจำเพิ่มขึ้นอีกต่อผู้จัดการแข่งขันดังนี้
 - ก. 10,000 บาท ถ้าประท้วงเกี่ยวข้องกับส่วนหนึ่งส่วนใดของรถแข่ง (เครื่องยนต์ , เกียร์, ระบบพวงมาลัย, ระบบเบรก , ระบบไฟ, ตัวรถ ฯลฯ)
 - ข. 20,000 บาท ถ้าประท้วงเกี่ยวกับรถทั้งคัน

- 23.3 ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการทำงานนี้ และค่าขนส่งรถจะต้องคิดจากผู้ประท้วง ถ้าการประท้วงนั้นไม่เป็นผล หรือต้องเก็บจากผู้เข้าแข่งขันที่ถูกกล่าวหา ถ้าการประท้วงเป็นผล
- 23.4 ถ้าการประท้วงไม่พบสิ่งผิด และถ้ามีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นในการประท้วง (ค่าตรวจสภาพ,ขนส่ง ฯลฯ) สูงกว่าจำนวนเงินที่มัดจำไว้ต้องเก็บจากผู้ประท้วง ในทางตรงข้ามถ้าน้อยกว่าต้องคืนส่วนที่เหลือให้ผู้ประท้วง
- 23.5 ผู้สมัครเข้าแข่งขันอาจจะอุทธรณ์การตัดสินได้ ตามขอบเขตของบัญญัติข้อ 181 แห่งกติกาสากลการอุทธรณ์ทั้งหมดต้องส่งไปยัง ร.ย.ส.ท. ที่อยู่ 151 ถนนรัชดาภิเษก บางเขน กรุงเทพฯ พร้อมทั้งค่าธรรมเนียมการอุทธรณ์ จำนวน 30,000 บาท และค่ามัดจำอีก 20,000 บาท ซึ่งจะไม่คืนให้ถ้าเรื่องราวไม่ถูกประกาศขึ้น

24. การประกาศผล

- 24.1 การปรับจะระบุเป็น ชั่วโมง, นาที, วินาที ผลการแข่งขันครั้งสุดท้ายจะรวมเวลาที่ใช้ในช่วงทดสอบพิเศษ และการปรับอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นระหว่างช่วงและการปรับกรณีอื่นที่คิดเป็นเวลา ผู้เข้าแข่งขันที่มียอดรวมเวลาที่ต่ำสุด จะเป็นผู้ชนะเลิศ ผู้ทำเวลาต่ำสุดต่อมาเป็นอันดับ 2 และอื่นๆ ตามลำดับ ส่วนผลการแข่งขันในกรุป และรุ่นจะจัดตามหลักพื้นฐานเช่นเดียวกัน
- 24.2 ในกรณีที่เสียเวลาเท่ากัน ใครทำเวลาที่ต่ำกว่าในช่วง SS 1 เป็นผู้ชนะ ถ้าหากยังไม่พอที่จะตัดสินได้ในการทำเวลาเท่านั้น ให้ดูเวลาใน SS 2,3,4 ฯลฯ นำขึ้นมาพิจารณา กฎข้อนี้นำมาใช้ได้ตลอดเวลาระหว่างทำการแข่งขัน
- 24.3 การประกาศผลจะเป็นไปตามกำหนดโปรแกรม
- 24.4 อันดับอย่างเป็นทางการเมื่อจบการแข่งขันแรลลี่ และครบ 1 ชั่วโมงหลังจากตีประกาศผลแล้วอย่างไรก็ตามผลการแข่งขันอย่างไม่เป็นทางการ อาจจะออกเมื่อสิ้นสุดแต่ละช่วงตามโปรแกรม ผู้สมัครเข้าแข่งขันจะมีโอกาสประท้วงตามผลการแข่งขันนั้น เมื่อประกาศผลการแข่งขันแล้วภายใน 30 นาที

- 24.5 การประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการ อาจแยกออกประกาศเป็นส่วนๆ เมื่อจบช่วงการแข่งขัน เวลา ตำแหน่งตามประกาศอันดับนั้น จะบรรจุในเอกสารแจ้งข่าวสารตามสภาพสองระบบ ดังนี้
- ก. ระยะย่อยระหว่างช่วง มีเพียงพอที่จะนำกฎที่เกี่ยวข้อง มีผลบังคับใช้เพื่อประท้วงตามกำหนดเวลาของการประกาศผลตามข้อปฏิบัติ (ของกติกาสากล)
 - ข. ระบุไว้ในเอกสารแจ้งข่าวอย่างชัดเจน ในประกาศจัดอันดับที่ออกไว้แล้ว ในการจัดอันดับเหล่านี้จะมีผล หลังจากตีตประกาศครึ่งชั่วโมงแล้ว และนำผลการแข่งขันที่เกี่ยวข้องไปรวมกัน เมื่อประกาศผลอย่างเป็นทางการตามที่ตีตประกาศไว้แล้วนั้น ไม่สามารถจะทำการประท้วงได้เมื่อจบการแข่งขันลง

25. เงินรางวัล / ถ้วยเกียรติยศ

25.1 รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ

- อันดับ 1 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ
- อันดับ 2 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ
- อันดับ 3 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ

25.2 เงินรางวัลรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ ทุกรุ่น

- อันดับ 1 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ
- อันดับ 2 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ
- อันดับ 3 รางวัลถ้วยเกียรติยศ 2 ใบ

25.3 รางวัลประเภททีม

จะทำการเก็บคะแนนสะสม 5 สนาม โดยจะมอบถ้วยรางวัลประเภททีมในงานมอบรางวัลประจำปี "The Champions' Day"

หมายเหตุ

- ก. ประเภททีมเปิดรับสมัครจนถึงช่วงจบการตรวจสภาพ ซึ่งจะประกาศให้ทราบแต่ละสนาม
- ข. ต้องมีรถแข่งจำนวน 3 คัน/ทีม แต่ละทีมสมัครแข่งได้เกินกว่าหนึ่งทีม
- ค. ทีมที่ชนะเลิศจะต้องเป็นทีมที่ทำเวลาน้อยที่สุด โดยนับผลการแข่งขันของรถทั้ง 2 คัน ในกรณีที่ทำเวลาเท่ากัน ทีมที่ชนะเลิศจะต้องเป็นรถที่มีตำแหน่งสูงสุดในการจัดอันดับชนะเลิศ หากรถแข่งในทีมคันใดคันหนึ่งออกจากการแข่งขัน ทีมจะต้องออกจากการแข่งขันด้วยทั้งหมด

25.4 การมอบรางวัล

- ก. พิธีมอบรางวัลจะประกาศให้ทราบในการแข่งขันแต่ละสนาม
- ข. ภายใน 24 ชั่วโมง เมื่อประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการแล้ว ผู้ชนะที่ได้รับรางวัลในอันดับชนะเลิศ ต้องปรากฏตัวในงานพิธีฉลองชัย หรือการแถลงข่าว หากไม่ได้แสดงตนดังกล่าวให้รับรางวัลนั้นเสีย (เงินรางวัล และถ้วยรางวัล)

26. ทีมเซอร์วิส

- 26.1 ผู้ร่วมเซอร์วิสทั้งหมด และ/หรือผู้สนับสนุน (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่าทีมเซอร์วิส) ต้องลงทะเบียนต่อผู้จัดการแข่งขันโดยใช้แบบฟอร์มกรอกข้อความเพื่อตรวจสอบด้วย ทีมเซอร์วิส คือ ทีมงานพร้อมรถเซอร์วิส เช่นรถขนอะไหล่ หรือ น้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้ผู้เข้าแข่งขันได้ใช้
- 26.2 ผู้ร่วมแข่งขัน ห้ามทำการเซอร์วิสโดยมิได้ลงทะเบียนเป็นทีมเซอร์วิส
- 26.3 ในช่วงทดสอบพิเศษ (SS) ห้ามทีมเซอร์วิสทำการเซอร์วิส และเติมน้ำมันรถแข่ง หรือทำการใด ๆ ก็ดขวางการจราจรซึ่งใช้เดินทางตามปกติการ

เซอร์วิสมีระบุไว้ตามเส้นทางการแข่งขันแรลลี่ในสมุดนำทางซึ่งได้จัดไว้อย่างชัดเจนในการเซอร์วิส

- 26.4 ทีมรถเซอร์วิสทั้งหมด ต้องติดสติ๊กเกอร์หมายเลขระบุไว้ตามการสมัครรถเซอร์วิสที่ติดสติ๊กเกอร์เท่านั้น จึงจะมีสิทธิ์ที่จะเข้าเซอร์วิส (SERVICE AREA)
- 26.5 ห้ามรถเซอร์วิสเดินทางเข้าไปในช่วง SS ขณะดำเนินการแข่งขัน
- 26.6 ทีมรถเซอร์วิสระหว่างเวลาทำการแข่งขันเป็นความรับผิดชอบของผู้สมัครเข้าแข่งขันที่เกี่ยวข้องกติกากการแข่งขันที่เกี่ยวข้องรวมทั้งข้ออื่น ๆ ที่นำมาใช้กับทีมเซอร์วิส และการปรับโทษซึ่งเกิดจากทีมเซอร์วิสจะต้องปรับต่อผู้สมัครผู้เข้าแข่งขันเท่านั้น ถ้าไม่มีโทษระบุไว้กรรมการควบคุมการแข่งขันจะเป็นผู้กำหนดและลงโทษ
- 26.7 ค่าปรับ และการปรับโทษต่าง ๆ ต่อทีมเซอร์วิส คณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน เป็นผู้กำหนดและนำมาใช้

27. การถอนตัวออกจากแรลลี่

ผู้เข้าแข่งขันรายใดที่จะถอนตัวออกจากการแข่งขันแรลลี่ ต้องกรอกข้อความในแบบฟอร์ม "NOTIFICATION OF WITHDRAWAL" (ใบถอนตัวออกจากการแข่งขัน) ซึ่งอยู่ในสมุดนำทาง และนำส่งผู้จัดการแข่งขัน

28. สิทธิของผู้จัดการแข่งขัน

- ผู้จัดการแข่งขัน กับ กรรมการควบคุมการแข่งขัน มีอำนาจอย่างเป็นทางการเป็นเอกฉันท์ ดังนี้
- ก. ยกเลิก หรือเลื่อนการแข่งขันในกรณีเกิดเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง
 - ข. ยกเลิก หรือแก้ไขเส้นทางการแข่งขันใดส่วนหนึ่ง หรือการแข่งขัน หรือเวลาในกรณีเกิดเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง หรือสถานการณ์พิเศษ

- ค. มีอำนาจจัดสรรรางวัล ถ้าเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง ทำให้การแข่งขันต้องหยุดลงก่อนกำหนด
- ง. จัดพิมพ์ข่าวสารเพื่อป้องกันการผิดพลาดของกติกาการแข่งขัน สิ่งพิมพ์เหล่านี้จะต้องส่งออกไป พร้อมทั้งตีตประกาศ ณ บอร์ดประกาศที่ศูนย์อำนวยความสะดวก หรือจุดควบคุมจุดใดจุดหนึ่ง
- จ. ยกเลิก หรือห้ามสตาร์ท หากพบว่าผู้เข้าแข่งขันรายใดทำการข้ามเส้นทางใน SS ผู้เข้าแข่งขันต้องทำการตรวจสอบเส้นทางใน SS อย่างเปิดเผยในวันเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น ถ้ามีการตรวจเส้นทางด้วยการเดินทางเป็นขบวน (CONVOY) จะแจ้งวันที่ และเวลาตีตไว้ที่บอร์ดตีตประกาศ
- ฉ. ตรวจสอบคุณสมบัติรถแข่งก่อนการแข่งขัน ระหว่างทำการแข่งขัน หรือหลังจากการแข่งขันแรลลี่ตามข้อกำหนดที่แจ้งไว้ภายใน 2 ชั่วโมง ก่อนประกาศผลการแข่งขันอย่างเป็นทางการ
- ช. สั่งการรีอรถแข่งเพื่อตรวจสอบคุณสมบัติของรถที่เข้าแข่งขันแรลลี่
- ซ. สั่งการให้ผู้สมัครแข่งขันดำเนินการรีอ และทำการใด ๆ เพื่อจัดหาชิ้นส่วนหรือตัวอย่างต่าง ๆ ตามความต้องการ
- ณ. ยกเลิก รถแข่งคันใดที่ไม่พร้อมจะให้ทำการตรวจสอบเมื่อแจ้งแล้ว หรือผู้สมัครละเลยไม่ปฏิบัติตามการสั่งรีอรถ
- ญ. สั่งการผู้สมัครแข่งขันจัดทำราคาที่เกิดขึ้น จากการตรวจสอบคุณสมบัติรถแข่ง

APPENDIX II การใช้ถ้อยคำ

ROAD SECTION	ระยะทางช่วงระหว่างจุดควบคุมเวลาติดกัน 2 จุด
SECTION	พื้นที่ทั้งหมด (ตั้งแต่สตาร์ทถึงจุดจัดอันดับครั้งแรก, ตั้งแต่จุดอันดับติดกัน 2 จุด, ตั้งแต่จุดจัดอันดับครั้งสุดท้ายจนถึงสิ้นสุดการแข่งขัน)
LEG	แต่ละส่วนช่วงการแข่งขัน แบ่งออกโดยต้องมีเวลาหยุดพักอย่างน้อย 9 ชม. หรืออย่างน้อยต้องหยุดพักเท่าเวลาที่เข้าทำการแข่งขันไปแล้วถ้าน้อยกว่า 9 ชม.
NEUTRALIZATION	เวลาช่วงที่ผู้เข้าแข่งขันต้องหยุดลง โดยผู้จัดการแข่งขันไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใด ๆ
REGROUPING	กำหนดเวลาหยุดโดยผู้จัดการแข่งขันเพื่อตรวจสอบเวลาและเพื่อจัดอันดับรถแข่งที่เหลือในช่วงเวลาหยุด
PARC FERME	เขตปริมาตรที่ห้ามซ่อมรถ หรือเป็นเขตหวงห้ามยกเว้นกรณีที่มีระบุไว้ตามกติกาชิงแชมป์นานาชาติ และกติกาเฉพาะกาลในการแข่งขัน
BULLETIN	หนังสือประกาศข่าวสารอย่างเป็นทางการซึ่งใช้เป็นส่วนหนึ่งของกติกาการแข่งขันและเพื่อแก้ไขให้ชัดเจน หรือเพื่อความสมบูรณ์เต็มรูปแบบหนังสือ BULLETIN

จะต้องมีเลขที่ และวันที่ทุกฉบับ ตามลำดับ ผู้สมัคร (หรือนักแข่ง) จะต้องยืนยันได้รับหนังสือดังกล่าว โดยการเซ็นชื่อ ผู้จัดทำหนังสือแบ่งเป็นดังนี้

- โดยผู้จัดการแข่งขัน ตั้งแต่เริ่มจนถึงวันตรวจสภาพ
- โดยคณะกรรมการจัดการแข่งขัน ตลอดการแข่งขัน

TIME CARD

การ์ดสำหรับ ใช้ลงเวลาตามจุดควบคุมเวลาต่าง ๆ ที่กำหนดไว้อนุญาตให้ใช้หนึ่งหน้าต่อช่วงเขต ใบบลงเวลาจะต้องออกแต่ละช่วงของ LEG

SPECIAL STAGE

การประลองความเร็วในทางที่ปิดเป็นพิเศษเพื่อการแข่งขันแรลลี่

SERVICE PARK

คือ จุดซ่อมบำรุงรถแข่งที่จะทำการใด ๆ ทุกอย่างได้โดยมีช่างซ่อมรถแข่งไม่เกิน 4 คน และรถอื่น ๆ จะเข้าบริเวณนี้ได้เฉพาะรถที่ติดสติ๊กเกอร์ SERVICE รถแข่ง หรือรถเซอร์วิสไม่สามารถทำความเร็วเกินกว่า 40 กม./ชม.ได้ โทษถึงรถแข่งคันนั้นต้องออกจากการแข่งขัน

รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ Group N FIA , A FIA

คุณสมบัติรถยนต์กลุ่ม N

1. ต้องเป็นรถยนต์ที่ขึ้นทะเบียนไว้ใน FIA GROUP N,A
2. ต้องมีอายุไม่เกิน 5 ปี นับจากปีที่ทำที่ขออนุญาตไว้กับ FIA ในการพิสูจน์รถที่ผลิตออกจำหน่ายเป็นความรับผิดชอบของผู้สมัคร
3. ผู้สมัครต้องมีเอกสาร HOMOLOGATION หนังสือคู่มือช่างแค็ตตาล็อกโบรชัวร์ เพื่อการสมัครแข่งของรถรุ่นตามข้อมูลจำเพาะ (MODEL) นั้น ๆ การนำเอกสารรุ่นอื่น ๆ ที่มีจำหน่ายในโลกมาแสดงสามารถยอมรับเป็นการพิสูจน์คุณสมบัติได้ การปรับแต่งตาม HOMOLOGATION ของรุ่นนั้น ๆ
4. ชุดเบรกจะต้องเป็นไปตาม HOMOLOGATION

รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ Group Thailand

คุณสมบัติรถยนต์

1. เป็นรถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ
2. เงื่อนไขตามกติกาเทคนิคให้ใช้ตามคุณสมบัติรถยนต์กลุ่ม A FIA
3. อุปกรณ์ความปลอดภัยต้องเป็นไปตามกติกา และเงื่อนไขของ FIA และกฎกติกาการแข่งขันรถยนต์แรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย

รถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ Group N FIA , A FIA 2000 CC.

คุณสมบัติรถแข่ง

1. ถ้าเป็นรถยนต์กลุ่ม A,N ต้องเป็นรถยนต์ที่ขึ้นทะเบียนไว้ใน FIA GROUP A,N หรือ JAF GROUP A,N
2. ต้องมีขีดผลิต และประกอบไม่น้อยกว่า 500 คัน ภายในระยะเวลา 1 เดือน ติดต่อกันในการพิสูจน์รถที่ผลิตออกจำหน่าย
3. ต้องมีอายุไม่เกิน 5 ปี นับจากปีสุดท้ายของการขออนุญาตไว้กับ FIA
4. ผู้สมัครต้องมีเอกสาร (HOMOLOGATION) ของรุ่นนั้น ๆ หนังสือคู่มือช่าง แค็ตตาล็อก โบรชัวร์ เพื่อการสมัครแข่งขันของรุ่นตามข้อมูลจำเพาะ (MODEL) นั้น ๆ การนำเอกสารรุ่นอื่น ๆ ที่มีจำหน่ายในโลกมาแสดงไม่สามารถยอมรับเป็นการพิสูจน์คุณสมบัติได้
5. การปรับแต่งต้องเป็นไปตาม HOMOLOGATION ของรุ่นนั้น ๆ และโบรชัวร์คู่มือรถ
6. อัตราทดเกียร์ตามแบบแค็ตตาล็อกของรุ่นนั้น ๆ อนุญาตให้ได้ LIMITED-SLIP หรือตาม HOMOLOGATION

รถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ ไอเฟ่น 2000 CC.

คุณสมบัติของรถแข่ง

1. เป็นรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ ที่ผลิต และจำหน่ายทั่วไป
2. ผู้สมัครต้องมีเอกสารการจดทะเบียน หนังสือคู่มือช่าง Catalogue Brochure เพื่อการสมัครแข่งขันตามข้อมูลจำเพาะรุ่นนั้น ๆ

การปรับแต่ง

1. ตัวถัง

- 1.1 ตัวถังต้องเป็นที่ผลิตจากโรงงานผู้ผลิต และรักษาไว้ซึ่งลักษณะ และขนาดมาตรฐานของแบบนั้น ๆ โดยไม่มีการตัด หรือถอด ชิ้นส่วนเพื่อการลดน้ำหนัก ยกเว้นอุปกรณ์ที่ถอดได้ตามกติกา
- 1.2 อนุญาตให้ตามได้ทั้งคัน ห้ามตัดต่อเติม

2. เครื่องยนต์

- 2.1 ขนาดความจุของเครื่องยนต์ 4 สูบ ขับเคลื่อน 2 ล้อ ไม่เกิน 2000 CC. ห้ามเทอร์โบ,ซูเปอร์ชาร์จ
- 2.2 ต้องใช้ลิ้นค (เสื้อสูบ) และฝาสูบของเครื่องยนต์แบบนั้น ๆ ขยาย เสื้อสูบได้โดยไม่ใช้วิธีเพิ่มโลหะ
- 2.3 ชิ้นส่วนภายในเครื่องยนต์ไม่มีข้อจำกัด
- 2.4 ระบบป้อนเชื้อเพลิงไม่มีข้อจำกัด (จะต้องเป็นแบบนั้น ๆ)
- 2.5 วัสดุที่ใช้กับเครื่องยนต์ต้องเป็นอากาศในบรรยากาศ และเชื้อเพลิง ซึ่งจำหน่ายในท้องตลาดทั่วไป
- 2.6 ระบบหล่อลื่น ต้องเป็นระบบมาตรฐานเดิมประจำแบบของรถรุ่น นั้น ๆ
- 2.7 สตาร์ทเตอร์ ต้องทำงานได้โดยการบังคับของผู้ขับภายในรถ
- 2.8 ตำแหน่งเครื่องยนต์ ต้องติดตั้งอยู่ตำแหน่ง สูง ต่ำ ซ้าย ขวา หน้า หลัง ไม่ผิดไปจากตำแหน่งเดิม

- 2.9 ท่อไอเสีย ปลายท่อไอเสียต้องติดตั้งปลายท่อไอเสียออกทำยกรถไม่
ล้ำแนวตั้งของตัวถัง และเป่าลงพื้น
- 2.10 อัตราทดเกียร์ ตามแบบ Catalogue ของรุ่นนั้น ๆ อนุญาตให้ใส่
LIMITED-SLIP ได้ (ห้ามเกียร์ DOGBOX และ Sequential)
- 2.11 เครื่องยนต์สามารถเปลี่ยนได้ แต่ต้องเป็นยี่ห้อเครื่องหมายการค้า
เดียวกันกับตัวรถ
3. ระบบกันสะเทือน
- 3.1 เปลี่ยนแปลงได้ แต่จุดยึดเดิม
- 3.2 จุดยึดต้องอยู่ที่เดิม ไม่อนุญาตให้เพิ่มจุดยึดหัวใช้คัท
- 3.3 เหล็กกันโครงติดตั้งเพิ่มเติม เปลี่ยนขนาด หรือถอดออกได้ (แต่ต้อง
อยู่ที่จุดยึดเดิม)
4. ล้อและยาง
- ขนาดของล้อ และยาง ไม่มีข้อจำกัดแต่ต้องอยู่ในแนวตั้งของตัวถัง ห้ามยาง
หมุดโลหะ หรือโซ่ฟันล้อยาง
5. ห้องโดยสาร
- 5.1 ท่อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผ่านเข้าห้องโดยสารต้องเป็นท่อโลหะ หรือ
เปลือกโลหะ
- 5.2 ถังน้ำมันเชื้อเพลิงต้องติดตั้งอยู่ภายนอกห้องโดยสาร และมีวัสดุกัน
อย่างถาวร
- 5.3 แบตเตอรี่ ต้องติดตั้งอยู่ภายนอกห้องผู้โดยสาร ต้องมีกล่องเซฟตี้
และมีท่อหายใจออกนอกรถและยึดแน่น

6. ระบบห้ามล้อ
 - 6.1 อนุญาตให้ปรับแต่งได้ เพื่อความปลอดภัย
 - 6.2 ระบบระบายความร้อนของเบรกให้ใช้ได้เฉพาะอากาศที่มาจากบรรยากาศ
7. อุปกรณ์ที่ถอดออกได้
 - 7.1 ที่นั่งผู้ขับ และผู้นำทางเปลี่ยนแปลงได้ เบาะนั่งหลังถอดออกได้
 - 7.2 ชุดแผงหน้าปัดต้องเป็นมาตรฐานเดิม แต่เพิ่มเติมมาตรวัด อุปกรณ์ต่าง ๆ ได้
8. อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย
 - 8.1 เข็มชนิดนิรภัยต้องมีขนาดแถบคาดไม่แคบกว่า 50 ม.ม.
ประกอบด้วยแถบคาดเอว, แถบคาดไหล่ทั้ง 2 ข้างเป็นอย่างน้อย และไม่หมดอายุการควบคุม ยกเว้นในรุ่น A,N FIA ต้องมีขนาดแถบไม่แคบกว่า 75 ม.ม.
 - 8.2 อุปกรณ์ดับเพลิงประเภท HALON 1211/1303 (BCT-BTM) หรือเทียบเท่าความจุไม่ต่ำกว่า 4 กก. ต้องติดตั้งอย่างมั่นคงในตำแหน่งผู้ขับ สามารถปลดออกใช้ได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว
 - 8.3 ต้องติดตั้งโครงยันหลังคา (ROLLBAR) ซึ่งมีจุดยึดบนตัวถังไม่น้อยกว่า 6 จุดตามมาตรฐานของ FIA
 - 8.4 ท่อโลหะ มีขนาดตามกำหนดดังนี้
 - ท่อเหล็กเหนียว ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายนอก 45 ม.ม.
ความหนาผนังท่อ 2.5 ม.ม.
 - ท่อเหล็กเหนียว ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายนอก 50 ม.ม.
ความหนาผนังท่อ 2.0 ม.ม.
 - 8.5 ต้องติดตั้งใบปัดน้ำฝนที่กระจกบังลมหน้า ที่ใช้งานได้ 1 ชุด 2 ข้าง

- 8.6 กระจกบังลมหน้าต้องเป็น 2 ชั้น (LAMINATED) หรือมาตรฐาน
โรงงานผู้ผลิต ห้ามใช้พลาสติก
- 8.7 ต้องติดตั้งลูกกรดที่ใช้งานได้ทั้งด้านหน้า และท้ายรถ (โดยมีลูกศร
ชี้ให้เห็นเด่นชัด)
- 8.8 ต้องติดตั้งสวิทช์ตัดไฟที่ใช้งานได้จุดติดตั้งสวิทช์ต้องอยู่ภายนอก
ห้องผู้โดยสารตอนล่างขอบกระจกบังลมหน้าขวา หรือซ้าย (โดยมี
ลูกศรชี้ให้เห็นเด่นชัด)
- 8.9 ต้องติดกระจกมองหลังอย่างน้อย 1 จุด
- 8.10 ไฟหน้าอนุญาตให้ติดตั้งได้ไม่เกิน 8 ดวง ทั้งไฟมาตรฐานเดิมที่ติด
มากับรถ แต่ไม่รวมไฟหรี่ ไฟจอด หรือไฟเลี้ยว (บนหรือล่างโดย
นับเป็นคู่) ไฟดอยหลังไม่ติดตั้งเพิ่มได้ 1 ดวง เป็นแบบลำแสงพุ่ง
ตรง โดยทำงานเมื่อเข้าเกียร์ถอยหลังเท่านั้น และใช้งานได้
- 8.11 ต้องติดยางกันโคลนหน้า-หลัง 4 ล้อ สูงกว่าพื้นถนนที่ระดับไม่ต่ำ
กว่า 100 มม.

9. น้ำหนัก

ตามตารางข้อกำหนดของ FIA

รถยนต์สูตรไทยแลนด์ไม่เกิน 1600 ซีซี.

คุณสมบัติของรถแข่ง

1 คุณสมบัติรถแข่ง

- 1.1 เป็นรถยนต์ที่มีประตูไม่น้อยกว่า 2 ประตู
- 1.2 จะต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยจำหน่ายในท้องตลาดในประเทศไทย
- 1.3 จะต้องมียระบบขับเคลื่อน 2 ล้อเท่านั้น
- 1.4 จะต้องมีทะเบียน กับ พ.ร.บ. ไม่หมดอายุ
- 1.5 จะต้องมียอายุจากสายพานการผลิตไม่เกิน 10 ปี นับจากสายพานการผลิตปีสุดท้าย

การปรับแต่ง

2 ตัวถัง

- 2.1 ต้องรักษารูปทรงเดิมของรถห้ามตัดแต่งต่อเติม
- 2.2 ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงวัสดุเป็นอย่างอื่น (ทั้งภายใน และภายนอก)
- 2.3 กระจกกระจับลมหน้าจะต้องเป็นแบบสองชั้น (LAMINATED)
- 2.4 ห้ามขยายความกว้างของตัวรถ และล้อรถเดิม
- 2.5 ภายในห้องโดยสารต้องคงรูปแบบ และวัสดุเดิม ห้ามตัดพื้นหรือเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของตัวรถ
- 2.6 อนุญาตให้ถอดพรม, เบาะหลัง, เพดาน, หลังคาได้

3 น้ำหนัก

- 3.1 น้ำหนักรวมคนขับและผู้นำทางต้องไม่น้อยกว่า 975 ก.ก.

4 เครื่องยนต์

- 4.1 เครื่องยนต์ต้องเป็นยี่ห้อ และแบบเดียวกันกับรถยนต์ที่ออกมาจำหน่ายในท้องตลาด
- 4.2 หลังจากการปรับแต่งแล้วอนุญาตให้มีความจุเพิ่มไม่เกิน 1600 .99 CC.
- 4.3 ไม่สามารถขยายช่องไอดีไอดีเสีย

- 4.4 ระบบจุดระเบิดในฝาสูบห้ามแยก COIL 4 ตัว
 - 4.5 ลิ่มคั่นแรง ปีกผีเสื้อมีขนาดไม่เกิน 62 มม.
 - 4.6 ท่อนำเข้าอากาศ ต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 80 มม. (วัสดุยังคงเดิม)
 - 4.7 กล่องกรองอากาศตามสภาพมาตรฐานเดิม และมีท่อเข้าปีกผีเสื้อท่อเดียว
 - 4.8 ห้ามติดตั้งระบบขัดอากาศเพิ่มไม่ว่าจะรูปแบบใด และห้ามใช้ในตรัสหรือสารอื่น ๆ
 - 4.9 อากาศที่ผสมน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเป็นอากาศที่มาจากบรรยากาศ
 - 4.10 ต้องรักษาจำนวนลิ้นไอดีตามแบบมาตรฐานโรงงานของเครื่องยนต์นั้นๆ ผลิตออกจำหน่าย
 - 4.11 ห้ามระบบ DRY SUMP
 - 4.12 ต้องเป็นเครื่องยนต์ที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,600 CC.
 - 4.13 แบตเตอรี่ห้ามย้าย แต่เพิ่มขนาดได้แต่อยู่ที่เดิม
 - 4.14 ถังน้ำมันเดิมต้องมี (ถังใหม่เพิ่มเติมต้องเป็นถัง SAFETY)
- 5 ระบบส่งกำลังและขับเคลื่อน**
- 5.1 จะต้องเป็นเกียร์ประจำรุ่นของเครื่องยนต์นั้น ๆ
 - 5.2 จะต้องเป็นระบบการเปลี่ยนเกียร์แบบ "H" PATTERN ห้ามเกียร์ DOGBOK และ SEQUENTIAL
 - 5.3 ห้ามใช้ระบบ TRACTION CONTROL
- 6 ระบบช่วงล่าง**
- 6.1 จุดยึดช่วงล่าง อีสระ
 - 6.2 โช้คอัพ,สปริง และเหล็กกันโคลงสามารถเปลี่ยนอีสระ
 - 6.3 ตำแหน่งโช้คอัพอยู่ตำแหน่งเดิม

7 ระบบเบรก

- 7.1 ระบบเบรกต้องทำตามมาตรฐานเดิมประจำรุ่นนั้น ๆ (ให้ใช้ตามแคตตาล็อกรุ่นนั้น ๆ โดยให้นักแข่งนำมาแสดงในการตรวจสอบสภาพด้วย)
- 7.2 ระบบระบายความร้อนของเบรกให้ใช้ได้เฉพาะอากาศที่มาจากบรรยากาศ

8 ล้อและยาง

- 8.1 ล้อและยางอิสระ
- 8.2 ห้ามล้อและยางยื่นออกนอกตัวถัง (ห้ามทำปมมาครอบคลุม)
- 8.3 จะต้องมียางกันโคลนติดทั้ง 4 ล้อ และสูงจากพื้นดิน 10 เซนติเมตร

9 ท่อไอเสีย

- 9.1 ท่อรวมมาจากเครื่องยนต์เป็นของเดิม
- 9.2 ปลายท่อต้องออกทางด้านท้ายรถเท่านั้น และไม่เป่าลงพื้น

10 เชื้อเพลิง

- 10.1 เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีจำหน่ายหาซื้อได้ทั่วไปในท้องตลาด

11 ระบบความปลอดภัย

- 11.1 รถทุกคันจะต้องมีถังดับเพลิงหนักอย่างน้อย 4 ก.ก. พร้อมใช้ได้ทันทีที่ตั้งอยู่ในรถ
- 11.2 ท่อต่าง ๆ ในห้องคนขับจะต้องเป็นชนิดทนไฟ
- 11.3 เข็มขัดนิรภัยต้องเป็นชนิดยึด 4 จุดตามแบบ FIA กำหนด
- 11.4 เบาะที่นั่งคนขับและนำทาง ต้องเป็นแบบที่ออกแบบเพื่อการแข่งขันเท่านั้น
- 11.5 รถทุกคันต้องติดตั้งโรบาร์ลจุดยึดจำนวน 6 จุด และด้านข้างประตูคนขับ และผู้นำทางต้องมีคานกันกระแทกทั้งสองข้าง
- 11.6 อุปกรณ์แสงสว่างและไฟสัญญาณต่าง ๆ ต้องใช้ได้ตลอดการแข่งขัน

และอยู่ในรูปแบบเดิมจากสายการผลิตนั้น ๆ

- 11.7 รถแข่งทุกคันต้องติดตั้งหูลากรถที่ใช้งานได้ทั้งด้านหน้า และท้ายรถ (โดยมีลูกศรชี้ให้เห็นเด่นชัด) อย่างแข็งแรง และมั่นคง
- 11.8 ต้องติดชุดล้อยึดฝากระโปรงหน้า-หลัง
- 11.9 ห้ามถอดกระจกกมองข้างออก (ให้ใช้ตามมาตรฐานเดิม)
- 11.10 ถ้าเป็นรถที่ปิด-เปิดกระจกด้วยระบบไฟฟ้าจะต้องมีชุดตัดกระจกนิรภัยอยู่ด้วย
- 11.11 รถทุกคันต้องติดตั้งสวิทช์ตัดไฟที่ใช้งานได้ภายในและภายนอกไว้ที่ฝากระโปรงหน้าด้านซ้าย-ขวา(โดยมีลูกศรชี้ให้เห็นเด่นชัด)

รถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ CLASSIC CAR

คุณสมบัติของรถแข่ง

1. คุณสมบัติรถแข่ง

- 1.1 เป็นรถยนต์ที่มีประตูไม่น้อยกว่า 2 ประตู ผลิตภายในปี 1978
- 1.2 เป็นรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ ที่ผลิต และจำหน่ายทั่วไป
- 1.3 จะต้องมีทะเบียนกับ พ.ร.บ. ไม่หมดอายุ

2. ตัวถัง

- 2.1 ต้องรักษารูปทรงเดิมของรถอนุญาตเพิ่ม OVER FENDER เพื่อครอบล้อ
- 2.2 ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงวัสดุเป็นอย่างอื่นได้ (ทั้งภายใน และภายนอก)
- 2.3 กระดาษกระบังลมหน้าจะต้องเป็นแบบสองชั้น (LAMINATED)
- 2.4 ภายในห้องโดยสารต้องคงรูปแบบและวัสดุเดิม ห้ามตัดพื้นหรือเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของตัวรถ
- 2.5 อนุญาตให้ถอดพรม, เบาะหลัง, เพดาน, หลังคาได้

3. น้ำหนัก

- 3.1 น้ำหนักกรวมคนขับและผู้นำทางจะต้องไม่น้อยกว่า 1,025 ก.ก.

4. เครื่องยนต์

- 4.1 เครื่องยนต์ต้องเป็นยี่ห้อ และแบบเดียวกับที่ออกมาจำหน่ายทั่วไปในรุ่นนั้นๆ **ไม่อนุญาตเครื่องยนต์ระบบหัวฉีด , ซุปเปอร์ชาร์จ และมิทอร์โบเข้าแข่งขัน**
- 4.2 หลังการปรับแต่งแล้วอนุญาตให้มีความจุเพิ่มขึ้นไม่เกิน 1600 CC. /2000 CC.

- 4.3 ระบบจุดระเบิดในฝาสูบห้ามแยก COIL 4 ตัว
- 4.4 ห้ามติดตั้งระบบอัดอากาศเพิ่มไม่ว่าจะรูปแบบใด และห้ามใช้ในตรัสหรือสารอื่น ๆ
- 4.5 อากาศที่ผสมน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเป็นอากาศที่มาจากบรรยากาศ
- 4.6 ห้ามระบบ DRY SUMP
- 4.7 ต้องเป็นเครื่องยนต์ที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,600 CC. /2,000CC.
- 4.8 แบตเตอรี่ ห้ามติดตั้งภายในห้องโดยสาร
- 4.9 ถังน้ำมันใหม่ที่เพิ่มเติมต้องเป็นถัง SAFETY
- 5. **ระบบส่งกำลังและขับเคลื่อน**
 - 5.1 จะต้องเป็นระบบการเปลี่ยนเกียร์รูปแบบ "H" PATTERN ห้ามเกียร์ DOGBOK และ SEQUENTIAL
 - 5.2 ห้ามใช้ระบบ TRACTION CONTROL
- 6. **ระบบช่วงล่าง**
 - 6.1 จุดยึดช่วงล่าง อีสระ
 - 6.2 ใช้คัพ,สปริง และเหล็กกันโคลง สามารถเปลี่ยนอีสระ
 - 6.3 ตำแหน่งใช้คัพอยู่ตำแหน่งเดิม
 - 6.4 อนุญาตเฉพาะเหล็กกันโคลงเพิ่มเติมได้

7. ระบบเบรค

- 7.1 อนุญาตให้ปรับแต่งได้เพื่อความปลอดภัย
- 7.2 ระบบระบายความร้อนของเบรคให้ใช้ได้เฉพาะอากาศที่มาจาก
บรรยากาศ

8. ล้อและยาง

- 8.1 ล้อและยางอิสระ
- 8.2 ห้ามล้อและยางยื่นออกนอกตัวถัง
- 8.3 จะต้องมียางกันโคลนติดทั้ง 4 ล้อและสูงจากพื้นดิน 10 เซนติเมตร
- 8.4 โป่งคลุมล้อหน้า – หลัง (OVEP PENDER) อนุญาตให้ทำเพิ่มโป่ง
คลุมล้อยื่นออกจากแนวรถได้ไม่เกิน 10 ซม.

9. ท่อไอเสีย

- 9.1 ท่อร่วมไอเสียปรับแต่งได้
- 9.2 ปลายท่อต้องออกท้ายรถ และไม่เป่าลงพื้น

10. เชื้อเพลิง

เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีจำหน่ายหาซื้อได้ทั่วไปในท้องตลาด

11. ระบบความปลอดภัย

- 11.1 รถทุกคันจะต้องมีถังดับเพลิงหนักอย่างน้อย 4 ก.ก. พร้อมใช้ทันที
ติดตั้งในรถ
- 11.2 ท่อต่าง ๆ ในห้องคนขับจะต้องเป็นชนิดทนไฟ
- 11.3 เข็มขัดนิรภัยจะต้องเป็นชนิดยึด 4 จุดตามแบบ FIA กำหนด
- 11.4 เบาะที่นั่งคนขับและนำทาง ต้องเป็นแบบที่ออกแบบเพื่อการแข่งขัน
เท่านั้น
- 11.5 รถทุกคันต้องติดตั้ง โรลบาร์จุดยึดจำนวนอย่างน้อย 6 จุด และด้านข้าง
ประตูคนขับ และผู้นำทางต้องมีคานกันกระแทกทั้งสองข้าง

- 11.6 อุปกรณ์แสงสว่าง และไฟสัญญาณต่าง ๆ ต้องใช้ได้ตลอดการแข่งขัน และอยู่ในรูปแบบเดิมมาจากสายการผลิตนั้น ๆ
- 11.7 รถแข่งทุกคันจะต้องติดตั้งหูลากทั้งข้างหน้า และหลังอย่างแข็งแรงและมีน้ำหนัก
- 11.8 ต้องติดชุดล๊อคฝากระโปรงหน้าหลัง
- 11.9 ห้ามถอดกระจกมองข้างออก (ให้ใช้ตามมาตรฐานเดิม)
- 11.10 ถ้ารถเป็นรถที่ปิด-เปิดกระจกด้วยระบบไฟฟ้าจะต้องมีชุดตัดกระแสกนิรภัยอยู่ด้วย
- 11.11 รถทุกคันต้องติดตั้งสวิทช์ตัดไฟภายในและภายนอกไว้ที่ฝากระโปรงหน้าด้านซ้ายมีสัญลักษณ์บอกเห็นเด่นชัด

กติกาการเก็บคะแนนสะสม

รถยนต์แรลลี่ชิงแชมป์ประเทศไทย ประจำปี 2554

คะแนนสะสมแต่ละสนามจัดอันดับจากตำแหน่งสูงสุดดังนี้

1. ในตำแหน่งชนะเลิศ (นักแข่งผู้ขับ/ผู้นำทาง แยกจากกัน)

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

หมายเหตุ คะแนนสะสมในตำแหน่งชนะเลิศ 10 อันดับแรก ไม่นำไปรวมกับ
คะแนนในรอบตามข้อ 2

2. คะแนนในรอบ (นักแข่งผู้ขับ/ผู้นำทาง แยกจากกัน)

อันดับ 1	10	คะแนน	อันดับ 5	4	คะแนน
อันดับ 2	8	คะแนน	อันดับ 6	3	คะแนน
อันดับ 3	6	คะแนน	อันดับ 7	2	คะแนน
อันดับ 4	5	คะแนน	อันดับ 8	1	คะแนน

3. คะแนนรถแข่ง แยกประเภทตามยี่ห้อผู้ผลิต จากตำแหน่งชนะเลิศดังนี้

อันดับ 1	10	คะแนน	อันดับ 5	4	คะแนน
อันดับ 2	8	คะแนน	อันดับ 6	3	คะแนน
อันดับ 3	6	คะแนน	อันดับ 7	2	คะแนน
อันดับ 4	5	คะแนน	อันดับ 8	1	คะแนน

หมายเหตุ คะแนนจากรถยนต์ผู้ผลิตจะนับจากรถยนต์ที่เข้าแข่งขันที่ดีที่สุด
อันดับเดียวเท่านั้น

4. **คะแนนทีม จะนับคะแนนจากนักแข่งในทีม ที่จบการแข่งขันแต่ละสนาม
ใน 2 คันที่ดีที่สุด ดังนี้**

อันดับ 1	10	คะแนน	อันดับ 5	4	คะแนน
อันดับ 2	8	คะแนน	อันดับ 6	3	คะแนน
อันดับ 3	6	คะแนน	อันดับ 7	2	คะแนน
อันดับ 4	5	คะแนน	อันดับ 8	1	คะแนน

5. **การจัดอันดับ**

1. นับคะแนนสะสมชิงแชมป์ประเทศไทยด้วยพระราชทานศูนย์ศิลป์ปาชีพบาง
ไพร ในสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ หากนักแข่ง รถแข่ง และ
ทีมแข่งใด ๆ ที่ลงแข่งขันไม่ถึง 75% ของจำนวนครั้งของการจัดการแข่งขัน
ไม่มีสิทธิ์ได้รับตำแหน่งแชมป์ประเทศไทย ทั้งสิ้น
2. นักแข่ง ทีมแข่ง จะต้องร่วมแข่งขันสนามสุดท้าย จึงจะมีสิทธิ์รับ
แชมป์ประเทศไทย หรือแชมป์ประจำปีเท่านั้น
3. นักแข่ง รถแข่ง ทีมแข่ง ที่ทำคะแนนสูงสุด อันดับ 1 จะประกาศเป็นผู้ครอง
ตำแหน่งแชมป์แรลลี่ประเทศไทย (รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ และรถยนต์
ขับเคลื่อน 2 ล้อ)

6. **การเก็บคะแนนแชมป์แรลลี่ประเทศไทย**

การเก็บคะแนนแชมป์ประเทศไทย ด้วยพระราชทานศูนย์ศิลป์ปาชีพบางไพร ใน
สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ประเภทรถแข่ง (ผู้ผลิต) แชมป์
ประจำรุ่น และประเภททีมโอเพ่น ทีมขับเคลื่อน 2 ล้อ จากรถกลุ่ม A,N และ A
ไทยแลนด์

7. **แชมป์ประจำรุ่นแข่งขัน** (รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ และรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ)
ผู้กำหนดให้มีผู้ชนะเลิศในรุ่น 1 ตำแหน่ง และรองชนะเลิศ 1 ตำแหน่ง ผู้เป็นแชมป์
ประเทศไทย ไม่มีสิทธิ์เป็นผู้ชนะเลิศ และรองชนะเลิศในแชมป์ประจำปีการแข่งขัน

หมายเหตุ นักแข่งที่ทำคะแนนสะสมรวมกันเมื่อครบทุกสนามแล้วปรากฏว่า
คะแนนเท่ากันให้ผู้ที่มิ้คะแนนในสนามสุดท้ายดีกว่าเป็นผู้ชนะประจำปี

ภาคผนวกเพิ่มเติม

- สรุปแชมป์ประเทศไทยด้วยพระราชทานศูนย์ศิลป์บางทราย ในสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ประจำปี 2554 มีดังนี้
 - แชมป์ประเทศไทยรถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ ด้วยพระราชทานศูนย์ศิลป์บางทรายในสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ
 - แชมป์ประเทศไทยรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ ด้วยพระราชทานศูนย์ศิลป์บางทรายในสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ
 - ทีมแข่งแชมป์ประเทศไทยด้วยพระราชทานศูนย์ศิลป์บางทรายในสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ
 - รถแข่งแชมป์ประเทศไทยรถยนต์ 2 ล้อ ด้วยพระราชทานศูนย์ศิลป์บางทราย ในสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ
- สรุปแชมป์ประเทศไทยด้วยพระราชทาน ในสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช ฯ ประจำปี 2554 โดย ราชยานยนต์แห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (ร.ย.ส.ท.) มีดังนี้
 - แชมป์ประเทศไทยรถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ
 - แชมป์ประเทศไทยรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ
- สรุปแชมป์ประเทศไทยประจำปี 2554
ด้วยโดย ราชยานยนต์แห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์
 - แชมป์ประเทศไทยโซว์รูมไทยแลนด์
 - แชมป์ประเทศไทยคลาสสิคคาร์

- Super Rally ในการแข่งขันสนามใด ๆ หากมี 2 Leg จะมีการแข่งขันแบบ Super Rally กล่าวคือ ผู้ที่ไม่จบการแข่งขันใน Leg 1 สามารถขอเข้าแข่งขันใน Leg 2 ได้แต่จะต้องแจ้งให้ผู้จัดการแข่งขันทราบก่อนการประชุมกรรมการควบคุมการแข่งขัน หลังสิ้นสุดการแข่งขัน Leg 1 เพื่อออกลำดับ Start ใน Leg 2 ส่วนคะแนน Bonus Points ของ Super Rally สำหรับแต่ละ Leg ซึ่งจะมอบให้สำหรับทุกรุ่น คือ
 - อันดับ 1 = 3 คะแนน
 - อันดับ 2 = 2 คะแนน
 - อันดับ 3 = 1 คะแนน

