



TECHNICAL REGULATIONS

TH SUPER
ECO

2025

ORGANIZED BY



สารบัญ

Part B – ข้อบังคับด้านเทคนิค

B.1	คำนิยาม	2
B.2	การตรวจสภาพ.....	2
B.3	ความปลอดภัยขณะทำการซ่อม, จับเวลารอบคัดเลือก และการแข่งขัน.....	3
B.4	ข้อบังคับด้านเทคนิค รุ่น Thailand Super Eco Championship	
B.4.1	คุณสมบัติรถแข่ง	4
B.4.2	ตัวถัง	4
B.4.3	น้ำหนัก	5
B.4.4	เครื่องยนต์	7
B.4.5	ระบบส่งกำลัง และขับเคลื่อน	8
B.4.6	ระบบช่วงล่าง	9
B.4.7	ระบบเบรค	9
B.4.8	ล้อ และยาง	10
B.4.9	อากาศพลศาสตร์	10
B.4.10	ท่อไอเสีย	11
B.4.11	ระบบความปลอดภัย	12
B.4.12	เชื้อเพลิง	16
B.4.13	อุปกรณ์บันทึกภาพ	16
B.4.14	กล่องติดหมวกกันน็อค	17
B.5	สัญญาณธง	18

Part C – ตำแหน่งสตีกเกอร์

C.1	รุ่น Thailand Super Eco Class Overall / C Plus / C	20
-----	--	----

Part B – ข้อบังคับด้านเทคนิค

B.1 คำนิยาม

กฎและข้อบังคับด้านเทคนิคเหล่านี้เป็นการแข่งขันของรุ่น Thailand Super Eco Championship ประจำปี 2025 ซึ่งทีมแข่ง และผู้เข้าร่วมการแข่งขัน (นักแข่ง) จะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด การปรับแต่งใดๆ ที่ไม่ได้ถูกกำหนดโดยข้อบังคับด้านเทคนิคฉบับปัจจุบันนี้ อาจจะถูกอนุญาตให้ทำได้ ถ้าการปรับแต่งนั้นๆ ถูกต้องตามข้อกำหนด และมาตรฐานทางด้านความปลอดภัยของสหพันธ์แข่งขันทนยนต์นานาชาติ (International Sporting Code of FIA)

รถแข่งที่เข้าร่วมการแข่งขัน ทั้งในช่วงเวลาการซ้อม (Free Practice) / จัปเวลารอบคัดเลือก (Qualifying) หรือระหว่างการแข่ง (Race) จะต้องอยู่ในสภาพพร้อมทำการแข่งขัน และถูกต้องตามข้อบังคับด้านเทคนิคฉบับนี้ **หากรถแข่ง คันใดที่ปฏิบัติไม่ถูกต้องตามกฎและข้อบังคับด้านเทคนิค ผู้จัดฯ มีสิทธิห้ามรถแข่งคันนั้นที่ไม่เป็นไปตามข้อบังคับนี้ร่วมลงทำการซ้อม / จัปเวลารอบคัดเลือก หรือลงทำการแข่งขันได้**

ในกรณีที่มีการทุจริตทางด้านเทคนิค เมื่อกรรมการตรวจพบจะถูก Disqualified และปรับโทษเป็นเงินจำนวน 50,000 บาท

B.2 การตรวจสอบสภาพ

ร่วมการแข่งขันต้องดำเนินการนำรถแข่งและอุปกรณ์ตามรายการดังต่อไปนี้ เพื่อเข้ารับการตรวจกับคณะกรรมการตรวจสอบสภาพ

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

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

ผู้จัดการทีม หรือนักแข่ง จะต้องนำรถแข่งและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้นทั้งหมดนี้ ไปให้คณะกรรมการตรวจสอบสภาพทำการตรวจตามสถานที่และเวลาที่กำหนดไว้ ในกรณีที่นักแข่ง / ทีมแข่ง ไม่สามารถนำรถแข่งและอุปกรณ์เข้าตรวจได้ตามเวลาที่กำหนดได้นั้น อาจถูกปรับโทษ หากมีความจำเป็นต้องนำรถแข่งเข้าตรวจสอบสภาพล่าช้า นักแข่ง / ผู้จัดการทีม จะต้องทำหนังสือคำร้องยื่นต่อคณะกรรมการ เพื่อขอตรวจสอบสภาพล่าช้า ทั้งนี้ นักแข่ง / ผู้จัดการทีม **ต้อง** ทำเอกสารก่อนหมดเวลาตรวจสอบสภาพไม่น้อยกว่า 60 นาที ถ้าหากพ้นเวลาที่กำหนดโดยไม่ได้นั้นคำร้องไว้ **คณะกรรมการอาจไม่อนุญาตให้รถแข่งคันนั้น ลงทำการซ้อม (Free Practice) / ลงทำการจัปเวลารอบคัดเลือก (Qualifying) หรือลงทำการแข่งขัน (Race) ได้**

B.2.1 รถทุกคันที่มีความประสงค์เข้าร่วมการแข่งขันในรุ่น Thailand Super Eco จะต้องเจาะรูที่เครื่องยนต์บริเวณ น็อตฝาครอบวาล์ว อย่างน้อย 3 รู เพื่อให้สามารถใส่ซีลได้ โดยต้องดึงรัตซีลให้แน่นตึง เพื่อให้คณะกรรมการ ตรวจสอบของผู้จัดฯ สามารถตรวจสอบได้ หลังจบการแข่งขันในเย็นวันอาทิตย์ อนุญาตให้ตัดซีลได้หลัง เที่ยงคืนวันอังคาร (เช้าวันพุธ) โดยไม่ต้องทำหนังสือคำร้องยื่นต่อคณะกรรมการฯ ถ้าหากซีลถูกตัด หรือ ปรากฏมีรอยแกะก่อนเวลาที่ระบุข้างต้น โดยไม่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการฯ ก่อน จะมีการปรับโทษ ตามกติกาใน B-Quik Thailand Super Series Sporting Regulations นอกจากนี้คณะกรรมการอาจจะปรับ โทษนักแข่งของรถคันดังกล่าว ด้วยการตัดคะแนนสะสมที่ได้รับในสนามนั้น และขอเรียกถ้วยรางวัลคืน

รถแข่งที่ ลงทำการแข่งขันทั้งจบและไม่จบการแข่งขัน คณะกรรมการตรวจสอบสามารถทำการสุ่มตรวจได้ ดังนั้น นักแข่ง / ทีมแข่ง จะต้องนำรถแข่งเข้าตรวจสอบซ้ำอีกครั้ง โดยเรื่อนลื่นปีกผีเสื้อต้องมีขนาดตามที่กติกากำหนดไว้ เท่านั้น และ จะต้องอุดไม่ให้อากาศผ่านเรื่อนลื่นปีกผีเสื้อและเครื่องยนต์ต้องดับในขณะที่ทำการตรวจรวมถึงเปิดฝา ครอบเพื่อวัดปริมาตรความจุของเครื่องยนต์หลังสิ้นสุดการแข่งขันแต่ละสนาม ทั้งนี้จะต้องมีตัวแทนทีมแข่ง เตรียมพร้อมนอกบริเวณ Parc ferme' เพื่อปฏิบัติตามคำสั่งของกรรมการตรวจสอบทันที ที่มีเช่นนั้น จะถูกรายงาน ไปที่กรรมการผู้ตัดสินเพื่อพิจารณาลงโทษต่อไป

B.2.2 นักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องนำรถแข่ง เพื่อทำการตรวจสอบว่าถูกต้องตามกฎหมายและกติกาหรือไม่ ซึ่งการตรวจสอบนี้ อาจจะเกี่ยวข้องกับ

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) และ การแข่งขัน (Race)

B.3.1 กรณีที่มีรถแข่งได้รับอุบัติเหตุ หรือจอดเสียอยู่ในสนาม ทั้งในระหว่างการแข่งขัน, จับเวลารอบคัดเลือก หรือ ระหว่างการแข่งขัน ถึงแม้คณะกรรมการจัดการแข่งขันมีคำสั่งหยุดการแข่งขัน หรือภายหลังสัญญาณธงเขียว ห้ามมิให้ผู้ใดลงไปในสนามแข่งขันก่อนได้รับอนุญาต ยกเว้น กรรมการที่ปฏิบัติงานในหน่วยกู้ภัยเท่านั้น ซึ่งรถคันที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ จะถูกนำเข้าสู่บริเวณที่ปลอดภัย หรือบริเวณพักรถ เพื่อรอตรวจสอบ (Parc Ferme')

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

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

B.3.4 กรณีเกิดการฝ่าฝืน หรือละเมิดข้อบังคับด้านความปลอดภัย นักแข่ง / ทีมแข่ง อาจถูกพิจารณาถอดถอนให้
ออกจากการแข่งขัน

B.4 ข้อบังคับด้านเทคนิครุ่น Thailand Super Eco

B.4.1 คุณสมบัติรถแข่ง

B.4.1.1 สำหรับรุ่น Thailand Super Eco ต้องเป็นรถรุ่นที่มีขายในประเทศไทย

B.4.1.2 เป็นรถยนต์ที่มีจำนวนประตูไม่น้อยกว่า 2 ประตู

B.4.1.3 ต้องเป็นรุ่นที่ถูกผลิตออกจำหน่ายในท้องตลาดทั่วไปปีละไม่ต่ำกว่า 2,500 คัน

B.4.1.4 ต้องมีจำนวนที่นั่งเดิมอย่างน้อย 2 ที่นั่ง และตำแหน่งของผู้ขับจะต้องอยู่ในตำแหน่งเดียวกันกับรถรุ่นนั้น

B.4.1.5 ต้องเป็นรถที่มีระบบขับเคลื่อน 2 ล้อเท่านั้น

B.4.1.6 หากข้อมูลทางเทคนิคของรถยนต์รุ่นใหม่ที่มีสมรรถนะสูงกว่าที่กติกากำหนดไว้ให้ นักแข่ง / ทีมแข่ง
จะต้องทำการแจ้งต่อคณะกรรมการตรวจสอบก่อน เพื่อตรวจสอบ อาทิเช่น กำลังอัดสูง, หัวฉีด, ช่วงล่าง Ball
Joint, Camshaft ฯลฯ หากนักแข่ง / ทีมแข่งแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จ เมื่อตรวจพบในภายหลังจะมีการปรับโทษตาม
ดุลยพินิจของคณะกรรมการ

B.4.2 ตัวถัง

B.4.2.1 ต้องเป็นรุ่นปัจจุบันที่มีจำหน่ายอยู่ หรืออนุญาตให้ตกุ่นได้ 1 รุ่น (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะกรรมการ)

B.4.2.2 ต้องรักษารูปทรงของรถไว้เป็นหลัก ยกเว้นฝากระโปรงหน้าสามารถเปลี่ยนเป็นวัสดุอื่นได้ และต้องคงรูป
แบบเดิมจากโรงงาน

B.4.2.3 ห้ามทำการตัด หรือเจาะรูกันชนหน้า (Front Bumper) ยกเว้น เพื่อติดตั้งท่อเป่าเบรก และกรองอากาศ
และห้ามตัด หรือเจาะรูกันชนท้าย (Rear Bumper) ยกเว้นเจาะเพื่อติดตั้งจุดผูกลาก (Tow) เท่านั้น

B.4.2.4 กระดาษบังลมหน้าต้องเป็นแบบ 2 ชั้น (Laminated) เท่านั้น กรณีมีรอยแตกร้าว เมื่อรวมกันแล้ว ต้องยาวไม่
เกิน 30 เซนติเมตร ในทุกบริเวณ และขึ้นกับดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจสอบ

B.4.2.5 ไม่จำกัดความสูงของตัวรถแต่อย่างใด

B.4.2.6 ต้องคงรูปแบบ และวัสดุของโครงตัวถังภายในห้องโดยสาร ห้ามตัดพื้นเปลี่ยนโครงสร้างของตัวรถ และ
ห้ามเปลี่ยนวัสดุของหลังคา

B.4.2.7 ประตู ต้องเป็นประตูเดิมจากโรงงานเท่านั้น (ประตูฝั่งคนขับห้ามทำการตัดโครงสร้างภายในเด็ดขาด)

B.4.2.8 ห้ามทำการเสริมโครงเหล็กบริเวณกันชนหน้า และกันชนหลัง

B.4.2.9 ความกว้างสูงสุดของรถต้องไม่เกิน 180 ซม.

B.4.2.10 ต้องติดตั้งกระจกงมของข้างซ้าย-ข้างขวา และสามารถติดตั้งกล่องเสริมได้ แต่กระจกงมของข้างยังคงต้องใช้งานได้

B.4.3 น้ำหนัก

B.4.3.1 น้ำหนักต่ำสุดที่ระบุไว้ตามตารางข้างล่างต่อไปนี้ เป็นน้ำหนักที่รวมคนขับไว้ด้วยแล้ว (ในการชั่งน้ำหนักรถแข่งจะต้องทำการชั่งน้ำหนักพร้อมคนขับ โดยนักแข่ง ต้อง นั่งอยู่ภายในรถ)

B.4.3.2 น้ำหนักกรรวมคนขับ มีดังต่อไปนี้

ความจุเครื่องยนต์ CC.	น้ำหนักขั้นต่ำ (kg.)	
	CVT	MT
ไม่เกิน 1,210	900	950
1,210 – 1,250	915	960
1,251 – 1,300	960	1,010
**Swift K12m	915	965
1,301 ขึ้นไป	ห้ามลงแข่งขัน	

* จุดยึดเข้าใช้คบนเป็นชนิด Ball Joint สำหรับปรับเปลี่ยน Camber และต้องเพิ่มน้ำหนัก 10 kg.

** สำหรับเครื่องยนต์ที่มีกำลังอัดมากกว่า 11.0 : 1 จากโรงงานจะต้องเพิ่มน้ำหนักตามตารางด้านล่าง

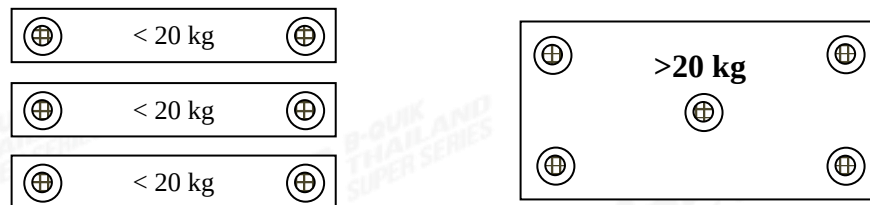
รถแข่งที่มีระบบตามตารางข้างล่างนี้ จะต้อง ถูกเพิ่มน้ำหนักดังต่อไปนี้

ระบบ	น้ำหนักที่ต้องเพิ่ม (kg.)
Camshaft 2 เส้น	25 kg.
เครื่องยนต์จากโรงงานที่มีกำลังอัดเกิน 11.0: 1 (กำลังอัดต้องไม่มากกว่ากำลังอัดตาม Spec จากโรงงาน)	25 kg.
เครื่องยนต์ L12 เปลี่ยน Camshaft เป็น L15 GE	30 kg.

B.4.3.3 อนุญาตให้ถ่วงน้ำหนักเพิ่ม เพื่อให้รถแข่งคันนั้น มีน้ำหนักต่ำสุดตามที่กติกาได้กำหนดไว้ แต่วัสดุที่ใช้ต้องเป็นวัสดุรูปบล็อก โดยการยึดน้ำหนักถ่วงกับตัวรถแข่งนั้น ต้องยึดติดด้วยตัวน็อต (Bolt) ที่มีขนาดอย่างน้อย 12 มม. จำนวน 5 ตัวขึ้นไป โดยมี Plate โลหะประกบบน-ล่าง และต้องยึดอย่างแน่นหนา

B.4.3.4 น้ำหนักถ่วงจากผลการแข่งขัน (Success Ballast) นักแข่งต้องทำการยึดไว้อย่างแน่นหนา และปลอดภัยในบริเวณห้องโดยสารข้างคนขับ (บริเวณเบาะนั่งผู้โดยสาร) ทีมแข่งจำเป็นต้องสำแดงต่อกรรมการตรวจสภาพว่าก่อนน้ำหนักก่อนใดคือ “น้ำหนักถ่วงเพิ่มจากผลการแข่งขัน” (Success Ballast) ก่อนเริ่มการแข่งขัน และก่อนน้ำหนักนั้นอาจจะถูกชั่ง เพื่อตรวจสอบหลังการแข่งขันอีกครั้ง การยึดน้ำหนักถ่วงจากผลการแข่งขันกับตัวรถ ต้องยึดให้ปลอดภัยต่อนักแข่ง โดยต้องยึดด้วยตัวน็อต (Bolt) ที่มีขนาดอย่างน้อย 12 มม. จำนวน 2 ตัวขึ้นไป

อย่างสมมาตรโดยมี Plate โลหะประกบบนล่าง และจะต้องหนาอย่างน้อย 2 มม. ถ้าน้ำหนักของวัสดุถ่วงก้อนๆ นั้นไม่เกิน 20 กิโลกรัม แต่ถ้ามากกว่า 20 กิโลกรัม ต้องยึดด้วยน็อต (Bolt) ที่มีขนาดอย่างน้อย 12 มม. จำนวน 5 ตัวขึ้นไป



B.4.3.5 การเพิ่มน้ำหนักถ่วง (Success Ballast) สำหรับการแข่งขันในสนามต่อไป กรณีรถแข่งมีผลการแข่งขันครั้งล่าสุดจะถ่วงน้ำหนักในแต่ละ Class ดังต่อไปนี้

ผลการแข่งขัน	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3
Class Overall	+ 25 กิโลกรัม	+ 15 กิโลกรัม	+ 10 กิโลกรัม
Class C+	+ 25 กิโลกรัม	+ 15 กิโลกรัม	+ 10 กิโลกรัม
Class C	+ 25 กิโลกรัม	+ 15 กิโลกรัม	+ 10 กิโลกรัม

B.4.3.6 ถ่วงน้ำหนักได้มากที่สุดไม่เกิน 50 กิโลกรัม

B.4.3.7 กรณีรถแข่งมีผลการแข่งขันในครั้งต่อไปจบเกินกว่าอันดับ 3 / DNF (Did Not Finish) / DNS (Did Not Start) / DQ (Disqualified) ให้เอนน้ำหนักที่ถ่วงเพิ่มหนักที่สุดออก

หมายเหตุ : ■ สำหรับน้ำหนักของรถแข่ง ซึ่งมาสมัครแข่งหลังจาก Race 1 เสร็จสิ้นไปแล้วนั้น ต้องถ่วงน้ำหนัก (Success Ballast) ให้เท่ากับน้ำหนักของรถแข่งที่มีน้ำหนักถ่วงสูงสุดใน Class ที่ลงสมัคร

■ **รถหมายเลขเดิมที่เปลี่ยนตัวนักแข่ง (ถือเป็นนักแข่งใหม่) ต้องถ่วงน้ำหนัก (Success Ballast) ให้เท่ากับน้ำหนักของรถแข่งที่มีน้ำหนักถ่วงสูงสุดใน Class ที่ลงสมัคร**

B.4.4 เครื่องยนต์

B.4.4.1 อนุญาตให้อัพเกรดชิ้นส่วนเครื่องยนต์เป็นปัจจุบันได้ (ปี 2025) ให้ใช้อะไหล่มาตรฐานจากโรงงานผู้ผลิตเท่านั้น (ทั้งนี้ นักแข่งและทีมแข่งจะต้องแจ้งคณะกรรมการตรวจสภาพของผู้จัดการแข่งขันก่อนมีการเปลี่ยนแปลงชิ้นส่วนเครื่องยนต์)

B.4.4.2 อนุญาตให้เกียร์ CVT เข้าร่วมการแข่งขันได้ใน Class C

B.4.4.3 กำลังอัดเครื่องยนต์ไม่เกิน 11.0: 1 (สำหรับรถจากโรงงานที่มีกำลังอัดเกิน 11.0: 1 กำลังอัดต้องไม่มากกว่ากำลังอัดตาม Spec จากโรงงาน)

B.4.4.4 กล้องควบคุมเครื่องยนต์อิสระ

B.4.4.5 วาล์ว และสปริงวาล์วอิสระ

B.4.4.6 สามารถแต่งช่องไอดี ไอดีเสียในฝาสูบได้

B.4.4.7 ต้องคงไว้ซึ่งวัสดุจากโรงงานของเสื้อสูบ และฝาสูบ

B.4.4.8 สามารถแต่งช่องทางเดินอากาศของท่อร่วมไอดี ตามรูปภาพด้านล่างเท่านั้น



B.4.4.9 ตำแหน่งของเครื่องยนต์ ต้องเป็นไปตามแบบของรถยนต์รุ่นนั้นๆ ไม่สามารถเลื่อนตำแหน่งได้ และจุดยึดเครื่องยนต์ หรือแท่นเครื่องยนต์ ต้องเป็นจุดเดียวกับโรงงานผู้ผลิต **ห้าม Reverse**

** ยกเว้น All new Swift 2020 ที่ต้องการเปลี่ยนเครื่องยนต์ไปใช้เครื่องยนต์รุ่นก่อนหน้า อนุญาตให้แก้ไขจุดยึดที่เครื่องยนต์ และเกียร์เท่านั้น **ห้ามดัดแปลงที่ตัวถัง** หากมีการดัดแปลง / แก้ไข นักแข่งต้องแจ้งกรรมการตรวจสภาพทราบ เพื่อทำการตรวจสอบอย่างละเอียด **หากนักแข่งฝ่าฝืนหรือไม่แจ้งให้กรรมการทราบ เมื่อตรวจพบในภายหลังจะมีโทษปรับตามดุลยพินิจของคณะกรรมการ**

B.4.4.10 ห้ามติดตั้งระบบอัดอากาศเพิ่มไม่ว่าจะเป็นรูปแบบใด และห้ามใช้ไนตรัส หรืออื่นๆ ที่มีออกซิเจนสูงกว่าบรรยากาศ โดยไม่ผ่านอุปกรณ์ระบายความร้อนใดๆ

B.4.4.11 อากาศที่ผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเป็นอากาศที่มาจากบรรยากาศในสนามแข่งขันเท่านั้น

B.4.4.12 หัวฉีด, รางหัวฉีด, เรกูเลเตอร์ และปั๊มน้ำมันเชื้อเพลิงอิสระ (Fuel Pressure Regulator)

B.4.4.13 ระบบจุดระเบิดคงเดิมจากโรงงานผู้ผลิต **ห้ามเปลี่ยนแปลง**

B.4.4.14 ท่อไอดีและท่อร่วมไอดี อนุญาตให้อัฟเฟกต์เป็นรุ่นปัจจุบันได้ แต่ต้องใช้จุดยึดเดิมของโรงงานทั้งหมด โดยไม่มีการดัดแปลงใดๆ ทั้งสิ้น แต่สามารถเปลี่ยนเรือนลิ้นปีกผีเสื้อได้ และขนาดของเรือนลิ้นปีกผีเสื้อต้องมีขนาดไม่เกิน 49 มิลลิเมตร โดยระบบจะต้องเป็นไปตามรูปแบบเดิมจากโรงงาน

B.4.4.15 กล่องกรองอากาศต้องใช้ของเดิมที่ติดมากับรถรุ่นนั้นๆ และภายในกล่องกรองอากาศ ห้ามปรับแต่งใดๆ ทั้งสิ้น และถ้ามีท่อดักลม ห้ามสวมรัดเข้ากับทางเข้ากรองอากาศโดยจะต้องมีระยะไม่น้อยกว่า 1 นิ้วจากทางเข้า

B.4.4.16 ห้ามระบบ Dry Sump

B.4.4.17 ชุดสายไฟอิสระ

B.4.4.18 สามารถติดตั้งกล่องควบคุมคันเร่งไฟฟ้าในรถได้

B.4.4.19 ลูกสูบต้องเป็นลูกสูบ Standard ของเครื่องยนต์รุ่นนั้นๆ เท่านั้น และลูกสูบจะต้องตรงกับรุ่นที่มีจำหน่ายในประเทศไทย ผู้จัดฯ อนุญาต ให้ปรับแต่งได้ เพื่อจุดประสงค์ ในการหลบวาล์ว เท่านั้น

B.4.4.20 ก้านสูบ และสลักลูกสูบ ต้องเป็น Standard ของเครื่องยนต์รุ่นนั้นๆ ห้าม ทำการปรับแต่งใดๆ ทั้งสิ้น

B.4.4.21 เฟลาข้อเหวี่ยง ต้องเป็น Standard ของเครื่องยนต์รุ่นนั้นๆ ห้ามปรับแต่งใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้น อนุญาตให้ทำการ Balance เฟลาข้อเหวี่ยง และปรับแต่งรูน้ำมันได้

B.4.4.22 ชาร์ปข้อเหวี่ยง และชาร์ปก้านสูบ สามารถ Under Size ได้ห้ามมีร่องรอยของการปรับแต่งใดๆ

B.4.4.23 Camshaft ต้องใช้ Camshaft Standard เท่านั้น และจะต้องตรงกับรุ่นที่มีจำหน่ายในประเทศไทย โดยทางผู้จัดฯ จะเป็นผู้ระบุ Part Number (ห้ามปรับปรุงเปลี่ยนแปลงใดๆ ทั้งสิ้น) ยกเว้น เครื่องยนต์ Honda L12 อนุญาตให้ใช้ Camshaft และกระเดื่องกดวาล์ว (Rocker Arm) จากเครื่องยนต์ Honda L15 ในบอดี Honda Jazz รุ่น GE ได้ (เพิ่มน้ำหนักตามตารางข้อ B.4.3.2) **อนุญาตให้เครื่องยนต์ L12 ใส่ Camshaft L12 ได้ โดยไม่ต้องเพิ่มน้ำหนัก

B.4.4.24 ต้องติดตั้งถังดักไอน้ำมันเครื่อง (Engine Oil Catch Tank) ในรถแข่งทุกคัน ยกเว้นกรณีติดตั้งระบบเชื้อเพลิง Blow by Gas และวนกลับไปเผาไหม้อีกครั้ง (PCV Positive Crankcase Ventilation) เนื่องจาก Catch Tank ทำหน้าที่ดักน้ำมันที่ไหลออกมาลงพื้นสนาม และป้องกันไม่ให้ไหลทั่วบริเวณตัวรถ จึงจำเป็นต้องติดตั้งในรถแข่งทุกคัน โดยไม่อนุญาตให้ติดตั้งแบบชั่วคราว โดยเพียงใช้ลวดพันหรือใช้เทปกาวยสองหน้าแปะ แต่ต้องติดตั้งให้แน่นหนาแข็งแรง และต้องมีความจุไม่น้อยกว่า 500 ซีซี วัสดุที่ใช้ต้องเป็นโลหะเท่านั้น ตำแหน่งติดตั้งต้องติดตั้งภายในห้องเครื่องยนต์ และมีท่อปล่อยทิ้งออกภายนอกห้องเครื่องยนต์

B.4.4.25 ต้องใช้ปั้มน้ำหล่อเย็นเดิมจากโรงงาน เท่านั้น

B.4.5 ระบบส่งกำลังและขับเคลื่อน

B.4.5.1 ห้ามระบบเกียร์ Sequential หรือระบบ Semi – Auto หรือระบบด็อกบ็อกซ์ (Dogbox) และต้องรักษารูปแบบการเปลี่ยนเกียร์ในรูปแบบ “H” Pattern ไว้

B.4.5.2 ห้ามใช้ระบบ Traction Control หรือระบบอื่นที่มีรูปแบบการทำงานใกล้เคียงกับ Traction Control

B.4.5.3 การติดตั้งเซ็นเซอร์วัดความเร็วล้อ สามารถติดตั้งได้สูงสุดเพียงสองตัว โดยจะต้องติดตั้งที่ ล้อคู่หน้า หรือคู่หลังได้เท่านั้น **ห้ามติดตั้งทั้งล้อหน้าและล้อหลังพร้อมกัน**

B.4.5.4 ฟลายวีล, คลัช และเฟืองท้ายอิสระ

B.4.5.5 อนุญาตเฉพาะเกียร์ Synchromesh H Pattern ทั้งชนิดเฟืองตรง และเฟืองเฉียงที่ผลิตมาเป็นอุปกรณ์มาตรฐานประจำรถที่ขายในท้องตลาด สามารถใช้เกียร์ข้ามรุ่น ข้ามยี่ห้อได้ และปรับเปลี่ยนอัตราทดได้

B.4.6 ระบบช่วงล่าง

B.4.6.1 จุดยึดของช่วงล่าง ต้องเป็นจุดเดิมทั้งหมด

B.4.6.2 โช้คอัพ, สปริง สามารถเปลี่ยนได้อิสระ **แต่ยังต้องคงรูปแบบการทำงานแบบเดิมไว้** เช่น สปริงแยกจากตัวโช้ค ยังคงต้องแยกไว้

B.4.6.3 เหล็กกันโคลง และลูกหมากกันโคลง สามารถเปลี่ยนได้อิสระ (ห้ามใช้ Rod End) ยังคงต้องใช้จุดยึดเดิมตามแบบโรงงานผู้ผลิต

B.4.6.4 อนุญาตให้เปลี่ยนจุดยึดเข้าใช้คบนเป็นชนิด Ball Joint สำหรับปรับเปลี่ยน Camber ได้ และต้องเพิ่มน้ำหนักตามกติกาข้อ B.4.3.2 นักแข่งและทีมแข่งจะต้องแจ้งให้คณะกรรมการตรวจสอบสภาพทราบก่อน หากไม่มีการแจ้ง หากมีการตรวจพบในภายหลังจะมีบทลงโทษจากคณะกรรมการ

B.4.6.5 เปลี่ยนวัสดุของบูชยาง เป็นวัสดุอื่นได้ แต่ห้าม Ball Joint ยกเว้น จุดยึดเข้าใช้คบน

B.4.6.6 อนุญาตให้เปลี่ยนจุดยึด เข้าใช้คอัพด้านบน และหูโช้คอัพด้านล่าง เป็นแบบ Ball Joint ได้

B.4.6.7 จุดยึดโช้คด้านบน ต้องยึดในตำแหน่ง และลักษณะที่ผู้ผลิตกำหนดเท่านั้น

B.4.6.8 ชิ้นส่วนของระบบช่วงล่างต้องเป็นชิ้นส่วนมาตรฐานที่ติดมากับรถรุ่นนั้นๆ

B.4.6.9 อนุญาตให้รถ Honda Brio เปลี่ยนแพทช์ด้านหลังที่เป็นดิสเบรกของ Honda Jazz GE ได้

B.4.7 ระบบเบรก

B.4.7.1 ห้ามใช้ระบบเบรก ABS หรือระบบที่ทำงานเสมือนระบบเบรก ABS หากรถที่มีการติดตั้งปั๊ม ABS มาจากโรงงานต้องถอดท่อทางเดินปั๊มน้ำมันเบรคออกจากปั๊ม ABS

B.4.7.2 เปลี่ยนจานเบรก และคาลิปเปอร์ได้

B.4.7.3 ระบบระบายความร้อนของเบรกให้ใช้ได้เฉพาะอากาศที่มาจากบรรยากาศในสนามแข่งขันเท่านั้น

B.4.7.4 สามารถเปลี่ยนระบบเบรกหลังแบบดรัม เป็นระบบดิสเบรกได้

B.4.8 ล้อและยาง

B.4.8.1 ต้องใช้ล้อขนาด 15 นิ้ว เท่านั้น

B.4.8.2 ยางที่ใช้ในการแข่งขัน (Official Tires) ต้องเป็นยางที่มีสัญลักษณ์ และจัดจำหน่ายโดยตัวแทนที่ได้รับอนุญาตจากผู้จัดการแข่งขัน

- ยาง Radial ยี่ห้อ HANKOOK Ventus RS4 ขนาด 195/50R15 นิ้วเท่านั้น

B.4.8.3 การสั่งจองยาง นักแข่ง / ทีมแข่ง จะต้องสั่งจองจากตัวแทนจำหน่ายที่ผู้จัดการแข่งขันอนุญาตเท่านั้น (บริษัท 55K Racing จำกัด) และชำระเงินค่ายางให้เรียบร้อยก่อนการแข่งขันในแต่ละสนาม ที่จะมีการแข่งขันเริ่มขึ้น ถ้านักแข่ง / ทีมแข่งใดสั่งจองยาง และชำระเงินล่าช้ากว่าที่ผู้จัดการแข่งขันกำหนดไว้ ทางผู้จัดการแข่งขัน จะไม่รับผิดชอบใดๆ ต่อความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้น

B.4.8.4 อนุญาตให้ใช้ยางได้จำนวน 8 เส้น ต่อการแข่งขัน 2 สนาม ตั้งแต่การจับเวลารอบคัดเลือกจนถึงการแข่งขันวันสุดท้าย และจะต้องนำยางที่จะใช้ทำการ Qualifying และแข่งขัน มามาร์คที่กรรมการตรวจสอบสภาพ ตามกำหนดการแข่งขัน ของสนามนั้นๆ

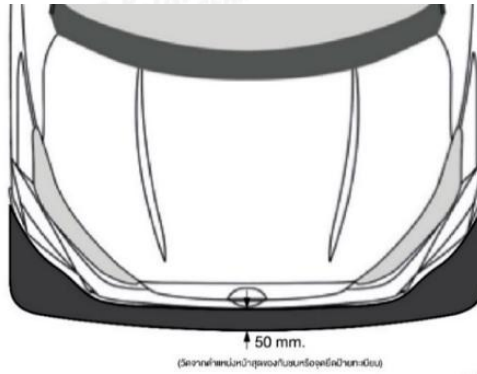
B.4.9 อากาศพลศาสตร์

B.4.9.1 อุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ หมายถึง

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

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

บริเวณที่เรียกว่าสปอยเลอร์หน้านั้น หมายถึง ตั้งแต่บริเวณกันชนหน้าจนถึงช่องล้อหน้า ซึ่งจะต้องไม่สูงเกิน 300 มม. เมื่อวัดจากระดับพื้น โดยจะเป็นชิ้นต่อกันกันชนเดิมหรือสามารถเปลี่ยนได้ทั้งกันชน อุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ ทั้งหมดที่ติดตั้งอยู่ในด้านหน้าเส้นแบ่งกึ่งกลางตัวรถ และโค้งตามรูปของกันชนโดยไม่มีส่วนแหลมคม เกินกว่าความกว้างของซุ้มล้อหน้าเมื่อมองจากด้านหน้า (ตามภาพประกอบข้างล่างนี้)



B.4.9.3 หากติดตั้งสปอยเลอร์หลัง ความยาวทั้งอันจะต้องไม่เกินเส้นรอบตัวถังโดยมองจากด้านบน และมีความสูงของสปอยเลอร์หลัง สำหรับรถประเภท Sedan (3 Box Car) จะต้องมีความสูงไม่เกินจุดสูงสุดของแนวกระจกด้านบนของกระจกหลัง ส่วนสำหรับรถประเภท Hatch Back (2 Box Car) จะต้องมีความสูงไม่เกินจุดสูงสุดของหลังคา



B.4.10 ท่อไอเสีย

B.4.10.1 ท่อไอเสียต้องออกด้านท้ายเท่านั้น และห้ามยื่นออกนอกตัวถัง เกินกว่า 3 นิ้ว ในแนวตั้งจากตัวถังด้านหลัง หรือไม่เกินแนวตั้งของตัวถังด้านหลัง

B.4.10.2 พื้นผิวตัวถังบริเวณที่ประชิดกับปลายท่อไอเสีย จะต้องมียุสติดทนกันไฟป้องกันไว้ด้วย

B.4.10.3 ไม่มีการวัดระดับความดังของเสียง

B.4.11 ระบบความปลอดภัย

B.4.11.1 นักแข่งต้องใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยของนักแข่งตามกฎหมายที่กำหนด

- 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 กำหนด ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากเว็บไซต์ <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 และอยู่ในสภาพดีไม่มีร่องรอยฉีกขาด หรือตะเข็บต้องไม่มีรอยขาด
 - โลโก้ทุกชนิดที่ติดกับชุดแข่ง ห้ามเย็บทะลุถึงชั้นกันไฟโดยเด็ดขาด
 - เครื่องแต่งกายภายใน ไม่มีส่วนผสมของ Nylon หรือวัสดุสังเคราะห์ที่สามารถละลายได้ด้วยความร้อน
- ** บังคับให้ใช้ตลอดระยะเวลาที่ลงทำการซ้อม, จับเวลารอบคัดเลือก และระหว่างการแข่งขัน ****

B.4.11.2 รถแข่งทุกคันจะต้องติดตั้งระบบดับเพลิงอย่างน้อย 1 ระบบ ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า ต้องติดตั้งจุดฉีดน้ำยาดับเพลิงอย่างน้อย 2 จุด โดยจุดที่ 1 จะต้องฉีดเข้าสู่ที่นั่งนักขับ และจะต้องไม่พ่นเข้าใส่บริเวณศีรษะของนักแข่งโดยตรง และจุดที่ 2 นักแข่ง / ทีมแข่งสามารถเลือกติดตั้งได้ดังต่อไปนี้

1. ฉีดเข้าสู่บริเวณเครื่องยนต์
2. ฉีดเข้าสู่บริเวณจุดติดตั้งถังน้ำมัน

- ระบบถังดับเพลิงติดตั้งในรถ

B.4.11.3 ถังดับเพลิงในรถแข่ง ต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม และสามารถหยิบใช้ได้ทันที โดยไม่ต้องลุกจากที่นั่ง และอุปกรณ์ยึดถังดับเพลิงต้องทำจากวัสดุประเภทโลหะ โดยสามารถปลดถังดับเพลิงออกได้อย่างสะดวก



B.4.11.4 ถังดับเพลิงต้องมีสารเคมีบรรจุอยู่ไม่ต่ำกว่า 2.4 ลิตร หรือ 2 กิโลกรัม และมีความดันที่อยู่ในเกณฑ์พร้อมใช้งานได้ ทั้งนี้จะต้องมีป้ายที่บ่งบอกวันหมดอายุ และอายุการใช้งานอย่างชัดเจน และจะต้องคำนึงถึงเรื่องดังต่อไปนี้

- ระบบการทำงาน หรือสภาพของถังอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน หากสภาพของถังดับเพลิงภายนอกมีร่องรอยความเสียหาย ต้องเปลี่ยนใหม่ทันที
- กรณีเป็นถังดับเพลิงระบบไฟฟ้า ทีมแข่งต้องทดสอบระบบไฟฟ้าของอุปกรณ์ดับเพลิงต่อกรรมการว่าระบบพร้อมใช้งานตลอดการแข่งขัน

B.4.11.5 คณะกรรมการอาจขอทำการตรวจระบบการทำงานของถังดับเพลิงในรถโดยไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า

B.4.11.6 ท่อน้ำยาดับเพลิงที่ส่งไปยังจุดต่างๆ ของตัวรถ ต้องเป็นท่อโลหะ ควรติดตั้งด้วยวัสดุทนความร้อน เช่น ลวดโลหะและส่วนปลายท่อฉีดจะต้องติดตั้งอย่างแน่นหนา เพื่อรองรับแรงดันสูงในขณะฉีด

B.4.11.7 รถแข่งทุกคันต้องมีสวิตช์ดับเพลิง และสวิตช์ตัดไฟบริเวณห้องคนขับที่ติดตั้งอย่างแข็งแรง สามารถใช้งานได้จากบริเวณห้องคนขับและบริเวณภายนอกได้ โดยจะต้องติดสัญลักษณ์ให้เห็นอย่างชัดเจน ทั้งนี้สามารถใช้งานได้ในตำแหน่งทำนั่งขับปกติ และบุคคลภายนอกสามารถเข้าถึงง่าย ตำแหน่งของสวิตช์ดับเพลิงภายนอกตัวรถนั้นจะต้องเห็นได้อย่างชัดเจน ดังรูปตัวอย่างสติ๊กเกอร์ โดยมีขนาด รูปร่าง สี สวิตช์ตัดไฟ ดับเพลิง หลากหน้า และหลังดังต่อไปนี้

- สติ๊กเกอร์สวิตช์ตัดไฟ มีขนาดไม่น้อยกว่า 3 x 3 นิ้ว (กว้าง x ยาว) ตัวลูกศรสีแดงพื้นหลังสีน้ำเงิน



หรือ

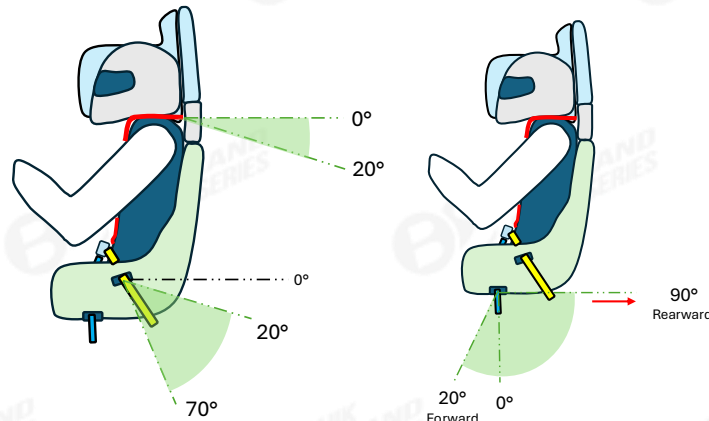


- สติ๊กเกอร์ดับเพลิง ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 3 นิ้ว เส้นขอบตัวอักษรสีแดง พื้นหลังสีขาว



B.4.11.8 ท่อต่างๆ ที่ผ่านบริเวณห้องคนขับต้องเป็นชนิดที่ทนไฟ เช่น ท่อโลหะ โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องคำนึงถึงการป้องกันความเสียหายเนื่องจากการเสียดสี, แตก, หัก, พับ หรือฉีก หากติดตั้งใต้ห้องโดยสาร ควรคำนึงถึงการครูด หรือลากกับผิวทาง หรือความเสียหายจากการกระเด็นของเศษหิน เช่น บริเวณขั้วมัลล

B.4.11.9 เข็มขัดนิรภัยจะต้องมีไม่ต่ำกว่า 6 จุด และเป็นไปตามมาตรฐาน FIA 8853-2016 ต้องไม่หมดอายุการใช้งาน และ**การติดตั้ง**เป็นไปตามมาตรฐานที่ FIA กำหนดไว้เท่านั้น **โดยปลาย**ของเข็มขัดนิรภัยจะต้องยึดอย่างแข็งแรงกับตัวถัง โดยห้ามใช้จุดยึดร่วมกับจุดยึดเบาะคนขับ เข็มขัดนิรภัยสำหรับคาดไหล่สามารถยึดกับ Roll Cage ได้ มุมติดตั้งของเข็มขัดนิรภัยสำหรับคาดไหล่ที่อยู่ด้านหลังเบาะนักแข่งจะต้องอยู่ในช่วง $0^\circ - 20^\circ$ องศา **สายคาดเอว ต้องยึดและอยู่ในช่วง $20^\circ - 70^\circ$ องศา** สายรัดบริเวณเข่าหนีบจากแนวตั้ง (0° องศา จากในรูปภาพ) ให้มาข้างหน้าได้ไม่เกิน 20° องศา และไปด้านหลังได้ไม่เกิน 90° องศา (ดังตัวอย่างภาพข้างล่างนี้)



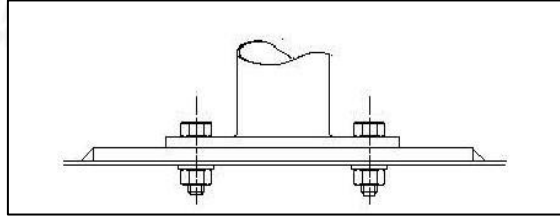
B.4.11.10 เบาะที่นั่งคนขับต้องเป็นเบาะที่ออกแบบมา เพื่อใช้ในการแข่งขันเท่านั้น และจะต้องมีกันกระแทกศีรษะด้านข้างด้วย (hukwang) ตามมาตรฐาน FIA Standard 8855-1999, FIA Standard 8855-2021 หรือ FIA Standard 8862-2009 เบาะแข่งจะต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน โดยวางเบาะและเบาะต้องถูกติดตั้งอย่างแน่นหนา ห้ามขยับได้ (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการผู้ตรวจสภาพรถแข่ง)

B.4.11.11 ตัวล็อกฝากระโปรงหน้า และฝาท้าย ต้องทำการติดตั้งกับล็อก เช่น Bonnet Pin อย่างน้อย 2 ตัว และต้องติดตั้งในตำแหน่งที่ห่างกันพอสมควร สำหรับฝากระโปรงหลังต้องเปิด-ปิดได้อิสระด้วยการติดตั้งตัวล็อก 2 ตัว ขึ้นไป เพื่อให้สามารถเปิดได้จากภายนอก และให้ติดสติกเกอร์บอกตำแหน่ง ดังรูปตัวอย่างข้างล่างนี้ ให้นักแข่ง / ทีมแข่ง ถอดกลไกการล็อกฝากระโปรงเดิมออกทั้งด้านหน้า และด้านหลัง



B.4.11.12 รถแข่งทุกคันต้องมีโรลบาร์ที่มีจุดยึดไม่น้อยกว่า 6 จุด และจะต้องมีท่อแนวทแยงจากมุมบนของ Main Hoop ลงไปยังจุดยึดที่พื้นด้วยการเชื่อม คณะกรรมการตรวจสภาพอาจขอตรวจเอกสาร Homologation รับรอง Roll Cage จาก ASN สำหรับ Roll Cage ที่ไม่ได้ผ่านการรับรองโดย ASN จะต้องถูกสร้างมาจากท่อไร้รอยต่อ ที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางผิววนอกไม่ต่ำกว่า 40 มม. โครงสร้างของ Roll Cage จะต้องเชื่อมต่อกันด้วยการเชื่อมอย่างถูกต้อง จุดที่ดัดโค้งจะต้องไม่คอดหรือหักงอ บริเวณ Main Hoop จะต้องเชื่อมเข้ากับ B-Pillar ด้วยการเชื่อมหรือการยึดด้วยนอต

ในกรณียึด Roll Cage เข้ากับตัวถังของรถด้วยการยึดน็อต จำเป็นต้องเสริมความแข็งแรงด้วยการเชื่อมแผ่นเหล็ก 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) ถ้าจะติดตั้งอยู่ในห้องโดยสาร นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องติดตั้งตรงบริเวณฝั่งผู้โดยสาร แบตเตอรี่ที่ใช้ต้องเป็นแบบไม่ต้องเติมน้ำกลั่น (Maintenance Free) หรือแบบแห้ง

B.4.11.14 สตาร์ทเตอร์จะต้องถูกติดตั้ง และทำงานได้ตลอดการแข่งขัน ในที่นี้หมายถึง สตาร์ทเตอร์ที่เป็นไฟฟ้าอย่างเดียว

B.4.11.15 อุปกรณ์ส่องสว่าง และไฟสัญญาณต่างๆ จะต้องสามารถทำงานได้ดีตลอดการแข่งขัน

B.4.11.16 ต้องถอดอุปกรณ์ หรือวัสดุที่ติดไฟได้ง่ายไว้ในห้องโดยสารออกให้หมด

B.4.11.17 รถแข่งทุกคันต้องมีหูลากจูงติดไว้ทั้งด้านหน้า และด้านหลัง โดยต้องยึดติดไว้อย่างแน่นหนา **ขนาดของหูลาก ต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางรูด้านในเล็กสุด ไม่ต่ำกว่า 80 มม. และเส้นผ่านศูนย์กลางด้านนอกสูงสุด ไม่เกิน 100 มม. ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการตรวจสภาพ** สติ๊กเกอร์บอกตำแหน่งหูลาก สีลูกศรจะต้องเป็นสีแดงเท่านั้น กรณีรถเป็นสีแดง หรือสังเกตได้ยาก ให้ตัดขอบลูกศรด้วยสีเหลือง (ความกว้าง 10 มม.)



B.4.11.18 ถังน้ำมัน ต้องเป็นถังน้ำมันตามมาตรฐานที่ FIA รับรอง **และต้องไม่หมดอายุ** หรือสามารถใช้ถังน้ำมันเดิมที่ติดมากับรถได้ แต่ต้องอยู่ในตำแหน่งเดิม

B.4.11.19 ถังน้ำมัน ถ้าหากไม่ได้อยู่ในตำแหน่งเดิม **จะต้อง** ถูกล้อมโดยโครงสร้างที่แข็งแรงเพื่อป้องกันความเสียหายจากการกระแทก

B.4.11.20 กรณีติดตั้งระบบเชื้อเพลิงภายในห้องโดยสาร จะต้องติดตั้งผนังกันไฟ (Firewall) เพื่อป้องกันเปลวไฟที่อาจลามจากบริเวณถังน้ำมันมายังห้องโดยสาร โดยผนังกันไฟต้องวัสดุที่เป็นโลหะไม่ติดไฟ มีความแข็งแรง และต้องติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง หากมีช่องว่าง จะต้องมีความหนาไม่เกิน 2 เซนติเมตร และไม่หันไปทางด้านคนขับ หากมีช่องเล็กกว่าต้องทำการปิดด้วยเทปอลูมิเนียม รวมไปถึงช่องเหลวต่างๆ ที่สามารถติดไฟได้ เช่น น้ำมันเครื่อง น้ำมันไฮดรอลิก น้ำมันเบรก ฯลฯ ที่อยู่ในห้องโดยสาร

B.4.11.21 กระจกหน้าต่าง

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

B.4.12 เชื้อเพลิง

B.4.12.1 เชื้อเพลิงที่ใช้ในการแข่งขัน ผู้จัดฯ กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง E20 เท่านั้น

B.4.13 อุปกรณ์บันทึกภาพ (Onboard Video Camera)

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

B.4.13.2 เป็นหน้าที่ของนักแข่ง / ทีมแข่งต้องจัดหาอุปกรณ์กล้องวิดีโอบันทึกภาพ (Onboard Video Camera) และบันทึกภาพขณะทำการแข่งขันทุกครั้งที่มีการแข่งขัน

B.4.13.3 กรณีที่คณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน, นายสนาม หรือผู้จัดการแข่งขัน เรียกนักแข่ง / ทีมแข่ง ให้นำกล้องวิดีโอ (Onboard Video Camera) มาส่งต่อคณะกรรมการฯ นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องมีภาพบันทึกการแข่งขัน จากอุปกรณ์กล้องวิดีโอบันทึกภาพ (Onboard Video Camera) ยื่นต่อ คณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน, นายสนาม หรือผู้จัดการแข่งขันเสมอ ในกรณีที่นักแข่ง / ทีมแข่งไม่สามารถนำภาพบันทึกการแข่งขันจากอุปกรณ์กล้องวิดีโอบันทึกภาพ (Onboard Video Camera) มาให้ตามเวลาที่กำหนด **นักแข่ง / ทีมแข่ง จะถูปรับเป็นเงินไม่เกิน 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 อนุญาตให้สวมหมวกกันน็อคและอุปกรณ์ส่วนควบที่ได้รับอนุมัติเท่านั้นในระหว่างการแข่งขัน หมวกกันน็อคที่พบว่ามีกล้องติดอยู่ไม่ว่าจะด้วยวิธีการใดๆ ก็ตาม จะไม่ได้รับอนุญาตให้สวมใส่ในระหว่างการแข่งขัน หากพบนักแข่งคนใดสวมหมวกกันน็อคติดกล้อง จะโดนตีกวดำทั้งรถและคนขับ และไม่อนุญาตให้ทำการแข่งขันต่อ

B.5 สัญญาณธง

นักแข่งต้องปฏิบัติตามสัญญาณธงที่ได้รับในสนามอย่างเคร่งครัด สัญญาณธงในการแข่งขันทั้งหมดจะเป็นไปตามกติกาสากลดังนี้

	ธงเหลืองเดี่ยว มีอันตรายอยู่ในบริเวณที่ให้สัญญาณ หรือบริเวณถัดไปให้ลดความเร็ว ห้ามแซงโดยเด็ดขาด
	ธงเหลืองคู่ อันตรายมาก มีสิ่งกีดขวางทางแข่งมากจนอาจผ่านไปไม่ได้ไม่สะดวก 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
 + 99	ธงขาวดำ และเบอร์รถ เตือนรถเบอร์นั้นขับรถในเรื่องมารยาทในสนาม (เพื่อเป็นการเตือน)
 + 99	ธงดำ / วงกลมสีส้ม และเบอร์รถ ตัวรถแข่งขันตามเบอร์ มีปัญหา กรรมการเรียกเข้าพิทในรอบต่อไป
	ธงตราหมากรุก จบการแข่งขันโดยสมบูรณ์แบบ (CHEQUER FLAG)
	ธงแดง การแข่งขันยุติลง ให้นักแข่งหยุดการแข่งขันทันที
 + 99	ธงดำ และเบอร์รถ รถแข่งเบอร์นั้นต้องออกจากการแข่งขัน

Part C – ตำแหน่งสติ๊กเกอร์

C.1 Thailand Super Eco Class Overall / C Plus / C

Thailand Super Eco - Class Overall, Class C Plus (C⁺), Class C ::: Guideline & Recommendations regarding the stickers' positioning on the car

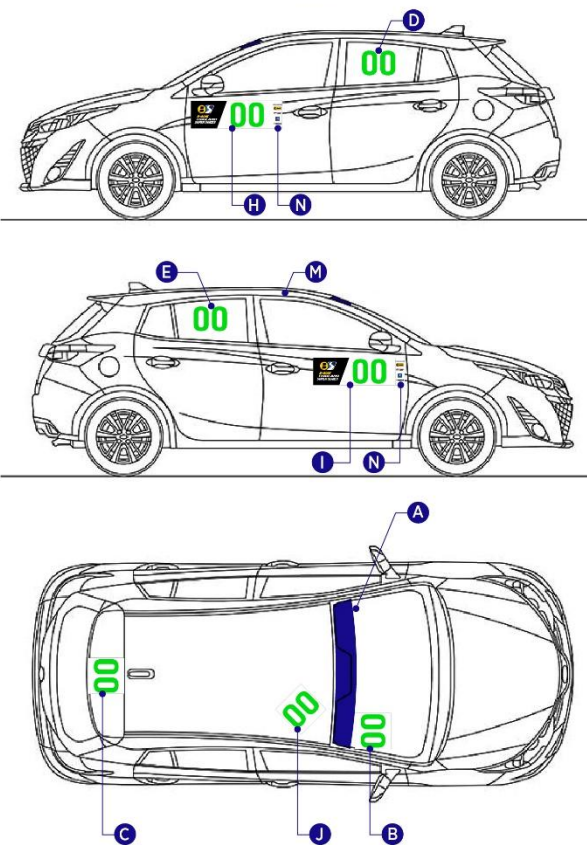
Class Overall ::: Green number



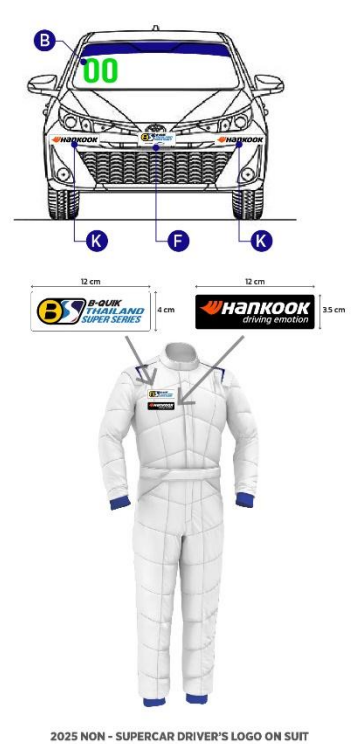
Class C ::: Pink number



Class C Plus (C⁺) ::: Orange number



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 (R)	
N	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

