



TECHNICAL REGULATIONS

TH SUPER
PICKUP

2025

ORGANIZED BY



สารบัญ

Part B – ข้อบังคับด้านเทคนิค

B.1	คำนิยาม	2
B.2	การตรวจสอบสภาพ	2
B.3	ความปลอดภัยขณะทำการซ่อม, จับเวลารอบคัดเลือก และการแข่งขัน	3
B.4	ข้อบังคับด้านเทคนิค รุ่น Thailand Super Pickup Championship	
B.4.1	คุณสมบัติรถแข่ง	4
B.4.2	ตัวถัง	4
B.4.3	น้ำหนัก	7
B.4.4	เครื่องยนต์	8
B.4.5	ระบบส่งกำลัง และขับเคลื่อน	14
B.4.6	ระบบช่วงล่าง	14
B.4.7	ระบบเบรค	15
B.4.8	ล้อ และยาง	15
B.4.9	อากาศพลศาสตร์	16
B.4.10	ท่อไอเสีย	17
B.4.11	ระบบความปลอดภัย	17
B.4.12	เชื้อเพลิง	23
B.4.13	อุปกรณ์บันทึกภาพ	23
B.4.14	กล้องติดหมวกกันน็อค	23
B.5	สัญญาณธง	24

Part C – ตำแหน่งติดตั้งเกียร์

C.1	รุ่น Thailand Super Pickup Class A / B / C	26
-----	--	----

Part B – ข้อบังคับด้านเทคนิค

B.1 คำนิยาม

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

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

ในกรณีที่มีการทุจริตทางด้านเทคนิค เมื่อกรรมการตรวจพบจะถูก Disqualified และปรับโทษเป็นเงินจำนวน 50,000 บาท

B.2 การตรวจสอบสภาพ

ผู้ร่วมการแข่งขันต้องดำเนินการนำรถแข่งและอุปกรณ์ตามรายการดังต่อไปนี้ เพื่อเข้ารับการตรวจกับคณะกรรมการตรวจสอบสภาพ

● Logbook	● ชุดนักแข่ง (Racing Suit)
● หมวกกันน็อค (Helmet)	● ถุงคลุมหน้า (Balaclava)
● ถุงมือ (Racing Gloves)	● รองเท้าแข่ง (Racing Boots)
● ถุงเท้าแข่ง (Racing Socks)	● เสื้อ และกางเกงกันไฟชั้นใน (Base Liner/Underwear)
● อุปกรณ์ประคองปล้องกระดูกลำคอ (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 นั้น นักแข่ง / ผู้จัดการทีม จะต้องทำหนังสือคำร้องยื่นต่อคณะกรรมการ เพื่อขอตรวจสอบสภาพล่าช้า ทั้งนี้ นักแข่ง / ผู้จัดการทีม **ต้อง** ทำเอกสารก่อนหมดเวลาตรวจสอบสภาพไม่น้อยกว่า 60 นาที ถ้าหากพ้นเวลาที่กำหนดโดยไม่ได้นั้นคำร้องไว้ **คณะกรรมการอาจไม่อนุญาตให้รถแข่งคันนั้น ลงทำการซ้อม (Free Practice) / ลงทำการจับเวลารอบคัดเลือก (Qualifying) หรือลงทำการแข่งขัน (Race) ได้**

B.2.1 รถทุกคันที่มีความประสงค์จะเข้าร่วมการแข่งขันในรุ่น Thailand Super Pickup จะต้องเจาะรูที่เครื่องยนต์บริเวณน็อตฝาครอบวาล์ว หรือฝาสูบ อย่างน้อย 3 รู และบริเวณน็อตอ่างน้ำมันเครื่อง อย่างน้อย 3 รู เพื่อให้สามารถใส่ซีลได้ โดยต้องดึงรััดซีลให้แน่นตึง เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบผู้จัดฯ สามารถตรวจสอบได้ **หลังจบการแข่งขันในวันอาทิตย์ อนุญาตให้ตัดซีลได้หลังเที่ยงคืนวันอังคาร (เช้าวันพุธ) โดยไม่ต้องทำหนังสือคำร้องยื่นต่อคณะกรรมการฯ** ถ้าหากซีลถูกตัด หรือปรากฏมีรอยแกะ **ก่อนเวลาที่ระบุข้างต้น โดยไม่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการฯ** ก่อน จะมีการปรับโทษตามกติกาใน B-Quik Thailand Super Series Sporting Regulations นอกจากนี้คณะกรรมการอาจจะปรับโทษนักแข่งของรถคันดังกล่าว ด้วยการตัดคะแนนสะสมที่ได้รับในสนามนั้น และขอเรียกถ้วยรางวัลคืน

รถแข่งที่**ลงทำการแข่งขันทั้งจบและไม่จบการแข่งขัน** คณะกรรมการตรวจสอบ**สามารถทำการสุ่มตรวจได้** ดังนั้น นักแข่ง / ทีมแข่ง จะต้องนำรถแข่งเข้าตรวจสอบซ้ำอีกครั้ง โดย Restrictor ต้องมีขนาดตามที่กติกากำหนดไว้เท่านั้น **ทั้งนี้ นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องอุดไม่ให้อากาศผ่าน Restrictor และเครื่องยนต์ต้องดับในขณะทำการตรวจ** รวมถึงเปิดฝาสูบเพื่อวัดปริมาตรความจุของเครื่องยนต์หลังสิ้นสุดการแข่งขันแต่ละสนาม ทั้งนี้จะต้องมีตัวแทนทีมแข่งเตรียมพร้อมนอกบริเวณ Parc ferme' เพื่อปฏิบัติตามคำสั่งของกรรมการตรวจสอบทันที มิเช่นนั้น จะถูกรายงานไปที่กรรมการผู้ตัดสิน เพื่อพิจารณาลงโทษต่อไป

B.2.2 นักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องนำรถแข่ง เพื่อทำการตรวจสอบว่าถูกต้องตามกฎและกติกาหรือไม่ ซึ่งการตรวจสอบนี้อาจจะเกี่ยวข้องกับ

B.2.2.1 การตรวจสอบระบบความปลอดภัยต่างๆ (Safety Systems)

B.2.2.2 การตรวจสอบตามข้อบังคับทางด้านเทคนิค

B.2.2.3 การตรวจสอบน้ำหนักของรถแข่ง ซึ่งรถแข่งอาจจะถูกเรียกตรวจสอบ หรือ ชั่งน้ำหนัก :

- ก่อน หรือ หลังการซ่อม
- ระหว่าง หรือ หลังการจับเวลารอบคัดเลือก
- หลังสิ้นสุดการแข่งขันในรุ่นที่ลงทำการแข่งขัน

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

B.3.1 กรณีมีรถแข่งได้รับอุบัติเหตุ หรือจอดเสียอยู่ในสนาม ทั้งในระหว่างการซ้อม, จับเวลารอบคัดเลือก หรือระหว่างการแข่งขัน ถึงแม้คณะกรรมการจัดการแข่งขันมีคำสั่งหยุดการแข่งขัน หรือภายหลังสัญญาณธงเขียว **ห้ามมิให้ผู้ใดลงไป**ในสนามแข่งขันก่อนได้รับอนุญาต ยกเว้นกรรมการที่ปฏิบัติงานในหน่วยกู้ภัยเท่านั้น ซึ่งรถคันที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ จะถูกนำเข้าสู่บริเวณที่ปลอดภัย หรือบริเวณพักรถเพื่อรอตรวจสอบ (Parc Ferme')

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

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

B.3.4 กรณีเกิดการฝ่าฝืน หรือละเมิดข้อบังคับด้านความปลอดภัย นักแข่ง / ทีมแข่ง อาจถูกพิจารณาถอดถอนให้
ออกจากการแข่งขัน

B.4 ข้อบังคับด้านเทคนิค รุ่น Thailand Super Pickup

B.4.1 คุณสมบัติรถแข่ง

B.4.1.1 ต้องเป็นรถกระบะที่ผลิตและประกอบในประเทศไทย อนุญาตให้ดัดแปลงได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้การควบคุม
และดุลยพินิจของคณะกรรมการจัดการแข่งขัน นักแข่งต้องระบุได้ว่าเป็นยี่ห้อใด รุ่นใดที่จะเข้าร่วมการแข่งขัน

B.4.1.2 อนุญาตให้รถยี่ห้อ Ford รุ่น Ranger Raptor สามารถเข้าร่วมการแข่งขันได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้การควบคุม
และดุลยพินิจของคณะกรรมการจัดการแข่งขัน

B.4.1.3 ต้องเป็นรถกระบะที่สามารถจดทะเบียนได้ตามกฎหมาย และต้องแสดงสมุดทะเบียนประจำรถในการตรวจ
สภาพ (ใช้สำเนาได้)

B.4.1.4 ต้องเป็นเครื่องยนต์ดีเซล Common Rail เท่านั้น

B.4.1.5 เป็นรถกระบะขับเคลื่อน 2 ล้อ

B.4.1.6 ในความหมายของรถกระบะจะต้องมีห้องโดยสาร (Cockpit) และกระบะท้าย

B.4.1.7 ต้องเป็นรถกระบะแบบ 2 ประตู ตอนเดียว หรือ มีแคป หรือ 4 ประตู

B.4.1.8 หากข้อมูลทางเทคนิคของรถยนต์รุ่นใหม่ที่มีสมรรถนะสูงกว่าที่กำหนดไว้ให้นักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องทำ
การแจ้งต่อคณะกรรมการตรวจสภาพ เพื่อทำการตรวจสอบข้อมูลก่อน อาทิเช่น กำลังอัดสูง, หัวฉีด, ช่วงล่าง,
Ball Joint ฯลฯ หากนักแข่ง / ทีมแข่งแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จ เมื่อตรวจพบในภายหลังจะมีการปรับโทษตามดุลยพินิจ
ของคณะกรรมการ

B.4.2 ตัวถัง

B.4.2.1 ตัวถัง แซลชี รูปทรงของรถ หัวเก๋งต้องเป็นรูปทรงเดิม และกระบะท้าย ห้ามถอดออก และห้ามดัดแปลง หรือ
ใช้วัสดุอื่นที่ต่างไปจากโรงงานผู้ผลิต

B.4.2.2 สามารถเปลี่ยนวัสดุของฝากระโปรงหน้า, ประตูโดยสาร, แก้มซ้าย-ขวา, กันชนหน้าได้แต่ต้องเป็นวัสดุที่มี
คุณภาพใกล้เคียงวัสดุเดิม ยกเว้นประตูคนขับ ต้องเป็นประตูเดิมจากโรงงานผู้ผลิตเท่านั้น และห้ามทำการตัด
โครงสร้างภายในเด็ดขาด

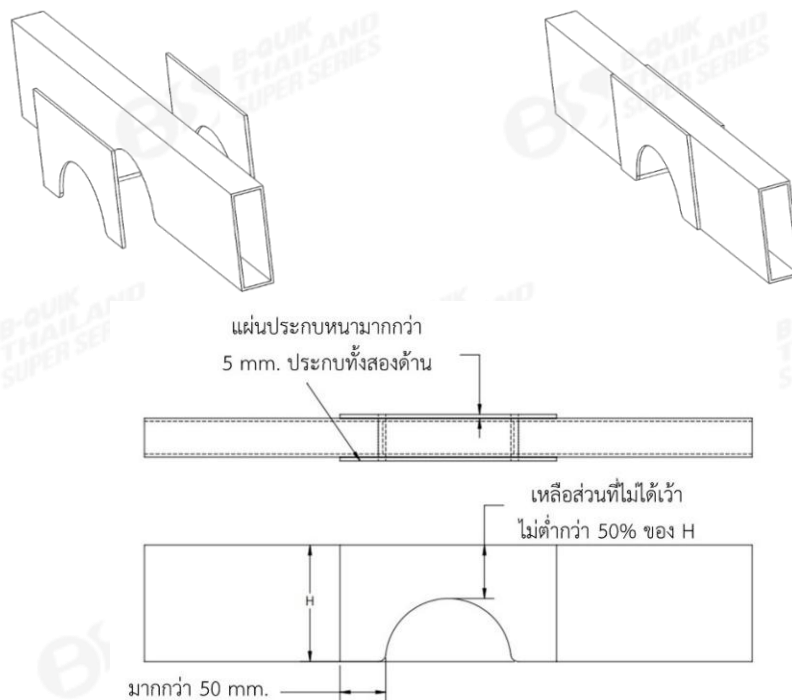
B.4.2.3 กระงกบังลมหน้า ต้องเป็นแบบ 2 ชั้น (Laminated) เท่านั้น กรณีมีรอยแตกร้าว เมื่อรวมกันแล้ว ต้อง
ยาวไม่เกิน 30 เซนติเมตร ในทุกบริเวณ และขึ้นกับดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจสภาพ

B.4.2.4 ความกว้างของรถทั้งคันต้องไม่เกิน 210 เซนติเมตร โดยวัดจากจุดศูนย์กลางแนวตั้งของดุมล้อ

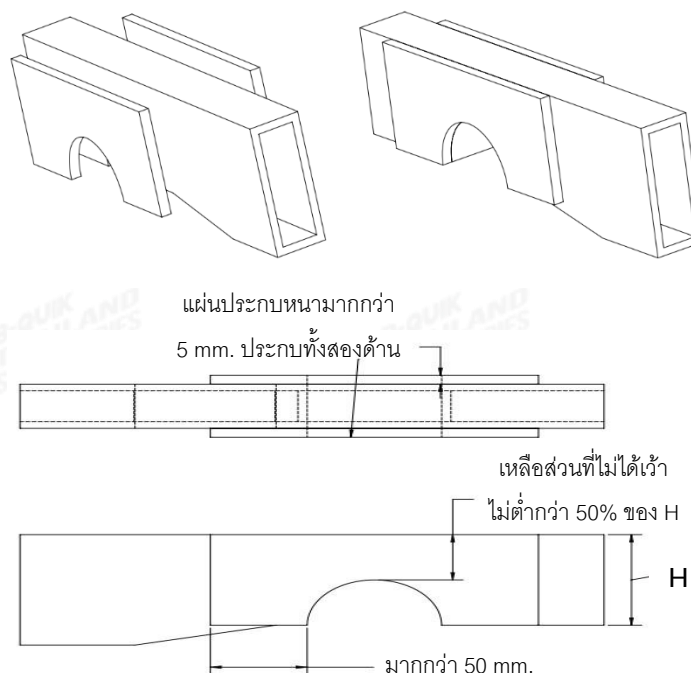
B.4.2.5 ห้ามตัดต่อตัวถัง และ Chassis (แชสซี) ในช่วงระหว่างล้อหน้าถึงล้อหลัง ห้ามเปลี่ยนโครงสร้างของตัวถัง และ Chassis (แชสซี) ที่สำคัญ เพื่อการลดน้ำหนัก หากมีการแก้ไข หรือดัดแปลง จะมีการปรับโทษตามดุลยพินิจของคณะกรรมการตรวจสอบภาพ

B.4.2.6 ห้ามผ่า หรือเปิดช่องพื้นกระบะ เพื่อคงไว้ซึ่งความแข็งแรงของโครงสร้างพื้นกระบะ ยกเว้น เจาะรู เพื่อติดตั้งอุปกรณ์เสริม โดยขนาดรูจะต้องเหมาะสมกับขนาดของอุปกรณ์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการตรวจสอบภาพ

B.4.2.7 สามารถให้ Chassis (แชสซี) ด้านล่างบริเวณเพลาท้าย โดยจะให้ได้ไม่เกิน 50% และจะต้องเสริมความแข็งแรงด้วยแผ่นเหล็กที่มีความหนาอย่างน้อย 5 มม. ทั้งสองข้างของ Chassis (แชสซี) โดยให้ยึดถือ ระยะความสูง H ที่แคบที่สุดมาทำการคำนวณ ดังรูปต่อไปนี้



B.4.2.8 หากแชสซีบริเวณที่จะทำการเจาะมีขนาดต่างกัน ให้ใช้ขนาด H ที่น้อยที่สุดเป็นตัวกำหนด (ดังรูปด้านล่าง)

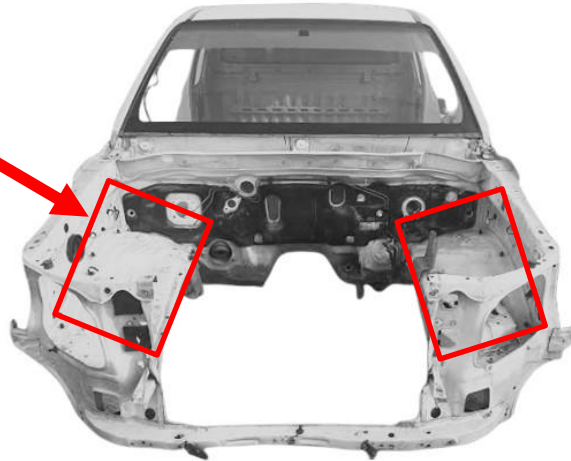


B.4.2.9 กันชนหลังต้องถอดออก

B.4.2.10 ฝาปิดท้ายกระบะสามารถถอดออกได้

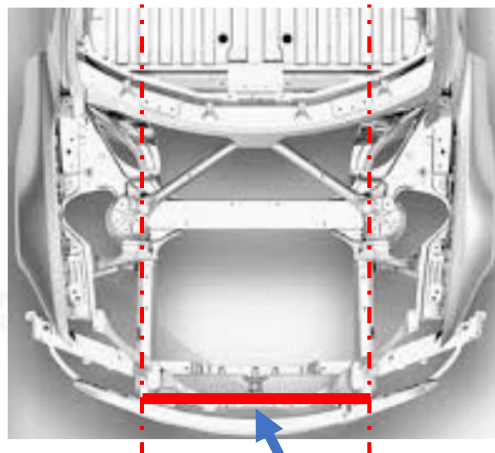
B.4.2.11 ห้ามผ่าซุ้มล้อภายในห้องเครื่อง ในกรณีที่ซุ้มล้อจากโรงงานผู้ผลิตเป็นพลาสติกให้ติดตั้งแผ่นโลหะ ที่มีความหนาไม่น้อยกว่า 1 มม. ยึดด้วยน็อต หรือการเชื่อมให้มีความแข็งแรง เป็นวัสดุอื่นใดที่ไม่ใช่โลหะ หรือที่ไม่มีมา จะต้องทำการปิดด้วยวัสดุโลหะให้แข็งแรงและปลอดภัย

ซุ้มล้อภายใน
ห้องเครื่อง



B.4.2.12 ตำแหน่งจุดยึดหัวเก๋ง ต้องเป็นตำแหน่งเดิมจากโรงงานเท่านั้น ห้ามมีการปรับแต่ง หรือเลื่อนโดยเด็ดขาด (หากมีการปรับแต่งจะต้องมีก้อนน้ำหนักถ่วงเพิ่มตามดุลยพินิจของกรรมการ โดยไม่ถือเป็นน้ำหนักของตัวรถ ตัวอย่างเช่น น้ำหนักขั้นต่ำ 1,000 Kg. น้ำหนักถ่วง 40 Kg. น้ำหนักรวมต้องไม่ต่ำกว่า 1,040 Kg. โดยมีก้อนน้ำหนัก 40 Kg. อยู่บริเวณที่นั่งผู้โดยสารด้านหน้า)

B.4.2.13 อนุญาตให้ใส่คานเหล็กด้านหน้า เพื่อจุดประสงค์ในการติดตั้งอุปกรณ์ อาทิเช่น อินเตอร์ หรือหมอนน้ำ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกิน 1.5 นิ้ว หนาไม่เกิน 2 มม. ห้ามบิดรูปลายท่อ และมีความกว้างไม่เกินแชสซี โดยอนุญาตให้ใส่คานได้ไม่เกิน 1 เส้น พร้อมทั้งให้ทำการเจาะรูขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่ต่ำกว่า 10 มม. ในตำแหน่งที่กรรมการสามารถตรวจสอบได้ (อ้างอิงตามภาพข้างล่างนี้) และห้ามทำการเสริมโครงเหล็กบริเวณกันชนหลัง



ท่อเส้นผ่านศูนย์กลาง
ขนาดไม่เกิน 1.5 นิ้ว หรือ 38.1 มม
ความหนา ไม่เกิน 2 มม

B.4.2.14 ต้องติดตั้งกระจกมองข้างซ้าย-ขวา และสามารถติดตั้งกล่องเสริมได้ แต่กระจกมองข้างยังคงต้องใช้งานได้

B.4.3 น้ำหนัก

B.4.3.1 น้ำหนักรถ เป็นน้ำหนักที่รวมน้ำหนักของนักแข่ง สำหรับรุ่น Thailand Super Pickup

ความจุ เครื่องยนต์ CC.	น้ำหนักขั้นต่ำ (Kg.) ปี 2024	น้ำหนักที่เพิ่มขึ้น	น้ำหนักขั้นต่ำ (Kg.) ปี 2025	Committee Weight (Kg.) (+ , -)
ต่ำกว่า 2,150	1,340	+75 Kg.	1,415	
2,151 – 2,250	1,375	+75 Kg.	1,450	
2,251 – 2,350	1,410	+75 Kg.	1,485	
2,351 – 2,450	1,435	+75 Kg.	1,510	
2,451 – 2,550	1,465	+75 Kg.	1,540	
2,551 – 2,650	1,530	+75 Kg.	1,605	
2,651 – 2,750	1,570	+75 Kg.	1,645	
2,751 – 2,850	1,615	+75 Kg.	1,690	
2,851 – 2,950	1,645	+75 Kg.	1,720	
2,951 – 3,050	1,675	+75 Kg.	1,750	
3,051 – 3,150	1,705	+75 Kg.	1,780	
3,151 – 3,250	1,735	+75 Kg.	1,810	
สำหรับเครื่อง RZF-TC 2,164 CC.	-	-	TBA	

B.4.3.2 กรณีที่นักแข่ง / ทีมแข่ง แจ้งความจุของเครื่องยนต์ไม่ตรงตามที่รถลงทำการแข่งขัน (ซึ่งมีผลต่อเรื่องน้ำหนักขั้นต่ำ (Minimum Weight)) หากตรวจพบในภายหลังจะมีการปรับโทษตามดุลยพินิจของคณะกรรมการ

B.4.3.3 อนุญาตให้ถ่วงน้ำหนักเพิ่ม เพื่อให้มีน้ำหนักต่ำสุดตามที่ผู้จัดฯ กำหนดไว้ในกติกา แต่วัสดุที่ใช้ต้องเป็นวัสดุรูปบล็อก โดยการยึดน้ำหนักถ่วงกับตัวรถ ต้องยึดติดด้วยตัวน็อต (Bolt) ที่มีขนาดอย่างน้อย 12 มม. จำนวน 2 ตัวขึ้นไป โดยมี Plate โลหะประกบบน-ล่าง และต้องทำการยึดอย่างแน่นหนา

B.4.3.4 น้ำหนักถ่วงจากการแข่งขัน (Success Ballast) สำหรับการแข่งขันสนามต่อไป กรณีรถแข่งมีผลการแข่งขันครั้งล่าสุดจะถูกเพิ่มน้ำหนักในแต่ละ Class ดังต่อไปนี้

ผลการแข่งขัน	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3
Class A	+ 50	+ 25	+ 15
Class B	+ 50	+ 25	+ 15
Class C	+ 50	+ 25	+ 15

B.4.3.5 น้ำหนักถ่วงจากผลการแข่งขันมากที่สุดไม่เกิน 90 กิโลกรัม

B.4.3.6 กรณีรถแข่งมีผลการแข่งขันในครั้งต่อไปจบเกินกว่าอันดับ 3 / DNF (Did Not Finish) / DNS (Did Not Start) / DQ (Disqualified) ให้เอน้ำหนักถ่วงเพิ่มที่หนักที่สุดออก

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

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

B.4.3.7 น้ำหนักถ่วงจากผลการแข่งขัน ถือเป็นน้ำหนักที่ต้องติดตั้งเพิ่ม โดยให้ยึดไว้ 1 จุดบริเวณเบาะนั่งผู้โดยสาร การยัดน้ำหนักถ่วงจากผลการแข่งขันกับตัวรถ จะต้องยึดให้ปลอดภัยต่อนักแข่ง โดยต้องยึดด้วยตัวน็อต (Bolt) ที่มีขนาดอย่างน้อย 12 มม. จำนวน 2 ตัวขึ้นไปอย่างสมมาตรโดยมี Plate โลหะประกบบน-ล่าง หนาอย่างน้อย 2 มม. ถ้าน้ำหนักของวัสดุถ่วงก่อนๆ นั้นไม่เกิน 20 กิโลกรัม แต่ถ้ามากกว่า 20 กิโลกรัม ต้องยึดด้วยน็อต (Bolt) ที่มีขนาดอย่างน้อย 12 มม. จำนวน 5 ตัวขึ้นไป

⊕	< 20 kg	⊕
⊕	< 20 kg	⊕
⊕	< 20 kg	⊕

⊕	>20 kg	⊕
⊕		⊕
⊕		⊕

B.4.4 เครื่องยนต์

B.4.4.1 อนุญาตให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ที่ตกรุ่นได้ 1 รุ่น แต่ต้องเป็นยี่ห้อเดียวกันกับตัวถัง และรุ่นเดียวกันกับตัวถังที่แสดงในสมุดคู่มือ หรือสมุดจดทะเบียนใช้งานตามกฎหมาย

B.4.4.2 ไม่อนุญาตลดขนาดความจุเครื่องยนต์ เพื่อประโยชน์ในการเลือกขนาด Restrictor และน้ำหนักตัวรถ

B.4.4.3 ต้องเป็นเครื่องยนต์ดีเซล ระบบ Common Rail เท่านั้น

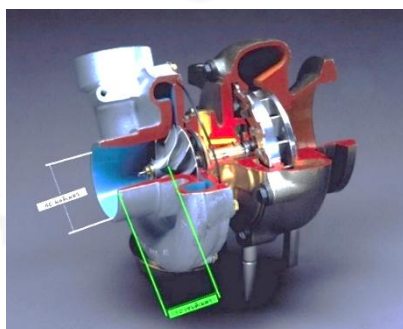
B.4.4.4 อนุญาตให้เลื่อนตำแหน่งเครื่องยนต์ได้ แต่ต้องไม่ดัดแปลง หรือขยายผนังห้องเครื่อง

B.4.4.5 ฝาสูบอิสระ ช่วงล่างเครื่องยนต์ ข้อเหวี่ยง ก้านสูบ ลูกสูบ อิสระ

B.4.4.6 Restrictor จะต้องมีการเข้าอากาศและทางออกของอากาศเพียงทางเดียวเท่านั้น ห้ามมีช่องทางการไหลของอากาศอื่นใดนอกเหนือจากช่องทางดังกล่าวข้างต้น โดยขนาดของปาก Restrictor กำหนดตามตารางด้านล่างดังต่อไปนี้

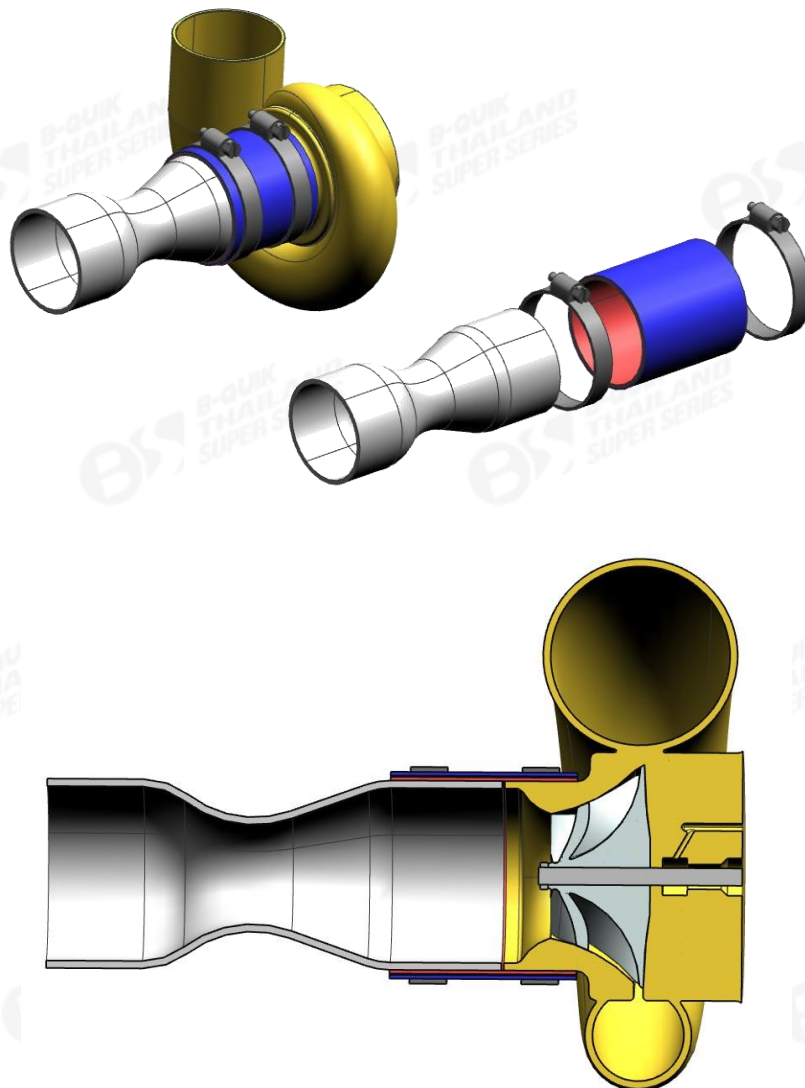
ยี่ห้อรถ / รุ่นรถ	ความจุเครื่องยนต์ CC.	Committee Weight (Kg.) (+ , -)	น้ำหนักขั้นต่ำ (Kg.)	Restrictor Size (mm.)	Remark
Isuzu All New	2,451 – 2,550	-	1,540	42	-
Isuzu D-Max	2,951 – 3,250	-	1,810	42	-
Ford Ranger	2,951 – 3,050	-	1,750	42	-
	3,151 - 3,250	-	1,810	42	-
Mitsubishi Triton	2,351 - 2,450	-	1,510	47	-
Toyota Hilux Champ	2,751 – 2,850	-	1,690	42	-
Chevrolet Colorado	2,751 – 2,850	-	1,690	42	-

โดยจุดที่แคบที่สุดจะต้องมีระยะห่างจากจุดปลายสุดของยอดใบ Turbo ไม่เกิน 10 ซม. ไม่จำกัดจำนวน Turbo ในกรณีที่มี Restrictor มากกว่า 1 ตัว พื้นที่หน้าตัดโดยรวมจะต้องไม่เกินค่าที่กำหนดในตารางด้านบน (ตามรูปด้านล่างนี้)

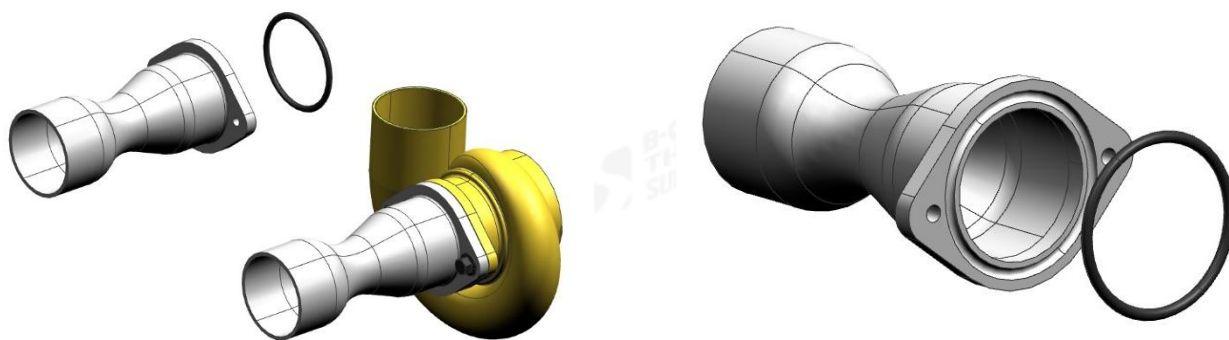


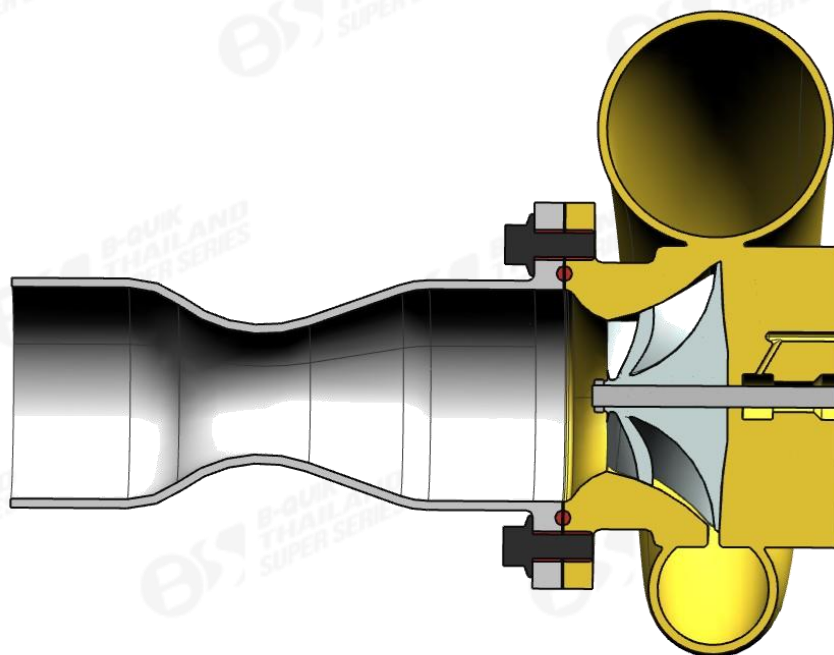
B.4.4.7 ลักษณะการติดตั้งของ Restrictor กำหนดให้มีเพียงสองรูปแบบดังต่อไปนี้เท่านั้น

B.4.4.7.1 แบบท่อแยกรัด ต้องมีเข็มขัดรัดท่ออย่างบริเวณปาก Turbo และปากทางออก Restrictor



B.4.4.7.2 แบบหน้าแปลนขันน็อตยึดระหว่างปาก Turbo กับ Restrictor ต้องมีโอริงซีลระหว่างหน้าแปลนที่ประกบกัน และโอริงต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์ รวมทั้งต้องทากาวปะกันไว้ระหว่างหน้าแปลน





B.4.4.8 ห้ามใช้ Turbo แบบที่มีระบบวาล์วอากาศไหลกลับจากฝั่งแรงดันสูงมาหน้าใบ Turbo (Recirculation) ที่ติดตั้งโดยตรงกับโช่งไอดี

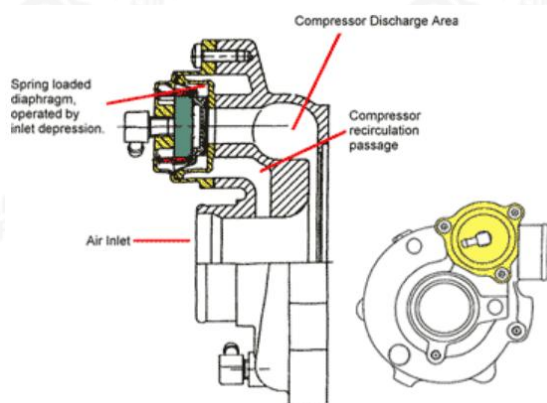


Photo: www.turbomaster.info, www.treadstoneperformance.com

B.4.4.9 อนุญาตให้ใช้ Turbo หรือ Super Charger ได้ แต่ไม่อนุญาตให้ใช้ทั้งสองอย่างร่วมกัน

B.4.4.10 อนุญาตให้ใช้ Turbo 2 ชั้น หรือที่มีรูสล๊อต และรูดผ่านด้านข้างของ Turbo ตามรูปข้างล่างนี้ได้ โดยอากาศทั้งหมดจะต้องผ่าน Restrictor ตามขนาดที่ผู้จัดฯ กำหนดเท่านั้น



B.4.4.11 ระบบควบคุมเครื่องยนต์และสายไฟอิสระ**B.4.4.12** ห้ามระบบ Dry Sump

B.4.4.13 สามารถติดตั้ง Intercooler ได้ หากรุ่นนั้นๆ ไม่ได้ติดตั้งมาให้ หรือติดตั้งมาแล้ว นักแข่ง / ทีมแข่งสามารถเลือกตำแหน่งในการติดตั้ง Intercooler ได้ โดยจะอยู่ที่ใต้ฝากระโปรงหน้า หรือด้านหน้าหม้อน้ำรถ และสามารถเปลี่ยนให้มีขนาดใหญ่ขึ้นได้ แต่ห้ามเพิ่มจำนวน ทั้งนี้ อนุญาตให้ใช้ Intercooler แบบน้ำได้ และสามารถติดตั้งโดยให้ห่างจากขอบกระบะด้านหน้า ไม่เกิน 50 cm. แต่ต้องเป็นระบบปิดและจะต้องไม่มีน้ำรั่วไหลออกจากระบบตลอดการแข่งขัน หากมีน้ำรั่วไหลออกมาจะมีการปรับโทษจากคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน และให้ถือเป็นความรับผิดชอบของทีมแข่ง

B.4.4.14 สามารถใส่ของเหลวในระบบน้ำมันเชื้อเพลิงในบริเวณกระบะด้านหลังได้ ทั้งนี้การติดตั้งจะต้องห่างจากขอบกระบะด้านหน้าไม่เกิน 50 cm. โดยจุดสูงสุดของอุปกรณ์ต้องสูงไม่เกินขอบกระบะหลัง และจะต้องไม่มีของเหลวรั่วไหลออกจากระบบ ตลอดการแข่งขัน หากมีการรั่วไหลออกมาจะมีการปรับโทษจากคณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน และให้ถือเป็นความรับผิดชอบของทีมแข่ง

B.4.4.15 ห้ามใช้ Dry Ice ในระบบหล่อเย็นใดๆ ทั้งสิ้น

B.4.4.16 สามารถเปลี่ยนขนาดของหม้อน้ำได้ แต่จุดยึดของหม้อน้ำต้องเป็นจุดยึดเดิม อย่างน้อยจำนวน 2 จุด และต้องอยู่ในตำแหน่งติดตั้งเดิม แต่ห้ามเพิ่มจำนวนหม้อน้ำ

B.4.4.17 สามารถติดตั้งพัดลมไฟฟ้าด้านหน้า หรือด้านหลังหม้อน้ำได้ โดยไม่จำกัดจำนวน

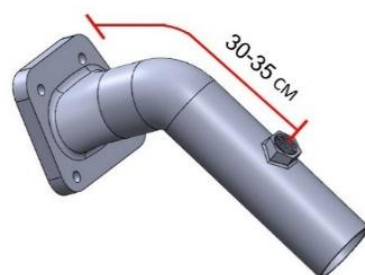
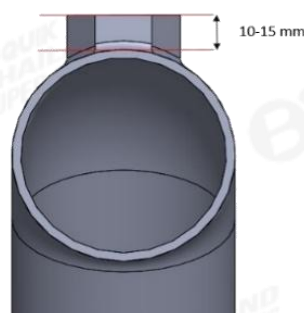
B.4.4.18 ไม่อนุญาตให้ใช้แก๊สทุกชนิด หรือของเหลวคลุกเคล้ากับอากาศที่ผ่านเข้าสู่ท่อร่วมไอดี และการลดอุณหภูมิอากาศโดยวิธีอื่น นอกเหนือจากการใช้ Intercooler จากกติกาข้อ B.4.4.13

B.4.4.19 คณะกรรมการจัดการแข่งขัน ขอสงวนสิทธิ์ในการตัดสินใจปริมาณไอเสีย (ควันท่อ) ของรถแต่ละคัน โดยคำตัดสินของคณะกรรมการจัดการแข่งขันถือเป็นที่สุด

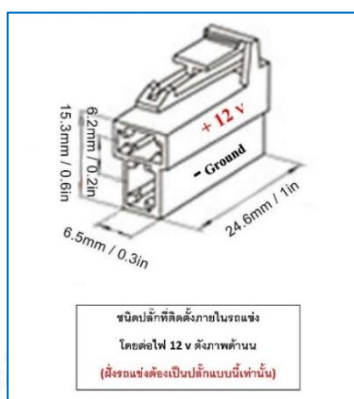
B.4.4.20 ไม่อนุญาตให้ฉีดของเหลวทุกชนิดลงพื้นผิวแทร็ค (รวมถึงการฉีดเข้าหม้อน้ำ และ Intercooler)

B.4.4.21 ไม่อนุญาตให้เดินท่อน้ำหล่อเย็นและท่อ Intercooler ภายในห้องโดยสารเด็ดขาด

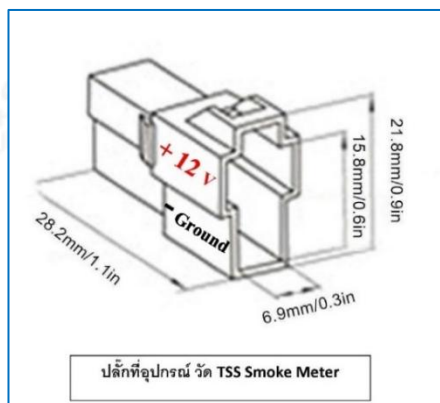
B.4.4.22 การติดตั้ง Black Smoke Sensor เพื่อวัดปริมาณควันท่อ นักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องติดตั้งจากแปลนโข่งหลัง Turbo โดยตำแหน่งที่ติดตั้งนั้นจะอยู่ในระยะ 30 – 35 เซนติเมตร (ตามรูปด้านล่าง)



B.4.4.23 รถแข่งทุกคันจะต้องใช้ปลั๊ก Connector 2 Pin สำหรับติดตั้ง Black Smoke Sensor อย่างน้อยจำนวน 1 ชุด และสามารถเชื่อมต่อกับปลั๊กของอุปกรณ์การวัดค่าควันดำ (ตามรูปที่ 2) ได้ โดยอุปกรณ์ดังกล่าวนี้สามารถต่อกับไฟแรงดันขนาด 12 Volts ได้ ทั้งนี้ให้ต่อขั้ว (+) และขั้ว (-) ตามรูปที่ 1

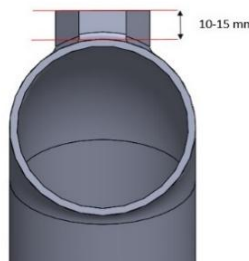
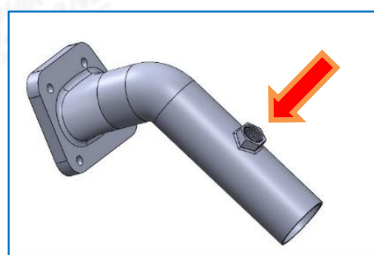


รูปที่ 1



รูปที่ 2

B.4.4.24 นักแข่งต้องเตรียมเกลียวขนาด M 18 x 1.5 โดยที่ขนาดความสูงของน็อตจะต้องที่ไม่เกิน 15 mm. โดยติดตั้งตามรูปภาพด้านล่าง



B.4.4.25 นักแข่งจะต้องทำการโหลด Application "TSS SMOKE DETECT" เพื่อดูการแสดงค่าปริมาณควันดำของรถแข่งในขณะที่ทำการแข่งขัน ทั้งนี้นักแข่งจะต้องหาตำแหน่ง หรือจุดยึดของอุปกรณ์ในการเชื่อมต่ออย่างแน่นหนา เพื่อป้องกันอุปกรณ์เสียหายระหว่างทำการแข่งขัน

B.4.4.26 การติดตั้งเซ็นเซอร์วัดปริมาณควันดำจะต้องถูกติดตั้งหลังจากจุดร่วมท่อไอเสียและเวสเกต เพื่อการวัดปริมาณควันดำที่ถูกต้อง

B.4.4.27 นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบจัดหา Sensor เอง โดยกำหนดให้ใช้ Sensor Bosch LSU 4.9 สำหรับใช้ร่วมกับอุปกรณ์ Smoke Detector ทั้งนี้ Sensor จะต้องสามารถใช้งานได้ตลอดการแข่งขัน ควบคู่ไปกับการแข่งขัน ทั้งนี้ในแต่ละครั้งที่จัดการแข่งขัน นักแข่ง / ทีมแข่ง ต้องชำระเงินมัดจำอุปกรณ์ Smoke Detector และโทรศัพท์มือถือจำนวน 5,000 บาท ซึ่งทางผู้จัดฯ ได้จัดเตรียมอุปกรณ์เหล่านี้ไว้ให้เพื่อใช้ในการแข่งขัน แต่หากอุปกรณ์ได้รับความเสียหายหรือชำรุดที่ไม่ได้เกิดจากผู้จัดฯ นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยราคาของอุปกรณ์ Smoke Detector จำนวนเงิน 10,000 บาท และโทรศัพท์มือถือจำนวนเงิน 3,000 บาท

B.4.4.28 การตรวจวัดปริมาณควันดำ จะเริ่มตั้งแต่เมื่อเริ่มต้นทำการแข่งขัน ไปจนจบการแข่งขัน โดยค่า AF Ratio จะต้องไม่ต่ำกว่า ทางที่ผู้จัดฯ กำหนด

B.4.4.29 หากเสื้อสูบจากโรงงานผู้ผลิตที่มีความจุเครื่องยนต์ต่างกัน แต่เสื้อสูบมีลักษณะเหมือนกัน และมีขนาดกระบอกสูบ (Bore) เท่ากัน สามารถใช้แทนกันได้ โดยไม่ถือว่าเป็นการลดความจุเครื่องยนต์ เพื่อผลประโยชน์ทางน้ำหนักตัวรถ โดยความจุของเครื่องยนต์ต้องไม่ต่ำกว่าโรงงานผู้ผลิตกำหนด เช่น เสื้อสูบเครื่องยนต์ 2,500 cc. (4JK1-TC), 3,000 cc. (4JJ1-TC), 2,800 cc. (1GD-FTV) และ 2,400 cc. (2GD-FTV) ที่มีลักษณะเหมือนกัน และขนาดกระบอกสูบ (Bore) เท่ากัน สามารถนำเสื้อสูบของเครื่องที่มีความจุมากกว่า มาใส่ข้อเหวี่ยง, ก้านสูบ และลูกสูบของเครื่องยนต์ที่ขนาดน้อยกว่าได้

B.4.4.30 อนุญาตให้ใช้เสื้อสูบจากโรงงานผู้ผลิตเท่านั้น (**ห้ามใช้เสื้อสูบ Billet**)

B.4.5 ระบบส่งกำลัง และขับเคลื่อน

B.4.5.1 ต้องรักษารูปแบบการเปลี่ยนเกียร์ใน รูปแบบ “H” Pattern ไว้

B.4.5.2 **ห้ามใช้ระบบเกียร์ Sequential**

B.4.5.3 อนุญาตให้ใช้เกียร์อัตโนมัติ แต่ห้ามใช้ระบบเปลี่ยนเกียร์ที่พวงมาลัย (เช่น Paddle shift ทุกประเภท)

B.4.5.4 **ห้ามใช้ระบบ Traction Control หรือระบบอื่นที่มีระบบแบบการทำงานใกล้เคียงกับ Traction Control**

B.4.5.5 การติดตั้งเซ็นเซอร์วัดความเร็วล้อ สามารถติดตั้งได้สูงสุดเพียงสองตัว โดยจะต้องติดตั้งที่ ล้อคู่หน้า หรือคู่หลังได้เท่านั้น **ห้ามติดตั้งทั้งล้อหน้า และล้อหลังพร้อมกัน**

B.4.5.6 เสื้อเกียร์อิสระ สามารถใช้เกียร์ต่างรุ่น ต่างยี่ห้อกันได้

B.4.5.7 อนุญาตให้ใช้เฟืองเกียร์แบบตรงและแบบเฉียง และปรับเปลี่ยนอัตราทดได้

B.4.5.8 อนุญาตให้ใช้ระบบเกียร์แบบ Synchromesh **ห้ามใช้ระบบเกียร์ Dog-box**

B.4.6 ระบบช่วงล่าง

B.4.6.1 ด้านหน้า สามารถเปลี่ยนโช้คและสปริงได้ จุดยึดช่วงล่างสามารถเลื่อนได้จากตำแหน่งเดิม 20 มิลลิเมตร (ในรัศมีวงกลมรอบตัวจากจุดยึดเดิม) โดยจุดยึดด้านบนของโช้คหน้าสามารถยึดในแนวตั้งได้ แต่**ห้ามผ่า หรือเปิดช่องขั้วล้อหน้า**

B.4.6.2 **ห้ามใช้คอกยล์สปริงช่วงล่างด้านหลัง**

B.4.6.3 **ห้ามเปลี่ยนระบบการทำงานของช่วงล่าง**

B.4.6.4 สามารถใช้โช้คที่มีซับแท้งค์ได้

B.4.6.5 ทอร์ชันบาร์ เหล็กกันโคลง สามารถเปลี่ยนได้ รถที่ไม่มีเหล็กกันโคลง อนุญาตให้ติดตั้งเพิ่มเติมได้

B.4.6.6 ด้านหลังต้องรักษาระบบการทำงานของช่วงล่างหลัง ตามแบบมาตรฐานจากโรงงานของรถรุ่นนั้นๆ แต่สามารถเปลี่ยนโช้คอัพ และแหนบได้ จุดยึดหูแหนบสามารถเลื่อนได้จากตำแหน่งเดิม 20 มิลลิเมตร (ในรัศมีวงกลมรอบตัวจากจุดยึดเดิม)

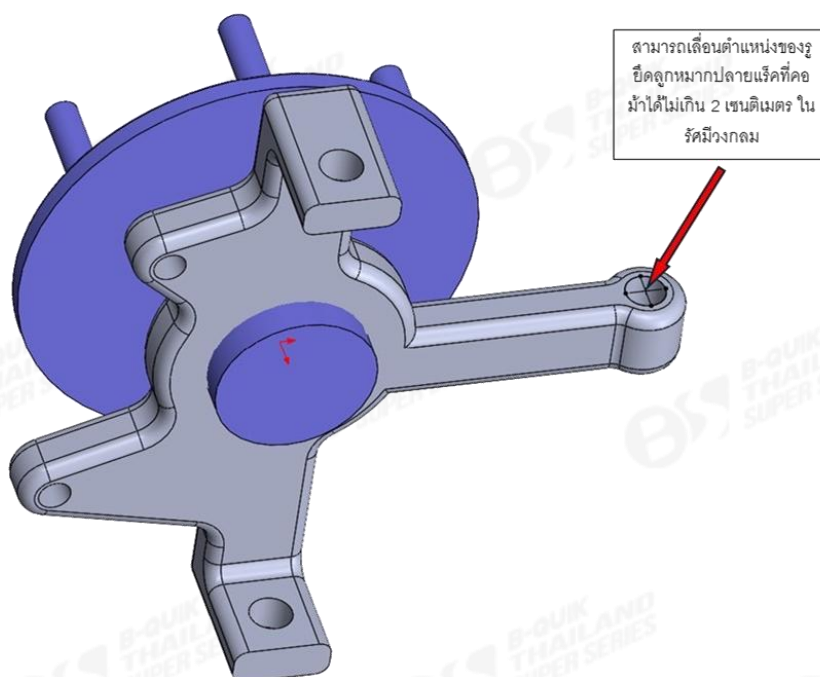
B.4.6.7 ชิ้นส่วนของระบบช่วงล่างด้านหน้าต้องเป็นชิ้นส่วนมาตรฐานที่ติดมากับรถรุ่นนั้นๆ โดยที่บูชช่วงล่างสามารถเปลี่ยนวัสดุเป็นยูรีเทนได้ แต่ไม่อนุญาต Ball Joint

B.4.6.8 จุดยึดด้านบนของใช้คัพหลัง สามารถย้ายจุดยึดจากหน้าเพลไปไว้หลังเพลได้

B.4.6.9 ห้ามผ่า หรือเปิดช่องพื้นกระบะ ยกเว้น เจาะรู เพื่อเดินสายขับเคลื่อน, สายไฟ, สายน้ำมัน

B.4.6.10 สามารถเพิ่มจุดยึด หรือจุดค้ำยันโครงตัวถังเพิ่มเติมได้ อุปกรณ์ทุกชิ้นจะต้องรับน้ำหนักด้วยแนบ แต่ห้ามผ่าหรือเปิดช่องพื้นกระบะ หรือเจาะรูเพื่อให้แขนยึด(ท่อนเหล็ก) ทะลุขึ้นสูงกว่าพื้นกระบะ

B.4.6.11 สามารถเปลี่ยนลูกหมากปลายแร็คชิ้นส่วนเดิมจากโรงงานผู้ผลิตมาเป็นแบบ Rod-End หรือ After Market ได้ และจุดยึดของลูกหมากปลายแร็คสามารถเลื่อนตำแหน่งสูง-ต่ำได้อิสระ (สามารถเลื่อนตำแหน่งของรูยึดลูกหมากปลายแร็คที่คอหม่าไม่เกิน 2 เซนติเมตร ในรัศมีวงกลม อ้างอิงตามภาพด้านล่างนี้)



B.4.7 ระบบเบรค

B.4.7.1 อนุญาตให้เปลี่ยนคาลิเปอร์หน้าและหลังได้ และไม่จำกัดจำนวน Piston ของคาลิเปอร์

B.4.7.2 ห้ามใช้ระบบเบรค ABS หรือระบบที่ทำงานเสมือนระบบเบรค ABS หากรถที่มีการติดตั้งปั๊ม ABS มาจากโรงงานต้องถอดปั๊ม ABS ออก

B.4.7.3 ระบบระบายความร้อนของเบรคให้ใช้ได้ เฉพาะอากาศที่มาจากบรรยากาศในสนามแข่งขันเท่านั้น

B.4.8 ล้อและยาง

B.4.8.1 ต้องใช้ล้อ ขนาด 18 นิ้ว ได้

B.4.8.2 ยางที่ใช้ในการแข่งขัน (Official Tires) ต้องเป็นยางที่มีสัญลักษณ์ และจัดจำหน่ายโดยตัวแทนที่ได้รับอนุญาตจากผู้จัดการแข่งขันเท่านั้น ขนาดของยางที่ใช้ในการแข่งขันมีดังต่อไปนี้

- ยาง Radial ยี่ห้อ HANKOOK Ventus RS4 ขนาด 245/40 R18 นิ้ว
- ยาง Radial ยี่ห้อ HANKOOK Ventus RS4 ขนาด 275/40 R18 นิ้ว

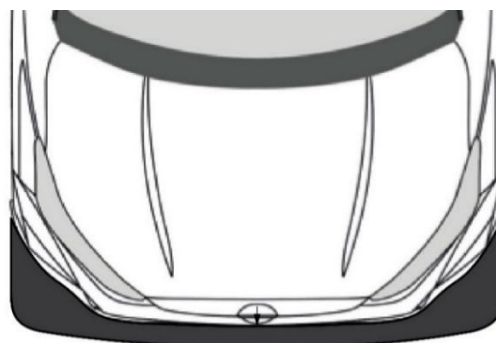
B.4.8.3 การสั่งจองยาง จะต้องสั่งจองจากตัวแทนจำหน่ายที่ผู้จัดการแข่งขันอนุญาตเท่านั้น (บริษัท 55K Racing จำกัด) ต้องชำระเงินค่ายางให้เรียบร้อยก่อนการแข่งขันแต่ละสนามจะเริ่มขึ้น ถ้านักแข่ง / ทีมแข่งใด สั่งจองยางและชำระเงินล่าช้ากว่าที่ผู้จัดการแข่งขันกำหนด ทางผู้จัดการแข่งขันจะไม่รับผิดชอบใดๆ ต่อความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้น

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

B.4.9 อากาศพลศาสตร์

B.4.9.1 สามารถติดตั้งสปลิทเตอร์ (ลิ้น) หน้า แต่ต้องไม่ยื่นออกมาจากตัวถัง หรือกันชนทางด้านหน้าเกิน 50 มิลลิเมตร ทั้งนี้จะต้องมีรูปทรงที่เป็นส่วนเว้าหรือส่วนโค้ง และต้องไม่ทำให้เป็นเหลี่ยมรวมถึงต้องกลมมนแหลมคม เนื่องจากมีโอกาสทำให้เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่น ทั้งนี้การติดตั้งลิ้นหน้าจะต้องมีความแข็งแรง แน่นหนาไม่สามารถหลุดได้เองในระหว่างทำการแข่งขัน

บริเวณที่เรียกว่า สปอยเลอร์หน้านั้น หมายถึง ตั้งแต่บริเวณกันชนหน้าจนถึงช่องล้อหน้า ซึ่งจะต้องไม่สูงเกิน 300 มม. เมื่อวัดจากระดับพื้น โดยจะเป็นขึ้นต่อกันชนเดิมหรือสามารถเปลี่ยนได้ทั้งกันชน อุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ ทั้งหมดที่ติดตั้งอยู่ในด้านหน้าเส้นแบ่งกึ่งกลางตัวรถ และโค้งตามรูปของกันชนโดยไม่มีส่วนแหลมคมเกินกว่าความกว้างของซุ้มล้อหน้าเมื่อมองจากด้านหน้า (ตามภาพประกอบข้างล่างนี้)



(ดูจากด้านบนของรถมองกับหรือจุดยึดสายรัดเข็มขัด)

TYPE 2



เส้นสีแดง เป็นขอบเขตส่วนที่กว้างที่สุดของแท่งข้างรถคันนี้ ห้ามมีอุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ใดๆ ในด้านหน้ายื่นเลยเส้นสีแดงนี้

B.4.9.2 หากใส่สปอยเลอร์หลัง ขนาดความยาวทั้งชิ้นต้องไม่เกิน 145 เซนติเมตร และกว้างไม่เกิน 25 เซนติเมตร ความสูงของสปอยเลอร์หลังต้องไม่เกินแนวหลังคาห้องโดยสาร และยื่นออกมาด้านท้ายไม่เกิน 17 เซนติเมตรจากด้านท้ายสุดของขอบกระบะ

B.4.9.3 ในกรณีที่ล้อ และยางยื่นออกมาเกินจากตัวถังรถ จะต้องทำโปงคลุมล้อ และยางโดยวัดจากจุดศูนย์กลาง แนวตั้งของดุมล้อ วัสดุที่ใช้ อีสระแต่ต้องมีความคงทนแข็งแรง

B.4.10 ท่อไอเสีย

B.4.10.1 ไอเสียต้องออกจากท่อด้านท้ายเท่านั้น ต้องมีความยาวปลายท่อเลยเพลาท้าย และห้ามยื่นออกนอกตัวถังเกินกว่า 3" (นิ้ว) ในแนวตั้งจากตัวถังด้านหลัง

B.4.10.2 ต้องไม่มีควันดำออกจากปลายท่อไอเสียตลอดการแข่งขัน หากฝ่าฝืนมีโทษปรับตามดุลยพินิจของคณะกรรมการ

B.4.10.3 ขนาดของท่อไอเสียต้องมีขนาด ไม่เกิน 3" (นิ้ว) ตลอดความยาวท่อไอเสีย และทางออกต้องมีเพียงปลายเดียวเท่านั้น

B.4.10.4 ไม่อนุญาตให้ใช้อุปกรณ์ที่สามารถทำให้ควัน (ไอเสีย) เจือจาง หรือท่อที่มีรูให้อากาศเข้าไปผสมกับควัน (ไอเสีย) เจือจางก่อนออกที่ปลายท่อ

B.4.10.5 ในกรณีที่ติดตั้งเทอร์โบชาร์เจอร์ ทางออกของไอเสียจากท่อเวสเกต จะต้องถูกติดตั้งรวมกับท่อไอเสียของรถยนต์และปล่อยออกทางด้านหลังรถเท่านั้น

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 ตามที่FIA 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 และจะต้องไม่พ่นเข้าไปในบริเวณศีรษะของนักแข่งโดยตรง และจุดที่ 2 นักแข่ง / ทีมแข่งสามารถเลือกติดตั้งได้ดังต่อไปนี้
 1. ฉีดเข้าสู่บริเวณเครื่องยนต์
 2. ฉีดเข้าสู่บริเวณจุดติดตั้งถังน้ำมัน
- ระบบถังดับเพลิงแบบฉีดด้วยมือ (Hand-held)

B.4.11.3 ถังดับเพลิงในรถแข่ง ต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม และสามารถหยิบใช้ได้ทันที โดยไม่ต้องลุกจากที่นั่ง และอุปกรณ์ยึดถังดับเพลิงต้องทำจากวัสดุประเภทโลหะ โดยสามารถปลดถังดับเพลิงออกได้อย่างสะดวก



B.4.11.4 ถังดับเพลิงต้องมีสารเคมีบรรจุอยู่ไม่ต่ำกว่า 2.4 ลิตร หรือ 2 กิโลกรัม และมีความดันที่อยู่ในเกณฑ์พร้อมใช้งานได้ ทั้งนี้ต้องมีป้ายที่บ่งบอกวันหมดอายุ และอายุการใช้งานอย่างชัดเจน ระบบการทำงานของถังดับเพลิงจะต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน หากสภาพของถังดับเพลิงภายนอกมีรอยความเสียหาย ต้องเปลี่ยนใหม่ทันที

B.4.11.5 กรณีเป็นถังดับเพลิงระบบไฟฟ้า ทีมแข่งต้องทดสอบระบบไฟฟ้าของอุปกรณ์ดับเพลิงต่อกรรมการว่าระบบพร้อมใช้งานตลอดการแข่งขัน

B.4.11.6 คณะกรรมการอาจขอทำการตรวจระบบการทำงานของถังดับเพลิงในรถ โดยไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า

B.4.11.7 ท่อน้ำยาดับเพลิงที่ส่งไปยังจุดต่างๆ ของตัวรถต้องเป็นท่อโลหะ ควรติดตั้งด้วยวัสดุทนความร้อน เช่น ลวดโลหะ และส่วนปลายท่อฉีดจะต้องติดตั้งอย่างแน่นหนา เพื่อรองรับแรงดันสูงในขณะที่ใช้

B.4.11.8 รถแข่งทุกคันต้องมีสวิตช์ดับเพลิง และสวิตช์ตัดไฟบริเวณห้องคนขับที่ติดตั้งอย่างแข็งแรง สามารถใช้งานได้จากบริเวณห้องคนขับ และบริเวณภายนอกได้ โดยจะต้องติดสัญลักษณ์ให้เห็นอย่างชัดเจน ทั้งนี้สามารถใช้งานได้ ในตำแหน่งท่านั่งขับปกติ และบุคคลภายนอกสามารถเข้าถึงได้ง่าย โดยตำแหน่งของสวิตช์ดับเพลิงภายนอกตัวรถนั้น จะต้องเห็นได้อย่างชัดเจน ดังรูปตัวอย่างสติ๊กเกอร์ โดยมีขนาด รูปร่าง สี สวิตช์ตัดไฟดับเพลิง ภูเขาหน้าและหลัง ดังต่อไปนี้

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



หรือ

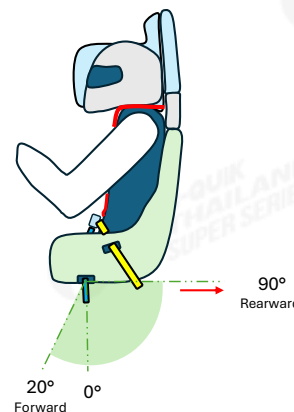
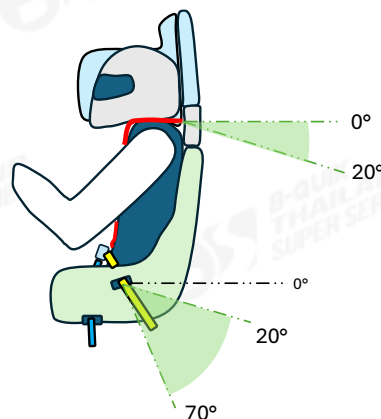


- สติกเกอร์ดับเพลิง มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 3 นิ้ว เส้นขอบตัวอักษรสีแดงพื้นหลังสีขาว



B.4.11.9 ท่อต่างๆ ที่ผ่านบริเวณห้องคนขับต้องเป็นชนิดที่ทนไฟ เช่น ท่อโลหะ โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิงต้องคำนึงถึงการป้องกันความเสียหายเนื่องจากการเสียดสี, แตก, หัก, พับหรือฉีก หากติดตั้งใต้ห้องโดยสารควรคำนึงถึงการครูดหรือลากกับผิวทาง หรือความเสียหายจากการกระเด็นของเศษหิน เช่น บริเวณขั้วล้อ

B.4.11.10 เข็มขัดนิรภัยจะต้องมีไม่ต่ำกว่า 6 จุด และเป็นไปตามมาตรฐาน FIA 8853-2016 ต้องไม่หมดอายุการใช้งาน และการติดตั้งเป็นไปตามมาตรฐานที่ FIA กำหนดไว้เท่านั้น โดยปลายของเข็มขัดนิรภัยจะต้องยึดอย่างแข็งแรงกับตัวถัง โดยห้ามใช้จุดยึดร่วมกับจุดยึดเบาะคนขับ เข็มขัดนิรภัยสำหรับคาดไหล่สามารถยึดกับ Roll Cage ได้ มุมติดตั้งของเข็มขัดนิรภัยสำหรับคาดไหล่ที่อยู่ด้านหลังเบาะนักแข่งจะต้องอยู่ในช่วง 0° - 20° องศา สายคาดเอว ต้องยึดและอยู่ในช่วง 20° - 70° องศา สายรัดบริเวณเบ้าหน้าจากแนวตั้ง (0° องศา จากในรูปภาพ) ให้มาข้างหน้าได้ไม่เกิน 20° องศา และไปด้านหลังได้ไม่เกิน 90° องศา (ดังตัวอย่างภาพข้างล่างนี้)



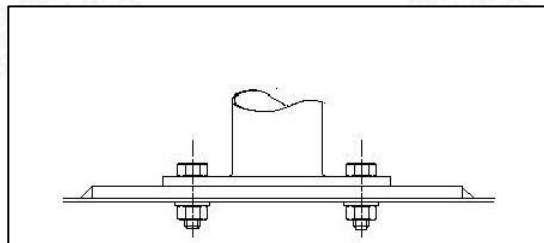
B.4.11.11 เบาะที่นั่งคนขับต้องเป็นเบาะที่ออกแบบมา เพื่อใช้ในการแข่งขันเท่านั้น และจะต้องมีกันกระแทกสี่ระนาบด้านข้างด้วย (รูปภาพ) ตามมาตรฐาน FIA Standard 8855-1999, FIA Standard 8855-2021 หรือ FIA Standard 8862-2009 เบาะแข่งจะต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน โดยวางเบาะและเบาะต้องถูกติดตั้งอย่างแน่นหนา ห้ามขยับได้ (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการพิจารณาของกรรมการผู้ตรวจสภาพรถแข่ง)

B.4.11.12 ตัวล็อกฝากระโปรงหน้า และฝาท้าย ต้องทำการติดตั้งกับล็อก เช่น Bonnet Pin อย่างน้อย 2 ตัว และต้องติดตั้งในตำแหน่งที่ห่างกันพอสมควร สำหรับฝากระโปรงหลังต้องเปิด-ปิดได้อิสระด้วยการติดตั้งตัวล็อก 2 ตัวขึ้นไป เพื่อให้สามารถเปิดได้จากภายนอก และให้ติดสติกเกอร์บอกตำแหน่ง ดังรูปตัวอย่างข้างล่างนี้ ให้นักแข่ง / ทีมแข่ง ถอดกลไกการล็อกฝากระโปรงเดิมออกทั้งด้านหน้าและด้านหลัง



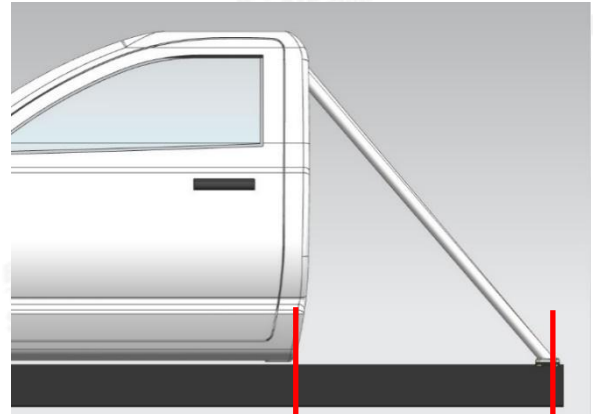
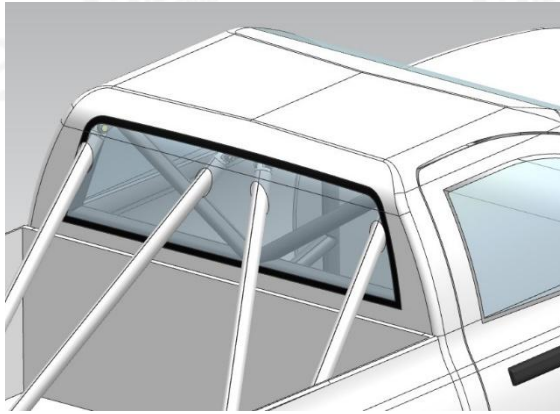
B.4.11.13 รถแข่งทุกคันต้องมีโรลบาร์ที่มีจุดยึดไม่น้อยกว่า 6 จุด และจะต้องมีท่อแนวทแยงจากมุมบนของ Main Hoop ลงไปยังจุดยึดที่พื้นด้วยการเชื่อม คณะกรรมการตรวจสภาพอาจขอตรวจเอกสาร Homologation รับรอง Roll Cage จาก ASN สำหรับ Roll Cage ที่ไม่ได้ผ่านการรับรองโดย ASN จะต้องถูกสร้างมาจากท่อไร้รอยต่อที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางนอกไม่ต่ำกว่า 40 มม. โครงสร้างของ Roll Cage จะต้องเชื่อมต่อกันด้วยการเชื่อมอย่างถูกต้อง จุดที่ตัดโค้งจะต้องไม่คอด หรือหักงอบริเวณ Main Hoop จะต้องเชื่อมเข้ากับ B-Pillar ด้วยการเชื่อม หรือการยึดด้วยน็อต

ในกรณียึด Roll Cage เข้ากับตัวถังของรถด้วยการยึดน็อต จำเป็นต้องเสริมความแข็งแรงด้วยการเชื่อมแผ่นเหล็กที่มีความหนาอย่างน้อย 4 มม. และมีพื้นที่มากกว่าฐาน(ตีน)ของ Roll Cage อย่างน้อย 30% ทั้งด้านใน และด้านนอกของตัวถังในบริเวณที่จะนำ Roll Cage เข้ามายึดกับตัวถัง จุดยึดแต่ละจุดต้องยึดด้วยน็อตขนาด M10 อย่างน้อย 4 ตัว นอกจากนี้ประตูด้านคนขับต้องมีคานกันกระแทกด้านข้าง

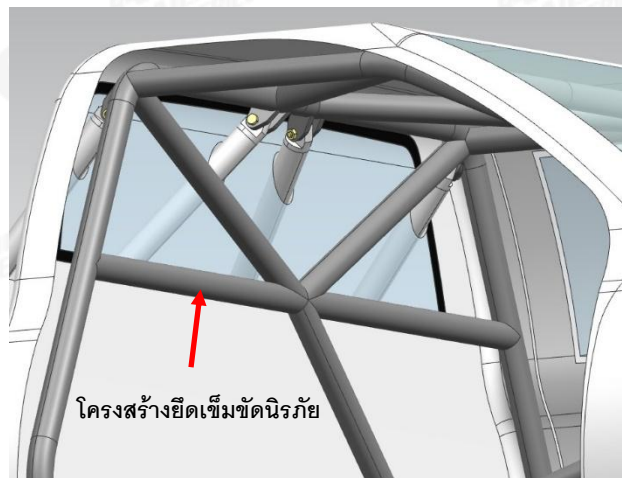


B.4.11.14 การติดตั้ง Roll Cage สำหรับรถกระบะชนิดตอนเดียว

เพื่อความปลอดภัยของนักแข่ง จะต้องมีการเสริมความแข็งแรงของโรลเคจโดยการทำโครงสร้างค้ำยันไปทางด้านหลังโดยใช้เหล็กขนาดเดียวกันกับตัวโรลเคจในห้องโดยสาร (ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางภายนอกไม่ต่ำกว่า 40 มิลลิเมตร, ความหนาไม่ต่ำกว่า 2 มิลลิเมตร) โดยที่ปลายท่อเหล็กจะต้องยึดเข้ากับแชสซี (Chassis) เท่านั้น สามารถทำแผ่นเหล็กเชื่อมกับแชสซีรถ และยึดกับท่อเหล็กด้วยสกรูและนัท ระยะห่างระหว่างหลังห้องโดยสาร จนถึงจุดที่ปลายโครงสร้างค้ำยันยึดเข้ากับแชสซีจะต้องไม่เกิน 80 เซนติเมตร (เท่ากับระยะระหว่างเสา B ถึงผนังด้านหลังห้องโดยสารของรถกระบะ 4 ประตู)

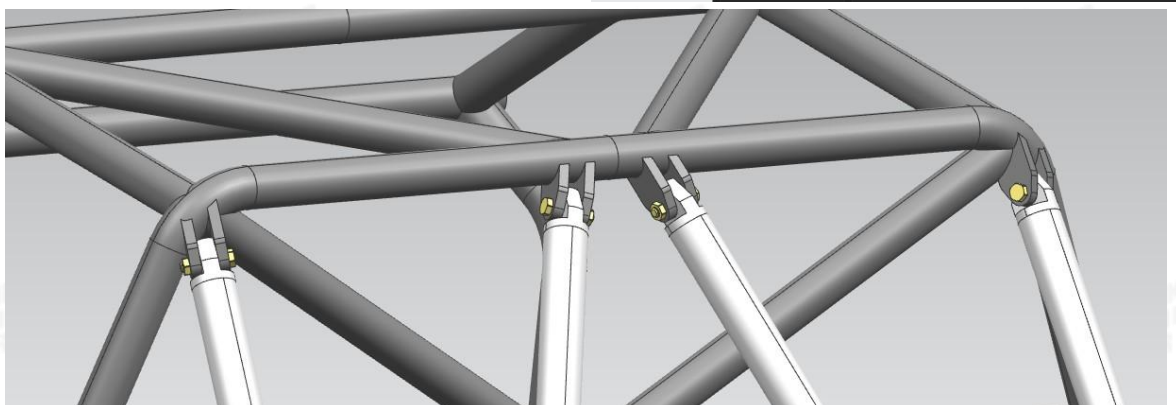
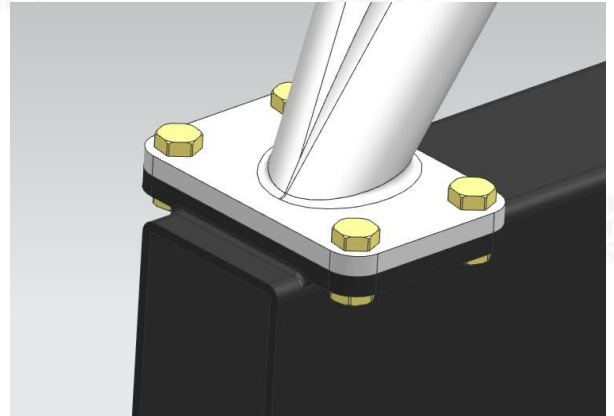
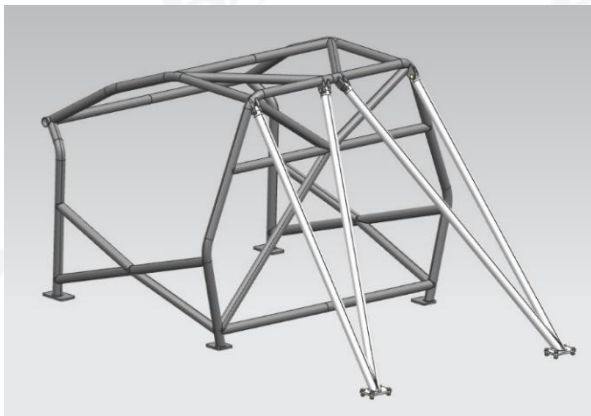


80 cm Maximum



โครงสร้างยึดเข็มขัดนิรภัย

B.4.11.15 เพื่อให้สามารถถอดห้องโดยสาร หรือกระบะออกจากตัวรถแข่ง สามารถใช้สกรูและนัท (Bolt / Nut) เพื่อยึดโครงสร้างค้ำยันเข้ากับ Roll Cage หลัง โดยมีขนาดไม่ต่ำกว่า M12



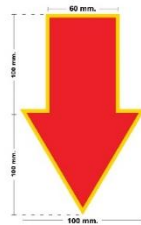
B.4.11.16 แบตเตอรี่ต้องยึดติด และล้อมรอบโดยกล่องที่ทำขึ้นโดยวัสดุกันไฟ, ความร้อน, และไม่นำไฟฟ้า (กล่องเหล็ก, วัสดุคาร์บอนไฟเบอร์ ฯลฯ) ถ้าจะติดตั้งอยู่ภายในห้องโดยสาร นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องติดตั้งตรงบริเวณฝั่งผู้โดยสาร แบตเตอรี่ที่ใช้ต้องเป็นแบบไม่ต้องเติมน้ำกลั่น (Maintenance Free) หรือแบบแห้ง

B.4.11.17 สตาร์ทเตอร์จะต้องถูกติดตั้ง และทำงานได้ตลอดการแข่งขัน ในที่นี้หมายถึง สตาร์ทเตอร์ที่เป็นไฟฟ้าอย่างเดียว

B.4.11.18 อุปกรณ์ส่องสว่าง และไฟสัญญาณต่างๆ จะต้องสามารถทำงานได้ดีตลอดการแข่งขัน

B.4.11.19 ต้องถอดอุปกรณ์ หรือวัสดุที่ติดไฟได้ง่ายไฟภายในห้องโดยสารออกให้หมด

B.4.11.20 รถแข่งทุกคันต้องมีลูกยางจุดติดไว้ทั้งด้านหน้า และด้านหลัง โดยต้องยึดติดไว้อย่างแน่นหนา **ขนาดของลูกยาง ต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางรูด้านในเล็กสุด ไม่ต่ำกว่า 80 มม. และเส้นผ่านศูนย์กลางด้านนอกสูงสุด ไม่เกิน 100 มม. ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการตรวจสภาพ** สติกเกอร์บอกตำแหน่งลูกยาง สีลูกยางจะต้องเป็นสีแดงเท่านั้น กรณีรถเป็นสีแดง หรือสังเกตได้ยาก ให้ตัดขอบลูกยางด้วยสีเหลือง (ความกว้าง 10 มม.)



B.4.11.21 ถังน้ำมัน สามารถใช้ถังน้ำมันเดิมที่ติดมากับรถได้ แต่ต้องอยู่ในตำแหน่งเดิม หรือสามารถใช้ถังน้ำมันตามมาตรฐานที่ FIA รับรอง **และต้องไม่หมดอายุ** โครงสร้างรับถัง FIA จะต้องยึดเข้ากับแชสซี (Chassis) ของรถอย่างแข็งแรงเท่านั้น โดยมีจุดต่ำสุดของพื้นรองรับถังน้ำมันไม่ต่ำกว่าจุดต่ำสุดของถังน้ำมันเดิม และไม่มีช่องที่สามารถให้น้ำมันรั่วไหลลงสู่พื้นสนามได้

B.4.11.22 กรณีติดตั้งระบบเชื้อเพลิงภายในห้องโดยสาร จะต้องติดตั้งผนังกันไฟ (Firewall) เพื่อป้องกันเปลวไฟที่อาจลามจากบริเวณถังน้ำมันมายังห้องโดยสาร โดยผนังกันไฟต้องวัสดุที่เป็นโลหะไม่ติดไฟ มีความแข็งแรง และต้องติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง หากมีช่องว่างจะต้องมีขนาดไม่เกิน 2 เซนติเมตร, ไม่หันไปทางด้านคนขับและต้องทำการปิดด้วยเทปอลูมิเนียมรวมไปถึงระบบของเหลวต่างๆ ที่สามารถติดไฟได้ เช่น น้ำมันเครื่อง น้ำมันไฮดรอลิก น้ำมันเบรก ฯลฯ ที่อยู่ในห้องโดยสาร

B.4.11.23 กระจกหน้าต่าง

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

B.4.12 เชื้อเพลิง

B.4.12.1 เชื้อเพลิงที่ใช้ในการแข่งขัน ผู้จัดฯ กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล 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) มาสำแดงต่อคณะกรรมการฯ นักแข่ง / ทีมแข่งจะต้องมีภาพบันทึกการแข่งขันจากอุปกรณ์กล้องวิดีโอบันทึกภาพ (Onboard Video Camera) ยื่นต่อ คณะกรรมการควบคุมการแข่งขัน, นายสนาม หรือผู้จัดการแข่งขันเสมอ ในกรณีที่นักแข่ง / ทีมแข่งไม่สามารถนำภาพบันทึกการแข่งขันจากอุปกรณ์กล้องวิดีโอบันทึกภาพ (Onboard Video Camera) มาให้ตามเวลาที่กำหนด นักแข่ง / ทีมแข่ง จะถูกปรับเป็นเงินไม่เกิน 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 จะโดนตัดงัดำทั้งรถและคนขับ 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
	ธงฟ้ายก มีรถแข่งที่วิ่งด้วยเร็วกว่าใกล้เข้ามา

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

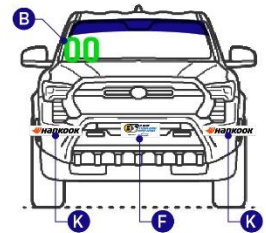
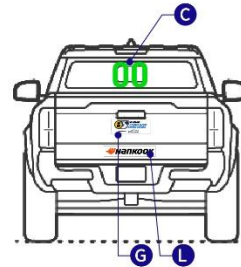
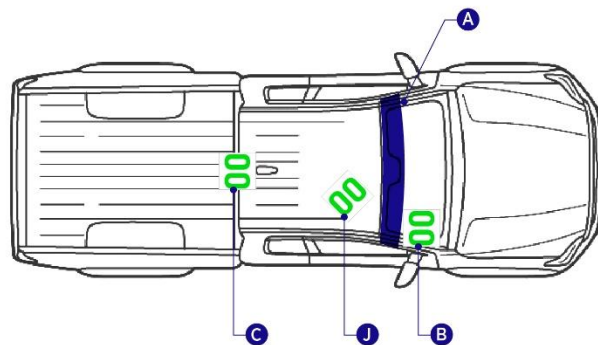
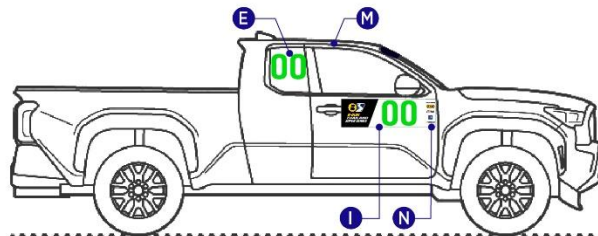
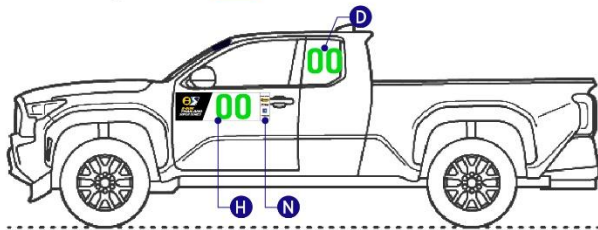
PART C – ตำแหน่งติดสติ๊กเกอร์

C.1 รุ่น Thailand Super Pickup Class A / B / C

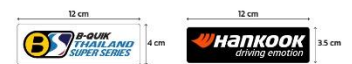
Thailand Super Pickup D1 - Class A/B, Pickup D2 - Class C :: Guideline & Recommendations regarding the stickers' positioning on the car

Class A :: Green number ■ Class C :: Pink number ■ *Windscreen (Logo Hankook)

Class B :: 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

