

ROK CUP THAILAND 2018

RULE BOOK (ENGLISH VERSION)

Version Update 08/04/2018



SPORTING REGULATIONS

1. PROMOTOR/ORGANIZER

CTG 2002 Co.,Ltd. is promoting and organizing the Rok Cup Thailand, according to the current rules regulating under:

- Kart Association of Thailand (KAT) Sporting Regulations 2018 under RAAT
- International Karting Regulations of CIK/FIA 2018.
- ROK CUP THAILAND Supplementary Regulations 2018 approved by RAAT.
- ROK CUP THAILAND Technical Regulations 2018
- Any Additional Supplementary Regulations and Bulletins issued by the Organizer whether written or oral shall have the same force as these regulations.

2. GENERAL UNDERTAKING

All Drivers, Entrants and Officials participating in the Event undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the FIA International Sporting Code («the Code»), the ROK cup Technical Regulations («the Technical Regulations»), the General Prescriptions («the General Prescriptions»), National Sporting Regulations and these Sporting Regulations.

The Event is governed by the International Sporting Code, the 2018 FIA-CIK Regulations and these Sporting Regulations and Technical Regulations.

The right to associate the name of a company, or a commercial make to the Event is exclusively reserved for the Organizer.

Only the organizer is entitled to grant waivers to these under National Sporting Regulations.

3. OFFICIALS

Rok Cup Thailand is sanctioned by the RAAT. KAT will provide The Clerk of the Course, the Chief Scrutineer, the Chief Timekeeper and the Steward from RAAT. Their names will be reflected in the supplementary regulations.

The Clerk of the Course, the Chief Scrutineer, the Chief Timekeeper and the Steward must be present at the Event at least one hour before the closing of the Sporting Checks. The Clerk of the Course must stay at Race Control and be in contact with all Marshals' posts whenever karts are allowed to drive on the circuit. The Steward, the Clerk of the Course and the Chief Scrutineer must be in permanent radio contact at all times in the circuit.

4. DATES AND VENUES

Round 1: 7-8 April, 2018, Bira Circuit, Pattaya

Round 2: 16-17 June, 2018, Impact Speedpark, Bangkok

Round 3: 18-19 August 2018, Impact Speedpark, Bangkok (Rok Cup Asia Zone)

Round 4: 15-16 September 2018, Bira Circuit, Pattaya

Round 1,2 and 4 will be a combined event with the 'Kart Championship of Thailand' organized by KAT. On these weekends Official Practice will be held on Friday, on Saturday the Kart Championship of Thailand and on Sunday Rok Cup Thailand.

5. CATEGORIES

Category	Age	Engine	Weight	Remarks
Cadet Rok	7-9	Mini Rok	110kg	Special award only per event
Mini Rok	7-13	Mini Rok	110kg	
Junior Rok GP	12-15	Rok GP*	145kg	*exhaust manifold
Senior Rok GP	14 and above	Rok GP	160kg	
Master	32 and above	Rok GP	165kg	Races together with Senior

Cadet Rok is a separate ranking for drivers between 7-9 years old (during the first event) and compete both for Cadet Rok and Mini Rok ranking.

A minimum of 3 drivers is required per category.

Master will join together with Senior Rok GP, unless the total amount of entries for this category are 8 or more.

Drivers must be in possession of a valid National license or any other international license issued by any other ASN approved by the CIK FIA. Drivers holding licenses issued by foreign ASN must be in possession of a special VISA issued by the same ASN (start permission/VISA).

6. ENTRY FEES

Entry fee full season: 15.000THB. This amount has to be paid in advance to the organizer.

Entry fee per round: 5.000THB

Driver/Entrant for with Junior and/or Senior Rok GP engine who bought their engine before Round 1 will have a full season entry for the respective class free of charge.

During Round 1, 2 and 4 (combined events with Kart Championship of Thailand), the organizer will offer another 2.000THB 'cashback' for entrants and/or drivers who entered both events with a Vortex Rok engine (Minirok, RokGP).

7. ENGINE RULES

All engines used throughout the event must have been imported by Vortex Rok official Thailand dealer Race Connection Co.,LTD. For more inquiries: raceconnectionth@gmail.com

Eligible engine for Mini Rok category:

- KAT Rental engine (sealed): During the combined Rok Cup Thailand round 1,2 and 4, Driver/Entrant who enter 'Kart Championship of Thailand' will be able to extend their rental with KAT for one additional day (Rok Cup Thailand event) for 4,000THB.
- Race Connection Rental engine (sealed): 4,000THB per day and a 4,000THB deposit per engine (returned in full if no damage). This engine is only eligible to race in Rok Cup Thailand, not in 'Kart Championship of Thailand'.

Engine will be supplied with wiring harness, exhaust and battery. Only the Driver to which the Engine was issued may use the Engine and its provided accessories, and solely for the purpose of his/her participation in the Event.

Eligible engine for Junior and Senior RokGP category:

- own engine (sealed) bought by Race Connection Co., LTD. Driver/Entrant bought their engine before Round 1 will have a full season entry for the respective class free of charge.
- Race Connection Rental engine (sealed): 5,000THB per day and a 5,000THB deposit per engine (returned in full if no damage). This engine is eligible to race both in Rok Cup Thailand and 'Kart Championship of Thailand'.

Engine will be supplied with wiring harness, exhaust, radiator and battery. Only the Driver/Entrant to which the Engine was issued may use the Engine and its provided accessories, and solely for the purpose of his/her participation in the Event.

Engine replacement:

The Driver/Entrant may choose during the event to exchange the issued Engine from Race Connection Co.,LTD, at a fee of 6000THB (Mini ROK)/ 8000THB (Junior and Senior Rok GP) per exchange. Engine swap is only allowed if the scrutineer assess that it is impractical for the damaged / ceased engine to be repaired in time. The replacement engine must undergo and pass scrutineering in order to continue the event.

The issued Engine and accessories must be returned to the Race Connection Co., LTD in good order and condition after the Race. Any loss or damage to the Engine and accessories will be borne by the Driver/Entrant.

8. TYRES

Only:

- Tyres purchased from the organiser may be used.
- 1 set of Dry Tyres and 1 set of Wet Tyres are to be used per round.

Entrant/driver are required to buy 1 set of new wet tyres during their first participation in Rok Cup

Thailand. For next round either previously marked tyres (used and unused) may be carried forward or drivers can use a new set of wet tyres.

Starting from the qualifying session on the race day, only the following tyres are allowed:

Category	Dry Tyres	Wet Tyres
Mini Rok	Bridgestone YJL Front Size: 40 x 100 - 5 Rear Size: 50 x 110 - 5	Bridgestone YFD Front Size: 40 x 100 - 5 Rear Size: 50 x 110 - 5
Junior and Senior Rok GP	Bridgestone YNC Front Size: 45 x 100 - 5 Rear Size: 71 x 110 - 5	Bridgestone YLP Front Size: 45 x 100 - 5 Rear Size: 60 x 110 - 5

Tyres will be distributed in the Servicing Park, in exchange for a voucher purchased from the Organiser.

The tyres will be registered to the Driver during Scrutineering.

In the case of tyre puncture, driver can replace their punctured tyre with their own used tyre after being inspected by the Scrutineer.

In the case of a Wet Race, the choice of tyres will be left to the Drivers. The Clerk of the Course reserves the right to use the black flag if he or she deems that a driver's kart is fitted with the wrong set of tyres and that the Driver is too slow and pose a danger to other Drivers.

9. FUEL AND OIL

Fuel during the event will be supplied by the organizer and impounded in the parc ferme. More details will be announced in Supplementary Regulations.

10. RACING NUMBERS

Racing numbers shall comply with the provisions of Article 2.24 of the CIK Technical Regulations.

All racing numbers are to be prominently displayed at the front, back, left and right of the kart at all times. Karts failing to fulfill this requirement may not be allowed to participate in the ROK Cup

Category	Racing number
Cadet Rok + Mini Rok	1-99
Junior Rok GP	100-199
Senior Rok GP	200-299
Master	300-399

11. SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

During the initial Scrutineering and Sporting Checks, which will take place on the dates and at the locations specified in the Sporting Regulations of the Event, each Driver and each Entrant must have all required documents and information available.

The Clerk of the Course or the Chief Medical Officer may ask a Driver to undergo a medical examination at any time during an Event.

No kart may participate in an Event unless the Scrutineers have checked it.

At any time during an Event, the Scrutineers may:

- Check the eligibility of the kart or of the Driver's equipment,
- Require a kart to be dismantled by the Entrant to make sure that the conditions of eligibility and conformity are fully satisfied,
- Require an Entrant to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.

Any kart which, after being passed by the Scrutineers, is dismantled, modified or mended in a way that might affect its safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented for Scrutineering approval.

Submitting a kart to Scrutineering shall be considered as an implicit statement of conformity.

Engine seal need to be intact at all time. Breaking of seal might lead to exclusion of the event. Broken seal due to incidents need to be reported to the scrutineering immediately. Strictly no engine rebuild or engine change is allowed after going through scrutineering unless given approval from the organisers and scrutineers for the following cases: Engine Seizure.

12. EVENT FORMAT

Rok Cup Thailand 2018 will consist of 4 rounds held on different dates.

Each round will be run as followed:

- Free Practice
- Warm Up
- Qualifying
- Heat
- Pre-Final
- Final

All Drivers must have passed the sporting checks and have numbers displayed on their karts before taking part in any segment of the ROK Cup.

A detailed time schedule will be announced latest 1 week before every event.

Free Practice

Free Practice sessions are held before Race Day. Each category will be assigned Free Practice sessions according to the Event Schedules. And track fees payable to the venue for Free Practice are not included in the Entry Fee.

Warm Up

A transponder is mandatory beginning from Warm up session until the end of the Finals. It must be fixed at the lower back part of the kart seat.

Qualifying

Drivers from each class are allowed to enter the Qualifying session only after they have passed Scrutineering.

Only tyres allocated by the organiser assigned to each category and have passed Scrutineering are allowed.

Each lap is timed and the fastest lap time during the Driver's session will determine his/her starting position in the heats. Any ties will be decided by the second best time and so on.

If a driver stops in the Repair Area or Servicing Park during the Qualifying session, the stop will be definitive. He/she will not be allowed to re-join the Qualifying session.

The only exception to this is in the event of a transponder malfunction. In this case, the Driver will be allowed to return to the Pit Lane for the sole purpose of rectifying or replacing said transponder. The Driver will then exit the Pit Lane following instruction from Officials and Marshals. No time extension will be given for the session.

If a Driver's transponder malfunctions and no time is recorded, the driver will start the heats at the back of the grid.

Drivers are to individually report to the scale for checking of weight immediately after they finish Qualifying or after their early stop, whichever is earlier. Drivers may only leave through the Servicing Park.

No mechanic is allowed contact with the kart before weighing in.

Heat

Grid positions are based on Qualifying session result.

Finishing position from Heat will determine starting grid position for Pre-Final.

Pre-Final and Final

The chequered flag will be shown to the leading kart when it crosses the finishing line at the end of the lap during which the Race Distance is reached. The finishing line consists of a single line across the track.

The starting grid position in Pre-Final is determined by the heat results.

Race distance of Pre-Final and Final will be announced in time schedule.

The finishing order in Pre-Final will determine the starting grid position for the Final.

13. POINT SCORING CLASSIFICATION

Ranking	Pre Final score	Final score
1 st	12	25
2 nd	10	20
3 rd	8	16
4 th	7	13
5 th	6	11
6 th	5	10
7 th	4	9
8 th	3	8
9 th	2	7
10 th	1	6
11 th		5
12 th		4
13 th		3
14 th		2
15 th		1

The final classification of all rounds will be computed cumulatively for the final overall classification of Rok Cup Thailand. The driver with the highest number of points will be crowned champion.

Possible ties between two or more drivers will be settled according to their amount of best individual results.

In case of a Rok Cup round cancellation due to force majeure, no points will be given for that.

In the event of exclusion from the event through scrutinizing or Juridical Action, no points will be given.

Drivers who are excluded by a black flag and/or misbehaved in the servicing park during/after a Race will be authorized to participate in the following round only at the discretion of the Stewards.

14. PRIZE MONEY AND AWARDS

Prize money per Final round in all categories (Cadet Rok, Mini Rok, Junior Rok GP, Senior Rok GP, Master):

1st – 10,000THB

2nd – 7,000THB

3rd – 4,000THB

The top 3 drivers of the official result in each Final will be awarded during the prize-giving at the end of the event.

Awards Overall Champions:

Cadet Rok – Free entry for 2019 Rok Cup Thailand

Mini Rok – Free entry for Rok International Final

Junior Rok GP – Free entry for Rok Cup International Final

Senior Rok GP – Free entry for Rok Cup International Final

Master – Free entry for Rok Cup International Final ('Expert class')

15. STARTING GRID

Refer to article 2.19 of the CIK-FIA General Prescriptions, with the additions bellow:

The pole position Driver of each grid will have the choice of the starting side (left or right side of the grid), giving advice to the Clerk of the Course as soon as he reaches the Pre-Grid. This choice will only modify the first row. All other odd starting positions will form up on the right side of the grid if the race is run clockwise and on the left side of the grid if the race is run counter-clockwise.

Access to the grid will end five minutes before the time scheduled for the start of the race. Any kart which has not taken its position on the grid at that moment shall no longer be allowed to do so, except under exceptional circumstances left to the appreciation of the Steward. All further work and/ or adjustment (with exception of tyre pressures) to the kart are strictly forbidden. Once on the pre- grid, karts are prohibited to return to the Servicing Park, except under exceptional circumstances left to the appreciation of the Clerk of the Course. The Mechanics will have to clear the Pre-Grid before the time scheduled for the start of the Race. If a driver is unable to start from the Pre-Grid after the display of the green flag and if he/she requests the intervention of a Mechanic, he will be authorised to leave the Pre-Grid only on the orders of a Marshal and he will take the start from the back of the formation, irrespective of the number of formation laps.

16. STARTING PROCEDURE

A Rolling Start will be used for the Heat, Pre-Final and Final.

The race will be started by means of lights, or by flags (if lights fail).

False Starts/ Jump Starts: the offender will be given a 10s penalty at the end of the race.

With reference to Article 2.20a of the CIK-FIA General Prescriptions:

At the end of the Formation Lap, Drivers will proceed forward at a reduced speed of 30kph minimum to 50kph maximum towards the Starting Line, lined up in two lines of karts. Each line shall remain within the lanes marked on the track.

A Driver crossing the lanes is liable to be sanctioned by the Stewards, on the basis of a time penalty of 3 seconds for partly crossing the lanes and of 10 seconds for completely getting out of the corridor.

A Driver over speeding during the approach to the start line is liable to be sanctioned by the stewards, on the basis of a time penalty of 1-10 second.

When the karts approach, the red lights will be on. Karts must maintain their position until the start signal is given. A reasonable distance must be kept between karts in the same line.

If the Clerk of the Course is satisfied with the formation, he himself, or his Deputy, will give the start by switching off the red lights. If he/she is not satisfied with the procedure, lights will remain red and marshall show flag for extra formation lap, which means that another Formation Lap must be covered.

In the case of repeated false starts or of incidents during the Formation Lap(s), the Clerk of the Course, acting as a Judge of Fact, may stop the starting procedure by means of the red flag and red lights and inform the Steward, who will be entitled to inflict on the offending Drivers a penalty according to Article 2.24 of the CIK-FIA General Prescriptions. A new starting procedure will begin either immediately or within 30 minutes, according to the circumstances. The starting grid will be the same as for the initial procedure. All the Drivers present in the starting area or in the repair area before the procedure was stopped will be allowed to take the start of the new Formation Lap.

17. SUSPENDING A RACE OR PRACTICE

Should it be necessary to suspend the Race or practice due to an accident or any other conditions, making it unsafe to continue, the Clerk of the Course shall Red Flag the session.

As soon as the start has been given, racing conditions are applied and, irrelevant of the position of a kart on the track, it is forbidden to give it any assistance, except for parking it to a safe location. Hence, no mechanics are allowed on track at all times.

If the Red Flag is issued by the Clerk of the Course:

During Practice and Qualifying:

All karts shall immediately reduce speed to 50km/h max and go back slowly to the Pit Lane, and all karts abandoned on the track shall be removed. The session may resume or end based on the discretion of the Race Control.

During Race (Less than 2 lap):

- All karts shall immediately reduce speed to 50km/h, REMAIN ON THE TRACK and return to form up at start line. Only under unforeseen circumstance, karts will be directed back to the pit lane indicated.
- No one, aside from the driver and race marshals are allowed to touch the karts.
- The starting grid will remain the same as the original race; unoccupied places on the grid shall remain vacant.
- Karts that are not able to make it back to the grid/ pit lane under its own power will not be recovered. Only in the Pit Lane, under the supervision of the Chief Scrutineer, 1 mechanic is allowed to work on the kart. With the exception that 2 mechanics are allowed for Mini Rok Class.
- Karts in the pit lane, will only be allowed to resume from the pit lane. Other karts in the pit lane for whatsoever reason, will similarly only be allowed to restart from the pit lane.
- Karts starting from the pit lane will only be released after the field has passed the pit exit.
- If the Race can be resumed, a new start will be given within 30 minutes after the red flag.
- The length of the new race will be of the full original race distance, unless specified based on COC's

decision after consultation with the stewards.
- The original start will be deemed null and void.

During the Race (More than 2 lap but less than 75% of the Race distance):

- All karts shall immediately reduce speed to 50km/h, REMAIN ON THE TRACK and return to form up at start line. Only under unforeseen circumstance, karts will be directed back to the pit lane indicated by a directional arrow sign shown at the pit entry.
- No one, aside from the driver and marshals are allowed to touch the karts.
- The starting grid position will be based on the order of Drivers crossing the Finish Line at the lap before the race was stopped.
- Karts that are not able to make it back to the grid/ pit lane under its own power will not be recovered. Only in the Pit Lane, under the supervision of the Chief Scrutineer, 1 mechanic is allowed to work on the kart. *With the exception that 2 mechanics are allowed for Mini Rok Class.
- Karts in the pit lane, will only be allowed to resume from the pit lane. Other karts in the pit lane for whatsoever reason, will similarly only be allowed to restart from the pit lane.
- Karts starting from the pit lane will only be released after the field has passed the pit exit.
- Karts in the pit lane for repairs (provided the kart is deemed fit and approved by the Chief Scrutineer) when the red flag was shown will be eligible to take the restart from the Pit Lane.
- If the Race can be resumed, a new start will be given within 30 minutes after the red flag.
- The race will be resumed with the remaining amount of laps, unless specified based on COC's decision after consultation with the stewards.

During Race (75% or more of the Race distance):

- The karts shall be sent directly to the Parc Fermé and the Race will be deemed to have finished when the leading kart crossed the Line at the end of the lap prior to that during which the Race was stopped.
- Full points will be awarded.

18. RESUMING A RACE

Refer to article 2.22 of the CIK-FIA General Prescriptions.

19. FINISH

Refer to article 2.23 of the CIK-FIA General Prescriptions.

20. INCIDENTS

Refer to article 2.24 of the CIK-FIA General Prescriptions.

21. GENERAL SAFETY

Refer to article 2.14 of the CIK-FIA General Prescriptions.

22. KART SAFETY

Refer to article 3.1 of the CIK-FIA Technical Regulations.

23. DRIVER'S SAFETY

Refer to article 3.2 of the CIK-FIA Technical Regulations.

24. BRIEFING

Refer to article 2.18 of the CIK-FIA Technical Regulations.

Drivers and Entrant Briefing is mandatory for all Drivers and Entrants.

A further Drivers Briefing may also be mandatory on Race Day under the discretion of the Clerk of the Course. It is the Drivers/ Entrants duty to enquire about any further Driver's Briefing.

Driver/ Entrants not attending the briefing will be liable to incur a fine to be paid to the ASN hosting the event, via the Stewards and according to the official fee indicated by the ASN.

Signing of the attendance list is mandatory.

25. CODE OF DRIVING CONDUCT

Observance of Signals

The instructions detailed in Article 2.15 of the General Prescriptions are deemed to be part of this Code of Driving Conduct. All Drivers must be thoroughly acquainted with them.

Overtaking

During a race, a kart alone on the track may use the full width of the track. However, as soon as it is caught up by a kart which is about to lap it, the Driver must allow the faster driver pass at the first possible opportunity.

If the Driver who has been caught does not seem to notice that another driver wants to overtake him, the flag Marshal(s) will give a warning by waving the blue flag to indicate that another Competitor wants to overtake.

Any Driver who does not take notice of the blue flag may be penalised by the Stewards. Systematic or repeated offences may result in the exclusion of the offender from the race.

Curves, as well as the approach and exit zones thereof, may be negotiated by the Drivers in any way they wish, within the limits of the track.

Overtaking, according to the circumstances, may be done either on the right or on the left. However, manoeuvres liable to hinder other Drivers such as premature or dangerous changes of direction, more than one change of direction, deliberate crowding of karts towards the inside or the outside of the curve or any other dangerous change of direction, are strictly prohibited and shall be penalised, according to the importance and repetition of the offences, by penalties ranging from a fine to the exclusion from the race. The repetition of dangerous driving, even involuntary, may result in the exclusion from the race.

Any obstructive manoeuvre carried out by one or several Drivers, either having common interests or not, is prohibited.

The penalty inflicted for ignoring the blue flag will also be applied to Drivers who obstruct part of the

track and shall be more severe in the case of systematic obstruction, ranging from a fine to the exclusion from the race. The same penalty shall be applied to Drivers who swing from one side of the track to the other in order to prevent other Competitors from overtaking.

The repetition of serious mistakes or the appearance of a lack of control over the kart (such as leaving the track) may entail the exclusion of the Drivers concerned.

Contacts / collisions (during the race, deceleration lap included): sanctions may be imposed on a Driver who pushes another Driver.

During all times 1 tyre need to be within the white line which marks the limit of the circuit, unless otherwise informed by Clerk of the Course during Driver Briefing.

26. CREW CONDUCT

The onus of responsibilities for the conduct of the service crews will at all times be on the Entrant.

Any misbehaviour on the part of any service crews will not be tolerated and the driver will be liable to exclusion from the event for any breach of these regulations or refusal to obey instructions from Officials of the Meeting.

No service crew is permitted on the circuit at any time without the express permission of the Clerk of the Course. Once the warm-up lap has commenced, all service crew must return to the Pits or Paddock.

The Organiser reserves the right to refuse entry for any member of a Pit Crew into the circuit, Pits and Paddock and all areas under its jurisdiction without assigning a reason. Failure to comply with such a request will render the driver liable to exclusion from the event.

The drinking of any alcoholic beverages or intoxication by any other means (e.g. Narcotics) is absolutely forbidden during the event and any driver and/or crew found guilty of such offence will be immediately excluded from the competition and removed from the track. The organiser reserves the right to conduct doping tests as per CIK medical guidelines.

27. PROTEST AND APPEALS

The right to protest lies only with Entrants. They must be presented in writing to the Clerk of the Course or to his deputy within 10 minutes after the posting of the results of the Qualifying Practice, and within 30 minutes after the posting of the classification of the races of the final phase. Protests shall be accompanied by a 10.000THB protest fee.

In the absence of the Clerk of the Course or of his deputy, they shall be addressed to the Steward of the Event or to one of them.

The deposit will be refunded if the protest is judged founded.

In the event of incidents or protest, the event organizer shall proceed with the prize giving based on the provisional results. This is to ensure that the Steward panel is not time pressured in their deliberations and decisions.

TECHNICAL REGULATIONS

1. CLASSIFICATION AND DEFINITION

Classification: Refer to Article 1.1 of the CIK-FIA Technical Regulations.

Definition: Refer to Article 1.2 of the CIK-FIA Technical Regulations.

2. GENERAL PRESCRIPTION

Refer to Article 2.1 of the CIK-FIA Technical Regulations.

3. KART AND EQUIPMENT SAFETY

Kart Safety: Refer to Article 3.1 of the CIK-FIA Technical Regulations.

Equipment Safety: Refer to Article 3.2 of the CIK-FIA Technical Regulations.

4. GENERAL PRESCRIPTION FOR GROUP 2 KARTS

Chassis: Refer to Article 5.1 of the CIK-FIA Technical Regulations.

5. SCRUTINEERING

A mandatory check will be carried out before the start of qualifying every Round. It must be possible to identify the homologated equipment using the technical descriptions (drawings, dimensions, etc.) on the homologation form. For any used equipment, which has been homologated, each competitor shall be able to submit the relative homologation forms to identify the homologated equipment. For identification and control, it must be possible to identify the homologated equipment.

Chassis Homologation

Rok Cup Thailand is open to any chassis with either the current CIK-FIA homologation of the previous period (including brakes and bodywork) and in compliance with CIK-FIA Technical Regulations.

No front brakes allowed in any of the categories.

Amount of Chassis

Drivers are only allowed one (1) chassis only.

However, if damage occurs to a chassis previously scrutinized for the Event, and if it is the opinion of the Scrutineer that it is impractical for such damage to be repaired in time, one alternative chassis of the same make and model as the damaged chassis may be scrutinized in order to continue the Event.

Amount of Engines

Only one (1) engine is allowed for each driver and category for Scrutineering and use per Event.

For engine change please refer to article 7 'Engine rules'.

6. ENGINES

Engines must be run as supplied by the manufacture. No modification or components substitution is allowed, unless specified in the “Technical Bulletin”.

Scrutineers have the right to inspect any engine or components at any point of time during the event and without particular reason.

Scrutineers have the right to request, at any time during the event and without any particular reason, to have competitors exchange parts of the engine (i.e. but not limited to clutch, exhaust, carburettor, coil wiring loom, ignition etc.) with an identical part.

Refusal to submit to inspection and/or exchange parts will result in disqualification from the event

Engine seal

Engines will be sealed by the Organiser prior to the Event.

The original engine seal must remain intact throughout the entirety of championship

Exhaust

Exhaust system must remain intact, as provided by the manufacturer.

No sandblasting, treatment or thermo wrapping of any kind is allowed.

Internal dimensions may not be altered because of rust.

No modifications allowed to the silencer end cap.

Air box

Original air box as supplied with the engine need to be used

Air box must not contain any additional holes.

No external form of air ducts forcing air inside the air box is permitted.

Plastic protection under rain conditions is mandatory.

No modification on the inlet cone is allowed.

Starting system

Scrutineers have the right to request that the drivers, at any time during the event and without any particular reason, demonstrate on-board starting.

Auxiliary starters are not allowed.

On-board batteries are intended for engine starters and data loggers only.

Only one (1) battery is allowed per kart.

Batteries must be firmly and safely secured to one of the main rails of the chassis.

Batteries must be sealed and only dry cell type batteries are allowed.

Radiators

Only one (1) radiator supplied by organiser (except for Mini ROK) is allowed and must be mounted on the left side of the driver and placed above the chassis frame.

When tape is applied to block off a portion of the radiator, the tape must wrap around the radiator and must not be removed during any on track activities.

Only water and no other additives are allowed for cooling.

Radiator shields, either adhesive or mechanical are allowed but should not be removable when the kart is in motion.

No form of heat exchange is allowed on the water hoses.

No form of water heater or engine heater is allowed.

Battery

Use of aftermarket starter batteries is allowed and must be contained in the supplied battery support.

Fuel system

Fuel filter is optional for all engines and must be installed between the fuel tank and fuel pump.

Spark plugs

Only the following spark plugs, strictly original and without any modification, are allowed:

- NGK B8EG – B10EG
- NGK BR8EG – BR10EG
- NGK B8EGV – B10EGV
- NGK BR8EIX – BR10EIX
- NGK BR8CMIX – BR10CMIX
- DENSO IW27
- DENSO IW29
- DENSO IW31

The spark plug must be installed with its original gasket.

Cylinder heads

The cylinder head has to be strictly original. Only the thread repairing by means of an M14x1, 25 helicoil of the same length as the original thread is allowed. The sparkplug body tightened on the cylinder head must not protrude from the upper part of the combustion chamber dome.

7. CHASSIS DECLARATIONS

The event is open to any chassis with either the current CIK-FIA homologation or the CIK-FIA homologation of the previous period (Including brakes and bodywork) and in compliance with CIK-FIA technical regulations.

Chassis

All chassis tubing must be from magnetic steel.

Mini Rok

ONLY (chassis homologated by i.e. ACI/CSAI (Italy), FFSA (France), MSA (UK), MSB (Germany), WKA (US), RFE (Spain), are accepted.

Wheelbase minimum 900 mm and maximum 1000 mm
Maximum overall width including all bodywork 1270mm
Maximum rear track width 1100mm
Axle: 30 mm
Rims size: 110 +/- 2mm
Rims Material: Aluminum only

All other categories

Minimum wheelbase 1020mm
Maximum wheelbase 1070mm
Minimum width of rear protection system under all conditions is 1340mm
Maximum rear track width 1400mm

Axle

Rear axle must be of one piece design.
Axles must be constructed from magnetic iron or steel based design. Aluminium, stainless steel, titanium and carbon fibre axles are not allowed.
Maximum diameter for Mini Rok rear axle is 30mm and a minimum thickness of 4.9mm.
Maximum diameter for all other classes rear axle is 50mm and a minimum thickness of 1.9mm.

Bodywork

Bodyworks, and rear bumper homologated by ACI/CSAI (Italy), FFSA (France), MSA (UK), DMSB (Germany), WKA (US), RFE (Spain) are requested.

Bumpers are compulsory for front, rear, and the side protection.
The use of CIK-FIA homologated rear protection is mandatory.

CIK Drop bumper / front fairing

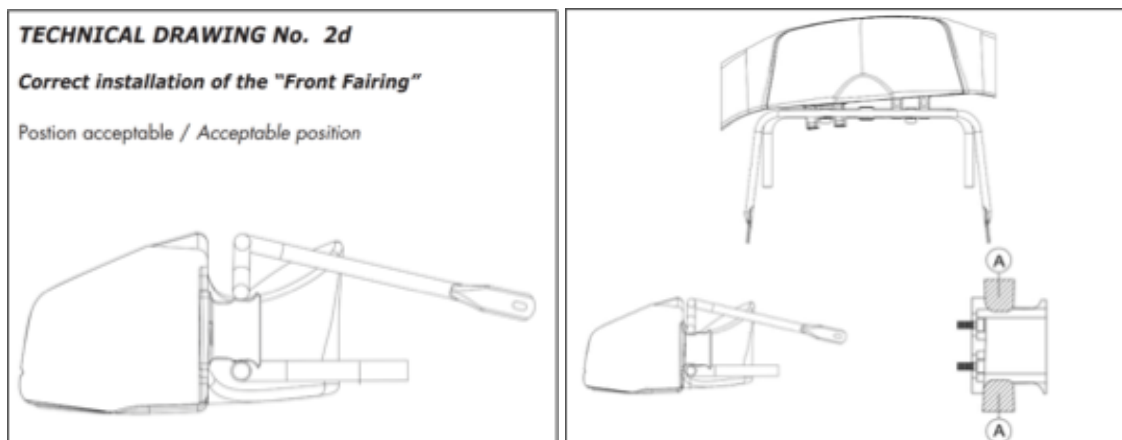
All chassis in all categories are required to install the CIK Drop Down Nose Bracket Kit onto their front bumpers.

From Qualifying until the Final, each Driver must enter the Start Servicing Park with the front fairing detached from the kart.

The Mechanic or Driver himself must mount the front fairing in the Start Servicing Park under the supervision of a Scrutineer.

The front (using the front fairing mounting kit) must be in the correct position at all times during the Event (refer to CIK Technical Drawing No. 2d).

The Black Flag with an Orange disc will not be shown to a driver if his front fairing is no longer in the correct position. Drivers will be penalised if any part of the tubes of the front bumper are in the marked areas (A) as shown in the drawing.



Brakes

Brakes must have a current or previous period CIK-FIA homologation.

Brake discs must be made from steel, stainless steel or cast iron. Carbon and ceramic brake discs are not allowed.

Brake system homologated by CIK/FIA, ACI/CSAI (Italy), FFSA (France), MSA (UK), DMSB (Germany), WKA (US), RFE (Spain) is mandatory.

Front brakes are not allowed in any category

Chain

Transmission must be carried by chain only to the rear axle. Any kind of differential is prohibited.

Chain guard is required. Full protection totally covering front and rear sprockets and chain is mandatory.

Tyres

Only tyres described in Sporting Regulations or Supplementary Regulations are allowed to be used.

Running in of wet tyres on a dry track is prohibited.

It is not allowed to:

- Tamper any tyre.
- Alter the hardness or composition of the rubber or to change the construction of the tyre carcass by any means except through normal karting use.
- Apply any substances including tyre treatment/ tyre softener.
- Use heating sources, including heat guns or lamps on the tyres.

Miscellaneous

Composite materials are banned, except for the seat, floor pan and chain guard.

Data acquisition devices capable of recording and displaying data only are allowed.

Any system capable of modifying fuel ratio mixtures, traction, throttle, ignition timing is forbidden

Any kind of suspension device or system is prohibited.

Communication to/from driver and/or acquisition devices via radio/telemetry or any other system is forbidden.

No fluid spillage on the tarmac is allowed at any point of time. Catch bottles are highly recommended.

Fluid spillage will result in a black flag.

8. VORTEX MINI ROK TECHNICAL APPENDIX

Any modification or adjunction on the engine and its accessories, if not expressly authorized, is forbidden. The Organiser considers as modifications any action changing the initial aspect and dimensions of an original part. Any modification and/or installation having as a consequence to alter a dimension and/or its control possibility are strictly forbidden. The Entrant is liable for the conformity of their equipment.

The following original homologation form of the engine is an integral part of these Technical Regulations:

- VORTEX Mini ROK 60cc Identification Sheet:
http://www.vortex-rok.com/download/italy/fiche_ROK_MINI.pdf

Fuel system

All fuel system components must be utilized as supplied

A plastic "Y" for the fuel return is not allowed.

The use of a fuel filter is optional.

The fuel line must be of standard fuel line material and may not be restricted or reduced in any way.

Carburettor

Dell'Orto PHBG 18 BS carburettor will be provided together with the engine. At all time original carburetor need to be used.

Any change or modification is not allowed to the carburettor except for:

- Main jet: Minimum 96,
- Needle clip position
- Airscrew

Standard Dell'Orto PHBG 18 BS Set Up:

- Slide: #40
- Needle: W23
- Outer pilot: #60
- Inner pilot: #50
- Emulsion tube: 266AN
- Floats: 4gm
- Maximum venturi size: 18mm.

Carburettor airbox clamps must be used as supplied

Squish gap

Minimum squish gap of 0.8mm

Exhaust manifold

Only the original exhaust manifold header is allowed as supplied with the engine and must be kept in compliance with the homologation form, therefore no modification in structure or in dimensions is allowed.

Exhaust manifold headers cannot be cracked or leaking.

A template gauge will be used to control exhaust manifold headers.

Cleaning the manifold with fuel or sandpaper is allowed as long as the dimensions remain as stated in the homologation form.

Clutch

Each driver is responsible for the wear status of the clutch padding material and friction parts cleaning. Clutch components MUST not contain significant amounts of any kind of oil or grease.

9. VORTEX ROK GP TECHNICAL APPENDIX (Junior/Senior/Master)

Any modification or adjunction on the engine and its accessories, if not expressly authorized, is forbidden. The Organiser considers as modifications any action changing the initial aspect and dimensions of an original part. Any modification and/or installation having as a consequence to alter a dimension and/or its control possibility are strictly forbidden. The Entrant is liable for the conformity of their equipment.

The following original homologation form of the engine is an integral part of these Technical Regulations:

✓ VORTEX ROK GP Identification Sheet:

http://www.vortex-rok.com/download/italy/fiche_ROK_GP.pdf

Fuel system

All fuel system components must be utilized as supplied

The use of a fuel filter is optional.

The fuel line must be of standard fuel line material and may not be restricted or reduced in any way.

Reed valve

Must be standard as supplied by Vortex.

Minimum thickness: 0.30mm +/- 0.05mm

Carburettor

Dell'Orto VSH 30 carburettor will be provided together with the engine.

Any change or modification is not allowed to the carburettor except for:

- Main jet: Minimum 135,
- Needle clip position

Standard Dell'Orto VSH 30 Set Up:

- Slide: #40
- Needle: K33
- Outer pilot: #60
- Inner pilot: CD1
- Emulsion tube: DP268
- Floats: 4gm
- Maximum venturi size: 30mm.

Squish Gap

Minimum squish gap of 1.0mm

Clutch

Clutch engagement speed (maximum) is at 4000 RPM.

Each driver is responsible for the wear status of the clutch padding material and friction parts cleaning.

Exhaust manifold

Manifold need to be original supplied by Vortex.

Size and dimensions:

Junior Rok GP: 28mm

Senior Rok GP/ Master: 38mm

Exhaust manifold headers cannot be cracked or leaking.

A template gauge will be used to control exhaust manifold headers.

Cleaning the manifold with fuel or sandpaper is allowed as long as the dimensions remain as stated in the homologation form.

ROK CUP THAILAND 2018

RULE BOOK (THAI VERSION)

Version 08/04/2018



SPORTING REGULATION (กฎกติกาการแข่งขัน)

1. ผู้จัดการแข่งขัน

CTG 2002 Co.,Ltd จะเป็นผู้จัดการแข่งขัน Rok Cup Thailand โดยจะใช้กฎกติกาการแข่งขันตาม

- ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (รยสท.)
- กฎกติกาการแข่งขันรถคาร์ทสากลปี 2018 โดย CIK/FIA (International Karting Regulation of CIK/FIA 2018)
- กฎกติกาเพิ่มเติม (Supplementary Regulation) ปี 2018 ของ Rok Cup Thailand รับรองโดยราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (รยสท.)
- กฎกติกาเทคนิคของ Rok Cup Thailand 2018
- กฎกติกาเสริมอื่นๆ และประกาศเพิ่มเติม (Bulletins) ที่ทางผู้จัดเขียนขึ้นหรือประกาศขึ้น โดยมีเนื้อความที่ไปในทิศทางเดียวกันกับกฎกติกาการแข่งขัน

2. การดำเนินงานทั่วไป

นักแข่ง ผู้จัดการทีม ผู้ที่มีส่วนร่วมกับการแข่งขัน รวมถึงลูกจ้าง และผู้แทนทุกท่าน ต้องปฏิบัติตามกฎกติการถคาร์ทสากล (FIA-CIK International Sporting Code) , กฎกติกาการแข่งขันและกฎกติกาเทคนิคของ Rok Cup , CIK-FIA General Prescriptions , ตามกฎกติกาการแข่งขันรถยนต์แห่งชาติของ รยสท. และกฎกติกาการแข่งขันนี้

การแข่งขันนี้จะอยู่ภายใต้กฎกติกาการแข่งขันรถคาร์ทสากลปี 2018 โดย CIK/FIA (International Karting Regulation of CIK/FIA 2018) , กฎกติกาการแข่งขันและกฎกติกาเทคนิคนี้

ผู้จัดการแข่งขันของสงวนสิทธิ์ การใช้ชื่อ หรือการโฆษณา การจัดการแข่งขัน

ผู้จัดการแข่งขันเท่านั้นที่มีสิทธิยกเลิกหรือสละสิทธิ์กฎกติกา ภายใต้กฎกติกาการแข่งขันรถยนต์แห่งชาติของ รยสท.

3. เจ้าหน้าที่ (Officials)

Rok Cup Thailand ได้รับการอนุมัติจาก สมาคมรถคาร์ทแห่งประเทศไทย (KAT) โดย KAT จะให้ นายสนาม หัวหน้ากรรมการตรวจสอบสภาพ , หัวหน้าจับเวลา และ Steward โดยรายชื่อทั้งหมดจะถูกคัดกรองจากกฎกติกาเสริม (Supplementary Regulation)

โดยที่รายชื่อของ นายสนาม , หัวหน้ากรรมการตรวจสภาพ , หัวหน้าจับเวลา และ Steward จะประกาศก่อน ปิดลงทะเบียน (Sporting Check) 1 ชั่วโมง

ซึ่งนายสนามจะต้องอยู่ที่ Race Control และติดต่อกับ Marshal ตลอดเวลาที่มีรถแข่งทำการวิ่งอยู่ในสนาม Steward , นายสนาม และ หัวหน้ากรรมการตรวจสภาพ ต้องมีการติดต่อสื่อสารกันโดยใช้วิทยุอยู่ตลอดเวลาที่อยู่ในสนาม

4. วันและสถานที่

สนามที่ 1 : 7-8 เมษายน 2018 , Bira Circuit พัทยา

สนามที่ 2 : 16-17 มิถุนายน 2018 , Impact Speedpark กรุงเทพฯ

สนามที่ 3 : 18-19 สิงหาคม 2018 , Impact Speedpark กรุงเทพฯ (จัดร่วมกับ Rok Cup Asia Zone)

สนามที่ 4 : 15-16 กันยายน 2018 , Bira Circuit พัทยา

โดยที่ สนามที่ 1,2 และ 4 จะจัดการแข่งขันร่วมกันกับ “ Kart Championship of Thailand “ ที่จัดการแข่งขันโดยชมรมการกีฬารถคาร์ทแห่งประเทศไทย (KAT) ซึ่งการซ้อม (Official Practice) จะมีขึ้นในวันศุกร์ การแข่งขัน Kart Championship of Thailand จะมีขึ้นในวันเสาร์ และการแข่งขัน Rok Cup Thailand จะมีขึ้นในวันอาทิตย์

5. รุ่นการแข่งขัน

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	น้ำหนัก	หมายเหตุ
Cadet Rok	7-9 ปี	Mini Rok	110 กก.	รางวัลพิเศษเฉพาะสนาม
Mini Rok	7-13 ปี	Mini Rok	110 กก.	
Junior Rok GP	12-15 ปี	Rok GP*	145 กก.	ใช้คอท่อเล็ก (exhaust manifold)
Senior Rok GP	14 ปี ขึ้นไป	Rok GP	160 กก.	
Master	32 ปีขึ้นไป	Rok GP	165 กก.	แข่งขันร่วมกับรุ่น Senior

รุ่น Cadet Rok (นักแข่งที่มีอายุระหว่าง 7-9 ปี) จะเก็บคะแนนแยกกันกับรุ่น Mini Rok แต่จะทำการแข่งขันร่วมกัน

นักแข่งในแต่ละรุ่น จะต้องมีย่านนักแข่งร่วมการแข่งขันไม่น้อยกว่า 3 คน

รุ่น Master ถ้าจำนวนผู้สมัครน้อยกว่า 8 คน จะทำการแข่งขันร่วมกันกับรุ่น Senior Rok GP

นักแข่งทุกท่านจะต้องมีใบขับแข่งที่ถูกต้องรับรองโดย ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย (RAAT) หรือ ใบขับแข่งจาก ASN อื่นๆ ที่รับรองโดย CIK-FIA (นักแข่งต่างชาติ) ซึ่งนักแข่งผู้ที่ถือใบขับแข่งที่รับรองโดย ASN อื่น จะต้องให้ ASN ของท่านออก Visa เพื่อใช้ในการสมัครเข้าร่วมการแข่งขัน

6. ค่าสมัคร

ทั้งฤดูกาล (Full Season) : 15,000 บาท

ต่อสนาม : 5,000 บาท

รุ่น Junior Rok GP และรุ่น Senior Rok GP สำหรับนักแข่งที่ซื้อเครื่องยนต์กับ Race Connection ก่อนสนามที่ 1 จะสามารถลงทำการแข่งขันแบบทั้งฤดูกาล (Full Season) ฟรี โดยไม่ต้องเสียค่าสมัคร

ในสนามที่ 1 , 2 และ 4 (จัดการแข่งขันร่วมกันกับ Kart Championship of Thailand) นักแข่งท่านใดที่ใช้เครื่องยนต์ Vortex Rok (Mini Rok / Rok GP) ลงทำการแข่งขันทั้งสองรายการ (Kart Championship of Thailand และ Rok Cup Thailand) ทางผู้จัดจะมีเงินคืน (cashback) ให้ท่านละ 2,000 บาท หลังจบการแข่งขันในแต่ละสนาม

7. เครื่องยนต์

เครื่องยนต์ทั้งหมดที่ใช้ในการแข่งขันทั้งหมดจะต้องมาจาก Race Connection Co.,LTD ตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์ Vortex Rok แต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย เท่านั้น ติดต่อสอบถาม raceconnectionth@gmail.com

เครื่องยนต์ที่สามารถใช้แข่งขันได้ในรุ่น Mini Rok

- เครื่องยนต์ที่เช่าจาก KAT (มีการซื้อเครื่องยนต์แล้ว) : สำหรับ Rok Cup Thailand สนาม 1 , 2 และ 4 ที่มีการแข่งขันร่วมกันกับ Kart Championship of Thailand จะสามารถเช่าเครื่องยนต์จาก KAT เพื่อแข่งได้ แต่จะต้องเสียค่าเช่าเพิ่มให้กับ KAT ในราคา 4,000 บาท

- เครื่องยนต์ที่เช่าจาก Race Connection (มีการซื้ดเครื่องยนต์แล้ว) : ราคา 4,000 บาท ต่อ 1 วัน และมีเงินมัดจำเครื่องยนต์ 4,000 บาท (หากเครื่องยนต์ไม่เสียหาย สามารถรับเงินมัดจำคืนเมื่อคืนเครื่องยนต์) โดยเครื่องยนต์ที่เช่าจาก Race Connection จะสามารถใช้แข่งได้เฉพาะ Rok Cup Thailand เท่านั้น จะไม่สามารถนำเครื่องยนต์นี้ไปใช้แข่ง Kart Championship of Thailand ได้

เครื่องยนต์จะมาพร้อมกับ สายไฟ , ท่อไอเสีย , แบตเตอรี่

เครื่องยนต์ที่สามารถใช้ได้ในเรื่อง Junior Rok GP และ Senior Rok GP

- เครื่องยนต์ของตัวเอง (มีการซื้ดเครื่องยนต์แล้ว) ที่ซื้ดกับ Race Connection Co.,LTD ซึ่งถ้ามีการซื้ดเครื่องยนต์ก่อนสนามที่ 1 จะสามารถเข้าร่วมการแข่งขันแบบทั้งฤดูกาล (Full Season) โดยไม่ต้องเสียค่าสมัคร
- เครื่องยนต์ที่เช่าจาก Race Connection (มีการซื้ดเครื่องยนต์แล้ว) : ราคา 5,000 บาท ต่อ 1 วัน และมีเงินมัดจำเครื่องยนต์ 5,000 บาท (หากเครื่องยนต์ไม่เสียหาย สามารถรับเงินมัดจำคืนเมื่อคืนเครื่องยนต์) โดยเครื่องยนต์นี้สามารถใช้แข่งได้ทั้ง Rok Cup Thailand และ Kart Championship of Thailand

เครื่องยนต์จะมาพร้อมกับ สายไฟ , ท่อไอเสีย , หม้อน้ำ , แบตเตอรี่

การเปลี่ยนเครื่องยนต์

นักแข่งหรือผู้สมัครสามารถเปลี่ยนเครื่องยนต์ในระหว่างการแข่งขันได้ โดยมีค่าใช้จ่าย 6,000 บาท สำหรับเครื่องยนต์ Mini Rok และ 8,000 บาท สำหรับเครื่องยนต์ Junior Rok GP / Senior Rok GP ต่อการเปลี่ยนเครื่องยนต์ 1 ครั้ง ซึ่งจะอนุญาตให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ก็ต่อเมื่อมีรายงานจากกรรมการตรวจสภาพว่าเครื่องยนต์มีความเสียหายหรือผิดปกติจริงเท่านั้น

หลังจากการแข่งขัน เครื่องยนต์และอุปกรณ์ต่างๆ จะต้องนำมาคืนที่ Race Connection Co.,LTD ในสภาพที่ดี ถ้าเครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ใดเกิดความเสียหาย นักแข่งหรือผู้สมัครจะต้องรับผิดชอบ

8. ยาง

- อนุญาตให้ใช้ยางที่ซื้อจากผู้จัดการแข่งขันเท่านั้น
- อนุญาตให้ใช้ ยางสลิด (Dry) 1 ชุด และ ยางฝน (Wet) 1 ชุด ต่อ 1 สนาม

นักแข่งหรือผู้สมัครจำเป็นต้องซื้อยางฝน (Wet) ชุดใหม่ 1 ชุด ในการลงทำการแข่งขันครั้งแรก แต่ในครั้งต่อไป นักแข่งหรือผู้สมัครสามารถนำยางฝน (Wet) ที่ซื้อไว้ในครั้งแรกมาใช้แข่งในครั้งต่อไปได้ หรือนักแข่งจะเลือกใช้ยางฝน (Wet) ใหม่ก็ได้

รุ่น	ยางสลิด (Dry)	ยางฝน (Wet)
Mini Rok	Bridestone YJL ขนาดยางหน้า 40x100 -5 ขนาดยางหลัง 50x110 -5	Bridestone YFD ขนาดยางหน้า 40x100 -5 ขนาดยางหลัง 50x110 -5
Junior and Senior Rok GP	Bridestone YNC ขนาดยางหน้า 45x100 -5 ขนาดยางหลัง 71x110 -5	Bridestone YLP ขนาดยางหน้า 45x100 -5 ขนาดยางหลัง 60x110 -5

ยางจะอยู่ที่ Servicing Park สามารถนำคู่มือที่ซื้อจากผู้จัดการแข่งขัน ไปแลกกับยางที่ Servicing Park ได้

การ Mark ยาง (Tyres Register) จะกระทำในช่วงเวลาตรวจสภาพ (Scrutineering)

ในกรณียางรั่ว นักแข่งสามารถนำยางที่ใช้แล้วของตนเองลงทำการแข่งขันได้ แต่ต้องนำยางที่จะใช้ไปตรวจสอบกับกรรมการตรวจสภาพก่อน จึงจะสามารถใช้ทำการแข่งขันได้

ในกรณี Wet Race สิทธิในการเลือกใช้ยางสลิด (Dry) หรือยางฝน (Wet) ขึ้นอยู่กับนักแข่งจะใช้ยางสลิด (Dry) หรือ ยางฝน (Wet) ก็ได้ แต่ถ้านักแข่งท่านใดที่เลือกใช้ยางผิดประเภทจนทำให้เวลาต่อรอบช้าเกินไป นายสนามมีสิทธิที่จะให้ลงดำนักแข่งคนนั้น เพราะอาจจะทำให้เกิดอันตรายต่อนักแข่งคนอื่นได้

9. น้ำมัน และ น้ำมันผสม

น้ำมันที่ใช้ในการแข่งขัน อนุญาต ให้ใช้เฉพาะน้ำมันที่ผู้จัดการแข่งขันจัดให้เท่านั้น โดยน้ำมันจะอยู่ที่ Parc ferme สำหรับข้อมูลอื่น ๆ เกี่ยวกับน้ำมันและน้ำมันผสม ทางผู้จัดจะแจ้งให้ทราบผ่านทางกฎกติกาเสริม (Supplementary Regulation) ของแต่ละสนาม

10. หมายเลขรถแข่ง

หมายเลขรถแข่งจะปฏิบัติตามบทบัญญัติของ CIK Technical Regulation ข้อ 2.24

นักแข่งทุกท่านจะต้องติดหมายเลขที่เห็นได้ชัดที่ ด้านหน้า , ด้านข้าง , ด้านหลัง ของรถแข่ง ถ้าไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ได้ นักแข่งจะไม่สามารถลงทำการแข่งขันได้

รุ่น	หมายเลขรถแข่ง
Cadet Rok + Mini Rok	1-99
Junior Rok GP	100-199
Senior Rok GP	200-299
Master	300-399

11. การลงทะเบียน (Sporting Check) และการตรวจสภาพ

สถานที่และเวลาในการลงทะเบียน (Sporting Check) และการตรวจสภาพ จะระบุไว้ในกติกาเสริม (Supplementary Regulation) ของแต่ละสนาม โดยที่นักแข่งทุกท่านจะต้องมีเอกสารที่จำเป็นและข้อมูลทั้งหมดพร้อมในการลงทะเบียน (Sporting Check) และการตรวจสภาพ

นายสนาม หรือหัวหน้าแพทย์ อาจจะขอให้นักแข่งได้รับการตรวจร่างกายได้ทุกเมื่อระหว่างการแข่งขัน

ไม่อนุญาตให้นักแข่งที่ไม่ได้รับการตรวจสภาพลงทำการแข่งขัน

ในระหว่างการแข่งขัน กรรมการตรวจสภาพอาจจะ

- ตรวจสอบคุณสมบัติของรถแข่ง และอุปกรณ์ของนักแข่ง
- ระหว่างตรวจสภาพนักแข่งจะต้องลงจากรถ เพื่อให้กรรมการตรวจสภาพตรวจสอบคุณสมบัติของรถแข่งได้อย่างเต็มที่
- นักแข่งจะต้องจัดหา Part ของรถแข่ง หากกรรมการตรวจสภาพลงความเห็นว่าเป็น และรถแข่งคันไหนที่ผ่านการตรวจสภาพแล้ว มีการรื้อ ปรับแต่ง ซ่อมแซม หรือเกิดอุบัติเหตุระหว่างการแข่งขัน จนทำให้รถแข่งมีคุณสมบัติไม่สมบูรณ์ จะต้องทำการตรวจสภาพรถแข่งอีกครั้ง

ซีลเครื่องยนต์จะต้องอยู่ในสภาพที่ดีตลอดเวลา หากตัดซีล หรือนำซีลออกจากเครื่องยนต์ นักแข่งจะถูกให้ออกจากการแข่งขันทันที แต่หากซีลเครื่องยนต์เสียหาย หรือขาด โดยไม่ได้ตั้งใจ จะต้องแจ้งกับกรรมการตรวจสภาพทันที ห้าม rebuild เครื่องยนต์ หรือเปลี่ยนเครื่องยนต์โดยเด็ดขาด เว้นแต่ว่าจะได้รับอนุญาตจากผู้จัดการแข่งขัน หรือกรรมการตรวจสภาพเท่านั้น

12. รูปแบบการแข่งขัน

Rok Cup Thailand 2018 จะจัดขึ้นทั้งหมด 4 สนาม

โดยแต่ละสนามประกอบด้วย

- Free Practice
- Warm Up
- Qualifying
- Heat
- Pre-Final
- Final

นักแข่งทั้งหมดจะต้องผ่านการลงทะเบียน (Sporting Check) และมีหมายเลขรถแข่งที่รถแข่งก่อนจะลงสนามทุกครั้ง

ตารางเวลา (Time Schedule) จะประกาศอย่างช้าที่สุด 1 อาทิตย์ ก่อนการแข่งขัน

Free Practice

Free Practice จะมีขึ้นก่อนวันแข่ง และ Free Practice ของแต่ละรุ่นจะถูกกำหนดในตารางเวลา (Time Schedule) โดยค่าใช้จ่ายในการ Free Practice จะไม่รวมกับค่าสมัคร

Warm Up

นักแข่งทุกท่านจะต้องติด Transponder ตั้งแต่รอบ Warm Up จนถึงรอบ Final โดยที่ตำแหน่งการติด Transponder จะอยู่ด้านหลังของเบาะบริเวณด้านล่าง

Qualifying

อนุญาตให้เฉพาะนักแข่งที่ผ่านการตรวจสภาพรถแข่งแล้วลงทำการ Qualify ได้

สำหรับยางที่ใช้ในการ Qualify จะต้องเป็นยางที่ผู้จัดการแข่งขันจัดหาให้ และผ่านการตรวจสภาพแล้วเท่านั้น

เราจะเรียงตำแหน่ง Start ในรอบ Heat จากเวลาที่นักแข่งทำได้ในรอบ Qualifying โดยเรียงจากนักแข่งที่ทำเวลาต่อรอบได้เร็วที่สุด ไปหานักแข่งที่ทำเวลาต่อรอบได้ช้าที่สุด กรณีที่นักแข่งมีเวลาต่อรอบเท่ากัน จะใช้เวลาที่เร็วที่สุดของรอบรองลงมา

ถ้านักแข่งเข้ามาที่ Pit ระหว่างการ Qualify จะไม่สามารถออกจาก Pit ได้อีก

เว้นแต่ว่า Transponder ของนักแข่งไม่ทำงาน อนุญาตให้นักแข่งสามารถเข้า Pit เพื่อแก้ไข Transponder และออกจาก Pit ตามสัญญาณของ Marshals โดยที่ไม่มีการต่อเวลาในช่วง Qualify ให้

ถ้านักแข่งที่ไม่มีเวลา Record เนื่องจาก Transponder มีปัญหา จะต้องไปต่อท้ายในการแข่งขันรอบ Heat

นักแข่งทุกท่านที่ทำการ Qualify เสร็จแล้ว จะต้องทำการซักรั้วน้ำนักโดยทันที ไม่ว่าจะเป็นนักแข่งที่เข้า Pit ก่อนหมดช่วงเวลากการ Qualify ก็ตาม ให้เฉพาะนักแข่งที่ทำการซักรั้วน้ำนักเสร็จแล้วเท่านั้นสามารถออกจาก Servicing Park ได้

ไม่อนุญาต ให้ช่างจับรถแข่งก่อนที่จะซักรั้วน้ำนัก

Heat

ผลการ Qualify จะนำมาเป็นตำแหน่งการออก Start ในการแข่งขันรอบ Heat

ผลการแข่งขันในรอบ Heat จะนำไปเป็นตำแหน่ง Start ในการแข่งขันรอบ Pre-Final

Pre-Final และ Final

ธงตราหมากรุก จะโชว์ให้กับรถแข่งคันแรกที่ผ่านเส้น Finish เมื่อครบกำหนดรอบการแข่งขันแล้ว

ผลการแข่งขันรอบ Heat จะนำมาเป็นตำแหน่ง Start ในรอบ Pre-Final

รอบการแข่งขัน Pre-Final และ Final จะคำนวณตามระยะทาง และจะประกาศในตารางเวลา (Time Schedule)

ผลการแข่งขันรอบ Pre-Final จะนำมาเป็นตำแหน่งออก Start ในรอบ Final

13. คะแนนเก็บสะสม

อันดับที่	คะแนนรอบ Pre-Final	คะแนนรอบ Final
1	12	25
2	10	20
3	8	16
4	7	13
5	6	11
6	5	10
7	4	9
8	3	8
9	2	7
10	1	6
11		5
12		4
13		3
14		2
15		1

เมื่อจบการแข่งขันทุกสนาม นักแข่งที่มีคะแนนเก็บสะสมมากที่สุดในแต่ละรุ่นจะเป็น Champion ของ Rok Cup Thailand

ในกรณีที่คะแนนเก็บสะสมเท่ากัน จะตัดสินตามจำนวนครั้งของผลการแข่งขันที่ดีที่สุด

ในกรณีที่มีการยกเลิกการแข่งขัน จะไม่มีคะแนนเก็บให้กับนักแข่งทุกคนในสนามนั้น

นักแข่งที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพจะไม่ได้รับคะแนนในสนามนั้น

นักแข่งที่โดนให้ออกจากการแข่งขันโดยตรงดำ หรือมีความประพฤติมิชอบใน Servicing Park ระหว่างการแข่งขัน หรือหลังจบการแข่งขัน จะมีสิทธิ์แข่งขันต่อหรือไม่ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของ Steward

14. เงินรางวัล และถ้วยรางวัล

เงินรางวัลของแต่ละสนาม แต่ละรุ่น (Cadet Rok , Mini Rok , Junior Rok GP , Senior Rok GP , Master and Master Plus)

ที่ 1 : 10,000 บาท

ที่ 2 : 7,000 บาท

ที่ 3 : 4,000 บาท

จะมีการมอบเงินรางวัลและถ้วยรางวัลให้กับนักแข่งที่จบการแข่งขัน 3 อันดับแรก ในช่วงสุดท้ายของการจัดการแข่งขัน

รางวัลสำหรับ Champion ของแต่ละรุ่น

Cadet Rok : ฟรี ค่าสมัคร Rok Cup Thailand 2019

Mini Rok : ฟรี ค่าสมัคร Rok Cup International Final

Junior Rok GP : ฟรี ค่าสมัคร Rok Cup International Final

Senior Rok GP : ฟรี ค่าสมัคร Rok Cup International Final

Master : ฟรี ค่าสมัคร Rok Cup International Final (Expert Class)

15. Starting Grid

อ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescriptions ข้อ 2.19

นักแข่งที่ Qualify ในตำแหน่งที่ 1 (Pole position) สามารถเลือกได้ว่าจะออก Start ตำแหน่งด้านซ้าย หรือ ด้านขวาของสนาม โดยนักแข่งจะต้องให้คำแนะนำและแจ้งความจำนงค์นายสนามก่อนที่จะทำการ Pre-Grid โดยการเลือกนี้จะทำได้เฉพาะรถแข่งในแถวแรกเท่านั้น โดยในแถวอื่นๆ ถ้าสนามที่ใช้แข่งนั้นวิ่งวนตามเข็มนาฬิกา รถแข่งในตำแหน่งเลขคี่จะ Start ในตำแหน่งด้านขวาของสนาม ถ้าสนามที่ใช้แข่งวิ่งวนเข็มนาฬิกา รถแข่งในตำแหน่งเลขคี่จะ Start ในตำแหน่งด้านซ้ายของสนาม

ประตูทางเข้าไปที่ Grid จะปิดก่อนเวลาที่ระบุในตารางเวลา (Schedule) 5 นาที รถแข่งที่เข้าไม่ทันก่อนประตู ปิด จะไม่สามารถเข้าไปทำ Grid Start ได้ เว้นแต่มีกรณีพิเศษ ซึ่งจะอยู่ในดุลพินิจของ Steward

เมื่อรถแข่งอยู่บน Pre-Grid ไม่อนุญาตให้กระทำการปรับแต่งรถแข่งใดๆ (ยกเว้นการปล่อยลมยาง) , ไม่อนุญาตให้รถแข่งที่ทำการ Pre-Grid อยู่ กลับเข้าไปที่ Servicing Park เว้นแต่จะมีกรณีพิเศษซึ่งจะอยู่ในดุลพินิจของนายสนาม

ก่อนจะปล่อยรถลงสู่สนามช่วง Pre-Grid จะต้องเคลียร์ข้างออกจากบริเวณรถแข่ง ถ้ารถแข่งคันไหนที่ไม่สามารถลงสู่สนามได้เพราะรถแข่งมีปัญหา หากนักแข่งต้องการให้ช่างเข้ามาช่วยเหลือ ช่างสามารถเข้ามาช่วยนักแข่งได้ แต่นักแข่งคนนั้นจะต้อง Start จากท้ายในรอบ Formation และสามารถเข้าสู่สนามเพื่อทำการแข่งขันได้จากสัญญาณของ Marshal เท่านั้น

16. ขบวนการ Start (Starting Procedure)

จะใช้การ Start แบบ Rolling Start ในการแข่งขัน Heat , Pre-Final และ Final

สัญญาณในการปล่อย Start จะใช้ สัญญาณไฟแดงดับ หรือ สัญญาณธง (ถ้าสัญญาณไฟมีปัญหา)

False Start/Jump Start จะมีโทษปรับ 10 วินาที หลังจากจบการแข่งขัน

อ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescriptions ข้อ 2.20a ก่อนที่จะจบรอบ Formation ระหว่างทางที่จะไป Starting Line นักแข่งทุกท่านจะต้องลดความเร็วลงมาระหว่าง 30 km/h – 50 km/h ด้วยความเร็วที่สม่ำเสมอ และไม่แตกแถวของตัวเองตามแนวเส้น Corridor ที่ทางสนามกำหนดไว้

นักแข่งที่ตัดเส้น Corridor Steward จะเป็นคนตัดสินบทลงโทษ โดนโทษขั้นพื้นฐานสำหรับนักแข่งที่ตัดเส้น Corridor โดยตัดแค่บางส่วนของรถแข่ง จะโดนโทษปรับ 3 วินาที และสำหรับนักแข่งที่ตัดเส้น Corridor โดยตัดทั้งคันรถแข่งจะโดนโทษปรับ 10 วินาที

นักแข่งที่มีความเร็วสูงเกินไปในระหว่างทางที่จะไป Starting Line Steward จะเป็นคนตัดสินบทลงโทษ โดยบทลงโทษขั้นพื้นฐานจะลงโทษระหว่าง 1-10 วินาที

เมื่อไฟแดงยังไม่ดับ นักแข่งทุกท่านจะต้องรักษาดำแหน่งของตนเองให้มีระยะห่างระหว่างรถแข่งคันหน้ากับรถแข่งคันหลังที่เหมาะสม จนกว่าสัญญาณไฟแดงจะดับ หรือมีสัญญาณให้ปล่อย Start

ถ้านายสนามพอใจกับรอบ Formation นายสนามจะปล่อย Start ด้วยสัญญาณไฟแดงดับ แต่ถ้านายสนามยังไม่พอใจกับการทำ Formation ไฟแดงจะยังไม่ดับ และ Marshal จะให้สัญญาณให้นักแข่งทำ Formation อีก 1 รอบ

ในกรณีที่มีการ False Start หรือ เหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ระหว่างรอบ Formation นายสนามอาจจะยุติกระบวนการ Start ด้วยธงแดง โดยการลงโทษนักแข่งที่กระทำผิดจะอ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescription ข้อ 2.24 และการทำกระบวนการ Start ครั้งใหม่จะกระทำทันที หรือภายใน 30 นาที หลังจากยุติกระบวนการ Start ตามความเหมาะสมของสถานการณ์ ซึ่ง Grid Start จะเหมือนในตอนแรกที่ทำกระบวนการ Start โดยนักแข่งท่านใดที่อยู่ใน Starting area หรือ Repair area ก่อนที่จะยุติการ Start อนุญาตให้สามารถทำกระบวนการ Start ครั้งใหม่ได้

17. การยุติการแข่งขัน หรือ ระหว่างการซ่อม

การแข่งขันหรือการซ่อมสามารถยุติได้ โดยนายสนามจะให้สัญญาณธงแดง หากเกิดอุบัติเหตุ หรือกรณีอื่น ๆ ที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในสนาม

ทันทีที่มีการ Start จะกระทำทุกอย่างเหมือนตอนแข่งขัน หากมีรถเสียอยู่ในสนาม อนุญาตให้ Marshal ช่วยเฉพาะการเคลื่อนรถแข่งไปในที่ปลอดภัยเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ช่างลงไปในสนามตลอดเวลา

ถ้ามีสัญญาณธงแดงจะต้องมาจากนายสนาม

ธงแดงระหว่างการซ่อม และ Qualify

นักแข่งทุกคนต้องลดความเร็วสูงสุดลงมาถึง 50 km/h โดยทันที และกลับไป Pit รถแข่งที่มีปัญหาในสนาม จะต้องถูกยกออกจากสนาม การซ่อมหรือการ Qualify จะมีต่อหรือไม่ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของ Race control

ธงแดงระหว่างการแข่งขัน (แข่งขันไปน้อยกว่า 2 รอบ)

- นักแข่งทุกคนต้องลดความเร็วสูงสุดลงมาถึง 50 km/h โดยที่ยังคงอยู่ในสนาม และนำรถกลับมาจอดที่ Start line เว้นแต่จะเกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝัน ให้นักแข่งขับรถแข่งกลับมาที่ Pit lane
- ห้ามแตะต้องรถแข่ง ยกเว้นนักแข่ง กับ Marshal
- Grid Start จะเหมือนกับ Grid Start ตอนแรก โดย Grit ที่ว่าง ให้เว้นว่างเอาไว้
- ให้รถแข่งที่ไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยกำลังของเครื่องยนต์ มาที่ Grid หรือ Pit lane ไม่สามารถกลับมาเข้าร่วมการแข่งขันต่อได้
- เฉพาะใน Pit lane โดยความดูแลของหัวหน้ากรรมการตรวจสภาพ อนุญาตให้ช่าง 1 คน สามารถซ่อมรถแข่งที่มีปัญหาได้ ยกเว้นเฉพาะรุ่น Mini Rok อนุญาตให้ใช้ช่างได้ 2 คน
- รถแข่งที่อยู่ใน Pit lane ไม่ว่าจะเหตุผลใด ๆ ก็ตาม จะสามารถลงทำการแข่งขันต่อได้ โดยจะออก Start จาก Pit lane

- รถแข่งที่ Start จาก Pit lane จะสามารถลงสนามได้ต่อเมื่อรถแข่งที่อยู่ในสนามทั้งหมดขับผ่าน Pit exit มาแล้ว
- ถ้าการแข่งขันสามารถแข่งขันต่อได้ การแข่งขันครั้งใหม่จะเริ่มภายใน 30 นาที หลังจากสัญญาณธงแดง
- จำนวนรอบการแข่งขันที่จะเริ่มต่อ จะยังเป็นจำนวนรอบการแข่งขันเดิมที่ระบุไว้ เว้นแต่ดุลพินิจของนายสนามจะตัดสิน
- โดยการ Start ในครั้งแรกจะถือว่าเป็นโมฆะ

ระหว่างการแข่งขัน (แข่งขันไปมากกว่า 2 รอบ แต่น้อยกว่า 75% ของการแข่งขัน)

- นักแข่งทุกท่านต้องลดความเร็วสูงสุดลงมาถึง 50 km/h โดยที่ยังคงอยู่ในสนาม และนำรถแข่งกลับมาจอดที่ Start lane เว้นแต่จะเกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝัน ให้นักแข่งขับรถแข่งกลับมาที่ Pit lane โดยจะมีสัญญาณลูกศรตรง Pit entry ชี้เข้ามาที่ Pit lane
- ห้ามแตะต้องรถแข่ง ยกเว้นนักแข่ง กับ Marshal
- Grid Start จะเป็นตำแหน่งที่นักแข่งขับผ่าน Finish line ในรอบก่อนที่จะยุติการแข่งขัน
- รถแข่งที่ไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยกำลังของเครื่องยนต์ มาที่ Grid หรือ Pit ไม่สามารถกลับมาเข้าร่วมการแข่งขันต่อได้
- เฉพาะใน Pit lane โดยความดูแลของหัวหน้ากรรมการตรวจสภาพ อนุญาตให้ช่าง 1 คน สามารถซ่อมรถแข่งที่มีปัญหาได้ ยกเว้นเฉพาะรุ่น Mini Rok อนุญาตให้ใช้ช่างได้ 2 คน
- รถแข่งที่อยู่ใน Pit lane ไม่ว่าเหตุผลใด ๆ ก็ตาม จะสามารถลงทำการแข่งขันต่อได้ โดยจะออก Start จาก Pit lane
- รถแข่งที่ Start จาก Pit lane จะสามารถลงสนามได้ต่อเมื่อรถแข่งที่อยู่ในสนามทั้งหมดขับผ่าน Pit exit มาแล้ว
- สำหรับรถแข่งที่มีการซ่อมที่ Pit lane รถแข่งจะต้องมีการตรวจสอบและอนุมัติจากกรรมการตรวจสภาพว่ามีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะแข่งต่อหรือไม่ โดยจะออก Start จาก Pit lane
- ถ้าการแข่งขันสามารถแข่งขันต่อได้ การแข่งขันครั้งใหม่จะเริ่มภายใน 30 นาที หลังจากสัญญาณธงแดง
- จำนวนรอบการแข่งขันจะเป็นรอบการแข่งขันที่เหลืออยู่ เว้นแต่ดุลพินิจของนายสนามจะตัดสิน

ธงแดงระหว่างการแข่งขัน (แข่งขันไปมากกว่า 75% ของการแข่งขัน)

- การแข่งขันจะถือว่าจบการแข่งขันเมื่อนักแข่งคันที่นำขับผ่าน Finish line ในรอบที่ยุติการแข่งขัน นักแข่งจะขับรถแข่งไปที่ Parc Ferme
- รับคะแนนเก็บสะสมเต็มจำนวน

18. การกลับมาทำการแข่งขันต่อ

อ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescriptions ข้อ 2.22

19. จบการแข่งขัน

อ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescriptions ข้อ 2.23

20. เหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้

อ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescriptions ข้อ 2.24

21. ความปลอดภัยทั่วไป

อ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescriptions ข้อ 2.14

22. ความปลอดภัยของรถแข่ง

อ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescriptions ข้อ 3.1

23. ความปลอดภัยของนักแข่ง

อ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescriptions ข้อ 3.2

24. การประชุมนักแข่ง

อ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescriptions ข้อ 2.18

นักแข่งและผู้สมัครทุกท่านต้องทำการเข้าร่วมการประชุมนักแข่ง

การประชุมนักแข่งเพิ่มเติมอาจจะมีขึ้นในวันแข่ง ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม เป็นหน้าที่ของผู้สมัครและนักแข่งจะต้องถามเกี่ยวกับการประชุมนักแข่งเพิ่มเติม

สำหรับนักแข่งและผู้สมัครท่านใดที่ไม่ได้เข้าร่วมการประชุมนักแข่ง จะต้องเสียค่าปรับให้กับ ASN ที่เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน โดยค่าปรับจะระบุโดย ASN ที่เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน

นักแข่งทุกคนต้องเซ็นชื่อเพื่อเข้าร่วมการประชุมนักแข่ง

25. ความประพฤติของนักแข่ง

สังเกตสัญญาณธง

นักแข่งทุกคนต้องทำความเข้าใจอย่างถี่ถ้วน ในข้อ 2.15 CIK-FIA General Prescriptions

การแข่ง

(กรณีธงฟ้า) ระหว่างการแข่งขัน รถแข่งที่อยู่คันเดียวในสนามสามารถใช้พื้นที่ของสนามได้อย่างเต็มที่ อย่างไรก็ตามทันทีที่มีรถแข่งคันที่เร็วกว่าไล่เข้ามาด้านหลัง ต้องให้รถแข่งคันที่เร็วกว่าที่ไล่มาแซงผ่านไป ถ้า นักแข่งที่ช้ากว่าไม่ยอมให้นักแข่งคันที่เร็วกว่าแซง จะมีธงฟ้า เตือนให้เปิดทางให้รถแข่งคันที่เร็วกว่าแซง นักแข่งที่ฝ่าฝืนธงฟ้า จะได้รับโทษจาก Steward ซึ่งถ้าในระหว่างการแข่งขันยังฝ่าฝืนอีก นักแข่งท่านนั้นอาจจะถูกให้ออกจากการแข่งขัน

ในทางโค้ง การเข้าโค้งและเช่นเดียวกันกับการออกโค้ง รถแข่งต้องอยู่ใน Track limit

การแซงกัน ตามสถานการณ์นั้น ๆ เมื่อต้องการจะแซง นักแข่งต้องขับไปในทางด้านใดด้านหนึ่ง ไม่ด้านขวาก็ด้านซ้าย อย่างไรก็ตาม การกระทำที่อาจจะก่อให้เกิดอุปสรรคต่อนักแข่งคนอื่น เช่น การเปลี่ยนทิศทางของรถแข่งที่อันตราย , การเปลี่ยนทิศทางของรถแข่งมากกว่า 1 ครั้ง , การเบียดรถแข่งอีกคันไปข้างในหรือนอกโค้ง ต้องห้ามกระทำอย่างเคร่งครัด ถ้า นักแข่งท่านใดฝ่าฝืน จะถูกลงโทษตามความเหมาะสมและดุลพินิจของนายสนาม ซึ่งถ้า นักแข่งท่านใดที่กระทำผิดซ้ำ ๆ อยู่บ่อย ๆ อาจจะถูกให้ออกจากการแข่งขันในสนามนั้น

ห้ามกระทำการขัดขวางการแข่งขันหรือการดวลกัน ไม่ว่าจะเป็นการกระทำจากนักแข่ง 1 คน หรือหลายคน ไม่ว่าจะมีส่วนร่วมหรือไม่

การลงโทษสำหรับผู้กระทำการขัดขวางการแข่งขัน และโยกออกจากฝั่งหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่งเพื่อการป้องกันไม่ให้รถแข่งข้างหลังแซง จะมีบทลงโทษเดียวกันกับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณธงฟ้า โดยความรุนแรงของการลงโทษจะขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม จะมีโทษตั้งแต่สถานเบา ไปจนถึงเชิญออกจากการแข่งขัน

การกระทำผิดร้ายแรงซ้ำ ๆ บ่อย ๆ หรือ ลักษณะการขาดการควบคุมของรถแข่ง (เช่นการหลุดออกนอกสนาม) นักแข่งอาจจะโดนยึดใบขับแข่ง ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม

การสัมผัส/การประทะกัน (ระหว่างการแข่งขันและรอบที่รถแข่งชะลอความเร็ว) นักแข่งที่ชนหรือตั้งใจดันรถแข่งคันหน้า อาจจะถูกลงโทษ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม

รถแข่งทุกคันต้องมีล้ออย่างน้อย 1 ข้างอยู่ในเส้นขาว (Track limit) ตลอดเวลา เว้นแต่จะมีการแจ้งอย่างอื่นจากนายสนาม ในช่วงประชันนักแข่ง

26. ความประพฤติของทีมงาน

ความรับผิดชอบของทีมงานเซอร์วิส (Service crew) จะอยู่กับผู้สมัครตลอดเวลา

ความประพฤติมิชอบใด ๆ ของทีมงานเซอร์วิส (Service crew) ไม่ว่าจะเป็นการฝ่าฝืนกฎใด ๆ หรือ ปฏิเสธที่จะไม่เชื่อฟังเจ้าหน้าที่ นักแข่งจะต้องรับผิดชอบโดยการออกจากการแข่งขัน

ไม่อนุญาตให้ทีมงานเซอร์วิส (Service crew) ลงไปในสนามแข่งเมื่อเริ่มปล่อยรถแข่งสู่สนามแข่งแล้ว ทีมงานเซอร์วิส (Service crew) ทุกคนต้องกลับไป Pit หรือ Paddock เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายสนาม

ผู้จัดการแข่งขันขอสงวนสิทธิ์ในการปฏิเสธทีมงานทุกท่านเข้าไปในสนามแข่ง , Pit , Paddock และทุกพื้นที่ภายใต้อำนาจโดยไม่ระบุเหตุผล หากไม่ปฏิบัติตาม นักแข่งจะต้องรับผิดชอบโดยการออกจากการแข่งขัน

ห้ามดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือของมีเมาอื่น ๆ ในสนามแข่งระหว่างการแข่งขัน ถ้าหากพบนักแข่งหรือทีมงานฝ่าฝืน จะโดนเชิญให้ออกจากสนาม

ผู้จัดการแข่งขันขอสงวนสิทธิ์ในการตรวจการกระตุ้นตามกฎหมายกติกา CIK medical guidelines

27. การประท้วง และการอุทธรณ์

สิทธิ์ในการประท้วงอยู่กับผู้เข้าการแข่งขันเท่านั้น ซึ่งผู้ที่ประท้วงจะต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรส่งกับนายสนามภายใน 10 นาที หลังการประกาศผล Qualify Practice และภายใน 30 นาที หลังการประกาศผลการแข่งขัน (Final) โดยการประท้วงจะต้องมาพร้อมกับเงิน 10,000 บาท

ในกรณีที่ไม่มีนายสนาม หรือรองนายสนาม จะต้องส่งเรื่องกับ Steward หรือคณะกรรมการคนใดคนหนึ่ง

จะคืนเงินมัดจำให้ หากการประท้วงสำเร็จ

เมื่อเกิดการประท้วง ผู้จัดการแข่งขันจะมอบรางวัลด้วยผลการแข่งอย่างไม่เป็นทางการไปก่อน เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาการปรึกษาหารือ และตัดสินใจอย่างมั่นใจ

TECHNICAL REGULATIONS

1. CLASSIFICATION AND DEFINITION

Classification: Refer to Article 1.1 of the CIK-FIA Technical Regulations.

Definition: Refer to Article 1.2 of the CIK-FIA Technical Regulations.

2. GENERAL PRESCRIPTION

Refer to Article 2.1 of the CIK-FIA Technical Regulations.

3. KART AND EQUIPMENT SAFETY

Kart Safety: Refer to Article 3.1 of the CIK-FIA Technical Regulations.

Equipment Safety: Refer to Article 3.2 of the CIK-FIA Technical Regulations.

4. GENERAL PRESCRIPTION FOR GROUP 2 KARTS

Chassis: Refer to Article 5.1 of the CIK-FIA Technical Regulations.

5. SCRUTINEERING

A mandatory check will be carried out before the start of qualifying every Round. It must be possible to identify the homologated equipment using the technical descriptions (drawings, dimensions, etc.) on the homologation form. For any used equipment, which has been homologated, each competitor shall be able to submit the relative homologation forms to identify the homologated equipment. For identification and control, it must be possible to identify the homologated equipment.

Chassis Homologation

Rok Cup Thailand is open to any chassis with either the current CIK-FIA homologation of the previous period (including brakes and bodywork) and in compliance with CIK-FIA Technical Regulations.

No front brakes allowed in any of the categories.

Amount of Chassis

Drivers are only allowed one (1) chassis only.

However, if damage occurs to a chassis previously scrutinized for the Event, and if it is the opinion of the Scrutineer that it is impractical for such damage to be repaired in time, one alternative chassis of the same make and model as the damaged chassis may be scrutinized in order to continue the Event.

Amount of Engines

Only one (1) engine is allowed for each driver and category for Scrutineering and use per Event. For engine change please refer to article 7 'Engine rules'.

6. ENGINES

Engines must be run as supplied by the manufacture. No modification or components substitution is allowed, unless specified in the "Technical Bulletin".

Scrutineers have the right to inspect any engine or components at any point of time during the event and without particular reason.

Scrutineers have the right to request, at any time during the event and without any particular reason, to have competitors exchange parts of the engine (i.e. but not limited to clutch, exhaust, carburettor, coil wiring loom, ignition etc.) with an identical part.

Refusal to submit to inspection and/or exchange parts will result in disqualification from the event

Engine seal

Engines will be sealed by the Organiser prior to the Event.

The original engine seal must remain intact throughout the entirety of championship

Exhaust

Exhaust system must remain intact, as provided by the manufacturer.

No sandblasting, treatment or thermo wrapping of any kind is allowed.

Internal dimensions may not be altered because of rust.

No modifications allowed to the silencer end cap.

Air box

Original air box as supplied with the engine need to be used

Air box must not contain any additional holes.

No external form of air ducts forcing air inside the air box is permitted.

Plastic protection under rain conditions is mandatory.

No modification on the inlet cone is allowed.

Starting system

Scrutineers have the right to request that the drivers, at any time during the event and without any particular reason, demonstrate on-board starting.

Auxiliary starters are not allowed.

On-board batteries are intended for engine starters and data loggers only.

Only one (1) battery is allowed per kart.

Batteries must be firmly and safely secured to one of the main rails of the chassis.

Batteries must be sealed and only dry cell type batteries are allowed.

Radiators

Only one (1) radiator supplied by organiser (except for Mini ROK) is allowed and must be mounted on the left side of the driver and placed above the chassis frame.

When tape is applied to block off a portion of the radiator, the tape must wrap around the radiator and must not be removed during any on track activities.

Only water and no other additives are allowed for cooling.

Radiator shields, either adhesive or mechanical are allowed but should not be removable when the kart is in motion.

No form of heat exchange is allowed on the water hoses.

No form of water heater or engine heater is allowed.

Battery

Use of aftermarket starter batteries is allowed and must be contained in the supplied battery support.

Fuel system

Fuel filter is optional for all engines and must be installed between the fuel tank and fuel pump.

Spark plugs

Only the following spark plugs, strictly original and without any modification, are allowed:

- NGK B8EG – B10EG
- NGK BR8EG – BR10EG
- NGK B8EGV – B10EGV
- NGK BR8EIX – BR10EIX
- NGK BR8CMIX – BR10CMIX
- DENSO IW27
- DENSO IW29
- DENSO IW31

The spark plug must be installed with its original gasket.

Cylinder heads

The cylinder head has to be strictly original. Only the thread repairing by means of an M14x1, 25 helicoil of the same length as the original thread is allowed. The sparkplug body tightened on the cylinder head must not protrude from the upper part of the combustion chamber dome.

7. CHASSIS DECLARATIONS

The event is open to any chassis with either the current CIK-FIA homologation or the CIK-FIA homologation of the previous period (Including brakes and bodywork) and in compliance with CIK-FIA technical regulations.

Chassis

All chassis tubing must be from magnetic steel.

Mini Rok

ONLY (chassis homologated by i.e. ACI/CSAI (Italy), FFSA (France), MSA (UK), MSB (Germany), WKA (US), RFE (Spain), are accepted.

Wheelbase minimum 900 mm and maximum 1000 mm
Maximum overall width including all bodywork 1270mm
Maximum rear track width 1100mm
Axle: 30 mm
Rims size: 110 +/- 2mm
Rims Material: Aluminum only

All other categories

Minimum wheelbase 1020mm
Maximum wheelbase 1070mm
Minimum width of rear protection system under all conditions is 1340mm
Maximum rear track width 1400mm

Axle

Rear axle must be of one piece design.
Axles must be constructed from magnetic iron or steel based design. Aluminium, stainless steel, titanium and carbon fibre axles are not allowed.
Maximum diameter for Mini Rok rear axle is 30mm and a minimum thickness of 4.9mm.
Maximum diameter for all other classes rear axle is 50mm and a minimum thickness of 1.9mm.

Bodywork

Bodyworks, and rear bumper homologated by ACI/CSAI (Italy), FFSA (France), MSA (UK), DMSB (Germany), WKA (US), RFE (Spain) are requested.

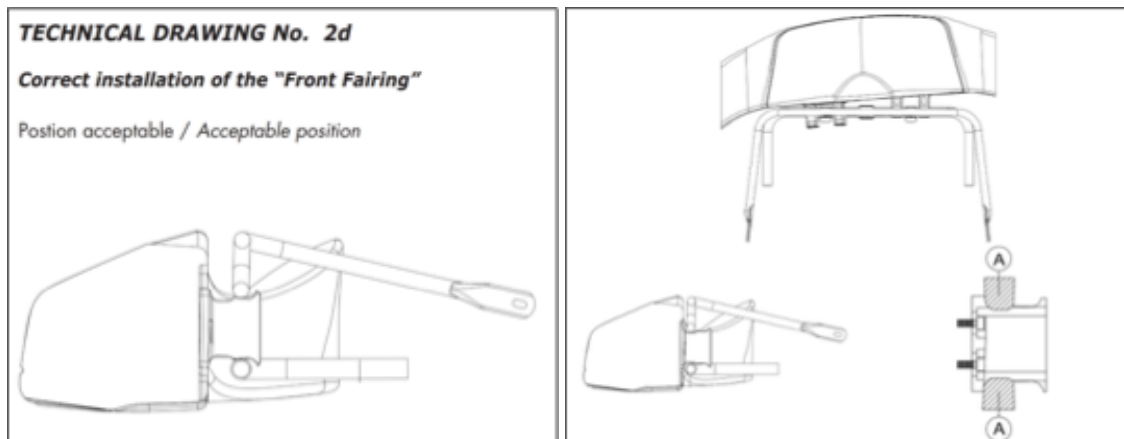
Bumpers are compulsory for front, rear, and the side protection.
The use of CIK-FIA homologated rear protection is mandatory.

CIK Drop bumper / front fairing

All chassis in all categories are required to install the CIK Drop Down Nose Bracket Kit onto their front bumpers.
From Qualifying until the Final, each Driver must enter the Start Servicing Park with the front fairing detached from the kart.

The Mechanic or Driver himself must mount the front fairing in the Start Servicing Park under the supervision of a Scrutineer.
The front (using the front fairing mounting kit) must be in the correct position at all times during the Event (refer to CIK Technical Drawing No. 2d).

The Black Flag with an Orange disc will not be shown to a driver if his front fairing is no longer in the correct position. Drivers will be penalised if any part of the tubes of the front bumper are in the marked areas (A) as shown in the drawing.



Brakes

Brakes must have a current or previous period CIK-FIA homologation.

Brake discs must be made from steel, stainless steel or cast iron. Carbon and ceramic brake discs are not allowed.

Brake system homologated by CIK/FIA, ACI/CSAI (Italy), FFSA (France), MSA (UK), DMSB (Germany), WKA (US), RFE (Spain) is mandatory.

Front brakes are not allowed in any category

Chain

Transmission must be carried by chain only to the rear axle. Any kind of differential is prohibited.

Chain guard is required. Full protection totally covering front and rear sprockets and chain is mandatory.

Tyres

Only tyres described in Sporting Regulations or Supplementary Regulations are allowed to be used.

Running in of wet tyres on a dry track is prohibited.

It is not allowed to:

- Tamper any tyre.
- Alter the hardness or composition of the rubber or to change the construction of the tyre carcass by any means except through normal karting use.
- Apply any substances including tyre treatment/ tyre softener.
- Use heating sources, including heat guns or lamps on the tyres.

Miscellaneous

Composite materials are banned, except for the seat, floor pan and chain guard.

Data acquisition devices capable of recording and displaying data only are allowed.

Any system capable of modifying fuel ratio mixtures, traction, throttle, ignition timing is forbidden

Any kind of suspension device or system is prohibited.

Communication to/from driver and/or acquisition devices via radio/telemetry or any other system is forbidden.

No fluid spillage on the tarmac is allowed at any point of time. Catch bottles are highly recommended. Fluid spillage will result in a black flag.

8. VORTEX MINI ROK TECHNICAL APPENDIX

Any modification or adjunction on the engine and its accessories, if not expressly authorized, is forbidden. The Organiser considers as modifications any action changing the initial aspect and dimensions of an original part. Any modification and/or installation having as a consequence to alter a dimension and/or its control possibility are strictly forbidden. The Entrant is liable for the conformity of their equipment.

The following original homologation form of the engine is an integral part of these Technical Regulations:

- VORTEX Mini ROK 60cc Identification Sheet:
http://www.vortex-rok.com/download/italy/fiche_ROK_MINI.pdf

Fuel system

All fuel system components must be utilized as supplied

A plastic "Y" for the fuel return is not allowed.

The use of a fuel filter is optional.

The fuel line must be of standard fuel line material and may not be restricted or reduced in any way.

Carburettor

Dell'Orto PHBG 18 BS carburettor will be provided together with the engine. At all time original carburetor need to be used.

Any change or modification is not allowed to the carburettor except for:

- Main jet: Minimum 96,
- Needle clip position
- Airscrew

Standard Dell'Orto PHBG 18 BS Set Up:

- Slide: #40
- Needle: W23
- Outer pilot: #60
- Inner pilot: #50
- Emulsion tube: 266AN
- Floats: 4gm
- Maximum venturi size: 18mm.

Carburettor airbox clamps must be used as supplied

Squish gap

Minimum squish gap of 0.8mm

Exhaust manifold

Only the original exhaust manifold header is allowed as supplied with the engine and must be kept in compliance with the homologation form, therefore no modification in structure or in dimensions is allowed.

Exhaust manifold headers cannot be cracked or leaking.

A template gauge will be used to control exhaust manifold headers.

Cleaning the manifold with fuel or sandpaper is allowed as long as the dimensions remain as stated in the homologation form.

Clutch

Each driver is responsible for the wear status of the clutch padding material and friction parts cleaning.

Clutch components MUST not contain significant amounts of any kind of oil or grease.

9. VORTEX ROK GP TECHNICAL APPENDIX (Junior/Senior/Master)

Any modification or adjunction on the engine and its accessories, if not expressly authorized, is forbidden. The Organiser considers as modifications any action changing the initial aspect and dimensions of an original part. Any modification and/or installation having as a consequence to alter a dimension and/or its control possibility are strictly forbidden. The Entrant is liable for the conformity of their equipment.

The following original homologation form of the engine is an integral part of these Technical Regulations:

✓ VORTEX ROK GP Identification Sheet:

http://www.vortex-rok.com/download/italy/fiche_ROK_GP.pdf

Fuel system

All fuel system components must be utilized as supplied

The use of a fuel filter is optional.

The fuel line must be of standard fuel line material and may not be restricted or reduced in any way.

Reed valve

Must be standard as supplied by Vortex.

Minimum thickness: 0.30mm +/- 0.05mm

Carburettor

Dell'Orto VHSH 30 carburettor will be provided together with the engine.

Any change or modification is not allowed to the carburettor except for:

- Main jet: Minimum 135,
- Needle clip position

Standard Dell'Orto VHSH 30 Set Up:

- Slide: #40
- Needle: K33
- Outer pilot: #60
- Inner pilot: CD1
- Emulsion tube: DP268
- Floats: 4gm
- Maximum venturi size: 30mm.

Squish Gap

Minimum squish gap of 1.0mm

Clutch

Clutch engagement speed (maximum) is at 4000 RPM.

Each driver is responsible for the wear status of the clutch padding material and friction parts cleaning.

Exhaust manifold

Manifold need to be original supplied by Vortex.

Size and dimensions:

Junior Rok GP: 28mm

Senior Rok GP/ Master: 38mm

Exhaust manifold headers cannot be cracked or leaking.

A template gauge will be used to control exhaust manifold headers.

Cleaning the manifold with fuel or sandpaper is allowed as long as the dimensions remain as stated in the homologation form.