

ROK CUP THAILAND 2021

SPORTING REGULATION

(THAI VERSION)

Version 09/03/2021



(กฎกติกาการแข่งขัน)

1. ผู้จัดการแข่งขัน

CTG 2002 Co.,Ltd จะเป็นผู้จัดการแข่งขัน Rok Cup Thailand โดยจะใช้กฎกติกาการแข่งขันตาม

- ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (รยสท.)
- กฎกติกาการแข่งขันรถคาร์ตสากลปี 2021 โดย CIK/FIA (International Karting Regulation of CIK/FIA 2021)
- กฎกติกาเพิ่มเติม (Supplementary Regulation) ปี 2021 ของ Rok Cup Thailand รับรองโดย ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (รยสท.)
- กฎกติกาเทคนิคของ Rok Cup Thailand 2021
- กฎกติกาเสริมอื่นๆ และประกาศเพิ่มเติม (Bulletins) ที่ทางผู้จัดเขียนขึ้นหรือประกาศขึ้น โดยมีเนื้อความที่ไปในทิศทางเดียวกันกับกฎกติกาการแข่งขัน

2. การดำเนินงานทั่วไป

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

การแข่งขันนี้จะอยู่ภายใต้กฎกติกาการแข่งขันรถคาร์ตสากลปี 2021 โดย CIK/FIA (International Karting Regulation of CIK/FIA 2021) , กฎกติกาการแข่งขันและกฎกติกาเทคนิคนี้

ผู้จัดการแข่งขันของสวอนสิกรี การใช้ชื่อ หรือการโฆษณา การจัดการแข่งขัน

ผู้จัดการแข่งขันเท่านั้นที่มีสิทธิยกเลิกหรือสละสิทธิ์กฎกติกา ภายใต้กฎกติกาการแข่งขันรถยนต์แห่งชาติของ รยสท.

3. เจ้าหน้าที่ (Officials)

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

โดยที่รายชื่อของ นายสนาม , หัวหน้ากรรมการตรวจสอบสภาพ , หัวหน้าจับเวลา และ Steward จะประกาศก่อนปิดลงทะเบียน (Sporting Check) 1 ชั่วโมง

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

4. วันและสถานที่

สนามที่ 1 : 28 มีนาคม 2564 , สนามพีระคาร์ท พัทยา

สนามที่ 2 : 9 พฤษภาคม 2564 , สนามพีระคาร์ท พัทยา

สนามที่ 3 : 27 มิถุนายน 2564 , สนามพีระคาร์ท พัทยา

สนามที่ 4 : 29 สิงหาคม 2564 , สนามพีระคาร์ท พัทยา

*วันและสถานที่อาจจะเปลี่ยนแปลงได้

5. รุ่นการแข่งขัน

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	น้ำหนัก	หมายเหตุ
Rookies Rok	7-10 ปี (7 ปี บริบูรณ์ และไม่เกิน 11 ปี บริบูรณ์)	Mini Rok	110 กก.	หรือ นักแข่งไม่เคยมี ใบขับแข่งก่อนปี 2020
Mini Rok	7-13 ปี (7 ปี บริบูรณ์ และไม่เกิน 14 ปี บริบูรณ์)	Mini Rok	110 กก.	
Junior Rok GP	11-15 ปี (ไม่เกิน 16 ปี บริบูรณ์)	Rok GP*	145 กก.	ใช้คอท่อเล็ก (exhaust manifold)
Rookies Junior Rok GP	11-15 ปี (ไม่เกิน 16 ปี บริบูรณ์)	Rok GP*	145 กก.	ใช้คอท่อเล็ก (exhaust manifold) นักแข่งที่ไม่เคยแข่ง รุ่น Junior มาก่อน ปี 2021
Senior Rok GP	14 ปี ขึ้นไป (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าหาก 14 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)	Rok GP	160 กก.	
Master Rok GP	32 ปีขึ้นไป (ตั้งแต่อายุ 31 ปี ถ้าหาก 32 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)	Rok GP	165 กก.	
Novice	14 ปีขึ้นไป (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าหาก 14 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)	Rok GP	165 กก.	นักแข่งมือใหม่

นักแข่งในแต่ละรุ่น จะต้องมีจำนวนนักแข่งร่วมการแข่งขันไม่น้อยกว่า 3 คน

รุ่น Rookie Rok (นักแข่งที่มีอายุระหว่าง 7-10 ปี) หรือ นักแข่งที่ไม่มีใบขับขี่แข่งก่อนปี 2020 จะเก็บคะแนนรวมถึงมอมด้วยรางวัลแยกรุ่นกันกับรุ่น Mini Rok แต่จะทำการแข่งขันร่วมกัน

รุ่น Rookie Junior Rok GP สำหรับนักแข่งที่ไม่เคยแข่งรุ่น Junior มาก่อนปี 2021 จะเก็บคะแนนรวมถึงมอมด้วยรางวัลแยกรุ่นกันกับรุ่น Junior Rok GP แต่จะทำการแข่งขันร่วมกัน

รุ่น Master และ Novice จะทำการแข่งขันร่วมกัน แต่จะเก็บคะแนนและมอมด้วยรางวัลแยกกัน

รุ่น Novice ผู้สมัครต้องเป็นนักแข่งมือใหม่เท่านั้น โดยการลงสมัครจะอยู่ที่ดูलयพินิจของผู้จัดการแข่งขัน

นักแข่งทุกท่านจะต้องมีใบขับขี่แข่งที่ถูกต้องรับรองโดย ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย (RAAT) หรือใบขับขี่แข่งจาก ASN อื่นๆ ที่รับรองโดย CIK-FIA (นักแข่งต่างชาติ) ซึ่งนักแข่งผู้ที่ถือใบขับขี่แข่งที่รับรองโดย ASN อื่น จะต้องให้ ASN ของท่านออก Visa เพื่อใช้ในการสมัครเข้าร่วมการแข่งขัน

6. ค่าสมัคร

ต่อสนาม

Mini Rok และ Rookies Rok : 10,000 บาท

Junior ROK GP , Junior Rookies , Senior ROK GP, Master และ Novice : 12,000 บาท
(ราคานี้รวม ค่าสมัคร , ยางแข่ง 1 set และน้ำมันแข่ง)

7. เครื่องยนต์

เครื่องยนต์ทั้งหมดที่ใช้ในการแข่งขันทั้งหมดจะต้องมาจาก RaceConnection Co.,LTD ตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์ Vortex Rok แต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย เท่านั้น ติดต่อสอบถาม raceconnectionth@gmail.com หรือ Line official : @raceconnectionth

เครื่องยนต์ที่สามารถใช้แข่งขันได้ในรุ่น Rookie Rok และ Mini Rok

- เครื่องยนต์ของตัวเองที่ซื้อจาก Race Connection หรือ ทำการลงทะเบียนกับทาง Race Connection ไว้แล้ว (เฉพาะสนามที่เป็น Asia Zone ทางผู้จัดอนุญาตเครื่องส่วนตัวที่มาจาก Rok Cup Singapore สามารถใช้ทำการแข่งขันได้)
- เครื่องยนต์ที่เช่าจาก Race Connection (มีการซิลเครื่องยนต์แล้ว) : ราคา 4,000 บาท ต่อ 1 วัน และมีเงินมัดจำเครื่องยนต์ 4,000 บาท (หากเครื่องยนต์ไม่เสียหาย สามารถรับเงินมัดจำคืนเมื่อคืนเครื่องยนต์) , (เฉพาะกรณีที่มีเครื่องเช่าว่าง)

*เครื่องยนต์จะมาพร้อมกับ สายไฟ , ก่อไอเสีย , แบตเตอรี่

เครื่องยนต์ที่สามารถใช้ได้ในกลุ่ม Junior Rok GP , Junior Rookies , Senior Rok GP , Master และ Novice A/B

- เครื่องยนต์ของตัวเองที่ซื้อกับ Race Connection (เฉพาะสนามที่เป็น Asia Zone ทางผู้จัดอนุญาต เครื่องส่วนตัวที่มาจาก Rok Cup Singapore สามารถใช้ทำการแข่งขันได้)
- เครื่องยนต์ที่เช่าจาก Race Connection (มีการซีลเครื่องยนต์แล้ว) : ราคา 5,000 บาท ต่อ 1 วัน และมีเงินมัดจำเครื่องยนต์ 5,000 บาท (หากเครื่องยนต์ไม่เสียหาย สามารถรับเงินมัดจำคืนเมื่อคืนเครื่องยนต์) , (เฉพาะกรณีที่มีเครื่องเช่าว่าง)

*เครื่องยนต์จะมาพร้อมกับ สายไฟ , ก่อไอเสีย , หม้อน้ำ , แบตเตอรี่

การเปลี่ยนเครื่องยนต์

สำหรับนักแข่งหรือผู้สมัครที่เช่าเครื่องจาก Race Connection Co.,LTD สามารถเปลี่ยนเครื่องยนต์ ในระหว่างการแข่งขันได้ 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

ทุกรุ่นการแข่งขัน

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

นักแข่งหรือผู้สมัครจำเป็นต้องซื้อยางฝน (Wet) ชุดใหม่ 1 ชุด ในการลงทำการแข่งขันครั้งแรก แต่ในครั้งต่อไปนักแข่งหรือผู้สมัครสามารถนำยางฝน (Wet) ที่ซื้อไว้ในครั้งแรกมาใช้แข่งในครั้งต่อไปได้ หรือนักแข่งจะเลือกใช้ยางฝน (Wet) ใหม่ก็ได้

รุ่น	ยางสลิค (Dry)	ยางฝน (Wet)
Mini Rok Rookies Rok	Maxxis MA-SR1 CIK Mini ขนาดยางหน้า 40x100 -5 ขนาดยางหลัง 50x110 -5	Bridestone YFD ขนาดยางหน้า 40x100 -5 ขนาดยางหลัง 50x110 -5
All other classes	Maxxis MR CIK Prime 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)

ในกรณียางรีว นักแข่งสามารถนำยางที่ใช้แล้วของตนเองลงทำการแข่งขันได้ แต่ต้องนำยางที่จะใช้ไปตรวจสอบกับกรรมการตรวจสภาพก่อน จึงจะสามารถใช้ทำการแข่งขันได้

ในกรณี Wet Race สิทธิในการเลือกใช้ยางสลิค (Dry) หรือยางฝน (Wet) ขึ้นอยู่กับนักแข่งจะใช้ยางสลิค (Dry) หรือ ยางฝน (Wet) ก็ได้ แต่ถ้านักแข่งท่านใดที่เลือกใช้ยางผิดประเภทจนทำให้เวลาต่อรอบช้าเกินไป นายสนาม มีสิทธิ์ที่จะให้รงดำนกับนักแข่งคนนั้น 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	หมายเหตุ
Mini Rok , Rookies Rok	1-99	Rookies Rok ใช้ตัวเลขสีขาว พื้นหลังสีแดง
Junior Rok GP , Junior Rookies Rok GP	100-199	Rookies Junior Rok GP ใช้ตัวเลขสีขาว พื้นหลังสีแดง
Senior Rok GP	200-299	
Master	300-399	
Novice	400-499	ใช้ตัวเลขสีขาว พื้นหลังสีแดง

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

ซิลเครื่องยนต์จะต้องอยู่ในสภาพที่ดีตลอดเวลา หากตัดซิล หรือนำซิลออกจากเครื่องยนต์ นักแข่งจะถูกให้ออกจากการแข่งขันทันที แต่หากซิลเครื่องยนต์เสียหาย หรือขาด โดยไม่ได้ตั้งใจ จะต้องแจ้งกับกรรมการตรวจสภาพทันที ห้าม rebuild เครื่องยนต์ หรือเปลี่ยนเครื่องยนต์โดยเด็ดขาด เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้จัดการแข่งขัน หรือกรรมการตรวจสภาพเท่านั้น

12. รูปแบบการแข่งขัน

Rok Cup Thailand 2021 จะจัดขึ้นทั้งหมด 4 สนาม

โดยแต่ละสนามประกอบด้วย

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

นักแข่งทั้งหมดจะต้องผ่านการลงทะเบียน (Sporting Check) และมีหมายเลขรถแข่งที่รถแข่งก่อนจะลงสนามทุกครั้ง

ตารางเวลา (Time Schedule) จะประกาศอย่างช้าที่สุด 1 อาทิตย์ ก่อนการแข่งขัน

Official Free Practice

Free Practice จะมีขึ้นก่อนวันแข่ง และ Official Free Practice ของแต่ละรุ่นจะถูกกำหนดในตารางเวลา (Time Schedule) โดยค่าใช้จ่ายในการ Free Practice จะไม่รวมกับค่าสมัคร , **โดยยางที่ใช้ในการลงซ้อมจะต้องเป็นยางยี่ห้อและรุ่นเดียวกันกับยางที่ใช้ทำการแข่งขัน**

Warm Up

นักแข่งทุกท่านจะต้องติด Transponder ตั้งแต่อรอบ Warm Up จนจบรอบ 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

เว้นแต่ถ้า Transponder ของนักแข่งไม่ทำงาน อนุญาตให้นักแข่งสามารถเข้า Pit เพื่อแก้ไข Transponder และออกจาก Pit ตามสัญญาณของ Marshals โดยที่จะไม่มีการต่อเวลาในช่วง Qualify ให้

ถ้านักแข่งที่ไม่มีเวลา Record เนื่องจาก Transponder มีปัญหาจะต้องไปต่อท้ายในการแข่งขันรอบ Heat

นักแข่งทุกท่านที่ทำการ Qualify เสร็จแล้ว จะต้องทำการซั้้น้ำหนักโดยทันที ไม่ว่าจะ เป็นนักแข่งที่เข้า Pit ก่อนหมดช่วงเวลาการ Qualify ก็ตาม ให้เฉพาะนักแข่งที่ทำการซั้้น้ำหนักเสร็จแล้วเท่านั้นสามารถออกจาก Servicing Park ได้

ไม่อนุญาต ให้ช่างปรับรถแข่งก่อนที่จะซั้้น้ำหนัก

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 Heat	คะแนนรอบ Pre-Final	คะแนนรอบ Final
1	6	12	25
2	5	10	20
3	4	8	16
4	3	7	13
5	2	6	11
6	1	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

นักแข่งที่ไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพจะไม่ได้รับคะแนนในสนามนั้น

นักแข่งที่โดนให้ออกจากการแข่งขันโดยจงใจ หรือมีความประพฤติมิชอบใน Servicing Park ระหว่างการแข่งขัน หรือหลังจบการแข่งขัน จะมีสิทธิ์แข่งขันต่อหรือไม่ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของ Steward

14. รางวัลพิเศษ และถ้วยรางวัล

จะมีการมอบเงินรางวัลและถ้วยรางวัลให้กับนักแข่งที่จบการแข่งขัน 3 อันดับแรก ในช่วงสุดท้ายของการจัดการแข่งขัน

รางวัลพิเศษในทุกกลุ่มการแข่งขัน

ที่ 1 : Race Connection Gift Voucher	มูลค่า 3,000 บาท
ที่ 2 : Race Connection Gift Voucher	มูลค่า 2,000 บาท
ที่ 3 : Race Connection Gift Voucher	มูลค่า 1,000 บาท

รางวัลสำหรับ Champion ของแต่ละรุ่น

Rookies Rok :	ฟรี ค่าธรรมเนียมสมัคร Rok Cup Thailand 2022
Mini Rok :	ฟรี ค่าสมัคร Rok Super Final 2021
Junior Rok GP :	ฟรี ค่าสมัคร Rok Super Final 2021
Rookies Junior Rok GP :	ฟรี ค่าธรรมเนียมสมัคร Rok Cup Thailand 2022
Senior Rok GP :	ฟรี ค่าสมัคร Rok Super Final 2021
Master :	ฟรี ค่าสมัคร Rok Super Final 2021 (Expert Class)
Novice :	ฟรี ค่าธรรมเนียมสมัคร Rok Cup Thailand 2022

15. Starting Grid

อ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescriptions ข้อ 2.19

นักแข่งที่ Qualify ในตำแหน่งที่ 1 (Pole position) สามารถเลือกได้ว่าจะออก Start ตำแหน่งด้านซ้ายหรือด้านขวาของสนาม โดยนักแข่งจะต้องให้คำแนะนำและแจ้งความจำนงแก่นายสนามก่อนที่จะทำการ Pre-Grid โดยการเลือกนี้จะทำได้เฉพาะรถแข่งในแถวแรกเท่านั้น โดยในแถวอื่นๆ ถ้าสนามที่ใช้แข่งนั้นวิ่งวนตามเข็มนาฬิกา รถแข่งในตำแหน่งเลขคี่จะ Start ในตำแหน่งด้านขวาของสนาม ถ้าสนามที่ใช้แข่งวิ่งทวนเข็มนาฬิกา รถแข่งในตำแหน่งเลขคี่จะ Start ในตำแหน่งด้านซ้ายของสนาม

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

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

ก่อนจะปล่อยรถลงสู่สนามช่วง Pre-Grid จะต้องเคลียร์ช่วงออกจากบริเวณรถแข่ง 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 โดนโทษขึ้นพื้นฐานสำหรับนักแข่งที่ตัดเส้น Corridor โดยตัดแค่บางส่วนของรถแข่ง จะโดนโทษปรับ 3 วินาที และสำหรับนักแข่งที่ตัดเส้น Corridor โดยตัดทั้งคันรถแข่งจะโดนโทษปรับ 10 วินาที

นักแข่งที่มีความเร็วสูงเกินไปในระหว่างทางที่จะไป Starting Line Steward จะเป็นคนตัดสินบทลงโทษ โดนบทลงโทษขึ้นพื้นฐานจะลงโทษระหว่าง 1-10 วินาที

เมื่อไฟแดงยังไม่ดับ นักแข่งทุกท่านจะต้องรักษาตำแหน่งของตนเองให้มีระยะห่างระหว่างรถแข่งคันหน้ากับรถแข่งคันหลังที่เหมาะสม 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 หรือกรณีอื่นๆ ที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในสนาม

กติกามีการ Start จะกระทำทุกอย่างเหมือนตอนแข่งขัน หากมีรถเสียอยู่ในสนาม อนุญาตให้ Marshal ช่วยเฉพาะการเคลื่อนรถแข่งไปในที่ปลอดภัยเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ช่างลงไปอยู่ในสนามตลอดเวลา

ถ้ามีสัญญาณธงแดงจะต้องมาจากนายสนาม

ธงแดงระหว่างการซ่อม และ Qualify

นักแข่งทุกคนต้องลดความเร็วสูงสุดลงไปที่ 50 km/h โดยทันที และกลับไป Pit รถแข่งที่มีปัญหาในสนามจะต้องถูกยกออกจากสนาม การซ่อมหรือการ Qualify จะมีต่อหรือไม่ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของ Race control

ธงแดงระหว่างการแข่งขัน (แข่งขันไปน้อยกว่า 2 รอบ)

- นักแข่งทุกคนต้องลดความเร็วสูงสุดลงไปที่ 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 ไม่สามารถกลับมา ร่วมการแข่งขันต่อได้
- 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)

- นักแข่งทุกคนต้องลดความเร็วสูงสุดลงไปที่ 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 รถแข่งจะต้องมีการตรวจสอบและอนุมัติจากกรรมการตรวจสภาพ ว่ามีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะแข่งต่อหรือไม่ โดยจะออก Start จาก Pit lane
- ถ้าการแข่งขันสามารถแข่งขันต่อได้ การแข่งขันครั้งใหม่จะเริ่มภายใน 30 นาที หลังจากสัญญาณธงแดง
- จำนวนรอบการแข่งขันจะเป็นรอบการแข่งขันที่เหลืออยู่ เว้นแต่ดุลพินิจของนายสนามจะตัดสิน

ธงแดงระหว่างการแข่งขัน (แข่งขันไปมากกว่า 75% ของการแข่งขัน)

- การแข่งขันจะถือว่าจบการแข่งขันเมื่อนักแข่งคันที่นำขับผ่าน Finish line ในรอบที่ยุติการแข่งขัน นักแข่งจะขับรถแข่งไปที่ Parc Ferme
- รั้วคั้นแนบเก็บสะสมเต็มจำนวน

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

สิ่งแวดล้อม

นักแข่งทุกคนต้องทำความเข้าใจอย่างถี่ถ้วน ในข้อ 2.15 CIK-FIA General Prescriptions

การแข่งขัน

(กรณีรถไฟฟ้า) ระหว่างการแข่งขัน รถแข่งที่อยู่คันเดียวในสนามสามารถใช้พื้นที่ของสนามได้อย่างเต็มที่ อย่างไรก็ตามก็ตามกันที่ที่มีรถแข่งคันที่เร็วกว่าไล่เข้ามาด้านหลัง ต้องให้รถแข่งคันที่เร็วกว่าที่ไล่มาแซงผ่านไป ถ้านักแข่งที่ช้ากว่าไม่ยอมให้นักแข่งคันที่เร็วกว่าแซง จะมีธงฟ้า เตือนให้เปิดทางให้รถแข่งคันที่เร็วกว่าแซง นักแข่งที่ฝ่าฝืนธงฟ้า จะได้รับโทษจาก Steward ซึ่งถ้าในระหว่างการแข่งขันยังฝ่าฝืนอีก นักแข่งท่านนั้นอาจจะถูกให้ออกจากการแข่งขัน

ในทางโค้ง การเข้าโค้งและเช่นเดียวกันกับการออกโค้ง รถแข่งต้องอยู่ใน Track limit

การแข่งขัน ตามสถานการณ์นั้น ๆ เมื่อต้องการจะแซง นักแข่งต้องขับไปในทางด้านใดด้านหนึ่ง ไม่ด้านขวาที่ด้านซ้าย อย่างไรก็ตาม การกระทำที่อาจจะก่อให้เกิดอุปสรรคต่อนักแข่งคนอื่น เช่น การเปลี่ยนทิศทางของรถแข่งที่อันตราย , การเปลี่ยนทิศทางของรถแข่งมากกว่า 1 ครั้ง , การเบียดรถแข่งอีกคันไปข้างในหรือออกโค้ง ต้องห้ามกระทำอย่างเคร่งครัด ถ้านักแข่งท่านใดฝ่าฝืน จะถูกลงโทษตามความเหมาะสมและดุลพินิจของนายสนาม ซึ่งถ้านักแข่งท่านใดที่กระทำผิดซ้ำ ๆ อยู่บ่อย ๆ อาจจะถูกให้ออกจากการแข่งขันในสนามนั้น

ห้ามกระทำการขัดขวางการแข่งขันหรือการดวลกัน ไม่ว่าจะเป็นการกระทำจากนักแข่ง 1 คน หรือหลายคน ไม่ว่าจะมียุทธประโยชน์ร่วมกันหรือไม่

การลงโทษสำหรับผู้ที่กระทำการขัดขวางการแข่งขัน และโยกรถจากอีกฝั่งหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่งเพื่อการป้องกันไม่ให้รถแข่งข้างหลังแซง จะมีบทลงโทษเดียวกันกับผู้ที่ฝ่าฝืนสัญญาณธงฟ้า โดยความรุนแรงของการลงโทษจะขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม จะมีโทษตั้งแต่สถานเบา ไปจนถึงเชิญออกจากการแข่งขัน

การกระทำผิดร้ายแรงซ้ำ ๆ บ่อย ๆ หรือ ลักษณะการขาดการควบคุมของรถแข่ง (เช่นการหลุดออกนอกสนาม) นักแข่งอาจจะโดนยึดใบขับแข่ง ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม

การสัมผัส/การปะทะกัน (ระหว่างการแข่งขันและรอบที่รถแข่งชะลอความเร็ว) นักแข่งที่ชนหรือตีใจกันรถแข่งคันหน้า อาจจะถูกลงโทษ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม

รถแข่งทุกคันต้องมีล้ออย่างน้อย 1 ข้างอยู่ในเส้นขาว (Track limit) ตลอดเวลา เว้นแต่จะมีการแจ้งอย่างอื่นจากนายสนาม ในช่วงประชันนักแข่ง

26. ความประพฤติกของทีมงาน

ความรับผิดชอบของทีมงานเซอร์วิส (Service crew) จะอยู่กับผู้สมัครตลอดเวลา

ความประพฤติกมีขอบใดๆ ของทีมงานเซอร์วิส (Service crew) ไม่ว่าจะเป็นการฝ่าฝืนกฎใดๆ หรือ ปฏิเสธที่จะไม่เชื่อฟังเจ้าหน้าที่ นักแข่งจะต้องรับผิดชอบโดยการออกจากการแข่งขัน

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

ผู้จัดการแข่งขันขอสงวนสิทธิ์ในการปฏิเสธทีมงานทุกคนเข้าไปในสนามแข่ง , Pit , Paddock และทุกพื้นที่ ภายใต้อำนาจโดยไม่ระบุเหตุผลหากไม่ปฏิบัติตาม นักแข่งจะต้องรับผิดชอบโดยการออกจากการแข่งขัน

ห้ามดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือขอมินเมาอื่น ๆ ในสนามแข่งระหว่างการแข่งขัน ถ้าหากพบนักแข่งหรือทีมงานฝ่าฝืน จะโดนเชิญให้ออกจากสนาม

ผู้จัดการแข่งขันขอสงวนสิทธิ์ในการตรวจสอบกระตุ้นตามกฎกติกา CIK medical guidelines

27. การประท้วง และการอุทธรณ์

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

ในกรณีที่ไม่มีนายสนามหรือรองนายสนามจะต้องส่งเรื่องกับ Steward หรือคณะกรรมการคนใดคนหนึ่ง

จะคืนเงินมัดจำให้ หากการประท้วงสำเร็จ

เมื่อเกิดการประท้วง ผู้จัดการแข่งขันจะมอบรางวัลด้วยผลการแข่งอย่างไม่เป็นทางการไปก่อน เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาการปรึกษาหารือ และตัดสินอย่างมั่นใจ

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 entirety of the race.

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.

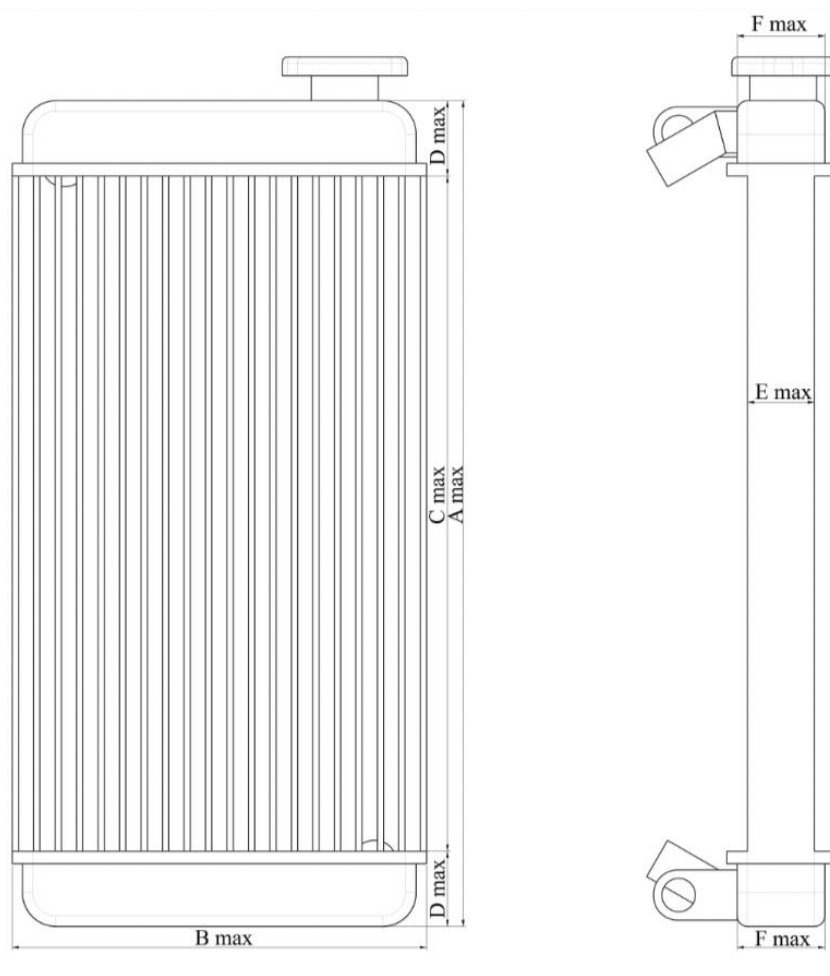
Batteries must be firmly and safely secured to one of the main rails of the chassis.

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

Radiators

Only one (1) radiator (except for Mini ROK) is allowed and must be mounted on the left side of the driver and placed above the chassis frame. Radiator must be complying with the dimensions indicated in following table:

	A	B	C	D	E	F
ROK GP	480	210	395	45	32	45



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 OTK W866 thermostat is allowed and its use is optional.

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.

LIPO battery is allowed.

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 CIK, 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

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 CIK, 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

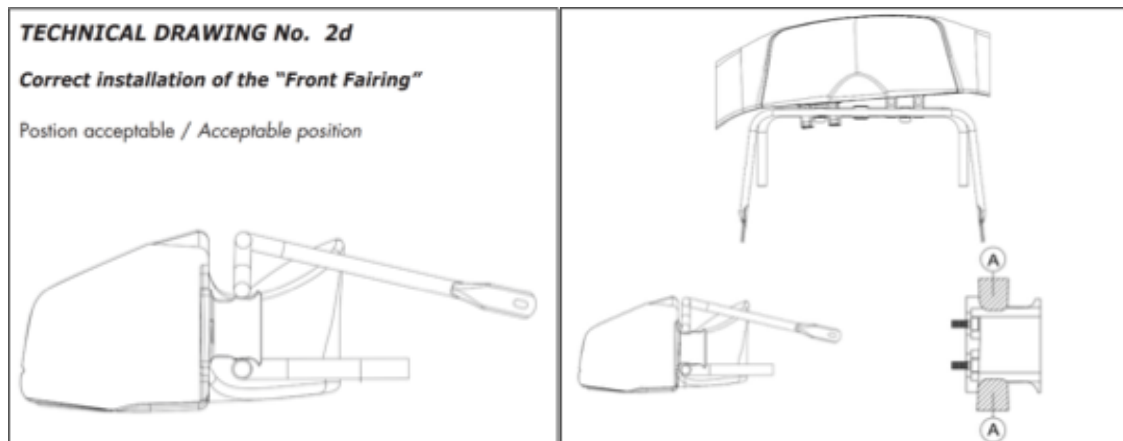
All chassis in all categories are required to install the CIK Drop Down Nose Bracket Kit onto their front bumpers.

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 Organizer 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 Technical Fiche \(www.rokcupth.com -> downloads\)](http://www.rokcupth.com)
<http://www.rokcupth.com/contents/download/feb5f87cc2498d1d596a212a616a82ca.pdf>

Fuel system

All fuel system components must be utilized as supplied

A plastic "Y" for the fuel return is optional.

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

Copper Head Gasket

Copper head gasket is allowed

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

Clutch engagement speed (maximum) is at 3500 RPM.

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.

Installation of clutch housing plate is mandatory.

Engine Bearings

Left Crankshaft Bearing: KOYO 6204

Right Crankshaft Bearing: KOYO 6204

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

Any modification or adjunction on the engine and its accessories, if not expressly authorized, is forbidden. The Organizer 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 Technical fiche (www.rokcupth.com -> downloads)

<http://www.rokcupth.com/contents/download/76d7ef93a4be7f2a75097f3578b7b12e.pdf>

Fuel system

All fuel system components must be utilized as supplied

A plastic "Y" for the fuel return is optional.

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 +/- 0.06mm

Both new and old type is allowed. This overwrites the official Vortex ROK GP Technical fiche.

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 130,
- 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

Copper Head Gasket

Copper head gasket is allowed

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.

Installation of clutch housing plate is mandatory

Engine Bearings

Left Crankshaft Bearing: SNR 6206

Right Crankshaft Bearing: SNR 6206

Left Balancer Bearing: SNR 6005

Right Balancer Bearing: KOYO 6302

Exhaust manifold

Manifold need to be original supplied by Vortex.

Size and dimensions:

Junior Rok GP: 25mm

Senior Rok GP/ Master/Novice: 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.

AIR BOX

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.

Only the airbox as shown is allowed. **This overwrites the official Vortex ROK GP Technical fiche.**

