

ROK CUP THAILAND 2023

RULEBOOK

(THAI VERSION)

Version :: 23/04/23



(กฎกติกาการแข่งขัน)

1. ผู้จัดการแข่งขัน

CTG 2002 Co.,Ltd เป็นผู้จัดการแข่งขัน Rok Cup Thailand โดยจะใช้กฎกติกาการแข่งขันตาม

- ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (รยสท.)
- กฎกติกาการแข่งขันรถคาร์ตสากลปี 2023 โดย CIK/FIA (International Karting Regulation of FIA-KARTING 2023)
- กฎกติกาเพิ่มเติม (Supplementary Regulation) ปี 2023 ของ Rok Cup Thailand รับรองโดย ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (รยสท.)
- กฎกติกาเทคนิคของ Rok Cup Thailand 2023
- กฎกติกาเสริมอื่นๆ และประกาศเพิ่มเติม (Bulletins) ที่ทางผู้จัดเขียนขึ้นหรือประกาศขึ้นโดยมีเนื้อความที่ไปในทิศทางเดียวกันกับกฎกติกาการแข่งขัน

2. การดำเนินงานทั่วไป

นักแข่ง ผู้จัดการทีม ผู้ที่มีส่วนร่วมกับการแข่งขัน รวมถึงลูกจ้าง และผู้แทนทุกท่าน ต้องปฏิบัติตามกฎกติการถคาร์ตสากล (FIA-KARTING International Sporting Code) , กฎกติกาการแข่งขัน และกฎกติกาเทคนิคของ Rok Cup , FIA-KARTING General Prescriptions , ตามกติกาการแข่งขันรถยนต์แห่งชาตินของ รยสท. และกฎกติกาการแข่งขันนี้

การแข่งขันนี้จะอยู่ภายใต้กฎกติกาการแข่งขันรถคาร์ตสากลปี 2023 โดย FIA-KARTING (International Karting Regulation of CIK/FIA-KARTING 2023) , กฎกติกาการแข่งขันและกฎกติกาเทคนิคนี้

ผู้จัดการแข่งขันของสงวนสิทธิ์ การใช้ชื่อ หรือการโฆษณา การจัดการแข่งขัน

ผู้จัดการแข่งขันเท่านั้นที่มีสิทธิยกเลิกหรือสละสิทธิ์กติกา ภายใต้กฎกติกาการแข่งขันรถยนต์แห่งชาตินของ รยสท.

3. เจ้าหน้าที่ (Officials)

Rok Cup Thailand ได้รับการอนุมัติจาก สมาคมรถแข่งแห่งประเทศไทย (KAT) โดย KAT จะให้นายสนาม หัวหน้ากรรมการตรวจสภาพ, หัวหน้าจับเวลา และ Stewards โดยรายชื่อทั้งหมดจะถูกคัดกรองจากกฎกติกาเสริม (Supplementary Regulation)

โดยที่รายชื่อของ นายสนาม , หัวหน้ากรรมการตรวจสภาพ , หัวหน้าจับเวลา และ Stewards จะประกาศก่อนปิดลงทะเบียน (Sporting Check) 1 ชั่วโมง

ซึ่งนายสนามจะต้องอยู่ที่ Race Control และติดต่อกับ Marshal ตลอดเวลาที่มีรถแข่งทำการวิ่งอยู่ในสนาม Stewards , นายสนาม และ หัวหน้ากรรมการตรวจสภาพ ต้องมีการติดต่อสื่อสารกันโดยใช้วิทยุอยู่ตลอดเวลา
ที่อยู่ในสนาม

4. วันและสถานที่

สนามที่ 1 : 11 - 12 กุมภาพันธ์ 2566	สนามพีระ คาร์ท ชลบุรี
สนามที่ 2 : 25 - 26 มีนาคม 2566	สนามพีระ คาร์ท ชลบุรี (Asia Zone)
สนามที่ 3 : 6 - 7 พฤษภาคม 2566	สนามพีระ คาร์ท ชลบุรี
สนามที่ 4 : 17 - 18 มิถุนายน 2566	สนามพีระ คาร์ท ชลบุรี
สนามที่ 5 : 19 - 20 สิงหาคม 2566	สนามพีระ คาร์ท ชลบุรี

*วันและสถานที่อาจจะเปลี่ยนแปลงได้

5. รุ่นการแข่งขัน

รุ่น	อายุ	เครื่องยนต์	น้ำหนัก	หมายเหตุ
Rookies Rok	7-10 ปี (7 ปี และในสนามที่ 1 อายุสูงสุด คือ 10 ปี และมีวันเกิดครบ 11 ปี บริบูรณ์ในปีปัจจุบัน)	Mini Rok	110 กก.	หรือ นักแข่งไม่เคย มีใบขับแข่งก่อน ปี 2022
Mini Rok	7-12 ปี (7 ปี และในสนามที่ 1 อายุสูงสุด คือ 12 ปี และมีวันเกิดครบ 13 ปี บริบูรณ์ในปีปัจจุบัน)	Mini Rok	110 กก.	

Junior Rok GP	12-14 ปี (ตั้งแต่อายุ 11 ปี ถ้าเกิด 12 ปี ในปีปัจจุบัน , ในสนามที่ 1 อายุสูง ที่สุดคือ 14 ปี และมีวันเกิดครบ 15 ปีบริบูรณ์ในปีปัจจุบัน)	Rok GP 25mm restr.	145 กก.	National License Int. G License
Rookies Junior Rok GP	12-14 ปี (ตั้งแต่อายุ 11 ปี ถ้าเกิด 12 ปีในปีปัจจุบัน , ในสนามที่ 1 อายุ สูงที่สุดคือ 14 ปี และมีวันเกิดครบ 15 ปีบริบูรณ์ในปีปัจจุบัน)	Rok GP 25mm restr.	145 กก.	นักแข่งที่ไม่เคยแข่ง รุ่น Junior มาก่อน ปี 2023 National License Int. G License
Senior Rok GP	14 ปี ขึ้นไป (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าหาก 14 ปี บริบูรณ์ ภายในสิ้นปีปัจจุบัน)	Rok GP	155 กก.	National License Int. F license Int. E license
Expert Rok GP	14-32 ปี (ตั้งแต่อายุ 13 ปี ถ้าอายุ 14 ปี ภายในสิ้นปีปัจจุบัน และหาน้ำหนัก ผู้ขับขี่พร้อมหมวกนิรภัย และชุดแข่งมีน้ำหนัก 75 กก. ขึ้นไป) 32 ปี ขึ้นไป (จากอายุ 31 ปี ถ้า 32 ปี ภายใน สิ้นปีปัจจุบัน)	Rok GP	165 กก.	National License Int. F license Int. E license

นักแข่งในแต่ละรุ่น จะต้องมียานนักแข่งร่วมการแข่งขันไม่น้อยกว่า 3 คน

รุ่น Rookies Rok (นักแข่งที่มีอายุระหว่าง 7-10 ปี) หรือ นักแข่งที่ไม่มีใบขับแข่งก่อนปี 2022 จะเก็บ
คะแนนรวมถึงมอด้วยรางวัลแยกกันกับรุ่น Mini Rok แต่จะทำการแข่งขันร่วมกัน

รุ่น Rookies Junior Rok GP สำหรับนักแข่งที่ไม่เคยแข่งรุ่น Junior มาก่อนปี 2023 จะเก็บคะแนน
รวมถึงมอด้วยรางวัลแยกกันกับรุ่น Junior Rok GP แต่จะทำการแข่งขันร่วมกัน

รุ่น Expert จะมีการแข่งขันแยกต่างหากในกรณีที่มีผู้แข่งขันอย่างน้อย 8 คนขึ้นไป มิฉะนั้นจะแข่งขัน
รวมกันกับ รุ่น Senior แต่การจัด Grit Start จะแยกจากกัน

ในกรณีนี้ รุ่น Expert จะเริ่มห่างจาก รุ่น Senior ประมาณ 50 เมตรในช่วง Heat Prefinal และ Final

นักแข่งทุกท่านจะต้องมีใบขับแข่งที่ถูกต้องรับรองโดย ราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทย (RAAT) หรือใบขับแข่งจาก ASN อื่นๆ ที่รับรองโดย FIA-KARTING (นักแข่งต่างชาติ) ซึ่งนักแข่งผู้ที่ถือใบขับแข่งที่รับรองโดย ASN อื่น จะต้องให้ ASN ของท่านออก Visa เพื่อใช้ในการสมัครเข้าร่วมการแข่งขัน

6. ค่าสมัคร

ต่อสนาม

- Mini Rok และ Rookies Rok : 13,000 บาท
- Junior Rok GP, Rookies Junior Rok GP, Senior Rok GP : 15,000 บาท
- **Expert Rok GP : 13,000 บาท**

(ราคานี้รวม ค่าซ่อม , ค่าสมัคร , ยางแข่ง 1 set และน้ำมันแข่ง no mix)

7. เครื่องยนต์

เครื่องยนต์ทั้งหมดที่ใช้ในการแข่งขันทั้งหมดจะต้องมาจาก Race Connection Co.,LTD ตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์ Vortex Rok แต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยเท่านั้น ติดต่อสอบถาม raceconnectionth@gmail.com หรือ Line Official : @raceconnectionth หรือ เครื่องยนต์ที่ได้รับอนุญาตจาก Vortex Rok Official

เครื่องยนต์ที่สามารถใช้แข่งขันได้ในรุ่น Rookies Rok และ Mini Rok

- อนุญาตให้ใช้เครื่องยนต์ได้ 2 ตัว
- เครื่องยนต์ของตัวเองที่ซื้อจาก Race Connection หรือ ทำการลงทะเบียนกับทาง Race Connection ไว้แล้ว หรือเครื่องยนต์ส่วนตัวที่มาจาก Rok Cup Singapore สามารถใช้ทำการแข่งขันได้

เครื่องยนต์ที่สามารถใช้ได้ในกลุ่ม Junior Rok GP , Rookies Junior Rok GP , Senior Rok GP, Master Rok GP และ Expert Rok GP

- อนุญาตให้ใช้เครื่องยนต์ได้ 2 ตัว
- เครื่องยนต์ของตัวเองที่ซื้อจาก Race Connection หรือ ทำการลงทะเบียนกับทาง Race Connection ไว้แล้ว หรือเครื่องยนต์ส่วนตัวที่มาจาก Rok Cup Singapore สามารถใช้ทำการแข่งขันได้

8. ยาง

- อนุญาตให้ใช้ยางที่ซื้อจากผู้จัดการแข่งขันเท่านั้น
- ทุกการแข่งขันอนุญาตให้ใช้ 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	Maxxis MW 21-22 Mini ขนาดยางหน้า 40x100 -5 ขนาดยางหลัง 50x110 -5
All other classes	Maxxis MR CIK Prime ขนาดยางหน้า 45x100 -5 ขนาดยางหลัง 71x110 -5	Maxxis Wet MW 11-22 ขนาดยางหน้า 45x100 -5 ขนาดยางหลัง 60x110 -5

ยางจะอยู่ที่ Type Office สามารถนำคู่มือที่ซื้อจากผู้จัดการแข่งขัน ไปแลกกับยางที่ Tyre Office ได้

การ Mark ยาง (Tyres Register) จะกระทำในช่วงเวลาตรวจสภาพ (Scrutineering)

ในกรณียางรั่ว นักแข่งสามารถนำยางที่ใช้แล้วของตนเองลงทำการแข่งขันได้ แต่ต้องนำยางที่จะใช้ไปตรวจสอบกับกรรมการตรวจสภาพ และได้รับอนุญาตจากกรรมการตรวจสภาพก่อน จึงจะสามารถใช้ทำการแข่งขันได้

ในกรณี Wet Race สิทธิ์ในการเลือกใช้ยางสลิค (Dry) หรือยางฝน (Wet) ขึ้นอยู่กับนักแข่งจะใช้ยางสลิค (Dry) หรือยางฝน (Wet) ก็ได้ แต่ถ้านักแข่งท่านใดที่เลือกใช้ยางผิดประเภทจนทำให้เวลาต่อรอบช้าเกินไป นายสนาม มีสิทธิ์ที่จะให้ลงดำนกับนักแข่งคนนั้น เพราะอาจจะทำให้เกิดอันตรายต่อนักแข่งคนอื่นได้

9. น้ำมัน และ น้ำมันผสม

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

10. หมายเลขรถแข่ง

หมายเลขรถแข่งจะปฏิบัติตามบทบัญญัติของ FIA-KARTING 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 , Rookies Junior Rok GP	100-199	Rookies Junior Rok GP ใช้ตัวเลขสีขาว พื้นหลังสีแดง
Senior Rok GP	200-299	
Expert Rok GP	300-399	

11. การลงทะเบียน (Sporting Check) และการตรวจสภาพ

สถานที่และเวลาในการลงทะเบียน (Sporting Check) และการตรวจสภาพ จะระบุไว้ในกติกาเสริม (Supplementary Regulation) ของแต่ละสนาม โดยที่นักแข่งทุกท่านจะต้องมีเอกสารที่จำเป็น และข้อมูลทั้งหมดพร้อมในการลงทะเบียน (Sporting Check) และการตรวจสภาพ

นายสนาม หรือหัวหน้าแพทย์ อาจจะขอให้นักแข่งได้รับการตรวจร่างกายได้ทุกเมื่อระหว่างการแข่งขัน

ไม่อนุญาตให้นักแข่งที่ไม่ได้รับการตรวจสภาพลงทำการแข่งขัน

ในระหว่างการแข่งขัน กรรมการตรวจสภาพอาจจะ

- ตรวจสอบคุณสมบัติของรถแข่ง และอุปกรณ์ของนักแข่ง
- ระหว่างตรวจสภาพนักแข่งจะต้องลงจากรถ เพื่อให้กรรมการตรวจสภาพตรวจสอบคุณสมบัติของรถแข่งได้อย่างเต็มที่

- นักแข่งจะต้องจัดหา Part ของรถแข่ง หากกรรมการตรวจสอบสภาพลงความเห็นว่าจำเป็น และรถแข่งคันไหนที่ผ่านการตรวจสอบแล้ว มีการรื้อ ปรับแต่ง ซ่อมแซม หรือเกิดอุบัติเหตุระหว่างการแข่งขัน จนทำให้รถแข่งมีคุณสมบัติไม่สมบูรณ์ จะต้องทำการตรวจสอบรถแข่งอีกครั้ง

ชีลเครื่องยนต์ ของเครื่องยนต์ทั้ง 2 ตัว จะต้องอยู่ในสภาพที่ดีตลอดเวลา หากตัดชีล หรือนำชีลออกจากเครื่องยนต์ นักแข่งจะถูกให้ออกจากการแข่งขันทันที แต่หากชีลเครื่องยนต์เสียหายหรือขาดโดยไม่ได้ตั้งใจ จะต้องแจ้งกับกรรมการตรวจสอบทันที ห้าม rebuild เครื่องยนต์ หรือเปลี่ยนเครื่องยนต์โดยเด็ดขาด เว้นแต่ว่าจะได้รับอนุญาตจากผู้จัดการแข่งขัน หรือกรรมการตรวจสอบสภาพเท่านั้น

12. รูปแบบการแข่งขัน

Rok Cup Thailand 2023 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), โดยยางที่ใช้ในการลงซ้อมจะต้องเป็นยางยี่ห้อและรุ่นเดียวกันกับยางที่ใช้ทำการแข่งขัน

Warm Up

นักแข่งทุกท่านจะต้องติด Transponder ตั้งแต่รอบ Warm Up จนจบรอบ Final โดยที่ตำแหน่งการติด Transponder จะอยู่ด้านหลังของเบาะบริเวณด้านล่าง

Qualifying

อนุญาตให้เฉพาะนักแข่งที่ผ่านการตรวจสภาพรถแล้วลงทำการ 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 โดยที่จะไม่มีการต่อเวลาในช่วง Qualify ให้

ถ้านักแข่งที่ไม่มีเวลา Record เนื่องจาก Transponder มีปัญหาจะต้องไปต่อท้ายในการแข่งขันรอบ Heat

นักแข่งทุกท่านที่ทำการ Qualify เสร็จแล้ว จะต้องทำการชั่งน้ำหนักโดยทันที ไม่ว่าจะเป็นนักแข่งที่เข้า Pit ก่อนหมดช่วงเวลากการ Qualify ก็ตาม ให้เฉพาะนักแข่งที่ทำการชั่งน้ำหนักเสร็จแล้วเท่านั้นสามารถออกจาก Servicing Park ได้

ไม่อนุญาตให้ช่างจับรถแข่งก่อนที่จะชั่งน้ำหนัก

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 จะคำนวณตามระยะทางและจะประกาศในตารางเวลา (Time Schedule)

ผลการแข่งขันรอบ Pre-Final จะนำมาเป็นตำแหน่งออก Start ในรอบ Final

ในรุ่น Expert ลำดับการเข้าเส้นชัยใน Pre-Final จะเป็นตัวกำหนดตำแหน่ง Grit Start สำหรับรอบ Final ยกเว้นตำแหน่งสูงสุด 5 อันดับแรกของผลการแข่งขันรอบ Prefinal ที่จะเป็น Grit Start ในรอบ Final ในลำดับที่กลับกัน (Reversed grit)

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

นักแข่งที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพจะไม่ได้รับคะแนนในสนามนั้น

นักแข่งที่โดนให้ออกจากการแข่งขันโดยตรงดำ หรือมีความประพฤติมิชอบใน Servicing Park ระหว่างการแข่งขัน หรือหลังจบการแข่งขัน จะมีสิทธิ์แข่งขันต่อหรือไม่ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของ Stewards

14. รางวัลพิเศษ และถ้วยรางวัล

จะมีการมอบเงินรางวัลและถ้วยรางวัลให้กับนักแข่งที่จบการแข่งขัน 3 อันดับแรก ในช่วงสุดท้ายของการจัดการแข่งขัน **นอกเหนือจากรุ่น Expert**

รางวัลพิเศษในทุกรุ่นการแข่งขัน

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 2024
Mini Rok :	ฟรี ค่าสมัคร Rok Super Final 2023
Junior Rok GP :	ฟรี ค่าสมัคร Rok Super Final 2023
Rookies Junior Rok GP :	ฟรี ค่าธรรมเนียมสมัคร Rok Cup Thailand 2024
Senior Rok GP :	ฟรี ค่าสมัคร Rok Super Final 2023
Expert Rok GP :	ฟรี ค่าสมัคร Rok Super Final 2023 (Expert Class)

15. Starting Grid

อ้างอิงจาก FIA-KARTING General Prescriptions ข้อ 2.19

นักแข่งที่ Qualify ในตำแหน่งที่ 1 (Pole position) สามารถเลือกได้ว่าจะออก Start ตำแหน่งด้านซ้าย หรือด้านขวาของสนาม โดยนักแข่งจะต้องให้คำแนะนำและแจ้งความจำนงค์แก่นายสนาม ก่อนที่จะทำการ 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 Stewards

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

ก่อนจะปล่อยรถลงสู่สนามช่วง Pre-Grid จะต้องเคลียร์ข้างออกจากบริเวณรถแข่ง ถ้ารถแข่งคันไหนที่ไม่สามารถลงสู่สนามได้เพราะรถแข่งมีปัญหา หากนักแข่งต้องการให้ช่างเข้ามาช่วยเหลือช่างสามารถเข้ามาช่วยนักแข่งได้ 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 FIA-KARTING General Prescriptions ข้อ 2.20a ก่อนที่จะจบรอบ Formation ระหว่างทางที่จะไป Starting Line นักแข่งทุกท่านจะต้องลดความเร็วลงมาระหว่าง 30 km/h – 50 km/h ด้วยความเร็วที่สม่ำเสมอ และไม่แตกแถวของตัวเองตามแนวเส้น Corridor ที่ทางสนามกำหนดไว้

นักแข่งที่ตัดเส้น Corridor Stewards จะเป็นคนตัดสินบทลงโทษ โดนโทษขึ้นพื้นฐานสำหรับนักแข่งที่ตัดเส้น Corridor โดยตัดค่าบางส่วนของรถแข่ง จะโดนโทษปรับ 3 วินาที และสำหรับนักแข่งที่ตัดเส้น Corridor โดยตัดทั้งคันรถแข่งจะโดนโทษปรับ 10 วินาที

นักแข่งที่มีความเร็วสูงเกินไปในระหว่างทางที่จะไป Starting Line Stewards จะเป็นคนตัดสินบทลงโทษ โดยบทลงโทษขึ้นพื้นฐานจะลงโทษระหว่าง 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 นายสนาม อาจจะยุติกระบวนการ Start ด้วยธงแดง โดยการส่งโทษนักแข่งที่กระทำผิดจะอ้างอิงจาก CIK-FIA General Prescription ข้อ 2.24 และการทำกระบวนการ Start ครั้งใหม่จะกระทำทันที หรือภายใน 30 นาที หลังจากยุติกระบวนการ Start ตามความเหมาะสมของสถานการณ์ ซึ่ง Grid Start จะเหมือนในตอนแรกที่ทำการกระบวนการ Start โดยนักแข่งท่านใดที่อยู่ใน Starting area หรือ Repair area ก่อนที่จะยุติการ Start อนุญาตให้สามารถทำการกระบวนการ Start ครั้งใหม่ได้

17. การยุติการแข่งขัน หรือ ระหว่างการซ่อม

การแข่งขันหรือการซ่อมสามารถยุติได้ โดยนายสนามจะให้สัญญาณธงแดง หากเกิดอุบัติเหตุ หรือ กรณีอื่นๆ ที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในสนาม

ทันทีที่มีการ Start จะกระทำทุกอย่างเหมือนตอนแข่งขัน หากมีรถเสียอยู่ในสนาม อนุญาตให้ Marshal ช่วยเฉพาะการเคลื่อนรถแข่งไปในที่ปลอดภัยเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ช่างลงไปอยู่ในสนาม ตลอดเวลา

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 Grid ที่ว่าง ให้เว้นว่างเอาไว้
- ให้รถแข่งที่ไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยกำลังของเครื่องยนต์ มาที่ Grid หรือ Pit lane ไม่สามารถกลับมาร่วมการแข่งขันต่อได้
- เฉพาะใน Pit lane โดยความดูแลของหัวหน้ากรรมการตรวจสอบสภาพ 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 เว้นแต่ดุลพินิจของ Stewards จะตัดสิน
- โดยการ Start ในครั้งแรกจะถือว่า การแข่งขันยังไม่เริ่มต้น

ระหว่างการแข่งขัน (แข่งขันไปมากกว่า 2 รอบ แต่น้อยกว่า 75% ของการแข่งขัน)

- นักแข่งทุกท่านต้องลดความเร็วสูงสุดลงไปที่ 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 ไม่สามารถกลับมาร่วมการแข่งขันต่อได้
- เฉพาะใน Pit lane โดยความดูแลของหัวหน้ากรรมการตรวจสอบ 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 รถแข่งจะต้องมีการตรวจสอบและอนุมัติจากกรรมการตรวจสอบว่ามีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะแข่งต่อหรือไม่ โดยจะออก Start จาก Pit lane
- ถ้าการแข่งขันสามารถแข่งขันต่อได้ การแข่งขันครั้งใหม่จะเริ่มภายใน 30 นาที หลังจากสัญญาณธงแดง
- จำนวนรอบการแข่งขันจะเป็นรอบการแข่งขันที่เหลืออยู่ เว้นแต่ดุลพินิจของนายสนามตัดสิน
- คะแนนสะสม 50%

ธงแดงระหว่างการแข่งขัน (แข่งขันไปมากกว่า 75% ของการแข่งขัน)

- การแข่งขันจะถือว่าจบการแข่งขันเมื่อนักแข่งคันที่นำขับผ่าน Finish line ในรอบที่ยุติการแข่งขัน นักแข่งจะขับรถแข่งไปที่ Parc Ferme
- รับคะแนนเก็บสะสมเต็มจำนวน

18. การกลับมาทำการแข่งขันต่อ

อ้างอิงจาก FIA-KARTING General Prescriptions ข้อ 2.22

19. จบการแข่งขัน

อ้างอิงจาก FIA-KARTING General Prescriptions ข้อ 2.23

20. เหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้

อ้างอิงจาก FIA-KARTING General Prescriptions ข้อ 2.24

21. ความปลอดภัยทั่วไป

อ้างอิงจาก FIA-KARTING General Prescriptions ข้อ 2.14

22. ความปลอดภัยของรถแข่ง

อ้างอิงจาก FIA-KARTING General Prescriptions ข้อ 3.1

23. ความปลอดภัยของนักแข่ง

อ้างอิงจาก FIA-KARTING General Prescriptions ข้อ 3.2

2.4 การประชุมนักแข่ง

อ้างอิงจาก FIA-KARTING General Prescriptions ข้อ 2.18

นักแข่งและผู้สมัครทุกท่านต้องทำการเข้าร่วมการประชุมนักแข่ง

การประชุมนักแข่งเพิ่มเติมอาจจะมีขึ้นในวันแข่ง ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม เป็นหน้าที่ของ
ผู้สมัคร และนักแข่งจะต้องถามเกี่ยวกับการประชุมนักแข่งเพิ่มเติม

สำหรับนักแข่งและผู้สมัครท่านใดที่ไม่ได้เข้าร่วมการประชุมนักแข่ง จะต้องเสียค่าปรับให้กับ ASN
ที่เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน โดยค่าปรับจะระบุโดย ASN ที่เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน

นักแข่งทุกคนต้องเซ็นชื่อเพื่อเข้าร่วมการประชุมนักแข่ง

25. ความประพฤติของนักแข่ง

สังเกตสัญญาณธง

นักแข่งทุกคนต้องทำความเข้าใจอย่างถี่ถ้วน ในข้อ 2.15 FIA-KARTING General Prescription

การแซง

(กรณีธงฟ้า) ระหว่างการแข่งขัน รถแข่งที่อยู่คันเดียวในสนามสามารถใช้พื้นที่ของสนามได้อย่างเต็มที่ อย่างไรก็ตามทันทีที่มีรถแข่งคันที่เร็วกว่าไล่เข้ามาด้านหลัง ต้องให้รถแข่งคันที่เร็วกว่าที่ไล่มาแซงผ่านไป ถ้านักแข่งที่ช้ากว่าไม่ยอมให้นักแข่งคันที่เร็วกว่าแซง จะมีธงฟ้า เตือนให้เปิดทางให้รถแข่งคันที่เร็วกว่าแซง นักแข่งที่ฝ่าฝืนธงฟ้า จะได้รับโทษจาก Stewards ซึ่งถ้าในระหว่างการแข่งขันยังฝ่าฝืนอีก นักแข่งท่านนั้นอาจจะถูกให้ออกจากการแข่งขัน

ในทางโค้ง การเข้าโค้งและเช่นเดียวกันกับการออกโค้ง รถแข่งต้องอยู่ใน Track limit

การแซงกัน ตามสถานการณ์นั้น ๆ เมื่อต้องการจะแซง นักแข่งต้องขับไปในทางด้านใดด้านหนึ่ง ไม่ด้านขวาก็ด้านซ้าย อย่างไรก็ตาม การกระทำที่อาจจะก่อให้เกิดอุปสรรคต่อนักแข่งคนอื่น เช่น การเปลี่ยนทิศทางของรถแข่งที่อันตราย, การเปลี่ยนทิศทางของรถแข่งมากกว่า 1 ครั้ง, การเบียดรถแข่งอีกคันไปข้างในหรือออกโค้ง ต้องห้ามกระทำอย่างเคร่งครัด ถ้านักแข่งท่านใดฝ่าฝืน จะถูกลงโทษตามความเหมาะสม และดุลพินิจของนายสนาม ซึ่งถ้านักแข่งท่านใดที่กระทำผิดซ้ำ ๆ อยู่บ่อย ๆ อาจจะถูกให้ออกจากการแข่งขันในสนามนั้น

ห้ามกระทำการขัดขวางการแข่งขันหรือการดวลกัน ไม่ว่าจะเป็นการกระทำจากนักแข่ง 1 คน หรือหลายคน ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ร่วมกันหรือไม่

การลงโทษสำหรับผู้ที่กระทำการขัดขวางการแข่งขัน และโยกรถจากอีกฝั่งหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่งเพื่อการป้องกันไม่ให้รถแข่งข้างหลังแซง จะมีบทลงโทษเดียวกันกับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณธงฟ้า โดยความรุนแรงของการลงโทษจะขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม จะมีโทษตั้งแต่สถานเบา ไปจนถึงเชิญออกจากการแข่งขัน

การกระทำผิดร้ายแรงซ้ำ ๆ บ่อย ๆ หรือ ลักษณะการขาดการควบคุมของรถแข่ง (เช่นการหลุดออกนอกสนาม) นักแข่งอาจจะโดนยึดใบขับแข่ง ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม

การสัมผัส/การปะทะกัน (ระหว่างการแข่งขันและรอบที่รถแข่งชะลอความเร็ว) นักแข่งที่ชนหรือตั้งใจดันรถแข่งคันหน้า อาจจะถูกลงโทษ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายสนาม

รถแข่งทุกคันต้องมีล้ออย่างน้อย 1 ข้างอยู่ในเส้นขาว (Track limit) ตลอดเวลา เว้นแต่จะมีการแจ้งอย่างอื่นจากนายสนาม ในช่วงประชันนักแข่ง

26. ความประพฤติของทีมงาน

ความรับผิดชอบของทีมงานเซอร์วิส (Service crew) จะอยู่กับผู้สมัครตลอดเวลา

ความประพฤติดังต่อไปนี้ของทีมงานเซอร์วิส (Service crew) ไม่ว่าจะเป็นการฝ่าฝืนกฎใดๆ หรือ ปฏิเสธที่จะไม่เชื่อฟังเจ้าหน้าที่ นักแข่งจะต้องรับผิดชอบโดยการออกจากการแข่งขัน

ไม่อนุญาตให้ทีมงานเซอร์วิส (Service crew) ลงไปในสนามแข่งเมื่อเริ่มปล่อยรถแข่งสู่สนามแข่ง แล้ว ทีมงานเซอร์วิส (Service crew) ทุกคนต้องกลับไป Pit หรือ Paddock เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายสนาม

ผู้จัดการแข่งขันขอสงวนสิทธิ์ในการปฏิเสธทีมงานทุกท่านเข้าไปในสนามแข่ง , Pit , Paddock และทุกพื้นที่ภายใต้อำนาจโดยไม่ระบุเหตุผลหากไม่ปฏิบัติตาม นักแข่งจะต้องรับผิดชอบโดยการออกจากการแข่งขัน

ห้ามดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือของมีเมาอื่น ๆ ในสนามแข่งระหว่างการแข่งขัน ถ้าหากพบนักแข่งหรือทีมงานฝ่าฝืน จะโดนเชิญให้ออกจากสนาม

ผู้จัดการแข่งขันขอสงวนสิทธิ์ในการตรวจสอบระดับตามกฎกติกา FIA-KARTING medical guidelines

27. การประท้วง และการอุทธรณ์

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

ในกรณีที่ไม่มีนายสนามหรือรองนายสนามจะต้องส่งเรื่องกับ Stewards หรือคณะกรรมการคนใดคนหนึ่ง

จะคืนเงินมัดจำให้ หากการประท้วงสำเร็จ

เมื่อเกิดการประท้วง ผู้จัดการแข่งขันจะมอบรางวัลด้วยผลการแข่งอย่างไม่เป็นทางการไปก่อน เพื่อให้คณะกรรมการ มีเวลาการปรึกษาหารือ และตัดสินอย่างมั่นใจ

TECHNICAL REGULATIONS

1. CLASSIFICATION AND DEFINITION

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

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

2. GENERAL PRESCRIPTION

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

3. KART AND EQUIPMENT SAFETY

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

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

4. GENERAL PRESCRIPTION FOR GROUP 2 KARTS

Chassis: Refer to Article 5.1 of the FIA-KARTING 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 FIA-KARTING homologation of the previous period (including brakes and bodywork) and in compliance with FIA-KARTING 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

Two (2) engines are allowed for each driver and category for Scrutineering and use per Event.

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 organizer prior to the Event.

The original engine seal must remain intact throughout entirety of the race event.

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.

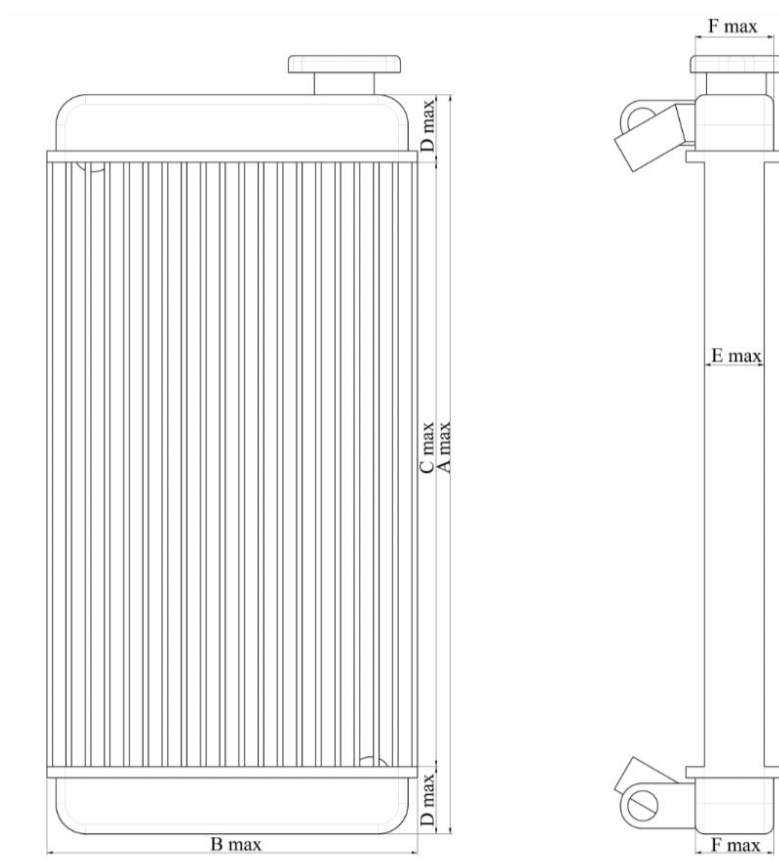
Batteries must be firmly and safely secured to one of the main rails of the chassis.

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 FIA-KARTING homologation or the FIA-KARTING homologation of the previous period (Including brakes and bodywork) and in compliance with FIA-KARTING technical regulations.

Chassis

All chassis tubing must be from magnetic steel.

Mini Rok

ONLY (chassis homologated by FIA-KARTING, 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 FIA-KARTING 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 FIA-KARTING homologated rear protection is mandatory.

FIA-KARTING Drop bumper / front fairing

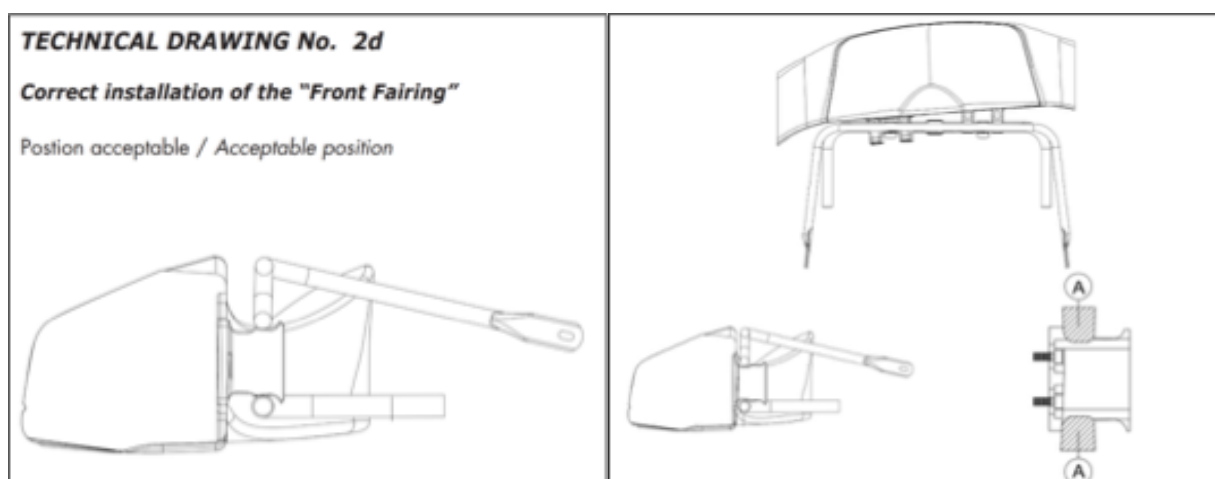
All chassis in all categories are required to install the FIA-KARTING Drop Down Nose Bracket Kit onto their front bumpers.

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 FIA-KARTING 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 FIA-KARTING 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-KARTING, 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 carcase 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)
<https://rokcupth.com/contents/download/c489bdf1964db0991f14f55c36b1501a.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~~

As per technical fiche

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

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)
<https://rokcupth.com/contents/download/c83cf07fb196701e114e7b6453991764.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 , according to Technical Fiche on

<https://rokcupth.com/contents/download/b3c516c0d6c8bf2ef334e71f6943a147.pdf>

Minimum thickness: 0.29 mm.

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 :

- Needle clip position

Standard Dell'Orto VSH 30 Set Up:

- Slide: #40
- Needle: K33

- Needle valve: 250
- 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~~

As per technical fiche

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.

