

AUTOSPORT EAST JAPAN SPORTKART SERIES
オートスポーツ・イーストジャパン・スポーツカートシリーズ
2010 年規則（下線が 2009 年と異なる、または補足を加えた項目です）

本大会は開催各サーキット場内規則、本大会特別規則、K-TAI 車両規則にしたがって開催される

1、イベント名称 AUTOSPORT EAST JAPAN SPORTKART SERIES
オートスポーツ・イーストジャパン・スポーツカート・シリーズ

2、主催者

第1戦、第4戦 大井松田カートランド 神奈川県足柄上郡中井町鴨沢 456-2 電話番号 0465-81-2557
第2戦、第5戦 サーキット秋ヶ瀬 埼玉県さいたま市桜区上大久保 1099 電話番号 048-855-7862
第3戦 新東京サーキット 千葉県市原市引田 249 電話番号 0436-36-3139

3、開催の有無およびキャンセル

雨天決行とする。主催者判断による開催中止の場合には、エントリー事務手数料(1000 円)を除き参加費を返却する(下記参照)。返金方法はその都度、連絡をする。ただし、参加者都合によるキャンセルは参加費を返却しない。

イベント中止のタイミング	参加費返金の対応
走行が1回も行われていない場合	事務手数料を除いて参加費を返却
走行開始後(公式練習を含む)	返却をしない

4、開催クラス区分

GT1 K-TAI スポーツカート規則に準拠した参加者持ち込みのカート
GT2 各主催サーキットが用意するレンタルカート

5、開催サーキット、日程、レース時間、各クラスのグリッド数

Rd.	日程	開催コース	レース時間	GT1 グリッド数	GT2 グリッド数
第1戦	4月3日(土)	大井松田カートランド	3H	10	15
第2戦	5月5日(水・祝)	サーキット秋ヶ瀬	3H	15	11
第3戦	8月28日(土)	新東京サーキット	4H	17	12
第4戦	10月2日(土)	大井松田カートランド	3H	10	15
第5戦	11月14日(日)	サーキット秋ヶ瀬	4H	15	11

※主催は上記グリッド数とは別に特別招待枠を設けることがある。

6、参加資格およびチーム人数

原則としてレース開催日に満18歳以上の健康でカートを運転する上で支障のない者。

- ・SL カートライセンス、JAF カートライセンスのいずれかを所持している者
- ・大井松田カートランド: レンタル B ライセンス以上
- ・サーキット秋ヶ瀬: レンタル C ライセンス以上
- ・新東京サーキット: コースが認めた者

- ・主催者が参加を認めた者
- ・2009年オートスポーツ・スポーツカート・シリーズ各地区参加経験者

- ・1チームの参加人数は2～8名

なお、大会当日に18歳に満たない者ならびに、現役全日本ドライバーを『助っ人ドライバー』とし、その扱いを下記のように定めるものとする。

・18歳未満の参加者はネックガード装着を義務とする。

- ・『助っ人ドライバー』は1チームに付1名まで参加を認める。
- ・現役全日本ドライバーかどうかの判断、認定は主催者が行う。
- ・『助っ人ドライバー』の乗車に関しては「19、ドライバー交代」に従うものとするが、他のチームとの差が大きすぎると主催者が判断した場合は、別途、ハンディキャップを設けることもある。

7、参加申込み

レース開催日1カ月前のAM10:00より受付を実施する。受付の締切は、レース開催日1週間前または各クラス定員になるまで先着順にて行う。参加申込日は専用ウェブサイト「スポーツカート情報局」(<http://www.sportkart.info>)にて随時案内する。専用ウェブサイトからリンクされたエントリーシステム(インターネットショッピングのシステムを使用)にて必要事項を記入の上、申込み、クレジットカードでエントリー費用の支払いを行う。先着順に受け付け、支払いが完了したチームには事務局から受理を伝えるメールを送信する。期日前の申込みは受け付けない。クレジットカードでの決済ができないエントリーは自動的にキャンセルされる。

GT2クラスのエントリーにおいては「27」「28」に定める賞典、シリーズポイントに従って、その時点での上位3チームに次戦の優先エントリー権を設ける。この期限には期限があり、期間内に権利を行使しない場合は消滅し、繰り上げ等の措置により他チームへの権利の譲渡は行われぬ。優先受付の日程は別途告知する。

申込枠が完売になった場合、専用ウェブサイト内にキャンセル待ちの窓口を設置する。キャンセルが発生した場合抽選にて販売する。

理由の如何を問わず、エントリーができない場合の抗議は一切受け付けない。

受付後1週間以内に、事務局からのメールに従ってチーム名や出場選手の氏名などを届け出、レース当日の受け付けには、事務局からメール送信する誓約書をプリントアウトの上、参加者全員が署名、捺印して持参すること。

8、参加費

●GT1 クラス

3時間 / 4時間

23,000円 / 25,000円

●GT2 クラス

3時間 / 4時間

40,000円 / 50,000円

9、GT2 クラス参戦車両の決定

走行前のくじ引きによる抽選となる。体格により車両が制限される場合がある。その場合、参加者の体格への適合が優先される。

10、スターティンググリッドの決定

先頭はGT1クラス。GT1クラス最後尾後方にGT2クラスの先頭から整列する。

GT1クラス・・・すべて抽選

GT2クラス・・・すべて抽選

11、ドライバー装備

レーシングカート用スーツもしくは4輪レース用レーシングスーツもしくはメカニックスーツ(厚手の布つなぎ)、くるぶしまで覆う靴、滑り止めの着いた手袋、バイザーの付いたヘルメットを着用すること。

※ヘルメットは JIS2000 もしくはそれと同等以上の規程を満たしていること。フルフェイスタイプを強く推奨する。

※プロテクション機能を有する JAF 認定もしくは FIA 認定レーシングカート用スーツの着用を強く推奨する。

※リブプロテクター装着を、各クラス共に強く推奨する。

※ナイト照明を使用する夜間のレースにおいては、照明が点灯された時点からヘルメットシールドは、クリアーのみ使用可能とする。スモークシールド(ライトスモーク含む)の使用は一切禁止とする。これに反している場合にはオレンジボール旗が当該ドライバーに提示される。

※イベント開催中いっさいの無線の使用を禁止する。走行中の携帯電話の使用も禁止とする。

※ティアオフシールド(捨てバイザー)の使用は許可する。ただし、走行中に取り外すことは禁止され、風圧等で外れないような措置を施すこと。

12、レース方法

スタートから所定時間内の周回数で順位を争う。チェッカーフラッグを受けることを優先し、ピットおよびコース内外で停止などチェッカーフラッグを受けられない場合、最多周回周チームの60%以上走行していれば完走と認定する(リタイヤ届けを提出した車両は除く)。同一周回の場合にはチェッカーを早く受けたチームが上位と認定される。レース結果は主催者から発表される正式結果発表を以って確定とする。決勝中のドライバー交代は「19」ドライバー交代規定に従って行われる限り、その実施・タイミング等は自由。

13、スタート方法

スタート5分前までに全車コース上グリッドへ整列する。スタート1分前に全車エンジンを始動し1周のフォーメーションラップを行う。全車がグリッドへ整列後、シグナルレッド点灯から消灯でレーススタートとする。GT1 クラスと GT2 クラスはクラスごとにグリッドに整列する。スタート方式はスタンディング方式とする。

- ・スタート5分前までにグリッドに整列できない場合にはピットスタートとなる。
- ・グリッドでエンジンが始動しない等のトラブルが発生した場合にはピットスタートとなる。
- ・フォーメーションラップ中にトラブルやスピン等で停止した場合には、スタートが優先され停止した車両はコース上で安全に待機し、セーフティーカー介入後に回収すること。

14、ペナルティ

レース中は本規則が適用され、それに違反した者はペナルティの対象となる。

ペナルティの種類は下記の通り。

a : 警告 b :ピットストップペナルティ c :順位降格 d :失格

また、具体的な行為によるペナルティは下記の通り。

①:ピットストップペナルティ:1分間

- 1)スタート時のフライング
- 2)イエローラインカット
- 3)与えられたフラッグサインの無視
- 4)ピットロードシケインのパイロンタッチ
- 5)プッシングおよびブロッキング(主催者判断による)
- 6)ピットロード徐行違反(ピット入口付近含む)
- 7)ドライバー交代時、エンジンストップ義務違反
- 8)徐行違反
- 9)その他、主催者が判断した場合

②失格

- 1)危険行為
- 2)与えられたフラッグサインの無視
- 3)チェーンオイル塗布、義務違反
- 4)無断セッティング変更(GT2)
- 5)プッシング、ブロッキング(主催者判断による)

6) その他、主催者が判断した場合

※警告ペナルティは主催者・オフィシャルの判断による。

15、走行中の危険行為

走行中のプッシングやブロッキング等の危険行為はペナルティの対象となる。速度の違う2クラスの混走であることを考慮し、一般のレーシングカートレースよりも厳しい判定基準によってピットストップペナルティもしくは失格の罰則が適用される。

16、ピットロードの走行

ピットロードの通過に際しては最徐行しなければならず追い越しも禁止される。作業エリアを走行してはならない。速度違反、走行区分を違反した場合にはピットストップペナルティが課せられる。

※徐行とはすぐに停止できる速度のことを指し、主催者・オフィシャルが判断するものとする。

17、ピットロードシケインのパイロンタッチ

ピットロードに設置されたシケインのパイロンに接触した場合、もしくはシケインを不通過の場合にはピットストップペナルティが課せられる。

18、ペナルティ提示方法

ペナルティの対象となる違反が発生した場合は、コース上メインポストから“黒旗”と“ゼッケンNo”を提示する。提示された車両は速やかにペナルティエリアへピットインし(オフィシャルよりドライバーへペナルティの行為・判定の説明)、1分間のストップ、もしくは失格が命じられる。ピットストップペナルティの場合1分後オフィシャルの指示で再スタートできる。

※ペナルティストップでピットインの際は、ドライバー交代を含む他のすべての作業は行えない。

19、ドライバー交代

レース中のドライバー交代は全チーム主催者が定めた場所で行う。

ドライバー交代時は必ずエンジンを停止する。

ドライバー交代の回数 GT1、GT2 それぞれ下記のように規定する。

なお、各チーム特定のドライバーのみ長時間走行することを禁止する。主催者により安全でないと判断した場合、ピットイン命令が出されることがある。また、エントリーした全ドライバーは必ずレースに参加すること。エントリーしながら参加しないドライバーが判明したチームは失格とする。

但し、体調不良その他アクシデント等で主催者が認めた場合は除く。

・GT1 クラスのドライバー交代回数

3H レース →5 回以上

4H レース →7 回以上

但し、参加資格に定める『助っ人ドライバー』のいるチームに対しては 1 時間あたり 1 回多い回数のドライバー交代を義務付ける。ドライバー交代の方法については特別規則によって制定される。

・GT2 クラスのドライバー交代回数およびハンディストップ回数が定められるものとする。

ドライバーチェンジの回数は参加するドライバーの平均体重と平均年齢で決定。

但し、女性ドライバーの体重は計測はせずに一律 55kg で計算するものとする。なお、計測を希望する女性ドライバーは計測値を使用して平均値を算出することができる。

平均体重および平均年齢合計:110 以上 →4 回以上

平均体重および平均年齢合計:105 以上～110 未満 →5 回以上

平均体重および平均年齢合計:100 以上～105 未満 →6 回以上

平均体重および平均年齢合計:95 以上～100 未満 →7 回以上

平均体重および平均年齢合計:95 未満 →8 回以上

なお、計量は受付終了次第、随時チーム単位で行う。(ヘルメット・スーツ等、ドライビング装備での計量)

また、上記回数以外にも主催者により別途ハンディキャップが設けられる場合がある。その場合、特別規則にて制定する。

各クラス、規定回数を満たさない場合には、失格とする。

ドライバー1名当たりの走行時間制限はないが主催者判断で安全でない判断した場合には、ピットイン命令が出される場合がある。

20、ピット作業(チェーンオイル塗布、給油)

1)GT2 クラスはチェーンオイルの塗布を全チーム義務付ける(塗布場所は別途発表する)。

方法は各主催者が決定した時間帯と方法でチェーンオイル塗布が義務付けられる。塗布は指定された場所にて主催者が準備したチェーンオイルを塗布すること。時間内に塗布できなかったチームは失格とする。

2)給油は給油指定場所にて行う(3時間以上のレースの場合)。

方法は、各チーム内で燃料を安全に給油すること。

1 回に給油できる量はGT1 クラスは 3H レースの場合 2L・4H レースの場合 3L、GT2 クラスは各主催者が事前に発表する量とし、1 回の給油に対して、3 分間のストップとドライバー交代が義務付けられる。

GT1 クラスの燃料(※1 一般市販ガソリン)と※2 タンクは参加者が準備すること。

GT2 クラスの燃料については、主催者準備とし給油所にて配給する。

給油の際はチーム内で消火器をいつでも使用できる体制で給油すること。また、エンジンは必ず停止すること。

給油所で給油できる台数は各主催者によって決定される。

※1: 一般市販ガソリンとは通常のがソリンスタンドのポンプから販売されている無鉛ガソリン。添加物の使用も禁止される。

※2: タンクはポリミックスタック等の半透明な容器で数量の目盛り付きなものを用意すること。オイルジョッキなどは使用できない。

スタート時

GT1 クラス: 参加者が目盛り付きのポリミックスタックに、3H レースの場合 2L・4H レースの場合 3Lの燃料を準備し、車検員監視の下、指定場所にて給油する。

GT2 クラス: 各主催者が事前に発表する量でスタートする。

23、リペアエリア設置(GT2 クラスのみ)

レース中、接触やコースアウト、不慮のトラブルでカートが破損した場合にはリペアエリアを設け、専任のスタッフにより修理を行うものとする(チーム内で修復作業が行える場合はリペアエリア内で修理を行うことは可能。ただし、修理以外の作業は禁止)。

複数のカートが重複した場合はリペアエリアに到着した順番に優先する。

よって、軽度な修理でも順番待ちが発生する可能性がある。

原則として車両交換は行わず修理を行うものとする。

ただし、修理不可能な場合にはスペアカートに変更することが認められるが、操作ミス等で破損しスペアカートを使用した場合には有料となる。

※メンテナンスについては十分に行っておりますが、3 時間以上のレースともなると予想できないトラブルが発生することがあります。ご理解ください。

24、セーフティーカーおよびフルコースコーション

コース上でのストップ車両が発生した場合、セーフティーカーが介入する。セーフティーカーがコースイン後、原因車両は自走してピットへ戻ることを禁止する。

セーフティーカー介入決定後、直ちに全ポストは黄旗、メインポストは「SC」ボードを提示しセーフティーカーが先頭に関係なくコースインする。すべての車両はセーフティーカーを先頭に1列に整列しなければならない。その際の追い越しは禁止する。ただし、トラブルにより隊列について行けない場合は、片手を上げ、後続に合図しながらラインを外すこと。フルコースコーション中にピットインは可能とし、ピットアウトについてはオフィシャルの指示に従うこと。セーフティーカーがピットインし、メインポストで緑旗が提示されたら、コントロールラインよりフルコースコーションは解除される。その際、コントロールライン手前での追い越しは禁止される。

25、ペナルティへの抗議

参加者は主催者およびオフィシャルの判定には抗議を行うことができない。

26、GT1 車両規定

①シャシー:

- ・公認実績のあるカート用シャシーのみ使用可能
- ・前後左右にはバンパーを必備とし、リヤの大型バンパーは推奨
- ・フルカウルや大型フェアリングは禁止
- ・ウイングや空力向上のためと思われるスポイラー類は禁止(メーカー標準装備品は除く)
- ・バックミラーの取付け自由
- ・その他 K-TAI ルールに準拠

※カウルやウイング類については、主催者・車検員の判断を最終のものとする。

②タイヤ: 下記指定タイヤ

☆ドライ

- ・ダンロップ DFK2
- ・ブリヂストン HF
- ・ヨコハマ ED

☆ウェット

- ・自由

③エンジン:

270cc以下の4ストローク汎用エンジンで指定エンジン。また、セルスタータは推奨。

〈指定エンジン〉

- ・HONDA 製: GX120/160/200/270
- ・SUBARU 製: EX13/17/21/27/KX21
- ※主催者が認める4ストローク汎用エンジン
- ※基本機構変更以外の改造は自由

- ・エアクリーナー必備
- ・基本機構の変更は禁止(バルブ数変更、ボア・ストローク変更等)ただし、ガバナーの取り外し可
- ・マフラー変更可(ただし主催者が著しくうるさいと判断した場合は、そのマフラーの使用を禁止)
- ・その他、2010年 K-TAI チャレンジルールに準拠

・K-TAI エンジョイルール適合車

- 1、参加チームの事前申請が必要
- 2、エンジョイクラスの上位1チームに特別賞(賞品)を与える。
- 3、車検などの検査方法には、本シリーズ主催者の独自解釈も含まれる場合があり、必ずしも K-TAI(エンジョイ)規則に適合しない場合もある。(特別賞を獲得したチームのエンジンが K-TAI 規則に 100%合致することを保証するものではない)
- 4、検査結果への抗議は認めない。

④ゼッケン

- ・車両の前後に 200mm×200mm 角以上のゼッケンスペースを設けること(スペースが確保できない場合はナンバープレートを装着すること)。ゼッケンの文字・色についてはコントロールタワーおよび各ポストにてオフィシャルより確実に識別できるものを使用すること。不明瞭と判断された場合は、速やかに修正すること。
- ・使用する番号については 2009 年度より継続して使用できるものとする。また、希望する番号が重複した場合、使用が早いチームを優先するものとする。
- ・各サーキットの GT2 用レンタルカートのゼッケンと重複した場合はレンタルカートを優先する。
(GT2 使用ゼッケン番号、大井松田 1~18、秋ヶ瀬 1~11、新東京 1~14)

27、賞典（GT1クラス・GT2クラスは別賞典）

1位:トロフィー、シャンパン、賞品、副賞 AS シリーズ優勝者ステッカー

2位:トロフィー、シャンパン、賞品

3位:トロフィー、シャンパン、賞品

特別賞:

・ファステストラップ賞:各クラスのファステストラップをマークしたチームに賞品を授与

・K-TAI エンジョイルール適合車特別賞(GT1 クラスのみ):適合車中、上位1チームに賞品を授与

次戦への優先エントリー受付(GT2 クラス):

最終戦を除いて、GT2 クラスのシリーズランキング上位3チームには、次戦への優先出場権を与える(参加費は有料)。期日内に事務局がしてする方法で公式ウェブサイトより申込を行う。期日内に申込を行わないまたは辞退する場合、優先権は消滅し下位チームへの繰上げは行わない。

優先権は下記に従い与えられる。(※主催者判断で優先枠を増やす場合がある)

- 1、シリーズランキング上位3チームに次戦のエントリー優先権を与える。
- 2、同ポイントの場合は上位入賞回数の多いチームを優先する。
- 3、2でも同じ場合は最終戦に近いレースで上位入賞者を優先する。
- 4、3でも同じ場合は前戦の上位入賞者を優先する。
- 5、4でも同じ場合は主催者が判断するものとする。

28、シリーズポイントの授与(GT1 クラス・GT2 クラスは別賞典)

・第1～4戦

決勝順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位以下	出走
ポイント	15	12	9	7	6	5	4	3	1	

・最終戦

決勝順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位以下	出走
ポイント	25	20	17	14	11	9	7	5	3	1	

※有効ポイント制(4戦)

※ボーナスポイントとして、GT1 クラスに全戦出場したチームに対し10ポイントを授与する。シリーズポイントの計算方法は有効ポイント4戦分に10ポイントを加えるものとする。(チームがGT1クラスに全戦出場した場合のみボーナスポイントが与えられ、GT2クラスで出場のレースを含んでの前戦出場の場合はあてはまらない)

29、チームの認定

各戦1名が次戦に継続エントリーしていれば同一チームとして見なされる。

例)第1戦 ABCD 第2戦 A EFG 第3戦 B HIJ

原則としてチーム名の途中変更は許されないが、主催者もしくは事務局が同じチームと認識できると認めた場合は可とする。

30、シリーズ賞典

・GT1クラス

1位:トロフィー、賞品、

2位:トロフィー、賞品、

3位:トロフィー、賞品

・GT2クラス

1位:トロフィー、賞品、

2位:トロフィー、賞品、

3位:トロフィー、賞品

※2009年シリーズ賞典であった、もてぎレンタルカートフェスティバルの出場枠については現在調整中。

※その他の賞典については、確定次第発表とする。

変更履歴

2010年3月2日 2010年規則新規制定

<変更1>GT1クラス指定エンジンを追加 3月8日

<変更2>賞典、GT1クラスのボーナスポイントの説明を補足 4月26日

<参考資料>

注)以下は、ツインリンクもてぎ『サマー・エンデュランス・カーニバル 2010もてぎ KART耐久フェスティバル“K-TAI”』ホームページより『参加の手引き・特別規則書』から車両規定を抜粋したものです。

こちらの車両規則とオートスポーツ・イーストジャパン・スポーツカートシリーズで定める規則との内容が異なる場合はオートスポーツ・イーストジャパン・スポーツカートシリーズの規則が優先されます。また大会特別規則が制定されている場合はそちらが最優先となります。

第17章 参加車両規定・燃料規定

第54条 車両規定

1. 指定エンジン

《チャレンジクラス》 エンジン登録台数2基 まで

・ HONDA製 GX120、GX160、GX200、GX270

・ SUBARU製 EX13、EX17、EX21、EX27、KX21

・ YAMAHA製 MZ200S

・ ブリッグス&ストラットン製ワールドフォーミュラ(124335)

《エンジョイクラス》 エンジン登録台数1基まで

・ HONDA製 GX200、GX270

・ SUBARU製 EX21、EX27、KX21

・ YAMAHA製 MZ200S

2. シャーシは過去5年以内に関係機関で公認・登録された物を使用することを推奨します！！。270ccエンジンを搭載する場合、レンタル専用、ミッションカート用、もしくは同等の強度を有する公認フレームを使用してください。

3. 車両はバンパーおよび車輪によって囲まれた四辺形の外にいかなる部分も突出してはならない。また、車体シルエットから突起するような付加物を搭載してはならない。

4. 車両各部の寸法

車両各部の寸法は、次に規定する範囲内のものでなければならない。

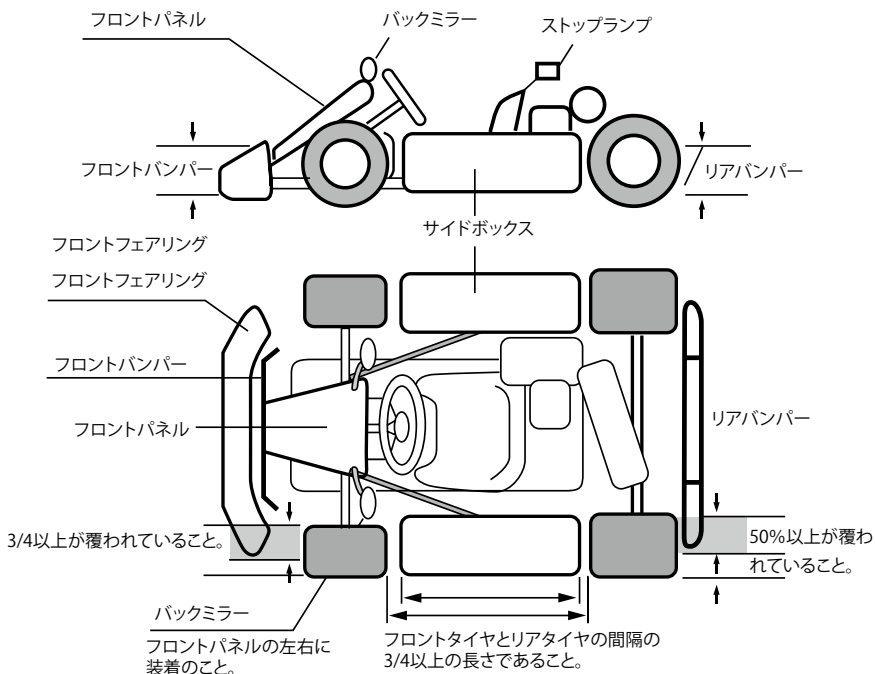
- ① 車両全長 : 2,200mm以下とする。
- ② 車両最大幅 : 1,500mm以下とする。
- ③ ホイールベース : 1,000mm以上、1,500mm以下とする。
- ④ リアタイヤトレッド幅 : 1,400mm以内とする。

第55条 車両の構造

車両各部の構造は、次の条件を満たさなければならない。

1. すべての車両は接地する4個のタイヤと1個のシートを装着し、2基以内のエンジンを装備する車両とする。

フルカウルおよびアンダーパネルの使用は出来ません。(フロアパネルのみ)

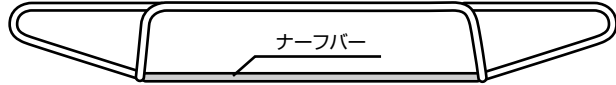


2. 車両はその前後左右にプロテクター(防護用バンパー)を装備しなければならない。フレーム(シャーシ)に堅固に取り付けられていなければならない。
3. フロントバンパー・フロントフェアリング(プロテクター)※必備パーツ
 - (1)バンパーは、直径15mm以下の磁気反応鋼管とし、サイドメンバーに連結されなければならない。
 - (2)大型フロントフェアリングの装着が義務付けられる。フロントタイヤの3/4以上を覆いフロントバンパーに強固に取りつけること。

4. リアバンパー・リアプロテクション ※必備パーツ

- (1) バンパーは、金属またはファイバー類など同等の強度を有する素材とし、側面ではサイドメンバーに接続されなければならない。
- (2) バンパー下部にあるナーフバーの取付を義務付ける。

リアバンパー



- (3) リアプロテクション使用の際はナーフバーを取り付けしなくてもよい
- (4) バンパーの全幅は、いかなる時も当該カート車両の後輪幅を超えてはならず、リアホイールおよびリアタイヤの50%以上が覆われていなければならない。
- (5) リアバンパー・リアプロテクションは脱落の無いよう防止する事が必要。
※リアプロテクションの取り付けを強く推進します。

2011年からはリアプロテクションの取り付けを義務付けます。

5. サイドバンパー・サイドボックス ※必備パーツ

バンパーは十分な壁面強度の最低直径15mmのものでなければならない、サイドボックスにより少なくとも後部タイヤ幅の2/3を覆っていないとしない。

6. フロントパネル ※必備パーツ

フロントパネルは強固に取り付けられ前方より車両ゼッケンが確認できる物でステアリングホイールとの間隔は最少50mmとし、フロントバンパーより上方に出てはならない。

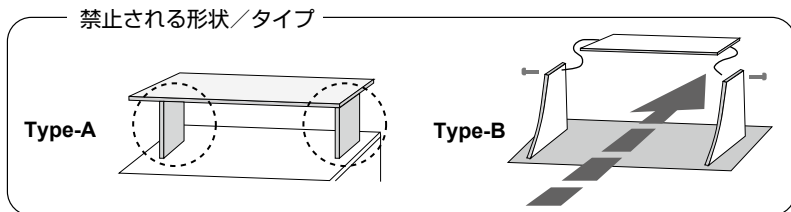
7. バックミラー ※必備パーツ

フロントパネルの左右に走行中、後方を確実に視認できるバックミラーを装着することが義務付けられる。バックミラーは強固に取り付けていなければならない、脱落のおそれ・可能性がある場合、オフィシャルによって交換の指示が有る。指示を受けた場合、強固に取り付けられるバックミラーに交換しなければならない。

8. スポイラー ウィング

ウィング等は全て禁止する。

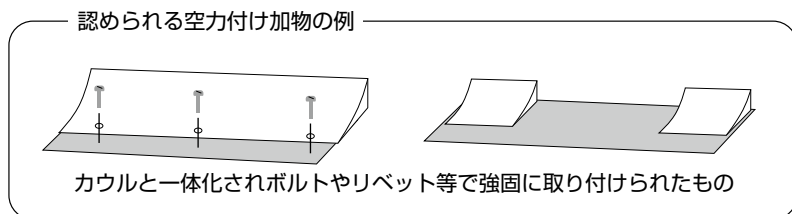
別部品を介さずにカウルと一体構造であり、ボルト、リベット等で強固に固定されているものに該当しない空力付け加物をウィングとみなし、取り付けは一切認められません。ただし、上記に該当する物でも、鋭利であるなど、ドライバーに危険をおよぼす物は認められません。車検員の判断を最終的なものとします。



Type-A カウルもしくはフレームから別体のステーを介して取付けられたパーツ。

Type-B カウルやフレームから一体のものでも、カウルとの間に空気を通す構造のもの。

※図のように組み上げられた物でなく一体で作られた物も認められません。



9. タイヤおよびホイール

ドライタイヤは以下の指定タイヤと致します。

ブリジストン YDS(H F)

ダンロップ D F K 2

横浜タイヤ E D

ウエットタイヤの銘柄は自由とするが、新品タイヤの使用を強く推奨します。

※ビートストッパー付きでないホイールに穴を開けてビートストッパーを付ける事は禁止する。

- (1) ホイールを車軸(ホイールハブ)に取り付ける場合、スプリットピン、またはセルフロックナット、またはサークリップのような安全なロックシステムを有していなければならない。
- (2) 使用するタイヤにはすべてホイールとリムを3本以上のペグで固定する形式の市販されているビートストッパー付きのホイールを推奨します。

(ピートストッパー付きでないホイールに穴を空けてピートストッパーを付ける事は禁止です)

10. サスペンション機能は禁止
弾力を利用した物、あるいは連結式による物のいかなるものを問わず禁止される。
11. ブレーキ ※必備パーツ
全てのクラスを通じて、少なくとも双方の後輪に同時に、作動する有効なブレーキを備えなければならない。また追加の安全ケーブルをブレーキペダルとブレーキポンプの間に取り付け最低2箇所以上クランプしなくてはならない。
12. アクセルレーター ※必備パーツ
アクセルレーターは、リターンスプリングを備え、万が一リンク装置が破損した時は、気化器のスロットルが、自動的に完全に閉鎖する構造でなければならない。
13. ステアリング ※必備パーツ
ステアリングは、完全に閉じられた円形のステアリングホイールによって操作されるものでなければならない。ケーブルまたはチェーンによってステアリングを操作するものは一切認められない。ステアリングの全ての部分は、安全で確実な取り付け方式(ロックナット)でなければならない。
14. カットオフ ※必備パーツ
すべての車両はカットオフ装置を必ず備えなければならない。この装置は、ドライバーが車両を運転中、正常に着座して容易に操作できるように設けられていなければならない。
15. シート ※必備パーツ
ドライバーが完全にフィットされるものでなければならない。ドライバーの脚部が前方においてコントロールペダルを操作する位置になければならない。
16. チェーンガード ※必備パーツ
チェーンガードは必備とし、かつ下記の項目を満たさなければならない。
 - (1) 幅は3cm以上あり車両上方から見てチェーンが見えない状態であること。
 - (2) エンジン側スプロケットとアクスル側スプロケットを結ぶ線の上の部分をも有効に覆っていること。
 - (3) 車両側方から見てエンジン側スプロケットが見えない状態であること。

17. 燃料タンク ※必備パーツ

燃料タンクはカート用市販ポリ燃料タンクをフロア中央(ステアリングシャフト下)に設置して下さい。※ノーマルエンジン上部にある燃料タンクは取り外すこと。

(1) 密閉された独立のものとし、暫定的な取付方法によるものであってはならない。

(2) 電子ポンプの使用を禁止

(3) 燃料タンクはフロア以外の場所に設置してはならない。

(4) 市販時より著しく変形されたタンクや加工したタンクは使用出来ない。

(5) 燃料タンクは1つでなければならない。

18. 排気装置(マフラー) ※必備パーツ

排気装置はドライバーの後方で排出するものとする。

ドライバーが通常の運転姿勢のとき、そのドライバーと排気装置の間にかなる接触も起こらぬように、保護が施されてなければならない。

音量規制について

※大きな音とオフィシャルが判断した場合は、そのマフラーは使用できません。

★音量規定 100db以下

19. トランスミッション

トランスミッションは使用できない。動力は必ず後輪に作用するものでなければならない。デファレンシャルを有してはならない。

20. 始動およびクラッチ

エンジンの始動方式はセルスターターとする。直結式のエンジンを使用する場合は、クラッチの装備を義務付ける。クラッチは破損による脱落が有ってはならず、破損した場合でも脱落を防止できるカバーが必要。

21. キャッチタンクおよびワイヤーロック ※必備パーツ

次の箇所にそれぞれのキャッチタンクを装着すること。

ラジエターオーバーフローパイプ クランクケースリザーバーパイプ
フューエルタンクリザーバーパイプ キャブレターオーバーフローパイプ

※キャブレターの油面調整は左右を繋ぎ上端を大気開放する事ができる。次の箇所にワイヤーロックを施すこと。

各オイルドレンボルト オイル給油口 オイルレベルボルト
リアバンパー固定のためのクランプを使用する場合

※各キャッチタンクはオーバーフローしない容量を確保すること。
(500cc以上の容量を持つことを推奨する)

第56条 ナンバープレート(ゼッケンプレート)および広告プレート

車両にナンバープレートおよび広告プレートを取り付ける場合、その方法および規格については、次に定める事項に従わなければならない。

1. 車両は、前後左右に、ゼッケンを貼布するためのスペースを設けなくてはならない。
ゼッケンスペースが確保できない場合ナンバープレートを装着しなくてはならない。
2. ナンバープレートの寸法は200mmx200mm角以上とし、両プレートの形状は、その角が半径10R～25Rmmを有するものとする。
3. ナンバープレートを使用する際は不透明で柔軟なプラスチックでなければならない。
4. ナンバーの明瞭度に関して議論が持ち上がった場合、技術委員長長の決定を最終の物とする。判別しにくいと判断された場合は速やかに修正しなければならない。(ゼッケンプレート・ゼッケンベースの蛍光色は禁止する)

第57条 エンジン

1. エンジンとは車両の推進装置を意味する。シリンダーブロック、シリンダー、点火装置キャブレター、ギヤボックス、クランクシャフトケーシングおよび排気装置を含む。
2. 1チームにつきチャレンジクラス2基、エンジョイクラス1基までの指定エンジン登録が認められる。複数のエンジンを登録する場合はクラスが同一のものとする。ファイナル中に交換が認められるのは公式車検において登録封印されたエンジンのみとする。
3. すべての登録エンジンが破損し、走行修復不可能の場合、同一エンジンの使用を大会事務局に申請する事が出来る。
4. クラス別規定

【チャレンジクラス】

キャブレターの変更は自由とするが、チョークボア側の最大直径は30mm以下とすること。

又エアークリーナーなど、必ず取り付ける事

エンジンの改造は自由とするが、基本機構を変えてはならない。

※基本機構とはエンジンメーカー同等のパーツで構成され4バルブ化やDOHCなどにはいけない。

※ガバナ進角装置は除外する(回転リミッター)

禁止例

・バルブ数変更禁止(4バルブ化)・ツインカム禁止・ボア・ストローク変更禁止・水冷化・過給機

改造許可例

- ・ガバナ進角の改造(回転リミッター)・バルブスプリング変更・圧縮比変更
- ・研磨など

※エンジンの改造に違反した場合、レッドカード対象と致しますので、ご注意ください。

【エンジンイクラス】

エンジンの部品は出荷状態のノーマル部品で構成され加工・変更は禁止するエンジン本体の定義は、マフラー、キャブ、燃料タンク、クラッチ・エアクリナー以外のエンジン本体とします。

キャブレターの変更は自由とするが、チョークボア側の最大直径は30mm以下とすること。

又エアークリーナーなど、必ず取り付ける事。

燃料ポンプ負圧穴の加工は許可します。

変更出来ない物

・点火装置・点火時期を変更してはいけない。

・ファン・フライホイール・サイドエンジンカバー

・その他性能に変化を与える部品

追加・変更出来る部品は以下の通り

・E X マニホールド, マフラー

・インテークマニホールド, キャブレター

・ガバナ装置 回転リミッター

・クラッチ

・テレメーター(温度センサーなど)取付の為の加工は可能。

但し事前申請を行う事。