

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
開催概要および規則

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6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、FAX 番号 0465-81-2888

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、FAX 番号 048-854-8280

第3戦、第4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
レース走行開始後	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	5月2日	大井松田カートランド	2h	10	15
第2戦	5月23日	サーキット秋ヶ瀬	3h	10	18
第3戦	6月27日	新東京サーキット	4h	17	12
第4戦	9月22日	新東京サーキット	4h	17	12
第5戦	10月12日	サーキット秋ヶ瀬	3h	10	18
第6戦	11月7日	大井松田カートランド	5h	10	15

※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。

※サーキット秋ヶ瀬 GT2 はエントリー数が9台を上回った場合、2回に分けてレースを実施する場合がある。この場合の獲得ポイントは、それぞれのレースごとに「28」に定める通常のポイントが与えられる

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。かつ下記の条件を満たす者。

- ・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: コースが認められた者
- ・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、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。

- ・『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は、主催者が認定した者とする。
- ・『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をした場合は、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

別途定める参加申込日の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。この権利には期限があり、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移譲は行われぬ。優先受付の日程は下記の通りとなる。

レース当日/終了後	レース終了翌日 10:00～3日目の 23:59	レース終了 4日後 10:00
ポイントランキング計算	上位3チームへの次戦優先受付	次戦の一般受付開始

申込枠がいっぱいになった場合、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。メールにて受付、キャンセルが発生した場合、抽選を行い販売する。

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

2時間 / 3時間 / 4時間 / 5時間

20,000 円 / 23,000 円 / 25,000 円 / 28,000 円

●GT2 クラス

2時間 / 3時間 / 4時間 / 5時間

30,000 円 / 40,000 円 / 50,000 円 / 70,000 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。

※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スモークシールドの使用を禁止する。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携行、使用は自由。

※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してチェッカーフラッグをコース上で受けられない場合にはリタイヤとみなす(ピットロードを走行していてもチェッカーを受けたとみなされる)。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。決勝中のドライバー交代は自由。

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)S字パイロンタッチ(2回)

8)ドライバー交代時、エンジンストップ義務違反

9)徐行違反

10)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。

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。提示されたカートは速やかにピットインしペナルティエリアで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

2H レース →4 回以上

3H レース →5 回以上

4H レース →7 回以上

5H レース →7 回以上

ただし、18歳未満の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する。

・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は下記により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。

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、随時チーム単位で実施。

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と判断した場合には、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 3リットル、GT2 クラス 2リットルとし、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。

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カスタム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(3時間以上の耐久の場合)

GT1 クラス: 参加者が目盛り付きのポリミックスタックに上限3リットルの燃料を準備し、車検員監視の下、指定場所にて給油する。

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、2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。

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
- ・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
- ・フルカウルは禁止
- ・ウイング禁止
- ・アンダーパネル取り付け禁止
- ・バックミラーの取付け自由
- ・フロントブレーキ自由
- ・その他K-TAIルールに準拠

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、K-TAIルールに準拠

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:レース中、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

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(参加費は有償)。期日内に事務局が指定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場合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を行わない。

優先権は下記に従い与えられる。(※主催者判断により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。

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1～5戦

決勝順位 1位 2位 3位 4位 5位 6位 7位 8位 9位以下完走

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位以下完走

ポイント 20 15 12 10 8 6 4 3 2 1

※有効ポイント制(4戦)

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 EHIJ

原則としてチーム名の途中変更は許されない。

30、シリーズ賞典

・GT1クラス

1位:トロフィー、賞品、もてぎレンタルカートフェスタ出場権※1

2位:トロフィー、賞品、もてぎレンタルカートフェスタ出場権※2

3位:トロフィー、賞品

※1 レースエントリー費、共済会費は別途必要

※2 施設出場枠がフルグリッドの場合はシリーズ1位のチームのみが出場権を与えられる。

・GT2クラス

1位:トロフィー、賞品、もてぎレンタルカートフェスタ出場権+レースサポート※1

2位:トロフィー、賞品、もてぎレンタルカートフェスタ出場権+レースサポート※2

3位:トロフィー、賞品

※1 レースサポート費、車両レンタル費、レースエントリー費、共済会費は別途必要

※2 施設出場枠がフルグリッドの場合はシリーズ1位のチームのみが出場権を与えられる。

変更履歴

<変更4>2009年8月25日:

6、参加資格およびチーム人数を変更 19、ドライバー交代を変更

<変更3>2009年5月15日:

19、ドライバー交代を変更 28、シリーズポイントを変更(最終戦)

<変更2>2009年4月30日:

7、参加申し込み日程・方法を変更および追加 27、賞典にGT2クラスの次戦への優先エントリーを追加

<変更1>2009年4月18日:

7、参加申し込み日程・方法を変更 5、第2・4戦GT2クラスグリッド数を変更 10、スターティンググリッドの決定(GT2クラス)を変更

19、ドライバー交代を変更 28、シリーズポイントの授与を変更

注)以下は、ツインリンクもてぎ『エンデュランス・カーニバル 2009もてぎKART耐久フェスティバル』ホームページより『2009 “K-TAI” 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。

2009年4月22日追加：第54条の2ストロークエンジンの規定はオートスポーツスポーツカートシリーズでは適応されません。

「2ストロークエンジンの使用は禁止。4ストローク指定エンジン以外の使用については主催者の承認が必要」となります。

第17章 参加車両規定・燃料規定

★マークが付いているところは、4ストスポーツカートクラス規定となります。
それ以外は共通規定となります。

★第54条 車両規定

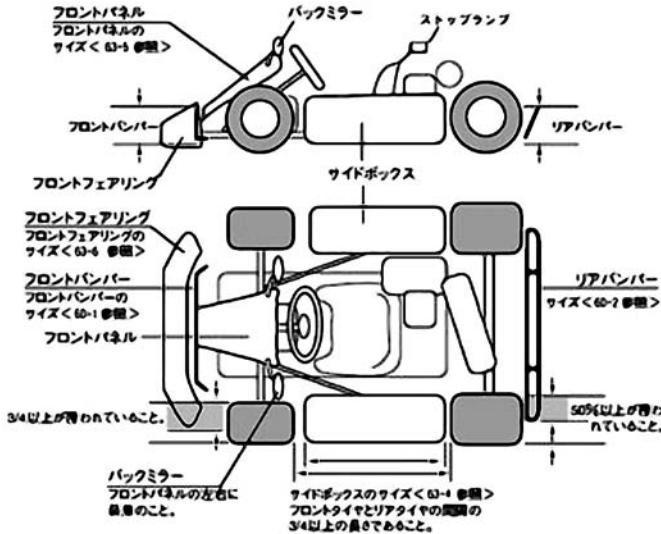
1. ★排気量270cc以下の4ストローク汎用エンジン(指定エンジン:下記参照)
(4ストスポーツカートクラスはセルスターター付を義務付けとします。)
★4ストスポーツカートクラス指定エンジン
・HONDA製 : GSX120、GX160、GX200、GX270
・SUBARU製 : EX13、EX17、EX21、EX27、KX21
◎排気量78cc以上250cc以下(2ストロークエンジンの排気量は最大125cc迄)のエンジンで、以下の規定に適合した車両であること。
(ミッション付クラスはセルスターター付を推奨)
2. フレームは過去5年以内に関係機関で公認・登録された物を使用すること。
また、フレームの改造は一切禁止する。※シートステーに限り変更を許可する。
★4ストスポーツカートクラスで270ccエンジン搭載の場合、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とすること。
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。
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 トレット幅 : 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。

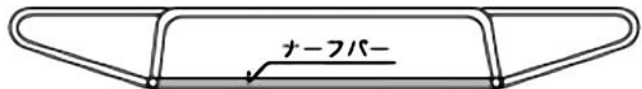
1. すべての車両は接地する4個のタイヤと1個のシートを装着し、2機以内のエンジンを装備する車両とする。

★4ストスポーツカートクラスはフルカウルの使用はできません。また、アンダーパネルの使用も出来ません。(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)
 - (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堅固に取りつけること。
4. リアバンパー・リアプロテクター
 - (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) リアプロテクター使用の際はナーフバーを取り付けなくてもよい
- (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・リアプロテクターは脱落の無いよう防止する事が必要。

5. サイドバンパー・サイドボックス

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ず、サイドボックスにより少なくとも後部タイヤ幅の2/3を覆っていないとてならない。

6. フロントパネル

フロントパネルは強固に取り付けられ前方より車両セ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

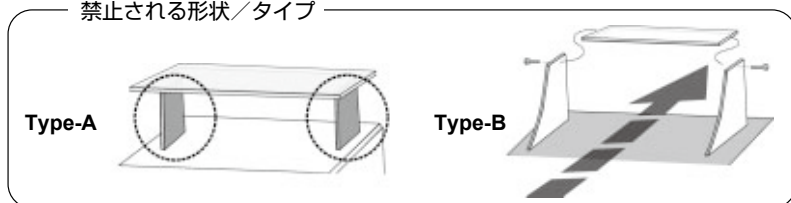
フロントパネルの左右に走行中、後方を確実に視認できるバックミラーを装着することが義務付けられる。バックミラーは強固に取り付けていなければならない、脱落のおそれ・可能性がある場合、オフィシャルによって交換の指示が有る。指示を受けた場合、強固に取り付けられるバックミラーに交換しなければならない。

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。

禁止される形状／タイプ

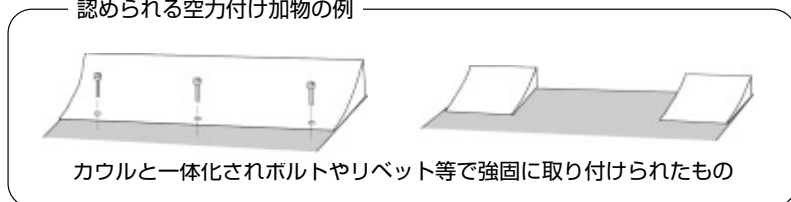


Type-A カウルもしくはフレームから別体のステーを介して取付けられたパーツ。

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。

認められる空力付け加物の例



カウルと一体化されボルトやリベット等で強固に取り付けられたもの

9. アンバーパネル

フロントフェアリング・サイドボックスを・フロアーパネルをフラットな部材で固定する事によって、接触時の安全性を高める事ができる。使用時はフロントフェアリング、サイドカウル1個に対して6mm以上のボルト3箇所以上で強固に固定すること。ディフューザー効果のあるものは全て禁止する。使用できる材質は金属またはファイバー類など同等の強度を有する材質に限る。

10. タイヤおよびホイール

★4ストスポーツカートクラスは指定されたタイヤを使用する事

ブリジストン ……………HF

ダンロップ ……………DFK2

横浜タイヤ ……………ED

※レイン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空けてビートストッパーを付ける事は禁止する。

◎ミッション付きクラスは国内において一般市販されている6インチ以下のKART用タイヤを使用する事。※6インチを推奨する

(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キング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ビードストッパーが装着されていなければならない。(ビートストッパー付きでないホイールに穴を空けてビートストッパーを付ける事は禁止)

11. 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。

12. ブレーキ

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。

13. アクセルレーター

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。

14. ステアリング

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。

15. カットオフ

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。

16. シート

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。

17. チェーンガード

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の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。
18. 燃料タンク
KART 用で、一般にカート用に市販されているポリ燃料タンクとする
(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の使用は出来ない。
(5) 燃料タンクは 1 つでなければならない。
★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。
19. 排気装置(マフラー)
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い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と判断した場合そのマフラーは使用できません。
★音量規定 100db 以下
20. トランスミッション
トランスミッションは、必ず後輪に作用するものでなければならない。この装置は、デファレンシャルを有してはならない。
21. 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。(セルスターターについては、ミッション付は推奨、4 ストスポーツカートクラスは義務付け。)
22. ラジエター
ペダルの前方あるいは、後部バンパーの後ろに取り付けてはならない。すべての管は熱と圧力に耐えられるような適切な強度のクリップにより固定されていなければならない。1 基または複数のラジエターをドライバーの前方に取り付ける場合には、前車軸から少なくとも 200mm の所に付けなければならないこととする。また、高さはステアリングよりも低くなくてはならない。
※温度を調整するためにラジエターにテープを貼ることは禁止する。ただし、シャッターカバーの取り付けは認められるが、危険な構造であってはならず堅固に固定されていなければならない。
冷却水にクーラント(不凍液)を使用してはならない。
23. キャッチタンクおよびワイヤーロック
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・クランクケーススリザーバーパイプ・フューエルタンクスリザーバーパイプ
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200mm～200mm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3基までの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されたエンジンのみとする。
3. すべてのクラスにおいてインジェクションは禁止
4. ★4ストスポーツカートクラスは、キャブレター本体のチョークボア側の最大直径を30mm以下とする。
5. ★4ストスポーツカートクラスはエンジンの基本機構は変えてはならない。
※基本機構とはエンジンメーカー発売のパーツで構成され 4バルブ化やDOHCなどにしてはいけない。※スプリングは変更してもよい

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・ターボ・スーパーチャージャー・インジェクション・コンロッドをチタン材質に変更する、など。

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

※イベント終了後最多周回車両は車検場にてメーカーの方と再車検を実施します。

第58条 広告に関する事項

オーガナイザーは次のものに関し抹消する権限を有し、かつドライバーはこれを拒否す

ることができない。

1. 公序良俗に反するもの
2. 政治・宗教に関連したもの
3. 本イベントに関係するスポンサーと競合するもの

第59条 燃料規定

燃料はもてぎ施設内給油所にて販売されるものを使用しなくてはならない。

第60条 ドライバーの装備

ヘルメット：フルフェイスタイプでなくてはならずFIA規定に適合したもの、または次の規格に適合したものの使用が義務付けられる。

詳しくは参加の手引きに記載

レーシングスーツ：十分な強度を備えた皮製、または過去10年以内にJAF、FMK/FIA、CIK/FIAの公認を受けた実績を有するKART用スーツの使用が義務付けられる。4輪レース用スーツの使用は禁止される。

グローブ：軍手をレーシンググローブの代用として使用することは認められない。

シューズ：足首まで完全につつまむもので、ペダル操作に支障をきたさないもの。

※ヘルメットおよび装備は、イベント期間を通じて車検で合格したものを使用しなくてはならない。また特別スポーツ走行時においても、上記の規定に合致した適切なものを使用すること。車検には複数の装備を持ち込み、確認を得ることができる。

第61条 車両の特別承認

第17章にて示された規則に合致しない車両にて参加を希望する場合は、下記(1)および(2)のいずれかの方法をもって、技術委員長の承認を受けなければならない。

(1) 走行会・公開練習の際に行う車両相談を受けその指示に従う。

(2) 7月4日(土)までにイベント事務局の所定の書式をもって車両申告を行う。

審査を合格してイベント事務局に承認を与えられた車両は、第17章に定められた規定に合致しない部位を含んでいても参加が認められる。承認は、審査を受けた車両に対してのみ有効とされる。

なお、参加者は技術委員長に修正指示を受けた部位については公式車検までに確実に修正しなければならない。

また、参加にあたって主催者より何らかの条件を提示された場合、参加者はこれを受け入れなければならない。

イベント事務局長