

2019 鈴鹿クラブマンレース シリーズ規則書**第1章 総則**

2019 鈴鹿クラブマンレースは、一般社団法人日本自動車連盟（J A F）公認のもとに、F I A 国際モータースポーツ競技規則およびその付則ならびにそれ準拠した一般社団法人日本自動車連盟（J A F）の国内競技規則およびその付則、本シリーズ規則ならびに本競技会特別規則に従い、準国内競技として開催される。本シリーズ規則には「フォーミュラEnjoy 2019 HAND BOOK」、「2019 GLOBAL MX-5 CUP JAPAN 競技規定/車両規定」「TOYOTA GAZOO Racing Vitz Race 2019 REGULATIONS」「LOTUS Cup Japan 2019 Sporting Regulation/Technical Regulation」が含まれる。これらの共通規定には本シリーズ規則が優先する。なお、本競技会は日本アンチドーピング規定が適用される。

第1条 競技会の名称

2019 鈴鹿クラブマンレース

第2条 競技種目

四輪自動車によるレース

第3条 開催場所

- 1) 鈴鹿サーキット東コース（2.243 km）
 - ・ 2月17日（日）……………Round1
 - ・ 10月20日（日）……………Round6
- 2) 鈴鹿サーキット西コース（3.475 km）
 - ・ 9月22日（日）……………Round5
- 3) 鈴鹿サーキットフルコース（5.807 km）
 - ・ 3月16日（土）・17日（日）…………… Round2
 - ・ 5月11日（土）・12日（日）…………… Round3
 - ・ 6月22日（土）・23日（日）…………… Round4
 - ・ 12月 7日（土）・ 8日（日）…………… Final Round

※Round4 は SUZUKA RACE OF ASIA サポートレースとして実施。

第4条 開催種目

- F 4
- S – F J
- FIT1.5 Challenge Cup
- クラブマンスポーツ
- F F チャレンジ（E K 4 + E G 6 + E K 9）
- R S
- ネオヒストリックカー
- C S 2
- フォーミュラ E n j o y （略称：F E）
- MX-5
- Vitz
- LOTUS

第5条 開催日及び主催者

※詳細なスケジュールについては公式通知に示す。

	日 程	コース	F 4	S - F J	FIT	クラブマン スポーツ	F F チャレンジ	CS 2	RS NEO	F E	アメリカ レース
Round 1	2月17日	東		●	●	○	○	□ 混走	□		
Round 2	3月16日・17日	フル		●	●	○		□ 混走	□		Vitz LOTUS
Round 3	5月11日・12日	フル		● 2レース	●		○			□	MX-5 Vitz
Round 4	6月22日・23日	フル				○ 2レース					
—	6月30日	岡山 国際			●	OKAYAMA チャレンジカップ第3戦					
Round 5	9月22日	西		●	●		○	□ 混走	□		
Round 6	10月20日	東		●	●	○	○	□ 混走	□		
Final Round	12月7日・8日	フル	★ 2レース	★ 日本一	●	○	○	□ 混走	□		

○● 印 鈴鹿クラブマンシリーズ対象／★□ 印 鈴鹿クラブマンシリーズ対象外

● 印 J A F 地方選手権対象

開催日	大会名	主催者	申込期間
2月17日(日)	鈴鹿クラブマンレース Round 1 (東コース)	京都レーシング ハイブリッドクラブ KRHC・SMSC	1月13日(日) ~ 2月3日(日)
3月16日(土) ~ 3月17日(日)	鈴鹿クラブマンレース Round 2 (フルコース)	熱田レーシングクラブ ARC・SMSC	2月3日(日) ~ 2月24日(日)
5月11日(土) ~ 5月12日(日)	鈴鹿クラブマンレース Round 3 (フルコース)	オムニバースクラブ オブ カンサイ OCCK・SMSC	3月31日(日) ~ 4月21日(日)
6月22日(土) ~ 6月23日(日)	鈴鹿クラブマンレース Round 4 (フルコース)	中日本自動車短期大学 レーシングクラブ ARCN・SMSC	5月12日(日) ~ 6月2日(日)
9月22日(日)	鈴鹿クラブマンレース Round 5 (西コース)	淀レーシング チーム淀・SMSC	8月11日(日) ~ 9月1日(日)
10月20日(日)	鈴鹿クラブマンレース Round 6 (東コース)	オートスポーツクラブ アツタ AASC・SMSC	9月8日(日) ~ 9月29日(日)
12月07日(土) ~ 12月08日(日)	鈴鹿クラブマンレース Final Round (フルコース)	京都レーシング ハイブリッドクラブ KRHC・SMSC	10月27日(日) ~ 11月17日(日)

※参加申込み窓口：鈴鹿サーキット SMSC事務局

申込方法は原則としてWEB申込とする。詳細は第16条および別紙「クラブマン
レース参加申込に関するご案内」を参照すること。

第6条 大会役員

各大会の特別規則、プログラム及び公式通知に示す。

第7条 参加車両

本競技会に参加が認められる車両は、**2019 J A F** 国内競技車両規則および本シリーズ車両規則に合致する車両とする。

第8条 レース区分・クラス区分およびレース周回数

1)

レース区分	車両区分	周回数
クラブマンスポーツ	V I T A	東コース 17 周 西コース 12 周 フル 8 or 10 周
F F チャレンジ	E K 4 / E K 9 / E G 6	東コース 17 周 西コース 12 周 フル 8 周
R S	R S	東コース 17 周 西コース 12 周 フル 8 周
ネオヒストリック・レーシングカー	東京 R & D : カドウェル ウエストレーシングカーズ : ビバーチ	東コース 17 周 西コース 12 周 フル 8 周
C S 2	C S 2	東コース 17 周 西コース 12 周 フル 8 周
FIT1.5 Challenge Cup		東コース 17 周 西コース 12 周 フル 8 周
S - F J		東コース 22 周 西コース 14 周 フル 10 or 12 周
フォーミュラ E n j o y	F E 1 / F E 2 【予告】2019 年シーズンをもって F E 1 は終了とする。	東コース 17 周 西コース 12 周 フル 8 周
F 4	S (シーケンシャル) H (Hパターン)	フル 10 周
GLOBAL MX-5 CUP JAPAN	シリーズ規則に準じる。	フル 45 分
Vitz	シリーズ規則に準じる。	フル 8 周
LOTUS	シリーズ規則に準じる。	フル 8 周

※第16条に7)に記載される最終申込期限において各レース区分の参加台数が4台未満の場合は、レース不成立となり競技が実施されない場合がある。

2) J A F 地方選手権は、下記のクラスにかけられる。

鈴鹿 S - F J 選手権	クラブマンレースシリーズ Round4・Finalを除く 6戦
鈴鹿・岡山ツーリングカー選手権 (FIT1.5 Challenge Cup) 全7大会中鈴鹿大会6戦	クラブマンレースシリーズ Round4を除く 6戦
本州ツーリングカー選手権 (MX-5)	クラブマン Round3

第9条 決勝レース出場台数

- 1) 決勝レース出場台数は公式予選により東コース30台、西コース30台、フルコース40台に選抜する。
- 2) ワンメイクレースの競技規則が別途存在するカテゴリーについては、それに従った台数とする。

第10条 審判員の判定内容

J A F 国内競技規則10-20の審判員の判定事項は次の通りとする。

- 1) スタート審判員
本規則第54条スタート手順に関する判定。
- 2) 決勝審判員
本規則第68条レース終了と順位決定に関する判定。
- 3) 審判員（走路）
F I A 国際モータースポーツ競技規則付則H項に関する判定。
F I A 国際モータースポーツ競技規則付則L項第4章2. に関する判定。
本規則第58条走行中のドライバーの遵守事項、第59条妨害行為に関する判定。
- 4) 審判員（ピット）
本規則第63条ピット作業、第65条燃料補給に関する判定。

第2章 参加者**第11条 参加者**

- 1) 参加者は、大会期間中有効な J A F 国内競技参加者許可証以上を所持していなければならない。ただし、ドライバーが参加者を兼任する場合はその限りではない。
- 2) 参加者は参加申し込みの際に所定の手続きによってドライバーおよびピット要員（メカニック）を指名登録しなければならない。なお、最低1名のピット要員（当該クラスのドライバー以外）を指名登録しなければならない。
- 3) 参加者は参加者自身を含む自チームのドライバー、ピット要員等の行動に責任を持たなければならない。

第12条 ドライバーの資格

- 1) すべてのドライバーは、以下の資格を有していなければならない。
 - ① 有効な運転免許証。（限定国内競技運転者許可証A所持者は除く）
 - ② J A F の **2019** 国内競技運転者許可証A以上。
 - ③ S M S C（4 R・2 R）ライセンスもしくは T R M C - S ライセンス（ロードコース4輪）【**MX-5、Vitz、LOTUS**は除く】
 - ④ J A F 以外の A S N に所属する参加者は当該 ASN 発行の出場証明証。2019年より、上記の条件での参加ドライバーには、国内格式までの競技会における J A F 選手権ポイント各シリーズポイントが付与される。
- 2) F 4
限定国内競技運転者許可証Aを含み、国内競技運転者許可証A以上、国際競技運転者許可証B以下のライセンス所持者で、次のいずれかの条件を満たす者が参加できる。
 - ① 過去のレース出場実績が3回以上であること。
 - ② 過去のレース出場実績が2回以上で、かつ J A F 公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が4時間以上あって、その証明を有すること。
 - ③ 過去のレース出場実績が1回で、かつ J A F 公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が6時間以上あり、その証明を有すること。
 - ④ J A F 公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が9時間以上あり、その証明を有すること。
- 3) S - F J
限定国内競技運転者許可証Aを含み、国内競技運転者許可証A以上国際競技運転者許可証B以下のライセンス所持者で、上記2) ①～④に定めるいずれかの条件を満たす者が参加できる。
ただし、**2016年～2018年にGP2（F2）**、S F、F 3のいずれかのレースにおいて3位以内に入賞した経験を有する者は、参加できない。
- 4) 20才未満のドライバーは、参加申し込みの際に、親権者の承諾書と印鑑証明書（3ヶ月以内有効）を添えて提出しなければならない。ただし、年間出場承諾・誓約書を提出した場合は、レース毎の印鑑証明書提出に代えること

ができる。

- 5) レース出場資格については鈴鹿クラブマンレース運営委員会が最終的に決定する。
- 6) 補欠ドライバーとして指名登録される者の資格は本条に要求されるものと同じでなければならない。

第13条 ドライバーの選任

- 1) 参加者は1台の参加車両に対し、正ドライバー1名と補欠ドライバー1名を指名登録することができる。補欠ドライバーの登録は、当該クラスの書類検査終了時までとする。ただし、補欠ドライバーを登録する場合は補欠ドライバー登録料5,200円を添えなければならない。
- 2) 補欠ドライバーは正ドライバーとして他の参加車両に登録されてもよい。

第14条 ドライバーの装備品

ドライバーは、以下の項目に合致する装備品を使用しなければならない。装備品は、参加申し込み時指定書類を大会事務局へ届けること。

- 1) ヘルメット、レーシングスーツ、レーシングシューズ、レーシンググローブ、バラクラバ(目出し帽) **2019 JAF 国内競技車両規則第4編 付則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する付則 3.から7.までの、それぞれの項目に合致した装備品の着用が義務付けられる。ただし、競技用ヘルメットについては四輪用のフルフェイスタイプの装着を義務付ける。**
- 2) FHR (HANS) システム
頭部と頸部の保護装置 FHR (HANS) システムについては、JAF 国内競技車両規則に従うこと。(FIA 国際競技規則付則 L 項第3章に定められたものに限られる)
※ FHR (HANS) システムは全ての開催クラスにおいて着用を義務付ける。
FHR (HANS) 使用については、**2019 JAF 国内競技車両規則第4編 付則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する付則 10. に従うこと。**
- 3) アンダーウェア、ソックス
2019 JAF 国内競技車両規則第4編 付則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する付則 8. 耐火炎アンダーウェア、耐火炎ソックスに基づき、JAF 公認/FIA 認定の耐火炎ソックスの着用が義務付けられる。また、JAF 公認/FIA 認定の耐火炎アンダーウェアの着用が強く推奨される。

第15条 ピット要員(メカニック)

- 1) 本競技会に参加が許されるピット要員は16才以上で、参加者によって指名登録され、本規則第**21条**によるMS共済会加入手続きを完了したものでなければならない。
- 2) 参加者(はピット要員の中から1名をピット責任者(チーフメカニック)に選任して指名登録しなければならない。なお、当該クラスのドライバーをピット責任者に登録することは不可とする。
- 3) ピット要員の登録はピット責任者を含み3名までとする。
ただし、1名につき2,100円(税込み)のピット要員追加登録料を添えて申し込みをしたチームは計5名まで認める。

第3章 参加申込み

第16条 参加申込みおよび競技成立台数

- 1) 鈴鹿サーキットHP内クラブマンレース参加受付ページから申込みこと。
【エントリーアドレス】<https://apps.mobilityland.co.jp/msentry/entryform/>

※参加料および共催会費等の支払いについて

WEB エントリーの代金決済はみずほファクター決済ナビに委託しております。申込期間終了後、みずほファクター決済ナビより参加料金精算のご案内メールを送信、またはコンビニ決済のご請求書をお送りいたします。クレジットカード、ネットバンクをご選択の場合は、精算メールにしたがってお手続きをお願いいたします。コンビニ決済の場合は、ご請求書にてお支払いください。

- 2) 参加申込用紙を用いた参加も受け付けるが手数料として1,000円(税込)を参加料に加算する。参加申込用紙で申込み場合、必ず指定の参加申込用紙を用い、参加料および手数料、必要人数分の共催会費を同封のうえ、鈴鹿サーキットSMSC事務所に現金書留で郵送すること。この場合、消印日を申込受付日とする。
- 3) 参加受理書の発送をもって、参加手続きの完了といたします。

4) すべての参加ドライバーは書類検査までに下記の書類を大会事務局へ提出しなければならない。

- ① 車両仕様書
- ② MS共済会加入申請書（ピット要員登録申請書）※Vitz, LOTUS, MX-5のみ
- ③ JAF以外のASNに所属する参加者は当該ASN発行の出場証明証
- ④ 成年者（20歳未満）のドライバーは下記2点が必要となる。
 ・本人の署名・捺印（認印）と、親権者の署名・捺印済みの誓約書・承諾書（WEBエントリーのみ）
 ・親権者の印鑑証明書（大会開催日を含め3か月以内に取得したもの。年間申請した場合は提出の必要はない）
- ⑤ 20歳以上のドライバーは本人の署名・捺印（認印）誓約書・承諾書。（WEBエントリーのみ）

5) 上記の1)から4)の項目に加え、書類検査終了時間までに全ての料金支払いが完了していない場合は競技に参加することはできない。

6) 第5条に基づく参加申込期間を過ぎての申込みについては、事務局が認めた場合にのみ受理されるが、大会開催当該週の月曜日正午を最終期限とする。この場合、電話による申込みは認められず、FAXによる申込書提出（必ず原紙を郵送すること）またはWEBエントリーを最終期限内に完了することを条件とする。なお、参加申込期間を過ぎての申込みは追加料金3,100円が参加料に加算される。

7) 上記の6)の最終期限の時点で第8条レース区分に基づく参加台数が4台未満のクラスは競技不成立となり競技会は実施されない場合がある。この場合、大会事務局より当該クラス参加申込者に不成立の連絡を行なう。

第17条 キャンセル規定

参加申し込み後のキャンセル料に関する規定は以下の通りとする。

- ① Round.1
 参加申込期間内 なし（振込手数料のみ差引返金）
 参加申込期間終了大会～1週間前（日曜日）まで 2,100円（税込）
 大会1週間前（月曜日）～大会当日まで 全額（全額負担）
- ② Round.2 ～ Final Round
 参加申込期間内 なし（振込手数料のみ差引返金）
 参加申込期間終了～大会2週間前（日曜日）まで 2,100円（税込）
 大会2週間前（月曜日）～大会当日まで 全額（全額負担）

第18条 参加受理と参加拒否

- 1) 参加申込者に対しては、開催日**10日前**を目安にレース大会事務局から参加受理または参加拒否が通知される。
- 2) 参加を拒否され申込者に対しては、参加料が返還されるが、事務処理経費として2,100円を差し引く。
- 3) 書類検査を行った後、公式車検、公式予選に出場できなくなった場合は、すみやかに大会事務局まで届け出なければならない。上記を怠った場合、次回以降の鈴鹿サーキットにおけるレース参加を拒否する場合がある。

第19条 参加料と料金規定

1) 参加料（消費税込）

東・西コース	43,500円	2レース大会	79,500円
フルコース	48,500円		

※ワンメイクレースの競技規則が別途存在するカテゴリーについては、それに従った金額とする。

※MS共済会費は、上記金額には含まない。

2) 料金規定（消費税込）

- ① 特別スポーツ走行料 …………… 有料 ※詳細は受理書にて案内。
- ② ピット要員追加の登録料（1名） …… 2,100円
- ③ 補欠ドライバー登録料（1名） …… 5,200円
- ④ 車両変更登録料（1台） …………… 10,300円
- ⑤ 再車検料（1台） …………… 10,300円
- ⑥ 再ブリーフィング手数料（1名） …… 20,600円

3) 消費税率改定時にすべての参加料と料金規定を改定する。この場合、ブルテンにて公示される。

第20条 書類検査（選手受付）

- 1) 参加申込が正式に受理された参加者には、大会前日または当日に行われる書類検査会場（公式通知に示す）で指名登録されたドライバー、ピット要員の身分証などが正式受理通知と引き換えに交付される。
- 2) 書類検査時に下記の書類を提示もしくは提出しなければならない。
 - ① 正式受理通知書
 - ② 競技参加者許可証
 - ③ 運転免許証
 - ④ 競技運転者許可証
 - ⑤ J A F 以外の A S N に所属する参加者は当該 ASN 発行の出場証明証
 - ⑥ S M S C ライセンスもしくは T R M C - S ライセンス（ドライバー資格及びピット要員の M S 共済会確認用）
 - ⑦ **未成年者（20 歳未満）のドライバーは下記 2 点が必要となる。**
・本人の署名・捺印（認印）と、親権者の署名・捺印済みの誓約書・承諾書（WEB エントリーのみ）
・親権者の印鑑証明書（大会開催日を含め 3 ヶ月以内に取得したもの。年間申請した場合 は提出の必要はない）
 - ⑧ **20 歳以上のドライバーは本人の署名・捺印（認印）誓約書・承諾書。（WEB エントリーのみ）**
 - ⑨ その他提出物がある場合は、正式受理通知書に示す。

第21条 もてぎ・鈴鹿共済会（MS 共済会）の加入手続き

- 1) 鈴鹿サーキットにおいてスポーツ走行およびレース大会に参加出場するドライバー、ピット要員は M S 共済会に加入しなければならない。
- 2) M S 共済会の申込み方法は次の通りとする。
 - ① ドライバー
 - i. 年間加入とし、S M S C 会員指定の申込用紙に記入のうえ会費を添えて S M S C 事務局へ申し込むものとする。（M S 共済会は、S M S C 会員、T R M C - S 会員に含まれる）
 - ii. **MX-5、Vitz、LOTUS** の S M S C 会員、T R M C - S 会員以外の者は **大会毎に** M S 共済会暫定加入申込書に記入し、M S 共済会暫定会費 7, 0 0 0 円を添えて申し込む。
 - ② ピット要員
 ピット要員登録書に記入し、レース大会事務局へ提出するものとする。S M S C 会員、T R M C - S 会員以外の者は、登録 1 名につき M S 共済会暫定会費 5 0 0 円を添えて申し込む。

第4章 参加車両規定**第22条 クラブマンスポーツ車両規定**

別に規定するクラブマンスポーツ競技車両規則に合致された車両とする。

第23条 F F チャレンジ車両規定

別に規定する E K 4 / E G 6 / E K 9 競技車両規則に合致された車両とする。

第24条 S - F J 車両規定

2019 J A F 国内競技車両規則第 1 編第 1 0 章スーパー F J （S - F J） 規定に合致した車両とする。

○タイヤに関する規定

- 1) 横浜ゴム株式会社が指定したタイヤを使用すること。
- 2) ハンドカットによるタイヤの加工（溶剤の塗布を含む）を禁止する。
- 3) 公式予選、決勝レースを通じて競技会に使用するドライタイヤは 1 セットのみとする。ただし、横浜ゴム株式会社からの申請に基づき、競技会審査委員会が認めた場合、1 本のみであれば罰則を科せられることなく交換出来るが、2 本以上を交換する場合は、決勝レースは最後尾スタートとされる。なお、当初のグリッドより 3 グリッド以内に最後尾グリッドがある場合は原則としてピットスタートとする。タイヤ交換を行う場合には、交換されるタイヤのマーキングが大会技術委員により除去され、新たに使用されるタイヤにマーキングが実施される。なお、タイヤ交換に関する申請は、公式予選終了後 3 0 分以内に横浜ゴム株式会社の同意を得て、大会事務局に申請書を提出しなければならない。

○公式車両検査に合格した車両は、車両の交換、またはエンジン及びトランスミッションのアッセンブリー交換が禁止される。やむを得ない事由で交換しなければならない場合、公式予選結果発表後30分以内に文書にて大会競技長へ申請するものとする。この場合、公式予選にて達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、最後尾スタートとされる。また、車両交換者が複数の場合、当初のグリッド順に従い、最後尾からグリッドが形成される。

○牽引装置

- 1) 車体の後部に、牽引フックまたは牽引可能な装置を装備しなければならない。
- 2) 牽引装置の色は赤か黄色で、車体色と対照的な色でなければならない。

第25条 FIT1.5 Challenge Cup 車両規定

別に規定するFIT1.5 Challenge Cup 競技車両規則に合致した車両とする。

第26条 F4車両規定

2019 J A F 国内競技車両規則第1編第11章フォーミュラ4（F4）規定に合致した車両とする。

○タイヤに関する規定

- 1) 住友ゴム工業株式会社が指定したタイヤを使用すること。
- 2) ハンドカットによるタイヤの加工(溶剤の塗布を含む)を禁止する。
- 3) 公式予選、決勝レースを通じて競技会に使用するドライタイヤは1セットのみとする。ただし、住友ゴム工業株式会社（ダンロップ）からの申請に基づき、競技会審査委員会が認めた場合、1本のみであれば罰則を科せられることなく交換出来るが、2本以上を交換する場合は、決勝レース（1大会2レース制の場合は2レースとも）は最後尾スタートとされる。なお、当初のグリッドより3グリッド以内に最後尾グリッドがある場合は原則としてピットスタートとする。タイヤ交換を行う場合には、交換されるタイヤのマーキングが大会技術委員により除去され、新たに使用されるタイヤにマーキングが実施される。なお、タイヤ交換に関する申請は、公式予選結果発表後終了後30分以内に住友ゴム工業株式会社の同意を得て、大会事務局に申請書を提出しなければならない。

○公式車両検査に合格した車両は、車両の交換、またはエンジン及びトランスミッションのアッセンブリー交換が禁止される。やむを得ない事由で交換しなければならない場合、公式予選結果発表後30分以内に文書にて大会競技長へ申請するものとする。この場合、公式予選にて達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、最後尾スタートとされる。また、車両交換者が複数の場合、当初のグリッド順に従い、最後尾からグリッドが形成される。

第27条 RS車両規定

別に規定するRS（アールエス）競技車両規則に合致した車両とする。

第28条 ネオヒストリックカー車両規定

別に規定するネオ・ヒストリック・レーシング・カー競技車両規則に合致した東京R&D製のガドウェル、およびウエストレーシングカーズ製のビバーチェとする。

第29条 CS2車両規定

別に規定するCS2競技車両規則に合致した車両とする。

第30条 フォーミュラEnjoy（FE1・FE2）車両規定

別冊に規定するフォーミュラEnjoy **2019** HANDBOOK 車両規則に合致した車両とする。

第31条 GLOBAL MX-5 CUP JAPAN 車両規定

GLOBAL MX-5 CUP JAPAN シリーズ規則の車両規定に合致した車両とする。

第32条 Vitz 車両規定

TOYOTA Gazoo Racing Nets Cup Vitz Race 2019 シリーズ規則の車両規定に合致した車両とする。

第33条 LOTUS 車両規定

LOTUS Cup Japan 2019 Technical Regulation に合致した車両とする。

第34条 車両に対する暖機

- 1) タイヤに対する走行前の意図的な加熱は一切禁止する。
- 2) エンジン始動中にジャッキアップを行う場合は、リジトラック（通称ウマ）を用いドライバーまたはメカニックが乗車すること、それ以外は禁止とする。

第35条 改造申告および車両仕様申告

- 1) 各クラスの参加者は規定の範囲内で改造や変更を行っている場合でも、その改造や変更点の詳細を車両仕様書に記載し、参加申込み時点で提出しなければならない。

第36条 車両公認書及び車両主要諸元表

- 1) J A F 公認車両での参加者は、技術委員長の求めに応じて提出できるように車両公認書を準備していなければならない。
- 2) J A F 登録車両での参加者は、車両の主要諸元を証明するための整備説明書やカタログ、パンフレット等を常に携帯することが義務づけられる。

第37条 競技番号

- 1) 参加車両は、大会事務局によって定められた競技番号を参加者の責任において、指定の位置、書体、大きさに記入されなければならない。
- 2) 各クラスで使用できるゼッケンはNo.1～99までとし、3桁ゼッケンの使用はクラブマンレース運営委員会が認めた場合のみ使用することができる。ただし、ワンメイクレースの競技規則が別途存在するカテゴリーについては、それに従った競技番号とする。
- 3) 数字はアラビア数字、書体はフーツラボールド、数字のタテの長さは、F4・S－F J・F E・クラブマンスポーツ・R S・ネオヒストリッククラス・CS2は約25cm、F Fチャレンジ・FIT1.5 Challenge Cupは約30cmとする。

フーツラボールド書体 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

- 4) 競技番号は車体色と対照的な色で記入されなければならない。
- 5) F E、R Sの競技番号はコックピット部分の左右両側面とフロントカウル上面の3ヶ所に記入されなければならない。
- 6) F4の競技番号は、リアウイングの左右翼端板とフロントカウル上面の3ヶ所に記入されなければならない。S－F Jの競技番号は、コックピット部分の左右両側面もしくはリアウイングの左右翼端板とフロントカウル上面の3ヶ所に記入されなければならない。
- 7) クラブマンスポーツ、F Fチャレンジ、FIT1.5 Challenge Cupの競技番号は前席ドアの左右両側面とフロントフード上面および後方から確認できるリア部分の4ヶ所に記入されなければならない。
- 8) ネオヒストリック・CS2の競技番号は前席ドアの左右両側面とフロントフード上面から確認できる3ヶ所に記入されなければならない。
- 9) フロントフード上面の競技番号数字は車体に平行に記入し、両側面およびリア部分の数字は垂直に記入しなければならない。（リア部分の番号のタテの長さは30cm未満でもよい）
- 10) 参加車両の競技番号は、公式車両検査、公式予選、決勝レースを通じて保持されなければならない。
- 11) 競技番号の判読が困難であると、競技役員が判断した車両については、競技番号の修正が命ぜられる。これに従わなかった場合は、タイム測定を拒否されることがある。

第38条 自動計測装置の装着

- 1) 主催者が用意する貸出用自動計測装置を装着しなければならない。ただし、マイラップス（AMB）製マイボンダー（個人所有の自動計測装置）の使用を認める。マイボンダーを使用する場合は、参加申込書のマイボンダー使用欄にマイボンダー番号を記入しなければならない。
- 2) 参加者は、使用するマイボンダーが走行中常に計測できる状態に機能させなければならない。マイボンダーに不具合が生じた場合、主催者の用意する貸出用自動計測装置を取り付けなければならない。
- 3) マイボンダーは、他の参加者と共有することはできない。
- 4) 参加者は、車検時までこの装置を取付けなければならない。取り付けを拒否した場合は、出走を認められない。
- 5) 貸出用自動計測装置の配布は、書類検査（選手受付）時に行い、返却については各レース正式結果発表後30分以内とする。予選不通過車両は当該予選結果発表後1時間以内とする。

- 6) 貸出用自動計測装置を使用した際、理由の如何を問わず万一破損・紛失した場合は、1個につき54,000円（消費税入）が主催者より請求される。
- 7) 貸出用自動計測装置とマイポインターを同時に取付けての使用は禁止する。

第39条 車両名およびレースによる広告

- 1) 車両名は、F4、S-FJ、RS、ネオストリック、CS2、FEの場合、シャシー・コンストラクター／エンジン名でなければならない。それ以外の特別な車両名を使用する場合は、参加申込みの車両名登録の際、所定の欄に記入して大会事務局の了承を得なければならないが、主催者が発行または発表する公式プログラム、公式結果発表書類や場内放送などに特別な車両名呼称を強要することはできない。
- 2) 特別な車両名（スポンサー名等）を使用する場合は、濁点文字も含まれ半角全角を問わず20文字以内とする。
- 3) 参加者は、主催者あるいは大会後援協賛者の都合によっては、特定の広告が拒否されるかもしれないことを承知していなければならない。
- 4) 車両による広告は参加代表者やドライバー、メカニックなどの氏名、車名、社名、商品銘柄および通常使用される貼付ステッカーに限って許可されるが、公序良俗に反するものであってはならない。
- 5) 鈴鹿クラブマンレース運営委員会または、主催者あるいは大会後援協賛者が希望した場合広告ステッカー類を所定の場所に貼付しなければならない。貼付しない参加者および明らかに主催者や大会後援協賛者の広告活動を妨害したと判断された参加者に対しては、主催者や大会後援協賛者からの賞が授与されないか減額される。
- 6) 車両による広告は、競技番号の判読を困難にする色やデザイン、位置であってはならない。技術委員長または計時委員長によって不適当と判断された広告は撤去修正が命じられ、これに応じない車両は、競技出場を拒否される。

第5章 車両検査、車両保管、燃料規定

第40条 公式車両検査

- 1) 公式車両検査は、公式通知で示されるタイムテーブルに従って、鈴鹿サーキットの所定の車両検査区域で行われる。
- 2) 参加代表者または当該車両のメカニックは車両とともに、指定の時間内に所定の公式車両検査場所に集合し、公式車両検査を受けなければならない。
- 3) 定められた時間に遅刻した車両およびドライバーに対する処置は、競技長が大会審査委員会にはかって行うものとする。当該車両の公式予選開始30分前までの遅刻者には再車検料10,300円（消費税入）の支払いが命ぜられる。
- 4) 公式車両検査に車両を提示することは、当該クラス車両がすべての規則に適合していることを申告したものとみなされる。
- 5) ドライバーは公式車両検査に次のものを携帯もしくは着用して、技術委員の点検を受けなければならない。鈴鹿クラブマンレース運営委員会に装備品の届出・承認がされているドライバーは、公式車両検査時の装備品検査を免除される場合がある。ただし、届出された装備品が正しく使用されているかを競技役員が検査する場合がある。届け出た装備品に変更があった場合、申請し承認を受けなければならない。
 - ① ヘルメット
 - ② レース用衣服、靴、手袋、ソックスなどの着衣
 - ③ FHR（HANS）システム

※ヘルメット、レース用衣服、靴、手袋などの着衣の規格等に関しては、本規則書第14条を参照すること。
- 6) 公式車両検査と装備品検査を受けない車両やドライバー、検査の結果、参加が不適当と判断された車両やドライバー、また、技術委員長による改善命令に応じない車両やドライバーは、競技に出場できない。
- 7) 公式車両検査を受ける車両とドライバーが補助員を検査区域に同行する場合は、参加代表者、指名登録されたメカニックでなければならない。
- 8) 参加代表者または当該車両のメカニックは、公式車両検査を受ける際、車両の燃料タンク容量、および申告を命ぜられた車両仕様や改造内容、修正を命ぜられた事項に関して、車両仕様書に確認のための署名をしなければならない。（新規車両仕様書に記載合わせる）
- 9) 公式車両検査に合格したあとの車両は改造してはならない。エンジン、ミッション、ドライブシャフト、ブレーキなど分解作業を行う場合は、事前に技術委員長の許可を得てから作業をすること。作業内容によっては、再車検を行なう場合もある。
- 10) 車両検査に合格した車両は、公式通知に示される案内図または競技役員（パドック管理委員）が指示する導線によって所定の位置で待機、給油、整備しなければならない。所定の位置から無断で車両を移動させたり、所定の位置に入らない車両には罰則が適用される。ただし、再車検料10,300円（消費税入）を添えて車両持出しを申請し、技術委員長の許可を得た場合は、所定の位置から車両を持出すことができる。この場合、定められた時間まで

に所定の場所に車両を持込んで再車検を受け、合格しなければ競技に出場できない。

- 1 1) 決勝レースに出場する車両は、所定の待機場所において、出走前の車両点検（スタート前チェック）を受けて、技術委員による出走許可を得なければならない。
- 1 2) 技術委員長は、公式車両検査の時間外であっても随時、参加車両と装備品の検査を行う権限をもち、この検査に応じない参加者に対しては罰則が適用される。
- 1 3) 車載カメラを使用する場合、車載カメラ申請書に必要事項を記入の上、大会事務局に申請すること。その後、車載カメラを取り付けた状態で公式車検を受けなければならない。車載カメラは車体に安全上確実な方法で取り付けること。技術委員から修正の指示があった場合は、その指示に従わなければならない。

第41条 燃料（指定燃料）

- 1) **2019 J A F** 国内競技車両規則第3章公認車両および登録車両に関する一般規定
第10条 燃料系統に従うこと。

供給場所：鈴鹿サーキット内 Bパドック入口給油所

- 2) 指定燃料の性状表

指定ガソリン性状表 （2018年11月現在）

試験項目		Shell V-Power
密度（15℃）	g/cm ³	0.7499
蒸気圧（37.8℃）kPa		79.1
蒸留	10%留出温度℃	43.5
	50%留出温度℃	90.5
	90%留出温度℃	157.5
	終点℃	185.5
残油量	容量%	1.0
オクタン価（リサーチ法）		99.9
オクタン価（モーター法）		87.9
銅板腐食（50℃, 3h）		1
酸化安定度 min		480以上
実在ガム mg/100ml		15
鉛 分 g/l		検出されない
ベンゼン含有量 %		0.7

第42条 競技終了後の車両保管と入賞車の車両検査

- 1) 決勝レースを終了した完走車は、競技役員の指示により、パドック内の所定の区域に必要な時間、保管される。保管中の車両を改造したり整備したりしてはならない。
- 2) 車両保管区域への車両の出し入れは、すべて競技役員の指示に従って行わなければならない。保管を解除された車両は参加者によってすみやかに引取られなければならない。
- 3) 入賞車および抗議対象車は、レース終了後、または大会審査委員会の求めに応じて随時、車両の分解、音量測定その他必要な方法による車両検査を受けなければならない。
- 4) 大会審査委員会または技術委員長が求める車両検査に必要な分解・組立て作業は、参加者またはその代理人の責任で行われなければならない。また、抗議対象車の分解・組立てに要した費用は、抗議が不成立に終わった場合、抗議提出者が負担しなければならない。その額は技術委員長が算定し大会審査委員会が承認した額とされる。
- 5) 入賞車および抗議対象車の車両検査には、本競技会の関係役員以外立ち会うことができない。
- 6) 車両検査に応じない車両は失格とされる。

第6章 車両変更と競技重転者交代

第43条 車両変更

- 1) 参加申込が正式受理された後の車両変更は、参加車両が故障、破損その他やむを得ない事情があるときを除いて認められない。
- 2) やむを得ない事情による車両変更は、参加申込みをした同クラスについてのみ許され、変更が許される期限は当該車両

の車検終了までとされる。その場合、車両改造（仕様）申告書を新たに提出し、車両変更登録料10,300円（消費税込）を添えて、大会事務局に提出し、審査委員会の許可を受けなければならない。

3) 予備車両（スペアマシン）の登録は認められない。

第44条 ドライバーの変更

- 1) ドライバーの変更は、当該車両の補欠ドライバーとして登録されている者登録料5,200円（消費税込）に限り許される。
ただし、変更した時点で正ドライバーとして登録した氏名の抹消を、大会事務局に申し出て審査委員会の許可を得ておかなければならない。
- 2) ドライバーの変更は、書類検査（選手受付）まで許される。

第7章 参加者の遵守事項

第45条 参加者の遵守事項

- 1) 参加者およびドライバーは、参加申込みに際して必ずJAF国内競技規則4-15で定める誓約文に署名しなければならない。
- 2) すべての参加者は上記誓約の主旨に従い、明朗かつ公正に行動し、言動を慎み、スポーツマンシップにのっとりマナーを保たなければならない。
- 3) 参加者は、競技中または競技に関係する業務についているときは、薬品などによって精神状態をつくろったり飲酒してはならず許された場所以外で喫煙してはならない。
- 4) パドック内での危険物取り扱いについて
大会期間中の危険物取り扱いについては十分に配慮し、安全で事故のないよう、特に下記を注意すること。
 - ① 危険物を取り扱う周辺は火気厳禁
 - ・ 火気を使用する整備はガソリンから遠ざけること。
 - ・ 喫煙は、パドック内の喫煙所を利用すること。
 - ・ ガソリンがある場所では、火を使用する器具のご利用はしないこと。
 - ② ガソリンの取り扱いは、十分に注意し周辺に配慮すること。
 - ・ 給油の際、静電気の発生をさせないように注意すること。
 - ・ こぼしてしまったら、すぐにふき取りをすること。
 - ③ ガソリン保管の際の注意
 - ・ ガソリンの温度上昇を抑えること。
 - ・ 携行缶は密栓して保管すること。
 - ・ 直射日光を避けて配置すること。
 - ・ 発電機の排気口は遠ざけること。
- 5) 不要なガソリン及びオイル類、フルード類、クーラントを廃棄する場合パドック内に設置された所定の廃油タンクに捨てる事。
- 6) 参加者は、主催者や大会後援協賛者、大会審査委員会の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。
- 7) 大会期間中ならびに特別スポーツ走行において、盲導犬、介助犬を除きペットの持込は禁止とする。
- 8) レーシングコース内（観客席・パドックエリア含む）での許可のない小型航空機（ドローン・ラジコン等）の利用は禁止する。

第46条 身分証と通行証

- 1) 参加申込みが正式に受理された参加者には、大会前日または当日に行われる選手受付会場で、指名登録されたドライバー、ピット要員などの身分証が正式受理通知書と引換えに交付される。
- 2) 交付された参加者の身分証は競技会期間中、確認しやすい位置に必ず着用していなければならない。
- 3) サービスカーおよび移動用車両は大会事務局が交付する通行証を提示していなければパドックへの通行ができない。
- 4) パドック通行が許される参加者のサービスカーおよび移動用車両は、参加車両1エントリーにつき3台とする。なお、SUZUKA RACE OF ASIA 併催クラブマンレース Round4については別途規定する。また、参加車両および部品、工具を搬入するために必要な通行や積み下し作業は競技役員（パドック管理委員）の指示に従って、行なわれなければならない。
- 5) パドックおよび鈴鹿サーキット内における通行、駐車、行動の指示は公式通知と案内標識に従わなければならない。

- 6) 交付された身分証や通行証は、他に貸与したり転用してはならない。
- 7) 身分証、通行証は再交付されない。

第47条 ピットの使用

- 1) 西コースレースの場合公式予選および決勝レースの使用ピットは、レース区分ごとに、タイムテーブルによる当該車両の公式予選および決勝レース時間以外には使用できない。
- 2) フルコースレース及び東コースレースの競技期間中、ピットを割当てられたエントラントは、原則としてピットレーン側のシャッターは開けておくこと。開催クラスが複数に亘っている場合、コース側レッドラインより前の部分は、他のクラスのピットとして使用できるよう工具、部品等は置かないこと。また、割り当てられたピットを参加者相互で交換・変更する場合は、互いに了承した上で、ピットビル2階大会事務局に申し出、大会事務局の許可を得なければならない。
- 3) フルコース及び東コースのピット使用に際して、特別な場合を除きピット内には競技車両以外の車両入場を禁止する。
- 4) ピット内では火気厳禁である。また使用後は清掃し、使用したピットの照明は消灯すること。

第8章 ドライバースブリーフィング

第48条 ドライバースブリーフィング

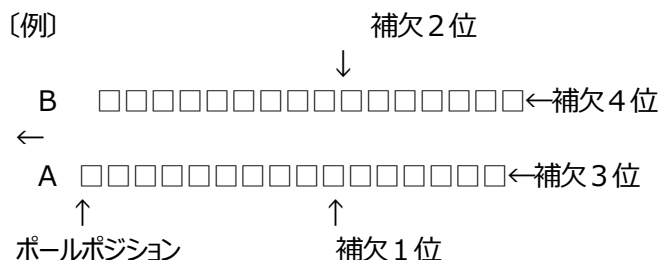
- 1) ドライバーは、必ずドライバースブリーフィングに出席しなければならない。
- 2) ドライバースブリーフィングに欠席もしくは遅刻した場合は、再ブリーフィングの対象となる。
- 3) 再ブリーフィング手数料は20,600円（消費税込）とする。

第9章 公式予選とスターティンググリッド

第49条 公式予選

- 1) ドライバーは公式車両検査に合格した車両で、公式通知に示されるタイムテーブルによって行われるレース区分別の公式予選に必ず出走しなければならない。
- 2) 参加者は、公式予選中、F I A国際モータースポーツ競技規則付則H項に基づく信号合図、ピットに関する規定、参加者の遵守規定など競技に関する諸規定をすべて決勝レース同様に厳守しなければならない。
- 3) ドライバーおよび参加車両は、公式予選のコースイン直前に、技術委員による出走前点検を受け、競技役員の指示に従ってコースインしなければならない。なお混走となるR S / ネオヒストック / C S 2クラスの予選開始時の出走順はR Sクラスを優先とする。
- 4) コースインおよびピットからの再スタートに際しては、フルコース・東コースレースの場合、コースイン後第2コーナーまで右側インコース寄りを走行しなければならない。また、西コースレースの場合、ピット前の減速区域を徐行し、130R入口までコース右側を走行しなければならない。
- 5) 公式予選の義務周回数は定めない。コースインした後、2周目より計測を開始する。
- 6) 公式予選結果の順位は、それぞれのドライバーが走行中に記録した最高ラップタイム順に決定される。2名以上のドライバーが同一の最高ラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを記録したドライバーが優先され、以下この方法に準じて決定される。
- 7) 公式予選通過基準タイム
公式予選通過基準タイムは各レース区分とも、当日記録された上位3名の最高ラップタイムの平均に30%を加算したものとする。（混走レースの場合も同様、クラス別ではない）
例) 上位3名のタイムが2'00"00の場合の基準ラップタイム2'36"00算定に際して基準タイム1秒以下の端数が生じた場合は、1秒に切り上げられる。
- 8) 公式予選基準タイム通過車両数が、決勝レース出場台数より多い場合には、大会審査委員会は次の条件で補欠車両を指名することができる。
 - ① 指名できる補欠車両の台数は最大3台までとする。
 - ② 補欠指名を希望する参加者は、公式予選暫定結果発表後30分以内に補欠として待機する意思を大会事務局に文書にて届け出ること。
 - ③ 補欠指名を希望する参加者は、公式予選通過基準ラップタイムを満たしていること。
 - ④ 補欠車両の決勝レース出場は、大会審査委員会の承認を得ること。
 - ⑤ 補欠車両の決勝レース出場の優先順位は、公式予選において達成された各車両のタイム順とする。

- ⑥ 補欠車両のドライバーは、ドライバーズブリーフィングに必ず出席しなければならない。
- ⑦ 補欠車両が決勝レースに出走することを認められた場合は、その時点から正規のスケジュールに従って競技に参加すること。
- ⑧ 予選が２グループで行われた場合の補欠車両については上記②～⑦ならびに下記の各項を適用する。
- － １． 補欠車両の台数は最大４台（予選Ａグループより２台、予選Ｂグループより２台までとする。
 - － ２． 補欠車両のリザーブ順位および決勝レースに出走する場合のスターティンググリッドは次の通りとする。（図参照）
- スタート列左列最後尾より補欠１位、スタート列右列最後尾より補欠２位・・・という順位とする。



- ー 3. 西コースの場合ポールポジションは右側置配置となる。
- 9) 決勝レース出場台数は、公式予選成績順に東コース30台、西コース30台、フルコース40台、に選抜される。ワンメイクレースの競技規則が別途存在するカテゴリーについては、それに従った台数とする。
- 10) 2クラス以上が混走するRS、ネオヒストリック、CS2、においては、公式予選出走台数が決勝出走台数を超える場合、次の方法順によって決勝グリッドを与える。ただし、各車両は各クラスの基準タイムをクリアしなければならない。
 - ① 各クラスの参加受付台数により、クラス毎の按分比例台数を暫定的に決める。
 - ② 最終決定は審査委員会の決定による。
- 11) 原則として参加台数が東コース30台、西コース35台、フルコース50台を超えた場合公式予選は、2グループに分けられる。
- 12) 公式予選が2グループ以上に分かれた場合、各グループより成績順に定められた台数を選抜する。
- 13) 予選通過台数が決勝レース出場台数に満たない場合は、大会審査委員会は出場許可を願い出たものに限り、過去1年以内の実績を勘案したうえ、決勝レース出場の可否を決定することができる。ただし、暫定予選結果発表後30分以内とする。（公式予選通過基準タイム不足でも審査委員会の判断による）また、この場合は、スターティンググリッド表に記載されないこともある。
- 14) 公式予選中の車両修理は定められたピット前の区域で行わなければならない。
- 15) いったんコースインしたのちパドックへ帰った車両は、以後の走行権利を放棄したものとみなされ、再度のコースインは認められない。

第50条 公式予選中の中断と再開

- 1) 安全上、競技長は赤旗を表示することにより、公式予選を中断することが出来る。
- 2) 公式予選中に全車停止の合図がなされた場合、競技役員の指示に従わなければならない。
- 3) 公式予選の再開は、ピットレーンより競技役員の指示に従って 1 台ずつコースインするものとする。
- 4) 再開時に出走できる車両は、競技役員の指示した場所に自力で待機した車両のみとする。
- 5) 中断の場合、予選時間の延長および短縮は大会審査委員会が決定する。また中断された場合でも予選通過に対する抗議は受け付けられない。

第5 1条 スターティンググリッド

- 1) ポールポジションは最前列の左側（西コースは右側）とし、以下成績順にスタグダードポジションで配列される。
- 2) 公式予選を 2 グループに分けて実施した場合のグリッドの第 2 位置は、他のグループで最高タイムを記録したドライバーに与えられる。同様に、グリッド第 3 位置は、ポールポジションのグループで 2 番目のタイムを記録したドライバーに与えられる。以下、同様とする。2 台以上の車両が同タイムの場合には、最初に記録した車両が優先される。

第10章 スタート

第5 2条 スタート前の遵守事項

- 1) ドライバーは公式通知に示された時間までに所定の待機場所に集合し、車両と共に技術委員の出走前検査を受けなければならない。
- 2) 公式予選において事故を起こした車両または、車両持ち出し申請書により持ち出された車両は、出走前検査の前に再車検を受けなければならない。

第53条 決勝レース出場車両のコースイン

- 1) 出走前検査に合格した車両は、オフィシャルの指示に従い、コースを1周して定められたスターティンググリッドにつかなければならない。
- 2) この1周の間にコース内でスタート練習およびいじりしく隊列をみだすことは禁止する。

第54条 スタート手順

- 1) スタートはスタンディングスタートとする。
スタートは、1×1のスタグガード方式で、スタート合図は灯火信号とする。
- 2) ①すべての車両はダミーグリッドへ向けてコースインしなければならない。
(ただし、3分間をもって締め切られる)
②ピットアウトできなかった車両は、正規にスタートできなかったものとみなされ、ピットスタートとなる。 ピットスタートはピットレーン出口で待機し、決勝レースがスタートし、競技車両の集団がピットエンドを通過した後、競技役員の合図又はピットレーン出口の信号機のグリーンライトが点灯することにより、スタートとなる。
③ スタート手順の進行は5分前、3分前、1分前および15秒前を表示したボードと警告音で行われる。
 - 5分前ボード：秒読み開始。
グリッドへの進入は締め切られる。
5分前の時点までにグリッドにつけなかった車両は競技役員の指示に従い、最後尾スタートもしくは、ピットスタートとなる。
 - 3分前ボード：
ドライバー、競技役員およびエンジン始動用外部エネルギー源を使用するチーム要員2名を除くすべての者はコース上から退去する。
これ以降のグリッド上での作業は禁止される。
※グリッド上での作業は、電動工具（コードレス）の使用を認める。
 - 1分前ボード：
ドライバーが車両内に着座したままエンジンを始動する。ついで、チーム要員2名が、ダミーグリッドから退去する。
 - 15秒前ボード：
このボード（シグナル）の15秒後、グリッド前で緑旗が振られ、競技車両はグリッド上の隊列を保ちながらポールポジションの車両のペースによってフォーメーションラップを開始する。この周回中の追い越しは許されない。
- 3) フォーメーションラップ中のスタート練習は禁止され、また隊列は可能な限り整然と保たなければならない。
- 4) スタートできないドライバーは、腕を挙げなければならない。
他の全車両がフォーメーションラップにスタートした後、競技役員は当該車両をトラック上で押してエンジンを始動することができる。ついで、この車両はフォーメーションラップを行うものとするが、他の走行中の競技車両を追い越してはならない。
- 5) フォーメーションラップの際に、スタートできなかった車両およびスタート順序の位置を保てなかった車両は、グリッドの最後尾の後部からスタートすることができるが、その車両は本条6)によるレッドライトが点灯する前までに停車していなければならない。
- 6) ①フルコースレース、東コースレース
車両がスターティンググリッドに戻ったら、それぞれのグリッド位置にエンジンをかけたまま停車する。
各グリッドの列番号を記した表示を持った競技役員がグリッドの各列に向かって立っており、その列の車両が停車したら表示をおろす。
すべての表示が降ろされたら、5秒前のレッドライトが点灯し、4秒前、3秒前、2秒前、1秒前とレッドライトが

続き、1秒前ライトが点灯後、通常2秒以上3秒以内にすべてのレッドライトが消灯しレースがスタートする。

②西コースレース

車両がスターティンググリッドに戻ったら、それぞれのグリッド位置にエンジンをかけたまま停車する。

各グリッドの列番号を記した表示を持った競技役員がグリッドの各列に向かって立っており、その列の車両が停車したら表示をおろす。

すべての表示が降ろされたら、スターターはレッドライト5秒前ボードを表示する。

当該表示5秒後にスターターはグリッドの静止状態を確かめてレッドライトを点灯する。

レッドライト点灯後、通常2秒以上3秒以内にレッドライトが消灯しレースがスタートする。

- 7) スターティンググリッドに帰着後、ドライバーがスタートできない場合は、当該ドライバーは両腕を頭上に挙げ、その列担当の競技役員は黄旗を振動表示する。スタート不能のドライバーが原因となりスタートが遅延された場合、そのドライバーはピットもしくは最後尾からスタートすることができる。この場合、当該ドライバーの当初のグリッドは空けておくものとする。スタート不能のドライバーが複数の場合、グリッド後方の新しいポジションは当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。
- 8) 車両がフォーメーションラップ終了時にスターティンググリッドに着いたとき何らかの問題がある場合には下記の処置がとられる。
 - ① まだレッドライトが点灯していない場合は、赤旗が示され「START DELAYED」（スタート遅延）ボードがスタートラインに掲げられる。
 - ② レッドライト点灯後の場合は、スターターはイエローライトを点滅させ（レッドライトは点灯したまま）、「START DELAYED」ボードをスタートラインに掲げる。
 - ③ 前記①および②いずれの場合においても全車両のエンジンは切られ、スタート手順は3分前の時点から再開され、レース距離は1ラップ減らされる。
 - ④ スターティンググリッドの最後列の車両がスタート不能となった場合は、前記①～③は適用されない。
- 9) 本条8)を適用することが必要になり、スタート手順が何度くり返されようと、その結果どれだけレースが短縮されようと、そのレースは選手権に数えられる。
- 10) 本条8)の手順が1回以上必要となった場合でも、燃料補給は禁止される。
- 11) スタート後、スターティンググリッドにおいて作動不能となった車両がある場合、競技役員は当該車両をトラック上で押してエンジンを始動することができる。始動しない場合には、当該車両をピットまで押して移動し（距離が近ければ、出口から入ることもできる）、そこでメカニックが介入して、始動させることができる。
- 12) 例外的な状況下のみ、FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項に従い「セーフティカー」によるスタートが許される。

第55条 反則スタート

- 1) スタート合図がなされる前に所定の位置から前進したり、本特別規則第54条2)の規定に従わなかった車両のドライバーに対しては、反則スタートとして罰則が適用される。審判員による反則スタートの判定に対する抗議は受けられない。
- 2) 本競技会における反則スタートに対する罰則は、ドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップ10秒以上もしくは、競技結果にタイム加算される。

第11章 信号合図および競技走行中の遵守事項

第56条 信号合図

- 1) 競技中の信号合図は、FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項に基づく旗信号および補助的に合図する発光信号としてのライトパネルによって行われる。
- 2) 鈴鹿サーキットのライトパネルは次の通り補助的に合図される。
 - ① イエロー点滅 = 1本の黄旗振動表示と同じ。
 - ② イエローと黒で二分割された点滅 = 2本の黄旗振動表示と同じ。
 - ③ ホワイト点滅 = 白旗表示と同じ。
 - ④ ブルー点滅 = 青旗表示と同じ。
 - ⑤ グリーン点滅 = 緑旗表示と同じ。
 - ⑥ レッド点滅 = 赤旗表示と同じ
 - ⑦ レッドの縦縞のあるイエロー点灯 = 赤の縦縞のある黄旗と同じ

⑧ SCの文字表示にイエローの四角枠の点滅＝SCボードと同じ**その他の表示を行う場合にはブルテンにて公示する。**

- 3) 信号合図に従わないドライバーには罰則が適用される。この違反行為の判定に対する抗議は受付られない。罰則は原則として、レース結果にタイム加算か周回数減算、もしくは失格とされるが、大会審査委員会は状況に応じて罰則を強化することができる。

第57条 セーフティカー（付則1参照）

F I A国際モータースポーツ競技規則付則H項の規定に従い、必要に応じてセーフティカーが導入される。

第58条 走行中のドライバーの遵守事項

- 1) ヘルメットおよび安全ベルト、グローブ等の確実な着用。
- 2) 車両に他の者を乗せてはならない。
- 3) トラック走行は右回りとし、いかなる場合も逆方向に走行してはならない。
- 4) ショートコース、短絡路など規定外のコースを走行してはならない。
- 5) トラック上以外の走行は危険状態を避ける場合を除いて行ってはならない。
- 6) 走行中コントロールを失った車両、あるいは走路外に出た車両のドライバーがコースに復帰するときには、後続車両など他車の妨害にならないように注意し、安全を確認しなければならない。
- 7) ピット及び、コース上でのエンジン押しがけは、禁止とする。これに違反した場合は、下記の罰則が課せられる。
 - ① 公式予選中の場合、押しがけた時点以降の予選タイムは計測しない。当該車両はピットインしたのち再度コースインすることは認められない。
 - ② 決勝レースの場合は失格とする。
- 8) ピットレーンでのバックギアの使用は禁止する。
- 9) ドライバーは、緊急の際、競技中に救急車、消火車、競技役員車、レッカー車などサービス車がコースを走行したり、必要な作業を行うため駐・停車したり、また競技役員がコースに立ち入る場合があることを承知していなければならない。
- 10) コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、スロー走行でピットに戻ろうとはせず、すみやかにコース外の安全な場所にマシンを止めなければならない。

第59条 妨害行為

- 1) 大会期間中いかなる場合においても、「危険なドライブ行為」を行ってはならない。
「危険なドライブ行為」とは、
 - ① 衝突を起こしたもの
 - ② 他のドライバーのコースアウトを強いるもの
 - ③ 他のドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの
 - ④ 追い越しの最中に他のドライバーを不当に妨害するもの
 - ⑤ F I A国際モータースポーツ競技規則付則L項第4章、2に違反したもの等を指し、そしてその行為が危険と判定された場合は、厳しく罰せられる。
 - ⑥ 明らかに重大な事故の発生が予測できる危険な行為を行ってはならない。
- 2) 本条の違反判定に対する抗議は受付られず、違反者に対しては大会審査委員会が決定する罰則が適用され、重大な違反行為を行ったドライバーは失格とされる。

第60条 リタイア（棄権）

- 1) 競技中、事故あるいは故障などにより、以後の走行の権利を放棄するドライバーは、その旨を最も近い位置の競技役員に報告しなければならない。
- 2) リタイアの報告は、原則としてドライバーまたは参加者が所定の用紙に署名して行わなければならないが、負傷その他やむを得ない事情で署名による報告ができない場合は、コース委員またはピット審判員がリタイアとみなす場合がある。この判定に対する抗議は受付られない。
- 3) レース中、ドライバーが車両を押し歩いてピットに戻ることは禁止される。
この場合は、リタイアとみなされる。

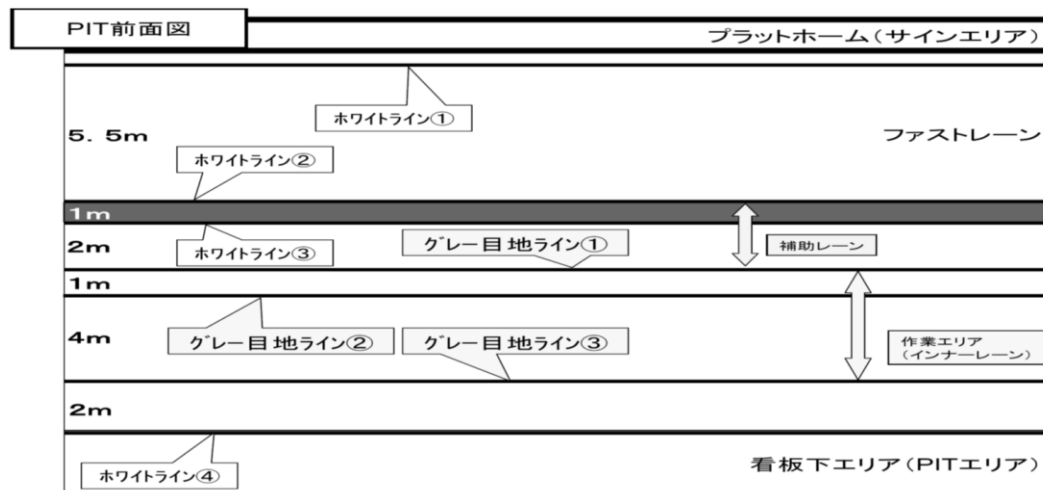
第12章 レース中の車両修理ピット作業

第61条 レース中の車両修理

- 1) 決勝レースおよび公式予選中の車両の修理、調整、部品交換などは、ピットに準備してある部品と工具によって行わなければならない。
- 2) ピットに準備してある部品・工具などによる修理、調整、部品交換は、正規にピットインした車両に対してのみ行うことができる。
- 3) ピット以外の地点で停車した車両の修理は、他の車両の走行の支障にならないしかも安全な場所でその当該ドライバーのみが行わなければならない。また、その車両に積み込んであるもの以外で部品、工具による修理、調整、交換などを行うことは厳重に禁止される。
- 4) レース中の競技車両は、いかなる場合も他から援助を受けて押し出したり走行してはならない。ただし、保安の目的で、コース委員が車両を移動させたり処置する場合はこの限りでない。

第62条 ピットインおよびピットアウト

- 1) フルコースレース・東コースレースの場合のピットインおよびピットアウト
 - ① ピットレーンに区画されたホワイトライン①とホワイトライン②の間はピットインおよびピットアウト専用の通路（ファストレーン） ホワイトライン②とグレー目地①の間は補助レーン、グレー目地①とグレー目地③の間はピット作業のための作業エリア（インナーレーン）として区別される。
 - ② ピットインする車両のドライバーは、〔フルコース：シケイン出口／東コース：逆バンク出口〕より走行ラインをコース右端にとり、手または方向指示器でピットインの合図を行い、安全確認の上、ピットレーンに入り、ファストレーンを徐行しなければならない。補助レーンや作業エリア（インナーレーン）を走行してピットインしたりピットアウトすることは禁止される。（ピットレーン通過速度は60km/hを上限とする）
 - ③ ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近い位置のファストレーンから作業エリア（インナーレーン）に入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停止させなければならない。
 - ④ ピットインして作業エリアに入った車両および当該車両のドライバーやピット要員は、ピットインしてくる他の車両、あるいはピットアウトしていく他の車両の通過を妨害してはならない。
 - ⑤ ピットアウトする際は、ピットレーン内で他の車両と併走しないこと。
 - ⑥ ピットアウトしようとする車両は、ファストレーンにおいてはピットインしてくる車両に優先権がある事を承知していなければならない。
 - ⑦ ピットレーン出口のグリーン／ブルー／レッドライトについて
 - － 1. 公式予選・フリー走行の場合は、グリーンライトが点灯している場合のみコースインすることができる。
 - － 2. 決勝レース中は、ドライバー本人の責任においてコースインするものとする。
ブルーライトの点滅は、車両が近づいている合図である。
 - ⑧ ピット出口から第1コーナーにかけて引かれているライン（白線）の運用は以下の通りとする。
 - － 1. ピットを離れピット出口からトラックに入る車両は、ラインの進行方向の左端より右側（ライン上を含む）を走行しなければならない、車両のいかなる部分もラインの進行方向の左端を超えてはならない。
 - － 2. トラック上を走行している車両を規制するものではない。



- 2) 西コースレースの場合のピットインおよびピットアウト
 - ① ピットインするときにはピット前のコース上に設定されたガードレールとホワイトラインの間を減速区域として徐行し、他の車が走行可能な余地を残して車両をピットに近づけて停車しなければならない。
 - ② ピットインする車両のドライバーはスプーンカーブ過ぎよりコース右側ラインに車両を寄せ、手または方向指示器でピットインの合図を行ったのち安全を確認して減速区域を徐行しなければならない。(ピットレーン通過速度は40km/hを上限とする)
 - ③ ピットアウトしてコースに復帰するドライバーはピットレーンを出てから130R入口に達するまでコース右側ラインに沿って走行しなければならない、その間後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。
- 3) ピットインして作業する車両は、自己のピットにできるだけ近い位置の減速区域から作業エリアに入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停車させなければならない。
- 4) ピットインして作業エリアに入った車両、および当該車両のドライバーやピット要員は、ピットインしてくる他の車両、あるいはピットアウトしていく他の車両の通過を妨害してはならない。
- 5) ピットインの際、自己のピット前を通り越して停車した車両は、エンジンを停止させたのち、当該車両のドライバーおよびピット要員によって後向きに押しもどし、自己のピットにつけることができる。
- 6) ピットアウトしようとする車両は、減速区域においてはピットインしてくる車両に優先権があることを承知していなければならない。また、ピットアウトに際してピット審判員の出走許可の合図に従わなければならない。

第63条 ピット作業

- 1) ピットでの停車はいかなる場合でもエンジンを停止させなければならない。
- 2) 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のピット要員（メカニック）は自己のピット前の作業エリア（インナーレーン）に出て作業することができる。ピット作業の場合を除いて作業エリア（インナーレーン）に出ること、部品や工具を作業エリア（インナーレーン）に置くことは禁止される。
- 3) 作業エリア（インナーレーン）に出て作業が許されるのは当該車両の身分証を着用したピット要員は3名に限られる。
- 4) ピット作業中は、電動工具（コードレス）の使用を認める。なお、エアインパクトレンチを使用する場合であってもタイヤレンチ用エアホースのためのアーム使用は禁止する。
- 5) ピット作業中、当該車両のドライバーは、車両を離れ作業エリア（インナーレーン）に出て作業を手伝うことも許される。
- 6) ピット内および作業エリア（インナーレーン）は清潔を保ち、器具を整頓し火災防止につとめなければならない、喫煙は禁止される。
- 7) ピットから出走しようとする車両のエンジン始動の際、外部エネルギー源の使用は認められるが、車両を押しがけ援助してはならない。

第64条 ピットサイン

- 1) 自チームのピットからサインを送ることが許される。ただし、プラットホームへの立ち入りは、全車スタート後に可能となる。
- 2) ピットサインを送るピット要員は1チーム2名以内に限定する。
- 3) 走行中のドライバーに対し、ピットサインを送るピット要員は、指定の身分証を付けなければならない。ただし走行中のドライバーに対して無線通信設備（アンテナ含む）や携帯電話を使用して、送信および受信を行ってはならない。
- 4) ピットサインを送るためにプラットホームまで出入りする際にはピットインおよびピットアウトする車両に充分注意すると共に車両の通行を妨げてはならない。
- 5) 使用するサインボードの大きさは、100cm×60cmの長方形を超えるものであってはならない。

第65条 燃料補給

公式予選、決勝レース中は、競技中の車両に対する燃料の補給は認められない。

第13章 レースの中断およびレースの再開

第66条 レースの中断

- 1) 事故によってサーキットが塞がれた場合、または天候その他の理由でレース継続が不可能となったためにレースを中断する必要が生じた場合、競技長はコントロールラインにおいて赤旗を表示し、同時にすべてのマーシャルポストでも赤旗が表示される。その後、68条6)のケースおよび審査委員会が別途定めた場合を除き、下記の手順にてレースが再開されるものとする。

- 2) レース中断の合図提示後は、追い越しは禁止され、ピットレーン出口は閉鎖される。その後、全車は赤旗ラインの後方にゆっくりと進み、そこで先頭車両の位置に関わらずスタガードフォーメーションで停止しなければならない。その後、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、赤旗ラインに停止した順に配列されるものとする。もし、コースが閉鎖されたこと等によりグリッドに戻るができなくなった車両がある場合、当該車両はコースが使用可能な状態になり次第グリッドに戻される。この場合、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、審査委員会の承認のもと、レースが中断される前の順に配列されるものとし、各車両の位置が特定できる最終のコントロールライン通過順とする。上記の全ての車両は、レースを再開することを許可される。セーフティカーは、赤旗ラインの前方に進み出る。その後、オフィシャルカーがセーフティカーと赤旗ラインの間に縦列に停車する。
- 3) レース中断の間は、
 - ① レースも計時システムも停止することはない。
 - ② 車両が一旦赤旗ライン後方に停止したならば、またはピットに入ったならば作業【6 6 条 6) 記載】を行うことができるが、この場合の作業がレースの再開の妨げとなってはならない。
 - ③ グリッド上には、チーム員と競技役員のみが立ち入りを認められる。
- 4) 車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、中断後にピットレーンに進入した車両およびグリッドからピットレーンに移動した車両のドライバーに対し、レース再開後にタイムペナルティが課せられる場合がある。レース中断の合図が提示されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両のドライバーについてペナルティを課されることはない。
- 5) レース再開により、レースが中断されたときにピット入口あるいはピットレーンにいた車両の内、レース中断後にピットレーンへ進入した車両を除きピットを出ることができる。この場合、レース再開の3分前ボード提示後にオフィシャルカーの先導により1周回を完了する車両列の後方へ合流することが許される。ただし、3分前ボードが提示された時点でピットレーン出口にいた車両に限られる。レース中断後にピットレーンへ進入した車両は、この場合のコースインは認められない。上述の事項を条件として、ピット出口よりレースを再開しようとする全ての車両は、他車を不当に遅らせることがない限り、自力で出口にたどり着いた順にレース再開をすることができる。
- 6) これらの状況下では、
 - ① ピットで作業中の競技車両は、赤旗が表示された時点においてもすべての作業を継続することができる。
 - ② 赤旗ライン後方に停車中の車両は、『3分前ボード（またはシグナル）』が表示されるまでの間、すべての作業が許される。
 - ③ ピットレーン出口での作業は許可されるが、以下に限られる。
 - ・エンジンの始動及びエンジン始動に関する準備。
 なお上記①②③において下記の作業は禁止とする。
 - ※給油（全ての液体の補給をいう）
 - ※タイヤ交換
 （天候の変化が確認された際、大会審査委員会の指示があれば交換が可となる場合がある。）
 ドライバーは常に競技役員の指示に従わなければならない。

第67条 レースの再開

- 1) 遅延はできる限り短く保たれ、再開の時刻がわかると直ちに、チームはパドック放送等を通じて知らされる。いかなる場合にも、少なくとも5分前の警告が知らされる。
- 2) スタート再開前に、5分前、3分前、1分前、および15秒前のボード（またはシグナル）が表示される。それらのいずれのボード（またはシグナル）も警告音を伴うものとする。
- 3) 3分前ボード（またはシグナル）が提示されるまでに、すべての車両は作業を終了していなければならない。ドライバー、競技役員および外部エネルギー源を使用するチーム要員2名以外はコース上から退去する。このボード（またはシグナル）以降の作業はピット前作業エリアにおいてのみ許可される。3分前ボード（またはシグナル）提示時に作業が終了されていない車両はすべて、グリッドの最後尾からピットレーンからスタートしなければならない。この状況では、黄旗を持った競技役員が、グリッドを離れることのできる全車両がスタートラインを通過し終えるまで、（3分前に）作業が終了されなかった車両がグリッドを離れないよう制止する。3分前ボード（またはシグナル）が提示される以前に、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいる車両は、オフィシャルカーの先導により追い越しをすることなく、もう1周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両列に合流しなければならない。
- 4) 1分前ボード（またはシグナル）が提示された後にエンジンは始動されなければならない。チームのスタッフはすべて、15秒前ボード（またはシグナル）が提示されるまでに、すべての機材を持ってグリッドからコースサイドに退去して

いる事。15秒ボード（またはシグナル）が提示された後で援助が必要となったドライバーは、腕を挙げなければならない。グリッドを離れることができるすべての車両が出発すると、競技役員が車両を押してエンジンを始動 又はピットレーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持った競技役員が当該車両の脇に立ち、後ろのドライバーに警告を与える。

- 5) レースはグリーンライトが点灯すると、セーフティカーの後方より再開される。セーフティカーは、以下の場合を除き、1周回後にピットに入る。
 - ・ すべての車両がセーフティカー後方でまだ整列されていない。
 - ・ チームクレーがまだグリッド上の物を撤去している。
 - ・ さらに介入が必要な状況が重なって発生している。
- 6) グリーンライトが点灯すると、セーフティカーは後続のすべての車両と共にグリッドを離れる。その際、車両は赤旗ライン後方に整列した順序で、車両5台分の距離以下を保って続く。列最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出口のライトがグリーンに変わる。その時ピットレーンにいた車両はすべて、コースに出て、セーフティカー後方の車両隊列に合流することができる。
- 7) 赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、他の走行している車両を追い越してはならない。残りの車両がスタートラインを通過した後も動かなかった場合、当該車両はセーフティカー後方の車両列の最後尾につかなければならない。2名以上のドライバーが関与した場合には、グリッドを離れた順に、隊列の最後尾に整列するものとする。
- 8) 審査委員会により、この周回中に不必要に他の車両を追い越したと判断されたドライバーに対しては、ペナルティが課せられる。
- 9) この周回の間は、FIA国際競技規則付則H項2.9.15～2.9.18が適用される。
- 10) レースが再開できなかった場合は、レースは中断の合図が出された周回の1つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。

第14章 レース終了および順位決定

第68条 レース終了と順位決定

- 1) レース終了はフィニッシュライン（最終のコントロールライン）を基準として管理される。ここでいうコントロールラインとは、コース及びピットレーンの双方を交差する単一の直線を指す。
- 2) 優勝者は、レーススタート時点のレース距離（周回数）を最短時間で走行し終了した者とされる。
- 3) 優勝者のフィニッシュライン通過と同時に、レース終了を合図するチェッカーフラッグがフラッグ・マーシャル台で提示される。
- 4) チェッカーフラッグは優勝者がフィニッシュライン通過後、東コース2分間・西コース3分間、フルコース4分間提示される。
- 5) 優勝者以外の順位は、達成された走行距離（周回数）とフィニッシュライン通過順位により決定される。ただし走行周回数がS-FJ（JAF地方選手権のみ）・MX-5（JAF地方選手権のみ）、FIT1.5 Challenge Cup（JAF地方選手権のみ）は、優勝車両の走行周回数の90%（小数点以下切り捨て）、その他のクラスは70%（小数点以下切り捨て）に達しない車両は順位認定を受けられない。
- 6) 先頭車両がレース距離の75%以上を走行した後レースが中断された場合（小数点以下は切り上げ）レースは先頭車両が完了した周回の1周前の周回終了時点で終了したものとみなされる。
- 7) 万が一チェッカーフラッグが不注意、その他の理由により先頭車両が規定周回数を完了する前に表示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。
- 8) また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて表示された場合には、最終順位はレーススタート時点のレース距離が達成された時点における順位にしたがって決定される。

第69条 レース終了後の車両保管

- 1) チェッカーフラッグの提示を受けたドライバーはコースを徐行して1周した後、ピットロードを通過して、所定の保管区域に車両を持ち込まなければならない。なお車両保管区域には競技役員以外は、立ち入ることはできない。ただし、優勝者および2位、3位のドライバーは、競技役員の指示に従って、車両をスタンド前に停車させる場合がある。
- 2) チェッカーフラッグが提示された時点で、ピットインしていた車両の出走は禁止される。
- 3) チェッカーフラッグの提示を受けた車両で、コースを1周徐行するに耐えられないものは第1コーナー手前右側の舗装エリアにストップすることが許されるが、この場合は後方を充分注意し、安全を確認した上で、停車させることができる。

第70条 暫定表彰

- 1) レース終了後、ただちに暫定結果が発表され、優勝者および2位、3位のドライバーに対して仮表彰が行われる。仮

表彰を受けることを拒否したドライバーは賞典を受ける権利を放棄したものとされる。

- 2) レース終了後、計時委員長の名においてレースの暫定結果が発表され、本規則第71条による抗議がない場合大会審査委員会の承認を得て、暫定結果発表後30分で正式結果が発表される。

第15章 抗議および罰則の適用

第71条 抗議の手続きと制限

- 1) 抗議を行うことが許されるのは、指名登録された参加者に限られる。
- 2) 抗議を行うときは、書面により、抗議対象とする箇所または内容を具体的に記載しなければならない。
- 3) 抗議を行うときは、前項の書面に、規定の抗議料を添え、競技長を経て大会審査委員会宛に提出しなければならない。
- 4) 抗議に関する審査に特別な作業を伴う場合には、申請者は、その作業の費用全額を負担することを申請時に保証しなければならない。この費用は、抗議が正当と裁定された場合にのみ返却され、その場合当該費用は、被抗議者が負担するものとする。
- 5) 自己の車両に関する技術委員または車両検査員の決定に対する抗議は決定直後とする。
- 6) 競技中の過失または反則に対する抗議、あるいは車両規則違反に対する抗議は、その競技の終了後30分以内とする。
- 7) 競技の順位に関する抗議は、その成績発表後30分以内とする。
- 8) 本規則第10条審判員の判定に対する抗議はできない。審判員の氏名は公式通知にて公表する。

第72条 抗議の裁定

- 1) 大会審査委員会の裁定結果は、関係当事者に書面で通告された後に、公式通知にて公示される。
- 2) 審査後、直ちに裁定がくだされない場合は、その裁定発表の日時と場所を明らかにして延期することができる。
- 3) 抗議料は、抗議が成立した場合、抗議提出者に返還されるが、抗議不成立の場合は没収される。

第73条 罰則の適用

- 1) 本規則、および公式通知で定められた規則に対する違反の罰則は、大会審査委員会が決定し、違反者に通告される。
- 2) 本競技会で大会審査委員会が違反者に課することができる罰則は次の通りとされる。
 - ① 訓戒、訓戒（始末書提出）、罰金、出場停止（失格）
 - ② タイムペナルティ
 - － 1. ドライビングスルーペナルティ
ドライバーはピットレーンに進入し、ピットに停止せずにピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。
 - － 2. ペナルティストップ
ドライバーは、ピットレーンに進入し、ペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして課せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。
また、自チームのピットに停止することは許されない。
ペナルティストップエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。
エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後に、車載のスターターによって再始動することができる。（車両自体にエンジンを再始動する装備が装着されていない場合は、エンジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置を使用して再始動する事ができる）
 - － 3. グリッド降格、タイム削除、競技結果にタイム加算、周回数減算
- 3) メインフラッグ台でタイムペナルティが表示されてから、3周以内に規定通りこれを実行しなければならない、実行できなかった場合は失格とし黒旗を提示する。ただし、当該表示後3周以内にレースが終了しタイムペナルティを規定通りに実行できなかった場合は、競技結果に対してドライビングスルーペナルティ、またはペナルティストップに相当するタイムを加算する。なお、加算されるタイムは大会審査委員会の裁量によるものとする。
- 4) 西コースの場合は、本条2) ②タイムペナルティは課さず、競技結果に対してドライビングスルーペナルティ、またはペナルティストップに相当するタイムを加算する。なお、加算されるタイムは大会審査委員会の裁量によるものとする。
- 5) 大会審査委員会は状況に応じて、本条2) の罰則を強化することができる。
- 6) 本条に従い、レース中に執行されたタイムペナルティおよび黒旗の表示に対する抗議

・控訴は認められない。

- 7) 決勝レース中に違反行為を行ったドライバーに対し、上記1)、2)による罰則の適用が履行できない場合、大会審査委員会は次大会の「グリッド降格」等の罰則を課すことができる。

第16章 主催者の権限

第74条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

- 1) 参加申込みの受付に際してその理由を示すことなく、参加者、ドライバー、ピットクルーを選択あるいは拒否することができる。
- 2) 競技長が必要と認めた場合、ドライバーに対し、医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。また、競技長あるいは指定医師が必要と認めた場合、いつでもドライバーのメディカルチェックを行なうことができる。
- 3) 競技番号の指定、あるいはピットの割当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- 4) 保安上または不可抗力による特別の事情が生じた場合、大会審査委員会の了承を得てレースの延期、中止、取り止め、およびレース距離の短縮、コースの変更等を決定することができる。大会が中止された場合、参加料金は返還される。ただし、天災地変の場合はこの限りではない。
- 5) 各レース区分において申込み数が10台に満たない場合、そのレース区分を他のレースと混走のレースとして開催、またはそのレース区分を取り止めることができる。また、決勝レース出場台数が6台に満たない場合も同様とする。(ただし、地方選手権レースは除く)
- 6) 大会スポンサーの広告を参加車両に貼付させることができる。
- 7) 止むを得ざる理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったドライバーの指名登録、または変更について許可することができる。
- 8) すべての参加者、ドライバー、ピットクルーの肖像権およびその参加車両の音声、写真、映像など、報道、放送、放映、出版に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。
- 9) 車両改造に関する違反を行ったドライバー、エントラント、チューニングショップは鈴鹿サーキットにおけるレースの出場が拒否される場合がある。
- 10) 賞典及びクラブマンレースシリーズポイントの取扱いについて最終的な決定権を有する。

第17章 賞典

第75条 賞典

- 1) 各レースごとの賞典は各戦の公式通知に示す。

※平成28年1月以降にレース賞金を受領される個人の方については、「報酬の支払調書作成事務」の為に、マイナンバー(個人番号)を収集させていただきますので、ご理解ご協力お願い致します。

- 2) 予選参加台数が少数の場合は、次のように制限する。

参加台数	賞典の対象
3台	1位のみ
4～5台	2位まで
6～7台	3位まで
8～9台	4位まで
10～11台	5位まで
12台以上	6位まで

3) FIT1.5 Challenge Cup (総合) における賞金及び賞金の制限は下記の通りとする。

① 賞金

H o n d a 賞 協賛：本田技研工業株式会社 (賞金には消費税・源泉税を含みます)

順位	賞金
優勝	50,000円
2位	30,000円
3位	20,000円

② 賞金の制限

FIT1.5 Challenge Cup の賞金は決勝出場台数が少数の場合、次の順位までとする。

決勝出場台数	賞金の対象
3台	1位のみ
4台～5台	2位まで
6台以上	3位まで

第76条 シリーズ賞

- 1) S-FJ、FFチャレンジ、クラブマンスポーツ、FIT1.5 Challenge Cup (総合) を対象にシリーズ賞を制定する。ただし、S-FJ、クラブマンスポーツ、FIT1.5 Challenge Cup シリーズ賞典の対象者は4戦以上の参加を必要とし、FFチャレンジシリーズ賞典の対象者は3戦以上の参加を必要とする。
- 2) シリーズ賞の順位決定はシリーズを通じて得た得点の合計により、最高得点者をチャンピオンとする。
- 3) 複数名のドライバーが同一の得点を得た場合は、次の順序で決定される。
 - ① 全得点の中で一大会あたりより大きい得点をより多く獲得したものを優先する。
 - ② ①で決定できない場合は、最終戦の順位によって決定する。
- 4) 各クラスのシリーズ賞は、それぞれ公式予選に8台以上の参加がありS-FJ、クラブマンスポーツ、FIT1.5 Challenge Cup は4戦以上、FFチャレンジは3戦以上行わなければそのシリーズ賞は成立しない。シリーズ賞が成立しない場合は、そのクラスには第76条6) が適用される。各クラスのシリーズ賞は各大会の公式予選参加台数を平均し、その平均台数により入賞者に授与される。この場合、平均台数の少数点第1位は切り捨てとする。

平均台数	対象
8～10台	2位まで
11～13台	3位まで
14～16台	4位まで
17～19台	5位まで
20台以上	6位まで

対象	賞金	賞品
各レースチャンピオン	20万円	トロフィー
" 2位	10万円	"
" 3位	7万円	"
" 4位	5万円	"
" 5位	3万円	"
" 6位	2万円	"

※ (賞金には消費税を含む)

- 5) シリーズ表彰については、SMSC合同表彰パーティーにて授与され、賞金は後日振込みとする。
開催日程はブルデン等適切な方法で告知される。ただし、このパーティーに参加しないドライバーには、シリーズ賞典は授与されない。
- 6) RS、ネオストリック、CS2のチャンピオンを対象にシリーズ表彰に招待する。得点の授与については第77条を基にする。(賞典はトロフィーのみ)

第77条 得点

1) 各レースにおいてドライバーに与えられる得点は、第76条1)に規定したクラス区分毎に次のように与えられる。

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
得点	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

※JAF地方選手権のポイントについては選手権として成立した当該部門のレースの合計数の80%（小数点以下四捨五入）とする。

2) 得点の対象は各レースにおいて完走したドライバーに限られる。

3) 不可抗力によるレース中断及び終了の場合の取り扱い：

- ① 先頭車両が2周回を終了する前に中断及び終了された場合には、レースは成立せず、得点は授与されない。
- ② 先頭車両が2周回を終了し、当初の距離の75%未満で中断及び終了された場合には、レースは成立し得点はその半量が授与される。
- ③ 先頭車両がレース距離の75%以上を完了した後に中断及び終了された場合には、レースは成立し得点はすべて授与される。

4) 国際モータースポーツ競技規則付則L項に基づく罰則が課された場合、クラブマンレース運営委員会は当該ドライバーのクラブマンシリーズポイントを削除する場合がある。

第18章 本シリーズ規則の適用と補足**第78条 本シリーズ規則の解釈**

本シリーズ規則および各競技会に関する公式通知や諸規則の解釈についての疑義がある場合、参加者は文書によって質疑申立てができる。

質疑に対する解答は、大会審査委員会の解釈または決定を最終的なものとして関係当事者に口頭で通告される。

第79条 公式通知の発行

本規則に記載されていない競技運営上の細則や、参加者に対する指示、本規則発表後に生じた必要指示事項は、公式通知によって示される。

公式通知は以下の方法によって参加者に通告される。

- ① 参加者の住所に郵送される。
- ② 大会事務局より配布される。
- ③ ピットビル1階（フル・東コース時）または西パドック内（西コース時）の公式掲示板に掲出される。
- ④ 公式予選後、あるいは公式予選や決勝レース前など必要に応じて招集されるドライバースブリーフィングで指示される。
- ⑤ 緊急の場合は、場内放送で伝達される。

第80条 本規則の変更

年度途中においても本規則について、見直しを行う場合がある。

その内容は、鈴鹿クラブマンレースブルテンで発行される。

※発行されたブルテンは、下記の鈴鹿サーキット公式ホームページ内 レース参戦申込・案内 ブルテンページに掲載される。

http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry_s/download/3

第81条 本シリーズ規則の施行

本シリーズ規則は、**2019**鈴鹿クラブマンレースに適用されるもので、各競技会の参加申込み受付開始と同時に有効となる。

第82条 2019鈴鹿クラブマンレース運営委員会

1) **2019**鈴鹿クラブマンレース運営委員会とは

① **2019**鈴鹿クラブマンレースの主催者

② 鈴鹿モータースポーツクラブ（SMSC）

以上の各代表者によって組織されるもので、**2019**鈴鹿クラブマンレースの開催・運営にあたっての開催要項および諸規則の統一化を図るものである。

2) **2019**鈴鹿クラブマンレース運営委員会事務局は下記におく。

鈴鹿サーキットSMSC事務局

(住所) 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992番地

TEL 059(378)3405 (直通)

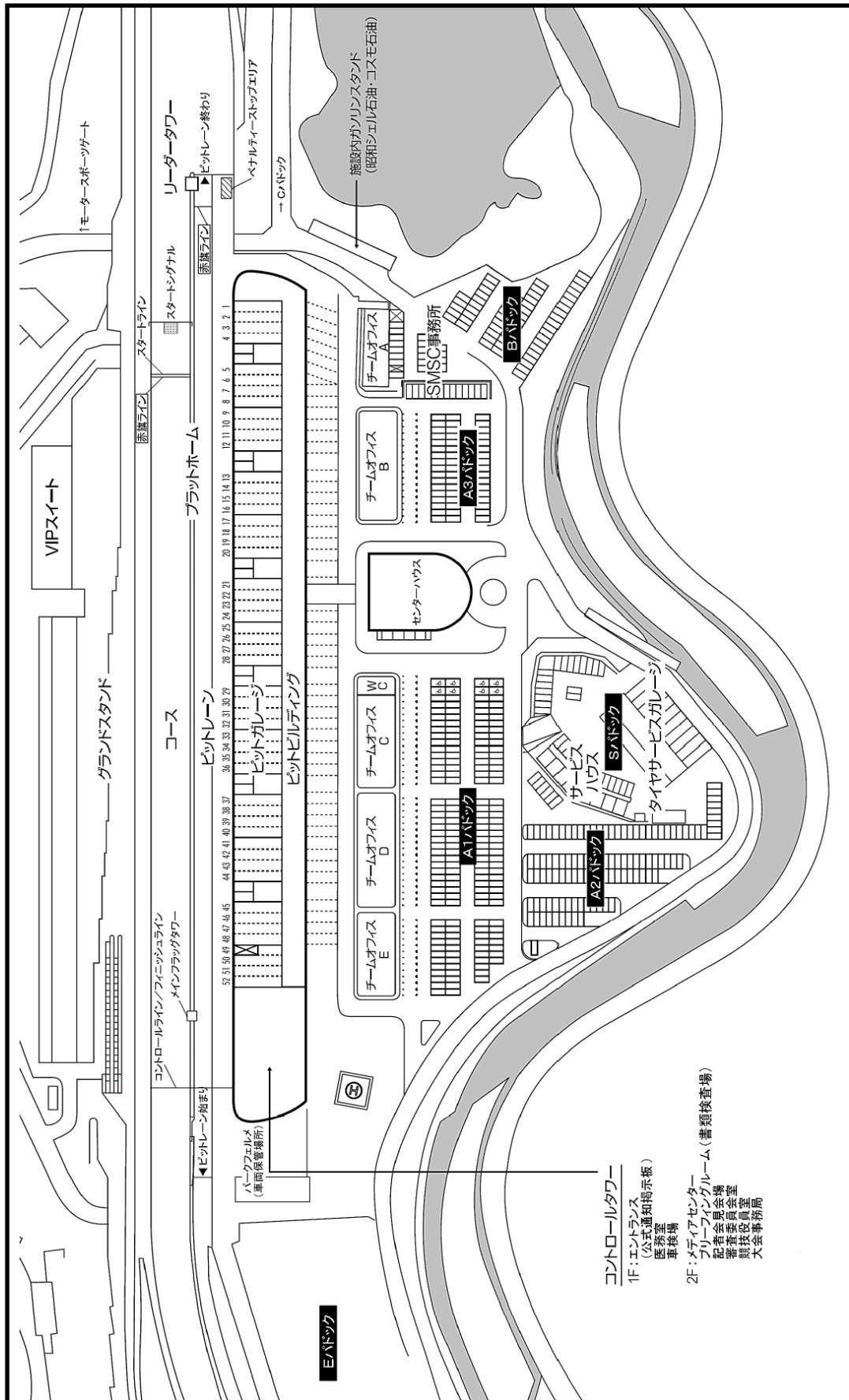
FAX 059(378)3625

3) 鈴鹿クラブマンレース運営委員会は、参加者・ドライバー・ピットクルー・競技役員に対し、暴力行為・威圧行為・本規則第45条「参加者の遵守事項」違反行為などが発生した場合、以降の競技会への参加拒否などの罰則を適用する。

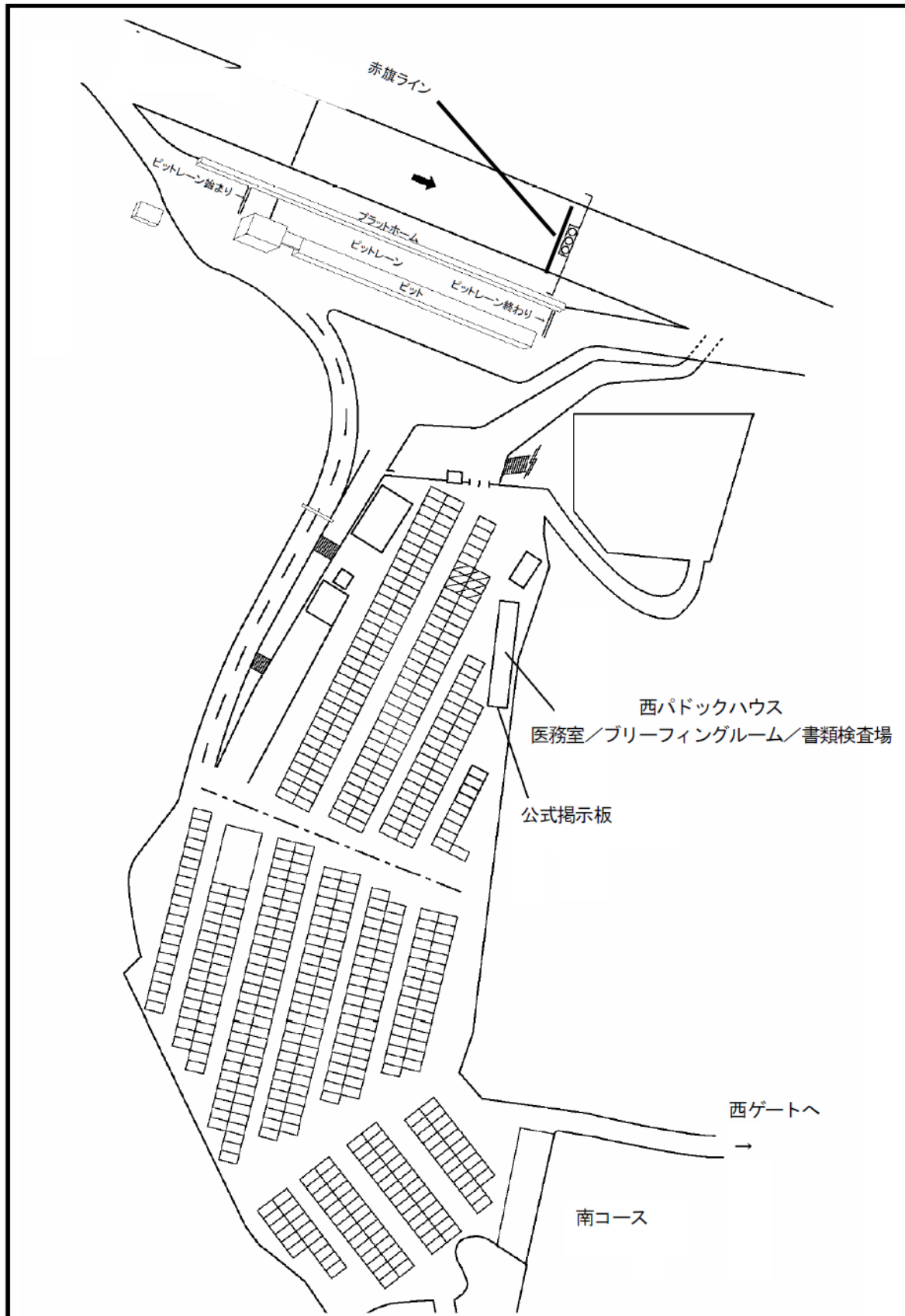
2019鈴鹿クラブマンレース運営委員会

第83条 パドックレイアウト

1) フルコース／東コース



2) 西コース



競技車両規則

1. 本規則はJ A F国内競技車両規則の規定に従い、一般社団法人日本自動車連盟（J A F）の承認を得て、鈴鹿サーキットレース事務局が定めたものである。
2. 本規則書に記載されている車両は下記の規定による排気音量規定に合致しなければならない。ワンメイクレース規定が別途存在する場合はそれに従う。
 - 1) 音量の検査方法
2019 J A F国内競技車両規則、第4編付則「レース車両の排気音量測定に関する指導要綱」に準拠して行われる。
 - 2) 各クラスの排気音量規制値
 上記（1）の検査方法に基づく排気音量規制値は下記の通りとする。（排気口と測定器間の距離は、3m）

・F Fチャレンジ（E K 4 / E G 6 / E K 9）	90 d B（A）
・S - F J	100 d B（A）
・R S	100 d B（A）
・フォーミュラE n j o y（F E 1 / F E 2）	100 d B（A）
・F 4	105 d B（A）
・ネオヒストリック	105 d B（A）
・C S 2	105 d B（A）
・クラブマンスポーツ	105 d B（A）
・FIT1.5 Challenge Cup	90 d B（A）
3. 本規則は、鈴鹿サーキットで開催される各大会の以下のクラスに適用する。
4. 年度途中においても本規則について、見直しを行う場合がある。
その内容は、鈴鹿クラブマンレースブルテンで発行される。

※発行されたブルテンは下記の鈴鹿サーキット公式ホームページ内 レース参戦申込・案内
ブルテンページに掲載される。

http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry_s/download/3

FIT1.5 Challenge Cup

・ブルテンに公示する。

クラブマンスポーツ（VITA）の車両規定

1. 定義
 オープンスポーツカーのデザインを取り入れ、モータースポーツ愛好家の為に設計された4輪自動車である。車両の製造者は、より多くの人にレーシングカーを楽しんでもらうことを主旨として開発し、決して性能競争に奔走してはならない。認定された車両の基本デザインの変更は出来ない。
 この車両は鈴鹿クラブマンレース運営委員会によって認定されたVITA-01 Type-A、B、Cとし、本車輛を製造するウエストレーシングカーズ（株）の出荷時の状態を**基本とする。**
 なを、出荷時の状態が維持されているかの判断は、VITA-01の純正パーツリストと認定車輛写真が用いられるが、判断が困難な場合はウエストレーシングカーズ（株）**からの提言が採用される。**ただし、事前にウエストレーシングカーズ（株）が車両製造上で仕様変更した場合はこの限りではない。基本的には、下記の項目で書いていない箇所は加工および変更禁止とする。
2. 材料規制
 以下の材質の使用は禁止される。
 マグネシウム・チタニウム・カーボン・アラミド繊維。

3. 車両規則

エンジンおよび補機

- 1) エンジンはトヨタ V i t z R S (N C P 1 3) に搭載されている 1 N Z (カムローラーロッカータイプを除く) を使用し、最大排気量は 1, 5 0 0 c c までとする。エンジン内部および補機 (エンジンが始動する為の総ての関連部品) は、下記の項目を除き改造も変更もしてはならない。ただし、シャシーにエンジンを搭載するための最少限の変更は許される。
- 2) スパークプラグは純正型番と同じねじ径・長さ寸法であれば変更可能。
スパークプラグの加工は禁止される。
- 3) サーモスタッドは自由。
- 4) オイルフィルターは自由。
- 5) エアフィルターの交換は自由とするが、純正のエアーフィルターボックスは加工および取り除きは禁止され、その吸入口から前方に伸びる吸入ホースは、左側ファイアーオールまでとし、ファイアーオールで開口される。開口はΦ 8 0 mm 以下とする。
ファイアーオールより前方に伸びる吸入口は禁止される。(突き出しは最大 15 mm まで)
- 6) **燃料タンクからエンジンデリバリーパイプ間には燃圧変更装着の取り付けは禁止される。**
- 7) クラッチディスクは材質の変更のみ認められる。
- 8) エンジンはオルタネーター【1) に取り付けられているもの】及びオルタネーターベルトを付けた状態とし、そのオルタネーターは、エンジンが作動している状態では、いかなる場合でも発電機能をさせた上で取り付けられていること。
なお、オルタネーターベルトの変更は認められる
- 9) シリンダーブロックはホーニングのみ認めるが、オーバーサイズピストンは認めない。
- 10) エキゾーストパイプは 1 次集合までは純正品を使用し、テールパイプは破損した場合に限り修復できるが、直管で寸法はΦ50 mm～Φ75 mm とする。(触媒部分は除く)
- 11) 触媒は純正品のものを使用すること。
- 12) E C U の一切の変更および改造は許されない。
E C U に繋がるエンジンハーネスは、エンジン作動の為の配線のみ変更がゆるされるが、E C U に繋がるエンジンハーネスは、純正の配線以外の使用は禁止される。
- 13) 水温センサーは変更できる。
- 14) 1) で規定されているエンジントヨタ V i t z R S (N C P 1 3) 以外で、ウエストレーシングカーズ (株) で新規に搭載されるトヨタエンジン(N C P 1 3 1)それに組み込みされるトランスミッションには、エンジンおよびトランスミッションが分解できないように封印がされる。**封印のないエンジンおよびトランスミッションは使用できない。**このエンジンにはウエストレーシングカーズ (株) で指定された E C U が加工取付されるが、その内部プログラムは固定され、変更・改造は禁止される。**純正エンジンハーネスは、専用 ECU 接続のため加工されているが、これ以外に加工・外部からの接続などは禁止される。**
- 15) メーター類の変更は自由。
専用 ECU から接続できるのは、指定された CAN 通信のみ可能。

4. 車体と寸法

車両の最大長	4, 0 0 0 mm
車両の最大幅	1, 7 0 0 mm
ホイールベース	2, 1 5 0 ～ 2, 2 5 0 mmの間とする
フロントオーバーハング	8 0 0 mm以下
リアオーバーハング	8 0 0 mm以下
高さ	9 5 0 mm
(安全ロール構造体を除き地上から 9 5 0 mmを超えてはならない)	

- 1) ボディ排気パイプを除き、すべての機械的構成要素を覆うこと。
- 2) ボディはホイール上の張り出し、少なくともホイールの円周の 1 / 3 にわたり効果的に覆いタイヤの幅も覆うこと。

5. 最低重量

車両の重量は**下記型式エンジン搭載によって下記重量**以上とする。

- 1、 **N C P 1 3 …… 6 0 0 k g**
- 2、 **N C P 1 3 1 …… 6 1 5 k g**

(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバーおよび燃料を含めた、競技の行われている全ての期間中の重量を言う。)

ただし、クラブマンレース運営委員会はシーズン途中に最低重量を変更する権限を有する。

6. 駆動

最大 2 輪とする。また、デフの形式はフリーデフのみとする。

7. ギアボックス

前進 5 段、後退 1 段を越えるものであってはならない。

トヨタ V i t z R S (N C P 1 3) のエンジンに装着されていた標準のギアボックスを使用すること。また、そのギアボックスの改造もしくは変更は許されない。

標準のギアレシオは、下記のレシオとする。

1 速・・・3. 1 6 6 3 速・・・1. 3 9 2 5 速・・・0. 8 1 5
2 速・・・1. 9 0 4 4 速・・・1. 0 3 1 最終減速比 4. 3 1 2

8. 後退ギア

すべての車両は競技会の出走時において作動可能な後退ギアを含むギアボックスを有さなければならない。また、着座したドライバーによって操作出来ること。

9. 運転席

ドライバーシートの変更は認められる

10. ホイール

1) 15 インチ径のホイールを使用すること。

リム幅は最大 7. 0 インチまでとする。

2) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

11. タイヤ

1) 使用できるタイヤはオーガナイザーの指定タイヤに限る。

2) タイヤに関する規定

銘柄: **ADVAN NEOVA 08R**

サイズ: 195 / 55R15 85V とする。

3) 公式予選、決勝レースを通じて、車両 1 台あたりに使用できるタイヤは 4 本とする。

使用するタイヤ 4 本は、公式予選前の車両検査時に技術委員によってタイヤマーキングが実施される。

4) 路面がウェット状態であると競技長が宣言した場合、上記 2) においてマーキングされたタイヤ以外の使用が認められる。

5) 上記「ウェット宣言」以外の状況で、マーキングされたタイヤをやむを得ない事由で他のタイヤと交換する場合次の通りとする。

－ 1. 公式予選中のタイヤ交換は認められない。

－ 2. 公式予選終了後にマーキングされたタイヤを交換する場合は、公式予選終了後 30 分以内に文書により大会競技長へ申請するものとする。この場合、公式予選にて達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、最後尾スタートとされる。タイヤ交換者が複数の場合、当初のグリッド順に従い、最後尾からグリッドが形成される。

6) タイヤの裏組み(左右を逆に組みなおす)は禁止される。

7) タイヤウォーマー・タイヤの加工(溶剤の塗布など)は禁止される。

8) ハンドカット等によるタイヤの加工は禁止される。

12. サスペンション

サスペンション形式はアウトボード形式とし、コイルダンパーユニットの一方はフレーム側ピックアップに、他方はサスペンションアームに付く形式を言う。インボード形式やプッシュロッド形式は不可とする。

ダンパー**およびコイルスプリング**の変更は自由。

13. 制動装置

同一のペダルによって操作される 2 系統の回路を有し、次の条件に合うものでなければならない。

ペダルは通常 4 輪を制御するものであること。

制動装置のパイプに漏れがある場合、もしくは制動伝達装置に何らかの欠陥がある場合でも、ペダルは少なくとも 2 輪を依然として制御するものであること。

ブレーキパッドの変更は自由。

14. 赤色警告灯

- 12ワット（相当）以上の赤色警告灯2個と停止灯2個を後方から明瞭に見えるように取り付けること。
赤色警告灯は競技長の指示により常時点灯できる構造でなければならない。

15. 燃料パイプ、タンク、ケーブルおよび電気装置

1) ライン／ケーブル／電気装置

ライン、ケーブルおよび電気装置が、その取付位置／材質／連結方法等に関して航空機工業基準に準拠していない場合、次のことを生じるいかなる漏れもないよう取り付けられなければならない。

- －コクピット内の液体たまり
- －コクピット内への液体の侵入
- －電気または電気装置と液体の接触

もし、ケーブルラインあるいは電気装置がコクピットを通過する、またはコクピット内に取り付けられている場合それらは防火材でかつ液体の侵入を防ぐ材料によって完全に覆われていなければならない。

2) パイプライン

エンジンに常設されているパイプラインを除き、コクピットの外部にあるすべての燃料パイプラインは、最大作動温度135℃で、41MPa（bar）の最低破壊圧力を有していなければならない。

3) 燃料タンク

下記に従い、JAF／FIA公認の安全燃料タンクの装着が義務付けられる。

A) 最大容量20リットルまでのタンクを一個、なおコレクタータンクの使用は禁止される。

B) 取付位置はシートバックと主要ロール構造体のバルクヘッドの間とする。

16. 車体

1) シャシー構造体

①スペースフレーム構造を基本とする。

主要な構造体には外形32mm以上で肉厚1.6mm以上のパイプを使用しなければならない。

ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までのコクピット内部断面積は1,140cm²以下であってはならず、また最小幅はコクピットの全長を通じ380mm以上で、主要ロール構造体バルクヘッド部は680mm以上なければならない。

②フロントサスペンションピックアップは車体構造体の外部にあり、フロントバルクヘッドからピックアップ後部まではスペースフレームに厚さ1.6mmの鉄板を溶接で組み合わされた構造でなければならない。

③スペースフレーム構造体両側面には補強として肉厚1.5mm以上のパネルを張り付けられる。このパネルの最小引張強度は225N/mm²以上であること。

2) 側面防護体

ドライバーを保護するため、車両の両側に側面防護体を設けなければならない。

側面防護体は車両の中心線から最小750mmのところに、高さ95mm以上、前後長さは第2ロール構造体の前端から燃料タンク後端までの間に、車体構造体と連結したボックス構造を備えること。

この側面防護体は最小引張強度225N/mm²以上のパネルを使用した構造であること。

3) コクピット

コクピットはドライバーが脱出するために5秒以上を要しないよう設計されていること。

コクピット開口部は、ステアリングホイールより後方600mmから前方において600mmの開口部が前後方向に300mm以上あること。

コクピット前方に、ウインドスクリーンの取り付けは認められる。

4) 後方視界

車両には、ドライバーが後方を見る為に少なくとも2つのミラーを装備すること、また、それぞれのミラーの最小幅は150mmで、少なくともそれが縦50mmにわたり維持されていなければならない、各コーナーの半径は10mmを超えてはならない。

取付であるミラーの高さは、最低カウルから200mm（ミラー部分の上面）以上あること。

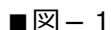
5) 空力装置

リアに取り付けられているウイングの翼断面は指定される。

（図—1参照）

ウイングには、ガーニーフラップ等の付加物は禁止される。

リアウイング以外の空力付加物の取り付けは禁止される。



2019 J A F 国内競技車両規則第 1 編第 4 章公認車両および登録車両に関する安全規定第 8 条に準拠して取り付けなければならない。

17. 安全装置

幅 75 mm以上の 2 本の肩部ストラップ、1 本の腰部ストラップ、および脚の間の 2 本のストラップからなる安全ベルトの着用が義務付けられる。

2) ヘッドレスト

ヘッドレストの表面は20,000mm²以上で連続的であり、突き出した部分があってはならない。

3) 安全ロールバー

a) 安全構造の基本目的はドライバーの保護にある。

この目的は設計の基本考察である。

②強度

1. 5 W : 横方向

5. 5 W : 車両の前後方向

7. 5 W: 垂直方向

Wは600kgとする。

-33-

ければならない。

証明書には、このロールバーの図面または写真を付けるとともに、このロールバーが上記の荷重に耐えることを明記しなければならない。

③一般考察

ボルト、ナットを使用する場合にはその数に応じて十分な最小寸法を必要とする。

その材質は最上級であること。(航空機用)

スクエアヘッドボルト、ナットは使用しないこと。

構造の主たる部分には継ぎ目のない1本の管を使用し、曲折部分は滑らかに連続的に曲げられており、ひだ、あるいは壁部に欠損がないこと。

溶接は全体にわたって最高の技術をもって行なわれるべきである。(通常はアーク溶接または特別の場合にはヘリアークが使われる)

スペースフレーム構造に開し、ロールバーの構造はそれにかかる荷重を広い面積に分散するように車両に取り付けられることが重要である。

ロールバーを単一の管あるいは継ぎ足された管に付着させるだけでは不十分である。

ロールバーはフレームの延長として設計されるべきで、単にフレームの付属として考えるべきではない。

基本構造の強度には十分な考慮が払われるべきである。例えば荷重を分散させるため補強バーあるいはプレートを付加すること。

4) 燃料タンクの注入キャップ

①燃料入口とキャップは車体より突き出してはならない。

衝突の際および不完全なロックによりキャップがゆるまぬように設計されていなければならない。

②空気孔はコクピットの後方15cm以上の場所に位置すること。

③給油時のオーバーフローガソリンはコクピット内に流入しない構造であること。

5) 消火装置

すべての車両は、内容量2kg以上の粉末消火器、または、FIA国際モータースポーツ競技規則付則J項第253条7項に記された消火器を、ドライバーが速やかに操作できるようにしなければならない。

金属製ストラップの付いたラピッドリリースメタル（ワンタッチ金具）の装着のみ認められる（最低2箇所に装着することが推奨される）。

記載事項

以下の情報を消火器に明記しなければならない。

a) 容器の容量

b) 消火剤の種類

c) 消火剤の容量もしくは重量

d) 消火器の点検日（消火器の有効期限は、充填した日もしくは前回点検日から2年とする）

6) ステアリングホイール

ステアリングに切れ目があってはならない。

スイッチやメーター等を装着する場合は、それらが突起した形状（トグルスイッチ等）であってはならず、トグルスイッチ以外のスイッチやメーターを装備する場合は、ドライバーと対面するステアリングホイールリム全体で形成される平面よりもドライバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

ステアリングホイールの変更は自由とする

7) 電気回路開閉装置（サーキットブレーカー）

すべての回路を遮断できる電気回路開閉装置（サーキットブレーカー）を取り付け、その取り付け位置には赤色のスパークを底辺が最小10cmの青色の三角形で囲んだ記号で表示し、外部からでも容易に操作できること。

8) オイルキャッチ装置

エンジンから外に出るオイルを集めるためにタンクもしくは装置を装着しなければならない。

この装置は最小限2リットルの容量を有するものでなければならない。

この容器は透明なプラスチック製であるか、透明な窓枠を備えること。

ミッションケースより後方に位置してはならない。

9) 防火装置

全ての車両は出火の際、火災の直接の噴出を防止するためエンジンと運転席の間に有効な防護壁を設けなければならない。

10) 触媒装置及び消音器

触媒装置の装着を義務付け、消音器の装着が推奨される。

11) 排気音量

J A F 国内競技車両規則に示された「レース車両の排気音量規制」の検査方法に準じ、排気音量規定値は最大で 105 dB (A) 以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。

12) その他

技術委員長によって安全でないと判断された車両は競技に参加できない。

18. データロガー搭載及びデータの開示

公式予選上位 6 位までの車両に、指定されたポータブルタイプのデータロガーを搭載するように指示された場合は、その搭載されたデータロガーの決勝レース中のデータは、クラブマンスポーツ参加者に開示しなければならない。

19. 連続優勝をした参加者には性能調整をする場合がある。性能調整の方法はウエイトハンディとして、連続優勝した次の参加大会において最大 30 kg のウエイトを加算される場合がある。なお、ウエイトハンディの有効期限は 1 大会（2 レース大会は各レースを 1 大会とみなす）のみとするが、ウエイトハンディを課された状態でさらに連続優勝した場合はウエイトハンディ状態が、さらに次参加大会まで延長される。ただし、Final Round はウエイトハンディを適用されず、またウエイトハンディ対象者は 2020 年シーズンに持ち越されない。なお、ウエイトハンディに関する権限はクラブマンレース運営委員会が保有する。

F F チャレンジ (E K 4 / E G 6 / E K 9)

1. 参加車両

下記の通りとし、通常に国内モデルとして生産、販売された車両とする。

E K 4 タイプ : ホンダシビック (E K 4 型)

E G 6 タイプ : ホンダシビック S i 及び S i R シリーズ (E G 6 型)

E K 9 タイプ : ホンダシビックタイプ R (E K 9 型)

2. 改造範囲

2019 J A F 国内競技車両規則第 1 編第 3 章（一般規定）、第 4 章（安全規定）、第 5 章（量産ツーリングカー〈N 1〉に許される改造）に従ったものとし、さらに次の各項に従ったものでなければならない。

1) 純正部品

純正部品とは、ホンダシビック (E K 4 型)、ホンダシビック S i 及び S i R シリーズ (E G 6 型)、ホンダシビックタイプ R (E K 9 型) 国内向け仕様として生産者から出荷された状態のもので、無修正のものをさす。オートマチックトランスミッション車用の部品は使用出来ない。

2) 車両のフレームナンバー

車両のフレームナンバーは、生産時に刻印されたものを有すること。

3) エレクトロニクスコントロールユニット (E C U)

使用する E C U は指定しない。

また、フューエルインジェクション装置のプレッシャーレギュレーターおよびインジェクターに対する改造又は変更は許されない。

点火装置はプラグおよびハイテンションコードを除き一切の追加、改造または変更が禁止される。

4) シリンダーヘッドガスケット

シリンダーヘッドガスケットの変更は許されない。

交換する場合は、その車両用に販売される純正部品とのみ交換することが許される。

5) 車両最低重量

① 車両最低重量は、下記の通りとする。

E K 4 タイプ : **930 kg** / E G 6 タイプ : **930 kg** / E K 9 タイプ : **930 kg**

②ウエイトハンディ

・クラブマンレース運営委員会は競技の活性化を目的としたウエイトハンディ制を導入する。
各大会において、1～3位に入賞したドライバーは次レース参加時に下記のウエイトを最低重量に追加して搭載しなければならない。ウエイトハンディ対象者は大会事務局より大会参加申込期間前にブルテンにて公示される。

1位：30kg 2位：20kg 3位：10kg

・ウエイトハンディの有効期限は1大会とする。ただし、ウエイトハンディを搭載した状態で1～3位に入賞した場合は、その順位に応じたウエイトハンディが次参加レースで課される。

・Final Round ではウエイトハンディは適用されない。

③ウエイトハンディ対象者は2020年シーズンに持ち越されない。

④バラストの取り付け

最低重量およびウエイトハンディ規定の車両重量を満たすためにバラストを取り付ける場合、2019 J A F 国内競技車両規則第1編、第3章、第3条3.3) に従って取り付けられなければならない。

6) タイヤの使用制限

2019 J A F 国内競技車両規則第1編第5章に準拠し、次の通りとする。

ただし、扁平率の変更は不可とする。

- ①使用が許されるタイヤは、タイヤ製造者が1993年1月1日以降発売した日本国内向け市販タイヤ製品カタログまたはタイヤ製造者のホームページに記載表示され、通常に販売されているラジアルタイヤとする。
- ②公式予選、決勝レースを通じて、車両1台あたりに使用できるタイヤは4本までとする。使用するタイヤ4本は、公式予選前の車両検査時に技術委員によってタイヤマーキングが実施される。
- ③ 路面がウェット状態であると競技長が宣言した場合、上記③においてマーキングされたタイヤ以外の使用が認められる。
- ④マーキングされたタイヤをやむを得ない事由で他のタイヤと交換する場合、次の通りとする。
 - － 1. 公式予選中のタイヤ交換は認められない。
 - － 2. 公式予選終了後にタイヤ交換する場合は、公式予選結果発表後30分以内に文書にて大会競技長へ申請するものとする。この場合、公式予選にて達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、最後尾スタートとされる。タイヤ交換者が複数の場合、当初のグリッド順に従い、最後尾からグリッドが形成される。
 - － 3. 決勝レーススタート後のタイヤ交換は自由とする。
 ただし、タイヤ交換の作業は決勝レースがスタートされるまでは一切行ってはならない。
 何らかの事由で、ピットスタートとなる場合も同様とする。
- ⑤天候によるタイヤ交換は一切認められない。

7) チタン製部品の使用禁止

チタンを材料とした加工物は、一切の使用が禁止される。

8) ロールケージ

2019 J A F 国内競技車両規則第1編第4章に従った6点式以上のロールケージが使用されていなければならない。

また、安全性をより高める為に斜行ストラット等を追加することは認められる。

その際の取り付け方法は、**2019 J A F 国内競技車両規則第1編第4章に準拠して行うものとする。**

9) ウォーターラジエター

取り付け角度の変更は許されない。

10) ピストンおよびコンロッド

ピストンおよびコンロッドのバランス調整は禁止される。

11) 車両交換の禁止

公式車両検査に合格した車両は、車両の交換、またはエンジン及びトランスミッションのアッセンブリー交換が禁止される。やむを得ない事由で交換しなければならない場合、公式予選結果発表後30分以内に文書にて大会競技長へ申請するものとする。

この場合、公式予選にて達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、最後尾スタートとされる。また車両交換者が複数の場合、当初のグリッド順に従い最後尾からグリッドが形成される。

12) ドライバー防護ネット

参加車両には、**2019 J A F** 国内競技車両規則第4章 第22条 ネット（ドライバー防護ネット）の取り付けを推奨する。なお、防護ネットが装着されていない車両は走行中、運転席の窓ガラスを全閉すること

13) 窓ガラス

- ① フロントウィンドウは、**2019 J A F** 国内競技車両規則第1編 第4章 第9条に準ずる。サイドウィンドウに対し無色透明なフィルム等で飛散防止対策を施すことを推奨する。
- ② 後方左右のサイドウィンドウは、ドライバー氏名以外の貼付物は禁止される。
- ③ リアウィンドウは、その上端に天地幅8cmで接した帯状部分、及びリアゼッケン貼付部分を除き、いかなる貼付物も禁止される。

S - F J

2019 J A F 国内競技車両規則第1編第10章（スーパー F J）に従って製造された車両とする。

F 4

2019 J A F 国内競技車両規則第1編第11章（フォーミュラ4）に従って製造された車両とする。

R S

1. 定義

1) R S :

サーキットあるいはクローズドコース上で行われるスピードレースのためのみに設計された4輪自動車という。

2) 自動車 :

直線上に並べられていない少なくとも4つの車輪によって走行し2つの前車輪が操舵に、また2つの後車輪が推進に使用される。
前輪駆動は禁止される。

3) 陸上車両 :

それ自体の手段によって、地表に対する実際上の支えを常時保持して推進し、その推進および操行装置が乗車したドライバーの制御下にある移動装置という。

4) 車体 :

安全ロールバーの構造物およびエンジン、トランスミッションおよび回転装置の機械的機構に明らかに関連する部分を除き外気にさらされる車両のすべての主要部分をいう。

ラジエーターおよび排気系は車体の一部とみなされる。

5) 空気力学的装置 :

空気力学的な動作に影響することを基本機能とした車体の部分をいう。

6) ホイール : フランジとリム。

コンプリートホイール : フランジ、リムとタイヤ。

7) 自動車の銘柄 :

R Sの場合、自動車の銘柄は完成車という。

製造者が自身で生産しないエンジンを取り付けた場合にはその車両は“合成”とみなされ、エンジン製造者名と車両製造者名が連名となる。

車両製造者名が常にエンジン製造者名の前に付く。

8) 競技 :

競技は公式予選および決勝からなる。

9) 重量 :

競技全期間中の重量をいう。

ただし、車内の燃料とドライバーは含まれない。

10) レーシング重量 :

すべての燃料タンクを満たし、またドライバーは搭乗し、出走可能状態の車両重量をいう。

11) 気筒容積：

エンジンの気筒内のピストンが作動する容積をいう。

エンジンの気筒容積を算出する場合の円周率（ π の数値）は3.1416である。

12) 吸気系統：

ヘッドとキャブレターおよびエアファンネルの間にある吸気系統すべての要素。

13) 主要構造体：

サスペンションまたはスプリングの負荷が伝えられる車両のすべての主要構造体で、シャシー上の前部サスペンションの最前部から後部にあるサスペンションの最後部にまで縦方向に延びている部分。

14) コクピット：

ドライバーを収容する内部空間

2. 規 定

1) 規定の発行：

アールエス（以下RSと記す）の車両の構造を規定する以下の技術規則は鈴鹿クラブマンレース運営委員会（以下運営委員会と記す）によって発行される。

2) 改定に関する公表年月日：

運営委員会はこれらの規定についての変更のすべてを発表する。

すべての変更は、その発表のあった後の1月1日から施行される。安全事項とみなされる変更は直ちに施行される。

3) 運営委員会は年度途中であっても予告期間をもってレブリミッターの回転数を変更する権利を留保する。

4) 危険な構造：

もし自動車が危険とみなされた場合には、その競技会の審査委員会によってその車両を除外することができる。

5) 規則の遵守：

自動車は競技会中、いかなる時でも、これらの規則に合致していなければならない。

6) 測 定：

すべての測定は、強固で水平な路面に静止している状態で行われなければならない。

7) アクティブサスペンション：

アクティブサスペンションは禁止される。

8) 使用材料の制限：以下の材料は使用を禁止する。

マグネシウム、チタニウム、カーボン、ケブラー

クロムメッキ：

45 t / 平方インチ（725 N / mm²）を超える鋼製サスペンションメンバーに対するクロムメッキは禁止される。

カーボン素材の使用：

使用することは禁止される。

ただし、シャシー構造体内部の寸法が座席の背の部分のモノコックの内側の幅で70 cm以上、フットスペースの部分のモノコックの内側の幅で45 cm以上あるものはこの限りではない。

3. 車体と寸法

1) オープンボディとする。

2) ボディは吸気と排気パイプおよびエンジンの上部の突き出しを除き、すべての機械的構成要素を覆うこと。

3) ボディはホイール上の張り出し、少なくともホイールの円周の1 / 3にわたり効果的に覆いタイヤの幅も覆うこと。

4) 車両のいかなる部分も地上90 cmの水平面を超えてはならない。

ただし、安全ロールバーは、この寸法に含まれない。

5) シャシー構造体：

ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までのコクピットの内部断面積は700 cm²以下であってはならず、また最小幅はコクピットの全長を通じ25 cm以上なければならない。

6) コクピット：

車体のコクピットの入口は次の最小寸法を有すること。

長さ：60 cm

幅：座席の背の最後部から前方30 cmの部分は最低45 cmを確保すること。

なお、コクピットはドライバーが脱出するために5秒以上を要しないように設計されていなければならない。

7) ステアリングホイール

ステアリングホイールは迅速に取り外せる機構を備えていなければならない。

その取り外しはステアリングホイール裏側のステアリングコラムに設置された同心円状のフランジを引く方法であること。

ステアリングに切れ目があってはならない。

スイッチやメーター等を装着する場合は、それらが突起した形状（トグルスイッチの操作レバー等）であってはならず、トグルスイッチ以外のスイッチやメーターを装備する場合は、ドライバーと対面するステアリングホイールリム全体で形成される平面よりもドライバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

8) 運転席：

ドアを開けたり、あるいはパネルを取り外さず乗降できるようになっていなければならない。

9) 空力装置：

ウイング、スポイラーとも許される。

ボディ下面はグラウンドエフェクトを発生するような効果を持たせてはならない。

また、サイドスカート等は禁止される。

フロントコンプリートホイール後端からリヤコンプリートホイール前端の間のボディ底面は、平面でなければならない。

なお、リヤアクスル後方においてリヤアクスル中心線より下部の空力的構造物は禁止する。ただし、ボディと路面と下面寸法の干渉を防ぐ為、下面寸法の高低差は3cm以内に限り許される。

リヤホイール中心線の後方100cm以上の所に車両のいかなる部分もあってはならない。

フロントホイール中心線の前方90cm以上の所に車両のいかなる部分もあってはならない。

10) 寸法：

車両の最大幅 : 170cm

最小ホイールベース : 200cm

最小トレッド : 120cm

車両の最大長 : 400cm

4. 重量（車内の燃料とドライバーは含まれない）

1) 車両最低重量 : 500kg

2) バラスト：

バラストはその取り外しに工具を必要とするような方法で固定されなければならない。

技術委員が封印をすることができるようなものでなければならない。

5. エンジン

1) JAF公認車両または登録車両のエンジンが使用できる。

輸出用を含む純正部品の使用が認められる。

①レシプロエンジンの最大排気量は2,000ccまでとする。

②ロータリーエンジン：RE13BおよびRE12Bとする。

③過給装置は禁止する。

6. レシプロエンジン、ロータリーエンジン共通規定

1) フライホイールは自由。

ただし、材質はスチールに限定されリングギヤ径寸法は保持されなければならない。

2) 排気装置：

①排気系の変更および改造は自由とする。

②排気管の出口が水平かつ後方にむけられている場合には地上より60cm以下の高さでなければならない。

その排気管が車体の構成要素によって全部覆われているものではない場合には車体の全長を超えて後車軸の中心より80cm以上後方に突出してはならない。

③燃料ポンプは自由とする。

④潤滑系統はドライサンプ方式を含み自由とする。

⑤電気系統は発電機を含み自由とする。

⑥排気ガス対策装置は、これらを完全に排除した場合生ずる穴は完全に塞がなければな

らない。上記以外の改造は許されない。

⑦ウォーターポンプ、プーリー、サーモスタット、クーリングファン、ファンベルトは自由とする。

3) 始動装置：

電気エネルギー源と始動装置を車両に搭載しなければならず、ドライバー席に通常に着座したドライバーによって作動でき、いかなる時もエンジンをスタートできなければならない。

また、グリッド上およびピットにおいてエンジン始動するために補助的に外部よりエネルギー源を車両に一時的に接続して始動することができる。

4) クラッチ：カバー、ディスク、スプリングの交換は許される。

5) E C U：

性能の均衡化の為、運営委員会指定の回転レプリミッターの取付け、または運営委員会指定の E C U (Engine Control Unit) の取付けを義務づける。

ただし、ロータリーエンジンについてはその適用を留保する。

技術委員が車両検査時に適切な搭載位置でないと判断した場合には、適切な搭載位置へ変更しなくてはならない。

運営委員会は性能の均等化を図るため、年度途中においても事前予告をもって変更することがある。

※運営委員会指定の E C U は、セグチカーズ指定の E C U とする。

6) 排気音量：

排気音量は **2019 J A F** 国内競技車両規則第 1 編第 2 章「レース車両の排気音量規制」に従うこと。

7. レシプロエンジンの改造範囲

1) 次の各項を除きエンジン、補機および交換性のある部品を含み変更は認められない。

ただし、シャシーにエンジンを搭載するための最小限の変更は許される。

2) シリンダー最大数は 4 個までとする。

3) シリンダー径のボーリングリミットは 0.5 mm まで許され、ピストン径も変更することができる。

ただし、軽量加工および非純正部品の使用は許されない。

また、気筒容積は 2,000 cc を超えてはならない。

4) バルブスプリング：

スプリングは他のいかなるものとも交換することができる。

ただし、製造者の定めた数を変更してはならず、元の取り付け部を変更することなく、取り付けられること。

また、追加のシムを使用することも許される。

5) シリンダーブロックとシリンダーヘッド：

シリンダーブロックはボーリング、ホーニングの加工のみ許される。

シリンダーヘッドの平面研磨は純正部品の厚さより 1 mm まで許される。

ただし参加者は技術委員の要求に応じて純正部品の厚さを証明できる書類、整備基準書や公認書等を提示できること。

また、シリンダーヘッドガスケットは自由とする。

6) カムシャフトプーリー：

プーリーの交換及びバルブタイミングの変更は許される。

7) 油圧タイプのタペットをソリッドタイプに変更することは禁止される。

8) 調整、仕上げ：

①コンロッド、ピストンはバランス調整が許される。

ただし、それぞれ 1 個が未加工品であること。

②クランクシャフトは加工によるバランス調整が許される。

③ロッカーアーム、ロッカーアームシャフトを除き、もとの部品の切削もしくは仕上げによる調整（修正、研磨、軽量化、縮小化）は許される。

ただし、下記については公認書、整備解説書に記された寸法を厳守すること。

④シリンダーヘッドのインテークおよびエキゾーストポートの内径は変更してはならない。

⑤カムシャフトプロフィールおよびバルブリフトは変更してはならない。

9) 吸気系：

吸気装置は自由とする。

ただし、以下の条件を守ること。

①吸気系の長さを可変できる装置、およびそれに類する装置はすべて禁止する。

②スロットルバルブはバタフライ方式に限定する。

③使用する材質は、鉄およびアルミに限定する。

8. ローターエンジンの改造範囲

- 1) R E 1 2 B 型、R E 1 3 B 型ロータリーエンジンであれば互換性のある部品との交換は修正、改造をしない限り許される。
- 2) 吸気系はキャブレターを含み自由。

9. 駆動伝達系統

- 1) 駆 動 :
最大 2 輪とする。
- 2) ギアボックス :
ギアボックスのケーシングは前進 5 段、後退 1 段を超えるものであってはならない。
- 3) 後退ギア :
すべての車両は競技会の出走時において作動可能な後退ギアを含むギアボックスを有さなければならない。また、それは着座したドライバーによって操作できること。
- 4) ベルハウジング :
ベルハウジング内部をオイルタンクとして使用してはならない。

10. サスペンション

- 1) コクピットから調整できるスタビライザーは禁止する。

11. 燃料タンク

- 1) 最大容量 5 リッターのコレクタータンクを除く全ての燃料タンクは、FIA/FT3— 1 9 9 9 の仕様に合致するか、あるいはそれを上回る仕様のラバーブラダーでなければならない。
容量は最大 5 0 リッターとする。
エンジンからタンクまでの引きまわし管の最大直径は 2 0 mm でなければならない、できる限りその流路は直線的であること。タンクの位置は車両の縦軸から 6 5 c m 以上あってはならずシートバックとエンジンルームの間に 1 個とする。タンクは燃料がこぼれたり、漏出したりあるいはタンクに事故が生じた場合、燃料がドライバー席あるいはエンジンルームまたは排気系統のいかなる部分にも流出しかつ接触しないように隔壁によって隔離すること。燃料タンクは十分に保護されていないといけない。参加者は車両の全燃料回路の図解を用意しなければならない。回路の低部は車両を水平面上においたとき、すべての燃料が迅速に流出できるように装備されなければならない。
- 2) 燃料タンクの注入キャップ :
 - ① 燃料注入口とキャップは車体より突出してはならない。
衝突の際および不完全なロックによりキャップがゆるまぬように設計されていないといけない。
 - ② 空気孔はコクピットの後方 2 5 c m 以上の場所に位置すること。
 - ③ 給油時のオーバーフローガソリンはコクピット内へ流入する構造であってはならない。

12. オイルキャッチ装置

- 1) エンジンまたはトランスミッションなどから外に出るオイルを集めるためにタンクもしくは装置を装着しなければならない。
この装置は最小限 2 L の半透明な容器を有するものでなければならない。
搭載位置は、ギアボックスより後方に位置することはできない。
- 2) 衝撃吸収構造体 :
燃料タンクとドライバーシートの外側面は衝撃吸収構造体によって保護されなければならない、その内部が空力的な付加物とならないように留意すること。
この衝撃吸収構造体は厚さ 1 . 5 mm のアルミニウム板 2 枚と耐火性のコアを用いたサンドイッチ構造または、これと同等以上の強度を有するもので少なくとも 3 5 c m (前後方向)、2 0 c m (上下方向)、厚さ 1 0 c m の衝撃吸収構造体をドライバーシート外側面に取り付けなければならない。

13. 制動装置

- 1) すべての車両は同一のペダルによって操作される最低 2 系統の回路を有する制動装置を装備しなければならない。この装置の 1 つの回路に漏れがある場合、もしくは欠陥がある場合でも、ペダルは少なくとも 2 輪のホイールを依然として制御するものであること。

14. ホイールとタイヤ

- 1) コンプリートホイールの幅は 1 1 . 5 インチを越えてはならず、ホイールリム径 : 1 3 インチとする。

タイヤの径は左右同一とする。

2) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

15. 安全装置

1) 消火装置：

すべての車両は、内容量 2 k g 以上の粉末消火器、または、F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第 2 5 3 条 7 項に記された消火器を、ドライバーが速やかに操作できるように搭載しなければならない。

2) 後方視界：

すべての車両には、その両側にドライバーが後方を見ることができるようになくとも 2 つのミラーを装備すること。(それぞれのミラーの最小面積： 5 5 c m²)

3) 安全ベルト：

幅 7 5 m m 以上の 2 本の肩部ストラップ、1 本の腰部および 2 本の脚部ストラップの装着が義務づけられる。これらのストラップは車両に確実に固定されること。F I A 規格 8 8 5 3 / 9 8 に合致していなければならない。ただし、F I A 規格については、義務付けとする。(ヘッドアンドネックサポート指定ベルトは除く)

4) 電気回路開閉装置 (サーキットブレーカー)：

運転席に通常に着座し、安全ベルトを装着し、ステアリングホイールが正常に位置した状態で、ドライバーは発火防止のサーキットブレーカーのスイッチにより、点火装置、全ての燃料ポンプと電気回路を遮断することができなくてはならない。スイッチはコクピットの右側に取り付けられ白い縁どりをした底辺が 1 0 c m の青い三角形の中に赤色のスパークを描いた標識で表示されていなくてはならない。また、外部からでも容易に操作できるような構造になっていなければならない。

5) 防火装置：

すべての車両は出火の際、火炎の直接の噴出を防止するためエンジンと運転席との間に有効な防護壁を設けなければならぬ。

6) 赤色警告灯：

白熱球の 2 1 ワット相当以上の明るさをもつ赤色警告灯 2 個と停止灯 2 個を車両の中心軸上できるだけ高い位置に後方から明瞭に見えるように取り付けること。

赤色警告灯は競技長の指示により常時点灯できる構造でなければならない。

7) ヘッドレスト：

全ての車両は後方へ 8 5 k g の荷重がかかった時に、5 c m 以上傾かないヘッドレストを備えていなくてはならない。

ヘッドレストの表面は 2 0 0 c m² 以上で、連続的であり、突出した部分があってはならない。

8) けん引用穴あきブラケット：

2019 J A F 国内競技車両規則第 1 編第 4 章公認車両および登録車両に関する安全規定第 8 条に準拠して取り付けなければならない。

ただし、前方のブラケットがロールバーによって行なわれる場合、ブラケットをロールバーに変えることはできるが、後方のブラケットは必ず取り付けなければならない。

16. 安全構造

1) ロールバー：

①安全構造の基本目的はドライバーの保護にある。

この目的は設計の基本考察である。

②すべての車両は、少なくとも 2 つのロールバー構造を装備しなければならない。(チタニウム材の使用は禁止される)

第 1 ロールバー構造体は、ステアリングホイールの前方にありステアリングホイール頂点の前方

2 5 c m 以上にあってはならず、また少なくともステアリングホイールの周縁の頂点と同じ高さでなければならない。

第 2 ロールバー構造体は、第 1 ロールバー構造体の後方から 5 0 c m 以上離れていなければならず、またドライバーが正常に車両に着座し、ヘルメットをかぶりシートベルトを締めた状態のとき、そのドライバーのヘルメットは第 1 ロールバー構造体の頂点と第 2 ロールバー構造体の頂点を結ぶ線を超えてはならない。座席の背部にある第 2 ロールバー構造体は、車両の縦の中心線に対して左右対称であり、また次の項目に合致しなければならない。

最低高はコクピット底面から垂直に測定し、ロールバーの頂点までの間が少なくとも90cmなければならない。ロールバーの頂点は通常の運転姿勢におけるドライバーのヘルメットから少なくとも5cm上方になければならない。

強度：

ロールバーの構造の規格については、まったく自由であり、下記に示された最小強度に耐えうるものでなければならない。

1. 5W：横方向
5. 5W：車両の前後方向
7. 5W：垂直方向

Wは610kgとする。

コンストラクター責任者またはその設計者によってサインされた証明書を競技会技術委員に提出しなければならない。証明書には、このロールバーの図面または写真を付けるとともに、このロールバーが上記の荷重に耐えうることを明記しなければならない。

一般考察：

ボルト、ナットを使用する場合にはその数に応じて十分な最小寸法を必要とする。

その材質は最上級であること。（航空機用）

スクエアヘッドボルト、ナットは使用しないこと。

構造の主たる部分には継ぎ目のない1本の管を使用し、曲折部分は滑らかに連続的に曲げられており、ひだ、あるいは壁部に欠損がないこと。

溶接は全体にわたって最高の技術をもって行なわれるべきである。（通常はアーク溶接または特別の場合にはヘリアークが使われる）

スペースフレーム構造に開し、ロールバーの構造はそれにかかる荷重を広い面積に分散するように車両に取り付けられることが重要である。

ロールバーを単一の管あるいは継ぎ足された管に付着させるだけでは不十分である。

ロールバーはフレームの延長として設計されるべきで単にフレームの付属として考えるべきではない。

基本構造の強度には十分な考慮が払われるべきである。例えば荷重を分散させるため補強バーあるいはプレートを付加すること。

2) 被覆線、配線または電気装置：

バッテリー、燃料ポンプ等のような被覆線、配線と電気装置の装備場所、材料または連結部がMIL規格に合致していない場合は、それらは次の漏洩を起因しないように装備をしなければならない。

- ・燃料の累積
- ・燃料のコクピット内の流入
- ・燃料と配線あるいは電気装置との接触

もし、被覆線あるいは配線、電気部品がコクピットを通り抜け、あるいはその内に設置されている場合には、それらは防漏材または防火材で完全に覆われていなければならない。

17. 燃料

- 1) **2019 JAF** 国内競技車両規則第1編第3章公認車両および登録車両に関する一般規定10条10. 1)「燃料－燃焼物」に従うこと。

ネオ・ヒストリック・レーシングカー

次に規定する**2019**年度ネオ・ヒストリック・レーシングカー車両規定に合致した東京R & D製のガドウェル、ウエストレーシングカーズ製のビバーチェとする。

1. 定義

1960年代までのレーシングカーの基本的な構造と雰囲気を持つ車であること。

車両の製造者は、より多くの人にレーシングカーを楽しんでもらうことを主旨として開発し、決して性能競争に奔走してはならない。

そして、現代の安全基準と信頼性を備えた車とすること。

2. 車両規則

エンジンおよび補機

- 1) 搭載されるエンジンは、トヨタ4 A Gとし、下記の項目を除き変更は出来ない。
- 2) 可変バルブ方式のエンジンは、可変バルブ方式を作動させてはならない。
可変機構を固定すること。
これに伴う最小限の改造は許される。(タイミング調整を含む)
- 3) 過給器は装着出来ない。
- 4) 吸気系の変更
インジェクションからキャブレターへの変更や、エンジンワイヤーハーネスの変更、E C Uの変更／セッティングも自由。
a. キャブレター仕様の場合
インテークマニフォールドを含み、それ以前は自由
b. インジェクション仕様の場合
スロットルボディ及びインテークマニフォールドは元のものを使用すること。
また、インジェクターは元の取付位置を変更することは出来ない。
エアファンネルの変更は許される。
なお、E C Uに関しては下記のように規定される。
性能の均衡化の為、運営委員会指定の回転レブリミッターの取付け、または運営委員会指定のE C U (Engine Control Unit) の取付けを義務づける。
技術委員が車両検査時に適切な搭載位置でないと判断した場合には、適切な搭載位置へ変更しなくてはならない。
運営委員会は性能の均等化を図るため、年度途中においても事前予告をもって変更することがある。
※運営委員会指定のE C Uは、セグチカーズ指定のE C Uとする。
- 5) シリンダーのボーリングは許されるが、1, 6 2 5 c cを越えてはならない。
- 6) シリンダーブロックのクランク中心からブロック上面までの寸法は1 9 0 . 9 0 mm以上とする。
- 7) シリンダーヘッドの総高さは、1 2 4 . 4 0 mm以上とする。
- 8) ヘッドガスケットは自由。
- 9) 点火プラグは自由。
- 10) サーモスタットは自由。
- 11) オイルフィルターは自由。オイルクーラーの取り付けは認められる。
- 12) エアクリーナーボックスを含み、エアフィルターも自由。
- 13) 燃料ポンプは自由。
- 14) フライホイールはバランス取り、軽量化を認める。
- 15) クラッチディスクは材質の変更のみ認められる。
- 16) エンジンはオルタネーター及びオルタネーターベルトを付けた状態とし、そのオルタネーターは発電機能をさせた上で取り付けていること。
- 17) エキゾーストパイプは1次集合までは変更できない。テールパイプは自由。
- 18) その他は、エンジンの取り付けに関する為の改造以外、一切許されない。

3. 寸法

車両の最大長	4 0 0 c m
車両の最大幅	1 7 0 c m
ホイールベース	2 0 0 ~ 2 4 0 c mの間とする
トレッド	1 2 0 ~ 1 3 5 c mの間とする
フロントオーバーハング	1 0 0 c m以下
リアオーバーハング	9 0 c m以下
最低地上高	6 c m

4. 最低重量

車両の重量は5 7 5 k g以上とする。

(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバーを含めた、競技の行われている全ての期間中の重量を言う。
ただし燃料は含まない)

5. 駆動

最大 2 輪とする。

また、デフの形式はフリーデフのみとする。

6. ギアボックス

前進 5 段、後退 1 段を越えるものであってはならない。

電氣的なシフトカット機構及びパドルシフトは禁止される。

7. 後退ギア

すべての車両は競技会の出走時において作動可能な後退ギアを含むギアボックスを有さなければならない。

また、着座したドライバーによって操作出来ること。

8. 運転席

運転席に着座するドライバーは進行方向に直面するようになっていなければならない。

9. ホイール

1) 13 インチ径以下のホイールを使用すること。

リム幅は最大 6.5 インチまでとする。

2) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

10. タイヤ

1) スリックタイヤは不可

2) 使用できるタイヤはアドバン A021R

フロント：185/60R13 80H、リア：205/60R13 87Hのみとする。

※ハンドカットによるタイヤの加工は禁止。

11. サスペンション

サスペンション関係は、マグネシウム、カーボンファイバー、及びチタニウム合金の使用は禁止する。

サスペンション形式はアウトボード形式とし、コイルダンパーユニットの一方はフレーム側ピックアップに、他方はサスペンションアームに付く形式を言う。

インボード形式やプッシュロッド形式は不可とする。

12. 制動装置

同一のペダルによって操作される 2 系統の回路を有し、次の条件に合うものでなければならない。

ペダルは通常 4 輪を制御するものであること。

制動装置のパイプに漏れがある場合、もしくは制動伝達装置に何らかの欠陥がある場合でも、ペダルは少なくとも 2 輪を依然として制御するものであること。

13. 赤色警告灯

12 ワット以上の赤色警告灯 2 個と停止灯 2 個を後方から明瞭に見えるように取り付けること。

赤色警告灯は競技長の指示により常時点灯できる構造でなければならない。

14. 燃料タンク

FIA/FIT3-1999 の仕様に合致するか、あるいはそれを上回る仕様のラバーブラダーでなければならない。

製造後 5 年を経過したブラダーは使用することが出来ない。

容量は 50 リットル以下とする。

タンクの位置は車両の縦軸から 65 cm 以上にあってはならず、シートバックとエンジンルームの間に 1 個とする。

タンクは燃料がこぼれたり、漏出したり、あるいはタンクに事故が生じた場合、燃料がドライバー席あるいはエンジンルームまたは排気系のいかなる部分にも流出し、かつ接触しないように隔壁によって隔離すること。

15. 車体

1) シャシー構造体

スペースフレームとする。

ただし、チタンやマグネシウムを使うことは出来ない。

ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までのコクピット内部断面積は 1000 cm² 以下であってはならず、また最小幅は 30 cm 以上なければならない。

2) コクピット

2 座席を確保出来るスペースを保有し、ドライバーは左右どちらかに位置すること。

また、助手席のスペースはドライバーズシートと同様のシート幅が入るスペースが保たれなくてはならない。

コクピットはドライバーが脱出するために 5 秒以上を要しないよう設計されていること。

3) 後方視界

車両には、ドライバーが後方を見る為に少なくとも2つのミラーを装備すること。

また、それぞれのミラーの最小面積は55cm²とする。

4) 空力装置

ウイングおよびフロントスポイラーは禁止とする。

リアに関しては、リアスポイラー（ダックテール）の取り付け以外いっさいの変更、付加物の取付けは禁止とする。

5) 牽引用穴あきブラケット

2019 J A F 国内競技車両規則第1編第4章公認車両および登録車両に関する安全規定第8条に準拠して取り付けなければならない。

ただし、オープンボディの車はフックをロールバーで兼用できる。

16. 安全装置

1) 安全ベルト

安全ベルトは、その素材、取付方法などを含み**2019 J A F** 国内競技車両規則第4編「レース競技における安全ベルトに関する付則」に従い、フルハーネスタイプでなければならず、その肩部ストラップの幅は75mm以上を有していなければならない（ヘッドアンドネックサポート指定ベルトを除く）。

安全ベルトを座席やその支持体に固定することは禁止される。

F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第253条に定められた取付方法も許される。

（**2019 J A F** 国内競技車両規則第1編第4章第4-3図～第4-4図参照）

2) ヘッドレスト

全ての車両はヘッドレストを備えていなければならない。

3) 安全ロールバー

ロールバーの寸法は次のようであるなければならない。

最小高はドライバーの脊柱に沿って座席の金属部分からロールバーの頂点までを測定し最小36インチ（92cm）なければならない。ロールバーの頂点は正常に着席したドライバーのヘルメットの上、少なくとも5cmの位置になければならない。側面の2つの直立支柱の間にあるロールバーの内部で測定し、その幅は少なくとも38cmなければならない。それはドライバーの脊柱に沿って座席の金属の外枠から垂直に上方60cmの位置で測定すること。

強度：ロールバーに関する十分な強度を得るために、製造者にとって2つの方法がある。

a) ロールバーの構造の規格については全く自由であるが、国際モータースポーツ競技規則付則

J 項第275条15項2. 3) に示された最小強度に絶え得るものでなければならない。

b) チューブとブレース（支柱）の直径は少なくとも1.3/8インチ（3.5cm）で、肉厚は少なくとも0.090（5/64）インチ（2mm）なければならない。その材質は、モリブデンクロムSAE4130またはSAE4125（あるいはDIN、NF等と同等のもの）とする。バーの頂点から水平に対し60°を越えない角度で後方に少なくとも1本の支柱を取り付けること。この支柱の直径また材質はロールバーと同じでなければならない。2本の支柱を取り付ける場合は、それぞれの直径は20/26mmに減少されてよい。メインフープと支柱との取り外し可能な連結部は国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第253-37図から第253-46図に合致していなくてはならない。

また、支柱は前方に取り付けてもよいが、転倒した際ドライバーが脱出できる構造とすること。

4) 被覆線、電線または電器装置

バッテリー、燃料ポンプ等のような被覆線、電線と電気装置の装備場所、材料または結合部がMIL規格に合致していない場合は、それらは次の漏洩を起因しないように装備しなければならない。

- ・燃料の累積
- ・燃料のコクピット内の流入
- ・燃料と電線あるいは電気装置との接触

もし、被覆線あるいは電線、電気部品がコクピットを通り抜け、あるいは、その内部に設置されている場合には、それらは防漏材または防火材で完全に覆われていなければならない。

5) 燃料タンクの注入キャップ

①燃料入口とキャップは車体より突き出してはならない。

衝突の際および不完全なロックによりキャップがゆるまぬように設計されていなければならない。

②空気孔はコクピットの後方15cm以上の場所に位置すること。

③給油時のオーバーフローガソリンはコクピット内に流入しない構造であること。

6) 消火装置

すべての車両は、内容量 2 k g 以上の粉末消火器、または、F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第 2 5 3 条 7 項に記された消火器を、ドライバーが速やかに操作できるようにしなければならない。金属製ストラップの付いたラピッドリリースメタル（ワンタッチ金具）の装着のみ認められる（最低 2 箇所に装着することが推奨される）。

記載事項

以下の情報を消火器に明記しなければならない。

- a) 容器の容量
- b) 消火剤の種類
- c) 消火剤の容量もしくは重量
- d) 消火器の点検日（消火器の有効期限は、充填した日もしくは前回点検日から 2 年とする）

7) ステアリングホイール

ステアリングに切れ目があってはならない。

スイッチやメーター等を装着する場合は、それらが突起した形状（トグルスイッチ等）であってはならず、トグルスイッチ以外のスイッチやメーターを装備する場合は、ドライバーと対面するステアリングホイールリム全体で形成される平面よりもドライバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

8) 電気回路開閉装置（サーキットブレーカー）

すべての回路を遮断できる電気回路開閉装置（サーキットブレーカー）を取り付け、その取り付け位置には赤色のスパークを底辺が最小 1 0 c m の青色の三角形で囲んだ記号で表示し、外部からでも容易に操作できること。

9) オイルキャッチ装置

エンジンから外に出るオイルを集めるためにタンクもしくは装置を装着しなければならない。

この装置は最小限 2 リットルの容量を有するものでなければならない。

10) 防火装置

全ての車両は出火の際、火災の直接の噴出を防止するためエンジンと運転席の間に有効な防護壁を設けなければならない。

11) 消音器

消音器の装着が義務づけられる。

12) 排気音量

2019 J A F 国内競技車両規則に示された「レース車両の排気音量規制」の検査方法に準じ、排気音量規定値は最大で 1 0 5 d B （A）以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。

13) その他

技術委員長によって安全でないと判断された車両は競技に参加できない。

C S 2

1. 定義

サーキットあるいはクローズドコース上で行われるスピードレースのためのみに設計された 4 輪自動車であり、安全基準を重視し信頼性を備え、鈴鹿クラブマンレース運営委員会によって認定された車両とする。

2. 車両規則

エンジンおよび補機

搭載されるエンジンは、トヨタ 4 A G とし、下記の項目を除き変更は出来ない。

- 1) 可変バルブ方式のエンジンは、可変バルブ方式を作動させずに可変機構を固定することもできる。これに伴う最小限の改造は許される（タイミング調整を含む）
- 2) 過給器は装着出来ない。
- 3) 吸気系の変更
スロットルボディ及びインテークマニフォールドは元のものを使用すること。
また、インジェクターは元の取付位置を変更することは出来ない。
エアファンネルの変更は許される。

エンジンワイヤーハーネスの変更、E C U (認定された車両に取り付けられたものに限る) 変更／セッティングも自由。

- 4) シリンダーのボーリングは許されるが、1, 625ccを越えてはならない。
- 5) シリンダーブロックのクランク中心からブロック上面までの寸法は190.90mm以上とする。
- 6) シリンダーヘッドの総高さは、124.40mm以上とする。
- 7) ヘッドガスケットは自由
- 8) 点火プラグは自由。
- 9) サーモスタットは自由。
- 10) オイルフィルターは自由。オイルクーラーの取り付けは認められる。
- 11) オイルの漏り防止のためのパッフル取り付け、及びオイルパンの加工は認められる。
- 12) エアークリーナーボックスを含み、エアフィルターも自由。
- 13) 燃料ポンプは自由。
- 14) フライホイールは自由とする。
- 15) クラッチディスクは大きさ、厚さを変更しなければ自由。
- 16) エンジンはオルタネーター及びオルタネーターベルトを付けた状態とし、そのオルタネーターは発電機能をさせた上で取り付けていること。
- 17) エキゾーストパイプは一次集合までは変更できない。テールパイプは自由
- 18) その他は、エンジンの取り付けに関する為の改造以外、一切許されない。

3. 寸法

車両の最大長	400cm
車両の最大幅	170cm
ホイールベース	220cm以上
フロントオーバーハング	100cm以下
リアオーバーハング	90cm以下

4. 最低重量

車両の重量は**630**kg以上とする。(レーシング重量)

(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバーを含めた、競技の行われている全ての期間中の重量を言う。ただし燃料は含まない。)

5. 駆動

最大2輪とする。また、デフの形式はノンスリップシステムは禁止される。

6. ギアボックス

前進5段、後退1段を越えるものであってはならない。

シーケンシャル及びパドルシフトは許される。

7. 後退ギア

すべての車両は競技会の出走時において作動可能な後退ギアを含むギアボックスを有さなければならない。また、着座したドライバーによって操作出来ること。

8. 運転席

運転席に着座するドライバーは進行方向に直面するようになっていなければならない。

9. ホイール

- 1) 15インチ径以下のホイールを使用すること。
リム幅は最大7.0インチまでとする。
- 2) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

10. タイヤ

使用するタイヤは、横浜ゴム製ADVANレーシング

- ・ドライタイヤは A005 190/580R15
- ・レインタイヤは A006 190/580R15 とする

- 1) 公式予選、決勝レースを通じて、使用できるドライタイヤは4本までとする。

使用するドライタイヤ4本は、公式予選前の車両検査時に技術委員によってタイヤマーキングが実施される。

- 2) ウエットタイヤに関して制限は設けない。
- 3) 競技中のタイヤ交換は外的要因により競技長の許可を得た場合以外は認められない。この場合、公式予選にて達成

された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、最後尾スタートとされる。

4) タイヤウォーマー・タイヤの加工（溶剤の塗布など）は禁止される。

11. サスペンション

サスペンション形式はアウトボード形式とし、コイルダンパーユニットの一方はフレーム側ピックアップに、他方はサスペンションアームに付く形式を言う。インボード形式やプッシュロッド形式は不可とする。

12. 制動装置

同一のペダルによって操作される2系統の回路を有し、次の条件に合うものでなければならない。

ペダルは通常4輪を制御するものであること。

制動装置のパイプに漏れがある場合、もしくは制動伝達装置に何らかの欠陥がある場合でも、ペダルは少なくとも2輪を依然として制御するものであること。

13. 赤色警告灯

12ワット以上の赤色警告灯2個と停止灯2個を後方から明瞭に見えるように取り付けること。

赤色警告灯は競技長の指示により常時点灯できる構造でなければならない。

14. 燃料タンク

FIA/FIT3-1999の仕様に合致するか、あるいはそれを上回る仕様のラバーブラダーでなければならない。

製造後5年を経過したブラダーは使用することが出来ない。

容量は35リットル以下とする。

タンクの位置は車両の縦軸から65cm以上にあってはならず、シートバックとエンジンルームの間に1個とする。

タンクは燃料がこぼれたり、漏出したり、あるいはタンクに事故が生じた場合、燃料がドライバー席あるいはエンジンルームまたは排気系のいかなる部分にも流出し、かつ接触しないように隔壁によって隔離すること。

15. 車体

1) シャシー構造体

①スペースフレーム構造を基本とする。

主要な構造体には外形28mm以上で肉厚1.6mm以上のパイプを使用しなければならない。

ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までのコックピット内部断面積は1,000cm²以下であってはならず、また最小幅はコックピットの全長を通じ380mm以上で、主要ロール構造体バルクヘッド部は680mm以上なければならない。

②フロントサスペンションピックアップは車体構造体の外部にあり、フロントバルクヘッドからピックアップ後部まではスペースフレームに厚さ1.6mmの鉄板を溶接で組み合わされた構造でなければならない。

③スペースフレーム構造体両側面には補強として肉厚1.5mm以上のパネルを張り付けられる。このパネルの最小引張強度225N/mm²以上であること。

2) ボディは吸気と排気パイプおよびエンジンの上部の突き出しを除き、すべての機械的構成要素を覆うこと。

3) ボディはホイール上の張り出し、少なくともホイールの円周の1/3にわたり効果的に覆いタイヤの幅も覆うこと。

4) 車両のいかなる部分も地上90cmの水平面を超えてはならない。

ただし、安全ロールバーは、この寸法に含まれない。

5) 側面防護体

ドライバーを保護するため、車両の両側に側面防護体を設けなければならない。

側面防護体は車両の中心線から最小750mmのところに、高さ95mm以上、前後長さは第2ロール構造体の前端から燃料タンク後端までの間に、車体構造体と連結したボックス構造を備えること。

この側面防護体は最小引張強度225N/mm²以上のパネルを使用した構造であること。

6) コックピット

コックピットはドライバーが脱出するために5秒以上を要しないよう設計されていること。

コックピット開口部は、ステアリングホイールより後方600mmから前方において600mmの開口部が300mmあること。

①オープンボディとする。

②後方視界

車両には、ドライバーが後方を見る為に少なくとも2つのミラーを装備すること、また、それぞれのミラーの最小幅は150mmで、少なくともそれが縦50mmにわたり維持されていなければならない、各コーナーの半径は10mmを超えてはならない。

7) ヘッドレスト：

全ての車両は後方85kgの荷重がかかった時に、5cm以上傾かないヘッド

レストを備えていなくてはならない。

ヘッドレストの表面は200cm²以上で、連続的であり、突出した部分があってはならない。

8) 空力装置

ウイングおよびスポイラーとも認められる。(認定を受けた車両に取り付けられた空力装置が認められる)

フロアパネルの取り付けは許される。

リアにディフューザー形状は許されるが、その後端はシャシー構造体のフロア基準面から200mmを超えてはならない。

9) 牽引用穴あきブラケット

2019 J A F 国内競技車両規則第1編第4章公認車両および登録車両に関する安全規定第8条に準拠して取り付けなければならない。ただし、オープンボディの車はブラケットをロールバーで兼用できる。

16. 安全装置

1) 安全ベルト

安全ベルトは、その素材、取付方法などを含み2019 J A F 国内競技車両規則第4編「レース競技における安全ベルトに関する付則」に従い、フルハーネスタイプでなければならず、その肩部ストラップの幅は75mm以上を有していなければならない(ヘッドアンドネックサポート指定ベルトを除く)。

安全ベルトを座席やその支持体に固定することは禁止される。

F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第253条に定められた取付方法も許される。

2019 J A F 国内競技車両規則第1編第4章第4-3図～第4-4図参照)

2) 安全ロールバー

①ロールバー

a) 安全構造の基本目的はドライバーの保護にある。

この目的は設計の基本考察である。

b) すべての車両は、最低2つのロールオーバー構造でなくてはならない。

第2ロール構造体はステアリングホイールの前になくなくてはならず、ステアリングホイールリムの頂点より250mm前方まで、また少なくとも同じ高さになくなくてはならない。

主要ロール構造体は、第2ロール構造体より少なくとも500mm後方になくなくてはならず、主要ロール構造体の頂点から第2ロール構造体の頂点に延びる線が、ヘルメットを着用してシートベルトを締め、通常日着座したドライバーの上方50mmの位置を通るよう、十分高い位置になくなくてはならない。

この主要ロール構造体の最低高はドライバーの脊柱に沿って座席のシェルからロール構造体の頂点までを測定し最低920mmなければならない。側面の2つの直立支柱の間にあるロール構造体の内側で測定し、その幅は少なくとも380mmなければならない。それはドライバーの脊柱に沿って座席のシェルから垂直に高さ600mmの位置で測定すること。

②強度：

チューブとブレース(支柱)の直径は少なくとも35mmで、肉厚は少なくとも2mmなければならない。その材質は、モリブデンクロム SAE4130 または SAE4125 (あるいは、D I N、N F 等と同等なもの)。

ロール構造体の頂点から水平に対し60°を越えない角度で後方に少なくとも1本の支柱を取り付けること。この支柱の直径および材質はロール構造体と同じでなければならない。2本の支柱を取り付ける場合は、外径26mmで肉厚3mmのパイプを用いても良い。メインフープと支柱との間の取り外し可能な連結部は付則 J 項第253-37図から第253-46図に合致していなくてはならない。支柱は前方に取り付けても良いが、転等した際、ドライバーが脱出できる構造とすること。

③一般考察：

ボルト、ナットを使用する場合にはその数に応じて十分な最小寸法を必要とする。

その材質は最上級であること。(航空機用)

スクエアヘッドボルト、ナットは使用しないこと。

構造の主たる部分には継ぎ目のない1本の管を使用し、曲折部分は滑らかに連続的に曲げられており、ひだ、あるいは壁部に欠損がないこと。

溶接は全体にわたって最高の技術をもって行なわれるべきである。(通常はアーク溶接または特別の場合にはヘリアークが使われる)

スペースフレーム構造に開し、ロールバーの構造はそれにかかる荷重を広い面積に分散するように車両に取り付けられることが重要である。

ロールバーを単一の管あるいは継ぎ足された管に付着させるだけでは不十分である。

ローバーはフレームの延長として設計されるべきで、単にフレームの付属として考えるべきではない。

基本構造の強度には十分な考慮が払われるべきである。例えば荷重を分散させるため補強バーあるいはプレートを付加すること。

3) 被覆線、電線または電気装置

バッテリー、燃料ポンプ等のような被覆線、電線と電気装置の装備場所、材料または結合部がM I L規格に合致していない場合は、それらは次の漏洩を起因しないように装備しなければならない。

- ・燃料の累積
- ・燃料のコックピット内の流入
- ・燃料と電線あるいは電気装置との接触

もし、被覆線あるいは電線、電気部品がコックピットを通り抜け、あるいは、その内部に設置されている場合には、それらは防漏材または防火材で完全に覆われていなければならない。

4) 燃料タンクの注入キャップ

①燃料入口とキャップは車体より突き出してはならない。

衝突の際および不完全なロックによりキャップがゆるまぬように設計されていなければならない。

②空気孔はコックピットの後方15cm以上の場所に位置すること。

③給油時のオーバーフローガソリンはコックピット内に流入しない構造であること。

5) 消火装置

すべての車両は、内容量2kg以上の粉末消火器、または、F I A国際モータースポーツ競技規則付則J項第253条7項に記された消火器を、ドライバーが速やかに操作できるようにしなければならない。

金属製ストラップの付いたラピッドリリースメタル（ワンタッチ金具）の装着のみ認められる（最低2箇所に装着することが推奨される）。

記載事項

以下の情報を消火器に明記しなければならない。

- a) 容器の容量
- b) 消火剤の種類
- c) 消火剤の容量もしくは重量
- d) 消火器の点検日（消火器の有効期限は、充填した日もしくは前回点検日から2年とする）

6) ステアリングホイール

ステアリングホイールは迅速に取り外せる機構を備えていなければならない。

その取り外しはステアリングホイール裏側のステアリングコラムに設置された同心円状のフランジを引く方法であること。

スイッチ、メーターその他の部品を装着する場合、それらは突起した形状（トグルスイッチ等）であってはならず、ドライバーと対面するステアリングホイールリム全体で形成される平面よりドライバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

7) 電気回路開閉装置（サーキットブレーカー）

すべての回路を遮断できる電気回路開閉装置（サーキットブレーカー）を取り付け、その取り付けた位置には赤色のスパークを底辺が最小10cmの青色の三角形で囲んだ記号で表示し、外部からでも容易に操作できること。

8) オイルキャッチ装置

エンジンから外に出るオイルを集めるためにタンクもしくは装置を装着しなければならない。

この装置は最小限2リットルの容量を有するものでなければならない。

9) 防火装置

全ての車両は出火の際、火炎の直接の噴出を防止するためエンジンと運転席の間に有効な防護壁を設けなければならない。

10) 触媒装置及び消音器

触媒装置の装着を義務付け、消音器の装着が推奨される。

11) 排気音量

2019 J A F 国内競技車両規則に示された「レース車両の排気音量規制」の検査方法に準じ、排気音量規定値は最大で105dB（A）以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。

12) その他

技術委員長によって安全でないと判断された車両は競技に参加できない。

17. データロガー搭載及びデータの開示

公式予選上位 6 位までの車両に、指定されたポータブルタイプのデータロガーを搭載するように指示された場合は、その搭載されたデータロガーの決勝レース中のデータは、C S 2 参加者には開示しなければならない。

。

もてぎ・鈴鹿共済会（MS共済会）保険金支払い規定（抜粋）

3. 本会が保険会社と締結する保険内容及び保険金額は次の通りとする。

下記に記載されていないものは、保険契約約款に従う。

- (1) 死亡保険金：事故の日から180日以内にその事故による負傷が原因で死亡した場合、3,000万円の支払いを受けるものとする。
- (2) 後遺障害保険金：事故の日から180日以内にその事故が原因で身体の一部をなくしたり、その機能をなくした場合、保険会社の定める約款の支払区分に記載された率に応じ、3,000万円を限度として後遺障害保険金の支払いを受ける。
- (3) 入院保険金および手術保険金：事故が原因で傷害を被り、その直接の結果として、日常生活に支障をきたし、かつ、病院または診療所に入り医師の治療を受けた場合、次の入院保険金の支払いを受ける。また、入院保険金を支払うべき傷害の治療を直接の目的として、保険会社の定める約款に記載された手術を受けたときは、次の手術保険金の支払いを受ける。
 入院の場合…1日につき5,000円
 手術の場合…保険会社の定める約款の支払区分通り。
- (4) 通院保険金：事故が原因で傷害を被り、その結果として日常生活に支障をきたし、かつ、医師の治療を要した為、病院または診療所に通い、医師の治療を受けた場合、次の通院保険金の支払いを受ける。
 実治療日数…1日につき3,000円
 通院とは、事故により平常の生活または業務に従事することに支障をきたした期間内で、実際に医師の治療を受けたことをいう。したがって治療を行っている場合でも、平常の生活または業務に従事することに支障のない程度に回復したときは、それ以降の通院は保険金の支払いを受ける対象にはならない。

4. 個人会員は、事故により負傷した場合、必ず本会指定の鈴鹿サーキット／ツインリンクもてぎ内医務室にて事故記録を残さなければ保険金の請求は出来ない。ただし、生命に関わるような緊急時にはこの限りでない。

5. 保険金受取のための必要書類

- (1) 傷害保険金請求書
- (2) 傷害の程度を証明する医師の診断書もしくは、全治した時の医師の治療証明書（ただし、医師を指定する場合もある）
 ※保険金請求金額が10万円未満の場合は、治療費領収書で代用可能。
- (3) 同意書
- (4) その他、本会が契約した保険会社が指定する書類

6. 保険金の支払いは、本会が契約した保険会社を通じて行う。

7. 保険金は、健康保険、労災保険には関係なく支払われる。

もてぎ・鈴鹿共済会 会員の皆さまへ

2018年12月1日16:00

もてぎ・鈴鹿共済会ご加入の傷害総合保険の概要 ・お支払い保険金のご案内

当保険は、もてぎ・鈴鹿共済会の定めるサーキット内において急激かつ偶然な外来の事故（以下『事故』という）によってその身体に被った傷害に対して、共済会規定、傷害総合保険普通保険約款に従い、保険金をお支払いいたします。

1. お支払いする保険金

保険金の種類	保険金をお支払いする場合	お支払額
死亡保険金	事故によりケガをされ、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に死亡された場合、死亡・後遺障害保険金額の全額をお支払いします。ただし、すでに後遺障害保険金をお支払いしている場合は、その金額を差し引いてお支払いします。	3,000万円
後遺障害保険金	事故によりケガをされ、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に後遺障害が生じた場合、その程度に応じて死亡・後遺障害保険金額の4%～100%をお支払いします。ただし、お支払いする後遺障害保険金の額は、保険期間を通じ、死亡・後遺障害保険金額を限度とします。	120万円～ 3,000万円
入院保険金	事故によりケガをされ入院された場合、入院日数に対し、1,000日を限度として、1日につき入院保険金日額をお支払いします。	5,000円 (1,000日限度)
手術保険金	事故によりケガをされ、そのケガの治療のため病院または診療所において以下①または②のいずれかの手術を受けた場合、入院保険金日額に所定の倍率（入院中に受けた手術の場合：20倍・外来で受けた手術の場合：5倍）を乗じた手術保険金をお支払いします。ただし1事故につき1回の手術に限りません。 ①公的医療保険制度における医療診療報酬点数表に、手術料の算定対象と列挙されている手術（※1） ②先進医療に該当する手術（※2） （※1）以下の手術は対象となりません。 創傷処理、皮膚切開術、デブリードマン、骨または関節の非観血的または徒手的な整復術・整復固定術および授動術、抜歯手術 （※2）先進医療に該当する手術は、治療を直接の目的としてメス等の器具を用いて患部または必要部位に切除、摘出等の処置を施すものにかぎります。	入院中の手術の場合 100,000円 外来で受けた手術の場合 25,000円
通院保険金	事故によりケガをされ通院された場合、事故の発生の日からその日を含めて1,000日以内の通院日数に対し、90日を限度として、1日につき通院保険金日額をお支払いします。ただし、入院保険金をお支払いするべき期間中の通院に対しては、通院保険金をお支払いしません。 ※通院保険金の支払いを受けられる期間中に新たに他のケガをされた場合であっても、重複して通院保険金をお支払いしません。	3,000円 (90日限度)

2. 保険金をお支払いできない主な場合

- ・故意または重大な過失、自殺行為、犯罪行為または闘争行為による事故。
- ・無資格運転、酒気を帯びた状態または麻薬等により正常な運転をできないおそれがある状態での運転中の事故。
- ・脳疾患、疾病または心神喪失による事故。
- ・地震もしくは噴火またはこれらによる津波による事故。
- ・戦争、暴動（テロ行為を除きます。）などによる事故。
- ・頸部症候群（いわゆる『むちうち症』）または腰痛で医学的他覚症状のないもの など
に対しては、保険金をお支払いできません。
- ・外科的手術その他医療処置

※上記内容は、概要を説明したものです。詳しい内容につきましては、裏面の取扱代理店または損保ジャパン日本興亜までお問い合わせください。

3. 事故が発生した場合におとりいただく手続き

1. 事故の通知

会員の皆さまが事故により負傷した場合、共済会規約に従って必ず共済会指定のサーキット内の医務室にて事故記録を残すようお願いいたします。(ただし、生命に関わるような緊急時を除く)

2. 保険金ご請求のお手続き

(1) 共済会指定の医務室にある事故記録から負傷された会員の皆さまに保険会社または取扱代理店より保険金ご請求についてのご案内をいたします。

(負傷程度によってご案内されない場合がございますのでご注意ください。)

(2) 被保険者(負傷された会員さま)または保険金を受け取るべき方(これらの方の代理人を含みます)が保険会社所定の書類を提出されないとき、または、提出された書類について知っている事実を記載されなかったり、事実と相違する内容を記載されたときは、保険金をお支払いできませんのでご注意ください。

4. 個人情報の取扱について

○もてぎ・鈴鹿共済会は、事故発生時において本契約会員に関する個人情報を、損保ジャパン日本興亜(株)に提供します。

○損保ジャパン日本興亜(株)は、本契約に関する個人情報を、本契約の履行、損害保険等損保ジャパン日本興亜(株)の取り扱う商品・各種サービスの案内・提供、等を行うために取得・利用し、業務委託先、再保険会社、等に提供を行います。

なお、保健医療等の特別な非公開情報(センシティブ情報)については、保険業法施行規則により限定された目的以外の目的に利用しません。詳細につきましては、損保ジャパン日本興亜(株)の公式ウェブサイトに掲載の個人情報保護宣言をご覧ください。取扱代理店または損保ジャパン日本興亜営業店までお問い合わせ願います。

もてぎ・鈴鹿共済会会員の皆さまは、これらの個人情報の取扱にご同意ください。

ご契約、事故に関するお問い合わせ先

取扱代理店

株式会社ホンダスタッフィングサービス

〒510-0201 三重県鈴鹿市稲生町7992

TEL:059-370-0247 (営業時間平日9:00~18:00)

FAX:059-370-0248

ご契約に関するお問合せ先

損害保険ジャパン日本興亜(株) 三重支店 四日市法人支社

TEL:059-353-6557 FAX:059-351-5417 (営業時間平日9:00~17:00)

事故に関するお問合せ先

・『ツインリンクもてぎ』での事故

損害保険ジャパン日本興亜(株) 関東保険金サービス第二部 栃木火災新種保険金サービス課

TEL:028-633-7431 FAX:028-633-7456 (営業時間平日9:00~17:00)

・『鈴鹿サーキット』での事故

損害保険ジャパン日本興亜(株) 中部保険金サービス第一部 愛知火災新種保険金サービス第一課

TEL:052-953-3911 FAX:052-953-3691 (営業時間平日9:00~17:00)

付則－ 1

決勝レース中のセーフティカー運用規定

(FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項に基づく手順)

1. セーフティカーは、車体の両サイドおよびリアに「SAFETY CAR」と表記されルーフに3つのオレンジ回転灯を、車体後部に2つのグリーンライトを備えた車両を使用する。
2. セーフティカー導入決定と同時にシグナルタワーを含む全ての監視ポストにおいて、振動表示のイエローフラッグならびに「SC」と書かれたボードが表示され、セーフティカーが活動中は継続提示される。
3. セーフティカーはオレンジ灯を点灯させて、ピットレーン出口よりコースインする。
コースインは先頭車両の位置に関係なく、即時行なわれる。
4. 全ての車両は、セーフティカーの後方に車両5台分の距離で隊列を作って、整列しなければならない。
5. セーフティカーの隊列は、以下の例外を除いて、セーフティカーがピットに戻った後車両がスタートラインに到達するまで追い越しは禁止される。
 - － セーフティカーから合図された場合
 - － セーフティカーがピットレーンを使用している間、指定されたガレージエリアに車両が停車している場合。
 - － 明らかに問題を抱えて車両がスローダウンしている場合。
6. セーフティカーが活動中、必要以上の減速走行、異常走行、またはいつなんどき他のドライバーへ危険が及ぶかもしれない走行をしてはならない。
7. 競技長から指示があった場合、セーフティカーはセーフティカーと先頭車両の間にいる車両に対してグリーンライトを使いセーフティカーの前に出よう合図する。これらの車両は減速したまま他の車両を追い越したりせず走行を続け、セーフティカー後方の隊列につく。
8. セーフティカーは、少なくとも先頭車両がその後方につき、残りの全車両がさらにその後方に整列するまで活動を続けるセーフティカーの後方についたら、レース先頭車両は車両5台分以内の車間距離で続く。(再スタートの状況下は除く) 残りの車両はできる限り詰めて隊列を保たなければならない。
9. 一度セーフティカーの後方についた先頭車両がピットインした場合、セーフティカーの直後を走行している車両を先頭車両と見做し、セーフティカーはピットインした先頭車両を再度後方につけることはない。
10. セーフティカーが活動中、競技車両はピットレーンに進入できる。
ピットインした車両とセーフティカー導入時にピットにて作業中の車両は、ピットレーン出口にてグリーンライトが点灯している時のみコースインすることができる。
(最終コーナーにセーフティカーが確認され、その隊列の最後尾がピットレーン出口を通過するまではレッドライトが点灯され、コースインはできない。)
11. セーフティカーの呼び戻しが決定されると、セーフティカーはオレンジ灯を消灯し、その周回が終了する時点でピットロードに入る。
12. この時点で、セーフティカー後方に位置する先頭車両が走行ペースを決定することができ、必要であればセーフティカーとの車間距離を車両5台分以上としても構わない。
セーフティカーがピットに戻るまでの間、事故の可能性を回避するために、車上のライトが消灯された地点から、各ドライバーは、加速、減速、または他のドライバーを危険にさらしたり再スタートを妨げたりする戦術的操作といった異常な行為を行ってはならない。全ての競技車両は追い越すことなく隊列を維持し一定の速度で走行しなければならない。
13. セーフティカーがピット入口に進入すると同時に、マーシャルポストのイエローフラッグと「SC」ボードが撤去され、それらに代わりグリーンフラッグが振動表示され、スタートライン上でグリーンライトが点灯する。これらは、最終の車両がスタートラインを通過するまで表示される。ただし、スタートラインを越えるまでは、追い越し厳禁となる。
14. セーフティカーが活動中の各周回は、レース周回として数えられる。
15. セーフティカーが活動中に決勝レースが終了した場合、セーフティカーは最終周回終了時にピットレーンに入り、競技車両は追い越すことなくトラック上を走行し、そのままの状態でチェッカーフラッグを受ける。