



2015-2020、2018-2020CIK-FIA 公認フロントフェアリングの運用について

ブルテン No2 の内容に合わせて以下の内容を追記する。

■ 2019 鈴鹿カート選手権シリーズ特別規則書 (27 頁)

第 60 条 ボディワーク ~2) について下記を追記し適用とする。

Parilla X30 クラス、Senior MAX クラス、Junior MAX、MAX Masters クラスは、2015-2020 **2018-2020CIK-FIA 公認フロントフェアリング**取付キットの使用を義務付ける。

なお、車両への取付はダミーグリッドへ入る前に取付ける事とする。

※2018-2020 の CIK-FIA 公認のフロントフェアリング取付キットを追加

このフロントフェアリングの運用は、予選ヒートから決勝ヒートまでの間  
下記手順で行われる

- ① フロントフェアリングはカートに取り付けられた状態でダミーグリッド(またはスターティンググリッド)にカートを並べる。なお、取付状態はブルテン No 3 別紙の 2015-2020 フロントフェアリング取り付け方式に順ずるものである事
- ② フロントフェアリングの取付状態は競技の間、常に正確な位置になければならない。(ブルテン No3 別紙 技術図面 No. 2 d 参照)
- ③ ヒート中明らかにフロントフェアリングが正確な位置に無い場合、黒地にオレンジ色の旗(オレンジボール)は当該ドライバーに提示されることは無い。ただし、危険な状態(脱落の恐れがある場合など)の場合は提示される。
- ④ 最終ラップ中あるいはチェッカーフラッグが振られた後に、ドライバーが正確に装着されていないフロントフェアリングを故意に正確な位置に戻したとされた/証明された場合、当該ドライバーはレース失格の処分を受ける。
- ⑤ レース終了のチェッカーフラッグが提示された後、審判員がフロントフェアリングが正確な位置にない車両を報告する場合、いかなる状況の場合でも 5 秒のタイムペナルティが当該ドライバーに課される。このタイムペナルティを抗議の対象とすることはできない。
- ⑥ レース終了後の再車検にて重量検査の前にフロントフェアリングの確認を行う。この時ドライバーはカートを車検場に整列するように停止させ、オフィシャルの指示があるまで待機しなければならない。
- ⑦ 再車検の結果、フロントフェアリングが規定に適合していないことが判明した場合、当該レース失格となる。この裁定に対する抗議は認められない。また、この点に関する抗議および控訴は停止効力を持たない。

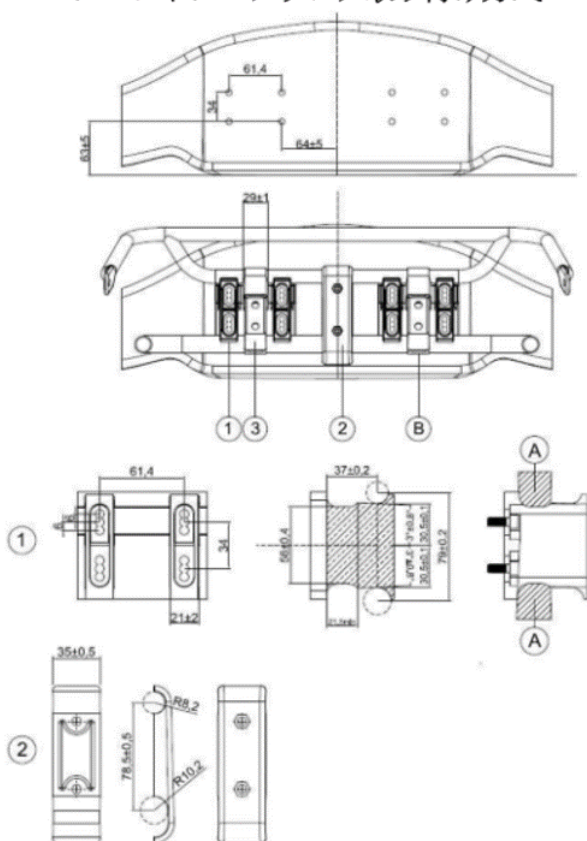
別紙に続く



ブルテン No3 別紙 Parilla X30/Senior MAX/Junior MAX/MAX Masters クラス

以下、2019年JAF国内カート競技車両規則および全日本/地方/ジュニアカート選手権統一規則より一部抜粋。

2015-2020 CIK-FIA公認  
フロントフェアリング取り付け方式



A…この領域にはフロントフェアリングがシャシー側へ後退を妨げる部品があってはならない

B…フッククランプは工具を用いることなく手で開け閉めできること。

フロントフェアリング取付キットを使用してフェアリングをカートに取り付けることのみが認められる。他の手段は認められない。フロントフェアリングは、自由にシャシーの方向へ後退できなければならない、その動きを制限するような部品による妨げがあってもならない。フロントバンパー（上下パイプ）はシャシーに強固に結合され、表面が平坦でなければならない。フロントバンパーの摩擦を最大化するようないかなる機械加工やその他の作業は厳重に禁止される。

【フロントフェアリング取付キットの定義】

1. フロントフェアリング用取付具一式（2点+8本のネジ）
2. フロントバンパーサポート（2つのハーフシェル+2本のネジ）
3. 調整可能なフッククランプ（2点、金属製のこと）
4. 脱着は工具無しで手作業で行われること

<技術図面No. 2d>

