

# 《参加者の皆様へ重要なお知らせ》

## 【2024年クラブマンシリーズの変化点】

- 2024年シーズンは年間5戦(全戦フルコース開催)を設定いたします。2023年シーズンに引き続き、岡山国際サーキット様と連携しフォーミュラ Enjoy クラスのシリーズ提携、S-FJ クラスのシリーズ提携を実施いたします。鈴鹿クラブマンレースは2024年も参加者の皆様にお楽しみいただけるようシリーズを展開してまいりますので是非、ご参加いただきますようお願いいたします。

## 【重要な規則変更点】

- 2023年からの変更箇所は本文中にアンダーラインを引いております。  
(年度途中において規則見直しのために発行されたブルテンの内容も反映しております。)
- 貸し出し用自動計測器(トランスポンダー)を使用する場合、レンタル料として1レース当たり **5,500円(税込)**を頂戴いたします。  
(※ワンメイクレースを除く) (第37条)  
なおマイポルダーを持ち込まれる場合、レンタル料は発生いたしません。
- CS2クラスはv.Granzのワンメイクとし、v.Granzクラスとして開催させていただきます。
- v.Granzは鈴鹿クラブマンシリーズ賞、対象クラスとして開催させていただきます。
- 52条 スタート手順 8) について、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の措置を変更いたしました。
- 66条 レース終了と順位決定 6) について、レースが中断されて再開できない場合の規則を変更いたしました。
- 75条 得点およびレース成立について 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に関する規則を変更いたしました。
- レース映像の使用について、使用ガイドラインを制定いたしました。レース映像使用の際はガイドライン遵守をお願いします。  
(レース映像使用ガイドライン掲載ページ 2頁)
- 第11条 参加者 3)について、参加者の遵守事項について、一部変更をいたしました。
- 第80条 クラブマンレース運営委員会 8) について、違反行為に対する対応を明記いたしました。

## 【予告】

- FIT1.5Challenge CupのECUについて2025年以降に指定部品解除を検討しております。

## 【レース映像使用ガイドライン】

鈴鹿サーキットでは、映像著作権や肖像権の観点から、レース映像（車載カメラ映像等）を動画共有サイトや SNS へのアップロードを禁止させていただいておりました。しかしながら、クラブマンレースに関わる皆様により多くの楽しみをご提供する環境を整えるため、新たにレース映像使用ガイドラインを設定いたしました。皆様が楽しくレースを楽しんでいただくため、適切な映像利用にご協力をお願いいたします。

### 1. レース映像の対象

車載カメラ映像およびピット・パドックで撮影した映像

### 2. 利用範囲

個人アカウントでの動画共有サイトおよび SNS 動画掲載

### 3. 禁止事項

- ① 企業・団体アカウントでの動画共有サイトおよび SNS 動画掲載
- ② 広告宣伝活動等
- ③ レース競技判定等
- ④ 他の競技者や競技役員、レース関係者を批判する言動・行為

### 4. 注意事項

- ① 第三者のプライバシーに十分な配慮をすること。
- ② 動画掲載により生じた、あらゆる問題は当事者間で解決すること。
- ③ 車載カメラの取り付け方法は規則に準拠すること。
- ④ 企業・団体アカウントでの動画掲載や広告宣伝活動を行う場合は、有償(料金は使用用途により異なります。)にて使用いただけます。鈴鹿サーキット HP 内 お問合せページに申請をすること。
- ⑤ 本ガイドラインは、鈴鹿サーキットの判断にて予告なく変更・改訂をさせていただく場合があります、予めご了承ください。

## 【クラブマンレース情報ダウンロードページを開設いたします】

- クラブマンレースにご参加いただく関係者の皆様に、より早く情報をお受け取りいただけるようレース情報ダウンロードページを開設いたします。このダウンロードページは、年間を通じて各大会のタイムテーブルやピット割りなどの情報を確定したい、順次掲載いたします。ぜひご活用ください。

### 【掲載情報】

タイムテーブル／エントリーリスト／ピット割り／パドックレイアウト等

### 【URL】

<http://apps.mobilityland.co.jp/info/download/cXSPsl>

【情報 DL ページ 2 次元バーコード】



## 目次

第 1 章 総則	4
第 2 章 参加者	6
第 3 章 参加申し込み	8
第 4 章 参加車両規定	10
第 5 章 車両検査、車両保管、燃料規定	13
第 6 章 車両変更と競技運転者交代	15
第 7 章 参加者の遵守事項	15
第 8 章 ドライバースブリーフィング	16
第 9 章 公式予選とスターティンググリッド	16
第 10 章 スタート	18
第 11 章 信号合図および競技走行中の遵守事項	20
第 12 章 レース中の車両修理ピット作業	22
第 13 章 レースの中断およびレースの再開	24
第 14 章 レース終了および順位決定	25
第 15 章 抗議および罰則の適用	26
第 16 章 主催者の権限	27
第 17 章 賞典	27
第 18 章 本シリーズ規則の適用と補足	28
パドックレイアウト	30
競技車両規則	31
FIT1.5 Challenge Cup	31
VITA	31
S-FJ	38
F-Be	38
v.Granz	38
もてぎ鈴鹿共済会(MS共済会)保険金支払い規定(抜粋)	44

**2024 鈴鹿クラブマンレース シリーズ規則書****第1章 総則**

**2024**鈴鹿クラブマンレースは、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）公認のもとに、FIA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（JAF）の国内競技規則およびその細則、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「**2024 フォーミュラ Enjoy レギュレーション**」、「**Porsche Sprint Challenge Japan Regulations 2024**」、「**BMW & MINI Racing. 2024 Rules and Regulations**」、「**2024 TCR JAPAN SERIES REGULATIONS**」、「**MECシリーズ統一規則2024**」、「**GR86/BRZ Cup 競技規定・車両規定**」、「**2024 N-ONE OWNER'S CUP特別規則**」が含まれる。  
 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**

**2024 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) 鈴鹿サーキットフルコース (5.807 km)**

- ・ 2月24日(土)・25日(日) …… Round.1
- ・ 5月11日(土)・12日(日) …… Round.2
- ・ 6月15日(土)・16日(日) …… Round.3
- ・ 10月5日(土)・6日(日) …… Round.4
- ・ 12月7日(土)・8日(日) …… Final Round

**第4条 開催種目**

- F-Be
- S-FJ
- FIT1.5 Challenge Cup
- VITA
- **v.Granz**
- MEC120
- フォーミュラ Enjoy (略称：FE)
- BMW & MINI Racing
- TCR JAPAN SERIES
- Porsche Sprint Challenge Japan
- **N-ONE OWNER'S CUP**
- **TOYOTA GAZOO Racing GR86/BRZ Cup**

**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-Be	S-FJ	FIT	VITA	v.Granz	FE	ワンメイク レース
Round 1	2月24日・25日	フル	●	●	○	○	○	□	HFR
	3月23日・24日	岡山 国際						□	
	4月27日・28日	岡山 国際		● 2レース					
Round 2	5月11日・12日	フル		● 2レース		○	○	□	PCCA BMR
Round 3	6月15日・16日	フル		●	○	MEC120		□	PSCJ
Round 4	10月5日・6日	フル		●	○			□	GR86/BRZ PSCJ TCRJ
Final Round	12月7日・8日	フル		日本一	○	○ 2レース	○	□	N-ONE

○●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 JAF地方選手権対象

開催日	大会名	申込期間	主催者
2月24日・25日	鈴鹿クラブマンレース Round.1	開始：1月14日(日) 締切：1月28日(日)	淀レーシング SMSC
5月11日・12日	鈴鹿クラブマンレース Round.2	開始：3月31日(日) 締切：4月14日(日)	AASC SMSC
6月15日・16日	鈴鹿クラブマンレース Round.3	開始：5月5日(日) 締切：5月19日(日)	ARC SMSC
10月5日・6日	鈴鹿クラブマンレース Round.4	開始：8月25日(日) 締切：9月8日(日)	KRHC SMSC
12月7日・8日	鈴鹿クラブマンレース Final Round	開始：10月27日(日) 締切：11月10日(日)	ARCN SMSC

※参加申込み窓口：モタスポ.net

申込方法はWEB申込とする。詳細は第16条を参照すること。

**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、**2024**JAF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
VITA	VITA	フル 8周 or 25分間 10周 or 30分間
<b>v.Granz</b>	v.Granz	フル 8周 or 25分間 10周 or 30分間
FIT1.5 Challenge Cup		フル 8周 or 25分間
S-FJ		フル 10周 or 30分間 12周 or 35分間

フォーミュラ Enjoy		フル 8 周 or 25 分間
F-Be	<u>ブルテンにて公示する。</u>	フル 10 周 or 30 分間
MEC120	シリーズ規則に準じる。	フル 120 分間
PSCJ	シリーズ規則に準じる。	シリーズ規則に準じる。
TCRJ	シリーズ規則に準じる。	シリーズ規則に準じる。
BMR	シリーズ規則に準じる。	シリーズ規則に準じる。
<u>N-ONE</u>	<u>シリーズ規則に準じる。</u>	<u>シリーズ規則に準じる。</u>
<u>GR86/BRZ</u>	<u>シリーズ規則に準じる。</u>	<u>シリーズ規則に準じる。</u>

2) 上記記載の決勝レース時間には赤旗中断時間は含まれない、なお赤旗中断時間も含む最大総レース時間は上記記載の決勝レース時間に 15 分を足した時間とする。

3) JAF 地方選手権は、以下のクラスにかけられる。

鈴鹿・岡山 S-FJ 選手権	クラブマンレースシリーズ	<u>Round.1/2/3/4</u>
----------------	--------------	----------------------

## 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フルコース 48 台に選抜する
- 2) ワンメイクレース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

JAF 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 52 条スタート手順に関する判定。
- 2) 決勝審判員  
本規則第 66 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 56 条走行中のドライバーの遵守事項、第 57 条妨害行為に関する判定。
- 4) 審判員 (ピット)  
本規則第 61 条ピット作業、第 63 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 JAF 国内競技参加者許可証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) 参加者は指定された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) 参加者は自身の参加に関わるすべての者に、すべての法規および規則、マナーを遵守させる責任を有する。

### 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 JAF の **2024** 国内競技運転者許可証 A 以上。
  - ③ SMSC (4R・2R) ライセンスもしくは MCoM ライセンス  
(ロードコース 4 輪) **[N-ONE、PSCJ、BMR、TCRJ、GR86/BRZ 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。**2024** 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-Be  
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 JAF 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 JAF 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-FJ  
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、**2021 年～2023 年に FIA-F2、SF、FIA-F3/F3、SFL/FR** 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) **VITA**  
**限定国内競技運転許可証 A を含み、国内競技運転許可証 A 以上のライセンス所持者が参加できる。**
- 5) 18 歳未満の未成年のドライバーは、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。なお年間出場承諾・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事ができる。
- 6) 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。
- 7) 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。
- 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。
- 3) MEC120 は MEC シリーズ統一規則 **2024** に準ずる。

### 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、指定された時間に指定書類を提出し、技術員の検査を受ける事。

- 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)、**2024**JAF 国内競技車両規則第 5 編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則 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される。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、**2024**JAF 国内競技車両規則第 5 編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則 10. に従うこと。
- 3) アンダーウェア、ソックス  
**2024**JAF 国内競技車両規則第 5 編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則 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。但し、各ワンメイクレースのシリーズ競技規則にて耐火炎アンダーウェア着用を義務付けられている場合は、その指示に従うこと。

### 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歳以上で、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5名までとする。
- 4) MEC120はMECシリーズ統一規則**2024**に準ずる。
- 5) ピットクルーの最終登録は大会書類検査までに指定された方法で申請を行うこと。詳細は公式通知にて示す。

## 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) WEBでのエントリーとする、

#### ▼WEBエントリー申し込み先 URL

<https://www.ms-event.net/szkweb/>

※F-BeについてはF-Be事務局が受付窓口になります。詳細内容についてはF-Be事務局HPをご確認ください。

【F-Be事務局HP】：<https://formula-beat.com>

※フォーミュラEnjoyについてはFE協会が受付窓口になります。詳細内容についてはFE協会HPをご確認ください。

【FE協会HP】：<http://formula-e.jp/>

※MEC120についてはMECシリーズ統一規則**2024**に準ずる。

- 2) 参加受理書の発行もしくは発送をもって、参加手続きの完了とする。
- 3) すべての参加ドライバーは書類検査及び公式車検時に下記の書類を大会事務局へ提出しなければならない。

#### ・書類検査時提出書類

##### ① 参加受理書

- ② 成年者は本人の署名・捺印(認印)済みの参加誓約書・承諾書※参加する大会ごとに提出が必要  
未成年者は下記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※参加する大会ごとに提出が必要

・親権者の印鑑証明(大会開催日を含め、3カ月以内に取得したもの)※参加する大会ごとに提出が必要  
ただし、年間申請した場合は大会毎の提出の必要はない。

##### ③ MS共済会加入申請書（ピット要員登録申請書）

##### ④ 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

##### ⑤ その他提出必要書類は参加受理書に示す。

#### ・公式車検時提出書類

##### ① 車両仕様書

##### ② 装備品申告書

- 4) 大会2週間前(日曜日)までに全ての料金支払いが完了していない(確認できない場合)場合は競技に参加することはできない。
- 5) 第5条に基づく参加申込期間を過ぎても申込みについては、事務局が認めた場合にのみ受理されるが、各大会参加申し込み期間終了5日後を最終期限とする。この場合、電話による申込みは認められず、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も申込みは追加料金5,500円が参加料に追加される。
- 6) FEについてはフォーミュラEnjoy Handbookが規定する参加申込手順が適用される。



**第17条 キャンセル規定**

- 1) 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。

参加申込期間内	なし (振込手数料 1,100 円のみ差引返金)
参加申込期間終了～大会2週間前 (日曜日) まで	5,500 円 (税込)
大会2週間前の月曜日～大会当日まで	全額 (全額負担)

大会名	参加申込期間終了 ～ 大会2週間前 (日曜日)	大会2週間前の月曜日 ～ 大会当日
鈴鹿クラブマンレース Round.1	1月29日(月)～2月11日(日)	2月12日(月)～2月25日(日)
鈴鹿クラブマンレース Round.2	4月15日(月)～4月28日(日)	4月29日(月)～5月12日(日)
鈴鹿クラブマンレース Round.3	5月20日(月)～6月2日(日)	6月3日(月)～6月16日(日)
鈴鹿クラブマンレース Round.4	9月9日(月)～9月22日(日)	9月23日(月)～10月6日(日)
鈴鹿クラブマンレース Final Round	11月11日(月)～11月24日(日)	11月25日(月)～12月8日(日)

- 2) 電話によるキャンセルは認められず、FAXによる書面提出、または下記のお問い合わせフォームを通じて申請することを条件とする。

<https://mls.mobilityland.co.jp/form/InquiryInformation.aspx?formNo+=m6MXamlcwE=>

- 3) キャンセル料は理由の如何を問わず発生する。また、キャンセル料の支払いが確認できない場合は、以降の大会への参加受理を拒否する場合がある。

**第18条 参加受理と参加拒否**

- 参加申込者に対しては、開催日14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。大会2週間前(日曜日)に入金が確認できない場合、受理書は送付されない。
- 参加を拒否された申込者に対しては、参加料が返還されるが、事務処理経費として2,200円を差し引く。
- 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ぬ。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)

Round1 フルコース	69,800 円	特別スポーツ走行 20分枠×3本
Round2 フルコース	64,400 円	特別スポーツ走行 20分枠×2本
Round2 フルコース(2レース)	95,200 円	特別スポーツ走行 20分枠×2本
Round3 フルコース	77,600 円	特別スポーツ走行 30分枠×3本
Round4 フルコース	64,400 円	特別スポーツ走行 20分枠×2本
Final Round フルコース	64,400 円	特別スポーツ走行 20分枠×2本
Final Round フルコース (2レース)	95,200 円	特別スポーツ走行 20分枠×2本

※マイポンダーを所有している場合は、トランスポンダーレンタル料は発生しない。

※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。

※F-Be クラスに関してはF-Be 事務局指定の金額に従った金額とする。

※フォーミュラ Enjoy に関しては、フォーミュラ Enjoy 協会指定の金額に従った金額とする。

※上記金額にピットクルーのMS 共済会費を含む。

※上記金額に特別スポーツ走行の走行料を含む。(ワンメイクレースは除く)

開催クラスによって大会毎の特別スポーツ走行枠が異なります、予めご了承ください。

※特別スポーツ走行は参加台数によって複数クラス混走とする場合がある。

※MEC120については、MEC シリーズ統一規則 **2024** に準ずる。

- 2) 料金規定 (消費税込)

- ① 再車検料 (1台) …………… 11,000 円
- ② 再ブリーフィング手数料 (1名) ……… 22,000 円
- ③ トランスポンダーレンタル料 (1名) …… **5,500 円**

**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 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
  - ⑥ SMSC ライセンスもしくは MCoM ライセンス（ドライバー資格のMS 共済会確認用）
  - ⑦ 未成年者（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  
\*参加する大会ごとに提出しなければならない。
    - ・親権者の印鑑証明書（大会開催日を含め3ヵ月以内に取得したもの。）\*参加する大会ごとに提出しなければならない。ただし、年間申請した場合は大会毎の提出の必要はない。
  - ⑧ 成年者のドライバーは本人の署名・捺印（認印）済みの誓約書・承諾書。  
\*参加する大会ごとに提出しなければならない。
  - 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 MS 共済会に加入しなければならない。
- 2) MS 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、SMSC 事務局指定の方法で SMSC 事務局へ申し込むものとする。  
(MS 共済会は、SMSC 会員、MCoM 会員に含まれる)
    - ii. N-ONE、PSCJ、GR86/BRZ、BMR、TCR-J の SMSC 会員、MCoM 会員以外の者は大会毎にMS 共済会暫定加入申込書に記入し、MS 共済会暫定会費 7,000 円を添えて申し込む。
  - ② ピット要員
    - i. 鈴鹿クラブマンシリーズクラス(S-FJ/FIT/VITA/v.Granz/FE)  
大会事務局が指定する方法で、登録申請を行うこと。ピット要員の MS 共済会費は参加料に含まれる。
    - ii. ファンメイクレースクラス  
大会事務局が指定する方法で、登録申請を行うこと。ピット要員の MS 共済会費は参加料に含まれる。

**第4章 参加車両規定****第22条 VITA 車両規定**

別に規定する VITA 競技車両規則に合致された車両とする。

**第23条 S-FJ 車両規定**

**2024**JAF 国内競技車両規則第1編 第8章スーパー F J (S-FJ) 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) 1 大会 1 レース制の場合は、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。  
1 大会 2 レース制の場合は、公式予選、決勝の 2 つのレースを通じて競技会に使用するドライタイヤは、最大 8 本(前輪 4 本、後輪 4 本)までとする。ただし、住友ゴム工業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（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。

- 4) 公式予選中のタイヤ交換は認められない。
- 5) ウエットタイヤについては、使用本数の制限を設けない。

#### ○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24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25条 F-Be 車両規定

2024 JAF 国内競技車両規則第1編 第9章 Formula Beat (F-Be) 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。

### 第26条 v.Granz 車両規定

別に規定する v.Granz 競技車両規則に合致した車両とする。

### 第27条 フォーミュラ Enjoy 車両規定

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

### 第28条 TCR-J 車両規定

別に規定する 2024 TCR JAPAN SERIES REGULATIONS に合致した車両とする。

### 第29条 PSCJ 車両規定

別に規定する「Porsche Sprint Challenge Japan Regulations 2024 に合致した車両とする。

### 第30条 BMR 車両規定

別に規定する BMW & MINI Racing. 2024 Rules and Regulations に合致した車両とする。

### 第31条 GR86/BRZ 車両規定

別に規定する TOYOTA GAZOO Racing GR86/BRZ Cup 2024 車両規定に合致した車両とする。

### 第32条 N-ONE 車両規定

別に規定する 2024 N-ONE OWNE'S CUP 車両規定に合致した車両とする。

### 第33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34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、公式車検時に提出しなければならない

**第35条 車両公認書及び車両主要諸元表**

- 1) JAF 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) JAF 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36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、大きさと記入されていないといけない。
- 2) 各クラスで使用できるゼッケンはNo.0～999 **までとする**。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については、それに従った競技番号とする。ゼッケン No.1 は当該クラスの前年シリーズチャンピオンが優先使用权を保有する。
- 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、VITA・**v.Granz**・は約 20cm **以上** F-Be・S-FJ・FE・は約 25cm、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ていないといけない。
- 5) **v.Granz**, FE 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) F-Be 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-FJ 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) 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) VITA の競技番号はコックピット部分左右両側面とフロントカウル上面および後方から確認できるリア部分の 4 か所に記入されなければならない。フロント部分、左右両側面については約 20cm **以上**で記入する事。
- 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ていないといけない。
- 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37条 自動計測装置の装着**

主催者が用意する貸出用自動計測器(トランスポンダー)を使用する場合、レンタル料として **5,500 円(税込)**を別途徴収いたします。(ワンメイクレースを除く)

マイラップス (AMB) 製マイポルダー (個人所有の自動計測装置) を使用するか、主催者が用意する貸出用自動計測器をレンタルして使用する事。マイポルダーを使用する場合は、参加申し込みの際、マイポルダー番号を申請しなければならない。

- 1) 装着例に従わずにタイム計測ができなかった場合は、ペナルティの対象となる場合がある。
- 2) 参加者は、使用するマイポルダーが走行中(予選・決勝レース・グリッドへの試走時、ピットイン時/コースイン時等)常に計測できる**よう走行前には十分に充電し、機能させなければならない**。マイポル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レンタルし取り付けなければならない。  
マイポルダーは、他の参加者と共有することはできない。
- 3) 参加者は、車検時までには車両に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。
- 4) 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)
- 5) 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 66,000 円 (税

- 込) が主催者より請求される。
- 6) 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。

**トランスポンダーは、コースの路面に向けて電波を発信し、タイム計測を行います。正確なタイム計測をする為、取り付けの際に下記の注意事項をお守りください。**

--取り付け位置--

- ・取り付け位置は、車内のドアポケット又はドア内側です。【右図参照】
- ・出来るだけ右ドアに取り付けください。
- ・取り付けられない場合は、できるだけ近い位置(ドア下部や窓)に取り付けてください。
- ・できるだけ路面に近い位置に取り付けてください。(低い位置)



### 第38条 車両名およびレースによる広告

- 1) 車両名は、F-Be、S-FJ、**v.Granz**、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。20文字を越えるものは削除または短縮する場合がある。
- 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39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11,000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) 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、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。
- 1 1) 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 11,000 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 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、映像使用ガイドライン(2頁)を誓約することが出来る者のみがカメラ搭載を許可される。  
**その他、以下の記載事項を厳守すること。**
    - ・車載カメラを競技車両の室内に固定し、落下防止のワイヤリングを施した状態で車検を受ける事。  
 技術委員から取り付け方法の修正を指示された場合はその指示に従い修正する事。  
 修正指示に従えない場合は、車載カメラを取り外す事。
    - ・車両回収及び車両撤去時において、万が一車載カメラが破損、また紛失した際も、その当事者や主催者に一切の賠償責任は問わない事。
    - ・上記の誓約に違反した場合は、主催者の課す罰則等に従う事。
 車載カメラ使用の申請は、参加申し込み時に申請する事、また車載カメラを搭載する場合は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。

#### 第40条 燃料（指定燃料）

- 1) **2024 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 (2023年12月現在)

試験項目		ハイオクガソリン
密度 (15℃)	g/cm <sup>3</sup>	0.7347
蒸気圧 (37.8℃) kPa		88.7
蒸留	10%留出温度 °C	43.0
	50%留出温度 °C	85.5
	90%留出温度 °C	109.0
	終 点 °C	134.5
残油量	容量%	0.5
オクタン価 (リサーチ法)		100.0
銅板腐食 (50℃, 3h)		1
酸化安定度 min		480以上
実在ガム mg/100ml		1以下
鉛 分 g/l		無加鉛
ベンゼン含有量 %		0.8

**第41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42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）申告書を新たに大会事務局へ提出し、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43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44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。\*参加する大会ごとに提出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った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(電子タバコも含む)は、必ず指定された喫煙場所で行う事
  - ・ 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は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45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、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ともに交付される。
- 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) 入場ゲート通過時に、移動用車両、サービスカー、積載車等の全ての車両が車両通行証を提示しなければならない。また同様に入場ゲート通過時に、全ての入場者は通行証、クレデンシャルパスを提示しなければならない。提示できない場合は理由を問わずパドック内には入場することができない。
- 5) 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5台とする。なお、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。
- 6) 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。
- 7) 交付された身分証や通行証は、他に貸与したり転用したりしてはならない。
- 8) 身分証、通行証は再交付されない。

#### 第46条 ピットの使用

- 1) フルコースレースの競技期間中、ピットを割り当てられたエントリーは、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車両、工具、部品等あらゆる機材は置かないこと。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。なお、全てのクラスで1ピットに複数台を割り当てる。
- 2) フル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。
- 3) 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47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22,000円（税込）とする。

### 第9章 公式予選とスターティンググリッド

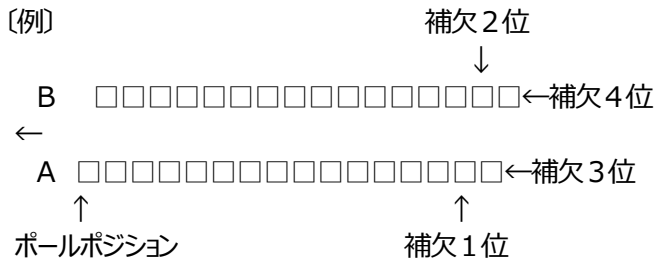
#### 第48条 公式予選

- 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、FIA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) ファストピットレーン進入開始時間は、公式予選開始時間の2分前とする。（ワンメイクシリーズ規則で定められている場合は除く）
- 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。公式予選の義務周回数とは定めない。コースインした後、2周目より計測



を開始する。

- 5) 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。
- 6) 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%を加算したもとする。(混走レースの場合も同様、クラス別ではない)
- 7) 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。
  - ⑦ 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。



原則として参加台数がフルコース50台を超えた場合公式予選は、2グループに分けられる。

- 8) 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。
- 9) 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年間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。
- 10) 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。
- 11) 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。
- 12) 技術委員長は公式予選終了後に対象車両を指定し再車検を行う場合がある。指定された車両は指示に従い再車検を受けなければならない。

#### 第49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) 公式予選中に赤旗が提示された場合、ただちに競技役員の指示に従いピットインすること。
- 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) 赤旗提示の原因と特定されたドライバーのタイムは採用しない場合がある。
- 6) 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50条 スタートグリッド**

- 1) ポールポジションは最前列の左側(MEC120は右側)とし、以下成績順にスタガ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。
- 3) 1大会2レース制のグリッド決定方法

**VITA(FinalRound)****■第1レース**

**各ドライバーが公式予選で獲得した最高ラップタイムの順で、第1レースの決勝グリッドが決定される。**

**■第2レース**

**第1レースの決勝結果をもとに、上位6位までについてはリバースグリッドで、上位7位以下については第1レース決勝結果順で第2レースの決勝グリッドが決定される。**

**S-FJ (Round2)****■第1レース**

各ドライバーが公式予選で獲得した最高ラップタイムの順で、第1レースの決勝グリッドが決定される。

**■第2レース**

第1レースの決勝結果をもとに、上位6位までについてはリバースグリッドで、上位7位以下については第1レース決勝結果順で第2レースの決勝グリッドが決定される。

- 4) 1大会2レース制で第1レースの決勝結果によりグリッドが決定される場合、第1レース決勝で順位認定されなかったドライバーは競技会審査委員会に出場許可を嘆願する事ができる。ただし当該嘆願の提出期限は第1決勝レース暫定結果発表後、30分以内とする。競技会審査委員会は、過去1年間の実績を勘案したうえ、第2決勝レース出場可否を決定する事ができる。またこの場合はスタートグリッド表に記載されない事がある。

**第10章 スタート****第51条 スタート前の遵守事項**

- 1) 技術委員長から指示があった場合、指定された時間に所定の場所にて、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) 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52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分間をもって締切られる。なお参加台数によっては延長する場合がある。)  
この1周の間にコース内でスタート練習およびいちじるしく隊列をみだすことは禁止する。
- 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、競技役員の手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手合図に従い、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) フルコースレース  
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ち、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。
  - 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 グリッド上以外に問題がなく直ぐにフォーメーションラップが再開出来ると競技長が判断した場合、中断ライト（イエローまたはオレンジライトの点滅）の2秒後に緑色のライトが点灯し、「EXTRA FORMATION LAP」と表示されたボードが表示される。全車両はエンジンを切ることなく再度フォーメーションラップを開始する。
    - ② その他の問題が発生し、スタートを遅らせる必要があると競技長が判断した場合は、中断ライト（イエローまたはオレンジライト）を点滅させ、「STARTDELAYED」（スタート遅延）ボードが表示され、全車両のエンジンは切れ、スタート手順は3分前の時点から再開される。
    - ③ 上記①および②いずれの場合においてもレース距離は1ラップ減らされる。
    - ④ スターティンググリッドの最後尾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。
  - 13) MEC120のスタート方法はローリングスタートとする。
    - ① 予選通過台数が50台を超える場合、ポールポジションから40位グリッドまでを第1グループ、以降のグリッドを第2グループとして、2グループに分けてローリングスタートを行う。
    - ② 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、5分間をもって締め切られる。
    - ③ 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、競技役員の手合図またはピットレーン出口の信号機のグリーンライトを点灯することによりスタートとなる。
    - ④ スタート手順の進行は5分前、3分前、1分前および30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。

※フォーメーションラップスタート 5分前までに、車両を所定のスタート位置に整列させ、スタートドライバーは、車両に着座し装備（ヘルメット、ベルト等）を着用しなければならない。

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。

- 30 秒前ボード：このボード（シグナル）の 30 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オフィシャルカー先導によるフォーメーションが開始される。この周回中の追い越しは許されない。

⑤ フォーメーション中はクロージングカーが隊列の最後尾に従う。

⑥ スタートできないドライバーは、**両腕を頭上に挙げ**、その旨を合図しなければならない。その他のすべての車両がフォーメーションラップにスタートした後、競技役員のみが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。この車両はフォーメーションラップに参加することができるが、他の走行中の車両を追い越すことは禁止される。また、グリッド最後尾の車両の後ろからスタートしなければならない。当条文は、フォーメーションラップ開始時に遅れてスタートした車両、または通常のスタートはしたが、他車のスピードについていけない車にも適用されるものとする。

⑦ フォーメーションラップが開始された時点でスタートラインの信号灯にレッドライトが点灯され、全オブザベーションポストにおいてイエローフラッグが提示される。

⑧ フォーメーションラップ中に各競技車両は隊列を乱すことなくそれぞれのポジションを保ちながらオフィシャルカーの先導にしたがわなければならない。

⑨ オフィシャルカーはフォーメーションラップの終了と共にコースから退去する。  
競技車両はポールポジション車両の先導でそのまま走行を続ける。

⑩ コースを周回しオフィシャルカーがコースから退去したならばスタートライン上の信号灯のレッドライトがグリーンライトに変わるとレーススタートとなるが、各車両はスタートラインを通過するまで他車を追い越してはならない。

⑪ フォーメーションラップ中に何らかの問題が発生した場合、

レース時間は、先頭車両が最初にスタートラインを通過した時点で開始となる。

－ 1. オフィシャルカー先導中

スタート信号灯はレッドライトが継続して点灯され、イエローライトの点滅も併用される。

全オブザベーションポストにおいてイエローフラッグが提示され、もう 1 周フォーメーションラップを行う（全車両の速度は維持されること）。

－ 2. オフィシャルカー退去後

スタート信号灯はレッドライトが継続して点灯され、イエローライトの点滅も併用される。

全オブザベーションポストにおいてイエローフラッグが提示され、フォーメーションラップを継続する（全車両の速度は維持されること）。その後、オフィシャルカーが隊列の先頭に合流し、さらにもう 1 周フォーメーションラップを行う。

### 第 5 3 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、所定の位置から著しく外れてスタートしたり、本特別規則第 5 2 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、原則第 7 1 条の罰則が適用される。

## 第 1 1 章 信号合図および競技走行中の遵守事項

### 第 5 4 条 信号合図

1) 競技中の信号合図は、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けられない。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55条 セーフティカー

FIA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(以下SC)が導入される。SC活動中にレースが終了する場合、SC先導のまま、フィニッシュラインを通過し、チェッカーフラッグを受けるものとする。

### 第56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、消防車、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57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 FIA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 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、後続車両妨害するもの
  - ⑦ 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けられず、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58条 リタイア (棄権)**

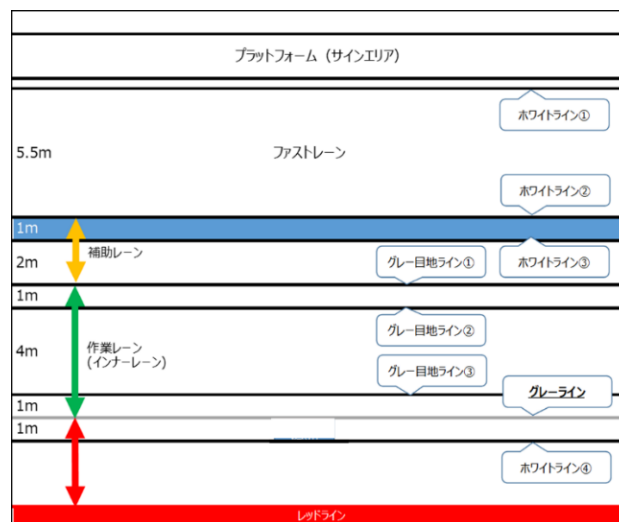
- 1) 競技中、事故あるいは故障などにより、以後の走行の権利を放棄するドライバーは、その旨を最も近い位置の競技役員に報告しなければならない。
- 2) リタイアの報告は、原則としてドライバーまたは参加者が所定の用紙に署名して行わなければならないが、負傷その他やむを得ない事情で署名による報告ができない場合は、コース委員またはピット審判員がリタイアとみなす場合がある。この判定に対する抗議は受けられない。
- 3) レース中、ドライバーが車両を押し歩いてピットに戻ることは禁止される。この場合は、リタイアとみなされる。

**第12章 レース中の車両修理ピット作業****第59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。
- 5) ピット責任者(チーフメカニック)は競技車両を安全に自己のピットに誘導し、チームクレーがピット作業を安全に行い、安全にコースに復帰させる責任を負うものとする。

**第60条 ピットインおよびピットアウト**

- 1) フル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とグレー目地ライン①の間は補助レーン、グレー目地ライン①とグレーライン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〕より走行ラインをコース右端こり、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. フリー走行・公式予選・決勝レース中においてレッドライト点灯時はコースインを認めない。
  - 2. 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。
  - 3. 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) 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。
- 3) 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。
- 4) 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。
- 5) 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61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) 公式予選および決勝レース中、ピットボックス前端に記されているレッドラインよりもピットレーン側エリアに立ち入る者は正規に登録されたピット要員のみ限定される。
- 3) 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。
- 4) 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。
- 5) 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ースーツのためのアーム使用は禁止する。
- 6) 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。
- 7) 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。
- 8) 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、車両を押しがいけ援助してはならない。
- 9) MEC120 決勝レース中のピット作業については、**MECシリーズ統一規則 2024 に準ずる。**

### 第62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。  
**但し、各ワンメイクレースのシリーズ競技規則にて無線通信設備や携帯電話の使用が認められている場合は、その指示に従うこと。**
- 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、100 cm×60 cmの長方形を超えるものであってはならない。

### 第63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。（MEC120 決勝中は除く）

## 第13章 レースの中断およびレースの再開

### 第64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、**75条3)** ③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こと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【64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、登録されたピット要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
  - ④ ドライバーは常に競技役員 of 指示に従わなければならない。
  - ⑤ **MEC120 については MEC シリーズ統一規則 2024 に準ずる。**

### 第65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、グリッドの最後尾カ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。
  - ・ チームクル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、グリッドを離れた頃に、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2.10.14～2.10.17が適用される。

## 第14章 レース終了および順位決定

### 第66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、または決勝レース規定時間終了後にフィニッシュラインを通過した最上位ドライバーとされる。
- 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。MEC120においては、レーススタート時間から120分経過した最上位車両にチェッカーフラッグが提示される
- 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、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）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の認定を受けられない。
- 6) **レースが中断され、レースが再開できなかった場合、レースは中断の合図が出された時点の先頭車両が完了した周回の1周前の周回が完了した時点の結果が採用される。**
- 7) 万一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または時間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または時間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67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、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。
  - 4) 車両保管は審査委員長からの指示により解除する場合がある。

## 第68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69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69条 抗議の手續きと制限

- 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70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71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 ペナルティ
    - 1. **ドライブスルーペナルティ**  
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**
    - 4. **5秒間のタイムペナルティ**：競技結果に対して5秒を加算する。

- 5. 10秒間のタイムペナルティ：競技結果に対して10秒を加算する。
- 3) メインフラッグ台で**ドライブスルー**ペナルティもしくはペナルティストップが表示されてから、3周以内に規定通りこれを実行しなければならず、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**ドライブスルー**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秒間もしくは10秒間のタイムペナルティはメインフラッグ台で競技番号+Tボードが提示され、当該車両は競技結果に対して5秒もしくは10秒の時間が加算される。
- 4) 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。
- 5) 本条に従い、レース中に執行された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。
- 6) 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。
- 7) 本シリーズにおける、同一シーズン、同一クラスにおいてに当シリーズ規則第57条「危険なドライブ行為」の処分を2回受けたドライバーは、2回目の処分決定により、その決勝レースにて5グリッド降格の罰則を受ける。その2回目の処分が決勝レース中の事違反行為に基づいて課された場合は、5グリッド降格の罰則は当該ドライバーの次の決勝レースに適用される。

## 第16章 主催者の権限

### 第72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、競技出場の実施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) 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。
- 6) 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。
- 7) 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。
- 8) 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。
- 9) 賞典及びクラブマンレースシリーズポイントの取り扱いについて最終的な決定権を有する。

## 第17章 賞典

### 第73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) 書類検査終了時の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	参加台数	賞典の対象
3台以下	1位のみ	8～9台	4位まで
4～5台	2位まで	10～11台	5位まで
6～7台	3位まで	12台以上	6位まで

- 3) **賞典受け取りは当該レース決勝日中に行うこと。決勝日中の受け取りがない場合、賞典の受け取り権利を放棄したものとみなされ、大会事務局は賞典を廃棄・処分することができる。なお、後日送付等の対応は行わない。**

#### 第74条 シリーズ賞

- 1) S-FJ、VITA、FIT1.5 Challenge Cup、**v.Granz**を対象にシリーズ賞を制定する。ただし、S-FJ、**VITA**シリーズ賞典の対象者は4戦以上の参加を必要とし、FIT1.5 Challenge Cup、**v.Granz**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。
  - ②①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、**VITA**は4戦以上、FIT1.5Challenge Cup、**v.Granz**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、そのクラスにはシリーズチャンピオンにのみトロフィーが授与される。**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) シリーズ賞賞典について、**授与方法などは後日告知される。**
- 6) 1),4)に規定する、必要参加数及びシリーズ賞成立戦数について、主催者による大会中止が複数回発生した場合変更する場合がある。これに関する抗議は認めない。

#### 第75条 得点およびレースの成立

- 1) 各レースにおいてドライバーに与えられる得点は、**第74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。

※**MEC120についてはMECシリーズ統一規則2024に準ずる。**

- 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分が授与される。
  - 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76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77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 原則電子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ズ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78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](http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry_s/download/3)

### 第79条 本シリーズ規則の施行

本シリーズ規則は、**2024** 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け開始と同時に有効となる。

### 第80条 2024 鈴鹿クラブマンレース運営委員会

1) **2024** 鈴鹿クラブマンレース運営委員会とは

- ① **2024** 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、**2024** 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) **2024** 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

T E L 059 (378) 3405 (直通)

F A X 059 (378) 3625

3) 鈴鹿クラブマンレース運営委員会(主催者)は、参加者、ドライバーおよびその参加に関わるすべて者が、下記に該当する言動を行った場合、参加者、ドライバー、およびその参加に関わる全ての者に対して、参加拒否を含む罰則を課すことができる。

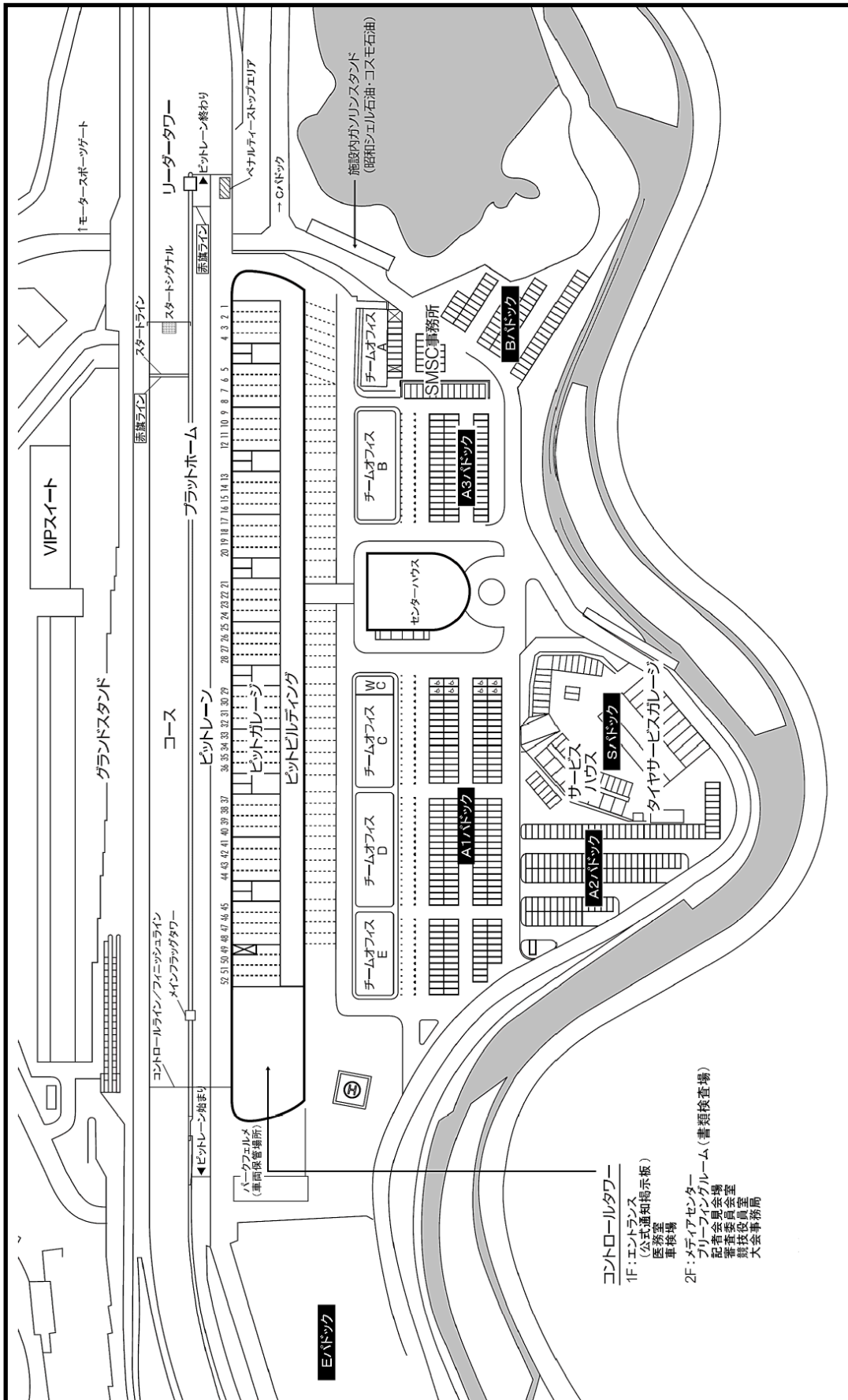
- ① 暴力行為、威圧的・侮辱的言動 (例：サーキット内外での暴力的、威圧的言動。)
- ② 法律に違反する行為 (例：パス/駐車券の加工・偽造・不正使用、ピット内タバコ・ストーブ等火気取扱い違反、交通違反等)
- ③ マナーに反する行為 (例：パドック内駐車違反、暴走行為等)
- ④ その他、レースの秩序やモータースポーツの社会的価値・意義を損なうと判断される行為

4) 鈴鹿クラブマンレースおよび鈴鹿クラブマンレース運営委員会は、社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力とは一切の関係を遮断する。

**2024** 鈴鹿クラブマンレース運営委員会

第81条 パドックレイアウト

1) フルコース



## 競技車両規則

1. 本規則は JAF 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（JAF）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
 

**2024** JAF 国内競技車両規則、第 5 編細則「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、3 m）

    - ・S-FJ……………100db (A)
    - ・フォーミュラ Enjoy……………100db (A)
    - ・F-Be……………105dB (A)
    - ・**v.Granz**……………105dB (A)
    - ・VITA……………105db (A)
    - ・FIT1.5 Challenge Cup……………90db(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](http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry_s/download/3)

## FIT1.5 Challenge Cup

・ブルテンに公示する。

## 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,**J**とし、本車輛を製造する **VITA CLUB (株)** の出荷時の状態を基本とする。

なお、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 **VITA CLUB (株)** からの提言が採用される。ただし、事前に **VITA CLUB (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. エンジン
 

搭載されるエンジンはNCP13 及び NCP131（トヨタ Vitz RS）に搭載される 1NZ-FE に限られる。

  - 1) トヨタ Vitz RS(NCP13)に搭載されている 1 NZ-FE(バルブ駆動直押し方式)、排気量：1,500cc  
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。

- ① 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。
  - ② サーマスタッドは自由。
  - ③ オイルフィルタの変更は認められる。ただし、取り付け位置の変更は認められない。
  - ④ 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。
  - ⑤ 水温センサーは変更できる。
- 2) トヨタ Vitz RS(NCP131)に搭載されている 1NZ-FE(バルブ駆動ロッカーアーム方式) 排気量：1,496cc。  
**VITA CLUB (株)** で新規に搭載される 1NZ-FE エンジンは分解できないように封印がされる。(2 か所)  
封印のないエンジンは使用できない。

車両規則に定められていない項目は当初のままで、変更、取り外し、追加、使用方法の変更等、および加工等の改造は認められない。更に、当規則に定められていない性能の向上を目的としていると判断される部品の装着はその効果の有無を問わず一切許されない。

封印エンジンのリペア再使用については、VITA CLUB(株)により、レギュレーション・メーカー修理書に基づき厳格に整備・封印されたものについては使用可能とする。

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。

- ① 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。
- ② サーマスタッドは自由。
- ③ オイルフィルタの変更は認められる。ただし、取り付け位置の変更は認められない。
- ④ 水温センサーの変更は禁止される。

#### 4. 補機類

- 1) エアフィルターの交換は自由とするが、純正のエアフィルターボックスは加工(**遮熱剤で覆うことも含む**)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。**元の形状・材質を変更することは禁止とする。**  
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)  
送風装置として判断される部品を追加することも禁止する。
- 2) 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。
- 3) クラッチディスクは材質の変更のみ認められる。
- 4) 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、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てられていること。なお、オルタネーターベルトの変更は認められる
- 5) エキゾーストパイプは出荷状態のものを改造してはならない。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Φ50.8 とする。(触媒部分は除く) また、触媒より後方はΦ70 でなければならぬ。  
**ただし、トヨタ Vitz RS(NCP13)搭載車両については、VITA CLUB (株)出荷状態の外径であれば上記の寸法の限りではない。**
- 6) 触媒は純正品のものを使用すること。
- 7) ECU の一切の変更および改造は許されない。  
ECU 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、ECU 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。
- 8) 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。



**9) バッテリーの搭載位置は変更してはならず、純正と同じ形状の鉛式バッテリーに限る。**

## 5. 車体と寸法

車両の最大長	4,000mm
車両の最大幅	1,700mm
ホイールベース	2,150~2,250mm の間とする
フロントオーバーハング	800mm 以下
リアオーバーハング	800mm 以下
高さ	950mm

(安全ロール構造体を除き地上から 950mm を超えてはならない)

- 1) ボディは排気パイプを除き、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。
- 3) ボデーカウルは損傷時の最小限の修復以外の加工をしてはならない。

## 6. 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、NCP13・・・600kg
- 2、NCP131・・・615kg

(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で最低重量を変更する権限を有する。

- 1) 重量を調整するためウエイトを搭載する場合は、ペダルボックスから後方で消火器までのフロア面にボルトで固定する事が望ましい。

## 7. 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。

## 8. 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 Vitz RS (NCP131) 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・・・3.166 | 3 速・・・1.392 | 5 速・・・0.815 |
| 2 速・・・1.904 | 4 速・・・1.031 | 最終減速比 4.312 |

## 9. 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。

## 10. 運転席

- 1) ドライバーシートの変更は認められる
- 2) 車載カメラの装着は認められるが、乗員の保護を十分に考慮した取付位置にて確実に取り付けて、公式車検時に確認を受ける事。

## 11. 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) ホイールのインセットは 32mm 以上でなければならない。
- 3) ホイールスパーサーの使用は禁止する。
- 4) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

## 1 2. 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：DIREZZA V01 [FOR VITA USE ONLY]

サイズ：190/600 R15 とする。

**■ 2023 年仕様以降のタイヤを使用すること。(ロット番号：0 1 2 3 以降)**

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 本とし、公式車検時にマーキングされる。

タイヤは公式車検時に未使用でなければならない。これは性能の均衡化を目的としたものである。

タイヤが未使用か判断が困難な場合は「住友ゴム工業株式会社(ダンロップ)」からの提言を受け、技術委員長の最終判断とする。なおこれに対する抗議は一切認められない。

- 3) 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住友ゴム工業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 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。

- 4) 公式予選中のタイヤ交換は認められない。タイヤの裏組み(左右を逆に組みなおす)は禁止される。

- 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。
- 5) ハンドカット等によるタイヤの加工は禁止される。
- 6) MEC120 は MEC シリーズ統一規則に準ずる。

## 1 3. 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。

出荷状態からの変更・改造は下記部品を除き一切禁止とする。

- 1) ダンパーおよびコイルスプリングの変更は認められる
- 2) キャンバー調整のためのシム脱着は認められる。

## 1 4. 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。

出荷状態からの変更・改造は下記部品を除き一切禁止とする。

- 1) ブレーキパッドの変更は自由。

## 1 5. 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 VITA CLUB(株)および各主催者より認可を受けたものに限られ、指定する周波数でのみ点滅させることができる。

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。

## 1 6. 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。

#### 1) 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。

#### 2) 燃料タンク

下記に従い、FIA 公認の安全燃料タンク(FIA-FT3)の装着が義務付けられる。(参考：VITA 部品番号 VITA-N-01-FT3)

- 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。

### 17. 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 1,140 cm<sup>2</sup>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 225 N/mm<sup>2</sup>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 225 N/mm<sup>2</sup>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 200 mm (ミラー部分の上面) 以上あること。

ミラー本体及びその取付ステーは VITA CLUB(株)及び各主催者より認定を受けたもの以外への変更は認められない。

#### 5) 空力装置

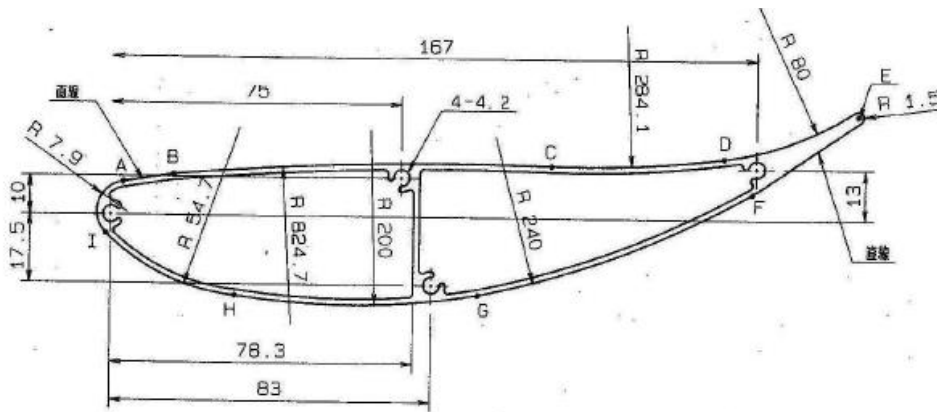
リアに取り付けられているウイングの翼断面は指定される。

(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。

リアウイング (含むウイングステー) の加工は一切禁止される。



■ 図 - 1

## 6) 牽引用穴あきブラケット

**2024 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、その場合は、牽引位置を黄色に明示すること。

## 18. 安全装置

## 1) 安全ベルト

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。

これらのストラップは FIA 基準 8852/98、8854/98、8853-2016 に合致していなければならない。

## 2) ヘッドレスト

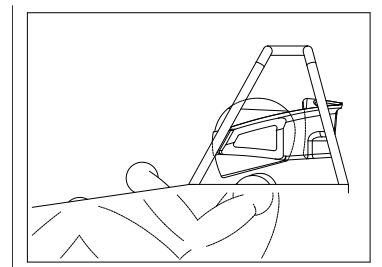
すべての車両は後方へ 833N(85kg) の荷重がかかった時に、50mm以上傾かないヘッドレストを備えていなければならない。

ヘッドレストの表面は 20,000mm<sup>2</sup>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。

ドライバーの頭部を守る目的であれば、ロールバーの内側には効果的なヘッドレストおよび側面プロテクターの取り付けはゆるされる。ただしロールバーからはみ出さないこと)

なお VITA CLUB(株)により供給されるヘッドプロテクターの装着を強く推奨する。

頭部の位置については右図を参照する事。



## 3) 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、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) ロールバー構造体は外径 35mm以上、肉厚 2.0mm以上の冷間仕上継目無鋼管を使用すること。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 25cm 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 50cm 以上離れていなければならない、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。

## ②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600kg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。

## 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項に記載された消火器を、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、その取り付けた

位置には赤色のスパークを底辺が最小 10 cm 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。

この容器は外観よりオイル量が確認できるポリ容器か、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

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。ウエイトはペダルボックスから後方で消火器までのフロア面にボルトで固定すること。なお、ウエイトハンディの有効期限は 1 大会のみとするが、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 **2025 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。

### S - F J

**2024** J A F 国内競技車両規則第 1 編第 8 章 (スーパー F J) に従って製造された車両とする。

### F-Be

**2024** J A F 国内競技車両規則第 1 編第 9 章 (Formula Beat) に従って製造された車両とする。

### v.Granz

#### 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 (**v.Granz**) とし、本車輛を製造する VITA CLUB (株) の出荷時の状態を基本とする。出荷時の状態が維持されているかの判断は、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 **VITA CLUB (株)** からの提言が採用される。ただし、事前に **VITA CLUB (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. 車両規則

##### エンジンおよび補機

車両に搭載できるエンジンはトヨタ M20A-FKS とする。

エンジンは、下記の項目を除き変更は出来ない。

**VITA CLUB (株)** で新規に搭載される M20A-FKS エンジンは分解できないように封印がされる。(2 か所) 封印のないエンジンは使用できない。エンジン本体については、センサー類も含めて一切の加工や変更は禁止される。

このエンジンには **VITA CLUB (株)** で指定された ECU 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。エンジンのオーバーホールについては、**VITA CLUB (株)** が指定した認定工場でのみ行え、施工後封印される。

- 1) 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いていること。
- 2) エキゾーストパイプ（一次集合まで及びテールパイプ）は一切変更・加工はできない。
- 3) エアフィルターの交換は自由とするが、**VITA CLUB (株)** で製作された吸気アダプタ・吸気ホース・エアフィルターボックスの加工および取り除きは禁止
- 4) 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。
- 5) オイルフィルターの銘柄は自由。  
上記以外の加工・交換は一切禁止とする。

### 3. 寸法

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

### 4. 最低重量

**v.Granz : 690kg** 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。）

重量を調整するためウエイトを搭載する場合は、ペダルボックスから後方で消火器までのフロア面にボルトで固定すること。

### 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。

v.Granz の標準ギヤレシオは下記の通りとし、ギヤレシオ変更は許されない。

1速	12 : 31	2速	17 : 29	3速	18 : 23
4速	19 : 21	5速	26 : 24	CWP	9 : 31

シーケンシャル及びバ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) ホイールのインセットは+48mm でなければならない。
- 3) ホイールスペーサーの使用は禁止する。
- 4) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

## 10. タイヤ

- 1) 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
- 2) 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。
- 3) ウエットタイヤに関して制限は設けない。
- 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. 公式予選終了後にマーキングされたタイヤを交換する場合は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30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。
- 5) 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。
- 6) MEC120についてはMECシリーズ統一規則に準ずる。

## 11. サスペンション

- 1) **VITA CLUB (株)** で製作・設定されたサスペンション形式の変更は禁止とし、アップライト、サスペンションアーム、ロッド類、スタビライザー等の改造・変更も禁止とする。
- 2) コイルスプリング、ダンパーの変更は認められる。  
ダンパー変更に伴う最小限のボデー改造は認められる。ただし変更する機械要素の50mm以上の範囲を超えてはならないとする。
- 3) キャンバー調整のためのシム脱着は認められる。
- 4) 3rdエレメント等の追加は禁止。

## 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。

出荷状態からの変更・改造は下記部品を除き一切禁止とする。

- 1) ブレーキパッドの変更は認められる。

## 13. 赤色警告灯

1 2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。

(操作スイッチにより点灯した時には常時点滅する構造のものであっても良い)

## 14. 燃料タンク

1) FIA 公認安全燃料タンク (FIA-FT3、WEST 品番 16C-G-01) とし変更・改造は出来ない。

2) 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。

3) 燃料系統の部品追加・改造は一切禁止する。

4) 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。



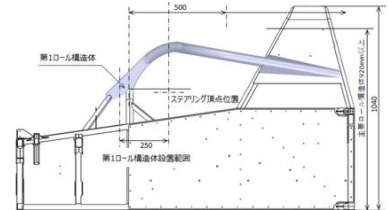
## 15. 車体

## 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 1,000cm<sup>2</sup> 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 22.5N/mm<sup>2</sup> 以上であること。④VITA CLUB(株)にて認定されたコックピット保護装置(CSD)の取り付けが認められる。  
(右図参照)ただし、CSD への一切の加工は禁止される。

## 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 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 22.5N/mm<sup>2</sup> 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:

全ての車両は後方へ 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 200cm<sup>2</sup> 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

## ① 認定を受けた車両に取り付けられた空力装置 (認定部品) の装着が認められる。

(フロント: カナード・ガーニーフラップ、リア: ウイング、ガーニーフラップ、デフューザー)

## ② 認定を受けた車両に取り付けられた空力装置 (認定部品) の形状変更は認められない。

## ③ 空力装置 (認定部品) の内、カナード及び前後ガーニーフラップの脱着は認められる。

## 9) 牽引用穴あきブラケット

**2024 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 **2024 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ない、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 2 5 3 条に定められた取付方法も許される。

**2024 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 2 5 0 mm 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 5 0 0 mm 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 5 0 mm 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 9 2 0 mm なければならぬ。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 3 8 0 mm なければならぬ。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 6 0 0 mm 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 3 5 mm で、肉厚は少なくとも 2 mm なければならぬ。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ぬ。2 本の支柱を取り付ける場合は、外径 2 6 mm で肉厚 3 mm 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。

## 3) 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 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 1 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 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）

#### 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。

#### 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

**2024 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。

#### 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、**v.Granz** 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

2023年12月1日0:00

## 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です。	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)

※一被保険者様あたりのお支払額は上記の金額が上限となっており、重複してお支払いすることはありません。

### 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、損保ジャパンに提供します。

○損保ジャパンは、本契約に関する個人情報を、本契約の履行、損害保険損保ジャパンの取り扱う商品・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か、取扱代理店または損保ジャパン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(株) 三重支店 法人支社

TEL : 059-226-5161 FAX : 059-226-5165 (営業時間平日9:00~17:00)

#### 事故に関するお問合せ先

損害保険ジャパン(株) 中部保険金サービス部 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)