

1 参加車両及び全部門共通車両規定(オープンクラス含む)

- 1) N1500部門は、658cc以上～1500cc未満のエンジンを搭載した、日本国内でナンバー取得の実績のある一般市販車両であること。新規登録者は、初回に車両型式等が判別できる書類が必要。
- 2) 660各クラスは、日本国内で生産された軽自動車で排気量660cc未満。参加時のナンバー有無は不問だが、過去に日本国内でナンバー登録された実績があること。新規登録者は、初回に車両型式等が判別できる書類が必要。
- 3) 1BOX・トラック・クロスカウンター4WDのRVタイプでの参加は不可。
- 4) 車両規則に記載されていない箇所については、原則として変更・加工は禁止とする。
- 5) 同一型式の定義…その車両に付与される車両型式(末尾まで含めた全て。例:L512Sなどで、末尾のアルファベットまでを含めた完全車両型式をもって同一型式と定義する。

2 車両最低重量(軽量時の重量であって、油脂類・冷却水・燃料を含み、ドライバーを除く重量である。)

1) 各クラス毎に最低重量を決定するものとし、以下の重量を満たしていなければならない。

N1500部門

660cc未満…600kg

660cc～1400cc未満…700kg

1401cc～1500cc未満…850kg以下

N660部門

660-OP…600kg

660-T…680kg

660-NC…620kg

2) 車両にウェイトを積む場合、しっかり固定すること。

■N1500部門(単一クラス)

1 エンジン関連	
1) エンジン本体	同一車両型式に搭載される1001cc以上1500cc未満の純正エンジン、又は660cc未満の軽自動車規格をベースとした自然吸気エンジンであること。
2) 気筒容積	軽自動車規格エンジンのみ、1499ccを越えない範囲で気筒容積の変更ができる。
3) サーモスタット	変更及び取り外しは自由
4) クーリングファンおよびファンシュラウド	取り外しおよび変更が許される。クーリングファンの変更に伴うファンシュラウドの最小限の変更は許される。
5) エアクリーナー	エアフィルターの変更は自由、ただし取り外しは認めない。 ただしフィルターボックスは当初のままで、機能していなければならない。 フィルターボックスより前部に位置する、ボルト、バンド等で装着されたパイプダクト(吸気音防止レゾネーターやブローパイプガス循環ホース等)を取り外すことができる。ただし取り外した後の穴は完全に塞がなくてはならない。
6) オイルフィルター	自由、ただし取り付け位置の著しい変更は認めない。
7) キャブレターおよびインジェクションシステム (ECU含む)	キャブレター、インジェクションのシステム変更は認めない。 1.キャブレター ・キャブレターはベンチュリーの直径あるいはスロットル開口部を変更することは出来ない。 ・キャブレターの部品は、流入する空気の量に影響がなければ、改造または交換することができる。 2.インジェクション ・インジェクションシステムは当初の形式が保持され、かつ機能してなければならない。 ・インジェクション装置の部品(エンジンコントロールユニット、インジェクター、コネクター、プレッシャーレギュレーター、エアフロメーター等を含む)は、流入する空気の影響がなければ、改造または変更することが許される。
8) 燃料ポンプ	変更および改造は許されない。
9) カムシャフト	基本車両に設定されている同一型式車両に設定されている純正部品への変更は許される。
10) ヘッドガスケット	ヘッドガスケットの変更は許される。
11) シリンダーヘッド	変更は許されない
12) バルブスプリング	自動車メーカーの定めた数と取り付け部を変更することなく取り付けられることを条件に、他のものと変更することができる。
13) バルブおよびバルブシート	同一型式車両に設定されている、純正部品への変更は許される。
14) カムシャフト	同一型式車両に設定されている、純正部品への変更は許される。
15) シリンダーブロック	変更は許されない。
16) ピストンおよびコンロッド	ピストンおよびコンロッドはバランス調整のみ許されるが、それぞれ1個が未加工品であること。
17) クランク	変更は許されない。
18) オイルパン	オイルパンの外観変更は許されない。 ただし、エンジンオイルの片寄り防止、および温度センサー取り付けのための追加加工は許される。またエンジンへの取り付け位置および取り付け方法/作動原理を変えなければ、オイルストレーナーの位置を変更することも許される。
19) フライホイール	同一型式車両に設定されている、純正部品への変更は許される。
20) 電気系統	点火装置は装着ブラケットを含み改造が許される。デストリビューター方式を同時点火方式(マルチコイル方式)に変更することは許される。プラグまたプラグコードの変更は自由。バッテリーの変更は自由。ただし取り付け位置の変更は許されない。取り付けブラケット・ボルトの変更は自由。
21) 吸気系統	吸気、排気マニホールドは国内向けの当初の部品と同一純正部品との交換が許される。ただし、ポート内面に段付き修正を行なう場合との交換が許される。ただし、ポート内面に段付き修正を行なう場合取り付け面より、垂直に5mmの奥行の範囲に限り、シリンダーヘッド側を含み許される。取り付け位置について取り付け穴の修正によりポート合わせを行なうことも許される。インタークーラーホースの変更は許される。
22) 排気系統	排気マニホールドは当初の部品と同一純正部品との交換が許される。ただし、ポート内面に段付き修正を行なう場合、取付け面より5mm奥行きの範囲に限りシリンダーヘッド側を含み加工が認められる。排気マニホールドは断熱措置を施すことが許されるが確認作業のために前面を覆うことはできない。排気マニホールド後方(ターボ付の場合はターボの後方)の部分はスチールまたはステンレス製であれば自由とする。美浜サーキット排気音量基準(走行時98db以下)を満たすこと。
23) 排気口	メーカー出荷時から側方排気の場合を除き、後方排気である事。排気口の位置は車体の後面より突出してはならない。また燃料タンクの後方で最大高さ45cm、最低高さ10cmとし、出走状態の車両上面視で車両外縁から内側に10cm以内になければならない。
24) ターボおよびアクチュエーター	変更及び改造は許されない。
25) プーストローラー	装着は許されない。プースト圧は当初のままでなければならない。
26) エンジンオイルクーラー	オイルクーラーの取付け及び変更は許される。元のオイルクーラーを取外すことも許される。車体外部への取付けは認められない。
27) ウォーターラジエーター及びホース	車体側取り付け部の変更がなければ、容量およびラジエーターキャップ圧力の変更が許される。
28) マウント方法	マウントを強化ゴムタイプに変更することは許される。

2 シャシー関連	
29) 最低重量	660cc未満…600kg 660～1400cc未満…700kg(※ホンダ シティ含む) 1500cc未満…850kg以下 これらの重量は、出走可能な状態で潤滑油、冷却水を満たし、ドライバーを除く車両の真の最低重量である。 (搭載燃料は含まれる。)
30) クラッチ	取り付け方法、および枚数の変更が行われなければ、クラッチカバー、クラッチディスク、クラッチスプリングの変更は許される。
31) トランスミッション、ディファレンシャル、ファイナルギア	同一型式車両に設定されている、純正部品への変更は許される。 シフトバーはボルトオンに装着できるものに限り変更が許される。リミテッドスリップデフは装着が許される。
32) オイルクーラー(ミッション、デフ)	空冷式オイルクーラーおよび電動オイルポンプを取り付けることができる。その取り付け具は当該装置に対して最小限にとどめること。 ただし、車体外部への取り付けは認められない。
33) タイヤ	ZESTINO社製タイヤのみ使用可 サイズ・コンパウンドは自由とする、また 1戦あたりで使用できるタイヤは予備を含め6本までとする 。 (車検時に申告してマーキングを受けること)その他の理由によるタイヤの交換は認めない。
34) ホイール	サイズ含め自由。スペーサーは使用しないことを強く推奨する。ホイールナットは自由。
35) ストラットおよびショックアブソーバー	車体への取り付け位置と取り付け方法、数および作動原理を変えなければ、ストラットおよびショックアブソーバーの変更は許される。 アーム、ロッド類の純正品以外への交換、追加の取付、加工は認められない。
36) サスペンションの要素	変更・改造は許されない。例 ストラット式のサスペンションをダブルウィッシュボーン式等に変更は不可。
37) ストラットタワーバー	ボルトを利用して取り付けることが許される。当初から装着されている車両は、ボルトを利用して取り付けられる物であれば変更することが許される。
38) スプリング	取付け位置、取付け方法、作動原理を変えなければ、変更は許以下される。車高調整式への変更に伴うスプリングシートの変更、および挿入物の追加も許される。
39) スタビライザー	スタビライザーは径の変更が許される。また連結を含みその取り外しが許される。ただし、可変式スタビライザーへの変更は認められない。 スタビライザーが当初から取り付けられていない車両については、同一型式車両に設定されている場合に限り、取り付けが許される。 金属以外の材質に変更することが許される。スタビライザーの径の変更に伴うブッシュ内径の変更は許される。
40) ラバーマウントおよびブッシュ類	形状および寸法を変えなければ、ピロへの変更を除き、強化ブッシュへの変更が許される。 サスペンションアッパーマウントに限り、ピロボールの仕様は許される。
41) ブレーキ	ブレーキシュー、ライニングパッド、ブレーキホース、ブレーキローターの交換変更は許される。 冷却ダクトの装着は許される。ABSとの接続を外すこと、およびABS装置を取り外すことも許される。
42) ステアリングホイールおよびステアリング	ステアリングシャフトの変更または改造を行なうことなく取り付けられる、ステアリングホイールとボスは自由。 クイックリリースシステムの装着も自由。
43) アクスル	変更・改造は許されない。改造は許されない。※調整式ラテラルロッドに変更は不可。
44) ペダル	安全性、操作性を向上させる目的でペダルパッドを交換することは許される。 ペダル剛性向上のため、マスターシリンダーまたはマスターバックに対してストッパーを装着することが認められる。
45) ドライブシャフト	ブーツの材質を変更することが認められる。

3 車体外部・カウリング、内装関連	
46) バンパー	基本車両の全長±3cm以内であれば、バンパーは自由。全幅は基本車両の幅を超えてはならない。
47) ボンネット、トランク、ハッチバック	ボンネットに限り、合成樹脂、または軽金属への交換が認められる。ただし、リアエンジン車両は、エンジンフードも合成樹脂、または軽金属への交換を認める。ただしこれらの部品は十分な強度を有する。エンジンクーリングのためのエアダクト及び最大突出量が20mmのルーバーを設置することができる。
48) 前部空力装置	可動式ではなく、基本車両の全長の±3cm以内であれば、前部空力装置は自由であるが、上から見た車体輪郭に対する突出量は最大3cmまでに制限される。前部空力装置をバンパーと一体に成形することができる。
49) サイドスカート	サイドスカートは車体から遊離した形状でなければ取り付けすることができる。
50) フェンダー	タイヤは真上から見て、車軸回転の中心を通過する垂直線の前後に、回転の中心から計測して前後60°の範囲においてはみ出してはならない。
51) 後部空力装置	車両の全長、全高、前幅を超えず、基本車両の最大幅より33cm以上小さく、外縁に3mm以上のRをつけることを条件に形状は自由。同一車種間の加工を伴わない流用は許される。
52) 外部ミラー	外部の後方視界用ミラーは車両の両側に有効に取り付けられていなければならない。
53) フロントガラス及びサイド、リアガラスについて	フロントガラスは合わせガラスを常に備えていなければならない。サイド(クォーターガラスを含む)、リアガラスの変更は認めない。 上端から10cmの幅で幻惑防止措置を施すことが許されるガラスの表面の保護のため無色透明なフィルムの貼り付けが許される。 変更は許されない。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。
54) 車体の内部	ドアの変更は許されない。防音材を取り外すことは許される。ただし取り外すことにより、ドアの形状に変更をもたらすものであってはならない。ウェザーストリップ等の保護材を取り除く事は許されない。またボルトオンであってもサイドドアビームは取り外してはならない。 ドア内部に衝撃吸収のための難燃性の衝撃吸収材を充填することが許される。電気式巻上げ装置を手動式巻上げ装置に取り替えることが許され、取付けのための最小限の改造は認められる。ドアの内部(トリム)は外すことは許されないが、ドアの装着に伴う内装の切除は認められる。
55) シート	ドライビングポジションを改善する目的で運転席を交換してもよい。座席を交換する場合、シートの強度は当初のものと同等以上でなければならない。車体側の取り付け部の変更は許されない。運転席以外のシートは取り外すことが認められる。
56) ダッシュボード	ダッシュボードの加工は許されるが、取り外しは許されない。
57) 内装	運転席、助手席のドアの内張り、および車体のドア開口部のプロテクターを除き、内張りを取り外すことは許される。 ただし、ナンバー付き車両は乗車定員が座るシート横の内張りがあること。 ロールオーバーの取り付けに伴う内装の切除は認められるが、最小限にとどめること。フロアカーパーは取り外すことを推奨する。
58) エアコン、ヒーター	取り外しは自由
59) ライト	前照灯、尾灯、制動灯、方向指示器は正常に作動しなければならない。ガラス製のライト類は無色透明のガラス飛散防止策を必ず実施すること。
60) 追加メーター、ランプチェッカー、データロガー	装着は自由
61) 補強バー類	ボルトオンでの装着に限り自由、ただしフロア下面への装着は許されない。
62) ボディー補強	スポット増し、リベット打ち等の補強は認める。
63) 安全燃料タンク	装着は禁止とする。
64) コレクタータンク	インタンク式のみ、取付を認める。コレクタータンク装着に伴う燃料ポンプの変更は認められない。
65) 室内冷却用ダクト	ドライバーおよび車内補機類を冷却するためのダクトを設置しても良い。ただし外観形状の変更を伴うものは許されない。 フレキシブルダクトをピラー等に簡易的に固定することなどは外観形状の変更とはみなされない。 運転席側から室内へダクトを入れることは認めない。

4 安全規定		
65)	ロールゲージ	ロールゲージの材質は鋼管製(クロモリ製含む)のものに限る。 ロールゲージの装着を強く推奨する。 オープンカーは4点式以上のロールゲージを取り付けることが義務付けられる。 ※スチール製以外の脱着ルーフおよび開閉ルーフの車両はオープンカーとみなす。 オープンカーは6点式以上のロールゲージを装着している場合に限りルーフを開けて(外して)走行することができる。
66)	シートベルト	4点式以上のシートベルトを装着することが義務付けられる。シートベルトは確実な方法で車体に固定すること。 取り付けのためのポディー加工は可能だが、最小限にとどめること。
67)	前後牽引フック	前後に牽引フックを装着することが義務付けられる。牽引フックは車両を牽引して移動するのに十分な強度を有していなければならない。牽引フックの位置がわかるように矢印等で明記すること。
68)	オイルキャッチタンク	ブローパイ経路を変える場合大気開放は禁止としオイルキャッチタンクで受けること。オイルキャッチタンクの取り付け方法は針金やテープなどによる暫定的なものであってはならない。
69)	ウインドウネット	装着は自由。ネットはレース用として過去に何らかの規格を取っているもの(FIA規格等)のみ使用を認める。 ロールゲージに取付ける事を推奨する。ロールゲージの入っていない車両についてはリベット止めもしくは金属のバーなどを使用して強固に取り付けること。タイラップなどでの簡易的な取り付けは危険なため認めない。
70)	消火器	手動消火器(粉末2.0kg以上)の搭載を推奨する

5 N1500部門 燃料/給油規定

- 燃料は市販ガソリンのみ使用可能。添加剤を混入したりオクタン価を高めたり燃料の性質を変えるような装置を取り付けたりしてはならない。
- コレクタータンクはインタンク式のみ装着してよい。ただし燃料ポンプの変更は不可とする。
- 給油可能燃料(予備燃料)
燃料は車両に満タン搭載していることを前提として下記の通りとする。
(車両に入っている分は含まない。)

第1戦	20リットル
第2戦	60リットル
第3戦	60リットル
第4戦	40リットル

車検時にガソリンをオフィシャルが計量する。車検に通ったガソリンのみ使用可能。

- 給油作業は指定された時間・指定の給油所でのみ行うこと。その他の場所・時間では不可。

6 N1500部門 競技車両番号(ゼッケン)・その他について

- ゼッケンは前後左右に貼付すること。左右は主催者の指定したゼッケンの貼り付けを義務付けねばならない。
前後は、数字1文字のサイズが縦15cm×横6cm以上の白又は黒(ポディー色に合わせて)のゴシック体のものを各自用意し貼り付ける事。
競技中脱落することのないようにすること。ゼッケンが判別できない場合、順位認定ができず失格となる場合がある。シリーズ初回に必ず各チームで購入すること。
左右ゼッケンベースは¥1,000/枚で購入すること。数字ゼッケンは¥100/字で美浜サーキットより購入することができる。
(※第1戦参加チームに限り、左右ゼッケンベースを配布するものとする。数字は各自用意が購入して下さい)
ゼッケンは1~99の2桁で決定する(希望がなければ事務局が決定する。既出ゼッケンをホームページ上等で確認すること)
- 車両規定について判断のつかない車両規則がある場合は事前に問い合わせを行なうこと。
- 車検時に不備・違反が発覚した場合、規定違反箇所1つにつき規定ピット回数を1回追加する。
- 車両についてオフィシャルによって懷疑が持たれた場合は未改造であるということを証明すること。また全ての判断は技術委員長・競技長の見解に委ねる。本規則にない事由についても、同様とする。

■660部門(3クラス設定)

1 660-オープンクラス車両規定	
1) エンジン本体	車両と同一メーカーであれば他の車両エンジンでも良い。また気筒容量についても変更可。しかし、660cc未満のエンジンであること。
2) 過給器	変更、改造およびNA車への追加も可、ブースト圧変更可。
3) 電気系	バッテリーの位置変更可、室内へ移動する場合はドライバッテリーのみ可とする。
4) マウント類	自由
5) トランスミッション ディファレンシャル ファイナルギア	自由
6) カウル全般	自由 ※しかし変更の際は十分な強度を有しなければならない。
7) オーバーフェンダー	自由
8) 窓ガラス リアハッチガラス	ドア、及びサイドウィンドウ、リアウィンドウを無色透明な材質への変更は可。強固に取り付ける事。
9) ドア	ドアはFRPなど材質変更は許されるが、変更した場合はロールゲージのドアバーの装着を義務づける。
10) ダッシュボード	変更交換は可、取り外しは不可。
11) 補強バー	溶接での装着を含め自由
12) 安全タンク	安全タンクの装着は可。FIA公認規格品を強く推奨する(公認期限は問わない)。それに伴う燃料配管の変更も可。流出防止の為必ず逆流防止弁(ワンウェイバルブ)を装着すること。電気系統から400mm以上燃料系統を離して設置しなければならない。
2 660-ターボ/660-NC 各クラス車両規定…ポディー外装	
1) 外装・カウリング全般	ボンネット以外の材質変更また加工は認めない。しかし、変更及び加工をおこなう場合、車検に通る範囲内の改造であり、十分な強度を有すること。(すべての判断は車検長の見解に委ねる)
2) 窓ガラス全般	フロントガラス及び、サイドウィンドウの材質変更は認めない。(例、アクリル、ポリカーボネイトなどへの変更)
3) ウイング・空力装置	可動式ではなく、基本車両の全長の±3cm以内であれば、前部空力装置は自由であるが、上から見た車体輪郭に対する突出量は最大3cmまでに制限される。前部空力装置をバンパーと一体に成形することができる。 後部空力装置は車両の全長、全高、前幅を超えず、基本車両の最大幅より33cm以上小さく、外縁に3mm以上のRをつけることを条件に形状は自由。同一車種(同一型式内ではない)間の加工を伴わない流用は許される。
4) ライト・ウインカー等	ライセンスランプを除き、灯火類が全て正常に作動すること
5) バンパー	基本車両の全長±3cm以内であれば、バンパーは自由。全幅は基本車両の幅を超えてはならない。
6) 牽引フック	前後に牽引フックの取り付けを義務づける。またその位置を『I』にて表示すること。また車両を牽引して移動するのに取り付け部分も含めて十分な強度を有していなければならない。
7) フェンダー	オーバーフェンダー、フェンダーの叩き出し等の加工は認めない。タイヤは真上から見て、車軸回転の中心を通過する垂直線の前後に、回転の中心から計測して前後60°の範囲においてはみ出してはならない。
8) エアダクト、インテーク類	エンジン内、またブレーキへのダクトは走行に支障がない範囲内でのみ認める。 また車室内にインテーク又はダクトを引く場合には、助手席側からとし、しっかりと固定する事。
9) ウインカー類	ウインカーについては、2輪用などを装着する事は禁止。純正形状のものを使用すること。 点滅時間も変更も認められない。(故障時は可能な限り復旧させること)但し競技中にやむを得ず補助的に点灯させる場合にのみ認める。

3 660-ターボ/660-NC 各クラス車両規定…エンジン・ミッション	
1) エンジン トランスミッション	エンジンは排気量660cc未満であること。車両型式とは異なる型式のエンジンへの積替えは認められず、メーカー発売時と同一エンジンへの載せ替えのみを認める。エンジン・ミッションは同一型式の純正部品への変更のみ許される。ピストンはバランス調整のみ許されるが、うち1個は未加工品であること。その他エンジン内部・補機類についても全て純正部品のみ認められる。
2) サーモスタット	自由
3) 吸気・排気マニホールド	国内向けの当初の部品と同一な純正部品との交換が許される。ただし、ポート内面に段付き修正を行なう場合、取り付け面より、垂直に5mmの奥行の範囲に限り、シリンダーヘッド側を含み許される。取り付け位置について取り付け穴の修正によりポート合わせを行なうことも許される。インタークーラーホースの変更は許される。排気マニホールドは断熱措置を施すことが許されるが、確認作業のために前面を覆うことはできない。排気マニホールド後方(ターボ付きの場合はターボの後方)の部分はスチールまたはステンレス製であれば自由とする。美浜サーキット排気音量基準(走行時98db以下)を満たすこと。
4) エンジンの加工・ECU	エンジン内部の改造、スロットルの変更、コンピューターの変更・書換えは認められない。無作為又は指定で、ECUユニットの点検、封印を行う場合がある。整備・OHにおいても純正部品を使用すること。
5) アクチュエータ・過給圧	ターボ車の過給圧変更は認めない、またアクチュエータの変更改造も認められない。結果的に過給圧が変わる部品の装着を禁止する。インタークーラーの変更は認めない。純正品を使用すること。
6) プラグ・プラグコード	自由
7) エアクリーナキット	全ての変更・取り外し禁止、純正を使用すること。またダクト等ラインの変更・加工も禁止。また、ボックスだけでなく内部のエアクリーナ・フィルターの変更・取り外しも禁止。
8) バッテリー	自由、但し位置の変更は認められない。
9) ラジエーター	変更は自由、しかし搭載位置の変更は認めない。
10) LSD・ファイナルギア	変更できる。しかしその他のギアの変更は認められない。
11) マフラー	触媒以後の交換は自由、しかし、保安基準に適合する範囲内の改造に限る。タコ足の交換、また触媒の取り外しは認めない。
12) エンジン・ミッションマウント	交換は自由。(ピロ化は認めない、強化ブッシュまでとする)
13) 音量規制	所定の位置にて音量測定を行ない、メインストレートを通過する時の音量98db以下でなければならない。
14) ブローオフバルブ	ターボクラス車両について、ブローオフバルブの装着は禁止(過給圧が変わるため)。
15) ウォッシュャータンク、ライン	タンク及びライン、モーター等を本来の目的以外に使用することは禁止とする。

5 660-ターボ/660-NC 各クラス、タイヤ及びサスペンション	
1) タイヤ	ZESTINO社製 Grege07Kのみ使用可。 タイヤサイズは 最大15インチまで とする。タイヤは真上から見て、車軸回転の中心を通過する垂直線の前後に、回転の中心から計測して前後60°の範囲においてはみ出してはならない。 1車あたりで使用できるタイヤは予備を含め6本まで とする。(車検時に申告してマーキングを受けること)その他の理由によるタイヤの交換は認めない。
2) サスペンション、ショック アブソーバー	作動原理を変えなければ、変更は自由。
3) アーム類、タイロッド等	同一型式の純正品以外のものに変更することは認めない。但しボルトオンで装着できるタイプのみ、追加のブラケット等を装着してよい。ラテラルロッドも同様と見なす。
4) ブッシュ類	アッパーマウントを除き、金属以外への材質変更(強化ブッシュは可)、ピロボール化は認めない。アッパーマウントの加工、取り付け位置の変更を認めない。(ピロ化に伴う最小限の加工のみ認められる)
5) スタビライザー	取付けに関しては、リア側の取付け部のブッシュを金属への変更は認められる(取付け部の材質変更の許可)
6) リアアクスル	関連部品の純正品以外への交換は認めない。

6 660-ターボ/660-NC 各クラス、ブレーキ	
1) バッド・フルード・ホース	変更・交換自由。フルードはDOT4規格以上のものの使用を推奨する。
2) キャリパー・ローター	変更不可。同一型式内の純正部品との交換のみOK。 ローターは、純正部品、又はそれと相当と車検長が認めたものであること。 ※同じ車種であっても型式の違うものの流用はできない。
3) マスターシリンダー・マスターバック	交換・変更は不可 マスターシリンダーストッパーの装着は可能。

7 660-オープン/ターボ/NC 各クラス、内装	
1) 内装の取り外しについて	左右フロントドアまたダッシュボードの内装は残すことそれ以外の取り外しは認める。 フロアマット・アンダーコートを取り外しは自由
2) エアコン	室内空気循環装置が機能していれば、取り外しは自由。
3) 室内冷却用ダクト	ドライバーおよび室内補機類のための冷却ダクトを設置してもよい。 ただし、外観形状の変更を伴うものは許されない。

8 660部門 安全装備

- シートベルトは4点式以上の使用を義務づける。
- ウインドウネットの装着する場合には、必ず以下のものを装着すること。
JAFまたはFIAまたはその他安全規格に沿った物をロールゲージに固定して使用すること。無規格の物の使用は禁止(但し、現行の規格品でなくてもよい)。
安全上ネットは緊急時にその役割を果たすようにしっかりと固定すること。

タイラップ、マジックテープ等での簡易的な取り付けは禁止する。

サイズ	縦 450mm以上 横 550mm以上 帯 19mm以上
網目 範囲	最小 25×25mm 最大 60mm×60mm ステアリングホイール中心より後方のフロントウインドウを覆うものとする。

- ロールゲージ
オープンカーには6点式以上のロールゲージの使用を義務づける
オープンカーにはロールゲージAピラーから前まで通した物を使用すること。
メーカー等指定はしないが、十分な強度を有していること。
その他の車両においても4点式以上のロールゲージ取り付けを推奨する。(※横転事故が多発しています！)
- 手動消火器…安全上、消火器の搭載を推奨する。

11 660部門 燃料規定

- 1) 燃料は市販ガソリンのみ使用可能。添加剤を混入したりオクタン価を高めたり燃料の性質を変えるような装置を取り付けたりしてはならない。
- 2) 燃料タンクの移動・変更・交換・加工、また燃料ポンプの変更も不可とする。
- 3) コレクタータンクの使用は禁止とする。但しオープンクラスは自由とする。
- 4) 給油可能燃料(予備燃料)
燃料は車両に満タン搭載していることを前提として下記の通りとする。
(車両に入っている分は含まない。)

第1戦	20%(ターボは40%)
第2戦	40%(ターボは60%)
第3戦	40%(ターボは60%)
第4戦	40%(ターボは60%)

車検時にガソリンをオフィシャルが計量する。車検に通ったガソリンのみ使用可能。

- 5) 給油作業は指定された時間・指定の給油所でのみ行うこと。その他の場所・時間では不可。

12 660部門共通 競技車両番号(ゼッケン)・その他について

- 1) ゼッケンは前後左右に貼付すること。左右は主催者の指定したゼッケンの貼り付けを義務付けねばならない。前後は、数字1文字のサイズが縦15cm×横6cm以上の白又は黒(ボディ色に合わせて)のゴシック体のものを各自用意し貼り付ける事。競技中脱落することのないようにすること。ゼッケンが判別できない場合、順位認定ができず失格となる場合がある。シリーズ初回に必ず各チームで購入すること。
左右ゼッケンベースは¥1,000/枚で購入すること。数字ゼッケンは¥100/字で美浜サーキットより購入することができる。
(※第1戦参加チームに限り、左右ゼッケンベースを配布するものとする。数字は各自用意か購入して下さい)
ゼッケンは1～99までの2桁で決定する(希望がなければ事務局が決定する。既出ゼッケンをホームページ上等で確認すること)
- 2) 車両規定について判断のつかない車両規則がある場合は事前に問い合わせを行なうこと。
- 3) 車検時に不備・違反が発覚した場合、規定違反箇所1つにつき規定ビット回数1回追加する。
- 4) 車両について懐疑が持たれた場合は未改造であるということをチームが証明すること。またすべての判断は技術委員長、競技長の見解に委ねる。本規則にない事由についても、同様とする。
- 5) 原則として車両規則に記載のないものについては、変更・加工は禁止。広く参加し易いイベントとしての開催が本イベントの目的であり、純正状態をできる限り保ったままの状態での参加が求められる。各参加者はその主旨を理解し、車両準備を行わねばならない。但しオープンクラスを除く。

2018年 美浜SUPER耐久シリーズ 競技規則 (ver 1.00)

第1章 エントラント、ドライバー、ピットクルーの遵守事項

第1条 法規及び規則の熟知と遵守

エントラントは自己の参加に係わるすべての者にすべての法規及び規則を遵守させる責任責任を有するものとする。

第2条 安全の確保とその責任

- 1) エントラント、ドライバー、ピットクルー及び競技に参加する全ての者は、常に安全の確保に留意しなければならない。
- 2) 安全の確保は、競技に参加するすべての者が各自の責任において常に留意していなければならない最も重要な事項である。競技中、万一事故による車両の損害あるいは人員の死傷等があった場合でもスポーツとしての原則に基づき、その責任は各自が負わなければならない。オーガナイザー及び他の参加者、あるいは競技の運営に当たる競技役員やサーキットの職員等もこのことを明確に約束しなければならない。

第3条 マナーの遵守

競技に参加するすべての者はスポーツマンとしての襟度を保ち、言語を慎み、礼儀正しく、公序良俗に反する行為を慎み、明朗公正に行動しなければならない。また、競技会の期間中に薬品によって精神状態をつろつたり、飲酒したりした者はレースから除外される。

第4条 自主責任体制

競技に参加するすべての者は自らの意志と責任において参加するものであることを深く認識し、万一の場合に備えて家族の諒解を得ておくと共に、有効な保険に加入するなどして、十分な自己責任体制を整えた上で参加しなければならない。

第5条 ドライバーズブリーフィング

すべてのドライバー及びオーガナイザーによって指名された者は、必ずブリーフィングに出席しなければならない。

第6条

ペット類のバドック入場、及び16才未満の者のピットエリアへの出入りは禁止する。

第2章 競技車両番号(ゼッケン)

第1条 競技車両には大会事務局によって指定された番号を次の方法で貼付しなければならない。

主催者指定ゼッケンを含め、前後左右4か所に張らなければならない。

第2条

競技番号の判読が困難であると計時委員長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。

これに従わない場合には、タイム計測を拒否される場合がある。

第3条

1～99までの2桁で決定する。登録ゼッケンは1年間有効とし、参加が1年以上ない場合には抹消されることを原則とする。

第3章 車両広告

第1条

エントラントが競技車両につける広告は、社名及び商品広告等は許される。名称は公序良俗に反するものであってはならない。

第2条

車両広告はすべて公式車両検査において点検され、不相当と判断されたものは撤去或いは修正が命ぜられる。

これに応じない車両は競技参加を拒否される。オーガナイザー、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場合がある。

第4章 ドライバーの安全遵守事項

第1条

競技に適した健康状態で参加し、競技中はつねにお互いの安全を考慮した協調的マナーのもとに自己の技量とコースの状態に適した競技速度で車両を運転し、危険とみなされる行為をしてはならない。

本条項の危険とみなされる行為とは、

- ①衝突を故意に起こしたもの
- ②他の車両のコースアウトを強いるもの
- ③他の車両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車両を不当に妨害するもの
- ⑤自己の技量を超えて危険とみなされるスピン、オーバーランをしたもの

違反したものはその行為が危険であると判定された場合は厳しく罰せられる。

第2条

故意に規定の走路から外れたり、コーナーをショートカットしたりして走行することは禁止される




第3条

オイル、ガソリン等の漏れを生じた車両、あるいは事故や故障によって危険が予測される状態となった車両は必ず一旦ピットに停止して完全な修理を行い、技術委員の点検を受けるものとし、不完全な状態でも、その欠損によって有利となったことが明らかである場合にはペナルティが科せられる。

第4条

走路は必ず定められた方向に走行し、いかなる場合も逆方向に走行してはならない。

ただし、安全上競技役員の安全上競技役員の誘導の下に行う場合はこの限りではない。
 第5条 セーフティネットの有無にかかわらず、運転席側の窓は全閉とする。
 ドライバーは、監視ポスト等で表示される次の信号合図(フラッグ・シグナル)に熟知し従わなければならない。

 黒と白のチェッカー旗	競技・走行終了。 (終了後は徐行・追越禁止)	 緑旗	コースはクリアである※フルコースコーションならびに走行再開時のスタート合図。
 黄旗	速度を落とせ追い越し禁止。 本競技においては現場を過ぎるまで適用される。	 赤の縦柄のある黄旗	トラック上にオイルまたは水があるために粘着性が低下している箇所がある。路面が滑る。
 赤旗	レース・走行中止 全てのドライバーはただちにレースを中止し細心の注意をはらいながら必要に応じて停止できる態勢でメインストレート手前で停止。	 オレンジ色の円形のある黒旗	車両に機械的欠陥あり、表示されたゼッケン車両は3周以内にピットインしなければならない。
 青旗	自分を追い越そうとしているより速い車両に進路を譲れ。後続車の追い抜き・追い越しの進路を妨げてはならない。	 黒旗	ルール違反および危険な車両に対しゼッケンと同時に表示される。提示された車両はただちにピットインしなければならない。
 日章旗	レーススタート ※緑旗でスタートの場合もある	 SCボード	セーフティカー導入合図 このボードとともに黄旗が全ポスト振動表示される。

第5章 走路の安全規定

- 第1条 走路は白線で明示される。また、直線走路の幅員は白線により区画される。この白線を4輪ともに逸脱する走行は許されない。但し、4輪ともに逸脱していない状況であってもペナルティが科せられる場合がある。
- 第2条 各コーナーへの進入をミスするか、又は安全上の措置により、ランオフエリアに進入した場合は、安全を確認した上で規定の走路に戻るができる。
- 第3条 ショートカットしたり、ランオフエリアをそのまま走行してコースに復帰した場合、下記のペナルティが科せられる。
- 1項) 公式予選：当該周回のタイムの抹消。
- 2項) 決勝レース：結果として有利になったと判定された場合、ペナルティが科せられる。
- 第4条 ドライバーは自らの意志に反してまたはその他の理由により走路上で車両を止めざるを得ない場合、できる限り速やかに走路外の安全な場所に停止し、競技中の他の車両に危険又は走行の妨げとならぬようにしなければならない。万一、他の車両に危険又は走行の妨げとなる場所に停止し、ドライバー自身で車両を移動させることができない場合は、競技役員に援助を要請して安全な場所に移すものとする。

第5条 **ピット・パドック内では、バックギアの使用は禁止とする。**

第6章 車両検査

- 第1条 公式練習・予選に先立ち公式車両検査を実施する。その際、車両は出走可能な状態で指示された時刻までに車検区域に集合し、公式車両検査を受けなければならない。
- 第2条 エントラント及びドライバーは原則として公式車両検査に立ち会うものとする。
- 第3条 競技会審査委員会によって特別措置が認められない限り、所定の時刻までに検査を受けない車両、また検査の結果不適当と判定された車両は、公式予選及び決勝レースのいずれにも出走することはできない。
- 第4条 エントラントは技術委員長の求めに応じて書類を提出できるよう、車両仕様書を準備していなければならない。
- 第5条 技術委員長は検査の結果、不適当と判断した箇所について修正を指示することができる。
- 第6条 車両検査合格後の車両は如何なる改造も許されず、車両の安全性に影響を与えたり、車両規定に関連して疑問を呈するような分解又は修正を受けた車両、又は同様な結果を生じるような事故に巻き込まれた車両は再検査を受け、技術委員長の承認を得なければならない。
- 第7条 競技長は事故に巻き込まれた車両を停止し、車両の再検査を求めることができる。
- 第8条 決勝レース終了後、各部門指定された台数の車両が検査を受けるものとし、競技会審査委員会はさらにレースに参加した他の車両を検査させることができる。

第7章 公式練習・予選

- 第1条 全てのドライバーは**公式練習又は予選に出走し**、安全上の参加資格と決勝レースのスターティンググリッドポジションについて判定を受けなければならない。
- 第2条 決勝グリッド決定方法
一定の時間内に走行し、記録されたベストラップの比較により**各部門**でグリッドの順位を判定する。
- 第3条 同一タイム
2名以上が同一タイムを記録した場合早い時刻にそのタイムを記録したものに優先権が与えられる。
尚、同時刻に同一タイムを記録した場合にはセカンドタイムの比較により決定される。

第8章 スターティンググリッドについて

- 第1条 グリッドの決定について
決勝スターティンググリッドは予選タイム順によって、N1500部門、660部門に分けて決定する。

第9章 スタート

- 第1条 スタート方式
決勝のスタートは定められたグリッドについた後、オフィシャルカー先導でフォーメーションラップを1周行い、ローリングでスタートとする。この際、N1500部門と660部門とに分かれて時間差にてローリングスタートとするが、スタート時刻は先行グループの計時開始時刻とする。
- 第2条 ビットスタート
ビットスタートは、レースがスタートされたすべての競技車両がビット出口を通過した後に、コースインスタートすることができる。
- 第3条 グリッド配列は1×1のスタッガートグリッドを原則とするが、参加台数によって部門毎に1列整列としたり、グリッド整列方法は変更される場合がある。
- 第4条 ポールポジション
最前列のインサイドのグリッドを総合ポールポジションとする。(縦列にて整列の場合はこの限りではない)
- 第5条 非発走車のグリッドについては空席とする。(縦列にて整列の場合はこの限りではない)

第6条 スタート進行要領(ローリングスタート)

- 1項) スターティンググリッドの発表後、決勝走行に参加するすべての車両は**ピットロード封鎖時間まで**にコース上の指定位置につかなければならない。グリッドについた後エンジンを停止し待機する。ただし、天候その他の状況に応じて変更がある場合はその都度競技長が指示する。
- 2項) 予選に出走しなかった車両及びグリッドにつけなかった車両はピットスタートとする。複数生じた場合、原則として予選に出走した者、しなかった者の順とし、予選に出走しなかった者が複数いた場合、原則としてゼッケン順にコースインするものとする。
- 3項) フォーメーションラップ(以下FLと言う)スタートの予告は3分前、1分前、30秒前、FLスタートが表示板によってなされ、これには音声を伴うことがある。
 - a. 3分前 ドライバー、競技長を除くすべてのものはコース上から退去する。
 - b. 1分前 ドライバーは着座した状態でエンジン始動する。
 - c. 30秒前 この表示の後メインポストでスタート旗が振られ、オフィシャルカーの先導により全車グリッド位置を保ちつつ、1列又は2列となりフォーメーションラップでスタートする。
- 4項) ローリングスタート
 - a. 決勝スタート時は、N1500部門、660部門に分かれ、部門毎にスターティンググリッドにつく。
 - b. グリーンフラッグ振動表示でフォーメーションラップをスタートするが、そのラップ中は終始**グリッドの2列を維持すること**。(各車のイン・アウトの進路確保が大切)
 - c. 先行の部門の隊列がある程度進行した後、後方部門がスタートする。各部門の間隔を維持すること。
 - d. フォーメーションラップスタート30秒前の表示後、3項)に示す要領に従って全車両はフォーメーションラップに発進する。全ポストで黄旗が提示される。
 - e. フォーメーションラップの途中に何らかのトラブル等によって隊列を保てなくなった場合後方車両にハザード等で合図を出すこと。この場合、後続車両はその車両を追い越し隊列を整え直さなければならない。
 - f. フォーメーションラップはオフィシャルカーが全車両を最高速30km/h以下にて先導する。
 - g. オフィシャルカーが退去した後、ボールポジションの車両はそのまま同じ速度を保ちつつ全車両を誘導し、メインポストでスタート旗が振られるが、各競技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。
 - h. フォーメーションラップ中何らかの問題が生じた場合、全ポストにおいて黄旗が提示されることによりフォーメーションラップの継続を行なう。
 - i. 先行する部門のスタートを以て、競技開始とする。
- 5項) スタート延期
 - a. スタート手順が進行中、突如コースが使用不可の状態になるか、またはその危険が予測される状態になった場合、ドライバーにエンジン停止を命じる場合がある。
 - b. スタート不能の車両が原因となりスタートが延期された場合、その車両は最後尾もしくはピットからスタートすることができる。この場合、当該車両の当初のグリッドは空けておくものとする。
 - c. スタート不能車両が複数の場合、グリッド後方における当該車両の新しいポジションは、当初のスターティンググリッドに基づき決定される。
 - d. スタート手順においていったん最後尾に着いた車両は、再インフォーメーションでストール車両があった場合でも当初のグリッドに戻るができない。
 - e. 延期されたスタートは状況が回復次第、5分前から再開される。またこの場合レース時間が短縮される場合がある。

第10章 セーフティカー(以下SC)導入フルコースコーションと解除

第1条 SC導入について

- 1項) 事故やトラブルによって走行継続に支障がある場合、または天候、その他の理由から走行の継続に支障はあるが、中断の必要がない場合メインポストにて「SC」ボードと黄旗が表示され、また全ポストにて黄旗が表示される。
- 2項) 上記の合図とともにSCが導入される。全ての走行車両は最徐行とし、コース上でのSCを含む他の車両の追い抜き追い越しを禁止する。ここでいう最徐行とはフォーメーションラップ時の速度(30km/h)をいう。
- 3項) SCは走行中の先頭車両に関係なく導入され、SCの指示によって先頭車両がSCの後ろにつくまで、その他の車両を追い越させない。追い越しの指示を出された車両はSCを追い越し、隊列最後尾にまわること。
- 4項) SC導入合図と同時にピットレーン出口は封鎖され、ピット内車両のコースインは制限される。(隊列が整った後、隊列最後尾にてコースイン可能となる。隊列の整わない場合はコースインできない。すべてはオフィシャルの指示に従うこと)
- 5項) コース上の安全が確認されるまでSC先導で周回を重ねるが、その間の周回数はカウント(走行時間)されピットインし通常の給油作業、ドライバー交代、点検作業は認められる。
- 6項) フルコースコーションの解除
再スタートが行なわれる場合SCが定常円手前から、アウトラインを走行し始めピットインする。SCがピットインし、先頭車両が隊列を先導し、メインポストにて緑旗が振られレース再開となる。全車両はコントロールラインを通過するまで、追い抜き及び追い越しをしてはならない。
- 7項) フルコースコーション中にマシントラブル、ガス欠等によって隊列走行維持が困難になった場合後続車に合図を送り、ラインをはずして走行すること。
- 8項) フルコースコーションが解除される前に、規定時間に達した場合、その時点でコースを走行している先頭車両がコントロールライン(フィニッシュライン)を通過した時点で競技終了となる。又チェッカーが振られた時点でピットにいる車両はチェッカーを受けずに競技終了となる。

第11章 赤旗中断と再スタート

第1条

- 1項) 事故のため走路が封鎖状態となるか、または天候その他の理由により、その時点におけるレース続行が不可能な状態になった場合、競技長の判断により、全ポストにて赤旗を一斉に振動表示する。
- 2項) 上記の合図が表示されたならば全競技車両は直ちにレースを中断し、何時でも停止できるスピードでオフィシャルの指示に従い、ゆっくりとメインストレート手前に停止すること。尚、赤旗提示後に他の車両を追い越してはならない。
- 3項) 赤旗表示の合図が出された時点でピットインまたコースインはできなくなる。
- 4項) 赤旗中断中のピットにいる車両は、ドライバー交代を含むピット作業を継続して行なうことはできる。
- 5項) 再スタートグリッドは赤旗表示の周回は無効とみなし、先頭車両が中断された周回の直前の周回時点の**通過順**に車両は整列し直される。
- 6項) 再スタートはセーフティカー先導によるローリングスタートとする。
- 7項) 赤旗時にピット内にいる車両は再スタート時の最後尾にてコースインすることができる。
- 8項) 先頭車両の周回は**競技周回数**の90%(小数点以下は切上げ)経過している場合、その時点で競技終了とする。走行は赤旗表示の周回は無効とし、先頭車両が中断した周回の直前の周回にコントロールライン(フィニッシュライン)を通過した時に終了したものとする。

第12章 ドライバー交代と指定ピット回数

第1条 ドライバー交代について

- 1項) ドライバー交代は指定場所にて行なうこと、指定された場所以外(ピット、給油エリア等)での交代は禁止。
- 2項) ピットストップ義務時間の制定
ピットインする車両はピットインする週の計測ラインから、ピットアウト(コースイン)する際通過する計測ラインを出る時に2分を切ってはならない。(2分間ルール)このルールに反した場合は走行周回より1周減算する。

3項) 給油の際、給油所にて3分間の停止を義務づける。

	ドライバー交代のみ	給油ありのドライバー交代
ピットストップ 時間	2分	5分

4項) 義務ピットイン

全チームは、各戦、最低義務ピットイン回数を満たさなければならない。この義務ピットインは、最低ピットイン時間が満たされ、黒旗・オレンジポール・その他ペナルティ等主催者が指示したピットインではないピットストップの事である。
その回数は、ピットインし、且つコースインしてカウントされる(計時上の記録とする)

5項) ドライバー交代エリアでの作業は禁止する。但し、エアチェック、ラジエーター等への水かけ、ホイールナットの増し締めは作業とはしない。その他作業は各自ピットで行なうこと。

6項) 同一ドライバーが連続して1時間以上走行してはならない。(自己管理による)

7項) ピットイン時は必ずドライバー交代を行なうこと(黒旗、オレンジポール、ペナルティー時等を除く)

8項) ドライバー交代をした場合、必ずコントロールラインを1回は通過すること。(連続ピットインは、義務ピットインに数えられない)

第2条 最低ピット回数について

第1戦	8回	第2戦	12回	第3戦	11回	第4戦	8回
-----	----	-----	-----	-----	-----	-----	----

※但し、N1500のAT車両及び1200cc以下の車両については、ピットイン回数は上記よりマイナス1回でよい、とする。

第13章 燃料・給油方法

第1条 燃料・給油について

1項) 競技に使用する燃料は公式練習開始までに指定場所に保管すること。保管量については車両規則に準ずる。
上記時間以降の燃料保管は認めない。タンクに自分のチーム名がわかるよう、ゼッケン番号の表記が必要である。

2項) 給油時のルール

a.燃料の給油は必ず指定された給油所で行なわなければならない。ピット内での給油は禁止。
b.車検～決勝開始までの間、給油は禁止とする。
c.決勝終了15分前に給油エリアはクローズされる。
d.給油は安全のためにドライバーが降りた時点から、3分間停止を義務づける。 (停止の3分間は、ドライバーが降車し、運転席のドアが開いた瞬間にてカウントを開始し、3分以上とする)
e.給油は各チーム員で行なうこと。その際必ず消火器を持つ者がいること。
f.給油作業は、2名までとする。(ドライバーが車両を降り、行ってもよいが、その場合ドライバーを含む)
g.シートベルトは、給油エリア～チェンジエリアまでは、しなくてもよい。
h.1回あたりの給油量については自由とする。 複数の携行缶で給油する場合には、その旨を担当オフィシャルに申告すること。

第14章 シリーズハンデ

第1条 シリーズハンデについて

1項) 各クラス上位入賞チームに下記ハンデを科す。

第1戦	シリーズチャンピオンハンデのみ
第2戦	前戦入賞チームピット回数2回加算
第3戦	前戦上位入賞チームピット回数2回加算
第4戦	前戦上位入賞チームピット回数1回加算

2項) ハンデ対象者チームに関して下記のとおりとする。

クラス台数	1～3台の場合	上位1チーム
	4～7台の場合	上位2チーム
	8台以上の場合	上位3チーム

3項) シリーズチャンピオンハンデ

前年の各クラス優勝チームには、第1戦においてピットイン回数を1回追加するハンデを科す。
ハンデは解消され、当年のハンディのみ有効となる。

第15章 競技中ハンデ

第2条 競技中のハンデについて

1項) 女性、及び60才以上のドライバーが走行する場合、周回ハンデを付与する。(1人目は+2周、2人目は+1周)
20歳未満(19歳以下)のドライバーが走行する場合周回ハンデを付与する。(各チーム最大2名、3周)

※但し1人あたり、1回当たり(1ステント)20分以上走行でハンディが付与されるものとする。

2項) 上記はいずれも、走行の直前に、指定の競技委員に、ドライバー本人が免許証持参にて申告する事。コースイン後の申告や代理人による申告は受付ない。

第16章 譴義及びペナルティ

第1条 抗議について

本競技会において参加者からの走行中を含む走行全般についての抗議は一切受け付けない。

第2条 ペナルティーについて

本競技会においてチームに科せられる罰則(ペナルティー)は以下のものがある。

a.ピットストップ時間(2分間ルール)違反	1周減算
b.ホワイトラインカット	1周減算
c.スタート時のフライング及び追い越し	ピットストップペナルティー
d.各フラッグ無視	厳重注意又は1～3周減算
e.ドライバー交代回数違反	3周減算
f.給油停止時間違反	3周減算
g.故意で悪質な走行規則違反行為者ならびにチーム	厳重注意または1周減算
h.重大なマナー違反やスポーツマンシップに反する行為	厳重注意または1周減算

その他違反行為によってペナルティーが科せられる場合がある、全ては競技長判断による。

第17章 走行の終了と順位の設定、再車検について

第1条 走行の終了について

- 1項 決勝は規定時間が経過した時点で最も周回数の多い車両の先頭車両に対しコントロールライン(フィニッシュライン)通過後にチェッカー旗が振られ終了となる。なお、チェッカー旗は2分間提示され、その間にチェッカーを受けなければならない。
- 2項 所定時間の終了と同時にピット出口は封鎖され、ピットに停車中の車両は再びコースに戻ることはできない。
- 3項 チェッカー旗が何らかの理由によって規定時間が経過する前に表示された場合であっても、走行は、その時点で終了したものとみなされる。
- 4項 先頭車両の周回数が**競技周回数**の90%以上経過した後、赤旗中断となった場合、先頭車両が赤旗表示の周回の前の周回でコントロールライン(フィニッシュライン)を通過した時に終了とみなし、最終順位に認定する。この時ピット内に停止している車両はアウトラップ前の周回で終了したとみなす。
- 5項 ダブルチェッカーについては第16章・第2条・d項が適用され、重大ペナルティとして扱われる。

第2条 順位の設定について

- 1項 チェッカー旗が何らかの理由により遅れて表示された場合は、チェッカー旗とは無関係に競技は規定の時間で終了したものと順位が決定される。
- 2項 順位は最終判定はチェッカー旗ではなく計時上によって決定される。
- 3項 チェッカー旗を受けられなかった車両のうち、**先頭車両の走行周回数の70%以上**を走行した車両は完走扱いとし、チェッカー旗を受けた車両の後に順位づけされる。**(完走規定周回数は70%)**

第3条 レース終了後および再車検について

- 1項 チェッカー旗後は全コース追越禁止。その後全車両コントロールライン手前に停止すること。この件についてはFIA及びJAF共通競技規則(スポーティングレギュレーション)に基づく違反行為とする。
- 2項 上位3チームはレース後、技術委員によって車検を受けなければならない。車検が終了するまで車検現場にはチーム員が入ることは原則として許されない(車両保管)。但し必要に応じて代表者1名が立ち会いを求められる場合がある。レース後車検が終了した後、競技長によって車両保管解除が宣言される。

第18章 賞典

第1条 賞典について

- 1項 全戦、表彰は各クラスの上位を対象とする。
- 2項 賞典対象
1台～3台 …… 1位のみ
4台～5台 …… 2位まで
6台以上 …… 3位まで
- 3項 盾および副賞

第19章 予選ポイントについて

第1条 予選ポイントについて

- 1項 予選タイム上位のチーム(各クラス)に予選ポイントを付与する。ポイントについては下記表参照
- 2項 クラス参加台数が3台未満の場合は付与しない。

順位	1位
得点	5

第20章 シリーズポイント及びシリーズ賞典について

第1条 シリーズポイントについて

●第1戦、第4戦

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位
得点	25	22	20	18	17	16	15	14	13	12	11

順位	12位	13位	14位	15位	16位	17位	18位	19位	20位	21位～
得点	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

●第2戦、第3戦

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位
得点	37.5	33	30	27	25.5	24	22.5	21	19.5	18	16.5

順位	12位	13位	14位	15位	16位	17位	18位	19位	20位	21位～
得点	15	13.5	12	10.5	9	7.5	6	4.5	3	1.5

- 1項 シリーズポイントは各戦ごとに、総合の順位にて付けられる。ただし、クラスごとの順位表彰とする。
- 2項 得点が同点の場合は一次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。それでも同点の場合は、優勝した回数が多いチームを優先し、なおも同点の場合は優勝の次に上位で入賞した順位の回数で決定する。

第2条 シリーズ賞典について

- 1項 シリーズ賞典は年間総合ポイント各クラス年間参加チーム数に応じてトロフィーと副賞を授与する。

2項) シリーズ賞典対象

シリーズ参加台数	1台～3台	…	1位のみ
	4台～5台	…	2位まで
	6台以上	…	3位まで

- 3項 シリーズ途中での参加クラス変更があった場合は、それまでのクラスのシリーズポイントは抹消とする。

- 4項 シリーズ有効ポイントは4戦中3戦以上とする。

第21章 リタイヤ(棄権)

第1条 リタイヤについて

走行中、事故あるいは故障等により以後の走行を放棄するチームは、トランスポンダを返却しつつ、コントロールタワー2階まで、トランスポンダーの返却をすると共にリタイヤの意思を届けるものとする(リタイヤ申請)。

第22章 その他注意事項

第1条 バドックの使用について

- 1項 ピットバドック内は火気厳禁とする。
- 2項 持ち込んだゴミは各自で持ち帰ること。サーキット内に捨てない(廃油、オイル缶、パーツクリーナー缶、ウエス等)
- 3項 ピットバドック内への車両駐車禁止(車両搬入時は認める。その他は上の駐車場へ)
- 4項 **ピットバドック以外では指定された場所のみテント等を張ることとし、指定場所以外の場所の専有は行わないこと。**
- 5項 **サーキット内の電源の利用はご遠慮ください。※計時システムに影響を及ぼす可能性があるため**

第2条 競技規則改定について

- 1項 本競技規則書は予告なく変更される場合がある。

第3条 ピットでの作業について

- 1項 ジャッキアップを伴う作業は、必ずボックスイン(屋根下スペース)に車両を入れ、作業をしなければならない。
- 2項 その他の作業については、ピット前で作業を行ってよいが、安全に配慮し、また他チームの妨げにならないよう、注意しなければならない。
- 3項 **ピットバドックにおいてバックギアの使用は安全の為禁止する。(手押しで移動すること)**
- 4項 **その他ピットにおいて危険行為や、著しく場内の安全・秩序を乱す行為をおこなった場合にはペナルティの対象となる。**

第23章 競技に関する決定について

競技に関する全ての最終判断は競技長に委ねられる。