

# WINTER CUP 2023 開催概要

2023年1月15日 制定

**NTIC**  
*NEW TOKYO CIRCUIT*

## 第1章 競技会開催に関する事項

### 第1条 競技会の名称

WINTER CUP 2023

### 第2条 競技会の目的

本競技会は参加者が安全に楽しくモータースポーツを行うことを趣旨とし、JAF国内カート競技規則とその付則、SLカートミーティング競技規則(以下、「SL 競技規則」という。)、GlobalRotaxMax ChallengeTechnical Regulation(以下、「RMCレギュレーション」という。)、新東京サーキットペナルティカタログ、NTC CUP 特別規則書ならびに、本開催概要に従って開催します。

本競技会は参加者が協力し合い、上級者の方は初心者の方など配慮等し“ルールとマナー”を尊重しながらモータースポーツを楽しむことを目的としています。

本開催概要に定める項目は、安全や公平性及び“モータースポーツを楽しむ”という目的と合致する場合、変更する場合があります。変更する場合、ホームページなどで事前に発表、または競技会当日で告知する場合があります。

### 第3条 競技種目

第1種競技車両によるスプリントレース

### 第4条 競技会の格式とクラス

|   | 競技会のクラス             | 格式                         |
|---|---------------------|----------------------------|
| 1 | YAMAHA SS クラス       | :クローズド格式                   |
| 2 | YAMAHA SUPER SS クラス | :クローズド格式                   |
| 3 | KYOJO ROTAX MAX クラス | :クローズド格式『新東京サーキットオリジナルクラス』 |
| 4 | Micro MAX クラス       | :クローズド格式                   |
| 5 | TOKYO SS クラス        | :クローズド格式『新東京サーキットオリジナルクラス』 |

### 第5条 開催日程

2023年1月29日(日曜日)

### 第6条 開催場所、大会事務局

新東京サーキット【全長1,076m、最大直線長 218m/144m】

〒290-0256 千葉県市原市引田字上二本松 249

TEL:0436-36-3139

FAX:0436-36-3314

E-mail : info@n-tokyo.co.jp

### 第7条 オーガナイザー(主催者)の名称と所在地

主催:株式会社新東京サーキット

〒290-0256 千葉県市原市引田字上二本松 249

### 第8条 競技会組織委員会、審査委員会および競技会競技役員

審査委員及び競技役員は必要に応じて大会公式通知にてご案内いたします。

### 第9条 公式通知等に関する事項

本開催概要に記載されていない競技運営上の細則や、参加者に対する告知等、本開催概要発表後に生じた必要事項は、公式通知、ホームページなどで事前に発表、または競技会当日にご案内いたします。

## 第10条 大会の延期、中止または取り止め、および変更に関する事項

大会事務局は、競技会の一部あるいは全部を延期、中止または取り止めることができます。

競技会の全部を中止、あるいは24時間以上延期する場合は、参加料及び保険料は全額払い戻しされます。なお、ドライバーは、これによって生じる損失について、オーガナイザーに抗議する権利を保有しません。さらに、大会事務局は、競技会の内容を変更する権限も併せて保有するものとします。

## 第11条 参加定員

1. 各クラスの参加受付台数は 51 台までとします。

※51 台以上の参加受付台数がある場合、規則に準じ予選後に参加台数を制限します。

2. 各クラスは、参加申し込み締め切り時に台数が3台以上で成立とします。

3. 2クラスの参加台数の合計が28台未満の場合、混走となる場合があります。

4. クラス開催が不成立となった場合、大会3日前までにホームページに通知いたします。

5. 各クラス、予選、決勝のフルグリッド台数は 34台とします。

6. 不成立となった場合、参加料は全額返金されます。

## 第12条 参加資格

|   | 競技会のクラス             | 参加資格   |
|---|---------------------|--|
| 1 | YAMAHA SS クラス       | :当該年度小学 6 年生以上。SL-B 以上。                      |
| 2 | YAMAHA SUPER SS クラス | :当該年年齢30歳以上。SL-B 以上。                         |
| 3 | KYOJO ROTAX MAX クラス | :当該年度小学 6 年生以上。KYOJO CUP 参加者、レーシングカート経験者の女性。 |
| 4 | Micro MAX クラス       | :小学1年生～中学1年生                                 |
| 5 | TOKYO SS クラス        | :当該年度小学 6 年生以上。エントラント所属者。                    |

※ピットクルー登録:全クラス 16 歳以上とし、ドライバー1 名につき 2 名まで登録可能とします。

## 第13条 ピットエリア入場規定

当該競技のサポートに入る方は登録されたピットクルーのみとします。

アナウンスにて入場をコントロールする場合があります。

ダミーグリッド、作業エリア、コースは危険な場所です。ピットクルー、エントラントにおいては、施設内での事故等による傷害は、理由にかかわらず自己責任となります。

施設内のルールを守っていただき、すべての方が危険な場所で作業していることをご承知おきください。

## 第14条 保険加入の件

### 1. 傷害保険

競技に参加する者は、JAF国内カート競技規則に定める傷害保険、または相応する保険への加入を強く推奨します。

### 2. 施設損壊保険の加入

本競技会において損壊時の現状復帰を目的とした「施設損壊保険料」を下記の通りお支払いをいただきます。

|                |  |
|----------------|--|
| 施設損壊補償料金       | 1人 500 円(税込)／1日  |
| 対象物            | テックプロ、クラッシュパッド、施設構造物、Viper カート備品等  |
| 対象物現状復帰実費費用(例) | テックプロ 15,000 円／1 個<br>クラッシュパッド 80,000 円／1 個<br>LED 大型ビジョン 6,000,000 円<br>ピット内モニター40,000 円／1 個<br>Viper バンパー150,000 円／1 個 |

## 第15条 参加料

|   | 競技会のクラス             | 参加料   |
|---|---------------------|-------|
| 1 | YAMAHA SS クラス       | 22000 |
| 2 | YAMAHA SUPER SS クラス | 22000 |
| 3 | KYOJO ROTAX MAX クラス | 22000 |
| 4 | Micro MAX クラス       | 22000 |
| 5 | TOKYO SS クラス        | 15000 |

※上記金額は税込み価格(円)となります。

※上記参加料には、競技会当日の自動計測装置「トランスポンダー」レンタル代が含まれます。

※上記参加料に別途第14条2項の「施設損壊補償料」をお支払いいただきます。

## 第16条 参加申込方法

1. WEB エントリー(エントリーフォームはホームページにて掲載)
2. 大会事務局にてエントリー(指定のエントリー用紙に記載)
3. FAX でのエントリー(指定のエントリー用紙に記載)

※原則、「1.WEB エントリー」にご協力ください。

※エントリー多数の場合、決済完了の参加者を優先とし、次に上記1.から3.の順での受付を優先とします。

※参加者等は参加申込時に記載された誓約文に署名しなければなりません。

## 第17条 参加料支払い方法

1. 指定口座への振込による支払い
2. 大会事務局窓口にて現金、クレジット決済もしくはPayPay 支払い

※ご希望の決済方法が選択できます。必ず確定した合計金額をご確認し、決済ください。

※原則、決済完了で本エントリー終了になり、エントリー多数の場合、決済完了の参加者を優先と致します。

## 第18条 参加受理と参加拒否

1. オーガナイザーは理由を示すことなくエントリーを拒否することができ、かつその行為をもって最終決定とすることができます。参加を拒否された申込者に対して大会事務局より口頭、電話、電子メール等で参加拒否が通知されます。この場合、参加料等は全額払い戻しされます。
2. 必要事項のすべてが明記されたエントリーおよび参加料を大会事務局が受理した時点で本競技会への参加承認が成立します。
3. 競技会への参加承認後は理由を問わず、参加料等の払い戻しはされません。

## 第2章 競技に関する事項

### 第19条 参加車両

最新のJAF国内カート競技車両規定およびSL 競技規則、RMC レギュレーションおよび本開催概要の車両規定に従って開催されます。

### 第20条 自動計測装置(トランスポンダー)

1. 参加者は、オーガナイザーより貸し出された自動計測装置(トランスポンダー)を使用することとします。
2. トランスポンダーは競技終了後すみやかに返却してください。万が一破損、紛失した場合、理由の如何を問わず1個につき55,000円(税込)をオーガナイザーへ支払っていただきます。  
※高価な計測装置につき、ご理解いただきますようお願いいたします
3. 貸し出したトランスポンダーに計測不良が起きた場合、レース中の交換可能な時間を判断し、別のトランスポンダーに交換します。その場合、ゼッケン番号に変更はありません。
4. トランスポンダーの配布は大会事務局にて行います。また、返却は決勝ヒート終了後、速やかに大会事務局へ返

却いただきます。

#### 第21条 車載カメラについて

1. 車載カメラを取り付ける場合、理由の如何を問わず、すべて参加者の責任となります。
2. 競技会において車載カメラを搭載希望の場合、公式車検時に「車載カメラ取り付け申請書」を提出してください。  
※当該申請書未提出で車載カメラを搭載した場合、ペナルティの対象となります。
3. 撮影した画像はあくまでも個人が楽しむものであると同時に大会事務局及びオーガナイザーから車載カメラ映像を競技判定資料として提出を求めた場合、拒否できません。
4. 車載カメラ取り付けの注意事項。
  - ① 車載カメラ本体は、ボルト、ナット(推奨 M5mm 以上)等で安易に脱落しないように強固に固定
  - ② 車載カメラ等でゼッケンナンバースペースを隠さないよう固定
  - ③ 車載カメラ等の取り付けに不備があった場合、取り外しをお願いする場合があります
5. 車載カメラの脱落等によるペナルティ。
  - ① 車載カメラ装着申請書を車検に提出せず競技に参加した場合、当該ヒート失格
  - ② 公式車検後に申請用紙を提出する場合は、出走開始の 20 分前までに車検へ提出してください。
  - ③ 競技中、取り付けの不具合により車載カメラが脱落した場合、当該ヒート失格
  - ④ 指定外箇所へ車載カメラを装着した場合、審議または警告
  - ⑤ 事故等によって、車載カメラが脱落した場合、審議対象

#### 第22条 競技番号の指定

1. 競技番号(ゼッケン番号)は、参加者の希望をできる限り反映いたしますが、最終決定は大会事務局が行います。
2. カート車両の前後およびサイドボックス両側に取り付けることとします。
3. ゼッケン寸法は、ベースサイズ 縦17cm 以上、数字 縦15cm 以上とし、仕様の範囲で既製品や自己作成可とします。但し、競技委員が数字の判別が難しいと判断した場合、ゼッケンナンバーの交換をお願いする場合があります。
4. 各クラスのゼッケンは、1番から99番の範囲とします。  
※指定のないゼッケンナンバーの通知はエントリー受理後になります。
5. 各クラスのゼッケン仕様は下記の通りとします。

|   | 競技会のクラス             | ゼッケン仕様     |
|---|---------------------|------------|
| 1 | YAMAHA SS クラス       | :黄色ベースに黒文字 |
| 2 | YAMAHA SUPER SS クラス | :黄色ベースに黒文字 |
| 3 | KYOJO ROTAX MAX クラス | :黄色ベースに黒文字 |
| 4 | Micro MAX クラス       | :黄色ベースに黒文字 |
| 5 | TOKYO SS クラス        | :白ベースに黒文字  |

#### 第23条 ブリーフィング(ドライバーズミーティング)

参加者は、必ずブリーフィングに参加しなければなりません。ブリーフィングに参加しない場合はペナルティの対象となります。

※交通事情等によってブリーフィング開始時間に到着出来なかった場合や事前に連絡があった場合に限り、ペナルティの対象とならず、競技参加が認められる場合があります。ただしタイムトライアル出走前までとなり、大会審査委員会の許可が必要となります。

#### 第24条 ダミーグリッド関連

参加者はタイムスケジュールに準じ、指定のダミーグリッドにて出走準備をしなければなりません。  
ダミーグリッドに整列した後は、ピット作業は禁止され、部品の交換、給油、ケミカル用品の使用等も禁止されます。当該事項に違反した場合、出走を取り消され、競技に参加することはできません。  
尚、ダミーグリッドに入った後に工具を使った作業をする場合、進行委員に必ず確認を取り、指定された場所で作業をしてください。急激な天候変化の場合、ダミーグリッドでタイヤ交換を認める場合があります。

## 第25条 エンジン暖気

1. パドック内ではエンジンの始動チェックのみが行えます。
2. パドック内でのエンジンの暖気運転、から吹かしは禁止されています。
3. エンジンを暖気運転する場合、指定の暖気エリアにて競技委員指示の元、暖気運転やから吹かしを行えます。
4. エンジン暖気に関する違反はペナルティの対象となります。

## 第26条 レース方式

競技会は、タイムトライアル、予選ヒート、決勝ヒートとし、決勝ヒートの結果により最終順位を決定します。

## 第27条 公式練習

1. JAF国内カート競技規則カート競技会運営に関する規定第6章第23条に基づき公式練習を行います。
2. 各クラスの公式練習は5分間とします。
3. すべてのドライバーは公式練習に参加しなければなりません。公式練習に参加する意思がない場合は、レース除外となります。ただし、ピットアウトしスタートラインを通過する前に本コース上で停止した場合や、コースインの意思はあるが、車両やエンジンの不具合によって出走できない状態で公式練習が終了した場合でも、公式練習に参加したものと認められます。
4. 公式練習中のピットインおよびピットエリア作業は認められます。
5. 参加台数が28台を超えた場合は、2組以上の組分けを行います。
  - A) 組分けは、参加受付時の抽選または大会事務局にて抽選を行い決定します。
  - B) 決定した組分けで、タイムトライアル終了まで走行を行います。
  - C) エントリー台数の都合で各組の台数が均等にならない場合は、1組の台数が多くなります。
  - D) スタート順は、1組から順番に行います。
  - E) 各クラスの参加台数がフルグリッド台数を越えない場合、当該クラス全車が同時に走行を行います。

## 第28条 タイムトライアル方式

1. すべての参加者は、公式通知に記載された時間内でタイムトライアルに参加しなければなりません。
2. 各クラスの参加台数がフルグリッド台数を越えない限り、当該クラス全車が同時にタイムトライアルを行います。
3. タイムトライアルに参加しない場合は、ノータイムとなり予選ヒートは最後尾スタートとなります。
4. タイムトライアルは公式練習と連続して走行を行います。タイムトライアルの計測時間は3分間とし、そのベストタイムを採用します。
5. 公式練習～タイムトライアルの流れ。

|        |  |
|--------|--|
| 【計測開始】 | :公式練習終了と同時にメインポストへ計測中ボードが掲示されます。   |
| 【計測中】  | :計測中ボード掲示後、コントロールラインを通過した車両から順に、計測が開始されます。計測時間内にコントロールラインを通過した全てのラップタイムを計測します。 |
| 【計測終了】 | :計測時間終了と同時に、メインポストにてチェッカーフラッグが掲示されタイムトライアル終了となります。                             |

6. 参加台数が28台を超えた場合は、2組以上の組分けでタイムトライアルを行います。組分け方法は、公式練習の組分けに準じます。
7. 計測時間内であればドライバーは各自のタイミングでコースインすることができます。時間内であれば途中で止まった場合も再トライすることができますが、ピットインした場合は再トライできません。
8. 計測は、コースイン後にスタートラインを通過したカートに対して、全てのラップを計測し、ベストラップのタイムを採用します。
  - A) 義務周回数は定めません。
  - B) 記録したベストタイムが2名以上で同タイムの場合は、当該ドライバーが記録したセカンドラップタイムで決定します。更に同タイムとなった場合は、サードラップタイムで決定いたします。
  - C) 計測が出来なかった車両についてはノータイムとし、最後尾グリッドよりスタートとなります。複数台の車両がある場合は、事務局による抽選により配列されます。
  - D) タイムトライアルが何らかの理由により中断された場合、残り時間分のタイムトライアルを再開します。再タイムトライアルの時間は、大会審査委員会が決定します。

9. タイムトライアル中、計測機トラブルによってラップタイムが計測できない事態がおきた時、計時による手計測のタイムまたは参加者自身の車体に搭載されているデータロガーのタイムを採用する場合があります。
10. フロントフェアリングの正しい装着状態確認は、タイムトライアル後の車検で実施し、不具合がある場合は、第64条に準じて判断します。
11. その他の方法でタイムトライアル行う場合は公式通知に示されます。

第29条 予選ヒート方式（参加台数が34台を越えないクラスの場合）

1. 予選ヒートはタイムトライアルのラップタイムの早い順とします。
2. 予選ヒートの周回数

|   | 競技会のクラス             | 周回数   |
|---|---------------------|-------|
| 1 | YAMAHA SS クラス       | :10 周 |
| 2 | YAMAHA SUPER SS クラス | :10 周 |
| 3 | KYOJO ROTAX MAX クラス | :10 周 |
| 4 | Micro MAX クラス       | :10 周 |
| 5 | TOKYO SS クラス        | :10 周 |

※天候急変やアクシデント等の諸事情で、タイムトライアル、予選ヒート、決勝ヒートを含む各クラスのスタート順や周回数が変更になる場合があります。また、公式のタイムスケジュールが大幅に変更になる場合、アナウンスまたは公式通知等で発表します。

第30条 予選ヒート方式（参加台数が34台を越えるクラスの場合）

1. 参加台数が34台を超えた場合は、複数組のグループ戦を導入し、予選通過選手を決定します。（変更の場合あり）
2. 予選ヒートグループ分けの方法  
 タイムトライアルの結果により1位は最速タイムを出した組(1組と呼ぶ)の最速タイム(総合最速タイム)とし、2位は他方の組(2組と呼ぶ)の最速タイム、3位は1組の2番目の最速タイム、4位は2組の2番目の最速タイムとし、以下同様に決定します。  
 タイムトライアルの組分けが3組以上になった場合でも、同様に総合結果の順位を付けていきます。  
 この総合結果より、上位から順にA、B、(C)のグループを決定します。  
 タイムトライアル各組のタイム差が101%を超えない場合でも、グリッド決定の方法は変わりません。
3. グループ戦のスタート順はB(C)グループからになります。
4. 各予選ヒートグループ同士の総当たり戦とします。
5. 予選ヒートの周回数は第29条2項と同様とします。

※天候急変やアクシデント等の諸事情で、各クラスのスタート順や周回数が変更になる場合があります。また、公式のタイムスケジュールが大幅に変更になる場合、アナウンスまたは公式通知等で発表します。

第31条 予選ヒートポイント

1. 予選ヒートポイントは、次の表の数字で集計をおこないます。

| 順位 | ポイント | 順位 | ポイント |
|----|------|----|------|
| 1  | 0    | 18 | 18   |
| 2  | 2    | 19 | 19   |
| 3  | 3    | 20 | 20   |
| 4  | 4    | 21 | 21   |
| 5  | 5    | 22 | 22   |
| 6  | 6    | 23 | 23   |
| 7  | 7    | 24 | 24   |
| 8  | 8    | 25 | 25   |
| 9  | 9    | 26 | 26   |
| 10 | 10   | 27 | 27   |
| 11 | 11   | 28 | 28   |
| 12 | 12   | 29 | 29   |

|    |    |    |    |
|----|----|----|----|
| 13 | 13 | 30 | 30 |
| 14 | 14 | 31 | 31 |
| 15 | 15 | 32 | 32 |
| 16 | 16 | 33 | 33 |
| 17 | 17 | 34 | 34 |

※1位の場合は0ポイントです。0点に近い数字の選手から成績上位になります。

2. ペナルティ行為があつて順位が降格した場合、降格した順位のポイントを付保します。
3. 当該ヒートDNFのドライバーは周回数通りの着順とし、その順位通りのポイントとします。
4. 当該ヒートDNSのドライバーは、ヒートグリッド台数に+1ポイントが加算されます。
5. ヒート失格の場合、ヒートグリッド台数に+5ポイントが加算されます。
6. 各ヒートポイントのグリッド台数基準は、グループ戦の場合⇒ A+B ヒートのグリッド台数とします。

### 第32条 決勝ヒート方式

1. 予選ヒートで組分けが無かつた場合。
  - A) 予選を通過した選手は、すべて決勝ヒートに出場できます。
  - B) 決勝ヒートのグリッド順は、予選ヒート成績順により決定します。
2. 予選ヒートで組み分けがあつた場合。
  - A) 予選ヒートポイント上位 34 台までが決勝に出場できます。35 位以下は予選落ちとなります。
  - B) 決勝ヒートのグリッド順は、すべての予選ヒートポイントを合算し、そのポイントが少ない方からグリッド順を決定します。尚、予選ヒート獲得ポイント数が同じ場合、タイムトライアルの上位タイム成績を優先します。
3. 決勝ヒートに何らかの理由で参加できない場合、その時点でレース終了となりますが、予選ヒートポイントで獲得したグリッドは空席となり、ローリング隊列が形成進行されます。ただし、スタート前にリタイヤ届が出ている場合、その空いたグリッドを詰めて再度グリッド編成をする場合があります。
4. タイムスケジュールが大幅に遅れた場合は、ダミーグリッドからのスタートになる場合があります。
5. 決勝ヒートの周回数。

|   | 競技会のクラス             | 周回数   |
|---|---------------------|-------|
| 1 | YAMAHA SS クラス       | :23 周 |
| 2 | YAMAHA SUPER SS クラス | :20 周 |
| 3 | KYOJO ROTAX MAX クラス | :15 周 |
| 4 | Micro MAX クラス       | :15 周 |
| 5 | TOKYO SS クラス        | :15 周 |

6. 各クラスの暫定優勝ドライバーは、ウイニングランを行う場合があります。
7. 決勝ヒートで同着の場合は、その順位を各対象者に与えます。  
例;2着が2名いた場合 ⇒ 1位、2位、2位、4位…

### 第33条 スタート

1. スタート方式はローリング(2列の隊列)スタートとします。  
公式練習、タイムトライアル、予選ヒートまたはプレファイナルは、ダミーグリッドからコースインとなります。  
決勝ヒートは、合図が出てからコース内に進入し、進行方法に向かって指示された場所を先頭に隊列を並べます。また、車両をグリッドに置いたあとはコース内からカートスタンドを速やかにピットエリアに移動してください。  
サポートとしてコース内に残ることができるのは、登録ピットクルーのみとなります。
2. ダミーグリッドからコースインする場合、スタートの補助は1コーナー両側に置かれたパイロンとパイロンを直線で結んだラインまでとします。
3. フォーメーションラップを1周後、ローリングラップで隊列を整えスタートします。ただし、レース進行が大幅に遅れた場合はローリングラップのみ1周行いスタートする場合があります。また、外気温度が著しく低く暖気走行が必要な場合や新品タイヤの装着で危険が予測される場合など、競技長が必要と判断した場合はフォーメーションラップの周回を増やす場合があります。
4. フォーメーションラップ開始後、スタート信号灯にレッドライトが点灯されます。フォーメーションラップ中のヒーティング行為は認められますが、走行中の安全性確保が条件となります。ヒーティング時のスピン、他車への接触等の行為はペナルティとなります。また2列の隊列が形成された後、先頭が追い越し禁止区間(ポジション復帰禁



止)7 コーナーのレッドラインに差しかかった位置からスタートラインまではヒーティング行為禁止となります。

5. ローリングラップ中のドライバーは低速走行し、円滑な隊列を守りながらスタートラインへ向かいます。

※スピード調整のボード提示あり

ポールポジションとセカンドポジションのドライバーは、ローリングラップのペースを保ち、隊列を整える義務を守りながら25m ラインを目指します。また、スタートラインの25m 手前に引かれたイエローラインを自分のカートが通過するまで急加速を禁止します。これに違反した場合はペナルティが課せられる場合があります。

また、フォーメーションラップ中のグリッドを大きく乱し、赤旗によって競技が中断されるような行為をした場合、その対象ドライバーはタイムペナルティや最後列にグリッドを下げる場合があります。隊列が整ったと判断した場合、レッドライトを消灯してスタート合図を行います。スタートができずフォーメーションラップをさらに1周行う場合には、レッドライトの点灯を続けます。このときドライバーは手を上げ、もう1週の合図を出し、再びスタートの合図が出るまでフォーメーションラップを継続します。

※スタート合図の信号灯に不具合が発生し動作不良になった場合、車両にスタート合図を知らせる方法は、日章旗を提示振動します。

6. ローリングラップ中に、隊列から大きく遅れたと判断されたドライバーに対し、白地に赤×(バッテン)ボードが提示され、対象ドライバーは隊列の最後尾に着かなくてはなりません。

※ミススタートとなった場合も解消されません。

また、ローリングラップ中にストップしてしまった車両は、確実に全車通過、安全に自力で再スタートできた場合に限り隊列の最後尾につくことができます。ただし危険地帯での停止等の場合、コース委員等が手を貸しコースをクリアする場合があります。この場合の再スタート判断は競技長が決定し場合によっては審議対象になる場合があります。

また、ローリング隊列に遅れたドライバーはコース内でスピード調整をして隊列の前からペースを落とし自分のグリッドに戻ることはできません。前方から戻った場合は対象ドライバーに黒旗が振られ当該ヒート失格となります。

7. ローリングラップ中のポジション復帰禁止区間は、7 コーナー進入の両側に引かれた赤い線上からコントロールラインまでとなります。(左右に設置してある赤いパイロンが目印)この区間中にポジション復帰のため追い越しをするとペナルティの対象となります。復帰違反の場合ドライバーに黒旗が振られ当該ヒート失格となります。

8. 不出走、白地に赤×でなくなったポジション、ローリング中に停止したカートがいたポジションと空席となったグリッドは他のカートによって詰めてはならず、スタート合図が出されるまで空席が維持されなければなりません。

9. ローリング隊列の先頭グループは、スタートラインの25m 手前に引かれたイエローラインを通過するまで加速を禁止します。先頭グループは、後続の隊列を乱さないようにスピードを調整しなくてはなりません。これに違反した場合はペナルティの対象となります。たとえばポールポジションでも急加速によって隊列を乱す行為はペナルティの対象となります。すべての車両は隊列を守り、隊列を乱す行為はペナルティの対象となります。選手は隊列のスピードとポジションを守り、安全にスタート出来るよう心がけなくてはなりません。

※自身のカートが不調に陥り加速出来ない場合、隊列内にいると危険だと予想された場合、必ずドライバーサインで周りに知らせ安全にカートを停止させなければなりません。また以下の行為により赤旗によって競技が中断された場合、赤旗中断後の再スタート時のグリッドは、審議によって最後列になる場合があります。

A) ローリングラップ中の隊列を著しく乱す走行、追突を招くような急減速やポジションを守れない走行によってスタートを遅延させた場合。

B) ローリングラップ走行中、単なるドライバーの運転ミスや車両トラブルによって、競技を継続できないような事故原因を発生させ競技を遅延させた場合。

10. 2列隊列がスタートライン手前25m ラインを過ぎ、隊列が整ったと競技長が判断した場合、レッドライトを消灯してスタート合図を行います。

『レッドライト消灯と同じタイミングで、ピットエリアにスタートを知らせるため日章旗をメイン(センター)ポストで振ります』

スタート合図が出ればコリドー白線をカットしても問題ありません。ただしスタートの合図が出る前に、コリドー白線からタイヤがはみ出したり、隣のカートと接触するような行為をした場合は積極的な白黒旗が提示され、ペナルティの対象となります。

11. 『スタートディレイ』;ローリング隊列の間隔やスピードが思わしくないと判断され、スタートができずローリングラップをさらに1周行う場合には、レッドライトの点灯を続けます。このときドライバーは手を上げ【もう1周】の合図を出し再び、スタートの合図が出るまでグリッドポジションの変更や追い越しをしてはなりません。これに違反

した場合はペナルティの対象となります。

12. 『ミススタート』; スタートを一旦切ったが、そのスタートに何らかの疑義が生じた場合、4コーナーポストにてミススタートフラッグが提示されます。隊列はスタートを仕切りなおすため、再度ローリング隊列を整え速度を調整しながら再スタートに向行け走行します。このときドライバーは手を上げ【もう1周】の合図を出します。再びスタートの合図が出るまでグリッドポジションの変更や追い越しをしてはなりません。これに違反した場合はペナルティの対象となります。
13. ローリングラップ中の先頭車両が5コーナーに進入した時点で、ピットエリアからの出走はできません。スタートが切れず、もう1周の場合は最後尾での復帰を認めます。

#### 第34条 その他競技に関する注意事項

1. ドライバーは、危険回避義務があることを十分に理解しなければなりません。
2. 停止車両がドライバー自身によって再スタートならびに車両移動ができないと判断された場合、コース委員等の手によって安全な場所に車両を移動する場合があります。この場合、通常はレースリタイヤとなり競技が終了します。  
また、危険地帯での停止や多重クラッシュによる車両の重なり等をコース委員等が手を貸し救済補助する場合があります。このあとレースに一旦戻れたとしても、安全を優先し補助したので競技委員の判断により排除される場合があります。  
基本原則は、公式練習、タイムトライアルおよび各ヒート中にスピン等で車両が停止した場合、他を妨害することなく、後続車両通過後、またはコース委員等の指示があり、自力で再発進できる場合のみレースに復帰できるものとします。復帰するための最小限の方向転換は認められます。  
※カデットオープンクラスの場合、カートを降りた時点で即レース終了という裁定もありますが、緊急の場合救助を優先いたします。コース委員等が手を貸したことによって、即リタイヤというのではなく、安全を第一に考えて危険個所から避難させるためだけに補助する場合があります。通常は、カートを降りるかコース委員等によってカートを移動させられた時点で競技終了となります。
3. ピットインする場合はピットロードを必ず徐行しなければなりません。徐行を怠った場合や危険な走行はペナルティを課せられる場合があります。また、ピットインした場合はいかなる理由であっても必ずピットエリア内でストップし、エンジンを停止しなければなりません。その後、再スタートは認められます。ただし、ピットエリア外やパドックおよびパルクフェルメに入った場合はレースリタイヤとなります。
4. ピットサインが出せる場所は、指定されたサインエリアのみとします。ピットサインエリア外でサインを出す行為をするとペナルティの対象となります。また、ローリングの隊列がコースインしたときから隊列がスタートを切って1コーナーを過ぎるまでサインエリアへの立ち入りは禁止とします。指定のピットサインエリアに関しては公式通知にて発表いたします。
5. ショートカットはコース委員等の指示がない限り禁止となりペナルティとします。ショートカットについての解釈は、走路でない場所を走行したドライバーが、その行為により有利になる状態が発生した場合を示します。
6. 競技途中コース上に停止したカートがチェッカーを受けられるのは1位のカートがチェッカーを受け2分以内までとします。
7. レースを終えたカートは車検場で車両検査をおこない、車両の適合、不適合を大会審査委員、車検委員が審議し判断します。
8. 悪天候やレース進行上のトラブルによりクラス出走順を入れ替える場合があります。また赤旗によりレース中断した場合も同様の措置をとる場合があります。
9. タイムスケジュールの基準時計をコースに設置します。各ヒートのスタート定刻までにダミーグリッドに来ていないカートがいたとしても、時間通りにコースインとします。公式のタイムスケジュールが早まった場合や遅れている場合に関してはアナウンスでスタート時間をお知らせします。

#### 第35条 ドライバーの装備品

1. レーシングスーツとフルフェイスヘルメット。
  - A) レーシングスーツは皮製もしくはJAF公認のレーシングカートスーツまたはCIK/FIA公認レーシングカートスーツの着用が義務付けられます。ただし公認有効期限が満了した年の後、さらに2年間の使用は認められます。
  - B) ヘルメットは規格公認品を使用し、保護の役割を果たさないと判断した場合や著しく損傷しているものは使

用不可とします。また、使用年数が10年を越えるものも使用できません。

## 2. CIK公認ジュニア用ヘルメットの装着について

15歳以下のドライバーに対し、CIK公認ジュニア用ヘルメットの装着を推奨します。

## 3. ネックガードおよびリブプロテクターについて

Micro MAX クラスおよび他のクラスに参加の12歳以下(小学生)のドライバーは、ネックガードとリブプロテクターを必備とします。13歳(中学生)以上のドライバーは、ネックガードおよびリブプロテクターの装着を強く推奨します。

## 4. 捨てバイザーの使用について

捨てバイザーの使用は認められますが、コース上に投げ捨てることは一切禁止とします。投げ捨てた場合はペナルティとなります。また、走行中にシールドや捨てバイザーが外れかけている場合でも、コース委員等が危険と判断した場合は、オレンジボールの対象となりますのでご注意ください。

## 第36条 信号旗

JAF国内カート競技規則、新東京サーキットペナルティカタログに従い競技旗や白地に赤バツテンのボード、その他の合図を原則、ホームストレートのメインポストにて、ホームストレート側、バックストレート側で提示します。

その他の競技旗は、各コーナーポストで競技委員が提示します。

それ以外の方法を取り入れる場合は、公式通知およびアナウンス等にて通知します。

### 1. 『白地に赤バツテンのボード』

ローリング隊列から大きく遅れたと判断され、白地に赤バツテンボードが提示されたドライバーは最後尾に着かなければなりません。対象者は、スタートが切られるまで最後尾を維持します。

### 2. 『緑旗』

ダミーグリッドからのスタート合図は緑旗(グリーンフラッグ)を用います。

### 3. 『白黒旗』

以下の場合、対象者に対し、積極的に白黒旗が提示されます。

A) ローリングスピード落とさないドライバー

B) ローリング隊列の自己ポジションを無視して乱すドライバー

C) 走行マナーが悪く、非スポーツマン的の行為をして、競技を乱すドライバー

尚、スタート後に、同じドライバーが白黒旗の対象になるような行為を重複して行なった場合、そのヒートで白黒旗累積2回になり黒旗が提示され失格となります。白黒旗は、その他のヒートには累積されません。

### 4. 『オレンジボール旗』

A) 競技中に車両装備品の脱落や不具合発生または、ドライバーの安全装備品に不具合やその装備品に脱落が発生した場合などに対し、ピットエリアに戻りその箇所を修復し競技に戻りなさいという状況で運用します。修復出来ない場合、ピットエリアで競技を終了しなくてはなりません。

※競技残り僅かな周回や最終ラップの場合、競技中のアクシデントによる車両装備品の脱落や不具合が発生したとしてもオレンジボール旗を提示しない場合があります。

B) 競技中に、吸気、排気装置にトラブル・脱落が発生した場合に提示されます。対象者はただちに安全な場所へ停止するか、パドックに入って競技を終了しなくてはなりません。競技を続行している場合、対象者に『黒旗』の提示を行い、競技を強制終了させます。ただし、安全上問題がある場合はその限りではありません。

安全上問題がある場合、オレンジボール旗で修理させる場合もあります。

### 5. 『黒旗』

悪質または危険、ドライバーマナーやモラルの欠如したルール違反の参加ドライバーに対し提示されます。レースを直ちに終了しなさいという意味で、対象者はピットイン後に競技長の元に出頭しなければなりません。

### 6. 『青/赤旗』

JAF国内カート競技規則集に準拠します。

## 第37条 レースの中断

1. JAF 国内カート競技規則に準じ、赤旗提示の場合、ドライバーは直ちに速度を落とし、レースを中断するため追い越しをせず、コース委員等指示に従い停止できる体制でホームストレート上のスタートライン手前で徐行して停止します。その場合、センターを空けて危険を回避することに努めてください。競技長の指示があるまでピット

クルーはグリッド上への介入および車両の整備をおこなってははいけません。また、工具を用いた修理等は一切禁止されます。修復が必要になったカートはピットエリアで修理しレースに復帰できる場合があります。

2. 赤旗によって競技中断となった場合、競技長より指示がない限りピット作業や給油等はできません。この場合、再スタートの時間を決め作業実施の有無や再スタート出来るカートの確認を行います。作業を実施する場合基本ピットエリアになりますが、最短時間で再出走出来る場合、コース上での軽作業を認める場合があります。赤旗後の処置については予選と決勝で裁定が異なりますので、公式通知にて提示します。

#### 第38条 イエローコーションの実施

競技中、赤旗提示まではいかないと判断した場合、イエローコーションが発動されます。すべてのフラッグポストからイエローフラッグが振動されると同時に、SLOW ボードが提示され、コース上はイエローコーションとなります。この場合、競技走行中の選手はトップを走っているドライバーを先頭に1列の隊列で周回をかさねます。

※解除されるまで1列の走行が続きます。また、1列隊列走行中のラップも競技周回数としてカウントされます。

場合によっては解除されず、赤旗となる場合や競技終了になる場合もあります。その時点で規定周回数に達していれば競技終了になります。ただし、赤旗になった場合は、赤旗の対処になりますのでご注意ください。イエローコーション実施の際は円滑な競技再開に向け、参加者はドライバーサイン、スピード調整、リスタートに向けてのルールを覚えてください。

1. 1列隊列走行のスピード目安はタコメーター8000rpm位(カデットクラスのスピード目安はタコメーター6000rpm位)とします。状況に応じて変更する場合は、ブリーフィング時に告知します。
2. コーション中、ピットインは出来ますがコースに復帰する場合は必ず最後尾に着くこととします。
3. 競技再開前、先頭のカートからポジション復帰禁止目印のレッドライン手前より、加速が許されます。ただし、1列の隊列はコントロールラインを超えるまで継続し、追い越しは出来ません。コントロールラインを超えてから競技再開となります。コントロールライン手前から、1列隊列からはみ出し、追い越しを始めた場合、隊列違反ペナルティが課せられます。グリーンフラッグは、先頭のカートが1周するまでコース全ポストで振動されます。

#### 第39条 ピットクルーおよびピットエリア、パドック

1. ピットエリアに入れるのは、登録されたピットクルーとドライバーのみとします。
2. ピット内およびピット前作業エリア(ピットエリア)で作業できるのは当該クラスに出場しているドライバーと登録されたピットクルーのみとします。無登録の者がピットエリアでピット作業するとペナルティの対象となります。
  - A) ピットエリアは、公式通知図参照ください。
  - B) ピット作業をピットエリア外で行うと「ピット外作業」に該当しペナルティの対象となります。
3. コース内での回収作業、グリッド上でのスタート補佐などは、登録されたピットクルーとドライバーのみとします。
4. ピットクルーの行為については、JAF 国内カート競技規則に基づき、ドライバーに直接責任があるものとします。ピットクルーの規則違反で、対象ドライバーに黒旗を提示することがあります。
5. ピットロードへ入ったカートは、必ずピットストップしエンジンを停止しなければなりません。これに違反した場合はペナルティの対象となります。
6. 赤旗によって再スタートまでの時間内にピット作業や給油を行う場合、競技長の指示の元、必ずピットエリアにおいてのみ、その作業が認められます。
7. ピット前作業エリア、ピットエリア、パドックエリアにおいて火気および発火物の使用は禁止されます。

#### 第40条 給油

レース中のピットエリアおよびダミーグリッド、コース上での給油は禁止とします。許可なく給油をした場合、当該ヒートの出走を認めないかレース途中の場合は当該ヒート失格とします。悪質な場合、レース除外とします。

赤旗中断等による緊急時、再走行準備のため給油する場合は、競技長から許可が出たあと、アナウンスによって給油が認められる場合があります。給油が出来る場所は、ピットエリアのみとなります。

#### 第41条 燃料(ガソリン)の指定と検査

JAF国内カート競技車両規則に準じ、ガソリンスタンド計量器から販売されている『一般市販の無鉛ハイオクガソリン』を使用しなければなりません。

※競技によって使用する燃料の購入先を指定される場合や、使用した燃料(ガソリンや混合オイル含む)の成分検査を導入する場合があります。この場合、全参加者はオーガナイザーの指定した方式によって検査を受けなくて

はいけません。万が一、検査の結果で違反が発覚した場合、レース除外になり、競技成績は抹消されます。

#### 第42条 オイル

1. YAMAHA SS クラス、YAMAHA SUPER SS クラスは、「ヤマハ Formula KT2CR」が指定オイルとなります。
2. KYOJO ROTAX MAX クラス、MicroMAX クラスは、「XPS DYE」「XPS-SYNMAX オイル」「Xeramic Synmax Full Synthetic 2T」が指定オイルとなります。
3. それ以外のクラスに使用できる混合用オイルは、CIK 公認オイルまたは、引火点170℃以上(JIS 規格の検査方法による)のものとしします。

#### 第43条 レース終了

1. 決勝ヒート着順 1 位のドライバーがフィニッシュライン通過後 2 分以内にカートが同ラインを通過したドライバーに対してチェッカーフラッグが振られます。
2. 先頭車両にチェッカーフラッグが提示された時点で、ピットロード出口はクローズとなりピットエリアにとどまっているカートは再度コースインが認められません。
3. 車両を押してチェッカーフラッグを受けることは認められません。
4. レース終了後のダブルチェッカーは厳重警告となります。
5. 決勝ヒート着順 1 位でチェッカーを受けたドライバーに対し、ウイニングランをおこなう場合があります。ただし、タイムスケジュールに余裕がない場合行わない場合があります。

#### 第44条 完走

完走とは、チェッカーフラッグに関係なく、規定周回数の1/2以上を完了していること。ただし、車両検査で適合しなければなりません。

#### 第45条 順位の決定

レースの順位は次の順序により周回数の多い順に決定されます。

1. 完走者:チェッカーを受けたドライバーで車検を通過したドライバー
2. 完走者:チェッカーを受けていないドライバーで、車検を通過したドライバー
3. 不完走者:DNF(完走扱いにはならないが、車検を通過したドライバー)
4. 不出走者:DNS(順位はつかず、リザルトには掲載される、出走する意思はあったが結果、出走できなかった選手)
5. 失格者:DQ(順位はつかず、リザルトには掲載されます)

※上記対象者が複数の場合は、ゼッケン順で並べます。

※ペナルティ対象の選手がDNF選手より順位が下回る場合は、DNF選手を優先とします。

#### 第46条 公式車両検査および車両保管

1. 「JAF国内カート競技規則」に基づき、車両検査が行われます。  
車両検査ではレーシングスーツも車検の対象となります。CIK/JAF公認実績のあるレーシングスーツの着用が義務付けられます。規則に不適合な部分がありながらも、なお技術委員に発見されなかった場合でも承認を意味するものではなく競技会中にそれに関する疑義が生じた場合は旗の指示を受ける場合があります。
2. 車両検査の日時および場所は公式通知、ホームページなどで通知します。  
各クラスともに競技会前に車検用紙(車両申告書)を提出し、車両および装備一式を検査します。  
尚、車両検査は競技会前日より実施する場合があります。
3. 各ヒート終了時には必備部品が備わっているものとし、必備部品の軽度なズレなどに関しては車検長の判断になります。
4. 決勝ヒート終了後は、指定車両に対し車両保管および再度車両検査を行います。
5. 車両保管の時間は決勝ヒート終了後30分以上とし、所定の場所で行われます。車両保管中は車検委員の指示があるまで保管車両に一切触れてはなりません。
6. 車両保管解除後、参加者もしくは登録されたエントラント等は保管車両をすみやかに引き上げなければなりません。

7. 車検長は、スタートした全ての車両に対して検査を行なう権限を持ち、車検長より検査の指示があった場合は、参加者もしくは登録されたエントラント等が責任を持って、車両やエンジンの分解および組み立てを行うこととします。また、関係役員、参加者および登録されたエントラント、ピットクルー以外は車両検査に立ち会うことはできません。尚、車両検査終了後、前 6 項に準じ、すみやかにエンジン、部品、工具類一式を引き上げなくてはなりません。
8. 本条項の検査に応じない場合は失格とします。
9. 本条項の違反者には大会審査委員会の決定するペナルティが課せられます。

#### 第47条 ペナルティ

1. JAF国内カート競技規則とその付則、新東京サーキットペナルティカタログ、開催概要等に基づき、ペナルティを課します。
2. ペナルティの判断は競技長や審査委員長によって、国内格式競技罰則やペナルティカタログ等の資料に基づき決定されるものとします。
3. ドライバーサインを怠ったドライバーやドライバーマナーを厳守していないドライバーおよびエントラント等に対し、注意、警告とする場合があります。
4. 競技中の反則行為は、車両を停止させることなくペナルティを課す場合があります。

#### 第48条 その他一般事項

1. 変更事項が生じた場合、公式通知または当日のアナウンス等にて通知します。
2. 技術委員に承認されたデータロガー(データ蓄積装置)およびタコメーターの使用は可能とします。ただし、データロガー用のトランスミッター(発信機)の設置場所はコース外としオーガナイザーによって承認された場所のみとします。
3. パドック、ピット、ピットエリア内での火気の使用は禁止されます。施設の告知や注意事項を守ってください。また、ゴミの不法投棄をした場合は施設内に投棄したすべてのゴミを必ず処理していただきます。
4. 指定された場所以外での喫煙は禁止されます。
5. 使用するピットやパドックは、オーガナイザー側で指定させていただきます。
6. 競技中の電光板表示(タイム・順位)およびレースアナウンスは、サービスの一環としておこなっているものであり、競技成績の暫定や正式との食い違いがあったとしても、審査委員会と計時による最終結果(リザルト)が優先されます。

### 第3章 抗議、暴力等に関する事項

#### 第49条 抗議

1. 「JAF国内カート競技規則」に基づき、抗議は書面にて抗議料を添付の上、エントラントより競技長を経由して大会審査委員会に提出するものとします。
  - A) 技術委員または車両検査委員の決定に対する抗議は車両検査後15分以内とします。
  - B) 競技中の過失または反則に対する抗議はその競技終了後30分以内とします。
  - C) 競技の成績に関する抗議はその発表後30分以内とします。
2. 大会運営役員に対する各抗議はエントラントからのみ受け付けるものとし、抗議料は現金 22000(税込/円)とします。(JAF国内カート競技規則・付則、カート競技に関する申請・登録等手数料規定に基づく)ただし、抗議の結果によらず、抗議料は返金されません。提出された抗議により再車検等を実施し、その抗議が成立した場合には、再車検等の要した費用はオーガナイザーの負担とし、これと反対に、当該車両等が規則通りのものであることが判明した場合は、抗議提出者がそれらの費用を負担しなければならず、費用の算定については大会審査委員に委ねられます。
3. エントラント及びドライバーの遵守事項
  - A) エントラントは自己に係る全ての者にすべての法規及び規則を遵守させる責任を有します。
  - B) エントラント、ドライバー及びピットクルーは本特別規則の下で開催される競技会中に生じた事態・事故等についてコースの所有者、オーガナイザーとその関係者及び大会役員に対していかなる責任も追及できません。

4. エントラント、ドライバー及びピットクルーは、競技委員やレースジャッジに対し、スポーツマンらしくない行為や不謹慎な言葉遣い、暴言、威圧、あるいは競技を妨害する行為をとった場合当該競技会失格とします。施設退去いただく場合もあります。
5. エントラント、ドライバー及びピットクルーによる競技会場での言葉による脅しや侮辱、威圧、暴力行為をした場合、オーガナイザーの判断により当該競技会失格、当施設からの退場、次戦のエントリー拒否等のペナルティを与えることができます。主に、選手に対しての暴力(特に子供へ)選手間同士の暴力は目に余る物がありますので人道的な対応にてお願いいたします。
6. オーガナイザーや大会審査委員、選手間に対して、SNS等で誹謗中傷、侮辱をした場合またはその恐れがある場合、競技会の参加を取り消す場合やエントリーの拒否をする場合があります。

## 第4章 賞典に関する事項

### 第50条 賞典と副賞

1. 決勝ヒートの順位によって決定します。
2. 賞典はドライバーに対して行われます。
3. 内容は全クラス、次のように定めます。(賞典表と公式プログラムで発表)

|   | 競技会のクラス             | 賞典       | 参加台数  |
|---|---------------------|----------|-------|
| 1 | YAMAHA SS クラス       | トロフィーと副賞 | 規定による |
| 2 | YAMAHA SUPER SS クラス | トロフィーと副賞 | 規定による |
| 3 | KYOJO ROTAX MAX クラス | トロフィーと副賞 | 規定による |
| 4 | Micro MAX クラス       | トロフィーと副賞 | 規定による |
| 5 | TOKYO SS クラス        | トロフィーと副賞 | 規定による |

※賞典の対象は、決勝ヒートにて完走(完走扱い含む)したドライバーに限ります。

※参加台数により賞典が変更になる場合があります。

## 第5章 広告に関する事項

### 第51条 競技と広告について

1. ナンバープレートに広告を表示することは認められません。
2. 広告(スポンサーステッカー、協賛等のロゴ)については車両検査までに取り付けてください。
3. オーガナイザーは次の事項に対し排除する権限を有し、エントラント、ピットクルー、参加者はこれを否定することはできません。
  - A) 公序良俗に反するもの
  - B) 政治、宗教に関連したもの
  - C) 本競技会と関係するスポンサーと競合するもの

### 第52条 肖像権・個人情報に関する事項

#### 1. 肖像権

オーガナイザー、共催者、およびこれらの指定した第三者は、エントラント、ピットクルー、参加者、観戦者の写真その他の肖像、参加車両の写真、デジタル画像、音声、映像等を Website、報道、放送、出版等に自らの判断で用いることができ、エントラント、ピットクルー、参加者はこれを拒否することはできません。

#### 2. 個人情報

オーガナイザー並びに共催者は、個人情報の保護に関する法律に基づき、エントラント、ピットクルー、参加者、観戦者の個人的情報を下記業務ならびに利用目的の達成に必要な範囲で利用いたします。

##### 【業務内容】

レースイベントの受付、レースイベントのプログラム作成、レースイベントのリザルト(成績表)作成、保険加入有無

の確認、その他、レースイベントを円滑に行うことができる業務、レースイベント促進業務およびこれらに付随する業務。

【利用目的】

- A) レースイベント事務手続き及び販売促進を行うため
- B) レースイベント参加者の個人成績を公表するため
- C) レースイベント内容を、ホームページやその他の SNS で情報を公開するため
- D) 保険処理をおこなうため

## 第6章 その他に関する事項

### 第53条 損害補償

1. すべての参加者は、自己の過失により、施設の器材、計測器等、その他諸々に損害を与えた場合は、その損害について責任を負うこととします。
2. オーガナイザーおよび大会役員の業務遂行により起きたドライバーおよびピット要員の死亡、負傷および車両の損害に対して、主催、後援、協力、協賛するものおよび大会役員はその一切の補償責任を負わないものとします。

### 第54条 本規則書の解釈

本規則書ならびに競技の細則に関する解釈に疑義が生じた場合は、大会審査委員会の決定を最終的なものとみなします。

### 第55条 本規則書に記載されていない事項

本規則書に記載されていない事項は、FIA(国際自動車連盟)の国際モータースポーツ競技規則と国際カート規則、それに準拠した JAF(日本自動車連盟)国内競技規則と JAF 国内カート競技規則、全日本/地方カート選手権 FS-125 部門適用車両規定、SL 競技規則、本大会特別規則書、本競技会及び開催場所における慣習とその車両規定に準拠します。

### 第56条 緊急医療機関に関して

本競技会において緊急時の搬送指定病院を以下の通りとします。

帝京大学ちば総合医療センター  
〒299-0111 千葉県市原市姉崎 3426-3  
TEL:0436-62-1211(代表)

尚、緊急時は救急隊員等医療従事者の指示に従い、迅速かつ適切な処置ができる医療機関への搬送を最優先とします。

## 第7章 カートに関する事項

### 第57条 シャシー、エンジンおよびタイヤの登録

競技に使用するシャシー、エンジンおよびタイヤは車両申告書に登録済みのものとし、次の個数が登録できます。

|   | 競技会のクラス             | シャシー | エンジン | タイヤ<br>(ドライ) | タイヤ<br>(ウェット) |
|---|---------------------|------|------|--------------|---------------|
| 1 | YAMAHA SS クラス       | 1 台  | 1 基  | 1 セット        | 1 セット         |
| 2 | YAMAHA SUPER SS クラス | 1 台  | 1 基  | 1 セット        | 1 セット         |
| 3 | KYOJO ROTAX MAX クラス | 1 台  | 1 基  | 1 セット        | 1 セット         |
| 4 | Micro MAX クラス       | 1 台  | 1 基  | 1 セット        | 1 セット         |
| 5 | TOKYO SS クラス        | 1 台  | 1 基  | 1 セット        | 1 セット         |



## 1. エンジン交換に関して

- A) 登録したエンジンが破損によって交換をする場合、技術委員確認立ち合いのもと、大会審査委員会の承認を得て、別なエンジンに1回のみ登録を変更することが可能です。  
※公式練習の後交換した場合、タイムトライアルには出走できますが、エンジン交換した選手の、タイムリザルトは反映されることはなく、ノータイムとなり、予選ヒートのグリッドは最後尾スタートとなります。
- B) タイムトライアル、予選後にエンジン交換が生じた場合、技術委員確認立ち合いのもと、大会審査委員会の承認を得て、別なエンジンに1大会1回のみ登録を変更することが可能です。この場合、次のヒートのグリッドは最後尾スタートとなります。
- C) エンジン交換によって、最後尾スタートの車両が複数いる場合、次ヒートのスタートは、エンジン交換申請書提出順にグリッドを決定します。

## 2. エンジン交換手続きに関して

- A) エンジン交換をする場合はエンジン交換許可申請書を記載し、事務手数料 5000(税込/円)を事務局へ支払い、エンジン交換手続きを行ってください。
- B) エンジンの交換申請は、出走開始の20分前までとします。
- C) エンジン交換後の車検の際は、交換前エンジン、交換後(再登録)エンジン、使用部品すべてが対象となります。

## 3. YAMAHA SS クラス、YAMAHA SUPER SS クラス、TOKYO SS クラスのタイヤ登録に関して

該当クラスの登録タイヤの封印は車検時に行う予定です。ただし、ウエットタイヤを使用するようなコンディションになった場合は、タイムトライアル終了後に車検にて封印を行う予定です。封印の時間が変更になる場合もあります。

## 4. KYOJO ROTAX MAX クラス、Micro MAX クラスのタイヤ規定

該当クラスの指定タイヤに刻印されている回転方向(ローテーション)は、装着時にすべて同じ回転方向を向いた状態で組付けされていなければなりません。この回転方向を間違えて使用した場合、ペナルティとなります。回転方向(ローテーション)の規定は公式練習から適用となり、違反の場合はタイムトライアル成績にペナルティ対象となります。

## 第58条 カート

カート車両は、本規則書に合致した車両であることとします。

## 第59条 シャシー規定

- 1. 2クラス以上のレースに参加する場合、登録した1台のシャシーに、エンジンを載せ替えて参加することはできませんが、事前に載せ替えエンジン・パーツの車検を受けなければなりません。
- 2. 競技中の事故等によって、登録したシャシーが使用不能になった場合に限り、大会審査委員会の承認を得て、別な未登録のシャシーに1回のみ登録を変更することが可能です。この場合、次のヒートのグリッドは最後尾(または最後列)スタートとなります。また、以下の要項を満たすこととします。
  - A) 車検長が走行不能または、修理不能と判定した場合。
  - B) 次の出走予定ヒートに間に合う場合。  
尚、出走時間に遅延した場合はヒートへの出走は認められず、DNSとなります。
- 3. シャシー交換手続きに関して  
シャシー交換をする場合はシャシー交換許可申請書を記載し、事務手数料 5000(税込/円)を事務局へ支払い、シャシー交換手続きを行ってください。
- 4. シャシー交換によって最後尾(または最後列)スタートの車両が複数いる場合、次の出走予定ヒートのスタートは、前3項のシャシー交換許可申請書を提出した順にグリッドを決定します。また、公式練習後の交換はタイムトライアルに反映され、出走は認められますがノータイム扱いとなり、予選ヒートは最後尾(または最後列)になります。
- 5. 一般市販品の保護プロテクターは装着可とします。ただし、シャシー剛性をあげるような素材や取り付けと大会審査委員会が判断する場合、取り外しを命じる場合があります。

## 第60条 タイヤに関する事項

1. 競技長の判断により、ウェットタイヤに限り、全選手が1セットを追加できる場合があります。ただし、交換は当該ドライバーの任意とします。
2. 不慮のトラブル(バースト、その他のタイヤへの損傷)の場合、技術委員長の承認のもとに1本のみ交換が認められます。差し替えのタイヤは中古同等品とします。
3. YAMAHA SS クラス、YAMAHA SUPER SS クラスに関して、レース使用の登録タイヤを公式練習から使用義務とします。
4. 「3.」指定以外のクラスに関して、公式練習時、登録タイヤ以外のタイヤを使用可能とし、公式練習中のタイヤ交換は可能とします。タイムトライアルから指定の登録タイヤを使用とします。
5. 公式練習とタイムトライアルを連動して行うスケジュールの場合、登録タイヤを使用することとします。  
※公式練習とタイムトライアルを連動して行うスケジュールの場合、必ず公式通知等で発表します。その際、ゼッケンナンバー記入済の封印されたタイヤを使用となります。
6. 競技会当日の路面コンディションの状況により、タイヤ選択の判断をエントラント及びドライバーに任せる場合があります。また、イコールコンディションを保つため、大会事務局よりタイヤコントロールを実施する場合があります。
7. タイヤへの溶剤塗布、加工、表面を工具などによる削る行為などは禁止されます。その行為が発覚した場合、当該レースから除外されます。
8. レース中、器具や暖房機によって、タイヤを故意に温めることは禁止されます。発覚した場合には、ペナルティが課せられます。

## 第61条 最低重量

各クラスの最低重量は以下の通りとします。

|   | 競技会のクラス             | 最低重量  |
|---|---------------------|-------|
| 1 | YAMAHA SS クラス       | 145kg |
| 2 | YAMAHA SUPER SS クラス | 150kg |
| 3 | KYOJO ROTAX MAX クラス | 150kg |
| 4 | Micro MAX クラス       | 105kg |
| 5 | TOKYO SS クラス        | 150kg |

※重量規定調整用ウエイトに関して

最低重量を満たすためにウエイトを取り付ける場合、ウエイトは全て固形の材料を用いボルト直径最小6mm 以上、少なくとも2本のボルト用いてシャシーまたはシートに取り付けてください。

ただし 1kg 以下のウエイトで、取付穴が1か所しかない場合は、ボルト直径最小8mm 以上のボルトで固定してください。取り付け方法が危険な場合、そのカートの所有者またはドライバーに対して、取り外しまたは、再固定を命じる場合があります。

## 第62条 インテークサイレンサー

1. YAMAHA SS クラス、YAMAHA SUPER SS クラスにおいて、SL 競技規則認定のヤマハ刻印入り純正インテークサイレンサーが必備になります。認定外のインテークサイレンサーを誤って使用した場合車両は違反となり、当該ヒート失格となります。TOKYO-SS クラスに関しては、対象外となり、以下2項～4項を参照ください。
2. TOKYO-SS クラスのエンジンには、CIK-FIA登録および公認のインテークサイレンサーを装着することを義務付けます。
3. 吸入口直径は、各インテークサイレンサーのCIK公認書等に表記される口径とし、2004 年以降のモデルには付属の純正フィルターを内蔵することを義務付けます。純正フィルターや口径の加工・改造は認められません。
4. 2003 年までのモデルの吸入直径は 22Φmm 以下とします。2004 年以降モデルの吸入直径は 23Φmm 以下とします。(許容公差はJAF基準)
5. ROTAX クラスは、RMC レギュレーションに準拠します。

## 第63条 外装品・タイヤ位置規定

前後輪ともカウル等の外装品とリアプロテクション(過去に公認取得済みのものに関しても使用可能)の装着を義

務付けます。またタイヤ位置は、ドライ・ウエットを問わず、前後輪ともカウル外装品(無負荷状態の場合)とリアプロテクションの一番外側から1mm以上外に出ていることとします。

#### 第64条 外装品及びフロントフェアリング規定

車両に取り付ける外装品は、過去に公認取得済みのものが使用可能です。取り付ける際の加工や改造は禁止されます。すべてのクラスにCIK公認 2015-2020 のフロントフェアリング必備になります。

※TOKYO-SS クラスは除きます。

※追加公認等があれば随時採用いたします。

#### 第65条 フロントフェアリング位置規定

TOKYO-SS クラスを除くすべてのクラスにCIK公認 2015-2020 のフロントフェアリングを必備とし、指定のフロントフェアリングが正しい装着状態でなかった場合、タイム加算ペナルティになります。違反寸法、加工取り付けのないように装着してください。

フェアリングペナルティの判定を次の通りとします。

A) 競技中の接触による脱落や正しい装着位置からのずれが発生した場合

起因に関係なく、対象車両はすべてペナルティとなります。

例) スタート前に何かの接触によってフェアリング取り付け位置が規定よりずれた、車両保管所進入時に前車に接触でずれた、などでも対象です。

競技終了後の車両保管所にて、競技委員とドライバーにて状況確認後にペナルティを決定します。ドライバーは指示が出るまで、カートから降りることはできません。

B) 原因が、プッシングや幅寄せ等のドライバー危険行為が要因だった場合

1ヒート内で、A)、B)同時に発生した場合、重複したペナルティとなります。また、悪質かつ危険な行為があった場合は、当該ヒート失格となる場合もあります。

C) 正規の位置からずれたフロントフェアリングを修正した場合

参加ドライバー自身、ピットクルー、チーム員など、誰でも故意に位置を修正すれば、その車両のドライバーは競技から失格となり、参加していた競技から除外され、成績は抹消されます。

例) 走行中に足などを使い、位置を修正しようとする行為、停止した際に、位置を修正しようとする行為、車両保管所で位置を修正しようとする行為、なども対象です。

D) 車両検査において、フロントフェアリングおよびブラケット、クランプへのフロントフェアリングが脱落しにくくなる加工や改造、著しい破損(亀裂等)が見られると車検長が判断した場合

起因に関係なく、対象車両はすべてペナルティとなります。次ヒートからそのフェアリングを使用することは出来ず、別の物へ交換していただきます。

#### 第66条 ブレーキ

フットペダルによって両方のリアホイールに同時かつ有効に作動しなければなりません。各クラスのフロントブレーキの使用を禁止します。ただし、フロントハンドブレーキはオーガナイザーが認めた者のみ許可します。記載ないクラスは規定の対象外とします。

#### 第67条 ブレーキダクト装着の許可

##### 1. YAMAHA SS クラス、YAMAHA SUPER SS クラス

ブレーキダクトの装着はシャシーのブレーキ側に1本のみとし、ダクト材質の金属利用は禁止とします。材質は、柔軟で割れにくいプラスチック素材で、空気の吸気部が丸形状のものは円周、四角のものは四辺で計測し60cm以内とします。空気通路部分は吸排気部最長両端で計測し30cm以内とします。

取り付け方法は、SL 競技規則に準じます。

##### 2. 「1.」以外のクラス

ブレーキダクトの装着はシャシーのブレーキ側に1本のみとし、ダクトに使用出来る材質は、柔軟で割れにくいプラスチック素材または、アルミ製の方向が変えられるジャバラ状の筒で、空気の吸気部が丸形状のものは円周、四角のものは四辺で計測し60cm以内とします。空気通路部分は吸排気部最長両端で計測し30cm以内とします。

取り付け方法、使用許可品はJAF国内カート競技規則／JAF国内カート競技規則およびその付則に準じます。

#### 第68条 ラジエター

1. JAF国内カート競技車両規則に準じます。
2. シャッターカバー、導風板は危険な構造であってはならず、堅固に固定されたものは認められますが、取り外しできるようなものは認められません。ただし、導風板については公式車検までに取り付けるものとし、技術委員長の承認を得てください。
3. 導風板の材質は軟質なものに限り、金属製のものは禁止とします。
4. 冷却水は水のみとし、不凍液やそれに相当する液体の使用は認められません。
5. 冷却の調整のためにガムテープを使用する場合は、ラジエターに対して1周巻き以上にし、はがれることのないようにしなければなりません。

#### 第69条 テレコミュニケーション

コース上のドライバーとそれ以外の者との間で連絡ができるテレコミュニケーション(遠隔通話装置、無線装置など)の使用は禁止します。この事項に対する抗議は一切受け付けられません。

#### 第70条 空力装置、補強部品、安全ガード、一般市販オプション品

使用規定、取り付け方法等は、JAF国内カート競技規則／JAF国内カート競技規則およびその付則、SL競技規則に準拠します。

## 第8章 クラス別規定

#### 第71条 YAMAHA SS クラス、YAMAHA SUPER SS クラス

ヤマハ純正のKT100SEC エンジンで、改造禁止とします。詳細は、SL競技規則に準拠します。

#### 第72条 KYOJO ROTAX MAX クラス

KYOJO CUP 参加者、レーシングカート経験者の女性のみクラスとします。

#### 第73条 MicroMAX クラス

RMC レギュレーションに準じた車両とします。ただしタイヤは ADVAN SLJ(名称:ADJ)とします。

#### 第74条 TOKYO-SS クラス

1. ヤマハ純正KT100 エンジンで、改造禁止とします。  
※KT100SEC、KT100SD、SC のいずれかとし、KT100SECを推奨します。
2. タイヤメーカーは自由。(但し、SL6、MOJO、MAXXIS 除く)  
※2023年 新東京サーキット クラス別 車両規定表(WinterCUP 版)記載の条件とする。
3. SL競技規則に準じた、スキッシュエリア規定も同様とします。したがって、シリンダーヘッドに純正ヘッドガスケット 7ET-11181-10 や SLO 認定の調整用ガスケットいずれかを用い、規定のスキッシュエリア寸法を確保することが義務付けられます。
4. タイヤを装着したホイールの両端幅が、フロント：135mm 以下、リア：215mm 以下とします。

2023年 新東京サーキット クラス別 車両規定表(WinterCUP 版)

|         | YAMAHA SS   | YAMAHA SUPER SS | KYOJO ROTAX MAX  | MicroMAX   | TOKYO-SS  |
|---------|---|-----------------|--|--|---|
| シャーシ    | SL競技規則に準ずる。   |                 | 一般市販シャーシ。<br>フロントフェアリング取付<br>キット義務。                            | 950mm以下の一般市<br>販シャーシサブシース<br>テー取付禁止。<br>フロントフェアリング取付<br>キット義務。 | 公認品自由<br>※ショップ、チームの<br>レンタル車両推奨   |
| エンジン    | KT100SEC  |                 | MAXLights仕様  | MicroMAX   | KT100SD<br>KT100SC<br>KT100SEC<br>※但し、吸気リストラク<br>ター19.8φmmの全車<br>装着必須   |
| エンジン規定  | KT100SEC<br>※詳細は、SL競技規則に準ずる。  |                 | RMCレギュレーションに準じます。  |  | 日本国内仕様  |
| キャブレター  | ワルボロ WB3A、WB21、WB33<br>改造、部品変更禁止。<br>26φmm品番指定ジョイント(787-<br>13586-01・黒色)を装着。<br>※詳細は、SL競技規則に準ずる。  |                 |  | デロルト XS  | ワルボロ WB3A、W<br>B21、WB33<br>改造、部品変更禁<br>止。<br>19.8φmm品番指<br>定ジョイント(787-<br>13586-01・黒色)<br>を装着。<br>※詳細は、SLカートミ<br>ーティング競技規則に<br>準ずる。 |
| エンジン数   | 1基  |                 | 1基   | 1基   | 1基  |
| プラグ     | SL競技規則に準ずる。   |                 | NGK GR8DI、NGK<br>GR9DI   | NGK GR8DI  | 自由  |
| ドライタイヤ  | ダンロップ SL22  |                 | MOJO D5  | ADVAN SLJ(ADJ)   | 自由<br>※但し、SL6、MOJO、<br>MAXXIS 除く  |
| ウェットタイヤ | ダンロップ W2  |                 | MOJO W5  | MOJO W5  | 自由<br>※但し、ハイグリップを<br>除く SL タイヤ  |
| 最低重量    | 145kg   | 150kg           | 150kg  | 105kg  | 150kg   |
| 参加年齢    | 当該年度小学6年<br>生～  | 当該年30歳～         | 不問。<br>※但し、最低限の大会出場<br>技量の適格性を欠いていな<br>いことのエントラントによる<br>承認を要する | 小学1年生～中学1年生  | 当該年度12歳～  |
| その他     | ※1:JAF 国内カート競技車両規則に合致する第1種競技車両か、特別にオーガナイザーが認めたものに限る。尚、改造や加工は禁止。一般市販品の保護プロテクターは装着は可。<br>※2:YAMAHA SS クラス、YAMAHA SUPER SS クラスにおいて記載なき車両事項は、SL 競技規則に準拠します。 |                 |  |  |   |