

【草案】
Winter CUP 2026
特別規則書

2026 年 1 月 4 日 制定
2026 年 1 月 12 日改定(改定箇所は赤字にて記載)



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 2026

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、一般社団法人日本自動車連盟(以下「JAF」という。)の公認のもと、国際自動車連盟(以下「FIA」という。)のFIA国際モータースポーツ競技規則、国際カート規則、およびその付則に準拠した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。)、新東京サーキットパナルティカタログ、本特別規則書、公式通知に従って開催します。本特別規則書に定める項目は、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	CADET OPEN クラス	:クローズド格式
2	SS クラス	:クローズド格式
3	SUPER SS クラス	:クローズド格式
4	TOKYO SS クラス	:クローズド格式
5	Senior MAX クラス	:クローズド格式
6	MAX Lights クラス	:クローズド格式
7	Mini MAXクラス	:クローズド格式

第5条 開催日程

2026 年 1 月 25 日

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6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7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8条 公式通知等に関する事項

本特別規則書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、下記のいずれかの方法によって参加者に通知される。

1. 新東京サーキットホームページに掲載

<https://www.n-tokyo.co.jp/>

2. 大会事務局に掲出
3. ドライバーズブリーフィングで指示
4. 緊急の場合は場内放送で伝達

第9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10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 5 台以上で成立とします。
3. 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。
4. 各クラス、予選、決勝のフルグリッド台数は 34 台とします。
5. 不成立となった場合、参加料は全額返金されます。
※締切日を過ぎてから遅延締切日までの参加受付は可能ですが、期間外受付として事務手数料 2500(円/税込)を参加料とは別に頂きます。第16条 記載のすべての申込方法に適用となります。

第11条 参加資格

	競技会のクラス	参加資格
1	CADET OPENクラス	:当該年度小学 2 年生以上。
2	SS クラス	:当該年度小学 6 年生以上。。
3	SUPER SS クラス	:当該年度30歳以上。
4	TOKYO SS クラス	:年齢不問。
5	Senior MAX クラス(※1)	:当該年度 14 歳以上。
6	MAX Lights クラス	:当該年度中学3年生以上。
7	Mini MAX クラス(※2)	:当該年度小学 3 年生～中学 2 年生

※1:本年度有効なJAF国内Bドライバーズライセンス以上の所持者。

※2:本年度有効なJAF国内ジュニアBドライバーズライセンス以上の所持者。

※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12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13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。

A) ピットクルー、メカニックの方も傷害保険加入を推奨します。

※「スポーツ安全保険」とは、財団法人スポーツ安全協会が、東京海上日動火災株式会社を幹事会社とする損害保険会社 10 社との間に、傷害保険を一括契約する補償制度です。

※SL ライセンスがない方でも、「スポーツ安全保険」に加入することができます。

2. 施設損壊補償制度への加入

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

施設損壊補償料	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 19,000 円／1 個 クラッシュパッド 80,000 円／1 個 LED 大型ビジョン 6,000,000 円 ピット内モニター40,000 円／1 個 Viper バンパー150,000 円／1 個

第14条 参加料

	競技会のクラス	参加料
1	CADET OPEN クラス	17000
2	SS クラス	24000
3	SUPER SS クラス	24000
4	TOKYO SS クラス	17000
5	Senior MAX クラス	24000
6	MAX Lights クラス	24000
7	Mini MAX クラス	17000

※上記参加料は税込み価格(円)となります。

※上記参加料にピットクルー1 名分の登録料が含まれます。

※ピットクルー追加の料金は 2000(円/税込)

※競技会当日に自動計測装置 (トランスポンダー)をレンタルする場合、上記参加料に別途 3000(円/税込)をお支払いいただきます。

※上記参加料に別途第 13 条2項の「施設損壊補償料」をお支払いいただきます。

※第 10 条7項の期間外受付の場合、事務手数料 2500(円/税込)を別途いただきます。

第15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)

※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16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、決済完了時点で本エントリー終了となります。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17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18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特別規則書の車両規定に従って開催されます。

第19条 自動計測装置（トランスポンダー）

1. オーガナイザーより貸し出された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
2. 参加者は、オーガナイザーが用意する自動計測装置(トランスポンダー)または、自身で所有する MYLAPS 製 TranX160・TranX260・TranX PRO・FLEX(通称マイボンダー)を使用することができます。使用する際は以下の項目を厳守してください。
 - A) 使用申請については、参加申込みの際、確実に記入してください。
 - B) マイボンダーは所有者以外の使用はできません。他人との共用も認められません。
 - C) マイボンダーが正常に作動していないと判断し、競技役員により指示された場合は、直ちにオーガナイザーの用意する自動計測装置(トランスポンダー)に交換していただく場合があります。その際は大会事務局にて受付をし、自動計測装置「トランスポンダー」のレンタル手続きをお願いします。
 - D) マイボンダーを使用する際は、充電、製品管理は自己責任となり、それに伴う計測トラブルに関しては、全て参加者の責任となります。計測不良によってタイム計測が出来なかった場合、リザルトにタイムは表示されず、タイムトライアルの時はノータイムとなります。
 - E) トランスポンダーの付け忘れに関しましては、如何なる場合も「必備部品違反」とし、ノータイムとします。また、トランスポンダー取り付け位置は、原則としてカート座席(シート)の後部、またはシートステー(ブレーキ側)に取り付けるものとし、地面との距離は約30cmの高さに設置するよう留意してください。
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。

第20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。
 - A) 車載カメラ本体は、ボルト、ナット(推奨 M5mm 以上)等で容易に脱落しないように強固に固定してください
 - B) 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してください
 - C) 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。
 - A) 車載カメラ装着申請書を公式車検に提出せず競技に参加した場合、当該ヒート失格
 - B) 公式車検後に申請用紙を提出する場合は、出走開始の 20 分前までに車検委員へ提出してください。
 - C) 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
 - D) 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
 - E) 事故等によって、車載カメラが脱落した場合、審議対象

第21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、JAF および SLO の特別規則書を参照とし、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。大会事務局で1つの番号につき1枚 200(円/税込)にて販売しております。
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確定はエントリー後通知いたします。
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	CADET OPEN クラス	:黄色ベースに黒文字
2	SS クラス	:黄色ベースに黒文字
3	SUPER SS クラス	:黄色ベースに黒文字
4	TOKYO SS クラス	:黄色ベースに黒文字
5	Senior MAX クラス	:黄色ベースに黒文字
6	MAX Lights クラス	:黄色ベースに黒文字
7	Mini MAX クラス	:黄色ベースに黒文字

第22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。

※エントラントミーティングを実施することがあります。

第23条 ダミーグリッド関連

1. 参加者はタイムスケジュールに沿って、指定のダミーグリッドにて出走準備をしないはいけません。
2. 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。但し、タイヤの空気圧を調整するためのエアゲージを使用することは認められます。
3. 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。
4. 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。
5. ピットクルー単独による軽作業違反等の場合、ペナルティカタログに準拠しピットクルーにペナルティが課せられる場合があります。この場合、ドライバーへのペナルティはありません。

第24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、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25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。また、スーパーラップ方式を採用する場合は公式通知等で発表します。

第26条 公式練習

1. JAF国内カート競技規則に基づき公式練習を行います。
2. 各クラスの公式練習は3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25台を超えた場合は、2組以上の組分けをする場合があります。
 - 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27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. 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。
3. 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5分間とし、そのベストタイムを採用します。
4. 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または日章旗が掲示されます。
【計測中】	: 計測中ボードまたは日章旗掲示後、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。

5. 参加台数が25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する場合があります。組分け方法は、公式練習の組分けに準じます。
6. 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。
7. 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、ゼッケン順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。
8. 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。
9. 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公式車検で実施し、不具合がある場合は、第68条に準じて判断します。
10. 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28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	CADET OPEN クラス	8 周
2	SS クラス	10 周
3	SUPER SS クラス	10 周
4	TOKYO SS クラス	10 周
5	Senior MAX クラス	10 周
6	MAX Lights クラス	10 周
7	Mini MAX 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29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30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	順位	ポイント	順位	ポイント
1 位	0	10 位	10	19 位	19	28 位	28
2 位	2	11 位	11	20 位	20	29 位	29
3 位	3	12 位	12	21 位	21	30 位	30
4 位	4	13 位	13	22 位	22	31 位	31
5 位	5	14 位	14	23 位	23	32 位	32
6 位	6	15 位	15	24 位	24	33 位	33
7 位	7	16 位	16	25 位	25	34 位	34
8 位	8	17 位	17	26 位	26		
9 位	9	18 位	18	27 位	27		

※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って順位が降格した場合、降格した順位のポイントを付与します。
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31条 決勝ヒート方式

1. 予選ヒートで組分けが無かった場合。
 - 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った場合。
 - 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、そのポイントが最も少ない方を第一順位のグリッドとし、以降同様に少ない方から順に上位グリッドを決定します。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ア届が出ている場合、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	CADET OPENクラス	12 周
2	SS クラス	14 周
3	SUPER SS クラス	14 周
4	TOKYO SS クラス	14 周
5	Senior MAX クラス	14 周
6	MAX Lights クラス	14 周
7	Mini MAX クラス	14 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32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。決勝ヒートは本コーススタートとなります。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。
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。競技長は、フォーメーションが整いイエローラインを超えて、ポールポジションの選手が最初に加速を開始したと判断した場合、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にする場合があります。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×でい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。

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、2 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き走行します。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隊列復帰禁止区間に進入した時点で、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33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ア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、即リタイアというのではなく、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車検場に入った場合はレースリタイアとなります。
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. 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。
7. 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。
8. 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34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を義務とします。
 - 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
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)以下のドライバーは、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35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(または最後列)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(または最後列)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36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なりません。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37条 ニュートラリゼーションの実施

競技中、赤旗提示まではいかないと判断した場合、ニュートラリゼ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、コース上はニュートラリゼ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(CADET OPEN 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せん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、先頭のカートからスタートラインに接近したとき、オフィシャルにより緑旗が振られていたら、ドライバーはスタートラインに先立つイエローラインを越えて初めて加速が許されます。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38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39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40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なりません。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41条 オイル

1. CADET OPEN クラス、SS クラス、SUPER SS クラスは、CIK 公認オイルまたは SLO 認定オイルとなります。
2. MAX Lights クラス、Senior MAXクラスは、RMC レギュレーションに準拠したオイル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)のものとします。

第42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. 先頭車両にファイナルラップ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ペナルティとなります。

第43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44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公式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、公式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、公式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45条 公式車両検査(公式車検)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。
レーシングスーツも公式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。

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。
10. 各ヒート後の重量計測前に 600ml 以下のペットボトル飲料を摂取することを認めます。
計測後に、再度飲料摂取しての再重量計測は認められません。飲料を体へかける(浴びる)行為は禁止とします。
ピットクルーは飲料を持ち込む際、600ml 以下のペットボトル飲料である事の確認を車検員受け、指示に従い持ち込む事とします。

第46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47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48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直後とします。
 - 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度公式車検等を実施し、その抗議が成立した場合には、再度公式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の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、スポーツマンらしからぬ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49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。

※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50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51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、レースイベントの結果(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52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クルーの死亡、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53条 本特別規則書の解釈

本特別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54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55条 カート

カート車両は、本特別規則書に合致した車両であることとします。

第56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(ドライ)	タイヤ(ウェット)
1	CADET OPEN クラス	1 台	1 基	1セット	1セット
2	SS クラス	1 台	1 基	1セット	1セット
3	SUPER SS クラス	1 台	1 基	1セット	1セット

4	TOKYO SS クラス	1 台	1 基	1セット	1セット
5	Senior MAX クラス	1 台	2基	1セット	1セット
6	MAX Lights クラス	1 台	2基	1セット	1セット
7	Mini MAX クラス	1 台	2基	1セット	1セット

第57条 エンジン規定

1. CADET OPEN クラス、SS クラス、SUPER SS クラス、TOKYO SS クラスのエンジン交換に関して

A) 登録したエンジンを破損により交換する場合、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(または最後列)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(または最後列)スタートとなります。

C) エンジン交換によって、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。

D) 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)を大会事務局へ支払い、エンジン交換手続きを行ってください。

2. Mini MAX クラス、MAX Lights クラス、Senior MAXクラスのエンジン交換及び追加に関して

A) 規定に合致する仕様のエンジンを2基まで登録することが可能です。

B) 公式練習後やその他のヒート後にエンジン交換が生じた場合、登録内のエンジンに交換が可能です。

C) エンジンを1基しか登録していなかった場合、公式練習、タイムトライアル、予選ヒート後にエンジン交換が生じエンジンを追加登録する場合は、技術委員に確認立ち合いのもと大会審査委員会の承認を得てエンジン交換書面提出後、別なエンジンを1大会1回のみ追加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。

D) 追加エンジン登録を公式車検後にした場合、公式練習後の次ヒートグリッド最後尾というペナルティはタイムトライアルに反映され、出走は出来る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。

E) 登録済のエンジンが2基とも破損した場合、登録外のエンジンを1基追加登録し使用することを認めます。ただし、下記の要項を満たすこととします。

① 車検長が、2基とも破損状態で使用不能と判断した場合

② エンジン交換書面提出し、大会審査委員会の承認を得ること

③ その後の出走予定ヒートに間に合うよう作業が出来ること

④ エンジンを追加する事務手数料 5000(税込/円)を大会事務局に支払うこと

⑤ 出走予定ヒートのグリッドは、最後尾(または最後列)となること

F) エンジンはシェアすることが認められます。ただし、エンジンシェアに関しては双方のドライバーまたはチームがエンジン登録書にシェアすることを記入しなくてはなりません。

G) エンジン検査対象となるドライバーが、交換したエンジンまたはシェアエンジンでレースを終了した場合、交換した登録エンジン、シェアエンジン、使用部品すべてが公式車検対象となります。

H) エンジン交換によって、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。

3. エンジン交換及び追加手続きに関して

A) エンジン交換及び追加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)を大会事務局へ支払い、エンジン交換及び追加手続きを行ってください。

B) エンジンの交換及び追加申請は、出走開始の20分前までとします。

C) エンジン交換及び追加後の公式車検の際は、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。

第58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・パーツの公式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)を大会事務局へ支払い、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59条 タイヤに関する事項

1. 参加者はレース前にレース登録タイヤ(ドライタイヤ及びウエットタイヤ)の両側面にゼッケンを記入して下さい。
※文字色はオーガナイザーが決定し、事前に告知します。
2. 各クラスのレース登録タイヤの封印は公式車検時に行います。尚、ウエットタイヤを使用する状況の場合、タイムトライアル終了後の公式車検時に封印を行う場合があります。※封印の時間に変更になる場合もあります。
3. レース登録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。
4. レース中、器具や暖房機によって、レース登録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。
5. 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。
6. 使用できるウエットタイヤは1セットとします。
※但し、路面コンディションの著しい変化により、使用していたウエットタイヤの性能が安全を確保できない場合、大会審査委員会が判断し全員がもう1セット登録し、使用できることがあります。その場合の交換は当該ドライバーの任意とします。
7. 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、レース登録タイヤを公式練習から使用することとします。その際、ゼッケンナンバー記入済の封印されたレース登録タイヤの使用となります。
8. 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と安全を保つため、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。
9. CADET OPEN クラス、SS クラス、SUPER SS クラスは、レース登録タイヤを公式練習から使用義務とします。
10. MAX Lights クラス、Senior MAXクラスクラスのタイヤ規定
 - A) MOJO ドライタイヤおよびウエットタイヤは、国内正規販売品に限ります。公式練習のタイヤは、指定コンパウンド(ドライタイヤ・ウエットタイヤ)内で自由とします。
 - B) レース登録タイヤに刻印されている回転方向(タイヤローテーション)は、装着時にすべて進行方向に合わせ、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。
 - C) 公式練習はタイヤローテーションを合わせる規定はありませんが、公式練習とタイムトライアルを連動して行う場合、レース登録タイヤを公式練習から使用場合があります。その際、ゼッケンナンバー記入済の封印され

たレース登録タイヤの使用となります。

第60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	CADET OPEN クラス	110kg
2	SS クラス	145kg
3	SUPER SS クラス	153kg
4	TOKYO SS クラス	153kg
5	Senior MAX クラス	160kg
6	MAX Lights クラス	160kg
7	Mini MAX クラス	115kg

※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。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61条 インテークサイレンサー

1. CADET OPEN クラス、SS クラス、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. 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. MAX Lights クラス、Senior MAX クラスは、RMC レギュレーションに準拠します。インテークサイレンサーの空気取り入れ口付近に、空気の流れを変える装置や整流板、導風板等を取り付けることは禁止されます。それに類する装着物が発見された場合は取り外しが命ぜられます。ウエットコンディションで、吸気口の雨カバーやインテークサイレンサー周辺の雨進入防止板を装着する場合ウエットタイヤ装着時限定となります。ウエットタイヤを装着していない時に同様のものが車体に取り付けられていたことが判明した場合、車両不具合となり車両違反の対象となります

第62条 外装品・タイヤ位置規定

TOKYO-SS クラスを除くすべてのクラスに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63条 外装品及びフロントフェアリング規定

TOKYO-SS クラスを除くすべてのクラスに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。取り付けの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。追加公認等があれば随時採用いたします。

第64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 2015-2021、2018-2021、2022-2024、2025-2027 のCIK-FIA 公認フロントフェアリングキット使用を義務付ける。「JAF 国内カート競技車両規則」に従ったフロントフェアリングを取

り付けることを必備とし、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。

1. 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65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66条 ブレーキダクト装着の許可

1. CADET OPEN クラス、SS クラス、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67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. 不凍液やそれに相当する液体の使用を認めます。コース内に漏らした場合はオレンジボール対象となります。

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68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69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70条 CADET OPEN クラス、SS クラス、SUPER SS クラス

第71条 エンジン、ヤマハ純正KT100 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。
その他詳細は、SL競技規則に準拠します。

第72条 TOKYO-SS クラス

1. エンジンは、ヤマハ純正KT100 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. ドライタイヤは、SL コンパウンドでメーカー自由とします。(但し、SL6、MOJO、DGM、DGH 除く)。
3. ウェットタイヤは、SL コンパウンドでメーカー自由とします。(但し、ハイグリップコンパウンドは除く)。
4. 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。
5. 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。
6. シャシーは公認品自由で、ショップやチームのレンタル車両を推奨とします。
7. その他の詳細規定に関しては、本特別規則書に準拠します。

第73条 MAX Lights クラス

Lights(/Gentleman)エンジン仕様一覧 (EVO 電装、旧型電装それぞれの仕様を遵守)		
スキッシュ	:	1.0mm 以上
マフラー	:	EVO 電装 (Ver2 のみ)、旧型電装 (Ver1/2 問わず、ソケットとの組合せ厳守、インナーチューブ問わず)
電装系	:	EVO (電気式排気バルブ+デロルト製電装)、旧型 (旧式排気バルブ+DENSO 製電装)
クラッチ	:	EVO 電装 (現行型のみ)、旧型電装 (現行型、旧型問わず)
バランスギア	:	EVO 電装 (現行型のみ)、旧型電装 (組合せはテクニカルに準じます)
キャブレター	:	EVO 電装 (XS 型のみ)、旧型電装 (XS、QS、QD 問わず、但し組合せはテクニカルに準じます)
燃料フィルター	:	ROTAX 純正必備、取付位置厳守
プラグ	:	ROTAX 純正のみ
ラジエター	:	EVO 電装 (Ver3 現行型のみ)、旧型電装 (Ver1~3 問わず)

※特別な追記がない限り、EVO エンジンとは電気式排気バルブ+デロルト製電装、旧型エンジンとは排圧式旧排気バルブ+DENSO 製電装として区別しております、

例：古いクランクケースに EVO 仕様の電装品を装備していれば EVO エンジンの規則となり、

同様に黒い現行クランクケースに旧型仕様の電装品を装備していれば旧型エンジンの規則となります。

注 8：XPS/SYNMAX 以外のオイルを使用した場合は、保証対象外となります、御注意ください。

第74条 Senior MAX クラス

1. エンジンは、ROTAX 125 MAX とし一切の変更・改造は禁止され市販状態とします。補記類も純正品とし変更・改造は禁止され取り付けもメーカー指定通りとします。
2. バッテリーは RMC レギュレーション記載の「Ver.1」「Ver.2」「Ver.3」が使用可能です。
3. ラジエターは 純正品とし、無改造、取り付け位置もメーカー指定の通りとします。
4. キャブレターは純正品のデロルトキャブレターVHSB34XS とし、無改造とします。
5. 純正品を使用し、消音装置の消音部材のみ交換する以外改造は認められません。
6. 使用するパーツは純正品に限ります。ただし、以下の変更は認められます。
 - A) ベースガスケットは、使用数およびサイズは自由とします。
 - B) スキッシュは、最小値 1.00mm
 - C) インテークサイレンサーは、純正品 Version2 の本体を使用すること。中に装着するエアフィルターは、ROTAX 純正の2層構造の緑/オレンジ、2層構造の緑/濃い緑“Twin Air”の2種類いずれかを使用すること。但し、エアフィルターの加工、改造は禁止されます。その他の詳細規定に関しては、RMC テクニカルレギュレーション及び、RMC 瑞浪特別規則書に準拠します。

第75条 Mini MAX クラス

1. 天候に関わらず下記のギア数に固定すること
フロント 14丁 / リア 73丁
2. マフラー取り付け方法については下記の通りとする
チャンバー本体とエキゾーストソケット部分を止めるステンレススプリング(純正品 No 938798)の取り付け本数を片側2本止めとし両方で計4本必備とする。ただし走行後の車両検査に於いてガタツキが確認された場合はペナルティーの対象となります。
3. エンジンは、Mini MAX 仕様、新シリンダー使用可
4. シャーシは、ROTAX 公認ディストリビューターによって認可されたシャーシは使用可
円形チューブに限ります。
5. バッテリーは RMC レギュレーション記載の「Ver.1」「Ver.2」「Ver.3」が使用可能です。
6. ラジエターは 純正品とし、無改造、取り付け位置もメーカー指定の通りとします。
7. リアアクスルの最大直径は 50mm、厚みに関しては、CIK-FIA ルールに準じます。
※フロントブレーキに関して、特別に許可する場合には公式通知にて発表します。

2025 年 新東京サーキット クラス別 車両規定表

	CADET OPEN	SS	SUPER SS	TOKYO SS	MAX Lights	Senior MAX	Mini MAX
シャシー	SLO 認定シャシー	SL規則に準ずる		JAF 国内カート競技車両規則に合致する第 1 種競技車両、または特別にオーガナイザーが認めたものに限る。 ※但し、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可能。			
エンジン	KT100SEC KT100SD KT100SC ※日本国内仕様			KT100SEC KT100SD KT100SC ※日本国内仕様	MAX Lights 仕様	125MAX	Mini MAX 仕様
キャブレター	Φ14.5 mmテーパー ジョイント装着。(※2)	ワルボロ WB3A、WB21、WB33改造、 部品変更禁止。 26Φmm 品番指定ジョイント (787-13586-01・黒色)を装着。(※2)		ワルボロ WB3A、 WB21、WB33改造、 部品変更禁止。	RMC レギュレーションに準ずる。		
エンジン数	1 基				2 基		
プラグ	SL規則に準ずる			自由	RMC レギュレーションに準ずる。		
ドライタイヤ	ダンロップ SLJ	ダンロップ SL-22		自由 ※但し、【ハイグリップ、 廃盤品】を除く	MOJO D1	MOJO D5	MOJO C2
ウェットタイヤ	ダンロップ SL-W2			SL 規格内で自由 ※但し、 ハイグリップを除く	MOJO W5		
最低重量	110kg	145kg	153kg	153kg	160kg	160kg	115kg
参加年齢	当該年度 小学2年生以上	当該年度 小学 6 年生以上	当該年度30歳以上	当該年度 小学 6 年生以上	当該年度 中学 1 年生以上	当該年度14歳以上	当該年度 小学 3 年生～中学 2 年生
その他	※1:シャシー登録は 1 基、ドライタイヤ、ウェットタイヤの登録は各 1 セットとします。※詳細は本特別規則書に準拠します。変更がある場合は公式通知等でお知らせします。 ※2:YAMAHA CADET OPEN、YAMAHA SS、YAMAHA SUPER SS において記載無き車両事項は、SL 規則に準拠します。						