

2017 FSCR

Fuji Champion Race Series

FSCR
2017

富士チャンピオンレースシリーズ

第1戦

4月15日～4月16日

富士スピードウェイ株式会社/FISCOクラブ/TMSC

第2戦

5月13日～5月14日

富士スピードウェイ株式会社/FISCOクラブ/VICIC

第3戦

6月24日～6月25日

富士スピードウェイ株式会社/FISCOクラブ/SMC

第4戦

8月19日～8月20日

富士スピードウェイ株式会社/FISCOクラブ/SCCN

第5戦

9月16日～9月17日

富士スピードウェイ株式会社/FISCOクラブ/NDC-Tokyo

第6戦

10月28日～10月29日

富士スピードウェイ株式会社/FISCOクラブ/MSCC

 FUJI SPEEDWAY

富士チャンピオンレース特別規則書

目 次

第1章 総則	1
第2章 スプリントレース規定	14
付則① MR2、AE111、シルビア・アルテッツァ共通車両規定	17
付則② MR2、AE111、シルビア・アルテッツァ追加車両規定	22
付則③ NA1600 車両規定	29
付則④ N1000/N1400/N1500/N1600 車両規定	32
付則⑤ AE86 車両規定	38
付則⑥ 86 & BRZ 車両規定	44
付則⑦ FCR-F 車両規定	53
付則⑧ FCR-VITA 車両規定	70
富士スピードウェイパドック給油所燃料	79



2017年富士チャンピオンレース 特別規則書

本競技会は、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）の公認のもと、FIA 国際モータースポーツ競技規則およびその付則に準拠した日本自動車連盟（JAF）の国内競技規則及びその付則、並びに、それらに準拠した富士スピードウェイ一般競技規則及び本特別規則に従い準国内競技として開催される。全ての参加者は、これらの諸規則に精通し、これを遵守すると共に、オーガナイザー及び競技役員の指示に従う義務を負うものとする。

尚、競技会が全日本選手権、地方選手権競技として開催される場合、有効な JAF「日本レース選手権規定」が優先され、それ以外についても各協会発行の規則書、ハンドブックに規定された条文については、それらが優先される。

第 1 章 総則

第 1 条 競技会の名称

2017 富士チャンピオンレースシリーズ

第 2 条 競技種目

四輪自動車によるレース

第 3 条 開催場所

名 称	富士スピードウェイ
所在地	静岡県駿東郡小山町中日向 694
	TEL 0550-78-1234
	FAX 0550-78-0205
長 さ	4,563m
レースの方向	右回り

第4条 オーガナイザー及び日程 ※詳細なスケジュール、組織委員会、審査委員会、競技役員の名は各大会の公式通知に示す。

シリーズ	日程	格式	オーガナイザー	レース区分						その他 レース	参加 申込み先	申込み 期間
				インター プロト シリーズ	KYOTO CUP	S-FJ	FCR-F	86&BRZ 8Beat ロードスター NI	シビテ、 ズボナツ MR2 NA1600 NI600 AE186 AE111 FCR-VITA			
第1戦	4月15日 ～16日	準国内	富士スピードウェイ株式会社 FISCOクラブ TMSC			○ (土曜)	○ (土曜)	○ (日曜)	○ (日曜)	○ (日曜)	■スーパーカー(土) ■GR Netz Cup Vitz Race(土、日) ■SUPER CAR RACE(土、日)	3月14日 ～21日
第2戦	5月13日 ～14日	準国内	富士スピードウェイ株式会社 FISCOクラブ VICIC	○ (日曜)		○ (両日)		○ (土曜)			■全日本F3選手権(金、土、日) ■F4東日本選手権(土、日) ■F4東日本選手権(土、日) ■NONE OWNER'S CUP(土)	4月11日 ～18日
第3戦	6月24日 ～25日	準国内	富士スピードウェイ株式会社 FISCOクラブ SMC			○ (土曜)		○ (日曜)			■スーパーカー(土) ■F4東日本選手権(土、日) ■F4東日本選手権(土、日) ■F4東日本選手権(土、日) ■Women in Motorsport(日) ■EVレース(日)	5月23日 ～30日
第4戦	8月19日 ～20日	準国内	富士スピードウェイ株式会社 FISCOクラブ SCCN			○ (両日)	○ (両日)	○ (日曜)			■BLANCPAIN GT Series ASI(金、土、日) ■Lamborghini Super Trofeo(金、土、日) ■CCJ(日)	7月18日 ～25日
第5戦	9月16日 ～17日	準国内	富士スピードウェイ株式会社 FISCOクラブ NDC-Tokyo	○ (日曜)	○ (日曜)	○ (土曜)	※ (土曜)	○ (土曜)	○ (日曜)		■F4東日本選手権(土) ■SUPER CAR RACE(土、日)	8月15日 ～22日
第6戦	10月28日 ～29日	準国内	富士スピードウェイ株式会社 FISCOクラブ MSCC	○ (日曜)	○ (日曜)	○ (両日)	○ (土曜)	○ (土曜)	○ (日曜)		■スーパーカー(土) ■F4東日本選手権(土、日) ■SUPER CAR RACE(土、日)	9月26日 ～10月3日
アジア マン シリーズ	12月1日 ～3日	準国内	富士スピードウェイ株式会社 FISCOクラブ	○							■Asian Le Mans(金、土、日)	10月31日 ～11月7日

上記受付開始以前の申込みは無効とする。

※F4東日本選手権に出走する車両のうち、Hクラス車両にはFCR-Fクラスのシリーズポイントが付与される。

第5条 レース区分

1. レース区分

区分	クラス	型式	周回数	受付台数	決勝台数
1	シルビア・アルテッツァ	PS13、KPS13、RPS13、KRPS13、S14、CS14、S15	<u>11</u>	54	45
	MR2	SW20			
	NA1600	AE86、AE92、AE101、AE111、NA6CE、NB6C、N15等			
	N1600	AE92、AE101、EG6、EK4、EK9			
	AE86	AE86			
	AE111 レビン・トレノ	AE111			
	FCR-VITA	VITA-01			
2	86 & BRZ	ZN6、ZC6	<u>10</u>	同上	同上
	8Beat	ZN6、ZC6			
	ロードスター N1	NA6CE、NB6C、NA8C、NB8C、NCEC、ND5RC			
3	ロードスターカップ° NA6	NA6CE	<u>8</u>	同上	同上
	ロードスターカップ° NB6	NB6C			
	ロードスターカップ° NA8	NA8C			
	ロードスターカップ° NB8	NB8C			
	ロードスターカップ° NC オープン	NCEC			
	ロードスターカップ° NC チャレンジ	NCEC			
	ロードスターカップ° ND オープン	ND5RC			
	ロードスターカップ° ND チャレンジ	ND5RC			
4	N1500	NCP91、DE5FS	<u>10</u>	同上	同上
	N1400	EP82、EP91等			
	N1000	SCP10、K11等			
	AUDI A1 Fun Cup	DBA-8XCAX			
	デミオレース	DE5FS、DJ5FS、DJLFS			
5	S-FJ	S-FJ	12	同上	同上
6	FCR-F	F4 (アルミモノコック車両)	12	同上	同上
7	Inter Proto	Kuruma	12	同上	同上
	CCS-R	USE20	15		
	RC F	USC10	20		
8	<u>KYOJO CUP</u>	<u>VITA-01</u>	<u>7</u>	<u>同上</u>	<u>同上</u>
9	ロードスターカップ° ジャパン	エキシジ S、エーゼ S、2-イレブン等	10	同上	同上
10	GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race	NCP131	8	同上	同上
11	ホルシェ GT3 カップ° チャレンジ	911GT3CupType996/997等	10	同上	同上
12	SUPER CAR RACE	FIA-GT3等	15	同上	同上
13	<u>Women in Motorsport Race of Women</u>		<u>9</u>	<u>同上</u>	<u>同上</u>
	ロードスターカップ° NC オープン	<u>NCEC</u>			
	ロードスターカップ° NC チャレンジ	<u>NCEC</u>			
	ロードスターカップ° ND オープン	<u>ND5RC</u>			
	ロードスターカップ° ND チャレンジ	<u>ND5RC</u>			

13	<u>デミオレース</u>	<u>DE5FS、DJ5FS、DJLFS</u>	9	同上	同上
	<u>Vitz</u>	<u>NCPI31</u>			
	<u>86/BRZ</u>	<u>ZN6、ZC6</u>			
14	N-ONE OWNER' S CUP	DBA-JG1	7	同上	同上
15	F4 選手権	F4	15	同上	同上

2. レース区分に於て参加台数の少ない場合、混走レースとする場合がある。(賞典は別)
上記により混走レースとなった場合、及びレース区分に於いて既に混走レースのレース区分について、先頭車両が周回遅れになったクラスについても当該レースは成立したものとみなされる。
3. 混走レースについて、参加台数が最大決勝出走台数を上回った場合、各クラスの参加台数比率から案分比例方式を考慮して、オーガナイザーが各クラスの決勝出走台数を決定するものとする。
オーガナイザーは上記において決定された決勝出走台数を、当該レースの公式予選開始前までに公表するものとする。
4. 完走はS-FJ、FCR-Fレースについては優勝車両の90%(小数点以下切り捨て)の周回数を走行した車両、その他は70%(小数点以下切り捨て)とする。

第6条 参加申込み

1. 参加申込み

次のいずれかを選択して行うこと。(但し別途シリーズ規則に規定される場合はそれに準ずること。)

1-1) インターネット

富士スピードウェイ HP から、画面の手順に沿って申し込むこと。

http://www.fsw.tv./1ch/1_5original/index.html

1-2) 銀行振込

次の書類に必要事項を記入し、署名捺印のうえ受付期間中に富士スピードウェイレース事務局宛に提出すること。

- ①参加申込書(参加料振込み証明書添付)
- ②保険加入申告書(有効な保険に加入している者)
- ③車両仕様書
- ④車検証コピー(ロードスターカップ、デミオレース等のナンバー付レース)

送付先：富士スピードウェイ株式会社 レース事務局
〒410-1307 静岡県駿東郡小山町中日向694
TEL: 0550-78-2340

参加料振込先：スルガ銀行 小山支店 (おやましてん)

普通口座 口座番号 2712280 名義 富士スピード
ウェイ(株)

振込みの際、氏名、大会名、クラス、参加申込書に記載のゼッケンを明記すること。

(例、フジノウ FCR1 N1400 14)

氏名 大会名 クラス ゼッケン

カタカナ表記のクラスは下記の通り略すものとする。

略 RD・・・ロードスター

RDC・・・ロードスターカップ

SL・・・シルビア

D・・・デミオ

FCR・・・富士チャンピオンレース

参加料は過不足なく、銀行振り込みにて納付し、振込みを証明するものを参加申込書に添付すること。

証明書等の添付が無く入金を確認できない場合は別途、参加料を申し受けるものとする。

2. 参加車両の名称は生産者が定めた車種名(スターレット、シルビア等)を含め15文字以内とする。

例……………スペシャルスターレット

……………タイヤショップシルビア

漢字、ひらがな、カタカナ、ローマ字等すべての1文字を1文字と数える。15文字を超えた申請は、車種名を残しオーガナイザーが15文字以内に訂正する。

3. オーガナイザーは、理由を示すことなく、参加の正式受理を拒否することができる。
4. 参加を正式に受理されたエントラント、ドライバーがレースに参加しなかった場合は、不可効力による場合、あるいはオーガナイザーが同意した場合を除き罰則が課せられる。また、不正記入の参加申込みは無効とし、失格の上、参加料は没収される。
5. オーガナイザーは、締切日以前であっても参加受付を締め切ることができる。また、反対に締切日を延期することもできる。
6. オーガナイザーは、台数制限を設けることができる。
7. 申込み者に対し、原則として締切後2週間以内に参加受理又は、参加拒否が通知される。受理後参加を取り消す申込み者には参加料は返還されない。

第7条 参加料、保険申告

1. 参加料 (税込)

	区分	一般	主催クラブ会員 (SMC/VICIC/NDC- TOKYO/SCCN/MSCC/ TMSC/FISCO-C)
1	<u>シルビア・アルテッツァ</u>	49,400 円	46,300 円
	MR2		
	NA1600		
	N1600		
	AE86		
	AE111 ビン・トレノ		
	N1400		
	86 & BRZ		
	S-FJ		
	FCR-F		
	ロトスター-N1		
	N1500		
	N1000		
	<u>FCR-VITA</u>		
<u>KYOJO CUP</u>			
<u>2</u>	<u>Women in Motorsports</u>	<u>49,400 円</u>	
<u>3</u>	ロトスターカップ NA/NB	37,100 円	34,000 円
	ロトスターカップ NC/ND		
	テミオレース		
<u>4</u>	F4 選手権	<u>51,500 円</u>	

その他は各シリーズ規則に準ずる。

2. 保険申告

※ドライバーは、900万円以上、ピットクルーは、400万円以上の有効な保険に加入していなければならない。参加者は加入している事実を参加申込書に定められた書式によって申告するものとする。申告の無い者のレースへの参加は認められない。

※オーガナイザーは一般観客に対しJAF規定の賠償責任保険を付するものとし、ドライバー、ピットクルーに対しては1名当たり100万円以上、及び役務に着く役員に対しては1名当たり200万円以上のレース傷害保険を付保する。

3. 車載カメラ搭載に関して

大会期間中の参加受付時まで所定の申込書にて申請し、公式車検時に検査を受けること。ただし、それ以降の受付に関しては別途10,300円の手数料を申し受ける。

第8条 参加ドライバー資格

1. 以下のすべての条件を満たすこと。
 - ①有効な FISCO ライセンス所持者。(F4 選手権を除く)
 - ②四輪普通自動車運転免許証(外国の免許証を含む)及び2017年国内競技運転者許可証 A 以上の所持者(S-FJ、F4 選手権 (FCR-F を除く)は限定国内競技運転者許可証 A を含む)。
または JAF 以外の ASN 発給の同様の競技ライセンスを所持し、FIA 国際モータースポーツ競技規則に定められた海外レース出場申請が済んでいる者。
 - ③ JAF の発行する国内競技運転者許可証 A 以上は競技参加者許可証を兼ねられるが、限定国内競技運転者許可証 A 及び JAF 以外の ASN 発給のライセンス所持者は JAF 発行の競技参加者許可証を必要とする。
④ KYOJO CUP (競争女子)、Women in Motorsport Race of Women は戸籍上の性別が女性であること。
2. S-FJ、F4 選手権 (FCR-F を除く)
上記1.に加え、国際競技運転者許可証 B 以下であること、及び以下のいずれかの条件が追加される。
 - ・過去のレース出場実績が3回以上。
 - ・過去のレース出場実績が2回以上で、かつ JAF 公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が4時間以上あり、その証明を有する。
 - ・過去のレース出場実績が1回で、かつ JAF 公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が6時間以上あり、その証明を有する。
 - ・ JAF 公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が9時間以上あり、その証明を有する。
ただし、S-FJ は、2014年～2016年に GP2、スーパーフォーミュラ、F3 のいずれかのレースにおいて3位以内に入賞した経験を有する者は参加できない。
4. インタープロトシリーズ、SUPER CAR RACE、8 Beat、ポルシェ GT3 カップチャレンジ、GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race、ロータスカップジャパン、N-ONE OWNER' S CUP、AUDI A1 Fun Cup は、2017年国内競技運転者許可証 A 以上を所持し、それぞれのハンドブックまたは規則書に従い資格を有すること。
5. 本チャンピオンレースにおいて失格ペナルティを科せられたエントラント、チーム、ドライバーの次戦参加申込みは受理されない場合がある。

第9条 ドライバーの装備品

1. 十分な強度が保証されている4輪用競技ヘルメットを着用すること。(国際モータースポーツ競技規則付則 L 項

3章第1条及び2017年JAF国内競技車両規則のレース競技に参加するドライバーの装備品に関する付則参照)
また、バイザーの取り外しも含めて製造者が認めた方法、及び当該型番に認証を与えた基準機構が認めた方法を除き如何なる改造も許されない。

2. オープンコクピットタイプの車両にあってはフルフェイス(バイザー付もしくは不燃性ゴーグルを着用)ヘルメットを使用すること。
3. 公認された耐火性のレーシングスーツ、グローブ、バラクラバ、シューズ等を必ず着用すること。(2017年JAF国内競技車両規則のドライバーの装備品に関する付則参照)
また、公認されたアンダーウェア及び公認されたソックスの装着は推奨とするが、綿製品等の難燃性素材の下着等を必ず着用すること。
4. ツーリングカーにおけるオープンカー車両にあってはフルフェイス(バイザー付もしくは不燃性ゴーグルを着用)ヘルメットを使用すること。
5. 頭部および頸部の保護装置(HANS)の装着が義務付けられる。尚、装着にあたっては、2017年JAF国内競技車両規則第4編「レース競技に参加するドライバーの装備品に関する付則10. 頭部および頸部保護装置」に合致すること。

第10条 参加車両

1. MR2、AEIII、シルビア・アルテツァ
いずれも本特別規則書付則①MR2、AEIII、シルビア・アルテツァ共通車両規定及び付則②追加車両規定に示す量産ツーリングカー。
2. NA1600
本特別規則書付則③NA1600車両規定に合致した車両。
3. N1000/N1400/N1500/N1600
本特別規則書付則④N1000/N1400/N1500/N1600車両規定に合致した車両。
4. AE86
本特別規則書付則⑤AE86車両規定に合致した車両。
5. 86&BRZ
本特別規則書付則⑥86 & BRZ車両規定に合致した車両。
6. F4 JAF 地方選手権
2017年JAF国内競技車両規則第9章、11章に合致した日本F4協会認定車両を使用し、同付則F4車両規定の競技会用実施細則に合致した車両。
7. S-FJ
2017年JAF国内競技車両規則書第9章、第10章及び同付

- 則S-FJ車両規定の競技会用実施細則に合致した車両。
8. ロードスター N1、ロードスターカップ NA / NB / NC / ND レースおよびデミオレース
DO モータースポーツアソシエーション (DMA) 発行の「ロードスター N1、ロードスター NA / NB / NC / ND レースおよびデミオレースシリーズ統一規則書」の競技規定・車両規定に合致した車両。
 9. ポルシェ GT3 カップチャレンジ
ポルシェ カレラカップ ジャパン委員会 (PCCJ 委員会) 発行の「Porsche GT3 Cup Challenge Japan Regulation 2017」の共通規定・車両規定に合致した車両。
 10. インタープロトシリーズ
インタープロト委員会発行の「2017 INTER PROTO Series Regulation」およびトヨタテクノクラフト株式会社発行の「Race Technical Regulation」の共通規定・車両規定に合致した車両。
 11. FCR-VITA、KYOJO CUP
本特別規則書付則⑧「FCR-VITA 車両規定」に合致した車両。
 12. 8Beat
チューニングカルチャーアソシエーション (T.C.A) 発行の「2017-86/BRZ チューニングカーレーステクニカルレギュレーション」に合致した車両。
 13. FCR-F
本特別規則書付則⑦「FCR-F 車両規定」に合致した車両。
 14. LOTUS Cup Japan
ロータスカップ・ジャパン・アソシエーション (LCJA) 発行の「LOTUS Cup Japan 2017 Technical Regulation」に合致した車両。
 15. GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race
トヨタカーズ・レース・アソシエーション (T.R.A.) 発行の「GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race 2017 レギュレーションブック」の競技規定・車両規定に合致した車両。
 16. SUPER CAR RACE
SCR・JAPAN (SCRJ) 発行の「2017 SUPER CAR RACE SERIES Sporting Regulations」の共通規定・車両規定に合致した車両。
 17. HONDA N-ONE
Honda ワンメイクレース事務局発行のテクニカルレギュレーションに合致した車両。
 18. Women in Motorsport Race of Women
・ロードスターカップ NC / ND、デミオレース
DO モータースポーツアソシエーション (DMA) 発行の

「ロードスターNC／NDレースおよびデミオレースシリーズ統一規則」の競技規定・車両規定に合致した車両。

・ Vitz、86/BRZ

トヨタカーズ・レース・アソシエーション (T.R.A.) 発行の「GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race、86/BRZ Race 2017 レギュレーションブック」の競技規定・車両規定に合致した車両。主催者が特に認める場合を除き、T.R.A.レーシングパスポートを適用する。

第11条 無線機器

競技車両とピット及びピットサインエリアの間では、トランシーバー等を含む無線機の使用を禁止する。但し、競技車両のドライバーとピット及びピットサインエリアのピットクルー間の通話を目的に携帯電話の使用のみが認められる。ハンズフリー機能等を有した機器を利用し、運転に支障がない範囲で、携帯電話本体及び周辺機器は確実に取り付けて使用すること。ヘルメットへの加工は禁止する。

第12条 自動計測装置(トランスポンダー)

自動計測装置は公式車検時までに車両に取り付けていなければならない。(レース終了後、速やかに競技会事務局窓口に戻却すること)

第13条 ピットエリアでの安全

1. ピットレーンでの後退ギアの使用は禁止される。
2. シグナリングプラットフォームへ出られる人数は2名までとする。ただし、決勝レーススタートの際には許可された競技役員以外の立入りは禁止される。

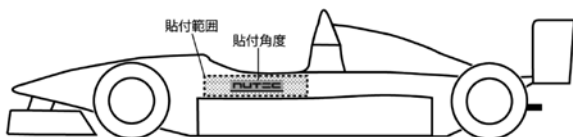
第14条 広告スペースの提供

参加者はオーガナイザーの為に広告スペースを提供しなければならない。オーガナイザー指定のスポンサーステッカー等を別途定める参加車両の決められた場所(角度を含む)に貼付すること。

指定ステッカー： (250mm×55mm)

対象クラス：S-FJ、FCR-F、FCR-VITA、KYOJO CUP

貼付場所：コックピット付近の左右両側面(次頁図参照)



第15条 競技車両番号の優先権

競技車両番号は原則として、当該年度において最初に使用した者が優先され、以後、当該シリーズ戦に連続して出場する場合に限り、その優先権は保持される。ただし、参加申込受付期間経過後の申込みについてはその限りではない。

尚、当該年度最初の使用に際し、同一番号の申請があった場合は、前年度出場回数、前年度獲得ポイント、申込順等を考慮してその番号をオーガナイザーが決定する。ただし、同一番号を申請した双方に譲歩がある場合はこの限りではない。

第16条 参加車両の競技車両番号及びドライバー氏名の記入

1. 参加車両は、競技会事務局によって定められた競技番号を参加者の責任において、指定の位置、書体、大きさと記入されていなければならない。
2. 数字はアラビア数字、書体は角ゴシック体に準じたもので、数字の縦の長さはS-FJ、FCR-F、F4は約25cm、その他のレースは約20cmとする。
3. FCR-F、F4、S-FJはリアウイングの左右翼端板とフロントカウル上面の3箇所に競技番号を記入しなければならない。ドライバー氏名の記入は任意とし、貼付位置はコクピット部分の両側面の開口部付近とする。(大きさは10cm×50cm程度)
4. 上記以外のレースの競技番号はフロントドアの左右両側面とフロントボンネット上面、及び後方から確認できるリア部分(数字の大きさは上記2.は適用されない)の4箇所とし、フロントドアの左右両側面の競技番号はオーガナイザー指定のゼッケンベースを使用しなければならない。ドライバー氏名の記入は任意とし、貼付位置は、ルーフ部分の左右端もしくは左右のクォーターガラスとする。(大きさの目安は10cm×50cm程度。ロードスター、ロードスターカップのドライバー氏名記入位置は、左右ドア上部とする。)

尚、ゼッケンベースの配布はレース事務局窓口のみで行い、原則として1セットまでとする。それ以上の枚数の配布は、やむを得ない場合を除き、別途有料とする。

指定ゼッケンベース：



(360mm × 400mm)

対象クラス：シルビア・アルテッツァ、MR2、
NA1600、N1600、AE86、86&BRZ、
AE111、ロードスター N1、N1400、
N1000、ロードスターカップ NA/NB、
N1500

貼付場所：車両のフロントドア左右両側面(下図参照)



5. フォーミュラカーを除き、競技番号の文字の色は以下とする。

ナンバー付車両：黄色地に黒文字

その他：白地に黒文字

第 17 条 燃料

自動車登録番号標付 (ナンバー付き) 車両によるレースは、通常のガソリンスタンドのポンプから販売されているガソリンまたは軽油でなくてはならない。上記以外のカテゴリーは、富士スピードウェイ B パドック内給油所で販売する ENEOS 無鉛ハイオクガソリンが指定され、パドックのスタンドで給油すること。いずれの場合も他のいかなる添加剤も加えることは禁止される。ただし、各種レースカテゴリーの協会 (シリーズプロモーター / オーガナイザー) から別途の指示がある場合はそれを優先する。

第 18 条 賞典

各競技会の賞典は以下の通りとする。

	S-FJ、FCR-F、シルビア・アルテッツァ、MR2、 NA1600、N1600、AE86、AE111、N1400、N1000、 86&BRZ、ロードスター-N1、N1500、FCR-VITA
優勝	主催者賞、賞金 50,000 円、NUTEC 賞 10,000 円

2位	主催者賞、賞金 30,000 円
3位	主催者賞、賞金 20,000 円
4位	主催者賞、賞金 10,000 円
5位	主催者賞、賞金 10,000 円
6位	主催者賞、賞金 10,000 円

	<u>KYOJO CUP</u>	ロードスターカップ (NA6CE、NB6C、NA8C、 NB8C、NCEC OP/CH、 ND5RC OP/CH) デミオレース	<u>Women In Motor Sports</u>	F4 選手権
優勝	主催者賞、NUTEC 賞 10,000 円		主催者賞	主催者賞、 賞金 80,000 円
2位	主催者賞			主催者賞、 賞金 60,000 円
3位				主催者賞、 賞金 40,000 円
4位				主催者賞、 賞金 30,000 円
5位				主催者賞、 賞金 20,000 円
6位				主催者賞、 賞金 10,000 円

※上記以外のクラスは各シリーズ規則に準ずる。

● JMRC 関東レース部会賞

JMRC 関東加盟クラブに所属しており、かつスポーツ安全保険 / 見舞金制度加入者で下記クラスの最上位者に、賞金 1 万円が授与される。

・ NA1600 ・ 86&BRZ

但し賞の内容、対象クラスは変更する場合がある。

第 19 条 賞典の制限

参加台数が少ない場合には、次の通り賞典を制限する。

参加台数	内容 (F4 選手権を含む)
2～3 台	1 位まで、金額の 60%
4～5 台	2 位まで、金額の 70%
6～7 台	3 位まで、金額の 80%
8～9 台	4 位まで、金額の 90%
10～11 台	5 位まで、全額
12 台以上	6 位まで、全額

第20条 シリーズ賞金

各クラスにおけるシリーズ賞金及び賞金の制限は下記の通りとする。

	① S-FJ ② シルビア・アルテッツァ ③ MR2 ④ NA1600 ⑤ N1600 ⑥ AE86 ⑦ AE111 ⑧ N1400 ⑨ N1000 ⑩ 86&BRZ ⑪ ロードスター N1 ⑫ N1500 ⑬ <u>FCR-VITA</u>	
優勝	賞金 100,000 円、NUTEC シーズ賞オイル 4ℓ	
2位	賞金 70,000 円	
3位	賞金 50,000 円	
4位	賞金 30,000 円	
5位	賞金 20,000 円	
6位	賞金 10,000 円	
	⑭ <u>FCR-F、 KYOJO CUP</u>	⑮ ロードスターカップ (NA6CE、NB6C、NA8C、NB8C、 NCEC OP/CH、ND5RC OP/CH) ⑯ デミオレース
優勝	NUTEC シーズ賞 オイル 4ℓ	賞金 50,000 円、 NUTEC シーズ賞オイル 4ℓ
2位		賞金 30,000 円
3位		賞金 20,000 円

賞金の制限

平均参加台数 (小数点以下切捨て)	内容	
	上記①～⑬	上記⑮～⑯
2～3台	1位まで、金額の60%	1位まで、金額の60%
4～5台	2位まで、金額の70%	2位まで、金額の70%
6～7台	3位まで、金額の80%	3位まで、全額
8～9台	4位まで、金額の90%	
10～11台	5位まで、全額	
12台以上	6位まで、全額	

第21条 シリーズ表彰式

シリーズ表彰式が行われる場合、当該エントラント、ドライバー、又はその代理人は必ず出席しなければならない。正当な理由なく表彰式に出席しなかった者の賞典は組織委員会において留保される。

第2章 スプリントレース規定

第22条 一般競技規則

1. 車両検査

公式通知に示された時間帯に従って車検場で行われ、受

けなかった車両は競技会への出場は許されない。(フォーミュラカーは出張車検とする。)

2. メディカルチェック

メディカルチェックが行われる場合には、公式通知に示された時間帯に受診しなければならない、医師の診断結果によりレースの出走が拒否される場合がある。

3. 公式予選

公式予選はタイムトライアル方式とする。

各クラス上位3台のベスト・ラップタイムの平均に130%を乗じたものを予選通過基準タイムとし、これを満足したものに予選結果の順に従って定数までスターティンググリッドが与えられる。

又、混走レースのグリッドは、クラスに関係なく予選結果の順に従って配列されるが、以下のレース区分についてはその限りではない。

- ① NA1600が混走する区分においてはNA1600の予選結果順に1番グリッドより配列され、11グリッド後方(空グリッド数は10)^{*1}にFCR-VITAを予選結果順に配列する。その3グリッド後方(空グリッド数は2)^{*2}に他のクラスをクラスに関係なく予選結果順に配列するものとする。

上記レース区分の空グリッド数は、出走台数が34台以上の場合※2を減らすものとし、出走台数が36台以上となった場合は※1を減らすものとする。

(例) 出走台数34台 ※1の空グリッド数10グリッド、
※2の空グリッド数1グリッド
出走台数36台 ※1の空グリッド数9グリッド、
※2の空グリッドは無し

4. レースの再スタート・延期・中止・取り止め

- a) 保安上又は不可抗力による特別な事情が生じた場合は、競技会審査委員会の決定によって延期、中止、取り止め、あるいはレース距離の短縮を行うことができる。

- b) レースが中断された場合は、富士スピードウェイ一般競技規則の手順に則る。車両は赤旗ライン(スタートライン)の約20m後方に停止すること。

この場合、決勝周回数は競技会審査委員会により変更される場合がある。

レースが成立しており、同日のレース再スタートが中止された場合は、車両はパルクフェルメに進むこと。

5. セーフティカーライン

セーフティカーが活動中、セーフティカーラインが適用される。詳細は富士スピードウェイ一般競技規則第33条(7)を参照すること。

6. 車両導線要領

(イ) 競技車両

① 公式予選

- (1) 公式予選前の待機場所……コントロールセンター前
(フォーミュラカーはガレージ)
- (2) 公式予選……コントロールセンター横
PORSCHE ゲート (フォーミュラカー等特に認められたクラスは各ピットガレージ) →ピットロード→
コースイン
- (3) 予選終了・車両保管……チェッカーフラッグ→コース
1周→ピットロードシケイン→第1ゲート→各自
の整備場所にて車両保管

② 決勝レース

- (1) 出走前点検……Aパドックコントロール
センター前 (フォーミュラカー等特に認められた
クラスは各ピットガレージ)
- (2) コースイン……コントロールセンター
横 PORSCHE ゲート (フォーミュラカー等特に認
められたクラスは各ピットガレージ) →ピットロ
ード→ピットエンド整列→ペースカー先導コース1周
(ペースカーが先導しない場合もある) →グリッド
整列。フォーメーション開始5分前までにグリッド
につけない車両はピットスタートとなる。
- (3) スタート……赤信号→全消灯：スタート
- (4) 終了・車両保管……チェッカーフラッグ→コース
1周→ピットロードシケイン→第1ゲート→B
パドック車検場後方のパルクフェルメにて車両保管
- (5) 1～3位の車両……チェッカーフラッグ→コース
1周ピットロード→表彰台下→暫定表彰後→車検
場 (再車検)

(ロ) サービスカーの導線及び駐車について

- ① Aパドックに駐車できる車両は、駐車券を貼付した車
両に限られる。

但し、車両搬送用トラックをAパドックに留置くことは禁止する。車両搬送用トラックはCパドックもしくはP18駐車場に駐車すること。

また、車両搬送用トラックをサービスカーとして使用してはならない。

- ②ピット裏のスペースは各自の走行時間 (予選・決勝) が終了したら、次の走行チームのために速やかに空けること。
- ③Bパドックを車両整備場所として使用してはならない。

7. ピットレーンの速度規制

60km/h以下とする。(予選、決勝を通じ)

8. 燃料給油

予選、決勝中の給油はピット、ガレージともに禁止する。

9. シリーズポイントに関して

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
ポイント	20点	15点	12点	10点	8点	6点	4点	3点	2点	1点

※上記ポイントは、当該レース順位認定者のみに与えられるが、参加台数が少ない場合には、賞典の制限を準用した順位まで、ポイントを与える。

※獲得した全てのポイントが有効ポイントとなる。

※ F4 東日本選手権に出走する車両のうち、Hクラス車両にはFCR-Fクラスのポイントが付与される。

※複数のドライバーが同一の合計ポイントであった場合、以下の基準に基づき上位者を決定する。

- 1) 高得点を得た回数が多い順に決定する。
- 2) 上記の回数も同一の場合、以下の順をもって順位を決定する。

- ①最終戦における得点。
- ②最終戦の前の競技会における得点。
- ③以下同様に遡って、順位が決まるまで続ける。

付則①

MR2、AE111、 シルビア・アルテッツァ共通車両規定

2017年JAF国内競技車両規則第1編第5章第1条に合致し、主催者連合に於いて指定された車両とし、2017年JAF国内競技車両規則第3章、第4章及び第5章に準拠し、さらに次の各項に従うこと。2017年JAF国内競技車両規則第3、4、5章並びに当規定に定められていない項目は全て当初のまま、変更、改造は一切許されない。

参加車両規定の部品の交換及び変更、改造は次の通り定義する。

①部品の交換

- a) 使用できる部品は国内向け販売車両と同一の車両形式の純正部品のみとし、輸出車両用部品を使用してはならない。
- b) マイナーチェンジ車両の部品は同一型式であり、修正、改造することなく使用でき、かつ、主催者連合からの使用許可公示時点から使用が許される。
- c) 次に規定するASSY部品から分解した単一部品を組み替えること、あるいは単一部品を組み合わせる事により車輛製造者（メーカー）が製造した当初の部品と異なるASSY部品となってはならない。

- (1) エンジン ASSY

- (2) トランスミッション ASSY
- (3) デファレンシャル ASSY
- (4) ディストリビューター ASSY
- (5) ターボチャージャー ASSY
- (6) 修復不能なボディー

修復出来ない場合、打刻により同一型式が証明できることを条件に交換することができる。ただし、公式予選後の交換は許されない。

- d) 自動車製造者（メーカー）が互換性を認めていない部品で、特に交換の許される部品は主催者連合の承認により追加車両規則により公示された物に限り認められる。

部品の変更を行った場合はパーツカタログ或いはメーカーが発行する車両解説書、修理書等の公式文書のコピーを改造申告書に添付して提出すること。

部品番号及び部品名称がこれらの文書により現品と照合、確認できること。

車検時に於いてこの照合、確認ができない場合は無資格車として参加を拒否される。

- ②変更、改造は次の通り定義される。

- a) 変更：同じ部品でないものに変える。
- b) 改造：元の部品に何等かの工作を加える。

1 エンジン

- (1) エンジンクーリング

電動ファンの駆動用スイッチの変更は許される。クーラー用に取り付けられた電動ファンはクーラーコンデンサーを取り外した場合には同時に取り外すこと。ラジエター周辺に取り付けられているボルトオンのダストカバー類は取り外すことは許されるが当初から設定の無い導風のための装置を追加することは、その装置類が暫定的であっても許されない。ラジエターの容量を変更する場合は、コア外周部の導風板等の取付けは許されない。

- (2) インジェクションシステム

フューエルインジェクションの調整部の車室内設置、及び当初のセンサー類の変更は禁止する。

- (3) カムシャフト

同一型式の純正部品であっても、エンジン型式（ターボの有無等）の異なる場合は使用出来ない。

- (4) オイルキャッチタンク

オイルキャッチタンクは競技中のクラッシュで容易に破損しない位置に、また排気管等の熱により着火しない位置に設置すること。

(5) エアクリナー

取り外すことができるフィルターボックス前部に位置するボルトあるいはバンド等により装着されたパイプ、ダクトおよびフィルターボックスとキャプレーター、あるいはスロットルボディ間のホースに補助的に取り付けられている装置（吸気音防止レゾネータ、ブローパイガス還元ホース等）について、取り外さない場合は当初のままでなければならない。

2 電装品及び補機類

(1) 点火系統

フルトランジスター方式への変更、CDIの取付けは許されるがディストリビューターの外観、形状は当初の部品と同一のこと。

同時点火方式への変更は同一型式車両に設定が有る場合のみ許され、改造を伴う取付けは禁止される。同時にピックアップ取付けのためにフライホイール、クランクプーリー等は同一型式車両のものに限り変更が認められ、改造による取付けは認めない。

これらを変更するための部品類は車室内に設置することは禁止する。

同時点火方式への変更を行った場合メーカー発行の公式文書（車両解説書、修理書等）のコピーを改造申告書に添付し同一性を証明すること。添付による証明が出来ない場合は、当規則①d)の規定により参加を拒否される場合がある。

(2) ステアリングロック取り外しに伴い、イグニッションキーの位置は変更できる。

3 シャシー

(1) トランスミッション、デファレンシャル

同一型式のものを使用した場合、ギヤレシオは改造申告書に記載して申告することを義務付ける。

(2) ホイール

ホイールスペーサーの使用は禁止される。

(3) タイヤ

2017年JAF国内競技車両規則第5章第4条4.3)の規定に適合した下記メーカーのタイヤで主催者連合が追加車両規則に指定したタイヤを使用する事。同一型式車両に2種類以上のタイヤの設定が有る場合は、相互の組み合わせは許されず、使用タイヤを証明するために資料の提出を求められた場合は車両仕様書（カタログ）、説明書、修理書等の書面の提出を義務づける。

公正と安全を期すためにレース終了後の車両検査に於いてもスリップサインが出てはならない。ただし、最内側及び最外側の溝は、この限りではない。

(株)ブリヂストン、住友ゴム工業(株)、横浜ゴム(株)

- (4) ストラット、ショックアブソーバー
取付け部はボルト径、取付け穴径を含み一切の変更改造も許されない。
アッパーマウントは強度の変更を除き、形状、材質、取付け位置の変更は禁止する。
- (5) ブレーキ
倍力装置は位置、外観形状及び内部構成部品は維持しなければならない。ただし、マスターシリンダーを直接作動させるための最低限の変更は許される。
ブレーキ冷却ダクトの装着は認められない。

4 車体

- (1) 外観、形状
外観形状に影響を及ぼすテーピング処置は許されない。
補助的付加物の取り外しにより、配線、配管等を固定するためのボルト穴を開ける程度の最低限の車体改造は認められる。
外観形状の悪い車両は出走を拒否される場合がある。
- (2) フロントウィンドウガラス
JIS マーク表示のある、合わせガラスを使用することが義務付けられる。
- (3) サイド及びリヤウィンドウガラス
塗装及び色付フィルム、ステッカー等を貼り付けることは禁止される。
リヤウィンドウに沿って上部 8cm の幅は広告シール等の貼り付けが許される。
サイドウィンドウに対し無色透明なフィルム等での飛散防止策を施すことを推奨する。
- (4) 車室
車室とトランクルームは金属板、あるいは非可燃性物質板により隔離すること。
2ボックスカーは燃料タンク及びその給油口、吸入パイプ等を金属板又は非可燃性物質板により完全に隔離すること。
- (5) トランク、リヤゲートダンパー
取り外すか内部のオイル、ガス等を抜くことにより作動しないようにしなければならない。
- (6) ライト類
ライト点灯時に当初の照度を保持すること。また、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。

(7) 補強

スポット溶接の打点追加による補強も許される。

(8) 補助的付加物

ウォッシュータンク、ラジエターリザーブタンクは自由。プルドン管タイプの油圧計を取り付ける場合は接続部がダッシュボード内、或は隔壁により搭乗者に対する保護対策が取られていれば許される。

燃圧計は電気式の場合を除き追加取付けは禁止する。自転車のタイム計測を目的とする計測装置を取り付けることは出来る。ただし、取付けに関しては搭乗者に危険にならないように考慮する事。

(9) 消火器

消火器取付けのためのブラケットは、複数の直径6mm以上のボルトを使用し、1ヶ所に最低厚さ3mm、面積20cm²以上の補強板の使用により強度を確保すること。

尚、その型式、容量、総重量、種類及び点検年月日を容器の上に表示板を貼って、明示しなければならない。

(10) エアージャッキ

エアージャッキの使用は許されない。

(11) フロアプレート

ドライバー足下のフロアプレートの取付けは許される。

(12) 牽引用穴あきブラケットの取付け方法は、次の要件を満たすこと。

①ボルト止めの場合：複数の直径8mm以上のボルトを使用すること。

②溶接の場合：合わせ部分は、全周にわたって溶接されていること。スポット溶接は認められない。

(13) ロールバーに関して

2017年JAF国内競技車両規則第4章第4-30図に記載の任意の補強は富士チャンピオンレースには適用されない。

5 重量

レース参加車両はそれぞれの気筒容積に対し2017年JAF国内競技車両規則第3章3条3.2)に従った重量を満足させること。ただし追加車両規則に重量が定められている場合は当該規定の重量を満足させること。最低重量を満たすためバラストを搭載することは認められるが、個体であり1個に対して少なくとも8mm以上のボルト3本と、鋼鉄板で最少厚さ3mm及び最少面積40cm²以上の

補強板により車体とサンドウィッチ構造にすること。

6 音量規制

音量は105dB (A) に規制する。

計測は2017年JAF国内競技車両規則に定める3mの基準とする。

追加車両規則にて富士スピードウェイ公認消音器の使用を義務付けられたクラスについては、当該消音器を使用すること。

音量が規制値を超えたと判断された場合は交換の指示に従うこと。

7 統一解釈

本規定はできる限り変更、改造の範囲を最小限に留め、廉価なレース用マシンで平等な条件の元に一人でも多くの人々が参加できることを目的に作成されたものであり、本規則の解釈に疑義が生じた場合は主催者連合による解釈を持って最終とする。本規定は予告期間を明示し、変更を行う場合がある。

2017 富士チャンピオンレース主催者連合

付則②

MR2、AE111、シルビア・アルテッツァ **追加車両規定**

各レース区分毎に交換の許される部品及び追加規則を次のごとく定める。

MR2 (SW20) レース

本車両はアッパーサポートを除き2017年JAF国内競技車両規則第5章量産ツーリングカー規則及び**本競技規則付則①**に適合しなければならない。ターボ付車両専用部品の使用は禁止される。

- (1) トランスミッション、デファレンシャル
オイルクーラーの装着は禁止される。
- (2) アッパーサポート
形状、寸法および金属を含む材質の変更が許される。
- (3) フロントスタビライザーリンク
下記のスポーツオプション、およびその他の部品の使用が許される。

48830-17030

48830-17050

- (4) フロントショックアブソーバー、シェルケース
純正品の他に下記スポーツオプション、およびその他の
の部品の使用が許される。

フロントストラット ASSY

RH 48510-SW231

RH 48510-SW232

RH 48510-SW233

LH 48520-SW231

LH 48520-SW232

LH 48520-SW233

フロントシェルケース

RH 48021-SW251

LH 48029-SW251

純正品を含みフロントシェルケースの改造範囲は車高
調整式への変更のみとする。

- (5) リヤショックアブソーバー、シェルケース
純正品の他に下記スポーツオプション、およびその他
の部品の使用が許される。

リヤストラット ASSY

RH 48530-SW231

RH 48530-SW232

LH 48540-SW231

LH 48540-SW232

リヤシェルケース

RH 48508-SW251

LH 48509-SW251

- (6) サスペンション構成パーツ類
ブッシュ類は、ピロボールタイプに変更が許される。
ただし、形状および寸法の変更は許されない。

- (7) 安全燃料タンク

安全燃料タンクの装着が義務づけられる。

取り付けの為の最低限の車体改造は許され、取付け場
所は当初の位置か前後いずれかの荷物室に限られる。
安全燃料タンクがバッテリーと同一場所に設置される
場合、ショート、液洩れ防止の為、覆われていなければ
ならない。

- (8) アンダーカバー類

下記に示すアンダーカバーは取り外すことが出来る。
ただし、その他のアンダーカバーは当初の物が取り付
けられていなくてはならない。

エンジンアンダーカバーNo.1

51441-17030

エンジンアンダーカバーNo.2

51442-17010

- (9) ロールバー
安全性を高める為にフロントピラー（Aピラー）とセンターピラー（Bピラー）に取付け部を部分的に設けることは許される。ただし、板材による補強は上記以外許されない。
- (10) ロールケージドアバーの取付け
ドアバーの取付けを車両の運転席側、助手席側共に義務づける。取付けは2017年JAF国内競技車両規則第4章第6条の6.3.2.1.2)に準ずる。
- (11) 窓ガラス
サイド及びリヤガラスをアクリル製の物と交換することは許される。
- (12) プレーキ
ブレーキの冷却ダクトの装着は禁止される。
- (13) 最低重量：990kg

AE111 レビン・トレノレース

1. エンジン

1-1) エンジンオイルクーラー

空冷式オイルクーラーの取付けは許される。また、オイルクーラー取り出し用オイルブロックを装着する場合のみ、純正のオイルフィルターブラケットの取り外しが許される。

1-2) 点火系統

同一型式部品以外の使用は禁止される。ただし、スパークプラグ、コードの変更は許される。

1-3) エキゾーストマニホールド

防熱措置を施すことは許される。ただし、形状、パイプ径確認の為、複数本への同一措置、全面への措置は許されない。

1-4) シリンダーブロック

シリンダーブロック上面の歪修正を目的とした、最小限の加工が許される。ただし、如何なる場合もクランクシャフト中心からシリンダーブロック上面までの高さは、190.90mm以上なければならない。

1-5) シリンダーヘッド

1-5-1) シリンダーヘッド下面の歪修正を目的とした、最小限の加工が許される。ただし、如何なる場合もシリンダーヘッドの上面から下面までの厚さが124.25mm以上なければならない。

1-5-2) バルブシートの修正角度はメーカーの発行するエンジン修理書により、以下（図-1）のとおりとする。

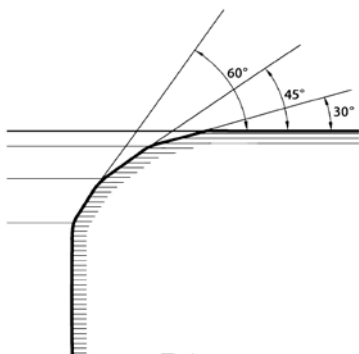


図-1

2. シャシー及び車体

2-1) トランスミッション、デファレンシャル

オイルクーラーの装着は禁止される。また、下記純正部品の使用が認められる。

トランスアクスル ASSY

30300-1A141/1A200 (5 速)

30300-1A250/1A260 (6 速)

1995 年 5 月～1997 年 5 月の車両に 30300-1A250/1A260 (6 速) を搭載する場合は、下記純正部品のブラケットを使用すること。

エンジンブラケット LH

12325-11120

2-2) タイヤ、ホイール

下記の組み合わせのみ使用が許される。

タイヤサイズ	使用可能ホイール幅
195/55R-15	5.5JJ 6JJ 6.5JJ 7JJ

タイヤは上記表のダンロップ DIREZZA 02G H2
 DIREZZA 02G S2
 DIREZZA 03G H1
 DIREZZA 03G S1
 DIREZZA 03G S2
 DIREZZA 03G S3
 DIREZZA 03G S4
 FORMULA-R D93J

が指定される。同時に複数の銘柄（コンパウンドを含む）を使用してはならない。

2-3) フロントバンパーリンフォース

フロントバンパーリンフォースに限り、取り外しが許される。

2-4) ロールバー

安全性を高める為にフロントピラー（A ピラー）と

センターピラー（Bピラー）に取付け部を部分的に設けることは許される。ただし、板材による補強は上記以外許されない。

- 2-5) ロールケージドアバーの取付け
ドアバーの取付けを車両の運転席側、助手席側共に義務づける。取付けは2017年JAF国内競技車両規則第4章第6条6.3.2.1.2)に準ずる。
- 2-6) ブレーキ
ブレーキの冷却ダクトの装着は禁止される。
アンチロックブレーキの使用は許される。
- 2-7) 最低重量：870kg

シルビア・アルテッツァレース

■ シルビア、180の車両規定

1. 車両型式
PS13、KPS13、RPS13、KRPS13、S14、CS14、S15とする。
2. エンジン
 - 2-1) エンジン型式
SR20DET、またはSR20DEエンジンとする。
 - 2-2) 使用部品
PS13、KPS13又はRPS13、KRPS13の型式の純正部品のみ使用が許される。
S14又はCS14の型式の純正部品のみ使用が許される。
S15の型式の純正部品のみ使用が許される。
ただし、疑義が生じた場合、エントラントは、使用部品が純正部品と証明できるようにすること。
また、相互の型式の部品は、共通部品か、後対応部品でなければ使用することは出来ない。
 - 2-3) リリーフバルブ (SR20DETエンジンの場合)
下記のリリーフバルブおよびリリーフバルブ取付けアダプターの装着を義務付ける。
品番：1150-1710（リリーフバルブ）
品番：AD1710（リリーフバルブ取付け用アダプター①）
品番：11900520（リリーフバルブ取付け用アダプター②）
取り付けは、スロットルボディとターボチャージャーの間に装着し、リリーフバルブ装着アダプターは上記①または②の何れかを使用すること。
 - 2-4) 冷却
ウォーターラジエター、オイルクーラー、インタークーラーおよびエンジン各部の冷却は空気のみとし、空気以外のいかなる物質も噴射または噴霧を含み使用することは許されない。
 - 2-4-1) インタークーラー (SR20DETエンジンの場合)
配管を含み自由。取付けに伴う最小限の加工は許され

る。ただし、車体外部への取付けは許されない。配管は空気の通り道としてのみ機能すること。

3. シャシー及び、車体

3-1) 使用部品

PS13、KPS13 車両又は RPS13、KRPS13 車両、S14 又は CS14 車両、S15 車両の純正部品の使用は許される。ただし、取付けの際、いかなる加工・修正・切削等を行ってはならない。

また、相互の型式の部品は、共通部品か、後対応部品でなければ使用することは出来ない。

3-2) ロールケージドアバーの取付け

ドアバーの取付けを車両の運転席側、助手席側共に義務づける。取付けは 2017 年 JAF 国内競技車両規則第 4 章第 6 条 6.3.2.1.2) に準ずる。

3-3) タイヤ

タイヤ幅 205 までの使用が許される。但し、以下に示す (図-1) タイヤ以外を使用する場合はタイヤ幅 235 までの使用が許される。

3-4) ホイール

最大外径を 16 インチとし、厚さ 20mm までのホイールスペーサーの使用が許される。

但し、以下に示す (図-1) タイヤ以外を使用する場合は、最大外径 17 インチまでの使用が許される。

図-1

タイヤメーカー	ブランド名	名称
横浜ゴム	ADVAN	A050/A049/A048
住友ゴム	FALKEN	RX- VII /RS-V04
	FORMULA-R	D93J
	DIREZZA	02G/03G
ブリヂストン	POTENZA	RE11S/RE55S

3-5) ブレーキ

ディスクローター及び、ブレーキキャリパーは車両型式、PS13、KPS13、KRPS13、S14、CS14、S15 の純正部品を使用する事ができる。ただし、取付けに伴う最小限の加工はディスクローターのみに許される。

3-6) ライト

前照灯、尾灯、制動灯、方向指示灯の変更が許される。ただし、当初の機能を有し、正常に作動しなければならない。

3-7) ストラット及び、ショックアブソーバー

アッパーマウントは自由。ただし、車体側の取り付け部は一切の改造、変更も許されない。

3-8) 最低重量

PS13、KPS13 : 1000kg
RPS13、KRPS13 : 1000kg
S14、CS14 : 1030kg
S15 : 1060kg

性能均衡化を目的に年度途中であっても変更する場合がある。

リリーフバルブ 問合せ先

リリーフバルブ、リリーフバルブ取付けアダプター②

株式会社トラスト

〒 289-1605 千葉県山武郡芝山町大台 3155-5

TEL : 0479-77-0910

リリーフバルブ取付けアダプター①

アバンテオートサービス

〒 224-0053 神奈川県横浜市都筑区池辺町 4890-3

TEL : 045-930-1411 FAX : 045-930-1415

■アルテツツアの車両規定

1. 車両型式

SXE10

2. ECU

純正部品を使用すること。ただしプログラム変更等は許される。

スピードリミッター、VSCおよびTRC機能の解除が可能な諸装置の追加のみ許される。取り付けに伴う最小限の加工は許される。

3. ホイール・タイヤ

17インチとし、以下のタイヤ銘柄が指定される。

<u>タイヤメーカー</u>	<u>ブランド名</u>	<u>名称</u>
<u>横浜ゴム</u>	<u>ADVAN</u>	<u>A050/A049/A048</u>
<u>住友ゴム</u>	<u>FALKEN</u>	<u>RX-Ⅲ/RS-V04</u>
	<u>FORMULA-R</u>	<u>D93J</u>
	<u>DIREZZA</u>	<u>02G/03G</u>
<u>ブリヂストン</u>	<u>POTENZA</u>	<u>RE11S/RE55S</u>

4. 最低重量

1120kg

性能均衡化を目的に年次途中であっても変更する場合がある。

NA1600 車両規定

参加車両は 2017 年 JAF 国内競技車両規則第 1 編第 6 章第 1 条に合致し、主催連合により指定された車両とし、同第 3 章、第 4 章及び第 6 章に準拠し、さらに次の各項に従わなければならない。

使用出来る材料の材質のうちチタン、マグネシウム、カーボンファイバー、ケブラーは禁止する。ただし、純正部品は可とする。

A) 車 両：1600cc レシプロエンジン搭載車両

B) 純正部品

2017 年 JAF 国内競技車両規則第 1 編第 3 章第 1 条 1.2) 同一車両用部品として通常の販売方法により販売される部品を言い、スポーツオプション部品は含まない。

C) 許される変更と取付け

一般条件

当規定に基づいて自由に改造出来る部品とは無関係に純正部品の原型が常に確認出来るならば、その部品の形状を研磨し、バランスを取り、調整を加える等の機械加工により変更を加える事が出来る。加えて、化学処理、熱処理も許される。

1 エンジン

全ての参加車両はキャブレター仕様に変更すること。燃料噴射方式は、それが当初のものであっても許されない。過給装置の使用も認められない。ただしキャブレターへの変更、過給装置の取り外しによって参加資格を有するものとみなされる。

車両と同一製造者で同系列の他の公認車両または登録車両の生産エンジンであれば、別車種のエンジンを搭載することができる。

1-1 気筒容積

1600cc を超えてはならない。

1-2 シリンダーブロック

当初の物及び同一系統エンジンのシリンダーブロックの使用が許される。一般条件で許される改造に加えて、スリーブの交換は材質の変更も含み許される。平削りも許される。

1-3 シリンダーヘッド

当初の物及び同一系統エンジンのシリンダーヘッドの使用が許される。燃料噴射のインジェクターを取り外した噴射口は、塞ぐための如何なる方法も認められる。ただし他の機能や性能に影響を与えてはならな

い。燃焼室の形状は平削りによる変更のみとし、バルブシートによる形状変化が有ってはならない。

1-4 クランクシャフト：

自由。ただしストロークの変更は許されない。

1-5 オイルポンプ

オイルポンプは純正部品を使用する事。ただしギアセット交換は許される。

1-6 オイルパン

オイルパンは当初の物及び同一系統エンジンの物を使用すること。

1-7 冷却系統

ウォーターラジエータは自由。ラジエータの冷却は空気による熱交換のみとし、空気導入の為のダクト、ガイドパネル等はラジエータグリル内側にのみ設置する事が出来る。

1-8 キャブレター

自由。吸入空気はベンチュリー以外から導入しないこと。

1-9 燃料タンク

2017年 JAF 国内競技車両規則第1編第6章第7条によること。

1-10 燃料パイプ

燃料パイプ（ホース）は、いかなる場合もコクピット内で接続させない事。ブルドン管式燃圧計も禁止する。

1-11 その他補機

オルタネーター、スターターは保持されること、銘柄は自由。

エンジンの搭載方法及びエンジンの位置、傾斜については、当初の方位、方向を維持すること。

エンジンマウンティングは材質の変更がなければ他のものと交換できる。

2 クラッチ、トランスミッション、デフ

2-1 トランスミッション

同一製造者のミッションの搭載、および搭載のための最小限の改造が許される。ギヤレシオの変更および変更の為の最小限の改造が許される。オイルクーラーの取付けは自由。

2-2 デフ

LSDの取付け及びギヤ比の変更が許される。オイルクーラーの取付けは自由。

3 サスペンション

3-1 サスペンションの要素

2017年 JAF 国内競技車両規則書第1編第6章第4条に

準拠する。

3-2 ショックアブソーバー自由。

3-3 アッパーサポート

取付け部を改造することなく変更可能であれば材質、形状を自由とする。

3-4 補強バー

サスペンション装着点間に補強バーを取り付けることが出来る、サスペンション装着点とバーの固定点の間隔は、アッパーバーの場合 150mm、ローバーの場合 100mm 以内の事。

4 ブレーキ

4-1 ブレーキローター及びキャリパー

日本国内で自動車を生産する製造者が製造する純正部品は全て使用出来る。交換する場合のブラケット等の交換及び変更は許される。ナックルアームの交換は許されない。ローター及びキャリパーは1輪に各々1個とする。

5 ホイール、タイヤ

5-1 ホイール

直径 18 インチまでとする、リム幅は 11 インチを超えない限り自由。

ホイールスペーサーの使用は許される。ホイールは同一直径でなくとも良い。

センターロックへの改造は許されない。

6 車体

6-1 外観形状

2017 年 JAF 国内競技車両規則第 1 編第 6 章第 5 条 5.1 による。

6-2 ウィンドシールド

リヤウィンドウの面に沿って上部、及び下部のいずれか 8cm 幅の広告シール等の貼り付が許される。

6-3 ライト類

ガラス製ヘッドライトは無色透明なテープにより飛散防止処置を行うこと。

6-4 リヤゲートダンパー

取り外すか、あるいは内部のガス、オイルを抜き作動しないようにすること。

7 最低重量

830kg。バラストによる調整は許される。

バラストの固定は暫定的であってはならず如何なる状態

にあっても強固に固定されていること。

8 ロードスター (NA6CE) の下記のパーツについては、NA8C、NB6C、NB8C 型式部品の使用が許可される。

- ①ギヤを含むギヤボックス
- ②デフキャリア
- ③デフケース
- ④ドライブシャフト
- ⑤プロペラシャフト

9 排気音量規制

排気音量を 105dB (A) 以内に規制する (計測は 2017 年 JAF 国内競技車両規則に定める 3m の基準による)。いかなる場合も規制音量を超えたと判断された時は交換又は追加のサブマフラー取付けの指示に従うこと。

10 統一解釈

本規定は出来る限り変更、改造を最小限に留め、安価なレース用マシンで平等な条件の下に一人でも多くの人々が参加できることを目的に作成したものである。本規定は予告期間を明示し、変更を行う場合がある。

2017 富士チャンピオンレース主催者連合

付則④

N1000/N1400/N1500/N1600 車両規定

2017 年 JAF 国内競技車両規則第 1 編第 5 章第 1 条に合致し、JAF 登録車両として指定された車両とし、2017 年 JAF 国内競技車両規則第 3 章、第 4 章及び第 5 章に準拠し、さらに次の各項に従うこと。2017 年 JAF 国内競技車両規則第 3、4、5 章並びに当規定に定められていない項目は全て当初のまま、変更、改造は一切許されない。参加車両規定の部品の交換及び変更、改造は次の通り定義する。

①部品の交換

- A) 使用できる部品は国内向け販売車両と同一の車両形式の純正部品のみとし、輸出車両用部品を使用してはならない。
- B) マイナーチェンジ車両の部品は同一型式であり、修正、改造することなく使用でき、かつ、主催者連合からの使用許可公示時点から使用が許される。

C) 次に規定する ASSY 部品から分解した単一部品を組み替えること、あるいは単一部品を組み合わせる事により車輛製造者（メーカー）が製造した当初の部品と異なる ASSY 部品となってはならない。

(1) エンジン ASSY

(2) トランスミッション ASSY

但し N1500 クラスの NCP91 はトランスアクスル、サードギア・シンクロナイザーリング品番 33368-20080 の使用が認められる。

(3) デファレンシャル ASSY

(4) ディストリビューター ASSY

(5) キャブレター ASSY

(6) ターボチャージャー ASSY

(7) 修復不能なボディー

修復出来ない場合、打刻により同一型式が証明できることを条件に交換することができる。ただし公式予選後の交換は許されない。

D) 自動車製造者（メーカー）が互換性を認めていない部品で特に交換の許される部品は、主催者連合の承認により公示された物に限られる。

部品の変更を行った場合はパーツカタログ或はメーカーが発行する車両解説書、修理書等の公式文書のコピーを改造申告書に添付して提出すること。

部品番号及び部品名称がこれらの文書により現品と照合、確認できること。

車検時に於いてこの照合、確認ができない場合は無資格車として参加を拒否される。

②変更、改造は次の通り定義される。

a) 変更：同じ部品でないものに変える。

b) 改造：元の部品に何等かの工作を加える。

1 参加車両

N1000：JAF 登録車両で 660cc を超え、1000cc 以下の NA エンジン搭載車。

N1400：JAF 登録車両で 1000cc を超え、1400cc 以下の NA レシプロエンジン搭載車。

N1500：JAF 登録車両の NCP91、DE5FS。

N1600：JAF 登録車両の AE92、AE101、EG6、EK4、EK9。

AE101 については、AE101 スーパーチャージャー付車両及び 1995 年 5 月以降の車両の専用部品の使用は禁止される。

上記いずれも 本競技規則付則② に設定のある車両については参加することが出来ない。

2 エンジン

(1) エンジンクーリング

電動ファンの駆動用スイッチの変更は許される。クーラー用に取り付けられた電動ファンはクーラーコンデンサーを取り外した場合には同時に取り外すこと。ラジエーター周辺に取り付けられているボルトオンのダストカバー類は取り外すことは許されるが当初から設定の無い導風のための装置を追加することは、その装置類が暫定的であっても許されない。ラジエーターの容量を変更する場合は、コア外周部の導風板等の取付けは許されない。

(2) インジェクションシステム

フューエルインジェクションの調整部の車室内設置、及び当初のセンサー類の変更は禁止する。
N1600クラスのEG6については、プレッシャーレギュレーターに対する改造または変更は禁止される。

(3) カムシャフト

同一型式の純正部品であっても、エンジン型式（ターボの有無等）の異なる場合は使用出来ない。

(4) オイルキャッチタンク

オイルキャッチタンクは競技中のクラッシュで容易に破損しない位置に、また排気管等の熱により着火しない位置に設置すること。

(5) エアクリーナー

取り外すことができるフィルターボックス前部に位置するボルトあるいはバンド等により装着されたパイプ、ダクトおよびフィルターボックスとキャブレター、あるいはスロットルボディ間のホースに補助的に取り付けられている装置（吸気音防止レゾネータ、ブローパイガス還元ホース等）について、取り外さない場合は当初のままでなければならない。

(6) ECU

N1000クラスのヴィッツについては、純正部品以外の使用は禁止される。
N1500クラスは純正部品を使用することとし、プログラム変更等は許される。

3 電装品及び補機類

(1) 点火系統

フルトランジスター方式への変更、CDIの取付けは許されるがディストリビューターの外観、形状は当初の部品と同一のこと。

同時点火方式への変更は同一型式車両に設定が有る場合のみ許され、改造を伴う取付けは禁止される。同時

にピックアップ取付けのためにフライホイール、クランクプーリー等は同一型式車両のものに限り変更が認められ、改造による取付けは認めない。

これらを変更するための部品類は車室内に設置することは禁止する。

同時点火方式への変更を行った場合メーカー発行の公式文書（車両解説書、修理書等）のコピーを改造申告書に添付し同一性を証明すること。添付による証明が出来ない場合は、参加を拒否される場合がある。

N1600クラスのAE101については、同一型式部品以外の使用は禁止される。ただしスパークプラグ、コードの変更は許される。

N1600クラスのEG6については、スパークプラグ、コードを除き一切の追加、改造または変更は禁止される。

- (2) ステアリングロック取り外しに伴い、イグニッションキーの位置は変更できる。

4 シャシー

- (1) トランスミッション、デファレンシャル
同一型式のものを使用した場合、ギヤレシオは改造申告書に記載して申告することを義務付ける。

- (2) ホイール
ホイールスペーサーの使用は禁止される。

N1500クラスは15インチホイールの使用が認められる。

- (3) タイヤ
2017年JAF国内競技車両規則第1編第5章第4条43の規定に適合した下記メーカーのタイヤを使用する事。

使用タイヤを証明するために資料の提出を求められた場合は車両仕様書（カタログ）、説明書、修理書等の書面の提出を義務づける。

公正と安全を期すためにレース終了後の車両検査に於いてもスリップサインが出てはならない。ただし、最内側及び最外側の溝は、この限りではない。

（株）ブリヂストン、住友ゴム工業（株）、横浜ゴム（株）

N1000クラスのヴィッツ（SCP10）及び、N1400については、タイヤ幅185までの使用が認められる。

- (4) ストラット、ショックアブソーバー
取付け部はボルト径、取付け穴径を含み一切の変更改造も許されない。

アッパーマウントは強度の変更を除き、形状、材質、取り付け位置の変更は禁止する。

- (5) ブレーキ
倍力装置は位置、外観形状及び内部構成部品は維持し

なければならない。ただし、マスターシリンダーを直接作動させるための最低限の変更は許される。ブレーキ冷却ダクトの装着は認められない。

5 車体

(1) 外観、形状

外観形状に影響を及ぼすテーピング処置は許されない。エアウイング、オーバーフェンダー、スポイラーは純正部品のみが認められ、それぞれを単独で取り付けることも認められるが、当初の形状から改造することは禁止される。

補助的付加物の取り外しにより、配線、配管等を固定するためのボルト穴を開ける程度の最低限の車体改造は認められる。

外観形状の悪い車両は出走を拒否される場合がある。

(2) フロントウィンドウガラス

JIS マーク表示のある、合わせガラスを使用することが義務付けられる。

(3) サイド及びリヤウィンドウガラス

塗装及び色付フィルム、ステッカー等を貼り付けることは禁止される。リヤウィンドウに沿って上部 8cm の幅は広告シール等の貼り付けが許される。

サイドウィンドウに対し無色透明なフィルム等での飛散防止策を施すことを推奨する。

AE92 に限り、サイドおよびリヤガラスをアクリル製のものと交換することが許される。

(4) 車室

車室とトランクルームは金属板、あるいは非可燃性物質板により隔離すること。2ボックスカーは燃料タンク及びその給油口、吸入パイプ等を金属板または非可燃性物質板により完全に隔離すること。

(5) トランク、リヤゲートダンパー

取り外すか内部のオイル、ガス等を抜くことにより作動しないようにしなければならない。

(6) ライト類

ライト点灯時に当初の照度を保持すること。また、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。

(7) 補強

スポット溶接の打点追加による補強も許される。

(8) 補助的付加物

ウォッシュータンク、ラジエターリザーブタンクは自由。プルドン管タイプの油圧計を取り付ける場合は接続部がダッシュボード内、或は隔壁により搭乗者に対

する保護対策が取られていれば許される。

燃圧計は電気式の場合を除き追加取付けは禁止する。
自車のタイム計測を目的とする計測装置を取り付けることは出来る。ただし、取付けに関しては搭乗者に危険にならないように考慮する事。

(9) 消火器

消火器取付けのためのブラケットは、複数の直径6mm以上のボルトを使用し、1ヶ所に最低厚さ3mm、面積20cm²以上の補強板の使用により強度を確保すること。尚、その型式、容量、総重量、種類及び点検年月日を容器の上に表示ラベルを貼って、明示しなければならない。

(10) エアージャッキ

エアージャッキの使用は許されない。

(11) フロアプレート

ドライバー足下のフロアプレートの取付けは許される。

(12) 牽引用穴あきブラケットの取付け方法は、次の要件を満たすこと。

①ボルト止めの場合：複数の直径8mm以上のボルトを使用すること。

②溶接の場合：合わせ部分は、全周にわたって溶接されていること。スポット溶接は認められない。

(13) ロールバー

①2017年JAF国内競技車両規則第1編第4章第4-30図に記載の任意の補強は富士チャンピオンレースには適用されない。

②安全性を高める為にフロントピラー（Aピラー）とセンターピラー（Bピラー）に取り付け部を部分的に設けることは許される。但し、板材による補強は上記以外許されない。

③N1600クラスは、ドアバーの取付けを車両の運転席側、助手席側共に義務づける。取付けは2017年JAF国内競技車両規則第1編第4章第6条6.3.2.1.2)に準ずる。

(14) ストラットタワーバー

N1000クラスのヴィッツについては下記品番の部品の使用及び、同等と主催者が判断した部品の使用が認められる。

53607-NP101

最低重量

N1000：660kg

N1400：750kg

	AA34S	775kg
N1500 :	NCP91	910Kg
	DE5FS	870kg
N1600 :	AE92	830kg
	AE101	850kg
	EG6	930kg
	EK4	940kg
	EK9	950kg

最低重量を満たすためバラストを搭載することは認められるが、取り付けについては以下に従うこと。

バラストは個体であり1個に対して少なくとも8mm以上のボルト3本と、鋼鉄板で最少厚さ3mm及び最少面積40cm²以上の補強板により車体とサンドウィッチ構造にすること。

N1600クラスのEG6、EK4、EK9、N1400クラスのAA34S、N1500クラスについては、性能均衡化を目的に年度途中であっても変更する場合がある。

7 音量規制

音量は105dB (A) に規制する。

計測は2017年JAF国内競技車両規則に定める3mの基準とする。

8 統一解釈

本規定はできる限り変更、改造の範囲を最小限に留め、廉価なレース用マシンで平等な条件の元に一人でも多くの人々が参加できることを目的に作成されたものであり、本規則の解釈に疑義が生じた場合は主催者連合による解釈を持って最終とする。本規定は予告期間を明示し、変更を行う場合がある。

付則⑤

AE86 車両規定

2017年JAF国内競技車両規則第5章第1条に合致し、JAF登録車両として指定された車両とし、2017年JAF国内競技車両規則第3章、第4章及び第5章に準拠し、さらに次の各項に従うこと。2017年JAF国内競技車両規則第3、4、5章並びに当規定に定められていない項目は全て当初のままで、変更、改造は一切許されない。

参加車両規定の部品の交換及び変更、改造は次の通り定義する。

①部品の交換

- A) 使用できる部品は国内向け販売車両と同一の車両形式の純正部品のみとし、輸出車両用部品を使用してはならない。
- B) マイナーチェンジ車両の部品は同一型式であり、修正、改造することなく使用でき、かつ、主催者連合からの使用許可公示時点から使用が許される。
- C) 次に規定する ASSY 部品から分解した単一部品を組み替えること、あるいは単一部品を組み合わせる事により車輛製造者（メーカー）が製造した当初の部品と異なる ASSY 部品となってはならない。

- (1) エンジン ASSY
- (2) トランスミッション ASSY
- (3) デファレンシャル ASSY
- (4) ディストリビューター ASSY
- (5) キャブレター ASSY
- (6) ターボチャージャー ASSY
- (7) 修復不能なボディー

修復出来ない場合、打刻により同一型式が証明できることを条件に交換することができる。ただし公式予選後の交換は許されない。

- D) 自動車製造者（メーカー）が互換性を認めていない部品で特に交換の許される部品は、主催者連合の承認により公示された物に限られる。

部品の変更を行った場合はパーツカタログ或はメーカーが発行する車両解説書、修理書等の公式文書のコピーを改造申告書に添付して提出すること。

部品番号及び部品名称がこれらの文書により現品と照合、確認できること。

車検時に於てこの照合、確認ができない場合は無資格車として参加を拒否される。

②変更、改造は次の通り定義される。

- a) 変更：同じ部品でないものに変える。
- b) 改造：元の部品に何等かの工作を加える。

1 参加車両

JAF 登録車両の AE86。

2 エンジン

車両と同一製造者の他の公認車両または登録車両の生産エンジンであれば、別車種のエンジンを搭載することができる。ただし、エンジンの位置とその取り付け方法の変更は許されない。

- (1) エンジンクーリング

電動ファンの駆動用スイッチの変更は許される。クーラー用に取り付けられた電動ファンはクーラーコンデンサーを取り外した場合には同時に取り外すこと。ラジエーター周辺に取り付けられているボルトオンのダストカバー類は取り外すことは許されるが当初から設定の無い導風のための装置を追加することは、その装置類が暫定的であっても許されない。ラジエーターの容量を変更する場合は、コア外周部の導風板等の取付けは許されない。

- (2) インジェクションシステム
フューエルインジェクションの調整部の車室内設置、及び当初のセンサー類の変更は禁止する。
- (3) オイルキャッチタンク
オイルキャッチタンクは競技中のクラッシュで容易に破損しない位置に、また排気管等の熱により着火しない位置に設置すること。
- (4) エアクリーター
取り外すことができるフィルターボックス前部に位置するボルトあるいはバンド等により装着されたパイプ、ダクトおよびフィルターボックスとキャブレター、あるいはスロットルボディ間のホースに補助的に取り付けられている装置（吸気音防止レゾネータ、ブローパイガス還元ホース等）について、取り外さない場合は当初のままでなければならない。
- (5) ECU
純正部品を使用すること。ただし、加工・変更等の改造は許される。
- (6) 吸気系統
スロットルボディより前方のみ自由。
- (7) 排気系統
自由。ただし、材質はスチールに限定される。
排気口は後方排気でなければならない。排気管取り付けのための車体への改造は許されない。

3 電装品及び補機類

- (1) 点火系統
フルトランジスター方式への変更、CDIの取付けは許されるがディストリビューターの外観、形状は当初の部品と同一のこと。
同時点火方式への変更は同一型式車両に設定が有る場合のみ許され、改造を伴う取付けは禁止される。同時にピックアップ取付けのためにフライホイール、クランクプーリー等は同一型式車両のものに限り変更が認められ、改造による取付けは認めない。

これらを変更するための部品類は車室内に設置することは禁止する。

同時点火方式への変更を行った場合メーカー発行の公式文書（車両解説書、修理書等）のコピーを改造申告書に添付し同一性を証明すること。添付による証明が出来ない場合は、参加を拒否される場合がある。

- (2) ステアリングロック取り外しに伴い、イグニッションキーの位置は変更できる。

4 シャシー

- (1) トランスミッション、デファレンシャル
同一型式のものを使用した場合、ギヤレシオは改造申告書に記載して申告することを義務付ける。
ファイナルギアは自由。但し、取付けはボルトオンでなければならない。
- (2) ホイール
ホイールスペーサーの使用は禁止される。
- (3) タイヤ
2017年JAF国内競技車両規則第5章第4条4-3の規定に適合した下記メーカーのタイヤを使用する事。
使用タイヤを証明するために資料の提出を求められた場合は車両仕様書（カタログ）、説明書、修理書等の書面の提出を義務づける。
公正と安全を期すためにレース終了後の車両検査に於いてもスリップサインが出てはならない。ただし、最内側及び最外側の溝は、この限りではない。
(株)ブリヂストン、住友ゴム工業(株)、横浜ゴム(株)
- (4) ストラット、ショックアブソーバー
取付け部はボルト径、取付け穴径を含み一切の変更改造も許されない。
アッパーマウントのみ自由。ただし、車体への改造は許されない。
- (5) ブレーキ
 - ①倍力装置は位置、外観形状及び内部構成部品は維持しなければならない。ただし、マスターシリンダーを直接作動させるための最低限の変更は許される。
ブレーキ冷却ダクトの装着は認められない。
 - ②フロントブレーキキャリパー及び、フロントディスクローターは当初の形状及び、機能を保持することを条件に交換が許される。

5 車体

- (1) 外観、形状
外観形状に影響を及ぼすテーピング処置は許されな

い。エアーウイング、スポイラーは純正部品のみ、フェンダーアーチは純正及び合成樹脂、軽合金が認められ、それぞれを単独で取り付けることも認められるが、当初の形状から改造することは禁止される。

補助的付加物の取り外しにより、配線、配管等を固定するためのボルト穴を開ける程度の最低限の車体改造は認められる。

外観形状の悪い車両は出走を拒否される場合がある。

- (2) ボンネット、トランクリッド（リアゲートを含む）、フロントフェンダー、バンパーステ

形状、主要構成要素を変えない限り合成樹脂、または軽合金への交換が許される。ただし、カーボンの使用は許されない。十分な強度を有し、走行中開かないようにすること。

- (3) フロントウィンドウガラス

JIS マーク表示のある、合わせガラスを使用することが義務付けられる。

- (4) サイド及びリヤウィンドウガラス

塗装及び色付フィルム、ステッカー等を貼り付けることは禁止される。リヤウィンドウに沿って上部 8cm の幅は広告シール等の貼り付けが許される。

サイドウィンドウに対し無色透明なフィルム等での飛散防止策を施すことを推奨する。

サイドおよびリヤガラスをアクリル製のものと交換することが許される。

- (5) 車室

車室とトランクルームは金属板、あるいは非可燃性物質板により隔離すること。

2ボックスカーは燃料タンク及びその給油口、吸入パイプ等を金属板または非可燃性物質板により完全に隔離すること。

- (6) トランク、リアゲートダンパー

取り外すか内部のオイル、ガス等を抜くことにより作動しないようにしなければならない。

- (7) ライト類

ライト点灯時に当初の照度を保持すること。また、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。

- (8) 補強

スポット溶接の打点追加による補強も許される。

- (9) 補助的付加物

ウォッシュータンク、ラジエターリザーブタンクは自由。プルドン管タイプの油圧計を取り付ける場合は接続部がダッシュボード内、或は隔壁により搭乗者に対

する保護対策が取られていれば許される。

燃圧計は電気式の場合を除き追加取付けは禁止する。
自車のタイム計測を目的とする計測装置を取り付けることは出来る。ただし、取付けに関しては搭乗者に危険にならないように考慮する事。

(10) 消火器

消火器取付けのためのブラケットは、複数の直径6mm以上のボルトを使用し、1ヶ所に最低厚さ3mm、面積20cm²以上の補強板の使用により強度を確保すること。尚、その型式、容量、総重量、種類及び点検年月日を容器の上に表示ラベルを貼って、明示しなければならない。

(11) エアージャッキ

エアージャッキの使用は許されない。

(12) フロアプレート

ドライバー足下のフロアプレートの取付けは許される。

(13) 牽引用穴あきブラケットの取付け方法は、次の要件を満たすこと。

①ボルト止めの場合：複数の直径8mm以上のボルトを使用すること。

②溶接の場合：合わせ部分は、全周にわたって溶接されていること。スポット溶接は認められない。

(14) ロールバー

① 2017年JAF国内競技車両規則第4章第4-30図に記載の任意の補強は富士チャンピオンレースには適用されない。

②安全性を高める為にフロントピラー（Aピラー）とセンターピラー（Bピラー）に取り付け部を部分的に設けることは許される。但し、板材による補強は上記以外許されない。

③ドアバーの取付けを車両の運転席側、助手席側共に義務づける。取付けは2017年JAF国内競技車両規則第4章第6条6.3.2.1.2)に準ずる。

6 安全燃料タンク

安全燃料タンクの装着が義務づけられる。

取り付ける為の最低限の車体改造は許され、取付け場所は当初の位置か前後いずれかの荷物室に限られる。

安全燃料タンクがバッテリーと同一場所に設置される場合、ショート、液洩れ防止の為、覆われていなければならない。

7 最低重量

810kg

最低重量を満たすためバラストを搭載することは認められるが、取り付けについては以下に従うこと。

バラストは個体であり1個に対して少なくとも8mm以上のボルト3本と、鋼鉄板で最少厚さ3mm及び最少面積40cm²以上の補強板により車体とサンドウィッチ構造にすること。

8 音量規制

音量は105dB(A)に規制する。

計測は2017年JAF国内競技車両規則に定める3mの基準とする。

9 統一解釈

本規定はできる限り変更、改造の範囲を最小限に留め、廉価なレース用マシンで平等な条件の元に一人でも多くの人々が参加できることを目的に作成されたものであり、本規則の解釈に疑義が生じた場合は主催者連合による解釈を持って最終とする。本規定は予告期間を明示し、変更を行う場合がある。

付則⑥

86 & BRZ 車両規定

参加車両は下記の車両規定に従ったものとし、本規定に定められていない項目については、2017年JAF国内競技車両規則第1編レース車両規定、第3章（一般規定）、第4章（安全規定）、第5章（量産ツーリングカー N1）に従っていないなければならない。

第1条 参加車両と定義

1.1) 参加車両

トヨタ 86（型式：ZN6）

スバル BRZ（型式：ZC6）

1.2) 定義

純正部品：同一車両用部品として通常の販売方法により販売されている部品。

（メーカーオプション品を含む）

指定部品：主催者より使用が認められた部品。指定部品以外の使用は、純正部品を含み認められない。

認定部品：主催者より使用が認められた部品。認定部品以外に純正品の使用も認められる。

※主催者が認めた（車両規定及びブルテンに記載されている）場合を除き、指定部品・認定部品に対する一切の加工（修正加工を含む）・調整・改造は認められない。

第2条 許可される変更及び、部品の交換

本章によって許されていないすべての変更および調整仕上げは厳禁される。

車両に対して行なうことのできる作業は、通常の整備に必要な作業または使用による磨耗、事故によって損傷した部品の交換に必要な作業のみである。許可されている変更および付加物の制限については後期で規定される。これら以外に、使用による磨耗、事故によって損傷した部品は、いずれも、損傷した部品と全く同一の日本国内で販売されている部品によってのみ交換が許される。

第3条 エンジン

3.1) 気筒容積

変更は許されない。

3.2) サーモスタット

自由。

3.3) 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。

3.4) エアクリーナー

エアフィルターは自由。ただし、エアフィルターボックスは当初のままでなければならない。フィルターボックス前部に位置するボルトあるいはバンド等により装着されたパイプ、ダクトおよびフィルターボックス、あるいはスロットルボディ間のホースに補助的に取り付けられている装置（吸気音防止レゾネーター、ブローバイガス循環ホース等）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。

3.5) オイルポンプ

シムおよびスペーサーによる油圧の調整機構に限り変更が許される。

3.6) 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許されない。

3.7) インジェクションシステム

インジェクションシステムの変更は許されない。

3.8) 燃料ポンプ

安全燃料タンクを装着した場合に限り、燃料ポンプを変更することが認められ、元のポンプを取り除くことが許される。

3.9) バルブスプリング

バルブスプリングは自動車製造者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交換することができる。

3.10) バルブおよびバルブシート

バルブガイド、バルブシートは基本車両に設定されている純正部品への変更は許される。

3.11) カムシャフト

基本車両に設定されている純正部品への交換は許される。

3.12) 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。

3.13) ヘッドガスケット

ヘッドガスケットの変更は許される。

3.14) 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。

3.15) フライホイール

基本車両に設定されている純正部品への変更は許される。

3.16) 電気系統

3.16.1) ECU

純正部品を使用すること。ただし、プログラム変更等は許される。

スピードリミッター、VSC および TRC 機能の解除が可能な諸装置の追加のみ許される。取り付けに伴う最小限の加工は許される。

3.16.2) バッテリー

取り付け位置は当初のままに交換、変更は自由。

3.17) 吸・排気系統

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、ポート内面に段付修正を行う場合、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。

3.17.1) 吸気系統

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うことも許される。

3.17.2) 排気系統

排気マニホールドは防熱措置を施すことは許されるが、確認作業のため全面的に覆うことはできない。排気マニホールド後方の部分は材質を除き自由とするが、取り外した場合、排気口の位置は燃料タンク後方で地表から最大高さ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。

3.17.2.1) 排気口

排気口はホイールベースの中央を通る垂直面の後方になければならない。

3.17.2.2) 消音器を取り付ける場合

ブラケットの取り付けを除き、車体の改造は許されない。

3.17.2.3) 触媒装置

排気マニホールド側に当初より装着されている触媒（キャタライザー）の変更は許されない。

3.18) ウォーターラジエター

車体側取り付け部の変更がなければ容量およびラジエターキャップ圧力の変更が許される。
ホース類の変更は許される。

3.19) エンジンオイルクーラー

オイルクーラーの取り付けおよび変更は許される。
元のオイルクーラーを取り外すことも許される。ただし、車体外部への取り付けは認められない。

第4条 シャシー

4.1) クラッチ

取り付け方法および枚数の変更を行わなければ、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。

4.2) トランスミッション、デファレンシャル

基本車両に設定されている純正部品への変更は許される。シフトレバーはボルトオンでのみ取り付けられる変更および改造が許される。
リミテッドスリップデフは、いかなる改造も伴わずボルトオンでの取り付けのみが許される。

4.2.1) オイルクーラー

空冷式オイルクーラーおよび電動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。

4.3) タイヤ及びホイール

4.3.1) タイヤは公道走行の許される一般市販ラジアルタイヤとし、4輪とも下記メーカーの同一銘柄（コンパウンド含む）を使用しなければならない。

株式会社ブリヂストン、横浜ゴム株式会社、住友ゴム工業株式会社

タイヤサイズ：205/55R16

ただし、以下の銘柄の使用は禁止する。

株式会社ブリヂストン：RE11-A 2.0/RE11-A 3.0/RE11-A 4.0

横浜ゴム株式会社：ADVAN A08B

住友ゴム工業株式会社：DIREZZA Z II STARSPEC α /DIREZZA Z II STARSPEC β

※その他の銘柄においても技術委員長の判断で禁止することがある。

4.3.2) ホイールの材質は、スチール製以外のものはアルミ合金製とし、JWLまたはVIAマークの有るものとする。

使用可能なホイール幅：5½J、6J、6½J、7J、7½J

4.3.3) タイヤおよびホイールは、いかなる場合も車両の他の部分と接触してはならない。ホイールのオフセットは自由。ただし、スペーサーは禁止される。

4.4) ストラットおよびショックアブソーバー

取付け部はボルト径、取付け穴径を含み一切の変更改造も許されない。

アッパーマウントはフロントの変更は自由とし、リヤは金属への変更を除き、材質および強度の変更が許される。

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。

当初から取り付けられているものを除き、シェルケースの別タンクシステムは許されない。また、シェルケースの材質の変更は許されない。

走行中に減衰力を変更できるシステムの搭載は許されない。

ストラットとナックルアームが一体構造となっている場合は、当初のナックルアームのタイロッドとの連結点の座標および材質が保持されていることを条件に、ナックルアームの変更が許される。

4.5) ストラットタワーバー

車体への取り付け位置、取り付け方法および数を変えなければ変更することが許される。

ストラットタワーバーが当初から取り付けられていない車両の場合、ストラットタワーバーを、ストラット

アッパー取り付けボルトのみを利用して取り付けることが許される。

4.6) スプリング

車体への取り付け位置、取り付け方法、作動原理、およびスプリングの数を変えなければ、変更は許される。

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。

4.7) スタビライザーおよびスタビライザーブッシュ

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も許される。ただし、可変式スタビライザーへの変更は認められない。

形状および寸法の変更が無ければ、スタビライザーブッシュは、金属以外の他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。

4.8) ブレーキ

4.8.1) パッドおよびブレーキホースの交換、変更は許される。

4.8.2) 当初のフォグランプ装着の為の開口部を使用しフロントのみフレキシブルダクトによる冷却ダクトの装着が許される。ただし、車体の外観形状に変更があってはならない。左右のダクトの各々の内径は75mm以下とし、その数は各々1本とする。

4.8.3) ディスクブレーキのバックプレートの取り外しは許される。サーボブレーキとの接続を外すことはできるが、取り外してはならない。

4.8.4) アンチロック装置との接続を外すこと、およびアンチロック装置を取り外すことは許される。プロポーションバルブを取り外すことも許される。また、取り外しに伴うパイプの修正、変更が許される。運転者が走行中に調整不可能なプロポーションバルブの追加は許される。

4.9) 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に変更する場合、クイックリリース機能は、ステアリングホイール軸と同中心のフランジにより構成されていなければならない。フランジは陽極処理にて黄色く着色されるか、その他の耐久性のあるコーティングにより黄色く着色され、ステアリングホイール裏側のステアリングコラムに取り付

けられなければならない。ステアリングの軸に沿ってフランジを引くことによりリリースが行われなければならない。

ステアリングホイールの上下位置の調整は許される。パワーステアリングのポンプと配管の接続を外すこと、およびそれらを取り外すことは許される。

ステアリングロックは機能を解除しなければならない。しかし、当該機能部分以外は変更されてはならない。

4.10) ペダル類

安全性、操作性を向上させる目的でペダルパッドを変更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のみ、ロッドおよびプレートをボディ構造部へ連結するという簡易補強が許され、ストラットタワーバーと一体化することも許される。

4.11) 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、金属への変更を除き、材質および硬度の変更が許される。また、スグリタイプのものをソリッドタイプに変更することが許される。

4.12) ドライブシャフト

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。

第5条 車体

5.1) 外観、形状

車体の外観や形状を変更することは許されない。ただし、安全燃料タンクを搭載するために必要な最低限の車体の改造（切除は不可）、および漏出防止カップリング取り付けに伴う部材の付加および切除は認められる。

アンダーカバーを取り外すことは許される。

5.2) 板厚

車両のすべての車体パネルは常に基本車両の当初の材質および厚さと同一でなければならない。（±10%の許容公差を認める。計測は平面もしくは大きな半径を有する部分で行われる。）

5.3) 座席

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、シートレール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。

5.4) 室内ミラーおよび室外ミラー

室内ミラーの追加を含め、変更は許されない。

5.5) 窓ガラス

5.5.1) フロントウィンドウ

フロント

ウィンドシールド：2017年JAF国内競技車両規則第4章“公認車両および登録車両に関する安全規定”第9条に適合しなければならない。

第4章第9条

ウィンドシールド：前面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。その外側表面には、1枚あるいは複数枚の無色透明なフィルムを取り付けることができる。上端からガラス面に沿って10cmの幅で幻惑防止処置を施すことは許される。

5.5.2) サイドウィンドウ

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の飛散防止対策を施すことを推奨する。

5.6) ドア

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ことは許されない。またボルトオンであってもサイドドアビームを取り外してはならない。

ドア内部に衝撃吸収のため難燃性の衝撃吸収材を充填することが許される。

電気式巻き上げ装置を手動式巻き上げ装置に取り替えることが許され、取り付けのための最低限の改造は認められる。

5.7) ライト

前照灯、尾灯、制動灯、方向指示灯は正常に作動しなければならない。

5.8) 補助前照灯

補助前照灯の追加、変更、交換または取り外しが許される。取り外す場合、装着部は当初のものを残さなければならない。

5.9) 補強

車体の補強は、使用される材料が当初の形状に沿いそれと接触していれば許される。複合材料（カーボンを除く）による補強は片面にのみ許される。また、車体（排気系を含み）、ならびにサイドシル・各メンバー等の空洞部を充填することにより補強することができる。

補強によって標準部品の取り付けに影響があってはならない。

5.10) 補助的付加物

補助的付加物の取り外しは、その配線も含み許される（例えば、マッドガード、アンダーガード、ストーンガード、室内照明、ラジオ、ヒーター、エアコン、モール類、エアバッグ、ホーン、リアワイパー等）。

計測器（データロガー、センサー、配線を含む）の取り付け、または取り外しが認められる。

絶縁材を車両の床下、エンジン室、トランク内やホイール格納アーチ部から除去することは許される。シャーシ／車体部にあって、ボルトオンで取り付けられている使用していない支持体は取り外すことができる。

ヒールレストや消火器の取り付けブラケットおよび類似目的の部品、後部隔壁を新たに室内に設置することは許されるが、難燃材質であることおよびボルトなどで確実に車体に固定されていなければならない。

5.11) エアジャッキ

エアジャッキの使用は許されない。

5.12) ロールケージ

N1 規定を満たすものとし、下記認定部品ロールケージの使用を推奨する。

トヨタテクノクラフト株式会社（TRD）ロールケージ

第6条 配管・他

6.1) 配管

オイルキャッチタンク等の取り付けに伴う最小限の変更のみ許される。

6.2) 安全燃料タンク

2017年 JAF 国内競技車両規則第4章“公認車両および登録車両に関する安全規定”第12条に基づく安全燃料タンクに交換することが許される。

取り付けのための車体の改造は、第5条 5.1) で認められた改造を除き禁止される。タンク下部の最低地上高は10cm以上であること。

取り付けに伴う燃料配管の変更は許される。

6.3) 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。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。

6.4) 消火器

消火器取付けのためのブラケットは、複数の直径6mm以上のボルトを使用し、1箇所最低厚さ3mm、面積

20cm以上の補強板の使用により強度を確保すること。
尚、その形式、容量、総重量、種類及び点検年月日を
容器の上に表示板を貼って、明示しなければならない
い。

6.5) 音量規制

音量は 105dB (A) に規制する。計測は 2017 年 JAF
国内競技車両規則に定める 3m の基準とする。

6.6) 最低重量

1,110kg とする。

6.7) 統一解釈

本規定はできる限り変更、改造の範囲を最小限に留め、
廉価なレース用マシンで平等な条件の元に一人でも
多くの人々が参加できることを目的に作成されたも
のであり、本規則の解釈に疑義が生じた場合は主催者
連合による解釈を持って最終とする。本規定は予告期
間を明示し、変更を行う場合がある。

【問い合わせ】

認定部品（ロールケージ）に関してのご質問

トヨタテクノクラフト株式会社（TRD 営業本部）

〒 222-0002 神奈川県横浜市港北区師岡町 800

TEL : 045-540-2121 <http://www.trdparts.jp/>

付則⑦

FCR - F 車両規定

第 1 条 規 定

1.1) 参加車両

F4 アルミモノコック車両のみ参加することができる。

1.2) スロットルリングフランジについての変更の予告

予告期間をもって F4 のスロットルリングフランジを
変更する権利を留保する。

1.3) 危険な構造

自動車危険とみなされた場合、その車両は競技会の
審査委員会によって除外されることがある。

1.4) 規則の遵守

車両は、競技期間中いかなる時でも、これらの規則に
合致していなければならない。

1.5) 測 定

すべての測定は、車両が平坦な水平面上に静止した
状態で行われなければならない。

1.6) 競技参加者の義務

競技参加者は競技期間中、いかなる時でも自己の F4

車両が本規定に合致していることを、車両検査委員および競技会審査委員会に立証する義務がある。

- 1.7) アクティブサスペンション
アクティブサスペンションは禁止される。
- 1.8) 材質規制
以下の材質は使用を禁止する。
マグネシウム／チタニウム／カーボン／ケブラー
- 1.9) クロームメッキ
サスペンションに対するクロームメッキは禁止される。

第2条 車体と寸法

- 2.1) 車 幅
 - 2.1.1) ステアリングホイールを直進状態にしたときのコンプリートホイールを含む車体の全幅は1700 mmを超えてはならない。
 - 2.1.2) フロントホイールの中心線より前方の幅
フロントホイールの中心線より前方の車体の全幅は1300 mmを超えてはならない。
 - 2.1.3) フロントホイールとリアホイール間の形状
フロントホイールの中心線より後方とリアホイールの中心線の前方にある車体の最大幅は1300 mmを超えてはならない。この中に衝撃吸収構造体は含まれる。エアボックスを除き、リアホイールの中心線より前方の車体で、リアコンプリートホイールの高さより情報の車体のいかなる部分も、車両の縦方向軸の中心から450 mmを超えてはならない。
 - 2.1.4) リアホイールの中心線より後方の幅
リアホイールの中心線から後方の車体の幅は、900 mmを超えてはならない。
- 2.2) オーバーハング
リアホイールの中心線より後方600 mm以降の所に車両のいかなる部分もあってはならない。
フロントホイールの中心線より前方1000 mm以上の所には、車両のいかなる部分もあってはならない。ホイールの中心線とは左右のハブセンター間を結ぶ中心線をいう。
- 2.3) 高 さ
ドライバーが正常に着座し、また正常にレース装備した車両のいかなる部分も、安全ロール構造体を除き、地上から900 mmを超えてはならない。
安全ロール構造体のうち、地上高900 mmを超える部分は、車両の性能に大きく影響を与えるような空気力学的形状を持ってはならない。
- 2.4) ホイールベース／トレッド

最小ホイールベース：2000 mm

最小トレッド：1200 mm

2.5) フラットボトム

2.5.1) 前部コンプリートホイールの後端と後部コンプリートホイールとの前端との間にあって、車両の真下から見える車体の全ての構成部分は、 ± 10 mmの許容範囲内で1つの平面上（フラットボトム）に位置しなければならない。

また、フラットボトムの後端はリアコンプリートホイールの前端より後方でリアコンプリートホイール軸で終結しなければならない。これらすべての部分は、いかなる状況下にあっても、均一で、固形で、堅固で、硬直なソリッドパネルのみが許され（ハニカムサンドイッチ構造は禁止）（車体／シャシー構成部にしっかりと取り付けられていること）不浸透性の表面でなければならない。これらの部分によって形成される表面の周囲は、最大半径50 mmの上向きに湾曲させることができる。フラットボトム後端部の形状は、上向きに平面で立ち上げることが許されるが、その高さはフラットボトムを形成する平面から上方に20 mm以内とする。

2.5.2) ± 10 mmの許容差が、考えられる製造上の問題点を網羅するために規定に導入されているが、これは“フラットボトム”の精神に反する設計を許すためのものではない。

2.5.3) いかなるスキッド、スカートあるいは“フラットボトム”から突き出している他の装置（上と同様に導入された ± 10 mmの許容差）も、本条文に関連する規定に抵触するため、フラットボトム区画から取り除かなければならない。

2.5.4) 車両の底部を防護するため、スキッドをフラットボトム区画の外に配置することができるが、本規則第2条「車体と寸法」を遵守しなければならない。

2.5.5) 車両の空気力学的性能に影響する車両の他のすべての特定の部分は、本条文に関連する規定を順守しなければならない。

例えば、前部ウイング末端の板状部（翼端部）は、柔軟であってならず、かつ1枚の平板であっても空気力学的性能に影響を及ぼすいかなる部品も追加することを禁止する。

フロントホイール軸より前方と車両の縦方向軸の中心線から200 mm以上離れたすべての車体構造は、“フラットボトム”により形成される平面に25 mm以上接近させてはならない。

2.5.6) 上記フラットボトムの後端より前方において地表と車両の主要部分との間を全面的あるいは部分的に遮断するような空気力学的構造物は一切禁止される。(ディフューザー構造等の禁止)

車両の空気力学的影響を有する特定の部分は；

- 車体に関する規則に合致していなくてはならず、
- 車体の主要部分に完全に取り付けられていなくてはならず（しっかりと取り付けられるとは、固定されていない部分があってはならないという意味である。）
- 車体の突出部と固定されていなくてはならない。車両の主要部と地表との間隙を連結するいかなる装置あるいは構造物は、あらゆる状況下でも禁止される。

いかなる状況下であっても本条によって規定される表面によって生ずる幾何学平面より下部に位置してはならない。

2.6) ウイング

各フロントおよびリアウイングは1枚で構成され2枚以上で構成することは禁止する。なお、ウイングの形状は前方および上方から見て長方形であること。ウイングにガーニーフラップの取り付けが許されるが、形状は一直線に曲げたものでウイングの後端から後方10 mm以内とし隙間を開けてはならない。

各ウイングの翼端板は平板であること。

2.7) エンジンの搭載位置

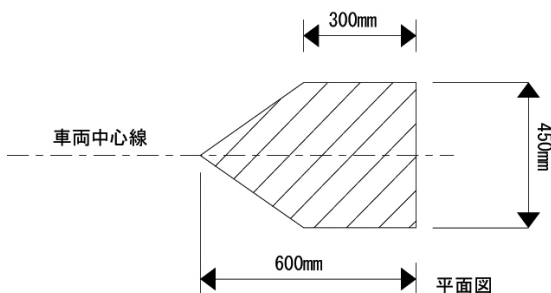
エンジンブロック背面（バルハウジングと接する面）はリアホイールの中心線より260 mm以内とする。

2.8) コクピット

2.8.1) コクピット開口部

コクピットに入るための開口部は図に示される水平板（テンプレート）がステアリングホイールを取外した状態で車両上部から垂直に挿入できるものでなくてはならない。テンプレートをコクピットの開口部の最下端より下に25 mm下げることが可能でなくてはならない。

ドライバーは、ドアを開けたり、その他の部分を移動させることはなく、乗降できなくてはならない。



第12-1図

2.8.2) 脱出時間

コクピットは、ドライバーが通常の位置に着座し、すべての運転装置を取り付け、安全ベルトを締めてステアリングホイールが最も不都合な状態にあっても、ドライバーが5秒以内に外に出られるように設計されていなければならない。

第3条 重量

3.1) 車両の最低重量

555kg

3.2) バラスト

バラストはその取り外しに工具を必要とするような方法で固定されるならば使用する事が許される。技術委員が封印を施す事ができるようなものでなければならない。

第4条 エンジン

4.1) エンジンの種類

レシプロピストンによる JAF 公認車両または登録車両のエンジンが使用できる。輸出用を含む純正部品の使用が認められる。

4.1.1) 最大容積

2000cc を含み 2000cc までとする。

4.1.2) シリンダーの最大数

最大4とする。

4.1.3) 過給装置は禁止される。

4.2) 吸気系統

シリンダーヘッドとスロットルリングフランジの外側の間にある吸気系統すべての要素。

4.3) エンジンの改造

エンジンブロックおよびシリンダーヘッドの鋳造品もしくは機械加工の完成したものは、JAF 公認車両ま

たは登録車両に搭載されたものでなければならない。規定によって許されていない、すべての変更および調整、仕上げは厳禁される。

エンジンに対して行うことのできる作業は、エンジン性能の個体差をなくし、性能を向上させると同時に恒久的にコストの削減を目的とした作業のみである。

具体的には、鋭角部の除去、角部のR作業、シリンダーヘッドポート内の研磨加工、クリアランスの調整作業である。ただし、元の寸法を変更する事は許されない。元の寸法とは車両公認書またはエンジン供給者が作成した当該エンジンの諸元表に記載された寸法のことである。

これら以外に使用による摩耗事故によって損傷した部品は、いずれも損傷した部品と全く同一の日本国内で購入できる（輸出用を含む）部品によってのみ交換が許される。シリンダーヘッドとエアボックスの間の吸気装置は自由とする。

ただし、吸気系の長さを可変できる装置、およびそれに類する装置はすべて禁止する。また空気の量をコントロールするスロットルバルブの径は最小43 mm、最大45 mmで最大4個までとする。吸／排気ポートは切削による加工は自由。ただし、肉盛り等、材料の付加は方法の如何を問わず許されない。また、ポートに対するインサート等の加工も許されない。

円形断面を有する、長さ3 mm、直径25 mmの並行孔のスロットルリングフランジを取り付けること。エンジンに吸入される空気はすべてこのスロットルリングフランジを通過すること。

スロットルリングフランジは、金属製でなければならない。

エアボックスの材質は多孔性でない限り自由とするが容積は最大9.5ℓとする。

また、エアボックスはコンプリートホイールから150 mm以上離れていなければならない。

マニホールド、インジェクター、エアボックスおよびスロットルリングフランジを含む全吸気系は長さ1000 mm、幅500 mm、高さ500 mmの箱に納まるものでなければならない。ただし、水平対向エンジンについては、スロットルリングフランジは500 mm×500 mm×380 mmを超えることのないエアボックスに取り付けること。

吸気系はシリンダーヘッドと一体でエンジンから取外しうよう規定される。

4.3.1) シリンダー径のボーリングリミットは0.5 mmまで

許され、ピストン径も変更することができる。ただし、軽量加工および非純正部品の使用は許されない。また、気筒容積は 2000cc を超えてはならない。

4.3.2) サーモスタット

サーモスタットは自由。

4.3.3) オイルフィルター

オイルフィルターは自由。

4.3.4) ヘッドガスケット

ヘッドガスケットは自由。

4.3.5) カムシャフト、カムギア、バルブスプリング、バルブシート、バルブリフター、ロッカーピボット、バルブクリアランスの調整機構は自由とする。ただし、可変バルブタイミングシステムの使用は禁止される。これに伴う最小限の改造は許される。材質の変更も禁止される。

4.3.6) 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。ただし、バルブとの接触をさける加工は全ピストンに許される。クランクシャフトの最低限のバランス調整は許される。シリンダーブロックのクランクキャップ部分に対するステフナー（補強材料）の取り付けは、そのボルトを含め許される。ただし、その取り付けは既存のボルト穴を利用しなければならない。

4.3.7) ドライサンプ方式への変更は許される。（オイルパン、オイルポンプ駆動用ベルト、プーリーの変更も含む）オイルパンはクランクケースへの取り付け以外には、シャーシ、フレームへの取り付けのみ許され、トランスミッション、ベルハウジングへの結合は許されない。

4.3.8) フライホイール

フライホイールは自由とする。ただし、材質は鉄製で重量は 2.5kg 以上とする。

4.3.9) インジェクター、燃料ポンプ

インジェクターおよび燃料ポンプは、JAF 公認車両または登録車両のものとする。ただし、インジェクターの数は最大 4 個とする。

4.3.10) シリンダーヘッド

シリンダーヘッドの平面研磨は自由とする。

4.3.11) スターター

スターターモーターは電気式であれば自由とする。

4.3.12) オルタネーター

オルタネーターの容量、形式、取り付け方法は自由とする。オルタネーターの取り外しも許される。

4.3.13) 性能の均等化の為、ECU およびインダクションボツ

クスは JAF の認定を受けなければならない。

4.3.14) シャシーにエンジンを搭載する場合の最小限の変更および改造は許される。

4.4) 吸気系統の制御

F4 エンジン吸気系、真空度コントロール器具。

以下に示すコントロール器具は、F4 用吸気系の真空度をチェックするための最良の方法であり、控訴の可能性がないものである。すべての F4 は、レース前後にこれをチェックするため、技術委員の処理により本器具を取り付けなければならない。この器具のねらいは、吸気系の中に人工的に真空をつくることがあり、下記のものが含まれる。

- 0.025 ~ 0.028m³ (25 ~ 28ℓ) / min の公称出力を有し、かつ、空気流ゼロに対して 73 ~ 86kPa (55 ~ 65cmHg) の真空を生ぜしめうるダイヤフラム式真空ポンプ。
- フランジに完全にマッチしたゴム製管状ストッパー。
- ゴム製ストッパーと真空ポンプ間のパイプに接続する真空計。

チェックに際し守らなければならない手順は、次の通りである。

- a) 各シリンダーにおいて少なくとも 1 個のバルブが閉じる位置になるまでエンジンを回す。
- b) 噴射スライドまたはキャプレーターバタフライを開く。
- c) 真空ポンプにより 20kPa (15cmHg) あるいは、それ以上の空気低下が吸気系内に生じるかを真空計でチェックする。
- d) a) の条件に満たされない場合は、すべてのインレットバルブを閉じるためにロッカーアームまたはカムシャフトを取り外す。また、競技中バルブが損傷した場合には、当チェック手順以前にエンタラントは技術委員監督下において、それらのバルブを修理してもよい。このような場合、20kPa (15cmHg) ではなく最小限 27kPa (20cmHg) の真空を確保しなければならない。

4.5) 始動

電気エネルギー源と始動装置を車両に搭載しなければならない。またドライバー席に通常着座したドライバーによって作動でき、いかなる時もエンジンをスタートできなければならない。

なお、グリッドおよびピットにおいて、補助的に外部より電気エネルギー源を、車両に一時的に接続してエンジンを始動することができる。

4.6) 排気管

排気管の出口は、それぞれが水平に、かつ後方に向けられている場合、地面から 600 mm 以下の高さでなければならない。

走行中の可変装置は禁止される。また、排気管の材質は鉄系で磁力に反応すること。ただし、サイレンサーについては、材質は自由とする。

4.7) 排気音量規定

すべての車両は J A F 国内競技規則第 2 章 “レース車両の排気音量規制” に従うこと。

第 5 条 動力伝達系統

5.1) トランスミッション

5.1.1) 最大 5 段ギアボックス。後退ギアは含まれない。

5.1.2) 後退ギア

競技に出走したすべての車両は、正常に車両に着座したドライバーによって操作でき、また正常に作動する後退ギアを備えなければならない。

5.1.3) 車両は 2 車輪でのみ駆動すること。

5.1.4) 横置きギアボックスおよびリアアクスルより前方のギアボックスは許されない。

シーケンシャルシフト方式は禁止される。

5.2) デイファレンシャル

リミテッドスリップ方式は認められる。

5.3) クラッチ

クラッチ外径は、5.5 インチ以上とする。

第 6 条 サスペンション

6.1) コクピットから調整できるスタビライザーは禁止する。

第 7 条 燃料パイプとタンク、ケーブルおよび電気装置

7.1) ライン／ケーブル／電気装置

ケーブルラインおよび電気装置が、その取り付け位置／材質または連結方法等に関して航空機工業基準に準拠していない場合、次のことを生じるいかなる漏れもないよう取り付けなければならない。

- コクピット内に液体のたまり
- コクピット内への液体の侵入
- 配線または電気装置と液体との接触

もし、ケーブルラインあるいは電気装置がコクピットを通過する、または、コクピット内に取り付けられている場合、それらは防火材でかつ液体の侵入を防ぐ材料によって完全に覆われなければならない。

電気系、燃料計へのM I L規格品の使用は禁止される。

7.2) パイプライン

エンジン常設されているパイプラインを除き、コクピットの外部にあるすべての燃料パイプラインは、230℃の温度と次の圧力に耐えられるものであること。

-加圧下のこれら作動中のラインに関しては6.86MPa (70kg/cm²)

-その他に関しては686kPa (7kg/cm²)

7.3) 燃料タンク

最大容積5ℓのコレクタータンクを除くすべての燃料タンクは、FIA / FT3-1999の仕様に合致するか、あるいはそれを上回る仕様の燃料ブラダーでなければならない。

7.3.1) JAF / FIA 承認の安全燃料タンク

JAF 国内競技車両規則 第4編 “付則” 参照

7.3.2) 燃料タンク容量はコレクタータンクを含み35ℓ以下とする。

7.3.3) タンクの給油口およびキャップ

給油口およびそのキャップは、車体外板より突き出してはならない。

給油口は急速燃料補給の際(特に加圧の下に行く場合)空気の排出ができるように十分な直径を有するものとし、タンクと外気とを結合するブリーザーパイプが必要ならばブリーザーパイプより走行中燃料が漏れてはならない。

また、その排出口はコクピット開口部より後方に250mm以上であること。

すべてのキャップは、燃料補給後、不完全なロックあるいは衝突による衝撃によって偶発的に開く危険を少なくするよう十分なロックを確保するように設計されていなければならない。

レースおよび予選中のガソリン補給は禁止される。

7.4) 衝撃吸収構造体

直接外気にさらされる車両の燃料タンクのすべての部分は、後記の仕様に合致した衝撃吸収構造体を組み込まなければならない。

この区画はウォーターラジエター、インレットダクト、風防等のように付加されたものに無関係の車体/モノコック構造より完全に外部の範囲をいう。

- a) 衝撃吸収構造体は最小180kPa (18 N/cm²) の衝撃強度をもつ耐火性のコアを用いたサンドイッチ構造であること。このコアの中を水パイプを通すこ

とは許されるが、燃料、オイル、配線を通してはならない。

サンドイッチ構造は 225MPa (225N / mm²) の引っ張り強度と 5% の最小伸張度をもつ厚さ 1.5 mm の 2 枚で、どちらか 1 枚はアルミニウムの合金板で包含されなければならない。代替として、サンドイッチ構造体は、225MPa (225N / mm²) の引っ張り強度を有する厚さ 1.5 mm の 2 枚の板で包含することができる。

- b) サンドイッチ構造体の厚さは最小 10 mm なければならない。

燃料タンクの位置する前後の部分は製造者の設計による最も幅の広い点は最小 100 mm の厚さをもち、長さが 350 mm 以上あり、また次第に 10 mm まで薄くなった衝撃吸収構造体で防備されなければならない。

上記の衝撃吸収構造体の取り付けを強く推奨する。

第 8 条 潤滑系統

8.1) オイルタンク

車両の主要構造体の外部に位置するすべてのオイルタンクは厚さ 10 mm の衝撃吸収構造体で防護されなければならない。

オイルを収容している車両のいかなる部分もギアボックスあるいはファイナルドライブケーシングの後方に位置してはならず、かつ、ベルハウジング内にエンジンオイルを収容してはならない。

レース中、オイルの補給は許されない。

8.2) オイルライン

エンジンに常設されているパイプラインを除き、コクピットの外部にあるすべてのオイルパイプラインは補強構造でなければならない。

これらは、次の圧力に耐えられなくてはならない：

－圧力の下でこれらラインの作動について 6.86MPa (70kg / cm²)

－その他について 686kPa (7kg / cm²)

8.3) オイルキャッチタンク

車両には最小 2ℓ のオイルキャッチタンクを装着しなければならない。ブリーザーはこのキャッチタンク内に排出しなければならない。

この容器は党名をプラスチック製であるか、透明な窓わくを備えること。

ミッションケースより後方に搭載してはならない。

第9条 制動装置

9.1) 制動装置

すべての車両は、同一のペダルによって操作される少なくとも2系統の回路を有する制動装置を装備しなければならない。この装置は1つの回路に漏れ、もしくは欠陥が生じた場合でも、ペダルは少なくとも2輪のホイールを依然として制御できなければならない。

9.1.1) ブレーキディスクは鉄製に限る。また、ディスクへの穴あけ、溝切りも禁止する。

9.1.2) ブレーキキャリパーは最大4ピストンまでとし、各ホイールにつき1個とする。

9.1.3) ブレーキを冷却するためのエアダクトを取り付けることが許される。

ただし、フロントブレーキを冷却するためのエアダクトは下記の領域を超えてはならない。

－ホイールの水平中心線上140 mmの位置にあって、地面と平行な面。

－ホイールの水平中心線下140 mmの位置にあって、地面と平行な面。

－フロントリムの内側面に平行な垂直面、およびその面から車両の中心線に向かって120 mm移動した面。

－車両の側面から見た時、前方についてはタイヤの周囲、後方についてはホイールリムの周囲。

第10条 ホイールとタイヤ

10.1) ホイールの最大数

ホイールの数は4本に限定される。

10.2) 位置

後部空気力学的装置を取り外した車両を平面的に見た場合、コンプリートホイールはエアボックスを除く車体の外側になければならない。

10.3) 寸法

a) コンプリートホイールの幅は11.5インチを超えてはならない。

ホイールリム径：13インチとする。

タイヤの径は左右同一とする。

b) 幅の測定は、タイヤを通常の走行状態の圧力下で、コンプリートホイールをドライバーが搭乗した走行状態の地上に静止している車両に装備して実施する。幅の測定はハブの高さより上部で、コンプリートホイールの最も広い点で行うこと。

10.4) 材質

ホイールの材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

10.5) オーガナイザーによって指定されたタイヤを使用す

- ること。
- 10.6) ハンドカットによるタイヤの加工（溶剤の塗布を含む）を禁止する。
- 10.7) 公式予選、決勝レースを通じて競技会に使用するドライタイヤは1セットのみとする。
なお、競技中のタイヤ交換は外的要因（パンク等）により競技長の許可を得た場合以外は認められない。

第 11 条 安全装置

11.1) 消火装置

すべての車両には、内容量 2kg 以上の粉末消火器、または FIA 国際競技規則付則 J 項第 259 条 14 に記された消火器を、ドライバーが速やかに操作できるように搭載しなければならない。

11.2) 記載項目

- 1) 以下の情報を各消火器に明記しなければならない：
 - a) 容器の容量
 - b) 消火剤の種類
 - c) 消火剤の重量もしくは容量
 - d) 消火器の点検日
- 2) 消火装置の点検日は、消火剤の充填期日もしくは前回点検期日から 2 年以内とする。（消火剤の充填日もしくは前回の点検期日から 2 年を過ぎて使用してはならない。）
- 3) 2 年毎に製造者、製造者が指定した工場、あるいは代理店などの有資格者による点検を受けること。

11.3) 後方視界

すべての車両は、その両側にドライバーが後方を見ることができるようになくとも 2 つのミラーを装備しなければならない。（それぞれのミラーの最小表面積：5500 mm²）

11.4) ステアリングホイール

ステアリングホイールは迅速に取り外せる機構を備えていなければならない。その取り外しはステアリングホイール裏側のステアリングコラムに設置された同心円状のフランジを引く方法であること。

ステアリングホイールに切れ目があってはならない。スイッチ、メーター、その他の備品等を装着する場合、それらは突起した形状（トグルスイッチ等）であってはならず、ドライバーと対面するステアリングホイールリム全体で形成される平面よりドライバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

11.5) 安全ベルト

肩部ストラップ、1本の腰部ストラップおよび2本の脚部ストラップの装着が義務づけられる。

これらのストラップは、車両に確実に固定され、かつ、FIA 基準 8853 / 98 に合致していなければならない。

11.6) 電気回路開閉装置 (サーキットブレーカー)

ドライバーが安全ベルトを装着し、ステアリングホイールをつけ運転席に着座した状態で、操作できる放電防止つきサーキットブレーカーによって、点火装置、燃料ポンプ、および電気回路を遮断することができるようにしなければならない。

スイッチはコクピットの右側に取り付けられ白い縁どりをした底辺が 100 mm の青い三角の中に赤色のスパークを描いた標識で表示されていなくてはならない。また、外部からでも容易に操作できるような構造になっていなければならない。

外部スイッチは引く事により操作するもので、主要ロール構造体の基部の右側に取り付けられ、救急要員が離れたところからフックにより操作できるものでなくてはならない。

11.7) 尾 灯

すべての車両には、競技会中作動する赤色灯を装備していなくてはならない。

- 1) 車両の縦方向の中心線に対して 90° で後方に面していること。
- 2) 後方からはっきり見えること。
- 3) 車両の中心線より 100 mm 以上の所に取り付けないこと。
- 4) 地上から最低 400 mm の所にあること。
- 5) その表面は最小 2000 mm² の面積を有すること。
- 6) 車両に正常に着座したドライバーによって点灯できるものでなくてはならない。

11.8) ヘッドレスト

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

ヘッドレストの表面は 40000 mm² 以上で、連続的であり、突き出した部分があってはならない。

それは通常に着座したドライバーに、頭部を後方へ向かって衝撃が与えられた時に、ドライバーのヘルメットが最初に接触するように位置していなくてはならない。

11.9) 安全構造

11.9.1) サバイバルセル

- 1) シャシー構造体は連続した (断面積 15000 mm² 以上

- を確保した形状が途中で切れることなく連続していること) 2つのボックス部材をドライバーの両側に1つずつ包含すること。
- 2) それぞれのボックス部材は、燃料タンクの背面から作動していない位置にある、ペダルより前方まで延長され、そして横断隔壁で終結する。
このペダル軸はフロントホイール中心の垂直面より後方に位置しなければならない。
 - 3) それぞれのボックス部材の断面部内の構成部材はその全長を通じ最小 1000 mm^2 の面積を有し、最小引張り強度 225 MPa ($225 \text{ N} / \text{mm}^2$)、パネルの厚さは最小 1.5 mm の厚さと有すること。
 - 4) その全長を通じそれぞれのボックスは最小 15000 mm^2 の断面積を有しなければならない。
 - 5) ボックスすべての孔部あるいは切り抜き部は、強固に補強し、またこれら孔部を通るすべての断面の材質は最低材質・領域の要求条件に合致していること。
 - 6) アルミサンドイッチハニカム材は平板で使用し、フラットボトムの平面によって形成される幾何学的の平面に対して $90^\circ \pm 10^\circ$ で使用されなければならない。
アルミサンドイッチハニカム材の末端処理としての曲げは許される。
 - 7) ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までいかなる点でもコクピットの内部断面積は 70000 mm^2 以下であってはならず、また最小幅はコクピットの全長を通じ 250 mm 以上なければならない。
この部分に侵入してよい唯一の物はステアリングコラムとドライバーの居住性のためのパッドのみである。
 - 8) 前部と後部ロールオーバーバー構造体の間のボックス最小高は 300 mm 以上あること。
 - 9.1) シャシーは前部横断隔壁の前方に独立した衝撃吸収構造体を包含すること。
ラジエターをこの構造体に組み込むことは許される。もし、この構造体を取り外しできる場合にはしっかりと取り付けられなければならない。
 - 9.2) 構造体は前部横断隔壁の前方 300 mm の位置に最小 20000 mm^2 の断面を有すること。
 - 9.3) 部材は主要シャシー構造体の外板と同一であること。部材の厚さは最小 1.5 mm でなければならない。
しっかりと取り付けられたラジエターは、これら主要条件に合致していると考察される。孔部あるいは切り抜き部分は元の強度を保有するよう強固に補強されていなければならない。

11.9.2) 側面防護体

側面防護体は高さ 150 mm 以上あること。それらは、車両の縦の中心線から最小 550 mm の両側に連続して前部ロールオーバーバーから燃料タンク背面までの長さであること。それぞれの構造体の構成は 2000 m^3 の最小断面積と最小引張り強度 225MPa ($225 \text{ N} / \text{mm}^2$) からなる。構造体は側面衝撃の緩和を有効にするため車体横断して連結すること。ラジエターはこれら構造体に取り入れることができる。

11.9.3) ロール構造体

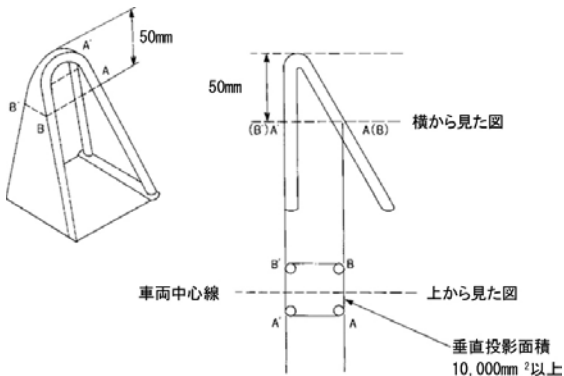
- 1) 安全構造の基本目的はドライバーの防護にある。この目的は設計の基本考察である。
- 2) すべての車両は少なくとも 2 つのロール構造体を装備しなければならない。チタニウム材の仕様は禁止される。

第 2 ロール構造体は、ステアリングホイールの前方にあり、ステアリングホイールの前方 250 mm 以上にあってはならず、また少なくともステアリングホイールの頂点と同じ高さでなければならない。

主要ロール構造体は、第 2 ロール構造体の後方 500 mm 以上離れていなければならない、ドライバーが通常に車両に着座し、ヘルメットをかぶり、シートベルトを締めた状態のとき、そのドライバーのヘルメットは第 2 ロール構造体の頂点と主要ロール構造体の頂点を結ぶ線を超えてはならない。

座席の背部にある主要ロール構造体は、車両の縦方向の中心線に対し左右対称であり、また次の項目に合致しなければならない。

- 高さはコクピット底面から垂直に測定し、ロール構造体の頂点までの間が少なくとも 950 mm なければならない。
- ロール構造体の頂点は、通常の運転姿勢におけるドライバーのヘルメットから少なくとも 50 mm 上方にななければならない。
- 主要ロール構造体の上部より 50 mm 低いところを通る水平面上に構成された主要ロール構造体の垂直投影面積は少なくとも 10000 mm^2 なければならない。



第12-2図

3) サイドロールバー：

コックピット両側面には車体下面より最低 500 mm の高さ
にサイドロールバーを取り付けること。

サイドロールバーは第2ロール構造体と主要ロール構造
体を連結すること。

サイドロールバー構造体は直径 25 mm 以上で肉厚 1.6
mm 以上の鉄パイプであること。ただし、これをサバ
イバルセルで代用してもよい。

4) ロール構造体の強度：

第2ロール構造体および主要ロール構造体の頂点に、
次の最小荷重が同時に加わっても耐えられるもので
なければならない。

- 1.5W 横方向
- 5.5W 車の前後方向
- 7.5W 垂直方向

W は 5.733kN (585kgf) とする

参加者は、コンストラクター責任者またはその設計者
による証明書を、競技会の技術委員の求めに応じ提出
しなければならない。証明書には、このロール構造体
の図面または写真が添付され、このロール構造体が上
記荷重に耐え得ることが明記されていなければならない。

一般考察：

- 1) ボルト、ナットを使用する場合には、その数に応じ
て十分な最小寸法を必要とする。その材質は最上級の
ものであること（航空機用）。スクエアヘッドボルト、
ナットは使用しないこと。
- 2) 構造の主たる部分には繋ぎ目の無い1本のパイプを

使用し、曲折部分は滑らかに連続的に曲げられており、ひだ、あるいは壁部に欠損がないこと。

- 3) 溶接は全体にわたって最高の技能をもって行われるべきである（通常はアーク溶接、または特別の場合にはヘリアーク溶接が使われる）。
- 4) スペースフレーム構造に関し、ロール構造体はそれにかかる荷重を広い面積に分散するよう車両に取り付けられることが重要である。
ロール構造体を単一なパイプ、あるいは継ぎ足されたパイプに付帯させるだけでは不十分である。
ロール構造体はフレームの延長として設計されるべきで、単にフレームの付属として考えるべきでない。
基本構造の強度は十分な考慮が払われるべきである。
例えば適宜に荷重を分散させるため補強バーあるいはプレートを付加すること。
- 5) モノコック構造には車両の内部に 360° の完全な輪状のロール構造体を装備することが考えられ、また、適切な取り付け板をもって取り付けられる。この種のロール構造体はフレームに代わるものである。

第 12 条 燃 料

JAF 国内競技車両規則第 3 章“公認車両及び登録車両に関する一般規定”第 10 条 10.1)「燃料-燃焼物」に従うこと。

第 13 条 エアリストリクター

エアリストリクター径は、25mm とする

付則⑧

FCR—V I T A 車両規定

1. 定義

ウエストレーシングカーズ社製の NEW SUPER S PORTS CAR「V I T A - 0 1」を使用した車両で、より多くの人にレーシングカーを楽しんでもらうことを主旨としており、決して性能競争に奔走してはならない。認定された車両の基本デザインの変更は出来ないものとする。

2. 材料規制

以下の材質の使用は禁止される。

マグネシウム・チタニウム・カーボン・アラミド繊維。

3. 車両規則

エンジンおよび補機

- 1) トヨタ V i t z RS (NCP13) に搭載されている 1N2 (カムローラーロッカータイプを除く) を使用し、最大排気量は 1,500cc までとする。エンジンおよび補機 (エンジンが始動する為のすべての関係部品) は、下記の項目を除き改造・変更をしてはならない。ただし、シャシーにエンジンを搭載するための最少限の変更は許される。
- 2) スパークプラグは自由。
- 3) サーモスタッドは自由。
- 4) オイルフィルターは自由。
- 5) エアフィルターは自由。
- 6) 燃料ポンプは自由。
- 7) クラッチディスクは材質の変更のみ認められる。
- 8) エンジンはオルタネーター【1】に取り付けられているもの】および、オルタネーターベルトをつけた状態とし、そのオルタネーターは発電機能をさせた上で取り付けていること。
- 9) シリンダーブロックはホーニングのみ認めるが、オーバーサイズピストンは認めない。
- 10) エキゾーストパイプは 1 次集合までは純正品を使用し、テールパイプは自由とする。
- 11) 触媒は純正品のものを使用すること。
- 12) ECU の一切の変更および改造は許されない。
ECU に繋がるエンジンハーネスは、エンジン作動の為の最小限の変更および加工は許される。
- 13) 水温センサーは変更できる。

4. 車体と寸法

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

(安全ロール構造体を除き地上から 950mm を超えてはならない)

- 1) ボディーは吸気と排気パイプおよびエンジンの上部の突き出しを除き、すべての機械的構成要素を覆うこと。
- 2) ボディーはホイール上の張り出し、少なくともホイールの円周の 1/3 にわたり効果的に覆いタイヤの幅

も覆うこと。

5. 最低重量

車両の重量は600kg (KYOJO-CUPは580kg) 以上とする。(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバー及び燃料を含めた競技の行われている全ての期間中の重量を言う。)

6. 駆動

最大2輪とする。また、デフの形式はフリーデフのみとする。

7. ギアボックス

前進5段、後退1段を越えるものであってはならない。トヨタVitz RS (NCP13) のエンジンに装着されていた標準のギアボックスを使用すること。また、そのギアボックスの改造もしくは変更は許されない。標準のギアレシオは、下記のレシオとする。

1速・・・3.166

2速・・・1.904

3速・・・1.392

4速・・・1.031

5速・・・0.815

最終減速非 4.312

8. 後退ギア

すべての車両は競技会の出走時において作動可能な後退ギアを含むギアボックスを有さなければならない。また、着座したドライバーによって操作出来ること。

9. 運転席

運転席に着座するドライバーは進行方向に直面するようにならなければならない。

10. ホイール

1) 15インチ径のホイールを使用すること。

リム幅は最大7.0インチまでとする。

2) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

11. タイヤ

1) 使用できるタイヤは、住友ゴム工業株式会社製の以下のタイヤに限る。

銘柄：横浜ゴム株 ADVAN FLEVA V701

サイズ：195/55-R15 85V

- 2) タイヤウオーマー・タイヤの加工（溶剤の塗布など）は禁止される。
- 3) ハンドカットによるタイヤに加工は禁止される。

12. サスペンション

サスペンション形式はアウトボード形式とし、コイルダンパーユニットの一方はフレーム側ピックアップに、他方はサスペンションアームに付く形式を言う。インボード形式やプッシュロッド形式は不可とする。

13. 制動装置

同一のペダルによって操作される2系統の回路を有し、次の条件に合うものでなければならない。

ペダルは通常4輪を制御するものであること。

制動装置のパイプに漏れがある場合、もしくは制動伝達装置に何らかの欠陥がある場合でも、ペダルは少なくとも2輪を依然として制御するものであること。

- 1) ブレーキディスクは鉄製に限定される。ベンチレーテッドディスクは認められる。ディスクへの穴あけは禁止されるが、スリット加工は認められる。
- 2) ブレーキキャリパーは最大4ピストンまでとし、各ホイールにつき1個でなければならない。

14. 赤色警告灯

12ワット（相当）以上の赤色警告灯2個と停止灯2個を後方から明瞭に見えるように取り付けること。

赤色警告灯は競技長の指示により常時点灯できる構造でなければならない。

15. 燃料パイプ、タンク、ケーブルおよび電気装置

1) ライン／ケーブル／電気装置

ライン、ケーブルおよび電気装置が、その取り付け位置／材質／連結方法等に関して航空機工業基準に準拠していない場合、次のことを生じるいかなる漏れもないよう取り付けられなければならない。

- コクピット内の液体たまり
- コクピット内への液体の侵入
- 電気または電気装置と液体の接触

もし、ケーブルラインあるいは電気装置がコクピットを通過する、またはコクピット内に取り付けられている場合それらは防火材でかつ液体の侵入を防ぐ材料によって完全に覆われていなければならない。

2) パイプライン

エンジンに常設されているパイプラインを除き、コク

ピットの外部にあるすべての燃料パイプラインは、最大作動温度135℃で、41MPa (bar) の最低破壊圧力を有していなければならない。

3) 燃料タンク

下記に従い、JAF/FIA公認の安全燃料タンクの装着が義務付けられる。

- A) 最大容量20リットルまでのタンクを一個、なおコレクタータンクの使用は禁止される。
- B) 取り付け位置はシートバックとエンジンルームとの間とする。

16. 車体

1) シャシー構造体

①スペースフレーム構造を基本とする。

主要な構造体には外形32mm以上で肉厚1.6mm以上のパイプを使用しなければならない。

ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までのコックピット内部断面積は1,140cm²以下であってはならず、また最小幅はコックピットの全長を通じ380mm以上で、主要ロール構造体バルクヘッド部は680mm以上なければならない。

②フロントサスペンションピックアップは車体構造体の外部にあり、フロントバルクヘッドからピックアップ後部まではスペースフレームに厚さ1.6mmの鉄板を溶接で組み合わされた構造でなければならない。

③スペースフレーム構造体両側面には補強として肉厚1.5mm以上のパネルを張り付けられる。このパネルの最小引張強度は225N/mm²以上であること。

2) 側面防護体

ドライバーを保護するため、車両の両側に側面防護体を設けなければならない。

側面防護体は車両の中心線から最小750mmのところに、高さ95mm以上、前後長さは第2ロール構造体の前端から燃料タンク後端までの間に、車体構造体と連結したボックス構造を備えること。

この側面防護体は最小引張強度は225N/mm²以上のパネルを使用した構造であること。

3) コックピット

コックピットはドライバーが脱出するために5秒以上を要しないよう設計されていること。

コックピットは、ステアリングホイールより後方600mm、横幅600mmの開口部が前後方向に最少300mmあること。

4) 後方視界

車両には、ドライバーが後方を見る為に少なくとも2つのミラーを装備すること。また、それぞれのミラーの最小幅は150mmで、少なくともそれが縦50mmにわたり維持されていなければならない。各コーナーの半径は10mmを超えてはならない。

5) 空力装置

リアウイングの取り付けは認められるが、ウイングの翼断面は指定される。(図-1参照)

ウイングには、ガーニーフラップ等の付加物は禁止される。

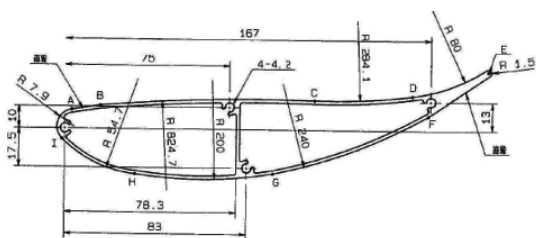
リアウイング以外の空力付加物の取り付けは禁止される。

6) 牽引用穴あきブラケット

2017 J A F 国内競技車両規則第1編第4章公認車両および登録車両に関する安全規定第8条に準拠して取り付けなければならない。

ただし、オープンボディの車はフックをロールバーで兼用できる。その場合は、牽引位置を黄色に明示すること。

(図-1)



17. 安全装置

1) 安全ベルト

幅75mm以上の2本の肩部ストラップ、1本の腰部ストラップ、および脚の間の2本のストラップからなる安全ベルトの着用が義務付けられる。

これらのストラップはF I A基準8853/98に合致していなければならない。

2) ヘッドレスト

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

ヘッドレストの表面は20,000mm²以上で連続的であり、突き出した部分があってはならない。

3) 安全ロールバー

①ロールバー

- a) 安全構造の基本目的はドライバーの保護にある。
この目的は設計の基本考察である。
- b) すべての車両は、少なくとも2つのロールバー構造を装備しなければならない。(チタニウム材の使用は禁止される)

ロールバー構造体は外径35mm以上、肉厚2.0mm以上の冷間仕上継目無鋼管を使用すること。

第1ロールバー構造体は、ステアリングホイールの前方にありステアリングホイール頂点の前方25cm以上にあってはならない。

第2ロールバー構造体は、第1ロールバー構造体の後方から50cm以上離れていなければならない、またドライバーが正常に車両に着座し、ヘルメットをかぶりシートベルトを締めた状態のとき、そのドライバーのヘルメットは第1ロールバー構造体の頂点と第2ロールバー構造体の頂点を結ぶ線を超えてはならない。

座席の背部にある第2ロールバー構造体は、車両の縦の中心線に対して左右対称であり、また次の項目に合致しなければならない。

最低高はコクピット底面から垂直に測定し、ロールバーの頂点までの間が少なくとも90cmなければならない。ロールバーの頂点は通常の運転姿勢におけるドライバーのヘルメットから少なくとも5cm上方になければならない。

②強度

ロールバーの構造の規格については、まったく自由であり、下記に示された最小強度に耐えうるものでなければならない。

1.5W：横方向

5.5W：車両の前後方向

7.5W：垂直方向

Wは600kgとする。

コンストラクター責任者またはその設計者によってサインされた証明書を競技会技術委員に提出しなければならない。

証明書には、このロールバーの図面または写真を付けるとともに、このロールバーが上記の荷重に耐えうることを明記しなければならない。

③一般考察

ボルト、ナットを使用する場合にはその数に応じて十分な最小寸法を必要とする。

その材質は最上級であること。(航空機用)

スクエアヘッドボルト、ナットは使用しないこと。
構造の主たる部分には継ぎ目のない1本の管を使用し、曲折部分は滑らかに連続的に曲げられており、ひだ、あるいは壁部に欠損がないこと。

溶接は全体にわたって最高の技術をもって行なわれるべきである。(通常はアーク溶接または特別の場合にはヘリアークが使われる)

スペースフレーム構造に開し、ロールバーの構造はそれにかかる荷重を広い面積に分散するように車両に取り付けられることが重要である。

ロールバーを単一の管あるいは継ぎ足された管に付着させるだけでは不十分である。

ロールバーはフレームの延長として設計されるべきで、単にフレームの付属として考えるべきではない。基本構造の強度には十分な考慮が払われるべきである。例えば荷重を分散させるため補強バーあるいはプレートを付加すること。

4) 燃料タンクの注入キャップ

- ①燃料入口とキャップは車体より突き出してはならない。

衝突の際および不完全なロックによりキャップがゆるまぬように設計されていなければならない。

- ②空気孔はコックピットの後方15cm以上の場所に位置すること。

- ③給油時のオーバーフローガソリンはコックピット内に流入しない構造であること。

5) 消火装置

すべての車両は、内容量2kg以上の粉末消火器、またはF I A国際モータースポーツ競技規則付則J項第253条7項に記された消火器をドライバーが速やかに操作できるようにしなければならない。

金属製ストラップの付いたラピッドリリースメタル(ワンタッチ金具)の装着のみ認められる(最低2箇所に装着することが推奨される)。

【記載事項】

以下の情報を消火器に明記しなければならない。

- a) 容器の容量
 - b) 消火剤の種類
 - c) 消火剤の容量もしくは重量
 - d) 消火器の点検日(消火器の有効期限は、充填した日もしくは前回点検日から2年とする)
- #### 6) ステアリングホイール
- ステアリングに切れ目があってはならない。

スイッチやメーター等を装着する場合は、それらが突起した形状（トグルスイッチ等）であってはならず、トグルスイッチ以外のスイッチやメーターを装備する場合は、ドライバーと対面するステアリングホイールリム全体で形成される平面よりもドライバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

7) 電気回路開閉装置（サーキットブレーカー）

すべての回路を遮断できる電気回路開閉装置（サーキットブレーカー）を取り付け、その取り付け位置には赤色のスパークを底辺が最小10cmの青色の三角形で囲んだ記号で表示し、外部からでも容易に操作できること。

8) オイルキャッチ装置

エンジンから外に出るオイルを集めるためにタンクもしくは装置を装着しなければならない。

この装置は最小限2リットルの容量を有するものでなければならない。

この容器は透明なプラスチック製であるか、透明な窓枠を備えること。

ミッションケースより後方に位置してはならない。

9) 防火装置

全ての車両は出火の際、火炎の直接の噴出を防止するためエンジンと運転席の間に有効な防護壁を設けなければならない。

10) 触媒装置及び消音器

触媒装置の取り付けは義務付けられる。消音器の装着が推奨される。

11) 排気音量

JAF国内競技車両規則に示された「レース車両の排気音量規制」の検査方法に準じ、排気音量規定値は最大で105dB(A)以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。

12) その他

技術委員長によって安全でないと判断された車両は競技に参加できない。

富士スピードウェイパドック給油所燃料

ENEOS ヴィーゴ

試験項目	単 位	測定値	試験法
外観	-	リョウコウ	目視
色	-	オレンジ	-
密度 15℃	g/cm ³	0.7331	K2249
蒸留試験 (減失加算) 10% 留出温度	℃	42.0	K2254
50% 留出温度	℃	83.5	K2254
90% 留出温度	℃	153.0	K2254
終 点	℃	189.0	K2254
残油量	容量 %	1.0	K2254
蒸気圧リード法 37.8℃	kPa	87.0	K2258
オクタン価 (RON)	-	99.6	K2280
銅板腐食 50℃ 3Hr	-	1A	K2513
酸化安定度誘導期間法	Min	480(+)	K2287
成分試験法 (ガスクロ) MTBE	容量 %	0.1(-)	K2536
ベンゼン	容量 %	0.6	K2536
メタノール	容量 %	0.1(-)	K2536
灯油分	容量 %	1.0(-)	K2536
エタノール	容量 %	0.1(-)	K2536
酸素分	容量 %	0.8(-)	K2536
硫黄分	容量 %	0.0005	K2541
鉛 分	g/ℓ	0.001(-)	K2255
実在ガム 洗 浄	mℓ /100mℓ	0	K2261
未洗浄	mℓ /100mℓ	17	K2261



JAF公認 後援 / JMRC関東

富士チャンピオンレース主催者連合

〒410-1307 静岡県駿東郡小山町中日向 694 富士スピードウェイ

<http://www.fsw.tv/>