

GT
66
K-Car Race

2017

GT66 規則書

ALL FOR ONE RACING ASSOCIATION(AFO)



REGULATIONS

1. レースの特徴

1) 本レースは個人ポイントでシリーズを競うものである。

2. GT66 レース

第1戦	4. 9	2017もてぎチャンピオンカップレース第2戦	もてぎ
第2戦	6. 18	2017もてぎチャンピオンカップレース第3戦	もてぎ
第3戦	9. 24	2017 SCCN SEPTEMBER RACE MEETING in TSUKUBA	筑波
第4戦	10.22	2017 SCCN OCTOBER RACE MEETING in SODEGAURA	袖ヶ浦
第5戦	11.19	2017 SCCN NOVEMBER RACE MEETING in TSUKUBA	筑波

3. 賞典

1) シリーズ賞

■シリーズ賞

シリーズ6位までのドライバーに対し、賞典が授与される。尚、シリーズ賞典は参加台数(表A)によって規制する場合がある。

■レディース賞

各チームで女性ドライバーを起用し、その女性ドライバーの獲得ポイントの最上位の女性ドライバーに対して与えられる。但し、年間を通じて3人以上の女性ドライバーが参加している場合に、この賞典は設けられる。また、同ポイントの場合は、AFOにて順位を認定する。

2) 各戦勝

- ①各大会の決勝レース結果にて第6位までのドライバー(クラス別)に対し、大会賞が授与される。
- ②各大会賞典は、参加した台数(表A)により下記の通り制限する。

表A

1	3台まで	1位のみ
2	4台～5台まで	2位まで
3	6台～7台まで	3位まで
4	8台～9台まで	4位まで
5	10台～11台まで	5位まで
6	12台以上	6位まで

公 示

これより明記いたします全ての Regulation は皆様のレース参加に当り、公平且つ安全なレースを円滑に楽しく開催できることを目的に企画設定した。Regulation の為、参加する皆様は必ず厳守して戴きますようお願いいたします。

Series Sporting Regulation はレース参加の方法、及び賞典内容を、Technical Regulation は参加車両の許される改造範囲等を詳細に明記しております。Series Sporting Regulation 及び、Technical Regulation に明記されていない Regulation 内容に関しては、JAF 発行の 2016 年モータースポーツイヤーズブック及び 2016 年 JAF 国内競技車両規則、各レースオーガナイザー発刊の競技会特別規則書、競技会公式通知書及び、各競技会のオフィシャルの指示にエントラントの義務として必ず従って下さい。

ALL FOR ONE RACING ASSOCIATION(AFO) 連絡先
〒 141-0031 東京都品川区西五反田 8-8-16-903
TEL. 03-6421-7967/ FAX. 03-6421-7968

オーガナイザー連絡先一覧

ニッサンスポーツカークラブ (SCCN)
〒 141-0031 東京都品川区西五反田 8-8-16-903
TEL. 03-6421-7967/ FAX. 03-6421-7968
スポンサー

第1条 大会

本レースは、国際自動車連盟 (FIA) のモータースポーツ競技規則、JAF 国内競技規則、本 Series Sporting Regulation、及び各レース競技会特別規則に従って開催される。全てのエントラントは、これらの諸規則に精通して、これらを遵守すると共に、各オーガナイザー及びオフィシャルの指示に従う義務を負うものとする。

第2条 組織

本レースは、ALL FOR ONE RACING ASSOCIATION(以下 AFO とする) 統括のもと、ニッサンスポーツカークラブ (SCCN) により、一般社団法人日本自動車連盟公認によるレース大会がそれぞれ組織され各レースを盛り込み開催される。各競技会組織委員会、競技会審査委員会、及び競技長、その他オフィシャルは、各競技会特別規則書に示される。

第3条 各競技会のスケジュール及びレース距離、決勝出場台数

- 3.1) 各競技会スケジュールは、開催日程を参照願います。
- 3.2) レース距離及び決勝出場台数は、各競技会特別規則書に委ねられる。

第4条 参加資格

- 4.1) 有効な年度の JAF 国内競技運転者許可証 A 以上の所持者であること。
- 4.2) JAF 国内競技運転者許可証 A 以上の所持者で AFO が認めるドライバー

第5条 参加車両

- 5.1) 参加車両は、別項の Technical Regulation に合致した車両であること。
 - ・ 660cc 以下の排気量の車両とし、過給器付き (GT66T) と無加給 (GT66N) が参加出来る。
 - ・ 但し、公認または登録されていない車両については、事前に AFO の許可を受けなければならない。

第6条 広告スペース、ゼッケンおよびドライバーの表示

6.1) 広告スペースの提供

エントラントは、下記の規則を遵守しなければならない。遵守できない場合は、シリーズランキング除外とする。

A. フロントウインドステッカー → フロントウインド上部 (予定)

※尚、ステッカーは、大会期間中に当該サーキットにおいて参加者に直接配布することとし、それ以前または各大会間に送付することはできない。

※フロントウインドステッカーは、自作も可能とする。但し、上端からガラス面に沿って 10cm の幅、ベースは白。

B. スポンサーステッカー → 両ドア下部 (予定)

6.2) AFO が規定する当該レースのスポンサーと競合する参加者自身のスポンサーを当該レースのスポンサーの表示面と同一面に表示することはできない。

※ 1.A、B の各ステッカーへ、他のパーソナルステッカーを重ねて張る事は禁止される。また、6.1)、6.2). を遵守できない場合は、シリーズランキング除外とする。

6.3) 車体色 : 自由

6.4) エアロパーツ色 : 自由

6.5) ゼッケン

各レース車両のゼッケンは、AFO にて決定する。参加車両に下記内容のゼッケンを貼り付けること。

また、クラス毎にゼッケンベースの色を下記の通り規定する。

GT66T クラス：ベース色は白色とする。

GT66N クラス：ベース色を黄色とする。

①ゼッケン

・ゼッケンサイズ：縦 A3 サイズ

・文字色：黒のみとする。

・文字体：ゴシック体

②注意事項

・ゼッケンは視認性に優れ、はっきりと確認できること。

・ガムテープ等の応急処置ゼッケンは認めない。

6.6) ゼッケンベース・フロントウインドシールドステッカー参加者は1台分 ¥16,000. で購入しなければならない。その他、破損などに関しては、別途販売する。

6.7) プログラムなどの参加車両名

15文字迄はスポンサー用としての使用して良いが1文字でも多い場合はオーガナイザーにより消されることになるので注意すること。参加車両名には使用する車名を入れる。車両型式の記入は禁止する。(15文字+車名)

第7条 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

装備品は、乗員の保護が最大の目的であり、モータースポーツの安全性をより高めるため各種の装備が必要となる。競技運転者は、自らを保護するという認識のもと、モータースポーツに適した装備品を装着する必要がある。JAF/FIAは、競技用ヘルメット、耐火炎レーシングスーツなど主な装備品について公認しているので、参加する競技に適した装備品を選定すること。きつ過ぎる着衣は保護能力を引き下げてしまうので、着用者はきつ過ること。選手権統一規則、競技会特別規則、各サーキットが独自に定めている規則等が本付則より厳しい装備品(種類、仕様等)を指定している場合は、それに従うこと。

7.1) 装備品の種類

1) 競技用ヘルメット

装着義務

JAF公認競技用ヘルメット、または、国際モータースポーツ競技規則付則J項のテクニカルリスト No.25に記載された基準に適合したヘルメットの装着を強く推奨する。

- 2) レーシングスーツ (耐火炎レーシングスーツ) 装着義務
- 3) バラクラバ (目出し帽) (耐火炎バラクラバ) 装着義務
- 4) レーシングシューズ (耐火炎シューズ) 装着義務
- 5) レーシンググローブ (耐火炎グローブ) 装着義務
- 6) 頭部および頸部の保護装置 (FHR システム) 装着義務

頭部及び頸部の保護装置 (FHR システム) を装着しなければならない。2) から 6) は、JAF/FIA 公認の物の着用が義務付けられる。

- 7) アンダーウェア (耐火炎アンダーウェア) 装着推奨
- 8) ソックス (耐火炎ソックス) 装着推奨

7) ~ 8) は、国内格式以下のレース競技で、JAF 公認 /FIA 認定耐火炎アンダーウェア、耐火炎ソックスを競技中常に着用することを推奨する。特に、燃料補給を伴う競技には着用を強く推奨する。

第8条 タイヤ使用本数制限

タイヤは晴雨兼用のタイヤで無ければならない。4本のタイヤは同一の種類で有ること。

- 8.1) 予選・決勝スタート時までに使用できるタイヤの本数は4本とする。但し、耐久がある場合を除く。
- 8.2) 全タイヤに対してマーキングが施され、予選、決勝スタート時までの公式スケジュールにはマーキングが施されたタイヤを使用すること。但し、予選後の追加タイヤ交換申請の場合はマーキングが施される。決勝スタート後 (赤旗中断中を含み) のタイヤ交換は、8.7) を参照すること。
- 8.3) タイヤマーキング後の組み替えは禁止される。
- 8.4) タイヤのウォームアップ (タイヤウォーマー)、クールダウン、溶剤塗布などは禁止される。
- 8.5) タイヤに関する一切の加工は禁止される。
- 8.6) 予選終了までにバースト等のやむを得ない理由の場合は当該競技会技術委員長及び競技会審査委員会の判断により追加使用が許される。その際、予選終了後にタイヤ交換する場合、決勝レースは最後尾スタートとなる。グリッドは詰めて良い。また、交換申請は、予選終了後30分以内か、予選終了後暫定結果が発表される前までのどちらか時間が長いものを申請時間とする。
- 8.7) 決勝レース中 (赤旗中も含む) のタイヤ交換は、事故や接触において、技術委員長が特に認めたものに限り許可される。この場合、マーキングされない場合もある。
- 8.8) タイヤの安全使用限界及び組み替え：
8.6), 8.7) を含み、全てのタイヤの使用摩耗限界点は、いついかな場合 (決勝終了時点まで) もスリップライン (1.6mm) を越えて使用してはならない。また、予選終了後のタイヤの組み

替えは禁止する。

- 8.9) スリップラインの計測点に関して、タイヤ中央にあるスリップライン(1.6mm)が出てはならない。又、フラットスポットや車両との接触などに関しては考慮する。

第9条 車両検査及び再車両検査における検査・失格

当該レースの車両検査において、失格裁定が下った場合は、当該レース競技会までのシリーズポイントを剥奪する場合がある。

第10条 参加申し込み

- 10.1) 各競技会オーガナイザーの指定する参加申込期間内に、所定の手続きに従って参加申し込みを行わなければならない。
レースエントリーは全てオーガナイザー宛に提出する。

(注意事項)

- ①参加受付期間はレース開催の約1ヵ月前より開始されるので、事前にエントリー用紙をオーガナイザー宛に請求すること。
②参加申込は必ず受付期間中に完了すること。参加申込に関する不明な点はオーガナイザーに問い合わせること。
- 10.2) 参加申し込み先 全5戦【詳細は開催日程を確認の事】
ニッサンスポーツカークラブ (SCCN)
〒141-0031 東京都品川区西五反田8-8-16-903
TEL.03(6421)7967 FAX.03(6421)7968

第11条 参加料及び保険料

- 11.1) 参加料 ¥38,800。(AFO会費+消費税)
11.2) 耐久レースに関しての参加料は、耐久レースの競技規則に記載される。
11.3) 保険料
ドライバーは900万円以上、ピットクルーは400万円以上の当該レースに有効な保険に加入していなければならない。既に加入済みの場合は、その旨競技会オーガナイザーに申告するものとし、上記金額に満たない場合はその不足分について、各オーガナイザーの指定する保険に必ず加入しなければならない。オーガナイザーが指定する保険への加入を強く推奨する。

第12条 レース(耐久レース含む)

- 12.1) レースのスタートは定位置からのグリッドスタートとする。スタート方法、手順は各競技会特別規則による。
12.2) 完走周回数・公式予選通過基準タイム・レース成立周回数は、各競技会特別規則書に委ねられる。
12.3) 公式予選不通過者の決勝レース出場は、当該審査委員会に

委ねられる。

- 12.4) 耐久レースが行われる場合は、競技規則は各オーガナイザーに委ねられる。尚、耐久レースは各シリーズに含まれ、かつ、ポイントも与えられる。

第13条 予選組分け方法

- 13.1) 各大会において、決勝出走台数を20%以上上回る参加申込があった場合、2組以上に分けて予選を行う場合もある。その場合、当該レース大会前の決勝結果を基に交互に行う。また、レース不参加及び第1戦の場合はゼッケン番号を基に組み分けを行う。
- 13.2) 予選組み分け後の決勝グリッド決定方法は、
- 1) 天候その他の条件が、A組、B組の間で大きく差異がない場合、予選のタイム順でグリッドは決められる。
 - 2) A組、B組の間で大きく異なることがあった場合は各組の上位から交互に決勝グリッドが与えられる。
また、決勝グリッド数が奇数の場合、最終グリッドは各組の予選タイムで1位から該当順位の予選タイムを比較し、タイム差が少ないドライバーに与える。
 - 3) なお、差異があるかないかは、AFOにより決定され、これに対する競技団及びAFOへの抗議は認められない。
- 13.3) 参加台数が少ない場合は、他のクラスに併合されレースは行われる。その場合のグリッドは、他のクラスと併合されタイム順にグリッドは決定される。
但し、競技団と審査委員会で別途グリッドが決定された場合はそれに従う。

第14条 コンソレーションレース

- 14.1) 各大会において、最大決勝出走台数を上回る参加申込があった場合、予選不通過車両を対象にコンソレーションレースを行う場合がある。
- 14.2) スケジュール等に関しては、当該大会の公式通知を以って参加者に公示する。
- 14.3) 予選組分けされた場合におけるコンソレーションレースのスターティンググリッドの決定方法は第13条2.「予選組分け後の決勝グリッドの決定方法」に準ずる。

第15条 サーキットにおけるドライブ行為の規律

ドライバーは、FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項、L項第4章「サーキットにおけるドライブ行為の規律」(JAFモータースポーツイヤーブック参照)を遵守しなければならない。H項違反、またはL項に違反し危険行為と判定されたドライバーは、当該競技での罰則とは別に、AFOからも下記の通り罰せられる場合がある。

15.1) 各競技会において、当該競技団からH項、L項第4章の危険行為と判定され、当該審査委員会からペナルティ(訓戒を含む)を課せられたドライバーは、当該シリーズの全てのオーガナイザー及びエントラントに公示される。

ペナルティポイントとして、その年度に獲得したシリーズポイントより、ペナルティの軽重によりその都度、最低1~5ポイント削減される場合がある。

①大会期間中いかなる場合においても、「危険なドライブ行為」を行ってはならない。

本条項の「危険なドライブ行為」とは、

1) 衝突を起こしたもの

2) 他のドライバーのコースアウトを強いるもの

3) 他のドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの

4) 追い越しの最中に他のドライバーを不当に妨害するもの

5) FIA 国際モータースポーツ競技規則付則L項第4章2. に違反したものを指し、その行為が危険と判定された場合は、厳しく罰せられる。

1. 信号の遵守

国際モータースポーツ競技規則付則H項に詳述される指示内容は、ドライブ行為に関する本規律の一部とみなされる。

すべてのドライバーは、これらを遵守しなければならない。

2. 追い越し

a) 走路上に他の車両がない場合には当該走路の幅員の全部を1台の車両が使用することができる。ただし、その車両を追い越そうとする車両によって追い付かれた時に、そのドライバーは、直ちに最初の可能な機会に自分より速いそのドライバーに追い越させなければならない。

追い迫られている車両のドライバーが、そのバックミラーを十分に使用していないと思われる場合には、旗信号委員は、より速いドライバーがその者を追い越そうとしていることを知らせるために、青旗を振動表示する。青旗を無視したと判断されるドライバーは、大会審査委員会に報告される。

b) 追い越しは、その瞬間の可能性に応じて、左右のいずれの側でも実施することができる。ドライバーは正当な理由なく故意に走路を外れてはならない。順位を守るために2回以上進行方向を変更することは認められない。順位を守るためにラインを外れたドライバーがレーシングラインに戻った場合には、コーナーに接近する際に走路の端部と自身の車両の間に少なくとも車両1台分の幅をあけること。

ただし、順位を守るための2回以上の進路変更、走路端を越え故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為は厳重に禁止される。上述の反則行為をしたと判断されるドライバーは、

大会審査委員会に報告される。

- c) ドライバーは常に走路を使用しなければならない。疑義を避けるため、走路端部を定めている白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路の一部とはみなされない。
理由のいかんにかかわらず車両が走路を退去した場合、下記 2. d) を侵さずにドライバーは再び合流することができる。しかしながら、その再合流は、それを行うことが安全であり、その実施によって優位に立つことがない場合にのみ実施できる。走路に車両の一部分も接触していない状態であれば、ドライバーは走路を退去したものと判断される。
- d) 重大な過誤を繰り返したり、あるいは車両に対するコントロールの欠如（走路から離脱するような）が見受けられるときは、大会審査委員会に報告され、一切の当該ドライバーに対し失格に至るまでの罰則を適用することができる。
- e) いかなるときも、車両を不必要に低速で運転したり、不規則に走らせたり、あるいは他のドライバーにとって潜在的に危険と見なされるような運転をすることは許されない。

3. レース中における車両の停止

- a) レース速度を維持することができないという理由で走路を退去する車両のドライバーは、直ちにその退去意志についての合図を行うものとし、かつ、その行動が、た退去地点のできる限り近くで行われるように確保する責任を有するものとする。
- b) 車両がピットレーンの外側で停止した場合には、その車両がそこにあることが他のドライバーの危険とならないよう、あるいは妨げとならないよう、できる限り速やかに移動させなければならない。
ドライバー自身はその車両を移動させることができない場合、そのドライバーを援助することはコース委員の義務とする。このような援助が、結果としてドライバーのレース復帰につながる場合は、いかなる規則違反もせず、かつ利益を受けることなくそれが行われなければならない。
- c) 走路で実行される修理は、ドライバー自身により車載されている工具および部品を用いて行うことのみが認められる。
- d) いかなる種類の補給も禁止されるが、当該車両が自己のピットに停車している場合は除く。
- e) ドライバーと正規に指名された競技役員以外は車両に触れることは認められない。ただし、当該車両がピットレーンにある場合は除く。
- f) 走路上で車両を押すことは禁止される。
- g) レースが中断されている間を除き、それがたとえ一時的にはあっても、サーキット上でドライバーによって放棄された車両は、いかなる車両であっても、当該レースを途中棄権したものと見なす。

15.2) ペナルティポイントは、参戦したシリーズのシリーズポイントより削減される。シリーズポイントが無い場合は、マイナスポイントが付けられる。

15.3) 上記ペナルティは、同年度内のみとするが、前年度実績として、翌年度のオーガナイザー及びエントラントに公示される場合がある。

15.4) ペナルティの種類

AFO は以下の場合、シリーズポイントよりペナルティとしてポイントをマイナスする場合がある。

- ① H 項、L 項違反や走路外走行、W チェッカー危険走行によるペナルティが発生した場合は、罰則の軽重により 1 ～ 5 ポイントを削減する。

第 16 条 賞典

16.1) シリーズ賞典 (詳細は賞典ページを参照の事)

■ シリーズ賞

各競技会決勝結果、上位 6 位までのドライバーに対し、シリーズポイントが与えられ、年間ドライバーで最も最多ポイントを獲得したドライバーへ賞典が授与される。尚、シリーズ賞典は参加台数によって対象ドライバーの数を規制する。

1	3 台まで	1 位のみ
2	4 台～ 5 台まで	2 位まで
3	6 台～ 7 台まで	3 位まで
4	8 台～ 9 台まで	4 位まで
5	10 台～ 11 台まで	5 位まで
6	12 台以上	6 位まで

■ エントラント賞

シリーズ優勝ドライバーのチームに対してエントラント賞を授与する場合がある。

■ レディース賞

女性ドライバーを起用し、その女性ドライバーの獲得ポイントの最上位の女性ドライバーに対して与えられる。但し、年間を通じて 3 チーム以上の女性ドライバーが参加している場合に、この賞典は設けられる。また、同ポイントの場合は、AFO にて順位を認定する。

■ その他の賞

AFO はシリーズ賞以外に賞典を設けることがある

16.2) 各大会賞典 (詳細は賞典ページを参照の事)

- ① 各大会の決勝レース結果にて第 6 位までのドライバーに対し、大会賞が授与される。

- ② 各大会賞典は、参加した台数により下記の通り制限する。

1	3 台まで	1 位のみ
2	4 台～ 5 台まで	2 位まで
3	6 台～ 7 台まで	3 位まで
4	8 台～ 9 台まで	4 位まで
5	10 台～ 11 台まで	5 位まで
6	12 台以上	6 位まで

- 16.3) 仮表彰は、各レース、決勝出走台数に関係なく第3位まで仮表彰を行う。

第17条 シリーズポイント

17.1) 各大会のシリーズチームポイント

- ①各大会ごと、予選正式結果の上位6位までのドライバーに下記のポイントを与える。耐久レースの場合は1/2ポイントを与える。

■ポイント表

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位
ポイント	6	5	4	3	2	1

- ②各大会ごと、決勝レース正式結果の上位10位までのドライバーに対し下記のポイントを、また、完走者には1ポイントを与える。耐久レースの場合は1/2ポイントを与える。シリーズ終了後の合計獲得ポイントの多い順に第6位まで決定する。但し、シリーズを通して3戦以上の参戦者をシリーズランキングの対象者とする。

■ポイント表

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

17.2) ペナルティポイントに関して

AFOは以下の場合、シリーズポイントよりペナルティとしてポイントをマイナスする場合がある。

- ①H項、L項違反によるペナルティが発生した場合は、罰則の軽重により最低1～5ポイントを減算する。

17.3) 同順位の決定

(1) 各シリーズにおいて同ポイントの順位決定方法

同ポイント者が存在した場合は次の方法の順でシリーズ順位を決定する。

- ①決勝1位の獲得数の多い者が上位。
- ②決勝2位の獲得数の多い者が上位。
- ③決勝3位の獲得数の多い者が上位。
- ④決勝4位の獲得数の多い者が上位。
- ⑤決勝5位の獲得数の多い者が上位。
- ⑥決勝6位の獲得数の多い者が上位。
- ⑦決勝7位の獲得数の多い者が上位。
- ⑧決勝8位の獲得数の多い者が上位。
- ⑨決勝9位の獲得数の多い者が上位。
- ⑩決勝10位の獲得数の多い者が上位。
- ⑪参戦数の多い者が上位。
- ⑫最終の順位の上位の者。
- ⑬AFOが決定する。

第 18 条 シリーズ表彰式

シリーズ入賞者は、原則としてシリーズの表彰式に参加しなければならない。ただし、参加できない場合には、代理人を参加させる事。尚、シリーズ表彰式が開催されない場合には、別途 AFO より告知する。

第 19 条 本 Sporting Regulation に記載されていない事項

本 Sporting Regulation、Technical Regulation に記載されていない事項については、各大会特別規則及び公式通知または、Bulletin によって示される。

第 20 条 AFO の権限

- 1) 本スポーティングレギュレーション及びテクニカルレギュレーションにおいて、記載無き部分の疑義が生じた場合は、AFO の権限において裁定される。
- 2) AFO はオーガナイザーと協議の上、モラルハザード委員会を設け、走行の安全の一助とし、ドライバーへのジャッジを行うことが出来る。

第1条 総 則

本 Regulation は、JAF 公認レース競技会として国内で開催される GT66 Race 各シリーズに参加する全ての車両の製作、改造に適用され、競技車両の安全確保、性能均衡による競技の安全性の維持等の取り扱いに関する必要な事項を定めることを目的とする。

AFO は規定の変更を行う権利を留保する。但し、安全性の確保を目的とした変更は予告無く即時適用される。

また、不明な点に関しては、国内競技車両規則第3章・第4章・第5章に準拠し、AFO は規定の解釈を発表する場合もある。

〈第1章〉 車両の分類

第1条 競技車両（グループ）

660cc 以下の排気量の車両とし、過給器付き (GT66T) と無加給 (GT66N) が参加出来る。

但し、公認または登録されていない車両については、事前に AFO の許可を受けなければならない。

〈第2章〉 競技車両の排気音量規制

国内で開催される JAF 公認レース競技会に参加する GT66 Race の車両は以下の排気音量に対する規制が適用される。

記

1. エントラントは開催場所の周辺環境を守るために都道府県が制定した音量に関する規定およびオーガナイザーが決める排気音量に関する規定に従うこと。ただし、最大音量は、測定距離 3m の場合、90dB(A) 以下とする。
2. 参加車両の音量に関する規定は J A F 国内競技車両規則第4編付則「レース車両の排気音量測定に関する指導要綱」に従うこと。

〈第3章〉 一般規定

第1条 車両の定義

1.1) 同一車両：

同一の生産系列に属し同一の車体構造（外部および内部）、同一の機械構造部分および同一のシャシー構造（モノコック構造の場合、このシャシーは車体と一体となっている）を有する車両をいう。機械構造部分とはエンジン、駆動、懸架、操向および制動の諸装置をいう。

1.2) 車両の型式（モデル）：

車体特有の設計や外観、同一機械構造のエンジンおよび動力伝達装置によって区別できる生産系列の車両をいう。同一型式の判定には打刻又はコーションプレートが参照される。

1.3) 競技参加車両の確認：

競技参加車両の型式は打刻又はコーションプレートによって証明される。オーガナイザーは車両の検査のとき、または疑問のある場合、本 Regulation 及び販売会社のために発行された整備要領書、または、あらゆるスペアパーツを記載してあるカタログと照合する必要がある。

エントラントが提示を行わなかったときは、オーガナイザーは出場を拒否することができる。

エントラントは自分の車両が競技車両として、競技に参加できうる車両であることを証明するための本 Regulation 及び販売店のために発行された整備説明書、または、あらゆるスペアパーツを記載してあるカタログなどを常に携帯することが義務付けられている。

1.4) 車 体 (ボディ) :

車体とは以下のことを意味する。

外側：完全に懸架されている車両のすべての部分で、空気の流れにさらされる部分。

内側：車室内の見える範囲のすべての部分及び荷物室。完全に密閉されている車体構造に該当する。

1.5) 電子システム :

1.5.1) クローズド・ループ電子制御システム

以下の条件を満たす電子制御システムを言う。

- ①連続的に実際値(可変制御)を監視するもの。
- ②フィードバック信号を期待値(参考可変値)と比較するもの。
- ③演算結果により自動的に調整するシステム。

例：シャシーの制御、電子クラッチ、ファイナル・ディフアレンシャル、車高調整サスペンションなど。

1.5.2) ドライバーが作動させ、ひとつもしくは複数のシステムに作用する単純な自動でない電気スイッチは、電子制御とはみなされない。

1.6) 用 語 :

①改造の定義に関して

修正加工：元の部品を使用することで旋盤加工、溶接、研磨などの機械加工などが許される。また、少なくとも原型から外観が著しく変更してはならない。

交 換：同一の部品(部材)に交換することでありボルトオンを基本とする。従って、交換に際しての改造や修正加工作業は許されない。

追 加：部品類を追加および新たに設置(装着)することであり、取付けに伴う最小限の改造は許される。

変 更：同等の機能を有する(部材)に変更することであり、取付けに際して支持具(部)に

対する最小限の改造が許される。変更には交換および修正加工作業が含まれる。

調 整： 部品および車体構造に対して改造や修正加工作業を伴わない整備作業。

自 由： 同一型式車両の部品を使用することなく、他社の部品へ変更ができる。

②その他

指定部品： 指定部品に対する一切の修正・加工は禁じられる。但し、Bulletin等で連絡されたものは除く。

付 則： JAF 国内競技車両規則第4編付則を参照すること。

第2条 一般事項

2.1) 適合性：

競技に出場するすべての車両は本章および第4章“安全規定”に従うことが義務づけられる。また、改造する場合は、その競技車両が属しているグループに対し許される範囲内とする。競技期間中いかなるときでも、車両がそのすべてにわたってこれらの規定を遵守していることを競技会の技術委員および審査委員の求めに応じて説明および検証作業に応じることは各エントラントの義務である。

2.2) 許される変更の限度：

競技車両は、各グループにより許される変更の限度があり、当該型式の車両に通常取り付けられている部品/仕様に対する改造および変更(取り付け、取り外しを含む)の限度は本規定によって各グループに対し明白に定められている。許される変更の限度は本章(一般規定)の他に、第4章の規定によって個々に定められている。このグループごとの規定に記載されていない事項については、本章に従わなければならない。

2.3) マグネシウム：純正部品を除き使用は禁止される。

2.4) ねじ山の修理：破損したねじ山は同一内径の新たなねじ山をきることによって修理することができる(ヘリコイル形式)。

第3条 寸法および重量

3.1) 最低地上高：

車両の左右一つの側面のすべてのタイヤの空気が抜けた場合であっても、車両のいかなる部分も地表に接してはならない。このテストはレース出走状態で(ドライバーが搭乗し)平坦な面上で行われること。

3.2) 最低重量：

	GT66N クラス	GT66T クラス
競技車両の最低重量	600 kg	750 kg

これらの重量は、出走可能な状態で一切の潤滑油、冷却水を満たし、燃料とドライバーを除く車両の真の最低重量である。競技中、いかなるときでも上記に記載されている最低重量よ

り車両が軽くなってはならない。

疑義がある場合、技術委員は、重量を検証するため、燃料タンク（複数）を空にすることができる。

3.3) バラスト：

1個あるいは数個のバラストによって最低車両重量を満たすことが許される。ただし、バラストは十分な強度を有する単一構造体で、工具によって、車室または荷物室の床に目に見えるように取り付けられ、封印できる構造でなければならない。上記条件を満たせば、1個のスペアホイールまたはリムをバラストとして使用してもよいが、当初の搭載位置に当初の取り付け方法で搭載しなければならない。

第4条 エンジン

4.1) 気筒容積：660cc (GT66N：660cc, GT66T：1122cc(660cc ターボ付き))

気筒容積：ピストンの上下運動により1個または複数の気筒内に生じる容積Vをいう。

$V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$ で (b= ボア、s= ストローク、n= 気筒数)

過給器付き車両は係数 1.7 を乗ずる。

4.2) 過給装置

方法のいかんを問わず燃焼室内に充填される燃料と空気の混気の重量を増加（吸気または／あるいは排気系統内における通常の大気圧下での重量およびラム圧、流体力学的効果による重量の増加）させる装置をいう。

燃料の加圧噴射および外部の空気をエンジンの吸気口に向かわせるための吸気装置は過給装置とはみなされない。

4.3) 気筒容積の換算係数

自然吸気ピストンエンジン以外のエンジンを搭載した車両の場合、以下に示す換算方式により自然吸気ピストンエンジンの気筒容積に相当する値を計算する。

いかなる場合も、換算によって得られた相当容積が、その車両の実際の気筒容積とみなされる。これは気筒容積別クラス分けの他、車室内寸法や最少座席、最低重量等についても適用される。

4.3.1) 過給装置付エンジン

過給装置付エンジンの車両は、その公称気筒容積に、ガソリンエンジンについては係数 1.7、乗じ、それによって得られた値に相当するクラスの車両として扱われる。

4.3.2) レシプロピストンエンジンとロータリーエンジン

(NSU-WANKELの特許による方式のもの) との等価方式

この排気容積の換算式は燃焼室の最大および最小容積の差に等しいものとする。

4.4) タービンエンジン：GT66 では、記載しない。

4.5) ジェットエンジンおよびアフターバーナーシステムは禁止される。

4.6) 排気系統と消音器

排気口は熱を帯びた排気管によって焼損を生じないように適切な防熱措置を講じなければならない。

排気系統は、暫定的であってはならない。排気ガスは、排気系統の末端からのみ排出することが許される。シャシーの部分で排気ガスの排出のために使用することは許されない。

4.6.1) 後方に向ける場合

排気口の位置は燃料タンクの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。

4.6.2) 側方に向ける場合

排気口の位置は当該構造の直上あるいは直下の車体の側面より突き出してはならず、高さは第3条に定める最低地上高を維持しなければならない。また、車体側面から内側 10cm 以内とする。

なお、GT66については、基本車両が側方排気である場合を除き、後方排気でなければならない。

4.6.3) 消音器を取り付ける場合

車体の改造は、ブラケットの取り付けを除き、許されない。

消音器はできる限り生産車の消音器が取り付けられていた位置に取り付けること。

4.7) 車室内においての始動

運転席に着座したドライバーによって操作可能な、車両に搭載されている電気あるいは他のエネルギー源による始動装置を持たなければならない。

第5条 動力伝達系統

すべての車両は競技をスタートする時点において、正常に作動する後退ギアを含むギアボックスを搭載していなければならない。また、この後退ギアは正常に着座したドライバーによって操作できなければならない。これには、マニュアルトランスミッション、オートマチックトランスミッション、CVTなどのミッションも含める。

第6条 ホイール、スペアホイール

6.1) ホイール：

ホイールサイズは、第5章第4条4.3)を参照のこと。

コンプリートホイール幅の測定：ホイール幅は地上に置かれた車両に取り付けられた状態で測定する。車両はレース出走状態であって、ドライバーが搭乗している状態とする。ホイール幅の測定点は、地面に接している箇所を除くタイヤ周辺の、いかなる箇所においても測定できるものとする。

コンプリートホイールの要素として、複合タイヤが装着されている場合、コンプリートホイールは、これらのタイヤが使用されているグループに関する最大寸法に合致していなければならない。

コンプリートホイールの幅：リムとタイヤを合わせた幅をいう。

6.2) スペアホイール：スペアホイールの搭載は義務づけられない。

第7条 タイヤ タイヤは地表以外の部分と接触してはならない。

第8条 車 体

8.1) ドア：すべての車両のドアは、開閉装置と蝶番を備えていなければならない。

8.2) ホイールアーチ：

車両のホイールアーチは暫定的な性格のものであってはならず、しっかりと固定されており、かつ、車体との間に隙間があってはならない。ホイールアーチはコンプリートホイールの上に張り出し、ホイールハブ中心から計測して、少なくとも車輪回転軸を通過する垂直線の前 30°、後 50° の範囲を効果的に覆うものでなければならない。

ホイールアーチのフランジ部は、タイヤとの接触を避けるために内側に折り曲げなければならない。合成樹脂の場合、その部分を最小限切除することが許される。

8.3) 車 室：

8.3.1) 車室とは、固定された前部隔壁と後部隔壁で仕切られた空間をいう。

8.3.2) 2 ボックス車両等で、後部隔壁が明確な壁形状を形成されない構造で床面と連続している場合は、最後部座席シートバック背面直後で、当該面と同等の角度を持った面を想定後部隔壁とし、それと前部隔壁で仕切られた空間をいう。

8.3.3) 2 座席車両で、当初から後部隔壁が存在しない場合は、前部隔壁と、2) で定義する想定後部隔壁または床の底部主平面（フランジを除いたサイドシル下面の直線部に平行な面）から立ち上がった面で仕切られた空間をいう。

8.3.4) 車室は、エンジンルーム、ガソリンタンク、オイルタンク、ギヤボックス、プロペラシャフトから隔壁で、完全に隔離されていなければならない。

8.3.5) 車室の隔壁は、堅固で防火性に富んだ材質を持つものでなければならない。（第4章“公認車両および登録車両に関する安全規定”第17条参照）

8.3.6) 危険性のある全ての物体《バッテリー（ドライバッテリーを除く）、可燃性のある物品等（車室内設置が認められるバッテリーを除く）》は、車室以外に搭載しなければならない。なお、車室内に取り付けが許される付属品とは、スペアホイール、工具、取り替え部品、安全装置、通信装置、バラスト（許

されているもの)、ウインドスクリーンウォッシャー液容器、クールスーツ用諸装置をいう。

- 8.3.7) オイルタンクを荷物室取り付けの場合、漏油および耐火の隔壁で完全に仕切られていれば許される。
- 8.3.8) 車室内にヘルメットおよび工具の収納容器を設置する場合、その容器は難燃性の材質で造らなければならない、火災の場合に有毒ガスを発生してはならない。

第9条 電気系統：

電気系統の定格電圧は、イグニッションスイッチの供給回路の電圧を含み、オリジナルを保たねばならない。

第10条 燃料系統：

10.1) 燃料－燃焼物

- 10.1.1) 燃料は、通常ガソリンスタンドのポンプから販売されている（潤滑油以外のいかなる添加物も含まない）ガソリンでなくてはならない。オーガナイザーは JAF 国内競技車両規則に適合しない市販燃料を指定することが出来る。
- 10.1.2) 複数の燃料を混ぜて使用することを含み、指定された燃料に対し、空気を除き、その他の気体／液体／固体を混入して使用することは一切禁止される。

10.2) 燃料タンクの容量：

燃料タンク総容量（主タンクと補助タンクを合わせた）は次の限界以下のものでなければならない。

気筒容積 700cc までの車両 60ℓ

気筒容積 700cc を超え 1,000cc までの車両 70ℓ

気筒容積 1,000cc を超え 1,400cc までの車両 80ℓ

第11条 障害者用操作装置

国内競技車両規則第4編付則「アクセサリ等の自動車部品」6.に従った障害者用操作装置を装着することができる。ただし、健常者の使用は許されない。

〈第4章〉 安全規定

改造および付加物取付け等により競技会技術委員長が安全でない車両と判断した場合、その指示に従わなければならない。

安全性確保の見地から、その事例は「GT66 Bulletin」にて広報される場合がある。

第1条 配管類

1.1) 配管類の保護

燃料およびオイルとブレーキ配管は、外部から損傷を受けぬよう（飛石、腐食、機械的損傷等）、すべてを考慮して保護策

をとらねばならない。また、室内には絶対に火災及び損傷を発生させない配慮を必要とする。

量産車の装備がそのまま維持される場合は追加の防護は任意。防音材および防振材等を取り除くことにより配管や配線類が露出する場合には適切なる防護策を講じなければならない。燃料配管について、金属部分が絶縁部品によってボディシエルから隔離されている場合は、ボディシエルと電氣的に接続されていなければならない。

参加車両で該当する場合は、下記内容にて実施する事。

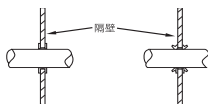
1.2) 仕様および取付け

量産の装備が保持されない場合は以下の適用が義務づけられる。取り付け具は下記の仕様に従って製造されていないとしない。

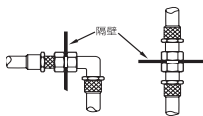
①液体用配管の取り付け：

(1) 冷却水または潤滑油を収容する配管：車室外部になくてはならない。

(2) 燃料または油圧液を収容する配管：車室を通過してもよいが、第 4-1 図および第 4-2 図に従った前後の隔壁部分とブレーキ回路およびクラッチ液回路を除き、車室内部にかなるコネクターも有さないこと。



第 4-1 図



第 4-2 図

②液体用配管の仕様：

燃料配管、潤滑油は移管および加圧される油圧液を収容する配管の取り付け具は下記の仕様に従って製造されていないとしない。柔軟なものである場合は、これらの配管はネジ山のついたコネクター、はめ込み式のコネクター、あるいは自動的に密閉されるコネクターと、摩擦と炎に耐え得る（燃焼しない）外部網材を有していないとしない。

(1) 燃料配管の仕様（インジェクターへの連結部を除く）：
135°C (250° F) の最低 作動温度で 7 M Pa(70bar/1000 psi) の最低破裂圧力を有していなければならない。

(2) 潤滑油の配管の仕様：232°C (450° F) の最低作動温度で 7 M Pa(70bar/1000psi) の最低破裂圧力を有していなければならない。

(3) 加圧下にある油圧液を収容する配管の仕様：232°C (450° F) の最低 作動温度で最低破裂圧力 28

M Pa(280bar/4000psi) を有しなくてはならない。
油圧システムの作動圧力が 14MPa(140bar/2000 psi)
を超える場合は、作動圧力の少なくとも倍の破裂圧
力を有していなくてはならない。

第2条 ブレーキ

2.1) ブレーキ

同一のペダルによって作動する二重回路。ペダルは通常、すべてのホイールに作動するものであること。制動装置のパイプ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つのホイールに作動しなければならない。量産車にこのシステムが取り付けられている場合は変更を必要としない。

2.2) 駐車ブレーキ

駐車ブレーキ装置は左右同時に作動すること。

第3条 ファスナー（締め金具）の追加

フロントおよびリヤボンネットとトランクリッドには少なくとも2個のファスナーを可能な限り離れた位置に取り付けること。ファスナーは赤（もしくは対照的に目立つ色）の矢印で明示されなければならない。元のファスナーおよび開口を維持する装置（ダンパー等）は作動しないように処理するか取り除くこと。

第4条 安全ベルト

安全ベルトは、その材質、取付方法などを含め「レース競技における安全ベルトに関する付則」に従ったフルハーネスタイプでなければならない。その肩部ストラップは幅 75mm 以上を有していなければならない（ヘッドアンドネックサポート指定ベルトは除く）。また、衝突時の「サブマリン現象」防止の観点から「脚部ベルト」を追加した5点式以上の装備・装着を強く推奨する。安全ベルトを座席やその支持体に固定することは禁止される。

第5条 消火装置－消火系統

すべての車両は手動消火器を装備することが義務付けられる。手動消火器を自動消火装置に取り替えることが出来る。

5.1) 手動消火器

手動消火器とは消火器単体をドライバー等が取り外して消火を行うための消火器をいう。

5.1.1) 取り付け

各々の消火器の取り付けは、クラッシュ時の減速度 2.5 G がいかなる方向に加えられても耐えられるように取り付けなければならない。取り付け方向は車両の前後方向中心線に対し直角に近い状態であること。（リベット止めは禁止される）金属性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。)

全ての消火器は十分に保護されていなければならない。

5.1.2) 取り付け場所・取り外し

消火器はドライバーが容易に取り外せる位置に取り付けられなければならない。

5.1.3) 下記情報を各消火器に明記しなければならない。

- － 容器の容量
- － 消火剤の種類
- － 消火剤の重量もしくは容量
- － 消火器の点検日

5.1.4) 消火器の点検日は、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。(消火剤の充填期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。)但し、2年毎の点検を継続したとしても消火器の製造者が定めた有効年数あるいは耐用年数を超えて使用することは出来ない。

- 消火器の製造者が、有効年数あるいは耐用年数を定めていない場合、その使用期限は製造期日(又は初回充填期日)から7年間を目処とする。
- 消火剤の充填日もしくは前回検査日の表示が年(月)表示である場合、有効期間の起算日は当該年(月)の末日とする。

5.1.5) 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。外部が損傷している容器等機能/性能影響を与える恐れがあると判断される場合には、装置を交換しなければならない。

5.1.6) 仕様

同一の消火剤を有する1つあるいは2つの消火剤容器とする。粉末2.0kg以上の内容量、または、FIA国際モータースポーツ競技規則付則J項目第253条に記された消火剤および内容量を装備すること。すべての消火器は耐火性でなければならない。

5.2) 自動消火装置

自動消火装置とは、車両に固定された消火装置が、車室内とエンジンルームに対し起動装置によって同時に作動するものをいう。

5.2.1) 取り付け

各々の消火装置の容器は、いかなる方向にクラッシュ時の減速度が加わってもそれに耐えられるように取り付けられなければならない。

5.2.2) 操作一起動

2つのシステムは同時に起動しなければならない。

いかなる起動装置も認められる。しかしながら、起動システムが機械式だけでない場合、主要エネルギー源からでないエネルギー

ギー源を備えなければならない。

運転席に正常に着座し、安全ベルトを着用したドライバーが起動装置を操作できなければならない。車両の外部のいかなる者も同様に操作ができること。外部からの起動装置はサーキットブレーカーに接して、あるいは、それと組み合わせて位置しなければならない。

また、赤色で縁どられた直径が最小 10cm の白い円形内に赤色で E の文字を描いたマークによって表示されなければならない。ヒートセンサーによる自動起動装置が推奨される。

装置はいかなる車両の姿勢にあっても、たとえ車両が転倒した場合でも作動しなければならない。

5.2.3) 下記情報を各消火器に明記しなければならない。

- － 容器の容量
- － 消火剤の種類
- － 消火剤の重量もしくは容量
- － 消火器の点検日

5.2.4) 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日から 2 年以内とする。(消火剤の充填期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。) 但し、2 年毎の点検を継続したとしても消火装置(消火器)製造者が定めた有効年数あるいは耐用年数を超えて使用することは出来ない。

－ 消火器の製造者が、有効年数あるいは耐用年数を定めていない場合、その使用期限は製造期日(又は初回充填期日)から 7 年間を目処とする。

－ 消火剤の充填日もしくは前回検査日の表示が年(月)表示である場合、有効期間の起算日は当該年(月)の末日とする。

5.2.5) 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。外部が損傷している容器等機能/性能影響を与える恐れがあると判断される場合には、装置を交換しなければならない。

5.2.6) 仕様

FIA テクニカルリスト No.16 の消火システム、または FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項目第 2 5 9 条 1 4 に記された消火剤および内容を装備すること。消火装置は耐火性でなければならない、また衝撃に対して防護されなければならない。消火剤の噴出ノズルは、ドライバーに直接消火剤がかかることのないように取り付けなければならない。(凍傷の危険)

5.2.7) 放射時間

- 車室内 : 最短 3 0 秒 / 最長 8 0 秒
- エンジン : 最短 1 0 秒 / 最長 4 0 秒

両方の消火器が同時に作動しなければならない。

第6条 ロールケージ

6.1) 全 般

ロールケージの取り付けが義務付けられる。

ロールケージは以下の何れかであること：

- a) 国内競技車両規則第4章第6条6.2項以降の条項に記された要件に従い製作されたもの
- b) JAFまたは他のASNが公認あるいは認証したもの
(「ロールケージ製造者のロールケージJAF公認申請手続きに関する付則」に基づきJAFが公認したものを含む) JAFまたは他のASNが承認し、製造者を代表する資格を有する技術者が署名した公認の書類または証明書を、大会の車両検査委員に提出しなければならない。
2003年1月1日より、ASNによって公認され販売されるすべての新規ケージは、当該製造者が貼付する識別プレートによって識別されなければならない。この識別プレートは複製できたり移動できたりしてはならない(埋め込み、刻印、あるいは剥がすと破損するタイプのステッカー等による)。
この識別プレートには製造者の名称、ASNの公認番号あるいは認証番号、製造者による個別の製造番号の記載がなければならない。
同一の製造番号が記載されている証明書を車両に付帯させ、これを大会の車両検査委員に提出しなければならない。
- c) 安全ケージ公認規定に基づきFIAが公認したもの
このロールケージはFIAにより公認された車両の公認書に対する追加公認(VO)の対象とならなければならない。
1997年1月1日以降に公認され販売されたすべてのケージには、製造者の識別と製造番号がはっきりと視認できるようになっていないなければならない。

ロールケージの公認書式には、この情報の記入方法とその場所が特定されていなければならない。購入者は、これに対応した製造番号の付された証明書を受領しなければならない。公認または認証されたロールケージに対する改造は禁止される。素材またはロールケージへの恒久的な変更を伴う、ロールケージへの機械加工、溶接によるいかなる工程も改造と見なされる。事故により損傷を受けた公認あるいは認証されたロールケージに対するすべての補修作業は、当該ロールケージ製造者が実施するか、あるいはその承認の下で実施されなければならない。

ロールケージのパイプには液体またはその他のものを通してはならない。

ロールケージは、搭乗者の乗降を著しく阻害してはならない。部材は、ダッシュボードとトリムおよび後部座席を貫通して、搭乗者用の空間へ侵入してもよい。

後部座席は折り畳まれてよい。

※ロールケージの最低限の構成

ロールケージの最低限の構成は、以下の通り定義される：

車両公認・登録時期	最低限の構成
2002年12月31日以前	第4-39図又はその左右対称（但し、斜行部材は第4-9図から第4-12図、あるいは第4-26図から第4-27図の方式も可）
2003年1月1日～ 2005年12月31日	第4-40図またはその左右対称
2006年1月1日～ 2007年12月31日	第4-41図またはその左右対称
2008年1月1日～)	第4-42図またはその左右対称

ドアバーおよびルーフの補強は、6.3.2.1.2項および6.3.2.1.3項に従い異なる構成でもよい。



第4-39図



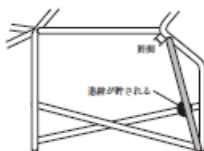
第4-40図



第4-41図



第4-42図



第4-42A図

※詳細は国内競技車両規則 第4章 公認車両および登録車両に関する安全規定の第6条ロールケージを参照為して下さい。

第7条 後方視界（室内ミラーおよび室外ミラー）：

後方視界は、リヤウインドウの少なくとも幅50cm、高さ10cmの

範囲を見渡せる1つの室内ミラー、および2個の室外ミラーによって確保されなければならない。

第8条 けん引用穴あきブラケット

参加車両は、前部の牽引フックは可倒式またはケーブルループ式でなければならない。但し、下記要件の②を満たすこと。

すべての車両はすべての競技に際し、前後にけん引用穴あきブラケットを備えなければならない。このけん引穴あき用ブラケットは、車両をけん引して移動するのに取り付け部分も含め十分な強度を有していなければならない。

車両が砂地に停車したときでも使用が可能な位置に取り付けられていなければならない。これらは、明確に視認でき、黄色、オレンジ色、あるいは赤色に着色されていること。

鉄製けん引用穴あきブラケットは下記の要件を満たすこと。

- ①材質は、スチール製でなければならない。
- ②最小内径：50mm（車両に装着した状態で直径50mm および長さ50mmの丸棒が通ること）。
- ③内径の角部はRを付けて滑らかにすること。
- ④板製の場合、最小断面積100mm²（取り付け部分も含む）
- ⑤丸棒の場合、最小直径10mm以上。

第9条 ウインドシールド

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。

第10条 ウインドシールドの安全固定装置

ウインドシールドの安全固定装置を自由に設けて良い。

第11条 サーキットブレーカー（主電源回路開閉装置）

イグニッションスイッチおよび燃料ポンプスイッチは、その位置が確認できるよう黄色で明示しなければならない。イグニッションスイッチおよび燃料ポンプスイッチを変更する場合、ONの位置が上、OFFの位置が下になければならない。

また、運転席および車外から操作できるすべての回路を遮断する各々独立した放電防止型のサーキットブレーカー（主電源回路開閉装置）を装備しなければならない。これらはすべての電気回路を遮断できるものであり、エンジンを停止することのできるものであること。その場所は外部から容易に発見できる位置とし、赤色のスパークを底辺が最小12cmの青色の三角形で囲んだ記号で表示すること。引くことにより機能する車外操作部を持つサーキッ

トブレーカーをフロントウインドシールド支持枠の下方付近に設置すること。

ただし、車両の構造上フロントウインドシールド支持枠の下方付近に設置することが不可能な場合、センターピラーあるいはクォーターピラーの外部から操作可能な位置に装着することが許される。

第 12 条 安全燃料タンク

12.1) 安全燃料タンク

安全燃料タンクを使用する場合、JAFまたはFIA公認の安全燃料タンクの使用が義務付けられる。安全タンクは約5年を経過した後に強度が急速に低下するため、ブラダーは製造者が検査し、次の2年間までの使用を保証しない限り、製造年月日から5年以上経過したものを使用してはならない。ただし、その場合でも製造年月日から7年を超えて使用してはならない。

コレクタータンクを別に装着する場合は最大容量2リットルまでとする。安全燃料タンク本体（燃料ブラダー）が、当初から耐火／耐浸透性のケース（コンテナ）に収納されていない場合、コンテナに収納してから車体に取り付けなければならない。

コンテナは、厚さ1.0mm以上のスチール、または厚さ1.6mm以上のアルミニウム、あるいはそれらと同等以上の強度を有することを証明できる不燃／不浸透性の材質で作られており、燃料ブラダーに記載されている表示項目（製造者名、型式、製造に用いられた基準、製造年月日、製造番号）を判読できる窓または表示項目内容の証明書類を備えていなければならない。なお、ブラダーの表示項目内容の証明書類を備えられない場合に、ブラダーの表示項目を判読するためのコンテナの窓が車体により直接確認できない状態に限って、車体に穴をあけて表示項目を確認するための窓を設ける必要最小限の改造は許される。

摩擦や異物混入による燃料ブラダーの損傷を避けるため、コンテナと燃料ブラダーとが密接にしていなければならない（付属品取付部を除く）、コンテナの内側に突起や鋭利な箇所があってはならない。コンテナの車体への取付は暫定的であってはならず、また、取付によりコンテナが変形するようなことがあってはならない。本レースに関しては安全燃料タンクの装着を強く推奨する。安全燃料タンクは当初の位置あるいは荷物室に取り付けることが許される。漏出した燃料が車室内に滞留しない構造であること。また、荷物室に設置した場合、難燃性材料による隔壁を取り付けなければならない。燃料タンクの位置の変更に伴い軽量化、補強が生じてはならない。

当初の燃料タンクの移動によって生じた空間部をはめ板でふ

さぐことは許されるが、空気力学的効果が生じてはならない。
取付けのための最小限の車体改造は許される。
取り付けに伴う燃料配管の変更は許される。

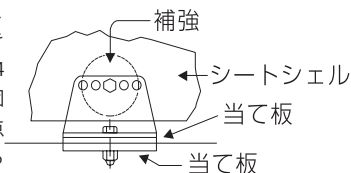
第13条 座席

- 13.1) 当初の座席を変更する場合、FIA 基準 8855-1999 または FIA 基準 8862-2009 に従ったものの使用が強く推奨される。なお、ヘッドレストは含まれていること。
- 13.2) 前部座席は後方に移動できる。しかし当初の後部座席の前端によって区切られた垂直面を超えてはならない。ただし、ヘッドレスト部分は考慮されない。
- 13.3) 助手席ならびに後部座席は、(それらのバックレストを含めて) 取り外すことができる。

- 13.4) 当初の座席の取り付け具または支持具が変更される場合、支持具は以下のいずれかに取り付けられなければならない。

- 一 座席を固定するために使用されている当初の固定点
- 一 付則J項第 253-65 図に合致する座席固定用の固定点

座席支持具は第 4-65 図に従って、最小直径 8mm のボルトを使用し、1 座席につき少なくとも 4 箇所座席固定用の固定点に取り付けられなければならない。各取



第 4-65 図

り付け点について、支持具、車体/シャシーと当て板の接触面積は最低 40 cm²であること。

- 13.5) 座席は、直径が最低 8mm のボルトを使用し、座席の前部 2 箇所、後部 2 箇所の 4 箇所の支持具で固定され、補強部は座席に結合されていなくてはならない。
- 13.6) 支持具と当て板の最低厚さは鋼鉄の場合は 3mm、軽合金の場合は 5mm を有さなければならない。各支持具の前後方向の長さは、最低でも 60mm を有さねばならない。
- 13.7) 座席を調節するレールが使用される場合、当初から車両に設定されているもの、または座席と共に設定されているものを使用しなければならない。
- 13.8) 運転者席とサイドロールバーの間には機械装置の設置は許可されない。
- 13.9) 座席とドライバーの間にクッションを置く場合、このクッションに厚さは 50mm 以下でなければならない。

第14条 ライト

ガラス製のライト類に無色透明の飛散防止対策を施さなければならない。

第 15 条 床

防音材および防振材は取り外すことは許される。カーペットは取り外さなければならない。

第 16 条 内張

運転席と助手席のドアの内張りおよび車体のドア開口部のプロテクターを除き、内張りを取り外すことは許される。天井の内張りは、それが難燃材の場合を除き、取り外さなければならない。

第 17 条 火災に対する防護

火災の場合、火災の直接の通過を防止するため、エンジンと搭乗者席の間に有効な防護遮へい物を取り付けなければならない。

第 18 条 ステアリングホイール

ステアリングホイールに切れ目があってはならない。

スイッチやメーター等を装着する場合、それらは突起した形状（トルグスイッチ等）であってはならず、トルグスイッチ以外のスイッチやメーターを装着する場合は、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。

第 19 条 オイルキャッチ装置

オイルがコースに流出することを防ぐための確実な装置を備えなければならない。その装置の取り付け方法は、針金やテープなどによる暫定的なものであってはならない。参加車両は全てオイルキャッチタンクを使用しなければならない。気筒容積が 2,000cc までの車両に対しては 2 リットルの容積がなければならない。この容器は、プラスチック、あるいは、透明な窓を備えたものでなければならない。但し、ウォッシャータンクをオイルキャッチタンクとして使用する場合は、この限りではない。

19.1) トランスミッションの T/M ブリーザー用オイルキャッチタンクを取り付ける場合は、第 19 条に従って取り付けられなくてはならないがその容量については任意とする。

19.2) また、安全のためにブリーザーホースを延長し、オイルキャッチタンクへ繋ぐことを許可する。

第 20 条 圧力制御バルブ

ホイール上の圧力制御バルブは禁止される。

第 21 条 その他

車両に搭載する部品等（スペアホイール、工具類）は、確実に固

定されなければならない。

ステアリングロック／オートドアロックは取り外さなければならない。

第22条 ネット

下記仕様に従ったネットをロールゲージに取り付けて使用することを推奨する。その場合は、ロールゲージへの加工は必要最低限に留めなければならない。

帯の最小幅 : 19mm

網目の最小寸法 : 25×25mm

網目の最大寸法 : 60×60mm

範 囲 : ステアリングホイール中心より後方のフロントサイドウインドを覆うものとする。

〈第5章〉 Technical Regulation

第1条 車 両

1.1) 定 義 : 量産ツーリングカー

1.2) 資 格 : 車両は JAF 量産ツーリングカーとして登録された車両

1.3) 基本車両 : 本車両は厳密に量産車及び指定された車両であり、基本車両（同一車両型式、同一エンジン型式）の資料と同一でなければならない。

1.4) 基本車両の資料 : 公認書あるいは当該自動車製造者発行の国内向けカタログ、仕様書等。

第2条 許可される、もしくは義務づけられる変更と付加物 :

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摩耗、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、後記で規定される。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販売されている部品によってのみ交換が許される。ただし、交換しようとする純正部品が、現存しない場合、部品販売により指示されたものを使用可能とするが、部品番号が変更になっていることを証明できなければならない。

オートマチック車両の車体への基本車両に設定されたマニュアルミッションの搭載、および搭載の為の最小限の改造が許される。

本章の規定にかかわらず、第2章「競技車両の排気音量規制」、第3章「一般規定」、第4章「安全規定」を守らなければならない。但し、上記規定より本章の規定が厳しい場合は、本章を守らなければならない。

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
シムおよびスパ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) キャブレターおよびインジェクションシステム
ベンチュリーの直径あるいはスロットル開口部を変更することはできない。
インジェクションシステムは、当初の形式が保持され、かつ機能していなければならない。
エンジンに供給される燃料の量を調整しているキャブレターの部品、もしくは、フューエルインジェクション装置の部品（エンジンコントロールユニット、インジェクター、コネクター、プレッシャーレギュレーター、エアフローメーター等を含む）は流入する空気の量に影響がなければ、改造または交換することが許される。
- 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変更は許される。
- 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

- 電氣的に諸装置を調整できる調整装置（エンジンコントロールユニット等のすべてのコンピューター類のコントローラーを含む）は当初から装着されているものを除き車室内に設置されてはならない。
- 点火装置は、装着ブラケットを含み、改造が許される。ディストリビューター方式を同時点火方式（マルチコイル方式等）に変更することは許される。
- 取り付け位置を除き、バッテリーは自由。ただし、リアバッテリー搭載車で、安全燃料タンクを装着するための最小限の取り付け位置の変更は許される。取り付けブラケット、ボルトの変更も許される。

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。

インタークーラーのホースの変更は許される。

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（過給装置付の場合、過給装置の後方）の部分は材質を除き自由とするが、取り外した場合、第3章“公認車両および登録車両に関する一般規定”4.6.1)、4.6.2)に従って処理されていなければならない。ただし、2010年1月1日以降に公認または登録された車両については、触媒装置を装着しなければならない。

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。

3.18) 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画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：

同一型式内に設定されている純正部品への変更は許される。また、シフトパターンの変更は許されない。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オイルポンプを取り付けることができる。その取り付け具は当該装置に対して最小限にとどめること。ただし、車体外部への取り付けは認められない。

4.3) タイヤ：公道走行の許される一般市販ラジアルタイヤとする。

4.3.1) 装着できるタイヤは基本車両の資料に記載されているホイールリムサイズの2インチアップまでとし、最大15インチまでとする。但し、インチアップにより、ホイールフェンダーからタイヤははみ出てはならない。偏平率を変更してもよい。

4.3.2) タイヤには、いかなる場合も、リググループを含み一切の加工も許されない。

4.3.3) タイヤの安全使用限界及び組み替え：

タイヤの使用摩耗限界点は、いついかなる場合（決勝終了時点まで）もスリップライン(1.6mm)を越えて使用してはならない。また、予選終了後のタイヤの組み替えは禁止する。

スリップラインの計測点に関して、

タイヤ中央にあるスリップライン(1.6mm)が出てはならない。又、フラットスポットや車両との接触などに関しては考慮する。

4.4) ホイール：

4.4.1) 基本車両の資料に記載されたサイズの2インチアップまでとし、最大15インチまでとする。但し、インチアップにより、

ホイールフェンダーからタイヤははみ出てはならない。

また、上記 4.3) で選択したタイヤサイズの JATMA YEAR BOOK (日本自動車タイヤ協会規格) に許容された範囲におけるリムの幅が適用されるが、最大 15 インチまでとする。

直径の異なるホイールは同時に装着できないが、当初より前後のホイールサイズが異なる場合は、そのまま、もしくは 2 インチアップするか、前後のタイヤサイズをあわせることができる。ただし、最大 15 インチまでとする。

4.4.2) 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 マークのあるものとする。

4.4.3) 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。

4.4.4) ホイールナットはリムの最外側面よりはみ出してはならない。

4.5) ストラットおよびショックアブソーバ：

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。

4.6) 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。

4.7) 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換えなければ、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。

4.8) 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。

スタビライザーが当初から取り付けられていない車両については、基本車両に設定されている場合に限り、取り付けが許される。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。

4.9) ブレーキ

4.9.1) ブレーキシュー、ライニングパッドおよびブレーキホースの交換、変更は許される。

4.9.2) 標準で冷却ダクトが装着されていない場合、または、標準で装着されている冷却ダクトを取り外した場合は、以下に従い冷却ダクトを装着することが許される。

標準の開口部を使用し、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50mm以下とし、その数は各々1本とする。

4.9.3) 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。

4.9.4) 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。プロポーショニング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ニングバルブの追加は許される。

4.9.5) タイヤサイズを変更した場合、ブレーキローター、キャリパー等の容量をアップすることは許される。更に、安全確保の観点よりハブベアリングの容量をアップすることも許される。

4.10) 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構は、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、当該機能部分以外に変更されてはならない。

4.11) 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（ボルトオンのみ）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。

4.12) 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。

4.13) 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。

また、ボディとエアロパーツの継ぎ目をテーピング等で目止めすることは補強または空力性能を変化させる為、禁止される。但し、車体の経年変化によるひび、亀裂等を補修することは許されるが、著しい補修により補強ととらえられるような行為は禁止される。

更に、エアロパーツを取り付ける際は、メーカーオプション、ディーラーオプション、ショップに分けられるが、取り付ける場合は、販売用カタログなどで、使用部品を明確に分かるようにすること。また、購入当初より取り付けられたエアロパーツは取り外して参加することも許される。

アンダーカバーを取り外すことは許される。

5.1.1) アンテナ：アンテナは、ベース部から取り外さなければならない。取り外した後の穴は、塞がなければならない。

5.1.2) フロントバンパー： ナンバープレート取り付け部は、バンパー開口部を塞がぬように、プレートなどを利用し、取り付け部を覆うこととする。

5.1.3) リヤナンバープレート部：ナンバープレート取り付け部には、およそナンバープレートの大きさと同じサイズの板（素材は自由、色 GT66T クラス：ベースは白、GT66N クラス：ベースは黄色）を用いて、CarNo. 記載スペースと0で準備しなければならない。

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座席を交換し

てもよい。シートを交換する場合、シートレールの強度は当初のものと同様以上でなければならない。車体側の取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は第4章“安全規定”第9条に適合しなければならない。

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：

5.6.1) 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。

5.6.2) 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、取り替えに伴う最小限の改造は認められる。但し、5 ドアのリアドアの電気式巻き上げ装置の取り外しは可能。リヤガラスは密閉のままとする。

5.7) ライト：

前照灯、尾灯（ナンバー灯を含む）、制動灯（ハイマウントストップランプを含む）、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：取り付けは許されない。

5.9) 補強：車体の補強は、スポット増し、面沿い溶接、当て板、溶剤など材料を用いた補強を含み一切禁止とする。但し、フロントウィンドの割れ防止の為、窓枠のみ補強は許される。

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、オープン車両の幌およびその取り付け具、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）。計器類（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。シャシー／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禁止される。

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：

取り付けは自由。第4章「安全規定」第12条に基づき、参加車両については安全燃料タンクの装着を強く推奨する。取付けるための最小限の車体改造は許される。但し、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、外観形状の変更に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。



〒 141-0031 東京都品川区西五反田 8-8-16-903

TEL. 03-6421-7967/ FAX. 03-6421-7968

<http://www.afo.tokyo/>

mail : info@afo.tokyo