

'2007セントラルサーキット・カート・シリーズ戦 特別規則書

【公示】

本競技会は、FIAの国際スポーツ競技規則及び国際カート規則、ならびにそれに準拠したJAFの国内競技規則およびJAF国内カート競技規則に従い、準国内競技として開催される。

第1条 競技会の名称及び日程

【ダイナマイト・カート・イン・セントラル2007】

第1単戦	3月11日(日)
第2単戦	5月6日(日)
第3単戦	7月29日(日)
第4単戦	9月29日(日)

第2条 競技会の格式 カートJAF公認制限付き及び準国内格式

第3条 主催者 株式会社 セントラルサーキット
〒679-1132 兵庫県多可郡中町坂本字草山521-1

第4条 開催場所
セントラルサーキット(1周2,804km右回り)

第5条 大会組織
大会役員、大会審査委員、競技役員等は、付則にて記す。

第6条 タイムスケジュール
タイムスケジュールは公式通知に示す

第7条 レース区分・周回数
SFC1、SFC2 1 2 L A P
Formula MAX(以下F-MAXに略す) 1 0 L A P

第8条 競技種目
SFC1、SFC2 リプレ車両によるスプリントレース
F-MAX FC-2規定によるスプリントレース

第9条 参加資格

- 参加ドライバーは、セントラルサーキットのライセンス(暫定ライセンスも可)並びに本競技会開催期間中に有効なカート国内Aの所持を原則とし、カート国内B所持者の場合は、制限付競技に3回以上の出場経験者、又は、当サーキットを3時間以上の走行経験者とする。
- ドライバー1名に対し、2名までのピット要員を登録することが出来る、そのピット要員は本競技会開催期間中に有効なピットクルーに登録され保険・共済会手続を完了したものでなければならない。

第10条 出場申込

- 申込場所 セントラルサーキットレース事務局
0795-32-3766
〒679-1132
兵庫県多可郡多可町中区坂本字草山521-1
 - 申込み期間はレース開催10日前迄とする。
 - 出場料及び暫定ライセンス
1種目(SFC) 22,000円
(F-MAX) 20,000円
ピット要員2名 共済会費1名 1,000円
暫定ライセンス1大会/7日間 8,300円
セントラルサーキットライセンス保持者は省く
 - 第4戦 耐久レース出場料は別紙参照とする。
 - 電話又はFAXでの申込みは受理されない。
 - 参加の受理及びその内容
 - 申込みの受理された選手には締切り後大会事務局より参加受理又は参加拒否が通知される。
 - 参加受理された選手の参加を取消す場合には参加料は返還されない。
 - 参加を拒否された選手及び参加可否の通知以前に参加を取消す場合には参加料が返還される。(但し、事務処理経費として2千円を差引く)
 - ゼッケンナンバーは、主催者が大会毎に決定して参加受理書に記載される。
 - ドライバーの変更は、原則としては出来ないが登録ドライバーが負傷等止むを得ない理由で参加出来ない場合には、大会審査委員会の承認を得て変更出来る、但し変更手数料3,000円を添え公式車両検査開始10分前までに文書で大会事務局届け出なければならない。
 - ピットクルーの変更は出場受付までとし、変更手数料1,000円を添えて文書で大会事務局に届け出なければならない。
 - 車両の変更は、公式車両検査開始前までに変更手数料3,000円を添えて文書で大会事務局に届け出なければならない、但し、いかなる理由があっても公式車両検査終了後の車両変更は認めない、又、スベアマシンの使用も認めない。
- 来
に
- ### 第11条 出場受付
- 参加が受理された選手は、当日行われる出場受付を受けな

ければならない。

2. 出場受付時には、下記のを呈示若しくは提出しなければならない。

- . 正式参加受理書
- . その競技会開催期間中に有効なライセンス
- . 車両仕様書
- . 健康保健証(コピーでもよい)

第12条 身分証・通行証

1. 交付されたクレデンシャルは、大会期間中確認しやすい位置に必ず着用しなければならない。
2. 車両通行証は参加車両1台につき1枚発行する。サービスカーは、大会事務局が交付する通行証に車両番号を記入し、車両前部の確認しやすい位置に貼付しなければならない。
3. セントラルサーキット場内に於ける通行・駐車等の指示は、公式通知及び案内標識によって示され参加者はこの指示に従わなければならない。
4. 交付されるクレデンシャル・通行証は、他人に貸与したり転用したりしてはならない。
5. クレデンシャル・通行証等を紛失又は破損した時は、大会事務局で再交付の手続きの上、再交付を受けること。但し、再交付手数料3,000円が必要となる。

第13条 メディカルチェック

1. 競技長が必要と判断した場合、ドライバーに対し大会医師又は指定医師によるメディカルチェックを要求し、競技出場の可否を決定できる。

第14条 プリーフィング

1. 参加する全てのドライバーは、プリーフィングに出席しなければならない。尚、欠席・遅刻したドライバーは再プリーフィングを必ず受けること。但し、競技長がやむを得ないと判断した場合、3,000円を徴収する。
2. タイムスケジュールに示した以外にも必要に応じプリーフィングを行う場合がある。

第15条 車両検査

1. JAF国内カート規則「カート競技会参加に関する規則」第3章第11条及び第12条に従って下記により行う。
2. 参加車両の車両検査及びドライバーの装備検査はタイムスケジュールに従い、車両検査場に於いて行う。
3. 車両検査はドライバー本人が検査を受ける車両とともに指定時間内に下記のを用意して車両検査場に集合しなければならない。

- . 車両仕様書
- . ヘルメット

- . グローブ&シューズ
- . レーシングスーツ
- . ガソリン証明書

4. 車両ゼッケンは、指定された字体のものを使用し走行中に脱落しないようしっかりと貼付すること。
5. 車両検査場に自動計測装置はしっかりと所定の場所に取り付けを行い検査を受けること。
6. 車両検査に車両を呈示することは、当該車両が全ての公式車両検査終了後に不適合が発見された場合には当該競技会から除外を含む罰則が課せられる。
7. 公式車両検査の結果、参加が不適当と判定された参加者、又は車検長による改善命令に応じない参加者は当該競技会から除外される。

第16条 ガソリン

1. 競技会に使用出来るガソリンはセントラルグリッド(場内ガソリンスタンド)で販売される無鉛ガソリンのみとする。
2. セントラルグリッド発行の給油証明書(5%以上の給油に発行)の提出を車両検査時に行う。
3. 指定ガソリンの成分表は下記のとおり。

《ガソリン成分表》

	レギュラーガソリン	フォーミュラシェル
販売価格	150円/ℓ	160円/ℓ
鉛の検出	検出されず	検出されず
硫黄分	35ppm	30ppm
ベンゼン	2.8容量%	2.5容量%
灯油混入率	0 容量%	0 容量%
実在ガム	1mg/100mℓ	1mg/100mℓ
色	オレンジ	オレンジ
オクタン価	90.5	98.3
密度	0.7326	0.7502
銅板腐食	1a	1a
蒸気圧	73kPa	69kPa
酸化安定度	240min以上	240min以上
蒸 留 性 状		
10%留出温度	48°C	47°C
50%留出温度	87°C	89°C
90%留出温度	145°C	146°C
終点	188°C	180°C
残油量	1 容量%	1 容量%

第17条 公式予選

1. 公式予選はタイムトライアル方式とする。
2. 義務周回数は定めないが、最低1周はラップタイムが計測

- されなければならない。
3. 公式予選の参加台数が本規則の定める各クラス決勝出場台数を越える場合には、公式予選を複数の組に分けて行う場合もある。
 4. ウェイティング（繰り上げ出場）の場合
 - ・ウェイティング希望者はウェイティング願書を予選正式結果発表後30分以内に大会事務局に提出する。
 - ・願書提出者のうち上位3名のは、全装備にてスタート前チェックを済ませてコースインにて待機する。
 - ・フォーメーションラップ開始時点でリタイヤがない場合には出走できない。
 5. 公式予選通過者がグリッド数に満たなかった場合は、大会審査委員の承認を得、不可抗力により予選通過基準を達成しなかったドライバーが決勝レースに出場できる。この場合の手順は上記のウェイティングの方法に準ずる。
 6. ウェイティングで決勝レースに出場する場合、予選順位は最後尾とする。
 - ・複数ドライバーがウェイティング出場の場合は予選中コースインしたドライバーを優先とし、コースインした順番を順位とする。
 - ・コースインしていない場合はゼッケン番号の若い順とする。

第18条 決勝レース

1. 決勝レースに出走するドライバーは、タイムスケジュールによって定められた当該クラスのドライバーズミーティングに必ず出席しなければならない。
2. ドライバー及び参加車両は、決勝レースのコースイン前の指定された時間内に、技術委員によるスタート前チェックを受けなければならない。
3. 決勝レースの決勝出場台数は48台と定める。
4. 決勝レースのスタート方式はスタンディングスタートとする。
5. スタートグリッドは最前列2台とし、以下2台ずつとするが、出走台数により3:2 3:2の配列もあり、この場合は公式通知により発表する。
6. ボールポジションは最前列進行方向左側とする。
7. 各決勝レース終了は、トップ走者がチェッカーを受けてゴールした後3分経過時とする。
8. フォーメーションラップ開始の合図の後、エンジンが始動せずフォーメーションラップに参加できない場合、全車ス

タートした後に競技役員の援助でフォーメーションラップに参加することが出来る。

9. 両クラスのエントリーが48台に満たない場合には混走レースとする場合がある。
 10. スタートやり直しの場合、赤ランプを点灯した状態から赤ランプ両サイドに黄色点滅信号を表示し、再度スタートを3分前表示からやり直しとする。この場合、周回数は2周減算とする。
 11. ゴール後の車両保管は入賞車両プラス1台とする。
- #### 第19条 参加者及びドライバーの遵守事項
1. 全ての参加者は放言を慎み、スポーツマンシップに則ったマナーを保つこと。
 2. 大会期間中は競技役員の指示に従うこと。
 3. 参加者は薬物等によって精神状態を操作したり飲酒してはならず、許された場所以外での喫煙は厳禁とする。
 4. ビットクールは安全上作業に相応しい服装であること。
 5. 参加者は、ドライバー・メカニック及び召還したゲストについて責任を負うものとする。
 6. 主催者・大会役員・競技役員・大会審査委員及び他の参加者の名誉を傷つける言動をしてはならない。

第20条 バドック

1. バドック内を競技車両で自走することは禁止される。
2. バドック内におけるガソリン・オイル等の管理を十分に引き、こぼした場合は直ちに掃除すること。
3. バドック内での混雑が予想されるの為、必ず指定された場所にサービスカーを駐車すること。
4. 車両・ヘルメット及び工具等の盗難には十分気を付けること。これらの管理は参加者の責任として、主催者は一切の責任を負わないものとする。

第21条 決勝スタート

1. F-MAXはローリングスタート。
SFCはスタンディングスタートとする。
2. タイムスケジュールに定める時間内に出走待機場所においてスタート前チェックを受けること。時間内にスタート前チェックを受けない場合はリタイヤと見なし決勝レースに出走することができない。

第22条 スタート手順（F-MAX）

1. スタート前チェック
タイムスケジュール示された時間内にウェイティングエリアでスタート前チェックを受けること。
2. スタート進行
・サイティングラップ

時

タイムスケジュール示されたスタート進行開始刻になると、ウォームアップランのためにピット出口が開放される。

注．ウォームアップランは義務ではないので、フォーメーションラップ開始5分前までにオフィシャルの指示に従いグリッドまで手で押していくことが出来る。マシン調整は、自己のスターティンググリッド又はピット前作業エリアにてフォーメーションラップ3分前まで行うことが出来る。ただし給油は厳禁とする。

．フォーメーションラップ開始5分前

ピットレーン出口が閉鎖される。

．フォーメーションラップ開始3分前

ドライバーとそのメカニック1名及びドライバーのために傘を持つ1名及びプレス関係以外の全はグリッド上より退去する。

．フォーメーションラップ開始1分前

ドライバーとそのメカニック1名以外の全員がグリッド上より退去する。(プレス関係者も含む)

．フォーメーションラップ30秒前

エンジン始動準備。その後、エンジン始動ボード掲示確認後エンジン始動。

エンジン始動ボードは開始10秒前に表示される

．フォーメーションラップスタート

開始を示す緑旗が振られ、ペースカー先導によりフォーメーションラップをスタートする。フォーメーションラップは、メカニックの安全確保のため横一列ずつスタートし、走行中はグリッド配列を維持し追い越しは禁止する。尚、フォーメーションラップ開始の前後においてのエンジストールの場合、手を挙げて後続車両に伝え、その後競技役員の指示によりエンジン再始動を最後まで最後尾からフォーメーションラップに参加できる。

数回エンジン始動を試みても駄目
ットにて再整備の上、ピットスタート

．信号機及びポスト位置の確認

各信号機は黄点灯、ポストは黄旗を提示する。

．ペースカーピットイン

最終コーナーを立ち上がり隊列が整っていればペースカーはコーションランプ消灯後ピットインする。隊列が整っていない場合はもう1周フォーメ

員

グ

る

ン

い

な場合、ピ
とする。

べ
す

ーションラップを行い、決勝周回数は1周減算とする

．決勝スタート

ペースカーピットイン後も隊列を維持し走行を
け、スタートシグナルグリーン点灯と同時にチェ
ッカーフラッグポストで緑旗を提示する。緑旗表
示から加速してもよいがコントロールライン前
追い越を行ったした車両はペナルティの対象と
る。コントロールライン通過より決勝は開始され
る。

第23条 スタート手順(SFC)

1．スタート前チェック

タイムスケジュール示された時間内にウェイティングエ
リアでスタート前チェックを受けること。

2．スタート進行

．サイティングラップ

タイムスケジュール示されたスタート進行開始
刻になると、ウォームアップランのためにピット
出口が開放される。

注．ウォームアップランは義務ではないので、フォーメ
ーションラップ開始5分前までにオフィシャルの指示に
従いグリッドまで手で押していくことが出来る。
マシン調整は、自己のスターティンググリッド又はピ
ット前作業エリアにてフォーメーションラップ3分前
まで行うことが出来る。ただし給油は厳禁とする。

．フォーメーションラップ開始5分前

ピットレーン出口が閉鎖される。

．フォーメーションラップ開始3分前

ドライバーとそのメカニック1名及びドライバー
のために傘を持つ1名及びプレス関係以外の全
はグリッド上より退去する。

．フォーメーションラップ開始1分前

ドライバーとそのメカニック1名以外の全員が
グリッド上より退去する。(プレス関係者も含む)

．フォーメーションラップ30秒前

エンジン始動の準備

．フォーメーションラップスタート

開始を示すグリーンランプ及び緑旗が振られ、メ
カニックは始動の補助の後、グリッドから退去す
る。フォーメーションラップは、メカニックの安
全確保のため横一列ずつスタートし、走行中は一
列に行われ追い越しは禁止する。尚、フォーメ

続

に
な

時

員

グ

ト
オ

ションラップ開始の前後においてのエンジンス
ールの場合、手を挙げて後続車両に伝え、その後
競技役員の指示によりエンジン再始動を行いフ
ォーメーションラップに参加できる。

数回エンジン始動を試みても駄目な場合、(3 0
秒を限度、又始動の距離はプラットフォームの1
コーナーよりをエンジン始動最終位置とする。)
ピットにて再整備の上、ピットスタートとする。

・ **信号機及びポスト位置の確認**

各信号機は黄点灯、ポストは黄旗を提示する。

・ **決勝スタート前及び決勝スタート**

再びグリッドに戻ってきたらコントロールライ
上のオフィシャルが赤旗をもって待機しており、
全車整列(各グリッドに線審があり整列できたら
グリッドボードが降ろされる。停止位置が著しく
ずれている場合ボードは降ろされない。)後退去
し、間もなく5 s e cが信号機に表示され、その
後レッドシグナル点灯 3 ~ 5 秒後にグリー
ンシグナル点灯でスタートとなる。

第 2 3 条 **ピットイン及びピットアウト**

1 . **ピット前の直線部分に区画されたプラットフォームと黄線
の間はピットイン及びピットアウト専用の通路**(6 0 k m
/ h 速度制限)、黄線とピットの間は(コンクリート路面)
ピット作業のための作業エリアとなる。

2 . **ピットインするドライバーは、最終コーナーイン側から離
れず、後続者に片手を上げてピットインの意志表示を明確
に行いピットインロード入口(黄色の破線部分)からピッ
トインすること。**

3 . **ピットロード出口のピットシグナルについて**

- ・ グリーン点灯 コースイン可
- ・ レッド点灯 コースイン不可
- ・ イエロー点滅 コース上に走行車両有り

ドライバーは各自の責任に於いてコースインす
ることができる。

5 . **ピットアウトでコースに復帰するドライバーは、減速地帯
を出て第1コーナーを抜けるまでコース右側(イン側)に
沿って走行しなければならず、その間、後続車両の走行を
妨げてはならない。**

第 2 4 条 **走行中の遵守事項**

1 . **ショートコース・ショートカットなどの規定コース外を走
行してはならない。**

2 . **コース上のイエローラインをカットしてはならない**

3 . **予選・決勝レース終了後、ピット及びパドックへは規定の
ピット進入路を走行し、緊急車両通路などを通して本コー
ス外に出てはならない。**

(別途オフィシャルの指示がある場合は除く)

第 2 5 条 **得点(シリーズポイント)**

1 . **得点は J A F 地方カート競技選手権規定第 2 7 条**

『得点基準』に基づき与えられる。(表 A . B 参照)

表 : A .

順位	得点	順位	得点	順位	得点
1 位	2 5	8 位	1 3	1 5 位	6
2 位	2 2	9 位	1 2	1 6 位	5
3 位	2 0	1 0 位	1 1	1 7 位	4
4 位	1 8	1 1 位	1 0	1 8 位	3
5 位	1 6	1 2 位	9	1 9 位	2
6 位	1 5	1 3 位	8	2 0 位	1
7 位	1 4	1 4 位	7		

・完走とは同クラス1位の7.5%以上を周回しチェッカーを受けた車
輦とする。

表 : B .

出場台数	得点対象	出場台数	得点対象
40台以上	2 0 位まで	24 ~ 25台	1 2 位まで
38 ~ 39台	1 9 位まで	22 ~ 23台	1 1 位まで
36 ~ 37台	1 8 位まで	20 ~ 21台	1 0 位まで
34 ~ 35台	1 7 位まで	18 ~ 19台	9 位まで
32 ~ 33台	1 6 位まで	16 ~ 17台	8 位まで
30 ~ 31台	1 5 位まで	14 ~ 15台	7 位まで
28 ~ 29台	1 4 位まで	12 ~ 13台	6 位まで
26 ~ 27台	1 3 位まで	10 ~ 11台	5 位まで

2 . **本体会での得点は『ダイナマイト・カート i n セントラル
2007』のシリーズポイントに加算される。**

3 . **シリーズポイント**

- ・ **シリーズポイントは全戦有効とする。**
- ・ **各クラスごとに同一シリーズ戦を通じて最多得点
を獲得したドライバーをチャンピオンとし、順次
第2位第3位までを表彰する。**
- ・ **シリーズ戦ランキングは同一シリーズ戦全5戦の
ポイントを合計し得点の多い順とする。**
- ・ **同ポイントの場合は上位入賞回数の多いドライバ
ーを上位とする。**
- ・ **でも決定できない場合は最終戦順位の上位より
順位を決定する。**

る

4. シリーズランキング1位～3位のドライバーは、次年度よりゼッケンナンバー1～3が与えられる。

第26条 賞典

1. 賞典の詳細については公式通知及び大会プログラムに示す。
2. 賞典対象者は決勝レースでの得点対象者とする

第27条 主催者の権限

1. 出場申込みの受付に際して、その理由を示すことなく参加拒否することが出来る。
2. 競技長が必要と認めた場合、ドライバーに対し指定医師による健康診断書の提出を要求し、健康上の理由による競技出場の可否を最終的に決定する事が出来る。
3. 競技番号の指定あるいはピット割り当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することが出来る。
4. 大会スポンサーの広告を参加車両に貼付することが出来る。
5. やむを得ない理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったドライバーの氏名登録、又は変更について審査委員会の承認により許可することが出来る。
6. 全ての参加者・ドライバー・ピットクルー及びその参加車両の音声・写真・映像等の報道・放送・放映・出版に関する権限を有する。
7. 本体会を円滑に運営するため、審査委員会の同意を得ることにより、全ての事項についての決定権を行使することが出来る。

第28条 その他の遵守事項

1. JAF国内カート競技規則集及び本特別規則を熟知しこれを遵守すると共に、競技役員の指示に従って競技会の秩序維持に協力しなければならない。

競技開催中、何らかの理由によるコントロールタワーへの呼出し要請にはエントラント代表と共に迅速に出頭しなければならない。

2. 安全確保を参加者全員が各自の責任に於いて常に留意していなければならない。

(大会期間中、車両の損害あるいは人員の死傷があった場合でも、その責任は各自が負わなければならない。一切の賠償責任を追及することが出来ないものとし、これを了承しなければならない。)

3. 全ての参加者は、自らの意思と責任に於いて参加すべきものであることを深く認識し、万一の場合に備えて競技会の参加を家族に了解を得ておくと共に十分な自主責任体制を整えた上で参加しなければならない。

第29条 本特別規則書に記載されていない条項及び内容に関しては、JAF国内カート競技規則集に準ずるものとする。

第30条 本特別規則の施行は本特別規則第1条に示される競技会

に示されるものであり、当該競技会の参加申し込み受付開始と同時に有効となる。

DYNAMITE KART in CENTRAL

車両規則（附則）

* S F C 1 . S F C 2
* F - M A X (Formula MAX)

注. 本規定の解釈に万一疑義が生じた場合は技術委員長の解釈を持って最終とする。

S F C 1 . S F C 2 車両規則

第1条 参加車両

J A F 国内カート競技車両規則のフォーミュラ C (F C)
クラスの改造範囲を基準としたリプレ車両とする。

第2条 安全義務規定

- 1 . 緩み防止のため各締結部には、割ピン・ロックナット・ワイヤーロック等を義務づける。
- 2 . 水・燃料ホースの差込部にはバンド締めをすること。
- 3 . 後方左右が確認できるミラーの装着を義務づける。
- 4 . 計測装置及びパワージェットコントロール用以外でのバッテリー装着は禁止される。
(2 0 0 8 年度よりブレーキランプ搭載を義務とし、前倒して本年度よりブレーキランプ装着を強く推奨する。)

第3条 エンジン

- 1 . 排気量 : 1 2 5 c c 以下
・ 国産のモトクロス用のエンジンに限る。
(F C - Y Z 1 2 5 車両参加可能)
・ 標準でパワージェットが装着されている車両参加可能
- 2 . スペアエンジンは1基に限り登録することが出来るので、参加申し込み時に登録すること。
- 3 . S F C クラスは以下の改造が禁止される
・ エンジン型式
・ ピストンストローク
・ シリンダー・シリンダーヘッド・クランクケースギヤボックスの材質及び形状の変更
・ クラッチ構造
・ エンジン内部の部品の材質
・ シリンダーピストンによるポートタイミング・ポートサイズ・一次・二次圧縮比
・ リードバルブアッセンブリー
・ マグネット本体
(焼付防止の為にデトネーションリング装着加工はシリンダー・ヘッド共に認められる)

第4条 キャブレター

- 1 . インジェクション・過吸装置は禁止する。
(但しパワージェットを標準装着されるキャブレターについては取り除く必要はない)

- 2 . キャブレターの個数は1個までとする。
- 3 . 使用するエンジンメーカー純正市販品に限り、無改造で装着できる構造であること。
- 4 . ベンチュリー直径は市販状態から口径拡大など一切の追加行を禁止する。

第5条 ミッション

- 1 . 最低3段 最高6段までとする。
- 2 . 電磁駆動による変則補助装置の搭載は認めない。

第6条 ステアリング

閉じられた円形で、直径 2 5 0 mm 以上とする。

第7条 シート

- 1 . シート最上部 (ヘッドレスト部を除く) は、地上高 3 5 0 mm 以上とする。
- 2 . シートは独立して形成されており、後方へ極端に寝かせて取り付けしていないこと。

第8条 ボディカウル

- 1 . 目的
・ 接触時に他者との接触を最小限に抑えるために装着されるものであり、しっかりとした強度が求められる
・ 規定内における空力効果の追求は認められるも、上記趣旨に著しく逸脱し、空力性能向上のみを主要素としたものは競技から排除される可能性がある。
- 2 . 材質
金属・ケブラーなどの材質の仕様は禁止される。
- 3 . 構造

- 1 . a . セパレートカウルとする。
b . フロントフェアリング・フロントバンパーの取り付け

イ . 2 カ所以上で固定し、容易に脱落する構造であってはならない。

ロ . フロントタイヤ (ホイルを含む) の外面は、フロントフェアリングの最大幅り片側で 5 0 mm 以上飛び出す構造であってはならない。

ハ . 前方オーバーハングは、フロントアクセルセンターより 5 0 0 mm 以下とする。

ニ . フロントフェアリング先端には、4 0 0 mm 以上の垂直面があること。

ホ . タイヤの側面を被ってはならない。

ヘ . フェアリングがタイヤにオーバーハングする部分はフェアリングとタイヤの間が 2 0 mm 以上有ること

よ
っ

隔

2. フロントパネル
- フロントパネルとステアリングホイールの間隔は、50mm以上有ること。
 - 幅は250mm以下とする。
3. サイドボックス
- 最小2カ所で強固に固定し、十分な強度を有するアンダーパネル又はサブステーによる補強を義務づける。また、サイドボックスの外側面より50mm以上タイヤ(ホイールを含む)の外側面が飛び出す構造であってはならない。
4. リアバンパー
- 最小直径18mmの単一チューブとし、その両端はシャシメンバーに連結されなければならない。
- リアタイヤ(ホイールを含む)の外側面は、リアバンパーの最大幅より片側で50mm以上飛び出す構造であってはならない。
 - リアバンパーより後方へは如何なる突起も認めない。
 - 最大高は、シートを除き400mm以内とする。
 - 最大リヤトレッド幅は、1,400mm以内とする。
 - ロードクリアランスは、ドライバー乗車時において25mm以上40mm以下とする。
5. 取付方法：車体各部の取付は直径6mm以上のボルトを使用し、かつロックナットもしくは同様の強度を持つ物で固定されていること。
6. ボディに穴をあける場合は、溝を除き50×90mm以下とする。
7. ボディーワークやバンパー類の固定や補強のためのアンダーパネルやステーの取付は認められるが、それらがドライバーを傷つけるような構造(鋭利な部分が構造の末端を形成したり、衝突時にステー類が突き刺さるような構造)であってはならない。

第9条 ラジエター

JAFカート競技車両規則第2章第8条28による。

第10条 キャッチタンク

- キャブレターからのオーバーフローに対し、十分な容量で中が確認できるキャッチタンクを取り付を義務づける。
- ガソリンキャッチタンク、ラジエターキャッチタンク、クランクケースオイルキャッチタンクは、吹き出し防止の為十分な容量のあるキャッチタンクの装着を義務づける。

第11条 ブレーキ

油圧式のもので4輪全てに作動しなければならず、前後輪

の作動系統は、独立していなければならない。系統の一つが故障した場合、他の系統において前輪または後輪を必ず制動するものでなければならない。

第12条 最低重量

1. 165kg

2. 最低重量を満たすためにバラストを積載する場合は、固形材料を使用し8mm以上のボルト、ナットで固定すること。

第13条 ゼッケン

1. ゼッケンナンバーは、大会毎に主催者が指定し参加受理書に記載される。

2. JAFカート競技車両規則第2章第9条7による書体でかかれていること。

3. ゼッケンカラー

SFC1:白地に黒文字

SFC2:黄色地に黒文字

4. ゼッケンプレート

・JAFカート競技車両規則第2章第9条に従い記入すること。

・とともにサイドカウルに同サイズのゼッケンが記入されていること。

・取付ステーは、直径10mm以上のパイプもしくは、厚さ2mm以上の鉄板とする。但し、スタビライザーの効力を持たせてはならない。

第14条 タイヤ

ドライ

S L 0 2 までのスリックタイヤ (S L 0 7 不可)

ウェット

一般市販ハイグリップタイヤ使用可能

第15条 燃料

サーキット内のガソリンスタンドで販売されている無鉛ガソリン及び一般市販オイルとし如何なる添加剤の使用も禁止される。

第16条 その他車両規定

JAFカート車両規則フォーミュラCクラス車両規定による。

F - M A X (Formula MAX) 車両規則

第1条 参加車両

1. J A F国内カート競技車両規則 F C - 2 及び本規則に準じた車両とする。

第2条 安全義務規定

1. S F C 1 . S F C 2 車両規定第2条に準ずる。
2. リアバンパーにブレーキランプ装着を義務づける。ブレーキランプは後続車から明瞭に見える位置に取り付け、ブレーキペダルと連動して発光する構造とし、それ以外の操作で発光させることはできない。但し、ウェット時における点滅表示機能はその限りではない。

第3条 エンジン

R O T A X F R 1 2 5 M A X とし、一切の改造は禁止され外観・内部共に市販状態でなければならない。ただし、カーボン除去及び傷修正は研磨とみなされない限りにおいて認められる。

第4条 キャブレター

純正のデロルトキャブレター V H S B 3 4 とし無改造とする。

第5条 ラジエター

1. 純正品とし無改造とする。
2. 取付位置はメーカー指定通りとし、大幅な位置変更は認められない。
3. 不凍液の使用は認められない
4. ダクト・シャッターカバーの取付は自由とする。但し、その材質に金属を使用してはならない

第6条 キャッチタンク

1. キャブレターからのオーバーフローに対し、十分な容量で中が確認できるキャッチタンクを取り付を義務づける。
 2. フロート付きキャブレター、ミッションケース、ラジエターにはそれぞれ十分な容量のあるキャッチタンクの装着を義務づける。

第7条 ブレーキ

1. フロントブレーキの装着は自由とする。
2. フロントブレーキ装着の際、ブレーキシステムは S F C 車両規則第11条に準ずるものとしなければならない。

第8条 ステアリング

閉じられた円形で、直径 2 5 0 mm 以上とする。

第9条 シート

1. シート最上部（ヘッドレスト部を除く）は、地上高 3 5 0 mm 以上とする。
2. シートは独立して形成されており、後方へ極端に寝かせて取り付けしていないこと。

第10条 ボディカウル

1. 目的

- ・接触時に他者との接触を最小限に抑えるために装着されるものであり、しっかりとした強度が求められる。
- ・スプリントカートサーキットに比べ、ドライバーは非常に高速で走行する状況下にある為、安全には十二分に配慮した配置・構造であることが求められる。
- ・規定内における空力効果の追求は認められるも、上記趣旨に著しく逸脱し、空力効果向上のみを主要素としたものは競技から排除される可能性がある。

2. 材質

金属・ケブラーなどの材質の使用は禁止される。

3. 最低地糸高

2 5 mm 以上 4 0 mm 以内

4. 構造

1. a. セパレートカウルとする。

b. フロントフェアリング・フロントバンパーの取り付け

イ. 2 カ所以上で固定し、容易に脱落する構造であってはならない。

ロ. フロントタイヤ（ホイールを含む）の外側面は、フロントフェアリングの最大幅り片側で 5 0 mm 以上飛び出す構造であってはならない。

ハ. 前方オーバーハングは、フロントアクセルセンターより 5 0 0 mm 以下とする。

ニ. フロントフェアリング先端には、4 0 0 mm 以上の垂直面があること。

ホ. タイヤの側面を被ってはならない。

ヘ. フェアリングがタイヤにオーバーハングする部分はフェアリングとタイヤの間が 2 0 mm 以上有ること

よ
っ

隔

5. フロントパネル

a. フロントパネルとステアリングホイールの間隔は、5 0 mm 以上有ること。

b. 幅は 2 5 0 mm 以下とする。

6. サイドボックス

a. 外観は最低 3 面のパネル面を有す箱形であること。

ぶ

- b. 最小2カ所で強固に固定し十分な強度を有するアンダーパネル又はサブステーによる補強を義務付ける。また、サイドボックスの外側面より50mm以上タイヤ(ホイールを含む)の外側面が飛び出す構造であってはならない。

7. リアバンパー

乗り上げ防止の為、リアバンパーは十分な強度有し、シャシーメンバーに連結されなければならない。

- a. リアタイヤ(ホイールを含む)の外側面は、リアバンパーの最大幅より片側で50mm以上飛び出す構造であってはならない。
- b. リアバンパーより後方へ如何なる突起も認めない。
- c. 最大リヤトレッド幅は、1,400mm以内とする。

構

- 8. 取付方法: 車体各部の取付は直径6mm以上のボルトを使用し、かつロックナットもしくは同様の強度を持つ物で固定されていること。
- 9. ボディに穴をあける場合溝を除き50×90mm以下とする。
- 10. ボディーワークやバンパー類の固定や補強のためのアンダーパネルやステーの取付は認められるが、それらがドライバーを傷つけるような構造(鋭利な部分が構造の末端を形成したり、衝突時にステー類が突き刺さるような構造)であってはならない。

第11条 最低重量

- 1. 155kg
- 2. 最低重量を満たすためにバラストを積載する場合は、固形材料を使用し8mm以上のボルト、ナットで固定すること。

第12条 ゼッケン

SFC1. SFC2車両規則第13条の1. 2. 及び4. に準ずる。

- 1. ゼッケンカラーは次の通りとする。
Formula MAX: 赤地に白文字

第13条 タイヤ

タイヤは全車ワンメイクとし下記の通りとする。
ドライ ブリヂストン製 YGK
ウェット 市販ハイグリップタイヤ(銘柄自由)

第14条 その他車両規定

SFC1. SFC2車両規則第6条・第7条及び第11条に準ずる。

第15条 燃料

SFC1. SFC2車両規則第15条に準ずる。

大会組織委員会

2005 DYNAMITE KART in CEN
TRIAL

特別規則書

- 主催 -

加盟KARTコース団体
(株) セントラルサーキット