

2017スーパーフォーミュラカートシリーズ

大会特別規則書

車両規則

主催：株式会社オートポリス

2017スーパーフォーミュラカート
大会特別規則書

本シリーズは2017スーパーフォーミュラカート大会特別規則に従って開催され、デモラン(模範走行行事)として開催される。

第1条 大会名称

2017スーパーフォーミュラカート

第2条 開催場所

オートポリスインターナショナルレーシングコース (右回り4.674km)
SAP直入 MFJ公認コース(左回り1.43km)

第3条 大会日程、申込期日、参加料

Rd.	開催日	予選/決勝周回数	併催レース	申込期日	参加料
1	6月11日	15分間/8Lap	AP マツダファンチャレンジ	5/14(日)~5/26(金)	17,280円
2	7月23日	10分間/15Lap	スーパーサンデーフェスタ	6/23(金)~7/9(日)	17,280円
3	9月17日	15分間/9Lap	AP NANKAi mini MAX	8/20(日)~9/1(金)	17,280円
4	11月26日	10分間/18Lap	スーパーサンデーフェスタ	10/26(木)~11/12(日)	17,280円

第4条 参加申込先

申込先:

〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田1112-8
株式会社オートポリス 『2017スーパーフォーミュラカート事務局宛』
TEL 0973-55-1111
〒878-0403 大分県竹田市直入町大字上田北字浦原510-15
株式会社オートポリス SPA直入 『2017スーパーフォーミュラカート事務局宛』
TEL 0974-75-3191

第5条 開催クラス

- ① SF100
 - ② SF100-OPEN
 - ③ SF-MAX
 - ④ SF125RS
 - ⑤ SF125YZ
 - ⑥ SF4
- AP:①~⑥クラスの混走
SPA:①~②及び③~⑥の2クラスの混走

第6条 参加資格

- ①~④いずれかのライセンス所持者であること。
 - ①当該年度有効なJAFカートドライバーライセンス
 - ②当該年度有効なJAFドライバーズライセンス
 - ③当該年度有効なAPコースライセンス
 - ④AP暫定ライセンス保持者(別途申請要)
- * SF-MAXにおいて参加年齢制限規定は適用されない。

第7条 参加申込

参加申込は決められた期日までとし、参加申込書、車両仕様書を漏れなく正確に記入し参加料を添えて大会事務局宛に申し込む

こと。郵送の場合は締切日必着とする。電話、ファクシミリによる申込や、参加料が不足している場合は参加申込が完了したとは認められない。尚、18歳未満のドライバーは親権者の承諾書、印鑑証明証(3ヶ月以内の物でコピー可)を必要とする。年間エントリー申込者は、参加者都合による欠場の場合、参加料は返金されない。また、年間エントリー申込期日を過ぎてからの変更はできない。年間エントリーの参加申込書・車両仕様書は通年使用するものとし、記載内容に変更がある場合のみ、当該申込期間中に各書類を提出すること。尚、ドライバーの変更は原則認められない。

第8条 ピットクルー

- 1) ピットクルー人数: 2名まで
- 2) 満18歳以上とする。但し、やむを得ず18歳以下のピットクルー登録の場合には、親権者の承諾書提出の上、登録申請とする。尚、18歳以下のピットクルー登録が認められない場合には、正式参加受理書「不備事項記載欄」にて知らせるものとする。18歳以下のピットクルー登録が受理された場合でも、大会期間中の移動範囲はピットガレージ内までとする。
- 3) 参加申込書によって登録されなければならない。又、大会期間中は必ずオフィシャルが確認できる位置にクレデンシャルパスを携帯すること。
- 4) 定員内での登録変更、追加期限は参加受付までとする。

第9条 保険

参加料に見舞金制度加入料金が含まれており、次の内容を補償するものとする。補償内容を追加する場合は、各々でサーキット走行にも有効な保険に加入すること。コースライセンス保持者はこの限りではない。

期間	死亡・後遺症	入院	通院
31日以上	500万円	10万円	5万円
15日～30日	—	5万円	3万円
8日～14日	—	3万円	2万円
1日～7日	—	2万円	1万円

第10条 車両検査

公式通知で示されたタイムテーブルに従って行う。又、遅刻、欠席については当該走行を放棄したとみなされるので、時間厳守のこと。

- 1) 検査項目は車検場にて行う。
 - ① 車両
 - ② ヘルメット
 - ③ スーツ
 - ④ グローブ
 - ⑤ ブーツ・ネックガード、(推奨品)
 - ⑥ リブプロテクター
- 2) 出場に不適当と判断した箇所について修正を命じることができ、その修正に応じない場合は出場を拒否する場合がある。
- 3) 車検外であっても随時車両等の検査を行う権限を持ち、この検査に応じないエントリーにはペナルティが適用される。
- 4) 車検に合格した後の車両改造はしてはならない。また、車検に際して点検の有無に関わらず適合していることを申告したとみなされる。

第11条 ブリーフィング

公式通知で示されたタイムスケジュールに従って行うこと。時間に遅れないように集合すること。又、遅刻、欠席者についてはペナルティが科せられる。

第12条 予選

- 1) 予選は以下の方法によって実施される。
 - ① コースインの際は、1コーナーを過ぎるまでコース左側を走行し、後続車両の走行を妨げないようにする事。
 - ② 計測はコースイン2周目より開始される。
 - ③ 予選中の燃料補給は一切許されない。
 - ④ チェッカーフラッグを受けた者は前車を追い越す事無く低速にてクールダウンラップを行い、コースを1周した後、直ちにピットインすること。
- 2) コースアウト、コース復帰
 - ① コース内に車両が停止した場合スタッフによって安全な場所まで車両を移動する場合がある。尚、走行復帰する場合には走行中の車両(特に後続車両)に注意すること。又、走行車両を妨害してはならない。

- ② 押しがけにてコース復帰する場合には走行車両に十分に気をつけ後続走行車両を妨害してはならない。

第13条 ピット作業

- ① 走行中の作業はピットレーンの自ピット作業エリアで行うこと。
- ② 作業エリアに出て作業につくことが許されるのは、ピットクレー登録され、クレデンシャルパスを配布されたピットクレー及びドライバにに限られる。また、オフィシャルが確認できる位置にクレデンシャルパスを携帯すること。
- ③ 全走行を通じてウェット用タイヤに交換することができる。又、その逆も許される。
- ④ 押しがけにてコースインする場合には後続走行車両に配慮すること。

第14条 スタート方式

全シリーズ ローリングスタート方式とする。又、下記の項目を遵守すること。

AP 大会

- ① **決勝グリッドは3グループに分けられ、各グループの予選タイム順によって、グリッドが決定する。**
 1グループ RS125 YZ125 SF4
 2グループ SF-MAX
 3グループ SF100-OPEN SF100
 ポールポジションから1グループを配列するものとし、スタート時の各グループの間隔は30mとする。
- ② オフィシャルカー先導によるフォーメーションラップ(ローリングラップ)を行う。
- ③ フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れてしまった車両は、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出した場合に限り、フォーメーションラップ中に自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。
- ④ フォーメーションラップでスタートできない場合は手を挙げる。または何らかの合図でスタッフに知らせること。スタッフからは後方車両に対して黄旗振動表示で知らせる。後方車両が通過後にスタッフまたはピットクレーによって再始動を試みる。ついでこの車両はフォーメーションラップを行うものとするが、最後尾車両が既にスタートラインを越えていれば、走行車両の追い越しは許されず隊列の最後尾に付かなければならない。尚、始動できない場合はピットレーンへ移動する。
- ⑤ フォーメーションラップ中に自己のポジションが保てず、前車から10車身以上遅れた場合は、速やかに隊列から外れること。但し、ポジション復帰する場合は**22ポストまでに完了**していなければならない。
- ⑥ スタートライン(NGKタワー)にてグリーンシグナルが点灯し、スタートの合図が出される。全ての車両はスタートラインを横切るまでは追い越し、加速は禁止される。
- ⑦ 全区間においてスタート練習、加速区間は特に設けない。

SPA直入 大会

- ① 予選
 参加台数が25台を超えた場合は2グループに分けられ、各グループの予選タイム順によって、グリッドが決定する。
決勝グリッドは以下の2グループに分け各グループの予選タイム順によって、グリッドが決定する。
 1グループ :RS125・YZ125・SF4/SF-MAX
 2グループ :SF100-OPEN・SF100
- ② 決勝
1グループのスタートは更にRS125・YZ125・SF-4を先頭第1グループとし第2グループをSF-MAXとする
 但し、最大出走台数を超えた場合は、RS・YZ・SF-4とSF-MAXを分離し夫々の決勝を行う場合がある。
 2グループのスタートはSF100-OPEN・SF100の順とする
- ③ 決勝スタート前コースイン
コースインはピットエンドより1周回後、各グリッドへ整列すること。エンジンスタートボードが提示されたらエンジンをスタートする、**スタート出来ない車両がいた場合、スタートはデレイされ、ピットへ、押し戻され、当該車両は、ピットスタートとなる。**
 オフィシャルカー先導によるフォーメーションラップ(ローリングスタート)を行う、フラッグタワーよりグリーンライト又はフラッグにて、表示される。又スタートラインを超えるまでは、加速、追い越しは出来ない。
 全区間においてスタート練習、加速区間は特に設けないが、**5番ポスト**地点までには、夫々のグループの隊列を整える事フォーメーションラップ中に隊列より遅れた場合は**5番ポスト**までに復帰しなければならない。**復帰できない場合は最後尾に付ける事**
- ④ スタートラインにてグリーンシグナルが点灯し又はグリーンフラッグが振られ、スタートの合図が出される。全ての車両はスタートラインを横切るまでは追い越し、加速は禁止される。隊列が整わない場合は更にフォーメーションラップを繰り返すこの周回数はカウントされ決勝周回数から減算される。
- ⑤ 全区間においてスタート練習、加速区間は特に設けない
- ⑥ 決勝周回数及び最大出走台数

最大出走台数 25台
 第2戦 15周回 第4戦 18周回
 悪天候等により、周回数を減算する場合は、ブリーフィングまでに、発表される。

第15条 信号合図

1) 旗およびシグナルによる信号合図

黄旗/黄灯:	1本振動/1個点滅→すぐ先に停止車両有り。追い越し禁止。スピン/コースアウト禁止。 2本振動/2個点滅→コース上に停止車両有り。追い越し禁止。スピン/コースアウト禁止。
緑旗:	追い越し禁止区間解除。通常走行に戻ってよい。
オイル旗:	コース路面が滑りやすくなっている。(オイル、土、石または水溜まりなど)
白旗:	その先にスローダウン車両もしくは緊急車両(ファイヤーカー/レスキューカー/救急車/レッカー車等)有り。
黒旗/オレンジディスク:	ゼッケンボードも同時に表示。該当ドライバーはすぐにピットインすること。オフィシャルから指示あり。
赤旗/赤灯:	重大事故発生もしくはオイル漏れ等で走行に支障あり。全ドライバーはスロー走行で前の車両を追い越さず、すぐにピットインすること。(決勝は赤旗ラインで停車)
チェッカーフラッグ:	フラッグタワーのみで表示。予選(決勝)終了の合図。全ドライバーは追い越しをせず、もう一周してピットイン。
青旗:	予選→より速い車両が後方から追い越そうとしている 決勝→より速い車両が後方から追い越そうとしている

- 2) 黄旗表示区間では必ず減速し、高速で走行してはならない。又、一切の追い越しも禁止される。尚、黄旗表示区間でのスピン、コースアウト等は危険行為とみなされる。
- 3) 黄旗表示区間に並走での進入は禁止する。やむを得ず進入した場合は速やかに並走前の順位にて一列で走行すること。また、黄旗表示区間終了地点での並走を禁止する。

第16条 妨害行為

競技中、ドライバーは故意に他の車両の走行を妨害してはならない。また明らかに重大な事故の発生が予測できる危険なドライブ行為を行ってはならない。危険なドライブ行為は下記の通り定める。

- ① 接触行為
- ② 他の車両のコースアウトを強いるもの
- ③ 他の車両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車両を不当に妨害するもの

尚、本件に関する判定はコースマーシャルによって行われ、これに対する抗議は一切出来ない。

第17条 遵守事項

- ① 常にスポーツマンとしての態度を保ち、公正に行動し、言動を慎むものとする。
- ② 薬品などによって精神状態をつくろってはならない。また、酒気を帯びてはならない。
- ③ 指定された区域以外での喫煙は禁止され、ドライバーに対してペナルティが科せられる。
- ④ ドライバーは、黄旗表示区間において十分に減速して現場より反対側に進路変更し事故現場の通過に備える。また、事故現場では、オフィシャルの作業を妨げないよう一列で走行して通過すること。尚、本件に関する判定はコースマーシャルによって行われ、これに対する抗議は受け付けられない。
- ⑤ 押しがけにてコースイン又は復帰する場合には後続走行車両に十分注意すること。又、走行を妨害してはならない。
- ⑥ 走行上のマナーを守れない、車両に不備がある等の理由で出走を拒否される場合がある。
- ⑦ オートポリス・SPA直入の施設利用規定を厳守すること。

第18条 走行中の燃料補給

走行中の燃料補給は一切許されない。

第19条 決勝の中断

- 1) 事故によってサーキットが閉鎖、天候またはその他の理由で継続が危険となったため、決勝を中断する必要が生じた場合はコントロールラインにおいて赤旗を表示し、同時にすべての監視ポストでも赤旗が表示される。
- 2) 中断の合図が出されたら、追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖され、全車は赤旗ライン(スタートライン)までゆっくりと進み、そこでスタッガードフォーメーションで停止しなければならない。コース上に居る先頭車両が隊列の先頭にいなかった場合、先頭車両と赤旗ラインの間にいる全ての車両は、再開前に車両の最後尾に移動、整列をするよう合図される。コースが閉鎖されたことによりグリッドに戻ることができなくなった車両は、コースが使用可能な状態になり次グリッドに戻され、決勝が中断される前

の順に配列され決勝を再開することが許可される。

3) 決勝の再開

- ① 遅延は出来るだけ早く保たれ、再開の時刻がわかると直ちに、チームにはピット放送等を通じて知らされる。車両がスタートラインに整列後、作業を行うことができるが、この場合の作業が決勝再開の妨げとなってはならない。グリッド上には、チーム員とスタッフのみが立ち入りを認められる。残り周回数は大会組織委員会が決定し、エントラントへ通達される。
- ② スタート再開前に10分前、5分前、3分前、1分前、及び15秒前のボードが表示されスタート時と同様に再開される。
- ③ 決勝が再開されなかった場合は、決勝は先頭車両が完了した周回の1周前の周回完了時点で終了したとみなされる。

第20条 決勝終了

- ① 決勝終了の合図(チェッカーフラッグ)は、先頭車両が全距離を走破した時点でフラッグタワーにて直ちに表示される。
- ② 決勝終了はフィニッシュライン(最終のコントロールライン)を基準として管理される。ここで言うコントロールラインとはコース及びピットレーンの双方を交差する単一の直線を指し、最終周にピットインした場合でもピットレーン上のコントロールラインを通過すればチェッカーフラッグを受けたものとみなされる。
- ③ 万一、チェッカーフラッグが不注意、その他の理由により先頭車両が規定周回数を完了する前に表示された場合でも、決勝はその時点で終了したものとみなされる。
- ④ チェッカーフラッグが遅れて表示された場合、結果は距離(スタート遅延等で距離が短縮された場合はその距離)が達成された時点における車両の順序に従って決定される。
- ⑤ チェッカーフラッグを受けた後の追い越しは禁止される。
- ⑥ チェッカーフラッグの表示を受けた全ての車両は原則としてコースを1周した後、直ちにパークフェルメに進むものとする。
- ⑦ チェッカーフラッグが表示された時点でピット出口は閉鎖される。
- ⑧ ダブルチェッカー(チェッカーを2回受けること)は許されない。当該者にはペナルティが科せられる。

第21条 再車検

予選、決勝後に再車検を行う場合がある。又、大会組織委員会は、指定した以外の車両も検査を受けさせることができる。

第22条 順位

第1位の車両は、規定距離を最短時間で走破した車両とし、全ての車両は夫々達成した周回数の多い順に、また同一周回数を完了した車両についてはフィニッシュライン(メインコントロールタワー前のコントロールライン)通過順に順位を決定する。当該レースには完走周回数の設定は設けない。

第23条 ペナルティ

- 1) 大会組織委員会は、規則違反またはスタッフの指示に対する不遵守に関し、次大会までに必ず改善する旨の誓約書を受理し、違反内容によっては参加申し込みに制限を設ける場合がある。
- 2) 本規則の解釈及び本規則に定められていないペナルティの選択については大会組織委員会の投票による多数決によって決定する。
- 3) タイムの加算等、あるいはドライバー並びに車両に関する全ての決定は、書面をもって迅速に通知される。
- 4) 決勝中は、次の2つのタイムペナルティとする。
 - ① ドライビングスルーペナルティ:
ドライバーはピットレーンに進入し、ピットに停止せずにピットレーン出口からレース復帰しなければならない。
 - ② ペナルティストップ:
ドライバーはピットレーンに進入し、ペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして科せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からコースに復帰しなければならない。また自チームのピットに停止することは許されない。ペナルティエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後に、車載のスターター又は押しがけによって再始動ができる。
- 5) 下記の行為について、ペナルティが決定したならば、直ちにピット放送が行われ、同時に表示板、当該車両の番号を記入した黒の表示板がコントロールラインで表示される。
 - ① スタート手順中の違反行為(ドライビングスルーペナルティまたはそれ以上)
 - ② 反則スタート(ドライビングスルーペナルティまたはそれ以上)
 - ③ ピット作業違反(ドライビングスルーペナルティまたはそれ以上)
 - ④ ピットレーンの速度制限違反(ドライビングスルーペナルティまたはそれ以上)
 - ⑤ 黄旗無視等の違反(ペナルティストップ10秒またはそれ以上)
 - ⑥ ドライブ行為の規律違反
(ドライビングスルーペナルティ、またはペナルティストップ10秒またはそれ以上)
 - ⑦ ①～⑥以外の反則行為(ドライビングスルーペナルティまたはそれ以上)
 - ⑧ ①～⑦項違反のうち更に重度な違反行為(ペナルティストップ30秒またはそれ以上)

- 6)コントロールラインでタイムペナルティが表示されてから3周以内に規定通りに実行できなかった車両については失格とする。但し、当該表示後3周以内に決勝が終了しタイムペナルティを規定通りに実行できなかった場合、結果に対して、ドライビングスルーペナルティは30秒、ペナルティストップは30秒プラス相当するタイムを加算する。
- 7)失格の場合には、当該ドライバーに対しても信号で伝達される。この目的の為、当該車両番号を記入した黒の表示板と黒旗がコントロールラインで表示される。当該参加者またはその代理人も停止を指示する信号を当該ドライバーに表示すること。ドライバーがなお停止しない場合には、追加のペナルティが科せられる場合がある。
- 8)規則に明確な条項が規定されていても、必要な場合にはペナルティを科せられる場合がある。

第24条 ポイント

1)ポイント

得点基準は各クラス区分における順位に従って大会毎に下記の通り与えられる。

①ポイント 2台以下の場合ポイントは付与されない

	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
12台以上	20	17	15	13	11	10	8	6	4	3
10台～11台	18	16	14	12	10	8	6	4	3	1
8台～9台	15	12	10	8	6	4	3	1		
6台～7台	10	8	6	4	3	1				
4台～5台	8	6	4	3						
2台～3台	3	2	1							
1台	0									

②最終戦のボーナスポイント

最終戦においては各クラス上位～3位までの同条①ポイントとは別に次のポイントを与える。

順位	1位	2位	3位
得点	5	3	1

2)シリーズポイント

シリーズ賞は、全戦有効ポイントであり、対象は以下のとおりとする。

- ① シリーズ表彰は対象をドライバーとする。
- ② シリーズ表彰対象者はシーズン中、2回以上参戦している者とする。
- ③ 各クラス表彰対象者数は大会組織委員会が決定する。

3)シリーズ決定方法

複数ドライバーが同一得点を得た場合は下記基準を用いて決定する。

- ① 全戦有効ポイントである。
- ② 高得点を得た回数が多い順に決定する。
- ③ 上記①②で決定されない場合は最終戦に高得点を挙げた者を上位とする。
- ④ 上記①②③でも決定できない場合はシリーズ大会組織委員会より決定される。

4)各大会の賞典(トロフィー)の制限を以下の通りとする。

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

第25条 抗議

一切の抗議権はない。

第26条 本規則の解釈

本規則、特別規則等並びに公式通知の解釈についての疑義はエントラントに限り、文書によって質疑申し立てが許される。これに対する回答は大会組織委員会の決定を最終的なものとして大会組織委員会事務局を通じてなされる。

第27条 本規則の施行

本規則は2017年1月1日より施行する。

2017 スーパーフォーミュラカート車両規則

第1条 クラス区分

- ① SF100:フォーミュラ100
- ② SF100-OPEN:フォーミュラ100-OPEN
- ③ SF-MAX:MAX FR125車両
- ④ SF125RS:RSエンジン搭載車両
- ⑤ SF125YZ:YZエンジン搭載車両
- ⑥ SF4 YX250エンジン搭載車両

全クラス共通規定：

本条に記載されていない規則、規定以外の車両仕様変更は認められない。疑義が持ち上がった場合、最終結論は大会組織委員会により決定される。車両規則の見直し:年度途中にて車両規則を見直す場合があることを、予め承していなければならない。尚、年度途中の車両規則変更は書面にて通知される。

第2条 ゼッケン

1) ゼッケン

使用できるゼッケンはNo. 1～99までとし、フロントカウル中央、左右のサイドボックス、リヤの4箇所とする。ゴシック体であること。斜体(斜め文字)は認められない。前年度の利用者が優先される。

2) ゼッケン色:

クラス	ゼッケンベース	ゼッケン文字
SF100	白色	黒色
SF100-OPEN	深緑色	白色
SF-MAX	黄色	黒色
SF125YZ、RS、SF4	赤色	白色

※蛍光色は禁止される。

3) ゼッケン文字サイズ:

数字サイズ幅2.5cm～3cmの字画で最小高17cm

4) ゼッケンプレートサイズ:

ゼッケン文字サイズをクリアし尚且つ、明瞭に判別できるサイズに参加者が設定しなければならない。尚、リヤゼッケンサイズ並びに材質は21cmx21cm、四隅は丸みを持たせ、不透明で柔軟性のあるプラスチックであること。スチール、アルミ等の材質は禁止される。

5) ゼッケン注意事項:

車体色を利用してゼッケンベースの数字部分の切り抜き、ガムテープなどの暫定的なゼッケンは認められない。また、ゼッケンの判読が困難である等、不適切であるとスタッフが判断した車両については修正を命じる。これに従わない場合には、タイム測定を拒否される場合がある。

第3条 装備品

1) スーツ:

皮製、合皮製、FMK/FIA公認もしくはJAF公認スーツが望ましい。(MFJ公認スーツ又はそれ同等以上のスーツでも可)

2) ヘルメット:

JIS規格、スネル規格の規格品であること。(製造年数5年以内が望ましい)また、ダメージによる傷やファイバーが見えない、顎ひもにほつれのないヘルメットを使用しなければならない。

3) グローブ:

レーシンググローブ推奨。ほつれや破れがないものを使用しなければならない。※2輪用グローブ使用可。素手、軍手は許されない。

4) シューズ:

くるぶしが隠れるものを使用すること。 ※レーシングシューズ推奨

5) リブプロテクター ネックガード推奨

第4条 各部の締め付け部

締め付け部は次に示した緩み防止策等を施すこと。

- ・ ワイヤロック
- ・ セーフティロックナット
- ・ 液体ネジロック

SF100

1. エンジン:
モデルはKT100SC、KT100FPに限定される。市販状態からの改造は許されない。但し、カーボン除去やキズ修正は、研磨とみなされない限りの範囲内で認められる。
2. 吸気系統:
構成パーツはすべて市販状態(外観・内部)と同じであること。改造は許されない。
3. 点火系統:
改造は一切禁止される。
4. 排気系統:
チャンバーを含め自由。但し、取り回しは車体内(全幅内)に収めること。
5. リヤアクスル:
Φ50mm以下
6. ステアリングハンドル:
ステアリングホイールに切れ目があってはならない。
7. キャブレター:
WB3A、WB21、WB33 モデルとし、一切の加工、仕様変更は不可とする。但し、正常進化モデルの使用については形式変更がなければ使用が認められる。
8. タイヤ:
ドライ、ウェットの使用本数を含め自由。
9. フレーム:
銘柄を含め自由。但し、市販状態からの一切の切削、加工は許されない。
10. カウル:
ドライバーが通常の運転姿勢にある時足腕等を含めいかなる部分も被うような構造であってはならず、かつ通常の働きを妨げるようなものであってはならない。また、取付け方法はボルト、ナットで確実に固定され走行に耐えられる方法で固定しなければならない。
11. ブレーキ系統:
① 一般市販品の範囲で改造、変更並びに脱落防止部品の取付けを含み自由。但し、フロントブレーキの装着は許されない。
② ブレーキパッドは自由。
③ ブレーキダクトサイズは2010年SLシャシー規定に準拠する。
12. バックミラー:
左右にバックミラーを必備とし、フロントパネルに取付けること。メーカーは自由とする。
13. 最低重量:

ドライバー込み

KT100FP 140kg	KT100SC 135kg
---------------	---------------

SF100-OPEN

OPENクラスはSF-100クラスに対して許されている改造限度に次の項目が加えられる。

1. エンジン:
① 搭載エンジンはKTシリーズ内であること。
② 改造は自由。
③ シリンダーヘッド、ベースガスケットの仕様は自由。
2. 吸気系統:
自由。
3. 排気系統:
自由。但し、チャンバーサイズは車両範囲内に納めること
4. 点火系統:

自由。

5. 最低重量:

140kg ドライバー込み

SF-MAX:MAX FR125車両

1. 参加車両

2014ROTAX MAX Challenge Mastersクラス規定(以下RMC)に準じた車両、並びに2012年までにRMC車両規定で製作された車両とする。但し、エンジン、インテークマニホールド、クラッチ、エアクリーナ 純正品に限る。

2. 指定オイルについて

本大会では適用されない。

3. エンジン RMC 登録エンジン番号、封印規定について

本大会では適用されない。

4. ハンドブレーキ:

装着は許されない。

5. タイヤ:

① ドライタイヤ:MOJO製D2の1Set

② ウェットタイヤ:MOJO製W2の1Set**もしくは W3の1Set とする**

6. 最低重量: ※ドライバー込み

165kg

SF125RS:RS125エンジン搭載車/SF125YZ:YZ125エンジン搭載車/SF4:250ccまでの4ストローク車両

1. 参加車両:

総排気量125ccまでのRSエンジン並びにYZエンジンに限られる。エンジン、ヘッドの切削、加工は許されない。無改造のこと。尚、SF4車両は総排気量250ccまでの4ストロークエンジンに限られる。

2. キャブレター・エンジン部品

一切の変更は許されない。

3. フレーム:

銘柄を含め自由。但し、市販状態からの改造・切削・追加は許されない

4. フロントブレーキ:

必ず装着しなければならない。

5. ボディカウル:

銘柄を含み自由とするが、サイドカウル、フロントフェアリング、リアフェアリング、フロントパネルの全てをワンセットで装着したもので、尚且つ安全対策の為、アンダーパネル、大型リアバンパーの装着を義務付ける。(寸法は次に示す。)極力ストック状態のシルエットを維持すること。ウイング、カナードの取付けは許されない。

6. フロントフェアリング:

前車輪を直進状態で、左右のタイヤを2/3以上被い、かつ5cm以上はみだしてはならない。

7. リヤバンパー:

寸法を含め自由とするが、次の通りとする。乗り上げ防止の為に、リヤバンパーはリヤタイヤを被うものを利用しなければならない。いかなる場合においてもタイヤから5cm以上はみだしてはならない。

8. カウルに関して付帯して認められる事項:

① サイドカウルやフロントフェアリング内部にダクトを装着することは認められる。

② ボディに穴を開ける場合は、1個につき5cmx9cm以下であること。

9. バックミラー:

左右にバックミラーを必備とし、フロントパネルに取り付けること。メーカーは自由とする。

10. リヤアクスル:

Φ50mm以下

11. ステアリングハンドル:

ステアリングホイールに切れ目があってはならない。

12. 排気系:

チャンバー及びマフラーを含め自由。但し、取り回しは車体内(全幅内)に収めること。

13. キャッチタンク:

ラジエーターオーバーフローパイプ、クランクケースのブリーザーパイプ、パワーバルブのブリーザーパイプにキャッチタンクを装着しなければならない。

14. ラジエーター:
1機又は複数のラジエーターを設置できるが、全幅内、サイドバンパー内側に収め、ペダルの前方、リヤバンパーの後ろに取り付けてはならない。ラジエーターへの導風板の材質は柔軟性のある樹脂製とし、金属製の導風機の使用はできない。尚、配管への水温計の装着は認められる。また、LLC(不凍液)の使用を可能とする。オーバークール防止の為ラジエーターカバーを取り付けることが許されるが、ガムテープ等の外れやすい暫定的な処置は許されない。
15. 計器類:
計器類の作動に伴う小型バッテリーの搭載は許される。
16. 燃料ポンプ: 電磁式ポンプを使用の際はメインスイッチ連動で作動の事。
17. ワイヤロック:
オイルドレーンボルト、オイルフィルターキャップ(オイル注入口)にワイヤロックを施さなければならない。
18. 点火系:
変更は許されない。
19. シフト装置:
オートシフターの使用が認められる。
20. ギヤ比:
自由。
21. キルスイッチ:
正常に作動するキルスイッチを備えていなければならない。
22. タイヤ:
① ドライタイヤ:ダンロップ製SL6に限る。使用本数は各1セットとする。
② ウェットタイヤの使用本数は自由とする。
③ タイヤの側面を被うことは許されない。ホイールカバー等の装着など
23. 最低重量: *ドライバー込み
- | | | | |
|----------|-------|---------|-------|
| RS・YZ125 | 165kg | SF4・250 | 165kg |
|----------|-------|---------|-------|

