

## 2009年日本カート選手権統一規則(案)

全日本	地方	ジュニア
<p align="center"><b>2009年JAF全日本カート選手権統一規則</b> KF1、KF2部門</p> <p>本選手権競技会は、社団法人日本自動車連盟(以下「JAF」という)の公認のもとに国際自動車連盟(FIA)の国際モータースポーツ競技規則と国際カート規則、それに準拠したJAF国内競技規則、JAF国内カート競技規則とその付則、<u>2009年</u>(以下「当該年」という。)日本カート選手権規定、本統一規則、および競技会特別規則に従って開催される。</p> <p align="center"><b>第1章 競技会開催に関する事項</b></p> <p><b>第1条 開催日程、場所およびオーガナイザー</b> 競技会毎に示す。</p> <p><b>第2条 競技会組織委員会および審査委員会</b> 特別規則書にて示す。</p> <p><b>第3条 競技会競技役員</b> 特別規則書にて示す。</p> <p><b>第4条 競技会事務局</b> 1. 第1条に示してある各々のオーガナイザーとする。 2. 開催場所所在地および当日の事務局所在地は公式通知にて示す。</p> <p><b>第5条 競技の種別、区分と格式</b> 1. 種目: スプリントレース 2. 区分: KF1部門 KF2部門 3. 格式: 国内格式</p> <p><b>第6条 公式通知に関する規定</b> 本統一規則および特別規則に記載されていない競技運営に関する実施細目およびエントラント、ドライバー、ピット要員に対する指示事項は、公式通知によって示され公示は次の方法による。</p>	<p align="center"><b>2009年JAF地方(ゾーン、リージョン)</b> カート選手権統一規則 FP-2、FP-3、FS-125部門</p> <p>本選手権競技会は、社団法人日本自動車連盟(以下「JAF」という)の公認のもとに国際自動車連盟(FIA)の国際モータースポーツ競技規則と国際カート規則、それに準拠したJAF国内競技規則、JAF国内カート競技規則とその付則、<u>2009年</u>(以下「当該年」という。)日本カート選手権規定、本統一規則(FC-2部門は適用しない)、および競技会特別規則に従って開催される。</p> <p align="center"><b>第1章 競技会開催に関する事項</b></p> <p><b>第1条 開催日程、場所およびオーガナイザー</b> 競技会毎に示す。</p> <p><b>第2条 競技会組織委員会および審査委員会</b> 特別規則書にて示す。</p> <p><b>第3条 競技会競技役員</b> 特別規則書にて示す。</p> <p><b>第4条 競技会事務局</b> 1. 第1条に示してある各々のオーガナイザーとする。 2. 開催場所所在地および当日の事務局所在地は公式通知にて示す。</p> <p><b>第5条 競技の種別、区分と格式</b> 1. 種目: スプリントレース 2. 区分: フォーミュラピストン-2(FP-2)部門 フォーミュラピストン-3(FP-3)部門 フォーミュラスーパー125(FS-125)部門 3. 格式: 準国内格式</p> <p><b>第6条 公式通知に関する規定</b> 本統一規則および特別規則に記載されていない競技運営に関する実施細目およびエントラント、ドライバー、ピット要員に対する指示事項は、公式通知によって示され公示は次の方法による。</p>	<p align="center"><b>2009年JAFジュニアカート選手権統一規則</b> FP-Jr、FP-Jr Cadets部門</p> <p>本選手権競技会は、社団法人日本自動車連盟(以下「JAF」という)の公認のもとに国際自動車連盟(FIA)の国際モータースポーツ競技規則と国際カート規則、それに準拠したJAF国内競技規則、JAF国内カート競技規則とその付則、<u>2009年</u>(以下「当該年」という。)日本カート選手権規定、本統一規則、および競技会特別規則に従って開催される。</p> <p align="center"><b>第1章 競技会開催に関する事項</b></p> <p><b>第1条 開催日程、場所およびオーガナイザー</b> 競技会毎に示す。</p> <p><b>第2条 競技会組織委員会および審査委員会</b> 特別規則書にて示す。</p> <p><b>第3条 競技会競技役員</b> 特別規則書にて示す。</p> <p><b>第4条 競技会事務局</b> 1. 第1条に示してある各々のオーガナイザーとする。 2. 開催場所所在地および当日の事務局所在地は公式通知にて示す。</p> <p><b>第5条 競技の種別、区分と格式</b> 1. 種目: スプリントレース 2. 区分: フォーミュラピストンジュニア(FP-Jr)部門 <u>フォーミュラピストンジュニアカデット(FP-Jr Cadets)部門</u> 3. 格式: 準国内格式</p> <p><b>第6条 公式通知に関する規定</b> 本統一規則および特別規則に記載されていない競技運営に関する実施細目およびエントラント、ドライバー、ピット要員に対する指示事項は、公式通知によって示され公示は次の方法による。</p>

1. 開催期日の前日まで競技会事務局内に提示されるとともにエントリー申込書に記入してあるエントリーの連絡先に送付する。

2. 開催当日  
開催場所の事務局設置場所

#### 第7条 クレデンシャルの着用

本競技会に関係する全ての者は、場内ではオーガナイザーが発行したクレデンシャルを着けなければならない。

#### 第8条 延期、中止または取止めおよび変更に関する事項

「カート競技会組織に関する規定」第6条に基づき、オーガナイザーは、競技会審査委員会の承認を得て競技会の一部あるいは全部を延期し、中止し、または取止めることができる。競技会の全部を中止し、あるいは24時間以上延期する場合は、エントリー・フィーは保険料を除き全額返還される。但し天災地変の場合はこの限りでなく、保険料は返還されない。

なお、エントリーおよびドライバーはこれによって生じる損失についてオーガナイザーに抗議する権利を保有しない。さらにオーガナイザーは、審査委員会の承認を得てイベントの内容を変更する権限も、併せて保有するものとする。これに対する抗議は認めない。

### 第2章 競技会参加に関する事項

#### 第9条 エントリーの受付

1. エントリーの受付期間

1) エントリーの受付期間

競技会開催日2ヶ月前より3週間前まで

2) 郵送によるエントリーの受付

競技会開催日2ヶ月前より3週間前までの消印有効。但し、書留にて郵送する。

3) 受理または拒否の通知の発送日

競技会開催日の2週間前から開催当日を除き5日前までの消印をもって発送する。

2. エントリーの受付時間

AM9:00～PM5:00

3. 受付場所

第1条に示してある各々のオーガナイザーとする。

4. エントリーする際に必要なもの

1) 参加申込書

2) 競技会参加に関する誓約書

3) 保険加入申込書

1. 開催期日の前日まで競技会事務局内に提示されるとともにエントリー申込書に記入してあるエントリーの連絡先に送付する。

2. 開催当日  
開催場所の事務局設置場所

#### 第7条 クレデンシャルの着用

本競技会に関係する全ての者は、場内ではオーガナイザーが発行したクレデンシャルを着けなければならない。

#### 第8条 延期、中止または取止めおよび変更に関する事項

「カート競技会組織に関する規定」第6条に基づき、オーガナイザーは、競技会審査委員会の承認を得て競技会の一部あるいは全部を延期し、中止し、または取止めることができる。競技会の全部を中止し、あるいは24時間以上延期する場合は、エントリー・フィーは保険料を除き全額返還される。但し天災地変の場合はこの限りでなく、保険料は返還されない。

なお、エントリーおよびドライバーはこれによって生じる損失についてオーガナイザーに抗議する権利を保有しない。さらにオーガナイザーは、審査委員会の承認を得てイベントの内容を変更する権限も、併せて保有するものとする。これに対する抗議は認めない。

### 第2章 競技会参加に関する事項

#### 第9条 エントリーの受付

1. エントリーの受付期間

1) エントリーの受付期間

競技会開催日2ヶ月前より3週間前まで

2) 郵送によるエントリーの受付

競技会開催日2ヶ月前より3週間前までの消印有効。但し、書留にて郵送する。

3) 受理または拒否の通知の発送日

競技会開催日の2週間前から開催当日を除き5日前までの消印をもって発送する。

2. エントリーの受付時間

AM9:00～PM5:00

3. 受付場所

第1条に示してある各々のオーガナイザーとする。

4. エントリーする際に必要なもの

1) 参加申込書

2) 競技会参加に関する誓約書

3) 保険加入申込書

1. 開催期日の前日まで競技会事務局内に提示されるとともにエントリー申込書に記入してあるエントリーの連絡先に送付する。

2. 開催当日  
開催場所の事務局設置場所

#### 第7条 クレデンシャルの着用

本競技会に関係する全ての者は、場内ではオーガナイザーが発行したクレデンシャルを着けなければならない。

#### 第8条 延期、中止または取止めおよび変更に関する事項

「カート競技会組織に関する規定」第6条に基づき、オーガナイザーは、競技会審査委員会の承認を得て競技会の一部あるいは全部を延期し、中止し、または取止めることができる。競技会の全部を中止し、あるいは24時間以上延期する場合は、エントリー・フィーは保険料を除き全額返還される。但し天災地変の場合はこの限りでない。保険料は返還されない。

なお、エントリーおよびドライバーはこれによって生じる損失についてオーガナイザーに抗議する権利を保有しない。さらにオーガナイザーは、審査委員会の承認を得てイベントの内容を変更する権限も、併せて保有するものとする。これに対する抗議は認めない。

### 第2章 競技会参加に関する事項

#### 第9条 エントリーの受付

1. エントリーの受付期間

1) エントリーの受付期間

競技会開催日2ヶ月前より3週間前まで

2) 郵送によるエントリーの受付

競技会開催日2ヶ月前より3週間前までの消印有効。但し、書留にて郵送する。

3) 受理または拒否の通知の発送日

競技会開催日の2週間前から開催当日を除き5日前までの消印をもって発送する。

2. エントリーの受付時間

AM9:00～PM5:00

3. 受付場所

第1条に示してある各々のオーガナイザーとする。

4. エントリーする際に必要なもの

1) 参加申込書

2) 競技会参加に関する誓約書

3) 親権者または保護者の出場承諾書

<p>4)ピット要員登録申込書 5)エントリー・フィー 6)保険証または加入者 No. 7)車両申告書</p> <p><b>第10条 エントリー・フィーおよびピット登録料</b> 特別規則書にて示す。</p> <p><b>第11条 保 険</b> 1. オーガナイザーの付保する保険とは別にドライバー900万円、ピット要員1名400万円以上のカート競技に有効な保険に加入していなければならない。 2. オーガナイザーの付保する保険の内容(保険料、保険金、保険金支払の方法)については、特別規則書に示される。</p> <p><b>第12条 エントリーの方法</b> 1. 本選手権競技会にエントリーする者は、エンタラントの統轄のもとにエントリーしなければならない。 2. ピット要員はドライバー1名につき2名以内とする。</p> <p><b>第13条 エントリーの資格</b> 1. エンタラント: 当該年度有効なるエンタラントライセンスの所持者 2. ドライバーの出場資格: 全日本選手権競技に出場するドライバーは、部門毎に以下の条件を満たしていること。 ドライバーが出場できる地域および参加部門は何れかの地域ならびに部門に限定され、シリーズの途中で変更することはできない。 1)KF1部門: (1)国際Cドライバーライセンス以上の所持者(満15歳以上) (2)国内Aドライバーライセンス所持者(満15歳以上)については、下記の何れかの実績を満たす者。 当該年の前年の地方選手権の何れかの部門で、年間総合順位が1位から10位までの者。 当該年の前年の全日本選手権に出場した実績のある者。 2)KF2部門: (1)国内Aドライバーライセンス以上の所持者(満15歳以上) (2)ジュニアAまたはジュニア国際ドライバーライセンス所持者(満14歳以上または当該年に満14歳になる者)で、当該年の前年</p>	<p>4)ピット要員登録申込書 5)エントリー・フィー 6)保険証または加入者 No. 7)車両申告書</p> <p><b>第10条 エントリー・フィーおよびピット登録料</b> 特別規則書にて示す。</p> <p><b>第11条 保 険</b> 1. オーガナイザーの付保する保険とは別にドライバー900万円、ピット要員1名400万円以上のカート競技に有効な保険に加入していなければならない。 2. オーガナイザーの付保する保険の内容(保険料、保険金、保険金支払の方法)については、特別規則書に示される。</p> <p><b>第12条 エントリーの方法</b> 1. 本選手権競技会にエントリーする者は、エンタラントの統轄のもとにエントリーしなければならない。 2. ピット要員はドライバー1名につき2名以内とする。</p> <p><b>第13条 エントリーの資格</b> 1. エンタラント: 当該年度有効なるエンタラントライセンスの所持者 2. ドライバーの出場資格: 地方選手権競技に出場するドライバーは、部門毎に以下の条件の何れかを満たしていること。 なお、1つの競技会における同一ドライバーの参加できる部門は、1部門のみとする。 1)国内Bドライバーライセンス以上の所持者(満15歳以上) 2)ジュニアAまたはジュニア国際ドライバーライセンス所持者(満13歳以上または当該年に満13歳になる者)で、下記の何れかの条件を満たす者。 (1)当該年の前年のジュニア選手権競技会に出場した実績のある者。 (2)参加申込時点において過去12ヵ月以内にクローズド格式以上の競技に3回以上出場した実績(ライセンス取得後の実績)のある者。</p>	<p>4)保険加入申込書 5)ピット要員登録申込書 6)エントリー・フィー 7)保険証または加入者 No. 8)車両申告書</p> <p><b>第10条 エントリー・フィーおよびピット登録料</b> 特別規則書にて示す。</p> <p><b>第11条 保 険</b> 1. オーガナイザーの付保する保険とは別にドライバー900万円、ピット要員1名400万円以上のカート競技に有効な保険に加入していなければならない。 2. オーガナイザーの付保する保険の内容(保険料、保険金、保険金支払の方法)については、特別規則書に示される。</p> <p><b>第12条 エントリーの方法</b> 1. 本選手権競技会にエントリーする者は、エンタラントの統轄のもとにエントリーしなければならない。 2. ピット要員はドライバー1名につき2名以内とする。</p> <p><b>第13条 エントリーの資格</b> 1. エンタラント: 当該年度有効なるエンタラントライセンスの所持者 2. ドライバーの出場資格: ジュニアカート選手権競技に出場するドライバーは、<b>部門毎に</b>以下の条件を満たしていること。 ドライバーが出場できる地域および参加部門は何れかの地域ならびに部門に限定され、シリーズの途中で変更することはできない。 <b>1)フォーミュラピストンジュニア(FP-Jr)部門</b> <b>(1)ライセンス</b> JAFが発給するジュニアドライバーライセンス所持者とする。 ただし、ジュニアBカートドライバーライセンス所持者は、参加申込時点において、<b>ライセンス取得後</b>クローズド格式以上の競技会に3回以上出場した実績を有すること。 <b>(2)年齢制限</b> 当該年度で満12歳以上15歳未満の者。 なお、当該年度に15歳に達しても、一般ライセンスを取得しなければ、その年度のジュニア選手権競技に出場することが認められる。</p>
---	---	---

の地方選手権シリーズ（地域・コース）のF-A-B部門またはF S - 1 2 5 部門で3位以内となり、かつJ A Fによって特に認められた者は、K F 2 部門に限り出場することができる。

3) 東西統一競技会 K F 2 部門:

(1) 当該年の東地域、西地域夫々で開催された全日本選手権の地域シリーズ競技会の何れかの部門に出場した実績を有する者。

(2) 出場できる部門は、ドライバーが当該年に出場した部門に限定する。

3. 同一競技会へのダブルエントリーは禁止される。

**第14条 エントリーの受理と拒否**

1. オーガナイザーは、理由を示すことなくエントリーの受理を拒否することができ、かつその行為をもって最終の決定とする。この場合エントリー・フィーおよび保険料は全額返還される。

2. エントリーの正式受理または拒否通知は、本統一規則第9条1.3) に示す期間内に、エントラント宛に発送される（「カート競技会組織に関する規定」第22～25条）。

3. エントリーの正式受理の発表後参加を取り消した者に対してはエントリー・フィーを返還しない。

**第15条 シャシー、エンジンおよびタイヤの登録**

競技に使用するシャシー、エンジンおよびタイヤは、車両申告書に登録済みのもののみとする。登録できる個数は1競技会につき下記の通りとする。

	K F 1	K F 2
--	-------	-------

**第14条 エントリーの受理と拒否**

1. オーガナイザーは、理由を示すことなくエントリーの受理を拒否することができ、かつその行為をもって最終の決定とする。この場合エントリー・フィーおよび保険料は全額返還される。

2. エントリーの正式受理または拒否通知は、本統一規則第9条1.3) に示す期間内に、エントラント宛に発送される（「カート競技会組織に関する規定」第22～25条）。

3. エントリーの正式受理の発表後参加を取り消した者に対してはエントリー・フィーを返還しない。

**第15条 シャシー、エンジンおよびタイヤの登録**

競技に使用するシャシー、エンジンおよびタイヤは、車両申告書に登録済みのもののみとする。公式練習は登録したタイヤを使用すること。登録できる個数は下記の通りとする。

	F P - 2	F P - 3
--	---------	---------

**(3) 東西統一競技会**

当該年の東地域、西地域夫々で開催されたジュニア選手権の地域シリーズ競技会の何れかの部門に出場した実績を有する者。

出場できる部門は、ドライバーが当該年に出場した部門に限定する。

**2) フォーミュラピストンジュニアカデット ( F P - J r C a d e t s ) 部門**

**(1) ライセンス**

J A F が発給するジュニアドライバーライセンス所持者とする。

ただし、ジュニアBカートドライバーライセンス所持者は、参加申込時点において、ライセンス取得後クローズド格式以上の競技会に3回以上出場した実績を有するか、J A F 公認カートコースにおけるスポーツ走行の経験時間が20時間以上あり、その証明を有すること。

**(2) 年齢制限**

当該年で満10歳以上13歳未満の者。

なお、当該年に13歳に達しても、その年のジュニア選手権競技に出場することが認められる。

**(3) 東西統一競技会**

当該年の東地域、西地域夫々で開催されたジュニア選手権の地域シリーズ競技会の何れかの部門に出場した実績を有する者。

出場できる部門は、ドライバーが当該年に出場した部門に限定する。

3. 同一競技会へのダブルエントリーは禁止される。

**第14条 エントリーの受理と拒否**

1. オーガナイザーは、理由を示すことなくエントリーの受理を拒否することができ、かつその行為をもって最終の決定とする。この場合エントリー・フィーおよび保険料は全額返還される。

2. エントリーの正式受理または拒否通知は、本統一規則第9条1.3) に示す期間内に、エントラント宛に発送される（「カート競技会組織に関する規定」第22～25条）。

3. エントリーの正式受理の発表後参加を取り消した者に対してはエントリー・フィーを返還しない。

**第15条 シャシー、エンジンおよびタイヤの登録**

競技に使用するシャシー、エンジンおよびタイヤは、車両申告書に登録済みのもののみとする。公式練習は登録したタイヤを使用すること。登録できる個数は下記の通りとする。

	F P - J r	<u>F P - J r C a d e t s</u>
--	-----------	------------------------------

シャシー	1台	1台
エンジン	2基	1基
タイヤ	2セット (ドライ・ウェット)	1セット (ドライ・ウェット)

但し、タイヤについては1レースにつき1セットのみ使用可能とする(下表の通り)。公式練習の際は、登録していないものタイヤを使用することができる。

KF1		KF2	
公式練習	登録していない タイヤを使用する ことができる	公式練習	登録していない タイヤを使用する ことができる
<u>タイムトライアル</u>		<u>タイムトライアル</u>	
第1 レース	1セット	<u>予選ヒート</u>	1セット
		<u>セカンドチャンシヒート</u>	
		<u>決勝ヒート</u>	
第2 レース	1セット	<u>予選ヒート</u>	
		<u>セカンドチャンシヒート</u>	
		<u>決勝ヒート</u>	

### 第3章 エンジンおよびカートに関する事項

#### 第16条 エンジン

##### 1. エンジン

- 1) KF1部門:「JAF国内カート競技車両規則」および当該年の全日本選手権KF1部門適用車両規定( 頁)に合致したCIK-FIAまたはJAF公認エンジン。
- 2) KF2部門:「JAF国内カート競技車両規則」および当該年の全日本選手権KF2部門適用車両規定( 頁)に合致したCIK-FIAまたはJAF公認エンジン。

シャシー	1台	1台
エンジン	1基	1基
タイヤ	1セット(ドライ・ウェット)	1セット(ドライ・ウェット)
	FS-125	
シャシー	1台	
エンジン	1基	

### 第3章 エンジンおよびカートに関する事項

#### 第16条 エンジン

##### 1. エンジン

- 1) FP-2部門:「JAF国内カート競技車両規則」および当該年の地方選手権FP-2部門適用車両規定( 頁)に合致したピストンバルブ方式のJAF公認エンジン。
- 2) FP-3部門:「JAF国内カート競技車両規則」および当該年の地方選手権FP-3部門適用車両規定( 頁)に合致したピストンバルブ方式のJAF公認エンジンとし、下記開催場所別にオーガナイザーによって指定されたワンメイクエンジンとする。

瑞浪(中部): ヤマハ KT100S

- 3) FS-125部門:「JAF国内カート競技車両規則」および当該年の地方選手権FS-125部門車両規定( 頁)に合致したJAFまたはCIK-FIAに登録されたエンジンとし、下記開催場所別にオーガナイザーによって指定されたワンメイクエンジンとする。

東地域: IAME PARILLA X30

西地域: IAME PARILLA X30

中山(中国): IAME PARILLA X30

シャシー	1台	1台
エンジン	2基(ワンメイクデリバリー エンジン)	1基(ワンメイクデリバリー エンジン)
タイヤ	1セット(ドライ・ウェット)	1セット(ドライ・ウェット)

### 第3章 エンジンおよびカートに関する事項

#### 第16条 エンジン

##### 1. エンジン

- 1) FP-Jr部門:「JAF国内カート競技車両規則」および当該年のジュニア選手権FP-Jr部門適用車両規定( 頁)に合致したピストンバルブ方式のJAF公認エンジンで、オーガナイザーによって配付されるワンメイクエンジンとする。
- 2) FP-Jr Cadets部門:「JAF国内カート競技車両規則」および当該年のジュニア選手権FP-Jr Cadets部門適用車両規定( 頁)に合致したピストンバルブ方式のJAF公認エンジンで、オーガナイザーによって配付されるワンメイクエンジンとする。

## 2. 変更（交換）

登録済みエンジンが故障、破損等した場合には、審査委員会の承認のもとに、以下を条件に1競技会で1回のみ変更（交換）することができる。

(1)変更（交換）後のヒートのグリッドポジションは、最後尾（複数名の場合、最も遅く申告した者を最後尾とする）とする。

(2)再登録料（特別規則書にて示す）

## 3. 封印（マーキング）

封印（マーキング）が外れそう（消えそう）な状態になった場合は、事前に技術委員長に申し出ること。

封印（マーキング）に関する故意の違反があった場合には当該競技会は失格とする。なお、違反の内容によっては当該年度の選手権の全得点を無効とする場合がある。

### 1) KF 1 部門

(1)車検時においてエンジン（エンジン・クランクケース下部1/2およびシリンダー）のマーキングが実施される。

(2)第1レースの公式練習開始時間前までは、技術委員長の承認のもとにエンジンの再登録またはエンジンへの再マーキングが認められる。

### 2) KF 2 部門

(1)シリンダヘッドナット・ケーススタッドボルト等には車検の際の封印のための穴をそれぞれ1つ施さなければならない。

(2)車検時においてエンジンの封印が実施される。封印マークはJAF指定のものとし、封印後はエンジンの分解は行ってはならない。

(3)車検時においてマフラーの封印が実施される。

(4)公式練習開始時間前までは、技術委員長の承認のもとにエンジンおよびマフラーの封印の解除、および再登録または再封印が認められる。

尚、エンジンについては、公式練習開始後から決勝終了までの間、技術委員長の承認のもとに封印の解除および再封印が認められる。

4. エンジンにはNo.刻印が打たれていなければならない。

5. エンジンは「JAF国内カート競技車両規則」第12条に合致し、かつ量産市販されているCIK-FIA公認吸気消音器を必備とする。

なお、吸気消音器本体（取り付け部品を除く）の改造は禁止される。

→KF1/KF2部門は1つのチューブ径が23mm以下とする。許容公差は、「JAF国内カート競技車両規則」第3章公認第17条許容公差の項目に準ずる。（未加工部品）

6. キャブレターは、2本の調整用スクリューを備えるCIK-FIA

## 2. 変更（交換）

→登録済みエンジンが故障、破損等した場合には、審査委員会の承認のもとに、以下を条件に1回のみ変更（交換）することができる。

→1)変更（交換）後のヒートのグリッドポジションは、最後尾（複数名の場合、最も遅く申告した者を最後尾とする）とする。

→2)再登録料（特別規則書にて示す）

## 3. 封印（マーキング）

封印（マーキング）が外れそう（消えそう）な状態になった場合は、事前に技術委員長に申し出ること。封印（マーキング）に関する故意の違反があった場合には当該競技会は失格とする。なお、違反の内容によっては当該年度の選手権の全得点を無効とする場合がある。

### 1) FP - 2、FP - 3、部門

(1)シリンダヘッド・シリンダヘッドナットには車検の際の封印のための穴をそれぞれ1つ施さなければならない。

(2)車検時においてエンジンの封印が実施される。封印マークはJAF指定のものとし、封印後はエンジンの分解は行ってはならない。

(3)車検時においてマフラーの封印が実施される。FP - 2部門で異なる銘柄のエンジンを登録する場合、各々の公認マフラーに封印が施される。

(4)公式練習開始時間前までは、技術委員長の承認のもとにエンジンおよびマフラーの封印の解除、および再登録または再封印が認められる。

### 2) FS - 125 部門

(1)車検時においてエンジン（エンジン・クランクケース下部1/2およびシリンダー）のマーキングが実施される。

(2)公式練習開始時間前までは、技術委員長の承認のもとにエンジンの再登録またはエンジンへの再マーキングが認められる。

(3)車検時においてマフラーの封印が実施される。

4. エンジンにはNo.刻印が打たれていなければならない。

5. エンジンは「JAF国内カート競技車両規則」第12条に合致し、かつ量産市販されているCIK-FIA(FMK)公認（登録）吸気消音器を必備とする。なお、吸気消音器本体（取り付け部品を除く）の改造は禁止される。1つのチューブ径は23mm以下とする。許容公差は、「JAF国内カート競技車両規則」第3章公認・第17条許容公差の項目に準ずる。（未加工部品）FS - 125部門の吸気消音器は、当該エンジン純正のものを使用することができる。

## 2. 変更（交換）

FP - Jr Cadets部門の登録済みエンジンが故障、破損等した場合には、審査委員会の承認のもとに、以下を条件に1回のみ変更（交換）することができる。

1)変更（交換）後のヒートのグリッドポジションは、最後尾（複数名の場合、最も遅く申告した者を最後尾とする）とする。

2)再登録料（特別規則書にて示す）

## →3. 封印

1)封印済のエンジンが配付される。封印マークはJAF指定のものとし、封印済エンジンの分解は行ってはならないものとする。封印が外れそうな状態になった場合は、事前に技術委員長に申し出ること。封印に関する故意の違反があった場合には当該競技会は失格とする。なお、違反の内容によっては当該年度の選手権の全得点を無効とする場合がある。

2)車検時においてマフラーの封印が実施される。

3)公式練習開始前までは、技術委員長の承認のもとにエンジンおよびマフラーの封印の解除、および再登録または再封印が認められる。

尚、エンジンについては、公式練習開始後から決勝終了までの間、技術委員長の承認のもとに封印の解除および再封印が認められる。

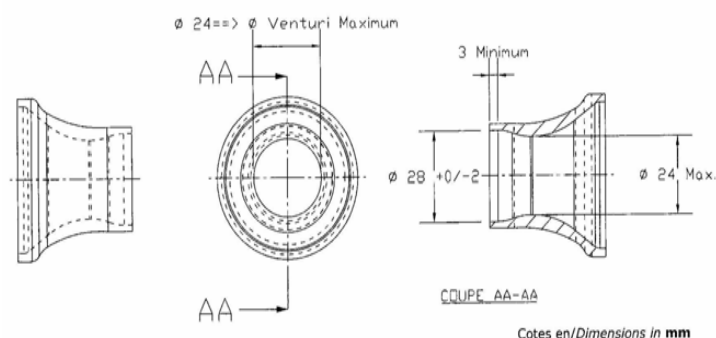
→4. エンジンにはNo.刻印が打たれていなければならない。

→4.5. エンジンは「JAF国内カート競技車両規則」第12条に合致し、かつ量産市販されているCIK-FIA(FMK)公認（登録）吸気消音器を必備とする。なお、吸気消音器本体（取り付け部品を除く）の改造は禁止される。1つのチューブ径は23mm以下とする。許容公差は、「JAF国内カート競技車両規則」第3章公認第17条許容公差の項目に準ずる。（未加工部品）

→5.6. キャブレター

公認バタフライキャブレターとする。

- 1) K F 1 部門は最大直径 30 mm以内とする。
- 2) K F 2 部門は最大直径 24 mm以内とする。



### 第17条 カート

前条で規定する当該エンジンを搭載し、「JAF国内カート競技車両規則」に合致する第1種競技車両で、かつ次の条件を満たさなければならない。

1. シャシーは、以下の条件を満たすこと。また、車検時においてシャシーの封印が実施される。但し、公式練習開始時間前までは、技術委員長の承認のもとにシャシーの封印の解除、および再登録、再封印が認められる。
  - 1) K F 1 部門で使用するシャシーは、C I K - F I A 公認または J A F 公認を取得している製造者によって製造されたものとする。
  - 2) K F 2 部門で使用するシャシーは、C I K - F I A 公認または J A F 公認のものでなければならない。
2. カートは、前方、後方および側方から明瞭に識別できるよう、競技ナンバーを取り付けなければならない。
3. ナンバープレートは前後に必備とする。その取り付け方および形状については「JAF国内カート競技車両規則」第9条および第11条3.による。側方のナンバーは最小高15cmとする。なお、前方にはフロントパネルを装着しなければならない。ナンバープレートの色は次の通りとする。

部門	ナンバープレートの色	文字の色
K F 1	赤	白
K F 2	黄	黒

### 4. 競技ナンバー

- 1) 前後の競技ナンバーは、エントラントが用意しなければならず、検査を受ける前に取り付けていなければならない。
- 2) 側方の競技ナンバーはエントラントが用意しなければならず、サイドボックスパネル上の後輪側に、前後競技ナンバーと同色の下

### 第17条 カート

前条で規定する当該エンジンを搭載し、「JAF国内カート競技車両規則」に合致する第1種競技車両で、かつ次の条件を満たさなければならない。

1. カートは、前方、後方および側方から明瞭に識別できるよう、競技ナンバーを取り付けなければならない。
2. ナンバープレートは前後に必備とする。その取り付け方および形状については「JAF国内カート競技車両規則」第9条および第11条3.による。側方のナンバーは最小高15cmとする。なお、前方にはフロントパネルを装着しなければならない。ナンバープレートの色は次の通りとする。

部門	ナンバープレートの色	文字の色
F P - 2	黄	黒
F P - 3	黄	黒
F S - 1 2 5	黄	黒

### 3. 競技ナンバー

- 1) 前後の競技ナンバーは、エントラントが用意しなければならず、検査を受ける前に取り付けていなければならない。
- 2) 側方の競技ナンバーはエントラントが用意しなければならず、サイドボックスパネル上の後輪側に、前後競技ナンバーと同色の下

メーカー純正のセンターアクスルのバタフライ方式のキャブレターで、そのベンチュリーの最大直径は「JAF国内カート競技車両規則」第3章第17条の公差を既に含んで24mmでなければならない。すべてのスライドキャブレター方式は禁止される。

### 第17条 カート

前条で規定する当該エンジンを搭載し、「JAF国内カート競技車両規則」に合致する第1種競技車両で、かつ次の条件を満たさなければならない。

1. F P - J r C a d e t s 部門で使用するシャシーは、ボディワークを含み、「JAF国内カート競技車両規則」第19条に従い、JAFに申請されたものでなければならない。

- ~~2~~ 2. カートは、前方、後方および側方から明瞭に識別できるよう、競技ナンバーを取り付けなければならない。

- ~~2~~ 3. ナンバープレートは前後に必備とする。その取り付け方および形状については「JAF国内カート競技車両規則」第9条および第11条3.による。側方のナンバーは最小高15cmとする。なお、前方にはフロントパネルを装着しなければならない。ナンバープレートの色は次の通りとする。

部門	ナンバープレートの色	文字の色
F P - J r	黄	黒
<u>F P - J r C a d e t s</u>	<u>白</u>	<u>黒</u>

### ~~3~~ 4. 競技ナンバー

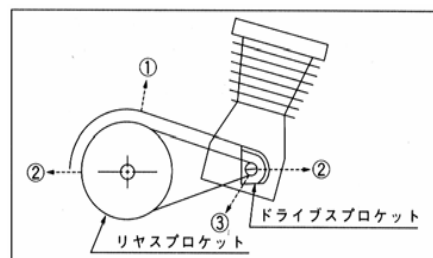
- 1) 前後の競技ナンバーは、エントラントが用意しなければならず、検査を受ける前に取り付けていなければならない。
- 2) 側方の競技ナンバーはエントラントが用意しなければならず、サイドボックスパネル上の後輪側に、前後競技ナンバーと同色の下

地と指定ナンバーを検査を受ける前に取り付けていなければならない。

5. フロントバンパーは必備とし、その取り付け方については「JAF国内カート競技車両規則」第7条による。

6. チェーンガードは必備としその取り付け方および形状については「JAF国内カート競技車両規則」第8条17.による。

- 1) 幅は3cm以上あり車両上方から見てチェーンが見えない状態であること。
- 2) エンジン側スプロケットとアクスル側スプロケットを結ぶ線の上の部分をも有効に覆っていること。
- 3) 車両側方より見てエンジン側スプロケットが見えない状態であること。
- 4) ドライブスプロケットがキャブレターによって見えない状態の車両においては、キャブレターの調整のためのニードル部分とチェーンとの間を覆っていること。



露出しているチェーンとスプロケットの上部と両側の有効な防護物を構成しており、少なくともリアアクスルの水平面下面まで伸びていることが推奨される。

7. 雨天の場合、吸気消音器にカバー等を装着することができる。

8. 排気装置については「JAF国内カート競技車両規則」第8条20.による。

KF2部門において使用できるマフラーは封印されたもののみとする。

KF2部門で使用するマフラーは、当該エンジン指定のメーカー純正マフラーのみとする。

なお、登録するマフラーの公認書は参加者が用意すること。

9. 音量規制については「JAF国内カート競技車両規則」第8条22.によるものとし、タイムトライアル時78dB(A)+3dB(A)を越えるものについてはタイムトライアルのみの時間に次の時間を加

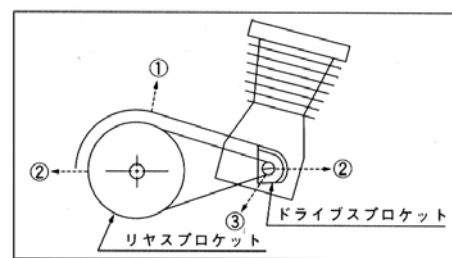
地と指定ナンバーを検査を受ける前に取り付けていなければならない。

4. バンパーは前後とも必備とし、その取り付け方については「JAF国内カート競技車両規則」第7条による。

「JAF国内カート競技車両規則」第7条2.の基準Aに従ったバンパーの下側には最小直径15mmの磁気反応鋼管若しくはそれと同等の強度を有する防護バーを取り付けること。

5. チェーンガードは必備としその取り付け方および形状については「JAF国内カート競技車両規則」第8条17.による。

- 1) 幅は3cm以上あり車両上方から見てチェーンが見えない状態であること。
- 2) エンジン側スプロケットとアクスル側スプロケットを結ぶ線の上の部分をも有効に覆っていること。
- 3) 車両側方より見てエンジン側スプロケットが見えない状態であること。
- 4) ドライブスプロケットがキャブレターによって見えない状態の車両においては、キャブレターの調整のためのニードル部分とチェーンとの間を覆っていること。



露出しているチェーンとスプロケットの上部と両側の有効な防護物を構成しており、少なくともリアアクスルの水平面下面まで伸びていることが推奨される。

6. 雨天の場合、吸気消音器にカバー等を装着することができる。

7. 排気装置については「JAF国内カート競技車両規則」第8条20.による。

FP-2部門で使用するマフラーは、当該エンジン指定のメーカー純正マフラーのみとし、同一銘柄(メイク)の公認マフラーであれば、型式およびタイプの異なるマフラーおよびエキゾーストパイプを登録することができる。なお、登録するマフラーの公認書は参加者が用意すること。

FP-3部門で使用するマフラーは、当該エンジン指定のメーカー純正マフラーのみとする。

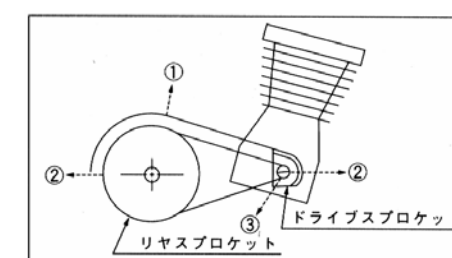
8. 音量規制については「JAF国内カート競技車両規則」第8条22.によるものとし、タイムトライアル時78dB(A)+3dB(A)を越えるものについてはタイムトライアルのみの時間に次の時間を加

地と指定ナンバーを検査を受ける前に取り付けていなければならない。

~~4~~5. フロントバンパーは必備とし、その取り付け方については「JAF国内カート競技車両規則」第7条による。

~~5~~6. チェーンガードは必備としその取り付け方および形状については「JAF国内カート競技車両規則」第8条17.による。

- 1) 幅は3cm以上あり車両上方から見てチェーンが見えない状態であること。
- 2) エンジン側スプロケットとアクスル側スプロケットを結ぶ線の上の部分をも有効に覆っていること。
- 3) 車両側方より見てエンジン側スプロケットが見えない状態であること。
- 4) ドライブスプロケットがキャブレターによって見えない状態の車両においては、キャブレターの調整のためのニードル部分とチェーンとの間を覆っていること。



露出しているチェーンとスプロケットの上部と両側の有効な防護物を構成しており、少なくともリアアクスルの水平面下面まで伸びていることが推奨される。

~~6~~7. 雨天の場合、吸気消音器にカバー等を装着することができる。

~~7~~8. 排気装置については「JAF国内カート競技車両規則」第8条20.による。使用できるマフラーは封印されたもののみとする。FP-Jr部門およびFP-Jr Cadets部門で使用するマフラーは、当該エンジン指定のメーカー純正マフラーのみとする。

~~8~~9. 音量規制については「JAF国内カート競技車両規則」第8条22.によるものとし、タイムトライアル時78dB(A)+3dB(A)を越えるものについてはタイムトライアルのみの時間に次の時間を加



算し各ヒートへのペナルティは課されない。

音量	加算時間
81.5 dB以上82 dB未満	0.25秒
82 dB以上82.5 dB未満	0.5秒
82.5 dB以上83 dB未満	1秒
83 dB以上83.5 dB未満	2秒
83.5 dB以上84 dB未満	4秒

84 dBを含み84 dBを超えるドライバーはレースから除外される。

10. 競技に使用するタイヤは次の条件に合致したものとする。

K F 1およびK F 2部門で使用するタイヤは、下記5)に定めるディストリビューション制とする。

1) 各部門に使用できるタイヤは次の通りとする。

(1) 銘柄、サイズ、コンパウンド

K F 1部門:

当該年に有効なC I K - F I A公認タイヤを製造している製造者によって製造されたタイヤとし、銘柄は自由。

ドライとウェットの銘柄は同一とする。

タイヤの銘柄は、当該ドライバーが当該年に最初に使用した銘柄に限定する。ただし、当該年において1回のみ異なる銘柄に変更することが出来る(以後はその銘柄を使用しなければならない)。ドライバーは、予めエントリー申込書に使用するタイヤの銘柄、モデルおよびコンパウンド(ドライ)を記入する。エントリー受付締め切り後の銘柄の変更は認められない。エントリー受付締め切り前の銘柄の変更はオーガナイザーが指定する所定の用紙にて行うことができる。

例) 銘柄とはContinental、Vega等を指す

モデルとは11×7.10-5 FZ等を指す

コンパウンドとはsoft、hard等を指す

K F 2部門:

当該年に有効なC I K - F I A公認タイヤを製造している国内タイヤ製造者のC I K公認タイヤとし、銘柄は自由。

ドライとウェットの銘柄は同一とする。

国内タイヤ製造者は、J A Fおよびオーガナイザーに対し各競技会の30日前までに1つの銘柄、モデルおよびコンパウンドを指定する。

タイヤの銘柄は、当該ドライバーが当該年に最初に使用した銘柄に限定する。ただし、当該年において1回のみ異なる銘柄に変更することが出来る(以後はその銘柄を使用しなければならない)。

算し各ヒートへのペナルティは課されない。

音量	加算時間
81.5 dB以上82 dB未満	0.25秒
82 dB以上82.5 dB未満	0.5秒
82.5 dB以上83 dB未満	1秒
83 dB以上83.5 dB未満	2秒
83.5 dB以上84 dB未満	4秒

84 dBを含み84 dBを超えるドライバーはレースから除外される。

9. 競技に使用するタイヤは次の条件に合致したものとする。

~~1) F P - 2、F P - 3~~

各地域(開催場所)において、オーガナイザーによって指定された単一製造者のJ A F指定タイヤを使用しなければならない。

~~2) F S - 1 2 5~~

各地域(開催場所)において、オーガナイザーによって指定された単一製造者のタイヤを使用しなければならない。

F P - 3部門:

瑞浪(中部): 株式会社ブリヂストン

ドライ用 SL07 ウェット用 SL94

F S - 1 2 5部門:

東地域: 住友ゴム工業株式会社

ドライ用 SL6 ウェット用 SL94

西地域: 住友ゴム工業株式会社

ドライ用 SL6 ウェット用 SL94

中山(中国): 住友ゴム工業株式会社

ドライ用 SL6 ウェット用 SL94

算し各ヒートへのペナルティは課されない。

音量	加算時間
81.5 dB以上82 dB未満	0.25秒
82 dB以上82.5 dB未満	0.5秒
82.5 dB以上83 dB未満	1秒
83 dB以上83.5 dB未満	2秒
83.5 dB以上84 dB未満	4秒

84 dBを含み84 dBを超えるドライバーはレースから除外される。

~~9-10~~. 競技に使用するタイヤは次の条件に合致したものとする。

F P - J r部門およびF P - J r Cadets部門で使用するタイヤは、下記5)に定めるディストリビューション制とする。

1) 各部門に使用できるタイヤは、オーガナイザーによって指定された単一製造者のJ A F指定タイヤ(~~ドライタイヤ: SL02、ウェットタイヤ: SL03~~)とし、次の通りとする。

F P - J r部門:

製造者: 株式会社ブリヂストン

ドライ用 SL07 ウェット用 SL94

F P - J r Cadets部門:

製造者: 株式会社横浜ゴム

ドライ用 SL83 ウェット用 SL03

— ドライバーは、予めエントリー申込書に使用するタイヤの銘柄および公認番号（ドライ）を記入する。エントリー受付締め切り後の銘柄の変更は認められない。エントリー受付締め切り前の銘柄の変更はオーガナイザーが指定する所定の用紙にて行うことができる。

(2) セット数

全部門とも、スリック、レイン各 1 セットのみとする。

但し、技術委員長の承認のもとに、各 1 本のみが交換が認められる。

- 2) 急激な天候の変化のあった場合には、審査委員会の判断により、レインタイヤに限り、全選手に追加 1 セットの交換を認める場合がある。但し、交換は当該ドライバーの任意とする。
- 3) タイヤはいかなる場合もグルーピングを含み一切の加工は禁止される。
- 4) タイヤにはオーガナイザーが指定したゼッケン番号を技術委員によってタイヤの両側に記入される。文字の字体は幅 3 mm 以上の字画で高さ 30 mm 以上とする。

部門	色
K F 1	白
K F 2	黄

- 5) K F 1 および K F 2 部門で使用するタイヤのディストリビューションは、特別規則又は公式通知にて示される時間帯にオーガナイザーが指定した場所にて、審査委員 1 名の立ち会いのもと次の要領で行うものとし、詳細事項は特別規則書又は公式通知に示す。但し、ウェットタイヤおよび交換タイヤ 1 本は除外する。

(1) K F 1 部門

ドライバー（またはタイヤ製造者）は、エントリーの際に申告した当該競技会で使用する銘柄の未使用ドライタイヤ（例：パッケージ済）をオーガナイザーが指定した場所に預け入れ、受領書を受け取る（ドライバーに引換証を発行する）。

オーガナイザーは、同一の銘柄、モデルおよびコンパウンド毎にシャッフルを行う。

オーガナイザーは、提示されたタイヤの両側にマーキングする。オーガナイザーは、受領書（引換証）と引き換えに当該ドライバー（またはタイヤ製造者）が預け入れた同一の銘柄、モデルおよびコンパウンドのタイヤ（両側面および接地面裏面マーキング済）を手渡す。

タイヤのリムへの取り付けは、各自のパドックで行うこととする。

分配されたタイヤをパドック外へ持ち出すことは認められない。

(2) K F 2 部門

セット数

- 1) 全部門とも、スリック、レイン各 1 セットのみとする。但し、技術委員長の承認のもとに各 1 本のみが交換が認められる。
- 2) 急激な天候の変化のあった場合には、審査委員会の判断により、レインタイヤに限り、全選手に追加 1 セットの交換を認める場合がある。但し、交換は当該ドライバーの任意とする。
- 3) タイヤはいかなる場合もグルーピングを含み一切の加工は禁止される。
- 4) タイヤにはオーガナイザーが指定したゼッケン番号を技術委員によってタイヤの両側に記入される。文字の字体は幅 3 mm 以上の字画で高さ 30 mm 以上とする。

部門	色
F P - 2	白
F P - 3	桃
F S - 1 2 5	黄

セット数

- 1) 全部門とも、スリック、レインとも各 1 セットのみとする。但し、技術委員長の承認のもとに、1 本のみが交換が認められる。
- 2) 急激な天候の変化のあった場合には、審査委員会の判断により、レインタイヤに限り、全選手に追加 1 セットの交換を認める場合がある。但し、交換は当該ドライバーの任意とする。
- 3) タイヤはいかなる場合もグルーピングを含み一切の加工は禁止される。
- 4) タイヤにはオーガナイザーが指定したゼッケン番号を技術委員によってタイヤの両側に記入される。文字の字体は幅 3 mm 以上の字画で高さ 30 mm 以上とする。

部門	色
F P - J r	白黄
<u>F P - J r Cadets</u>	白

- 5) 使用するタイヤのディストリビューションは、特別規則又は公式通知にて示される時間帯にオーガナイザーが指定した場所にて、審査委員 1 名の立ち会いのもと次の要領で行うものとし、詳細事項は特別規則書又は公式通知に示す。但し、ウェットタイヤおよび交換タイヤ 1 本は除外する。

(1) 各エントリーは、予めオーガナイザーから配付された受領書と引き換えに当該競技会で使用する本数の未使用タイヤ（パッケージ済のもの等（例）で接地面裏面およびタイヤ両側面には技術委員による封印済）が手渡される。

(2) タイヤのリムへの取り付けは、各自のパドックまたはオーガナイザーによって指定された場所で行うこととする。

(3) 分配されたタイヤをパドック外へ持ち出すことは認められない。

ドライバー（またはタイヤ製造者）は、エントリーの際に申告した当該競技会で使用する銘柄の未使用ドライタイヤ（例：パッケージ済）をオーガナイザーが指定した場所に預け入れ、受領書を受け取る（ドライバーに引換証を発行する）。

オーガナイザーは、同一の銘柄、公認番号毎にシャッフルを行う。オーガナイザーは、提示されたタイヤの両側面にマーキングする。オーガナイザーは、受領書（引換証）と引き換えに当該ドライバー（またはタイヤ製造者）が預け入れた同一の銘柄、公認番号のタイヤ（両側面および接地面裏面マーキング済）を手渡す。

タイヤのリムへの取り付けは、各自のパドックで行うこととする。分配されたタイヤをパドック外へ持ち出すことは認められない。

#### 11. ホイール

- 1) リムの直径は最大5インチとする。
- 2) ホイールはリムの外側に3本以上のペグで固定した何らかの形のビードを備えることが推奨される。

#### 12. キャッチタンク

走行中に燃料タンクからの燃料漏れを防止するために有効な装置を必備とする。但し、燃料漏れを防止する装置がタンクキャップ等に装備されていることが仕様書等によって証明された場合にはそれを有効な装置とみなす。

- #### 13. 競技中、車両にテレメトリー（データを交信する装置）の装着を禁止する。技術委員に承認されたデータロガー（データ蓄積装置）およびタコメーターの使用は可能とする。但しデータロガー用トランスミッター（発信器）の設置場所はコース外とし、オーガナイザーによって承認された場所のみとする。テレコミュニケーション（遠隔通話装置）の使用は禁止する。これらの事項に対する抗議は一切受け付けられない。

### 第18条 ボディワーク

「JAF国内カート競技車両規則」第7条3 および第11条に従った、CIK-FIA公認（2003-2008、2006-2011）サイドボックス、フロントフェアリング、フロントパネル、リアプロテクションは、ステー等の公認部品を含み必備とする。尚、異なる銘柄またはモデルの構成部品による3つのボディワークによる組み合わせが認められる。但し、2つのサイドボックスはセットで共に使用すること。

1. サイドボックスはシャシーに最少2ヶ所で強固に固定されなければならない。その取り付け方は、「JAF国内カート競技車両規則」に従うものとする。
2. 全ての部門の車両は、CIK-FIA（FMK）公認フロントフェアリングの取付方式が義務付けられる。

#### 10. キャッチタンク

走行中に燃料タンクからの燃料漏れを防止するために有効な装置を必備とする。但し、燃料漏れを防止する装置がタンクキャップ等に装備されていることが仕様書等によって証明された場合にはそれを有効な装置とみなす。

- #### 11. 競技中、車両にテレメトリー（データを交信する装置）の装着を禁止する。技術委員に承認されたデータロガー（データ蓄積装置）およびタコメーターの使用は可能とする。但しデータロガー用トランスミッター（発信器）の設置場所はコース外とし、オーガナイザーによって承認された場所のみとする。テレコミュニケーション（遠隔通話装置）の使用は禁止する。これらの事項に対する抗議は一切受け付けられない。

### 第18条 ボディワーク

「JAF国内カート競技車両規則」第11条に従ったサイドボックス、フロントフェアリング、フロントパネルを必備とする。

FS-125部門については、「JAF国内カート競技車両規則」第7条3 および第11条に従った、CIK-FIA公認（2003-2008、2006-2011）サイドボックス、フロントフェアリング、フロントパネル、リアプロテクションは、ステー等の公認部品を含み必備とする。尚、異なる銘柄またはモデルの構成部品による3つのボディワークによる組み合わせが認められる。但し、2つのサイドボックスはセットで共に使用すること。

1. サイドボックスはシャシーに最少2ヶ所で強固に固定されなければならない。その取り付け方は、「JAF国内カート競技車両規則」に従

#### ~~10~~ 11. キャッチタンク

走行中に燃料タンクからの燃料漏れを防止するために有効な装置を必備とする。但し、燃料漏れを防止する装置がタンクキャップ等に装備されていることが仕様書等によって証明された場合にはそれを有効な装置とみなす。

- #### ~~11~~ 12. 競技中、車両にテレメトリー（データを交信する装置）の装着を禁止する。技術委員に承認されたデータロガー（データ蓄積装置）およびタコメーターの使用は可能とする。但しデータロガー用トランスミッター（発信器）の設置場所はコース外とし、オーガナイザーによって承認された場所のみとする。テレコミュニケーション（遠隔通話装置）の使用は禁止する。これらの事項に対する抗議は一切受け付けられない。

### 第18条 ボディワーク

1. FP-Jr部門:「JAF国内カート競技車両規則」第7条3 および第11条に従った、CIK-FIA公認（2003-2008、2006-2011）サイドボックス、フロントフェアリング、フロントパネル、リアプロテクションは、ステー等の公認部品を含み必備とする。尚、異なる銘柄またはモデルの構成部品による3つのボディワークによる組み合わせが認められる。但し、2つのサイドボックスはセットで共に使用すること。

2. FP-Jr Cadets部門:「JAF国内カート競技車両規則」第11条に従ったサイドボックス、フロントフェアリング、フロントパネルを必備とし、かつ同第19条に従いJAFに申請されたものでなければならない。異なる銘柄またはモデルの構成部品による組み合わ

3. リアプロテクションは**必須とし、**その取り付け方については「JAF国内カート競技車両規則」第7条による。

### 第19条 重量

最低重量は次の通りとする。

部 門	最低重量
K F 1	1 6 0 k g
K F 2	1 5 8 k g

最低重量を満たすためバラストを積む必要がある時はすべて固形材料を用いボルト・ナットで取付けなければならない。

### 第20条 燃料

1. ガソリン:

- 1) 「国内カート競技車両規則」第8条19. に則った通常のカソリンスタンドのポンプから販売されている無鉛ガソリンを使用しなければならない。
- 2) オーガザイザーは、ガソリンの銘柄および供給方法を指定する場合がある。この場合の詳細事項は、特別規則書又は公式通知に示す。

2. エンジンオイル:

- 1) 通常市販されている当該年度のC I K - F I A承認オイル(17頁参照)のみとし、それ以外の添加物の使用は一切認められない。

3. 検査:

ガソリンおよびエンジンオイルについて、予告なく抜き打ち検査(タンク内の燃料を採取する等)を行う場合がある。この場合、エントラントは、必ずその指示に従わなければならない。

うものとする。

2. 全ての部門の車両は、~~「JAF国内カート競技車両規則」に従ったフロントフェアリングを装着しなければならない~~ C I K - F I A ( F M K ) 公認フロントフェアリングの取付け方式が義務付けられる。

3. リアプロテクションの取り付け方については「JAF国内カート競技車両規則」第7条による。

### 第19条 重量

最低重量は次の通りとする。

部 門	最低重量
F P - 2	1 4 5 k g
F P - 3	1 4 5 k g
F S - 1 2 5	別途定める

最低重量を満たすためバラストを積む必要がある時はすべて固形材料を用いボルト・ナットで取付けなければならない。

### 第20条 燃料

1. ガソリン:

- 1) 「国内カート競技車両規則」第8条19. に則った通常のカソリンスタンドのポンプから販売されている無鉛ガソリンを使用しなければならない。
- 2) オーガザイザーは、ガソリンの銘柄および供給方法を指定する場合がある。この場合の詳細事項は、特別規則書又は公式通知に示す。

2. エンジンオイル:

- 1) 通常市販されている当該年度のC I K - F I A承認オイル(17頁参照)のみとし、それ以外の添加物の使用は一切認められない。
- 2) オーガザイザーは、エンジンオイルの銘柄および供給方法を指定する場合がある。この場合の詳細事項は、特別規則書又は公式通知に示す。

3. 検査:

ガソリンおよびエンジンオイルについて、予告なく抜き打ち検査(タンク内の燃料を採取する等)を行う場合がある。この場合、エントラントは、必ずその指示に従わなければならない。

~~せは認められない。尚、リアプロテクションの装着を強く推奨する。~~

リアプロテクションに関しては、2009年は装着を強く推奨、2010年からは必須とする。

3. サイドボックスはシャシーに最少2ヶ所で強固に固定されなければならない。その取り付け方は、「JAF国内カート競技車両規則」に従うものとする。

4. 全ての部門の車両は、C I K - F I A ( F M K ) 公認フロントフェアリングの取付け方式が義務付けられる。

5. リアプロテクションは**必須とし、**その取り付け方については「JAF国内カート競技車両規則」第7条による。

### 第19条 重量

最低重量は次の通りとする。

部 門	最低重量
F P - J r	1 3 3 k g
<u>F P - J r C a d e t s</u>	<u>1 1 3</u> k g

最低重量を満たすためバラストを積む必要がある時はすべて固形材料を用いボルト・ナットで取付けなければならない。

### 第20条 燃料

1. ガソリン:

- 1) 「国内カート競技車両規則」第8条19. に則った通常のカソリンスタンドのポンプから販売されている無鉛ガソリンを使用しなければならない。
- 2) オーガザイザーは、ガソリンの銘柄および供給方法を指定する場合がある。この場合の詳細事項は、特別規則書又は公式通知に示す。

2. エンジンオイル:

- 1) 通常市販されている当該年度のC I K - F I A承認オイル(17頁参照)のみとし、それ以外の添加物の使用は一切認められない。
- 2) オーガザイザーは、エンジンオイルの銘柄および供給方法を指定する場合がある。この場合の詳細事項は、特別規則書又は公式通知に示す。

3. 検査:

ガソリンおよびエンジンオイルについて、予告なく抜き打ち検査(タンク内の燃料を採取する等)を行う場合がある。この場合、エントラントは、必ずその指示に従わなければならない。

## 第21条 車両検査

1. 「カート競技会参加に関する規定」第12条に基づき、車両検査が行われる。この際規則に不適合な部分がありながらも、技術委員に発見されなかった場合であっても承認を意味するものではなく、レース中にそれに関する疑義が生じた場合は旗の指示を受ける場合がある。
2. 車両検査の日時および場所は特別規則または公式通知によって示される。
3. ドライバーは、車両検査に立ち会わなければならない。
4. ドライバーの服装に関しては「カート競技会参加に関する規定」第11条を適用する。また車両検査時においては、技術委員の点検を受けるものとする。レーシングスーツは皮製またはC I K - F I A ( F M K ) 公認またはJ A F 公認のものとする。
5. 技術委員長は、各車両に対し、点火装置の作動確認用測定器の装着を指示する場合がある。当該指示のあった場合は測定器の装着指示に従わなければならない。本件に関する抗議は認められない。詳細事項は競技会特別規則または公式通知にて告知される。
6. 技術委員長は、競技会審査委員会の指示に基づき、エンタラントに対し当該車両の点火装置を技術委員長の指定する同一型式の他のものに交換させる場合がある。当該指示のあった場合は交換作業に従わなければならない。本件に関する抗議は認められない。
7. 各ヒート終了時には「国内カート競技車両規則」に定める必備の部品が備わっていること。
8. 「カート競技会運営に関する規定」第31条に基づき、レース後トラック上で計量が行われる。

## 第4章 競技に関する事項

### 第22条 公式練習

「カート競技会運営に関する規定」第23条および第24条に基づき、最低10分間の公式練習を行う。但し、ピットアウトしスタートラインを通過する前に本コースで停止した場合も、公式練習に参加したものと認められる。

### 第23条 タイムトライアル

1. すべてのドライバーは、タイムトライアルに参加しなければならない。タイムトライアルに参加しない場合はタイムトライアル失格とし、予選ヒートは最後尾スタートとなる。
2. タイムトライアルのグループ分け
  - 1) 出場台数が当該競技開催コースの最大出走台数の70% (小数点以下四捨五入) 以内の場合：グループ分けはせずに7分間のタイムトライアルを行う。

## 第21条 車両検査

1. 「カート競技会参加に関する規定」第12条に基づき、車両検査が行われる。この際規則に不適合な部分がありながらも、技術委員に発見されなかった場合であっても承認を意味するものではなく、レース中にそれに関する疑義が生じた場合は旗の指示を受ける場合がある。
2. 車両検査の日時および場所は特別規則または公式通知によって示される。
3. ドライバーは、車両検査に立ち会わなければならない。
4. ドライバーの服装に関しては「カート競技会参加に関する規定」第11条を適用する。また車両検査時においては、技術委員の点検を受けるものとする。レーシングスーツは皮製またはC I K - F I A ( F M K ) 公認またはJ A F 公認のものとする。
5. 各ヒート終了時には、「国内カート競技車両規則」に定める必備の部品が備わっていること。
6. 「カート競技会運営に関する規定」第31条に基づき、レース後トラック上で計量が行われる。
7. 技術委員長は、競技会審査委員会の指示に基づき、F S - 1 2 5 部門のエンタラントに対し当該車両の点火装置を技術委員長の指定する同一型式の他のものに交換させる場合がある。当該指示のあった場合は交換作業に従わなければならない。本件に関する抗議は認められない。

## 第4章 競技に関する事項

### 第22条 公式練習

「カート競技会運営に関する規定」第23条および第24条に基づき、最低10分間の公式練習を行う。但し、ピットアウトしスタートラインを通過する前に本コースで停止した場合も、公式練習に参加したものと認められる。

### 第23条 タイムトライアル

1. すべてのドライバーは、タイムトライアルに参加しなければならない。タイムトライアルに参加しない場合はタイムトライアル失格とし、予選ヒートは最後尾スタートとなる。
2. タイムトライアルのグループ分け
  - 1) 出場台数が当該競技開催コースの最大出走台数の70% (小数点以下四捨五入) 以内の場合：グループ分けはせずに7分間のタイムトライアルを行う。

## 第21条 車両検査

1. 「カート競技会参加に関する規定」第12条に基づき、車両検査が行われる。この際規則に不適合な部分がありながらも、技術委員に発見されなかった場合であっても承認を意味するものではなく、レース中にそれに関する疑義が生じた場合は旗の指示を受ける場合がある。
2. 車両検査の日時および場所は特別規則または公式通知によって示される。
3. ドライバーは、車両検査に立ち会わなければならない。
4. ドライバーの服装に関しては「カート競技会参加に関する規定」第11条を適用する。また車両検査時においては、技術委員の点検を受けるものとする。レーシングスーツは皮製またはC I K - F I A ( F M K ) 公認またはJ A F 公認のものとする。
5. 各ヒート終了時には「国内カート競技車両規則」に定める必備の部品が備わっていること。
6. 「カート競技会運営に関する規定」第31条に基づき、レース後トラック上で計量が行われる。

## 第4章 競技に関する事項

### 第22条 公式練習

「カート競技会運営に関する規定」第23条および第24条に基づき、最低10分間の公式練習を行う。但し、ピットアウトしスタートラインを通過する前に本コースで停止した場合も、公式練習に参加したものと認められる。

### 第23条 タイムトライアル

1. すべてのドライバーは、タイムトライアルに参加しなければならない。タイムトライアルに参加しない場合はタイムトライアル失格とし、予選ヒートは最後尾スタートとなる。
2. タイムトライアルのグループ分け
  - 1) 出場台数が当該競技開催コースの最大出走台数の70% (小数点以下四捨五入) 以内の場合：グループ分けはせずに7分間のタイムトライアルを行う。

- 2) 出場台数が当該競技開催コースの最大出走台数の70% (小数点以下四捨五入) を超える場合:
- 1 グループの出走台数が最大出走台数の70% (小数点以下四捨五入) を超えず、かつ可能な限り同数となる複数のグループに分けられ、各グループ7分間のタイムトライアルを行う。  
グループ分けは、競技会当日の参加確認受付時に抽選により決定し、ドライバーズブリーフィング開始時までに公式通知にて行う。
3. ドライバーは、タイムトライアルとして設定された時間内であれば任意に出走し、時間内であれば途中で停止した場合も再トライすることができる。但し、ピットに戻った場合は再トライすることはできない。
4. タイムトライアル中の計測は、コースイン後にスタートラインを通過したカートに対して全てのラップを計測し、ベストラップのタイムを採用する。
5. 上記4. で記録したベストラップが同タイムの場合は、当該ドライバーが記録したセカンドラップを採用する。更に同タイムとなった場合もこれに準ずる (サードラップ以降のタイム)。
6. その他の方法で行う場合は公式通知に示す。(不可抗力により上記1. ~ 5. が採用できない場合)

#### 第24条 選手権競技の方式

##### 1. KF1部門:

競技は2レース制 (~~第1レース:公式練習・タイムトライアル・予選1ヒート・決勝1ヒート~~ ~~第2レース:公式練習・タイムトライアル・予選1ヒート・決勝1ヒート~~ 公式練習・タイムトライアル・第1レース予選1ヒート・第1レース決勝1ヒート 第2レース予選1ヒート・第2レース決勝1ヒート) 最終競技会のみ1レース制 (公式練習・タイムトライアル・予選1ヒート・決勝1ヒート) とし、決勝ヒートの結果により最終順位を決定する。

出場台数によっては、予選ヒート終了後セカンドチャンスヒートを実施する。

##### 2. KF2部門:

競技は1レース制 (公式練習・タイムトライアル・予選1ヒート・決勝1ヒート) とし、決勝ヒートの結果により最終順位を決定する。

出場台数によっては、予選ヒート終了後セカンドチャンスヒートを実施する。

#### 第25条 予選ヒート

##### 1. 予選ヒートのグリッドポジション

- 2) 出場台数が当該競技開催コースの最大出走台数の70% (小数点以下四捨五入) を超える場合:
- 1 グループの出走台数が最大出走台数の70% (小数点以下四捨五入) を超えず、かつ可能な限り同数となる複数のグループに分けられ、各グループ7分間のタイムトライアルを行う。  
グループ分けは、競技会当日の参加確認受付時に抽選により決定し、ドライバーズブリーフィング開始時までに公式通知にて行う。
3. ドライバーは、タイムトライアルとして設定された時間内であれば任意に出走し、時間内であれば途中で停止した場合も再トライすることができる。但し、ピットに戻った場合は再トライすることはできない。
4. タイムトライアル中の計測は、コースイン後にスタートラインを通過したカートに対して全てのラップを計測し、ベストラップのタイムを採用する。
5. 上記4. で記録したベストラップが同タイムの場合は、当該ドライバーが記録したセカンドラップを採用する。更に同タイムとなった場合もこれに準ずる (サードラップ以降のタイム)。
6. その他の方法で行う場合は公式通知に示す。(不可抗力により上記1. ~ 5. が採用できない場合)

#### 第24条 選手権競技の方式

競技は予選1ヒート、決勝1ヒートとし、決勝ヒートの結果により最終順位を決定する。出場台数によっては、予選ヒート終了後セカンドチャンスヒートを実施する。

1つの部門の出場台数が15台に達しない場合、併催する他の部門と混走させることができる。混走させる場合のスターティンググリッドは、馬力の高い部門順に首位から並ぶこととし、決勝の結果は部門別に順位が付けられる。いかなる場合も、全日本/ジュニアカート選手権の部門およびジュニアカテゴリーとの混走は認められない。

#### 第25条 予選ヒート

##### 1. 予選ヒートのグリッドポジション

- 2) 出場台数が当該競技開催コースの最大出走台数の70% (小数点以下四捨五入) を超える場合:
- 1 グループの出走台数が最大出走台数の70% (小数点以下四捨五入) を超えず、かつ可能な限り同数となる複数のグループに分けられ、各グループ7分間のタイムトライアルを行う。  
グループ分けは、競技会当日の参加確認受付時に抽選により決定し、ドライバーズブリーフィング開始時までに公式通知にて行う。
3. ドライバーは、タイムトライアルとして設定された時間内であれば任意に出走することができる。但し、コースイン後、途中で停止した場合およびピットに戻った場合は再トライすることはできない。
4. タイムトライアル中の計測は、コースイン後にスタートラインを通過したカートに対して全てのラップを計測し、ベストラップのタイムを採用する。
5. 上記4. で記録したベストラップが同タイムの場合は、当該ドライバーが記録したセカンドラップを採用する。更に同タイムとなった場合もこれに準ずる (サードラップ以降のタイム)。
6. その他の方法で行う場合は公式通知に示す。(不可抗力により上記1. ~ 5. が採用できない場合)

#### 第24条 選手権競技の方式

競技は予選1ヒート、決勝1ヒートとし、決勝ヒートの結果により最終順位を決定する。出場台数によっては、予選ヒート終了後セカンドチャンスヒートを実施する。

#### 第25条 予選ヒート

##### 1. 予選ヒートのグリッドポジション

- 1) ケースA :  
タイムトライアルでグループ分けが無かった場合、各ドライバーが記録した最速タイムの順番による。
- 2) ケースB :  
タイムトライアルでグループ分け(2組)があり、一方の組の最速タイムと別の組の最速タイムの差が102%を超えない場合、出走したグループに関わらず、各ドライバーが記録した最速タイムの順番による。
- 3) ケースC :  
タイムトライアルでグループ分け(2組)があり、一方の組の最速タイムと別の組の最速タイムの差が102%を超える場合、1位は第1組の最速タイム(総合最速タイム)とし、2位は第2組の最速タイム、3位は第1組で2番目に速いタイム、4位は第2組で2番目に速いタイム、5位は第1組で3番目に速いタイム、以下同様に決定する。
- 4) ケースD :  
更にタイムトライアルでのグループ分け(3組以上)があった場合、上記2)および3)の原則に従い、決定する。

**5) なお、KF1部門においては、最終競技会を除き、夫々の予選ヒートに上記が適用される。**

2. 予選のグループ分けと決勝出場者の決定

- 1) ケースA :  
出場台数が当該競技開催コースの最大出走台数以内の場合、グループ分けは行わず、ポイントの多い順に決勝出場者を決定する。
- 2) ケースB :  
当該競技開催コースの最大出走台数を超える出場台数があった場合は、予選を2グループ以上に分けて予選ヒートを行う。2グループに分ける場合は、Aグループをタイムトライアル奇数順位、Bグループを偶数順位とし、Aグループ予選の結果、両グループのポイントの多い順に下表の通り決勝出場者を決定し、これ以下の者は予選落ちとなる。

当該競技開催コースの最大出走台数	最大出走台数を超える出場台数があった場合の決勝出場台数
34台	28台
32台	26台
30台	25台
28台	23台
26台	21台
24台	20台

3. ヒートポイント

順位	得点	順位	得点	順位	得点
----	----	----	----	----	----

- 1) ケースA :  
タイムトライアルでグループ分けが無かった場合、各ドライバーが記録した最速タイムの順番による。
- 2) ケースB :  
タイムトライアルでグループ分け(2組)があり、一方の組の最速タイムと別の組の最速タイムの差が102%を超えない場合、出走したグループに関わらず、各ドライバーが記録した最速タイムの順番による。
- 3) ケースC :  
タイムトライアルでグループ分け(2組)があり、一方の組の最速タイムと別の組の最速タイムの差が102%を超える場合、1位は第1組の最速タイム(総合最速タイム)とし、2位は第2組の最速タイム、3位は第1組で2番目に速いタイム、4位は第2組で2番目に速いタイム、5位は第1組で3番目に速いタイム、以下同様に決定する。
- 4) ケースD :  
更にタイムトライアルでのグループ分け(3組以上)があった場合、上記2)および3)の原則に従い、決定する。

2. 予選のグループ分けと決勝出場者の決定

- 1) ケースA :  
出場台数が当該競技開催コースの最大出走台数以内の場合、グループ分けは行わず、ポイントの多い順に決勝出場者を決定する。
- 2) ケースB :  
当該競技開催コースの最大出走台数を超える出場台数があった場合は、予選を2グループ以上に分けて予選ヒートを行う。2グループに分ける場合は、Aグループをタイムトライアル奇数順位、Bグループを偶数順位とし、Aグループ予選の結果、両グループのポイントの多い順に下表の通り決勝出場者を決定し、これ以下の者は予選落ちとなる。

当該競技開催コースの最大出走台数	最大出走台数を超える出場台数があった場合の決勝出場台数
34台	28台
32台	26台
30台	25台
28台	23台
26台	21台
24台	20台

3. ヒートポイント

順位	得点	順位	得点	順位	得点
----	----	----	----	----	----

- 1) ケースA :  
タイムトライアルでグループ分けが無かった場合、各ドライバーが記録した最速タイムの順番による。
- 2) ケースB :  
タイムトライアルでグループ分け(2組)があり、一方の組の最速タイムと別の組の最速タイムの差が102%を超えない場合、出走したグループに関わらず、各ドライバーが記録した最速タイムの順番による。
- 3) ケースC :  
タイムトライアルでグループ分け(2組)があり、一方の組の最速タイムと別の組の最速タイムの差が102%を超える場合、1位は第1組の最速タイム(総合最速タイム)とし、2位は第2組の最速タイム、3位は第1組で2番目に速いタイム、4位は第2組で2番目に速いタイム、5位は第1組で3番目に速いタイム、以下同様に決定する。
- 4) ケースD :  
更にタイムトライアルでのグループ分け(3組以上)があった場合、上記2)および3)の原則に従い、決定する。

2. 予選のグループ分けと決勝出場者の決定

- 1) ケースA :  
出場台数が当該競技開催コースの最大出走台数以内の場合、グループ分けは行わず、ポイントの多い順に決勝出場者を決定する。
- 2) ケースB :  
当該競技開催コースの最大出走台数を超える出場台数があった場合は、予選を2グループ以上に分けて予選ヒートを行う。2グループに分ける場合は、Aグループをタイムトライアル奇数順位、Bグループを偶数順位とし、Aグループ予選の結果、両グループのポイントの多い順に下表の通り決勝出場者を決定し、これ以下の者は予選落ちとなる。

当該競技開催コースの最大出走台数	最大出走台数を超える出場台数があった場合の決勝出場台数
34台	28台
32台	26台
30台	25台
28台	23台
26台	21台
24台	20台

3. ヒートポイント

順位	得点	順位	得点	順位	得点
----	----	----	----	----	----

1	100	12	31	23	10
2	90	13	28	24	9
3	81	14	25	25	8
4	73	15	23	26	7
5	66	16	21	27	6
6	59	17	19	28	5
7	53	18	17	29	4
8	48	19	15	30	3
9	43	20	13	31	2
10	39	21	12	32	1
11	35	22	11	以下0点	

- 1)ペナルティポイントがあった場合は、下位の順位のポイントまで減算される。但し、最下位ポイントを限度とする。その他の選手の順位の変動(繰り上げ、繰り下げ)はない。
- 2)失格者  
失格者は最下位となる。ポイントも最下位ポイント(何名いても)となる(Aグループのグリッド数に準ずる)。
- 3)不出走者  
不出走者は最下位より1位下の順位のポイントとなる。但し、0点を限度とする。
- 4.予選ヒートの走行距離は部門別に次の通りとし、周回数は競技会毎に示す。
  - 1)KF1部門:15km(または15分)以上45km(45分)以内。
  - 2)KF2部門:15km(または15分)以上30km(30分)以内。

5.決勝進出台数は当該競技開催コースの最大出走台数とし、競技会毎に示す。

**第26条 セカンドチャンスヒート**

- 1.セカンドチャンスヒートの出場資格  
前条2.2)の予選ヒートを通過しなかった者は、予選ヒートのポイントの多い順に下表の通りセカンドチャンスヒートに出場し、当該

1	100	12	31	23	10
2	90	13	28	24	9
3	81	14	25	25	8
4	73	15	23	26	7
5	66	16	21	27	6
6	59	17	19	28	5
7	53	18	17	29	4
8	48	19	15	30	3
9	43	20	13	31	2
10	39	21	12	32	1
11	35	22	11	以下0点	

- 1)ペナルティポイントがあった場合は、下位の順位のポイントまで減算される。但し、最下位ポイントを限度とする。その他の選手の順位の変動(繰り上げ、繰り下げ)はない。
- 2)失格者  
失格者は最下位となる。ポイントも最下位ポイント(何名いても)となる(Aグループのグリッド数に準ずる)。
- 3)不出走者  
不出走者は最下位より1位下の順位のポイントとなる。但し、0点を限度とする。
- 4.予選ヒートの走行距離は次の通りとし、周回数は競技会毎に示す。  
15km(または15分)以上25km(25分)以内。

5.決勝進出台数は当該競技開催コースの最大出走台数とし、競技会毎に示す。

**第26条 セカンドチャンスヒート**

- 1.セカンドチャンスヒートの出場資格  
前条2.2)の予選ヒートを通過しなかった者は、予選ヒートのポイントの多い順に下表の通りセカンドチャンスヒートに出場し、当該

1	100	12	31	23	10
2	90	13	28	24	9
3	81	14	25	25	8
4	73	15	23	26	7
5	66	16	21	27	6
6	59	17	19	28	5
7	53	18	17	29	4
8	48	19	15	30	3
9	43	20	13	31	2
10	39	21	12	32	1
11	35	22	11	以下0点	

- 1)ペナルティポイントがあった場合は、下位の順位のポイントまで減算される。但し、最下位ポイントを限度とする。その他の選手の順位の変動(繰り上げ、繰り下げ)はない。
- 2)失格者  
失格者は最下位となる。ポイントも最下位ポイント(何名いても)となる(Aグループのグリッド数に準ずる)。
- 3)不出走者  
不出走者は最下位より1位下の順位のポイントとなる。但し、0点を限度とする。
- 4.予選ヒートの走行距離は次の通りとし、周回数は競技会毎に示す。  
15km(または15分)以上25km(25分)以内。
- 5.青・赤旗の採用
  - 1)周回遅れのドライバーおよび周回遅れになろうとしているドライバーに対し、[青・赤旗(2重対角線で区分)]が示され、予選ヒートから除外される。
  - 2)青・赤旗は競技長の指示によりコントロールライン上で示される。旗の提示を受けたドライバーは、その周回で車両保管場所(パルクフェルメ)に移動し、ラップされた周回のコントロールライン通過まで、レースを終了したものとする。車両保管場所(パルクフェルメ)に移動しない場合には、黒旗(当該ヒート失格)の対象となる。

6.決勝進出台数は当該競技開催コースの最大出走台数とし、競技会毎に示す。

**第26条 セカンドチャンスヒート**

- 1.セカンドチャンスヒートの出場資格  
前条2.2)の予選ヒートを通過しなかった者は、予選ヒートのポイントの多い順に下表の通りセカンドチャンスヒートに出場し、当該



競技開催コースの最大出走台数に応じて決勝に出場する資格を得ることができる。

当該競技開催コースの最大出走台数	セカンドチャンスヒートの結果により決勝に出場できる台数
34台	上位6台
32台	上位6台
30台	上位5台
28台	上位5台
26台	上位5台
24台	上位4台

2. セカンドチャンスヒートの走行距離は部門別に次の通りとし、周回数は競技会毎に示す。

~~1) KF1部門：約10km(または約10分)~~

~~2) KF2部門：約10km(または約10分)~~

## 第27条 決勝

1. 決勝の出場資格とグリッドポジション

1) ケースA:

(1) 予選ヒートがケースAで実施された場合、予選を通過した者は全て決勝に出場できる。

(2) グリッドポジションは、予選でのポイント(ペナルティポイントは減算)の多い順とし、同ポイントの場合はタイムトライアルの成績による。

2) ケースB:

(1) 予選ヒートがケースBで実施された場合、予選を通過した者とセカンドチャンスヒートにより決勝の出場資格を得た者が決勝に出場できる。

(2) グリッドポジションは、予選でのポイント(ペナルティポイントは減算)の多い順とし、同ポイントの場合はタイムトライアルの成績による。セカンドチャンスヒートで決勝の出場資格を得た者は、当該ヒートの順位に従い、後方の位置を占める。

2. 決勝も予選と同様のポイントシステムとし、ペナルティポイントがあった場合は減算される。決勝に限り、失格者と不出走者に対しては、ポイントは与えられない。同ポイントの場合は着順により最終順位が決定される。

3. 決勝ヒートの走行距離は部門別に次の通りとし、周回数は競技会毎に示す。

1) KF1部門：15km(または15分)以上45km(45分)以内。

2) KF2部門：15km(または15分)以上30km(30分)以内。

競技開催コースの最大出走台数に応じて決勝に出場する資格を得ることができる。

当該競技開催コースの最大出走台数	セカンドチャンスヒートの結果により決勝に出場できる台数
34台	上位6台
32台	上位6台
30台	上位5台
28台	上位5台
26台	上位5台
24台	上位4台

2. セカンドチャンスヒートの走行距離は次の通りとし、周回数は競技会毎に示す。

約10km(または約10分)

## 第27条 決勝

1. 決勝の出場資格とグリッドポジション

1) ケースA:

(1) 予選ヒートがケースAで実施された場合、予選を通過した者は全て決勝に出場できる。

(2) グリッドポジションは、予選でのポイント(ペナルティポイントは減算)の多い順とし、同ポイントの場合はタイムトライアルの成績による。

2) ケースB:

(1) 予選ヒートがケースBで実施された場合、予選を通過した者とセカンドチャンスヒートにより決勝の出場資格を得た者が決勝に出場できる。

(2) グリッドポジションは、予選でのポイント(ペナルティポイントは減算)の多い順とし、同ポイントの場合はタイムトライアルの成績による。セカンドチャンスヒートで決勝の出場資格を得た者は、当該ヒートの順位に従い、後方の位置を占める。

2. 決勝も予選と同様のポイントシステムとし、ペナルティポイントがあった場合は減算される。決勝に限り、失格者と不出走者に対しては、ポイントは与えられない。同ポイントの場合は着順により最終順位が決定される。

3. 決勝ヒートの走行距離は次の通りとし、周回数は競技会毎に示す。  
15km(または15分)以上25km(25分)以内。

競技開催コースの最大出走台数に応じて決勝に出場する資格を得ることができる。

当該競技開催コースの最大出走台数	セカンドチャンスヒートの結果により決勝に出場できる台数
34台	上位6台
32台	上位6台
30台	上位5台
28台	上位5台
26台	上位5台
24台	上位4台

2. セカンドチャンスヒートの走行距離は次の通りとし、周回数は競技会毎に示す。

約10km(または約10分)

## 第27条 決勝

1. 決勝の出場資格とグリッドポジション

1) ケースA:

(1) 予選ヒートがケースAで実施された場合、予選を通過した者は全て決勝に出場できる。

(2) グリッドポジションは、予選でのポイント(ペナルティポイントは減算)の多い順とし、同ポイントの場合はタイムトライアルの成績による。

2) ケースB:

(1) 予選ヒートがケースBで実施された場合、予選を通過した者とセカンドチャンスヒートにより決勝の出場資格を得た者が決勝に出場できる。

(2) グリッドポジションは、予選でのポイント(ペナルティポイントは減算)の多い順とし、同ポイントの場合はタイムトライアルの成績による。セカンドチャンスヒートで決勝の出場資格を得た者は、当該ヒートの順位に従い、後方の位置を占める。

2. 決勝も予選と同様のポイントシステムとし、ペナルティポイントがあった場合は減算される。決勝に限り、失格者と不出走者に対しては、ポイントは与えられない。同ポイントの場合は着順により最終順位が決定される。

3. 決勝ヒートの走行距離は次の通りとし、周回数は競技会毎に示す。  
15km(または15分)以上25km(25分)以内。

#### 4. 青・赤旗の採用

K F 1 部門の決勝ヒートにのみ次の通り適用される。

- 1) 周回遅れのドライバーおよび周回遅れになろうとしているドライバーに対し、[ 青・赤旗 ( 2 重対角線で区分 ) ] が示され、決勝ヒートから除外される。
- 2) 青・赤旗は競技長の指示によりコントロールライン上で示される。旗の提示を受けたドライバーは、その周回で車両保管場所 ( パルクフェルメ ) に移動し、ラップされた周回のコントロールライン通過まで、レースを終了したものとする。車両保管場所 ( パルクフェルメ ) に移動しない場合には、黒旗 ( 当該ヒート失格 ) の対象となる。

#### 第 28 条 スタート進行

スタートは「カート競技会運営に関する規定」第 28 条 2 . に基づくローリングスタートとし、次の事項が適用される。

1 . スタートの合図は灯火信号によって行われる。

#### 2 . スタート進行は以下に従い行われる。

1) 競技会特別規則書または公式通知により指定された時間に所定の待機場所に着くこと。このとき合図音およびアナウンスが放送される。

2) フォーメーションラップの開始は、以下のボード提示に続いて行われる。これらのボードはの提示は合図音とともに行われる。

3 min      1 min      30 sec

3) 「3 min」ボードが示される時点で、ドライバーおよび当該ピット要員 1 名、オフィシャルを除くすべての者は当該エリアから離れなければならない。

4) 「1 min」ボードが示される時点で、ピット要員は当該エリアから離れなければならない。また「1 min」ボードが示された時点からフォーメーションラップ開始時までの間であればいつでも、ドライバーはエンジンを始動することができる。「1 min」ボード提示後は、ピット要員による援助は一切認められない。

5) 「30 sec」ボードが提示された 30 秒後に担当オフィシャルにより緑旗が提示され、カートはフォーメーションラップを開始する。

6) エンジン不動等によりスタートが困難なドライバーは、両手または片手を頭上に高く上げ、合図をしなければならない。この場合、黄旗を持つ担当オフィシャルが当該カートの直近に立ち、フォーメーションラップ中のドライバーに警告する。担当オフィシャルは、フォーメーションラップ開始後、スターティンググリッド上に留まっている全てのカート在所定の位置に移動する。

7) カートは、所定の位置にてピット要員の援助 ( 介入 ) を受けエン

#### 第 28 条 スタート進行

スタートは「カート競技会運営に関する規定」第 28 条 2 . に基づくローリングスタートとし、次の事項が適用される。

1 . スタートの合図は灯火信号 ( または国旗 ) によって行われる。

#### 2 . FS-125 部門に限りスタート進行は以下に従い行われる。

1) 競技会特別規則書または公式通知により指定された時間に所定の待機場所に着くこと。このとき合図音およびアナウンスが放送される。

2) フォーメーションラップの開始は、以下のボード提示に続いて行われる。これらのボードはの提示は合図音とともに行われる。

3 min      1 min      30 sec

3) 「3 min」ボードが示される時点で、ドライバーおよび当該ピット要員 1 名、オフィシャルを除くすべての者は当該エリアから離れなければならない。

4) 「1 min」ボードが示される時点で、ピット要員は当該エリアから離れなければならない。また「1 min」ボードが示された時点からフォーメーションラップ開始時までの間であればいつでも、ドライバーはエンジンを始動することができる。「1 min」ボード提示後は、ピット要員による援助は一切認められない。

5) 「30 sec」ボードが提示された 30 秒後に担当オフィシャルにより緑旗が提示され、カートはフォーメーションラップを開始する。

6) エンジン不動等によりスタートが困難なドライバーは、両手または片手を頭上に高く上げ、合図をしなければならない。この場合、黄旗を持つ担当オフィシャルが当該カートの直近に立ち、フォーメーションラップ中のドライバーに警告する。担当オフィシャルは、フォーメーションラップ開始後、スターティンググリッド上に留まっている全てのカート在所定の位置に移動する。

7) カートは、所定の位置にてピット要員の援助 ( 介入 ) を受けエン

#### 4. 青・赤旗の採用

- 1) 周回遅れのドライバーおよび周回遅れになろうとしているドライバーに対し、[ 青・赤旗 ( 2 重対角線で区分 ) ] が示され、決勝ヒートから除外される。
- 2) 青・赤旗は競技長の指示によりコントロールライン上で示される。旗の提示を受けたドライバーは、その周回で車両保管場所 ( パルクフェルメ ) に移動し、ラップされた周回のコントロールライン通過まで、レースを終了したものとする。車両保管場所 ( パルクフェルメ ) に移動しない場合には、黒旗 ( 当該ヒート失格 ) の対象となる。

#### 第 28 条 スタート進行

スタートは「カート競技会運営に関する規定」第 28 条 2 . に基づくローリングスタートとし、次の事項が適用される。

1 . スタートの合図は灯火信号によって行われる。

#### 2 . スタート進行は以下に従い行われる。

1) 競技会特別規則書または公式通知により指定された時間に所定の待機場所に着くこと。このとき合図音およびアナウンスが放送される。

2) フォーメーションラップの開始は、以下のボード提示に続いて行われる。これらのボードはの提示は合図音とともに行われる。

3 min      1 min      30 sec

3) 「3 min」ボードが示される時点で、ドライバーおよび当該ピット要員 1 名、オフィシャルを除くすべての者は当該エリアから離れなければならない。

4) 「1 min」ボードが示される時点で、ピット要員は当該エリアから離れなければならない。また「1 min」ボードが示された時点からフォーメーションラップ開始時までの間であればいつでも、ドライバーはエンジンを始動することができる。「1 min」ボード提示後は、ピット要員による援助は一切認められない。

5) 「30 sec」ボードが提示された 30 秒後に担当オフィシャルにより緑旗が提示され、カートはフォーメーションラップを開始する。

6) エンジン不動等によりスタートが困難なドライバーは、両手または片手を頭上に高く上げ、合図をしなければならない。この場合、黄旗を持つ担当オフィシャルが当該カートの直近に立ち、フォーメーションラップ中のドライバーに警告する。担当オフィシャルは、フォーメーションラップ開始後、スターティンググリッド上に留まっている全てのカート在所定の位置に移動する。

7) カートは、所定の位置にてピット要員の援助 ( 介入 ) を受けエン

ジンを再始動することができる。次いで担当オフィシャルの指示に従いフォーメーションラップの隊列の最後尾に加わり出走できる場合がある。

~~2~~3 . スタートが合図される前に、約1周のフォーメーションラップを行う。フォーメーションラップ中のドライバーは、2列の隊列で低速走行し、スタートラインへ向かう。スタートライン2.5m手前に引かれたイエローラインを越えるまでは加速してはならない。

~~3~~4 . カートがスタートラインに接近する段階で赤信号が点灯し、スタート前の最終的な隊列を形成させるために、イエローライン付近にパイロンを配置することがある。当該パイロンに故意に接触等をしたドライバーに対しては、ペナルティが課せられることがある。

~~4~~5 . 競技長は、フォーメーションが整いイエローライン前に加速をしていないと判断した場合、赤信号を消灯してスタートの合図を行い、パイロンが配置されていた場合は、コース委員によって配置したパイロンが撤去される。フォーメーションとイエローライン前での加速に問題がある場合、競技長は、フォーメーションラップが更に1周行われることを合図するために赤信号の灯火を続ける（消灯しない）。

~~5~~6 . フォーメーションラップ中のドライバーはオーガナイザーが定める区間での追越しおよび割り込みが禁止され、これに違反した者は当該ヒート失格となる。

~~6~~7 . フォーメーションラップ中に隊列のペースを乱す者があった場合は白・黒旗が示される。フロントローでそれが繰り返された場合は最後尾に繰り下げられる場合がある。

~~7~~8 . フォーメーションラップ中に隊列から遅れた者が隊列の前に出て待つような行為をしてはならない。

~~8~~9 . フォーメーションラップ中に隊列から大きく遅れ、競技長により指示（白地に赤のバツテンのボード表示）された者およびフォーメーションラップ中にピットインした者と周回遅れの者は最後尾に着かなければならない。

~~9~~10 . フォーメーションラップ中にコースをショートカットすることは禁止される。

~~10~~11 . フォーメーションラップ中にポールまたはセカンドのカートが停止または遅れてもローリングは続行される。その際は先頭にいる者にローリングのペースを保つ義務が生じる。

~~11~~12 . スタート後、先頭のカートが1周するまでにスタートラインを越えないカートは、そのヒートを出走することはできない。

第29条 その他競技に関する一般事項

ジンを再始動することができる。次いで担当オフィシャルの指示に従いフォーメーションラップの隊列の最後尾に加わり出走できる場合がある。

~~2~~3 . スタートが合図される前に、約1周のフォーメーションラップを行う。フォーメーションラップ中のドライバーは、2列の隊列で低速走行し、スタートラインへ向かう。スタートライン2.5m手前に引かれたイエローラインを越えるまでは加速してはならない。

~~3~~4 . カートがスタートラインに接近する段階で赤信号が点灯（国旗を静止して提示）し、スタート前の最終的な隊列を形成させるために、イエローライン付近にパイロンを配置することがある。当該パイロンに故意に接触等をしたドライバーに対しては、ペナルティが課せられることがある。

~~4~~5 . 競技長は、フォーメーションが整いイエローライン前に加速をしていないと判断した場合、赤信号を消灯（国旗を振動提示）してスタートの合図を行い、パイロンが配置されていた場合は、コース委員によって配置したパイロンが撤去される。フォーメーションとイエローライン前での加速に問題がある場合、競技長は、フォーメーションラップが更に1周行われることを合図するために赤信号の灯火（国旗の静止提示）を続ける（消灯しない）。

~~5~~6 . フォーメーションラップ中のドライバーはオーガナイザーが定める区間での追越しおよび割り込みが禁止され、これに違反した者は当該ヒート失格となる。

~~6~~7 . フォーメーションラップ中に隊列のペースを乱す者があった場合は白・黒旗が示される。フロントローでそれが繰り返された場合は最後尾に繰り下げられる場合がある。

~~7~~8 . フォーメーションラップ中に隊列から遅れた者が隊列の前に出て待つような行為をしてはならない。

~~8~~9 . フォーメーションラップ中に隊列から大きく遅れ、競技長により指示（白地に赤のバツテンのボード表示）された者およびフォーメーションラップ中にピットインした者と周回遅れの者は最後尾に着かなければならない。

~~9~~10 . フォーメーションラップ中にコースをショートカットすることは禁止される。

~~10~~11 . フォーメーションラップ中にポールまたはセカンドのカートが停止または遅れてもローリングは続行される。その際は先頭にいる者にローリングのペースを保つ義務が生じる。

~~11~~12 . スタート後、先頭のカートが1周するまでにスタートラインを越えないカートは、そのヒートを出走することはできない。

第29条 その他競技に関する一般事項

ジンを再始動することができる。次いで担当オフィシャルの指示に従いフォーメーションラップの隊列の最後尾に加わり出走できる場合がある。

~~2~~3 . スタートが合図される前に、約1周のフォーメーションラップを行う。フォーメーションラップ中のドライバーは、2列の隊列で低速走行し、スタートラインへ向かう。スタートライン2.5m手前に引かれたイエローラインを越えるまでは加速してはならない。

~~3~~4 . カートがスタートラインに接近する段階で赤信号が点灯し、スタート前の最終的な隊列を形成させるために、イエローライン付近にパイロンを配置することがある。当該パイロンに故意に接触等をしたドライバーに対しては、ペナルティが課せられることがある。

~~4~~5 . 競技長は、フォーメーションが整いイエローライン前に加速をしていないと判断した場合、赤信号を消灯してスタートの合図を行い、パイロンが配置されていた場合は、コース委員によって配置したパイロンが撤去される。フォーメーションとイエローライン前での加速に問題がある場合、競技長は、フォーメーションラップが更に1周行われることを合図するために赤信号の灯火を続ける（消灯しない）。

~~5~~6 . フォーメーションラップ中のドライバーはオーガナイザーが定める区間での追越しおよび割り込みが禁止され、これに違反した者は当該ヒート失格となる。

~~6~~7 . フォーメーションラップ中に隊列のペースを乱す者があった場合は白・黒旗が示される。フロントローでそれが繰り返された場合は最後尾に繰り下げられる場合がある。

~~7~~8 . フォーメーションラップ中に隊列から遅れた者が隊列の前に出て待つような行為をしてはならない。

~~8~~9 . フォーメーションラップ中に隊列から大きく遅れ、競技長により指示（白地に赤のバツテンのボード表示）された者およびフォーメーションラップ中にピットインした者と周回遅れの者は最後尾に着かなければならない。

~~9~~10 . フォーメーションラップ中にコースをショートカットすることは禁止される。

~~10~~11 . フォーメーションラップ中にポールまたはセカンドのカートが停止または遅れてもローリングは続行される。その際は先頭にいる者にローリングのペースを保つ義務が生じる。

~~11~~12 . スタート後、先頭のカートが1周するまでにスタートラインを越えないカートは、そのヒートを出走することはできない。

第29条 その他競技に関する一般事項

<p>1. 旗の信号については「カート競技会運営に関する規則」第13条に従う。但し、スタート合図は灯火信号を用いる。</p> <p>2. コースアウトに対するペナルティは競技長の判断による。</p> <p>3. 走路審判員が反則または妨害行為とみなしたものについては、ペナルティが課される。更にその行為が、2回以上に及ぶときは失格とする。</p> <p>4. ドライバー・サインは次の通りとし、これを怠った者に対しては、ペナルティが課せられることがある。</p> <p>1) コース上で停止した場合のサインは、両手をもしくは片手を頭上に高く上げる。</p> <p>2) ピットイン・ピットアウトのサインは片手を頭上に高く上げる。</p> <p>3) 黄色の山型を付した緑色旗（ミススタート）が示された場合は各自、片手を頭上に上げ、スピードダウンし、元のローリングスタート時のポジションに戻るものとする。</p> <p>4) スローダウンするドライバーは、片手を高く上げる。</p> <p>5. 公式練習、タイムトライアルおよびレース中（フォーメーションラップを含む）コース上で停止した場合は、他を妨害することなく、後続車両通過後、またはコース委員の指示があり、自力で再発進できる場合のみレースに復帰できるものとする。</p> <p><del>7-6</del> . 公式練習、タイムトライアルおよびレース中（フォーメーションラップを含む）にリタイヤしたドライバーは自分の車両を速やかに安全な場所に移動し、そのヒートが終了するまで「カート競技会参加に関する規定」第11条に規定する装備一式を着用し、車両から離れてはならない。</p> <p><del>6-7</del> . レース中は、コースを外れてショートカットすることは認められず、当該行為はコースアウトとみなされ、ペナルティの対象とする。</p> <p>8. 工具を用いた修理等は、指定されたエリア（ピットおよびパドック）を除き、一切禁止される。</p> <p>9. 競技中の燃料補給は禁止する。</p> <p>10. レース着順1位の者がフィニッシュラインを通過後2分以内に、カートが自力で同ラインを通過したものは、そのラップが加算される。完走者となるためには、チェッカーにかかわらず、規定周回数の1/2以上を完了しなければならない。</p> <p>11. レースの順位は次の順序により、周回数の多い順に決定される。</p> <p>1) チェッカーを受けた完走者（規定周回数の1/2以上を完了し、チェッカーを受けた者）</p> <p>2) チェッカーを受けない完走者（規定周回数の1/2以上は走行した</p>	<p>1. 旗の信号については「カート競技会運営に関する規則」第13条に従う。但し、スタート合図は灯火信号または国旗を用いる。</p> <p>2. コースアウトに対するペナルティは競技長の判断による。</p> <p>3. 走路審判員が反則または妨害行為とみなしたものについては、ペナルティが課される。更にその行為が、2回以上に及ぶときは失格とする。</p> <p>4. ドライバー・サインは次の通りとし、これを怠った者に対しては、ペナルティが課せられることがある。</p> <p>1) コース上で停止した場合のサインは、両手をもしくは片手を頭上に高く上げる。</p> <p>2) ピットイン・ピットアウトのサインは片手を頭上に高く上げる。</p> <p>3) 黄色の山型を付した緑色旗（ミススタート）が示された場合は各自、片手を頭上に上げ、スピードダウンし、元のローリングスタート時のポジションに戻るものとする。</p> <p>4) スローダウンするドライバーは、片手を高く上げる。</p> <p>5. 公式練習、タイムトライアルおよびレース中（フォーメーションラップを含む）コース上で停止した場合は、他を妨害することなく、後続車両通過後、またはコース委員の指示があり、自力で再発進できる場合のみレースに復帰できるものとする。</p> <p><del>7-6</del> . 公式練習、タイムトライアルおよびレース中（フォーメーションラップを含む）にリタイヤしたドライバーは自分の車両を速やかに安全な場所に移動し、そのヒートが終了するまで「カート競技会参加に関する規定」第11条に規定する装備一式を着用し、車両から離れてはならない。</p> <p><del>6-7</del> . レース中は、コースを外れてショートカットすることは認められず、当該行為はコースアウトとみなされ、ペナルティの対象とする。</p> <p>8. 工具を用いた修理等は、指定されたエリア（ピットおよびパドック）を除き、一切禁止される。</p> <p>9. 競技中の燃料補給は禁止する。</p> <p>10. レース着順1位の者がフィニッシュラインを通過後2分以内に、カートが自力で同ラインを通過したものは、そのラップが加算される。完走者となるためには、チェッカーにかかわらず、規定周回数の1/2以上を完了しなければならない。</p> <p>11. レースの順位は次の順序により、周回数の多い順に決定される。</p> <p>1) チェッカーを受けた完走者（規定周回数の1/2以上を完了し、チェッカーを受けた者）</p> <p>2) チェッカーを受けない完走者（規定周回数の1/2以上は走行した</p>	<p>1. 旗の信号については「カート競技会運営に関する規則」第13条に従う。但し、スタート合図は灯火信号を用いる。</p> <p>2. コースアウトに対するペナルティは競技長の判断による。</p> <p>3. 走路審判員が反則または妨害行為とみなしたものについては、ペナルティが課される。更にその行為が、2回以上に及ぶときは失格とする。</p> <p>4. ドライバー・サインは次の通りとし、これを怠った者に対しては、ペナルティが課せられることがある。</p> <p>1) コース上で停止した場合のサインは、両手をもしくは片手を頭上に高く上げる。</p> <p>2) ピットイン・ピットアウトのサインは片手を頭上に高く上げる。</p> <p>3) 黄色の山型を付した緑色旗（ミススタート）が示された場合は各自、片手を頭上に上げ、スピードダウンし、元のローリングスタート時のポジションに戻るものとする。</p> <p>4) スローダウンするドライバーは、片手を高く上げる。</p> <p>5. 公式練習、タイムトライアルおよびレース中（フォーメーションラップを含む）スピン等で車両が停止した場合は、他を妨害することなく、後続車両通過後、またはコース委員の指示があり、自力で再発進できる場合のみレースに復帰できるものとする。但し、カートから降車すること、および自力でカートを押してエンジンを始動することは認められない。復帰するための最小限の方向転換は認められる。</p> <p>6. 公式練習、タイムトライアルおよびレース中（フォーメーションラップを含む）<u>リ</u>タイヤしたドライバーは、他を妨害することなく、後続車両通過後、またはコース委員の指示により、自分の車両を速やかに安全な場所に移動し、そのヒートが終了するまで「カート競技会参加に関する規定」第11条に規定する装備一式を着用し、車両から離れてはならない。</p> <p>7. レース中は、コースを外れてショートカットすることは認められず、当該行為はコースアウトとみなされ、ペナルティの対象とする。</p> <p>8. 工具を用いた修理等は、指定されたエリア（ピットおよびパドック）を除き、一切禁止される。</p> <p>9. 競技中の燃料補給は禁止する。</p> <p>10. レース着順1位の者がフィニッシュラインを通過後2分以内に、カートが自力で同ラインを通過したものは、そのラップが加算される。完走者となるためには、チェッカーにかかわらず、規定周回数の1/2以上を完了しなければならない。</p> <p>11. レースの順位は次の順序により、周回数の多い順に決定される。</p> <p>1) チェッカーを受けた完走者（規定周回数の1/2以上を完了し、チェッカーを受けた者）</p> <p>2) チェッカーを受けない完走者（規定周回数の1/2以上は走行した</p>
--	---	---

<p>が、チェッカーを受けなかった者)。</p> <p>3) 不完走者(チェッカーにかかわらず、規定周回数の1/2以上を走行していない者)。</p> <p>4) 同周回数の場合は、その周回を先に完了(コントロールライン通過)した者を優先する。</p> <p>12. レースは着順によるものとし、計時を行わない場合がある。</p> <p>13. 競技中において、前方の競技ナンバープレートが脱落若しくは脱落しそうな場合はオレンジディスクのある黒旗(番号を添えて提示)が振られる。それに該当するカートは必ず1度ピットインして競技ナンバープレートを取付け直すこと。</p> <p>14. パドックエリア、ウェイティンググリッドおよびオーガナイザーが指定したエリアにおけるエンジンの始動および作動については、カートが走行可能な装備等を具備し、リアタイヤが地面に接地した状態(リアタイヤが地面に常に接触した状態)でのみ認められる。</p> <p><u>ただし、オーガナイザーが指定したウォーミングアップエリアにおいては、リアタイヤが地面に接地しない状態でエンジンの始動および作動が認められる。</u></p> <p>15. 全日本選手権競技の成立とは、部門毎に5台以上の車両が出場しなければならない。5台に満たない場合は、その部門の選手権は成立しない。</p> <p>なお、この場合における出場とは、予選ヒートのスタートの際に5台以上のカートがコントロールラインを越えることをいう。</p> <p>以上の条件を満たした時、全日本選手権競技は成立する。</p> <p>16. 各ヒートは、規定周回数の60%以上が消化された場合、当該レース(ヒート)が成立する。</p> <p>17. 消火器携帯の義務について</p> <p>各ドライバーは全ての競技会において、下記条件を備えた消火器を1本以上備えていなければならない。また、ピット、パドックでの火気厳禁徹底に努めなければならない。</p> <p>【携帯用消火器の条件】</p> <p>種類：ABC粉末タイプ</p> <p>大きさ：4型(内容量1.2kg)以上</p> <p><b>第30条 審判員</b></p> <p>1) 国内競技規則10-20に基づく審判員の判定事項は、本統一規則に関する事項とする。</p> <p>2) 審判員の氏名は、公式プログラムまたは公式通知で示される。</p> <p style="text-align: center;"><b>第5章 ピットに関する事項</b></p> <p><b>第31条 ピットイン</b></p>
--

<p>が、チェッカーを受けなかった者)。</p> <p>3) 不完走者(チェッカーにかかわらず、規定周回数の1/2以上を走行していない者)。</p> <p>4) 同周回数の場合は、その周回を先に完了(コントロールライン通過)した者を優先する。</p> <p>12. レースは着順によるものとし、計時を行わない場合がある。</p> <p>13. 競技中において、前方の競技ナンバープレートが脱落若しくは脱落しそうな場合はオレンジディスクのある黒旗(番号を添えて提示)が振られる。それに該当するカートは必ず1度ピットインして競技ナンバープレートを取付け直すこと。</p> <p>14. パドックエリア、ウェイティンググリッドおよびオーガナイザーが指定したエリアにおけるエンジンの始動および作動については、カートが走行可能な装備等を具備し、リアタイヤが地面に接地した状態(リアタイヤが地面に常に接触した状態)でのみ認められる。</p> <p><u>ただし、FS-125部門については、オーガナイザーが指定したウォーミングアップエリアにおいては、リアタイヤが地面に接地しない状態でエンジンの始動および作動が認められる。</u></p> <p>15. 地方選手権競技の成立とは、部門毎に5台以上の車両が出場しなければならない。5台に満たない場合は、その部門の選手権は成立しない。</p> <p>なお、この場合における出場とは、予選ヒートのスタートの際に5台以上のカートがコントロールラインを越えることをいう。</p> <p>以上の条件を満たした時、地方選手権競技は成立する。</p> <p>16. 各ヒートは、規定周回数の60%以上が消化された場合、当該レース(ヒート)が成立する。</p> <p>17. 消火器携帯の義務について</p> <p>各ドライバーは全ての競技会において、下記条件を備えた消火器を1本以上備えていなければならない。また、ピット、パドックでの火気厳禁徹底に努めなければならない。</p> <p>【携帯用消火器の条件】</p> <p>種類：ABC粉末タイプ</p> <p>大きさ：4型(内容量1.2kg)以上</p> <p><b>第30条 審判員</b></p> <p>1) 国内競技規則10-20に基づく審判員の判定事項は、本統一規則に関する事項とする。</p> <p>2) 審判員の氏名は、公式プログラムまたは公式通知で示される。</p> <p style="text-align: center;"><b>第5章 ピットに関する事項</b></p> <p><b>第31条 ピットイン</b></p>
--

<p>が、チェッカーを受けなかった者)。</p> <p>3) 不完走者(チェッカーにかかわらず、規定周回数の1/2以上を走行していない者)。</p> <p>4) 同周回数の場合は、その周回を先に完了(コントロールライン通過)した者を優先する。</p> <p>12. レースは着順によるものとし、計時を行わない場合がある。</p> <p>13. 競技中において、前方の競技ナンバープレートが脱落若しくは脱落しそうな場合はオレンジディスクのある黒旗(番号を添えて提示)が振られる。それに該当するカートは必ず1度ピットインして競技ナンバープレートを取付け直すこと。</p> <p>14. パドックエリア、ウェイティンググリッドおよびオーガナイザーが指定したエリアにおけるエンジンの始動および作動については、カートが走行可能な装備等を具備し、リアタイヤが地面に接地した状態(リアタイヤが地面に常に接触した状態)でのみ認められる。</p> <p>15. ジュニア選手権競技の成立とは、部門毎に5台以上の車両が出場しなければならない。5台に満たない場合は、その部門の選手権は成立しない。</p> <p>なお、この場合における出場とは、予選ヒートのスタートの際に5台以上のカートがコントロールラインを越えることをいう。</p> <p>以上の条件を満たした時、ジュニア選手権競技は成立する。</p> <p>16. 各ヒートは、規定周回数の60%以上が消化された場合、当該レース(ヒート)が成立する。</p> <p>17. 消火器携帯の義務について</p> <p>各ドライバーは全ての競技会において、下記条件を備えた消火器を1本以上備えていなければならない。また、ピット、パドックでの火気厳禁徹底に努めなければならない。</p> <p>【携帯用消火器の条件】</p> <p>種類：ABC粉末タイプ</p> <p>大きさ：4型(内容量1.2kg)以上</p> <p><b>第30条 審判員</b></p> <p>1) 国内競技規則10-20に基づく審判員の判定事項は、本統一規則に関する事項とする。</p> <p>2) 審判員の氏名は、公式プログラムまたは公式通知で示される。</p> <p style="text-align: center;"><b>第5章 ピットに関する事項</b></p> <p><b>第31条 ピットイン</b></p>
---

ピットインする場合はピットロードを徐行しなければならず、かつ必ずピットストップし、エンジンを停止しなければならない。これに違反した場合は当該ヒート失格となる。

### 第32条 ピットでの作業

ピットは指定された場所を使用しなければならない(競技長から指示があった場合を除く)。またピット内で作業し得るものは当該部門に出場しているドライバーとピット要員のみとし、ピット要員は指定されたクレデンシャルを装着しなければならない。走行中のドライバーに対してピット・サインを送る場合は、ピット要員1名に限り各自のピット・エリア内においてのみ表示することができる。レース中燃料の補給をしてはならない。

### 第33条 ピット要員

「カート競技会参加に関する規定」第18条に基づき、ピット要員の行為に関する最終的な責任はエントラントに帰属するが、レース中における場合は、ドライバーに直接統轄の責任があるものとする。ピット要員による規則の違反は、当該ドライバーに対する黒旗の指示となることがある。

### 第34条 ピット内

ピットにおける火気の使用を禁止する。燃料の容器は20ℓ以内の消防法に適合した金属製の携行缶でなければならない。

### 第35条 レース中のピット要員

レース中ピット要員は、自己のピットを離れてはならない。

### 第36条 車両保管

レース終了後の車両保管および車両検査は、次の通りとする。

1. 車両保管および再車両検査を行う。保管が解除になったカートは、エントラントが速やかに引取らなければならない。
2. 決勝ヒート終了後保管時間は30分以上、所定の場所で行われる。
3. 技術委員長は、スタートしたすべての車両に関し検査を行う権限を保有するものとする。技術委員長が検査を行う際は、エントラントもしくはその代理人が、責任をもって車両の分解および組立てを行わなければならない。

但し、関係役員、エントラントおよびドライバー以外は検査に立会うことはできない。

4. 技術委員長が行う本条項の検査に応じない場合は失格とされる。

上記に対する違反は、競技長によって勧告され、審査委員会により

ピットインする場合はピットロードを徐行しなければならず、かつ必ずピットストップし、エンジンを停止しなければならない。これに違反した場合は当該ヒート失格となる。

### 第32条 ピットでの作業

ピットは指定された場所を使用しなければならない(競技長から指示があった場合を除く)。またピット内で作業し得るものは当該部門に出場しているドライバーとピット要員のみとし、ピット要員は指定されたクレデンシャルを装着しなければならない。走行中のドライバーに対してピット・サインを送る場合は、ピット要員1名に限り各自のピット・エリア内においてのみ表示することができる。レース中燃料の補給をしてはならない。

### 第33条 ピット要員

「カート競技会参加に関する規定」第18条に基づき、ピット要員の行為に関する最終的な責任はエントラントに帰属するが、レース中における場合は、ドライバーに直接統轄の責任があるものとする。ピット要員による規則の違反は、当該ドライバーに対する黒旗の指示となることがある。

### 第34条 ピット内

ピットにおける火気の使用を禁止する。燃料の容器は20ℓ以内の消防法に適合した金属製の携行缶でなければならない。

### 第35条 レース中のピット要員

レース中ピット要員は、自己のピットを離れてはならない。

### 第36条 車両保管

レース終了後の車両保管および車両検査は、次の通りとする。

1. 車両保管および再車両検査を行う。保管が解除になったカートは、エントラントが速やかに引取らなければならない。
2. 決勝ヒート終了後保管時間は30分以上、所定の場所で行われる。
3. 技術委員長は、スタートしたすべての車両に関し検査を行う権限を保有するものとする。技術委員長が検査を行う際は、エントラントもしくはその代理人が、責任をもって車両の分解および組立てを行わなければならない。

但し、関係役員、エントラントおよびドライバー以外は検査に立会うことはできない。

4. 技術委員長が行う本条項の検査に応じない場合は失格とされる。

上記に対する違反は、競技長によって勧告され、審査委員会により

ピットインする場合はピットロードを徐行しなければならず、かつ必ずピットストップし、エンジンを停止しなければならない。これに違反した場合は当該ヒート失格となる。

### 第32条 ピットでの作業

ピットは指定された場所を使用しなければならない(競技長から指示があった場合を除く)。またピット内で作業し得るものは当該部門に出場しているドライバーとピット要員のみとし、ピット要員は指定されたクレデンシャルを装着しなければならない。走行中のドライバーに対してピット・サインを送る場合は、ピット要員1名に限り各自のピット・エリア内においてのみ表示することができる。レース中燃料の補給をしてはならない。

### 第33条 ピット要員

「カート競技会参加に関する規定」第18条に基づき、ピット要員の行為に関する最終的な責任はエントラントに帰属するが、レース中における場合は、ドライバーに直接統轄の責任があるものとする。ピット要員による規則の違反は、当該ドライバーに対する黒旗の指示となることがある。

### 第34条 ピット内

ピットにおける火気の使用を禁止する。燃料の容器は20ℓ以内の消防法に適合した金属製の携行缶でなければならない。

### 第35条 レース中のピット要員

レース中ピット要員は、自己のピットを離れてはならない。

### 第36条 車両保管

レース終了後の車両保管および車両検査は、次の通りとする。

1. 車両保管および再車両検査を行う。保管が解除になったカートは、エントラントが速やかに引取らなければならない。
2. 決勝ヒート終了後保管時間は30分以上、所定の場所で行われる。
3. 技術委員長は、スタートしたすべての車両に関し検査を行う権限を保有するものとする。技術委員長が検査を行う際は、エントラントもしくはその代理人が、責任をもって車両の分解および組立てを行わなければならない。

但し、関係役員、エントラントおよびドライバー以外は検査に立会うことはできない。

4. 技術委員長が行う本条項の検査に応じない場合は失格とされる。

上記に対する違反は、競技長によって勧告され、審査委員会により

ペナルティが課せられる場合がある。

## 第6章 ペナルティに関する事項

### 第37条 ペナルティ

1. ペナルティは次の6種がある。

- 1) 警告
- 2) 罰金
- 3) タイムペナルティ
- 4) ポイントペナルティ
- 5) ラップペナルティ
- 6) 失格

2. 警告はその必要ありと認められた軽反則に対して発せられる。

3. 罰金は成績に対するペナルティ迄に至らない程度の違反に適用される。

4. タイムペナルティは音量測定結果によりタイムトライアルに適用される。

5. ラップペナルティは、失格にならない程度の違反に適用される。

6. ポイントペナルティは失格にならない程度の違反に対し予選ヒートおよび決勝ヒートに与えられる。

7. 失格は次の反則行為に課せられる。

- 1) 規則に反してまたは不当に得たアドバンテージ。
- 2) 故意に自己または他人の安全を省みることなく行う危険行為。
- 3) 与えられたオフィシャル指示を故意に無視した際。
- 4) 与えられたフラッグサインの無視。

<ペナルティの例>

(1) エントリーの遅れ(オーガナイザーが認めた場合、但し2週間前まで)  
→ 遅延賠償(事務局手数料)

(2) 当日受付確認の遅れ(オーガナイザーが認めた場合、但し公式練習まで)  
→ 遅延賠償(事務局手数料)

(3) 車検の遅れ(オーガナイザーが認めた場合、但し公式練習開始まで)  
→ 遅延賠償(事務局手数料)

(4) ドライバーズブリーフィング欠席または遅刻の場合、罰金および罰則を課す。

以降本規則第4-6-4-8条による。

(5) 重量違反  
→ 当該タイムトライアル、ヒート等の失格

(6) 燃料違反  
→ 失格

(7) 服装違反(車検時に判明した場合)  
→ 着順から3位下(3つ下)の順位のポイント

ペナルティが課せられる場合がある。

## 第6章 ペナルティに関する事項

### 第37条 ペナルティ

1. ペナルティは次の6種がある。

- 1) 警告
- 2) 罰金
- 3) タイムペナルティ
- 4) ポイントペナルティ
- 5) ラップペナルティ
- 6) 失格

2. 警告はその必要ありと認められた軽反則に対して発せられる。

3. 罰金は成績に対するペナルティ迄に至らない程度の違反に適用される。

4. タイムペナルティは音量測定結果によりタイムトライアルに適用される。

5. ラップペナルティは、失格にならない程度の違反に適用される。

6. ポイントペナルティは失格にならない程度の違反に対し予選ヒートおよび決勝ヒートに与えられる。

7. 失格は次の反則行為に課せられる。

- 1) 規則に反してまたは不当に得たアドバンテージ。
- 2) 故意に自己または他人の安全を省みることなく行う危険行為。
- 3) 与えられたオフィシャル指示を故意に無視した際。
- 4) 与えられたフラッグサインの無視。

<ペナルティの例>

(1) エントリーの遅れ(オーガナイザーが認めた場合、但し2週間前まで)  
→ 遅延賠償(事務局手数料)

(2) 当日受付確認の遅れ(オーガナイザーが認めた場合、但し公式練習まで)  
→ 遅延賠償(事務局手数料)

(3) 車検の遅れ(オーガナイザーが認めた場合、但し公式練習開始まで)  
→ 遅延賠償(事務局手数料)

(4) ドライバーズブリーフィング欠席または遅刻の場合、罰金および罰則を課す。

以降本規則第4-5-4-8条による。

(5) 重量違反  
→ 当該タイムトライアル、ヒート等の失格

(6) 燃料違反  
→ 失格

(7) 服装違反(車検時に判明した場合)  
→ 着順から3位下(3つ下)の順位のポイント

ペナルティが課せられる場合がある。

## 第6章 ペナルティに関する事項

### 第37条 ペナルティ

1. ペナルティは次の6種がある。

- 1) 警告
- 2) 罰金
- 3) タイムペナルティ
- 4) ポイントペナルティ
- 5) ラップペナルティ
- 6) 失格

2. 警告はその必要ありと認められた軽反則に対して発せられる。

3. 罰金は成績に対するペナルティ迄に至らない程度の違反に適用される。

4. タイムペナルティは音量測定結果によりタイムトライアルに適用される。

5. ラップペナルティは、失格にならない程度の違反に適用される。

6. ポイントペナルティは失格にならない程度の違反に対し予選ヒートおよび決勝ヒートに与えられる。

7. 失格は次の反則行為に課せられる。

- 1) 規則に反してまたは不当に得たアドバンテージ。
- 2) 故意に自己または他人の安全を省みることなく行う危険行為。
- 3) 与えられたオフィシャル指示を故意に無視した際。
- 4) 与えられたフラッグサインの無視。

<ペナルティの例>

(1) エントリーの遅れ(オーガナイザーが認めた場合、但し2週間前まで)  
→ 遅延賠償(事務局手数料)

(2) 当日受付確認の遅れ(オーガナイザーが認めた場合、但し公式練習まで)  
→ タイムトライアルに1秒加算

(3) 車検の遅れ(オーガナイザーが認めた場合、但し公式練習開始まで)  
→ タイムトライアルに1秒加算

(4) ドライバーズブリーフィング欠席または遅刻の場合、罰則を課す。  
以降本規則第4-5-4-8条による。

(5) 重量違反  
→ 当該タイムトライアル、ヒート等の失格

(6) 燃料違反  
→ 失格

(7) 服装違反(車検時に判明した場合)  
→ 着順から3位下(3つ下)の順位のポイント

<p>(8)各ヒート終了時に国内カート競技車両規則に定める必備の部品が脱落の場合（後方ナンバープレートを除く） →当該ヒート失格</p> <p>(9)公式練習に参加しなかった場合 →レース除外</p> <p>(10)フォーメーションラップ中の指定区間での追越し、割込み違反 →当該ヒート失格</p> <p>(11)フォーメーションラップ中に隊列のペースを乱した場合（警告旗の後） →着順から3位下（3つ下）の順位のポイント 同行為をフロントローが繰り返した場合 →最後尾に繰り下げ</p> <p>(12)スタート時のフライング（警告旗またはミススタート旗の後） →1周減算</p> <p>(13)プッシング、極度のブロック（警告旗の後） →着順から3位下（3つ下）の順位のポイント 同行為が著しい場合 →失格（以後のヒートを含めて）</p> <p>(14)ショートカットとなるコースアウト →1周減算</p> <p>(15)黄旗時の追い抜き（公式練習、タイムトライアル） →タイムトライアルの結果に4秒加算</p> <p>(16)黄旗時の追い抜き（予選ヒート、決勝ヒート） →1周減算</p> <p>(17)黒旗の無視 →失格（以後のヒートを含めて）</p> <p>(18)オレンジディスクのある黒旗の無視 →当該ヒート失格</p> <p>(19)レース中のコース内での他者の援助（メカニックの立ち入り援助を含む） →当該ヒート失格 公式練習の場合はタイムトライアルに4秒加算</p> <p>(20)工具携帯走行 →失格（以後のヒートを含め）</p> <p>(21)ピットロード徐行違反 →当該ヒート失格</p> <p>(22)指定エリア（ピット、パドック）以外で作業した場合 →当該ヒート失格</p> <p>(23)ピット要員のオフィシャル指示に対する違反 →当該ドライバーの失格（以後のヒートを含め）</p>	<p>(8)各ヒート終了時に国内カート競技車両規則に定める必備の部品が脱落の場合（後方ナンバープレートを除く） →当該ヒート失格</p> <p>(9)公式練習に参加しなかった場合 →レース除外</p> <p>(10)フォーメーションラップ中の指定区間での追越し、割込み違反 →当該ヒート失格</p> <p>(11)フォーメーションラップ中に隊列のペースを乱した場合（警告旗の後） →着順から3位下（3つ下）の順位のポイント 同行為をフロントローが繰り返した場合 →最後尾に繰り下げ</p> <p>(12)スタート時のフライング（警告旗またはミススタート旗の後） →1周減算</p> <p>(13)プッシング、極度のブロック（警告旗の後） →着順から3位下（3つ下）の順位のポイント 同行為が著しい場合 →失格（以後のヒートを含めて）</p> <p>(14)ショートカットとなるコースアウト →1周減算</p> <p>(15)黄旗時の追い抜き（公式練習、タイムトライアル） →タイムトライアルの結果に4秒加算</p> <p>(16)黄旗時の追い抜き（予選ヒート、決勝ヒート） →1周減算</p> <p>(17)黒旗の無視 →失格（以後のヒートを含めて）</p> <p>(18)オレンジディスクのある黒旗の無視 →当該ヒート失格</p> <p>(19)レース中のコース内での他者の援助（メカニックの立ち入り援助を含む） →当該ヒート失格 公式練習の場合はタイムトライアルに4秒加算</p> <p>(20)工具携帯走行 →失格（以後のヒートを含め）</p> <p>(21)ピットロード徐行違反 →当該ヒート失格</p> <p>(22)指定エリア（ピット、パドック）以外で作業した場合 →当該ヒート失格</p> <p>(23)ピット要員のオフィシャル指示に対する違反 →当該ドライバーの失格（以後のヒートを含め）</p>	<p>(8)各ヒート終了時に国内カート競技車両規則に定める必備の部品が脱落の場合（後方ナンバープレートを除く） →当該ヒート失格</p> <p>(9)公式練習に参加しなかった場合 →レース除外</p> <p>(10)フォーメーションラップ中の指定区間での追越し、割込み違反 →当該ヒート失格</p> <p>(11)フォーメーションラップ中に隊列のペースを乱した場合（警告旗の後） →着順から3位下（3つ下）の順位のポイント 同行為をフロントローが繰り返した場合 →最後尾に繰り下げ</p> <p>(12)スタート時のフライング（警告旗またはミススタート旗の後） →1周減算</p> <p>(13)プッシング、極度のブロック（警告旗の後） →着順から3位下（3つ下）の順位のポイント 同行為が著しい場合 →失格（以後のヒートを含めて）</p> <p>(14)ショートカットとなるコースアウト →1周減算</p> <p>(15)黄旗時の追い抜き（公式練習、タイムトライアル） →タイムトライアルの結果に4秒加算</p> <p>(16)黄旗時の追い抜き（予選ヒート、決勝ヒート） →1周減算</p> <p>(17)黒旗の無視 →失格（以後のヒートを含めて）</p> <p>(18)オレンジディスクのある黒旗の無視 →当該ヒート失格</p> <p>(19)レース中のコース内での他者の援助（メカニックの立ち入り援助を含む） →当該ヒート失格 公式練習の場合はタイムトライアルに4秒加算</p> <p>(20)工具携帯走行 →失格（以後のヒートを含め）</p> <p>(21)ピットロード徐行違反 →当該ヒート失格</p> <p>(22)指定エリア（ピット、パドック）以外で作業した場合 →当該ヒート失格</p> <p>(23)ピット要員のオフィシャル指示に対する違反 →当該ドライバーの失格（以後のヒートを含め）</p>
--	--	--



- (24)エンジン始動・作動違反  
→警告または罰金
- (25)これらを含みその他のペナルティについては、特別規則書または公式通知等にて通知もしくは競技長によって勧告され、審査委員会により課される。
- (26)コース上に停止し、コース委員の指示に従わなかった場合、また後続車両通過前に再スタートした場合  
→1周減算

## 第7章 抗議に関する事項

### 第38条 抗議の提出

1. 「JAF国内カート競技規則」第40条に基づき、書面をもって抗議料を添付の上、エントラントより競技長に提出するものとする。
2. エントラント、または当該エントラントが文書で正式に指名した代理人のみが抗議権を有する。
3. 「国内競技規則」10 - 21に従ってなされた審判員の判定、計時装置および音量測定結果により課されたタイムペナルティに対する抗議は認められない。
4. 提出された抗議により再車検等を実施し、その抗議が成立した場合には再車検等に要した費用ならびに分解組み立ての費用は、被抗議者であるエントラントまたはドライバーの負担とし、これと反対に当該車両等が規則通りのものであることが判明した場合は抗議提出者がそれらの費用を負担しなければならず、費用の算定については技術委員長に委ねられる。

### 第39条 抗議提出の時間制限

1. 技術委員または車両検査委員の決定に対する抗議は、決定直後とする。
2. 競技中の過失または反則に対する抗議は、その競技の終了後30分以内とする。
3. 競技の成績に関する抗議は、その発表後30分以内とする。

第40条 抗議料 50,900円

## 第8章 成績および賞典に関する事項

### 第41条 成績および賞典

1. 決勝ヒートの結果により決定する。
2. 賞典はドライバーに対して行われる。

## 第9章 得点

- (24)エンジン始動・作動違反  
→警告または罰金
- (25)これらを含みその他のペナルティについては、特別規則書または公式通知等にて通知もしくは競技長によって勧告され、審査委員会により課される。
- (26)コース上に停止し、コース委員の指示に従わなかった場合、また後続車両通過前に再スタートした場合  
→1周減算

## 第7章 抗議に関する事項

### 第38条 抗議の提出

1. 「JAF国内カート競技規則」第40条に基づき、書面をもって抗議料を添付の上、エントラントより競技長に提出するものとする。
2. エントラント、または当該エントラントが文書で正式に指名した代理人のみが抗議権を有する。
3. 「国内競技規則」10 - 21に従ってなされた審判員の判定、計時装置および音量測定結果により課されたタイムペナルティに対する抗議は認められない。
4. 提出された抗議により再車検等を実施し、その抗議が成立した場合には再車検等に要した費用ならびに分解組み立ての費用は、被抗議者であるエントラントまたはドライバーの負担とし、これと反対に当該車両等が規則通りのものであることが判明した場合は抗議提出者がそれらの費用を負担しなければならず、費用の算定については技術委員長に委ねられる。

### 第39条 抗議提出の時間制限

1. 技術委員または車両検査委員の決定に対する抗議は、決定直後とする。
2. 競技中の過失または反則に対する抗議は、その競技の終了後30分以内とする。
3. 競技の成績に関する抗議は、その発表後30分以内とする。

第40条 抗議料 20,300円

## 第8章 成績および賞典に関する事項

### 第41条 成績および賞典

1. 決勝ヒートの結果により決定する。
2. 賞典はドライバーに対して行われる。

## 第9章 得点

- (24)エンジン始動・作動違反  
→警告または相応の罰則
- (25)これらを含みその他のペナルティについては、特別規則書または公式通知等にて通知もしくは競技長によって勧告され、審査委員会により課される。
- (26)コース上に停止し、コース委員の指示に従わなかった場合、またコース委員の指示に従わずにエンジンを再始動した場合  
→当該ヒート失格

## 第7章 抗議に関する事項

### 第38条 抗議の提出

1. 「JAF国内カート競技規則」第40条に基づき、書面をもって抗議料を添付の上、エントラントより競技長に提出するものとする。
2. エントラント、または当該エントラントが文書で正式に指名した代理人のみが抗議権を有する。
3. 「国内競技規則」10 - 21に従ってなされた審判員の判定、計時装置および音量測定結果により課されたタイムペナルティに対する抗議は認められない。
4. 提出された抗議により再車検等を実施し、その抗議が成立した場合には再車検等に要した費用ならびに分解組み立ての費用は、被抗議者であるエントラントまたはドライバーの負担とし、これと反対に当該車両等が規則通りのものであることが判明した場合は抗議提出者がそれらの費用を負担しなければならず、費用の算定については技術委員長に委ねられる。

### 第39条 抗議提出の時間制限

1. 技術委員または車両検査委員の決定に対する抗議は、決定直後とする。
2. 競技中の過失または反則に対する抗議は、その競技の終了後30分以内とする。
3. 競技の成績に関する抗議は、その発表後30分以内とする。

第40条 抗議料 20,300円

## 第8章 成績および賞典に関する事項

### 第41条 成績および賞典

1. 決勝ヒートの結果により決定する。
2. 賞典はドライバーに対して行われる。

## 第9章 得点

**第42条 得点基準**

本選手権競技会のドライバーに与えられる得点は下表aを適用する。得点は決勝ヒートの完走者にのみ与えられ不完走者、失格者および不出走者には与えられない。

(表a)

順位	得点	順位	得点	順位	得点
1	25	8	13	15	6
2	22	9	12	16	5
3	20	10	11	17	4
4	18	11	10	18	3
5	16	12	9	19	2
6	15	13	8	20	1
7	14	14	7		

但し、競技会出場台数(予選ヒート出走台数)に応じて下表bの通り得点の対象となる順位が制限される。

(表b)

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

当該年の日本カート選手権規定第6条および第28条による。東西統一競技会の得点は上表aの得点の1.5倍とする。

**第10章 広告に関する事項****第43条 広告**

ナンバープレートに広告を表示することは認められない。その他の広告については、オーガナイザーは、次のものに関し抹消する権限を有し、かつドライバーはこれを拒否することができない。

1. 公序良俗に反するもの。
2. 政治・宗教に関連したもの。
3. 本競技会に係るスポンサーと競合するもの。

**第11章 その他一般事項****第42条 得点基準**

本選手権競技会のドライバーに与えられる得点は下表aを適用する。得点は決勝ヒートの完走者にのみ与えられ不完走者、失格者および不出走者には与えられない。

(表a)

順位	得点	順位	得点	順位	得点
1	25	8	13	15	6
2	22	9	12	16	5
3	20	10	11	17	4
4	18	11	10	18	3
5	16	12	9	19	2
6	15	13	8	20	1
7	14	14	7		

但し、競技会出場台数(予選ヒート出走台数)に応じて下表bの通り得点の対象となる順位が制限される。

(表b)

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

当該年の日本カート選手権規定第6条および第39条による。

**第10章 広告に関する事項****第43条 広告**

ナンバープレートに広告を表示することは認められない。その他の広告については、オーガナイザーは、次のものに関し抹消する権限を有し、かつドライバーはこれを拒否することができない。

1. 公序良俗に反するもの。
2. 政治・宗教に関連したもの。
3. 本競技会に係るスポンサーと競合するもの。

**第11章 その他一般事項****第42条 得点基準**

本選手権競技会のドライバーに与えられる得点は下表aを適用する。得点は決勝ヒートの完走者にのみ与えられ不完走者、失格者および不出走者には与えられない。

(表a)

順位	得点	順位	得点	順位	得点
1	25	8	13	15	6
2	22	9	12	16	5
3	20	10	11	17	4
4	18	11	10	18	3
5	16	12	9	19	2
6	15	13	8	20	1
7	14	14	7		

但し、競技会出場台数(予選ヒート出走台数)に応じて下表bの通り得点の対象となる順位が制限される。

(表b)

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

当該年の日本カート選手権規定第6条および第50条による。東西統一競技会の得点は上表aの得点の1.5倍とする。

**第10章 広告に関する事項****第43条 広告**

ナンバープレートに広告を表示することは認められない。その他の広告については、オーガナイザーは、次のものに関し抹消する権限を有し、かつドライバーはこれを拒否することができない。

1. 公序良俗に反するもの。
2. 政治・宗教に関連したもの。
3. 本競技会に係るスポンサーと競合するもの。

**第11章 その他一般事項**

**第44条 エントラントおよびドライバーの遵守事項**

1. エントラントは、自己の参加に係わるすべての者に、すべての法規および規則を遵守させる責任を有する。
2. エントラント、ドライバーおよびピット要員は本統一規則の下で開催される競技会中に生じた事態について、本連盟ならびにその所属員および競技役員に対していかなる責任も追及しないこと。
3. エントラントおよびドライバー等のチーム関係者は、オーガナイザーまたは審査委員会によって事情聴取を受けた場合は、指示があるまで会場を離れないこと。
4. 指定された場所以外での喫煙は禁止される。
5. 競技期間中に競技開催コースにおいて、エントラント、ドライバーおよびピット要員が飲酒することは禁止される。
6. エントラント、ドライバーおよびピット要員は、スポーツマンらしからぬ行為、不謹慎な言葉遣い、あるいは競技を妨害する行為をとった場合、当該競技会失格とする。

**第45条 コースへの立ち入り**

1. 競技会特別規則の組織図に予定されている競技役員およびASNのみがコースに立ち入る権利を有する。
2. プレス代表者は、オーガナイザーに対し特に申請し、許可を得た場合以外はコースに立ち入ることはできない。更に競技役員によって与えられた指示に従わなければならない。

**第46条 誓約書の署名**

エントラント、ドライバー、ピット要員は参加申込用紙に記載された誓約文に署名捺印しなければならない。

**第47条 本統一規則の解釈**

本統一規則並びに競技の細則に関する解釈に疑義が生じた場合は、審査委員会の決定を最終的なものとみなす。

**第48条 本統一規則の違反**

1. 本統一規則に対する違反の罰則は審査委員会の決定により宣告される。
2. 日本カート選手権競技に適用される規則に違反した者に対し、JAFは罰則を課す場合がある。
3. 年齢、ライセンス等、出場資格に制限のある日本カート選手権競技で、その資格に違反してエントリーしたことが競技会開始後に判明したドライバーについて、JAFは当該年度の選手権の全得点を無効とする場合がある。

**第44条 エントラントおよびドライバーの遵守事項**

1. エントラントは、自己の参加に係わるすべての者に、すべての法規および規則を遵守させる責任を有する。
2. エントラント、ドライバーおよびピット要員は本統一規則の下で開催される競技会中に生じた事態について、本連盟ならびにその所属員および競技役員に対していかなる責任も追及しないこと。
3. エントラントおよびドライバー等のチーム関係者は、オーガナイザーまたは審査委員会によって事情聴取を受けた場合は、指示があるまで会場を離れないこと。
4. 指定された場所以外での喫煙は禁止される。
5. 競技期間中に競技開催コースにおいて、エントラント、ドライバーおよびピット要員が飲酒することは禁止される。
6. エントラント、ドライバーおよびピット要員は、スポーツマンらしからぬ行為、不謹慎な言葉遣い、あるいは競技を妨害する行為をとった場合、当該競技会失格とする。

**第45条 コースへの立ち入り**

1. 競技会特別規則の組織図に予定されている競技役員およびASNのみがコースに立ち入る権利を有する。
2. プレス代表者は、オーガナイザーに対し特に申請し、許可を得た場合以外はコースに立ち入ることはできない。更に競技役員によって与えられた指示に従わなければならない。

**第46条 誓約書の署名**

エントラント、ドライバー、ピット要員は参加申込用紙に記載された誓約文に署名捺印しなければならない。

**第47条 本統一規則の解釈**

本統一規則並びに競技の細則に関する解釈に疑義が生じた場合は、審査委員会の決定を最終的なものとみなす。

**第48条 本統一規則の違反**

1. 本統一規則に対する違反の罰則は審査委員会の決定により宣告される。
2. 日本カート選手権競技に適用される規則に違反した者に対し、JAFは罰則を課す場合がある。
3. 年齢、ライセンス等、出場資格に制限のある日本カート選手権競技で、その資格に違反してエントリーしたことが競技会開始後に判明したドライバーについて、JAFは当該年度の選手権の全得点を無効とする場合がある。

**第44条 エントラントおよびドライバーの遵守事項**

1. エントラントは、自己の参加に係わるすべての者に、すべての法規および規則を遵守させる責任を有する。
2. エントラント、ドライバーおよびピット要員は本統一規則の下で開催される競技会中に生じた事態について、本連盟ならびにその所属員および競技役員に対していかなる責任も追及しないこと。
3. エントラントおよびドライバー等のチーム関係者は、オーガナイザーまたは審査委員会によって事情聴取を受けた場合は、指示があるまで会場を離れないこと。
4. 指定された場所以外での喫煙は禁止される。
5. 競技期間中に競技開催コースにおいて、エントラント、ドライバーおよびピット要員が飲酒することは禁止される。
6. エントラント、ドライバーおよびピット要員は、スポーツマンらしからぬ行為、不謹慎な言葉遣い、あるいは競技を妨害する行為をとった場合、当該競技会失格とする。

**第45条 コースへの立ち入り**

1. 競技会特別規則の組織図に予定されている競技役員およびASNのみがコースに立ち入る権利を有する。
2. プレス代表者は、オーガナイザーに対し特に申請し、許可を得た場合以外はコースに立ち入ることはできない。更に競技役員によって与えられた指示に従わなければならない。

**第46条 誓約書の署名**

エントラント、ドライバー、ピット要員は参加申込用紙に記載された誓約文に署名捺印しなければならない。

**第47条 本統一規則の解釈**

本統一規則並びに競技の細則に関する解釈に疑義が生じた場合は、審査委員会の決定を最終的なものとみなす。

**第48条 本統一規則の違反**

1. 本統一規則に対する違反の罰則は審査委員会の決定により宣告される。
2. 日本カート選手権競技に適用される規則に違反した者に対し、JAFは罰則を課す場合がある。
3. 年齢、ライセンス等、出場資格に制限のある日本カート選手権競技で、その資格に違反してエントリーしたことが競技会開始後に判明したドライバーについて、JAFは当該年度の選手権の全得点を無効とする場合がある。

第49条 本統一規則の施行ならびに記載されていない事項

1. 本統一規則は当該年の1月1日より施行する。
2. 本統一規則に記載されていない事項については、F I A国際モータースポーツ競技規則と国際カート規則、それに準拠したJ A F国内競技規則、J A F国内カート競技規則とその付則に準拠する。
3. 本統一規則発行後、J A Fにおいて決定された事項は、すべての規則に優先する。

2009年全日本カート選手権KF1部門適用車両規定

K F 4 **でおよびKF1として**公認**したされた**エンジンに以下の改造が加えられる。

- (1)公認パワーバルブが許可される。パワーバルブの機械的な機能は自由とするが、公認書記載の構成部品以外には如何なるものも付加することは認められない。
- (2)パワーバルブ調整ノブを改造することができる(スロットルバルブ開度測定センサーの取付を目的にした改造のみ)
- (3)吸気および排気ダイヤグラムは自由。
- (4)ポート形状は自由。
- (5)燃焼室の容量は自由。
- (6)シリンダーブロックの高さは自由。
- (7)ピストンのトップとライナーの間の寸法は自由。
- (8)ピストンは自由。
- (9)エンジン回転は16,000rpm までとする。
- (10)最大直径**2.4mmまたは**30mmの2本の調整用スクリューを備える公認バタフライタイプキャブレター。**厳密に当初の形状を保持すること。吸気ダクトの形状を検査するために製造者によって寄託された工具に適合していなければならない。**  
**(11)公認を取得した2.3mmまたは3.0mmのダクトの吸気消音器。**
- (4412)リードボックスは自由。
- (4413)ラジエターは自由。
- (4414)最高16,000rpm のリミッター付き公認点火装置。
- (4415)**エンジンクラッチは、2008年技術規則に基づく公認されたものに限られる。最大5,000rpmでつながり、ドライバーと共にカートが前進しなければならない。すべての状況において、エンジンクラッチは最高6,500rpmで直接駆動(且つ100%クラッチがつながっている)状態にしなければならない。**
- (4416)排気装置の設計は自由。
- (4417)タイヤ：5インチタイヤ。
- (4418)最低総重量：160kg(ドライバー含む)

第49条 本統一規則の施行ならびに記載されていない事項

1. 本統一規則は当該年の1月1日より施行する。
2. 本統一規則に記載されていない事項については、F I A国際モータースポーツ競技規則と国際カート規則、それに準拠したJ A F国内競技規則、J A F国内カート競技規則とその付則に準拠する。
3. 本統一規則発行後、J A Fにおいて決定された事項は、すべての規則に優先する。

2009年地方カート選手権FP-3部門適用車両規定

【 ヤマハ K T 1 0 0 S 】

1. エンジンは日本国内仕様のKT100SDとし、改造は一切禁止され市販状態とする。但し、カーボンの除去やキズ修正は研磨とみなされない限りの範囲で認められる。型式は、7ET・7GL・7MA・7YA・7YB・7YD・7YE・7YF・7YT・7YU型に限られる。
2. エンジン改造禁止対象部品  
シリンダーヘッド、シリンダーボディー、シリンダーヘッドガスケット、シリンダーガスケット、ピストンピン、ピストンピンクリップ、コンロッド、ベアリング類、クランク、クランクピン、オイルシール、クランクケース、ピストン、ピストンリング、プラグコード  
1)コンロッドは下記パーツの物に限る。  
7F6-11651-00、7F6-11651-01、7F6-11651-02  
2)ピストンサイズは52.55mm、ボアサイズは52.61mmまで可とし、ピストン及びリングのオーバーサイズ純正品への変更が認められる。  
3)ピストンはKT100FP用(7YG)、KT100SP用(J67)の使用が認められる。  
4)シリンダーボディーは側面に、縦10mm横16mmの座及び「7ET」の浮き文字がある物とする。  
5)再使用により厚さが0.40mm以下となったシリンダーヘッドガスケットの使用は不可とする。  
K T 1 0 0 F P用のシリンダーヘッドガスケット(7YG-11181-00)の使用も可とする  
液体ガスケットの塗布によるガスケット強度の補完は認められる。  
6)シリンダーヘッドはYAMAHAの浮き文字があり、改造防止のフライス加工を追加した物に限る。  
7)クランクケースは7ET・7GL・7MA・7YA・7YB・7YD・7YE・7YG・7YT・7YU打刻のものに限られる。但し、部品販売品については同仕様のものとする。  
8)クランクシャフトはKT100FP用(7YG)のものおよびK T 1 0 0 S P用(J67)のクランクシャフト、大端ベアリングおよびクランクサ

第49条 本統一規則の施行ならびに記載されていない事項

1. 本統一規則は当該年の1月1日より施行する。
2. 本統一規則に記載されていない事項については、F I A国際モータースポーツ競技規則と国際カート規則、それに準拠したJ A F国内競技規則、J A F国内カート競技規則とその付則に準拠する。
3. 本統一規則発行後、J A Fにおいて決定された事項は、すべての規則に優先する。

2009年ジュニアカート選手権FP-Jr部門/FP-Jr Cadets部門適用車両規定

1. ワンメイクエンジンの機種：  
ヤマハ発動機株式会社製K T 1 0 0 S E C
2. 配付されるエンジンの範囲：  
1)配付されるもの  
・エンジン(セル付、クラッチ組込み済)  
FP-Jr Cadets部門のエンジンには、シリンダーヘッドガスケットが3枚装着される。  
・キャブレター周辺部品  
キャブレターガスケット  
ジョイントキャブレター FP-Jr部門：26.0 mm(787-13586-00)  
FP-Jr Cadets部門：14.5 mm(7YU-13586-09)  
マニホールド 7YA-13585-00  
ジョイントエアクリーナー1 7YF-14453-03  
~~吸気消音器取り付け用フランジ。~~  
配付されるエンジンは、予め封印が施されており、分解等を行ってはならない。  
ドライブsprocketの変更、点火時期の変更、クラッチの脱着も禁止する。
- 2)参加者が用意するもの  
・キャブレター(WB3A、WB21、WB33)  
キャブレターアッセンブリ、キャブレターガスケット、ジョイントキャブレター、マニホールド、ジョイントエアクリーナーの改造は一切禁止される。但し、上記型式のキャブレター部品(全てのガスケット、全てのダイヤフラムとハイ&ローニードルバルブ、スプリングなどの構成部品及びヤマハ純正オプションパーツ)であれば、交換が認められる。また、チョークレバーを取り外し、孔を埋める事は認められる。  
・エキゾーストパイプ(ヤマハ発動機株式会社製K T 1 0 0 S D純

(4719)カートの最低重量：75kg (燃料を除く)

以上

2009年全日本カート選手権KF2部門適用車両規定

KF4 **およびKF2として**公認されたエンジンに以下の改造が加えられる。

- (1)公認パワーバルブが許可される。パワーバルブの機械的な機能は自由とするが、公認書記載の構成部品以外には如何なるものも付加することは認められない。
- (2)スロットルバルブ開度測定センサーの取付を認めるためにKF1用に特別に改造されたパワーバルブ調整ノブの装着は認められる。当該センサーはKF2で使用することは認められない。
- (3)燃焼室の最低容量は9ccとし、付則No.1cによる測定方法とする。
- (4)エンジン回転数は15,000rpmまでとする。
- (5)最大直径24mmの2本の調整用スクリューを備える公認バタフライタイプキャブレター。厳密に当初の形状を保持すること。吸気ダクトの形状を検査するために製造者によって寄託された工具に適合していなければならない。
- (6)ラジエターは自由。
- (7)最高15,000rpmのリミッター付き公認点火装置。
- (8)**エンジンクラッチは、2008年技術規則に基づく公認されたものに限られる。最大5,000rpmでつながり、ドライバーと共にカートが前進しなければならない。すべての状況において、エンジンクラッチは最高6,500rpmで直接駆動(且つ100%クラッチがつながっている)状態にななければならない。**
- (89)タイヤ：CIK-FIA公認5インチタイヤ。
- (910)最低総重量：158kg (ドライバー含む))
- (4011)カートの最低重量：75kg (燃料を除く)

以上

2009年JAF国内カート競技車両規則抜粋(参考)

・第3条 カート競技車両のクラス区分

8. KF 1) KF 4

- (1)公認エンジンのオリジナル部品は、常に当初の構造を保持し、公認書に記載されている写真や図面および物理的な高さ(大きさ)に常に適合し、これと同一のものでなければならない。
- (2)公認書に示される当初の部品の外観、寸法、図面または写真を変更するような改造は禁止される。ただし、それらが本技術規則の条項、ま

イドベアリングの使用が認められる。

- 9) クランクは大端規制方式に限る。
- 3. 吸気系統改造禁止対象部品  
キャブレターアッセンブリ、キャブレターガスケット、ジョイントキャブレター、マニホールド、ジョイントエアクリナー
- 1) キャブレターはWB3A、WB21 または WB33 でなければならず改造は一切禁止される。但し、上記のどのキャブレターの部品(すべてのガスケット、すべてのダイヤフラムとハイ&ローニードルバルブ、スプリングなどの構成部品及びヤマハ純正オプションパーツ)との交換が認められる。また、チョークレバーを取り外し、孔を埋める事は認められる。
- 2) CIK-FIA公認(登録)の吸気消音器又はヤマハ純正吸気消音器を必備とする。尚、吸気消音器本体(取付部品を除く)の改造は禁止され、吸気孔の1つの穴の大きさは23mm以下とする。
- 3) ジョイントキャブレター、マニホールド、ジョイントエアクリナーは下記の部品番号の物とし、改造は一切禁止される。  

ジョイントキャブレター	787-13586-00
マニホールド	7YA-13586-00
ジョイントエアクリナー	7YF-14453-03
- 4. 点火系統  
改造は一切禁止され市販状態とする。  
点火方式はTCIとし7ET系(ステーターとTCIユニットが一体式)に限る。
- 5. 排気系統規定  
7ET型以降の物とし、改造は一切禁止され市販状態とする。
- 6. 排気系統改造禁止部品  
エキゾーストパイプ、マフラー、サイレンサー  
なお、エキゾーストガスケット及びジャバラは純正部品以外の使用が認められる。
- 7. その他  
純正部品以外の使用が認められる物は以下の通り。  
プラグ、エキゾーストジョイント(ジャバラ)、エキゾーストガスケット、ボルト/ナット(キャブレターインレット部品を除く)、ワッシャー、スプリング、キー(ローターキー除く)ブラケット、ワイヤー、ホース、ホースクリップ、バンド

以上

2009年地方カート選手権FS-125部門適用車両規定

【 PARILLA X30 125cc-RL-TaG 】

- 1. エンジン規定

正品)

各寸法は当該エンジンの公認書記載数値通りとし、許容公差は当該年のJAF国内カート競技車両規則第17条の通りとする。エキゾーストガスケット及びジャバラは純正部品以外の使用が認められる。

- ・マフラー(ヤマハ発動機株式会社製KT100SD純正品)  
各寸法は当該エンジンの公認書記載数値通りとし、許容公差は当該年のJAF国内カート競技車両規則第17条の通りとする。但し、エキゾースト側先端から排出側コーン(円錐)先端部までの寸法および許容公差は±6mmとする。
- ・吸気消音器(CIK-FIA公認(登録)の吸気消音器又はヤマハ純正吸気消音器)吸気消音器本体(取付部品を除く)の改造は禁止され、吸気孔の1つの穴の大きさは23mm以下とする。
- ・エンジンマウント
- ・セル用電装部品(バッテリー、スイッチ、ワイヤーハーネス等)

3) 特別事項

オーガナイザーは、その他の部品(上記2.の1)および2)を含む)について、仕様等を指定する場合がある。この場合の詳細事項は、特別規則書又は公式通知に示す。

3. 配付されるエンジンの数

FP-Jr 部門: ドライバー1名につき2基

FP-Jr Cadets 部門: ドライバー1名につき1基

- 4. 配付される期間: 各競技会の決勝ヒート前日の朝から正式競技結果発表まで貸し出し(決勝ヒート前日の夕刻に一旦回収し、決勝ヒート当日の朝まではオーガナイザーが保管)  
詳細については、各競技会のタイムスケジュールによる。
- 5. 配付されるエンジンの使用料: 競技会毎に発行される競技会特別規則に定める。(シリーズ統一料金)

以上

2009国内カート競技車両規則抜粋(参考)

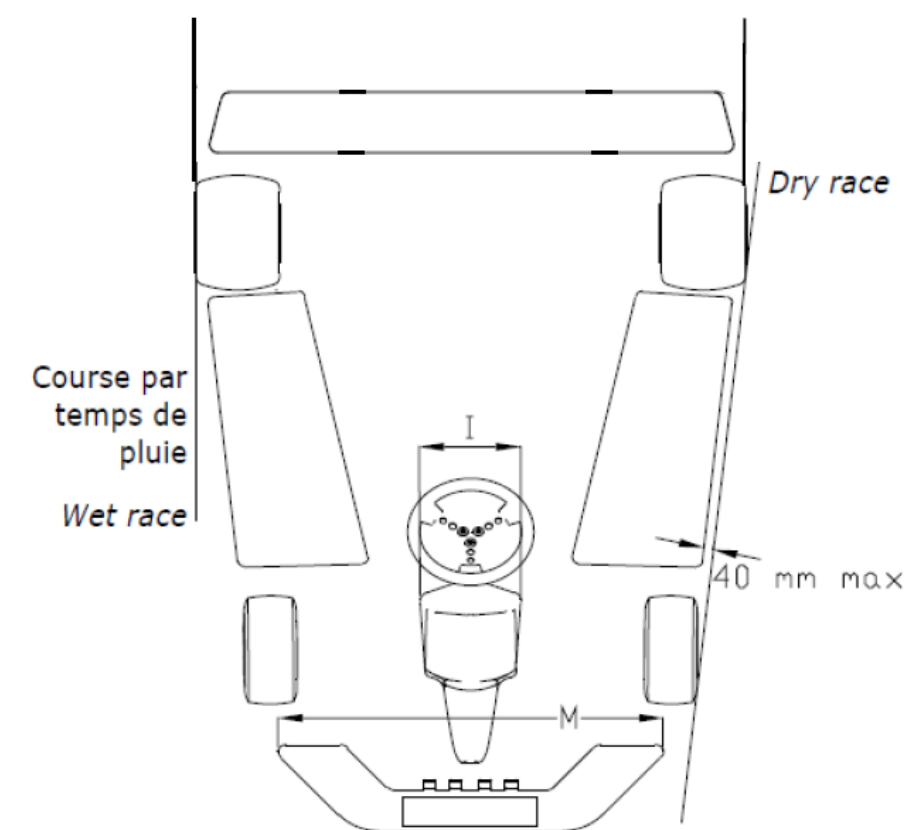
・第7条 パンパー

3. リアプロテクション

13) 如何なる状況下においても、リアプロテクションはリアホイール水平面からはみ出してはならない。

- たは安全上の理由で明確に認められている場合を除く。
- (3)ベーシック・エンジンは特定の3部門全ての使用に適合できるものでなければならない。
- (4)ダイレクト・ドライブ・シングルシリンダー・2ストローク・レシプロケイティング・エンジンはC I K - F I Aによって公認される。
- (5)新素材は禁止する：機械的な機能および、または伝達力を持つ部品については、鉄とアルミニウムを使用すること。
- (6)カーボンは全ての構成部分において使用を禁止する。
- (7)エンジンのクランクケースおよびシリンダーは、アルミニウムの鋳物の使用を義務付ける。
- (8)クランクシャフト、コネクティング・ロッドとクロスヘッドピンは磁気鉄鋼の使用を義務付ける。
- (9)ピストンはアルミニウムの鋳型か鍛造が義務付けられる。
- (10)鉄の鋳型ライナー付のシリンダーとする。
- (11)シリンダーブロックの高さは、ライナーのガスケット上部水平面とシリンダーベースのガスケット水平面との間を測定する。  
トランスファーダクトの容量、排気ダクトの長さ、排気ダクト出口の内側の輪郭およびシリンダーのロワーガスケット面は、公認書通りであること。これらは、付則 3に記載される方法に従って管理されなければならない。
- (12)シリンダーの最大容積：1 2 5 c c。
- (13)ストロークは最短5 4 mmから最長5 4 . 5 mmの間で構成される。
- (14)水冷（クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッド）は1回路のみ、ウォーターポンプを結合したものとする。
- (15)公認ラジエーター。
- (16)クランクケースやシリンダー内部のリードバルブ吸気方式とする。
- (17)電気接点のない空気調整式（opening）と機械式（closing）パワーバルブが公認取得により許可される。
- (18)過給は禁止する。
- (19)燃焼室の最低容量は9 cc とし、付則 1 a による測定方法とする。
- (20)スパーク・プラグ：銘柄は自由。シリンダーヘッド上に締め込まれたスパーク・プラグのパレル(電極含まず)は、燃焼室ドームの上部を超えてはならない。
- (21)スパーク・プラグハウジングのねじ山の寸法  
- 長さ：1 8 . 5 mm ; ピッチ： M 1 4 x 1 . 2 5。
- (22)クランクシャフトとは反対の方向に回転するアンバランス・システムを用いた公認バランスシャフトの使用が義務付けられる。バランスシャフトは最小2 5 %（詳細は公認規則を参照）。取り外し可能で外観から照合可能なバランスシャフトでなければならない。
- (23)バッテリー用のセルフ・チャージング・システムを用いた公認可変デ

- 1) エンジン：I A M E P A R I L L A X 3 0（クラッチ、電気系統を含む）とし、一切の変更・改造は禁止される。また、全ての部品、取り付けは工場出荷時の状態からの変更は認められない。シリンダーヘッド上面に、J A Pの文字刻印の有るものに限る。シリンダーガスケットはメーカー純正の0 . 4 mm（部品番号 E B P - 1 2 5 0 4 6）に限る。リードペダルはメーカー純正グラスファイバー製0 . 3 mm（部品番号 X 3 0 1 1 8 4 0）に限る。クラッチドラム（部品番号 X 3 0 1 2 5 5 5 0）、クラッチシュー（部品番号 X 3 0 1 2 5 8 4 0）に限る。純正以外で認められる部品は以下のものとする。  
オイルシール、ドライブsprocket、スモールエンドベアリング、ビッグエンドベアリング、サークリップ、ケースベアリング、バランスシャフトベアリング6 0 0 5 / 6 2 0 2、ボルト、ナット、ワッシャー
- 2) キャブレター：純正のT r y t o n製でメーカー工場出荷時標準装着品とし、H B 2 7に限る。改造は一切認められない。純正以外で認められる部品は以下のものとする。  
メタルダイアフラム、ポンプダイアフラム、ダイアフラムガスケット、インレットニードル&ガスケット、メタリングレバー、メタリングレバーピン、インレットスプリング、ストレーナカバー、ストレーナカバーガスケット、ストレーナスクリーン、ニードルスクリュウ・Oリング
- 3) マフラー：当該エンジン純正マフラー（マフラーキャップを含む）に限る。マフラーキャップはI A M E刻印のあるものとし、改造は認められない。純正以外で認められる部品は以下のものとする。  
エキゾーストジョイント（ジャバラ）、エキゾーストスプリング
- 4) ラジエーター：純正品とし無改造とする。ラジエーター本体と取付けステーは下記に限る。  
X 3 0 標準ラジエーター3 5 0 mm x 1 9 8 mm（部品番号 T - 8 0 0 0 A）  
X 3 0 標準ラジエーターサポートK I T（部品番号 T - 8 1 3 3 - C）  
X 3 0 純正オプション ラジエーター 4 1 0 mm x 1 9 8 mm（部品番号 T - 8 0 0 0 B）  
X 3 0 純正オプション ラジエーターサポートK I T（部品番号 T - 8 1 3 5 - C）  
ウォーターポンプ、プーリー、サーモスタットは純正に限る。サーモスタットの着脱は自由とする。



以上

デジタル点火システムはエンジン速度のみについて許可する。

取り付け、付属品、機能方式とマーキングはC I K - F I Aによる公認規則で定義された必須事項に基づくものとする。

(24)エンジン回転数は14,000rpmまでとする。

(25)厳密に原型のままとし、量産フロートチャンバーキャブレター、最大直径30mm、円形ベンチュリー付き。電気接点がないものとする。

(26)電気を搭載したスターター。

(27)スターターにだけ使用される密封されたバッテリー(メンテナンスフリー)が義務付けられる。

(28)正常なドライビング・ポジションで操作できるスターターとカットオフスイッチが義務付けられる。

(29)クラッチ・ウェイトとハーフ・クランク・シャフト・ユニット(又はフライホイール)にスターティング・リングが取り付けられた乾式遠心クラッチの公認が義務付けられる。

(30)クラッチ・ウェイトの外側の直径:最小80mm  
- 最小重量:(スターター・リングとエンジン・スプロケットを完備したもの)エンジンの公認書に従う。

(31)エンジンクラッチは、最大5,000rpmでつながり、ドライバーと共にカートが前進しなければならない。

(32)遠心クラッチを覆う効果的な保護物(アルミニウム製またはプラスチック製)が取付けられていること。ただし、チェーンまたはベルトに干渉しないこと。

(33)排気装置は最大6つの一定直径の層(離室)で構成され、分岐が集合のどちらかで、エキゾーストサイレンサーの消音器はエンジンと共に公認される。

マフラーの鉄板の厚さは最小0.9mmとする。

(34)C I K - F I Aは23mmの吸入口を2つ備えた吸気消音器を公認する。

(35)音量は7,500rpmで最高100db/Aを限度とする。

(36)加えられる潤滑油の量は燃料の4%を限度とする。

(37)化学物質排気量の制限は公認時に規制される。

(38)認証:30mm x 20mmの平らな箇所特定する認証ステッカーを取り付ける。

- シリンダーの前

- ハーフ・サンプル用のリード・ボックス・ハウジングの上部

### ・第7条 バンパー

#### 3.リアプロテクション

13)如何なる状況下においても、リアプロテクションはリアホイール水平面からはみ出してはならない。

純正以外で認められる部品は以下のものとする。

ラジエターホース、ウォーターポンプベルト(Oリング)、ウォーターポンプインナーパーツ(オイルシール、ベアリング)

5)点火系統:改造は一切禁止する。

コントロールユニットはREVリミット15500RPMの物に限る。(部品番号 X30125930)

バッテリーの搭載方法はシャーシフレームの周辺、またはフロアに設置し、純正のバッテリートレイを使用すること。バッテリー搭載クランプはしっかり固定できる物であれば銘柄は自由とする。

純正以外で認められる部品は以下のものとする。

バッテリー、プラグ、プラグキャップ、コイルアースケーブル

2. 最低重量:155kg

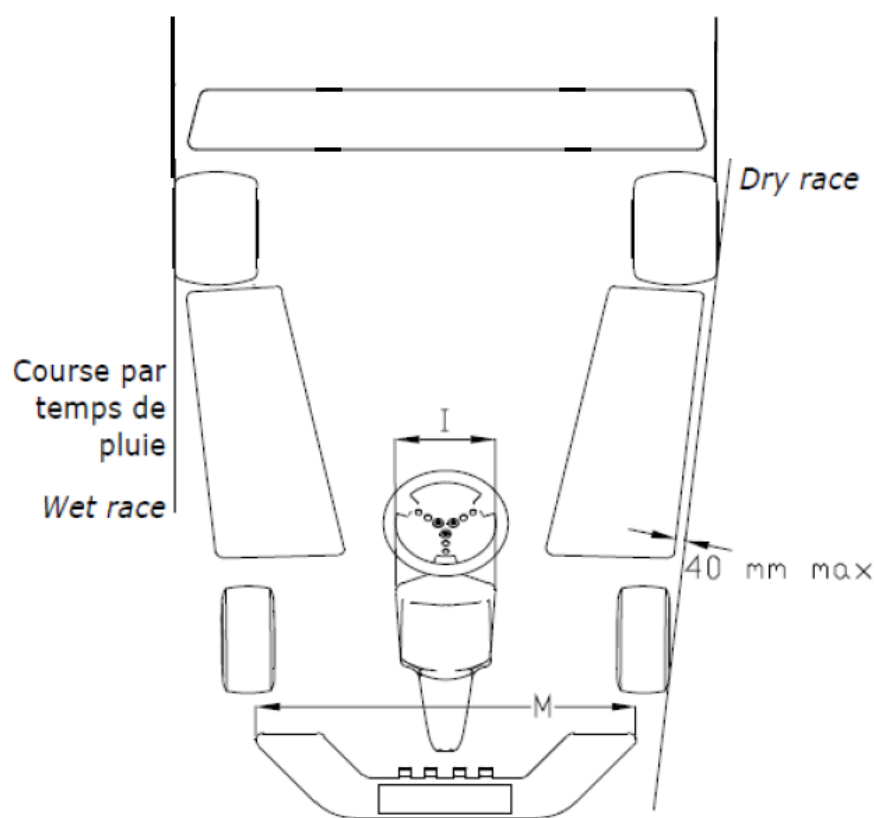
以上

### 2009国内カート競技車両規則抜粋(参考)

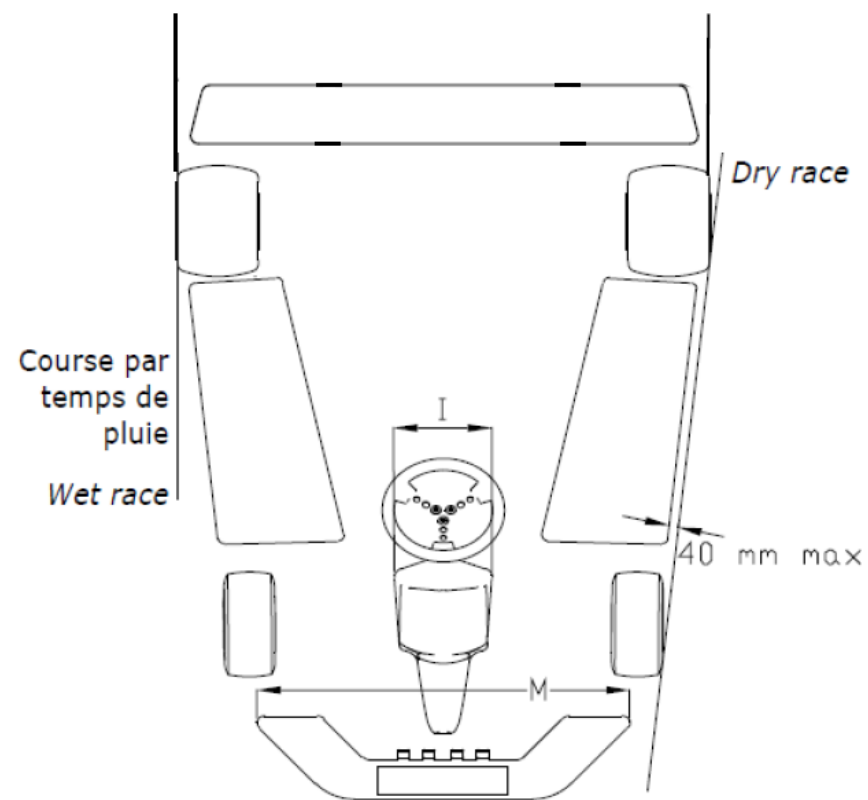
#### ・第7条 バンパー

#### 3.リアプロテクション

13)如何なる状況下においても、リアプロテクションはリアホイール水平面からはみ出してはならない。



以上



以上

**付則 No.1 (参考)**

燃焼室の容量計測方法。

- \* シャシーからエンジンを降ろす。
- \* エンジンが周囲の温度になるまで待つ。
- \* 点火プラグの突出を検査するため、シリンダーヘッドを外させる。
- \* 点火プラグを外させる (18.5mmの寸法を検査)。
- \* 点火プラグの代わりに「プラグインサート」をねじ留める (シリンダーヘッドに締め付けられた「プラグインサート」は、燃焼室のドーム上部より突出してはならない。長さ18.5mmの点火プラグと同じ方法でシリンダーヘッドに固定されなければならない)。
- \* ピストン最上部とシリンダーの周囲を、グリスを用いて防水処理する。
- \* ピストンを上死点に位置させ、クランクシャフトを固定する。
- \* はみ出したグリスを丁寧に取り除く。
- \* シリンダーヘッドを再び位置させ、製造者によって推奨されるトルク値でこれを締め付けさせる。
- \* 実験用の目盛り付きビュレット (機械式または電子式) を用いて、燃焼室を「プラグインサート」の上端部分の最高位まで (オイル50%と燃料50%の混合物で) 満たす (ヘッドガスケット面を濡らす)。
- \* 実験用の目盛り付きビュレット (機械式または電子式) を用いて、燃焼室を「プラグインサート」の上端部分の最高位まで (オイル50%と燃料50%の混合物で) 満たす (ヘッドガスケット面を濡らす)。



a), b) 省略

c) KF 4およびKF 2においては、次に計測した容量から「プラグインサート」容量(2cc)を引いた値が9cc未満であってはならない。

#### APPENDICES

##### Appendix No. 1

Method for measuring the volume of the combustion chamber.

\* Remove the engine from the chassis.

\* Wait until the engine is at ambient temperature.

\* Have the cylinder head removed to check the protrusion of the spark plug

\* Have the spark plug removed (check the 18.5 mm dimension).

\* Screw in the plug insert in place of the spark plug (the plug insert, tightened on the cylinder head, must not extend beyond the upper part of the dome of the combustion chamber. It must be fixed to the cylinder in exactly the same way as the spark plug measuring 18.5mm long).

\* Make the top part of the piston and the periphery of the cylinder water-proof with grease.

\* Place the piston at top dead centre and block the crankshaft.

\* Carefully remove the excess grease.

\* Place the cylinder head back and screw it in at the torque recommended by the Manufacturer.

\* With a laboratory graduated burette (mechanical or electronic), fill combustion chamber (with a 50% oil and 50% fuel mixture) to the uppermost part of the top edge of the plug insert (wetting the plane of the head gasket).

a) In KZ1 and KZ2, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 11 cc.

b) In KF3 and ICA-J, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 12 cc.

c) In KF4 and KF2, the volume then measured minus the plug insert (2 cc) must not be less than 9 cc.

#### 付則 No. 3 (参考)

KFエンジンのシリンダーの検査:

\* シャシーからエンジンを降ろす。

\* エンジンが周囲の温度になるまで待つ。

\* 吸気および排気ダクトの開閉角度を検査する (KF 1を除く)。

\* 排気マニホールドの固定ねじ3本または4本の中心を通る軸上で、排気マニホールドのガスケット面からピストン・スカート面までの距離を、各製造者が供給するテンプレート (付則の技術図面No.13参照) を用いて検査する。

- \* 排気ダクトの内寸を、各製造者が供給する2つのテンプレート（付則の技術図面No.13b参照）を用いて、深さ最初の3mmについて検査する。
  - \* シリンダーを外させる。
  - \* ガスケット下面を、各製造者が供給する2つのテンプレート（公認規則の図No.8.4cおよび8.4eに従った最小および最大のゲージ）を用いて検査する。
  - \* 弦線幅を検査する（KF1を除く）。
- 吸気ダクト（掃気ポート）の容量の測定方法：
- \* シリンダー内に適切な工具を置き（付則の技術図面No.14）、シリンダーライナー内を防水にする（掃気ポートを塞ぐため）。
  - \* シリンダーガスケット下面が上になるように置く。
  - \* このガスケット面が完全な水平となるように、シリンダーを慎重に固定する。
  - \* 若干のグリスをのせた後、レベルの水準となるポリカーボネイト・プレートをガスケット面に置く。
  - \* 実験用の電子式ピュレットを用いて、掃気ポート入り口のひとつを、シリンダーのガスケット面下の最上点まで（オイル50%と燃料50%の混合物で）満たす。
  - \* 各掃気ポートについて操作を繰り返す。
  - \* 5掃気ポートを持つ一部のエンジンについては、2つずつ4つの主要掃気ポートの容積を測定する必要がある（公認書に含まれる指示を参照）。

Appendix No. 3

Control of the cylinders on KF engines:

- \* Remove the engine from the chassis.
- \* Wait until the engine is at ambient temperature.
- \* Check the opening angles of the inlet and exhaust ducts (except in KF1).
- \* Check the distance from the gasket plane of the exhaust manifold over an axis passing through the centre of the three or four fixation screws of the exhaust manifold to the surface of the piston skirt with the template (technical drawing No.13 appended) supplied by each Manufacturer.
- \* Check the internal dimension of the exhaust duct over the first 3 mm of depth with the two templates supplied by each Manufacturer (see technical drawing No. 13b appended).
- \* Have the cylinder removed.
- \* Check the lower gasket plane with the two templates (minimum and maximum templates according to drawings No. 8.4c and 8.4e of the HR) supplied by each Manufacturer.
- \* Check the chord widths (except in KF1).

Method for measuring the volume of the inlet ducts (transfers):

\* Make water-proof the inside of the cylinder liner by placing the adequate tooling (technical drawing No. 14 appended) in the cylinder (so as to obturate the inlet ports).

\* Place the lower gasket plane of the cylinder upwards.

\* Carefully wedge the cylinder so as to have a perfectly horizontal gasket plane.

\* Having put a little grease, place on the gasket plane the polycarbonate plate used as a reference for the level.

\* Using an electronic laboratory burette fill one of the inlet transfers (with a 50% oil and 50% fuel mixture) to the uppermost part of the lower gasket plane of the cylinder.

\* Repeat the operation for each transfer.

\* For certain engines with five transfers, it is necessary to measure the volume of the four main transfers two by two (refer to the indications included on the Homologation Form).

以上