

2018 OKAYAMAチャレンジカップレース
特別競技車両規則

本規則は、2018年JAF国内競技車両規則の規定に従い定められたものである。

第1章 共通規定

- 第1条** 本競技会に参加する車両は、2018年JAF国内競技車両規則第2章「レース車両の排気音量規制」に準じて定められた各クラスの排気音量規定値を遵守すること。
- 第2条** 本規則によって許されていない全ての変更及び調整仕上げは禁止される。尚、純正部品がメーカー欠品により、社外品に交換する場合は、規定された書式を持って2ヶ月前までに主催者に申し出る事。この場合、技術委員長の判断のもと、社外品への交換を認める場合がある。
- 第3条** 競技車両を公道で使用することは許されない（公道走行チェック対象車両を除く）。
- 第4条** 技術委員長が安全でない車両と判断した場合は、その指示に従うものとする。
- 第5条** 全てのクラスにおいて競技に使用できる燃料は、岡山国際サーキット内のガソリンスタンドで販売される「出光スーパーゼアス」のみとする。ただし登録ナンバー付き車両によるレースに関しては通常のガソリンスタンドのポンプから販売されている自動車用無鉛燃料の使用が許可される。
大会により指定ガソリン銘柄が変更される場合は、事前に参加者に告知される。
- 第6条** タイヤにはいかなる場合も、リグリーブ、溶剤の塗布などを含み一切の加工は禁止される。タイヤウオーマーの使用は禁止される。
タイヤ本数制限が有る全てのクラスにおいて、公式通知に示された、公式車検時間内にタイヤマーキングが行われ、マーキングされたタイヤは、交換・組み替えが出来ない。
競技会開催中の外的要因（パンク等）等やむを得ない理由により競技長および審査委員会の許可を得てタイヤ交換を行った車両は、公式予選で達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、最後尾グリッドからのスタートとなる。
複数の車両が該当する場合は公式予選結果を基準に最後尾から配列される。なお、申請は暫定結果発表後30分以内に文書にて競技長に提出すること。
- 第7条** 車載カメラは、撮影した映像を個人的に使用する場合に限り許可される。報道・商業行為に使用する場合は、必ず大会主催者への申請を行うこと。違反した場合は、権利金支払い義務が発生する。
また、車両に搭載できるビデオカメラは本体とレンズが別体式（CCDレンズ等）のものを強く推奨する。取り付けステー等は車載カメラ使用時のみ取り付けが許される。吸盤式の取り付けステーは使用不可とする。ワンボディータイプは確実、強固に取り付けること。取り付けについては、公式車検で確認の上、技術委員の指示に従うこと。
- 第8条** すべてのガラス製のレンズ類に飛散防止テープを貼ること。テープは無色透明なものに限る。
- 第9条** 窓ガラスへの広告はフロント10cm・リア8cmまでの帯状の広告もしくは防眩措置とし、リヤサイドウィンドーにはドライバー名以外は飛散防止テープを除き貼付することはできない。

第2章 JAF地方選手権F4西日本シリーズ/スーパーFJ岡山シリーズ車両規定

第10条 フォーミュラ4 (F4)

1. 2018年JAF国内競技車両規則第11章「フォーミュラ4 (F4)」に合致した日本F4協会認定車両を使用し、同規則第4編付則「F4車両規定の競技会用実施細則」および以下の項に従うこと。

2. 排気音量

105dB (A) 以下

3. 指定タイヤ

2018年JAF国内競技車両規則第4編付則「F4車両規定の競技会用実施細則」1. タイヤ (1) よりJAF承認のもとでオーガナイザーによって指定されたタイヤは以下の通りとする。

指定タイヤ：住友ゴム工業株式会社製〈ダンロップ〉

ドライ用：RACING SLICK F4 USE

	サイズ	パターン
DRY/FRONT	195/550 R13	SLICK F4
DRY/REAR	240/570 R13	SLICK F4

ウェット用：RACING WET F4 USE

	サイズ	パターン
WET/FRONT	180/550 R13	R93 F4
WET/REAR	240/570 R13	R93 F4

4. 1大会2レースのタイヤ規定

公式予選、決勝レースを通じて競技会に使用出来るドライタイヤは、各レース毎に1セット使用可能とする。

また競技中のドライタイヤの交換は、外的要因（パンク等）等による止むを得ない場合に、競技長の許可を得た場合のみとし、該当車両は公式予選で得た決勝レースのグリッドを失うものとし、最後尾からのスタートとなる。その場合の交換申請は暫定結果発表後30分以内とする。

第11条 スーパーFJ (S-FJ)

1. 2018年JAF国内競技車両規則第10章「スーパーFJ (S-FJ)」に合致した車両を使用し、同規則第4編付則「S-FJ車両規定の競技会用実施細則」および以下の項に従うこと。

2. 排気音量

105dB (A) 以下

3. 指定タイヤ

2018年JAF国内競技車両規則第4編付則「S-FJ車両規定の競技会用実施細則」3. タイヤ (1) よりJAF承認のもとでオーガナイザーによって指定されたタイヤは以下の通りとする。

指定タイヤ：横浜ゴム株式会社製

ドライ用：ADVANレーシング A005

刻印 FJ USE ONLY

番号 フロント「2920」リア「2919」

ウエット用：ADVANレーシング A006
刻印 FJ USE ONLY
番号 フロント「2796」リア「2797」

4. 1大会2レースのタイヤ規定

公式予選、決勝レースを通じて競技会に使用出来るドライタイヤは、各レース毎に1セット使用可能とする。

また競技中のドライタイヤの交換は、外的要因（パンク等）等による止むを得ない場合に、競技長の許可を得た場合のみとし、該当車両は公式予選で得た決勝レースのグリッドを失うものとし、最後尾からのスタートとなる。その場合の交換申請は暫定結果発表後30分以内とする。

第3章 2018 OKAYAMAチャレンジカップレースシリーズ車両規定

第12条 本車両規定に記載のないクラス

本車両規定に記載のないクラスについては、2018 OKAYAMAチャレンジカップレース特別規則第3章第12条に基づき、各アソシエーション発行の車両規則に準ずる。尚、Othersクラスについては別途付則に記す。

第13条 ユーノスロードスター

通常に日本国内モデルとして生産・販売されたマツダ株式会社製「ユーノスロードスター（E-NA6CE/1600ccモデル）」を使用し、2018年JAF国内競技車両規則第1編第3章「公認車両および登録車両に関する一般規定」、第4章「公認車両および登録車両に関する安全規定」および以下の各項に従うこと。なお、下記項目に含まれない項目については、2018年JAF国内競技車両規則第1編第5章「量産ツーリングカー（N1）規定」に準ずる。

1. タイヤ

1) 使用できるタイヤは以下のものに限る。

指定タイヤ：横浜ゴム株式会社製 ADVAN NEOVA (AD07)

サイズ：185/60-14

※指定タイヤがシーズン途中で変更する場合は少なくとも適用される競技会の参加申込前にはブルテンにて公示される。

2) スプリントレースで使用できるタイヤは予選・決勝を通して1セット（4本）とし、公式車検時に実施されるタイヤマーキングの際に未使用でなければならない。

3) 2H耐久レースの公式予選で使用できるタイヤは4本迄とし、公式車検時に実施されるタイヤマーキングの際に未使用でなければならない。また、決勝レースのスタート時に使用するタイヤは公式予選で使用したタイヤとする。

2. 室内冷却用ダクト

取り付けることは出来ない。

3. 排気音量

95dB（A）以下

4. 最低車両重量

830kg

5. 幌・及びハードトップ

予選・決勝を通しオープン状態での出走が義務づけられる。なお幌・幌骨および幌骨を固定するためのステー類は、取り外すことが出来る。

6. 指定部品

【純正部品番号一覧】

①シリンダーヘッド:	B 6 1 P	1 0	1 0 0		
②シリンダーブロック:	B 6 4 J	1 0	3 0 0		
③クランクシャフト:	B 6 1 6	1 1	3 0 0		
	B 6 S 7	1 1	3 0 0		
④ピストンセット:	B 6 Z 2	1 1	S A 0	MT	
	B 6 Z 5	1 1	S A 0	AT	
⑤E C U:	B 6 3 H	1 8	8 8 1		
	B 6 6 B	1 8	8 8 1		
⑥カムシャフト:	B 6 6 0	1 2	4 2 0	(I N)	MT
	B 6 1 P	1 2	4 4 0	(E X)	MT
	B 6 4 J	1 2	4 2 0	(I N)	AT
	B 6 A 7	1 2	4 4 0	(E X)	AT
⑦フライホイール:	B 6 1 P	1 1	5 0 0		
⑧ファイナルギヤ:	T 0 2 0	2 7	1 1 0	R=4.	3 0 0
⑨ミッションASSY:	M 5 0 S	0 3	0 0 0		
⑩スロットルボディ:	B 6 1 P	1 3	6 4 0	MT	3極
	B 6 4 J	1 3	6 4 0	AT	4極

7. アーシング

アーシングシステムの使用は許されない。

8. サイドウインドウ

サイドウインドウを無色透明な他のものに変更することが許される。取り付け位置および形状の変更は認められない。

9. ロアアーム

NB 6 C Eのロアアームを使用する事が認められる。

NB 6 C Eロアアーム品番: R=N 0 6 6-3 4-3 1 0

L=N 0 6 6-3 4-3 6 0

10. アイドルエアーコントロールバルブの取り外しは可能とする。

尚、取り外した場合に生じる穴は完全に塞がなくてはならない。

11. ヘッドライトベゼルの取り外しが可能。

第14条 ポルシェトロフィー／PCJ CUP Sクラス

ポルシェAG社製「911（'75年以降の車両）」を使用し、2018年JAF国内競技車両規則第1編第3章「公認車両および登録車両に関する一般規定」、第4章「公認車両および登録車両に関する安全規定」および以下の各項に従うこと。本条項によって許されない全ての改造は禁止される。

1. クラス区分および車両最低重量

1) ポルシェトロフィー

車両型式によって以下のクラスに分けられる。また、車両最低重量は車両形式別に以下の通りとする。(車両重量は燃料およびドライバーを除く重量とする。)

・ クラスA：タイプ991 CUP……1,150kg

(GT3、GT2、GTE、およびターボ系車両)

・ クラスB：タイプ997 CUP (2010～2013年モデル)……1,150kg

・ クラスC：タイプ997 CUP (2006～2009年モデル)……1,150kg

・ クラスD：タイプ996以前の車両、空冷、およびケイマン他……1,050kg

※ポルシェカレラカップジャパン及びポルシェGT3カップチャレンジ車両については、タイヤを除き各シリーズ車両規定に合致していればクラスAにて参加可能となる。

2) PCJ CUP Sクラス

PCJ CUPで制定されたSクラスの種別に準じる。

2. 排気音量

120dB (A) 以下

3. オイルキャッチタンク

クローズドブリーザーシステムを備えていない車両は全容量3リットル以上のオイルキャッチタンクを装着しなければならない。

4. 使用材料の制限

合成樹脂(カーボン/ケブラーを含む)は本条項で許されている場合、または基本車両、基本エンジンに標準で使用されている場合のみ当該部分に使用が許される。

5. 制御機能の制限

基本車両に設置されている場合を除き、オートマチックまたは電子式のシャーシーコントロールシステムあるいは機能はいずれも禁止される。これには下記〈別表1〉に列記したシステムが含まれる。

ただし、ドライバーが作動させ、システムに作用する単純なオープンループ電動スイッチは電子式の制御とは見なされない。

制限される制御機能使用の疑義を防止するため、駆動輪と駆動系に車速センサーを取り付けることは禁止される。ただし、車両に1つのセンサーを非駆動輪に対してのみ取り付けることを認める。(4輪駆動車両はいずれか1輪に対してのみ車速センサーを取り付けることが許される)ピットレーン指定速度を遵守するためのリミッターの使用(付加)は認められる。

〈別表1〉

制御機能の制限による禁止項目の具体的事例禁止されるシステム等

1	トラクションコントロール
2	セミオートマチックおよびオートマチックギアボックス
3	動力作動式クラッチ
4	電動または自動調整のファイナルドライブディファレンシャルシステム(例えば、電子制御および/または、外部ポンプ等を気圧式あるいは油圧式のスリップコントロールを備えたディファレンシャル等)
5	電動または自動調整のショックアブソーバー、サスペンション、あるいは車高調節
6	四輪操舵
7	可動バラスト

8	エンジン以外のクローズドループ電子制御システム
9	走行中に運転席からショックアブソーバー、サスペンションスプリングの調整を行う装置
10	テレメトリーシステム
11	スロットルペダルとエンジン間を機械的に直接連動させる方法以外のスロットルコントロールシステム
12	アクティブサスペンション

6. 車体および外部寸法

1) 最低地上高

車両のすべての外縁から測定し、少なくとも45mmの地上高が確保されなければならない、懸架されているあらゆる車両の部分はこの高さより下側に位置してはならない。

2) オーバーハングおよびホイールベース

前/後オーバーハング、ホイールベースは、第14条6. 24)の場合を除き基本車両の寸法を保持していなければならない。

3) ウィンドウ

フロントウィンドシールドの材質を厚さ6mm以上のポリカーボネイトに変更することができる。上端から10cmの幅で幻惑防止処置を施すことは許される。また、フロントウィンドシールド表面の保護のための無色、透明なフィルムを貼付することができる。

フロントウィンドシールドを除くすべてのウィンドウガラスは取り付け位置、板厚と形状に変更がなければ車室内を透視することができる他の材質に交換してもよい。

ドアウィンドウガラスは機能が保持されているならば、動作方法、方式を変更することが許される。

ドライバー側ドアにはドアウィンドウガラスを取り付けなくともよい。この場合、国際モータースポーツ競技規則付則J項に従った保護ネットを装備すること。

4) フロントウィンドシールドを除くすべてのウィンドウガラスには換気用の開口部を設置することが許されるが、各々のウィンドウに追加された開口部の面積は当該するウィンドウ面積の15%を超えてはならない。開口部の形状は自由。

フロントウィンドシールドを除くすべてのウィンドウガラスの外側面上に、外側面から垂直に計測した突出量が最大20mmまでのエアスクープを設置することができる。

ドアウィンドウガラスを除いたウィンドウガラスは、ウェザーストリップ、モール等の補助的付加物を取り外し、車体本体に直接取り付けることが認められる。

5) 車体の材質変更

前後バンパー、フェンダー、ドア、ボンネット、エンジンフードの材質は、十分な強度を保持し、形状を変えない限り合成樹脂または軽金属へと交換することが許される。また、本章が認める場合に限り形状を変更することができ、ボンネット、エンジンフードは強度が維持されるならば、その裏面の補強部材を削除することが許される。

6) 車体の開口部

ボンネット、エンジンフードに放熱を目的とした開口部を設置すること、また、それに接続するダクトを追加することは許される。ただし、真上から見た場合に内部が見えてはならない。

この構造は、外観形状を大幅に変更しない範囲（最大突出量20mm）であれば、ルーバー、リップ等を取り付けることが許される。

コンプリートホイール後端より後方のフェンダーにブレーキを冷却した後の空気を排出させるための排気口を設置することは許されるが、この排気口は側面および上面から内部が見える構造であってはならない。ただしリアホイールの後面で空気を排出する排気口につ

いては、後部車輪回転軸中心を通る水平面より下を除き、空気以外の排出防止のため、ルーバーまたは細密なワイヤーメッシュによる構造でなければならない。

車室の換気を目的とした開口部を天井部に設置することができるが、下記の条件を満たさなければならない。

- ①車体全体の1/2より前方であること。
- ②フロントウィンドシールド後端より10cm以上後方であること。
- ③最大幅は40cmで、車両の前後方向中心線に対し対称であること。
- ④車体の表面から突出しないこと。
- ⑤真上から見た場合に内部が見えないこと。
- ⑥室内側の構造体は天井の内側面より15cmを超えない範囲に設置し、ドライバーの頭部より10cm以上のヘッドクリアランスが保持できるものであること。

7) ボンネット、エンジンフードのヒンジ

ヒンジ類は2018年JAF国内競技車両規則第1編第4章「公認車両および登録車両に関する安全規定」第3条に規定されるファスナーにより、少なくとも4ヶ所が安全に固定され、走行中に開かないようにすることを条件に取り外すことができる。

エンジンおよび燃料タンクが設置されている箇所においては、これらのファスナーは工具を必要とすることなく取り外しができなければならない。

ファスナーは、赤（もしくは対照的に目立つ色）の矢印で明示されていなければならない。

8) 車体（モノコック構造体）と隔壁（バルクヘッド）

隔壁（バルクヘッド）と車室部分は当初の車体（モノコック構造体）が維持されなければならない。隔壁（バルクヘッド）は、補強する以外は、本章により許されている場合を除き一切改造してはならない。

改造に伴い隔壁（バルクヘッド）に開口部を設ける必要が生じた場合であっても、その大きさは必要最小限に留められなければならない。その他のすべての開口部は隔壁（バルクヘッド）と同等以上の厚さを持つ同一の素材で完璧に塞がれていなければならない。

また、車室に当初からあるその他の開口部は塞いでもよい。

9) フラットボトム

フラットボトムの装着は自由。ただし、空力的効果を有してはならない。

10) トランスミッションの変更に伴う車体改造

トランスミッションの変更に伴う車体の改造は、隔壁を含め、最小範囲に限り許される。ギヤボックスオイルのレベル量の確認やオイルの補給を目的とした直径50mm以下の穴を1つのみ床に開けることができるが、走行時においてはそれと同一の素材により、常に密閉された状態で塞がれていなければならない。

11) バンパー

フロントバンパーを前部空力装置と一体化することができる。

一体化されたバンパーと空力装置は、出走状態の車両（すべての公式車両検査に提示された車両）の車輪回転軸の中心を通過する水平面によって区分けされる。また、その高さはバンパーの下限、空力装置の上限とみなされる。

バンパー内部の補強部材は自由。

出走状態の車両のリヤバンパーの後部車輪回転軸中心を通過する水平面の下に位置する部分を切除することも認められる。

切除する場合、当該水平面と切除部分との間には、当該水平面を基準に上方向0mm/下方向50mmの公差が認められる。

12) フェンダーの拡幅に伴うバンパー形状の変更は許される。

変更する場合は、2018年JAF国内競技車両規則第1編第7章第3条3. 3. 10. 2)に準拠のこと。

- 13) フェンダー
 車両の各々の側面においてフェンダー幅を増大させることができるが、車両の最大幅は最大200cmまでとする。フェンダーの拡幅されない部分については、基本車両と同一な面を保持していなければならない。
 バンパーがフェンダーの内側に包括される構造は、基本車両と同一構造である場合にのみ許される。
- 14) タイヤハウス
 コンプリートホイールを収納するため、ホイールアーチの内側に面構成による独立したタイヤハウスが存在していなければならない。タイヤハウスの材質は自由。
 タイヤハウスは、コンプリートホイールを直進状態にし、出走状態で、前後それぞれの車輪回転軸中心から直径41cmの範囲内に設置できる。ただし、タイヤハウスの前端あるいは後端が隔壁（バルクヘッド）と干渉する場合、前部隔壁にステアリングを直進状態にして前部車輪回転軸中心から半径46cm、後部隔壁に後部車輪回転軸中心から半径40cmの範囲内に限り改造を行ってもよい。
- 15) タイヤハウスを構築するため、当初のサイドレールアップパーとその周辺骨格は、サスペンションストラットの上端取り付け点が当該部位に設置される場合を除き、車体強度の低下がないことを条件にこれを除去することが認められる。
- 16) ドライブシャフトがサイドメンバーと干渉する場合、車体強度を確保できる補強を施すことを条件に、当該部分の最小限の範囲を加工することが許される。
- 17) サイドスカート
 サイドスカートは、出走状態の車両の車輪回転軸の中心を通る水平面より下に、拡幅された車両の最大幅までの範囲で取り付けることが許される。前／後縁および側縁は半径5mm以上のR形状を有していなければならない。サイドスカートの外側面は、基本車両の外側面より内側に入り込んで서는ならない。サイドスカートの材質は自由。
- 18) エンジンベイ
 フェンダー見切り線が移動している場合、ボンネット（エンジンフードを含む）の曲線はフェンダー見切り線に整合させることが許される。
- 19) 荷物室
 荷物室の床部分は除去できない。車体強度の保持のためにクロスメンバーを自由に追加してもよい。
 荷物室に安全燃料タンクを搭載する場合、燃料タンクの脱落防止のため、補強部材による構造体を追加することが許される。
- 20) 車室内の内部
 荷物室を除き、車室内には当初から設置されている以外の機械構造部分が存在してはならない。ダッシュボード（インストルメントパネル）の変更および交換は許されるが取り外しは許されない。補機類（電装品）の冷却およびドライバーの冷却のため、車室内に難燃性材質のフレキシブルエアダクトを設置すること、また、これをエアスクープに接続することが許されるが、ドライバーの視界を妨げる構造であってはならない。
- 21) オイルタンクは車室内に設置されてはならない。
- 22) 補強
 車体（隔壁（バルクヘッド）を含む）の補強は、運転席、助手席のための空間を含めた区域を侵害しなければ自由に行うことができる。
- 23) 補助的付加物
 車両の動きに何らの影響も及ぼさない補助的付加物の取り付け、もしくは取り外しは、快適性を高める装備品、絶縁材、使用しない支持体、モール類等とともに、その配線も含み許される。霜取り装置、車室の換気装置は当初の換気口が残され、外観形状を大幅に変更しない範囲（最大突出量20mm）であれば自由。左右のドアウィンドウの外側にエアダク

トを各1本だけ設置することが出来る。このエアダクトとその吸入部の形状・材質は自由。ただし、このダクトを接合する場合、エンジンルームに火災が発生した場合に、車室に火災が侵入するのを防止できる構造でなければならない。

24) 前部空力装置

前縁および側縁は半径5mm以上のR形状を有していること。

上から見た車両の輪郭の内側に位置すること。

フロントオーバーハングが900mm未満の車両については、前部空力装置をコンプリートホイールの中心から900mm以内に設置する事が出来るが、この際車体外縁から80mmを超えて拡張されてはならない。

尚、本規則第14条6.12)に規定されたフェンダーの拡幅に伴うバンパー形状の変更可能範囲内に空力装置を設置することは許される。

25) 後部空力装置

リアウイングを装着することが可能。

翼の数は1枚。

基本車両の後部空力装置は、リアウイングを装着する目的のためにのみ改造が許され、空力効果を向上させるための改造は許されない。

ガーニーフラップの取り付けは、高さ10mm以下のものが、リアウイングにのみ許される。高さは翼端板およびガーニーフラップを含みルーフの最高点を限度とする。(アンテナなどのアクセサリは除く)

幅は車両の最大幅を超えてはならない。

全長の最後端を超えてはならない。

尚、本規則第14条6.12)に規定されたフェンダーの拡幅に伴うバンパー形状の変更可能範囲内に空力装置を設置することは許される。

車体輪郭より上部で後輪ホイールの中心より後方に設置すること。

前縁および側縁は半径5mm以上のR形状を有していること。(翼端版を含む)

26) 後部床下の空力装置

傾斜プレートを設置する場合には、2018年JAF国内競技車両規則第1編第7章第3条3.4.3)に準拠のこと。

フラットボトムを装着しない車両にあっては、傾斜プレートの最高点は、地面から垂直に測定して195mm以下であること。

7. エンジンの改造

1) 異形式&他銘柄のエンジンの使用は許されない。

2) 気筒容積

気筒容積の変更は許される。

3) 過給装置

自由。

4) シリンダーヘッド、シリンダーブロック

補強は許される。

5) クランクシャフト、コンロッド

自由。

6) ベアリング

当初の形式(プレーンベアリング、ローラーベアリング等)が保持されているならば自由。

7) ヘッドガスケット

自由。

8) カムシャフトおよび動弁系(バルブスプリングを含む)

カムシャフトの位置/個数および駆動方式の変更は禁止されるが、その他の要素は自由。

- 9) ピストン、ピストンピンおよびピストンリング
自由。
- 10) フライホイール
自由。
- 11) 点火系統
自由。
- 12) 潤滑系統
次に定める制約の他は自由。
オイルクーラーは上方から見て、車両の輪郭から突出するものであってはならない。車体の外側に取り付ける場合、出走状態の車両の車輪回転軸中心を通る水平線より下に位置しなければならない。
- 13) 吸気系統
次に定める制約の他は自由。
ウォーターインジェクション、可変インレットポート、調整式吸気装置は、基本車両または基本エンジンに装置されている場合のみ使用が許される。可変吸気トランペットは許されない。
- 14) エアリストリクター
装着の有無を含め自由。
- 15) インタークーラー
吸入空気の冷却のためのインタークーラーは取り付け位置、配管を含め自由。ただし、配管は空気の通り道としてのみ機能しなくてはならない。インタークーラー以外のエンジンに供給される空気の温度を下げる目的または効果を持ついかなる装置、システム、手続き、構造もしくは設計はすべて禁止される。
- 16) 冷却
ウォーターラジエターは、機能が基本車両と同一であれば、自由。
ウォーターポンプは自由。
ウォーターラジエターは、オイルクーラーおよびエンジン各部の冷却は、空気のみが認められ、空気以外のいかなる物質の噴射または噴霧による方法は禁止される。エンジン補機類の冷却のためエンジンルーム内にフレキシブルエアダクトを設置することが認められる。
- 17) 排気系統
排気系統は自由。ただしいかなる可変排気装置も禁止される。
側方排気車両の排気口の高さは次の通り
①最低高：排気口の最低点は最低地上高を確保しなければならない。
②最大高：排気口の最高点は前後車輪回転軸を通過する面より高くなってはならない。
8. 燃料タンク
安全燃料タンクの取り付けは自由とするが、装着することを強く推奨する。
9. 電装品
- 1) バッテリー
ショート防止のための絶縁が施されていないといけない。
バッテリーの搭載位置は、密封式（ドライバッテリー）の場合は運転席を除き自由。密封式でない場合は車室外へ搭載すること。バッテリーの銘柄、容量は自由。
- 2) 照明
前照灯は当初の位置に基本車両の形状と機能を保持し、主光軸は前方向であり、前方の車両およびコース周辺のオフィシャルから点灯を認識できるよう、少なくとも基本車両と同

等の照度を維持しなければならない。

基本車両と同一のライトユニット（発光バルブを除く）を設置できない場合、ヘッドライトレンズ面は最小直径10cm相当が保持されなければならない。照度（あるいは光度）向上のための光源の変更は認められる。

前照灯の色は白色、黄色またはアンバー色でなければならない。また、左右交互に点滅する前照灯は禁止される。

3) 尾灯、制動灯

当初と同等以上の照度を維持しなければならない。

4) 方向指示器

前後の車両およびコース周辺のオフィシャルから点滅が認識できなければならず、レンズ面は最小直径3cm相当を有すること。サイドマーカーは取り外しを含め自由。

5) その他の灯火

当初の灯火を取り外し、その結果生じた開口部にダクトを接続することが許される。

10. 駆動系

1) 駆動方式

基本車両の駆動方式に関わらず変更は許される。

2) クラッチ

本規則第14条5. の条件を満たしていればクラッチは自由。

3) トランスミッションおよびコントロールレバー

最大6速および後退ギアで構成されていなければならない。トランスミッションの搭載位置変更は許されない。シフトレバーとトランスミッションは機械的に連結されていなければならない。それ以外の機構でシフトチェンジが可能であってはならない。

4) 最終減速機と差動装置

本規則第14条5. の条件を満たしていれば自由。

トランスアクスル、トランスミッションと最終減速機との間のシャフトおよびドライブシャフトは自由。ビスカスクラッチは、車両が走行中に制御することができなければ使用が許される。

5) 冷却

駆動システムの冷却は、空気のみが認められ、空気以外のいかなる物質の噴射または噴霧による方法は禁止される。オイルクーラーの取り付けは自由。

11. サスペンションおよびステアリング

1) サスペンションの形式と取り付け

基本車両のサスペンション形式からの変更および改造は自由。ただし、サスペンションの車体側の取り付け点を移動した場合でも、エンジンを取り外したときにサスペンションが正常に作動しなければならない。

2) スタビライザー

取り付けブラケットを含み自由。走行中にドライバーによって機械的方法で調整することのみが許され、他のいかなる方法によっても走行中に調整可能であってはならない。

3) アクスル

スピンドルを含み自由。センターロック方式への変更は許される。

4) スプリング

本規則第14条5. の条件を満たしていれば補助スプリングの追加を含めて自由。

5) ショックアブソーバー

本規則第14条5. の条件を満たしていれば自由。

- 6) サスペンションアーム
すべてのサスペンションアームは金属製でなければならない。
- 7) クロームメッキ
スチール製のサスペンションアームにクロームメッキを施すことは禁止される。
- 8) ステアリング
ステアリングホイールと操向装置（ステアリングギアボックス、リンク）と操向車輪とは、唯一機械的に連結されていなければならない。また、パワーステアリングは、プログラム可能な制御を備えていない単一のシステムである場合に限り使用することができる。ステアリングホイールは、オープンタイプは禁止される。クイックリリースはその装着を含み自由とする。
12. ブレーキ
- 1) ブレーキシステム
本規則第14条5. の条件を満たしていれば自由。
駐車ブレーキの設置は任意とする。ただし、駐車ブレーキを装備する場合、2018年JAF国内競技車両規則第1編第4章「公認車両および登録車両に関する安全規定」第2条2. 2) の規定に従わなければならない。
- 2) ブレーキキャリパー
各ホイールには最大6ピストンまでのシングルキャリパーが許されるが、キャリパーの各ピストンの断面は円形でなければならない。
- 3) ブレーキの冷却
空気による冷却以外、いかなる物質の噴射、噴霧による方法も禁止される。ただし、ブレーキキャリパーは液体を循環させる方式で冷却しても良い。バンパーより上の車体に変更を生じることがなく、ホイールベース間の車体下部に空力的効果をもたらす形状でない限り、冷却用にダクトを装着することができる。1つのブレーキに設置されるエアダクトの数と寸法は自由。ダクト素材は、チタンを除き自由。
- 4) ブレーキディスク
各輪に鉄製の最大1つのブレーキディスクが許される。
13. ホイールおよびタイヤ
- 1) タイヤ
①使用できるタイヤは、住友ゴム工業株式会社製であれば競技専用タイヤを含み、自由とする。ただし、競技専用タイヤについては下記コンパウンドのものに限る。
ドライタイヤ = FALKEN FK SLICK D16
ウェットタイヤ = FALKEN FK-R01W
②一競技会に使用できるタイヤ本数は自由とする。
- 2) 寸法
コンプライトホイール最大幅14インチ
- 3) ホイールの材質
金属材料であるならばホイールの材質は自由。ホイールの付属品は、コンプライトホイール最大幅を超えることなくボルト等で固定される場合に限り認められる。
- 4) ホイールの固定
自由。ただし、固定がセンターナット1つによって行われる場合、赤または蛍光オレンジ色の安全スプリング、あるいは同等の機能をもった他のシステムが車両の走行中に取り付けられていなければならない。ホイール交換後も同様に設置されていなければならない。
- 5) エアジャッキ
エアジャッキの搭載は自由。圧搾気体の容器を車載する事は禁止。

14. 安全対策、装置

安全に関するすべての項目は2018年JAF国内競技車両規則第1編第4章「公認車両および登録車両に関する安全規定」に次の事項を加えて適用する。

1) ドアと運転席間の構成物

ドアと運転席間にはロールケージのサイドバーを除き機械構成部分が設置されてはならない。衝撃吸収装置、ニーパッド、給水用ボトルは機械構成部品とみなさない。

2) 前（後）面防護構造

車両の全面に衝撃吸収構造体を設置する場合は、フロントコンプリートホイール前端よりも前方のサイドレールに最小限の改造を施すことが許される。

3) 側面防護構造

運転席側ドアの内部に衝撃吸収のため難燃性の衝撃吸収材を充填すること、および／または衝撃吸収改造を施すこと。公認ロールケージ以外のロールケージを搭載し、ドライバー側ドアが基本車両と同一である場合、ドア内部の当初の衝撃吸収構造の削除は認められず、2018年JAF国内競技車両規則第1編第4章「公認車両と登録車両に関する安全規定」で規定されるロールバーと同一の材質、寸法の追加バーを施さなければならない。また、ドアの材質を変更した場合は2018年JAF国内競技車両規則第1編第4章「公認車両と登録車両に関する安全規定」第6条6. 3. 2. 1. 2) によるドアバーを追加設置しなければならない。なお、基本となるドアバーの形態とは2018年JAF国内競技車両規則第1編第4章「公認車両と登録車両に関する安全規定」第6条、第4-13図とし、第4-14, 15, 16図の形状はドアバーを追加した構造と見なされる。運転席側ドアとロールケージの間に衝撃吸収装置を設置することは認められる。

4) ドライバーの脱出時間

正常に着座したドライバーが緊急時に車室から脱出するときに、運転者側ドアより7秒以内に、助手席側ドアより9秒以内に脱出できる構造でなければならない。

5) 消火装置

2018年JAF国内競技車両規則第1編第4章「公認車両および登録車両に関する安全規定」第5条5. 2) に定められた自動消火装置の装着、または2018年JAF国内競技車両規則第1編第4章「公認車両および登録車両に関する安全規定」第5条5. 1) に定められた手動消火装置の装着が義務付けられる。尚、手動消火装置で粉末の場合、内容量3. 5 kg以上とする。

15. その他の要素

ラジエターガード、タンクガードおよびサンプガードの設置は認められる。材質は、マグネシウムを除き、自由。

第15条 N1-86

1. 車両

- 1) 2018年JAF国内競技車両規則第1編第3章「公認車両および登録車両に関する一般規定」、第4章「公認車両および登録車両に関する安全規定」に合致した車両を使用し、以下の各項に従うこと。

通常に日本国内モデルとして生産・販売されたトヨタ自動車株式会社製

「ZN6-****」。

- 2) 最低車両重量：1, 110 kg

ただし、車両型式「DBA-ZN6-E2*8」（通称 86KOUKI型またはアプライドE型およびF型）については、OKAYAMAチャレンジカップレース特別規則第3章第12条3. に従ったハンデウエイト（バラスト）の搭載を義務づける。搭載するバラストは十分な強度を持つ単一構造体で、工具によって車室または荷物室の床に目視出来る

ように強固に取り付けられ、封印出来る構造でなければならない。

2. タイヤ

- 1) 使用出来るタイヤは競技専用タイヤを含め自由。但し装着出来るタイヤは以下のサイズとする。

サイズ：230／610R17

- 2) 予選、決勝で使用出来るドライタイヤは、公式車検時にマーキングされたタイヤ1セット（4本）とする。競技会開催中のタイヤ交換は、外的要因（パンク等）などやむを得ない場合（競技長の許可が必要。その場合、本規則第1章第6条に準ずる）、または天候の急変等により競技長が許可したときに限る。

3. 車両規定

2018年JAF国内競技車両規則第1編第5章「量産ツーリングカー（N1）」規定に従った車両でさらに下記の項目に従うこと。

1) エキゾーストマニホールド

改造変更は許されない。

2) ファイナルギア

改造変更は許されない。

3) デファレンシャルギアオイルクーラー

デファレンシャルギア用にオイルクーラーの取り付けが許される。

オイルクーラーには放熱性向上のため放熱板を取り付けることが許される。

4) トランスミッションオイルクーラー

トランスミッション用にオイルクーラーの取り付けが許される。

オイルクーラーには放熱性向上のため放熱板を取り付けることが許される。

5) サスペンションアッパーサポートはピロボールタイプのもので変更することが出来る。

6) ブレーキ

ディスクローターおよびキャリパーの変更は許されない。

7) ボディ補強

スポット増し、面沿い溶接、当て板、溶剤などの材料を用いた補強を含み一切認められない。また、市販品を含む補強ブレースの使用も禁止される。

8) エア・スポイラ

エア・スポイラは一般に市販されている物で取り付け部分を変更する事なく、付加的に取り付けられる物に限り、2018年JAF国内競技車両規則第4編付則「エア・スポイラの構造基準」に準じたものの取り付けが許される。但し十分な強度を有すること。

付加的に取り付けられたエア・スポイラーの離脱や飛散防止のためにボディに接する一辺一部を無色透明な幅8cm以下のビニールテープなどを貼付ける事は認める。

9) ウィンドガラスは当初の物とし、必要に応じ飛散防止のためにフロントウィンド以外に無色透明なフィルムを貼ることは許される。

10) 運転席シートはヘッドガード付きシートを強く推奨する。

11) 安全ベルトはアンチサブマリン対応の5点式または6点式の使用を推奨する。

第16条 WEST VITA

1. 定義

ウエストレーシングカーズ社製のNEW SUPERSPORTS CAR「VITA-01 (Type-A、Type-B、Type-J)」を使用した車両で、より多くの人にレーシングカーを楽しんでもらうことを主旨としており、決して性能競争に奔走してはならない。認定された車両の基本デザインの変更は出来ないものとする。

本車輛を製造するウエストレーシングカーズ株式会社の出荷時の状態を維持しなければならない。

なお、出荷時の状態が維持されているかの判断は、VITA-01純正パーツリストと認定車輛写真が用いられるが、判断が困難な場合はウエストレーシングカーズ株式会社から派遣されるテクニカルアドバイザーの提言が採用される。ただし、事前にウエストレーシングカーズ株式会社が車両製作上で仕様変更を行なった場合はこの限りではない。

下記の項目で記載されていない箇所は加工および変更禁止とする。

2. 材料規制

以下の材質の使用は禁止される。

マグネシウム・チタニウム・カーボン・アラミド繊維。

3. 車両規則

エンジンおよび補機

1) エンジンはトヨタVitzRS (NCP13) に搭載されている1NZ (カムローラーロッカータイプを除く) を使用し、最大排気量は1,500ccまでとする。エンジン内部および補機 (エンジンが始動する為の総ての関連部品) は、下記の項目を除き改造も変更もしてはならない。

ただし、シャシーにエンジンを搭載するための最少限の変更は許される。

2) スパークプラグは純正型番と同じねじ径・長さ寸法であれば変更可能。

スパークプラグの加工は禁止される。

3) サーモスタッドは自由。

4) オイルフィルターは自由。

5) エアフィルターの交換は自由とするが、純正エアフィルターボックスは加工および取り除きは禁止され、その吸入口から前方に伸びる吸入ホースは、左側ファイアーウォールまでとし、ファイアーウォールで開口される。開口部はΦ80mm以下とする。

ファイアーウォールより前方に伸びる吸入口は禁止される。(突き出しは最大15mmまで)

6) 燃料ポンプは自由。

なお、燃料ポンプからエンジンデリバリーパイプ間には燃料ホース以外の装着は禁止される。(燃圧変更装置は禁止)

7) クラッチディスクは材質の変更のみ認められる。

8) エンジンはオルタネーター「1」に取り付けられているもの」およびオルタネーターベルトを付けた状態とし、そのオルタネーターはエンジンが作動している状態では、いかなる場合でも発電機能をさせた上で取り付けられていること。なお、オルタネーターベルトの変更は認められる。

9) シリンダーブロックはホーニングのみ認めるが、オーバーサイズピストンは認めない。

10) エキゾーストパイプは1次集合までは純正品を使用し、テーブルパイプは破損した場合に限り修復できるが、直管で寸法はΦ50mm～Φ75mmとする。(触媒部分は除く)

11) 触媒は純正品のものを使用すること。

12) ECUの一切の変更および改造は許されない。ECUに繋がるエンジンハーネスは、エンジン作動の為の配線のみ変更が許されるが、ECUに繋がるエンジンハーネスは、純正の配線以外の使用は禁止される。

13) 水温センサーは変更できる。

14) 1) で規定されているエンジントヨタVitzRS (NCP13) 以外で、ウエストレーシングカーズ株式会社で新規に搭載されるトヨタエンジン (1NZ) と、それに組み込みされるトランスミッションには、エンジンおよびトランスミッションには封印がなされ

る。このエンジンにはウエストレーシングカーズ株式会社で指定しECUが加工取り付けられるが、その内部プログラムは固定され、変更・改造は禁止される。

15) メーター類の変更は自由

4. 車体と寸法

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

(安全ロール構造体を除き地上から950mmを超えてはならない)

- 1) ボディ排気パイプを除き、すべての機械的構成要素を覆うこと。
- 2) ボディはホイール上の張り出し、少なくともホイールの円周の1/3にわたり効果的に覆いタイヤの幅も覆うこと。

5. 最低重量

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

ただし、2H耐久レースについてはドライバーおよび燃料を除いた車両重量を530kg以上とする。

6. 駆動

最大2輪とする。また、デフの形式はフリーデフのみとする。

7. ギアボックス

前進5段、後退1段を越えるものであってはならない。

トヨタVitz RS (NCP13) のエンジンに装着されていた標準のギアボックスを使用すること。また、そのギアボックスの改造もしくは変更は許されない。標準のギアレシオは、下記のレシオとする。

1速	3. 166
2速	1. 904
3速	1. 392
4速	1. 031
5速	0. 815
最終減速比	4. 312

8. 後退ギア

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

9. 運転席

ドライバーシートの変更は認められる。但し安全性を損なう様な加工は認められない。

10. ホイール

- 1) 15インチ径のホイールを使用すること。リム幅は最大7.0インチまでとする。
- 2) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

11. タイヤ

- 1) 使用出来るタイヤは、オーガナイザー指定タイヤに限る。
銘柄：DUNLOP DIREZZA Z III
サイズ：195/55-15 85V
- 2) スプリントレースで使用出来るタイヤは公式予選・決勝を通じて1セット（4本）とし、公式車検時に実施されるタイヤマーキングの際に未使用でなければならない。
- 3) 2H耐久レースの公式予選で使用できるタイヤは4本迄とし、公式車検時に実施されるタイヤマーキングの際に未使用でなければならない。また、決勝レースのスタート時に使用するタイヤは公式予選でを使用したタイヤとする。

12. サスペンション

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

13. 制動装置

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

ペダルは通常4輪を制御するものであること。制動装置のパイプに漏れがある場合、もしくは制動伝達装置に何らかの欠陥がある場合でも、ペダルは少なくとも2輪を依然として制御するものであること。

ブレーキパッドの変更は自由。

14. 赤色警告灯

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

赤色警告灯は競技長の指示により常時点灯できる構造でなければならない。

15. 燃料パイプ、タンク、ケーブルおよび電気装置

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

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

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

- 2) パイプライン

エンジンに常設されているパイプラインを除き、コクピットの外部にあるすべての燃料パイプラインは、最大作動温度135℃で、41MPa（bar）の最低破壊圧力を有していなければならない。

- 3) 燃料タンク

下記に従い、JAF/FIA公認の安全燃料タンクの装着が義務付けられる。

- ①最大容量20リットルまでのタンクを一個、なおコレクタータンクの使用は禁止される。
- ②取り付け位置はシートバックと主要ロール構造体のバルクヘッドの間とする。

16. 車体

1) シャシー構造体

①スペースフレーム構造を基本とする。

主要な構造体には外径32mm以上で肉厚1.6mm以上のパイプを使用しなければならない。
 ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までのコクピット内部断面積は $1,140\text{cm}^2$ 以下であってはならず、また最小幅はコクピットの全長を通じ380mm以上で主要ロール構造体バルクヘッド部は680mm以上なければならない。

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

③スペースフレーム構造体両側面には補強として肉厚1.5mm以上のパネルを貼付けられる。
 このパネルの最小引張強度は 225N/mm^2 以上であること。

2) 側面防護体

ドライバーを保護するため、車両の両側に側面防護体を設けなければならない。
 側面防護体は車両の中心線から最小750mmのところ、高さ95mm以上、前後長さは第2ロール構造体の前端から燃料タンク後端までの間に、車体構造体と連結したボックス構造を備えること。

この側面防護体は最小引張強度 225N/mm^2 以上のパネルを使用した構造であること。

3) コクピット

コクピットはドライバーが脱出するために5秒以上を要しないよう設計されていること。
 コクピット開口部は、ステアリングホイールより後方600mmから前方において600mmの開口部が前後方向に300mm以上あること。

4) 後方視界

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

取り付けであるミラーの高さは、ミラー部分の上面が最低カウルから200mm以上あること。

5) 空力装置

リアに取り付けられているウイングの翼断面は指定される。(図-1参照)

ウイングには、ガーニーフラップ等の付加物は禁止される。

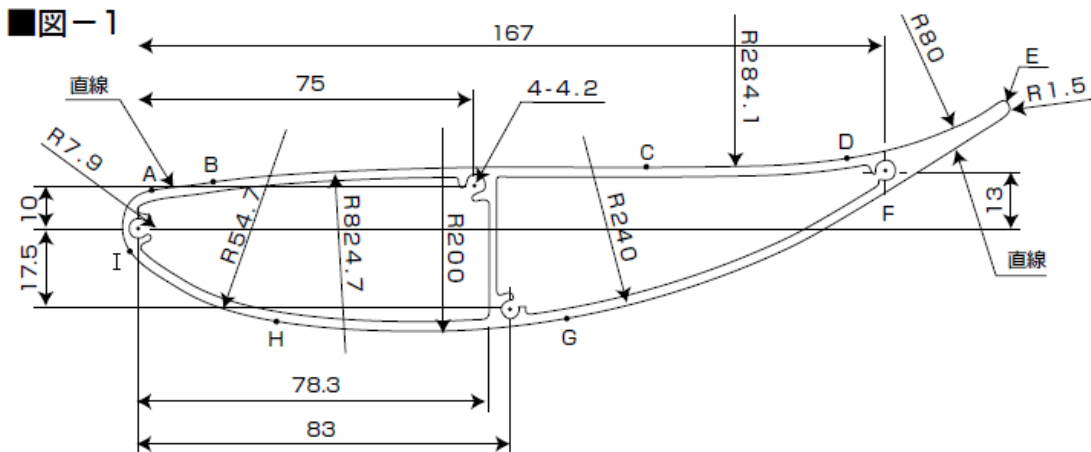
リアウイング以外の空力付加物の取り付けは禁止される。

6) 牽引用穴あきブラケット

2018年JAF国内競技車両規則第1編第4章公認車両および登録車両に関する安全規定第8条に準拠して取り付けなければならない。

ただし、オープンボディの車はブラケットをロールバーで兼用できる。

その場合は牽引位置を黄色に明示すること。



17. 安全装置

1) 安全ベルト

幅75mm以上の2本の肩部ストラップ、1本の腰部ストラップ、および脚の間の2本のストラップからなる安全ベルトの着用が義務つけられる。これらのストラップはFIA基準8853/98に合致していなければならない。(ヘッドアンドネックサポート指定ベルトは除く)

2) ヘッドレスト

すべての車両は後方へ833N(85kg)の荷重がかかった時に、50mm以上傾かないヘッドレストを備えなければならない。ヘッドレストの表面は20,000mm²以上で連続的であり、突き出した部分があってはならない。ドライバーの頭部を守る目的に限りロールバーの内部にヘッドレストおよび側面プロテクターの取り付けは許される。この場合、プロテクターはロールバーからはみ出さないこと。

3) 安全ロールバー

①ロールバー

- a) 安全構造の基本目的はドライバーの保護にある。この目的は設計の基本考察である。
- b) すべての車両は、少なくとも2つのロールバー構造を装備しなければならない。(チタニウム材の使用は禁止される) ロールバー構造体は外径35mm以上、肉厚2.0mm以上の冷間仕上継目無鋼管を使用すること。第1ロールバー構造体は、ステアリングホイールの前方にありステアリングホイール頂点の前方25cm以上にあってはならない。第2ロールバー構造体は、第1ロールバー構造体の後方から50cm以上離れていなければならない。またドライバーが正常に車両に着座し、ヘルメットをかぶりシートベルトを締めた状態のとき、そのドライバーのヘルメットは第1ロールバー構造体の頂点と第2ロールバー構造体の頂点を結ぶ線を超えてはならない。座席の背部にある第2ロールバー構造体は、車両の縦の中心線に対して左右対称であり、また次の項目に合致しなければならない。最低高はコクピット底面から垂直に測定し、ロールバーの頂点までの間が少なくとも90cmなければならない。ロールバーの頂点は通常の運転姿勢におけるドライバーのヘルメットから少なくとも5cm上方になければならない。

②強度

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

1. 5W: 横方向
5. 5W: 車両の前後方向
7. 5W: 垂直方向

Wは600kgとする。

コンストラクター責任者またはその設計者によってサインされた証明書を競技会技術委員に提出しなければならない。証明書には、このロールバーの図面または写真を付けるとともに、このロールバーが上記の荷重に耐えうることを明記しなければならない。

③一般考察

ボルト、ナットを使用する場合にはその数に応じて十分な最小寸法を必要とする。その材質は最上級であること。(航空機用) スクエアヘッドボルト、ナットは使用しないこと。

構造の主たる部分には継ぎ目のない1本の管を使用し、曲折部分は滑らかに連続的に曲げられており、ひだ、あるいは壁部に欠損がないこと。

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

スペースフレーム構造に開しロールバーの構造はそれにかかる荷重を広い面積に分散

するように車両に取り付けられることが重要である。

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

ロールバーはフレームの延長として設計されるべきで、単にフレームの付属として考えるべきではない。

基本構造の強度には十分な考慮が払われるべきである。例えば荷重を分散させるため補強バーあるいはプレートを付加すること。

4) 燃料タンクの注入キャップ

①燃料入口とキャップは車体より突き出してはならない。

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

②空気孔はコクピットの後方15cm以上の場所に位置すること。

③給油時のオーバーフローガソリンはコクピット内に流入しない構造であること。

5) 消火装置

すべての車両は、内容量2kg以上の粉末消火器、または、F I A国際競技規則付則J項第253条7項に記された消火器を、ドライバーが速やかに操作できるようにしなければならない。金属製ストラップの付いたラピッドリリースメタル（ワンタッチ金具）の装着のみ認められる。

（最低2箇所に装着することが推奨される）

記載事項

以下の情報を消火器に明記しなければならない。

①容器の容量

②消火剤の種類

③消火剤の容量もしくは重量

④消火器の点検日（消火器の有効期限は、充填した日もしくは前回点検日から2年とする）

6) ステアリングホイール

ステアリングに切れ目があってはならない。

スイッチやメーター等を装着する場合は、それらが突起した形状（トグルスイッチ等）であってはならず、トグルスイッチ以外のスイッチやメーターを装備する場合は、ドライバーと対面する

ステアリングホイールリム全体で形成される平面よりもドライバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

ステアリングホイールの変更は自由とする。

7) 電気回路開閉装置（サーキットブレーカー）

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

8) オイルキャッチ装置

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

この装置は最小限2リットルの容量を有するものでなければならない。

この容器は透明なプラスチック製であるか、透明な窓枠を備えること。

ミッションケースにより後方に位置してはならない。

9) 防火装置

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

- 10) 触媒装置および消音器
触媒装置の装着を義務付け、消音器の装着が推奨される。
 - 11) 排気音量
J A F国内競技車両規則に示された「レース車両の排気音量規制」の検査方法に準じ、排気音量規定値は最大で105 dB (A) 以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。
 - 12) その他
技術委員長によって安全でないと判断された車両は競技に参加できない。
-
18. データロガー搭載及びデータの開示
公式予選上位6位までの車両に、指定されたポータブルタイプのデータロガーを搭載するように指示された場合は、その搭載されたデータロガーの決勝レース中のデータは、V I T Aクラス参加者に開示しなければならない。
 19. 連続優勝をした参加者には、上記18. によるデータロガーを検証した上で性能調整をする場合がある。性能調整の方法はクラブマンレース運営委員会がその権限を持つ。

第4章 本規則の解釈

本規則の解釈について、質疑・混乱が生じた場合各競技会の審査委員会の決定を最終のものとする。

以上
OKAYAMAチャレンジカップレース組織委員会