

2018 GT66 DASH

大会規則書

A.F.O.では、本レースを通じ、モータースポーツへのつながりとして、サーキット走行のルールとマナーを厳守し、安全性と公平性を最優先させたいとレースの楽しさを味わい、ドライビングテクニックの向上を図ります。

さらに、スポーツマンシップを養成し、明るく、健全な社会人を育成するとともに、モータースポーツ人口の拡大を目指して開催します。本レースは、登録票付き軽自動車両のレースとし、スピードB車両を基準に変更出来る部分と出来ない部分を車両規則に記載している。

■ 第1条 大会名称

大会名称：GT66 DASH(NR-A)

■ 第2条 開催場所

1. 筑波サーキット コース2000 304-0824 茨城県下妻市村岡乙 159 0296-44-3146

■ 第3条 開催日

第1戦：2018年 7月29日(日)：筑波サーキット

第2戦：2018年 9月23日(日)：筑波サーキット

■ 第4条 参加申込

1. 受付期間： 第1戦： 6月 18日(月) ～ 7月 29日(月)

第2戦： 8月 20日(月) ～ 9月 3日(月)

2. 申込方法

(1) 参加申込書および車両申告書に必要事項を記入して事務局へ郵送し、参加費は現金書留にて支払う。書類と参加費の双方が揃った時点で正式受理とする。

・申込先

〒141-0031 東京都品川区西五反田 8-8-16 五反田高砂ビル903

ニッサンスポーツカークラブ

3. 参加料金

参加料： 38,800円

※ AFO会費1,000円を含む。

※ いったん受領した参加料金は、いかなる理由があっても返還できない。

※ 電話/FAX/メールのみによる参加申込は認めない。

■ 第5条 競技

1. 参加受付台数

筑波サーキット 30台

2. 大会内容：スタンディングスタートによるレース

公式予選時間、決勝周回数は各大会特別規則書または、公式通知にて示す。

### ■ 第6条 ドライバーの参加資格

1. JAF発行の国内Aライセンス以上の所持者とする。
  - ①ドライバーは心身ともに健康であり、サーキットを走行するにあたり、施設を利用するにふさわしい技量と知識、マナーを有することを前提とする。
  - ②A.F.O.によってそのエントラントの走行が危険、またはその他の理由で施設利用方法が好ましくないと判断された際には、サーキットの走行及び施設利用を拒否される場合がある。
  - ③また、いわゆる反社会的勢力集団・団体、またはそれらに準ずるものも含め、これらに該当する、または関係している者は参加出来ない。後にこの事が判明した場合でも、A.F.O.からその参加者（同伴者含む）に対し、何等の通知催告をする事無く、直ちに参加拒否をする場合がある。
2. 参加申込正式受理後のドライバーの変更は、ドライバーに疾病、けが等やむを得ない事情がある場合に限り、公式予選日の参加確認時まで、その理由を付して変更手数料(10,800円)を添え、競技会事務局に提出し、競技会審査委員会の承認を得なければならない。但し、ドライバー変更は、同一エントラントの場合でのみ変更が可能となる。

### ■ 第7条 参加車両

1. 1998年(平成10年)10月以降に製造された、新安全衝突基準に適合している軽自動車で、自然吸気エンジンを搭載した車両。新車時と異なる型式のエンジンに換装した車両の出走は、公認車検の取得に関わらず認めない。
2. カテゴリー  
道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）に適合した国土交通省認定車両で、第7章スピードB車両（B車両）規定を基準に変更出来る部分と出来ない部分を車両規則に記載され、従った軽車両であり、道路運送車両法による自動車登録番号標（車両番号標）を有し、運行の用に供することができる（自動車検査証の有効期間内）車両。  
車両の区分(カテゴリー)は、自動車登録番号標（車両番号標）付き  
1クラス（M/T）  
2クラス（ATおよびCVT）
3. 車両規則 別紙の「車両規則書」を参照。

### ■ 第8条 ドライバーの装備

装備品は、乗員の保護が最大の目的であり、モータースポーツの安全性をより高めるため各種の装備が必要となる。競技運転者は、自らを保護するという認識のもと、モータースポーツに適した装備品を装着する必要がある。JAF/FIAは、競技用ヘルメット、耐火炎レーシングスーツなど主な装備品について公認しているので、公認された装備品を着用、選定すること。

きつ過ぎる着衣は保護能力を引き下げししまうので、着用者は、これらの着衣がきつ過ぎないことを確実にすること。選手権統一規則、競技会特別規則、各サーキットが独自に定めている規則等が本付則より厳しい装備品（種

類、仕様等)を指定している場合は、それに従うこと。

#### 8.1) 装備品の種類

- |  |      |
|--|------|
| 1) 競技用ヘルメット (フルフェイス)   | 装着義務 |
| JAF公認競技用ヘルメット、または、国際モータースポーツ競技規則付則 J 項のテクニカルリストNo.25に記載された基準に適合したヘルメットの装着。 |      |
| 2) レーシングスーツ (耐火炎レーシングスーツ)  | 装着義務 |
| 3) バラクラバ(目出し帽)(耐火炎バラクラバ)   | 装着義務 |
| 4) レーシングシューズ (耐火炎シューズ)   | 装着義務 |
| 5) レーシンググローブ (耐火炎グローブ)   | 装着義務 |
| 6) 頭部および頸部の保護装置 (FHRシステム)  | 装着義務 |
| 頭部及び頸部の保護装置(FHRシステム)を装着しなければならない。2)から6)は、JAF/FIA公認の物の着用が義務付けられる。           |      |
| 7) アンダーウェア (耐火炎アンダーウェア)  | 装着推奨 |
| 8) ソックス (耐火炎ソックス)  | 装着推奨 |

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

### ■ 第9条 ゼッケン

ゼッケンは1シーズンを通した固定制とする。番号は0を除く1~3桁の数字から選初の参加申込時に第1~第3希望までを記入し、申込書類(参加申込書・車両申告書)と参加費の双方が揃った順番で大会事務局により決定する。ゼッケンは参加者が各自で製作するが、希望者は大会事務局に製作を依頼することができる(別途料金が必要)。

ゼッケンは左右ドア、ボンネット上面/リヤへの貼り付けを義務づける。

ゼッケン番号の判読が困難なときは修正を命じられることがあり、従わない場合はタイム測定を拒否されることがある。

ステッカーなどと組み合わせることは認められるが、定められたサイズのベースにはゼッケン番号しか記載してはならず、また番号を判読する障害になる貼り方は認められない。

サイズや書体は下記を参照のこと。

- ・左右ドア/ボンネット/ルーフ ベースは1辺が約30cm以上で白地の正方形、数字は黒のアラビア数字、書体は一般的なゴシック体、数字の太さは約3cm以上、数字の縦の長さは約25cm以上でなければならない。
- ・リヤ 数字の縦の長さは12cm以上、ベースは白地で数字に準じた大きさ。書体は他の部分と同様。
- ・走行終了後の公道車両検査の際には、ゼッケンベース以外の数字などは、取り外されなくてはならない。

### ■ 第10条 参加受付・車両検査・ブリーフィング

1. 参加受付：参加者はタイムスケジュールに示された時間に下記のをすべて提示のうえ、参加確認を受けなければ出走することができない。

- ・参加受理書、・運転免許証、・JAFライセンス ・その他各誓約書/提出物関連
- ※ 健康保険証も持参することを推奨する。

## 2. 車両検査

すべての参加車両はタイムスケジュールに示された時間に必ず車両検査を受け、合格しなければならない。車両検査は出走可能な状態であり、ゼッケンとトランスポンダーを取り付けた状態で受けること。なおオーガナイザーは必要に応じ、随時車両の検査を行なうことができるものとする。

## 3. 車両の変更

大会に出場する車両の変更は、参加受付期間内に大会事務局に申し出た場合のみ許可される。当日になってからのクラスの変更は原則として認めない。ただし車両やドライバーの状態によりクラス変更を指示する場合がある。その際、獲得したポイントは変更後のクラスに与えられる。

## 4. ドライバースブリーフィング

ドライバーは定められた時間にミーティングに出席しなければならない。

なお、遅刻や欠席した場合はペナルティを与える場合がある。

### ■ 第11条 公式予選・決勝レース

#### 1. 公式予選

公式練習がある場合、公式練習への出走は任意であるが、公式予選には必ず出走し、ラップタイムの計時を受けなければならない。何らかの理由により計時を受けることができなかった場合は、暫定予選結果発表後に大会事務局まで決勝出走願を提出し、審査委員会の許可が出た場合に、決勝レースへの出走を認められる場合がある。決勝出走願を提出したドライバーが複数の場合、そのグリッドは決勝出走願を大会事務局に提出した順番による。

#### 2. 決勝レース

決勝レースは、混走1レース。

### ■ 第12条 スタートグリッドおよびスタート手順

#### 1. グリッド

- (1) グリッドはレコードライン側から予戦中のベストタイム順のスタッガードグリッドとする。複数車両が同一タイムを達成した場合は、先に達成した車両が優先する。
- (2) スタート方法はレッドシグナル減灯によるスタンディングスタート。
- (3) スタートグリッドにつくことができなかった車両が出た場合、グリッド表が発表される以前の場合のみグリッドは詰めるものとする。
- (4) スタートの際、ピット出口は閉鎖される。ピットに残っている車両はスタート後、全車がピット出口を通過し、第1コーナーへ最終車両が達するまでスタートは許可されない。
- (5) スタートだけに限らず、エンジンの押しがけを行ってはならない。

#### 2. スタート手順

- (1) スタート進行では、スタートまで5分前／3分前／1分前／30秒前のボードが警告音とともに表示される。スタート1分前まではエンジンを停止。

- (2) 5分前ボードが提示された後の車両のグリッドへの進入は禁止され、グリッド上での作業もすべて禁止される。ピットに残っている車両は、ピットからスタートすることが認められる。またメカニック以外の者は、速やかにグリッド上から退去すること。
- (3) 3分前ボードが提示された後、オフィシャル、ドライバー以外の全員はグリッド上およびサインガードから退去すること。サインガードは正式スタート後、全車が第1コーナーを通過するまで立入禁止とする。
- (4) 1分前ボードが提示された後、ドライバーはエンジンを始動させること。
- (5) 30秒前ボードが提示された後、グリーンフラッグが提示され、セーフティカー先導によるフォーメーションラップがスタートする。なおフォーメーションラップ中は追い越し禁止で、一定の速度で各々のポジションを保ったまま1周し、再びグリッドに着いてからレッドシグナル滅灯でレースが開始される。
- (6) 何らかの理由でスタートが不可能と判断した場合は、シグナルタワー上で赤旗を掲示し、スタートを延期する。この場合、競技車両は低速で1周し元のグリッドに着くこと。再スタートはフォーメーション開始3分前から進行する。
- (7) トラブル等により、スタート(発進)できないドライバーは窓から手を高く上げ、スタート不可能であることを後続車両およびオフィシャルに伝えること。
- (8) フォーメーションラップのスタートに遅れたり、フォーメーションラップ中のスピンなどで遅れた場合、元のポジションに戻ることはできない。最後尾からスタート、またはピットに入りピットスタートすること。

#### ■ 第13条 ペナルティ・オレンジボール

1. 反則スタートや黄旗追い越しなどの違反者に対し、黒旗と当該車両のゼッケンがメインポスト下で提示される。この場合、当該車両はピットに入り、オフィシャルの指示に従い、指定されたエリアに停止すること。違反の軽重により、審査委員会よりペナルティが掛けられる。  
ペナルティ消化後はレースに復帰できる。ペナルティの為にピットインした場合、同時にピット作業を行なうことはできないが、エンジンをストールさせ、再始動できない場合は競技長の判断によりバッテリー交換など最小限の作業のみ認める場合がある。
2. ペナルティの黒旗を3周以上無視して走行を続けた場合は、審査委員会により当該車両の黒旗を解除し、周回数減算や失格などのペナルティに切り替えられる。
3. オレンジボール、黒旗などがメインポスト下において掲示された車両のチーム関係者は、同時にピットサインなどでドライバーに知らせること。

#### ■ 第14条 ピット・ピットロード・サインエリア

予選、決勝時にのみ、ピットを使用できるが、ピットが割り当てられる場合は、以下に従うこと。

1. ピットは常に清潔に保ち、使用後は必ず清掃すること。
2. ピットでのタコ足配線や無理な電源の確保は、火災や不慮の事故などにつながる恐れがあるので絶対に行わないこと。
3. ピット割り当て表が配布された場合は、原則として指定されたピットNo.を使用しなければならない。  
なお、変更・交換を希望する場合は各チームで交渉後、大会事務局に申し出ること。
4. ピットサインを出すためサインガードに出入りする際は最短距離を横断し、ピットインおよびピットアウト車両に十

分注意すること。またピット作業エリアとサインガードには、18歳未満の者が立ち入ることは一切できないものとし、当該ピットはチームスタッフ全員が責任をもって管理する。

5. 決勝中の燃料補給は禁止とする。
6. 決勝がスタートしてからチェッカーフラッグが振られるまでにパドックに乗り入れた場合、リタイアしたものとみなされ、再度コースへ復帰することは認められない。
7. ピットロードは安全のため、筑波40km/h以下、もてぎ・袖ヶ浦60km/h以下で走行すること。
8. サインガードでの傘の使用や飲食はすべて禁止とする。
9. ピットおよびパドックでは、火気を用いた調理はすべて禁止とする。電気式の調理器の使用は認められる。その場合の電源は各自で持参すること。

#### ■ 第15条 走行中の厳守事項

1. コースはピットロードを含め、いかなる場合でも逆走してはならない。
2. セーフティネットを取り付けていない車両は、運転席側の窓を開けて走行してはならない。
3. ピットロードでのバックギヤの使用を禁止する。バックする場合は、エンジンを停止して手押しすること。
4. 走行中、ドライバーが故意に他の走行を妨害してはならない。また明らかに重大な事故の発生が予測できる行為を行ってはならない。
5. 走行中にコースアウトし、コースに復帰する場合は後方をよく確認し、後続車の走行を妨げないタイミングで復帰しなければならない。また車両チェックのため、しばらくグリーン上を走行してからコースに戻ることに。

#### ■ 第16条 リタイア

1. ピットでのリタイア、イベント中、事故あるいは車両の故障などで、その走行の権利を放棄(リタイア)する場合は原則としてピットに停止し、その旨をオフィシャルに届けるものとする。また、パドックに出た車両はリタイアとする。
2. コース上でのリタイア  
コースにおいて車両が動かなかった為にリタイアする場合は、安全な場所に停止した後、その地点から最も近いポストにいるコースオフィシャルにその旨を届けなければならない。また、レッカー車などの補助（オフィシャルの補助も含む）を受けてのコース復帰は不可とする。
3. 意思表示 オフィシャルに届け出る前に、ヘルメットを脱ぐなどの行為でその意思を表明することがドライバーとしての義務であるが、負傷その他の理由で意思の表明ができない状況にあっては、オフィシャルの判定に委ねる。一般的には車両を放棄した場合リタイアとみなされる。

#### ■ 第17条 決勝の中断と再開

##### ① 赤旗によるレースの中断（緊急停止）

1. 事故等によりコースをクローズせざるを得ない状況が発生した場合、コントロールライン及び全ポストから赤旗を提示し、決勝レースを一時中断する場合がある。
2. この時、走行していた車両及びドライバーは追い越しを禁止（競技中立）してスピードを徐行レベルまで落とし、ピットには戻らず各コースの赤旗ラインまで進み、そこで係員の指示に従い整列停止する事。

赤旗ラインは以下の場所とする。

・筑波サーキット : コントロールラインの1m手前

※この時、計測はすでに打ち切られていて、順位はレース中断の合図が出された時点で先頭車両が完了した周回の1周前の周回完了時点の順位とする。

※また赤旗提示の場合は、コース上に救急車や他の車両、または競技役員が出ている、コースの一部が完全に塞がれている、コース内での高速走行が危険な状態などになっている、などの事態を了解しなくてはならない。

## ② レースの中断及び再スタート（赤旗後の手順）

レースの中断の場合、その後の手順はレース中断の合図が出される直前に、先頭車両が何周回終了していたかによって次のとおり決定される。

ケースA：2周未満

ケースB：2周以上、レース距離の75%未満（小数点以下切り上げ）

ケースC：レース距離の75%以上（小数点以下切り上げ）

## ③ レース再開の手順

### 1. ケースAの場合

- (1)当初のスタートは無効とみなされ、スタートに参加したすべてのドライバーがもとの車両で再スタートに参加できる。
- (2)ただし再スタートに適格であることが確認されたものに限られる。
- (3)再スタートできない車両のグリッドは空席のままとする。
- (4)すべての車両は作業を行うことができる。（燃料補給はできない）
- (5)レース距離は3周減算される。
- (6)ドライバー変更は一切許されない。

### 2. ケースBの場合

- (1)競技は2つのパートに分けられるとみなされ、順位は各々のパートで達成された周回数を合算し、同一周回の場合は最終パートの順位により決定される。
- (2)第1パート（すでに行われたレースの部分）の順位は、レース中断の合図が出た時点で先頭車両が完了した周回の1周前の周回完了時点の順位とする。
- (3)第2パートのレース距離はレーススタート時点の第1パートのレース距離および3周を差し引いた周回数または事務局の決定による。
- (4)第2パートのグリッドは、第1パート終了時の車両の順位により配列される。再スタートできない車両がある場合、空いたグリッドはそのままとする。
- (5)この場合の再スタートに参加できるのは次の各項を満たすものに限られる。
  - a. 最初のスタートに参加した車両であること。
  - b. レースが中止された時点において正式にリタイヤしていないこと。
  - c. 規定のルートを通して自力で赤旗ラインに戻ることができたもの。

d. 技術委員による再スタート（再車検に合格）が認められたもの。

(6)ピットで作業中の競技車両は、赤旗が表示された時点においてもすべての作業を継続することができる。

※赤旗ラインに停車中の車両は、赤旗ラインが解除され、第2パートの自己のグリッドについた時点からスタート5分前のボードが表示されるまでの間、下記を除き作業が許される。

- ・給油（すべての液体の補給）
- ・タイヤ交換（大会事務局の指示がある場合を除く）

(7)同日に再スタートが不可能な場合には他日に延期されるかまたは場合によってはレースが成立したものとみなされる。

### 3. ケースCの場合

(1)レースは完了したものとみなされ、競技車両は車両保管場所へ移動する。

(2)順位はレース中断の合図が出された時点で先頭車両が走行していた周回の2周前の周回完了時点の順位に従って決定される。

#### ④赤旗提示後の再スタート

ケースA及びケースBの再スタート進行は以下のとおり行なう。

(1)中断の合図が出されてから10分後にピットロード出口が閉鎖され、それ以降はピットスタートとする。

(2)中断の合図が出されてから15分後にスタート5分前のボードを表示してグリッド閉鎖し、通常のスタート手順を再開する。ただし、大会事務局が保安上必要と認めた場合のみ、スタート時間を遅らせる場合がある。またスタート態勢が早期にとれると判断された場合は、放送アナウンス等により、スタート手順を短縮する場合がある。

(3)再スタートの方式はローリングスタートとする。手順は以下を参照。

##### ●ローリングスタートの進行手順

スタンディングスタート手順のフォーメーションラップ開始5分前から1分前までの手順は同様とし、フォーメーションラップスタート30秒前の表示から以下に従う。尚、大会事務局がスタート手順を短縮できると判断した場合は、前述のピットロード出口閉鎖以降直ちにフォーメーションラップ開始1分前からのスタート手順を行う場合がある。その場合は、放送アナウンス等を通じ告知され、参加者は競技役員の誘導により、それに従わなければならない。

- a. スタート30秒前ボードの表示後、ダミーグリッドの前方で緑旗が振られ、全車両はグリッド位置順を保ち（追越禁止）つつ、一列でフォーメーションラップを開始する。
- b. フォーメーションラップはオフィシャルカーが全車両を誘導し全車両はこれに従って走行する。
- c. フォーメーションラップに発進することができないドライバーは手をあげてその旨を知らせるものとし、他の全車両がグリッドを離れた後、競技役員のみが当該車両をトラック上で押してエンジンを始動する事が出来る。なお始動できない場合は、ピットエリアに導かれ、正式スタート後、ピットスタートにより競技に参加するものとする。
- d. フォーメーションラップに出遅れた車両及びフォーメーションラップ走行中、不調のため正しい位置を保てなかった車両は最後尾スタートとなる。フォーメーションラップ中一旦後尾についた車両は、スタートまで一切の追越しを禁止される。



- e. フォーメーションラップ中にスタート練習や著しく隊列を乱してはならない。もし乱れた場合は反則スタートとして罰則が適用される。
- f. オフィシャルカーがピットレーンに退去した後も、ポールポジションの車両はそのまま同じ速度を保ちつつ全車両を誘導する。緑色ランプが点灯した瞬間をスタートとするが、全車両はスタートラインを各自通過するまで追い越しが禁止される。

#### ■ 第18条 決勝終了

1. トップの車両がコントロールラインを通過するときコントロールライン前方のメインポストでチェッカーフラッグが表示され、決勝終了となる。
2. チェッカーフラッグの表示を受けた後の追い越しは禁止される。
3. 決勝が終了となった時点でピット出口は閉鎖される。
4. チェッカーフラッグを受けた全車はそのままコースを1周し、ピットロードへ進入する。その後はオフィシャルの指示に従うこと。
5. 正式結果が発表されるまで車両保管となる。

#### ■ 第19条 順位の決定の必要条件

1. 順位判定は最終周回を完了したドライバーのみに対して行われる。(チェッカー優先)
2. チェッカーは、本コース上のコントロールラインでのみ受けたこととする。
3. 走行周回数の75%に達しない車両は順位の設定を受けられない。

#### ■ 第20条 抗議

1. 抗議について
  - ・参加者は自分が不当に処遇されていると判断した場合、これに対して抗議する権利を有している。
  - ・抗議は文書(書式は自由、常識の範囲内で作成)によって行い、抗議料として1件につき20,800円を添え、大会事務局に各抗議の制限時間内に提出されなければならない。
  - ・参加車両に対する抗議書は、抗議対象となる箇所、事項を明確に記載されていなければならない。抗議が受け付けられた場合、それに必要な車両の分解／組み立てに要した費用は、その抗議が否決された場合は抗議提出者、抗議が成立した場合には抗議対象者が支払うものとする。車両の分解／組み立てに要した費用は大会事務局が算定する。
  - ・役員についている競技役員は、たとえ抗議が提出されている場合であっても、それと関係なく自分の権限と義務を執行することができる。
2. 抗議の制限
  - ・車両またはドライバーの参加資格に対する抗議は、その車両の当該競技のスタート1時間前までとする。
  - ・車両検査に対する抗議は、決定直後に提出されなければならない。
  - ・公式予選の結果およびスタート位置に対する抗議は、結果発表後30分以内に提出されなければならない。
  - ・決勝中の規則違反または過失、不正に対する抗議は、決勝終了後30分以内に提出されなければならない。

- ・決勝結果への抗議は、暫定結果発表後30分以内に提出しなければならない。

### 3. 抗議の裁定

- ・抗議の審査にあたり大会事務局は必要に応じ、関係当事者および競技役員を証人として召喚し、陳述を求めることができる。
- ・審査後ただちに裁定が下されない場合、その裁定の発表の日時と場所を明らかにして裁定発表を延期することができる。
- ・大会事務局の裁定結果は、関係当事者(代表責任者1名)のみに口頭をもって通知される。
- ・抗議の関係当事者は、大会事務局の裁定結果に服さねばならない。

## ■ 第21条 参加者の厳守事項

1. すべての参加者は大会中、大会役員の指示に従わなければならない。
2. すべての参加者は大会規則書および車両規則書を熟読して理解し、すべての規則を遵守する。他の参加者や一般の来場者の安全を脅かすような言動をしてはならず、スポーツマンシップに則って行動しなければならない。
3. 許された場所を除いて喫煙は厳禁とする。それ以外の場所での喫煙が発見された場合、ドライバー／メカニック／観戦者を問わず罰金もしくは他のペナルティを与える。なお参加者は自チーム関係者の行動についても責任を負わなければならない。その旨を十分に通達しておくこと。
4. すべての参加者はサーキットの内外を問わず、オーガナイザーや大会役員および大会参加者の名誉を傷つけるような言動の一切をしてはならない。特にインターネットでの誹謗中傷や大会の理念を傷つける行為は、参加拒否などの重大なペナルティを例外なく与えるので十分に注意すること。パドック内での乱暴な運転や前日の過度な飲酒、その他あらゆる部分においても、モータースポーツに愛する者として自覚を持って行動しなければならない。
5. 事故その他障害が発生した場合、オーガナイザーが加入する共済会の範囲及び応急 処置以外の責任は負えない。各自が別途で傷害保険に加入することを推奨する。負傷したドライバーは必ずメディカルセンター内で診断を受けること。診断記録がない場合、共済金がない場合がある。
6. サーキットは指定された場所を除き禁煙とする。  
ピットなどでの喫煙があった場合はドライバー、スタッフを問わずペナルティとして罰金を徴収する。  
ドライバーやチーム監督はスタッフおよび応援に来た者へ必ず喫煙場所について注意を徹底すること。

## ■ 第22条 賞典

1. 決勝賞典  
各クラス1～3位 ... トロフィー

## ■ 第23条 シリーズ賞

参加するすべてのドライバーが対象。合計により最高ポイント獲得者をそのチャンピオンとして認定する。ただし、モデル名と参加車両名が同一の場合に限りポイントが加算される。シリーズの優秀なドライバーに対し、その榮譽をたたえ各クラス1～3位に賞典が授与される。

● クラス別ポイント表

| 出走台数/順位 | 1位 | 2位 | 3位 | 4位 | 5位 | 6位 | 7位 | 8位 | 9位 | 10位～ |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|
| 1～4台    | 12 | 10 | 8  | 1  | 1  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0    |
| 5～10台   | 15 | 12 | 10 | 8  | 6  | 4  | 1  | 1  | 1  | 1    |
| 11台以上   | 20 | 15 | 12 | 10 | 8  | 6  | 4  | 3  | 2  | 1    |

※ 予選でポールポジションを獲得したドライバーに2ポイントを与える。

(2グループ制レースの場合は、各グループのポールポジションに1ポイントを与える)

※ 決勝でファステストラップを記録したドライバーに1ポイントを与える。

※ ポイントは決勝を完走したドライバーのみに与えられる。

※ ポールポジションおよびファステストラップを記録したドライバーが決勝を完走できなかった場合、ポイントは与えられない。

※ シリーズ全戦に出場するとボーナスとして10ポイントが加算される。ボーナスポイントは第4戦のエントリーが受理された時点で確定とする。

※ 同ポイントの場合の順位は上位得点の回数が多い者を優位とし、さらに同一の場合は最終戦の成績による。さらに同一の場合、オーガナイザーによって決定する。

■ 第24条 規則の変更

大会規則・車両規則を含め、すべての規則は安全性や公平性を優先し変更される可能性がある。変更された規則の内容、および適用される時期は公式ウェブサイトで開催される。

※ 本規則はA.F.O.が監修する筑波サーキット、ツインリンクもてぎおよび袖ヶ浦フォレストレースウェイで開催する、『GT66 DASH』に適用されます。イベントに関するご意見やご要望は、A.F.O.へお問い合わせ下さい。

ご質問はA.F.O.(info@afo.tokyo)までお気軽に！

本規定は、2018年JAF国内競技車両規則第3編第5章スピードB車両規定（一部改造制限追加）に準拠したGT66 DASH車両規定である。記載ない部分に関しては、スピードB車両規定に準ずるものとする。

### ■ベース車両

1. 1998年(平成10年)10月以降に製造された新安全衝突基準に適合している軽自動車で、自然吸気エンジンを搭載した車両。
2. 新車時と異なる型式のエンジンに換装した車両の出走は、公認車検の取得に関わらずすべて認めない。
3. 車検を取得している車両であり、以下の車両規則に従い、公道を走行できる車両でなければならない。

### ■エンジン系

- 1-1：エンジン本体：純正部品の旋盤加工／溶接／研磨など機械加工は禁止。
- 1-1-1：ピストン：純正スタンダードサイズのみ使用でき、排気量アップは認めない。
- 1-1-2：カムシャフト：部品の変更は、同一エンジン型式の純正部品に限って使用を認める。
- 1-1-3：エンジンを載せ換える場合は、車検証上で同一型式(構造変更が必要ない場合)であれば気筒数や年式に関係なく認められる。
- 1-1-4：ブローバイガス還元装置は取外さないこと。
- 1-2：フライホイール  
基本車両に設定されている純正部品への変更は許される。
- 1-3：エンジンマウント  
エンジンマウントは市販品に限り変更を認める。ただしエンジンマウント位置の変更、エンジンマウント本体の加工は認められない。樹脂などを注入する程度の補強は認められる。
- 1-4：ラジエーター関連  
ラジエーター、サーモスタット、ラジエーターキャップ、ラジエーターホースの変更は認められる。水温計センサーを取り付けるためのラジエーターホースへの加工も認める。ラジエーターファンを強制的に作動させる、ON/OFFスイッチの装着も可能。
- 1-5：オイルクーラー関連  
オイルクーラーの装着は認められるが、フィルターを移動する場合は安全な位置でなければならない。油温計や油圧計のセンサーを取り付ける加工、オイルパンの容量アップやバツフル加工も安全であれば認められる。
- 1-6：バッテリー バッテリー位置の変更は認められるが、重量に耐えうる台またはホルダーを使い、確実に固定すること。室内に移動する場合は、ドライバッテリーを除き金属板で隔壁しなければならない。容量および取り付けブラケットの変更も可能だが、ボディにアースされていない側の端子(+)は短絡を避けるため、確実な方法で絶縁すること。
- 1-7：ECU  
フューエルインジェクション装置の部品（エンジンコントロールユニット、インジェクター、コネクター、プレッ

ャーレギュレーター、エアフローメーター等を含む)は流入する空気の量に影響がなければ、改造または交換することが許される。

1-8：点火系

ハイテンションコードやプラグの変更、アーシングなど点火系パーツの装着は認められる。同時点火への変更も可能。

1-9：燃料系 燃料タンクの加工、コレクタータンクの装着、安全タンクへの変更はすべて認められない。インジェクター容量や燃料ポンプ吐出量の変更も不可とする。燃料は通常のカソリンスタンドで購入できる製品に限り、レースガスなどの使用は認めない。カソリン添加剤も認めない。

1-10：吸気系

エアフィルターは自由。ただし、エアフィルターボックスは当初のままではなければならない。フィルターボックス前部に位置するボルトあるいはバンド等により装着されたパイプ、ダクトおよびフィルターボックスとキャブレター、あるいはスロツトルボディ間のホースに補助的に取り付けられている装置(吸気音防止レゾネーター、ブローバイガス循環ホース等)を取り外すことができる。ただし、取り外した後の穴は完全に塞がなくてはならない。耐熱バンテージや導風板の装着も認められる。

1-11：スロツトルボディ

ベンチュリーの直径あるいはスロツトル開口部を変更することはできない。

1-12：排気系

排ガスや音量など、保安基準に適合する範囲内であれば、マフラー(フロントパイプ/センターマフラー/リヤマフラー)に限って変更が認められる。触媒およびエキゾーストマニホールドは純正を使用し、位置の変更や加工はすべて禁止。マフラーの出口は後方のみで、サイド出しなどは認められない。

■足まわりとブレーキ

2-1：ブッシュ類(アーム類は除く) 強化品への変更が認められる。ピロボールも使用できる。

2-2：スプリング

自由長やレートの変更は自由だが、常に9 cm以上の最低地上高が確保されており、縦方向に遊びがない状態でなければならない。

2-3：ショックアブソーバー：

材質を含み自由。但し、カーボン材は使用できない。車高調整機構(ネジ式、Cリング等)を伴うものに変更(使用)すること、ならびにスプリングの受け皿を変更することができる。アッパーマウントをピロボール(キャンバー調整機構のみ付加されたものを含む)に変更することができる。別タンクの車体への取付けを含み、別タンク式のものに変更(使用)することができる。ただし、それらの数、形式、作動原理は変更してはならない。遠隔操作による減衰力調整機構への変更は許されない。

2-4：スタビライザー：

ブッシュ・ブラケット(リンクを含む)を含み変更および装着することができるが、取付けはボルトオンによるものとし、車室内から調整可能であってはならない。また、同一車両型式に当該部品が装着されていないものがある場合にのみ、取外すことができる。

2-5：アーム(ロアアーム、テンションロッド等)を加工せずに接手部をピロボールに変更することができる。

2-6：制動装置 ボルトオンで装着可能なブレーキパッド／ローター／ホース／キャリパー／マスターシリンダーなどの装着が許される。またバックプレートの取り外しは認められ、マスターバックの取り外しは認められない。

※ ドラムブレーキからディスクブレーキへ変更する際は、必ず構造変更検査に合格した書類を持参すること。

### ■駆動系

3-1：クラッチ ディスク／カバー／ホースの変更が認められる。

3-2：トランスミッション：ファイナルギヤを含め、変更が認められない。

3-3：ディファレンシャル：ボルトオンで取り付けられる機械式LSDの使用が認められる。

3-4：駆動方式：ベース車両の駆動方式を変更することはできない。

3-5：ATからMTまたはMTからATへの換装：ナンバー付き車両は必ず構造変更による検査に合格した車両とする。

### ■タイヤとホイール

4-1：タイヤ＆ホイール タイヤ＆ホイールは下記の要件をすべて満たさなければならない。

A) タイヤサイズは自由だが、4輪は同一の銘柄、同一のサイズとする。

B) ホイールのオフセットは自由で、4輪とも同一である必要はない。

C) ホイールナットの材質および形状の変更は許される。

D) タイヤへの加工は認められない。

※ タイヤの加工は特に悪質な違反と見なす。

E) タイヤとホイールは、いかなる場合も他の部分と接触してはいけない。

F) レース終了後を含み、スリップサインが出てはならない。

G) ホイールのバランスウェイトにはテーピングを施し、走行中に脱落しないよう処置すること。

H) 他車と接触したときのダメージを軽減するため、ロングタイプのホイールナットを装着する場合は、タイヤを真上から見た状態のときに、ホイールナットの先端がタイヤおよびホイールの最外縁部より飛び出してはならない。

4-2：使用タイヤ

タイヤは一般市販ラジアルのみ、スリックタイヤは禁止。

タイヤは予選と決勝を通じて4本しか使用できず、車検時にマーキングが施される。

パンクなどやむを得ない理由で車両申告書と異なるタイヤを使う場合は、参加受付時に申告し事務局の許可を受けなければならない。

マーキングされたタイヤを交換する場合は必ず技術委員長へ申告しなければならず、マーキング後にタイヤを交換した場合、決勝は最後尾グリッドからのスタートとする。

### ■ボディ

5-1：ボディ補強 ボルトオンの補強バーなどを取り付けることは認められるが、スポット増しを始め溶接などによるボディ補強はすべて禁止する。また、リベットによる補強も禁止とする。

発泡ウレタンの注入など、ボディの加工を伴わないものは認められる。

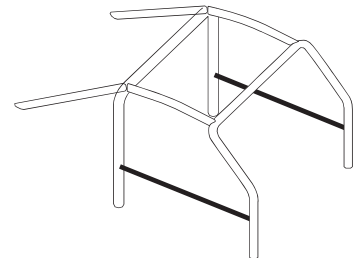
事故などの修理で必要とされる溶接は認められるが、内容および箇所を必ず事務局へ申告すること。申告のないまま再車検などで発覚した場合はペナルティの対象となる可能性がある。

## 5-2：ロールケージ

### 1) 全般

ロールケージは6点式以上で運転席側・助手席側に1本以上のサイドバーが装着されていなければならない。その素材はスチールまたはクロモリとしてアルミ素材のものは許可されない。

使用可能な材料は、メインアーチ部については40ミリφ以上で、スチールの引き抜き鋼管材の場合は肉厚2ミリ以上、クロモリ鋼の引き抜き鋼管材の場合は肉厚1.6ミリ以上とする。追加バー、補強バーに関して衝撃時に乗員が接触する可能性があるように取付けてはならない。



### 2) 取り付け

JAF国内競技車両規則の2007年以降の第1編レース車両規定の第4章「公認車両および登録車両に関する安全規定」に従うこと。

サイドバーの取り付け位置は、ドライビングポジションをとった状態でシートの座面より最低200ミリ以上の位置が望ましい。フロントアーチとメインアーチに装着するブラケットは、ロールバーに直接溶接しなければならない。サイドバーのジョイント部は、ブラケットを介して脱着可能なボルト留めも認められる。

### 3) 防護の為の被覆

ドライバーを保護するため身体がロールケージに接触する可能性がある箇所には、防護のための衝撃吸収の被覆が施されていなければならない。

## 5-3：モノコック モノコックの変更および改造は認めない。

## 5-4：軽量化

- ・ボンネットやリヤゲートなど軽量部品が使用できる。軽量なものに変更した場合は必ずボンネットピン・ファスナーを用いて確実に固定し、走行中に脱落など無いようにすること。
- ・競技中は乗車定員に関わらず助手席や後部座席の取り外しが認められる。
- ・アンダーコートや内装の取り外しは安全性に影響ない範囲で認められる。

## 5-5：ボディ加工

- ① ホイールアーチのフランジ部はタイヤとの接触を避けることを目的とした内側への折り曲げ及び、フェンダー取り付けに伴う最小限の加工は許される。又、合成樹脂の場合、その部分を最小限切除することができる。
- ② ロールバー、消火器、シートベルト取付けのための必要最小限ボディ加工は認められる。
- ③ リアトランクへのリアスポイラー又はウイング取付け穴加工は認められる。
- ④ 外部部品の交換もしくは装着するための最小限の加工が認められる。
- ⑤ フロントバンパーホースメント及びリアバンパーホースメントを取り外してはならない。
- ⑥ 車体の補強は、使用される材料が当初の形状に沿いそれと接触していれば許される。複合材による補強は片面にのみ許される。補強によって標準品の取り付けに影響があってはならない。

## ■外装

1. 著しく生産仕様と異なる外観であること。又、著しい損傷なきこと。
2. 各条項で認められているものを除き、車体まわりに追加・変更等する蓋然性が高く、安全の確保及び公害の防止上支障がない JAF 国内競技車両規則道路交通法第 4 編付則に定める「アクセサリ等の自動車部品」の取付け、取外し、変更は許される。
3. 下記部品を装着、交換することができる。ただし、いずれの場合も道路交通法に合意した寸法、角 R を厳守し国土交通省が法規適合検査を行う構造変更及び記載変更を行わなければならない。又、一般に入手可能で販売されている製品のみ装着が許される。

### 6-1：自動車登録番号標（ナンバープレート）

・大会中において如何なる場合にも前面及び背面ナンバープレートの取り外しは許されない。但し、前面ナンバープレートの位置をエンジン冷却を目的に移動することが許されるが 当核位置は道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）に適合させた状態でなければならない。

6-2：空力装置（エアロパーツ） 保安基準に抵触しない限り問題ないが、ボディ幅が軽自動車のサイズを超えるフェンダーなどは認められない。構造変更を行なったとしても禁止とする。バンパーのダクト加工などは認められるが、リアバンパーの下半分をカットするなど、元の形状と外観が大きく変わる加工は認められない。著しい加工と判断された場合は出走を認めない可能性がある。

### 6-3：ガラス

フロントガラスを変更する場合は、新車時に装着されていたものと同じ合わせガラスに限り認める。

アクリルガラスの使用はフロント・サイド・リヤとも認められない。

フロントおよびフロントサイドガラスへの塗装、色付きフィルム貼り付け、ステッカーの貼り付けはすべて認められない。

サイドおよびリヤガラスは保安基準に抵触せず、かつ視界の妨げとならない限り、色付きフィルムやステッカーの貼り付けを認める。

6-4：ボンネットおよびリヤゲート 安全な範囲での変更および加工が認められるが、ボンネットピンなど確実な方法で固定すること。リヤゲートのダンパーはガス抜き、ピンで固定することを推奨する。

ボンネットピン及びファスナーを装着する場合は、道路運送車両の保安基準第18条車体及び車枠の外装基準内、細目告示22の基準内であること。

注意：従来のボンネットピンなどは突出している部分が鋭く保安基準に適合しませんので、

A.F.O.では、AeroCatchをお勧めします。

6-5：室外ミラー 保安基準に抵触しない範囲で、室外ミラーの変更を認める。

### 6-6：ドア

軽量ドアの装着、サイドドアビームの切断など加工はすべて認められない。

純正サイドドアビームと同等以上の強度を確保したサイドバーを装着した場合のみ、純正サイドドアビームの切断や取り外しが認められる。

### 6-7：牽引フック

車両の前後に可倒式またはケーブルループ式の牽引フックを取り付けなくてはならない。但し、下記要件の②を



満たすこと。

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

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

鉄製けん引用穴あきブラケットは下記の要件を満たすこと。

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

## ■内装

7-1：エアコンおよびヒーター、デフロスタ装置の取り外しは認められず、いかなる場合でも正常に作動しなければならない。エアコンベルトの取り外しも禁止する。

7-2：補助メーター 電気式メーターに限り、追加メーターを装着することが認められる。ただし純正メーターは当初の機能を保持していなければならない。取り付け方法と位置に関しては、乗員の保護と視界の確保を考慮すること。

7-3：座席 バケットシートへの変更を認める。ただしシートを車体フレームへ直に取り付けることや、スライド機構がないシートレールは認められない。

7-4：ステアリング ステアリングボスを含め、保安基準に抵触しない範囲での変更が認められる。なおエアバッグ付き車両は、競技中はエアバッグコンピューターのコネクタを外すなど、作動をキャンセルさせなければならない。また、公道車検の際にはコネクタを復元していなければならない。

7-5：シートベルト

- 1) 既設の3点式安全ベルトを変更することなく、FIA国際モータースポーツ規則付則J項第253条-6に記載された基準No.8853/98および8853-2016の5点式以上の安全ベルトを装着すること。装着に関してはJAF国内競技車両規則「レース競技における安全ベルトに関する付則」に従い装着すること。※2017年以降に製造されたシートベルトに関しては全て6点式以上とする。
- 2) 6点式安全ベルトは競技走行中のみ装着することが許される。したがって、それ以外の通常走行時は既設の安全ベルト(3点式)を装着すること。
- 3) 運転席側に6点式以上のシートベルトを装着しなければならない。また、取り付けに際しては十分な強度を確保すること。外観上、傷などが無いこと。
- 4) シートベルトはFHRに対応したものの使用すること。また、JAF国内競技車両規則「レース競技における安全ベルトに関する付則5、維持、管理と寿命」に記載された有効なラベルを有するものとし、その期限内のもののみ使用できる。バックルはクイックリリースシステムタイプのものを使用すること。(FHRの部分は2インチであること。)

- 5) シートベルトはFHR 対応で、後部の取り付けも1カ所ではなく2カ所でベルトがシート背後で交差するタイプとする。なお、後部の取り付けが1カ所のシートベルトは使用禁止とする。

7-6：後方視界

1つのルームミラー及び2つのサイドミラーを装着しなければならない。また、室内ミラー 純正ミラーに被せるタイプのミラーを装着している場合は、競技中に限り取り外すこと。

7-7：消火装置

消火器：2 kg以上の手動消火器および自動消火器とし、JAF 国内競技車両規則 第4章-5条消火装置 - 消火系統および FIA 国際モータースポーツ規則付則 J 項第 253 条に記載された事項に適合したものを搭載すること。

■その他

- 8-1：規則書に記載されていないパーツや加工については、車検対応であれば装着を認める。ただし、それを証明できる書類（証明書／パンフレット／カタログ／強度計算書など）を必ず携行し、車両検査が求めた際は速やかに提出しなければならない。車検対応であることが証明できない、または書類を提出できない場合は、車両規則違反としてペナルティを適用するので注意すること。
- 8-2：車輛製作のコストを抑え、どこにでもある当たり前の車輛でレースを楽しむことが基本理念であり、特にプライベートを想定したクラスであることから、その枠から大きく逸脱するチューニングを施した車輛は、レース当日に参加できない場合がある。
- 8-3：サーキットまで自走する車両で、音量や車高などが著しく保安基準を逸脱していると判断した場合、任意で公道走行チェックを実施する。対象はすべての参加車両もしくは該当する車両、いずれの可能性があるので十分に注意すること。

■■■必ずお読み下さい■■■

本カテゴリーは、“楽しく・安全に・公正に”という、モータースポーツ本来の目的を関わるすべての人や団体で追求するイベントです。

ビギナーにも分かりやすいよう、規則などは公認レースに比べ簡潔に書いてありますが、くれぐれも拡大解釈したり、「書いてない＝やっていい」と勝手に判断しないようご注意ください。

経験者であればあるほど、車両規則の抜け道やグレーゾーンに気付くことも多いでしょう。

しかし、経験者の方々にはビギナーにとって教科書といえる存在です。自らが率先してレギュレーションを遵守し、また走り方においても手本となっただけの事を期待しています。

また安全面については、規則書に記載してあるのが最低条件です。

モータースポーツの敷居を下げること、安全性の軽視はまったく別の問題です。自分の身を守るだけでなく、相手にケガをさせないこと、相手を加害者にさせないこと、サーキットなど施設に被害を与えないこと。

そういったことまでご配慮のうえ、イベントを長続きさせるため安全な車両を製作するようお願い致します。

特にプロショップ・パーツメーカー・公式競技の経験者の方々には、車両製作／走行マナー／パドックでの立ち居振る舞いなどを含め、すべてのエントラントの見本となっていただければ幸いです。

※この車両規則は筑波サーキット、ツインリンクもてぎおよび袖ヶ浦フォレストレースウェイで開催する、『GT66 DASH』に適用されます。上記サーキット以外で開催される同じレギュレーションを用いたイベントに関しては、A.F.O.では回答する立場にございません。他イベントに関するご意見やご要望は、それぞれのオーガナイザー様へお問い合わせ下さい。

本規則は「東北660選手権」使用の規則を公認レースで使用出来るように致しました。