

2020 年度版



第1戦	3月 8日 (日)	ツインリンクもてぎ	フルコース (4.8013km)
第2戦	4月12日 (日)	ツインリンクもてぎ	フルコース (4.8013km)
第3戦	5月31日 (日)	筑波サーキット	コース 2000 (2.045 km)
第4戦	7月11日 (土)	ツインリンクもてぎ	フルコース (4.8013km)
第5戦	9月20日 (日)	筑波サーキット	コース 2000 (2.045 km)
第6戦	11月15日 (日)	筑波サーキット	コース 2000 (2.045 km)

公 示

これより明記いたします全ての Regulation は皆様のレース参加に当り、公平且つ安全なレースを円滑に楽しく開催できることを目的に企画設定した Regulation の為、参加する皆様は必ず厳守して戴きますようお願いいたします。Series Sporting Regulation はレース参加の方法、及び賞典内容を、Technical Regulation は参加車両の許される改造範囲等を詳細に明記しております。

Series Sporting Regulation 及び、Technical Regulation に明記されていない Regulation 内容に関しては、JAF 国内競技規則及びその付則、JAF 国内競技車両規則、各サーキット発行の一般競技規則書、各レースオーガナイザー発行の競技会特別規則書、競技会公式通知書及び、各競技会のオフィシャルの指示にエントラントの義務として必ず従って下さい。

Sporting Regulation

第 1 章 総 則

第 1 条 競技会

本レースは、一般社団法人日本自動車連盟 (JAF) 公認のもと、国際自動車連盟 (FIA) のモータースポーツ競技規則、JAF 国内競技規則、本 Series Sporting Regulation、各サーキット発行の一般競技規則及び各レース競技会特別規則に従って開催される。全てのエントラントは、これらの諸規則に精通して、これらを遵守すると共に、各オーガナイザー及びオフィシャルの指示に従う義務を負うものとする。

第 2 条 組織

本レースは、VITA TROPHY RACE ASSOCIATION(以下 V.T.R.A. とする) 統括のもと、ニッサンスポーツカークラブ (SCCN) , ツインリンクもてぎ (TRM), エムオースポーツクラブ (M.O.S.C.), により、一般社団法人日本自動車連盟公認によるレース競技会がそれぞれ組織され本レースを盛り込み開催される。各競技会組織委員会、競技会審査委員会、及び競技長、その他オフィシャルは、各競技会特別規則書に示される。

第 3 条 開催日及び開催場所

～ 1) 筑波サーキット コース 2000 (2.045 k m)

- ・ 5月31日(日) …… 第3戦
- ・ 9月20日(日) …… 第5戦
- ・ 11月15日(日) …… 第6戦

～ 2) ツインリンクもてぎ フルコース (4.8013km)

- ・ 3月 8日(日) …… 第1戦
- ・ 4月 12日(日) …… 第2戦
- ・ 7月 11日(土) …… 第4戦

第 4 条 開催種目

○ VITA Trophy (VITA-01) 賞典については本規則第 48 条に従う。

第 5 条 オーガナイザー

・ 株式会社 モビリティランド 【第 1 戦】

〒 321-3597 栃木県芳賀郡茂木町楡山 120-1

(株)モビリティランド ツインリンクもてぎ

モータースポーツ課 レース事務局

TEL 0285-64-0200 FAX 0285-64-0209

・ ニッサンスポーツカークラブ (SCCN) 【第 2 戦、第 4 戦、第 5 戦、第 6 戦】

〒 141-0031

東京都品川区西五反田 8-8-16 五反田高砂ビル 903

TEL 03-6421-7967 FAX 03-6421-7968

・ ビクトリーサークルクラブ (VICIC) 【第 3 戦】

〒 250-0012

神奈川県小田原市本町 4-3-43

TEL 0550-78-0128 FAX 0550-78-0128

第 6 条 参加車両

ウエストレーシングカーズ製 VITA(VITA-01) とする。

第7条 レース区分・クラス区分およびレース周回数

ウエストレーシングカーズ社により NPC13 搭載エンジン (1NZ) と NPC131 搭載エンジン (1NZ: ウエストレーシングカーズ社により封印済み) の 2 種類のエンジンがあるため、新型 / 旧型エンジンのクラスで行う。クラスはゼッケンベースのカラーで下記の通り分けることとする。また、エントラントは、参加申込書にクラス記号を必ず記載しなければならない。記載が無い場合は別途ペナルティーの対象になる場合がある。

NPC13 搭載エンジン : Y-1 : ゼッケンベース: イエロー (黄色)

NPC131 搭載エンジン(封印済み) : W-2 : ゼッケンベース: ホホワイト (白色)

レース区分	クラス区分	サーキット	決勝出走台数	完走周回数	周回数
VITA TROPHY	VITA	筑波 コース2000	3 0 台	1 0 周	1 5 周
		もてぎフルコース	4 5 台	7 周	1 0 周

※完走は 7 0 % (小数点以下切り捨て) とする。

※参加台数が少ない場合は他のクラスと混走する場合がある。

※耐久レースは別途定める。

第2章 エントラント

第8条 エントラント

- ～ 1) エントラントは、有効な JAF エントラント許可証を所持するものでなければならない。ただし、ドライバーがエントラントを兼任する場合はその限りではない。
- ～ 2) ドライバー・ピットクルーの指名登録
エントラントは、本規則ならびに特別規則書に定められた資格を有するドライバー、ピットクルーの指名登録を行い、参加料、各サーキットの共済会費または、オーガナイザーが定める保険料を納入して期限内に参加申し込みの手続きを行わなければならない。また、ドライバーは V.T.R.A. 指定のスポーツ安全保険に加入しなければならない。
- ～ 3) ドライバー・ピットクルーならびにゲストに対する義務と責任
エントラントは自分が指名したドライバー、その他チームのピットクルーならびにゲストに対して、諸規則の遵守と安全の確保について徹底させておく義務があり、これらの人々の言動や事故についてその最終的責任を負わなければならない。ただし、ドライバー、ピットクルーならびにゲストも同様にそれぞれの責任を負うものとする。
- ～ 4) 競技出場義務
参加が正式に受理されたエントラントは、国際モータースポーツ競技規則付則 J 項、または国内競技車両規則に従って完全に車両を整備しドライバーその他のクルーとともに、必ず競技会に出場するものとする。なお、エントラント本人が出場できない場合は必ず書面をもって代理人を指名しなければならない。
- ～ 5) 参加の取消し
エントラントは、参加申し込み後に参加取消しを行う場合には、その理由を付した書面を大会事務局宛に提出しなければならない。ただし、締切日以降の参加取消しに対する参加料の返却は行わない。
- ～ 6) 証明書類およびテクニカルサポート
エントラントは、自己の車両に関する仕様、改造、変更等の詳細について生産者が証明する書類、(FIA・JAF によって公認された車両にあっては公認書) を必ず携行し、必要に応じて提示しなければならない。

第9条 ドライバーの資格

- ～ 1) 参加資格
すべてのドライバーは有効な運転免許証を所持し (限定 A ライ所持者は除く) JAF の本年度国内競技運転許可証 A クラス以上を所持していること。
① 20 歳未満のドライバーは、参加申し込みに際し、親権者の承諾書に印鑑証明書 (3 ヶ月以内有効) を添えて提出しなければならない。
- ～ 2) 補欠ドライバーとして指名登録される者の資格は本規則第 9 条～ 1) に要求されるものと同じでなければならない。
- ～ 3) ドライバーの選任
①参加者は 1 台の参加車両に対し、正ドライバー 1 名と補欠ドライバー 1 名を指名登録することができる。ただし、補欠ドライバーを登録する場合は第 16 条にて規定する料金を添えるものとする。
②補欠ドライバーは正ドライバーとして他の参加車両に登録されてもよい。
- ～ 4) ドライバーの変更
①ドライバーの変更は、当該車両の補欠ドライバーとして登録されている者に限り許される。ただし変更の際には、変更の旨を届け出る書類および第 16 条にて規定する料金を大会事務局に申し出て大会審査委員会の許可を得なければならない。
②ドライバーの変更は、当該レースの参加受付終了まで許される。
- ～ 5) V.T.R.A. が特に認めるドライバー。

第10条 ピットクルー（メカニック）

- ～1) 本競技会に参加が許されるピットクルーは満16歳以上で、参加者によって指名登録され、第11条による共済会・保険加入手続きを完了したものでなければならない。
- ～2) 参加者はピットクルーの中から1名をピット責任者（チーフメカニック）に選任して指名登録しなければならない。
- ～3) ピットクルーの登録はピット責任者を含み3名までとする。
ただし、追加クルー1名につき第16条にて規定する料金を添えて申し込みをした場合チームのピットクルーは計5名まで認める。
- ～4) 車両のメンテナンスにあたるものは作業に適した衣服を着用していなければならない。

第11条 各サーキットの共済会・オーガナイザー指定の保険の加入手続き

- ～1) 各レースオーガナイザーの指定する保険に加入しなければならない。

第3章 参加申し込み

第12条 参加申し込み

- ～1) 参加申し込みは下記の書類に完全に記入した上で、参加料と必要なMS共済会費またはオーガナイザー指定の保険料、ならびに補欠ドライバーを登録しているチームは補欠ドライバー登録料を添え、現金書留にて申し込まなければならない。（締切日消印有効）
 - ①参加申込書（誓約書・承諾書の署名を含む）
 - ②車両仕様書
 - ③MS共済会（保険）加入申込書（ピットクルー登録申請書）
 - ④印鑑証明書（20歳未満のみ）
- ～2) 参加申し込み受け付け
受付期間は第4条に示す。
 - ・開始 各戦とも基本30日前
 - ・締切 各戦とも基本20日前締切日2日前以降に発送する場合は、発送の事実を大会事務局に電話で通知しなければならない。
- ～3) 参加申し込み先
第5条に示す。

第13条 参加受理と参加拒否

- ～1) 参加申し込み者に対しては、締切後7日以内にレース大会事務局から参加受理または参加拒否が発送される。
- ～2) 参加申し込みが正式に受理された参加者には、主催者より正式参加受理書が郵送により交付される。（但し、指名登録されたドライバー、メカニックなどの身分証は郵送により交付される場合と、受付の際に渡される場合とがある。）
- ～3) 参加を拒否された申し込み者に対しては、参加料が返還される。（ただし、事務処理経費として第16条にて規定する料金を差し引く。）
- ～4) 参加を受理された後、参加を取消す申し込み者には参加料は返還されない。
- ～5) 選手受付を行った後、公式車検、公式予選に出場できなくなった場合は、すみやかに大会事務局まで届け出なければならない。

第14条 参加受付（書類検査）

参加申し込みが正式に受理された参加者は、公式通知に示された日時および場所で行なわれる参加受付時に下記の書類を提示もしくは提出しなければならない。

- ①正式受理通知書
- ②参加者許可証
- ③運転免許証
- ④競技運転者許可証
- ⑤各サーキットライセンス他
- ⑥その他提出物がある場合は受理書に示す。

第4章 料金規定

第15条 参加料（税込）

- ～1) 筑波 ￥44,000.- / 1戦
- ～2) ツインリンクもてぎ
TRMC-S, S MSC 会員 ￥44,000.- / 1戦
非会員 ￥49,500.- / 1戦

第16条 料金規定

1. 筑波、もてぎ（～9月まで）
 - ～1) 補欠ドライバー登録料……………5,500円(税込み)
 - ～2) 追加ピットクルー登録料……………2,200円(税込み)
 - ～3) (1) ツインリンクもてぎ・鈴鹿 MS共済暫定会費
 - ①ドライバー……………7,000円
 - ②ピットクルー……………500円
 - ～4) ドライバー変更手数料……………11,000円(税込み)
 - ～5) 参加取消事務手数料……………2,200円(税込み)
 - ～6) トランスポンダー補償料……………55,000円(税込み)
 - ～7) ピットサインマン腕章(1枚につき)…1,200円(税込み)
 - ①レース終了後1時間以内に腕章を返却すること。
 - ②紛失した場合に支払うものとする。
 - ～8) 車両変更手数料(1台)……………11,000円(税込み)
 - ～9) 再車検料(1台)……………22,000円(税込み)
 - ～10) 再プリーフィング手数料(1名)…22,000円(税込み)
 - ～11) 抗議料(1件)……………JAF規定料金※準国内競技

第5章 エントラントの遵守事項

第17条 エントラントの遵守事項

- ～1) エントラントおよびドライバーは、参加申し込みの際に必ずJAF国内競技規則4-15で定める誓約書に署名しなければならない。
- ～2) すべてのエントラントは上記誓約の主旨に従い、明朗かつ公正に行動し、言動を慎み、スポーツマンシップののっとったマナーを保たなければならない。
- ～3) エントラントは、競技中または競技に関係する業務については、薬品などによって精神状態をつくったり、飲酒してはならない。また許された場所以外で喫煙してはならない。
- ～4) エントラントは、主催者や大会後援協賛者、大会審査委員会、オフィシャル(競技役員)の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。
- ～5) 参加代表者は、自分の行動はもちろん、自チームのドライバー、ピットクルー、ゲストなど全員の行動について責任をもたなければならない。
- ～6) ドライバーは、必ずドライバーズプリーフィングに出席しなければならない。ドライバーズプリーフィングに遅刻、もしくは欠席したドライバーは再プリーフィングの対象となる。再プリーフィング手数料は第16条にて規定する料金とする。
- ～7) 本条項の違反に対する罰則はエントラント、もしくはドライバーに課される。

第18条 身分証と通行証

- 各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。但し、以下の点には特に注意しなければならない。
- ～1) 交付されたエントラントの身分証は、競技会期間中、確認しやすい位置に必ず着用していなければならない。
 - ～2) エントラントのサービスカーは、大会事務局が交付する通行証に車両ナンバーを記入し、貼付しなければ、各エリアへの通行ができない。
 - ～3) 参加車両および部品、工具を搬入するために必要な通行や積み降ろし作業は、オフィシャルの指示に従って行わなければならない。
 - ～4) パドックおよび各サーキット内における通行、駐車、行動の指示は公式通知と案内標識によって示される。エントラントはこの指示に従わなければならない。
 - ～5) 交付された身分証や通行証は、他に貸与したり複製/転用してはならない。
 - ～6) 身分証、通行証を紛失または破損した場合は、事務局に再交付の手続きをとり再交付を受けること。
 - ～7) 各サーキットにて貸与されるもの(トランスポンダーを除く、ピットマン腕章など)は、レース終了後1時間以内に返却しなければならない。

第19条 ピットの使用

- 各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。但し、以下の点には特に注意すること。
- ～1) 割り当てられたピットをエントラント相互で交換・変更する場合は、互いに了承しあった上で、大会事務局に申し出て、許可を受けなければならない。
 - ～2) ピット内ではタバコ等一切の火気を取り扱わないこと。また、使用後は清掃すること。
 - ～3) サーキットにおいてピットを割り当てられた場合：
 - ①公式予選、決勝レースを問わずレーシングコース側のピットのシャッターは開けておくこと。
 - ②開催クラスが複数に渡っている場合、ピットを割り当てられたエントラントは、公式予選、決勝レース

を通じてピット内の黄線より前の部分が他のレースのピットとして使用できるよう工具、部品は置いてはならない。

第6章 信号合図および競技走行中の遵守事項

第20条 信号合図

- ～1) 各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。
- ～2) ツインリンクもてぎの信号灯は、次の通り合図される。
 - ①イエローライト 1灯点滅 = 黄旗 1本の振動
 - ②イエローライト 2灯点滅 = 黄旗 2本の振動
 - ③レッドライト = 赤旗表示
 - ④グリーンライト = 緑旗表示
- ～3) 旗信号に従わないドライバーには罰則が適用される。この違反行為の審判員の判定に対する抗議は受け付けられない。罰則は原則としてドライブスルーペナルティ、ペナルティストップ 10秒、レース結果に1分加算、1周減算、失格等とされる。
※大会審査委員会は状況に応じて罰則を軽減したり、強化することができる。
- ～4) コントロールライン上のフラッグ台で、黒旗、もしくは中にオレンジ色の円形のある旗とともに、黒地に白文字のボードを提示された当該競技番号のドライバーは、次の周回時に必ず自己のピットに停車してオフィシャルの指示に従わなければならない。

第21条 走行中のドライバーの遵守事項

走行中のドライバーは次の各項を守らなければならない。

- ～1) ヘルメットおよび安全ベルト、グローブ等の確実な着用。
- ～2) 車両に他者を同乗させてはならない。
- ～3) コース走行は右回りとし、いかなる場合も逆方向に走行してはならない。
- ～4) 規定の走路から外れたり、コーナーをショートカットしたりして走行することは原則禁止される。
走路は白線で明示され、この白線を4輪とも逸脱してはならない。
4輪とも逸脱していない状況でも、黄旗区間、セーフティカー中などは、危険行為と判定される場合がある。
- ～5) 各コーナーへの進入ミス、または安全上の措置により、ランオフエリアに進入した場合は、安全を確認した上で規定の走路に戻ることができる。
如何なる場合もコースに戻る際は、正規の走路を走行している車両の進路を妨げてはならない。
- ～6) 規定の走路から外れたり、コーナーをショートカットしたりして走行した場合は、次の処置がとられる。
ブラクティス（公式練習、予選）：アドバンテージを得たと判定された場合、当該周回のタイムは採択されない。
決勝レース：結果として有利になったと判定された場合、ペナルティ等が課せられる場合がある。
- ～7) ピットおよびコース上でのエンジンの押しがけは禁止とする。
- ～8) ピット停止をする際は、必ずエンジンを停止すること。
- ～9) 車両をコースに沿って押し進めたり、決勝ラインを越えて押し進めたりすることは許されない。これに違反すれば罰則が課せられる。
- ～10) 理由もしくは時間のいかに問わず、そのドライバーがコース上に一時的にも車両を放棄した場合、それはレースを放棄したものとみなされる。
- ～11) 緊急の際、競技中に救急車、消火車、競技役員車、レッカー車などサービス車がコースを走行したり、必要な作業を行うため駐・停車したり、またオフィシャルがコースに立ち入る場合があることをドライバーは承知していなければならない。
- ～12) コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、スロー走行でピットに戻らうとはせずに、すみやかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
- ～13) チェッカー後は、追い越し禁止となり、減速して安全に走行しピットインすること。

第22条 セーフティカー

- ～1) 競技長の決定によりレースを非競技化するためにセーフティカーが使用される場合がある。セーフティカーは、ドライバーまたはオフィシャルが危険な状況ではあるが、レースを中断するほどではない場合に使用される。
- ～2) セーフティカーは、国際モータースポーツ競技規則付則H項に基づき運用する。
- ～3) 詳細は付則-1に示す。

第23条 妨害行為

- ～1) 競技中、ドライバーは故意に他の車両の走行を妨害してはならない。また、明らかに重大な事故の発生が予測できる危険な行為を行ってはならない。

- ～2) コース上でのグリーン上カット等、規定外の走行は危険状態を避ける場合を除いて行ってはならない。
- ～3) 唐突な進路変更、カーブの内側もしくは外側に向かって故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為を行ってはならない。
- ～4) 大会期間中いかなる場合においても『危険なドライブ行為』を行ってはならない。
 - ※『危険なドライブ行為』とは
 - ①衝突を起こしたもの
 - ②他のドライバーのコースアウトを強いるもの
 - ③他のドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの
 - ④追い越しの最中に他のドライバーを不当に妨害するもの等を指し、その行為が危険行為と判定された場合は、厳しく罰せられる。

第24条 リタイア（棄権）

- ～1) 競技中、事故あるいは故障などにより、以降の走行の権利を放棄するドライバーは、その旨を最も近い位置のオフィシャル（コース委員/ピット審判員等）に報告しなければならない。
- ～2) リタイアの報告は原則としてドライバー、または参加代表者が所定の用紙に署名して行わなければならないが、負傷その他やむを得ない事情で署名による報告ができない場合は、オフィシャル（コース委員/ピット審判員等）の判断でリタイアとみなされる。この判断に対する抗議は受け付けられない。
- ～3) レース中ドライバーが車両を押して歩いてピットに戻ることは禁止される。この場合はリタイアとみなされる。

第7章 公式予選とスターティング・グリッド

第25条 公式予選

- ～1) ドライバーは公式車両検査に合格した車両で、公式通知に示されるタイムスケジュールによって行われるレース区分別の公式予選に必ず出場しなければならない。
- ～2) 公式予選は正ドライバーが行うものとする。
- ～3) 参加者は公式予選中において、国際モータースポーツ競技規則H項に基づく信号合図、ピットに関する規定、参加者の遵守規定など、競技に関する諸規定を決勝レース同様に厳守しなければならない。
- ～4) コースインおよびピットからの再スタートに際しては、各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。
- ～5) 公式予選結果の順位は、それぞれのドライバーが走行中に記録した最高ラップタイム順に決定される。2名以上のドライバーが同一のラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを記録したドライバーが優先され、以下この方法に準じて順位が決定される。
- ～6) 公式予選基準ラップタイム通過車両数が決勝出場台数より多い場合には、次の条件で補欠を指名することができる。
 - ①指名できる補欠車両の台数は最大3台までとする。
 - ②補欠指名を希望する参加者は、公式予選暫定結果発表後 30分以内に補欠として待機する意志を大会事務局に文書にて届け出ること。
 - ③公式予選通過基準ラップタイムを満たしていること。
 - ④補欠車両の決勝レース出場は、大会審査委員会の承認を得ること。
 - ⑤補欠車両の決勝レース出場の優先順位は、公式予選において達成された各車両のタイム順とする。
 - ⑥決勝レース出走を認められた補欠車両のドライバーは、ドライバーズブリーフィングに必ず出席しなければならない。ドライバーズブリーフィング開始後は、補欠車両の決勝レース出場は認められない。
 - ⑦補欠車両が決勝レースに出走することを認められた場合は、当該レースの進行よりレースに参加できる。
 - ⑧予選が2グループで行われた場合の補欠車両については上記の②～⑦ならびに下記の各項を適用する。
 - (a) 補欠車両の台数は最大4台（予選Aグループより2台、予選Bグループより2台）までとする。
 - (b) 補欠車両のリザーブ順位および決勝レースに出走する場合のスターティンググリッドは次の通りとする。
 - スタート列左列最後尾より補欠1位、スタート右列最後尾より補欠2位……という順位とする。
- ～7) 競技会審査委員会は基準ラップタイムに達しなかったドライバーのスタートを以下を条件に認めることができる。
 - ①公式予選通過基準ラップタイムを満たす能力が認められること。
 - ②すべての安全基準（サーキットの知識等）について保証されていること。
 - ③最大確定出走台数を超えないこと。なお、上記によりスタートを認められたドライバーはスターティンググリッドの最後方からスタートするものとする。
- ～8) シグナルブリッジおよびフラッグタワーから公式予選終了の合図が出されたら、すべての車両はコースを1周してピットインすること。ピットインしたらオフィシャルの指示に従い、指定の場所に移動すること。

- ～9) 計測は、規定された予選時間の経過をもって終了とされる。したがって、チェッカーフラッグが遅れて表示された場合においても上記の時点でその車両に対する計測は終了とする。ただし、終了時刻後に走行中の最終周回について、その周回で到達するコントロールラインの計測タイムは有効とする。

第26条 公式予選通過基準ラップタイム

公式予選通過基準ラップタイムは、各レースとも当日記録された上位3台の最高ラップタイムの平均に30%を加算したものとする。

第27条 スターティンググリッドの決定

- ～1) スターティンググリッドは、各レース区分とも1×1のスタaggerド・フォーメーションとする。
～2) 詳細は各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。

第8章 スタート

第28条 スタート前の遵守事項

- ～1) 出走前検査（スタート前チェック）
出走前検査（スタート前チェック）を実施する場合は、公式通知に示す。
ドライバーは公式通知に示された時間までに所定の待機場所に集合し、車両とともに技術委員の出走前検査を受けなければならない。定められた時刻までに集合せず、また、出走前検査を受けなかったドライバーおよび車両はコースインできない。
コースインはすべて技術委員の許可と、パドック委員・ピット審判員の指示誘導に従って行わなければならない。

第29条 スタート手順

- ～1) グリッドは1×1のスタaggerド・フォーメーションで、スタート合図は灯火信号とする。
～2) すべての車両はダミーグリッドへ向けてピットアウトしなければならない。（ただし、3分間をもって締切られる） 詳細は各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。

第30条 反則スタート

- ～1) スタート合図がなされる前に所定の位置から発進したドライバーに対しては、反則スタートとして罰則が適用される。スタート審判員による反則スタートの判定に対する抗議は受け付けられない。
～2) 競技会における反則スタートに対する罰則は、ドライビングスルーペナルティ、もしくはペナルティストップ10秒以上が課せられる。ただし、当該レース中にドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップが出来ない場合は競技結果に1分を加算するものとする。

第9章 レース中の車両修理とピット作業

第31条 レース中の車両修理

各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。

第32条 燃料補給

決勝レース中、競技中の車両に対する燃料補給は認められない。
ただし、ブルテン・公式通知等で認められた場合を除く。

第33条 ピットインおよびピットアウト

- ～1) 詳細は各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。
～2) ピットエリアでの走行速度は各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。

第34条 ピット作業

- ～1) 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のメカニック（ピットクルー）は自己のピット前の作業レーンに出て作業することができる。ピット作業の場合を除いて作業レーンに出ること、部品や工具を作業レーンに置くことは禁止される。
～2) 作業レーンに出て作業が許されるのは、当該車両の身分証を着用したメカニックに限られる。
～3) ピット作業中当該車両のドライバーは、車両を離れ作業レーンに出て作業を手伝うことも許される。
～4) ピット内および作業レーンは清潔を保ち、器具を整頓し、火災防止につとめなければならない、喫煙は厳重に禁止される。
～5) ピットから出走しようとする車両のエンジン始動の際、補助始動装置の使用は認められるが、車両を押し上げ援助してはならない。

第35条 ピットサイン

- ～ 1) 走行中のドライバーに対してピットサインを送るピットクルーは、ピットサインエリアまで出てサインを送ることができる。ただし、走行中のドライバーに対して無線通信設備（携帯電話/アンテナ含む）を使用して、送信および受信を行ってはならない。
- ～ 2) 詳細は各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。

第 10 章 レースの中断および再スタート

第 3 6 条 レースの中断およびレースの再開

事故によってサーキットが閉鎖されたり、天候またはその他の理由で競技の継続が危険となったため、決勝レースを中断する必要が生じた場合、競技長は赤旗をすべての監視ポストで、また赤ライト（中断ライト）をライン上において提示することを命ずる。
詳細は各サーキットの一般競技規則及び特別規則書に委ねられる。

第 11 章 レース終了および順位の設定

第 3 7 条 レース終了と順位決定

- ～ 1) 優勝者は定められたレース距離（周回数）を最短時間で走行し終了した者。
- ～ 2) 優勝者のフィニッシュライン通過と同時に、レース終了を合図するチェッカーフラッグがフラッグマシナル台で提示される。
- ～ 3) チェッカーフラッグは、優勝者がフィニッシュライン通過後 4 分間（筑波の場合は 3 分間）提示される。
- ～ 4) 優勝者以外の順位は、達成された走行距離（周回数）と、フィニッシュライン通過順位により決定される。ただし走行周回数が、70%（小数点以下切り捨て）に達しない車両は順位の認定を受けられない。
- ～ 5) 先頭車両がレース距離の 75% 以上を走行した後にレースが中断された場合（小数点以下は切り上げ）レースは先頭車両が完了した周回の 1 周前の周回終了時点で終了したものとみなされる。
- ～ 6) 万一切eckerフラッグが不注意、その他の理由により先頭車両が規定周回数を完了する前に表示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。
- ～ 7) また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて表示された場合には、最終順位はレーススタート時点のレース距離が達成された時点における順位にしたがって決定される。

第 3 8 条 レース終了後のバックインと暫定表彰

- ～ 1) チェッカーフラッグの提示を受けたドライバーは、前走者を追い越してはならず（チェッカー後は追い越し禁止となり、違反したものは罰則が科せられる場合がある。）、コースを徐行して 1 周したのち、所定の保管区域に車両を持ち込まなければならない。また、優勝者および 2 位、3 位のドライバーは、所定の場所にて行われる仮表彰式に参加しなければならない。
- ～ 2) チェッカーフラッグが提示された時点で、ピットインしていた車両の出走は禁止される。ただし、オフィシャルの了解を得て、ピットロード側のコントロールラインは通過できるものとする。

第 3 9 条 暫定表彰と正式結果による表彰式

- ～ 1) レース終了後ただちに暫定結果が発表され、優勝者および 2 位、3 位のドライバーに対しては、所定の場所で仮表彰が行われる。仮表彰を受けることを拒否したドライバーは、賞典を放棄したものとみなされる。
- ～ 2) レース終了後、計時委員長の名においてレースの暫定結果が発表され、本規則第 40 条による抗議がない場合、大会審査委員会の承認を得て、暫定結果発表後 30 分後に競技長、および計時委員長の名において正式結果が発表される。
- ～ 3) 正式結果発表後、公式通知で示される時間割と場所で表彰式が行われる場合がある。表彰を受けるドライバーまたは参加者は、表彰式に出席しなければならない。
- ～ 4) 特別の事情により表彰式に参加しないドライバーは、その旨を大会事務局長に連絡し許可を得なければならない。無断で表彰式に参加しないドライバーおよび参加者は、賞典を受ける権利を放棄したものとみなされる。

第 12 章 抗議および罰則の適用

第 4 0 条 抗議の手続きと制限

- ～ 1) 抗議を行うことが許されるのは、第 8 条で規定する参加者自身に限られる。
- ～ 2) 抗議を行うときは、書面により抗議対象とする個所、または内容を具体的に記載しなければならない。
- ～ 3) 抗議を行うときは、～ 2) の書面に、抗議対象 1 件につき第 16 条にて規定する抗議保証金を添え、競技長宛てに提出しなければならない。
- ～ 4) 抗議に関する審査に特別な作業を伴う場合は、申請者はその作業の費用全額を負担することを申請時に保証しなければならない。この費用は、抗議が正当と裁定された場合にのみ返却され、その場合の当該費用は被抗議者が負担するものとする。
- ～ 5) 技術委員（車両検査委員）の判定に関する抗議は決定直後でなければならない。
- ～ 6) 国内競技でのレース中重大な過失、規則違反、不正行為に関する抗議はレース終了後 30 分以内でな

ればならない。

～7) 審判員の判定に対する抗議は受け付けられない。

第41条 抗議の裁定

- ～1) 大会審査委員会の裁定結果は、関係当事者のみに口頭で通告された後、公式通知等で公表される。
- ～2) 審査後、ただちに裁定が下されない場合は、その裁定発表の日時と場所を明らかにして延期することができる。
- ～3) 抗議保証金は、抗議が成立した場合、抗議提出者に返還されるが、抗議不成立の場合は没収される。

第42条 罰則の適用

- ～1) 本規則、および公式通知で定められた規則に対する違反の罰則は、大会審査委員会が決定し、違反者に通告される。
- ～2) 競技会で大会審査委員会が違反者に課することができる罰則は次の通りとされる。
 - ①訓戒、嚴重戒告（始末書提出）、罰金。
 - ②競技結果へのタイム加算、周回数減算、失格または競技中にペナルティストップ10秒以上。
 - ③ドライビングスルーペナルティ
ただし、大会審査委員会は状況に応じて上記①・②・③の罰則を軽減したり強化することができる。
 - ◆ドライビングスルーペナルティ
ドライビングスルーペナルティはコントロールタワー下のメインポストで競技番号+Dボード（黒ベースに黄のD字）が提示される。（黒旗は提示されない）該当車両は3周以内にピットインし、自己のピットに停止することなくピット出口からコースに復帰すること。
 - ◆ペナルティストップ
ペナルティストップはコントロールタワー下のメインポストで競技番号+Pボード（黒ベースに赤のP字）が提示される。（黒旗は提示されない）該当車両は3周以内にピットインし、ペナルティストップエリアにて規定時間以上停止し、終了後ピット出口からコースに復帰すること。

第13章 規則の適用と補則

第43条 規則の解釈

規則および競技会に関する公式通知や諸規則の解釈について疑義がある場合、参加者は文書によって質疑申立てができる。質疑に対する解答は大会審査委員会の解釈または決定を最終的なものとして関係当事者に口頭で通告される。

第44条 Infomationの発行

本規則に記載されていない競技運営上の細則や、参加者に対する指示、規則発表後に生じた必要指示事項は、Infomationによって示される。Infomationは、

- ①参加者の住所に郵送される。
- ②大会事務局に掲示される。
- ③バドック（ピット裏）の掲示板に掲示される。
- ④公式予選、あるいは公式予選や決勝レース前など必要に応じて招集されるドライバーズブリーフィングで指示される。
- ⑤緊急の場合は、場内放送で伝達される。

以上の方法等により参加者に通告される。

第14章 VITA TROPHY Racing Associationの権限

第45条 VTRAの権限

VTRAは次の権限を有するものとする。

- ～1) 参加申し込みの受け付けに際してその理由を示すことなく、参加者、ドライバー、ピットクルーを選択あるいは拒否することができる。
- ～2) 競技長が必要と認めた場合、ドライバーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の人権上の理由による可否を最終的に指定することができる。
- ～3) 競技番号の指定、あるいはピットの割当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- ～4) 各レース区分において申し込み数が10台に満たない場合、そのレース区分を他のレースと混走のレースとして開催、またはそのレース区分を取り止めることができる。
- ～5) スポンサーの広告を参加車両に貼付させることができる。
- ～6) すべての参加者、ドライバー、ピットクルーの肖像権およびその参加車両の音声、写真、映像など、報道、放送、放映、出版に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。
- ～7) 車両改造に関する違反を行ったドライバー、エントラント、チューニングショップは最高1年間レースの出場が拒否される場合がある。
- ～8) 賞典およびシリーズポイントの取扱いについて最終的な決定権を有する。

第46条 本シリーズ特別規則の施行

本シリーズ規則は、VITA TROPHY に適用される。

第47条 シーズン途中における規則の制定および改定

シーズン途中における規則の制定、改定などは、Information にて公表される。

第15章 賞典

第48条 各大会賞典

～1) 賞典は各クラス、次の表のとおりとする。

順位	賞典内容	順位	賞典内容
1位	優勝トロフィー + 副賞	4位	トロフィー
2位	トロフィー + 副賞	5位	トロフィー
3位	トロフィー + 副賞	6位	トロフィー

～2) 各クラス予選参加台数が少ない場合は、次のように制限する。

～5台	2位まで	10～11台	5位まで
6～7台	3位まで	12台～	6位まで
8～9台	4位まで		

※上記以外のレースの賞典については各シリーズ規則に従う。ただし、各シリーズ規則で本規則によると定められている場合、もしくは定められていない場合は上記～1) および～2) が適用される。

第49条 シリーズ賞 (クラス別)

～1) 各クラス次の表のとおり入賞ドライバーに、1戦ごとにポイントが与えられ、シリーズで得た全ての得点を合計し、下記に該当するドライバーの中から総合得点の多い者より順位を決定する。

順位	優勝	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
ポイント	15p	12p	10p	8p	6p	5p	4p	3p	2p	1p

※参加台数によるポイントの制限はない。

～2) ポイント獲得ドライバーのうち、上位6位までのドライバーにはシリーズ賞が与えられる。ただし、3戦以上レースが成立した場合に限る。

～3) シリーズ賞は各大会の公式予選参加台数を平均し、その平均台数により、入賞者に授与される。

～4) 総合得点が同点で、上記～1) で決定できない場合、6位までの入賞回数が多い者を上位とする。

～5) 上記～4) で決定できない場合、最終戦での順位が上の者を上位とする。

～6) 上記～5) でも決定できない場合、最終戦に最も近いレースの順位が上の者を上位とする。

～7) 上記～6) でも決定できない場合、V.T.R.A. において決定する。

第16章 参加車両規定

第50条 VITA 車両規定

1. 定義

オープンスポーツカーのデザインを取り入れ、モータースポーツ愛好家の為に設計された4輪自動車である。車両の製造者は、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開発し、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。

この車両はV.T.R.A. によって認定された VITA-01 Type-A、B、C とし、本車輛を製造するウエストレーシングカーズ(株)の出荷時の状態を基本とする。

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)から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)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。

基本的には、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・アラミド繊維など

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 1500cc 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Φ 8 0 mm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**ボンブ**タンクからエンジンデリバリーパイプ間には燃圧変更装置の取付けは禁止される。(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Φ 50mm～Φ 75mm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、エンジン作動の為に配線のみ変更がゆるされるが、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 Vitz RS(NCP13) 以外で、ウエストレーシングカーズ(株)で新規に搭載されるトヨタエンジン(NCP131) それに組み込ま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が分解できないように封印がなされる。封印のないエンジンおよびトランスミッションは使用できない。このエンジンにはウエストレーシングカーズ(株)で指定しECUが加工取付けされるが、その内部プログラムは固定され、変更・改造は禁止される。純正エンジンハーネスは、専用 ECU 接続のため加工されているが、これ以外に加工・外部からの接続などは禁止される。
- 15) メーター類の変更は自由。専用 ECU から接続できるのは、指定された CAN 通信のみ可能。

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

車両の重量は下記型式エンジン搭載によって下記重量以上とする。

1. NCP13・・・600kg
2. NCP131・・・615kg

(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバー及びガンソリンを含めた、競技の行われている全ての期間中の重量を言う。)

ただし、V.T.R.A. はシーズン途中で最低重量を変更する権限を有する。

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出来ること。

9. 運転席

ドライバーシートの変更は認められる。

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) スリックタイヤは不可。
- 2) タイヤに関する規定
銘 柄：DUNLOP DIREZZA V01 「FOR VITA USE ONLY」
サイズ：190/600R15とする。
- 3) 公式予選から決勝を通じて車両 1 台あたりで使用できるタイヤは 4 本までとする。
- 4) 使用するタイヤは、公式予選前の車両検査時に技術委員によってタイヤマーキングが実施される。マーキングは車両に装着されていない状態で受けること。公式車両検査にて技術員によってタイヤにマーキングが施されるまで、装着せず未使用の状態を保たなければならない。
- 5) 路面がウェット状態であると競技長が宣言した場合、上記 2) においてマーキングされたタイヤ以外の使用が認められる。
- 6) 上記「ウェット宣言」以外の状況で、マーキングされたタイヤをやむを得ない事由で他のタイヤと交換する場合次の通りとする。
 - (a) 公式予選中のタイヤ交換は認められない。
 - (b) 公式予選終了後にマーキングされたタイヤを交換する場合は、公式予選終了後 30 分以内に文書により大会競技長へ申請するものとする。この場合、公式予選にて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、最後尾スタートとされる。タイヤ交換者が複数の場合、当初のグリッド順に従い、最後尾からグリッドが形成される。
- 7) タイヤの裏組み（左右を逆に組みなおす）は禁止される。
- 8) タイヤウォーマー・タイヤの加工（溶剤の塗布など）は禁止される。
- 9) ハンドカット等によるタイヤの加工は禁止される。

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。ダンパーおよびコイルスプリングの変更は自由。

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°C 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、FIA 公認の安全燃料タンクの (FIA-FT3) 装着が義務付けられる。

(参考：VITA 部品番号 VITA-N-01-FT3)

A) 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。

B) 取付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形 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ックピット内部断面積は 1,140cm²以下であってはならず、また最小幅はコッ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さ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/mm²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 のところに、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/mm²以上のパネルを使用した構造であること。

3) コックピット

コッ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。

コックピット開口部は、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。コックピット前方に、ウインドスクリーンの取り付けは認められる。

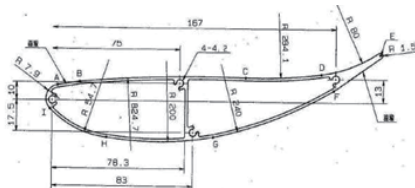
4) 後方視界

車両には、ドライバーが後方を見る為に少なくとも 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。

取付けて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。

■図-1



6) 牽引用穴あきブラケット

2020 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

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 8853/98,8854/98,8853-2016 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ていなければならない。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であればロールバーの内側には効果的な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。ただし、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関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、FIA 国際競技規則付則 J 項第 259 条 14 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。

a) 容器の容量

b) 消火剤の種類

c) 消火剤の容量もしくは重量

d) 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
JAF 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 105dB (A) 以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。
参加車両は下記の排気音量規定の数値を超えてはならない。（排気口と測定器間の距離は、3 m）
・ VITA Trophy…………… 1 0 5 d B (A)
音量の検査方法は、JAF 国内競技車両規則、第 4 編細則「レース車両の排気音量測定に関する指導要綱」に準拠して行われる。
但し、袖ヶ浦フォレストレースウェイに関しては、V.T.R.A. が支給又は貸与する消音器を取り付け特別規則書又はサーキット一般規則に規定される音量を遵守しなければならない。
- 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、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、性能調整をする場合がある。性能調整を実施する場合は、第 47 条に定める Information にて公示する。性能調整の方法は V.T.R.A. がその権限を持つ。

第 5 1 条 車両に対する暖機

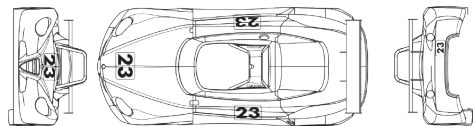
- ～ 1) タイヤに対する走行前の意図的な加熱は一切禁止する。
- ～ 2) エンジン始動中にジャッキアップを行う場合は、リジットラック（通称ウマ）を用いドライバーまたはメカニックが乗車すること、それ以外は禁止とする。

第 5 2 条 競技番号

- ～ 1) 参加車両は、競技会事務局によって定められた競技番号をエントラントの責任において、指定の位置、書体、大きさと記入されていなければならない。
- ～ 2) 数字はアラビア数字、書体はフーツラボールド、数字のタテの長さは、約 3 0 c m とする。

1234567890（書体見本）

- ～ 3) 競技番号は規定された色のゼッケンベースの上に記入されていなければならない。
NPC13 搭載エンジン : Y-1 : ゼッケンベース: イエロー (黄色)
NPC131 搭載エンジン(封印済み) : W-2 : ゼッケンベース: ホホワイト (白色)
- ～ 4) 競技番号は前席ドアの左右両側面とフロントフード上面および後方から確認できるリア部分の 4 ヶ所に記入されなければならない。



- ～ 5) フロントフード上面の競技番号数字は車体に平行に記入し、両側面およびリア部分の数字は垂直に記

入しなければならない。(リア部分の番号のタテの長さは30cm未満でもよい)

- ～6) 参加車両の競技番号は、公式車両検査、公式予選、決勝レースを通じて保持されていなければならない。
- ～7) 競技番号の判読が困難であると、オフィシャルが判断した車両については、競技番号の修正が命ぜられる。これに従わなかった場合は、タイム測定を拒否されることがある。

第53条 トランスポンダー(自動計測装置)の装着

- ～1) 全ての参加者は主催者が用意したトランスポンダーを車検時まで装着し、公式予選、決勝レースを通じ装着していなければならない。取り付けを拒否した場合、出走は認められない。
- ～2) 参加者は、主催者が用意する自動計測装置の代わりに、自身で所有する「AMB社製 TranX260・TranXPRO」※RC「AMB社製 TranX160・TranX260・TranXPRO」※NC(通称マイボンダー)を使用することができる。ただし使用する際は以下の項目を遵守すること。
 - ①使用申請については所定の用紙にて参加受付までに行うこと。
 - ②取り付け方法・箇所については本規則第53条～4)に従うこと。
 - ③計時長(委員長)が判断し、競技役員により指示された場合は、直ちに主催者の用意する自動計測装置に付け替えること。
- ～3) トランスポンダーの配布は、選手受付時に行い、返却については各レース終了後1時間以内とする。(完走車両は車両保管解除後30分以内、予選不通過車両は当該予選終了後1時間以内とする。)
万一破損・紛失した場合、第16条に定める料金が主催者より請求される。
- ～4) トランスポンダーは指定のホルダーと合わせて使用すること。指定の場所にタイラップ・粘着テープ等でホルダーを確実に固定する。計測装置本体のステッカー部分を上側とし、縦に取り付けること。
《フォーミュラカーの場合》
ノーズコーン内のコクピット前部分に取り付ける。

第54条 車両名およびレースによる広告

- ～1) 車両名には、VITAを入れる。
それ以外の特別な車両名を使用する場合は、参加申込の車両名登録の際、所定の欄に記入して競技会事務局の了承を得なければならないが、オーガナイザーが発行または発表する公式プログラム、公式結果発表書類や場内放送などに特別な車両名呼称を強要することはできない。
- ～2) 特別な車両名(スポンサー名等)を使用する場合は、濁点文字も含まれ半角全角を問わず15文字以内+VITAとする。
- ～3) エントラントは、オーガナイザーあるいは競技会後援協賛者の都合によっては、特定の広告が拒否されるかもしれないことを承知していなければならない。
- ～4) 車両による広告は参加代表者やドライバー、メカニックなどの氏名、車名、社名、商品銘柄および通常使用される貼付ステッカーに限って許可されるが、公序良俗に反するものであってはならない。
- ～5) V.T.R.A.または、オーガナイザーあるいは競技会後援協賛者が希望した場合広告ステッカー類を所定の場所に貼付しなければならない。
貼付しないエントラントおよび明らかにオーガナイザーや競技会後援協賛者の広告活動を妨害したと判断されたエントラントに対しては、オーガナイザーや競技会後援協賛者からの賞が授与されないか減額される。
- ～6) 車両による広告は、競技番号の判読を困難にする色やデザイン、位置であってはならない。
技術委員長または計時委員長によって不適当と判断された広告は撤去修正が命じられ、これに応じない車両は、競技出場を拒否される。

第55条 公式車両検査

- ～1) 公式車両検査は、公式通知で示されるタイムテーブルに従って、所定の車両検査区域で行われる。
- ～2) ドライバーは車両とともに、指定の時間内に所定の公式車両検査場所に集合し、公式車両検査を受けなければならない。
- ～3) 定められた時間に遅刻した車両およびドライバーに対する処置は、競技長が競技会審査委員会にはかつて行うものとする。
- ～4) ドライバーは公式車両検査に次のものを携帯もしくは着用して、技術委員の点検を受けなければならない。(車検時に免許証・ライセンスも確認される場合がある。)
 - ①競技用ヘルメット
 - ・JAF公認競技用ヘルメット
 - ・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
 - ・日本工業規格(JIS)乗用車用安全帽に合致したヘルメット(旧規格(JIS T8133:1997)のC種適合品を含む)
 - ・日本工業規格(JIS)乗用車用安全帽に合致したヘルメット(旧規格(JIS T8133:1997)のC種適合品を含む)

- ・製造後「10年」を経過したものを使用してはならない。
- ②耐火炎レーシングスーツ
JAF/FIA(FIA 基準 8856-2000) 公認の耐火炎レーシングスーツの着用が義務付けられる。
- ③耐火炎レーシングシューズ
JAF 公認 /FIA(FIA 基準 8856-2000) 認定の耐火炎レーシングシューズの着用が義務付けられる。
- ④耐火炎レーシンググローブ
JAF 公認 /FIA(FIA 基準 8856-2000) 認定の耐火炎レーシンググローブの着用が義務付けられる。
- ⑤耐火炎バラクラバ
JAF 公認 /FIA(FIA 基準 8856-2000) 認定の耐火炎バラクラバの着用が義務付けられる。
- ⑥耐火炎アンダーウェアおよびソックス
JAF 公認 /FIA(FIA 基準 8856-2000) 認定の耐火炎アンダーウェアおよびソックスの着用が義務付けられる。
- ⑦頭部および頸部の保護装置 (FHR システム)
頭部と頸部の保護装置 FHR(HANS) システムについては、JAF 国内競技規則に従うこと。(FIA 国際競技規則付則 L 項第 3 章に定められたものに限られる)
FHR(HANS) 使用については、JAF 国内競技車両規則に 従うこと。
- ～5) 公式車両検査と装備品検査を受けない車両やドライバー、検査の結果、参加が不適当と判断された車両やドライバー、また、技術委員長による改善命令に応じない車両やドライバーは、競技に出場できない。
- ～6) 公式車両検査を受ける車両とドライバーの他に補助員を要する場合は、参加者、指名登録されたメカニックで検査区域に同行しなければならない。
- ～7) 参加代表者または当該車両のメカニックは、公式車両検査を受ける際、車両の燃料タンク容量、および申告を命ぜられた車両仕様や改造内容、修正を命ぜられた事項に関して、車両仕様書に確認のための署名をしなければならない。
- ～8) 公式車両検査を受ける車両の燃料は、参加者の手によって全部抜き取られていなければならない。不要な燃料は、参加者の責任において完全に密封された容器に保管され、不要なオイルは所定の廃棄場所に処分されなければならない。
- ～9) 公式車両検査に合格したあとの車両は改造してはならない。エンジン、ミッション、ドライブシャフト、ブレーキなど分解作業を行う場合は、事前に技術委員長の許可を得てから作業をすること。作業内容によっては、再車検を行なう場合もある。
- ～10) 車両検査に合格した車両は、公式通知に示される案内図またはオフィシャルが指示する導線によって所定の位置で待機、給油、整備しなくてはならない。所定の位置から無断で車両を移動させたり、所定の位置に入らない車両には罰則が適用される。
詳細は、各一般競技規則並びに特別規則書を参照すること。
- ～11) 技術委員は、車両検査の時間外であっても随時参加車両の検査を行う権限を持ち、この検査に応じない参加者に対しては罰則が適用される。
- ～12) 公式予選中に車両検査が実施されることもある。この場合、ピットロード途中でオフィシャルの合図と手旗で誘導された競技車両は、車両検査エリアにて車両検査委員の指示に基づき車検を受けなければならない。これを拒否すると罰則が適用される。

第 5 6 条 競技終了後の車両保管と入賞車の車両検査

- ～1) 決勝レースを終了した完走車は、オフィシャルの指示により、パドック内の所定の区域に必要な時間、保管される。保管中の車両を改造したり整備したりしてはならない。
- ～2) 車両保管区域への車両の出入りは、すべてオフィシャルの指示に従って行わなければならない。保管を解除された車両はエントラントによってすみやかに引取られなければならない。
- ～3) 入賞車および抗議対象車は、レース終了後、または競技会審査委員会の求めに応じて随時、車両の分解、音量測定その他必要な方法による車両検査を受けなければならない。
- ～4) 競技会審査委員会または技術委員長が求める車両検査に必要な分解・組立て作業は、エントラントまたはその代理人の責任で行われなければならない。
また、抗議対象車の分解・組立てに要した費用は、抗議が不成立に終わった場合、抗議提出者が負担しなければならない。その額は技術委員長が算定し競技会審査委員会が承認した額とされる。
- ～5) 入賞車および抗議対象車の車両検査には、本競技会の関係役員以外立ち会うことができない。
- ～6) 車両検査に応じない車両は失格とされる。

第 5 7 条 燃料 (指定燃料)

- ～1) 2020 年 JAF 国内競技車両規則 第 3 章公認車両および登録車両に関する一般規定 第 10 条 燃料に従うこと。
- ～2) 各オーガナイザーの指示による。

第 5 8 条 車両変更

- ～1) 参加申込が正式受理された後の車両変更は、参加車両が故障、破損その他やむを得ない事情があるときを除いて認められない。
- ～2) やむを得ない事情による車両変更は、参加申込みをした同クラスについてのみ許され、変更が許される期限は当該車両の公式予選が始まる30分前までとする。
- ～3) 公式車両検査までに車両変更を行う参加者は、車両仕様書を新たに提出し、定められた車両変更手数料を添えて大会事務局の許可を得なければならない。
- ～4) 公式車両検査が終了した後の車両変更は、競技長を通じて競技会審査委員会の許可を受けなければならない。この場合は、出走前車両検査を受け、合格しなければならない。車両仕様書を新たに提出し、車両変更手数料にあわせて再車検料を添えなければならない。料金は第16条にて規定する。

以 上



VITA TROPHY RACE ASSOCIATION

〒 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内

TEL : 03-6421-7967

FAX : 03-6421-7968

<https://www.facebook.com/VTRA01>

e-mail : info@scn.jp