

レジェンド・カー規則

公示

これより明記いたします全てのレギュレーション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レギュレーションの為、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。

シリーズスポーティングレギュレーションはレース参加の方法、及び賞典内容を、テクニカルレギュレーション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。シリーズスポーティングレギュレーション及び、テクニカルレギュレーション明記されていないレギュレーション内容に関しては、JAF発行のモータースポーツイヤーブック及びJAF国内競技車両規則2019、各レースオーガナイザー発刊の大会特別規則書、大会公式通知書及び、各大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。

第1条 大会

本レースは、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、本シリーズスポーティングレギュレーション、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、Legend Cars Japan(以下LCJとする)統括のもと、ニッサンスポーツカークラブ(SCCN)をはじめ各開催サーキットでのオーガナイザーにより、一般社団法人日本自動車連盟公認によるレース大会がそれぞれ組織され各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 各競技会のスケジュール及びレース距離、決勝出場台数

- 1) 各競技会スケジュールは、開催日程を参照願います。
- 2) レース距離及び決勝出場台数は、各競技会特別規則書に委ねられる。

第4条 参加資格

- 4.1) 有効な年度のJAF国内競技運転者許可証A以上の所持者であること。
- 4.2) LCJが認めるドライバー

第5条 参加クラス

- 5.1) LCJの規定により、参加ドライバーの経歴等を踏まえ参加クラスを下記の通りに設定する。
 - ①プロクラス：国際Cライセンスを有するドライバー。ただしLCJの選定により50歳を超えるドライバーは適切なクラスへの変更を行う場合がある。
 - ②セミプロクラス：国内Aライセンスを有するドライバー。ただしLCJの選定のより国内競技の競技結果等を勘案し、適切なクラスへの変更を行う場合がある。
 - ③ジェントルマンクラス：国内Aライセンスを有するドライバーで、満年齢が50歳を超えるドライバー。

第6条 参加車両

- 参加車両はU.S. Legend Carにて製造されたレース専用車両で、LCJにて車両が下記の通り認定されていること。
- 5.1) 参加車両は、別項のテクニカルレギュレーションに合致した車両であること。
 - 5.2) 参加車両はLCJによって正規に輸入され、適正なシリアル番号(フレーム番号)を有する車両であること。
 - 5.3) その他、何らかの形で輸入された車両に関しては、LCJにおいてその車両の輸入経路が明確にでき、且つLCJによる検査を受けて適正と判断された車両については参加を認める場合がある。

第7条 広告スペース、ゼッケンおよびドライバーの表示

- 6.1) 広告スペースの提供
エントラントは、下記の規則を遵守しなければならない。遵守できない場合は、シリーズランキング除外とする。
 - A. フロントウインドステッカー→フロントウインド上部
※尚、ステッカーは、大会期間中に当該サーキットにおいて参加者に直接配布することとし、それ以前または各大会間に送付することはできない。
※フロントウインドステッカーは、自作も可能とする。但し、上端からガラス面に沿って10cmの幅、ベースは白。
 - B. スポンサーステッカー → 両ドア下部
- 6.2) LCJが規定する当該レースのスポンサーと競合する参加者自身のスポンサーを当該レースのスポンサーの表示面と同一面に表示することはできない。
※1.A、B の各ステッカーへ、他のパーソナルステッカーを重ねて張る事は禁止される。また、6.1)、

- 6.2). を遵守できない場合は、シリーズランキング除外とする。
- 6.3) タイヤメーカーの広告宣伝に関する制限：
※未定
- 6.4) 車体色 : 自由
- 6.5) エアロパーツ色 : 自由
- 6.6) ゼッケン
各レース車両のゼッケンは、LGJにて決定する。また、ゼッケン55は、LGJにて使用する。参加車両に下記内容のゼッケンを貼り付けること。
- ①ゼッケン
- ・文字サイズ：文字は縦22cm程度、線の幅2.5cm以上のサイズ。リアゼッケンは縦16cm程度、線の幅2cm以上のサイズ
 - ・文字色：黒のみとする。
 - ・文字体：ゴシック体
- ②注意事項
- ・ゼッケンは視認性に優れ、好デザインであり、はっきりと確認できること。
 - ・ガムテープ等の応急処置ゼッケンは認めない。
- 6.7) ドライバーネーム
エントラントは、参加車両のルーフの左右にドライバーネームを貼り付けること。
- ・デザインは、自由としレジャンドカーのテイストを崩さないものとする。
 - ・サイズ：天地7cmとする。
 - ・貼り付け場所は、屋根部分の左右。
- 6.8) プログラムなどの参加車両名
15文字迄はスポンサー用として使用して良いが1文字でも多い場合はオーガナイザーにより消されることになるので注意すること。参加車両名にはレジェンドカーを入れる。
- 6.9) ゼッケンベース・フロントウインドステッカー
ステッカー類は、有償支給となる。
- | | | |
|---------------|----|---------|
| フロントウインドステッカー | 1枚 | ¥3,500円 |
| ゼッケンベース大 | 1枚 | ¥2,500円 |
| ゼッケンベース小 | 1枚 | ¥2,000円 |

第8条 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する付則

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、参加する競技に適した装備品を選定すること。きつ過ぎる着衣は保護能力を引き下げてしまうので、着用者はきつ過ぎない着衣を身に着けること。

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。

- 7.1) 装備品の種類
- 1) 競技用ヘルメット 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を強く推奨する。
- 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 タイヤ使用本数制限

- 8.1) 予選・決勝スタート時まで使用できるタイヤの本数は4本とする。但し、耐久がある場合は除く。
使用できるタイヤはLGJより供給されるもののみ使用できる
使用タイヤ：フェデラル595
サイズ：205/60-13
- 8.2) 全タイヤに対してマーキングが施され、予選、決勝スタート時まで公式スケジュールにはマーキングが施されたタイヤを使用すること。（但し、予選後のタイヤ交換申請の場合はマーキングが施される。決勝スタート後（赤旗中断中を含み）のタイヤ交換は、8.7) を参照すること。

- 8.3) タイヤマーキング後の組み替えは禁止される。
- 8.4) タイヤのウォームアップ（タイヤウォーマー）、クールダウン、溶剤塗布などは禁止される。
- 8.5) タイヤに関する一切の加工は禁止される。
- 8.6) 予選終了までにバースト等のやむを得ない理由の場合は当該競技会技術委員長及び競技会審査委員会の判断により追加使用が許される。その際、予選終了後にタイヤ交換する場合、決勝レースは最後尾スタートとなる。グリッドは詰めて良い。また、交換申請は、予選終了後30分以内か、予選終了後暫定結果が発表される前までのどちらか時間が長いものを申請時間とする。
- 8.7) 決勝レース中（赤旗中も含む）のタイヤ交換は、事故や接触において、技術委員長が特に認めたものに限り許可される。（耐久は除く）
- 8.8) タイヤの安全使用限界及び組み替え：
 - 8.6), 8.7) を含み、全てのタイヤの使用摩耗限界点は、いついかなる場合（決勝終了時点まで）もスリップライン(1.6mm)を越えて使用してはならない。また、予選終了後のタイヤの組み替えは禁止する。
- 8.9) スリップラインの計測点に関して、タイヤ中央にあるスリップライン(1.6mm)が出てはならない。又、フラットスポットや車両との接触などに関しては考慮する。

第10条 テクニカルパスポート

本シリーズに参加するエントラントは、各競技会毎の車両検査時及び公式日程を通じてLCJが発行するテクニカルパスポートを常に携行し、技術委員及び競技役員より提示を求められた場合、提示を拒むことは出来ない。（タイヤマーキング、エンジン封印の履歴、車体ナンバー及び部品交換履歴なども記載する。）テクニカルパスポートの未記入や紛失した場合は、シリーズポイントより減算される場合がある。

テクニカルパスポートの記載欄が無くなるまで使用すること。記載欄がなくなった際にはLCJからの指示で使用する事。

第11条 走行データについて（データロガー）

LCJにて許可したものに関しては搭載可能である。

第12条 エンジン・トランスミッション 使用基数制限

年間を通じて使用出来るエンジン・トランスミッションは基本各3基とする。

全エントラントは、本シリーズに参加する最初のレースにおいて、LCJが指定する車両検査を受け、車体番号の登録及びエンジンについては封印を施されたエンジン・トランスミッションを使用しなければならない。但し、やむを得ない理由の場合のみLCJ（レース中は各競技会技術委員長とLCJと協議の上）の判断により封印を解除し、修理することが許されるが、封印を解除した状態での予選、決勝への出走は認められない。更に、嘆願書を各オーガナイザー宛に提出すること。また、エンジン・トランスミッションの内部部品の交換作業、他の物への載せ替えが発生する場合は、LCJに届け出る必要がある。

エンジン・トランスミッション封印に関して

- 11.1) 年間シリーズを通じて各3基に関して、車両価格を鑑み出来るだけコストの削減を行うために設定した。また、使用基数に関しては、特別な場合（後述する）を除き基本的に各3基とする。
- 11.2) 封印及び封印解除に関して

各レース前に於ける状態（車両購入時に搭載された封印済みエンジン・トランスミッション、補修用としてLCJよりエンジン・トランスミッションミッションASSYで購入し封印が施された状態）で、レース中同状態を維持させるためのものである。但し、その封印は年間を通じて取り付けられていなければならない、特別な場合（後述する）とエントラント側の要望（年1回）で封印を解除する事がある。
- 11.3) 特別な場合とは
 - ①使用基数に関して

練習を含みレース期間中にエンジン又はトランスミッションを破損した場合、エントラントは直ちに、破損した日、状況、写真などあらゆる手段を用いて、その状況をテクニカルパスポートへ記述し、LCJに連絡すること。LCJは、状況を確認の後、今後の対応に関して指示するものとする。よって、変更されたものは後日、LCJによって再検査されるものとする。
 - ②封印解除に関して

上記①でエンジン又はトランスミッションの変更許可がLCJより出た車両に関しては、封印解除を行うことが出来る。但し、LCJの指定した日に於ける検査において、封印が未実施の場合、各レースへの参加は認められない。また、封印解除に関しては、LCJの指示に従うものとする。
 - ③シリーズ終了後の封印に関して

シリーズ終了後も、封印をしている際は次年度への使用を許可される。テクニカルパスポートも同様次年度へ繰り越して使用することが出来る。

第13条 ボディ破損時の注意事項

練習中及びレース中に車両を破損させ、ボディ（カウル）及びメインフレームの交換及び修理（ボディーカウルのみ）が必要となった際には、以下の点に注意し、速やかにLCJに連絡しなければならない。

12.1) 破損した車両の処置方法及び代替え（カウル）に関してLCJに連絡し、指示により実施すること

- ①LCJより補修交換用カウルを購入し交換作業を行う。
- ②カウルを補修し使用する場合は当初の原型をとどめ、確実に補修が行われていることをLCJによって再検査されるものとする。

- ③メインフレームの交換が必要な場合は、LCJより交換用メインフレームを提供され、その旨をテクニカルパスポートに記載しLCJによって再検査されたものとする。

第14条 車両検査及び再車両検査における検査・失格

車両検査及び再車両検査において、当該レースの技術委員長、審査委員会及びLCJは封印を解除する権限を有する。当該レースの車両検査において、失格裁定が下った場合は、当該レース競技会までのシリーズポイントを剥奪する場合がある。

第15条 参加申し込み

14.1) 各競技会オーガナイザーの指定する参加申込期間内に、所定の手続きに従って参加申し込みを行わなければならない。レースエントリーは全てオーガナイザー宛に提出する。

(注意事項)

- ①参加受付期間はレース開催の約1ヵ月前より開始されるので、事前にエントリー用紙をオーガナイザー宛に請求すること。
 - ②参加申込は必ず受付期間中に完了すること。参加申込に関する不明な点はオーガナイザーに問い合わせること。
- 14.2) 参加申し込み先 **レジェンドカージャパン** 〒410-1322 静岡県駿東郡小山町吉久保209-1
<http://www.legendcarsjapan.com/>

第16条 参加料及び保険料

15.1) 参加料 **1戦あたり 45,000円**

15.2) 耐久レースに関しての参加料は、各主催者の耐久レースの競技規則に記載される。

15.3) 保険料

ドライバーは900万円以上、ピットクルーは400万円以上の当該レースに有効な保険に加入していなければならない。既に入済み済みの場合は、その旨競技会オーガナイザーに申告するものとし、上記金額に満たない場合はその不足分について、各オーガナイザーの指定する保険に必ず加入しなければならない。オーガナイザーが指定する保険への加入を強く推奨する。

第17条 レース(耐久レース含む)

- 16.1) レースのスタートはローリングスタートとする。スタート方法、手順は各競技会特別規則による。
- 16.2) 完走周回数・公式予選通過基準タイム・レース成立周回数は、各競技会特別規則書に委ねられる。
- 16.3) 公式予選不通過者の決勝レース出場は、当該審査委員会に委ねられる。
- 16.4) 耐久レースが行われる場合は、競技規則は各オーガナイザーに委ねられる。尚、耐久レースは各シリーズに含まれ、かつ、ポイントも与えられる。

第18条 予選組分け方法

- 17.1) 各大会において、決勝出走台数を20%以上上回る参加申込があった場合、2組以上に分けて予選を行うこともある。その場合、当該レース大会前の決勝結果を基に交互に行う。
また、レース不参加及び第1戦の場合はゼッケン番号を基に組み分けを行う。
- 17.2) 予選組み分け後の決勝グリッド決定方法は、
 - 1) 天候その他の条件が、A組、B組の間で大きく差異がない場合、予選のタイム順でグリッドは決められる。
 - 2) A組、B組の間で大きく異なることがあった場合は各組の上位から交互に決勝グリッドが与えられる。
また、決勝グリッド数が奇数の場合、最終グリッドは各組の予選タイムで1位から該当順位の予選タイムを比較し、タイム差が少ないドライバーに与える。
 - 3) なお、差異があるかないかは、LCJにより決定され、これに対する競技団及びLCJへの抗議は認められない。
- 17.3) 参加台数が少ない場合は、他のクラスに併合されレースは行われる。その場合のグリッドは、他のクラスと併合されタイム順にグリッドは決定される。
但し、競技団と審査委員会で別途グリッドが決定された場合はそれに従う。

第19条 コンソレーションレース

- 18.1) 各大会において、最大決勝出走台数を上回る参加申込があった場合、予選不通過車両を対象にコンソレーションレースを行う場合がある。
- 18.2) スケジュール等に関しては、当該大会の公式通知を以って参加者に公示する。
- 18.3) 予選組分けされた場合におけるコンソレーションレースのスターティンググリッドの決定方法は第17条2.「予選組分け後の決勝グリッドの決定方法」に準ずる。

第20条 サーキットにおけるドライブ行為の規律

ドライバーは、FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項、L項第4章「サーキットにおけるドライブ行為の規律」(JAFモータースポーツイヤーブック参照)を遵守しなければならない。H項違反、またはL項に違反し危険行為と判定されたドライバーは、当該競技での罰則とは別に、LCJからも下記の通り罰せられる場合がある。

- 19.1) 各競技会において、当該競技団からH項、L項第4章の危険行為と判定され、当該審査委員会からペナルティ(訓戒を含む)を課せられたドライバーは、当該シリーズの全てのオーガナイザー及びエントラントに公示される。ペナルティポイントとして、その年度に獲得したシリーズポイントより、ペナルティの軽重により

その都度、最低1～5ポイント削減される場合がある。

①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。

本条項の「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
- 5) FIA国際モータースポーツ競技規則付則L項第4章2. に違反したもの等を指し、その行為が危険と判定された場合は、厳しく罰せられる。

②全ての予選・決勝レース中において、ドライバーは定められた走路のみを使用するものとする。

走路外走行によりアドバンテージが認められた場合には、タイムペナルティ等の罰則が課せられる場合がある。ドライバーは常に走路を使用しなければならない。

疑義を避けるため、走路端部を定めている白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路の一部とはみなされない。理由の如何にかかわらず車両が走路を退去した場合、下記③を侵さずにドライバーは再び合流することができる。

しかしながら、その再合流は、それを行うことが安全であり、その実施によって優位に立つことがない場合のみ実施できる。

走路に車両の一部分も接触していない状態であれば、ドライバーは走路を退去したものと判断される。

③重大な過誤を繰り返したり、あるいは車両に対するコントロールの欠如（走路から離脱するような）が見受けられるときは、競技会審査委員会に報告され、一切の当該ドライバーに対し失格に至るまでの罰則を適用することができる。

④いかなるときも、車両を不必要に低速で運転したり、不規則に走らせたり、あるいは他のドライバーにとって潜在的に危険と見なされるような運転をすることは許されない。

⑤ブラクティスセッション中は、他車の妨害となるようなスロー走行を禁止する。

⑥コース上におけるすべての修理は、競技車両に搭載されている工具や部品を使ってドライバーだけで行わなければならない。

⑦ドライバーは、コースに沿って競技車両を押ししたり、または競技車両を押し進めてフィニッシュライン(決勝線)を横切ることを禁止する。

⑧レース終了の合図を受けたすべてのドライバーは指定されたパークフェルメまたは指示された場所に停止するまで、危険な追い越しをしたり、物の受け渡しをしたり、他のドライバーその他を同乗させたり、あるいは援助(競技役員の援助が必要な場合を除く)を受けることを禁止する。

⑨各ドライバーは各々のサーキットに定められたピットレーン通過速度を遵守しなければならない。

⑩すべてのドライバーは、FIA国際競技規則付則H項に基づいた信号指示内容に精通し、それに従わなければならない。

⑪ドライバーは、黄旗掲示区間においては十分に減速してコースの中央寄りに進路変更し、事故現場の通過に備える。また、事故現場の通過に際しては、オフィシャル作業の妨げにならないよう、一列で走行して通過しなければならない。

19.2) ペナルティポイントは、参戦したシリーズのシリーズポイントより削減される。シリーズポイントが無い場合は、マイナスポイントが付けられる。

19.3) 上記ペナルティは、同年度内のみとするが、前年度実績として、翌年度のオーガナイザー及びエントラントに公示される場合がある。

19.4) ペナルティの種類

LCJは以下の場合、シリーズポイントよりペナルティとしてポイントをマイナスする場合がある。

- | | |
|----------------|-----|
| ①指定部品以外の使用 | - 5 |
| ②テクニカルパスポートの忘れ | - 1 |
| ③テクニカルパスポートの紛失 | - 5 |

④H項、L項違反や走路外走行、Whicker-危険走行によるペナルティが発生した場合は、罰則の軽重により最低 -1～-5

第21条 賞典

20.1) シリーズ賞典(詳細は賞典ページを参照の事)

■ Legend Car Race

ドライバーズポイントの合計上位6位までのドライバーに対し、賞典が授与される。但し、シリーズを通して3戦以上の参戦者をシリーズランキングの対象者とする。シリーズ対象車両が12台以下の場合は、授与されるドライバーの数はその数の1/2を超えない範囲で賞典が与えられる。

■ エントラント賞

エントラント登録を行ったチームに対し、各戦上位よりポイントを与える。但し、

- ①上位者が登録されていない場合は、登録されている所から与え、同様に2位～6位まで、繰り下げてポイントを与える。
- ②同一の登録チームが1～6位まで複数有った場合は、最上位のみにポイントを与える。
- ③JAFエントラントライセンス所持者のみ登録可能。
- ④同ポイントの場合は、第21条4)により決定する。

20.2) 各大会賞典(詳細は賞典ページを参照の事)

- ① 各大会の決勝レース結果にて第6位までのドライバーに対し、大会賞が授与される。
- ② 各大会賞典は、参加した台数により下記の通り制限する。

20. 3) 仮表彰は、各レース、決勝出走台数に関係なく第3位まで仮表彰を行う。

第22条 シリーズポイント

21. 1) 各大会のシリーズポイント

- ① 各大会ごとに予選正式結果の上位6位までのドライバーに対し下記のドライバーズポイントポイントを与える。耐久レースの場合は1/2ポイントを与える。

■ポイント表

- ② 各大会ごとに決勝レース正式結果の上位10位までのドライバーに対し下記のドライバーズポイントを、また、完走者には1ポイントを与える。耐久レースの場合は1/2ポイントを与える。

■ポイント表

シリーズ終了後の合計獲得ポイントの多い順に第6位まで決定する。但し、シリーズを通して3戦以上の参戦者をシリーズランキングの対象者とする。

21. 2) 各大会のエントラントシリーズポイント

- ① 各大会ごとに決勝レース正式結果の登録済みエントラント、上位6位までにエントラントポイントを与える。同一のチームが1位、2位を取った場合は、最上位のポイントを加算し、2位のポイントは第3位へ与えられる。

■ポイント表

21. 3) ペナルティポイントに関して

LCJは以下の場合、シリーズポイントよりペナルティとしてポイントをマイナスする場合がある。

- ① 指定部品以外の使用 - 5
- ② テクニカルパスポートの紛失 - 5
- ③ H項、L項違反によるペナルティが発生した場合は、罰則の軽重により最低 -1 ~ -5

21. 4) 同順位の決定

(1) 各シリーズにおいて同ポイントの順位決定方法

同ポイント者が存在した場合は次の方法の順でシリーズ順位を決定する。

- ① 決勝1位の獲得数の多い者が上位。
- ② 決勝2位の獲得数の多い者が上位。
- ③ 決勝3位の獲得数の多い者が上位。
- ④ 決勝4位の獲得数の多い者が上位。
- ⑤ 決勝5位の獲得数の多い者が上位。
- ⑥ 決勝6位の獲得数の多い者が上位。
- ⑦ 決勝7位の獲得数の多い者が上位。
- ⑧ 決勝8位の獲得数の多い者が上位。
- ⑨ 決勝9位の獲得数の多い者が上位。
- ⑩ 決勝10位の獲得数の多い者が上位。
- ⑪ 参戦数の多い者が上位。
- ⑫ 最終の順位の上位の者。
- ⑬ LCJが決定する。

第23条 シリーズ表彰式

シリーズ入賞者は、原則としてシリーズの表彰式に参加しなければならない。ただし、参加できない場合には、代理人を参加させる事。尚、シリーズ表彰式が開催されない場合には、別途 LCJより告知する。

第24条 本Sporting Regulationに記載されていない事項

本スポーティングレギュレーション・テクニカルレギュレーションに記載されていない事項については、各大会特別規則及び公式通知または、ブルテンによって示される。

第25条 LCJの権限

- 24. 1) 本スポーティングレギュレーション及びテクニカルレギュレーションにおいて、記載無き部分の疑義が生じた場合は、LCJの権限において裁定される。
- 24. 2) LCJはオーガナイザーと協議の上、モラルハザード委員会を設け、走行の安全の一助とし、ドライバーへのジャッジを行うことが出来る。

第26条 総 則

本Regulationは、JAF公認レース競技会として国内で開催される Legend Car Race各シリーズに参加する全ての車両の製作、改造に適用され、競技車両の安全確保、性能均衡による競技の安全性の維持等の取り扱いに関する必要な事項を定めることを目的とする。

Legend Cars Japan（以下LCJとする）は規定の変更を行う権利を留保する。但し、安全性の確保を目的とした変更は予告無く即時適用される。

また、不明な点に関しては、国内競技車両規則第3章・第4章・第5章に準拠し、LCJは規定の解釈を発表する場合もある。

〈第1章〉 車両の分類

第1条 競技車両

Legend Car : U.S. Legend Carにて製造されたレース専用車両で、LCJにて認定された車両が参加できる。

〈第2章〉 競技車両の排気音量規制

国内で開催されるJAF公認レース競技会に参加するLegend Carの車両は以下の排気音量に対する規制が適用される。
記

1. エントラントは開催場所の周辺の環境を守るために都道府県が制定した音量に関する規定およびオーガナイザーが決める排気音量に関する規定に従うこと。ただし、最大音量は、測定距離3mの場合、90dB(A)以下とする。
2. 参加車両の音量に関する規定はJAF国内競技車両規則第4編付則「レース車両の排気音量測定に関する指導要綱」に従うこと。

〈第3章〉 一般規定

第1条 車両の定義

1. 1) 同一車両：

同一の生産系列に属し同一の車体構造(外部および内部)、同一の機械構造部分および同一のシャシー構造(フレーム構造の場合、このシャシーは車体と一体となっている)を有する車両をいう。機械構造部分とはエンジン、駆動、懸架、操向および制動の諸装置をいう。

1. 2) 車両の型式(モデル)：

車体特有の設計や外観、同一機械構造のエンジンおよび動力伝達装置によって区別できる生産系列の車両をいう。同一型式の判定には製造メーカーの打刻又はLCJ発行のコーションプレートが参照される。

1. 3) 競技車両の確認：

競技車両の型式は製造メーカー打刻又はLCJ発行のコーションプレートによって証明される。オーガナイザーは車両の検査のとき、または疑問のある場合、本Regulation及びあらゆるスペアパーツを記載してあるカタログと照合する必要がある。

エントラントが提示を行わなかったときは、オーガナイザーは出場を拒否することができる。

エントラントは自分の車両が競技車両として、競技に参加できうる車両であることを証明するための本Regulation及びあらゆるスペアパーツを記載してあるカタログなどを常に携帯することが義務付けられている。

1. 4) 車 体 (ボディ)：

車体とは以下のことを意味する。

外側：完全に懸架されている車両のすべての部分で、空気の流れにさらされる部分。

内側：車室内の見える範囲のすべての部分。Legend Carは完全に密閉されている車体構造に該当する。

1. 5) 電子システム：

1. 5. 1) クローズド・ループ電子制御システム

以下の条件を満たす電子制御システムを言う。

①連続的に実際値(可変制御)を監視するもの。

②フィードバック信号を期待値(参考可変値)と比較するもの。

③演算結果により自動的に調整するシステム。

例：シャシーの制御、電子クラッチ、ファイナル・ディファレンシャル、車高調整サスペンションなど。

1. 5. 2) ドライバーが作動させ、ひとつもしくは複数のシステムに作用する単純な自動でない電気スイッチは、電子制御とはみなされない。

1. 6) データロガー

走行中の各部状況をセンサー等により数値データ化し記録するシステム。データはメモリーに蓄積され、走行後確認することが出来る。

1. 7) 用 語：

①改造の定義に関して

修正加工：元の部品を使用することで旋盤加工、溶接、研磨などの機械加工などが許される。また、少な

- くとも原型から外観が著しく変更してはならない。
- 交換：同一の部品（部材）に交換することでありボルトオンを基本とする。従って、交換に際しての改造や修正加工作業は許されない。
- 追加：部品類を追加および新たに設置（装着）することであり、取付けに伴う最小限の改造は許される。
- 変更：同等の機能を有する（部材）に変更することであり、取付けに際して支持具（部）に対する最小限の改造が許される。変更には交換および修正加工作業が含まれる。
- 調整：部品および車体構造に対して改造や修正加工作業を伴わない整備作業。
- 自由：同一型式車両の部品を使用することなく、他社の部品へ変更ができる。

②その他

- 指定部品：指定部品に対する一切の修正・加工は禁じられる。但し、Bulletin等で連絡されたものは除く。
- 付則：JAF国内競技車両規則第4編付則を参照すること。

第2条 一般事項

2.1) 適合性：

競技に出場するすべてのLegend Carは本章および第4章”安全規定”に従うことが義務づけられる。また、改造する場合は、その車両が属しているグループに対し許される範囲内とする。競技期間中いかなるときでも、車両がそのすべてにわたってこれらの規定を遵守していることを競技会の技術委員および審査委員の求めに応じて説明および検証作業に応じることは各エントラントの義務である。

2.2) 許される変更の限度：

Legend Carsは、各部位により許される変更の限度、当該型式の車両に通常取り付けられている部品／仕様に対する改造および変更（取り付け、取り外しを含む）の限度を本規定によって各部位に対し明白に定められている。許される変更の限度は本章（一般規定）の他に、第4章の規定によって個々に定められている。この部位ごとの規定に記載されていない事項については、本章に従わなければならない。

2.3) マグネシウム：純正部品を除き使用は禁止される。

2.4) ねじ山の修理：破損したねじ山は同一内径の新たなねじ山をきることによって修理することができる（ヘリコイル形式）。

第3条 寸法および重量

3.1) 最低地上高：

車両の左右一つの側面のすべてのタイヤの空気が抜けた場合であっても、車両のいかなる部分も地表に接してはならない。このテストはレース出走状態で（ドライバーが搭乗し）平坦な面上で行われること。

3.2) 最低重量：545kgとする。

これらの重量は、出走可能な状態で一切の潤滑油、冷却水を満たし、**ドライバーが乗車した状態**（ただし燃料は除く）が車両の真の最低重量である。競技中、いかなるときでも上記に記載されている最低重量より車両が軽くなってはならない。疑義がある場合、技術委員は、重量を検証するため、燃料タンク（複数）を空にすることができる。

各競技会においてクラス分けを行う場合は最低重量が変更になる場合がある。

参加クラス：プロクラス 590kg

参加クラス：セミプロクラス 580kg

参加クラス：ジェントルマンクラス 560kg

3.3) バラスト：

1個あるいは数個のバラストによって最低車両重量を満たすことが許される。ただし、バラストは十分な強度を有する単一構造体で、工具によって、車室または荷物室の床に目に見えるように取り付けられ、封印できる構造でなければならない。

第4条 エンジン

4.1) 空冷タイプ 気筒容積：1250cc（封印済み）

気筒容積：ピストンの上下運動により1個または複数の気筒内に生じる容積Vをいう。

$$V=0.7854 \times b^2 \times s \times n \text{で (b=ボア、s=ストローク、n=気筒数)}$$

水冷タイプ 気筒容積：847cc（封印済み）品番105*00*023

4.2) 車室内においての始動：

ドライバー席に着座したドライバーによって操作可能な、車両に搭載されている電気による始動装置を持たなければならない。

第5条 動力伝達系統

すべての車両は競技をスタートする時点において、正常に作動するギアボックスを搭載していなければならない。

第6条 ホイール、スペアホイール

6.1) ホイール：

ホイールサイズは、第5章第4条4.3)を参照のこと。

コンプリートホイール幅の測定：ホイール幅は地上に置かれた車両に取り付けられた状態で測定する。車両は

レース出走状態であって、ドライバーが搭乗している状態とする。ホイール幅の測定点は、地面に接している箇所を除くタイヤ周辺の、いかなる箇所においても測定できるものとする。

コンプリートホイールの要素として、複合タイヤが装着されている場合、コンプリートホイールは、これらのタイヤが使用されているグループに関する最大寸法に合致していなければならない。

コンプリートホイールの幅：リムとタイヤを組合わせた幅をいう。

- 6.2) スペアホイール：スペアホイールの搭載は義務づけられない。

第7条 タイヤ タイヤは地表以外の部分と接触してはならない。

第8条 車 体

- 8.1) ドア：すべての車両の左側ドアは、開閉装置と蝶番を備えていなければならない。

- 8.2) ホイールアーチ：

車両のホイールアーチは暫定的な性格のものであってはならず、しっかりと固定されており、かつ、車体との間に隙間があってはならない。ホイールアーチはコンプリートホイールの上であり、一定の範囲を効果的に覆うものでなければならない。指定のフェンダーへの加工を一切禁止とし、LCJ指定のホイールのみ使用可能。
※ホイールの突出に関し、ホイール・フェンダー・アーム・アップライトを指定部品のみ使用した状態のものとする。

- 8.3) 車 室：

- 8.3.1) 車室とは、固定された前部隔壁と後部隔壁で仕切られた空間をいう。

- 8.3.2) 全ての車両、後部隔壁が明確な壁形状を形成されない構造で床面と連続している場合は、最後部座席シートバック背面直後で、当該面と同等の角度を持った面を想定後部隔壁とし、それと前部隔壁で仕切られた空間をいう。

- 8.3.3) 後部隔壁または床の底部主平面（フランジを除いたサイドシル下面の直線部に平行な面）から立ち上がった面で仕切られた空間をいう。

- 8.3.4) 車室は、エンジンルーム、ガソリンタンク、オイルタンク、ギヤボックス、プロペラシャフトから隔壁で、完全に隔離されていなければならない。

- 8.3.5) 車室の隔壁は、堅固で防火性に富んだ材質を持つものでなければならない。（第4章“公認車両および登録車両に関する安全規定”第17条参照）

- 8.3.6) 危険性のある全ての物体《バッテリー（ドライバッテリーを除く）、可燃性のある物品等（車室内設置が認められるバッテリーを除く）》は、車室以外に搭載しなければならない。なお、車室内に取り付けが許される付属品とは、スペアホイール、工具、取り替え部品、安全装置、通信装置、バラスト（許されているもの）、ウインドスクリーンウォッシャー液容器、クールスーツ用諸装置をいう。

- 8.3.7) オイルタンクを車室外に取り付ける場合、漏油および耐火の隔壁で完全に仕切られていれば許される。

- 8.3.8) 車室内にヘルメットおよび工具の収納容器を設置する場合、その容器は難燃性の材質で造らなければならない。火災の場合に有毒ガスを発生してはならない。

第9条 電気系統：

電気系統の定格電圧は、イグニッションスイッチの供給回路の電圧を含み、オリジナルを保たねばならない。

第10条 燃料系統：

- 10.1) 燃料—燃焼物

- 10.1.1) 燃料は、通常ガソリンスタンドのポンプから販売されている（潤滑油以外のいかなる添加物も含まない）ガソリンでなくてはならない。オーガナイザーはJAF国内競技車両規則に適合しない市販燃料を指定することが出来る。

- 10.1.2) 複数の燃料を混ぜて使用することを含み、指定された燃料に対し、空気を除き、その他の気体／液体／固体を混入して使用することは一切禁止される。

- 10.2) 燃料タンクの容量：

燃料タンクは当初の形状を維持し、変更は許されない。また補助タンク（コレクタータンク）の装着も許されない。但し、耐久レースにおいては特別規則の元、変更が許される場合がある。

〈第4章〉 安全規定

改造および付加物取付け等により競技会技術委員長が安全でない車両と判断した場合、その指示に従わなければならない。

安全性確保の見地から、その事例は「LCJ Bulletin」にて広報される場合がある。

第1条 配管類

- 1.1) 配管類の保護

燃料およびオイルとブレーキ配管は、外部から損傷を受けぬよう（飛石、腐食、機械的損傷等）、すべてを考慮して保護策をとらねばならない。また、室内には絶対に火災及び損傷を発生させない配慮を必要とする。量産車の装備がそのまま維持される場合は追加の防護は任意。防音材および防振材等を取り除くことにより配管や配線類が露出する場合には適切な防護策を講じなければならない。燃料配管について、金属部分が絶縁部品によってボディシエルから隔離されている場合は、ボディシエルと電氣的に接続されていなければならない。

LCJ参加車両で該当する場合は、下記内容にて実施する事。

1.2) 仕様および取付け

量産の装備が保持されない場合は以下の適用が義務づけられる。取り付け具は下記の仕様に従って製造されていなくてはならない。

①液体用配管の取り付け：

(1) 潤滑油を収容する配管：車室外部になくなくてはならない。

(2) 燃料または油圧液を収容する配管：車室を通過してもよいが、第4-1図および第4-2図に従った前後の隔壁部分とブレーキ回路およびクラッチ液回路を除き、車室内部にいかなるコネクターも有さないこと。

②液体用配管の仕様：

燃料配管、潤滑油は移管および加圧される油圧液を収容する配管の取り付け具は下記の仕様に従って製造されていなくてはならない。柔軟なものである場合は、これらの配管はネジ山のついたコネクター、はめ込み式のコネクター、あるいは自動的に密閉されるコネクターと、摩擦と炎に耐え得る（燃焼しない）外部網材を有していなくてはならない。

(1) 燃料配管の仕様（キャブレターへの連結部を除く）：135°C (250° F) の最低 作動温度で 7 MPa (70bar/1000 psi) の最低破裂圧力を有していなければならない。

(2) 潤滑油の配管の仕様：232°C (450° F) の最低作動温度で 7 MPa (70bar/1000psi) の最低破裂圧力を有していなければならない。

(3) 加圧下にある油圧液を収容する配管の仕様：232°C (450° F) の最低作動温度で最低破裂圧力 28 MPa (280bar/4000psi) を有しなくてはならない。

油圧システムの作動圧力が 14 MPa (140bar/2000 psi) を超える場合は、作動圧力の少なくとも倍の破裂圧力を有していなくてはならない。

第2条 ブレーキ

2.1) ブレーキ

同一のペダルによって作動する二重回路。ペダルは通常、すべてのホイールに作動するものであること。制動装置のパイプに漏れもしくは欠陥が生じた場合でも、ペダルは少なくとも2つのホイールに作動しなければならない。量産車にこのシステムが取り付けられている場合は変更を必要としない。

2.2) 駐車ブレーキ

駐車ブレーキ装置の装着は自由。

第3条 ファスナー（締め金具）の追加

LCJより供給された状態の車体のファスナー及び追加装着の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なければならない。

第4条 安全ベルト

安全ベルトは、その材質、取付方法などを含め「レース競技における安全ベルトに関する付則」に従ったフルハーネスタイプでなければならず、その肩部ストラップは幅75mm以上を有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）。

また、衝突時の「サブマリン現象」防止の観点から「脚部ベルト」を追加した5点式以上の装備・装着を義務とする。安全ベルトを座席やその支持体に固定することは禁止される。

第5条 消火装置—消火系統

すべての車両は手動消火器を装備することが義務付けられる。手動消火器を自動消火装置に取り替えることが出来る。

5.1) 手動消火器

手動消火器とは消火器単体をドライバー等が取り外して消火を行うための消火器をいう。

5.1.1) 取り付け

各々の消火器の取り付けは、クラッシュ時の減速度 2.5 G がいかなる方向に加えられても耐えられるように取り付けなければならない。取り付け方向は車両の前後方向中心線に対し直角に近い状態であること。（リベット止めは禁止される） 金属性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。）

全ての消火器は十分に保護されていなければならない。

5.1.2) 取り付け場所・取り外し

消火器はドライバーが容易に取り外せる位置に取り付けられなければならない。

5.1.3) 下記情報を各消火器に明記しなければならない。

- 容器の容量
- 消火剤の種類
- 消火剤の重量もしくは容量
- 消火器の点検日

5.1.4) 消火器の点検日は、消火剤の充填期日もしくは前回点検期日から2年以内とする。（消火剤の充填期日もしくは前回の点検期日から2年を過ぎて使用してはならない。）但し、2年毎の点検を継続したとしても消火器の製造者が定めた有効年数あるいは耐用年数を超えて使用することは出来ない。

- 消火器の製造者が、有効年数あるいは耐用年数を定めていない場合、その使用 期限は製造期日(又は初回充填期日)から7年間を目処とする。
 - 消火剤の充填日もしくは前回検査日の表示が年(月)表示である場合、有効 期間の起算日は当該年(月)の末日とする。
- 5.1.5) 2年毎に製造者、製造者が指定した工場、あるいは代理店などの有資格者による点検を受けること。外部が損傷している容器等機能/性能影響を与える恐れがあると判断される場合には、装置を交換しなければならない。
- 5.1.6) 仕様
同一の消火剤を有する1つあるいは2つの消火剤容器とする。粉末2.0kg以上の内容量、または、F I A国際モータースポーツ競技規則付則J項目第253条に記された消火剤および内容量を装備すること。すべての消火器は耐火性でなければならない。
- 5.2) 自動消火装置
自動消火装置とは、車両に固定された消火装置が、車室内とエンジンルームに対し起動装置によって同時に作動するものをいう。
- 5.2.1) 取り付け
各々の消火装置の容器は、いかなる方向にクラッシュ時の減速度が加わってもそれに耐えられるように取り付けられなければならない。
- 5.2.2) 操作一起動
2つの系統は同時に起動しなければならない。
いかなる起動装置も認められる。しかしながら、起動系統が機械式だけでない場合、主要エネルギー源からでないエネルギー源を備えなければならない。
運転席に正常に着座し、安全ベルトを着用したドライバーが起動装置を操作できなければならない。車両の外部のいかなる者も同様に操作ができること。外部からの起動装置はサーキットブレーカーに接して、あるいは、それと組み合わせて位置しなければならない。
また、赤色で縁どられた直径が最小10cmの白い円形内に赤色でEの文字を描いたマークによって表示されなければならない。 ヒートセンサーによる自動起動装置が推奨される。
装置はいかなる車両の姿勢にあっても、たとえ車両が転倒した場合でも作動しなければならない。
- 5.2.3) 下記情報を各消火器に明記しなければならない。
- 容器の容量
- 消火剤の種類
- 消火剤の重量もしくは容量
- 消火器の点検日
- 5.2.4) 消火装置の点検日は、消火剤の充填日もしくは前回点検期日から2年以内とする。(消火剤の充填日もしくは前回の点検期日から2年を過ぎて使用してはならない。)但し、2年毎の点検を継続したとしても消火装置(消火器)製造者が定めた有効年数あるいは耐用年数を超えて使用することは出来ない。
・ 消火器の製造者が、有効年数あるいは耐用年数を定めていない場合、その使用期限は製造期日(又は初回充填期日)から 7年間を目処とする。
・ 消火剤の充填日もしくは前回検査日の表示が年(月)表示である場合、有効期間の起算日は当該年(月)の末日とする。
- 5.2.5) 2年毎に製造者、製造者が指定した工場、あるいは代理店などの有資格者による点検を受けること。外部が損傷している容器等機能/性能影響を与える恐れがあると判断される場合には、装置を交換しなければならない。
- 5.2.6) 仕様
FIAテクニカルリストNo.16の消火システム、またはFIA国際モータースポーツ競技規則付則J項目第259条14に記された消火剤および内容量を装備すること。消火装置は耐火性でなければならない。また衝撃に対して防護されなければならない。消火剤の噴出ノズルは、ドライバーに直接消火剤がかかることのないように取り付けなければならない。(凍傷の危険)
- 5.2.7) 放射時間
車室内 : 最短30秒/最長80秒
エンジン : 最短10秒/最長40秒
両方の消火器が同時に作動しなければならない。

第6条 ロールケージ(メインフレーム)

6.1) 総 則

メインフレームはLCJによって販売されたものを使用しなくてはならない。(1章第5条参照)

第7条 後方視界(室内ミラーおよび室外ミラー) :

後方視界は、リヤウインドウの少なくとも幅50cm、高さ10cmの範囲を見渡せる1つの室内ミラー、および2個の室外ミラーによって確保されなければならない。

室外ミラーはLCJにより供給される以下のものを使用すること。

LCJ-B 3077 MIRROR OUTER PC001

LCJ-B 3088 MIRROR OUTER AT002

第8条 けん引用穴あきブラケット

LCJ参加車両は、前部の牽引フックは可倒式またはケーブルループ式でなければならない。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100mm²（取り付け部分も含む）
- ⑤丸棒の場合、最小直径10mm以上。

※LCJより供給される「LCJ参戦キット」内のものを使用することを強く推奨する。

品番：LCJ-B 3079 TOWING BELT KIT

第9条 ウインドシールド

前面ガラスの変更はLCJの指定部品以外は認められない。上端からガラス面に沿って10cmの幅で「LCJ指定」のステッカーを貼付すること。その外側表面には、1枚あるいは複数枚の無色透明なフィルムを取り付けることができる。また、降雨時など視界不良が懸念される場合は取り外してもよい。

認定ウインドウネットへの交換は許される。

第10条 ウインドシールドの安全固定装置

ウインドシールドの安全固定装置を自由に設けて良い。

第11条 サーキットブレーカー（主電源回路開閉装置）

イグニッションスイッチおよび燃料ポンプスイッチは、その位置が確認できるよう黄色で明示しなければならない。イグニッションスイッチおよび燃料ポンプスイッチを変更する場合、ONの位置が上、OFFの位置が下になければならない。

また、運転席および車外から操作できるすべての回路を遮断する各々独立した放電防止型のサーキットブレーカー（主電源回路開閉装置）を装備しなければならない。これらはすべての電気回路を遮断できるものであり、エンジンを停止することのできるものであること。また標準装着されたサーキットブレーカーを変更することは許されない。赤色のスパークを底辺が最小12cmの青色の三角形で囲んだ記号で表示すること。

第12条 安全燃料タンク

12.1) 安全燃料タンク

安全燃料タンクを使用する場合、J A FまたはF I A公認の安全燃料タンクの使用が義務付けられる。安全タンクは約5年を経過した後に強度が急速に低下するため、ブラダーは製造者が検査し、次の2年間までの使用を保証しない限り、製造年月日から5年以上経過したものを使用してはならない。ただし、その場合でも製造年月日から7年を超えて使用してはならない。

コレクタータンクの装着は許されない。

コンテナは、厚さ1.0mm以上のスチール、または厚さ1.6mm以上のアルミニウム、あるいはそれらと同等以上の強度を有することを証明できる不燃／不浸透性の材質で作られており、燃料ブラダーに記載されている表示項目（製造者名、型式、製造に用いられた基準、製造年月日、製造番号）を判読できる窓または表示項目内容の証明書類を備えていなければならない。

摩擦や異物混入による燃料ブラダーの損傷を避けるため、コンテナと燃料ブラダーとが密接にしていなければならない（付属品取付部を除く）、コンテナの内側に突起や鋭利な箇所があってはならない。

コンテナの車体への取付は暫定的であってはならず、また、取付によりコンテナが変形するようなことがあってはならない。

Legend Car Raceについては既存の安全燃料タンクの装着のみ許され変更、加工許されない。

安全燃料タンクは当初の位置のみとする。指定部品番号LCJ-ELF10021

第13条 座席

13.1) 着座位置の変更を目的とした変更は当初の取り付け方法の範囲内で許される。

指定部品番号

LCJ-IPS80019・LCJ-IPS80020・LCJ-IPS80021・LCJ-IPS80022

上記以外のものを使用する場合はFIAの公認部品を加工変更無く使用すること。

13.2) 前部座席は後方に移動できる。13.3) 助手席ならびに後部座席の装着は許されない。

13.4) 当初の座席の取り付け具または支持具が変更される場合、支持具は以下のいずれかに取り付けられなければならない。

ならない。

—座席を固定するために使用されている当初の固定点

—付則J項第253-65図に合致する座席固定用の固定点座席支持具は第4-65図に従って、最小直径8mmのボルトを使用し、1座席につき少なくとも4箇所座席固定用の固定点に取り付けられなければならない。各取り付け点について、支持具、車体/シャシーと当て板の接触面積は最低40cm²であること。

- 13.5) 座席は、直径が最低8mmのボルトを使用し、座席の前部2ヶ所、後部2ヶ所の4ヶ所の支持具で固定され、補強部は座席に結合されていなくてはならない。
- 13.6) 支持具と当て板の最低厚さは鋼鉄の場合は3mm、軽合金の場合は5mmを有さなければならない。各支持具の前後方向の長さは、最低でも60mmを有さねばならない。
- 13.7) 座席を調節するレールが使用される場合、当初から車両に設定されているもの、または座席と共に設定されているものを使用しなければならない。
- 13.8) 運転者席とサイドロールバーの間には機械装置の設置は許可されない。
- 13.9) 座席とドライバーの間にクッションを置く場合、このクッションに厚さは50mm以下でなければならない。

第14条 ライト

前照灯の装着は自由。リヤフォグレンズを装着すること。

第15条 床

当初の形状を保ったものでなければならない。

第16条 内張

当初の形状を保ったものでなければならない。

ダッシュボード及びメータパネルはスイッチ類の操作性の向上を目的とした加工のみ許されるが、当初の形状を取り外すことは許されない。

第17条 火災に対する防護

火災の場合、火災の直接の通過を防止するため、エンジンと搭乗者席の間に有効な防護遮へい物を取り付けなければならない。

第18条 ステアリングホイール

ステアリングホイール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、それらは突起した形状（トルグスイッチ等）であってはならず、トルグスイッチ以外のスイッチやメーターを装着する場合は、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。

第19条 オイルキャッチ装置

オイルがコースに流出することを防ぐための確実な装置を備えなければならない。その装置の取り付け方法は、針金やテープなどによる暫定的なものであってはならない。Legend Car Race参加車両は全てオイルキャッチタンクを使用しなければならない。気筒容積が2,000ccまでの車両に対しては**2リットルの容積**がなければならない。この容器は、プラスチック、あるいは、透明な窓を備えたものでなければならない。

- 19.1) トランスミッションのT/Mブリーザー用オイルキャッチタンクを取り付ける場合は、第19条に従って取り付けられなくてはならないがその容量については任意とする。
- 19.2) また、安全のためにブリーザーホースを延長し、オイルキャッチタンクへ繋ぐことを許可する。

第20条 圧力制御バルブ

ホイール上の圧力制御バルブは禁止される。

第21条 その他

車両に搭載する部品等（工具類）は、確実に固定されなければならない。

第22条 ネット

下記仕様に従ったネットをメインフレームに取り付けて使用すること、メインフレームの加工は必要最低限に留めなければならない。溶接加工は許されない。

帯の最小幅 : 19mm

網目の最小寸法 : 25 × 25mm

網目の最大寸法 : 60 × 60mm

範囲 : ステアリングホイール中心より後方のフロントサイドウインドを覆うものとする。

材質 : 不燃材料

〈第5章〉 テクニカルレギュレーション

第1条 車両

- 1.1) 定義 : 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LCJによって認定された車両であること。

- 1.2) 資格： LCJ販売のレース専用車両(コンプリートカー)。
- 1.3) 基本車両：本車両は厳密にLCJにより指定された車両であり、基本車両はU. S. Legend Car製造車両(同一車両型式、同一エンジン型式)の資料と同一でなければならない。

第2条 許可される、もしくは義務づけられる変更と付加物：

本章によって許されていないすべての変更および調整仕上げは厳禁される。

車両に対して行うことのできる作業は、通常の整備に必要な作業または使用による摩耗、事故によって損傷した部品の交換に必要な作業のみである。許可されている変更および付加物の制限については、後記で規定される。これら以外に、使用による摩耗、事故によって損傷した部品は、いずれも、損傷した部品と全く同一のLCJが日本国内向けに部品を指定し、販売される部品によってのみ交換が許される。

ただし、交換しようとする指定部品が、現存しない場合、部品販売により指示されたものを使用可能とするが、部品番号が変更になっていることを証明できなければならない。

第3条 エンジン

- 3.1) 全てにおいて封印の施されたエンジン本体の変更は許されない。またエンジン番号が明確に表記されたもののみ使用できる。

- 3.2) エアクリーター：

フィルターはLCJの認定した物(全高3インチのかぶせタイプ)のみを使用し、ラムダクトなどの追加は認められない。指定部品番号 LCJ-E1001・LCJ-E1002

- 3.3) オイルポンプ： シムおよびスパーサーによる油圧の調整機構に限り変更が許される。

- 3.4) オイルフィルター： 自由。ただし、取付位置はエンジンルーム内のみ変更することが出来る。

- 3.5) キャブレター：

1、メインジェットの変更はYAMAHA純正部品 122.5番から130番の範囲内のみで交換が許される。

2、パイロットジェットの変更はメインジェット同様で32.5番から45番の範囲内で変更が許される。

3、ニードルの高さ調整(クリップピン位置変更)は純正の範囲内で変更調整が許される。

- 3.8) 燃料ポンプ： 変更は許されない。燃料レギュレーターの追加、加工、変更も許されない。

- 3.9) バルブスプリング： 変更は許されない。

- 3.10) バルブおよびバルブシート： 変更は許されない。

- 3.11) カムシャフト： 変更は許されない。

- 3.12) ピストンおよびコンロッド： 加工、変更は許されない。

- 3.13) ヘッドガスケット： 変更は許されない。

- 3.14) オイルパン： オイルパンの外観変更および内部変更は許されない。

- 3.15) フライホイール： 変更・修正・加工は許されない。

- 3.16) 電気系統：

●電氣的に諸装置を調整できる調整装置(エンジンコントロールユニット等の全てのコンピューター類のコントローラーを含む)は当初から装着されているものを除き車室内に設置されてはならない。

●点火装置は装着ブラケットを含み、改造は許されない。(マルチコイル方式等含む) また回転リミッター、トラクションコントロールなどの追加装着も許されない。

●取付け位置を除き、バッテリーは自由。取付ブラケット、ボルトの変更も許される。

●ボディアース線(アーシング)の追加、変更は許されない。

●配線：許された改造(カットオフ・データーロガーなど)を除き、一切の加工・修正を禁止する。

●バッテリーは常に充電された状態であり、発電装置の取り外しは禁止する。

●プラグコードは抵抗型(3Ω)のみ使用することが出来る。スパークプラグの変更は自由

●イグニッションスイッチ、チョークレバー、リヤフォグスイッチ、スターターのスイッチのみメーターパネルに装着することが出来る。その他スイッチはシフトレバー付近に装着すること。

- 3.17) 吸・排気系統： 変更は許されない。

- 3.17.1) 吸気系統： 変更は許されない。

- 3.17.2) 排気系統：

排気マニホールドは防熱措置を施すことは許されるが、その他の加工は許されない。

また、排気温度センサーを取り付けるための最小限の加工は許される。

マフラー(指定部品)の溶接接合部に亀裂が入った車両は、再溶接(パッチなどは不可)し、亀裂を塞ぐことが許される。なお、本件以外の再溶接は認められない。

- 3.18) シリンダーヘッドカバー及びインテーク、エキゾースト系の防熱処理に関して

- 1) シリンダーヘッドカバーへの防熱処理は禁止。

- 2) エアクリーターボックスの装着は禁止する。

- 3.19) エンジンの搭載位置の変更はいかなる場合も禁止する。

- 3.20) ウォーターラジエター： 装着不可。

- 3.21) エンジンオイルクーラー：

オイルクーラーは空冷式のみとし、元のオイルクーラーを取り外すことも許される。ただし、車体外への取り付けは認められない。

導風板を装着する場合は、不燃材で板厚3mm以下、30平方センチメートル以内で加工した状態で装着可能だが熱気排出用の導風板を含め車外への突出は認められない。
オイルクーラーコアの装着はスチール製ブラケットを使用し強靱に取り付けられていること。

第4条 シャシー

- 4.1) クラッチ：
当初の物を使用し、補修用として認められた指定部品のみ使用を許可する。
※パーツリスト参照
- 4.2) トランスミッション、デファレンシャル：
LCJにて指定された補修を目的とした部品の変更は許される。また、シフトパターンの変更は許されない。
使用できるファイナルギヤレシオはLCJにより供給されたものを使用すること。
1速 2.587
2速 2.000
3速 1.571
4速 1.292
5速 1.115
- 4.2.1) オイルクーラー：
空冷式オイルクーラーおよび電動オイルポンプを取り付けることができる。その取り付け具は当該装置に対して最小限にとどめること。ただし、車体外部への取り付けは認められない。
- 4.3) タイヤ：**フェデラル595**
 - 4.3.1) タイヤサイズ：**205/60-13**
 - 4.3.2) タイヤには、いかなる場合も、リググループを含み一切の加工も許されない。
 - 4.3.3) タイヤの安全使用限界及び組み替え：
タイヤの使用摩耗限界点は、いついかなる場合（決勝終了時点まで）もスリップライン(1.6mm)を越えて使用してはならない。また、予選終了後のタイヤの組み替えは禁止する。
スリップラインの計測点に関して、
タイヤ中央にあるスリップライン(1.6mm)が出てはならない。又、フラットスポットや車両との接触などに関しては考慮する。
- 4.4) ホイール：
LCJにより販売された当初の状態で装着されたサイズのみ使用可能。
使用可能部品番号：LCJ-BFR7066 LCJ-BFR7067 LCJ-BFR7068 LCJ-BFR7069
 - 4.4.1) ホイールサイズは、下記を参照のこと。但し、径及び幅の異なるホイールを同時に装着してはならない。
13インチ 7.5J インセット+16mm
 - 4.4.2) ホイールの材質は、スチール製のみとする。
 - 4.4.3) タイヤおよびホイールは、いかなる場合も車両の他の部分と接触してはならない。スペーサーは禁止される。
 - 4.4.4) ホイールナットはリムの最外側面よりはみ出してはならない。
 - 4.4.5) バランスウェイトはホイールの内側のみに装着し、飛散防止の金属テープを貼り付けること。
- 4.5) ショックアブソーバ：変更は許されない。
部品番号：FRONT：LCJFS-5063
REAR：LCJRS-6026
 - 4.5.1) フロント
車体への取り付け位置と取り付け方法、数および作動原理の変更は許されない。
当初から取り付けられているものを除き、シェルケースの別タンクシステムは許されない。また、シェルケースの材質の変更は許されない。
走行中に減衰力を変更できるシステムの搭載は許されない。
※ハブとシェルケースの取り付け穴に関しては、長穴加工、ボルト径などによる調整式であってはならない。
 - 4.5.2) リヤ
フロントと同様変更、加工は許されない。
- 4.6) スプリング：
一つのショックアブソーバーに対し一つのスプリングを使用すること（ヘルパーコイルなどの装着は認められない）。スプリングシートへの樹脂スペーサーなどの追加装着も許されない。
但し、スプリングレートの変更は指定部品内で自由。
指定部品番号
LCJ-FS5004～5019
- 4.7) スタビライザーおよびスタビライザーブッシュ：変更は許されない。
- 4.8) ブレーキ
 - 4.8.1) パッドおよびブレーキホースの交換、変更は許される。
 - 4.8.2) 冷却ダクトの装着は許されない。
 - 4.8.3) ディスクブレーキのバックプレートの取り外しは許される。サーボブレーキとの接続を外すことはできるが、取り外してはならない。

- 4.8.4) アンチロック装置の装着は許されない。
- 4.9) ステアリングホイールおよびステアリング：
ステアリングシャフトおよびクイックリリース機能の変更または改造を行うことなく取り付けられるステアリングホイールは自由。
当初からの機能部分の変更は許されない。パワーステアリングシステムの装着は許されない。
クイックリリース 指定部品番号：LCJCO-9003
ステアリングコラムに関しては操作性の向上を目的とし、ダッシュパネルサポートバーに装着されている支持部分のロッドエンドベアリングのネジ部分範囲内での変更は許される。ステアリングシャフト、支持部分のロッドエンドベアリングの変更、加工は許されない。
- 4.11) ペダル類：
安全性、操作性を向上させる目的でペダルパッドを変更することは許される。ペダル剛性向上のため、マスターシリンダーまたはマスターバックに対してのみ、ロッドおよびプレートをボディ構造部へ連結するという簡易補強（ボルトオンのみ）が許される。
- 4.12) ロッドエンド類：
LCJから供給された車両に装着された状態からの材質、寸法を変更することは許されない、また補修を目的とした場合はLCJ指定部品を使用することを強く推奨する。
指定部品番号：パーツリスト参照
- 4.13) アーム類：
当初の調整機能を使用した調整は許され、交換変更は許されない。またパンプステアロッド（ラテラルロッド）に関しては3/4インチのスペーサー（シム）一個のみの調整のみ許され取り付け位置の変更は許されない。
※クラッシュ時に各ロッドが衝撃を吸収する設計のため、一切のアップグレードは禁止。ロッドエンド部分の材質の変更やサイズの縮小などは一切禁止とする。
全ての調整可能なロッドには最低1個のロックナットを使用すること。全てのボールジョイント部分には固定ナット、割りピンなどの緩み防止を使用すること。
- 4.14) デフホーシングケース：
キャンバーの公差は±1度までとする。軽量化などの加工は一切禁止とする。
- 4.15) ステアリング ラック&ピニオン
当初の形状を保ち、取り付け位置などの変更は許されない。また指定された「MID State Machine」のプレートが装着されたもののみ使用可能とする。
- 4.16) ドライブシャフト
ドライブシャフトブーツの材質を変更することが認められ、その他の変更、加工は許されない。

第5条 車 体

- 5.1) 外観、形状：
車体の外観や形状を変更することは一切許されない。
但し、経年変化によるひび、亀裂等を補修することは許されるが、著しい補修により補強ととらえられるような行為は禁止され、指定の部品に交換することのみ許される。
- 5.1.1) カウル
使用可能部品：LCJ部品番号 LCJ-B3015~3047
- 5.1.2) フェンダー
エンジンの冷却を目的とした穴あけ加工は左側フロントフェンダーのみ許される。加工の範囲はφ65までとし、フロント側3箇所、リヤ側6箇所までとする。
- 5.2) 板厚
車両のすべての車体パネルは常に基本車両の当初の材質および厚さと同一でなければならない。（±10%の許容公差を認める。計測は平面もしくは大きな半径を有する部分で行われる。）
- 5.3) 座席
ドライビングポジションを改善する目的でシート位置の変更は許されるが、シートレールの強度は当初のものと同等以上でなければならず、車体側の取付け部の変更は許されない。
- 5.4) 室内ミラーおよび室外ミラー：室内ミラーの追加を含め変更は許されない。
- 5.5) 窓ガラス：
5.5.1) フロントウィンドウ：変更、加工、は許されないが、**認定部品への変更は許される。**
5.5.2) サイドウィンドウ：保護ネットの装着を推奨する。
- 5.6) ドア：変更は許されない。**開閉装置には外部より認識できるように赤色のベルト（不燃材）を装着することを推奨する。**
「LCJ参戦キット」のものをを使用することを強く推奨する。部品番号LCJ-IPS8031 DOOR BELT
- 5.6.1) ドア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が許される。
- 5.6.2) リヤガラスの装着は自由。
- 5.7) ライト：尾灯、制動灯は正常に作動しなければならず**リヤライトキットは「LCJ参戦キット」のものをを使用することを強く推奨する。部品番号：LCJ-ELF 10053 BRAKE&REAR RIGHT KIT**
- 5.8) 前照灯、補助前照灯：取り付けは許されない。

- 5.9) 補強：車体の補強は、スポット増し、面沿い溶接、当て板、溶剤など材料を用いた補強を含み一切禁止とする。
- 5.10) 補助的付加物：一切の取り付けを禁ずる。
- 5.11) データロガー：データロガー搭載は禁止する。

第6条 配管・他：

- 6.1) 配管：オイルキャッチタンク等の取り付けに伴う最小限の変更のみ許される。
- 6.2) 安全燃料タンク：変更、加工は禁止。
- 6.3) 燃料：国内で販売されているガソリン燃料のみ使用可能。添加剤などの注入は禁止する。
- 6.3) 表面加工：メッキ加工を含め全ての表面加工は禁止する。
- 6.4) 室内冷却用ダクト：
 - ドライバーおよび室内補機類のための冷却ダクトを設置してもよい。ただし、外観形状の変更に伴うものは許されない。フレキシブルダクトをピラー等に簡易的に固定することなどは、外観形状の変更とはみなされない。

当初の物

ホイールベース	73.00 "	1854.2mm
全体の幅	60.00 "	1524mm
全体の長さ	10'6 "	3200mm
高さ	46 "	1168.4mm
エンジンヤマハ 1250cc (封印)		
馬力	132 HP	
重量 1300 ポンド。ドライバー込み		589.6701kg
タイヤ 205 / 13R60	フェデラルタイヤ 595	
ホイール幅：	7 インチ/直径：13 インチ	
サスペンション	Bilstein ショックとコイルオーバー	
フレーム	一体型ロールケージを備えたフルチューブフレーム	
ハーネス	G-Force 5 ポイント	

LEGEND RACE CAR



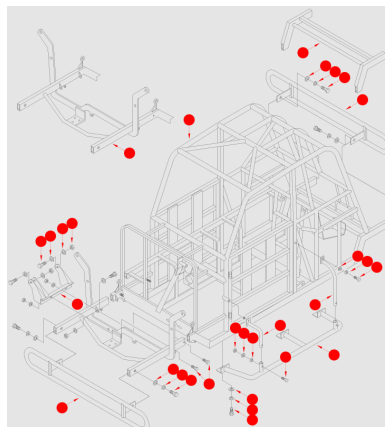
1992年、アメリカン・モータースポーツの頂点『NASCAR』の本拠地であるノースカロライナ州シャーロットでレジェンドレースカーは誕生しました。

“レジェンド”と呼ばれるコンパクトなレーシングカーは、手頃な価格でレースを楽しめる革新的なスペックを目指し、NASCARの車両メーカーを中心に開発

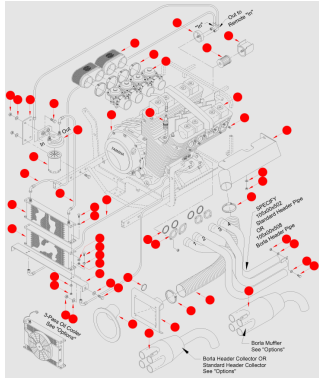
されました。

低価格で確かな走行性能と安全性能を有し、メンテナンスが容易であること。そこにはNASCARで培われてきたノウハウが凝縮されています。

NASCAR 規格の堅牢なロールゲージ一体型パイプフレームに、信頼性の高い日本製のYAMAHA エンジン/ミッションを搭載。サーキットからフラットダートまで走行可能な足回りを備えています。



ひと目で違いの分かるボディーは、1930年代のアメリカ車を模したデザイン。それはNASCARで活躍した伝説(レジェンド)のドライバー達に由来しています。クラシカルな見た目とは裏腹にパワフルな走りを見せ、ワンメイクならではの熱いレースを繰り広げます。



車両は US Legend Cars 社で生産されています。エンジン/ミッションには封印が施され、改造・チューンアップすることができません。

これは、性能争いによるレース費用の高騰を防ぎ、純粋なレースを実現するためです。

1992年の開始以来、5500台を超えるレジェンドが生産されており、世界各地で活躍しています。レジェンドレースカーは日本の軽自動車よりも更にひと回り小さく、車重も400kg台と軽量な為、小型のけん引トレーラーで運搬できます。けん引免許や大型車両は必要ありません。

コンパクトで構造もシンプルなので、特別な設備がなくてもDIYメンテナンスが可能。1台分の駐車スペースがレーシングガレージとなります。

サーキット走行からメンテナンスまで、誰もがモータースポーツを120%楽しめる、スクールカーの完成形ともいえるレジェンドレースカーを日本国内でより安全に、よりアグレッシブにお使い頂けるよう、特別に造りあげたシャーシやアップグレードキットを標準装備。エンジンの長期的な性能を維持し耐久性に優れ、JAF公認レース(2018年度開催)にもスムーズに対応できるパッケージとなっております。

サーキット走行からメンテナンスまで、誰もがモータースポーツを120%楽しめる、スクールカーの完成形ともいえるレジェンドレースカーを日本国内でより安全に、よりアグレッシブにお使い頂けるよう、特別に造りあげたシャーシやアップグレードキットを標準装備。エンジンの長期的な性能を維持し耐久性に優れ、JAF公認レース(2018年度開催)にもスムーズに対応できるパッケージとなっております。

