

Race Book 2018

~ RA: Cup カートレースシリーズ ~



フォーミュランド・ラー飯能

■2018 年 RA: Cup カートレースシリーズカレンダー

3月18日(日)	第1戦 スプリント
4月29日(日)	第2戦 耐久
6月24日(日)	第3戦 スプリント
9月23日(日)	第4戦 スプリント
10月14日(日)	第5戦 耐久
11月25日(日)	最終戦 スプリント
12月23日(日)	*3時間耐久レース

*印はシリーズ対象外レース

■RA: Cup

名 称 2018 RA: Cup カートレースシリーズ

競技種目 スプリントレース
耐久レース

競技車輛 リブレ車輛

競技格式 クローズド

エントリーフィー スプリント 会員 9,000 円 ・ 一般 10,000 円
耐久 会員 14,000 円 ・ 一般 18,000 円
*一般は会員が一名加わるごとに 2,000 円割引になります。

保 険 料 ドライバー 3,000 円/1 年 ピットクルー 500 円/1 日

レンタル料 カート 10,000 円(スプリント)※レインタイヤ別
15,000 円(耐久)※レインタイヤ別

参加資格 RA:スポーツ走行資格、SLKC メンバーズカード、JAF カートドライバーライセンスのいずれかを所持していなければならない。

レースシステム スプリントレース

1 イベント 2 戦の 2 レース制とする。1 レースは 18 周。第1レースのグリッドはタイムトライアルの結果によって決定する。同タイムの場合はセカンドタイムにより決定する。第 2 レースのグリッドは第 1 レースのリバースグリッド(10 台以上の場合は上位 80%または 10 台)が採用され、ポイントは第 1 レースより減算されたポイント(別表参照)が与えられる。また 1 イベントの表彰は第 1 レースと第 2 レースのポイントの合計で決定。同ポイントの場合は第 1 レースの結果が優先される。スタート方式はスタンディングスタート及びローリングスタート。

耐久レース

1~3 名 1 組のドライバーによる 70 分間の耐久レースで、スタートから 70 分経過プラス 1 周後にトップのマシンがゴールラインを通過する事で競技終了とし、その時点の周回数により順位を決定する。スターティンググリッドはタイムトライアルの結果によって決定する。同タイムの場合はセカンドタイムにより決定するものとする。レース中 2 回以上のドライバー交代と、各ドライバー 15 分以上の走行を義務とし、1 名で出場の場合は 5 秒間のピットストップ(エンジンを止め、静止した状態)を 2 回行わなければならない。なお、ドライバー交替の際もエンジンを停止させなければならない。スタート時の燃料タンクの容量は自由とする。スタート方式はスタンディングスタート。

■各レース共通特別規則書

本レースシリーズは FIA の国際モータースポーツ競技規則及び国際カート規則並びにそれに準拠した JAF 国内競技規則及び JAF 国内カート競技規則とその付則ならびに共通特別規則書、本レース特別競技規則に従って開催される。

第1章 大会開催に関する事項

1. 大会役員 各レース公式プログラムに記載
2. 大会事務局 フォーミュランド・ラー飯能
埼玉県飯能市赤沢 1117 TEL 042-977-3066 Fax 042-977-3067
3. 競技会オーガナイザー及び開催場所
①競技会オーガナイザー アリバースコーポレーション
埼玉県飯能市赤沢 1117 TEL 042-977-3066
4. 競技日程 別紙参照
5. 公式通知に関する規定
本規則に記載されていない競技運営に関する実施の細目及びドライバーに対する指示細目は、本規則書付則及び公式通知によって公示される。なお、公示の方法はエントリー申込書に記入してあるドライバーの連絡先に送付するか、開催場所掲示板に掲示される。

第2章 競技会参加に関する事項

1. 延期、中止または取り止め及び変更に関する事項
オーガナイザーは、大会の一部あるいは全部を延期、中止、または取り止めることができる。イベントの全部あるいは 24 時間以上延期する場合、エントリーフィーは全額返還される。但し保険料は返還されない。さらに、エントラント及びドライバーはこれによって生じる損失についてオーガナイザーに抗議する権利を保有しない。なお、オーガナイザーは大会審査委員会の承認を得てイベントの内容を変更する権限を保有するものとする。これに対する抗議は認めない。
2. エントリーの受付
 - (1) エントリーの受付期間
大会開催日、1ヶ月前から 5 日前まで。ただし救済処置として開催日前日の 15 時までにおいては、遅延料金 3,000 円を添えてのエントリーも可能。その場合は、プログラムに名前が記載されない場合もある。
 - (2) 受理または拒否の通知
大会開催の 1 週間前から開催当日を除き 2 日前までに通知する。
 - (3) 受付場所
大会事務局
 - (4) 必要なもの
 - (a)参加申込書及び誓約書
 - (b)エントリー フィー
 - (c)保険料

3. エントリーの受理と拒否

(1) オーガナイザーは理由を示すことなくエントリーを拒否することができ、かつその行為をもって最終決定とする。この場合、エントリーフィー及び保険料は全額返還される。

(2) エントリーの受理は、必要事項の全てが明記された参加申込書兼誓約書およびエントリーフィー、保険料が受付場所で受理された時点でオーガナイザーの参加承認が成立するが、拒否の通知は開催日までに通知される。

(3) 一旦受理されたエントリーフィー及び保険料はいかなる理由があっても返還されない。

4. 保険

ドライバー及びピットクルーは、参加申込みと同時にオーガナイザーの指定する傷害保険に加入すること。また練習も含めて健康保険証を携帯すること。

5. シャシー、エンジン及びタイヤの登録

競技に使用するシャシーエンジン及びタイヤは車輛規定に準じた国内市販品とし、参加申込書により登録、かつ車輛検査に合格したもののみが使用できる。

登録、使用できる数は次の通りとする。

- ・シャシー: 1 台
- ・エンジン: 1 基
- ・タイヤ: ドライ、レイン各 1 セット

6. チームの定義

チーム員はそのシリーズで最初に出場したドライバー1名以上が揃っていないと同チームとして認められない。またシリーズ中チーム名を変更したり他のチームと同じもしくは区別しにくいチーム名を使用してはならない。

第3章 エンジン及びカートに関する事項

車輛は安全に製作し、かつドライバー及び他の競技者に対して何ら障害を引き起こすものであってはならない。

1. エンジン

エンジンはフォーミュラード・ラー飯能の承認済みのもので、下記の細目を満たしていなければならない。本規則書でいう改造とは、切削・付加等の改造及び市販状態での装着部品からの変更をいう。エンジン構造パーツの取付け方法、取付け方向はメーカーの出荷時の状態でなければならない。

(1) エンジン

エンジンはヤマハ MZ200、ホンダ GX200、スバル EX21、KX21 とする。

対象部品

シリンダーヘッド、シリンダーボディー、シリンダーヘッドガスケット、シリンダーガスケット、ピストンピン、コンロッド、クランク、クランクピン、オイルシール、クランクケース、クランクケースガスケット、ピストン、エアシュラウド、ファン、ギャポンプドライブ、クランクケースカバー、エレメント、エレメントガイドプレート他

MZ200、GX200、EX21、KX21

一切の改造は禁止する。但しシリンダーの研磨は純正オーバーサイズまで可能。

(2) クラッチ及びトランスミッション

MZ200、GX200、EX21、KX21

駆動系の変更及び改造は可。

KX21

ギア比を 3.5 以下とする。(例: 21T-73T 以下、20T-70T 以下、19T-66T 以下)

(3) エアクリーナー

MZ200、GX200、EX21、KX21、

エアクリーナーは必備とし、改造は禁止され、市販状態でなければならない。但し KX21 以外のエレメント(スポンジ部)の脱着及び変更は可。

(4) キャブレター

対象部品

キャブレターアッセンブリー(全てのインナーパーツを含む)、キャブレタージョイント(インシュレーター)、キャブレターガスケット

MZ200、GX200、EX21、KX21、

改造は禁止とし、市販状態でなければならない。

(5) 点火系統

MZ200、GX200、EX21、KX21

改造は禁止とし、市販状態でなければならない。スターターも市販状態でなければならない。

(6) 排気系統

対象部品

エキゾースト(マフラー)

MZ200、GX200、EX21、KX21

改造は一切禁止。メーカー純正品もしくは r-muffler、BMB muffler、5ZIGEN 製マフラー、に限る。

(7) その他

純正部品以外の使用が認められるものは以下の通りとする。

プラグ、プラグキャップ、プラグコード、ボルト、ナット、ワッシャー、スプリング、キー、ブラケット、ワイヤー、ホース、ホースクリップ、バンド、ベアリング、ピストンピンクリップ、エレメントエアクリナー

2.カート

前 1 項に規定する当該エンジンを搭載し、「JAF 国内カート競技車輛規則」に合致するリプレ車輛で、かつ次の条件を満たさなければならない。

(1) シャシー

フレームは自由。但し市販されているものに限る。フレームパーツは各フレームに合ったものを使用し安全上問題のあるパーツや改造は禁止する。

(2) ボディカウル、サイドボックス、フロントパネル、フロントフェアリングは標準装備のもの、もしくは同等の性能を有するもの(市販品に限る)を必備とし、取付けはビス等でしっかりと固定する。カラーリング及びエンブレムグラフィックの変更は認められる。

(3) ナンバープレートは 車輛の前方と後方に必備とし、前方はフロントパネルを利用し、後方はリヤバンパーに装着するものとする。プレートの素材は不透明で柔軟性のあるプラスチックで、鉄、アルミ板は禁止される。また大きさと形状は四隅に丸み(直径 1.5~2.0cm)をもたせた幅 21cm の正方形とする。

(4) 競技ナンバーは、定められた形状のものを取り付けなければならない。色は黒色としベースの色は白色もしくは黄色とする。

(5) タイヤのカッティング及び一切の付加は禁止される。また、タイヤは次のタイヤのみ使用できる。

・スリック ダンロップ DRK-SP

・レイン ダンロップ SL98

(6) ウェット宣言または、ウェット・ドライどちらも選択可の宣言が出ない限り、ドライ用タイヤでの出走とする。

(7) カメラを装備する際は車両へ搭載のみ認めるものとする。なお脱落ないようにボルト等でしっかりと固定し、車検長の許可を得ること。

(8) 計測に使用するトランスポンダーは、メインフレームのシートステー左側に、指定のホルダーを用いて、固定する。

3.服装

- (1) ドライバーの服装は装備の一部とみなされ、車検の対象となる。競技を安全に行なうことを目的に皮製、JAF 公認または GIK/FIA(FMK)公認のレーシングカートスーツの着用が義務づけられる。ヘルメット、グローブ(手首まで完全に覆うもの)、ブーツ(足首を包み保護する靴)など、それぞれ丈夫で効果的なものでなければならない。
- (2) ヘルメットはフルフェイス型とし、下記の規格のいずれかを有するものが望ましい。なお著しく角張ったものは禁止される。また傷のあるもの、製造より2年以上経過したもののレース使用を認めないこともある。

日本規格(JIS)	T-8133	2種	スネル規格(SNELL)	1985以降
アメリカ規格(ASA)	Z90-1		イギリス規格(BSI)	2995
西ドイツ規格(DIN)	4848		フランス規格(NFS)	72-305

4.車輛検査

非合法的な部分がありながらも、なお車検員に発見されなかったとしても承認を意味するものではなく、レース中にそれに関する疑義が生じた場合は黒旗の指示を受ける場合がある。

- (1) ドライバーは車輛検査に立ち合わなければならない。
- (2) カート車輛とその装備類は清潔で、かつ正しく整備された状態でなければならない。
- (3) 各ヒート走行後、オーガナイザーが指定した場所で計量及び再検査が行なわれる。オーガナイザーによって違反が発見された場合は失格となる。
- (4) JAF「カート競技会運営に関する規定」第31条及び第32条に基づき、レース後車検場で計量が行われる。なお、最低重量制限は下記の通りとする。

エントリー1名につき ドライバー + カート =

MZ200	125kg	GX200、EX21	135kg	KX21	155kg
---	-------	--	-------	--	-------

上記の最低重量に満たないときは各自ウェイトを装着する。ウェイトは必ず車輛から落ちることの無いようしっかり固定する。

第4章 競技に関する事項

1.信号

競技中ドライバーに対する走行指示は、下記の種類の旗に従い行われる。

- ①国旗
競技開始。
- ②緑に黄色の山形
ミススタート(再度スタートを行なうために整列し直し)。
- ③赤旗
レース中止。全てのドライバーは直ちにレースを中止し、オフィシャルから指示された場合はどの地点でも停止できる体勢でスタートラインまで徐行し停止する。
- ④青旗
周回遅れになろうとしている者に示す。
(静止)後方より速いカートが近づいてきているので現在の進行方向を保持せよ。
(振動)後方より速いカートが近づき追い越そうとしているのでその者に進路を譲れ。
- ⑤黄旗
(静止)危険である。徐行せよ、追越しを禁止する。
(振動)非常に危険である。停止を準備せよ。

⑥緑旗

競技続行せよ。障害は除去された。

⑦オレンジディスクのある黒旗(番号をそえて掲示)

指示された番号のカートに対する技術的トラブルによるピットイン命令。修理後、再出走できる。

⑧対角線で黒と白に分かれた旗と示された数字

指示された番号のカートに対する非スポーツマン的行為に対して最後の警告。

⑨黒旗

指示された番号のカートに対するピットイン命令。当該ドライバーは競技長まで出頭すること。

⑩黒と白のチェッカー旗

競技終了。ダブルチェッカー(チェッカーフラッグを2度受けること)は失格行為である。

2.公式練習

全てのドライバーは、公式通知(タイムスケジュール)に定められている時間内に公式練習に参加しなければならない。何らかの理由で参加出来なかった場合は、予選TTの結果順位は最後尾となる。

3.スタート

(1) スプリントレースの場合、レース 1 をローリングスタートとして、レース 2 をリバースグリッドからのスタンディングスタートとする。耐久レースの場合、グリッドからのスタンディングスタートとする。

(2) 時間内にスターティンググリッドにつけなかった者及びエンジンをストップしてスタートできなかった者はピットにて修理した後、ピットからのスタートとなる。

(3) スプリントレースの場合、先頭のカートが規定周回数の 50%周回するまでにピットスタートを完了できないカートは、そのヒートに出走できない。耐久の場合はレース時間の 50%経過するまでにピットスタートできないカートは出走できない。

4.出走台数

(1) 全てのレースの出走台数は 22 台までとする。但し、23 台以上のエントリーがある場合は、タイムトライアルの結果によって 2 クラス(A及びB)に分け、開催することとする。なお最終順位はAクラスの順位を上位とする。

(2) エントリー台数が 5 台に満たない場合にはレース不成立とみなし、レースは開催されない。

5.レース中のルール

(1) コーナーは常に先入優先とし、追い抜きを行なう者は前方のカーターの走行を妨害してはならず、また前方のカートは後続車の進路を妨害してはならない。

(2) コース員が反則または妨害行為(プッシング、ブロッキングその他の非スポーツマン的行為)とみなした者については、ペナルティを科する。さらにその行為が 2 回以上に及ぶ時は失格とする。

(3) 定められた方向と逆に走行してはならない。

(4) レース中は、やむを得ない場合を除きコースを外れてショートカットすることは認められず、当該行為はペナルティの対象となる。

(5) 故意にコースから車輛を離して走行することはショートカットとみなされる。

(6) 衝突を避けるためにやむを得ずコースアウトした場合は、その最も近い場所から再びレースに復帰しなければならない。

(7) レース中にコースエリア内で停止してしまった場合、他のドライバーに自分が動かないことを示し、それらが過ぎ去ってからカートレースの障害とならない場所に移動しなければならない。但し、他を妨害することなく自力で再スタートできる場合にはレースに復帰できるものとする。

(8) コース上における再スタートや修理はドライバー自身で行なわなければならない。

- (9) レース中にゼッケンまたはゼッケンプレートが脱落等で判読不可能となった場合は、周回が記録されないことがある。
- (10) ドライバーは工具等を携帯することはできない。また工具を取りにピットへ戻ったり、ピットクルーがコース内に立ち入って作業することはできない。
- (11) ピットイン、ピットアウトは決められた場所で行なわなければならない。
- (12)トラックとピットロードを区分するイエローラインをカットすることはできない。カットした場合はペナルティの対象となる。
- (13) レース進行中パドックに入ったカートはレースを放棄したものとみなされ、再びコースに入ることは許されない。
- (14) 事故に見舞われたカートは、オフィシャルによって検査のために停止を命じられることがある。
- (15) 競技長は、不適当もしくは危険とみなしたカート及びドライバーを除外する権限を有する。
- (16) ガレージ内での整備は禁止する。
- (17)トラックとピットロードを区分するクラッシュパッド、ガードレール、TECPRO ブロックに接触してはならない。接触した場合は安全走行義務違反として、ペナルティの対象となる。

6.ドライバーサイン

- (1) ドライバーサインは次の通りとし、これを怠った者に対してはペナルティを科することがある。
 - (a) コース上で停止した場合は、両手を高く上げ、他の走行車両に合図する。
 - (b) ピットイン、ピットアウトする場合は、片手を頭上に高く上げる。

7.完走

- (1) 完走者とは、レースの着順1位の者がフィニッシュラインを通過後に1分以内に自力で同ラインを通過するか、規定の周回数または時間の半分以上を走行した者をいう。
- (2) 「自力」の定義は、他のいかなる人の援助も受けずカート自身もつ動力、ドライバーの筋力または動力などの自然現象による方法のみによりコース上を正しい方向に進行できる状態をいう。
- (3) フィニッシュラインを通過する際には、ドライバーとカートは一体となっていなければならない。
- (4) ドライバーはフィニッシュラインを通過後徐々にスピードを落とし(追越しは禁止)正規のコースを走行してピットインしなければならない。
- (5) 完走者となった者のみが入賞の対象となる。
- (6) 先頭のカートが規定の周回数を終了する以前に誤ってチェッカー旗が表示された場合は、その時点をもって競技終了とする。また遅れてチェッカー旗が表示された場合は、チェッカー旗とは無関係に、競技は規定の周回数で終了したのものとして順位が決定される。

8.ペナルティ

- (1) ペナルティには次の4種がある。
 - (a)警告
 - (b)ピットストップペナルティ
 - (c)ラップペナルティ
 - (d)タイム及び得点ペナルティ
 - (e)失格
- (2) ペナルティは全てのヒートに適用される。
- (3) 警告はその必要ありと認められた軽反則に対して発せられる。

- (4) ピットストップペナルティ又はラップペナルティは失格にならない程度の違反に適用され、下記の内容などに適用される。
- | | |
|-------------------|------------|
| ブロッキング・プッシング・進路妨害 | フラッグ無視 |
| ピットロード徐行違反 | 逆走 |
| ドライバー交替時のエンジン停止違反 | イエローラインカット |
| ミススタート(フライング) | 安全走行義務違反 |
- (5) 失格は次の反則行為に科せられる。
- (a)違法または不当に得たアドバンテージ。
 - (b)故意に自己または他人の安全をかえりみることなく行なう危険行為。
 - (c)与えられたオフィシャルの指示を故意に無視した際。
 - (d)与えられたフラッグサインを故意に無視した際。
 - (e)故意によるプッシング及び進路妨害。
 - (f)フラッグ無視(耐久の場合は同一チーム内で3回以上)
- (6) ドライバーの技量による危険行為に関しては黒／白旗によって指示され、安全速度での走行が義務づけられる。なお、この指示に従わない場合は失格とする。

9.順位の決定

レース順位は次の順により決定される。

- (1) 周回数に基づく完走者。
- (2) チェッカーを受けた完走者。(規定周回数及び時間の 1/2 以上を走行し、チェッカーを受けたもの)
- (3) チェッカーを受けない完走者。(規定周回数及び時間の 1/2 以上を走行したが途中でリタイアしチェッカーを受けない者)
- (4) 周回数に基づく不完走者。

10.ピット及びパドック内におけるルール

- (1) ピットクルーは場内では定められたクレデンシャルをつけていなければならない。
- (2) ピットは指定された場所を使用しなければならない。また、ピット内に入り作業し得る者は、当該レースに出場しているドライバーと、その登録されたピットクルーのみとする。
- (3) 走行中のドライバーに対してピットサインを送る場合は、ピットクルー1名に限り、各自のピット前面のエリア内においてのみ、その行為を行なうことができる。
- (4) ピットクルーの行為に関する最終的な責任は、ドライバーに帰属する。ピットクルーによる規則の違反は当該ドライバーに対する黒旗の提示となることがある。
- (5) ピットエリア内における火気の使用は全て禁止する。
- (6) 燃料の持込みはすべて消防法により認められた金属製の携行缶に保管することとし、総量 20 リットル以内とする。
- (7) レース中ピットクルーは、自分のピットエリアを離れてはならない。
- (8) パドック内での走行は全て禁止する。
- (9) パドック内での喫煙は指定喫煙所を除き、厳禁とする。これに違反したドライバー及びピットクルーは大会から除外される場合がある。
- (10) レース中の給油は耐久レースを除き、禁止する。給油は指定された場所で行い、ドライバーはエンジンを停止して、シートを離れなければならない。

11.車検

- (1) 全車 15 分以上の車輛保管を行なう場合がある。
- (2) 技術委員長はスタートした全ての車輛に関し車輛検査を行なう権限を保有するものとする。技術委員長、技術委員が検査を行なう際はエントラント、ドライバー、ピットクルーは責任を持って車輛の分解及び組み立てを行なわなければならない。但し関係役員、当該車輛のドライバー及びピットクルー以外は、車検に立ち合うことはできない。
- (3) 技術委員長、技術委員が行なう本条項の検査に応じない場合は失格とされる。

12.抗議

(1) 方法と取扱い

抗議の方法及びその取扱いについては、国内カート競技規則第 13 章に定める所による。また抗議のできるのは当事者であるエントラントのみとする。

(2) 提出

抗議は全ての大会の競技長を経由し、大会審査委員会に書面をもって、抗議料を添付の上、提出するものとする。

(3) 提出の時間制限

- (a) 技術委員または、車輛検査員の決定に対する抗議は決定直後とする。
- (b) 競技中の過失または、反則に対する抗議は、その競技終了後の 30 分以内とする。
- (c) 競技の成績に関する抗議は、その発表後 30 分以内とする。

(4) 抗議料

抗議料は 21,600 円とする。

第 5 章 成績及び賞典に関する事項

1.賞典

(1)レース賞典

レースの最終順位に対してエントリー台数を考慮の上、下記の賞典が与えられる。

10 台以上	1～5 位	カップ・副賞
5 台以上 10 台未満	1～3 位	カップ・副賞
5 台未満	不成立	

スプリントレースの計算用ポイント

順位	レース1	レース2
1 位	20	15
2 位	17	12
3 位	15	10
4 位	13	8
5 位	12	7
6 位	11	6
7 位	10	5
8 位	9	4
9 位	8	3
10 位	7	2
11 位	6	1
12 位	5	1
13 位	4	1
14 位	3	1
15 位	2	1
16 位	1	1

(2) シリーズポイント

各大会の決勝において、規定周回数をクリアした上位入賞者に対し、シリーズポイントを与え、シリーズポイントの合計によりシリーズランキングを決定する。シリーズポイントは下表の通りとする。規定周回数とは決勝周回数の1/2とする。シリーズポイントは全6戦中5戦の有効ポイント制。シリーズ有効ポイントの合計が同一の場合は、最終戦の結果を優先とする。

(3) シリーズポイントは、レース参加台数によって以下のように制限される。

エントリー台数	16台以上	10~15台	5~9台	5台未満
1位	15	12	10	不成立
2位	12	10	8	
3位	10	8	6	
4位	8	6	4	
5位	7	5	3	
6位	6	4	2	
7位	5	3	1	
8位	4	2	1	
9位	3	1	1	
10位	2	1		
11位	1			
12位	1			

(4) シリーズ表彰は1位~3位までにトロフィーが贈られる。また、シリーズチャンピオンには副賞として年間参加台数に乗じた賞金が贈られる。シリーズ表彰はシリーズ中4戦以上、副賞においては全レースの成立をもって行なう。

第6章 損害補償

オーガナイザー及び大会役員の業務遂行によって起きたドライバー、ピット要員の死亡、負傷及び車輛の損害に対して、主催、後援、協力、協賛するもの及び大会役員は一切の保証、責任を負わないものとする。

第7章 広告に関する事項

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

1. 公序良俗に反するもの
2. 政治・宗教に関連したもの
3. 本大会に関係するスポンサーと競合するもの

第8章 保険

保険はフォーミュランド・ラー飯能の契約している保険に加入し、保障内容もそれに伴ったものとする。