

2025 年度版



VITA 筑波シリーズ

第 1 戦	3月23日 (日)	VICIC
第 2 戦	5月25日 (日)	SCCN
第 3 戦	7月27日 (日)	VICIC
第 4 戦	9月14日 (日)	SCCN
第 5 戦	10月26日 (日)	VICIC
第 6 戦	11月23日 (日)	SCCN

袖ヶ浦ステージ

6月29日 (日) SCCN

2025 VITA 筑波シリーズ 規則書

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細則、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 筑波シリーズは筑波サーキット統括のもと、ニッサンスポーツカークラブ (SCCN)、ビクトリーサークルクラブ (VICIC)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 km)

－ 3月23日(日) ……	第1戦	VICIC	筑波チャレンジクラブマンレース
－ 5月25日(日) ……	第2戦	SCCN	MAY RACE MEETING in TSUKUBA
－ 7月27日(日) ……	第3戦	VICIC	筑波チャレンジクラブマンレース
－ 9月14日(日) ……	第4戦	SCCN	SEPTEMBER RACE MEETING in TSUKUBA
－ 10月26日(日) ……	第5戦	VICIC	筑波チャレンジクラブマンレース
－ 11月23日(日) ……	第6戦	SCCN	NOVEMBER RACE MEETING in TSUKUBA

～2) 袖ヶ浦フォレストレースウェイ(2.436km)

－ 6月29日(日) ……	SCCN	JUNE RACE MEETING in SODEGAURA
---------------	------	--------------------------------

マフラーを貸与するため参加台数に制限有。

～3) ※参加申込期間などの情報は各オーガナイザーウェブサイトを参照。

SCCN <http://www.sccn.jp/index.html>

VICIC <http://www.japan-racing.jp/vicic/>

第4条 開催種目

- VITA (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

・ビクトリーサークルクラブ(VICIC)【1, 3, 5戦】

〒 250-0012

神奈川県小田原市本町4-3-43

TEL 0550-78-0128 (事務局直通) vicic@japan-racing.jp

・ニッサンスポーツカークラブ(SCCN)【2, 4, 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 info@sccn.jp

第6条 参加車両

VITA CLUB株式会社製 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

VITA CLUB株式会社により NPC13 搭載エンジン (1NZ) と NPC131 搭載エンジン (1NZ: VITA CLUB株式会社により封印済み) の 2 種類のエンジンがある

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
		袖ヶ浦フォレストRW	3 5 台	1 0 周	1 5 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8条 審判員の判定内容

J A F 国内競技規則10-20の審判員の判定事項は次の通りとする。

- 1) スタート審判員 本規則第37条スタート手順に関する判定。
- 2) 決勝審判員
本規則第45条レース終了と順位決定に関する判定。
- 3) 審判員 (走路)
F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項に関する判定。
F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項第4章2. に関する判定。
本規則第28条走行中のドライバーの遵守事項、第30条妨害行為に関する判定。
- 4) 審判員 (ピット)
本規則第42条ピット作業、第40条燃料補給に関する判定。

第 2 章 エントラント

第9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。なお、最低 1 名のピットクルー (当該クラスのドライバー以外) を指名登録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) 競技出場の義務
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パスポート
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10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者許可証 A クラス以上を所持していること。
① 18 歳未満のドライバーは、参加申し込みの際し、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 限定国内競技運転許可証Aを含み、国内競技運転許可証A以上のライセンス所持者が参加できる。
- ～ 2) 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 名を指名登録することができる。
- ～ 3) ドライバーの変更
 - ①ドライバーの変更は、変更の旨を届け出る書類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。
- ～ 4) JAF以外のASNに所属する参加者は当該ASN発行の出場証明証。
- ～ 5) V.T.R.A. が特に認めるドライバー。

第11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12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13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みなければならない。（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
 - ③M S 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（18 歳未満のみ）
- ～ 2) 参加申し込み受け付け
受付期間は
 - ・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。
- ～ 4) WEB申し込み先 : SCCN <http://www.sccn.jp/index.html>
VICIC <http://www.japan-racing.jp/vicic/> を確認してください

第14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15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16条 参加料（税込）

- ～1) 筑波 ￥48,400.- / 1戦
- ～2) 袖ヶ浦フォレスト ￥48,400.- / 1戦

第17条 料金規定

1. 筑波・袖ヶ浦
 - ～1) 筑波・袖ヶ浦スポーツ安全保険 ……………2,000 円
 - ～2) ドライバー変更手数料 …………… 11,000 円(税込み)
 - ～3) 車両変更手数料 …………… 11,000 円(税込み)
 - ～4) 車両名称変更手数料 …………… 11,000 円(税込み)
 - ～5) 車両保管持ち出し等による再車検手数料…11,000 円(税込み)
 - ～6) プログラム記載事項変更手数料…………11,000 円(税込み)
 - ～7) その他変更手数料 ……………11,000 円(税込み)
 - ～8) 再ブリーフィング手数料 (1 名) …………… 11,000 円(税込み)
 - ～9) トランスポンダ紛失時の料金……………55,000 円(税込み)
 - ～10) 抗議料 (1 件)…………… JAF 規定料金※準国内競技 抗議料 22,000 円
控訴料 160,200 円

第5章 エントラントの遵守事項

第18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に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ろつたり、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) すべての参加者は、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、必ずドライバーズブリーフィングに出席しなければならない。ドライバーズブリーフィングに遅刻、もしくは欠席したドライバーは再ブリーフィングの対象となる。再ブリーフィング手数料は第17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参加者、もしくはドライバーに課される。

第19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) トランスポンダーを除く、各サーキットにて貸与されるもの（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20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21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。また、指定のゼッケン、ゼッケンベース等があるレースについてはそれに従うこと。なお、ゼッケン番号は0番から99番までとし、大会事務局が認めた場合はこの限りではない。
- ～2) 数字はアラビア数字、書体はフーツラポールド、数字のタテの長さは、**約20cm以上**とする。
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12cm以上。）

1234567890 (書体見本)

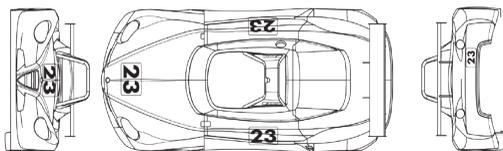
- ～3) 競技番号は規定された色のゼッケンベースの上に記入されていなければならない。

- ～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) 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。

- ～6) 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22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22条～4) に従うこと。
- ③ 計時委員長が判断し、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 17 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23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称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 1 5 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。
貼付しないエントリー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リーに対しては、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24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って行うものとする。
- ～ 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ヘルメット、レーシングスーツ、レーシングシューズ、レーシンググローブ、バラクラパス(目出し帽)、2024JAF国内競技車両規則第5編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則 3. から7. までの、それぞれの項目に合致した装備品の着用が義務付けられる。ただし、競技用ヘルメットについては四輪用のフルフェイスタイプの装着を義務付ける。
 - ②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 国際競技規則細則 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、2024 JAF国内競技車両規則第5編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則10.に従うこと。アンダーウェア、ソックス
2024JAF国内競技車両規則第5編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則 8. 耐火炎アンダーウェア、耐火炎ソックスに基づき、JAF公認/FIA認定の耐火炎ソックスの着用が義務付けられる。また、JAF公認/FIA認定の耐火炎アンダーウェアの着用が強く推奨される。但し、各ワームメイクレースのシリーズ競技規則にて耐火炎アンダーウェア着用を義務付けられている場合は、その指示に従うこと。
- ～ 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、整備しなければならない。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25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17条**にて規定する。

第26条 ビットの使用

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) 公式予選、決勝レースを通じての使用ビットは、大会事務局によって割り当てられる。
- ～ 2) 割り当てられたビットをエントリー相互で交換・変更する場合は、互いに了承した上で、大会事務局に申し出て、許可を受けなければならない。
- ～ 3) サーキットにおいてビットを割り当てられた場合：
 - ① 開催クラスが複数に渡っている場合、ビットを割り当てられたエントリーは、公式予選、決勝レースを通じてビット内の黄線より前の部分が他のレースのビ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。
- ～ 4) ビ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。鍵がある場合はすみやかに返却しなければならない。
- ～ 6) ガソリン携行缶を使用する場合は、消防法によって認められた金属製のものを使用し、使用時以外は確実に密栓すること。
- ～ 7) ガソリンは防火上安全な場所に保管し、別容器に移し替える際はアースを取り安全な場所で行うこと。また運搬には細心の注意を払い安全に運搬すること。またガソリン周辺で電動工具は使用しないこと。
- ～ 8) 車両に給油する際は、アース線の接続を行い、万が一に備えて消火器の車両に向けて給油を行うこと。なおガソリンがこぼれた際は拭き取ること。
- ～ 9) 移動式消火設備周囲黄線内に物を置かないこと。オフィシャルによる備品の移動を指示された場合は、黄線外まで速やかに備品を移動すること。
- ～ 10) 廃油注入口および廃油缶および廃油入れ周辺に可燃物を置かないこと。またエンジンオイル以外は投入しないこと。
- ～ 11) 自家発電機を使用する際は、防火上安全な場所に設置し最低周囲50cmの空地を確保すること。また燃料補給する際にはエンジンを停止して行うこと。燃料は風通しの良い場所で保管し、容器は密栓すること。

第 6 章 信号合図および競技走行中の遵守事項

第27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) 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。
※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。
- ～ 3) 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ビ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28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、次の処置がられる。
プラクティス（公式練習、予選）：アドバンテージを得たと判定された場合、当該周回のタイム繰り上げされない。
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) ビ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) ビ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如何を問わず、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**察し**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ろうとはせず、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29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則H項に基づき運用する。

第30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31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32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のならば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、スタート列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33条 公式予選中の中断と再開

- ～ 1) 安全上、競技長は赤旗を表示することにより、公式予選を中断することが出来る。
- ～ 2) 公式予選中に赤旗が提示された場合、ただちに競技役員の指示に従いピットインすること。
- ～ 3) 公式予選の再開は、ピットレーンより競技役員の指示に従って 1 台ずつコースインするものとする。
- ～ 4) 再開時に出走できる車両は、競技役員の指示した場所に自力で待機した車両のみとする。
- ～ 5) 公式予選時間は赤旗による中断時間は除く
- ～ 6) 中断の場合、予選時間の延長および短縮は大会審査委員会が決定する。また中断された場合でも予選通過に対する抗議は受け付けられない。

第34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35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 のスタッガード・フォーメーションとする。
- ～ 2) ポールポジションは最前列の左側とし、以下公式予選の成績順にスタッガードポジションで配列される。なお、ローリングスタートの場合、ポールポジションは右側の配置となる。
- ～ 3) 公式予選が複数のグループによって行われた場合は、決勝グリッドを次の手順で決定する。
 - ① A・B各グループの最高ラップタイムを比較し、速いグループがポールポジション側(左側)、他方が右側の列に配置される。
 - ②各グループの上位22台が選抜され、上記①の各列にタイム順に配置される。
 - ③45番グリッドについては、各グループの23番目のタイムを各グループのトップタイムと比較し、タイム差の少ない方を45番グリッドとする。～ 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36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37条 スタート手順

- ～ 1) グリッドは 1 × 1 のスタッガード・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38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39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40条 燃料補給

公式予選・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41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42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、車両を押しがけ援助してはならない。
- ～ 6) ピット作業を行うメカニック(ピットクルー) は不燃性の長袖長ズボンの着用を強く推奨する。

第43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44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決定

第45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ーシャル台で提示される。
- ～ 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) 万一チェッカーフラッグが不注意、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46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し入れは、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47条 燃料（指定燃料）

- ～ 1) **2025**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48条 レース終了後のパド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49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50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50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9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箇所、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17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行なければならない。
- ～ 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分以内で行なければならない。
- ～ 7) 審判員の判定に対する抗議は受け付けられない。

第51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52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
 - ④5秒間のタイムペナルティ：競技結果に対して5秒を加算する。
 - ⑤10秒間のタイムペナルティ：競技結果に対して10秒を加算する。
- ただし、大会審査委員会は状況に応じて上記①～⑤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。

◆タイムペナルティ

タイム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+T ボード（黒ベースに白のT 字）が提示される。該当車両は競技結果に対して5 秒または10 秒の時間が加算される。

第 13 章 規則の適用と補則

第53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54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。
- ②Web形式の掲示板に掲載される。
- ③大会事務局に掲載される。
- ④パドック（ピット裏）の掲示板に掲載される。
- ⑤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プリーフィングで指示される。
- ⑥ピットモニターにテロップで表示される。
- ⑥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 主催者の権限

第55条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

- 1) 参加申込みの受付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、医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の上健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。また、競技長あるいは指定医師が必要と認めた場合、いつでもドライバーのメディカルチェックを行なうことができる。
- 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) 保安上または不可抗力による特別の事情が生じた場合、大会審査委員会の了承を得てレースの延期、中止、取り止め、およびレース距離の短縮、コースの変更等を決定することができる。大会が中止された場合、参加料は返還される。ただし、天災地変の場合はこの限りではない。
- 5) 大会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) 止むを得ざる理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったドライバーの指名登録、または変更について許可することができる。
- 7) 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。
- 8) 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。

- 9) 賞典及びシリーズポイントの取り扱いについて最終的な決定権を有する。
- 10) 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。

第56条 本シリーズ特別規則の施行

本シリーズ規則は、筑波シリーズに適用される。

第57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58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) 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

- ※ 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。

- ～ 3) 袖ヶ浦フォレストレースウェイ その大会のみの大会賞典とる。

第59条 シリーズ賞

- ～ 1) VITA筑波シリーズの得点基準は筑波シリーズ規定によって定められる。

Technical Regulation

第1章 参加車両規定

第1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 **VITA CLUB (株)** によって認定された VITA -01 Type-A、B、J とし、本車輛を製造する **VITA CLUB (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 **VITA CLUB (株)** からの提言が採用される。ただし、事前に **VITA CLUB (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

(1) エンジンおよび補機

搭載されるエンジンはNCP13及びNCP131 (トヨタVitz RS) に搭載される1NZ-FEに限られる。

1)トヨタVitz RS(NCP13)に搭載されている1NZ-FE(バルブ駆動直押し方式)、排気量：1,500cc

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。

- ①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。
- ②サーモスタッドは自由。
- ③オイルフィルタの変更は認められる。ただし、取り付け位置の変更は認められない。
- ④シン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。
- ⑤水温センサーは変更できる。

2)トヨタVitzRS(NCP131)に搭載されている1NZ-FE(バルブ駆動ロッカーアーム方式)排気量：1,496cc。

VITA CLUB(株)で新規に搭載される1NZ-FEエンジンは分解できないように封印がされる。(2か所) 封印のないエンジンは使用できない。

車両規則に定められていない項目は当初のままで、変更、取り外し、追加、使用方法の変更等、および加工等の改造は認められない。更に、当規則に定められていない性能の向上を目的としていると判断される部品の装着はその効果の有無を問わず一切許されない。

封印エンジンのリペア再使用については、VITA CLUB(株)により、レギュレーション・メーカー修理書に基づき厳格に整備・封印されたものについては使用可能とする。

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。

- ①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。
- ②サーモスタッドは自由。
- ③オイルフィルタの変更は認められる。ただし、取り付け位置の変更は認められない。
- ④水温センサーの変更は禁止される。

4. 補機類

- 1) 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 (**遮熱材で覆うことも含む**) および取り除きは禁止され、その吸入口から前方に伸びる吸入ホースは、左側ファイアーウォールまでとし、ファイアーウォールで開口される。開口部はΦ80mm以下とする。**元の形状・材質を変更することは禁止とする。**

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)

送風装置として判断される部品を追加することも禁止する。

- 2) 燃料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。

- 3) クラッチディスクは材質の変更のみ認められる。
- 4) エン진은オルタネータ及びオルタネータベルトを付けた状態とし、そのオルタネータは、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、オルタネータベルトの変更は認められる。
- 5) エキゾーストパイプは出荷状態のものを改造してはならない。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φ50.8とする。(触媒部分は除く) また、触媒より後方はφ70でなければならない。**ただし、トヨタVitz RS(NCP13)搭載車両についてはVITA CLUB(株)出荷状態の外径であれば上記の寸法の限りではない。**
- 6) 触媒は純正品のものを使用すること。
- 7) 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。
- 8) 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。
- 9) バッテリーの搭載位置は変更してはならず、純正と同じ形状の鉛蓄バッテリーに限る。**

5. 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
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) ボディは排気パイプを除き、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。
- 3) ボデーカウルは損傷時の最小限の修復以外の加工をしてはならない。

6. 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. N C P 1 3 . . . 6 0 0 k g
2. N C P 1 3 1 . . . 6 1 5 k g

(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。

1) 重量を調整するためウイトを搭載する場合は、ペダルボックスから後方で消火器までのフロア面にボルトで固定する事が望ましい。

7. 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。

8. 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

9. 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。

10. 運転席

- 1) ドライバーシートの変更は認められる。

- 2) 車載カメラの装着は認められるが、乗員の保護を十分に考慮した取付位置にて確実に取り付けて、公式車検時に確認を受ける事。

11. 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) ホイールのインセットは32mm以上でなければならない。
- 3) ホイールスペーサーの使用は禁止する。
- 4) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

12. タイヤ

- 1) 使用できるタイヤはオーガナイザーの指定タイヤに限る。
- 2) 銘柄：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。

■2023年新仕様のタイヤを使用する事。(製造ロットNO.0123以降)

公式予選、決勝レースを通じて、車両1台あたりに使用できるタイヤは4本とし、公式車検時にマーキングされる。タイヤは公式車検時に未使用でなければならない。これは性能の均衡化を目的としたものである。

タイヤが未使用か判断が困難な場合は「住友ゴム工業株式会社(ダンロップ)」からの提言を受け、技術委員長との最終判断とする。なおこれに対する抗議は一切認められない。

- 3) 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住友ゴム工業株式会社からの申請に基づき競技会審査委員会が認めた場合、1本のみであれば罰則を科せられることなく交換出来るが、2本以上を交換する場合は、決勝レースは最後尾スタートとされる。なお、当初のグリッドより3グリッド以内に最後尾グリッドがある場合は原則としてピットスタートとする。タイヤ交換を行う場合には、交換されるタイヤのマーキングが大会技術委員により除去され、新たに使用されるタイヤにマーキングが実施される。なお、タイヤ交換に関する申請は、公式予選終了後30分以内に住友ゴム工業株式会社の同意を得て、大会事務局に申請書を提出しなければならない。
- 4) タイヤの裏組み(左右を逆に組みなおす)は禁止される。
- 5) 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。
- 6) ハンドカット等によるタイヤの加工は禁止される。
- 7) VITA耐久はVITA耐久シリーズ統一規則に準ずる。

13. 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。

出荷状態からの変更・改造は下記部品を除き一切禁止とする。

- 1) ダンパーおよびコイルスプリングの変更は認められる
- 2) キャンバー調整のためのシム脱着は認められる。

14. 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。

出荷状態からの変更・改造は下記部品を除き一切禁止とする。

- 1) プレーキパッドの変更は自由。

15. 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VITA CLUB(株)および各主催者より認可を受けたものに限られ、指定する周波数でのみ点滅させることができる。

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。

16. 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ックピットを通過する、またはコッ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、コックピットの外部にあるすべての燃料パイプラインは、最大作動温度 135℃で、41MPa (bar) の最低破壊圧力を有していなければならない。

3) 燃料タンク

下記に従い、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。

17. 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ックアップは車体構造体の外部にあり、フロントバルクヘッドからピックアップ後部まではスペースフレームに厚さ 1.6mm の鉄板を溶接で組み合わ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、最低カウルから200mm (ミラー部分の上面) 以上あること。

ミラー本体及びその取付ステーはVITA CLUB(株)及び各主催者より認定を受けたもの以外への変更は認められない。

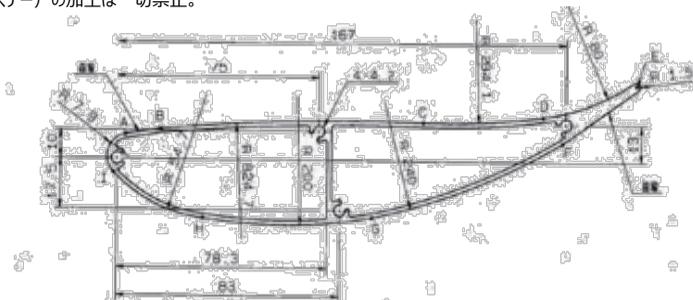
5) 空力装置 リアに取り付けられているウイングの翼断面は指定される。(図 -1 参照)

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。

リアウイング (含むウイングステー) の加工は一切禁止。

■ 図 - 1



6) 牽引用穴あきブラケット

2025 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。

18. 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づけられる。

これらのストラップは FIA 基準 8852/98,8854/98,8853-2016 に合致していなければならない。

2) ヘッドレスト

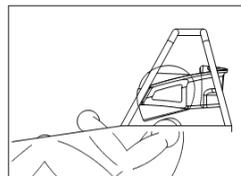
すべての車両は後方へ 833N (85kg) の荷重がかかった時に、50mm 以上傾かないヘッドレストを備えていなければならない。ヘッドレストの表面は 20,000mm²以上で連続的であり、突き出した部分があってはならない。ドライバーの頭部を守る目的であればロールバーの内側には効果的なヘッドレストおよび側面プロテクターの取り付けは許される。

ただし、ロールバーからはみ出さないこと。

VITA CLUB(株)により供給されるヘッド

プロテクターの装着を強く推奨する。

頭部の位置については右図を参照する事。



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銅管を使用すること。

第 1 ロールバー構造体は、ステアリングホイールの前方にありステアリングホイール頂点の前方 25cm 以上にあってはならない。

第 2 ロールバー構造体は、第 1 ロールバー構造体の後方から 50cm 以上離れていなければならない。またドライバーが正常に車両に着座し、ヘルメットをかぶりシートベルトを締めた状態のとき、そのドライバーのヘルメットは第 1 ロールバー構造体の頂点と第 2 ロールバー構造体の頂点を結ぶ線を超えてはならない。

座席の背部にある第 2 ロールバー構造体は、車両の縦の中心線に対して左右対称であり、また次の項目に合致しなければならない。

最低高はコクピット底面から垂直に測定し、ロールバーの頂点までの間が少なくとも 90cm なければならない。ロールバーの頂点は通常の運転姿勢におけるドライバーのヘルメットから少なくとも 5cm 上方になければならない。

②強度

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

1.5W : 横方向

5.5W : 車両の前後方向

7.5W : 垂直方向

W は 600kg とする。

コンストラクター責任者またはその設計者によってサインされた証明書を競技会技術委員に提出しなければならない。

証明書には、このロールバーの図面または写真を付けるとともに、このロールバーが上記の荷重に耐えうることを明記しなければならない。

③一般考察

ボルト、ナットを使用する場合にはその数に応じて十分な最小寸法を必要とする。その材質は最上級であること。

(航空機用)

スクエアヘッドボルト、ナットは使用しないこと。

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

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

スペースフレーム構造に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。

ロールバーを単一な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 項に記載された消火器を、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ビッドリリースメタル（フンタッチ金具）の装着のみ認められる（最低2箇所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。

この容器は外観よりオイル量が確認できるポリ容器か、透明な窓枠を備えること。

ミッションケース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、火災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 筑波シリーズ**..... 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、**SCCN** 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

データログ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54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。

