

# SL カートミーティング スピードパーク新潟シリーズ 2026

## YAMAHA-SS/スーパーSS 競技規則

本大会は FIA 国際モータースポーツ競技規則、国際カート競技規則ならびにそれに準拠した JAF 国内カート競技規則及び 2026 年 SL カートレース規則、本大会競技規則および特別規則に従って開催される。

## 第 1 章 総則

### 第 1 条 競技会の名称

SL カートミーティング スピードパーク新潟シリーズ

### 第 2 条 競技種目

第 1 種競技車両及びリブレ車両によるスプリントレース

### 第 3 条 開催場所

(株) スピードパーク新潟

### 第 4 条 オーガナイザーの名称と住所

(株) スピードパーク新潟

〒959-2600 新潟県胎内市松波 1013-36

### 第 5 条 競技会競技役員

公式プログラムに記す

### 第 6 条 競技クラス区分

公式プログラムに記す

### 第 7 条 格式

クローズド

## 第8条 延期、中止または差止めおよび変更に関する事項

主催者は、大会審査委員会の承認を得て大会の全部または一部を延期、中止または取止めることができる。イベントの全部を中止し、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。ただし、保険料は返還されない。さらに、エントラントおよびドライバーは、これによって生じる損失について主催者に抗議する権利を保有しない。

なお、主催者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併せて保有するものとする。これに対する抗議は認められない。

# 第2章 参加申し込み

## 第1条 参加資格

### 1) エントラント

当該年有効なエントラントライセンス所持者であること、またはオーガナイザーが認めたエントラントであること。

### 2) ドライバー

有効なSLO会員証（WEB上表示を含む・以下同様）、

2026年SLメンバーズブック、

有効なSLO安全協力会加入証（WEB上表示を含む・以下同様）

の以上3点を所持している者。

・満18歳未満の者が参加出場する場合には親権者または保護者の出場承諾書を参加申込書とともに提出すること（ピットクルーも同様）。

・有効なSLO会員証、2026年SLメンバーズブックの2点を提示できないドライバーに対しては、理由の如何を問わず出場が取り消される。

## 第2条 参加受付

1) 参加申し込み期限は 競技会開催日の一週間前とする。

2) 原則 Web エントリーとなります。Web エントリー以外の方は事務手数料として+1,000円必要となります。

（申込書は郵送・FAX・メール可、エントリーフィーは銀行振込もしくは現金書留にて締切日必着で郵送も可。）

3) 締切以降の参加申し込みの場合は遅延金として、3000円が参加料に加算される。

4) 参加料 会員11,000円 非会員12,000円

（ドライバー、ピットクルー各1名の登録料、消費税を含む）

ピットクルー登録料 1名追加登録につき別途 1,000円

### 第3条 参加定員

- 1) 参加台数は、各クラス先着30台とする。
- 2) 参加受付台数は締切日の段階で5台未満だった場合レースは不成立となり参加料は返還される。
- 3) 参加台数により、YAMAHA-S S/スーパーS Sの混走とする場合がある。

### 第4条 参加受理と参加拒否

- 1) 主催者は、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の決定とします。この場合エントリーフィーは全額返還されます。
- 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およびエントリーフィーが受付場所で受理された時点で主催者の参加承認が成立しますが、拒否の通知は開催日までに連絡されます。
- 3) 一旦受理されたエントリーフィー、保険料はいかなる理由があっても返還されません。

### 第5条 保険

- 1) 参加するドライバーは有効なSLO安全協力会に加入していなければならない。
- 2) SLO安全協力会加入区分B(65歳以上)の加入者はオーガナイザーの付保する保険と合わせ1000万円以上の有効な保険に加入していなければならない。
- 3) ピットクルーはオーガナイザーの付保する保険と合わせ500万円以上の有効な保険に加入していなければならない。

(加入区分は「SLO安全協力会加入のご案内」カラーページを参照の事)

※ドライバー及びピットクルーは、レース、練習時を含め健康保険証を所持する事。

## 第3章 車両規則

### 第1条 車両登録

- 1) 競技に使用するシャシー、エンジン及びタイヤは2026年SL車両規定に準じた国内市販品とし、車両申告書に登録済みのもの、かつ車両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」。車検登録していないシャシー、エンジンの使用は出来ません。  
タイヤは、「ドライ/ウェットタイヤ」各1セットのみとする。車検登録していないタイヤの使用は出来ません。

ドライタイヤからウェットタイヤへの交換。また逆への交換は主催者が指示す

ることがあります（主催者からドライ・ウェットフリーの宣言がなされる場合もあります）。

## 第2条 エンジンの交換規定

- 1) 登録したエンジンが、故障破損等により技術長が走行不能と判断した場合に限り、1回だけエンジン交換が認められる。故障破損したエンジンも再車検の対象となる。また交換する際は技術長の立会いの下で追加の登録が認められる。  
交換後のヒートグリッドポジションは、最後尾（複数名の場合、最も遅く申告した者を最後尾とする。）とする。

## 第3条 車両

- 1) 競技に使用するエンジン、シャシー、タイヤは「2026年 SL カートミーティング競技規則」「2026年 SL カートミーティング車両規則」に準ずる。
- 2) 競技ナンバーは車両の前後及び両サイドボックス後方タイヤ付近に必備とする。  
前方ナンバー：フロントパネル、明瞭に識別できるよう強固に貼り付けること。  
後方ナンバー：リアプロテクション中央のナンバー専用スペースに、強固に貼り付けること。  
ゼッケンベースの大きさは幅21cmの四角形とする。  
字体の大きさは幅2cm高さ15cm以上が望ましい。  
ゼッケンベース及び字体の色はクラス毎に次のとおりとする。
  - ・SSクラス・・・・・・赤色ベースに白文字
  - ・スーパーSSクラス・・・・黄色ベースに黒文字ゼッケン番号は希望制とする。ただしゼッケン1番は前年度のシリーズチャンピオン以外は使用する事が出来ない。
- 3) サイドボックス、フロントパネル及びフロントフェアリングを必備とします。また、メーカー純正や一般市販のリアプロテクションを必備とします。不備の場合は車両検査において修正を求められることがあります。その取り付け方法については「2026年 JAF 国内カート競技車両規則第2章第7条」と同等とする。  
サイドバンパーの役割は、サイドボックスにより補われるものとする。  
フロントフェアリングのワンタッチタイプは2個のブラケットで固定とする。  
ワイヤーやテープ等で補強することは認められない。

(ワンタッチタイプの上部のみを脱落防止目的の為にタイラップ等で固定することは認められる)

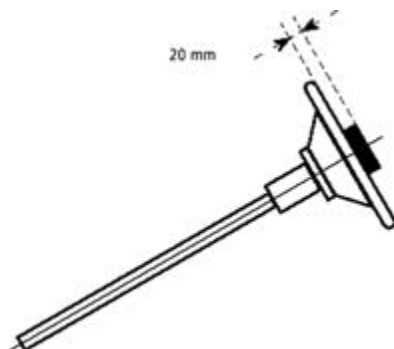
フロントフェアリングは、従来のフロントフェアリングの使用も認められます。

運用およびペナルティは特別規則書付則または公式通知によって示される。

- 4) コース上にオイルを流出飛散させる構造のものの取付は禁止します。
- 5) フロントブレーキ装置は禁止する。またアンチロックも全て認めない。  
ブレーキ補助ワイヤーの取り付けを必備とする。
- 6) ブレーキ冷却装置装着はシャシーのブレーキ側に1本のみ認める。またその材質、寸法、取り付け方法は以下の通りとする。  
「材質」 柔軟で割れにくいプラスチック系の材料とする。  
本体や空気通路の材質に金属の使用を禁止する。  
「寸法」 空気吸入部入口の外周は円周で計算し60cm以下とし  
四角の場合は、四辺の合計が60cm以下、空気通路の外周は、30cm以下とする。  
「取付方法」 空気吸入部及び空気通路は、シャーシフレームに6φmm以上のボルト、ロックナットでステーなどを使用し強固に取り付けること。  
空気吸入部及び空気通路の高さはシートの上部まで。  
またサイドカウルより内側に付けること。
- 7) シートとシートステーの間にリーnfォースプレートの装着を義務付ける。  
補強材は最低1.5mm厚とし、表面は最小13cm<sup>2</sup>又は最小直径40mmでなければならない。  
シートステーの各先端はボルト留めもしくは溶接されていること。
- 8) チェーンガードは必備とし、かつ下記の項目を満たさなければならない。
  - ① 幅3cm以上かつ車両上方から見てチェーンが視認できない状態であること。
  - ② 右側方よりチェーンならびにスプロケットは見えはいけません
  - ③ クラッチカバー（ハウジングカバー）及びSLクラッチにおいてはSLクラッチプロテクターを取り付けなくてはならない。
  - ④ チェーンガード及びクラッチプロテクターの補強追加は認められる。
  - ⑤ 露出しているチェーンとスプロケットの上部と左右に有効な保護物を構成しており、少なくともリアアクスルの水面下面まで伸びていること。
- 9) ドライタイヤは DL SL22  
レインタイヤは DL W2  
とし、車検時登録のものに限る。  
不慮のトラブルの際は技術委員長承認のもと、1本のみ当該銘柄の中古タイヤへの交換が認められる。
- 10) 外装品及びタイヤ位置は、「2026年JAF国内カート競技車両規則第2章 一般規定 第9

条ボディワーク」に準じ、「**2026**年JAF国内カート競技車両規則第 第2章 一般規定 第9条ボディワーク」を参照する事。

- 1 1) ガソリントankに取り付けられているエア抜き用ホースにガソリンキャッチタンクを装着すること。容量は150cc以上とする。
- 1 2) 最低重量を満たすためにバラストを積む必要がある場合は、バラスト本体全て固形材料を用い車体に2本以上で6mm以上の、ボルト、ロックナット、ロゼットワッシャー等で強固に取り付けること。
- 1 3) ステアリングは、ステアリング上に付加されるいかなる装置も、ステアリング平面から最大20mmまでとし、鋭い部分があってはならない。ケーブルまたはチェーンによってステアリングを操作するものは一切認められない。ステアリングの全ての部分は、安全で確実な取付方法（ロックナット）でなければならない。



#### 第4条 エンジン

- 1) 「**2026**年SLカートミーティング車両規定」に準じ、車両規定第2章に示す。
- 2) 使用できるエンジンは KT100SEC とし  
7YU 型に限られる。
- 3) 国内仕様のものとし、改造は一切禁止され市販状態とする。  
但し、カーボン除去やキズ修正は研磨とみなされない限りの範囲で認められる。

「対象部品」

シリンダーヘッド、シリンダーボディ、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、ピストンピンクリップ、コンロッド、  
ベアリング類、クランク、クランクピン、オイルシール、クランクケース、  
ピストン、ピストンリング、プラグコード。

※コンロッドは次の部品番号に限られる。

- ・ 7F6-11651-00
- ・ 7F6-11651-01
- ・ 7F6-11651-02

- 4) 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、エキゾーストジョイント（ジャバラ）、エキゾーストガスケット、ボルト/ナット（キャブレターインレット部品、クラッチ構造部品を除く）、ワッシャー、スプリング、キー（ローターキーを除く）、ブラケット、ワイヤー、ホース、ホースクリップ、バンド。

- 5) 使用できるピストンはヤマハ純正の下記のピストンとする。

7 8 7-1 1 6 3\*-1 6（または0 6）

7 8 7-1 1 6 3\*-1 5（または0 5）

7 8 7-1 1 6 3\*-1 4（または0 4）

7 8 7-1 1 6 3\*-1 3（または0 3）

7 YG（FP 用）

J 6 7（SP 用）

ピストン及びリングはオーバーサイズ純正部品への交換が認められる。

- 6) ピストンとピストンピンは、下記の組み合わせとする。

1 3 1-1 1 6 3 3-0 0 ピストンピンはすべての指定ピストンと組み合わせ可。

J 6 7-1 1 6 3 3-0 0 ピストンピンは、

↓

7 8 7-1 1 6 3\*-1 6（または0 6）

7 8 7-1 1 6 3\*-1 5（または0 5）

7 8 7-1 1 6 3\*-1 4（または0 4）

上記3種類のピストンにのみ組み合わせ可。

- 7) クランクケースは、7 YU の打刻とナンバーがあり、かつケース底部に「7ET」の浮文字があるもの。

また部品販売品で、型番の打刻のないものがあり、その場合3ケタ以上の数字を打刻し、型番とする。

クランクシャフト用オイルシールは、クランクケース面より1mm以上内側に  
入り込んではいけません。

シリンダーボアサイズは52.61mmまで使用可能

- 8) シリンダーヘッドガスケットは、ヤマハ純正品 7 E T-1 1 1 8 1-1 0

またはS L O公認ヘッドガスケット0・05mm、0.1mm、0.2mm

厚の物が使用でき、スキッシュエリア規定を満たしていれば、枚数、組み合わせは自由とする。

- 9) シリンダーベースガスケット 7 Y K-1 1 3 5 1-0 0、7 Y K-1 1 3 5 1-0 1

※内径は64.5mmまで使用可。

- 10) シリンダーヘッドはYAMAHA 浮文字があり、改造防止のフライス加工を追加したものに限られる。

- 11) スキッシュエリア規定、スキッシュエリアの確保が規制され、ドライブ側と

電気側の両サイドのスキッシュエリア数値 2 か所を計測し、その数値の合計が 4.5 mm 以上なくてはならない。

- 1 2) クラッチ付エンジンはクラッチドラム、クラッチシューにいかなるオイル、グリスも塗布してはならない。

クラッチは、乾式 SL クラッチとし、改造、加工は認められない。

クラッチの構成部品はすべて純正部品に限られ、他社の部品に交換することは認められない。

現行 KT100SEC に装着されているクラッチ (SL-10841-C) のみができる。

- 1 3) クラッチドラムのドライブスプロケットは 2 1 5 ・ 2 1 9 サイズであればメーカー、歯数は自由。但し歯数変更のための切削、溶接を伴う改造は禁止。クラッチボディの外形は 81.5mm 以上とします。

＜クラッチボディ計測方法＞

シューの残量が一番多い部分からクラッチボディの中心を通り、対角側シューへの寸法を 3 箇所測定する。

3 箇所全てが 81.5mm 以上 ⇒ 車検合格

1 箇所でも 81.5mm 未満 ⇒ 車検失格

【重要】

クラッチボディを計測する際は、原則エンジンを下ろして計測すること。スターターが回らない状態にしてから、クラッチドラムを外すこと。

- 1 4) カットオフ装置の装着を必備とし、この装置はドライバーが走行中、正常に着座し容易に操作し得るよう設けなければならない。

- 1 5) セルモーターは純正品を使用し、改造は一切禁止。

- 1 6) エンジンの封印 (マーキング)

封印 (マーキング) が外れそうな (消えそう) 状態になった場合、事前に技術委員長に申し出ること。封印 (マーキング) に関する故意の違反があった場合は、当該競技会を失格とする。なお、違反の内容によっては当該年度シリーズの全得点を無効とする場合がある。

a) 車検時においてエンジンの封印が実施される場合がある。封印後はエンジンの分解を行ってはならない。

b) シリンダーヘッド、シリンダーヘッドナットに車検時の封印のための穴をそれぞれ 1 つ施さなければならない。

c) 公式練習開始時間前までは、技術委員長の承認のもとに封印の解除、及び再登録または再封印が認められる。

- 1 7) シリンダーヘッドに 2 か所およびシリンダーに 4 か所に装着されている防振ゴム (メーカー部品名称: アブソーバ) の装着は必備である。ただし、ヒート中に脱落してもペナルティの対象とはならない。



## 第5条 吸気系統

- 1) 使用できるキャブレターは WB3A・WB21・WB33 とし、改造は一切禁止。  
但し、キャブレター部品について相互互換およびヤマハ純正部品との交換は認められる。また、チョーク付のものについてはチョークレバーを取り外し孔を埋める事は認められる。  
アルミのプレート（プレート 1: 7YA-14346-00）の取付けは禁止され（メーカー出荷状態で装着されている場合は取外してください）、各種ジョイントキャブレターの前後はガスケットが取付けられることとする。  
※ジョイントキャブレターとガスケットのすき間に液体ガスケットなどを塗り、漏れをふせぐことは認められます。
- 2) インテークサイレンサーはヤマハ純正吸気消音器(7YA-14410-01)を必備とし、切削、加工、改造は禁止する。
- 3) ジョイントキャブレター、マニホールド、ジョイントエアクリーナーは、下記番号とし、改造は一切禁止される。

ジョイントキャブレター	26φmm	(787-13586-01)
マニホールド		(7YA-13585-00)
ジョイントエアクリーナー		(7YA-14453-03)

※ジョイントキャブレター 公差±0.5mm以下

## 第6条 排気系統

- 1) マフラー本体はC I Kならびに JAF の刻印がある 7YA型とする
- 2) マフラーコンプリート（7YA-14701-00-98、7YA-14701-10）サイレンサーアセンブリ（7YA-14750-09）の組み合わせとし  
改造は一切禁止され、市販状態とする。エキゾーストパイプは 7YT-14610-00 または 7YU-14610-00 のいずれかとする。溶接、加工の入ったものは使用禁止とする。  
また、排気センサーの取り付けが可となり、センサーを取り付けるための溶接は認められる。（但し、センサー取付けのために溶接した箇所から発生したクラック補修溶接は加工とみられる場合がある。）
- 3) ジョイントエキゾースト（ジャバラ）本体の内径変化のあるものは禁止される。
- 4) ジョイントエキゾースト（ジャバラ）に消音や保護のためのプロテクターや保護材の取り付けが認められる。但し、車両検査時に内径を確認するため、取り外しを命ぜられる場合があり、これを拒否することはできない。  
※ここに記載されるプロテクター、保護材はジョイントエキゾースト、（ジャバラ）本体のみに取り付けが認められるものであり、エキゾーストパイプやマ

フラーと連結してはならない

5) 排気装置は次の通りとする

- ・排気系統のいかなる部分も車両全長及び全幅より突出してはならない。
- ・排出出口末端は、安全な加工が施されていなければならない。
- ・排気は、ドライバーの後方で行われ、かつガスの排出は地上より 45 cm 以下で行われなければならない。

6) 音量規定

「2026 年 J A F 国内カート競技車両規則」第 23 条に準ずるものとし、78dB (A) + 3dB (B) を超えるのについては、タイムトライアルに次表のペナルティを加算する。

音 量	加算時間
81.5dB 以上82dB 未満	0.25秒
82dB 以上82.5dB 未満	0.5秒
82.5dB 以上83dB 未満	1秒
83dB 以上83.5dB 未満	2秒
83.5dB 以上84dB 未満	3秒

84dB を含み 84dB を超えるドライバーは、レースから除外される。

第 7 条 燃料

1) ガソリン

- a) 一般のガソリンスタンドのポンプから販売される自動車用の無鉛ガソリンの使用が義務付けられる。
- b) 全ての燃料冷却方式は禁止されます。混合前のガソリン燃料および混合後のガソリン燃料すべてにおいて、冷却などの処置は一切禁止されます。

2) エンジンオイル

CIK 承認オイルまたは SLO 認定オイルを使用すること。また、添加物の使用は一切認められない。

3) 検査

ガソリン及びエンジンオイルについて、予告なく抜き打ち検査（タンク内の燃料を採取する等）を行う場合があります。

4) 燃料の交換

燃料の比色による識別の結果、疑義が生じた場合は、主催者が用意した燃料（有償）に交換しなければならず、当該者はこれを拒むことは出来ない。また、本件に関する抗議は認められない。

第 8 条 点火系

- 1) 点火系統の改造は一切禁止され市販状態でなければならない。  
点火方式はTCIとし、7ET系（ステーターとTCIユニット一体式）に限る。  
現行標準装着のローターアセンブリー（7YT-85650-20）及び  
旧型品（7YT-85650-00、01、10）のいずれも使用可。

TCIローター寸法(7YT-85650-20)

- ・厚さ：33mm。製造公差±0.5mm
- ・直径：60φmm 製造公差±0.1mm

- 2) 点火プラグは一般市販状態のねじ山長19mm以下のものに限られる。  
プラグワッシャーも含めて市販状態とし、ねじ山長の変更も禁止する。  
プラグキャップは、「KT100J・SSP、YZ80・85・125」  
メーカー純正品の使用が認められる。

#### 第9条 車両検査・装備

- 1) 「**2026**年SLカートミーティング競技規則」「**2026**年SLカートミーティング車両規則」にもとづき車両検査が行われる。この際、非合法な部分がありながらも、技術委員に発見されなかったとしても、承認が意味されるものではなく、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。
- 2) カート車両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) 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。  
競技を安全に行うことを目的にCIK/JAF公認実績のあるレーシングカートスーツの着用が義務づけられる。  
グローブ（手袋）、シューズ（足首まで保護する靴）など、それぞれ丈夫なものでなければならない  
なお、小学生にはネックガード及びリブプロテクターの装着が義務づけられる。  
※小学生以外にもネックガード、リブプロテクターの装着を推奨します。
- 4) ヘルメットはフルフェイスタイプとし以下の規格のいずれかを有するものを強く推奨します。  
著しく角ばったものは禁止されます。  
また傷のあるもの、製造より5年以上経過したものはレース使用を認めないこともあります。

FIA規定（付則L項第3章第1条及びCIK-FIA技術規則  
AppendixNo2）に適合したもの。

15歳以下は Snell-FIACMS/R2007 規格適合品を強く推奨する。

- 5) タイムトライアル、予選ヒート、決勝ヒートの走行後、主催者が指定した場所で計量および再車検が行われる。

主催者によって違反が発見された場合は失格となる。

#### 第10条 車両重量

車両の最低重量（ドライバー含む）は各クラス、以下の重量とする。

- ・ YAMAHA-SS 150 Kg
- ・ YAMAHA-スーパーSS 150 Kg

## 第4章 競技に関する事項

#### 第1条 ドライバーズブリーフィング

大会参加選手はブリーフィングに参加することが義務であり、参加しない場合はレースから除外される場合がある。

#### 第2条 公式練習

- 1) 全てのドライバーは公式練習に参加しなければならない。また、その際主催者より配布された計測器を取り付けること。
- 2) 公式練習とタイムトライアルは連続して行われる。
- 3) ピットアウトし、スタートラインを通過する前に本コース上に停止した場合も公式練習に参加したと認められる。
- 4) 公式練習に参加しなかった場合はペナルティとしてタイムトライアルのタイムに1秒可算される。

#### 第3条 タイムトライアル

- 1) 全てのドライバーはタイムトライアルに参加しなければならない。参加できないドライバーはその旨を届出ることとする。
- 2) 公式予選とタイムトライアルは連続して行う。
- 3) 計測開始後にコースに停止し再スタートできない場合や、ピットインした場合はその時点で、タイムトライアルの終了と見なされる。
- 4) タイムトライアルの成績は次の順序により決定される。
  - a) ベストタイムによる順位（同タイムの場合はセカンドタイムの上位順とする）
  - b) ノータイム（出走順またはゼッケン順）

（ 5）タイムトライアルは、複数のグループに分けて実施する場合がある。各グルー

プ間において、天候の急変等によりコースコンディションが著しく変化し、その結果、大きなタイム差が生じたとき主催者が判断した場合には、特定のグループが不利益とならないよう、タイムトライアルの順位決定方法を変更することがある。

#### 第4条 レースの方法

- 1) レースは予選1ヒート、決勝1ヒートとし、決勝ヒートの結果により最終順位が確定する。
- 2) レース成立台数は公式練習2台以上とする。

#### 第5条 予選ヒート

- 1) 予選ヒートのグリッドポジションは、タイムトライアルの結果順とする。
- 2) 主催者が決定する1ヒートのグリッド数を超える出場台数があつた場合は予選を2グループに分けて行う。

#### 第6条 決勝ヒート

- 1) 予選を通過した者のみで行う。
- 2) 決勝ヒートのグリッドポジションは、予選ヒート結果順とする。

#### 第7条 グリッド

- 1) 車両は2列に並び、第1コーナーに向かってアウト側の先頭がポールポジションとして位置づけられる。
- 2) リタイヤ等によりレースに参加できなかったドライバーのポジションが、空席となっても他の車両は移動してはならず、スタートの合図が出されるまでは、空席グリッドが維持されなければならない。

#### 第8条 スタートの方法

- 1) フォーメーションラップ前のウォームアップ走行がある場合の周回数は、ブリーフィングの際に示されます。ブリーフィングで行われた指示に基づき、ウォームアップのための走行を行うことができます。ウォームアップが終わり、スタート合図される前に、約1周のフォーメーションラップを行います。フォーメーションラップ中のドライバーは、2列の隊列で低速走行しスタートラインへ向かいます。スタートライン25m手前に引かれたイエローラインを超えるまでは加速をしてはなりません。
- 2) ポール、およびセカンドはフォーメーションの隊列を整える義務があります。
- 3) 隊列がスタートラインに接近する段階で(フォーメーションラップがスタートしたら)赤信号が点灯されます。

- 4) 競技長は、フォーメーションが整いイエローラインを超えて、ポールポジションの選手が最初に加速を開始したと判断した場合、赤信号を消灯してスタートの合図を行います。フォーメーションとイエローライン前での加速に問題がある場合、競技長はフォーメーションラップが更に1周行われることを合図するために、赤信号の灯火を続けます(消灯しません)。
- 5) フォーメーションラップ中のドライバーは、オーガナイザーが定める区間での追い越しおよび割込みが禁止され、これに違反した者は当該ヒート失格となります。
- 6) フォーメーションラップ中、ウェービング走行は禁止され、前車との間隔を大きく開ける(概ね半車身を維持)ことは禁止されます。
- 7) フォーメーションラップ中に隊列のペースを乱す者があった場合は、白/黒旗が示される。またペナルティが課される場合がある。フロントローでそれが繰り返された場合は最後尾に繰り下げられる場合があります。
- 8) フォーメーションラップ中隊列から遅れた者が、隊列の前で待つ行為は禁止されます。
- 9) フォーメーションラップ中に隊列から大きく遅れ、競技長により指示(白地に赤バツテンのボード表示)された者、およびフォーメーションラップ中にピットインした者と周回遅れの者は、最後尾に着かなければなりません。
- 10) フォーメーションラップ中にコースをショートカットすることは禁止されます。
- 11) フォーメーションラップ中にポール、またはセカンドのカートが停止または遅れてもフォーメーションは続行されます。その際は先頭にいる者にフォーメーションのペースを保つ義務が生じます。
- 12) スタート時、先頭のカートが1周するまでにスタートラインを超えられないカートは、そのヒートに出走することができません。

※ スタート項目に違反した場合はペナルティ(当該ヒートの結果に5-10秒加算)が課せられる場合がある。

＜フォーメーションラップ中およびスタート時のペナルティの例＞

- a. スタート時のフライング。
- b. フォーメーションラップ中に隊列を乱した場合。その行為が繰り返された場合最後尾に繰り下げ。
- c. 正規のグリッドポジションからスタートしなかった場合。
- d. 空席のグリッドポジションを詰めてスタートした場合。

## 第9条 レース中のルール

- 1) コースは常に先入車優先とし、追い越しを図る者は前方の車両の走行を

妨害してはならず、また前方の車両は後続の車両の進路を妨害してはならない。  
危険な走行はペナルティの対象になる。

- 2) オフィシャルが反則又は妨害行為（プッシング、ブロッキング、非スポーツマン的行為等）とみなしたドライバーに対し白黒旗が提示される。その行為が2回以上に及ぶ場合、失格となり黒旗を受けピットインし競技長のもとへ出頭しなければならない。
- 3) いかなる場合でも、定められた方向と逆に走行してはならない。  
但し、クラッチ付エンジンの場合、コース復帰のため後続車が全て通過後、安全確認を行った後、最小限の方向転換は認める。  
後続車が通過中に方向転換してコースに復帰した場合は危険行為と見なしペナルティが科せられる。
- 4) レース中は、止むを得ない場合を除き、コースを外れてショートカット、イエローラインカットをすることは認められず、当該行為はコースアウトとみなされペナルティ対象となる。なおコースアウトに対してのペナルティは競技長の判断による。
- 5) 衝突を避けるため、止むを得ずコースアウトした場合は、その最も近いところから安全確認を行い、コースに復帰しなければならない。
- 6) 工具、ケミカル用品を携帯して走行してはならない。
- 7) レース中、パドックに戻った車両はレース放棄とみなし再びコースインすることはできない。
- 8) ピット、パドック以外では工具の持ち込み、使用を禁止する。
- 9) コース上で停止した場合、他を妨害することなく自力で再発進できる場所のみ復帰を認める。
- 10) レース中コース内で停止してしまった場合は、両手を高く上げアピールし他の車両が通過した後、後方の安全確認を行い、再スタートをすることが出来る。再スタートが出来ない場合は、すみやかに自分の車両をコース外の安全な場所へ移動させ、ヘルメットをかぶったままレース終了まで待機すること。
- 11) 走行中に吸気系または排気系にトラブルが発生した場合、直ちに安全な場所に停止しなければならない。競技を続行することは一切認められず、これに違反した場合は当該ヒート失格とする。
- 12) 競技長には、不適当もしくは危険と見なした車両およびドライバーを除外する権限を有する。

## 第10条 給油

- 1) レース中のピットエリアおよびコース上での給油は禁止とし、走行準備のため給油する場合は、パドックエリアのみとする。

※レース赤旗中断の場合、給油は競技委員より指示があるまで認めない。

#### 第11条 レースの終了

- 1) レースの着順1位の者がフィニッシュラインを通過後、2分経過した時点で終了となる。
- 2) チェッカーを受けた者は、速度を徐々に落とし、前の車両を追い越すことなく正規のコースを走行しピットロードへ進入し車両検査を受けること。  
※先頭車両が規定周回数を終了する以前に誤ってチェッカーが振られた場合、その時点をもって競技終了となる。また遅れてチェッカーが提示された場合は、チェッカーとは無関係に規定の周回数で終了したものとして順位が決定される。

#### 第12条 完走

- 1) レースの着順1位の者がフィニッシュラインを通過後、2分以内に車両が自力で  
同ラインを通過した者は、そのラップが加算される。  
この場合における「自力」とは車両とドライバーが一体となり、他の助けを借りることなくコースを正しい方向に進行できる状態を言う。
- 2) 完走者となるには、チェッカーにかかわらず、規定周回の2分の1以上を消化していなければならない。
- 3) フィニッシュラインを通過する際、ドライバーは車両に乗車した状態ではないなければならない。
- 4) 完走者となった者のみ、入賞の対象となる。

#### 第13条 再車検

- 1) レース終了後、再車検を行う。
- 2) 原則として上位3台は30分車両保管となり、その後再車検を行う。但し何時でも全ての車両に対して、再車検の権限をもち、必要と認められると判断したときはこれを行使できる。
- 3) 技術委員長の指示により、ドライバーまたは登録メカニックが責任を持って、車両の分解及び、組み立てを行う。この際 関係役員 該当ドライバー、登録メカニック以外は検査に立ち会う事は出来ない。
- 4) 再車検に応じない場合はレース失格となる。

#### 第14条 ペナルティ

- 1) ペナルティには次の5種がある。
  - a) タイム及び得点ペナルティ
  - b) 警告



- c) 順位降格（リザルトのポジションダウン）
  - d) ラップペナルティ
  - e) 失格
- 2) 警告はその必要ありと認められた違反に対し発せられます。
  - 3) 順位降格はレーススタート時の違反、危険な行為などの場合、そのヒート終了後の順位を下げる時に適用される。
  - 4) 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る。
  - 5) 失格は次の反則行為に課せられる。
    - 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事なく行う危険行為。
    - c) 与えられたオフィシャル指示を故意に無視したとき。
    - d) 与えられたフラッグサインの無視。

#### 第15条 順位の決定

- 1) レースの順位は次の順序により周回数が多い順に決定される。
  - ① チェッカーを受けた完走者（規定周回数の1/2以上を完了しチェッカーを受けた者）
  - ② チェッカーを受けない完走者（規定周回数の1/2は走行したが、チェッカーを受けなかった者）
  - ③ 周回数に基づく不完走者（チェッカーに関わらず、規定周回数の1/2を走行していない者）
  - ④ 不出走者
  - ⑤ 失格者
- 2) 同一周回数の場合は、その周回数を先に完了（コントロールライン通過）をした者を優先する。
- 3) ポイントは完走者のみに与えられ、不完走者及び失格者には与えられない。

#### 第16条 ピットイン

- 1) ピットインする場合はピットロードを徐行しなければならない、かつ必ずピットストップし、エンジンを停止しなければならない。  
ここで言う「徐行」とは何時でも、タイヤをロックさせることなく安全に止まれる速度、走行のことを言う。  
これに違反した場合、ペナルティの対象となる。

#### 第17条 ピットおよびパドック内におけるルール

- 1) ピットは指定された場所を使用しなければならない。

- ピット内で作業出来る者は、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（違反すると失格になる場合がある）
- 2) 走行中のドライバーに対してピットサインを送る場合、登録ピットクルー1名に限りコースの定めるピットサインエリア内においてのみ、その行為を行うことが出来る。
  - 3) クローズド競技会においては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あります。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になります。
  - 4) ピットエリア内（パドックを含み）における火気（溶接機、暖房機、喫煙等）全て禁止になります。
  - 5) 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いけません。
  - 6) パドック内での走行はすべて禁止されます
  - 7) パドック内でエンジンを始動することは禁止されます。  
(但し、エンジン始動チェック指定場所が設けられている場合は除きます。)

#### 第18条 抗議

- 1) 主催者の判定に異議がある場合は、書面をもって抗議料を添付の上、エントラントより、競技長を経由して、大会審査委員に提出するものとする。
- 2) 抗議提出の制限時間
  - a) 競技に関する抗議：当該、暫定結果発表後30分以内。
  - b) 車両に関する抗議：自己のカート車検終了後ただちに。
- 3) ビデオカメラ、車載カメラを使用しての抗議は一切認めない。
- 4) 抗議料は、20300円（消費税含む）とする。

#### 第19条 成績決定および賞典

- 1) 決勝ヒートの順位によって決定する。
- 2) 賞典はドライバーに対して行われる。
- 3) 賞典の対象は決勝ヒートを完走したドライバーに限る。

#### 第20条 広告

- 1) 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は、オーガナイザーは次のものに関し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、宗教に関係したもの

## 第21条 損害の補償

- 1) 参加者は参加車両及びその付属品ならびにレース場の施設、機材、器具に対する損害の補償の責任を負うものとする。計測器の破損、紛失に関しても損害請求をする事がある。
- 2) エントラント、ドライバー、ピット要員はコース所有者、オーガナイザー及び大会役員が一切の損害補償の責任を免除されている事を了承していなくてはならない。

## 第22条 誓約書の署名

エントラント、ドライバー、ピット要員は参加申し込み用紙に記載された誓約文に署名捺印しなければならない。

## 第23条 その他

- 1) すべてのヒートで、チェッカーフラッグ提示と同時にピットロードを閉鎖し以降のコースインはできないこととする。
- 2) 旗の信号については「**2026**年 JAF 国内カート競技規則・細則、規定」・「カート競技会運営に関する規定」第3章に従う。  
但し信号旗使用の必要が生じた場合は、公式通知にて発表すると共にドライバーミーティングにおいて通知する。
- 3) 競技中において、前後いずれかの競技ナンバーが判読出来ない場合はオレンジボールが提示される場合がある。それに該当する車両は必ず一度ピットインして競技ナンバーを取り付け直さなければならない。
- 4) レース（ヒート）周回数の60%以上が消化された場合、当該レース（ヒート）が成立する。