

2022 ROTAX MAX Festival

オートパラダイス御殿場

大会特別規則書



本競技会は、一般社団法人『日本自動車連盟』(以下「JAF」という)の公認のもとに、FIA国際モータースポーツ競技規則／国際カート規則および、その付則に準拠したJAF国内競技規則／JAF国内カート競技規則およびその付則、2022年(以下「当該年」という)ROTAX MOJO MAX Challenge Sporting Regulations、Technical Regulations 2022 MAX、Micro MAX、MINI MAX、と2022年本競技会特別規則および公式通知に従って開催されます。

第1章 競技会開催に関する事項

第1条 競技会の名称

2022 ROTAX MAX Festival

※以下、MAX Festivalと表示します

第2条 競技種目

第1種競技車両によるスプリントレース

第3条 競技会のクラス区分と格式

クローズド格式 : Micro MAX

Mini MAX

Junior MAX

MAX Masters

Senior MAX

第4条 開催日程

2022年9月24日(土)～9月25日(日) 2DAY開催

第5条 開催場所

オートパラダイス御殿場 小山町大御神サーキット

【全長1,003m、最大直線長130m】

〒410-1308 静岡県駿東郡小山町大御神922-8

TEL:0550-88-8246 FAX:0550-88-8377

第6条 オーガナイザーの名称と大会事務局・所在地

主催および大会事務局 オートパラダイス御殿場 小山町大御神サーキット

〒410-1308 静岡県駿東郡小山町大御神 922-8

TEL:0550-88-8246 FAX:0550-88-8377

E-mail: oyamaomika@apg-kart.com

共催 株式会社 栄光

〒468-0052 愛知県名古屋市長区井口 1-1079

TEL:052-803-7055 FAX:052-803-7085

E-mail: mail@eikoms.com

第7条 競技会組織委員会および審査委員会

大会公式プログラムにて記載

第8条 競技会競技役員

大会公式プログラムにて記載

第9条 公式通知に関する事項

本規則書に記載されていない競技運営上の細則や、参加者に対する告知等、本規則発表後に生じた必要事項は、公式通知またはインフォメーション、アナウンスにて通達される

第10条 大会の延期、中止または取り止め、および変更に関する事項

「JAF国内競技規則、カート競技会組織に関する規定」に基づき、主催者は大会審査委員会の承認を得て、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。大会の全部を中止、あるいは24時間以上延期する場合は、参加料は全額返還される。

ただし、保険料は返還されない。なお、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ものとする。さらに、主催者は大会審査委員会の承認を得て、大会の内容を変更する権限も併せて保有するものとする。

第11条 競技会参加に関する事項

1) 受付期間

2022年8月18日(月)～ 2022年9月11日(日)

2) 締切日を過ぎてからのレースエントリーは、期間外エントリーとして事務手数料**3,000円**が別途加算される。

3) 1) [Webエントリー](#) ページから、お申し込み下さい(仮エントリー扱いとする)

<http://www.apg-kart.com/racing.php#a06>

2) エントリーフィーは銀行振込のみの対応とする。

お振込先: 沼津信用金庫 上町支店 (普) 1217286

(有)サンアイプロジェクト

(振込手数料はご負担願います。)

3) 後に正規の参加申込書に必ず署名・捺印をして提出(郵送 当日消印有効)を提出する事

【申込時の注意事項】

注1) **上記エントリーページ内にある参加誓約書をプリントアウトし、締切までに必ず郵送または持参する事。(当日消印有効)**

ドライバーが18歳未満の場合、親権者または保護者、ピットクルーの署名捺印の上、締切までに必ず郵送または持参する事。(当日消印有効)

注2) 上記、記載の決済方法以外は受け付けておりませんのでご了承ください。

参加受付に関するお問い合わせ

【MAX Festival 大会事務局】

オートパラダイス御殿場 小山町大御神サーキット

〒410-1308 静岡県駿東郡小山町大御神 922-8

TEL:0550-88-8246 FAX:0550-88-8377

E-mail: entry@apg-kart.com

第12条 参加定員

1) Micro MAX クラスは、34 台

2) MINI MAX クラスは、34 台

3) Junior MAX クラスは、最大 51 台

4) MAX Masters クラスは、最大 68 台

5) Senior MAX クラスは、最大 68 台

- 注 1)各クラス、予選、決勝のフルグリッド台数は 34 台
注 2)MAX Masters クラスは、カートライセンス条件付ドライバーと通常競技ライセンス保有者が混走となる ※JAF申請認可のもと開催
注 3)MAX Masters クラスのカートライセンス条件付ドライバーが使用する車両は、ハンドアクセルとハンドブレーキが搭載されたリブレ車両となる。
注 4)MAX Masters クラスにおいては、通常のコース安全対策とは違ったサポートを導入実施する。また競技に関する注意事項を参加者全員に告知し、了承した上で競技を開催する。
注 5)MAX Masters クラスは、カートライセンス条件付ドライバーを明確に判断するために車両ゼッケンを 3 桁にする。
注 6)その他の処置または対応に関しては、公式通知に示される。

第 13 条 参加資格

1)ドライバー資格

- 【 Micro MAX 】当該年度:小学 1 年生～中学 1 年生
SL ライセンスカデットまたは B 以上、JAF カート国内ジュニア B ライセンス以上
※小学 1 年生で参加する場合、主催者が認めた実績かつ技術のあるドライバーに限られる。
この場合、親権者の傷害事故に関する承諾も必要になる。
※公認のライセンスを持たない為、主催者が認めたライセンス可とする。

- 【 Mini MAX 】当該年度:小学 4 年生～中学 2 年生
SL ライセンスカデットまたは B 以上、JAF カート国内ジュニア B ライセンス以上、または主催者が認めたライセンス保有者

- 【 Junior MAX 】当該年度:小学 6 年生～17 歳
SL ライセンス SL-B 以上、JAF カート国内ジュニア B ライセンス、または主催者が認めたライセンス保有者

- 【 MAX Masters 】当該年度:25 歳以上
SL ライセンス SL-B 以上、JAF カート国内 B ライセンス以上、または JAF カート国内ライセンス条件付き以上、または主催者が認めたライセンス保有者

- 【 Senior MAX 】当該年度:14 歳以上
SL ライセンス SL-B 以上、JAF カート国内ジュニア B ライセンス、または主催者が認めたライセンス保有者

2)ピットクルー登録

全クラス 16 歳以上とし、ドライバー 1 名につき 2 名まで登録可能とする

第 14 条 レース参加に必要なものと傷害保険への加入義務

- 1)出場クラスに適合したライセンスまたは主催者が認めた証明が必要となる
 - 2)競技会参加に関する誓約書
 - 3)当該年度有効な SL 安全保険加入ナンバー、または他の傷害保険加入会社を Web エントリー時に入力する事。また当日は保険料のコピーを持参する事
 - 4) 当該年度有効な競技規則書を所持していなければならない。競技当日は必ず持参する事
 - 5)ピットクルー・メカニックも傷害保険加入を推奨とする
- ※SLライセンスがない方でも、SL スポーツ安全保険に加入することができる
ただし、会員外料金となる。「スポーツ安全保険」とは財団法人スポーツ安全協会が、東京海上日動火災株式会社を幹事会社とする損害保険会社 10 社との間に、傷害保険を一括契約する補償制度です。

第 15 条 ピットクルー等のピットエリア入場規定

ピットクルー、メカニック作業員、エントラント等にクレデンシャルパスを配布する。本競技会に関係する全ての者は、場内ではクレデンシャルパスを着けなければならない。
当該競技のサポートに入る前、アナウンスにて入場をコントロールする。
ピットクルー、メカニック作業員、エントラントにおいては、施設内での事故等による傷害は、理由にかかわらず自己責任となる。ただし、施設の不備は除く。施設内のルールを厳守とする。
危険な場所で作業していることを理解し、事故の無いよう努めること。

第 16 条 参加受理と参加拒否、誓約書への署名

- 1)参加者に対して大会事務局より参加受理または参加拒否が通知される。
- 2)参加を拒否された申込者に対しては、事務手数料 10% を差し引いた金額が返還される。
- 3)参加を受理後、参加を取り消す申込者に対しての参加料は返金されない。
- 4)エントラント、ドライバー、ピット要員は参加申込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17条 参加料金

エントリーフィーにはピットクルー1名分の登録料が含まれ、各クラス以下の通りとする。

【全クラス共通】

・APG 会員 27,000 円[税込]

※代金にはピットクルー1名の費用が含まれています。

・APG 非会員 28,000 円[税込]

※代金にはピットクルー1名の費用が含まれています。

【追加ピットクルー】登録料 :1名 1,100 円[税込]

第2章 競技に関する事項

第18条 参加車両

2022年 JAF国内カート競技車両規定および、ROTAX MOJO MAX CHALLENGE Sporting Regulations 2022および、ROTAX MAX CHALLENGE Technical Regulations 2022と、2022年 ROTAX MAX Festival特別規則の車両規定に従って開催される。

第19条 自動計測装置「トランスポンダー」

- 1)参加ドライバーは、オーガナイザーより貸し出された自動計測装置(トランスポンダー)を使用する事とする。トランスポンダーは競技終了後、チーム毎にすみやかに返却すること。
万が一破損、紛失した場合、1個につき55,000円(税込)をオーガナイザーへ支払う事。
- 2)貸し出した自動計測器(トランスポンダー)に計測不良がおきた場合や正常に作動していないと計時長(委員長)が判断し、競技役員により指示された場合は、レース中の交換可能な時間を判断し、別の自動計測器(トランスポンダー)に交換します。その場合もゼッケン番号に変更はありません。
- 3)自動計測器(トランスポンダー)の配布は選手受付時、チーム毎に行う。
また、貸出した自動計測器(トランスポンダー)は、決勝ヒート終了後にパルクフェルメで回収する。

第20条 車載カメラについて

レース時に車載カメラを搭載希望の場合、公式車検時に「車載カメラ取付申請書」を提出する事。
車載カメラを取り付ける場合、撮影した画像はあくまでも個人が楽しむものであると同時に、主催者側から車載カメラ映像を競技判定資料として提出してもらう場合がある。この場合、大会審査委員会側が画像を確認できた場合のみ撮影画像を判定資料とする。

【取り付け注意事項】

カメラ本体は、ボルト、ナット(推奨M5mm以上)等でしっかり固定しゼッケンナンバースペースを隠さず、安易に脱落しないように強固に固定をする事。

競技中の脱落があった場合ペナルティの対象となる。また、特殊な小さいカメラを取り付ける場合、事前に大会審査委員会に確認をする事。不備があった場合取り外しを余儀なくされる場合がある。

なお、ヘルメットへの取り付けは認められない。

『車載カメラ規定』

- 1) 車載カメラ装着申請書を車検に提出せず競技に参加した場合、当該ヒート失格
公式車検後に申請用紙を提出する場合は、出走開始の20分前までに車検へ提出する事
- 2) 競技中、取り付けの不具合により車載カメラが脱落した場合、当該ヒート失格
- 3) 指定外箇所へ車載カメラを装着した場合、審議または警告
- 4) 事故等によって、車載カメラが脱落した場合、審議対象

第21条 競技番号の指定(ゼッケン)

カート車両の前後およびサイドボックス両側に取り付けることとする。

※ベースサイズ 縦17cm以上、数字 縦15cm以上

選手各自でご準備ください。既製品や自己作成可とする。

- 1) 全クラス: 黄色ベースに黒文字とし、数字の形に制限はありませんが、見やすいものとする。
- 2) 各クラスとも、2022 ROTAX MAX Challenge JAPAN シリーズの9月10日時点でのランキング (MAX Festival エントリー締切時点)を基準に主催者がゼッケンを指定する。
- 3) 各クラスに欠員が出た場合、一度決めたゼッケンを変更する場合があります。また欠員のいるレースクラスでは、連番とならない事がある。
- 4) 各クラスのゼッケンは、1番から99番の範囲とし、上記ランキング11位以下はエントリー受付受理順(エントリーフィーの振込済順)お支払いを済ませられた順番)とし、希望ゼッケンは受付ないものとする。
※MAX Masters クラスのみ、条件付きドライバーは3ケタの番号となる。また欠員のいる場合のレースでは連番とならないことがある。

第22条 ブリーフィング【ドライバーズブリーフィング】

参加ドライバーおよびエントラントは、必ずドライバーズブリーフィングに参加しなくてはならない。

ブリーフィングに参加しない場合は、ペナルティの対象となる。

※事前にエントラントミーティングを実施する場合があります。

状況により、事前にエントラント代表者に集合をしてもらった「エントラントミーティング」を実施する場合があります。エントラント代表者が「エントラントミーティング」に参加しない場合は、ペナルティの対象となる。

注) エントラントミーティングを実施する場合は場内アナウンスにて発表する。

第23条 ダミーグリッド関連

参加ドライバーはタイムスケジュールに準じ、指定のダミーグリッドにて出走準備をしなくてはならない。ダミーグリッドに整列した後は、メカニック作業は禁止され、部品の交換、給油、ケミカル用品の使用等も禁止。

これに違反した場合、出走を取り消されその競技に参加することは出来ない。

【ダミーグリッドの場所】

- 1) 公式練習、タイムトライアル、予選、プレファイナル時は、18番・19番・20番 パドックスペースに設置する。(工具置き場は17番パドックスペース)
- 2) 決勝ヒート時は、ホームストレート上をスターティンググリッドとして使用する。
※タイムスケジュールが大幅に遅れた場合は、ダミーグリッドからのスタートになる場合がある。

【注意事項】

ダミーグリッドに入った後、工具を使った作業をする場合は進行委員または技術委員にその旨を説明し、指定された場所でのみ作業が認められる。

※急激な天候変化の場合、ダミーグリッドでタイヤ交換を認める場合がある。

第24条 エンジン暖気

パドック内ではエンジンの始動チェックのみが行える。

パドック内でのエンジンの暖気運転、から吹かしは禁止となる。

エンジンを暖気運転する場合、指定の暖気エリアにて競技委員指示の元、暖気運転やから吹かしを行える。

エンジン暖気に関する違反はペナルティの対象となる。

注) 大会期間中エンジンに不具合が生じた場合は、車検へ申告の上、車検スタッフ及び車検長が任命したスタッフ立ち合いの元、指定された場所でのエンジンの始動確認を許可します。(申告者が重複した場合は、始動確認許可を出さない場合がある)

第25条 レース方式

レースは、タイムトライアル、予選ヒート(複数のヒート、又は複数のグループによる総当たり戦で実施・クラスごとに異なる)、プレファイナルヒート、決勝ヒートとし、決勝ヒートの結果により最終順位を決定する。レース方式の詳細や、周回数等の変更がある場合は、公式通知で発表する。

※天候急変やアクシデント等の諸事情で、各クラスのスタート順や周回数を変更する場合があります。公式のタイムスケジュールが大幅に変更になる場合、公式通知で発表する。

第26条 公式練習

「JAF国内カート競技規則カート競技会運営に関する規定第6章第23条」に基づき公式練習を行う。すべ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で停止した場合も公式練習に参加したものと認められる。ピットインおよびピットエリア作業は認められる。

【公式練習からの流れ】

各クラス**公式練習を4分間**行い、その後続けてタイムトライアル計測を行う。コース上にカートが出られない場合は公式練習参加義務違反として、ペナルティの対象となる。

ただし、コースに入ろうとしたが車両やエンジンの不具合によって出走できず、そのまま公式練習が終わった場合でも出走扱いとする。タイム計測開始と同時に、ホームストレート上、センターポストにて日章旗を出し、計測開始が表示される。計測開始時にピットエリアにいるドライバーは時間内であればコースイン出来るが、再ピットイン後の再出走は認められない。

※公式練習に参加する意思がない場合は、レース除外となる。

※交通事情等によって公式練習時間に到着出来なかった場合、事前に連絡があった場合に限り大会事務局に遅延理由書を提出し競技参加が認められる場合がある。ただし、タイムトライアル出走前までとなり大会審査委員会の許可が必要となる。

第27条 タイムトライアル

1)すべてのドライバーは、公式通知に記載された時間内で、タイムトライアルに参加しなければならない。タイムトライアルに参加しない場合はノータイムとなり、予選ヒートは最後尾スタートとなる。

2)Micro / Mini クラス(参加台数 34 台までのクラス)は、組み分けをせず当該クラス全車が同時にタイムトライアルを行う。

3)Junior / Masters / Senior クラス(参加台数が 34 台を超えたクラス)は、奇数ゼッケン・偶数ゼッケンの 2 組に分かれてタイムトライアルを行う。またスタート順は奇数ゼッケン組を先とする。その他の方法で行う場合には、公式通知にて告知を行う。

4)タイムトライアルは以下の方法で行う。公式練習とタイムトライアルを連続してセッションを行う。公式練習終了後、**続けて3分間のタイムトライアル計測**を行い、その時間内でのベストタ

イムを成績とする。

※公式練習終了後と同時に、日章旗が提示され、タイムトライアルが開始される。ピットインした場合、競技終了となる。

5)時間内であればドライバーは自由にコースインすることができ、時間内であれば途中で停止した場合も再トライすることができるが、ピットロードに進入したカートはタイムトライアル終了となり、再コースインは出来ない。

6)計測は、コースイン後にスタートラインを通過したカートに対して全てのラップを計測し、ベストラップのタイムを採用する。

①義務周回数は定めない。

②記録したベストタイムが同タイムの場合は、当該ドライバーが記録したセカンドラップを採用とし、更に同タイムとなった場合は、サードラップタイムで決定する。

③計測が出来なかった車両についてはノータイムとし、最後尾グリッドよりスタートとなる。複数台の車両がある場合は、ゼッケン順に配列される。

④タイムトライアルが何らかの理由により中断された場合、残り時間分のタイムトライアルを再開する。再タイムトライアルの時間は、大会審査委員会が変更する場合がある。

7)タイムトライアル中、計測機トラブルによってラップタイムが計測できない事態がおきた時、計時による手計測のタイムデータを採用する場合がある。

8)その他の方法でタイムトライアル行う場合は公式通知にて告知される。

9)フロントフェアリングの正しい装着状態確認はタイムトライアル後の車検で実施し、不具合がある場合は**第8章第68条**に準じて判断する。

第28条 予選ヒート方式

1)予選ヒートの周回数(予定)

クラス	周回数
Micro MAX	7周
Mini MAX	7周
Junior MAX	8周
MAX Masters	7周
Senior MAX	8周

2) Micro MAX / Mini MAX クラス(予選落ちなし)

複数回のヒートにて予選を実施

予選ヒートは3回実施、各ヒートのグリッドは次の様に決定する。

【予選ヒートのグリッド決定方法】

予選ヒート1・・・ タイムトライアルのベストタイム順

予選ヒート2・・・ 予選ヒート1のベストタイム順

予選ヒート3・・・ 予選ヒート1と2で付与されたポイントを合算し、ポイントの少ない順

※予選ヒート1・2 ベストタイムが同タイムの場合セカンドタイムを採用し、ベスト・セカンド共に同タイムの場合はサードタイムを採用する。

※予選ヒート3 予選ヒート2 終了時点で同ポイントの選手が居る場合、タイムトライアル成績の優劣でグリッド順を決定する。

3)Junior / Masters / Senior クラス(予選落ちあり)

奇数ゼッケン、偶数ゼッケンに分かれてタイムトライアル実施後、各組の中でA~Dのグループ分けを決定、総当たり戦を実施する。

奇数ゼッケン組と偶数ゼッケン組のタイムトライアルの結果、最速タイムを出した組が、A×Cグループ、もう一方をB×Dグループとする。

最速タイムを出した組の奇数順位をAグループ、偶数順位をCグループ、もう一方の組の奇数順位をBグループ、偶数順位をDグループとする。

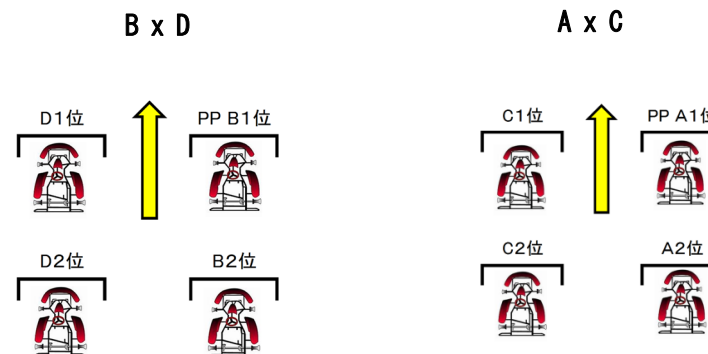
※奇数ゼッケン組と偶数ゼッケン組のタイム差が**101%を超えない場合**でも、グリッド決定の方法は変わらない。

TT成績	最速タイムを出した組	もう1方の組
1位	A	B
2位	C	D
3位	A	B
4位	C	D

【グループ戦予選ヒートのスタート順とグリッド】

$B \times D \Rightarrow A \times C \Rightarrow B \times C \Rightarrow A \times D \Rightarrow C \times D \Rightarrow A \times B$

【各グループのグリッド例】



【予選通過基準について】

- (1) 各グループ戦で得た予選ヒートポイントの合計成績上位から28位までが予選通過となり、29位以下のドライバーはセカンドチャンスヒートへ進む。
- (2) セカンドチャンスヒートについて
予選ヒートポイントの合計成績29位以下のドライバーでセカンドチャンスヒートを行う。セカンドチャンスヒートでの上位6名が予選通過となり、プレファイナルヒート、決勝ヒートへ進む。7位以下のドライバーは予選落ちとなる。

(3)セカンドチャンスヒート周回数

クラス	周回数
Junior MAX	7 周
MAX Masters	7 周
Senior MAX	7 周

4)【グリッド決定の優先順位】

- a. そのヒートを完走し、車検を通過しているドライバー
- b. そのヒートを未完走(DNF)で、車検を通過しているドライバー
- c. そのヒートをスタート出来なかったドライバー(DNS)
- d. そのヒートを失格となったドライバー(DQ)
- e. そのヒート後、エンジン交換、フレーム交換を行ったドライバー

例 1) 予選ヒート1 でペナルティを受けた場合

予選ヒート1 でペナルティを受けた場合(タイム加算ペナルティやグリッドダウンペナルティ等)は、予選ヒート2 のグリッドはベストタイム順から一律3グリッドダウンとなる。

例 2) 予選ヒート2 で失格となった場合

グリッド決定優先順位より、d. の位置になる。

複数の失格ドライバーがいる場合は、予選ヒート1のグリッド順を優先する

5)エンジン交換を行った場合の次ヒートにおけるスターティンググリッドについて

【Micro MAX / MINI MAX クラス】

次ヒートのスターティンググリッドは**全車両の最後尾**となる。

【Junior MAX / MAX Masters / Senior MAX クラス】

次ヒートのスターティンググリッドは**自グループの最後尾**となる。

※イン側とアウト側の移動は発生しない

[注意]グループ分けが行われず、全車両が出走する場合は**全車両の最後尾**となる。

第 29 条 予選ヒートポイントおよびプレファイナルヒートポイント

各ヒートポイントは、表の数字で集計を行う。

順位	ポイント	順位	ポイント	順位	ポイント
1	0	13	13	25	25
2	2	14	14	26	26
3	3	15	15	27	27
4	4	16	16	28	28
5	5	17	17	29	29
6	6	18	18	30	30
7	7	19	19	31	31
8	8	20	20	32	32
9	9	21	21	33	33
10	10	22	22	34	34
11	11	23	23		
12	12	24	24		

※1 位の場合は0ポイント。0 点に近い数字の選手から成績上位になる。

- 1) ペナルティ行為があつて順位が降格した場合、降格した順位のポイントを付与する。
- 2) 当該ヒート DNF のドライバーは周回数通りの着順とし、その順位通りのポイントとする。
- 3) 当該ヒート DNS のドライバーは、ヒートグリッド台数に+1 ポイントが加算される。
- 4) ヒート失格の場合、ヒートグリッド台数に+5 ポイントが加算される。
- 5) 各ヒートポイントのグリッド台数基準
 総当たり戦の場合⇒ 最も台数の多いヒートのグリッド台数
 複数予選ヒート戦の場合⇒ ヒート1 のグリッド台数

第30条 プレファイナルヒート

- 1) Micro / Mini クラス・・・3回の予選ヒートポイントの合計で決定する。
予選ヒートポイントの合計が最も少ないドライバーからグリッドを決定する。
- 2) Junior / Masters / Senior クラス・・・総当たり戦で獲得した予選ヒートポイントの合計でグリッドを決定する。獲得ポイントが最も少ないドライバーが予選1位となり、34位までが予選通過、プレファイナルヒートへ進みます。※35位以下は予選落ちとなる。
- 3) グリッドは予選ヒートを通して成績順によって決定される。成績とは予選で獲得したポイントの合計を指す。
※すべての予選ヒートポイントが同ポイントの場合、タイムトライアル結果の順位を元にグリッド順を決定する。
※グリッド決定方法変更の場合は、公式通知で発表する。

4) プレファイナルの周回数 (予定)

クラス	周回数
Micro MAX	10 周
Mini MAX	10 周
Junior MAX	15 周
MAX Masters	12 周
Senior MAX	15 周

第31条 決勝ヒート

- 1) 決勝ヒートのグリッドは、すべての予選ヒートポイントおよびプレファイナルポイントを合算し、少ないポイント順に決勝ヒートのグリッドを決定する。
※すべての予選ヒートポイントおよびプレファイナルポイントが同ポイントの場合、プレファイナルヒート着順を元にグリッド順を決定する。
- 2) 決勝ヒートに参加出来ない場合、その時点でレース終了となるが、予選ヒートポイントで獲得したグリッドは空席となってローリング隊列が形成進行される。ただし、スタート前にリタイア届が出ている場合、その空いたグリッドを詰めて再度グリッド編成をする場合がある。
- 3) タイムスケジュールが大幅に遅れた場合は、ダミーグリッドからのスタートになる場合がある。

4) 決勝ヒートの周回数 (予定)

クラス	周回数
Micro MAX	15 周
Mini MAX	15 周
Junior MAX	20 周
MAX Masters	18 周
Senior MAX	23 周

- 5) 各クラスの暫定優勝ドライバーは、ウイニングランを行う場合がある。
- 6) 決勝で同着の場合は、その順位を各対象者に与える。
例; 2着が2名いた場合 ⇒ 1位、2位、2位、4位…

第 32 条 スタート

- 1) スタート方式はローリング(2列の隊列)スタートとする。
公式練習、タイムトライアル、予選またはプレファイナルはダミーグリッドからコースインとなる。決勝ヒートは、合図が出てからコース内に進入し、進行方法に向かって指示された場所を先頭に隊列を並べる。
また、車両をグリッドに置いたあとはコース内からカートスタンドを速やかにピットエリアに移動する事。サポートとしてコース内に残ることができるのは、登録ピットクルーのみとする。
(1)ダミーグリッドからのスタート時、エンジントラブル等によりスタート出来ないと判断したら、ただちにピット作業エリアに移動する事。
(2)決勝ヒートはホームストレートからスタートのため、(1)と同様にスタート出来ない場合は、1コーナーからピット作業エリアに移動する事。(1)、(2)いずれも再スタートは認められるが、6と13)の対象となる。
- 2)ダミーグリッドからコースインする場合スタート補助は1コーナー手前のレッドラインまでとする。
- 3)フォーメーションラップを1周後、ローリングラップで隊列を整えスタートする。
ただし、レース進行が大幅に遅れた場合はローリングラップのみ1周行いスタートする場合がある。
また、外気温度が著しく低く暖気走行が必要な場合や新品タイヤの装着で危険が予測される場合など、競技長が必要と判断した場合はフォーメーションラップの周回を増やす場合がある。
- 4)フォーメーションラップ開始後スタート信号灯にレッドライトが点灯される。
ラップ中のヒーティング行為は認められるが、走行中の安全性確保が条件となる。
ヒーティング時のスピン、他車への接触等の行為はペナルティとなる。
また、2列の隊列が形成された後、先頭が追い越し禁止区間(ポジション復帰禁止)8コーナーのオレンジラインに差しかかった位置からスタートラインまではヒーティング行為禁止となる。
- 5)ローリングラップ中のドライバーは低速走行し、隊列を守りながらスタートラインへ向かう。
※スピード調整のボード提示あり
ポールポジションとセカンドポジションのドライバーは、ローリングラップのペースを保ち、隊列を守りながら25mラインを目指す。
また、スタートラインの25m手前に引かれたイエローラインを自分のカートが通過するまで急加速を禁止する。これに違反した場合はペナルティが課せられる場合がある。

なお、フォーメーションラップ中にグリッドを大きく乱し、赤旗によって競技が中断されるような行為をした場合、対象のドライバーにタイムペナルティを課す、グリッドを最後列へ移動させる等の措置をとる場合がある。

隊列が整ったと判断した場合、レッドライトを消灯してスタート合図を行う。

スタートができずフォーメーションラップをさらに1周行う場合には、レッドライトの点灯を続ける。このときドライバーは手を上げ、もう1週の合図を出し、再びスタートの合図が出るまでフォーメーションラップを継続する。

※スタート合図の信号灯に不具合が発生し動作不良になった場合、車両にスタート合図を知らせる方法は、日章旗を提示振動する。

- 6)ローリングラップ中に、隊列から大きく遅れたと判断されたドライバーに対し、白地に赤×(バツテン)ボードが提示され、そのドライバーは隊列の最後尾に着かなくてはならない。
※ミススタートとなった場合も解消されない。
また、ローリングラップ中にストップしてしまった車両は確実に全車通過後、自力で安全に再スタートできた場合に限り隊列の最後尾につくことができる。
ただし、危険地帯での停止等の場合、オフィシャルが手を貸しコースをクリアにする場合がある。この場合の再スタート判断は競技長が決定し場合によっては審議対象になる場合がある。
なお、ローリング隊列に遅れたドライバーはコース内でスピード調整をして隊列の前からペースを落とし自分のグリッドに戻ることはできない。前方から戻った場合は、ドライバーに黒旗が振られ当該ヒート失格となる。
- 7)ローリングラップ中のポジション復帰禁止区間は、8コーナー進入の両側に引かれたオレンジラインからスタートラインまでとなる。(左右に設置してある赤いパイロンが目印)
この区間中にポジション復帰のため追い越しをするとペナルティとなる。
復帰違反の場合は、ドライバーに黒旗が振られ当該ヒート失格となる。
- 8)不出走、白地に赤×でいなくなったポジション、ローリング中に停止したカートがいたポジション、空席となったグリッドは他のカートによって詰めてはならず、スタート合図が出されるまで空席が維持されなければならない。
- 9)ローリング隊列の先頭グループは、スタートラインの25m手前に引かれたイエローラインを通過するまで加速を禁止する。

先頭グループは、後続の隊列を乱さないようにスピードを調整しなくてはならない。これに違反した場合はペナルティが課せられる。たとえポールポジションでも、急加速によって隊列を乱す行為はペナルティとなる。全ての選手が隊列のスピードとポジションを守り、安全にスタート出来るよう心がけなくてはならない。

自身のカートが不調に陥り加速出来ない場合、隊列内にいると危険だと予想された場合、必ずドライバーサインで周りに知らせ、安全にカートを停止させなければならない。

また、以下の行為により赤旗によって競技が中断された場合、赤旗中断後の再スタート時のグリッドは、審議によって最後列になる場合がある。

【ペナルティカタログ R06 参照】

【グリッド最後尾になるような行為】

ローリングラップ中の隊列を著しく乱す走行、追突を招くような急減速などの危険運転、ポジションを守れない走行等によってスタートを遅延させた場合等。

【ヒート失格になるような行為】

ローリングラップ走行中、悪質な走行や多重クラッシュを招くような行為によって競技を継続できないような事故原因を発生させ、競技を中断させた場合。

10) 2列隊列がスタートライン手前25m ラインを過ぎ、隊列が整ったと競技長が判断した場合、レッドライトを消灯してスタート合図を行う。

スタート合図が出ればコリドー白線をカットしても問題はないが、スタート合図が出る前にコリドー白線からタイヤがはみ出したり、隣のカートと接触したりといった行為をした場合は積極的な白黒旗が提示され、ペナルティの対象となる。

【ペナルティカタログ R06 参照】

11) 『スタートディレイ』

隊列の間隔やスピードが思わしくないと判断され、スタートができずローリングラップをさらに1周行う場合には、レッドライトの点灯を続ける。このときドライバーは手を上げ、もう1周の合図を出し、再びスタートの合図が出るまでグリッドポジションの変更や追い越しをしてはならない。これに違反した場合はペナルティの対象となる。

12) 『ミススタート』

スタートを切ったが、そのスタートに何らかの疑似が生じた場合、3コーナースタートフラッグが提示される。

隊列はスタートを仕切りなおすため、再度ローリング隊列を整え速度を調整しながら再スタートに向け走行する。このときドライバーは手を上げ、もう1周の合図を出し、再びスタートの合図が出るまでグリッドポジションの変更や追い越しをしてはならない。これに違反した場合はペナルティの対象となる。

13) ローリング(隊列)ラップ中の先頭車両が、8コーナ進入手前のコース両サイドに設置されたパイロンとパイロンを直線で結んだラインに差しかかった時点でピットエリアからの出走はできない。

第33条 その他競技に関する注意事項

1) ドライバーは、危険回避義務があることを十分に理解しなければならない。

2) 停止車両がドライバー自身によって、再スタートならびに車両移動ができないと判断された場合、オフィシャルの手によって安全な場所に車両を移動する場合がある。

この場合、通常はレースリタイヤとなり当該ヒート競技が終了する。

また、危険地帯での停止や多重クラッシュによる車両の重なり等をオフィシャルが手を貸し救済補助する場合がある。このあとレースに一旦戻れたとしても、安全を優先し補助したので競技委員の判断により排除される場合がある。

基本原則は、公式練習、タイムトライアルおよびレース中にスピン等で車両が停止した場合は、他を妨害することなく後続車両通過後、またはコース委員の指示があり、自力で再発進できる場合のみレースに復帰できるものとする。

復帰するための最小限の方向転換は認められる。

※Mini MAX クラス以下の場合、カートを降りた時点で即レース終了という裁定もありますが緊急の場合救助を優先いたします。オフィシャルが手を貸したことによって、即リタイヤというのではなく、安全を第一に考えて危険箇所から避難させるためだけに補助する場合があります。通常はカートを降りるか、オフィシャルによってカートを移動させられた時点で当該ヒート競技終了となります。

- 3)ピットインする場合はピットロードを必ず徐行しなければならない。
徐行を怠った場合や危険な走行はペナルティを課せられる場合がある。
また、ピットインした場合はいかなる理由であっても必ずピットエリア内でストップし、エンジンを停止しなければならない。その後、再スタートは認められる。
ただし、ピットエリア外やパドックおよびパルクフェルメに入った場合はレースリタイアとなる。
- 4)ピットサインが出せる場所は、指定されたサインエリアのみとする。
ピットサインエリア外でサインを出す行為をするとペナルティの対象となる。
また、ローリングの隊列がコースインしたときから、隊列がスタートを切って1コーナーを過ぎるまで、サインエリアへの立入禁止とする。
指定のピットサインエリアに関しては公式通知にて発表する。
- 5)ショートカットはオフィシャルの指示がない限り禁止となりペナルティとする。
ショートカットについての解釈は、走路でない場所を走行したドライバーが、その行為により有利になる状態が発生した場合を示すものとする。
- 6)競技途中コース上に停止したカートがチェッカーを受けられるのは、1位のカートがチェッカーを受け、2分以内までとする。
- 7)レースを終えたカートは車検場で車両検査をおこない、車両の適合・不適合を大会審査委員または車検委員が審議し判断する。
- 8)悪天候やレース進行上のトラブルによりクラス出走順を入れ替える場合がある。
また赤旗によりレース中断した場合も同様の措置をとる場合がある。
- 9)タイムスケジュールの基準時計をコースに設置する。
各ヒートのスタート定刻までにダミーグリッドに来ていないカートがいたとしても、時間通りにコースインする。
公式のタイムスケジュールが早まった場合や遅れている場合に関しては、アナウンスでスタート時間を発表する。

第34条 トラックリミット『四輪脱輪走行』に関する事項

- 国際競技において、アスファルト舗装外を走行する行為『走路外走行』がレギュレーション違反行為として判定されている為、以下の通り採用する。
コース両脇に引かれたホワイトラインから4輪をはみ出して走行する行為を走路外走行とし、トラックリミットとして判定する。
- (1)走路外走行によりタイムを上げる行為
 - (2)走路外走行によって順位を上げる行為
- 映像判定によって審議される。詳細に関してはペナルティカタログに準ずる。

第35条 ドライバーの装備品

- 1)レーシングスーツとフルフェイスヘルメット
- (1)レーシングスーツは皮製もしくはJAF公認のレーシングカートスーツまたはCIK/FIA公認レーシングカートスーツの着用が義務付けられる。
ただし、公認有効期限が満了した年の後、さらに2年間の使用は認められる。
 - (2)ヘルメットは規格公認品を使用し、保護の役割を果たさないと判断した場合や著しく損傷しているものは使用不可とする。また、使用年数が10年を越えるものは使用できない。
- 2)CIK公認ジュニア用ヘルメットの装着について
15歳以下のドライバーに対し、CIK公認ジュニア用ヘルメットの装着を推奨する。
- 3)捨てバイザーの使用は認められるが、コース上に投げ捨てることは一切禁止とする。
投げ捨てた場合はペナルティとなる。
また、走行中にシールドや捨てバイザーが外れかけている場合でも、オフィシャルが危険と判断した場合はオレンジボールの対象となるので注意する事。

第36条 信号旗

「JAF 国内カート競技規則」カート競技会運営に関する規定第3章に従う事。

競技旗やその他の合図は基本ホームストレートのメインポストにて、ホームストレート側で提示する。その他の競技旗は、各コーナーポストで競技委員が提示する。

それ以外の方法を取り入れる場合は、公式通知で発表する。

1)『白地に赤バツテンのボード』

ローリング隊列から大きく遅れたと判断され、白地に赤バツテンボードが提示されたドライバーは最後尾に着かなければならない。対象ドライバーは、スタートが切られるまで最後尾を維持する事。(3コーナーポストで提示)

2)『緑旗』

- (1)ダミーグリッドからのスタート合図は緑旗(グリーンフラッグ)を用いる。
- (2)イエローフラッグ(追い越し禁止)解除に用いる。イエローフラッグ提示ポストから、追い越し禁止解除ポストで、グリーンフラッグを提示する。

3)『白黒旗』

以下の場合、対象ドライバーに対し積極的に白黒旗が提示されます。

- (1)ローリングスピード落とさないドライバー
- (2)ローリング隊列の自己ポジションを無視して乱すドライバー
- (3)走行マナーが悪く、非スポーツマン的の行為をして競技を乱すドライバー
- (4)スタート後に、同じドライバーが白黒旗の対象になるような行為を重複して行った場合
そのヒートで白黒旗累積2回になり黒旗が提示され失格となります。

※白黒旗は、その他のヒートには累積されません。

4)『青/赤旗』

Junior MAX/MAX Masters/Senior MAX クラスの決勝ヒートにおいて、周回遅れおよび周回遅れになろうとしているドライバーに対して青/赤旗と一緒にゼッケンナンバーが提示されます。

青/赤旗は競技長の指示によりメインポストで振られ、提示されたドライバーは迅速にピットインしレースを止めなければならない。

ピットインしない場合、黒旗(レースを止め競技長ところへ出向)の対象になる。

5)『オレンジボール旗』

競技中に、車両装備品の脱落や不具合発生またはドライバーの安全装備品の脱落や不具合が発生した場合などに対し、「ピットエリアに戻りその箇所を修復し、競技に戻れ」という状況で運用する。修復出来ない場合、ピットエリアで競技を終了しなくてはならない。

また、競技残り僅かな周回や最終ラップの場合、競技中のアクシデントによる車両装備品の脱落や不具合が発生したとしてもオレンジボール旗を提示出来ない場合がある。

その後、車検委員の指示を受ける場合がある。

競技中に吸気・排気装置にトラブル・脱落が発生した場合はただちに安全な場所へ停止するかパドックに入って競技を終了しなくてはならない。競技を続行している場合、そのドライバーに黒旗の提示し競技を強制終了させる。※ただし、安全上問題がある場合はその限りではない。

注)安全上問題がある場合、オレンジボール旗で修理させる場合もある

6)『黒旗』

悪質または危険、ドライバーマナーやモラルの欠如したルール違反の参加ドライバーに対し提示される。レースを直ちに終了しなさいという意味で、対象ドライバーはピットイン後に競技長の元に出頭しなければならない。

7)【イエローフラッグからグリーンフラッグ制導入の実施】

イエローフラッグからの減速・追い越し禁止区間を、イエローフラッグから対象障害物までではなく、次のポストで提示するグリーンフラッグまでとする運用を実施する。

コース上やコース脇で停止車両や事故が発生している場合、従来通りその手前のポストでイエローフラッグが提示される。グリーンフラッグはその次のポストで提示される。

各ドライバーはグリーンフラッグが提示されているポストを通過後、スピードアップや追い越しができるものとする。

[注意]軽度なスピン程度の場合、グリーンフラッグを出す前に対象エリアの区間が解除になる場合もある。

第 37 条 レースの中断

- 1)「JAF 国内カート競技規則 カート競技運営に関する規定」第 9 章 第 35 条「レースの中断」に準じ、赤旗提示の場合、ドライバーは直ちに速度を落としレースを中断するため追い越しをせず、オフィシャル指示に従い停止できる体制でホームストレート上の 1 コーナー手前で徐行して停止する。その場合、センターを空けて危険回避する事。
競技長の指示があるまでピットクルーはグリッド上への介入および車両の整備を行ってはいけない。また、工具を用いた修理等は一切禁止とする。
修復が必要になったカートはピットエリアで修理し、レースに復帰できる場合がある。
- 2)赤旗によって競技中断となった場合、競技長より指示がない限りメカニック作業(プラグ交換やフロントフェアリングの修正)や給油等は出来ない。この場合、再スタートの時間を決め、作業実施の有無や再スタート出来るカートの確認を行う。
作業を実施する場合基本ピットエリアになるが、最短時間で再出走出来る場合コース上での軽作業を認める場合がある。
赤旗後の処置については予選と決勝で裁定が異なる為、公式通知にて発表する。

第 38 条 【 イエローコーションの実施 】

- 競技中、赤旗提示まではいかないと判断した場合、イエローコーションが発動される。
すべてのフラッグポストからイエローフラッグが振動されると同時に、SLOW ボードが提示され、コース上はイエローコーションとなる。
この場合、競技走行中の選手はトップを走っているドライバーを先頭に 1 列の隊列で周回を重ねる。※解除されるまで 1 列の走行が続く。
また、1 列隊列走行中のラップも競技周回数としてカウントされる。
場合によっては解除されず、赤旗となる場合や競技終了になる場合もある。その時点で規定周回数に達していれば競技終了になる。
ただし、赤旗になった場合は、赤旗の対処になる。
コーション中の対応は別途、コーション通知をホームページに掲載する。
円滑な競技再開に向け、参加ドライバーは、ドライバーサイン、スピード調整、リスタートに向けてのルールを覚える事。

- 1)1 列隊列走行のスピード目安はタコメーター8,000rpm位(Micro クラスのスピード目安は、タコメーター6,000rpm位)とする。状況に応じて変更する場合は、ブリーフィング時に告知する。

2)旗の他に、イエローランプの点滅も同時に行い、ドライバーにコーション中であることをアピールする。この時、ピットインは出来るがコースに復帰する場合は必ず最後尾に着く事とする。

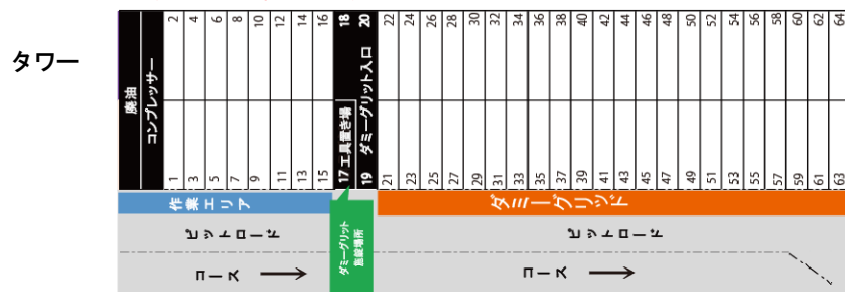
3)競技再開前、先頭のカートからポジション復帰禁止目印のオレンジライン手前より、加速が許される。ただし、1 列の隊列はコントロールラインを超えるまで継続し、追い越しは出来ず、スタートラインを超えてから競技再開となる。
スタートライン手前で隊列からはみ出し追い越しを始めた場合、隊列違反ペナルティが課せられる。

4)全ポストでグリーンフラッグの振動提示によってイエローコーション解除とする。グリーンフラッグの振動提示は先頭車両がコントロールラインを再度通過するまで継続される。

第39条 ピットクルーおよびピットエリア、パドック

- 1)ピット内およびピット前作業エリア(ピットエリア)で作業できるのは当該クラスに出場しているドライバーと登録されたピットクルーのみとする。
- 2)ピットエリアに入れるのは、登録されたピットクルーとドライバーのみとする。無登録の者がピットエリアで作業するとペナルティの対象となる。

ピットエリアは、図の水色部分とします



作業エリアは屋根付きピット下前面の指定エリアとピットロードに引かれた白線内とする。
ピット作業をエリア外で行うと「ピット外作業」に該当しペナルティの対象となる。

- 3)コース内での回収作業、グリッド上でのスタート補佐などは、登録されたメカニックおよびピットクルーとドライバーのみとする。
- 4)ピットクルーの行為については、「JAF国内カート競技規則」カート競技会参加に関する規定18条」に基づき、ドライバーに直接責任があるものとする。
ピットクルーの規則違反で、対象ドライバーに黒旗を提示することがある。
- 5)ピットロードへ入ったカートは、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。これに違反した場合はペナルティの対象となる。
- 6)赤旗によって再スタートまでの時間内にメカニック作業や給油を行う場合、競技長の指示の元、ピットエリアにおいてのみ、その作業が認められる。
- 7)パドックエリアにおいて火気および発火物の使用は禁止とする。

第40条 給油

レース中のピットエリアおよびダミーグリッド、コース上での給油は禁止する。
許可なく給油をした場合、当該ヒートの出走を認めないかレース途中の場合は当該ヒート失格とする。悪質な場合、レース除外とする。
赤旗中断等による緊急時、再走行準備のため給油する場合は競技長から許可が出たあとアナウンスによって給油が認められる場合がある。
給油が出来る場所はピットエリアのみとなる。

第41条 燃料の指定と検査『指定ガソリンスタンド制を採用』

- (1)「JAF国内カート競技車両規則」第2章 第25条 に準じ、ガソリンスタンド計量器から販売されている『一般市販の無鉛ハイオクガソリン』を使用しなければならない。
- (2)購入方法は指定ガソリンスタンドで参加受理書に同封した『ガソリン購入証明書』と「ガソリン詰替販売注文書」をそえて指定ガソリンスタンドで購入する事。
指定ガソリンスタンドは下記の通りとする。

《指定ガソリンスタンド コース内での販売はなし》ガソリンスタンド MAP QRコード

(株)山崎商事(ENEOS)

〒410-1326

静岡県駿東郡小山町用沢 88-6

TEL(0550)78-0640

・営業時間:月~土 AM7:00~PM9:00

日 AM7:00~PM7:00



『車検でのガソリン検査について』

車検長の任意により、各ヒート後に使用した燃料(ガソリンや混合オイル含む)の成分検査を行う。

- (1)サンプルガソリンと明らかに色が異なる場合→車検長判断により当該ヒート失格
- (2)サンプルガソリンと色は同じだが、判定数値が異なる場合

上記、(1)、(2)いずれも、次ヒートより主催者が用意したガソリンとオイルを使い、走行となる。



参考例) 混合ガソリンの色違い

左側 … サンプルガソリン

右側 … 指定外ガソリン

注)主催者が用意したガソリンを使用する場合

車検場へポリミックスを持参し、車検スタッフ立ち合いの元、ガソリンとオイルを受け取りその場で混合したガソリンを使用する事。使用したガソリンとオイルの代金は、後日、所属チームを通して請求するものとする。

※指定ガソリンの購入は、レースウィーク中のご用意を推奨する。

第42条 レース終了

- 1)決勝ヒート着順1位のドライバーがフィニッシュライン通過後2分以内にカートが同ラインを通過したドライバーに対してチェッカーフラッグが振られる。
- 2)先頭車両にチェッカーフラッグが提示された時点で、ピットロード出口はクローズとなりピットエリアにとどまっているカートの再コースインは認められない。
- 3)車両を押してチェッカーフラッグを受けることは認められない。
- 4)レース終了後のダブルチェッカーは嚴重警告となる。
- 5)決勝レース、トップでチェッカーを受けた1位のドライバーに対しウイニングランを行う場合がある。
※詳細は公式プログラムで発表

第43条 完走

完走とはチェッカーフラッグに関係なく規定周回数の1/2以上を完了していること。ただし、車両検査で適合しなければならない。

第44条 順位の設定

レースの順位は次の順序により周回数の多い順に決定される。

- (1)完走者(チェッカーを受けたドライバーで車検を通過したドライバー)
- (2)完走者(チェッカーを受けていないドライバーで、車検を通過したドライバー)
- (3)不完走者 ※DNF(完走扱いにはならないが、車検を通過したドライバー)
- (4)不出走者 ※DNS(順位はつかず、リザルトには掲載される、出走する意思はあったが結果、出走できなかった選手)
- (5)失格者 ※DQ(順位はつかず、リザルトには掲載される)
※上記対象者が複数の場合は、ゼッケン順で並べる。
※ペナルティ対象の選手がDNF選手より順位が下回る場合は、DNF選手を優先とする

第45条 車両保管および公式車両検査

- 1)「JAF 国内カート競技規則」カート競技会参加に関する規定第3章に基づき、車両検査が行われる。公式車検ではレーシングスーツも車検の対象となる。
CIK/JAF 公認実績のあるレーシングスーツの着用が義務付けられる。規則に不適合な部分がありながらも、なお技術委員に発見されなかった場合で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旗の指示を受ける場合がある。
- 2)公式車検の日時および場所は公式通知にて発表。※時間厳守
- 3)各ヒート終了時には必備部品が備わっているものとする。
※必備部品の軽度なズレなどに関しては、車検長の判断になる。
- 4)決勝レース終了後は、指定車両に対し車両保管および再車両検査を行う。

5)車両保管の時間は決勝レース終了後 30 分以上とし、所定の場所で行う。保管中は技術委員の指示があるまでは保管カートに一切触れてはならない。

6)車両保管解除後は、車両をすみやかに引き上げなければならない。

7)技術委員長は、スタートした全ての車両に対して検査を行なう権限を持ち、技術委員長より検査の指示があった場合は、参加者もしくは登録されたピットクルーが責任を持って、車両やエンジンの分解および組み立てを行う事とする。また、関係役員、エントラントおよびドライバー、登録されたピットクルー以外は検査に立ち会うことはできない。車検対象車両やエンジンの検査終了後は、すみやかにエンジン、部品、工具類など一式を必ず引き上げなくてはならない。

8)本条項の検査に応じない場合は失格とする。

9)本条項の違反者には、大会審査委員会の決定するペナルティが課せられる。

第3章 ペナルティ[罰則]に関する事項

第46条 ペナルティ

1)2022年 競技規則に基づく危険・反則行為に対しペナルティを課す。

ペナルティの判断は競技長や審査委員長(大会審査委員会含む)によって国内格式競技罰則やMAX APG・APGペナルティカタログ等の資料に基づき決定されるものとする。

2)ドライバーサインを怠ったドライバーやドライバーマナーを厳守していないドライバーに対し注意、警告とする場合がある。

3)競技会中の反則行為について、ドライバーを停止させることなくペナルティを課す場合がある。

第47条 ペナルティポイント

2022年も引き続き『ペナルティポイント制度』を採用する。

「目的」レース中の危険行為、アンフェアな非スポーツマン行為、競技進行を乱す行為、暴力的な行為などを招くドライバーを対象とする。

※ エントラントが当該行為を招いた場合もペナルティポイント対象となる。

競技中のペナルティに基づき、大会審査委員(スチュワード・ジャッジ員)が判断する。

【ペナルティポイントは、1 から 3ポイントまでとする】

1)ペナルティポイントは、最大12ポイントまで累積される

シーズン中に12ポイントに達すると、シリーズの出場停止となる。

2)発生した日から1年経過するまで失効されない

3)参加クラスを変更しても累積される

【ペナルティポイントの他に決勝ヒートで悪質なペナルティを受けた場合】

次戦のグリッドダウンや出場停止も検討される。

【1大会中に3回以上ペナルティを受けたドライバーの場合】

次戦のグリッドダウンや出場停止も検討される

『例1』決勝ヒートにおいて、スピードを落とすことなくイエロー無視を行い、他車と接触しフラッグ無視と危険行為のペナルティを受けた…

『例2』フラッグ無視ペナルティで成績に10秒加算
危険行為も重なり当該ヒート失格になった…

↓

◎スチュワード・ジャッジ員の判断は ⇒ ペナルティポイント3

ここで受けたペナルティポイントは累積され、次戦以降も加算されていく。

ペナルティポイント表に累積ポイントを記載、大会1週間前に公式通知で発表する。

シーズン途中に制度の変更がある場合、公式通知によってエントラント、参加ドライバー、競技関連者へ告知する。

第48条 その他一般事項

1)変更事項が生じた場合は公式通知にて告知する。

2)技術委員に承認されたデータロガー(データ蓄積装置)およびタコメーターの使用は可能とする。
ただし、データロガー用のトランスミッター(発信機)の設置場所はコース外としオーガナイザーによって承認された場所のみとする。

3)オーガナイザーは大会審査委員会の承認を得て大会の一部あるいは全部を延期、中止する事ができる。

なおエントラント、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有する事はない。さらに、オーガナイザーは大会審査委員会の承認を得て大会の内容を変更する権限もあわ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。

4)パドック、ピット、ピットエリア内での火気の使用は禁止。

5)指定された場所以外での喫煙は禁止。

6)使用するピット・パドックは主催者側で指定するものとする。

7)競技中の電光板表示(タイム・順位)およびレースアナウンスは、サービスとして行っているものであり、競技成績の暫定や正式との食い違いがあったとしても、審査委員会と計時による競技最終結果[リザルト]が優先される。

第49条 審判員 [競技オフィシャル]

1)「JAF国内競技規則」10-20に基づく審判員の判定は、本大会特別規則を参照に実施する。

2)審判員[競技委員]の氏名は、公式プログラムもしくは公式通知で表示する。

第4章 抗議、暴力等に関する事項

第50条 抗議

1)「JAF国内カート競技規則」第13章に基づき、抗議は書面に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会に提出するものとする。

(1)技術委員または車両検査委員の決定に対する抗議は車両検査後15分以内とする。

(2)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30分以内とする。

(3)競技の成績に関する抗議はその発表後30分以内とする。

2)大会運営役員に対する各抗議はエントラントのみ受け付けるものとし、抗議料は、現金22,000円とする。(JAF国内カート競技規則・付則、カート競技に関する申請・登録等手数料規定に関する第8条に基づく)

提出された抗議により再車検等を実施し、その抗議が成立した場合には再車検等の要した費用ならびに組み立て費用は被抗議者であるエントラントおよびドライバーの負担とする。

これと反対に、当該車両等が規則通りのものであることが判明した場合は、抗議提出者がそれらの費用を負担しなければならず、費用の算定については技術委員長に委ねられる。

3)エントラント及びドライバーの遵守事項

(1)エントラントは自己の係る全ての者にすべての法規及び規則を遵守させる責任を有する。

(2)エントラント、ドライバー及びピットクルーは本特別規則の下で開催される競技会中に生じた事態についてコースの所有者、主催者とその関係者及び大会役員に対していかなる責任も追及できない。

4)エントラント、ドライバー及びピットクルーは、競技委員やレースジャッジに対し、スポーツマンらしくらぬ行為や不謹慎な言葉遣い、暴言、威圧、あるいは競技を妨害する行為をとった場合、当該競技会失格とする。

※施設退去の場合がある

5)エントラント、ドライバー及びピットクルーによる、競技会場での言葉による脅しや侮辱、威圧、暴力行為をした場合、主催者の判断により当該競技会失格、当施設からの退場、次戦のエントリー拒否等のペナルティを与えることができる。

主に、選手に対しての暴力(特に子供へ)や選手間同士の暴力は目に余る物がありますので人道的な対応を心より願います。

6)主催者や大会審査委員、選手間に対して、SNS等で誹謗中傷、侮辱をした場合、競技会の参加を取り消す場合やエントリーの拒否をする場合がある。

7)規則の解釈、本規則ならびに競技の細則に関する解釈に疑義が生じた場合は、大会審査委員会の決定を最終的なものとする。

第5章 賞典に関する事項

第51条 賞典と副賞（各賞典内容は変更になる場合がある）

- 1) 決勝ヒートの順位によって賞典対象を決定する。
- 2) 賞典はドライバーに対して行われる。
- 3) 内容は全クラス、次のように定める。
〔賞典表と公式プログラムで発表〕

1位	トロフィーと副賞
2位	トロフィーと副賞
3位	トロフィーと副賞
4位	トロフィーと副賞
5位	トロフィーと副賞

〔MAX Festival の賞典表〕

- ※賞典の対象は、決勝ヒートで完走（完走扱い含む）したドライバーに限る。
- ※RMCジャンシ리즈ポイント賞典表彰は、各クラス別に行う。
- ※変更がある場合は、別紙通知で報告をする。

第52条 ポイントレギュレーション

- 1) 各地域のMAXシリーズに関係なく、各ドライバーが出場したレースに対して、RMCポイントを基準に加算し集計する。2021年10月4日～2022年のMAX Festival までの大会が対象となり、有効4戦 + MAX Festival の合計5戦のポイントでランキングを決定する。
 - (1) RMCシリーズ（MAX Festival 含む）に5大会以上出場した場合、大会ごとに2ポイントの出場ボーナスポイントを加えるものとする。出場ボーナスポイントは有効ポイント大会にかかわらず、4大会分が加算される。
 - (2) 出走台数が10台以上の場合、出走台数ボーナスポイントとして1ポイントを加えるものとする。出走台数ボーナスポイントは5大会分を上限とし最大5ポイントとなる。
- 【注】RMCポイントは、各地域のMAXシリーズポイントとは異なる。
全国のMAXドライバー年間ランキングを決定するにあたり、独自に集計される。

- 2) ポイント付与について（与えられるポイントは下記の表を適用する。）
プレファイナル、決勝レースの完走者（規定周回数の1/2以上を走行し、車両検査で適合を受けたドライバー）のみに与えられ、不完走者、失格者および不出走者には与えられない。
- 3) 獲得ポイントが同一の場合は、以下の順で決定する。
 - (1) 上位入賞回数の多い者。
 - (2) ポイント、上位入賞回数と同じ場合は、最終戦の成績が上位の者。
 - (3) 出場回数が多い者。
- 4) 各クラスのRMCポイント（栄光で別集計）は、MAX Festival 開催の9月25日で累計期間が終了し、GRAND FINALに招待する選手が決定される。
また、9月26日以降、各地域のMAX Festival開催時まで累積加算される。
- 5) MAX Festival 開催時に獲得したポイントとRMCランキング集計順位表は、栄光のホームページ <http://www.eikoms.com> にて後日発表する。

- 6) プレファイナルヒート終了後の総合成績によって獲得できるポイント

〔プレファイナルヒート終了後の総合成績に付与するRMCポイント表〕

通常の1.2倍

順位	ポイント	順位	ポイント	順位	ポイント	順位	ポイント
1	40.8	11	28.8	21	16.8	31	4.8
2	39.6	12	27.6	22	15.6	32	3.6
3	38.4	13	26.4	23	14.4	33	2.4
4	37.2	14	25.2	24	13.2	34	1.2
5	36	15	24	25	12		
6	34.8	16	22.8	26	10.8		
7	33.6	17	21.6	27	9.6		
8	32.4	18	20.4	28	8.4		
9	31.2	19	19.2	29	7.2		
10	30	20	18	30	6		

7) 決勝ヒートの成績によって獲得できるポイント

[決勝ヒート成績に付与するRMCポイント表]

通常の1.2倍

順位	ポイント	順位	ポイント	順位	ポイント	順位	ポイント
1	66	11	50.4	21	38.4	31	26.4
2	62.4	12	49.2	22	37.2	32	25.2
3	60	13	48	23	36	33	24
4	58.8	14	46.8	24	34.8	34	22.8
5	57.6	15	45.6	25	33.6		
6	56.4	16	44.4	26	32.4		
7	55.2	17	43.2	27	31.2		
8	54	18	42	28	30		
9	52.8	19	40.8	29	28.8		
10	51.6	20	39.6	30	27.6		

第53条 RMCシリーズポイントの賞典

- 1) MAX Festival 終了時に RMC ポイントを集計し、2022 年総合ランキングを決定します。各クラス、優勝から 10 位までを表彰予定とする。
- 2) 賞典: 正賞、記念品の贈呈に関しましては、イベントプロモーター 株式会社 栄光より、決勝成績の発表後、表彰式を行う。

ROTAX
MAX
CHALLENGE
GRAND FINALS 2022

kartódromo internacional algarve

FPAK Associação FPAK

PORTIMÃO
PORTUGAL NOV 19 – 26, 2022

Sponsored by: #MOJO XPS SODI birelART Praga DELIBERTO

© 2022 BPP-Rotax GmbH & Co KG. All rights reserved. ® and TM and the BPP logo are trademarks of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates. All other trademarks are the property of their respective owners.

第6章 広告に関する事項

第54条 競技と広告について

- 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。
- 2)広告(スポンサーステッカー、協賛等のロゴ)については車両検査までに取り付ける事。
- 3)オーガナイザーは次の者に対し抹消する権限を有し、ドライバーはこれを否定することはできない。
 - (1)公序良俗に反するもの
 - (2)政治、宗教に関連したもの
 - (3)本競技会と関係するスポンサーと競合するもの

第55条 肖像権および個人情報に関する事項

- 1)肖像権
主催者、共催者、およびこれらの指定した第三者は、参加者の写真その他の肖像、参加車両の写真、デジタル画像、音声、映像等を Web-site、報道、放送、出版等に用いることができる。

- 2)個人情報

レース並びに共催者は、個人情報の保護に関する法律(平成15年5月30日法律第57号)に基づき、レースイベント参加者の個人的情報を下記業務ならびに利用目的の達成に必要な範囲で利用する。

【業務内容】

レースイベントの受付、レースイベントのプログラム作成、レースイベントの状況撮影、レースイベントの結果(成績表)作成、保険加入有無の確認、その他、レースイベントを円滑に行うことができる業務およびこれらに付随する業務。

【利用目的】

- 1)レースイベント事務手続きを行うため
- 2)レースイベント参加者の個人成績を公表するため
- 3)レースイベント内容を、ホームページやその他の SNS で情報を公開するため
- 4)レースイベントの状況動画や画像配信をおこなうため
- 5)レースイベント中に事故があった場合、関係各所にて保険処理をおこなうため

第7章 その他に関する事項

第56条 損害補償

- 1)すべての参加者は、自己の過失により、施設の器材、計測器等、その他諸々に損害を与えた場合は、その損害について責任を負う事とする。
- 2)主催者および大会役員の業務遂行により起きたドライバーおよびピット要員の死亡、負傷および車両の損害に対して主催、共済、後援、協力、協賛するもの等、大会役員は一切の補償責任を負わないものとする。

第57条 本規則書の解釈

本規則書ならびに競技の細則に関する解釈に疑義が生じた場合は、大会審査委員会の決定を最終的なものとみなす。

第58条 本規則書に記載されていない事項

本規則書に記載されていない事項は、2022 FIA(国際自動車連盟)の国際モータースポーツ競技規則と国際カート規則、それに準拠した2022年 JAF(日本自動車連盟)国内競技規則とJAF国内カート競技規則、2022年 本大会特別規則書とその車両規定、ROTAX MOJO MAX Challenge Sporting Regulations、Technical Regulations 2022 MAXの車両規定に準拠する。

第 8 章 カートに関する事項

第 59 条 シャシー、エンジンおよびタイヤの登録関連

競技に使用するシャシー、エンジンおよびタイヤは車両申告書に登録済みのものとし、次の個数が登録できる。

対象クラス	シャシー	エンジン	タイヤ
Micro MAX	1 台	2 基	ドライ 1 セット ウェット 1 セット
Mini MAX			
Junior MAX			
MAX Masters			
Senior MAX			

第 60 条 エンジン登録とエンジン交換規定

- 1) 全クラス規定に合致する仕様のエンジンを2基まで登録することができる。
- 2) 公式練習後やその他のヒート後にエンジン交換が生じた場合、登録内のエンジンに交換することができる。
- 3) エンジンを1基しか登録しておらず、公式練習、タイムトライアル、予選、グループ戦やプレファイナル等の後にエンジン交換が生じエンジンを追加登録する場合、技術委員の確認立ち合いのもと大会審査委員会の承認を得てエンジン交換する事。
書面提出後、別なエンジンを1大会1回のみ追加することができる。
この場合、次のヒートのグリッドは最後尾スタートとなる。
- 4) 追加エンジン登録を車検後にした場合、次ヒートは最後尾スタートとなる。
例) 『公式練習及びタイムトライアル』後にエンジン交換した場合ノータイムとなり、予選ヒートのグリッドは最後尾スタートになる。
- 5) 車検後に登録したいエンジンを追加する事務手数料は、5,000 円とする。
料金を事務局に支払い、エンジン追加登録の手続きを事務局で行う事。

6) 登録済のエンジンが 2 基とも破損した場合、登録外のエンジンを 1 基追加登録し、使用することができる。ただし、下記の要項を満たす事とする。

- (1) 車検長が、2 基とも破損状態で使用不能と判断した場合
- (2) エンジン交換書面提出し、大会審査委員会の承認を得ること
- (3) その後の出走予定ヒートに間に合うよう作業が出来ること
- (4) エンジンを追加する事務手数料、5,000 円を事務局に支払うこと
- (5) 出走予定ヒートのグリッドは、最後尾ということを了承すること

7) エンジンはシェアすることが認められる。ただし、エンジンシェアに関しては双方のドライバーまたはチームがエンジン登録書にシェアすることを記入しなくてはならない。

8) エンジン検査対象となるドライバーが、交換したエンジンまたはシェアエンジンでレースを終了した場合、交換した登録エンジン、シェアエンジン、使用部品すべてが車検対象となる。

9) エンジン交換によって最後尾スタートとなる車両が複数いる場合、次ヒートのスタートはセッション順にグリッドを決定する。

10) エンジンの交換申請書提出は、次出走ヒートのスタート 20 分前までとする。

第 61 条 カート

カート車両は本特別規則書技術規定に合致した車両である事とする。

注) リブレ申請車両: MAX Masters、『制限付き格式』において条件付きドライバーが使用する車両には、ハンドアクセル、ハンドブレーキ装置が搭載され、その装置はしっかり固定され、円滑、安全に機能しなくてはならない。

事前検査において万が一不具合があった場合は速やかに修復するか、または交換が必要となる。

指摘された不具合が修復できない場合は競技に参加出来ない。

第 62 条 シャシー規定

- 1) 2 クラス以上のクラスに参加する場合、登録した 1 台のシャシーに、エンジンを載せ替えて参加することは出来ない。その場合、各クラス用に使用するシャシーを準備する事。
- 2) 競技中の事故等によって登録したシャシーが使用不能になった場合に限り、未登録のシャシーに交換し次のヒートに参加することが出来る。ただし、下記の要項を満たす事とする。
 - ① 車検長が走行不能または、修理不能と判定した場合
 - ② 次の出走予定ヒートに間に合う場合
※出走時間に遅延した場合、参加は認められず、DNS となる
 - ③ シャシー交換申請手数料『5,000 円』を事務局に支払う事。
- 3) 一般市販品の保護プロテクターは装着可とする。ただし、シャシー剛性をあげるような素材や取り付け箇所によっては、取り外しを命じる場合がある。

第 63 条 タイヤ

<各クラス共通事項>

- 1) 参加者は事前にレース登録タイヤ(ドライタイヤ・ウエットタイヤ)の両側面にゼッケンを記入する事。(文字色は主催者が決定し事前に告知する。)
- 2) 公式練習中のタイヤ交換は、**指定コンパウンド内で自由とする。**
※『注意』Micro / Mini クラスを除きます
- 3) タイヤローテーション規定
各クラスの指定タイヤに刻印されている回転方向(タイヤローテーション)は、装着時にすべて進行方向に合わせ、同じ回転方向を向いた状態で組付けされてなければならない。
この回転方向を間違えて使用した場合、ペナルティとなる。
- 4) 公式練習時は、タイヤローテーションを合わせる規定はない。
※『注意』Micro / Mini クラスは『3) タイヤローテーション規定』通りとする
- 5) 封印されたレース登録タイヤでタイムトライアルに出走する事。
封印後のタイヤは、下記の 10) の事項以外交換できない。

- 6) 公式練習とタイムトライアルを連動して行う場合、レース登録タイヤを公式練習から使用する場合がある。※タイヤ交換の時間をとれないためゼッケンナンバーを記入した封印済のタイヤを使用すること。
- 7) レース当日の路面コンディションが微妙で、ドライかウエットタイヤを使用するか判断に迷う場合、その判断をエンタラント及びドライバーに任せる場合がある。また間違いなくウエットタイヤを使用する路面コンディションの場合は、イコールコンディションと安全を考慮してタイヤコントロールする場合がある。
- 8) レース登録タイヤへの溶剤塗布、加工、工具などにより表面を削る行為などは禁止する。その行為が発覚した場合、当該レースから除外される。
- 9) レース中、器具や暖房機によってレース登録タイヤを故意に温めることは禁止する。発覚した場合にはペナルティが課せられる。ペナルティの内容は、2022 ペナルティカタログを参照
- 10) 不慮のトラブル(パースト、タイヤの不具合)の場合、技術委員長承認のもと 1 本のみ交換が認められる。※交換するタイヤは中古の同等品とする。

<Micro / Mini クラス適用事項>

- 1) 2DAY レースの場合、使用できるタイヤは 1 セットとする。
- 2) 公式練習からレース登録タイヤ(ドライタイヤまたはウエットタイヤ)を使用し、必ずタイヤローテーション規定を厳守する事
- 3) 封印されたレース登録タイヤで、タイムトライアルに出走する事。
封印後のタイヤは、上記の 10) の事項以外、交換出来ない。
- 4) 公式練習とタイムトライアルを連動して行う場合、ゼッケンナンバーを記入した封印済のタイヤを使用しなければならない。

【ウエットタイヤ注意事項】…使用できるウエットタイヤは1セットとする

1)イコールコンディションを保つため、Micro/Mini/Junior/Senior/Masters 全クラスのMAX Festival で使用する W5 コンパウンドは、イベントプロモーターから販売する新品を使用し、使用開始のタイミングもコントロールされる。



2)レース時の天候による路面コンディションの著しい変化によって、使用していたウエットタイヤの性能が安全を確保できない場合、審査委員会が判断し、全員がもう1セット使用できることがある。タイヤコントロールする場合は、イベントプロモーター、審査委員会、競技長による協議の上、公式通知または、告知にて発表する。

3)指定の新品ウエットタイヤを公式練習時に、皮むきなどすることは認められない。
※発覚した場合、競技失格となる

第64条 最低重量

最低重量は以下の通りとする。

クラス	最低重量
Micro MAX	110kg
Mini MAX	120kg
Junior MAX	145kg
MAX Masters,	165kg
Senior MAX	160kg

【重量規定調整用ウエイトに関して】

最低重量を満たすためにウエイトを取り付ける場合、ウエイトは全て固形の材料を用い直径最小6mm以上、少なくとも2本のボルト用いてシャシーまたはシートに取付ける事。

※ただし、1kg以下のウエイトで、取り付け穴が1か所しかない場合は、直径最小8mm以上のボルトで固定する事。

取り付け方法が危険な場合、そのカートの所有者またはドライバーに対して、取り外しまたは、再固定を命じる場合がある。

第65条 インテークサイレンサー

ROTAX MAX Challenge 各クラスは、ROTAX MOJO MAX CHALLENGE Sporting Regulations 2022、ROTAX MOJO MAX CHALLENGE Technical Regulations 2022を参照し、合致したモデルを使用する事。

また、インテークサイレンサーの空気取り入れ口付近に、空気の流れを変える装置や整流板、導風板等を取り付けることは禁止とする。それに類する装着物が発見された場合は取り外しが命じられる。

ウエットコンディションで、吸気口の雨カバーやインテークサイレンサー周辺の雨進入防止板を装着する場合、ウエットタイヤ装着時限定となる。ウエットタイヤを装着していない時に同様のものが車体に取り付けられていたことが判明した場合、車両不具合となり車両違反の対象となる。

第66条 外装品・タイヤ位置規定

前後輪ともカウル等の外装品とリアプロテクション(過去に公認取得済みのものに関しても使用可能)の装着を義務付ける。

また、タイヤ位置はドライ・ウエットを問わず、前後輪ともカウル外装品(無負荷状態の場合)とリアプロテクションの一番外側から1mm以上外に出ていることとする。

第67条 フロントフェアリング規定

車両に取り付ける外装品は、過去に公認取得済みのものが使用可能。取り付けの際の加工や改造は禁止とする。CIK公認2015-2020のフロントフェアリング必備とする。

【注意】追加公認等があれば随時採用する。

第 68 条 フロントフェアリング位置規定

指定のフロントフェアリングが正しい装着状態でなかった場合、タイム加算ペナルティになる。
違反寸法、加工取り付けのないように装着する事。MAX Festival ではフェアリングペナルティの判定を次の通りとする。

- ①競技中の接触による脱落や正しい装着位置からのずれが発生した場合
起因に関係なく、対象車両はすべてペナルティとなる。
例：スタート前に何かの接触によってフェアリング取り付け位置が規定よりずれた…パルクフェルメ進入時に前車に接触でずれた…などでも対象となる。
競技終了後のパルクフェルメにて、競技委員とドライバーにて確認後に決定する。
ドライバーは指示が出るまで、カートから降りることはできない。
- ②原因が、プッシングや幅寄せ等のドライバー危険行為が要因だった場合
なお1ヒート内で、①、②同時に発生した場合、重複したペナルティとなる。
また、悪質かつ危険な行為があった場合は、当該ヒート失格となる場合もある。
- ③正規の位置からずれたフロントフェアリングを修正した場合
例 1：走行中に足などを使い、位置を修正しようとする行為
例 2：停止した際に、位置を修正しようとする行為
例 3：パルクフェルメで、位置を修正しようとする行為
※参加ドライバー自身、メカニック(ピットクルー)、チーム員など、誰でも故意に位置を修正すれば、その車両のドライバーは競技から失格となり参加していた競技から除外され、成績は抹消される。
- ④車両検査において、フロントフェアリングおよびブラケット、クランプへのフロントフェアリングが脱落しにくくなる加工や改造、著しい破損(亀裂等)が見られると車検長が判断した場合には、フロントフェアリングペナルティの対象となる。
次ヒート以降そのフェアリングを使用することは出来ず、別の物へ交換しなければならない。

【 詳細な判断基準は、ペナルティカタログ R23 参照 】

第 69 条 ブレーキ

フットペダルにより両方のリアホイールに同時かつ有効に作動しなければならない。MAX Festival 各クラスにおいて、フロントブレーキ付きシャシーの使用を禁止とする。

※フロントハンドブレーキは、主催者が認めた者のみ使用許可とする。ただし、一般市販品や純正品に限る。

第 70 条 ブレーキダクト装着の許可

ブレーキダクトの装着はシャシーのブレーキ側に 1 本のみとし、ダクトに使用出来る材質は柔軟で割れにくいプラスチック素材または、アルミ製の方向が変えられるジヤバラ状の筒に限る。
空気の吸気部が丸型状のものは円周、四角のものは四辺で計測し、60cm 以内とする。
空気通路部分は円周・四辺で計測し、30cm 以内とする。
※取り付け方法、使用許可品はJAF規則に準拠する。

第 71 条 ネックガードおよびリブプロテクター

Micro MAX、MINI MAX、Junior MAX に参加する 12 歳以下(小学生)のドライバーはネックガードおよびリブプロテクターを必備とします。中学生以上のドライバーは、ネックガードおよびリブプロテクターの装着を強く推奨する。

第 72 条 ラジエター

- 1) ROTAX MOJO MAX CHALLENGE Sporting Regulations 2022、ROTAX MAX CHALLENGE Technical Regulations 2022 を参照し、合致したモデルを使用する事。
- 2) シャッターカバー(温度調整用カバー)の取り付けは認められる。
ただし MAX 純正品に限られ、強固に固定されている事とする。装着状態は車検員に確認され不具合がある場合、再度取り付け方法を指示される場合や取り外しを指摘される事がある。
- 3) 冷却水は水のみとし、不凍液やそれに相当する液体の使用は認められない。
- 4) 純正品のシャッターカバー以外でラジエターの冷却調整をする場合、ガムテープのみ使用を認める。この場合、ガムテープはラジエターに対して 1 周巻き以上に貼り付け、はがれることのないようにする事。

第 73 条 テレコミュニケーション

コース上のドライバーとそれ以外の者との間で連絡ができるテレコミュニケーション(遠隔通話装置、無線装置など)の使用は、公式練習から決勝ヒートまで禁止とする。この事項に対する抗議は一切受け付けられない。

第 74 条 空力装置、補強部品、安全ガード、一般市販オプション品

※取り付け方法、使用許可品は、2022 年までの CIK 公認済に限る。

第9章 クラス別規定

第75条 RMC クラス別規定

【カテゴリー名称；Micro MAX クラス】

エンジン：ROTAX 125 Micro EVO とし一切の変更・改造は禁止され市販状態とする。
補記類も純正品とし変更・改造は禁止され取り付けもメーカー指定通りとする。

ドライホイールサイズ：フロント 130 mm幅以下、リア/150mm 幅以下 公差+2 mm

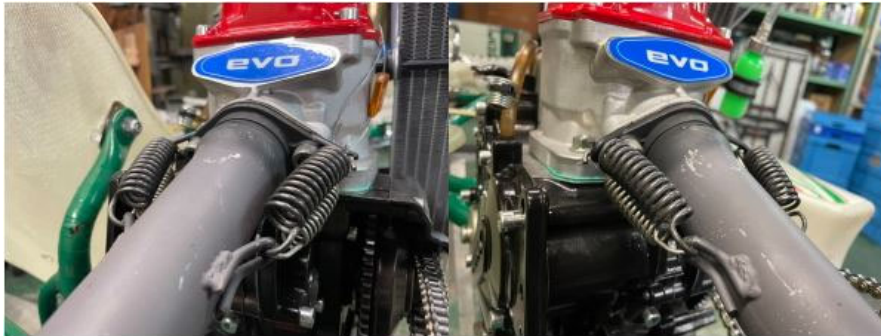
ウエットホイールサイズ：フロント 130 mm幅以下、リア/180 mm幅以下 公差+2 mm

【ギア指定】 天候に限らず、下記のギア数を使用することとする
15 丁 × 70/71/72/73 丁

※ギア指定の規則に変更が生じた場合は、公式通知にて発表する。

チャンパー取付けスプリングは、EVO 純正ステンレススプリング(938798)2本とマフラススプリング
66mm(938795)2本を使用しなければならない。

なお、取付け方法及び使用数については下図のように両サイドに2本ずつ計4本使用するもの
とする。ヒート毎にチャンパーを外し、ダミーグリッド入口にて技術委員立合いの下、チャンパーを
指定された通り取付けたのち、ダミーグリッドに進入する事。



詳細は、ROTAX MOJO MAX Challenge Sporting Regulations、Technical Regulations 2022 Micro MAX
と、2022年 RMC 瑞浪特別規則書に準拠する。

【カテゴリー名称；MINI MAX クラス】

エンジン：ROTAX 125 MINI MAX EVO とし一切の変更・改造は禁止され市販状態とする。
補記類も純正品とし変更・改造は禁止され取り付けもメーカー指定通りとする。

チャンパー取付けスプリングについては上記【カテゴリー名称；Micro MAX クラス】に記載の項目
及び画像を参照して下さい。

詳細は、ROTAX MOJO MAX Challenge Sporting Regulations、Technical Regulations 2022 MINI MAX
と、2022年 RMC 瑞浪特別規則書に準拠します。

【カテゴリー名称；Junior MAX、MAX Masters、Senior MAX】

1)エンジン：ROTAX 125 MAX (Senior MAX、MAX Masters)、ROTAX 125 Junior MAX (Junior MAX)と
し一切の変更・改造は禁止され市販状態とする。

補記類も純正品とし変更・改造は禁止され取り付けもメーカー指定通りとする。

2)使用するパーツは純正品に限る。ただし、以下の変更は認められる。

①ベースガスケット：使用数およびサイズは自由とする。

②スキッシュ：最小値 1.00mm【MAX Masters、Senior MAX】
スキッシュ：最小値 1.20mm【Junior MAX】

③インテークサイレンサー：純正品 Version2 の本体を使用すること。

中に装着するエアフィルターは、ROTAX 純正の、1層構造の黒色、2層構造の緑/オレンジ、2層構造の緑/濃い緑“Twin Air”の3種類いずれかを使用すること。

※ただし、エアフィルターの加工、改造は禁止する。

3)バッテリー：2022 ROTAX テクニカルレギュレーション記載の「Ver.1」「Ver.2」「Ver.3」が使用可能。

4)キャブレター：純正品のデロルトキャブレターVHSB34XS とし無改造とする。

5)マフラー：純正品を使用し、消音装置の消音部材のみ交換する以外改造は認められない。

6)ラジエター：純正品とし無改造、取り付け位置もメーカー指定の通りとする。

詳細は、2022 RMC Sporting Regulations、2022 RMC Technical Regulations と、2022年 RMC 瑞浪特別規則書に準拠する。

第76条 グランドファイナルに関する事項

グランドファイナルに出場予定の選手は、国際ライセンスを所持していること。
申請が必要な方は、2022年9月のMAXフェスティバル終了以降に、国際ライセンスを申請できる条件を満たしていること。
各選手、エントラントにおいて準備をして申請して下さい。

※グランドファイナル出場可能年齢は、2022年1月1日～12月31日に以下の年齢でなければならない。

Micro : 8～11歳

Mini : 10～13歳

Junior : 12～14歳

Masters : 32歳～

Senior : 14歳～

本文に記載ない詳細は、2022 ROTAX MAX CHALLENGE SERIES規定に準拠する。

第77条 緊急医療機関に関して

本大会において、緊急時の搬送指定病院を以下の通りとします。

緊急指定病院 < フジ虎ノ門整形外科病院 >
〒412-0045 静岡県御殿場市川島田1067-1
TEL: 0550-89-7872(代表)
MAP QRコード



緊急指定病院 < 富士小山病院 >
〒410-1326 静岡県駿東郡小山町用沢437-1
TEL: 0550-88-1200(代表)
MAP QRコード



緊急指定病院 < 勝田脳神経外科 >

〒412-0004 静岡県御殿場市北久原196番地1

TEL: 0550-88-0880(代表)

MAP QRコード



緊急指定病院 < 御殿場市医療センター >

〒412-0027 静岡県御殿場市西田中237-7

TEL: 0550-83-1111(代表)

MAP QRコード



第10章 保険金支給の規則

保険事項に該当しない不具廃疾については、保険加入者の職業、年齢、身分、性別等に関係なく身体の完全に棄損された程度に応じてかつ上記各号の区分に準じて50%以内で保険金が支払われる補償がある保険会社に加入してください。

RMC クラス、他のクラスでも、SLカートミーティングを開催しているJKLA公認コースであれば、レース中の事故保障は受けられます。

第78条 負傷時の受信義務

大会期間中に負傷した場合、指定の病院にて診断を受けなければならない。受診していない場合は保険の適用から除外される。

第79条 支給される保険金

補償項目：死亡・後遺障害 / 保険金額 * 500 万円

死亡保険金：傷害を被り、その直接の結果として、事故の発生からその日を含めて180日以内に死亡した場合、死亡・後遺障害保険金の金額。

既に支払った後遺障害保険金がある場合は、死亡保険金を支払った金額を控除した残金となる。この保険の対象となる傷害事故が発生した場合には、東京海上日動火災保険までただちに連絡。ケガの状況や程度を書面で30日以内に通知する事、正当な理由なく通知のない場合は保険金が支払われないことがある。

後遺障害保険金

【後遺障害】：治療の効果が医学上期待されない状態であって、被保険者の身体に残された状態においても回復できない機能の重大な障害に至ったもの、又は身体の一部の欠損を言う。傷害を被りその直接の結果として事故発生の日からその日を含めて180日以内に後遺障害が生じた場合、その傷害に応じて、死亡・後遺障害保険金額に4%～100%割合を乗じた金額。

・保険期間を通じて、合算して死亡保険金額が限度となる。

・入院保険金：傷害を被り、その直後の結果として入院した場合、支払い対象となり、「入院日数」は180日(支払限度日数)を限度とする。

2022 年 MAX Festival 車両規定表

注1：JAF 国内カート競技車両規則に合致する第1種競技車両か、特別に主催者が認めたものに限る。(シャシー改造や加工は一切禁止)一般市販品の保護プロテクターは装着可。詳細は2022Sports Regulations,2022RMC Technical Regulations と2022 本大会特別規則書に準拠する。

注2：表に記載されている学年、年齢は当該年度として扱います。Micro クラスに参加する1年生は、参加資格を満たしている者に限られます。

	Micro	Mini	Junior	Masters	Senior
シャシー	※注1 参照 全長950mm以下	※注1 参照 全長950mm以下	※注1 参照		
エンジン	125 Micro MAX EVO	125 Mini MAX EVO	125 Junior MAX	125 MAX	
キャブレター	デロルト XS	デロルト XS	デロルト XS	デロルト XS	
プラグ	NGK GR8DI-8	NGK GR8DI-8	NGK GR8DI-8、GR9DI-8	NGK GR8DI-8、GR9DI-8	
オイル	XPS	XPS	XPS	XPS	
ドライタイヤ	YH SLJ (A D J)	YH SLJ (A D J)	MOJO D 2 (4.5/7.1)	MOJO D 5 (4.5/7.1)	
ウエットタイヤ (注3)	MOJO W 5 (4.5/6.0)	MOJO W 5 (4.5/6.0)	MOJO W 5 (4.5/6.0)	MOJO W 5 (4.5/6.0)	
最低重量	110kg	120kg	145kg	165kg	160kg
参加年齢 (注 2)	小学1年生～中学1年生	小学4年生～中学2年生	小学6年生～17歳	25歳～	14歳～

ROTAX
RACING