

Winter CUP 2022 ～スーパースプリントレース～

開催概要 ver.1.3(2022/1/25)

本大会は参加者が安全に楽しくモータースポーツを行うことを趣旨とし、国内競技規則及び国内カート競技規則とその付則ならびに、この開催概要を基に従って開催される。本大会は参加者が協力し合い、上級者の方は初心者の方などに対する配慮等出来るようにし“ルールとマナー”を尊重しながらモータースポーツを楽しむことを目的とする。この開催概要に定める項目は、安全や公平性及び“モータースポーツを楽しむ”という目的と合致する場合、変更する場合がある。その場合は、ホームページなどで事前に発表するが、イベント当日で告知する事もある。Ver.1.2 からの変更/追加は赤文字と下線で示す。

<開催日程> 2022年1月30日(日)

<レース形式>YAMAHA KT-100 を使用した3時間の耐久レース。

→練習走行

→予選タイムトライアル(総台数が20台を超えた場合はクラス別で行う)

→決勝3時間耐久レース(12時スタート、15時終了予定)

<参加費(全3クラス)>¥33,000/1チーム(2名～8名まで)。登録1名につき¥800-。

各クラス3台以上で成立とし、総台数10台以上で開催とする。

<参加条件>

(共通) チーム代表者は満20歳以上のJAF/SLドライバーライセンスもしくはエントラントライセンス所持者(四輪ライセンス含む)とする。満12歳から参加可能ですが、未成年者は親権者の参加承諾書が必要です。

※なお、チーム代表者はドライバーである必要はありません。

例) チーム代表者(エントラントライセンス所持)

ドライバーA(18歳) / ドライバーB(16歳) / ドライバーC(13歳)

- ・GT…上記以外、特になし。
- ・OVER40…当該平均年齢40歳以上。
- ・エンジョイ…21年度NTC CUPシリーズなど国内モータースポーツシリーズ上位者(1～6位)を含み、明らかに初心者ではない者の参加は認められない。

<中止、取り止め、変更に関する事項>雨天決行とする。但し、安全に運営できないと判断された場合は、レース時間の短縮や順延する場合がある。さらにオーガナイザーは、大

会の一部あるいは全部を中止、または取り止めることができる。原則、イベントの全てが取り止めになった場合、エントリーフィーは一部返還される(大会準備金/保険申請料はこれに含まない)。また、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、オーガナイザーはイベントの内容を変更する権限を保有する。これに対する抗議は認められない。

<エントリー/受付方法>別紙エントリー用紙を記入の上、FAX/MAILで申込を行う。その時点で仮決定となる。エントリー送信後、指定の口座(下記参照)へ振り込むこと。振込を確認できなかった場合、連絡や告知なしにエントリーがキャンセルされる場合がある。振込が確認できた時点でエントリー完了となる。新東京サーキット事務所の窓口にて、直接申込も可能(現金書留も可能)。一旦受理されたエントリーフィーはいかなる理由があっても返還されない。

京葉銀行 うすい支店 (普) 4823811 カ) シントウキョウサーキット

FAX : 0436-36-3314 Mail : info@n-tokyo.co.jp

<車両について>

【シャシー】

- ◆公認実績のあるカート用シャシーのみ使用可能。フルカウル禁止。
- ◆前後左右にはバンパーを必備。大型リアバンパー、もしくはリアプロテクション必備。
- ◆ウイングや空力向上のためと思われるスポイラー類は禁止(メーカー標準装備品除く)。
- ◆バックミラーの取付けは自由。その場合は必備部品として取り扱う。
- ◆その他、主催者側が安全基準を満たしていないと判断された車両については走行を認められない場合がある。
- ◆フロントブレーキ(使用禁止)付き車両の参加は認めるが、動作しないよう対策する事。
- ◆ゼッケンは前後左右に必備とし、サーキットより支給する。
 - ・GT(背景：黄色/文字：黒) ・OVER40(背景：白/文字：黒)
 - ・エンジョイクラス(自由)一般販売されている初心者マークをリアに装着する事。

ゼッケンはエントリー順とする。

【タイヤ】

- ◆下記指定タイヤ、DRY/RAIN各1セットのみ登録/使用とする。但し、走行に支障をきたすトラブルの場合は主催者判断により、追加1セットの使用を許可する。グルーピングやトリートメントなど一切禁止。

DRY : BS-SL17、DL-SL9、YH-SL07。 RAIN : BS-SL94、DL-SLW2、YH-SL03

【エンジン規定】

- ◆YAMAHA 100SC/SEC。2基登録可能。同じチームに限りセカンドエンジンを共有し重複登録を認める。登録と封印は朝の車検時に行われる。

- ◆日本国内仕様に準じ、一切の改造不可とする。クラッチ必備(メーカー自由)とする。
- ◆寸法サイズはSL規定に準ずる。
- ◆キャブレター:WB3A/WB21/WB33/WB44(改造禁止)。
- ジョイントキャブレター:黒色/茶色 共 26Φmmとする。
- 吸気消音機:吸気孔 1つの穴の大きさ 23Φmm以下。
- ◆『2021年度新東京サーキット統一規則書』TOKYO-SSに準ずる。

【車載カメラ】

- ◆取付箇所はマシン限定(ドライバー装着は禁止)。取付方法については安全面を重視。当日、スタッフより指示があった場合、直すか外さなければならぬ。

【計測器】

- ◆MYLAPS社製に限り、持ち込み使用可能。取り付け場所はエンジン反対側のシートステーとする。レンタルの場合は¥2000/1個1日とする。

【マシンの最低重量】

- ◆最低重量は『150kg以上』と定め、下記の方法により決定される。
 - ★朝の車検時において、全員で重量計に乗り、その平均をチームの『ドライバー重量』とする。朝車検以降の変更や再計量は一切認められない。なお計量時にはスーツ、ヘルメット、グローブ、シューズのみ装着可能。それ以外の装備品は重量としては認められない(走行中の使用は認める)。
 - ★【朝の平均ドライバー体重+マシン=最低重量】となる。決勝における重量違反(足りない)は失格とする。
 - ★女性ドライバーの計測は任意とする。拒否の場合は **70kg** とする。

～競技とスケジュール(予定)～

<受付> 8:00～

各チーム、サーキット事務所にて受付を行ってください。時間内に受付できなかったチームはリタイヤとなります。

<モーニング車検> 8:30～

ドライバーは重量測定を行い、マシンは車検を行う。時間に間に合わなかったチームはミーティング後に車検を行うが、車検が終わらない限りは練習走行に参加はできない。エンジン登録は2基可能だが、同じチーム内での登録に限る。

<全体ミーティング> 9:30～

参加者全員、参加を義務とする。各パドックでチーム全員で待機する事。

<練習走行(45分間)> 10:00~10:45

登録ドライバーは全員走行する事。

<予選タイムトライアル> 11:00~

代表者によるタイムトライアル 7 分間計測。コースオープンと同時に計測スタート。計測中のピットインは認めない。終了後の計測は【乗車ドライバー(走行格好)+マシン重量=150以上】とする。重量違反、未車検、車両違反は失格とする。計測終了後、タイヤのマーキングを行う。参加総台数が 20 台を超えた場合、クラスごとに 5 分間行う。

<グリッド整列> 11:30~11:55

指定された給油エリアにて、スタート給油を行う(全チーム 7 リットルスタート)。時間内に整列、給油できなかったチームはピットスタート。

<決勝3時間耐久レース> 12:00~15:00

- ◆180分耐久レース。
- ◆残り 15 分でピットロード入口は封鎖される。

<決勝スタート> ローリングスタート。詳細は当日。

<ドライバー交代回数>

GT/OVER40、11回交代。

エンジョイ、15回交代。

交代する際にチェーンへの塗布は認められるが、走り出しながらの塗布行為は認められない(ペナルティ対象)。

<走行自己管理> レース後には各チーム、配布される『走行管理表』の提出が義務となる。

上位チームについては、走行管理表とデーターの照らし合わせを行う。ずれが発生しないよう注意。

<最低走行時間> 決勝中において、登録ドライバー全員に下記の最低走行時間(イン・アウトを含む周回)を義務付ける。これは 1 回のスティントで消化する必要はない。決勝中レース後の照らし合わせにおいて、最低走行が足りないと判断されたチームには(足りなかったと判断された周回) × 3 = 結果より減周されるので注意。

- ・登録人数 1~4 名…30分以上/1名
- ・登録人数 5~6 名…25分以上/1名
- ・登録人数 7~8 名…20分以上/1名

<走行後の休憩について>

スティント終了後、できれば 30 分以上の休憩を取るようになしてください(推奨)。

<セーフティーカー(決勝)運用>

- ①止まった車両に対しては、コーススタッフによる状態確認を行う(黄旗提示/振動)。
 - ⇒復帰可能の場合、コーススタッフがスターターを使用して復帰サポートを行う。
 - ⇒チェーン外れなどの場合、NTC カートで押しながら回収を行う場合がある。
- ②SC 介入が決定した場合。
 - 6 番(モナコ)ポストにて『予告 SC』のラップボードが提示される。これには何かを拘束するような効果はない。
 - SC がコースへ侵入するタイミングで、センターポストより黄旗と SC ボードを提示。センターで提示を受けた車両はドライバーサインを出しながら1列に隊列を組む。
 - センターで SC ボードが出たタイミングで、ピットロード入口は閉鎖される。入ってきた車両については、マーシャルの指示の元でコース復帰を認める。
- ③SC 中での注意点。
 - 追い越し禁止。エンジンかぶりなどにより失速した場合は各自判断で追い越し OK。
 - 隊列はクラス、順位関係なく1列に並ぶ。
- ④レース再開(再スタート)はセンターでのグリーンフラッグ(緑旗)。加速は認めるが、センターラインまでの追い越し禁止(エンジンかぶりは除く)。
- ⑤(注意)SC 介入後、危機的な状況ではない限り 20 分以上は発動しない。
上記のスタッフサポート、SC のタイミングなどは、すべて主催者判断とする。

<完走>規定時間を過ぎた時点でクラス関係なくトップ車両に対しチェッカーとし、レース終了となる。チェッカーを受けたマシンが優先される為、未チェッカー車両はチェッカーを受けた車両より後ろの順位となるので注意。

1. 完走チーム(チェッカーを受けた)
2. 未完走(チェッカーを受けていない-DNF)
 - ↑優勝チームの周回数 70%以上で完走とする。
3. 未出走(DNS)
4. 失格

注)交代回数が足りない分 × 3 Lap = チェッカー周回から減周される。

<表彰式(優勝/準優勝/3位)>

各クラスに正賞(トロフィー)と副賞、協賛品が授与される。

GT クラス…優勝：副賞賞金 10 万円

OVER40…優勝：副賞賞金 10 万円

エンジョイ…優勝：副賞賞金 3 万円

各クラス TT 賞…金一封

(注)各クラス 5 台以上で優勝賞金が満額となりますが、参加台数が増加した場合、副賞の範囲が広がる場合がございます。奮ってご参加ください！

<ペナルティについて>『2021 年度新東京サーキット特別規則書』に準じ、適用される。

課せられるペナルティは【決勝中ピットストップ(30秒～)によるタイムペナルティ】や【終了後に結果から減周】がある。それ以外にも『サーキットマナー』(ドライバーサイン/喫煙/暴言など)の部分でも発生します。チーム内でも確認していただき、ご理解ご協力をお願いします。

2番のカーブが十分な隙間がないのに、1番のカーブの内側に入っていくことをエッジインとします。

※例：スタート時の混雑からの無理やりなライン取り、強引な追抜きの場合など。または適正な減速をする様子がない行為

2番のカーブの多くの部分が1番のカーブの内側にいる場合、または2番のカーブが接触を回避するために部分的にコース外にいる場合は問題ありません。

ペナルティの判断

- 2番のカーブがエッジインの行為をした場合
- 2番のカーブが順位を上げた場合
- 1番のカーブが順位を落とすか、またはリタイアした場合
- 1番のカーブがダメージを受け、同一ラップ中に順位を落とすか、リタイアした場合等



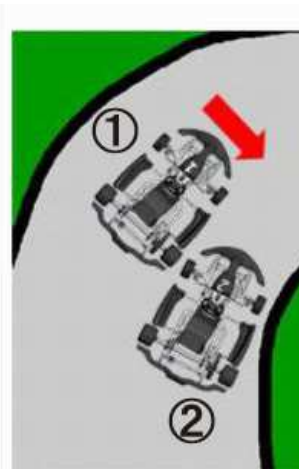
1番のカーブが2番のカーブの進路を妨害するようにコーナー内側に進路を変更することをカットインとします。これは双方のカーブが接触したか否かは関係ありません。

2番のカーブが1番のカーブの少なくとも1/3以上(2番の前輪が1番の後輪より前)の位置にいた場合に判断されます。

ペナルティの判断

- 1番のカーブがカットインの行為をした場合
- 2番のカーブが順位を落とすか、またはリタイアした場合
- 2番のカーブがダメージを受け同一ラップ中に順位を落とすかリタイアした場合

※1番のカーブが2番のカーブの走行ラインを残し走行する場合はカットインと判断されません。

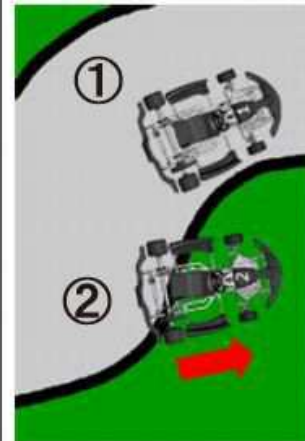


2番のカートのようにコースから完全に外れ、走行距離が短くなった場所から再びコースに復帰することをショートカットとします。

ペナルティの判断

- 1,2番のカートが順位を上げるか、その周回タイムが明らかに速かった場合
- 2,1番のカートまたは、その他のカートが2番のカートが復帰することで被害を被った場合
- 3,1番のカートまたは、その他のカートが2番のカートが復帰することで順位を下げたり、リタイアした場合

※停止しているカートやトラブルで失速したカートとの接触を避ける場合はこの限りではありません。



2番のkartのフロントが1番のkartのリア部分に接触することをプッシングとします。また、ストレート走行中やコーナリング中に前車を押し出す行為に関しても同様とします。

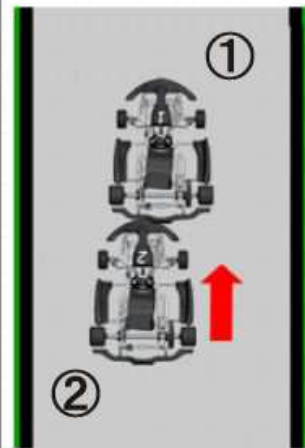
下記「ペナルティの判断」を考慮した結果、2番のkartが利益を得ない場合でも危険行為と判断された場合はペナルティの対象となります。

<対象となりやすいエリア>

コーナーへの進入区間/旋回区間などの後方からの接触が危険なエリア

ペナルティの判断

- 2番のkartがプッシングの行為をした場合
 - 2番のkartが順位を上げた場合
 - 1番のkartが順位を落とすか、またはリタイアした場合
 - 1番のkartがダメージを受け同一周回中に順位を落とすかリタイアした場合
 - 2番のkartが危険行為と判断された場合
- ※1番のkartが失速などによって起因した後部からの接触は、プッシングと判断しない場合があります。

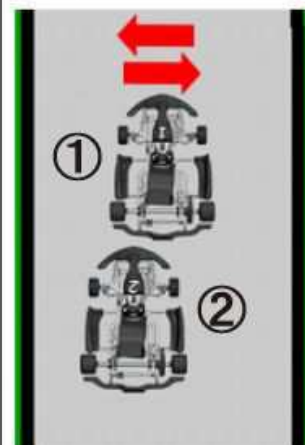


1番のkartのように直線部分でkartの幅以上に左右に蛇行することをジグザグ行為とします。

2番のkartから、1番のkartが離れている場合や2番のkartが追い抜くことが出来たととしても適用されます。

特徴的な違反は以下のものです

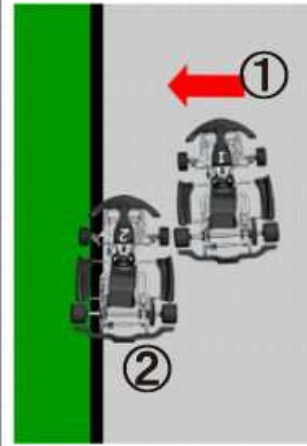
- 後方にあるkartの位置を目視で確認し、わざと走行ラインをずらしジグザグ走行によって抜かれないようにする行為
- レース中のコーナー進入時や立ち上がり、直線で意図的に走行レーンを変え、後方のkart進路を妨害する走行を一般的にレーンチェンジと言い、レース中の蛇行走行をジグザグと言います
呼び方としては、悪質なブロック走行と呼ぶ場合もあります



1 番のカートがラインを変更して 2 番のkartを完全に、または部分的にコース外に追いやることをブッシュアウトおよび幅寄せとします。
これは双方のkartが接触したか否かは関係ありません。
2 番のkartが 1 番のkartの少なくとも 1/3 以上 (2 番の前輪が 1 番の後輪より前) の位置にいた場合に判断されます。

ペナルティの判断

- 1 番のkartがブッシュアウトの行為をした場合
 - 1 番のkartが順位を上げたとき
 - 2 番のkartが順位を落とすか、またはリタイアした場合
 - 2 番のkartがダメージを受け、同一ラップ中に順位を落とすかリタイアした場合
 - 1 番のkartが危険行為と判断された場合
- ※ 1 番のkartが 2 番のkartの走行ライン (車体 1 台分が基準) を残し走行する場合はブッシュアウトと判断されません。



<決勝中の給油作業>



◆ 5リットルまでの給油 ◆ 3分間のストップ ◆ ドライバー交代

1回の給油作業に対して上記3項目を義務付ける。指定エリアにおいてエンジンが停止している状態を確認した後、スタッフにより3分間のカウントが開始され、給油可能(オイルジョッキ持参/持込)となる。3分間を計る作業は、すべてスタッフの手によって行われる。3分間のストップ中、前のカートが出走した場合は前に詰めること。ただし給油や作業中はそれが優先される。前が空いたからといって、後ろの車両が前の車両を追い抜いて給油所に入ることはできない。ただし、アクシデントにより前進できないとスタッフが判断した場合、スタッフの指示で追い越すことができる。給油所でのメンテナンスなどの作業は一切不可。ドライバーチェンジに必要な作業(ペダルキット脱着)などは認める。なお給油所には混雑を避ける為、2名以上(交代ドライバー、補佐員)の入場を認めない。給油の際はチーム内で消火器(持参/持込)をいつでも使用できる体制で給油する。給油所で給油できる台数は最大5台までとし、満車の場合はピットスルーする事。また満車時1台までの待機は可能(セカンドエリア)。それ以上の台数は給油所にて待機することはできない。なお、セカンドエリアで停車している待機車両への作業は一切認めず、3分間計測も行わない。上記給油場以外での給油行為は失格対象となります。

<決勝スタートの給油>決められた時間内に上記給油エリアにて全チーム 7リットルまでの給油を行う。ガソリントankは空にして来てください。スタッフにより『空ではない』と判断された場合は何度でも追い返されてしまうので注意。

<最後に>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、負傷及び車両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障、責任を負わないものとしております。今大会では、全ての参加者様に安全に、本気でレースを楽しんでいただく事が最大の目的となります。しかしレーシングカートを使用しますので、その最高速度は90kmまでになり、一歩間違えば大きな事故に繋がる可能性が十分にあります。そんな中で参加者みなさまが楽しめる大会を目指して運営をして参ります。参加される皆様のご理解とご協力をよろしくお願い申し上げます。