

 MEC 120
Minutes Endurance Challenge ©

2023 年
MEC シリーズ 統一規則



©2010VITA CLUB Co., Ltd.

「MEC 耐久レースシリーズ」

理 念

1973年開業以来、日本のモータースポーツ活性化のため、私たちは長年に渡って技術開発に取り組み、ランニングコストを抑えた本格的レーシングマシンを作り続けてきました。

近年全国のサーキットで開催されるVITAレースは、車を愛する人たちが仲間となり、スキルアップ、若手育成など互いに称え合う社交場として大きく育って来ました。

また、コンストラクターが手掛けるワンメイクマシンとして安全・公平なレースを目指し、モータースポーツの楽しさを存分に味わえるフィールドとして定着してきました。

『MEC120』は、VITA・v.Granzが混走し、各サーキットの活性化を目指す新たな耐久シリーズです。また、VITAクラスには新たに「プロ×アマクラス」を設けました。

車を愛する人たちにとって、プロドライバーから得る学びは非常に大きいものと期待します。

スポーツマンシップ・モラル・マナー・ドライビングスキル、それらを学ぶことが、安全・楽しさ・公平なレースに繋がります。

耐久レースの醍醐味は勝敗だけではなく、仲間との繋がりにあります。

「モータースポーツ」が誰からも認められるスポーツとして世の中に広まっていけるよう、皆さま方のご理解・ご支援をいただきながら、参加型レースの将来像を模索し続けて行きたいと思えます。

「参加する皆さま一人ひとりが主役」これが『MEC 120』の理念です。

VITA CLUB

MEC シリーズ 競技規則 目次

第1条	大会
第2条	組織
第3条	2023年度 MEC シリーズ 開催日程
第4条	レースの形式
第5条	参加車両
第6条	参加申し込み受付台数
第7条	競技車両番号
第8条	参加申し込み
第9条	指定ステッカーの貼付
第10条	クラス分け
第11条	ドライバーの参加資格、登録人数
第12条	ドライバー装備品
第13条	ピット要員
第14条	保険申告
第15条	タイヤ使用規則
第16条	自動計測装置（トランスポンダー）の装着
第17条	燃料補給器検査・公式車両検査
第18条	ピットレーン及びピットレーンの速度
第19条	燃料
第20条	公式予選、決勝グリッド
第21条	決勝出走台数
第22条	ドライバーズブリーフィング
第23条	スタート
第24条	レース中のドライバー交代を伴うピットストップ義務
第25条	ピット作業
第26条	決勝レース中のセーフティカー（SC）運用規則
第27条	レースの中断（赤旗）
第28条	無線の使用
第29条	データロガー、ストップウォッチ等
第30条	レースの終了、及び順位認定
第31条	車両保管
第32条	シリーズポイント
第33条	賞典
第34条	データロガー搭載及びデータの開示
第35条	本規則に記載されていない項目

----- MEC シリーズ 競技規則 -----

第1条 大会

「MEC シリーズ」は、JAF 国内競技規則・国内競技車両規則およびその細則、各大会特別規則書および各サーキット統一規則、VITA CLUB が制定する「MEC シリーズ統一規則」に従って開催される。

第2条 組織

- 1) 各大会オーガナイザーは J A F 公認のもと、シリーズ名称を付したレースを組織、開催する。
- 2) VITA CULUB(株)は、シリーズとしての統一性維持を目的とし各オーガナイザーの競技役員に協力する形で「レースディレクター」「テクニカルディレクター」を各大会に派遣する場合がある。
 - ① レースディレクターは大会競技長と協議をしながら役務を遂行する。レースディレクターの役務は、大会期間中に発生した違反行為の判定に関して、シリーズを通した独自の判断に基づく提言を競技長に行い、大会における競技運営および判定基準の平準化を図るものとする。
 - ② テクニカルディレクターは大会競技長、レースディレクターおよび大会技術委員長と協議をしながら役務を遂行する。テクニカルディレクターの役務は、大会期間中に発生した車両規則の判定・解釈に関して、シリーズを通した独自の判断に基づく提言を技術委員長に行い、大会における競技運営および判定基準の平準化を図るものとする。
 - ③ ただし、レース運営や判定に関する最終的な判断を下す権限を競技長および技術委員長に委譲する。

第3条 2023年度 MEC シリーズ 開催日程

	開催日	サーキット	スポットエントリー申込期間 登録内容変更期間	主催者
第1戦	7月1-2日(土・日)	鈴鹿サーキット	開始：5月21日(日) 締切：6月4日(日)	KRHC SMSC
第2戦	7月22日(土)	富士スピードウェイ	開始：6月20日(火) 締切：6月27日(火)	富士スピードウェイ(株) FISCO クラブ TMSC
第3戦	11月19日(日)	岡山国際サーキット	開始：10月15日(日) 締切：10月23日(月)	(株)岡山国際サーキット アイダクラブ
第4戦	12月10日(日)	モビリティリゾートもてぎ	開始：11月10日(金) 締切：11月20日(月)	M.O.S.C BSC ホンダモビリティランド(株)

第4条 レースの形式

2時間（120分）の時間レースとする。

- ・レーススタート：ローリング後スタートライン上の信号灯のレッドライトがグリーンライトに変わった時点。
- ・レース終了：レーススタート時間から120分経過した最上位車両にチェッカーフラッグが提示される。

第5条 参加車両

MEC シリーズ規則「車両規則」に適合した下記車両とする。

WEST VITA-01（NCP131_1NZ-FE エンジン搭載車）

WEST v.Granz

※ただし、Rd.1 鈴鹿サーキットのみ WEST 16C の参戦が認められる。

第6条 参加申し込み受付台数

総参加受付台数：45～54 台

v.Granz クラス：総参加受付台数の 35%を上限として調整される。

- 1) 各開催サーキットの状況により上記受付台数を変更する場合がある。
- 2) エントリー状況により各クラス規則台数に満たない場合は各サーキットの出走上限台数の範囲で受付台数を変更する場合がある

第7条 競技車両番号

- 1) 参加車両は、大会事務局によって定められた競技番号を参加者の責任において、車両規則書に基づく指定の位置、書体、大きさに記入されていなければならない。

① フロント・左右車両番号

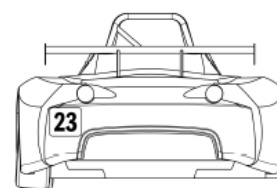
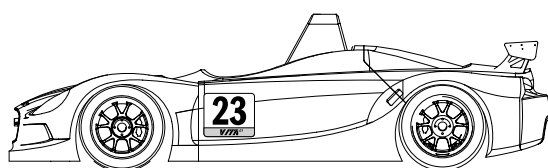
数字：縦 20 cm以上 車両番号ベース：縦 30 cm x 横 35 cm(参考)

② リア車両番号(VITA-01のみ)

数字：縦 12 cm以上 車両番号ベース：縦 17.5 cm x 横 20 cm(参考)

- 2) 参加車両については、年間を通して同一の競技車両番号（ゼッケン）とすること。

競技車両番号は年間エントリー車両を優先とし、その他については年間を通して登録順に決定がされていく。



第8条 参加申し込み

1) エントリー金額

エントリー種別	金額
年間エントリー	¥450,000 円(税抜) ※各大会 1 時間、計 4 時間の占有走行を含む
スポットエントリー	¥150,000 円(税抜) ※各大会 1 時間の占有走行を含む

2) 年間エントリー

年間エントリーとは、VITA CLUB(株)に年間を通して参加を表明する事を言い、指定期日までに全戦分の参加料を一括納付する必要がある。参加を辞退する場合は、支払われた参加料は返金されない。

① 年間エントリーチームが参加申し込み内容を変更する場合、第3条に定義された登録変更期間以内に、VITA CLUB(株)へその変更部分を書面にて届け出ること。

② 年間エントリーチームの大会欠場

年間エントリーチームが、チームの事情により欠場大会が生じる場合、その欠場大会の主催者へ VITA CLUB(株)を経由し、第3条に定義された登録変更期間以内に欠場届け(VITA CLUB(株)宛)を提出しなければならない。

欠場した場合、納付した参加料の払い戻しは行わない。

③ 申込期間：2023年4月1日(土)～4月30日(日)

④ 年間エントリー受付台数：v.Granz の年間受付台数は15台を上限とする。

3) スポットエントリー

スポットエントリーについては、各大会主催者の定める決勝グリッドに余裕のある場合のみ、VITA CLUB(株)に認められた参加者からエントリーを受付ける事とし、希望者は直接 VITA CLUB(株)に申し込みを行う。

その際、参加申込受付期間は第3条に定義された期日以内に申し込まなければならない。

4) 参加申込先

申込先：VITA CLUB 株式会社

〒513-0825 三重県鈴鹿市住吉町 5769-8 TEL 059-379-9011

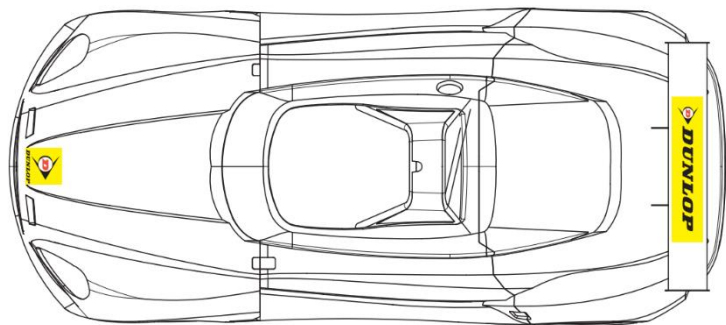
※参加申込は原則として WEB 申込とする。申込方法の詳細はブルテンにて公表する。

第9条 指定ステッカーの貼付

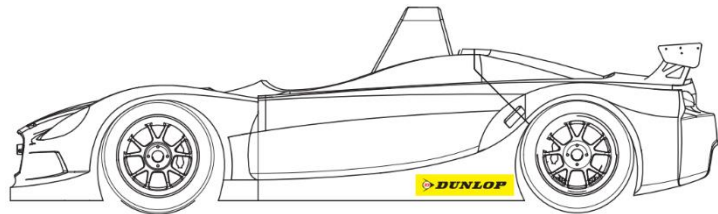
指定ステッカーの貼付位置は「VITA CLUB 指定ステッカー位置」参照図の通りとする。
なお、VITA CLUB 指定ステッカーの左右には十分な間隔を空けて貼付することとする。

1) VITA-01 ダンロップステッカー貼付指定位置

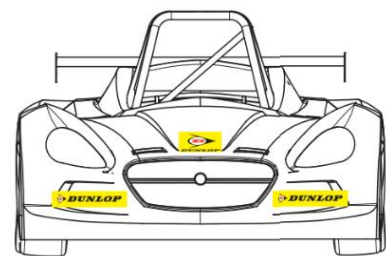
- ① 上面 ・フロントカウル先端：90×90 ステッカー、絵の位置に ※前からも見える位置に
・リアウイング上面：大ステッカー(推奨)



- ② 左右側面 ・60×300mm ステッカー：左右 1 枚ずつ、絵の位置に貼付

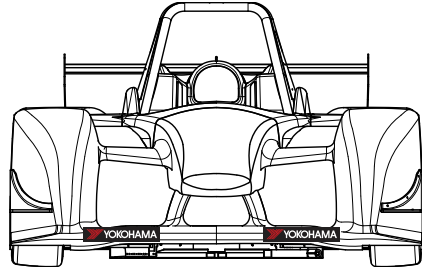


- ③ 前部 ・60×300mm ステッカー：前部左右 2 枚、絵の位置に貼付

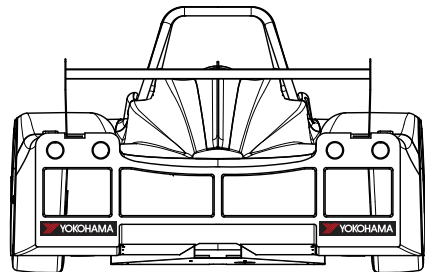


2) v.Granz 横浜タイヤステッカー貼付指定位置

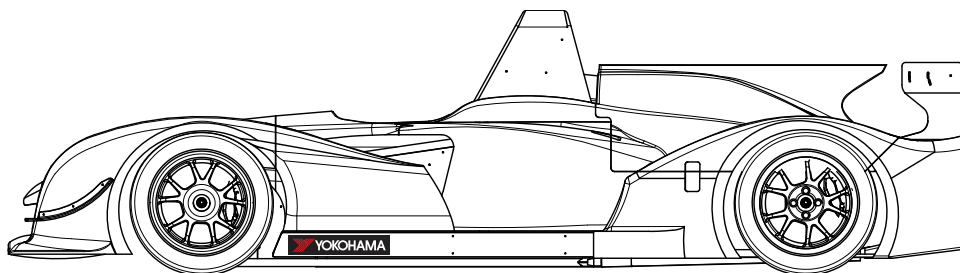
①フロントカウル部： 40×200mm ステッカー 2枚



②リアバンパーカウル部： 40×200mm ステッカー 2枚



③サイドストラクチャー部： 60×300mm ステッカー 左右各1枚



第10条 クラス分け

- ・VITA- Ama・Ama クラス
 - ・VITA- Pro・Ama クラス (Proドライバーを含む車両)
 - ・v.Granz クラス
- 上記3クラスとする。

※Rd.1 鈴鹿サーキットにおいては、WEST 16C 車両は v.Granz クラスとなる。
16C 車両規則は鈴鹿クラブマンレギュレーション CS2 車両規則を踏襲する。

第 1 1 条 ドライバーの参加資格、登録人数

- 1) 大会当日に有効な運転免許証および JAF 国内競技運転者許可証 A 以上を所持または JAF 以外の ASN 発給の同様の競技ライセンスを所持して FIA 国際モータースポーツ競技規則に定められた海外レース出場申請が済んでいる者。
- 2) 参加者は参加申し込み期間内に、1 台の車両に対し 2 名以上 3 名以内のドライバーを、A・B・C ドライバーとして指名登録しなければならない。ただし A ドライバー(は 3)に記載される Ama ドライバーでなければならない。
- 3) ドライバー種別
 - ① Pro ドライバー
 - ・過去に全日本クラス(SF,SFL,F3、海外フォーミュラー等)に 6 位以内の入賞経験のあるドライバー。
 - ・SGT 500 クラスに参戦経験のあるドライバー。
 - ・SGT 300 クラスに 6 位以内の入賞経験のあるドライバー。
 - ・VITA CLUB によって Pro ドライバーと認定されたドライバー。
 - ※上記、FIA-F4 にて入賞経験のあるドライバーが VITA CLUB 認定プロドライバーとして該当する場合がある。
 - ただし、上記に該当するが 2023 年 1 月 1 日時点で満 60 歳以上のドライバーは対象から除外とする。
 - ② Ama ドライバー：Pro ドライバーに認定された以外のドライバー
- 4) 1 台の車両に対し Pro ドライバーは 1 名以下とする。
- 5) 各大会の 1 週間前までにドライバーは確定されていなければならない、以降の変更はできない。登録ドライバーに変更がある場合は、大会の参加確認の時までに書面にて変更料 (11,000 円/税込)を添えて大会事務局に変更内容を届け出ること。それ以後の変更は出来ないものとする。

第 1 2 条 ドライバー装備品

2023JAF 国内競技車両規則 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」に従うこと。公認されたアンダーウェアの装着は推奨とするが、綿製品等の難燃性素材の下着等を着用すること。

- 1) ドライバー識別用ステッカーの貼付

VITA CLUB(株)より配布するドライバー識別用ステッカーを公式車検時までにヘルメット右側に貼付し、公式車検時に貼付の確認を受けなければならない。

第 1 3 条 ピット要員

ピット要員は満 16 歳以上の者で、登録は車両 1 台につき、ピット責任者を含み 5 名までとする。

第14条 保険申告

ドライバーは、900万円以上、ピットクルーは、400万円以上の有効な保険に加入していなければならない。参加者は加入している事実を参加申込時に定められた書式によって申告するものとする。申告の無い者の競技会への参加は認められない。

第15条 タイヤ使用規則

1) VITA-01

使用できるタイヤは、VITA CLUB 株式会社窓口となって販売する住友ゴム工業株式会社製以下のタイヤに限る。

銘柄： DUNLOP DIREZZA V01 「FOR VITA USE ONLY」 (2023年新仕様タイヤ※)

サイズ： 190/600R15 ※製造ロット NO.0123 以降の製造

- ① 公式予選・決勝レースを通し、使用できるタイヤ本数の制限はしない。ただし、公式車検時に公式予選に使用するタイヤ 4本はマーキングされる。このタイヤは未使用でなければならない。決勝レースのスタート時に使用するタイヤは公式車検時のマーキングタイヤとする

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 判別が困難な場合は住友ゴム工業株式会社からの提言を受け、技術委員長の判断を最終とする。なおこれ に対する抗議は一切認められない。

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、公式予選終了後 30分以内に文書により大会競技長へ申請するものとする。この場合、公式予選にて達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、

A) 1本交換・・・罰則を科せられることなく交換出来る

B) 2本以上交換・・・最後尾スタートとする。

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ピットスタートとする。

- ② タイヤの裏組み(左右を逆に組みなおす)は禁止される。
③ 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。

2) v.Granz

使用するタイヤは、VITA CLUB 株式会社窓口となって販売する横浜ゴム製の以下のタイヤに限る。

ADVANレーシング

・ドライタイヤは A005 190/580R15

・レインタイヤは A006 190/580R15 とする

- ① 公式予選・決勝レースを通し、使用できるタイヤ本数の制限はしない。

ただし、公式車検時に公式予選に使用するドライタイヤ 4本はマーキングされる。このタイヤは公式車検時は未使用でなければならない。

- ② タイヤの裏組み(左右を逆に組みなおす)は禁止される。

- ③ 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。

第16条 自動計測装置（トランスポンダー）の装着

自動計測装置は公式車両検査時までには車両に取り付けていなければならない。

マイラプス(AMB)製マイボンダー(個人所有の自動計測装置)を使用するか、主催者が用意する貸出用自動計測装置をレンタルして使用する事。

- 1) マイボンダーを使用する場合は、参加申込の際、マイボンダー番号を申請しなければならない。
- 2) その他細則は各サーキット一般競技規則に基づく。

第17条 燃料補給器検査・公式車両検査

1) 燃料補給器検査

① 決勝レース中に使用する燃料補給器は、タイムスケジュールによって示された時間に車検場にて検査が行われる。

② 燃料補給器検査時には下記のことを提示すること。

- 燃料補給器
- アース線及びその取り付け位置
- 燃料補給員および消火要員の装備一式（耐火性スーツ、フルフェイス（シールド付き）ヘルメットまたはゴーグル+バラクラバス、耐火性グローブなど）
- 消火器（有効期限内の内容量最低3kg以上のものを1本）

2) 公式車両検査

競技に参加する全ての車両は、タイムスケジュールによって示された時間に実施される公式車両検査を受けなければならない。

第18条 ピットレーン及びピットレーンの速度

- 1) ピットレーンの速度は60km/h以下に制限される。
- 2) ピット作業時の時間調整を目的として、ファストレーンや自己の割り当て作業エリア以外に停止すること、ファストレーン及び作業エリアで極端に遅く走行することは禁止される。

第19条 燃料

競技車両が大会参加時に使用する燃料は、J A F 国内競技車両規則第3編第1章第8条「燃料」に従い、各サーキット給油所で販売されている自動車用燃料（ガソリン）を使用すること。

第20条 公式予選、決勝グリッド

- 1) 登録されたドライバーのうち1人以上は、定められた時間に行われる当該クラスの公式予選に参加しなければならず、その際に使用する車両は、公式車両検査を終了したものに限られる。予選通過基準タイムは設定しない。
- 2) 予選方法はタイムトライアル方式とする。義務周回数は定めないが、少なくとも1周はラップタイムが計測されなければならない。
- 3) 公式予選結果の順位は、それぞれの車両が公式予選中に記録したベストラップタイム順に決定される。複数の車両が同一の最高ラップタイムを記録した場合には、先にベストタイムを出した車両が優先され、以下この方法に準じて順位が決定される。
- 4) 公式予選開始時刻の2分前以降にファストレーンへの進入が許される。なおピットガレージから作業エリアへの移動については、各クラスの公式予選開始時刻の5分前とする。
- 5) 決勝グリッドは、予選結果順に1コーナーに向かって最前列インサイド側から配列される。
- 6) 公式予選においてタイムを計測できなかった車両及び、公式予選に出走しなかった車両は、決勝レース出場を大会審査委員会の決定により認める場合がある。その場合は、公式予選暫定結果発表後30分以内に大会審査委員会宛に出走嘆願書を競技会事務局に対し提出すること。
- 7) 公式予選は赤旗の表示によって中断する場合がある。中断後の残り時間については審査委員会の承認のもと競技長が決定する。この結果によるドライバー及び車両の予選通過に対する影響等についての抗議は一切認められない。赤旗中断時の停車位置は各自のピットとする。
- 8) その他細則は各サーキット一般競技規則に基づく。

第21条 決勝出走台数

モビリティリゾートもてぎ	: 45台
富士スピードウェイ	: 45台
鈴鹿サーキット	: 51台
岡山国際サーキット	: 54台

※サーキットの状況により出走台数を変更する場合がある。

第22条 ドライバースブリーフィング

- 1) すべてのドライバーはブリーフィングに出席しなければならない。
- 2) ドライバースブリーフィングに遅刻、欠席した場合は処罰の対象となる。
- 3) 再ブリーフィングの対象者は各サーキット規則により明記された再ブリーフィング料を別途徴収する。

第23条 スタート

- 1) スタートドライバーは出場申込時にAドライバーとして登録したドライバーとする。スタートドライバーを変更する場合は、当該レーススタート1時間前までに大会事務局に届け出ること。ただし、スタートドライバーはAmaドライバーでなければならない。
- 2) スタート方法はローリングスタート方式が採用される。
- 3) スタート方法の細則については各サーキットの一般競技規則に基づく。

第24条 レース中のドライバー交代を伴うピットストップ義務

- 1) レース中、2回の180秒以上のピットストップ/ドライバー交代が義務付けられる。
- 2) 給油を伴うピットストップは180秒以上とする。(ピットインライン～ピットアウトラインの間)
- 3) 1)・2)のピットストップ時間が180秒に満たない場合はペナルティストップが科せられる。

第25条 ピット作業

- 1) ピット作業は、競技会事務局に割り当てられた作業エリアで行うものとする。ピットガレージ内で行う場合は、都度競技役員の許可を得なければならない。この場合、レースに復帰する為のエンジン始動は、作業エリアにおいてドライバーがその車両に装備されている始動装置によって行われなければならない。ピットガレージ内、及び作業エリアではタイヤ・工具等の整理整頓に努め、安全配慮の義務を負うものとする。
 - 2) ピットエリア内で車両を押して自己のピットに戻る事が許される範囲は、ピットレーンの60km/h速度規制開始地点から解除地点までとする。ただし、次の条項に従う事。
 - ・当該ピットの競技役員の許可を得た上で行う事。
 - ・押し戻す事が許されるのは、当該チームの登録されたピットクルー及び当該車両を運転しているドライバーのみとする。
 - ・車両を押す際、他の車両の妨げにならないよう、ファーストレーンは空けておくこと。
 - ・ピットクルーが車両の停止地点までピットレーンを移動する際は、他の車両に十分注意すること。
 - 3) ピットレーンではファーストレーン走行の車両に優先権がある。作業エリアから合流する際はファーストレーンを走行する車両を妨げてはならない。チーム監督またはピット要員は競技車両の出入りについて安全管理に努めなければならない。
 - 4) 作業エリアではいかなる停車の場合もエンジンを停止させなければならない。調整作業の為のエンジン始動は認められるが、再びレースに加わるためのエンジン始動は全てのピット作業の終了後、運転席においてドライバーがその車両に装備されている始動装置によって行われなければならない。
 - 5) ピットガレージ内は常に機材を整理・整頓し、ピットストップ直前の準備を除きタイヤ、工具等を作業エリアに出しておくことは禁止される。また、作業終了後は速やかに片付けなければならない。
 - 6) ピット作業エリアではコードレスタイプ以外の電動工具の使用は禁止される。
-

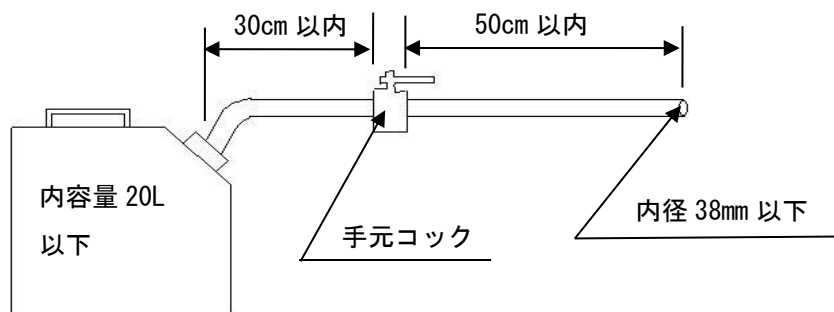
- 7) 火花又は高熱を発生する工具および機材の使用は一切禁止される。
- 8) ジャッキ動作中（4 輪が接地していない状態）のドライバーの乗降、燃料補給は禁止される。
- 9) 競技会開催中ピットエリアにおいて、危険な行為は一切禁止される。
- 10) 公式予選中は全ての液体の補給は認められない。
- 11) 決勝レース中、燃料補給はピット作業エリアでのみ認められる。
- 12) 競技役員の指示（こぼれた燃料の拭き取り作業等）には従うものとする。

給油作業

- 13) SC 導入中、赤旗中断中の燃料の補給は既にピットインしている車両を除き認められない。
- 14) レース中の車両への燃料補給は、2023 年 JAF 国内競技車両規則第 3 章第 10 条 10.4) に規定される簡易燃料補給装置と VITA CLUB(株)より販売される安全燃料給油装置の使用が認められる。なお技術委員により実施される燃料補給装置検査に合格したものに限られる。

14)-1【JAF 規定簡易燃料補給装置】

- ① 耐圧性の金属製携行缶で容量が 20L 以下であること。
- ② 携行缶が、車両給油口まで内径 38 mm(1.5 インチ) 以下の耐油性ホースを接続できる構造となっていること。
- ③ バルブ径 38 mm(1.5 インチ) 以下でバルブ開閉が 90°以内の角度で操作できる手元コックが、携行缶から 30 cm以内の位置に設置されていること。
- ④ 手元コックから車両の給油口までのホースの内部が目視でき、長さが 50 cm以内であること。



14)-2【VITA-CLUB 公認安全燃料給油装置】

- ① ウエストレーシングカーズが製造する安全燃料給油装置に限られる。
 - ② 車両側にウエストレーシングカー製の給油口カバーを装着することが出来る。
 - ③ 安全燃料給油装置の形状を変化させてはならない。
 - ④ 燃料補給装置に一切の加工をすることは許されない。
- 15) 燃料補給中（給油口キャップが開けられてから閉じられるまで）はドライバー交代を含む全ての作業が禁止される。また、ドライバーは乗車してはならない。
 - 16) 燃料補給中は少なくとも 1 名のピットクルーが、消火要員として消火器を持って燃料補給作業が終了するまで待機しなければならない。また、燃料補給要員及び消火要員は耐火スーツ、耐火グローブ、バイザーにより外部と隔離されるフルフェイス型ヘルメットもしくはバラクラバ + ゴーグル

- の着用が義務付けられる。
- 17) 燃料補給はエンジンが停止され、ブースターケーブル等で車両にアースを取り付けてから行うものとする。またアースは燃料補給が終了するまで確実に保持されていなければならない。
 - 18) 燃料のピット内への持込みは、20L以下の消防法に適合した市販の金属製携行缶を使用するものとし、燃料補給時に使用する消火器とは別に内容量最低 3 kg 以上の消火器を 2 本以上用意しなければならず、またそれらが正常に作動することを確認すること。
 - 19) 1 回のピットストップで補給可能なガソリンの量は、最大 20L、給油缶 1 本までとする。
 - 20) 燃料補給参考手順。
 - ① ピットイン前にチーム監督は担当ピット監視競技役員に届け出る
 - ② 車両ピットイン、停車
 - ③ エンジンを停止
 - ④ ドライバーは車外に出る
 - ⑤ アースを取り付ける
 - ⑥ 消火器を構える
 - ⑦ 燃料タンクの給油口を開ける
 - ⑧ 燃料補給が終了し給油口を閉じ、こぼれた燃料をふき取る
(給油口以外から燃料が漏れるような場合、直ちに補給を止める)
 - ⑨ 燃料補給装置をピット内に格納する
 - ⑩ アースを取り外す
 - ⑪ 消火器をピット内に格納する
 - 21) 給油時は必ず 4 輪が接地した状態で待つこと。ジャッキアップ時かタイヤを外している時の給油は禁止される。
 - 22) 燃料補給規定に違反した車両には罰則が適用される。

第 2 6 条 決勝レース中のセーフティカー (SC) 運用規則

- 1) 競技長の決定により、レースを非競技化するために SC が使用される場合がある。
SC は、ドライバー、またはオフィシャルが危険な状況であるが、レースを中断するほどではない場合に使用される。
その運用は本規則の附則 1、に定める。
 - 2) ペナルティボード提示後に SC が導入された場合、ペナルティ実行指示は中止され、ドライバーはドライブスルー及びペナルティストップを消化することはできない。SC が退去し、レース再開後にあらためてペナルティボードが提示され、ペナルティ消化のための周回カウントが始まる。ただし SC ボード提示の時点で既に第 1SC ラインを通過してピットレーンに進行していた車両またはピットレーンに入っていた車両については、ペナルティの実行が認められる。
 - 3) SC 導入中は、SC ボード提示の時点で既に第 1SC ラインを通過してピットレーンに進行していた
-

車両またはピットレーンに入っていた車両を除き、燃料の補給は禁止され、違反した場合にはペナルティが課される。

第27条 レースの中断（赤旗）

- 1) レース中断の合図が提示された時に、すでに第 1 セーフティカーラインを通過してピットレーンに進行していた車両あるいはピットレーンにいた車両を除き燃料の補給は禁止される。
車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、中断後にピットレーンに進入した車両およびグリッドからピットレーンに移動した車両は、そのピットイン時においてはレース再開後であっても燃料の補給は禁止される。中断後にピットレーンに進入した車両およびグリッドからピットレーンに移動した車両に対してはレース再開後に次のいずれかのペナルティが課せられる。
 - ・ドライブスルーペナルティ
 - ・そのピットイン時（再開後含む）において燃料補給を行った場合、ペナルティストップ 3 分以上
- 2) その他赤旗時やレース再開時についての細則については各サーキットの一般競技規則に基づく。

第28条 無線の使用

- 1) 競技車両のドライバーとピットクルー・チームスタッフ間での無線機器での通話は、携帯電話を除き禁止される。携帯電話を使用する場合はハンズフリー機能等を有した機器を利用し、運転に支障がない範囲で、車両に確実に取り付けて、公式車検時に確認を受ける事。
なお、ヘルメットの加工は、禁止する。

第29条 データロガー、ストップウォッチ等

ピットイン時の時間管理を目的に装着・搭載が認められる。
ただし、ドライバーの視界や運転の妨げにならないような場所に、確実に固定すること。

第30条 レースの終了、及び順位認定

- 1) レース終了の合図は、所定のレース時間を終了し、最初に先頭車両がコントロールラインを通過する時点でレース終了が表示される。チェッカーフラッグを受けた後の危険な追越しや危険行為は禁止される。
 - 2) チェッカーフラッグは 5 分間表示される。
 - 3) チェッカーフラッグが規定された時間を経過する前に誤って表示された場合、レースはその時点で終了したものとする。また、チェッカーフラッグが遅れて表示された場合、競技結果は規定された時間が経過した時点の順位に従って決定される。
-

- 4) 順位認定は、最終周回を完了し、本コースのコントロールライン上でチェッカーフラッグを受けたものに対してのみ行われる。
- 5) 最終周回を完了した車両の中で、クラス毎に走行周回数が優勝車両の最終周回を完了した車両の 70% (端数切捨て) に達しない車両は順位の認定を受けられない。
- 6) 順位は周回数の多い車両から決定される。同一周回数の場合は、コントロールライン通過順とする。
- 7) チェッカーフラッグが提示された時点で、ピットロード出口が閉鎖される。

第31条 車両保管

- 1) 競技車両は、予選・決勝終了後に当該競技役員に車両保管される場合がある。その際には、車両保管解除後に車両整備が認められる。
- 2) 当該競技役員より指示を受けた場合は、車両の担当メカニックは車検のための部品取り外し作業などを行わなければならない。
- 3) 競技車両は、公式車検を受けて以降、レース終了後の車両保管が解除されるまで、サーキット場外へ持ち出すことは認められない。

第32条 シリーズポイント

- 1) シリーズポイントは「第 10 条 クラス分け」で定義された各クラス毎に与えられる。
- 2) あらかじめ登録され、正式に参加受理されたチーム(ゼッケン番号を基準とした競技車両単位)に対し、第 32 条 5)項で定められたポイントを与え、ポイント合計数でクラス別にシリーズ順位を決定する。
- 3) ドライバーは年間を通じ、第 5 条に規定する車両であればクラスに関係なく異なる車両で参加することが認められるが、ポイントは登録された競技ゼッケン車両を基準としたクラス別の競技車両単位で集計される。
- 4) 予選ポイント
各クラス予選 1 位 : 3 ポイントを登録
- 5) 完走し順位認定された各クラス上位車両登録チームに与えるポイントは次の通りとする。

1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

- 6) レースは成立したが当初のレース時間より短くなった場合のポイントについて
 - ① 先頭車両が 2 周回を完了し、かつレース時間の 2/3 未満で終了となった場合 : 1/2 ポイント
 - ② 先頭車両がレース時間の 2/3 以上を完走した後、終了となった場合 : 既定のポイント
- 7) 最終シリーズランキングを決定する際、シリーズポイント集計は全 4 戦のポイント合計とする。同ポイントの場合の順位は下記の基準を用いて上位を決定する。

- ① 1位の回数が一番多いもの。
- ② 1位の回数と同じ場合は2位の回数が一番多いもの。
- ③ 2位の回数も同じ場合は3位の回数が一番多いものなどのように勝者が決まるまで続ける。

なお、上記の方法によっても結果が出ない場合は最終戦の順位にて決める。

8) Rd.1 鈴鹿サーキット、Rd.2 富士スピードウェイでは各地方選シリーズポイントも与えられる。

①鈴鹿サーキット：鈴鹿クラブマンレースシリーズポイント

VITA-01、v.Granz での総合クラス順位にそれぞれ VITA、CS2 クラスポイントが与えられる。順位に応じたポイントは第 32 条 5)項となる。

※ただし、参加チームのドライバーが全員 SMSC ライセンス会員であることが条件。

②富士スピードウェイ：富士チャンピオンレースシリーズポイント

VITA-01 の総合クラス順位に対してポイントが与えられる。順位に応じたポイントは第 32 条 5) 項となる。

第33条 賞典

1) シリーズの賞典は下記のように授与される。

■シリーズ賞典

各クラス	賞典
1位	¥ 1,000,000 + タイヤ 1SET ^{※1}
2位	¥ 600,000
3位	¥ 400,000
4位	VITA CLUB 賞
5位	VITA CLUB 賞
6位	VITA CLUB 賞

2) 各大会の賞典は下記のように授与される。

■各大会賞典

各クラス	賞典
1位	¥ 80,000 + タイヤ 1SET ^{※1}
2位	¥ 50,000
3位	¥ 40,000
4位	VITA CLUB 賞
5位	VITA CLUB 賞
6位	VITA CLUB 賞
ど真ん中賞	¥ 30,000 ^{※2} (全出走車のど真ん中)

- ※ 1 : v.Granz クラス : ドライタイヤ A005 190/580R15 を 1SET
VITA ProxAma クラス、AmaxAma クラス : DUNLOP DIREZZA V01 を各 1SET
- ※ 2 : ど真ん中賞は未完走を含む全出走台数の中で、決勝順位が中間の車両が該当となる。
(出走台数が偶数台数の場合、下位ドライバーが対象)
- ※ 法令に基づき、個人への賞金には、源泉税等が課税される場合がある。

第 3 4 条 データロガーデータの開示

公式予選上位 6 位までの車両は、大会審査委員会から開示を指示された場合、その搭載されたデータロガーの決勝レース中のデータを、参加者に開示しなければならない。

第 3 5 条 本規則に記載されていない項目

本規則に記載されていない全ての項目は、各大会の特別規則書および公式通知により示される。
なお、本規則の変更や解釈は、VITA CLUB ブルテンとして VITA CLUB(株)より公示される。

〈附則 1〉

- 1)セーフティカーは、車体の両サイド及びリアに「S A F E T Y C A R」と表記されルーフにオレンジ回転灯を、車体後部にグリーンライトを備えた車両を使用する。
- 2)セーフティカー導入決定と同時に全てのポストにおいて、振動表示のイエローフラッグならびに「S C」と書かれたボードが表示される。またコントロールライン上とコース脇7か所に設置された黄ライトが点滅する。これらはセーフティカーが活動中は継続提示される。
- 3)セーフティカーはオレンジ灯を点灯させて、ピットレーン出口よりコースインする。
コースインは先頭車両の位置に関係なく、即時行われる。
- 4)全ての車両は、セーフティカーの後方に車両5台分の距離で隊列を作って、整列しなければならない。
- 5)セーフティカーの隊列は、以下の例外を除いて、セーフティカーがピットに戻った後、車両がスタートラインに到達するまで追い越しは禁止される。
 - ①セーフティカーから合図された場合
 - ②セーフティカーがピットレーンを使用している間、指定されたガレージエリアに車両が停車している場合。
 - ③明らかに問題を抱えて車両がスローダウンしている場合。
- 6)セーフティカーが活動中、必要以上の減速走行、異常走行、他のドライバーへ危険が及ぶかもしれない走行をしてはならない。
- 7)競技長から指示があった場合、セーフティカーはセーフティカーと先頭車両の間にいる車両に対してグリーンライトを使いセーフティカーの前に出よう合図する。これらの車両は減速したまま他の車両を追い越したりせず走行を続け、セーフティカー後方の隊列につく。
- 8)セーフティカーは、少なくとも先頭車両がその後方につき、残りの全車両がさらにその後方に整列するまで活動を続ける。セーフティカーの後方についたら、レース先頭車両は車両5台以内の車間距離で続く。(再スタートの状況下は除く)残りの車両はできる限り詰めて隊列を保たなければならない。
- 9)一度セーフティカーの後方についた先頭車両がピットインした場合、レースの状況を総合的に考慮し、競技長の裁量によりセーフティカー(S C)の直後を走行している車両を先頭車両と見做し、レースを再スタートすることが認められる。
- 10)セーフティカーが活動中、競技車両はピットレーンに進入できる。
ピットインした車両とセーフティカー導入時にピットにて作業中の車両は、ピットレーン出口にてグリーンライトが点灯している時のみコースインすることができる。(最終コーナーにセーフティカーが確認され、その隊列の最後尾車両が第2セーフティカーラインを通過するまではレッドライトが点灯され、コースインはできない)
- 11)セーフティカーの呼び戻しが決定されると、セーフティカーはオレンジ灯を消灯し、その周回が終了する時点でピットレーンに入る。
- 12)別途シリーズ規則・特別規則等が定められている場合を除き、セーフティカーがオレンジ灯を消灯

した時点で、セーフティカー後方に位置する先頭車両が走行ペースを決定することができ、必要であればセーフティカーとの車間距離を車両 5 台分以上としても構わない。セーフティカーがピットに戻るまでの間、事故の可能性を回避するために、セーフティカーがオレンジ灯を消灯した地点から、各ドライバーは、加速、減速、または他のドライバーを危険にさらしたり再スタートを妨げたりする戦術的操作といった異常な行為を行ってはならない。全ての競技車両は追い越すことはなく隊列を維持し一定の速度で走行しなければならない。

- 13) セーフティカーがピットレーンに進入したと同時に全ての監視ポストでは、イエローフラッグと「S C」ボードを撤去し、同時にグリーンフラッグが振動表示される。車両の隊列が、メインストレートを通り過ぎる際にグリーンライトが提示される。但し、コントロールラインを越えるまでは、追い越し厳禁となる。ピットレーン出口は、セーフティカーがピットレーンに進入してから車両隊列の最後尾車両が第 2 セーフティカーラインを通り過ぎるまでレッドライトが点灯され、コースインはできない。
- 14) セーフティカーが活動中の各周回は、レース周回として数えられる。
- 15) 最終周回の開始時点でまだセーフティカーが出勤している場合、あるいは最終周回に出勤した場合、その周回の終了時にセーフティカーはピットレーンに入り、競技車両は追い越すことなくトラック上を走行し、そのままの状態ではチェッカーフラッグを受ける。
- 16) セーフティカー後方からのレーススタート

特殊な状況の場合、レースがセーフティカー後方からスタートする場合がある。この場合、1 分前シグナルのいずれかの時点で、セーフティカーのオレンジ色のライトが点灯される。これはレースがセーフティカーの後方からスタートすることをドライバーに知らせる合図となる。グリーンライトが点灯されると、セーフティカーはグリッドを離れ、すべての車両はグリッド順と、車両 5 台分以下の距離を保ちながら続く。フォーメーションラップは行われず、レースはグリーンライトが点灯した時点でスタートとなる。初めの周回で、ある車両がそのグリッドポジションから出遅れた場合のみ、他の残りの競技車両が著しく遅れをとらないために、その車両の追い越しが認められる。セーフティカー後方の最後尾車両がピットレーン終端部を通過した直後に、ピット出口のライトがグリーンになり、その時点でピットレーンにいる車両はコースに合流でき、セーフティカー後方の車両隊列の最後尾に加わる。出遅れた車両、及びセーフティカーが先導している周回の途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、その他走行中の車両を追い越すことはできず、セーフティカー後方の車両隊列の最後尾につかなければならない。2 名以上のドライバーが遅れた場合、それらはグリッドを離れた順に、隊列の後尾に着かなければならない。

ドライバース ガイド

1. ドライブマナーに関する注意事項

- ① ドライバーは定められたトラックのみを使用し、常にサーキットにおけるドライビングマナー(FIA 付則 L 項 第 4 章「サーキットにおけるドライブ行為の規律」)を遵守しなければならない。
- ② 走行中の車両が重大なメカニカルトラブルを抱えた場合、安全を確保しつつ直ちにトラックを 離れなければならない。特に、車両からオイル漏れしているのが判ったら、先ずレーシングラインを外れ、次にトラックから離脱して安全な場所に停止してください。決してピットに戻ろうとしてはならない。
- ③ 車両をコース上に放置するドライバーは、可能な限りトラックから離れた開口部付近に、ステアリングホイールを装着し、ギアをニュートラルにした状態で停車しなければならない。
- ④ 走行中の車両火災によりファイアーボードを提示されたドライバーは、最寄りのファイアーステーションに車両を停車させなければならない。
- ⑤ クラッシュした場合には先ずキルスイッチを切り、火災が発生している場合には適切に消火器を作動させてください。
- ⑥ 車両から降りた場合には速やかにバリアの後ろに入り安全を確保しなければならない。
また、それまではヘルメットを脱がないようにしなければならない。
- ⑦ ドライバーはオフィシャルの許可なくトラックを横断してはならない。
- ⑧ ドライバーが車両をコースに復帰させる際には、十分な安全確認を行ってから合流しなければならない。
- ⑨ 黄旗区間においては;
 - a) 黄旗区間とは、黄旗提示ポストのジャッジライン～緑旗提示ポストのジャッジラインまでの区間をいう。
 - b) 黄旗区間では、追越し厳禁で、十分に減速しなければならない。ただし、事故現場を通過後、次のポストで緑旗を確認できれば、レーシングスピードに戻して構わない。(追越しは禁止)
- ⑩ 赤旗が提示された場合は十分に減速しコントロールされた速度で各車両のピットに戻らなければなりません。この時追越しは禁止され、スピン、コースアウト等も厳禁である。
- ⑪ 走行セッションはチェッカー旗により終了となり、この旗を見て 2 度以上コントロールラインを通過してはならない(ダブルチェッカー禁止)。
- ⑫ フォーメーションラップでは前車両との間隔を 10 車身以内、GRID ボード提示以降、ならびに SC 導入時には 5 車身以内で走行するように務める。

2. ドライブ行為の判定基準について

ドライブ行為は、以下を総合的に判断し、判定される。

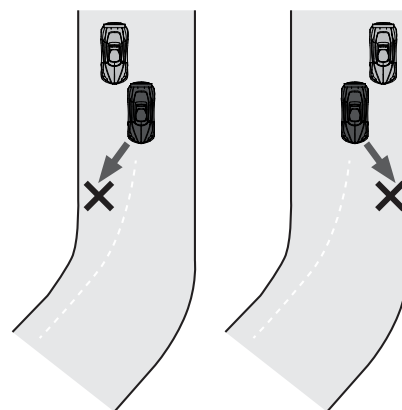
- 減速に入った時の両車の位置関係
- ステアリングを切り始めた時の位置関係
- 接触時の位置関係

- 接触後の位置関係
- スポーツマンシップに則っているか

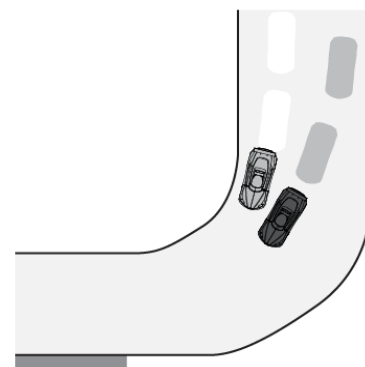
① ドライブマナーに関する基本スタンス

オーバーテイクする車両がリスクを負担します。VITA-01 と v.Granz は対等の立場として扱われる。
(周回遅れは同クラスにおける関係性で判断する。)

- ② 並走に持ち込もうとする(あるいは追い越そうとする)後続車に対して、先行車は自らの優位勢を保つべく進路を変更(いわゆるブロックライン)できるのは 1 度までとし、しかもその互いの車間が 2 車身に迫るまでと限り、それ以降は進路を変えてはならない。
- ③ ストレートでの幅寄せは禁止される。
- ④ コーナーへのアプローチにおいては、ブレーキング開始地点からターンイン開始地点までの間に後続車に対しブロックすることは禁止される。

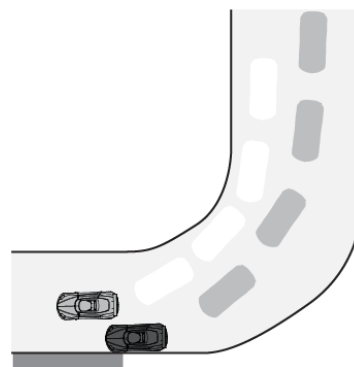


- ⑤ コーナー入口では、先行車両は、後続車両が自己の車両のホイールベース内まで進んで並んだ場合には、後続車両の走行ラインを残さねばならない。



- ⑥ コーナリング中に於いては、互いの車両が並走またはそれに近い状態(互いの車両が左右に重なり合うような状態)になった場合には、それぞれの進路を尊重しなければならない。

- ⑦ コーナー出口では、後続車両は、自己の車両が先行車両の全長の半分より前に進んでいない限りは、先行車両に走行ラインを譲らねばならない。



MEC シリーズ 車両規則

参加車両はウエストレーシングカーズ製 VITA-01、v.Granz とする。

《VITA 車両規則》

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、本車輛を製造するウエストレーシングカーズ (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 の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ウエストレーシングカーズ (株) からの提言が採用される。ただし、事前にウエストレーシングカーズ (株) が車両製造上で仕様変更した場合はこの限りではない。基本的には、下記の項目で書い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。

3. エンジン

搭載されるエンジンは

- ・トヨタ Vitz RS(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)で
排気量：1,496cc とする。

ウエストレーシングカーズ(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、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) サーモスタッドの変更は認められる。
- 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、純正のエアフィルターボックスは加工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。開口はΦ80mm以下とする。
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着の取り付けは禁止される。
- 3) クラッチディスクは材質の変更のみ認められる。
- 4) エンジンはオルタネーター及びオルタネーターベルトを付けた状態とし、そのオルタネーターは、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、オルタネーター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。
- 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、エンジン作動の為の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。

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
フロントオーバーハング	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

車両の重量は下記重量以上とする。

NCP131・・・615kg

(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバーおよび燃料を含めた、競技の行われている全ての期間中の重量を言う。)

ただし、レース運営委員会はシーズン途中に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エ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 (NCP131) 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 3 速・・・1.392 5 速・・・0.815
2 速・・・1.904 4 速・・・1.031 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ぬ。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。
銘柄：DIREZZA V01 [FOR VITA USE ONLY]
サイズ：190/600 R15 とする。
■ 2023 年新仕様のタイヤを使用する事。(製造ロット NO.X0123 以降製造タイヤ)
- 2) タイヤの裏組み(左右を逆に組みなおす)は禁止される。
- 3) 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。
- 4) ハンドカット等によるタイヤの加工は禁止される。

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。

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) ブ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、その取付位置／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クピットを通過する、またはコ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(FIA-FT3)の装着が義務付けられる。

(参考：VITA 部品番号 VITA-N-01-FT3)

- ① 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。
- ② 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クピット内部断面積は 1,140 cm²以下であってはならず、また最小幅はコ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 以上のパネルを張り付けられる。このパネルの最小引張強度は 225 N/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 225 N/mm²以上のパネルを使用した構造であること。

3) コクピット

コ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 200 mm (ミラー部分の上面) 以上あること。

ミラー本体及びその取り付けステーは 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

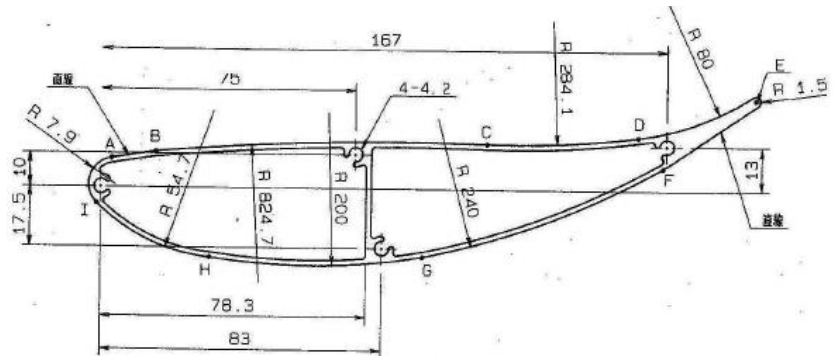
リアに取り付けられているウイングの翼断面は指定される。(図-1 参照)

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) の加工は一切禁止される。

■ 図-1



6) 牽引用穴あきブラケット

2023 J A F 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なければならない。

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付けられる。

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

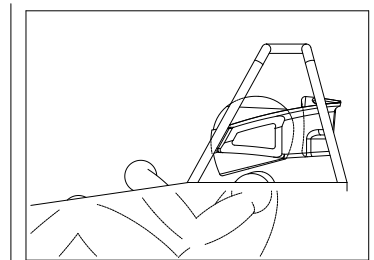
すべての車両は後方へ 833N(85kg) の荷重がかかった時に、50mm以上傾かないヘッドレストを備えていなければならない。

ヘッドレストの表面は 20,000m²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ゆるされる。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鋼管を使用すること。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ず、また少なくともステアリングホイールの周縁の頂点と同じ高さでなければならない。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なわれるべきである。(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。

ロールバーを単一の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 15 cm 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 2 kg 以上の粉末消火器、または、F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第 2 5 3 条 7 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ピッドリリースメタル（ワンタッチ金具）の装着のみ認められる（最低 2 箇所に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 10 cm 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、火炎の直接の噴出を防止するため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) 触媒装置及び消音器

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

J A F 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 105 dB (A) 以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。

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。

《v.Granz 車両規則》

1. 定義

サーキットあるいはクローズドコース上で行われるスピードレースのためのみに設計された 4 輪自動車であり、安全基準を重視し信頼性を備え、VITA CLUB (株) によって認定された車両(WEST-v.Granz)とし、本車輛を製造するウエストレーシングカーズ (株) の出荷時の状態を基本とする。出荷時の状態が維持されているかの判断は、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ウエストレーシングカーズ (株) からの提言が採用される。ただし、事前にウエストレーシングカーズ (株) が車両製造上で仕様変更した場合はこの限りではない。基本的には、下記の項目で書いていない箇所は加工および変更禁止とする。

2. エンジン

車両に搭載できるエンジンはトヨタ M20A とする。

1.-1 M20A エンジンは、下記の項目を除き変更は出来ない。

ウエストレーシングカーズ (株) で新規に搭載される M20A 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。エンジン本体については、センサー類も含めて一切の加工や変更は禁止される。

このエンジンにはウエストレーシングカーズ (株) で指定された ECU が加工取付されるが、その内部プログラムは固定され、変更・改造は禁止される。純正エンジンハーネスは、専用 ECU 接続のため加工されているが、これ以外に加工・外部からの接続などは禁止される。エンジンのオーバーホールについては、ウエストレーシングカーズ(株)が指定した認定工場でのみ行え、施工後封印される。

- 1) エンジンはオルタネーター及びオルタネーターベルトを付けた状態とし、そのオルタネーターは発電機能をさせた上で取り付けられていること。
- 2) エキゾーストパイプ (一次集合まで及びテールパイプ) は一切変更・加工はできない。
- 3) エアフィルターの交換は自由とするが、ウエストレーシングカーズ(株)で製作された吸気アダプタ・吸気ホース・エア-フィルターボックスの加工および取り除きは禁止
- 4) 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。
- 5) オイルフィルターの銘柄は自由。

上記以外の加工・交換は一切禁止とする。

3. 車体寸法

車両の最大長	400 cm
車両の最大幅	170 cm
ホイールベース	220 cm以上
フロントオーバーハング	100 cm以下
リアオーバーハング	90 cm以下

4. 最低重量

WEST-v.Granz : 670kg 以上とする (レーシング重量)

(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバーおよび燃料を含めた、競技の行われている全ての期間中の重量を言う。)

重量を調整するためウエ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こと。

5. 駆動

最大 2 輪とする。また、デフの形式はノンスリップシステムは禁止される。

6. 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。

v.Granz の標準ギヤレシオは下記の通りとし、ギヤレシオ変更は許されない。

1 速 12 : 31 2 速 17 : 29 3 速 18 : 23

4 速 19 : 21 5 速 26 : 24 CWP 9 : 31

パドルシフトは許される。

7. 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。

8. 運転席

運転席に着座するドライバーは進行方向に直面するようになっていなければならない。

9. ホイール

- 1) 15 インチ径以下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+48mm 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。

10. タイヤ

- 1) 使用するタイヤは、横浜ゴム製 ADVANレーシング
 - ・ドライタイヤは A005 190 / 580R15
 - ・レインタイヤは A006 190 / 580R15 とする
 - 2) タイヤの裏組み(左右を逆に組みなおす)は禁止される。
 - 3) 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。
 - 4) ハンドカット等によるタイヤの加工は禁止される。
-

11. サスペンション

- 1) ウエストレーシングカーズ（株）で製作・設定されたサスペンション形式の変更は禁止とし、アップライト、サスペンションアーム、ロッド類、スタビライザー等の改造・変更も禁止とする。
- 2) コイルスプリング、ダンパーの変更は認められる。
ダンパー変更に伴う最小限のボデー改造は認められる。ただし変更する機械要素の 50mm 以上の範囲を超えてはならない。
- 3) キャンバー調整のためのシム脱着は認められる。
- 4) 3rd エlement等の追加は禁止。

12. 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) ブレーキパッドの変更は認められる。

13. 赤色警告灯

1 2 ワット以上の赤色警告灯 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。
(操作スイッチにより点灯した時には常時点滅する構造のものであっても良い)

14. 燃料タンク

- 1) FIA 公認安全燃料タンク (FIA-FT3、WEST 品番 16C-G-01) とし変更・改造は出来ない。
- 2) 製造後 5 年を経過したブラダーは使用することが出来ない。
- 3) 燃料系統の部品追加・改造は一切禁止する。
- 4) タンクの位置は車両の縦軸から 6 5 cm 以上にあってはならず、シートバックとエンジンルームの間に 1 個とする。
タンクは燃料がこぼれたり、漏出したり、あるいはタンクに事故が生じた場合、燃料がドライバー席あるいはエンジンルームまたは排気系のいかなる部分にも流出し、かつ接触しないように隔壁によって隔離すること。

15. 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 2 8 mm 以上で肉厚 1. 6 mm 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, 0 0 0 cm²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 3 8 0 mm 以上で、主要ロール構造体バルクヘッド部は 6 8 0 mm 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. 6 mm の鉄板を溶接で組み合わせら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. 5 mm 以上のパネルを張

- り付けられる。このパネルの最小引張強度 225 N/mm^2 以上であること。
- 2) ボディは吸気と排気パイプおよびエンジンの上部の突き出しを除き、すべての機械的構成要素を覆うこと。
 - 3) 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。
 - 4) 車両のいかなる部分も地上 90 cm の水平面を超えてはならない。
ただし、安全ロールバーは、この寸法に含まれない。
 - 5) 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 750 mm のところに、高さ 95 mm 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 225 N/mm^2 以上のパネルを使用した構造であること。
 - 6) 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 600 mm から前方において 600 mm の開口部が 300 mm あること。
 - ③ オープンボディとする。
 - ② 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 150 mm で、少なくともそれが縦 50 mm 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 10 mm を超えてはならない。
 - 7) ヘッドレスト：
全ての車両は後方へ 85 kg の荷重がかかった時に、 5 cm 以上傾かないヘッドレストを備えていなくてはならない。
ヘッドレストの表面は 200 cm^2 以上で、連続的であり、突出した部分があってはならない。
 - 8) 空力装置
 - ① 認定を受けた車両に取り付けられた空力装置（認定部品）の装着が認められる。
(フロント：カナード・ガーニーフラップ、リア：ウイング、ガーニーフラップ、ディフューザー)
 - ② 認定を受けた車両に取り付けられた空力装置（認定部品）の形状変更は認められない。
 - ③ 空力装置（認定部品）の内、カナード及び前後ガーニーフラップの脱着は認められる。
 - 9) 牽引用穴あきブラケット
2023 J A F 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なければならない。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。

16. 安全装置

1) 安全ベルト

安全ベルトは、その素材、取付け方法などを含み 2023 J A F 国内競技車両規則第4編「レース競技における安全ベルトに関する付則」に従い、フルハーネスタイプでなければならない、その肩部ストラップの幅は 75 mm 以上を有していなければならない（ヘッドアンドネックサポート指定ベルトを除く）。安全ベルトを座席やその支持体に固定することは禁止される。

F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第 253 条に定められた取付方法も許される。
2023 J A F 国内競技車両規則第1編第4章第4-3図～第4-4図参照)

2) 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、最低 2 つのロールオーバー構造でなくてはならない。
第 1 ロール構造体はステアリングホイールの前になくなくてはならず、ステアリングホイールリムの頂点より 250 mm 前方まで、また少なくとも同じ高さになくなくてはならない。
主要ロール構造体は、第 2 ロール構造体より少なくとも 500 mm 後方になくなくてはならず、主要ロール構造体の頂点から第 2 ロール構造体の頂点に伸びる線が、ヘルメットを着用してシートベルトを締め、通常日着座したドライバーの上方 50 mm の位置を通るよう、十分高い位置になくなくてはならない。
この主要ロール構造体の最低高はドライバーの脊柱に沿って座席のシェルからロール構造体の頂点までを測定し最低 920 mm なければならぬ。側面の 2 つの直立支柱の間にあるロール構造体の内側で測定し、その幅は少なくとも 380 mm なければならぬ。それはドライバーの脊柱に沿って座席のシェルから垂直に高さ 600 mm の位置で測定すること。

②強度：

チューブとブレース（支柱）の直径は少なくとも 35 mm で、肉厚は少なくとも 2 mm なければならぬ。その材質は、モリブデンクロム SAE4130 または SAE4125（あるいは、DIN、NF 等と同等なもの）。

ロール構造体の頂点から水平に対し 60° を越えない角度で後方に少なくとも 1 本の支柱を取り付けること。この支柱の直径および材質はロール構造体と同じでなければならぬ。2 本の支柱を取り付ける場合は、外径 26 mm で肉厚 3 mm のパイプを用いても良い。メインフープと支柱との間の取り外し可能な連結部は付則 J 項第 253-37 図から第 253-46 図に合致していなくてはならない。支柱は前方に取り付けても良いが、転等した際、ドライバーが脱出できる構造とすること。

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なわれるべきである。（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。
ロールバーを単一の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。

3) 被覆線、電線または電器装置

バッテリー、燃料ポンプ等のような被覆線、電線と電気装置の装備場所、材料または結合部が MIL 規格に合致していない場合は、それらは次の漏洩を起因しないように装備しなければならない。

- 燃料の累積
- 燃料のコックピット内の流入
- 燃料と電線あるいは電気装置との接触

もし、被覆線あるいは電線、電気部品がコックピットを通り抜け、あるいは、その内部に設置さ

- れている場合には、それらは防漏材または防火材で完全に覆われていなければならない。
- 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空気孔はコックピットの後方 15 cm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ッ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 2 kg 以上の粉末消火器、または、F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第 2 5 3 条 7 項に記された消火器を、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ピッドリリースメタル（ワンタッチ金具）の装着のみ認められる（最低 2 箇所に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
- ステアリングホイールは迅速に取り外せる機構を備えていなければならない。
- その取り外しはステアリングホイール裏側のステアリングコラムに設置された同心円状のフランジを引く方法であること。
- スイッチ、メーターその他の部品を装着する場合、それらは突起した形状（トグルスイッチ等）であってはならず、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。
- 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 10 cm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。
- 9) 防火装置
- 全ての車両は出火の際、火炎の直接の噴出を防止するため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) 触媒装置及び消音器
- 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
- 2023 J A F 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 105 dB（A）以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。
- 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。