Sporting Regulations

競技規則書

KTaikyu GTTaikyu

Tokai Series 2018

www.gt-produce.com

『2018 K耐久／GT耐久東海シリーズ』 大会規則／安全規則 Ver.1

【大会規則】

昨年からの変更点は**赤色**で記載してあります。（開催日程は除く）

開催日程

K耐久／GT耐久　共通

	開催日	決勝時間 K／GTとも	申込受付期間	早割適用 入金期限	主催／ 申込先
第 1 戦	4 月 22 日 （日）	3 時間	3 月 19 日（日）～ 4 月 2 日（日）	3 月 26 日 （月）	GT CAR ﾌﾟﾛﾃﾞｭｰｽ
第 2 戦	7 月 22 日 （日）	3 時間	6 月 18 日（日）～ 7 月 2 日（日）	6 月 25 日 （月）	GT CAR ﾌﾟﾛﾃﾞｭｰｽ
第 3 戦	9 月 23 日 （日）	3 時間	8 月 20 日（日）～ 9 月 3 日（日）	8 月 27 日 （月）	レインボー カラーズ
第 4 戦	10 月 21 日 （日）	3 時間	9 月 25 日（日）～ 10 月 5 日（金）	10 月 1 日 （月）	レインボー カラーズ

・開催場所は全て「スパ西浦モーターパーク」。
・各戦とも決勝前に約 10 分のフリー走行（予選）あり。
・早割りは、入金期限の期日までに指定口座に着金がないと認められません。
※　K耐久とGT耐久で、どちらが午前・午後になるかは公式通知にて発表となる。

参加資格

1．有効な普通自動車免許の所有者であること。
2．主催者が認めるドライバー。

参加申込

1．申込受付期間
上記、開催日程の欄に記載された申込受付期間内に下記の要領で申し込むこと。
※指定ピットの位置は、申し込みが成立した順で、申込書に希望した側から割り振る。
※申込期間よりも前に申込書が到着した場合は、受付初日の正午の申込み順でピット位置を割り振る。
※他チームと隣り合わせのピットを希望する場合は申込書に記載すること。この場合、後から申し込んだ方のチームの順番で、ピット位置を割り振る。

2．申込方法（第 1・2 戦と、第 3・4 戦で申込先が異なるので注意すること）
①必要書類（「参加申込書」と「車両申告書」）に必要事項を記載の上、下記の「耐久事務局」まで郵送、FAX、またはe－mailで送付すること。
※必要書類は公式HPよりダウンロードするか、事務局までご請求下さい。

『申込先』
第 1 戦／第 2 戦　〒438-0073　静岡県磐田市二之宮東14－17
㈱GT　CARプロデュース内 「耐久事務局」宛て
TEL：0538－37－6677　　FAX ： 0538－37－6678
e－mail ： info@gt－produce. com

第 3 戦／第 4 戦　〒441-1376　愛知県新城市宮ノ前 15-1
レインボーカラーズ㈱　新城オフィス「耐久事務局」宛て
TEL ： 0566－91－3779　　FAX ： 0536－23－2922
e－mail ： info@rainbowcolors. jp

②参加費用を参加申込書送付から 3 日以内に銀行振込で送金すること。
『振込先』
第 1 戦／第 2 戦　浜松信用金庫　磐田支店　普通　098186
口座名義　カ）ジーテイーカープロデュース
第 3 戦／第 4 戦　三菱東京 UFJ 銀行　知立支店　普通　0069732
口座名義　レインボーカラーズ（カ
※チーム代表者名と別名義で入金する場合は、申込書の所定の欄にその旨を記載すること。
※振込手数料は参加者負担とする。

3．申し込みの成立
必要書類到着と、参加費用の入金をもって申し込みが成立する。募集台数に達した場合は、正式申込みの順にて受理する。（募集台数K耐久38台、GT耐久32台）

4．キャンセルについて
・申込期間中のキャンセルは事務手数料 1,000 円を差し引き返金する。
・受理書発送後から、大会前前日までのキャンセルは半額を返金する。
・大会前日以降のキャンセルはできない。（リタイヤ扱いとなる）
・キャンセルの場合、エントリー代の次戦繰り越しは出来ない。

参加費用

K耐久／GT耐久とも

	ロールケージ装着車両	ロールケージ未装着車両
全戦共通	50,000 円（消費税込み）	55,000 円（消費税込み）

※ロールケージの装着を強く推進するため、装着の有無で参加費の差を設ける
※ロールケージ装着義務付けのクラスは、未装着では参加できない

	ただし下記の各種割引き制度あり。 ① 早割り ・・・ ▲1，000円割引 早割適用入金期限（開催日程欄参照）迄に申し込みと指定口座への着金が完了した場合に適用。 （入金期限日までに振込みを完了しても、着金がなされないと認められないので注意すること） ② 学割り ・・・ ▲5，000円割引 大学、専門学校の自動車部・サークルのチームに適用。参加車両名に必ず学校名を入れ、ドライバー全員が在校生であること。
参加人数	全戦とも1チームあたり2～6名までのドライバーとする。 ※登録してあるドライバーであれば運転の順番・回数は自由とする

クラス分け

1） K耐久（軽自動車）

下表の通り5つのクラスに分けられる

	ノーマルクラス （ほとんど改造が出来ないクラス）	クローズドクラス （改造範囲の狭いクラス）	オープンクラス （改造範囲の広いクラス）
NAエンジン	NN－Bクラス （ﾋﾞｷﾞﾅｰｸﾗｽ） ※1 ※2	NCクラス ※3	OPクラス
	NN－Eクラス （ｴｷｽﾊﾟｰﾄｸﾗｽ） ※1 ※2		
過給機付きエンジン	-----	TCクラス	

※1・・・NN－B（ビギナー）クラスとNN－E（エキスパート）クラスの車両規則は全く同じである。
B（ビギナー）クラスにするか、E（エキスパート）クラスにするかは、チームの自主申告制とする。
ただし、Bクラス参加チームの決勝でのラップタイムが、Eクラス参加チームの決勝での最速ベストラップの2秒落ちよりも速いタイムを記録した場合、<u>そのラップは周回数としてカウントされない。よって注意してクラスを選定すること。</u>

例） NN－Eクラスの最速ベストラップが 1’08.000 だった場合
NN－Bクラス参加チームは、1’09.999（を含むこれより速いタイム）を記録した周回は周回数としてカウントされない。

補足：路面がドライでもウェットでも上記基準タイムは変わりない。
Eクラスの最速ベストラップは、リタイヤしたチームのタイムも含む。

※2・・・NNクラスには、東北NA660選手権のクラス2またはクラス3のレギュレーションに合致した車両がエントリーすることが出来る。ただし使用出来るタイヤや、安全規則の一部については、当シリーズのレギュレーションに従うこと。（安全規則、車両規則を熟読のこと）

※3・・・NCクラスには、東北NA660選手権のクラス1またはクラス4のレギュレーションに合致した車両がエントリーすることが出来る。ただし使用出来るタイヤや、安全規則の一部については、当シリーズのレギュレーションに従うこと。（安全規則、車両規則を熟読のこと）

【補足事項】

・全クラスともナンバープレート（車検）の有無は問わない。
※ただし、東北NA660選手権のレギュレーションで参加する車両は、基本は東北NA660選手権の規則に従うこと。（タイヤや安全規則の一部など、注釈がある項目だけは当シリーズのレギュレーションに従うこと）

・NN－Bクラス、NN－Eクラス、およびNCクラスについては、新規格軽自動車は義務ピット回数優遇ハンディーをもらえる。ハンディーの詳細は「ピットハンディー」の項を参照のこと。
※東北NA660選手権のレギュレーションで参加する車両にも、新規格軽自動車ハンディーは適用される。

・ノーマル、クローズド、オープンの区分けについては車両規則を確認のこと。

2）GT耐久（普通車）
下表の通り5つのクラスに分けられる

	クローズドクラス（改造範囲の狭いクラス）	オープンクラス（改造範囲の広いクラス）	エンジョイクラス ※1参照
1000cc 以下のNA車	1Cクラス	OPクラス	ENクラス
1001cc～1500cc のNA車、1200cc 以下の過給機付車、1501cc～**1850cc** のNAの後輪駆動車	2Cクラス		
1501cc 以上のNA車 1201cc 以上の過給機付車	3Cクラス		

※1【エンジョイ（EN）クラスについて】
・1C、2C、3C、OPのいずれかの車両規則に合致する車両で、チームの自主申告制で参加が可能なクラスである。
・ただし、基準タイム（以下①、②参照）よりも速いタイムを記録した場合、<u>そのラップは周回数としてカウントされない。</u>

① 1Cクラスの車両規則に合致する車両
2Cクラスの決勝での最速ベストラップの**3秒**落ちのタイムを基準タイムとする。ENクラスで、このタイムより速いベストタイムを決勝でマークした場合、そのラップは周回数としてカウントされない。
例） 2Cクラスの最速ベストラップが 1’04.000 だった場合、1Cクラスに属する車両のチームは 1’06.999（を含むこれより速いタイム）を記録した周回は周回数としてカウントされない。

③ 2C、3C、OPクラスの車両規則に合致する車両
2Cクラスの決勝での最速ベストラップの**2秒**落ちのタイムを基準タイムとする。ENクラスで、このタイムより速いベストタイムを決勝でマークした場合、そのラップは周回数としてカウントされない。
例） 2Cクラスの最速ベストラップが 1’04.000 だった場合、2C、3C、OPクラスに属する車両のチームは 1’05.999（を含むこれより速いタイム）を記録した周回は周回数としてカウントされない。

補足：路面がドライでもウェットでも上記基準タイムは変わりない。
2Cクラスの最速ベストラップは、決勝でリタイヤしたチームのタイムも含む。

<u>☛「エンジョイクラス」は こんなチームにおススメ</u>
・普段の足で使用している3CクラスにAE111レビン。軽量化は全くしていない。ベストタイムは1分7秒くらいだが、これ以上チューンにお金を掛けたくないので、楽しくエントリーできればいい。
・ナンバー無しの改造車でオープンクラスに属するEK4シビック。車両のポテンシャルは有るが、ドライバーの経験が浅いので、ベストタイムは1分7秒くらい。ドライバーのスキルが上がるまで、楽しみながらステップアップして行きたい。

【補足事項】
・全クラスともナンバープレート（車検）の有無は問わない。
・「1Cクラス」と「2Cクラス」は、統合して「1＋2C」クラスとして表彰する。
ただし1Cクラス該当車については、ハンディをもらえる。ハンディの詳細は「ピットハンディ」の項を参照のこと。
・「3Cクラス」と「OPクラス」は、統合して「3C＆OP」クラスとして表彰する。ただしOPクラスに該当する車両はハンディとして義務ピット時間を毎回 30 秒長く（3 分 30 秒と）する。
・ローターリーエンジンの排気量は、1．5倍換算とする。
・ハイブリッドカーの排気量は、1．0倍換算とする。
・クローズド、オープンの区分けについては車両規則を確認のこと。
・以下の車両は量産箱型車と著しく性能差があると判断し、エントリー出来ない。
ロータスエリーゼ、エクシージ等
箱型（モノコックフレーム）でない車両・・・スーパーセブン、ザウルス等
その他主催者が上記に属すると判断した車両

フリー走行／予選	・決勝前に約 10 分のフリー走行兼予選となるタイム計測を行う。 ・フリー走行中のピットインおよびドライバー選定は自由。 ・助手席への同乗走行が認められる。ただし同乗者はドライバーと同一の装備で乗車すること。 ・フリー走行終了後は、ピットロードの指定ピット前に戻り待機すること。 ・決勝までの間の給油は許されるが、給油のルールを守ること。
グリッド順	・予選で計測したベストタイムの順に決勝グリッドに並ぶ。 ・予選結果はフリー走行終了後間も無く、掲示板やピットの柱に掲示される。 ・予選でタイムを残せなかった場合は、タイムの残った最下位の車両の後ろのグリッドとなる。 ・グリッドは２×２（ツーバイツー）を使用する。1 位のチームが最前列右側、2 位が最前列左側、3 位が 2 列目右側、4 位が 2 列目左側、（以下同順）・・・・・、という順番となる。 ・グリッド表は発行されないので、タイム計測結果から、自チームが何列目のどちら側か計算してグリッドに着くこと。
スタート方法	① 予選結果が発表されてから間もなく、ピットロード出口シグナルの緑灯が点灯したらコースインを開始し、コースを1周回ってグリッドに着く。 ピットロード出口のシグナルはグリーンになってから約2分後に赤となる。この間にコースイン出来なかった場合はピットスタートとなる。ピットスタートの場合はグリッドスタートの車両よりも（フォーメーションラップが無い分）周回数が1周少なくなることを承知すること。 ② チーム員はグリッド上に出て自チームの車を誘導すること。 グリッド上では後退ギヤの使用は禁止する。（必要時は人力で後退させること） ③ 3分前ボード提示・・・ドライバー、オフィシャルを除く全ての者はコース上から退去する。 レーススタートまでの間はプラットホームおよびピットロードへの入場は禁止となる。 ④ 1分前ボード提示・・・ドライバーは車両に着座した状態でエンジンを始動する。 ⑤ フォーメーション開始・・・メインポストでグリーンフラッグが振られたら、セーフティカー（以下SCと記す）に先導されながら順列を保ったまま1周する。 ・フォーメーションラップ中は前車との間隔を1～2車身に保つこと。間隔があまりに開く場合はペナルティを課す。 ・SCがピットインしたら競技開始となる。コントロールラインを通過するまでは、前車を追い越してはならない。
ピットアウト方法	・ピットロード出口シグナルの、赤灯が点灯しているときはコースインしてはならず、緑灯が点灯している時のみコースイン可とする。赤灯時にコースインした場合はペナルティを課する。 ・コースインの際は、ストレート合流部右側に書いてあるホワイトラインを踏んではならない。ホワイトラインを踏んだ場合はペナルティを課する。 ・コースイン直後は、第2コーナー出口に達するまではコース左側ラインに沿って走行すること。その間後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。
ピットイン方法	・ピットインする車両は、45Rを過ぎたら8番ポスト前でコース左側に車両を寄せ、安全を確認してからピットロードに進入しなければならない。 ・ピットインする際には、8番ポスト先に書いてあるピットロード誘導のホワイトラインの実線を踏んではならない。ホワイトラインを踏んだ場合はペナルティを課する。（ホワイトラインの点線部は踏んでもペナルティとならないが、ピットインの際は点線部を踏まないように早目にコース左側に寄ること） ・セーフティカー（以下SC）が導入される際には、SCボードの提示と同時に、ピットロードは一旦クローズされてピットイン出来なくなる。8番ポストでは「SC」ボードと同時に「CLOSED」ボードが提示される。 ・SCが暫定1位車両の前に入り、隊列が落ち着いたと管制が判断した時点で、ピットロードは再びオープンとなり、ピットイン可能となる。このタイミングで8番ポストでは、「SC」ボードと同時に「OPEN」ボードを提示する。 ・赤旗中断中に暫定トップ車両の頭出しをする周回中にはピットインは出来ない。
ピットロード	・ピットロードの制限速度は40Km／h以下とし、違反した場合はペナルティが課される。 ・ピットガレージ前の部分（ピットレーン）は次の2つに区分される。 ① 走行レーン ～ メインストレート側のアスファルトの部分。ここはピットインおよびピットアウトの際に走行を行う区域である。 ② 作業レーン ～ ピットガレージ側のコンクリートの部分。ここは、ピット作業のための部分であり車両停車を行う区域である。 ・ピットロードに進入した車両は走行レーンを走り、自己ピットの出来るだけ近い位置で作業レーンに入ること。 ・義務ピットインの際は、21番ピットの作業レーンに停止してタイムカードをもらうこと。タイムカードを受け取った後は、一旦走行レーンに戻ってから自己ピットまで移動すること。 ・ピットレーンでは後退ギヤの使用は禁止され、違反に対してはペナルティが適用される。 ・ピットアウトしようとする車両は、走行レーンを走っている車両に優先権があることを承知していなければならない。
ピット作業	・ピットには水の入ったバケツを置いておくこと。（参加車両 1 台につき 1 個のバケツ） ・作業が長時間に及ぶ場合は、車両を屋根下ピットに入れて作業すること。

<table>
<tr><td></td><td>・ピットを水浸しにするような行為は、出火時等の緊急時を除いては慎むこと。
（ラジエター、タイヤ等を冷却したい場合は噴霧器を使用すること）
・ピットストップ時間に余裕がある場合、人力で車両を動かして（退出し易い）車両の向きに変えることが許される。ただし指定ピット付近から移動してはいけない。
・ピットロード、プラットホームでは以下の行為は危険なため禁止とする。
① 傘の使用（日傘含む） ②ハイヒールの着用 ③カカトの無いサンダルの着用</td></tr>
<tr><td>義務ピットイン、
作業ピットイン</td><td>ピットインの種類は大きく分けて、『義務ピットイン』、『作業ピットイン』の2つに分けられる。

1)『義務ピットイン』 について
・決勝スタート後 20 分から、チェッカー予定時刻の 20 分前まで（※1）の間に、下表の回数の『義務ピットイン』を行わなければならない。『義務ピットイン』時は全ての作業を行うことができる。
<table><tr><td></td><td>決勝 3 時間の場合</td></tr><tr><td>基本の義務ピットイン回数</td><td>4回</td></tr><tr><td>ハンディー軽減対象車両のピットイン回数 ※2</td><td>3回</td></tr></table>※1 決勝スタート 20 分後から、チェッカー予定時刻の 20 分前までの間に「タイムカード」をもらうこと。タイムカード発行員はこの時間帯しか配置されないので、この間にタイムカードをもらい、所定の回数の「義務ピットイン」を履行しなければ失格となる。
※2 詳細は、次項「ピットハンディ」を参照のこと
・『義務ピットイン』時は、3 分のピットストップをしなければならない。**ただし、GT耐久のOPクラスに該当する車両は、3分30秒のピットストップをしなければならない。**
・『義務ピットイン』時の、ルールおよびピットストップ時間の計り方は以下の通りとする。
① ピットロードに入り管制塔前を通過したら左側の作業レーンに入り、21番ピット前にいる「オフィシャル（タイムカード発行員）」のところで停車する。
② 21番ピット前のタイムカード発行員のところに止まった時間を“PITイン時刻”とする。
③ “PITイン時刻”を書いた「タイムカード」をオフィシャルが発行し、ピットイン車両のドライバーに渡す。
※「タイムカード」を受け取らなかった場合は『義務ピットイン』回数としてカウントされない。
※「タイムカード」を受け取らずに自己ピットまで行った車両については、後から「タイムカード」を受け取りに来ても発行はできない。
※タイムカード発行員がいるのは、決勝スタート後 20 分から、チェッカー予定時刻の 20 分前までである。
※「タイムカード」待ちの車両が渋滞していた場合でも、自身の車両がタイムカード発行員のところに到達した時間が“PITイン時刻”となる。
この箇所が渋滞していたために発行時間が遅くなったことについてのクレームは一切受け付けないので、チームで作戦を立ててピットインの指示を出すこと。
④ 「タイムカード」を受け取った車両は、自己ピットに向かう。（自己ピットの位置は、受理書送付と同時に案内される）
⑤ 自己ピットに停車したら、近くにいる「オフィシャル（ピット審判員）」に「タイムカード」を渡す。
⑥ 「タイムカード」を受け取ったピット審判員は、「ピットアウト時刻」を車両右フェンダーのシール（雨天時はフロントガラス内側の用紙）に記入する。
「ピットアウト時刻」＝「ピットイン時刻」＋「3 分」 となる。
⑦ 「ピットアウト時刻」が来たら、指定ピットからスタートすることが出来る。この時、ピット審判員はフライングが無いか確認するだけで、スタートの指示はしない。
⑧ フライングが確認された場合はペナルティを課される。
ただし10秒以上のフイングを行った場合は、その回のピットインは『義務ピットイン』とは見なさない。
・ピットロードクローズド時に誤ってピットインして来た車両は、『義務ピットイン』は使えず（タイムカードは渡されず）『作業ピットイン』扱いとなる上に、ペナルティが課される。

2)『作業ピットイン』 について
・『作業ピットイン』とはピットストップ時間を制限されない（タイムカードを受け取らない）ピットインであり、その回数や、タイミングは自由とする。
・『作業ピットイン』時に出来る作業内容は、『義務ピットイン』と同じである。</td></tr>
<tr><td>ピットハンディ</td><td>・以下に該当する車両は「義務ピットイン」回数軽減のハンディを受けられる。
義務ピットインの回数については、前項「義務ピットイン」を参照のこと。
<table><tr><td>項 目</td></tr><tr><td>K耐久の NN、NCクラスの新規格軽自動車 （NA660レギュレーションの車両も含む）</td></tr><tr><td>GT耐久の 1Cクラスに該当する車両</td></tr></table>・「3Cクラス」と「OPクラス」は、統合して「3C＆OP」クラスとして表彰する。ただしOPクラスに該当する車両はハンディとして義務ピット時間を毎回 30 秒長く（3 分 30 秒と）する。</td></tr>
</table>

給油作業	・フリー走行、予選後の給油は認められる。 ・フリー走行時、予選後、決勝中の給油は、必ず自己ピット前で行うこと。 ・給油者は給油作業前に、ピットに設置された静電気除去シートに触ること。 ・給油は金属製のガソリン携行缶を必ず使用すること。樹脂製のポリタンクの使用は禁止する。 ・1度の給油は20Lまでとする。 ・給油時は給油している横で消火器を持った消火要員を１名待機させ、消火器のノズルを給油口に向けて構えること。 ・給油者および消火要員はヘルメット、グローブ、長袖長ズボンを装着のこと。着用するヘルメットはフルフェイスヘルメットの着用を推奨する。 ・給油中はエンジンを必ず切ること。 ・給油中に給油以外の作業を行うことは認められる。 ・ピット用消火器は、車載用とは別に粉末重量2．0Kg以上（又はCO2　2．0Kg以上）のものを、参加車両１台につき１本持参すること。（同一チームで２台参加の場合は２本必要）。 ・給油作業の無いチームも消火器の持参は必須とする。 ・上記のルールを守っていないチームが、オフィシャルから1回目の注意を受けた場合はペナルティの対象とはしないが、同じチームが2回目以降の注意を受けた場合は、注意1回につき1周減算のペナルティが課される。（ペナルティの項目を参照）
セーフティカー	競技長の決定により、レースを非競技化するためにセーフティカーが使用される場合がある。 セーフティカーは、ドライバーまたはオフィシャルが危険な状況ではあるが、レースを中断するほどではない場合に使用される。 セーフティカーの運用規定は以下の通りとする ① セーフティカー配備の命令が下された場合、全ての有人ポストは黄旗の振動表示とSCボードを表示し、セーフティカーの活動が終了するまで保持する。 ② SCボードが提示された瞬間から、ピットロードはクローズドとなる。この際、8 番ポストではSCボードと同時に「CLOSED」ボードが出される。 ③ 黄旗の振動表示とSCボードが出されたら追い越しは禁止される。各車両は前後に注意を払いながら、速度を40Km／h程度まで落として走行すること。 ④ セーフティカーは、車体の両サイドおよびリヤに「SAFETY　CAR」と表示された車両を使用する。その車両はルーフに黄色回転灯を備えている。 ⑤ セーフティカーはピットエンドの待機エリアから導入される。 メインストレートを通過する車両は、セーフティカーがコースインしてくることを想定しながら走行すること。 ⑥ セーフティカーがコースインして暫定トップ車両の前に入り、隊列が落ち着いたと管制が判断したら、ピットロードはオープンされる。この際、8 番ポストでは先ほど出された［CLOSED」ボードに変わり、［OPEN」ボードが出される。 ⑦ 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、ピットオープンであればピットインも行うことが出来る。またピットオープン時で“義務ピットイン”可能な時間帯であれば、『義務ピットイン』を行うことが出来る。 ⑧ セーフティカー（以下SC）導入および、再スタートまでの手順については下記のとおり。 1．事故発生　全ポストSCボードと黄旗振動表示。 2．ピットロードクローズドとなり、8 番ポストでは同時に「CLOSED」表示を出す。 3．SCが暫定トップ車両の付近にコースイン（■は暫定トップ車両）。（基本的にSCは暫定トップ車両の少し前を狙ってコースインする。） SC ← □ □ ■ □ □ □ □ □ □ □ □ ・・・・・ ※3　SCが暫定トップ車両の後にコースインした場合は、下記の「※3」項を参照のこと 4．現場では撤去作業開始。 5．SCが介入中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にコースインすることができる。 グリーンライトは競技長の判断で点灯される。 6．暫定トップ車両捕まえ作業。 暫定トップ車両がSCの直後に来るように、SCと暫定トップ車両の間にいる車両に対して、SCを追い越すよう指示を出す。 ← □　SC ← □ ■ □ □ □ □ □ □ □ □ ・・・・・ SCから追い越しの指示は1台ずつ出すので、後続の車が付いて追い越さないように注意すること。 ← □　SC ←　■ □ □ □ □ □ □ □ □ □・・・・・ SCを追い越した車両は十分に注意しながら走行し、隊列の最後尾に付くこと。

	7. SCが暫定トップ車両を捕まえ、隊列が落ち着いたと管制が判断した時点でピットロードオープンとなり、同時に 8 番ポストでは「CLOSED」表示を下げて「OPEN」表示を出す。 8. 事故現場の作業終了 → 再スタート可能な状況。 9. SCがヘヤピン付近で黄色回転灯を消した後にピットインし、競技再開。 10. コントロールラインを通過するまでは、前車を追い越してはならない。 11. 全ポストにて、先頭車両通過時から1周回緑旗振動提示。 ※3 SCが暫定トップ車両の後ろにコースインしてしまった場合は、SCが前走車両を追い越して“暫定トップ車両捕まえ作業”を行うことがある。 SCが前走車両を追い越す場合は、パッシングと警笛で前走車に合図を送るので、合図を送られた車両は安全走行に努めて減速し、SCを先行させなければならない。
赤旗時の運営方法	事故によってコース上が閉鎖されたり、天候またはその他の理由で競技の継続が危険となったため、決勝レースを中断する必要が生じた場合、競技長は赤旗をすべての監視ポストで、またコース上の赤シグナルを提示することを命ずる。 1） レース中断の合図が出されたら追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖される。 そして全車は赤旗ライン（メインタワー手前のスタートライン）の後方にゆっくりと進み、ストレート右側に寄って停止しなければならない。 ただしメインポストで初めて赤旗を見た車両は、追突を防止するためにもう 1 周回ってから隊列の後方に停止すること。 2） レース中断の間は、レースも計時システムも停止することはない。 ピットに入ったならば作業を行うことができる。 “義務ピットイン”の項目に定められた義務ピットインが可能な時間帯であれば、『義務ピットイン』を行うことが出来る。（この場合も通常の義務ピットインと同様にタイムカードを受け取ること） 3） ストレート上で待機している車両は、レース中断の間にオフィシャルが指示し、暫定トップ車両を先頭に入れ替え（頭出し）を行う。 コース上で暫定トップ車両よりも前に停車していた車は、SCに先導されてコースを1周回り、隊列の後方に移動する。（このタイミングでピットインすることも可能である） 4） レース再開時はSCが先導して隊列を引っぱる。その際後続車は前の車両から約1～2車身の距離を保って続くこと。 5） SCに先導された隊列が1周を走行した後に、列最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出口のライトがグリーンに変わる。その時ピットレーンにいる車両は全て、コースに出てSC後方の車両隊列に合流することができる。 ※ピットレーンが渋滞していて、ピット作業が終了したにもかかわらず走行レーン上に合流できない車両がいる場合は、走行レーン上に並んだ順番にかかわらず車両の鼻先が前方にある方から優先的にコースに出て行くことができる。 ※ピットアウト時に、ピット作業レーンに2台の車両が並んで停まり、2台ともが出走可能な状態の場合は、屋根下ピット寄りに停まっている（先にピットインした）車両から、優先的にコースに出て行くことができる。 6） SCが隊列走行を2周するとピットインして競技再開となる。コントロールラインを通過するまでは、前車を追い越してはならない。全ポストにて、先頭車両通過時から1周回緑旗振動提示。 決勝終了間際にレース中断となり、チェッカー予定時刻になってもレース再開ができなかった場合は、競技長の判断でレース終了となる。この場合は、レース中断の合図が出された周回の1つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。
赤旗要素となった車両の扱い	・赤旗要素となった車両で走行に問題がある可能性があると判断された場合は、車両はレッカー（もしくは自走）で洗車場に移動される（移動するよう指示される）。 ・洗車場に移動された車両で、ジャリや土を噛んでいる場合はそれを十分に落とし、再走行に問題が無い状態に清掃すること。 ・再走行ができる状態、もしくはピットに移動ができる状態になったならば、チーム員は管制塔までオフィシャルを呼びに行き、再走行またはピットに移動する許可をもらうこと。許可が下りない限りはピットには戻れない。 ・ピットに戻る際には必ずコースインゲートからピットロードに合流すること。 ・ピットに移動する許可が出た場合でも、その時のSC導入または赤旗中断が継続している場合は、ピットロードには戻れない。 具体的には、競技再開後に先導を終えたSCがピットインして、コースインゲート前を通過した後でないとピットロードには戻れないので、それまではコースインゲート横で待機すること。 ・赤旗要素となった車両が洗車場からピットロードに戻る時に、“義務ピットイン”の項目に定められた義務ピットイン可能な時間帯であれば、『義務ピットイン』を使うことが出来る。 ・洗車場で修理作業を行うことは許されるが、ドライバー交代および、給油作業は行ってはならない。
ペナルティ	・レース中に違反を犯した車両はペナルティを課される。 ・レース中に実行されるペナルティは、ペナルティストップ、又は周回数減算の2種類がある。 （2016年度よりドライビングスルーペナルティは無くなった） ・赤旗時ならびに、SC導入時には、ペナルティの消化は出来ない。（赤旗の提示を見たり、SCボードの提示がされた後にピットロードに入った場合はペナルティを消化出来ないが、提示がされる直前にピットロードに入っていた場合は消化できる）

『ペナルティストップ』
・対象車両には、メインポストで「ペナルティボード（黒ベースに赤のP文字）」＋「競技番号」が提示される。（黒旗は提示されない）
・ペナルティボードを提示された車両はピットインして、1番ピット先にあるペナルティストップエリア（白線で四角表示がある箇所）に止まり、スタッフの指示に従わなければならない。
・スタッフの指示は「忠告のみ」、「1分停止」、「3分停止」がある。
・ペナルティストップ実行時は自己ピットに止まることはできない。
・ボードを提示されてから3周以内にペナルティを実行しなかった場合、以降1周経過するごとに、リザルトから1周減算のペナルティを課される。（ボード提示後、メインポストを3回通過までは減算ペナルティは付かない。例えば5回通過した場合は、2周減算となる。）

『周回数減算』
次のような場合、ペナルティとして周回数を減算する。
・ペナルティボート提示を3周以上無視した場合 （無視4回目から1周ずつ減算が増える）
・給油違反忠告を2回以上受けた場合。（忠告2回目から1回ごとに1周ずつ減算が増える）
・チェッカー約10分前を切ったタイミングでペナルティを犯した場合。
・レース終盤で、何らかの事情によりペナルティストップが実行出来ない場合。
※減算周回数については状況に応じて競技長が決定する。減算周回数についてのクレームは一切受け付けない。

■違反内容とペナルティの種類

ペナルティの種類	違反内容
忠告のみ	・黄旗時追い越し ・ピットロード速度違反 ・青旗無視 ・フォーメーションラップ中の車間開け過ぎ ・リバースギヤ使用違反 ・ホワイトラインカット（ピットイン部実線、ピットアウト部） ・運転席窓開き走行 ・ハザード走行 ・危険走行（軽度） ※ただし競技長の判断で上記の罰則を軽減したり強化することができる。
1分停止	・赤旗時追い越し ・赤旗時の危険停止（赤旗時にメインストレートで初めて赤旗を見た車両が赤旗停止ラインで急停止した場合） ・危険走行（重度） ・義務ピットイン時間不足（0.1～10 秒）
3分停止	・ピットエンドシグナル無視 ・ピットクローズド表示無視
周回数減算	・ペナルティボード表示3周無視以上の場合、1回につき1周減算。（例：ボード提示のメインポストを5回通過した場合は、2周減算となる。） ・給油違反忠告2回目以降の注意を受けた場合は、注意1回につき1周減算のペナルティが課される。

オレンジボール	・何らかのメカニカルトラブルを抱え、レース進行に支障をきたすと判断されたマシンに対して、当該車両のカーナンバーとともにオレンジボールフラッグが提示される。この旗が出された車は次の周回でピットに戻って問題箇所を修復しなければならない。
チェッカー	・決勝終了時刻が過ぎた後、総合1位の車両を先頭にメインポストでチェッカーが振られ、決勝が終了となる。 ・チェッカーはメインポストで振られるが、順位の認定は管制塔前の計測ライン（白線）を通過した順となる。（計測ライン通過後、メインポストまでの間に追い抜いても無効である） ・決勝終了間際にレース中断となり、チェッカー予定時刻になってもレース再開ができなかった場合は、競技長の判断でレース終了となる。この場合は、レース中断の合図が出された周回の1つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。
装備品	・ドライバーは、「**フルフェイスのヘルメット**※1、グローブ（自動車ドライビング用で指先まで覆うもの）、厚手の長袖と長ズボン(レーシングスーツが望ましい)、運転に適したシューズ(レーシングシューズが望ましい)」を**必着のこと**。2017 年度よりジェットヘルメットは使用できなくなった。 ※1 フルフェイスヘルメットは2輪用でもかまわないが、SNELL規格又はJIS C種の物を強く推奨する。 ・レーシングスーツは安全上ダブルレイヤー以上の自動車競技用のものが望ましい。 ・走行中に袖を腕まくりすること、ズボンの裾をまくり上げることは禁止される。

<table>
<tr><td></td><td>・長袖、長ズボンの着用は、レースアクシデント時にケガや火傷から身を守るためであることを理解の上、厚手で燃えにくい綿素材のものを着用することを強く推奨する。</td></tr>
<tr><td>準備必須品</td><td>各チームは給油の有無に関わらず、下記の備品を車両 1 台につき 1 つ準備しピットに常備すること。
（同一チームで 2 台参加の場合は 2 本必要）
・ピット用消火器（車載用とは別に、粉末重量2．0Kg以上（又はCO2　2．0Kg以上）のもの）
・バケツ（水を入れてピットに置いておくこと）</td></tr>
<tr><td>競技番号、ゼッケン</td><td>・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、指定の位置、書体、大きさで記入されていなければならない。
・数字はアラビア数字、書体はボールド又はゴシック体、数字のタテの長さは28cm以上とすること。
・競技番号は次の通り指定された色で記入されていなければならない。
<table>
<tr><th>ゼッケン</th><th>ゼッケンベース</th></tr>
<tr><td>黒</td><td>白
※形状は丸、角は問わない</td></tr>
</table>
※ボディー色が白の車両はゼッケンベースは要らない。
・競技番号は下記の4箇所に貼り付けること。
①　フロントフード　②③前席左右ドア　④リヤ
※リヤ部分の数字のタテの長さは28cm未満でもよい
・障害者用操作装置を装着した車両は、ゼッケンベースを黄色にすること。
・新年度の希望ゼッケン番号は、前年度の使用者より優先権が与えられる。前年度に参加歴の無いチームは申込順に優先権を与える。
・一度取得したゼッケン番号は、その年度は優先的に使用することができる。</td></tr>
<tr><td>クラス識別ステッカー</td><td>・参加車両は次の通りに指定された色のクラス識別ステッカーを、フロントガラス上部と、リヤガラスの2箇所に貼り付けなければならない。
・リヤガラスに貼り付けが困難な車両は、リヤガラスの近くで後続車に見えやすい場所に貼ること。
<table>
<tr><th>K耐久クラス</th><th>GT耐久クラス</th><th>色</th></tr>
<tr><td>NN－B</td><td>EN</td><td>白</td></tr>
<tr><td>NN－E</td><td>1C 、 2C</td><td>青</td></tr>
<tr><td>NC</td><td>3C</td><td>黄</td></tr>
<tr><td>OP</td><td>OP</td><td>赤</td></tr>
<tr><td>TC</td><td></td><td>緑</td></tr>
</table>
・クラス識別ステッカーはレース当日の参加受付時に配布するので、必要なチームは申し出ること。
・前戦に貼ったステッカーが残っている車両は、それを継続使用してよい。</td></tr>
<tr><td>トランスポンダー（タイム計測器）</td><td>・全ての参加車両は主催者が用意したトランスポンダーを車検時までに装着し、フリー走行、予選、決勝を通じて装着していなければならない。
・トランスポンダーの配布は参加受付け時に行い、レース終了後は受付け場所まで返却すること。万一破損・紛失した場合は代金がサーキットより請求される。
・トランスポンダーは車内のドアの低い位置に、上下正しい向きで、粘着テープ等で確実に固定すること。運転席側、助手席側は問わない。</td></tr>
<tr><td>窓の開閉</td><td>サーキット走行中は運転席側の窓は閉めること。助手席および後部座席の窓は開けてもよい。
ただしウインドウセーフティーネットを運転席側に装着した場合は、窓を開けて走行することが許される。</td></tr>
<tr><td>順位の認定および完走の規定について</td><td>・順位認定は、管制塔前の計測ライン上（ピットレーン上含む）でチェッカーを受けて最終周回を完了した車両に対して優先的に与えられる。
・順位はチェッカーフラッグが振られた後に完了する周回数の多い車両から決定される。
同一周回の場合は、管制塔前の計測ライン（ピットレーン上含む）通過順位によるものとする。
・チェッカーを受けられなかった車両のうち、（各クラスの）優勝車両の走行周回数の
70％以上（端数切捨て）を走行した車両は、チェッカーを受けた車両の後に順位付けされる。
・走行周回数が、（各クラスの）優勝車両の走行周回数の70％未満（端数切捨て）の
車両は順位の認定を受けられない。（完走扱いとはならない）</td></tr>
<tr><td>賞　典</td><td>クラスごとに表彰を行ない、総合順位での表彰は行わない。
賞典の対象台数は各クラスの参加台数によって以下の通りとする。
<table>
<tr><th>クラス参加台数</th><th>1 位</th><th>2 位</th><th>3 位</th><th>4 位</th><th>5 位</th><th>6 位</th></tr>
<tr><td>9台以上</td><td>賞典</td><td>賞典</td><td>賞典</td><td>賞典</td><td>賞典</td><td>賞典</td></tr>
<tr><td>7～8台</td><td>賞典</td><td>賞典</td><td>賞典</td><td>賞典</td><td>―</td><td>―</td></tr>
<tr><td>5～6台</td><td>賞典</td><td>賞典</td><td>賞典</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td></tr>
<tr><td>3～4台</td><td>賞典</td><td>賞典</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td></tr>
<tr><td>2台以下</td><td>賞典</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td></tr>
</table>
※賞典はトロフィーと副賞となる。</td></tr>
<tr><td>シリーズポイント</td><td>・クラスごとの順位で毎戦ポイントを与え、1～4戦の合計をシリーズポイントとしシリーズ順位を付ける。
・ポイントはクラスごとで、完走扱い車両の1位から10位までの車両にポイントが与えられる。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><td>1 位</td><td>20 点</td><td></td><td>6 位</td><td>6 点</td></tr>
<tr><td>2 位</td><td>15 点</td><td></td><td>7 位</td><td>4 点</td></tr>
<tr><td>3 位</td><td>12 点</td><td></td><td>8 位</td><td>3 点</td></tr>
<tr><td>4 位</td><td>10 点</td><td></td><td>9 位</td><td>2 点</td></tr>
<tr><td>5 位</td><td>8 点</td><td></td><td>10 位</td><td>1 点</td></tr>
</table>
・ポイントは競技番号に付くものとする。よってシーズン途中で車両の変更があった場合でも、同じ競技番号を継承すればポイントは継続する。ただし、クラスを変更した場合はポイントの継続は出来ない。
・合計が同ポイントの場合の順位は上位得点の回数の多い順に決定される。
なお、上位得点の回数が同一である場合は、最終戦時に獲得したポイントが高い順によって決定し、それでも決まらない場合はカウントバック方式により最終戦の前戦時、前々戦時・・・、に獲得したポイントが高い順によって決定する。
・当該レースにおいて失格した場合は、ポイントは獲得出来ない。
・シリーズ順位上位チームは最終戦でシリーズ表彰をする。ただし各クラスの表彰対象は、1～4戦までの平均参加台数によって決まる。
<table>
<tr><th>平均参加台数</th><th>表彰対象台数</th></tr>
<tr><td>8台以上</td><td>シリーズ6位まで</td></tr>
<tr><td>6～7台</td><td>シリーズ4位まで</td></tr>
<tr><td>4～5台</td><td>シリーズ3位まで</td></tr>
<tr><td>3台以下</td><td>シリーズ1位まで</td></tr>
</table>
※平均台数は小数点以下切り上げとする。つまり平均 3.1 台の場合は 4 台と換算。</td></tr>
<tr><td>再車検</td><td>・クローズド、ノーマルクラスの上位入賞車両は、レース終了後に車両重量測定を行なう場合がある。指示を受けた車両は車両保管場所に停車し、重量測定の順番を待つこと。車両保管中はウエイトの載せ下ろしなどの不正を防止するため、車両に触れることを禁止する。
・K耐久で車両重量測定の指示を受けたチームは、必要に応じてチームで準備したガソリンを注入すること。再車検前のガソリンの注入は車両保管場所で行うこと。
・GT耐久の再車検の車両重量測定で微妙な結果が出た場合は、基本的にガソリンを全て抜いて再測定を行うが、ガソリンを抜くことが困難または安全上問題が有ると判断された場合には、ガソリンを満タンにして再測定を行うので、該当チームはガソリンを準備して満タンまで注入すること。
・レース終了後に、暫定上位入賞車両には再車検の指示が出る場合がある。再車検でオフィシャルより作業の指示が出た場合は、チーム員がその作業を行うこと。
・再車検にてレギュレーション違反が発覚した場合は完走扱いにならない。</td></tr>
<tr><td>ウエイトハンディ</td><td>・1 位入賞チームは次戦にて 20Kg のハンディウエイトの搭載を義務付ける。（開幕戦には適用されない）
・ウエイトは各チームで準備し、朝の車検時にウエイト単体の重量測定を必ず受けること。
・ウエイトは単一構造体の物が望ましい。
・ウエイトは車室または荷物室の床に目で見えるように取り付けること。固定はM8以上のボルト・ナットで行うこと（4箇所以上推奨）。ラッシングベルトやタイラップによる固定は認められない。
・2戦以上連続で1位となった場合はさらに 20Kg が加算され、40Kg のウエイトを搭載しなければならない。ただし上限は 40Kg とするので、3 連勝以上した場合でも 40Kg となる。
・40Kg を搭載した車両が 1 位になれなかった場合、次戦はウエイトを積まなくて良い。
・1 位になった次戦に不参加だった場合、ウエイトハンディは次々戦には持ちこさない。
・ハンディウエイトを搭載して出走する車両は、ハンディウエイトを積まない状態で最低重量を満たしていなければならない。（クローズドクラスとノーマルクラスのみ）</td></tr>
</table>

抗議	1） 抗議について ・参加チームは自チームが不当に処遇されていると判断した場合、これに対して抗議する権利を有している。 ・抗議は文書（書式は自由、常識の範囲内で作成）によって行い、抗議料として1件につき 10,000 円を添え、競技長宛てに各抗議の制限時間内に提出されなければならない。 ・参加車両に対する抗議書は、抗議対象となる箇所、事項を明確に記載されていなければならない。抗議が受け入れられた場合、それに必要な車両の分解／組立に要した費用は、その抗議が否決された場合は抗議提出者が支払い、その抗議が成立した場合は抗議対象者が支払うものとする。車両の分解／組立に要した費用は大会事務局が算定する。 ・役務についている競技役員は、たとえ抗議が提出されている場合であっても、それと関係なく自分の権限と義務を執行することができる。 ・審判員の判定に対する抗議は受け入れられない。 2） 抗議の制限 ・車検に対する抗議は決定直後に提出されなければならない。 ・予選結果およびスタート位置に対する抗議は、結果発表の 15 分以内に提出されなければならない。 ・決勝中の規則違反または過失、不正に対する抗議は、決勝終了後 30 分以内に提出されなければならない。 ・決勝結果への抗議は暫定表彰式終了後 30 分以内に提出しなければならない。 ・上記期限を過ぎた場合はいかなる抗議も受け付けない。 3） 抗議の裁定 ・抗議の審査にあたり大会審査委員会は必要に応じ、関係当事者および競技役員を証人として召喚し、陳述を求めることができる。 ・審査後ただちに裁定が下されない場合、その裁定の発表の日時と場所を明らかにして裁定発表を延期することができる。 ・裁定結果は、関係当事者（代表責任者1名）のみに口頭をもって通知される。 ・抗議の関係当事者は、裁定結果に服さねばならない。
参加者の厳守事項	・すべての参加者は、大会中、大会役員の指示に従わなければならない。 ・すべての参加者は大会規則、安全規則、および車両規則を熟読して理解し、すべての規則を遵守すること。他の参加者や一般の来場者の安全を脅かすような言動をしてはならず、スポーツマンシップに則って行動しなければならない。 ・許された場所を除いて喫煙は厳禁とする。 ・すべての参加者は、主催者や大会役員および大会参加者の名誉を傷つけるような言動の一切をしてはならない。 ・事故その他障害が発生した場合、事務局は応急処置以外の責任は負えない。各自で障害保険に加入することを推奨する。

【安全規定】（全クラス共通）

・昨年からの変更点は赤色で記載してあります。
・K耐久で東北NA660選手権のレギュレーションで参戦している車両は、「★ロールケージ」、「★シートベルト」、「★前後牽引フック」、「★安全燃料タンク」、「★床」の項目については、2018年東北NA660選手権のレギュレーションに従うこと。それ以外の項目については、当レギュレーションに従うこと。

★ロールケージ	ロールケージの材質は、鋼管製（クロモリ製含む）でなければならない。 ① オープンクラスの車両・・・4点式以上のロールケージを取り付けることが義務付けられる。 以下の条件に当てはまる車両は、運転席側にドアバーを取り付けることが義務付けられる。 ・ ドアビームを取り外した車両 ・ 合成樹脂製のドアに変更した車両 ・ 標準でドアビームが無い車両 ② クローズドクラスおよびノーマルクラスの車両・・・ロールケージの装着を強く推奨する。 オープンカーは4点式以上のロールケージを取り付けることが義務付けられる。 ※スチール製以外の脱着ルーフおよび開閉ルーフの車両はオープンカーと見なす。 ※オープンカーは6点式以上のロールケージを装着している場合でも、ルーフは閉じて（装着して）走行しなければならない。 ガラスサンルーフ車およびグラストップ車は、6点式以上のロールケージを取り付けることが義務付けられる。（さらにガラスサンルーフ、グラストップの項目の安全規定も満たすこと） ※ロールケージの装着を推進するため、装着の有無によってエントリー代に差を設ける。
★シートベルト	4点式以上のシートベルトを装着することが義務付けられる。ベルトの幅は 3 インチのものを推奨する。ショルダーベルト後方にバックルがあるタイプの物は、極力使用しないこと。シートベルトは確実な方法で車体に固定すること。取り付けのためのボディー加工は可能だが、最小限にとどめること。
車載消火器	全ての車両は消火器を搭載することが義務付けられる。（東北NA660選手権のレギュレーションで参戦している車両も含む） ① 仕様 消火器は粉末2Kg以上の内容量が必要である。（または「別表1」に記載してある、FIA国際モータースポーツ競技規則 付則J項 第253条に認められた物を装備してもよい） ② 取付場所／取り外し 消火器はドライバー等が容易に取り外せる位置に取り付けなければならない。 （推奨場所は助手席の足元） ③ 取付方法 ・クラッシュした際に耐えられるように頑丈に取り付けなければならない。（ブラケットのリベット留めは禁止される） ・取付け方向は車両の前後方向中心線に対して、出来る限り直角に近い状態にすること。 ・金属製ストラップの付いたワンタッチ金具の装着が認められる。（2 箇所に装着することを推奨する）
★前後牽引フック	・車両の前後に牽引フックを備えなければならない。 ・牽引フックは車両を牽引して移動するのに十分な強度を有していなければならない。材質はスチール製、またはケーブルフープ式であること。可倒式も許される。 ・牽引フックは車両が砂地に停車した時でも使用が可能な位置に極力取り付けること。 ・砂地に停車した時に牽引フックが隠れる可能性がある場合は、黄色、オレンジ色、赤色の矢印で、牽引フックの位置を明記すること。 ・牽引部は黄色、オレンジ色、赤色のいずれかであること。 ・その他の仕様についてはJAFの安全規定に合致したもの（内径 φ50、断面積1平方センチ以上）を推奨する。 ※コースアウトなどによりレスキューが牽引した際に、周辺部品が破損したことについてのクレームは一切受け付けないので、取付位置や角度には十分に注意すること。
イグニッションスイッチ	イブニッションスイッチ（純正含む）および、燃料ポンプスイッチは、その位置が容易に確認出来るよう黄色で明示しなければならない。
★安全燃料タンク	・全クラスとも安全燃料タンクの装着が許される。 ・安全燃料タンクはFIA公認品の使用を強く推薦する。 ・コレクタータンクを別に装着する場合は最大容量 2L までとする。 ・取り付けは当初の燃料タンクの位置、あるいは荷物室に取り付けることが許される。 ・漏出した燃料が車室内に滞留しない構造であること。また、荷物室に設置した場合、アルミ板等の難燃性材料による隔壁を取り付けなければならない。 ※その他取付けにあたっては「JAF国内競技車両規則 第 4 章第 12 条『安全燃料タンク』」の項を参考にすること。

ライト	ガラス製のライト類には無色透明の飛散防止テーピングを施さなければならない。（プラスチックレンズは不要）
★床	防音材、防振材は取り外すことが許される。 カーペットは取り外すことを推奨する。
ガラスサンルーフ、グラストップ	ガラスサンルーフまたはグラストップ車両は、そのガラス部分をルーフと同一以上の厚みを持つ金属板を溶接するか、または金属版と同等以上の強度を持つ複合強化プラスチック（CFRP、FRP）をリベット止めして、ルーフと一体化する事。 ガラスサンルーフまたはグラストップ車両は、上記の措置を施した場合でも6点式以上のロールケージの装着が義務付けられる。
バッテリー、オルタネーター	バッテリーおよびオルタネーターの＋端子は、クラッシュ時の火災を防止するために、テーピングして絶縁すること。（純正のゴムカバーも可だが簡単にめくれないようにテープで巻くこと） オープンクラスで「ドライタイプでないバッテリー」を室内に移設する場合は、頑丈なカバーでバッテリー全面を覆うこと。
オイルキャッチタンク	ブローバイ経路を変える場合、大気開放は禁止とし、オイルキャッチタンクで受けること。 オイルキャッチタンクの取り付け方法は、針金やテープなどによる暫定的なものであってはならない。 容量は2L以上を推奨する。
ウインドウネット	装着を強く推奨する。ネットの固定は、万一転倒して力が掛かった場合に取り外れることが無いよう確実に行うこと。 （運転席に装着した場合は窓を開けて走行することが許される） ネットはレース用として販売されている物、又は同等の強度・品質・寸法を持つものに限る。 ゴルフネットやバイクのラゲッジネットなどの使用は認められない。

※上記に記載の無い項目について安全対策を施す場合は、JAF国内競技車両規則を参考にすること。

別表1

参考）2017 年国際モータースポーツ競技規則 付則J項 第 253 条 抜粋	
7.3.2）認められる消火剤	AFFF、FX G-TEC、Viro3、粉末消火剤、FIAが公認したその他の消火剤
7.3.3）消火剤の最少容量	AFFF：2．4L FX G-TEC：2．0Kg Viro3：2．0Kg Zero360：2．0Kg 粉末：2．0Kg