

2025

SL カートミーティング
競技規則

<案>

2024/12/27

赤字の部分が 2024 年から、変更されている箇所となります。

第1章 大会開催に関する事項

1. 大会役員
2. 大会事務局
3. 競技会主催者、開催期日および場所
4. 競技の名称、種目、レース区分の格式
 - (1) 名称 SL カートミーティング○○シリーズ
 - (2) 種目 スプリントレース
 - (3) 区分 特別規則書付則にて公示します。
 - (4) 格式 クローズド

以上(1)から(4)は特別規則付則または公式通知にて公示します。

5. 公式通知に関する規定

本規則に記載されていない競技運営に関する実施細目およびドライバーに対する指示事項は、特別規則書付則および公式通知によって公示されます。なお、公示は次の方法によります。

(1) 開催期日の前日まで

大会事務局内に掲示されるとともに、エントリー申込書に記入してあるドライバーの連絡先に送付します。

(2) 開催当日

開催場所の事務局設置場所または主催者の指定の場所に掲示します。

6. 延期、中止または取止めおよび変更に関する事項

主催者は、大会審査委員会の承認を得て大会の全部または一部を延期、中止または取止めることができます。イベントの全部を中止し、あるいは24時間以上延期する場合、エントリーフィーは全額返還されます。ただし、保険料は返還されません。さらに、エントラントおよびドライバーは、これによって生じる損失について主催者に抗議する権利を保有していません。なお、主催者は大会審査委員会の承認を得てイベントの内容を変更する権限をあわせて保有するものとします。これに対する抗議は認められません。

第2章 競技会参加に関する事項

1. エントリーの受付

開始 大会開催日の1カ月前

締切 大会開催日の1週間前または付則に示す日時

郵送によるものも締切日までに必着のこととします。

※締切以後および当日のエントリーは受付いたしません。

(注) SL カートミーティング以外の受け付け期間は上記とは異なる場合があります。

- (1) 受付時間 9時より17時まで
- (2) 受付場所 特別規則書に公示します。
- (3) 必要物
 - a. 参加申込書
 - b. 競技会参加に関する誓約書
 - c. 有効な SLO 会員証 (WEB 上表示を含む・以下同様)、2025 年 SL メンバーズブック
 - d. 有効な SLO 安全協力会加入証 (WEB 上表示を含む・以下同様)。
 - e. ピットクルー登録申請書 (ドライバー1名につき2名まで)
 - f. エントリーフィー
 - g. 主催者が指定するもの

2. エントリーフィーおよび保険料

エントリーフィー、保険料は必ず締切日までに完納していることとします。

3. エントリーの方法

主催者の指定する方法でエントリーして下さい。

4. エントリーの資格

- (1) 有効な SLO 会員証および 2025 年 SL メンバーズブックの2点を所持していること。
- (2) 満 18 歳未満のドライバーおよびピットクルーは親権者の承認を必要とします。
- (3) 有効な SLO 安全協力会加入証を所持していること。
- (4) 有効な SLO 会員証、2025 年 SL メンバーズブックの2点を提示できないドライバーに対しては理由の如何を問わず出場が取消されます。
- (5) 当該年度の学年はその年の4月になる学年を指します。また、年齢はその年(12月末までに)に迎える年齢を指します。

(6) ドライバーズグレードにより、次表の通り出場クラスが制限されます。

	カデット	B	A	スーパーA
YAMAHA TRY カデット	出場可	出場可		
YAMAHA カデットオープン	出場可	出場可		
YAMAHA TIA ジュニア	出場可	出場可	出場可	
YAMAHA TIA		出場可	出場可	出場可
YAMAHASS ジュニア	出場可	出場可	出場可	出場可
YAMAHASS		出場可	出場可	出場可
YAMAHA スーパーSS		出場可	出場可	出場可
YAMAHASS レジェンド		出場可	出場可	出場可
YAMAHA レディス		出場可	出場可	出場可
YAMAHA155SS		出場可	出場可	出場可

5. エントリーの受理と拒否

- (1) 主催者は、理由を示すことなくエントリーを拒否することができ、かつその行為をもって最終の決定とします。この場合エントリーフィーは全額返還されます。
- (2) エントリーの受理は必要事項の全てが明記された参加申込書およびエントリーフィーが受付場所で受理された時点で主催者の参加承認が成立しますが、拒否の通知は開催日までに連絡されます。
- (3) 一旦受理されたエントリーフィー、保険料はいかなる理由があっても返還されません。

6. 保険

- (1) 参加するドライバーは有効な SLO 安全協力会に加入していなければなりません。
- (2) SLO 安全協力会加入区分Bの加入者はオーガナイザーの付保する保険と合わせ 1,000 万円以上の有効な保険に加入していなければなりません。
- (3) ピットクルーはオーガナイザーの付保する保険と合わせ 500 万円以上の有効な保険に加入していなければなりません。

※ドライバー及びピットクルーはレース、練習時を含めて健康保険証を所持してください。

7. シャシー、エンジンおよびタイヤの登録

競技に使用するシャシー、エンジンおよびタイヤは、SL 車両規定に準じた国内市販品とし、参加申込書により登録し、かつ車両検査に合格したもののみが使用できます。登録、使用できる数は次の通りとします。

シャシー 1 台。エンジン 1 基。車検登録していないシャシー、エンジンの使用は出来ません。

タイヤは、ドライ 1 セット、ウェット 1 セット。車検登録していないタイヤの使用は出来ません。

タイヤにバースト等が発生した場合は、技術委員長長の許可を受けて当該の 1 本のみを交換することができます。

ドライタイヤからウェットタイヤへの交換。また逆への交換は主催者が指示することがあります（主催者からドライ・ウェットフリーの宣言がなされる場合もあります）。

8. エンジンの交換規定

登録したエンジンが、故障破損等により技術委員長が走行不可能と判断した場合に限り、1 回だけエンジンの交換が認められます。故障破損したエンジンも再車検の対象となります。交換する際は技術委員長立会いの下で追加の登録が認められます。交換後のヒートのグリッドポジションは、最後尾（複数名の場合、最も遅く申告したものを最後尾とする。）となります。

第3章 エンジンおよびカートに関する事項

1. エンジン

- (1) エンジン区分は SL 車両規定に準じ、車両規定第 2 章に示します。
- (2) 封印（マーキング）

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

- a. 車検時においてエンジンの封印が実施される場合がある。封印後はエンジンの分解は行ってはいけません。
- b. シリンダーヘッド・シリンダーヘッドナットに車検時の封印のための穴をそれぞれ 1 つ施さなければいけません。
- c. 公式練習開始時間前までは技術委員長長の承認のもとに封印の解除、および再登録または再封印が認められます。

2. カート

1. に規定する当該エンジンを搭載し、SL 車両規定に合致した車両で、かつ次の条件を満たさなければなりません。

- (1) サイドボックス、フロントパネルおよびフロントフェアリングを必備とします。

また、メーカー純正や一般市販のリアプロテクションを必備とします。不備の場合は車両検査において修正を求められ

ることがあります。

※フロントフェアリングのワンタッチタイプは2個のブラケットで固定とし、ネジ止めタイプは2本のネジのみで固定とします。ワイヤーやテープ等で補強することは出来ません。

車両規則第3章5. によるフロントフェアリング（通称：脱落式フロントフェアリング）の運用およびペナルティは特別規則書付則または公式通知によって示されます。また、主催者による特別規則書付則に定めることによって、従来のフロントフェアリングの使用が認められます。←車両規則第3章5. から移動

(2) コース上にオイルを流出飛散させる構造のものの取付けは禁止します。

(3) 競技ナンバーは車両の前方、後方および側方に必備とします。

前方・フロントパネル：明瞭に識別できる状態とならなければなりません。

後部・リアプロテクション：中央のナンバープレート専用のスペースにしっかり貼りつけることとします。

側方：サイドボックスの側面の競技ナンバーは外部垂直面の後輪付近とする。

ベース色、ナンバー色は原則として下記の通りとします。

ベース色：黄色

ナンバー色：黒色

※競技によっては色指定があります。大きさは幅 21 cm 位の四角形とします。

(4) 競技ナンバーは、オーガナイザーが支給したもの、もしくは同一形状のものを取付けることとします。このナンバーは、車両検査を受ける前に必ず取付けてください。

(5) バンパーは必ず前後に装着するものとします。バンパー及び取付方法は JAF 車両規則第 2 章第 7 条同等とします。サイドバンパーの役割はサイドボックスにより補われるものとします。

(6) チェーンガードは必備とします。かつ下記項目をみたしていなければなりません。

a. 幅は 3 cm 以上あり車両上方から見てチェーンが見えない状態であること。

b. 車両側方より見てドライブ側スプロケットとリア側スプロケットを結ぶ線の上の部分の有効に覆っていること。

c. クラッチカバー（ハウジングカバー）および SL クラッチにおいては SL クラッチプロテクター（サポートおよび SL クラッチカバー）を取付けなければなりません。

d. チェーンガードおよびクラッチプロテクターの補強追加は認められます。

下記記載のチェーンガード（フルカバータイプ）は 2025 年 SL カートミーティング全国大会に適用され、2026 年から規則化されます。

露出しているチェーンとスプロケットの上部と両側の有効な防護物を構成しており、少なくともリアアクセルの水平面下面まで伸びていること（フルカバータイプ）。

(7) 排気装置は次の通りとします。排気系統のいかなる部分も、車両全長および全幅より突出してはなりません。排気出口の末端は、安全な加工が施されていなければなりません。排気はドライバーの後方で行われ、かつガスの排出は地上より 45 cm 以下で行われなければなりません。

(8) 音量規制については「JAF 国内カート競技車両規則」第 23 条によるものとし、78 dB (A) + 3 dB (A) を超えるものについてはタイムトライアルに次表のペナルティが課せられます。

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

84 dB を含み 84 dB を超えるものはレースから除外されます。

3. 燃料

(1) ガソリン

a. 一般のガソリンスタンドのポンプから販売される自動車用の無鉛ガソリンの使用が義務付けられます。

b. 主催者は、ガソリンの銘柄および供給方法を指定する場合があります。この場合の詳細事項は、特別規則書または公式通知に示されます。

c. すべての燃料冷却方式は禁止されます。混合前のガソリンおよび混合後のガソリンすべてにおいて、冷却などの措置は一切禁止されます。

(2) エンジンオイル

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

(3) 検査

ガソリンおよびエンジンオイルについて、予告なく抜き打ち検査（タンク内の燃料を採取する等）を行う場合があります。この場合の詳細事項は特別規則書または公式通知にて示されます。

4. 車両検査・装備

公式練習の前に車両検査を受けなければなりません。この際、非合法な部分がありながらも、なお技術委員が発見されなかったとしても承認が意味されるものではなく、レース中にそれに関する疑義が生じた場合は黒旗の指示を受ける場合があります。

- (1) 車両検査の日時および場所は公式通知で知らされ、ドライバーは車両検査に立合わなければなりません。
- (2) カート車両とその装備類は清潔で、かつ正しく整備された状態でなければなりません。
- (3) ドライバーの服装は装備の一部と見なされ、車検の対象となります。競技を安全に行うことを目的に CIK/JAF 公認実績のあるレーシングカートスーツの着用が義務づけられます。
グローブ（手袋）、シューズ（足首まで保護する靴）など、それぞれ丈夫なものでなければなりません。
なお、小学生にはネックガードおよびリブプロテクターの装着が義務づけられます。
※小学生以外にもネックガード、リブプロテクターの装着を推奨します。
- (4) ヘルメットはフルフェイスタイプとし以下の規格のいずれかを有するものを強く推奨します。著しく角ばったものは禁止されます。また傷のあるもの、製造より5年以上経過したものはレース使用を認めないこともあります。
FIA 規定（付則 L 項第 3 章第 1 条および CIK-FIA 技術規則 AppendixNo2）に適合したもの。
15 歳以下は Snell - FIACMS / R 2007 規格適合品の使用を強く推奨する。
日本工業規格（JIS（T8133：2000）、JIS-C 種、または 2 種
スウェーデン規格（SIS88、24、11（2））
デンマーク規格（DS2124.1）
フィンランド規格（SFS3653）
ドイツ規格（ONS/OMK：白地または青地に黒、白地に青または白地に赤レベルのみ）
スネル規格（1990SA および 1995SA、SFI spec31.1 および SFI spec31.2）
イギリス規格（BS6658-85 タイプ A およびすべての修正型を含むタイプ A/FR）
フランス規格（NFS72 305）
欧州経済共同体規格（E22 02、03 または 04 シリーズ）
上記規格に適合しないものでは JAF 公認競技用ヘルメットの使用が推奨されます。
- (5) タイムトライアル、予選ヒート、決勝ヒートの走行後、主催者が指定した場所で計量および再車検が行われます。主催者によって違反が発見された場合は失格となります。

第4章 競技に関する事項

1. 信号

競技中ドライバーに対する指示は、下記の種類の旗に従い行われます。

- (1) 国旗もしくはシグナル
競技開始は、国旗の振り降ろし、または赤シグナルのブラックアウト（消灯）でスタート。
- (2) 緑に黄色の山形旗
ミススタート（再度スタートを行うためローリングをやり直す）
- (3) 赤旗
レース中止または中断。ドライバーはただちにレースを中止または中断し、オフィシャルから指示された場合はどの地点でも停止できる態勢でスタートラインまで徐行し左右に分かれて安全確認しながら停止。
- (4) 白旗
サービスクー（救急車）がコースインもしくはコース上にある。
- (5) 青旗
（静止）追い越されようとしているので現在の進行方向を保持せよ。
（振動）追い越されようとしているのでその者に進路を譲れ。
- (6) 黄旗
（静止）前方危険であり追い越しを禁止する。※黄旗から対象車両までの区間は必ず減速し、追越禁止。
（振動）前方が非常に危険であり停止準備かつ、追い越しを禁止する。※黄旗から対象車両までの区間は必ず減速し、追越禁止。
- (7) オイル旗（赤縞の入った黄旗）
前方路上に水、油あり、走行に注意。徐行を心がける。
- (8) 緑旗
競技続行。障害は除去されたので、コースクリア。

(9) オレンジボールのある黒旗

指示された番号のカートに技術的トラブルがあるのでピットイン命令。修理修復後、再出走できる。

(10) 白黒旗

指示された番号のカートによる軽度のルール違反に対して最後の警告(再度ルール違反をすると黒旗が出る)

(11) 黒旗

指示された番号のカートへのピットイン命令。当該ドライバーは競技長まで出頭。失格となる宣告または注意を受ける。

(12) 黒と白のチェッカー旗

競技終了。前方のkartを抜かず、徐行し車検場に戻り車検を受ける。

2. ドライバースブリーフィング

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

3. 吸気系または排気系のトラブルについて

走行中に吸気系または排気系のトラブルが発生した場合、直ちに安全な場所に停止しなければなりません。競技を続行することは一切認められません。これに違反した場合は当該ヒート失格となります。

4. 公式練習

すべてのドライバーは定められている公式練習に参加しなければなりません。

5. タイムトライアル

(1) すべてのドライバーは、予選ヒートのグリッドポジションを決めるための、タイムトライアルに参加しなければなりません。参加できないドライバーはその旨を届出ることとします。

(2) タイムトライアルの方法は、公式通知によって示されます。

(3) 計測開始後にコースに停止し再スタートできない場合や、ピットインした場合は、その時点でタイムトライアルの終了とみなされます。

(4) タイムトライアルの成績は次の順序により決定されます。

- ベストタイムによる順位 (同タイムの場合はセカンドのタイムの上位順とする)
- ノータイム (出走順またはゼッケン順)

6. レースシステム

予選ヒートの有無、グループ分け、ヒート数、周回数およびファイナルヒート進出台数とその周回数は公式通知に示されます。

7. グリッド

(1) カートは2列に並び、第1コーナーに向かってイン側の先頭がポールポジションとして位置付けられるのが一般的です。

(2) リタイア等によりレースに参加できなかったドライバーのポジションが、空席となっても他のカートは移動してはならず、スタートの合図が出されるまでは空席グリッドが維持されなければなりません。

8. スタート

-(1) スタートは2列縦隊のローリングスタートとします。(クラスによってはスタンディングスタートの場合もある)

-(2) ローリングに遅れた者は手を上げて、他のドライバーにアピールし、すみやかに自分のスタートポジションに戻ることができます。ただし、主催者が定める区間では追い越し、割り込みが禁止されます。これに違反した者はペナルティが課せられます。また、戻る途中でスタートした場合、これに対する抗議は受け付けられません。

-(3) カートの隊列が正規の順列でスタートラインの25m手前に引かれたイエローライン前において加速していないことを確認した時、スターターはスタートの合図を送ります。フォーメーションラップ中のドライバーは低速で一定のスピードを維持しなければなりません。

-(4) スタート後、先頭のカートが1周するまでに、コントロールラインを超えられないカートはそのレースに出走することはできません。また、隊列がスタートを切った後は、ピットエリアにいる車両のコースインは認められません。

-(5) フォーメーションラップ中に隊列から大きく遅れ、白地に赤バツテンのボードにより指示された者およびフォーメーションラップ中にピットインした者は隊列の最後尾に着かなければなりません。

(1) フォーメーションラップ前のウォームアップ走行がある場合の周回数は、ブリーフィングの際に示されます。

ブリーフィングで行われた指示に基づき、ウォームアップのための走行を行うことができます。

ウォームアップが終わり、スタート合図される前に、約1周のフォーメーションラップを行います。

フォーメーションラップ中のドライバーは、2列の隊列で低速走行しスタートラインへ向かいます。

スタートライン25m手前に引かれたイエローラインを超えるまでは加速をしてはなりません。

(2) ポール、およびセカンドはフォーメーションの隊列を整える義務があります。

(3) 隊列がスタートラインに接近する段階で(フォーメーションラップがスタートしたら)赤信号が点灯されます。

(4) 競技長は、フォーメーションが整いイエローラインを超えて、ポールポジションの選手が最初に加速を開始したと判断した場合、赤信号を消灯してスタートの合図を行います。

フォーメーションとイエローライン前での加速に問題がある場合、競技長はフォーメーションラップが更に1周行われることを合図するために、赤信号の灯火を続けます(消灯しません)。

(5) フォーメーションラップ中のドライバーは、オーガナイザーが定める区間での追い越しおよび割り込みが禁止され、これに違反した者は当該ヒート失格となります。

- (6) フォーメーションラップ中、ウェービング走行は禁止され、前車との間隔を大きく開ける(概ね半車身を維持)ことは禁止されます。
- (7) フォーメーションラップ中に隊列のペースを乱す者があった場合は、白/黒旗が示される。またペナルティが課される場合がある。フロントローでそれが繰り返された場合は最後尾に繰り下げられる場合があります。
- (8) フォーメーションラップ中隊列から遅れた者が、隊列の前で待つ行為は禁止されます。
- (9) フォーメーションラップ中に隊列から大きく遅れ、競技長により指示(白地に赤バツテンのボード表示)された者、およびフォーメーションラップ中にピットインした者と周回遅れの者は、最後尾に着かなければなりません。
- (10) フォーメーションラップ中にコースをショートカットすることは禁止されます。
- (11) フォーメーションラップ中にポール、またはセカンドのカーブが停止または遅れてもフォーメーションは続行されます。その際は先頭にいる者にフォーメーションのペースを保つ義務が生じます。
- (12) スタート時、先頭のカーブが1周するまでにスタートラインを超えられないカーブは、そのヒートに出走することができません。

8. スタート項目に違反した場合はペナルティ(当該ヒートの結果に5-10秒加算)が課せられる場合がある。
 <フォーメーションラップ中およびスタート時のペナルティの例>

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

9. レース中のルール

- (1) コースは常に先入車優先とし、追い越しをするものは前方のカーブの走行を妨害してはならず、また前方のカーブは、後続のカーブの進路を妨害してはいけません。危険な走行はペナルティの対象となります。
- (2) オフィシャルが反則または妨害行為(ブッシング・ブロックング・その他の非スポーツマン的行為)とみなしたドライバーに対して白黒旗が提示されます。さらにその行為が2回以上におよぶときは、失格となり黒旗を受けピットインし、競技長のもとに出頭しなくてはなりません。
- (3) いかなる場合も、定められた方向と逆に走行してはいけません(但し、コース復帰のため、安全確認後の方向転換は認められます)。
- (4) レース中は止むを得ない場合を除き、コースを外れてショートカットすることは認められず、当該行為はペナルティの対象となります。
- (5) 衝突を避けるために、止むを得ずコースアウトした場合は、その最も近いところから安全確認をおこない、コースに復帰しなければなりません。
- (6) レース中コース内で停止してしまった場合は、両手を高く上げてアピールし、他のカーブが過ぎ去ってから後方の安全を確認し再スタートします。再スタートできないときは、レースの障害にならないように自分のカーブをコース外の安全な場所に移動し、ヘルメットをかぶったままレースの終了を待たなければなりません。
- (7) TRY カデット、カデットオープン、TIA ジュニア、SS ジュニアクラスにおいてはカーブから降りなければならない状況の時は、オフィシャルにより排除されます。また、危険回避のためにオフィシャルが援助してコース復帰させる場合があります。
- (8) ドライバーが工具・ケミカル用品等を携帯して走行することは禁止されています。
- (9) ピットイン、ピットアウトは決められた場所で行わなければなりません。
- (10) コースとピットロードを区分するイエローラインをカットすることはできません。
- (11) レース進行中パドックに入ったカーブはレースを放棄したものとみなされ、再びコースに入りレースに復帰することはできません。
 ※パドックエリアはコースによって異なります。
- (12) 事故にみまわれたカーブは、オフィシャルによって検査のため停止を命じられることがあります(競技役員の指示に従うこと)。
- (13) 競技長には、不適当もしくは危険とみなしたカーブおよびドライバーを除外する権限があります。

10. レースの終了

- (1) レースの着順1位の者がフィニッシュラインを通過後2分経過した時点で終了となります。
- (2) チェッカーを受けた後はスピードを除々に落とし、前のカーブを超越せず正規のコースを走行してピットロードに進入し車両検査を受けます。
 先頭のカーブが規定周回数を終了する以前に誤ってチェッカーが提示された場合は、その時点をもって競技終了となります。

ます。また遅れてチェッカーが提示された場合は、チェッカーとは無関係に規定の周回数で終了したのものとして順位が決定されます。

1 1. 完走

- (1) レースの着順 1 位の者がフィニッシュラインを通過後、2 分以内にカートが自力で同ラインを通過したものは、そのラップが加算される。この場合における自力とはカートとドライバーが一体となり、他の助けを借りることなくコースを正しい方向に進行できる状態をいいます。
完走者となるためには、チェッカーにかかわらず、規定周回数の 2 分の 1 以上完了しなければなりません。
- (2) フィニッシュラインを通過する際、ドライバーはカートに乗車した状態でなければなりません。
- (3) 完走者となった者のみが入賞の対象となります。

1 2. ペナルティ

- (1) ペナルティには次の 5 種があります。
 - a. タイムおよび得点ペナルティ
 - b. 警告
 - c. 順位降格 (リザルトのポジションダウン)
 - d. ラップペナルティ
 - e. 失格
- (2) 警告はその必要ありと認められた違反に対し発せられます。
- (3) 順位降格はレーススタート時の違反、危険な行為などの場合、そのヒート終了後の順位を下げる時に適用されます。
- (4) ラップペナルティは、失格にならない程度の違反に適用されます。
- (5) 失格は次の反則行為に課せられます。
 - a. 違法または不当に得たアドバンテージ。
 - b. 故意に自己または他人の安全をかえりみる事なく行う危険行為。
 - c. 与えられたオフィシャル指示を故意に無視したとき。
 - d. 与えられたフラッグサインの無視。

1 3. 順位の決定

レースの順位は、次の順序によって周回数が多い順に決定されます。

- (1) チェッカーを受けた完走者 (規定周回数の 1/2 以上を走行し、チェッカーを受けた者)
- (2) チェッカーを受けていない完走者 (規定周回数の 1/2 以上は走行したがチェッカーを受けなかった者)
- (3) 周回数に基づく不完走者 (チェッカーに関わらず 1/2 以上走行していない者)
- (4) 不出走者 (当該ヒートに出走できなかった者)
- (5) 失格者

※上記項目で、複数の同一周回数者がいた場合は、フィニッシュライン通過順位とします。

- (6) ポイントは完走者のみに与えられ、不完走者および失格者には与えられません。

☆成績表 (リザルト) に記載される「DNS」、「DNF」とは？

DNS スタート合図が出る前に止まってしまった (リタイア)。

DNF スタートをしたが、チェッカーフラッグを受けることが出来なかった。

1 4. ピットイン

ピットインする場合はピットロードを徐行しなければならず、かつ必ずピットストップし、エンジンを停止しなければなりません。これに違反した場合はペナルティの対象となります。

1 5. ピットおよびパドック内におけるルール

- (1) 大会に関係する者は、施設内ではすべて定められたクレデンシャルを付けなければいけません。
- (2) ピットは指定された場所を使用しなければなりません。また、ピット内で作業出来る者は、当該レースに出場しているドライバーと、その登録されたピットクルーのみです。(違反すると失格になる場合があります)。
- (3) 走行中のドライバーに対してピットサインを送る場合、登録ピットクルー 1 名に限りコースの定めるピットサインエリア内においてのみ、その行為を行うことができます。
- (4) クローズド競技会においてはピットクルーの行為に関する最終的な責任はドライバーにあります。ピットクルーによる規則の違反は当該ドライバーに対する黒旗の提示となります。
- (5) レース中の燃料補給は特別規則書付則で許可されていない限り禁止されます。
- (6) ピットエリア内 (パドックを含み) における火気 (溶接機、暖房機、喫煙等) はすべて禁止となります。
※消火器 (ABC 粉末タイプ / 4 型 (内容量 1.2 K g 以上)) をパドックに備えることを強く推奨します。
- (7) レース中、ピットクルーは自分のピットエリアを離れてはいけません。
- (8) パドック内での走行はすべて禁止されます。
- (9) パドック内でエンジンを始動することは禁止されます。
(但し、エンジン始動チェック指定場所が設けられている場合は除きます。)

16. 再車検

- (1) レース終了後、再車検が行われます。
- (2) 技術委員長はスタートした全ての車両に関し車両検査を行う権限を保有します。技術委員長が検査を行う際はドライバー、登録ピットクルーが責任を持って、車両の分解および組立てを行わなければいけません。関係役員、およびドライバー、登録メカニック以外は、検査に立ち会う事はできません。
- (3) 本条項の検査に応じない場合は失格となります。

17. 抗議

- (1) 主催者の判定に異議がある場合は書面をもって抗議料を添付の上、ドライバー（チーム代表者）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します。
- (2) 抗議提出の時間制限
 - a. 競技に関する抗議：当該、暫定結果発表後 30 分以内。
 - b. 車両に関する抗議：自己のカート車検終了後ただちに。

18. ウェイトハンデ制

主催者が特別規則に明示することにより、YAMAHA カデット（2 クラス）を除く全クラスまたは一部のクラスにおいては、年間シリーズを通して、下記の基準に基づいたウェイトハンデ制を実施する場合があります。

- (1) 毎レース上位入賞者（1 位から 3 位）に対し次回参加のレース時に最低重量に下記の特別ウェイトを加算することが認められます。1 位：5 kg 2 位：3 kg 3 位：1 kg
- (2) 上記該当者は 3 位以内に入賞し続ける限り積算されます。ただし 10 kg を上限とします。
- (3) ウェイトハンデ後の初めてのレースで着順が 3 位以内に入賞しなかった場合には、次大会でウェイトハンデは解消されます(但し最低重量を下回ってはならない)。
- (4) 連続して 3 位以内に入賞している者が 3 位以内に入賞しなかった場合には、次の大会参加時は直近に加算されたウェイト分のハンデ重量が軽減されます。

第5章 成績および賞典に関する事項

賞典、シリーズポイントは下記の通りとします。これ以外の基準を適用する場合は特別規則書で公示されます。

1. レースの成立

クラス別に参加台数が 3 台以上あった場合にレースが成立します。性能が近似したクラスが混走となる場合がありますが、賞典をクラス別とするか、総合順位とするかは主催者が決定して示します。

2. 賞典

各クラス第 1 位から第 5 位 トロフィー

各クラス第 1 位から第 3 位 副賞

※クラス別参加台数により賞典が制限される場合があります。

3. シリーズ戦ポイント

本大会のドライバーポイントは次の得点基準を適用します。得点は決勝（最終）レース完走者(規定周回数の半分以上を完了した者)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ません。

- (1) シリーズの成立は 3 大会以上とします。
- (2) クラスごとに同一シリーズ戦を通じて最多得点を獲得したドライバーをシリーズチャンピオンとします。
- (3) 主催者によって別のポイントが指定されることがあります。
- (4) シリーズ戦ランキングは、同一シリーズ戦の全戦のポイントを合計し得点の多い順に上位とします。
- (5) 同点の場合は上位入賞回数の多い者を上位とします。
- (6) (5) で決定できない場合は最終戦の順位で決定します。なお、最終戦に参加しなかった場合は、最終戦により近い競技会において高得点を得た者を上位者とします。

順位	得点	順位	得点
第 1 位	20 点	第 6 位	6 点
第 2 位	15 点	第 7 位	4 点
第 3 位	12 点	第 8 位	3 点
第 4 位	10 点	第 9 位	2 点
第 5 位	8 点	第 10 位	1 点

4. シリーズ賞典

各レースの特別規則書付則に記載されます。

第6章 損害補償

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、ピット要員の死亡、負傷および車両の損害に対して主催、後援、協力、協賛するものおよび大会役員は一切の補償責任を負わないものとします。

第7章 広告に関する事項

ナンバープレートに広告を表示することは認められません。その他の広告については、主催者は次のものに関し抹消する権限を有し、ドライバーはこれを拒否することができません。

1. 公序良俗に反するもの。
2. 政治、宗教に関連したもの。
3. 本大会に関係するスポンサーと競合するもの。

第8章 肖像権及び個人情報に関する事項

レース主催者、およびこれが指定した第三者は個人情報の保護に関する法律に基づきレースイベント参加者の個人情報および肖像権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いたします。

1. 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、レースイベントのリザルト作成、保険の受付、その他、レースイベントを円滑に行うための業務および、これらに付随する業務。

2. 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) レースイベントの内容等を報道、放送、出版等に用いるため。
- (4) レースイベントの内容等をインターネット経由し情報を公開するため。
- (5) レースイベントの状況動画や画像配信を行うため。
- (6) レースイベント中に事故があった場合保険処理を行うため。

第9章 主催者の権限に関する事項

1. 参加申込の受付に際してその理由を示すことなくエントラント、ドライバー、メカニックの参加を選択あるいは拒否することができます。
2. 大会スポンサーの広告を参加車両に貼付させることができます。
3. やむをえない理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったドライバーの登録または変更について許可することができます。
4. すべての参加者、ドライバー、ピットクルーの肖像権およびその参加車両の写真、デジタル画像、音声、映像など報道、放送、出版に関する権限を有し、この権限を第三者が使用する事を許可することができます。

第10章 反社会的勢力の排除

1. 参加者（登録メカニックを含む）が次に該当する場合は参加を拒否いたします。また、参加中または参加後に判明した場合は、判明時点において当該競技会を失格とし、以後開催される全ての競技会の参加を拒否いたします。
 - (1) 暴力団、暴力団員、暴力団準構成員、暴力団関係企業、総会屋、社会活動等標ぼうゴロまたは特殊知的暴力集団等の反社会的勢力（以下「反社会的勢力」という。）に該当していると認められるとき。
 - (2) 反社会的勢力を同伴し入場させたとき。
 - (3) 反社会的勢力と関係を有し、または、利用したと認められるとき。
 - (4) 公の秩序若しくは善良な風俗に反する行為をしたとき。
2. 前項の規定により、参加を拒否し、または競技会を失格となった場合には、主催者は当該参加者の支払済みのエントリーフィー、保険料その他競技会において発生した全ての損害を賠償する責を負わないものとします。

第11章 その他の一般事項

1. チーム代表者、ドライバーおよびピット要員は本規則の下で開催される競技会中に生じた事態について、本機構ならびにその所属員および競技役員に対しいかなる責任も追及しないこと。
2. ドライバーおよびチーム関係者の暴言、暴力行為、オフィシャル指示を故意に無視した行為およびオフィシャルへの暴言、威嚇については当該ドライバーは競技会失格とする。

2025

SL カートミーティング
車両規則
〈案〉

2024/12/27

赤字の部分が 2024 年から、変更されている箇所となります。

第2章 エンジン

エンジンは、下記の細目を満たしていなければなりません。

1. 以下でいう改造とは、切削・付加等の改造および市販状態での装着部品からの変更を指します。但し、年式変更に伴う純正共通部品相互の交換は認められます。
2. エンジン構成パーツの取付け方法、取付け方向(クラッチを除く)はメーカー出荷時の状態でなければなりません。但し、規定内のメーカー純正消耗品交換部品やスキッシュ調整用ガスケットの交換は認められます。
3. スタートボタンを押してエンジンを始動させる構造でなければなりません。

■全クラス

使用できるエンジンはKT100SEC 国内仕様のみとし、改造は一切禁止され市販状態とします。但し、カーボンの除去やキズ修正は研磨とみなされない限りの範囲で認められます。なおエンジンは7YU型に限られます。

対象部品=シリンダーヘッド、シリンダーボディ、シリンダーヘッドガスケット、シリンダーガスケット、ピストンピン、ピストンピンクリップ、コンロッド、ベアリング類、クランク、クランクピン、オイルシール、クランクケース、ピストン、ピストンリング、プラグコード。コンロッドは次のパーツ No.に限りです。7F6-11651-00・7F6-11651-01・7F6-11651-02。

●ピストン

ピストンおよびリングのオーバーサイズ純正部品への変更が認められます。787-11630-16 (または06)、787-11630-15 (または05)、787-11630-14 (または04)、787-11630-13 (または03)。およびKT100FP用の7YG、KT100SP用のJ67の使用が認められます。

131-11633-00 ピストンピンは全ての指定ピストンと組合せできます。J67-11633-00 ピストンピンは787-11630-16 (または06)、787-11630-15 (または05) および787-11630-14 (または04) のみ組合せできます。

●シリンダー関連

シリンダーボディは図A部に縦10mm、横16mmの座部分(ドライブ側も同様)のドライブ側に「7ET」とマグネット側に「Y3またはY4」の浮き文字があるものとします。シリンダーボアサイズは52.61mmまで可能とします。シリンダーヘッドガスケットは純正の7ET-11181-10またはSLO公認調整用ガスケットとします。

●スキッシュエリアの規定

全クラスでスキッシュエリアの確保が規制されます。SLカートミーティングで使用するKT100エンジンの、ドライブ側と、電気側の両サイドのスキッシュエリア数値2カ所を計測し、その数値の合計が4.5mm以上あることとします。メーカー出荷状態で装着されているシリンダーヘッドガスケット(品番:7ET-11181-10)1枚の状態で数値が確保できない場合は、メーカー純正の7ET-11181-10ガスケットまたは、SLO公認(銅製の3種類)調整用ガスケットのいずれかを用いて、スキッシュエリア数値を規定内で確保してください(枚数に制限はありません)。

<指定調整用ガスケット>

1. ヤマハ純正 (7ET-11181-10)
2. SLO公認 0.05mm・0.1mm・0.2mmの3種類(銅製)



<使用例>

調整用のガスケットは指定されたものであれば枚数や組合せに制限はありません。

1. 純正のアルミガスケットのみを1枚か2枚以上入れて調整
2. 純正のアルミガスケットとSLO公認の調整用銅ガスケット(サイズいずれか)を組み合わせて調整
3. SLO公認の調整用銅ガスケット3種いずれかを組み合わせて調整

<計測方法>

プラグホールから3.0Φmm以上のハンダを挿入し、排気ポートに対し直角方向の指定された箇所(ドライブ側または電気側)にセットし、クランクシャフトを1回転させ潰れたハンダの厚みを計測します。ドライブ側と電気側の潰れたハンダの厚みの合計が4.5mm以上あればスキッシュエリアの検査は合格とします。

<スキッシュエリア計測手順> (計測はドライブ側と電気側をそれぞれ計測します)

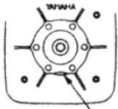
1. 3.0Φmm以上のハンダを用意します。測りやすいように折り曲げます。
2. ハンダはカッター等でカットしてください。ニッパ等で切ると先端が潰れてしまい正確に計測出来ない場合があります。

3. プラグを外しプラグ穴から排気ポートに対し直角方向のドライブ側または、電気側のいずれかの所にハンダを挿入します。
4. クランクシャフトを1回転させ、潰れたハンダの厚みを計測します。
5. 潰れたハンダのドライブ側と電気側の厚みの合計が4.5mm以上あればスキッシュエリアの検査は合格とします。



●シリンダーヘッド他

シリンダーヘッドは YAMAHA 浮文字があり、改造防止のフライス加工を追加したものにに限られます。クランクケースについては、7YU 打刻 No.のものに限られ、かつケース底部に「7ET」の浮き文字があるものとします。また部品販売品については型番の打刻のないものがあります。その場合 3ケタ以上の数字を打刻し、型番とします。



この部分にフライス加工を施したもの

●クランクシャフト他

クランクシャフトは KT 用 (7YA ・ 7YB ・ 7YT ・ 7YP) と FP 用 (7YG) および SP 用 (J67) いずれかのヤマハ純正品が使用でき、また KT 用、SP 用のクランクシャフト大端ベアリングおよびクランクサイドベアリングの使用が認められます。クランクシャフト用オイルシールは、クランクケース面より 1mm 以上内側に入り込んではいけません。

●シリンダーガスケット (ベースガスケット)

シリンダーガスケットは純正の 7YK-11351-00、7YK-11351-01、内径 (直径) 64.5mm までの寸法を認めます。

●KT100SEC エンジンモデルチェンジに伴う使用部品追加事項

メーカーの仕様改訂に伴い、当該エンジンおよび改訂部品の使用を認めます。

改訂部品

1. クランク 2 : J67-11422-00⇒7YP-11422-00
2. クランクシャフトアセンブリ : J67-11400-00⇒7YP-11400-00

●クラッチ

乾式 SL クラッチ(SL-10841-C)改造・加工は不可とします。構成部品はすべて純正部品とし、他メーカーの部品に交換することは禁止されます。

クラッチハウジング、クラッチシューに回転を円滑にするためのオイルやグリス類の塗布は禁止されます。

クラッチハウジングのドライブスプロケットの歯数変更のための切削・溶接をともなう改造は禁止されます。

クラッチボディの外形は 81.5mm 以上とします。

SL クラッチのドライブスプロケットは、YAMAHA TRY カデット・カデットオープン・TIA ジュニア・SS ジュニアクラスにおいて 219×10T または 11T の「フリーライン SL」の刻印が入っているものに限り使用可とします。また YAMAHA TIA・SS・レディス・スーパーSS・SS レジェンド・155SS はフリーライン製以外の使用も可とし歯数の制限はありません。

YAMAHA TRY カデット・カデットオープンクラスはコース毎にドライブ及びリアスプロケットの歯数が指定される場合があります。SL クラッチのスプロケット取付ボルトの変更は認められます。

カットオフ装置を必ず備えることとします。この装置はドライバーがカートを運転中、正常に着座して容易に操作し得るように設けられていなければなりません。

<クラッチボディ計測方法>

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



3 箇所全てが 81.5mm 以上 ⇒ 車検合格

1 箇所でも 81.5mm 未満 ⇒ 車検失格

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

●クラッチガード

エンジンには SL クラッチガードおよび SL クラッチプロテクターを取付けなければなりません。



●セルモーター

セルモーター部品はすべて純正品でなければならず、改造は一切禁止されます。(カーボンブラシおよびブラシワイヤーの補修は可)

●吸気系統

使用できるキャブレターは WB3A・WB21 および WB33 で改造は一切禁止されます。但し、キャブレター部品について相互交換およびヤマハ純正部品との交換は認められます。また、チョーク付のものについてはチョークレバーを取り外しチョーク孔を埋めることは認められます。

アルミのプレート (プレート 1 : 7YA-14346-00) の取付けは禁止され (メーカー出荷状態で装着されている場合は取り外してください)、各種ジョイントキャブレターの前後はガスケットが取り付けられることとします。

※ジョイントキャブレターとガスケットのすき間に液体ガスケットなどを塗り、洩れをふせぐことは認められます。

対象部品=キャブレターASSY、キャブレターガスケット、ジョイントキャブレター、マニホールド、ジョイントエアクリーナー。

●インテークサイレンサー

ヤマハ純正吸気消音器 (7YA-14410-01) を必備とします。切削、加工、改造は禁止されます。

ジョイントキャブレター、マニホールド、ジョイントエアクリーナーは下記部品番号のものとし、改造は一切禁止されます。

●ジョイントキャブレター

YAMAHA TRY カデット・カデットオープン : 14.5φmm (7YU-13586-09、公差+0 mm以下)

YAMAHA TIA ジュニア・SS ジュニア : 19.8φmm (7YA-13586-00、公差+0 mm以下)

YAMAHA TIA・SS・レディス・スーパーSS・SS レジェンド・155SS : 26φmm (787-13586-01、公差±0.5 mm以下)

全クラス : マニホールド (7YA-13585-00)

全クラス : ジョイントエアクリーナー (7YF-14453-03)

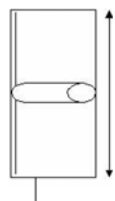
●点火系統

改造は一切禁止され市販状態とします。点火方式は TCI とし 7ET 系 (ステーターと TCI ユニット一体式) に限られます。現行標準装着のローターアセンブリー (7YT-85650-20) と旧型品 (7YT-85650-00・01・10) のいずれも使用可とします。

<TCI ローター寸法規定 (7YT-85650-20) >

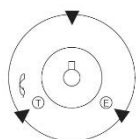
1. 厚さ : 33mm。製造公差±0.5mm
2. 直径 : 60φmm。製造公差±0.1mm
3. 寸法測定は次頁イラスト①~③の 3ヶ所付近にて厚みと直径を実測します。
4. 幅を直径以外の箇所でも、ローターに加工等の変更を加えることは違反改造となり車検失格となります。

幅 (厚み) 33φ mm



直径 60φ mm

①キー延長上付近



②

T マーク付近

③

E マーク付近

7YT-85650-20 の本体のみ、裏側にメーカー加工の外周逃げ縁取り有り

点火プラグは一般市販状態のネジ山長 19mm 以下のものに限られます。
プラグワッシャーも含めて市販状態とし、ネジ山長の変更も禁止します。
プラグキャップはKT100J・SSP、YZ80・85・125 メーカー純正品の
使用が認められます。



●排気系統

マフラー本体はCIKならびにJAFの刻印がある7YA型とします。

マフラーコンプリート(7YA-14701-00-98、7YA-14701-10・サイレンサーアセンブリ(7YA-14750-09)の組合せとし、改造は一切禁止され市販状態とします。エキゾーストパイプは7YT-14610-00または7YU-14610-00のいずれかとします。溶接、加工の入ったものは使用禁止とします。また、排気センサーの取付けが可となり、センサーを取り付けるための溶接は認められず(但し、センサー取付のために溶接した箇所から発生したクラック補修溶接は加工とみられる場合があります)。その他ジョイントエキゾースト(ジャバラ)本体の内径に変化のあるものは禁止されます。ジョイントエキゾースト(ジャバラ)に消音や保護のためのプロテクターや保護材の取付けは認められますが車検時に内径を確認するために取り外しを命ぜられる場合があります。

※ここで言うプロテクターや保護材はジョイントエキゾースト(ジャバラ)本体のみに取付けが許されるものでありエキゾーストパイプやマフラーと連結してはなりません。

対象部品=エキゾーストパイプ・マフラー・サイレンサー

※エキゾーストガスケットおよびジャバラは純正部品以外の使用が認められます。

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

●その他

純正部品以外の使用が認められるものは以下の通りとします。

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

第3章 シャシー

シャシーは、下記の細目を満たしていなければなりません。

1. シャシーの構成パーツの取付け方法、取付け方向はメーカー市販状態を基本とします。
2. フレームのモデル指定および改造制限を設けたクラスがあります。
3. クラスによって最低重量が設定されます。最低重量を満たすためのバラストはすべて固形材料を用い、車体に6mm以上のボルト、ナット、ロゼットワッシャーなどで強固に取付けることとします。取り付けるボルトは最低2ヶ所以上とします。
4. サイドボックス、フロントパネルおよびフロントフェアリング(フロントカウル)、リアプロテクションを必備とします。
5. フロントフェアリングは2025年JAF国内カート競技車両規則第9条ボディワーク5)フロントフェアリング③基準Cのフロントフェアリング(通称:脱落式フロントフェアリング)の取付けを必備とします。(TIAジュニア・TIAを除く)但し、主催者による特別規則書付則に定めることによって、従来のフロントフェアリングの使用が認められます。

上記取消線部分は競技規則第3章2. に移動

◇YAMAHA TRYカデットクラス

シャシーはTRYとします。年式変更に伴う純正共通部品相互の交換は認められます。

TRY・TRYⅡからTRYⅢへの対象部品の変更は認められません。

対象部品=油圧ブレーキシステムおよび関連パーツ類、リアアクスル30φmmおよび関連パーツ類。

●基本骨格

寸法、形状、材質の変更は禁止されます。スタビライザー等の補助装置の追加は禁止されます。メインシートステー、シートサブステーの溶接、追加、位置変更は認められます。

●リアアクスル装置およびホイール装置

【TRY・TRYⅡ】

リアアクスル:フリーライン製25φmm。改造禁止。

ホイールハブ:フリーライン製改造禁止。フロントホイールハブの使用は不可。

【TRYⅢ】

リアアクスル:フリーライン製30φmmのMタイプ改造禁止。

ホイールハブ:フリーライン製改造禁止。フロントホイールハブの使用は不可。

【TRY・TRYⅡ・TRYⅢ】

ホイールのリム幅は、フロントホイール120mm(公差+1mm)リアホイール150mm(公差+1mm)までとします。レイン用

ホイールの場合はフロント130mm（公差+1mm）リアホイール180mm（公差+1mm）までとします。

●外装品

メーカー純正外装品で改造、変更は禁止します。ただし、旧型外装品を新型に変更することは可とします。また、カラーリングの変更は認められます。また、メーカー純正リアプロテクションが必備となります。

●外装品とタイヤ位置規定

JAF 国内カート車両規則「ボディワーク」に依ります。

●ブレーキ装置

キャリパーアッセンブリ（パッドを除く）、ブレーキディスク、マスターシリンダー、ブレーキホース、スパーサーは市販状態のまま使用することとします。フロントブレーキは禁止されます。ブレーキパッド脱落防止ピンの変更は認められます。

●純正部品以外の使用が認められるものは以下の通りとします。

ステアリング、シート（カーボンファイバー材質は禁止）、チェーン、スプロケット（リア）、ゼッケンプレート、ボルト、ナット、ワッシャー、クリップ、ピン、スプリング、ワイヤー、ホース（ブレーキ以外）、チェーンガード、フューエルフィルター、エンジンマウント、（オフセットプレート、スライドマウントを含む）、ステー類（シート、カウル）、ペダル類（アクセル、ブレーキ）、カラー（シート、ホイール）、ベアリング類（ステアリング装置を除く）、キー類、ナックルカラー、ラバー類、ジョイントユニバーサル

テーパー付ステアリングボスの使用は可とします。

すべてのカーボンファイバー材質の部品の使用は禁止されます。

●その他の詳細は別表の細則表を参照してください。

◇YAMAHA カデットオープンクラス

シャシーは SLO 認定・JAF 登録・Mini 規定 CIK 公認シャシーに限られます。※P68 参照。また年式変更に伴う純正共用部品相互の交換は認められます。

●基本骨格

TRY カデットクラス同様といたします。

●リアアクスル装置およびその他等の装置

リアアクスルは各フレームメーカー純正市販部品に限ります（A社のシャシーにはA社のリアアクスルを使用）。また、磁気性の材質で直径30φmm以下、全長960mm（+10mm）以下のものとします。

※同一メーカーから発売されているオプションのリアアクスルの場合、パーツリストで品番が確認できれば使用可とします。

●外装品

メーカー純正外装品で改造、変更は禁止とします。但し、旧型外装品を新型に変更することは可とします。またカラーリングの変更は認められます。メーカー純正またはカデット用一般市販のリアプロテクションが必備となります。

●外装品とタイヤ位置規定

JAF 国内カート車両規則「ボディワーク」に依ります。

●ブレーキ装置

キャリパーアッセンブリ（パッドを除く）、ブレーキディスク、マスターシリンダー、ブレーキホース、スパーサーは市販状態のまま使用することとします。フロントブレーキは禁止されます。ブレーキパッドは純正以外の使用が認められます。ブレーキパッド脱落防止ピンの変更は認められます。

●その他の詳細は別表の細則表を参照してください。

◇YAMAHA TIA ジュニアクラス

●基本骨格

TIA 各モデルとします。

但し、年式変更に伴う純正共通部品相互の交換は認められます。寸法、形状、材質の変更は禁止されます。スタビライザー等の補助装置の追加は禁止されます。メインシートステー、シートサブステーの溶接、追加、位置変更は認められます。

●外装品

メーカー純正外装品で改造、変更は禁止とします。但し、旧型サイドボックスはこの限りではありません。カラーリングの変更は認められます。また、メーカー純正品のリアプロテクションが必備となります。

●外装品とタイヤ位置規定

外装品（カウル類）とタイヤ位置の寸法に関しては下記の通りとします。

前輪はカウル外装品の一番外端から1mm以上外に出ている、後輪はサイドボックスより1mm以上外に出ていると可とします。

但し、ウェットタイヤ装着時は除きます。JAF 規定の車体フロントパネル位置に関しては、適用外といたします。

●ステアリング装置

ステアリングは純正部品以外の使用が認められます。

●ブレーキ装置

キャリパーアッセンブリ（パッドを除く）、ブレーキディスク、マスターシリンダー、ブレーキホース、ブレーキハブ、スパーサーは TIA 各モデルとし、市販状態のまま使用することとします。フロントブレーキは禁止されます。ブレーキパッドは純正以外

の使用が認められます。ブレーキパッド脱落防止ピンの変更は認められます。

●リアアクスル装置およびホイール装置

リアアクスルはフリーライン製の次のいずれかのものに限られます。

30φmm の M タイプ (8150.06.04-M)

30φmm の K タイプ (8150.06.04-K)

40φmm の M タイプ (8150.06.08-M、8150.06.09-M、20.11425.06-M)

ホイールの改造、変更は禁止されアルミ材質以外のものの使用も禁止されます。リム幅は、フロントホイール 130mm (公差+1mm)。リアホイール 180mm (公差+1mm) までとします。ホイールハブの改造、変更は禁止され、ホイールハブはフリーライン製 5800.00.33・34・34-BL または 6200.00.10 とします。フロントホイールハブの使用は禁止されます。

●純正部品以外の使用が認められるものは以下の通りとします。

ステアリング、シート、チェーン、スプロケットハブ、スプロケット (リア)、ゼッケンプレート、ボルト、ナット、ワッシャー、クリップ、ピン、スプリング、ワイヤー、ホース (ブレーキ以外)、チェーンガード、フューエルフィルター、エンジンマウント (オフセットプレート、スライドマウントを含む)、ステアリング類 (シート、カウル)、ペダル類 (アクセル、ブレーキ)、カラー (シート、ホイール)、ベアリング類 (ステアリング装置を除く)、キー類、ナックルカラー、ラバー類、ジョイントユニバーサル、ブレーキパッド

テーパ付ステアリングボスの使用は可とします。

すべてのカーボンファイバー材質の部品の使用は禁止されます。

●その他の詳細は別表の細則表を参照してください。

◇YAMAHA TIA クラス

●基本骨格

TIA 各モデルとします。

但し、年式変更に伴う純正共通部品相互の交換は認められます。寸法、形状、材質の変更は禁止されます。スタビライザー等の補助装置の追加は禁止されます。メインシートステー、シートサブステーの溶接、追加、位置変更は認められます。

●外装品

一般市販品の範囲で変更自由。メーカー純正品または CIK 公認一般市販のリアプロテクションが必備となります。

●外装品とタイヤ位置規定

外装品 (カウル類) とタイヤ位置の寸法に関しては下記の通りとします。前輪はカウル外装品の一番外端から 1mm 以上外に出ている、後輪はサイドボックスより 1mm 以上外に出れば可とします。但し、ウェットタイヤ装着時は除きます。JAF 規定の車体フロントパネル位置に関しては、適用外といたします。また、メーカー純正品または CIK 公認一般市販品のリアプロテクションが必備となります。外装品の変更、カラーリングの変更は認められます。フロアパネルの変更、加工は認められます。リアおよびフロントバンパーのサイズ、形状および材質の変更は禁止されます。

●ステアリング装置

ステアリング装置は変更、加工自由とします。

●ブレーキ装置

キャリパーアッセンブリ (パッドを除く)、ブレーキディスク、マスターシリンダー、ブレーキホース、スペーサーは TIA 各モデルとし、市販状態のまま使用することとします。フロントブレーキは禁止されます。ブレーキパッドは純正以外の使用が認められます。ブレーキパッド脱落防止ピンの変更は認められます。

●リアアクスル装置およびホイール装置

リアアクスルはフリーライン製の次のいずれかのものに限られます。

30φmm の M タイプ (8150.06.04-M)

30φmm の K タイプ (8150.06.04-K)

40φmm の M タイプ (8150.06.08-M、8150.06.09-M、20.11425.06-M)

ホイールのリム幅はフロントホイール 130mm (公差+1mm)、リアホイール 180mm (公差+1mm) までとします。

●純正部品以外の使用が認められるものは以下の通りとします。

フロアパネル、ステアリング装置 (ステアリング、ステアリングベアリング、ステアリングコラム、タイロッド、ナックル、ジョイントユニバーサルを含む)、ブレーキハブ、ブレーキパッド、ホイール、ホイールハブ、スプロケットハブ、シート、チェーン、スプロケット、ゼッケンプレート、ボルト、ナット、ワッシャー、クリップ、ピン、スプリング、ワイヤー、ホース (ブレーキ以外)、スプロケットハブ、チェーンガード、フューエルフィルター、エンジンマウント (オフセットプレート、スライドマウントを含む)、ステアリング類 (シート、チャンパー、カウル)、ペダル類 (アクセル、ブレーキ)、カラーシート、ホイール、ベアリング類、キー類、ナックルカラー、ラバー類。

●その他の詳細は別表の細則表を参照してください。

◇YAMAHASS ジュニア・SS・レディス・スーパーSS・SSレジェンド・155SS クラス

シャシーは一般市販のものとし、メーカーは自由とします。フロントブレーキの装着は禁止されます。リアアクスルの最大直径は 50φmm とします。

- 外装品

一般市販品の範囲で変更自由。ただし、JAF 国内カート車両規則第 2 章「フロントバンパー」・「ボディワーク」に拠る。メーカー純正品または CIK 公認一般市販のリアプロテクションが必備となります。

- 外装品とタイヤ位置規定

JAF 国内カート車両規則「ボディワーク」に拠る。

- その他の詳細は別表の細則表を参照してください。

第 4 章 タイヤ

使用するタイヤのセット数は 1 大会につきドライ 1 セット・ウェット 1 セットとし、車両検査において登録封印を受けることとします。タイヤにバースト等が発生した場合は、技術委員長の許可を受けて当該の 1 本のみを交換することができます。ドライタイヤからウェットタイヤへの交換。また逆への交換は主催者が指示することがあります（主催者からドライ・ウェットフリーの宣言がなされる場合もあります）。

使用するタイヤはいかなる場合も一切の加工、ヒーティング、化学品の塗布は禁止されます。

ウェットとドライの組合せ使用は禁止されます。

- ドライタイヤ

- YAMAHA TRY カデット・カデットオープンクラス：ダンロップ SLJ・F3.6×10.0-5・R5.0×11.0-5

- YAMAHA TIA ジュニア・TIA・SS ジュニア・SS レジェンドクラス：ダンロップ SLFD・F10×4.5-5・R11×6.0-5

- YAMAHASS・レディス・スーパーSS・155SS クラス：ダンロップ SL22・F4.5/10.0-5・R7.1/11.0-5

- ウェットタイヤ

- 全クラス：ダンロップ W2・F10×4.5-5・R11×6.5-5

■ SLO 認定車両【YAMAHA カデットオープンクラス】(2025年1月1日現在)

メーカー	モデル	WB	チューブ	リアアックスル
ART	TS-05	950mm	28mm	30mm
Birel	TRY/TRY II	900mm	28mm	25mm
Birel	C28C	950mm	28mm	30mm
Birel	RK-28C	950mm	28mm	30mm
Birel	L28	950mm	28mm	30mm
Birel	MONZA ZC-28	950mm	28mm	30mm
Birel	TRY III	950mm	28mm	30mm
CRG	NEW AGE MK01/02	950mm	28mm	30mm
CRG	JUNIOR VK01	950mm	28mm	30mm
DR	MK01/02	950mm	28mm	30mm
CRG	mini/HERO	950mm	28mm	30mm
EXPRIT	ROCKY	950mm	28mm	30mm
EXPRIT	ROOKIE	950mm	28mm	30mm
FA KART	ROCKY	950mm	28mm	30mm
FA KART	ROOKIE	950mm	28mm	30mm
FK	MINI950	950mm	28mm	30mm
Gillard	MINI950	950mm	28mm	30mm
INTREPID	MAKY	950mm	28mm	30mm
KART CORSE	SUPERMINI	950mm	28mm	30mm※
KOSMIC	ROCKY	950mm	28mm	30mm
KOSMIC	ROOKIE	950mm	28mm	30mm
Mac Minarelli	MINI950	950mm	28mm	30mm※
MARENELLO	RS-III	950mm	28mm	30mm
SODIKART	MINI950	950mm	28mm	30mm
Spirit	SP C28C-J	950mm	28mm	30mm
Spirit	SP C28C	950mm	28mm	30mm
TECNO	MINI	950mm	28mm	30mm
TECNO	MINI II	950mm	28mm	30mm
TECNO	MINI III	950mm	28mm	30mm
TONY KART	ROCKY	950mm	28mm	30mm
TONY KART	ROOKIE	950mm	28mm	30mm
TOP KART	MINI KART FIK	950mm	28mm	30mm
Vanspeed	MINI950	950mm	28mm	30mm
WILD KART	MINI KART	950mm	28mm	30mm
WILD KART	MINI KART PT	950mm	28mm	30mm
Zanardi	MINI950	950mm	28mm	30mm
Zanardi	ZK1	950mm	28mm	30mm
ENERGY	STORM	950mm	28mm	30mm
TONY KART	ROCKY W	900mm	28mm	30mm
KOSMIC	ROCKY W	900mm	28mm	30mm
EXPRIT	ROCKY W	900mm	28mm	30mm
FA KART	ROCKY W	900mm	28mm	30mm
RICCIARDO	DR-C28	950mm	28mm	30mm
birelART	C28-S	950mm	28mm	30mm
CROC PROMOTION	MC-03J	950mm	28mm	30mm
TONY KART	NEOS	950mm	28mm	30mm
FA KART	NEOS	950mm	28mm	30mm

メーカー	モデル	WB	チューブ	リアアクセル
KOSMIC	NEOS	950mm	28mm	30mm
EXPRIT	NEOS	950mm	28mm	30mm
TECNO	TR28/SCOUT	950mm	28mm	30mm
PRAGA	MONSTER EVO	950mm	28mm	30mm
Tillotson	T4mini	950mm	28mm	30mm

注) ※印リアアクセルは 960 mm以下のものを使用

認定車両規定 (抜粋)

最大幅：120cm 以下

リアアクセル：30φmm 以下・磁気性の材質

ホイールベース：90cm～95cm

シャシーのチューブ径：28φmm 以下・磁気性の材質

シャシーの構成部品は製造者によってマークされ、分類されていなければならない。