

2013



総 則

1. Z-Challenge は、NISSAN FAIRLADY Z33、Z34 の一般オーナーが、健全にサーキットでスポーツ走行を楽しむことを目的に開催するものである。
2. 特に Z-Challenge に関わるパーツメーカー各社、ショップ各社、プロドライバーは、大会目的を理解し、一般オーナーが安全、且つ楽しめる雰囲気作りに取り組むことを義務づける。
3. 全てのドライバーは Z.C.A. ならびに Z-Challenge 参加ドライバー、周辺関係に対し、互いに相手方について中傷、誹謗あるいは名誉を傷つけ、もしくはそれに類する言動をしてはならない。

2013 Z-Challenge スポーティングレギュレーション

第1条 大会

大会名称は「Z-Challenge」とする。各大会は、本編 Z-Challenge スポーティングレギュレーション及びテクニカルレギュレーションに従って開催される。全ての参加者は、これらを遵守するとともに、各運営スタッフの指示に従う義務を負うものとする。

第2条 組織

各大会は Z-Challenge ASSOCIATION (Z.C.A) 統括のもと、開催される。

第3条 各大会のスケジュール及びレース距離、Final Stage 出場台数

1. 各大会のスケジュールは開催日程を参照のこと。

	開催日	大会名	内容	コース
1.	3月24日(日)	2013 SCCN SPING RACE MEETING in SODEGAURA	Stage 1	袖ヶ浦
2	6月9日(日)	2013 SCCN JUNE RACE MEETING in TSUKUBA	Stage 2	筑波
3	9月1日(日)	2013 もてぎチャンピオンカップレース第5戦*1	サーキットトライアル	もてぎ東
4	10月6日(日)	2013 SCCN OCTOBER RACE MEETING in TSUKUBA	Stage 3	筑波
5	11月17日(日)	2013 SCCN NOVEMBER RACE MEETING in TSUKUBA	Stage 4	筑波

*1：サーキットトライアルを実施、クラス毎の総合順位でポイントを与える。

*2：2013年のNISMO FESTIVALでZ-Challenge エキシビジョンレース開催の際には2012年、2013年のZ-Challenge シリーズへの参加状況を考慮し出場者選定を行う。(筑波1回、袖ヶ浦1回/年が最低参加条件)

2. 距離及び Final Stage 出場台数は、Z.C.A に委ねられる。

第4条 ドライバー参加資格

1. 全てのドライバーは Z-Challenge の大会趣旨に同意し、且つスポーツマンシップに則り、如何なる走行条件下においても車両を大切にドライブすることに長けた者でなければならない。
2. Z.C.A. は、申請されたドライバーの出走履歴により参加に相応しくないと判断した場合、これを拒否することができる。該当ドライバーを申請したチームは、これに従わなければならない。
3. Z-Challenge 開催中に Z.C.A. が、危険な走行行為を行ったと判断した際、Z.C.A. は当該ドライバーに対し即時走行中止を求めることができる。当該ドライバーならびにチーム関係者は、一切の抗議を行うことなく、速やかに Z.C.A. の指示に従わなければならない。
4. 全てのドライバーは4輪用レーシングスーツ(つなぎ、カート用スーツ等は禁止)、4輪用ヘルメット、グローブ、ドライビングシューズを着用すること。
危険防止の観点から、ウェア類はFIA 適合品、ロールゲージの装着を強く推奨する。
5. 危険防止の観点から、ヘッド&ネックサポートシステム(HANS等)の使用を強く推奨する。
6. 各 Stage の Attack、Final の走行は申請された同一のドライバーによって行われなくてはならない。ドライバーの交代は、いかな

る理由であっても出走は認められない。

RS-S クラス	有効な 2013JAF 国内競技運転者許可証 A 以上の所持者とする。シヨップ又はシヨップクラスにはシリーズポイントはない。
RS- 1 クラス	有効な 2013 JAF 国内競技運転者許可証 B クラス以上の所持者、あるいは国内いずれかのサーキットライセンス所持者。又は Z.C.A が認定するドライビングスクール修了者とする。
RS- 2 クラス	RS1 クラスに準ずる。
RS- 3 クラス	RS1 クラスに準ずる。
RS-A クラス	RS1 クラスに準ずる。

7. オーナードライバー以外が乗車する場合は、全て RS-S クラスへのエントリーを強く推奨。また、全日本格式のモータースポーツ戦、S 耐で各クラス入賞したドライバーはすべて RS-S クラスでのエントリーとなる。
8. RS-S に参加するドライバーは Z-CHALLENGE の精神に則り、ZCA と共に一般参加者の指導する立場に立ち、Z-CHALLENGE エントリーの模範となること。
9. Z-CHALLENGE 参加資格を得るためのドライビングスクール
中上級者向け : MASAMI MEETING
入門・中級者向け : ARD ドライビングスクール
入門向け : 大森ファクトリーサーキットレクチャー
10. Z.C.A. が認めるドライバー

第 5 条 参加車両資格

1. 参加車両は別項のテクニカルレギュレーションに合致した車両でなくてはならない。NISSAN FAIRLADY Z (Z33 及び Z34) で 2013 Z-Challenge テクニカルレギュレーションで認められた範囲内でモディファイされた車両。
2. ホワイトボディーから製作された車両での参加は禁止される。
3. 各参加車両のクラス編入の最終判断は、Z.C.A. により行われる。シリーズ途中であっても Z.C.A. からクラス替えの指示を受けた場合、当該ドライバーならびにチーム関係者は、一切の抗議を行うことなく、速やかに Z.C.A. の指示に従わなければならない。

第 6 条 広告スペース、ゼッケンおよびプログラムの表示

参加者は Z-Challenge 開催中、下記の規則を遵守しなければならない。

1. 広告スペースの提供
 - ① 走行クラスのステッカーを車体に貼り付けのこと：
サイズ 100mm × 80mm
 - ② Z.C.A. にて指示したイベント協賛スポンサーロゴシートを車体に貼り付けのこと
2. ゼッケン
 - ① 各参加車両のゼッケン No. は、Z.C.A. にて決定する。
 - ② ゼッケンベースのサイズは A3 サイズ (297mm × 420mm) 以上とする。
 - ③ 全ての参加者は年間を通じて使用するゼッケン No. を事前に申請することができる。但し、希望通りのゼッケン No. とならない場合もある。年間を通じて使用するゼッケンが登録できた場合は、ゼッケンを各自で準備すること。その際、ゼッケン No. は確実に認識 (視認：大きさ) できるものとし、Z.C.A. が認識し難いと判断した場合、Z.C.A. は当該ドライバーに対しゼッケンの変更を求める

ことが出来る。当該ドライバーならびにチーム関係者は、一切の抗議を行うことなく、速やかに Z.C.A. の指示に従わなければならない。

- ④ゼッケン No. 貼付位置は左右ドアに各 1 枚とボンネットにコントロールタワーから視認出来る位置に 1 枚、計 3 枚を貼付すること。
- ⑤ゼッケン及びフロントガラスのシール類は、サーキットを出て帰る際には外すこと。これらが、守られない場合、Z.C.A. は次の参加を拒否する場合は有る。

第 7 条 タイヤ使用本数制限等

1. タイヤの安全使用限界

タイヤの使用磨耗限界点は、いついかなる場合であっても (Final Stage 終了時点まで) スリップライン (1.6mm) を超えて使用してはならない。スリップラインの計測点はタイヤ中央部分とする。

2. Attack Stage・Final Stage を通じて使用できるタイヤの本数は 4 本 (1 セット) とする。
3. タイヤに対して、Z.C.A. 車検員によりマーキングが施される。Attack Stage・Final Stage を通して、そのタイヤを使用すること。
4. タイヤマーキング後の組み換えは禁止される。
5. タイヤのウォームアップ (タイヤウォーマー)、クールダウン、溶剤塗布などは禁止される。
6. タイヤに対する意図的な削りを含む一切の加工は禁止される。
7. 但し、タイヤバースト等、やむを得ない理由でタイヤ交換が必要となった場合は、事前に Z.C.A. の許可を得た上で、追加のタイヤ使用が許される。またその場合、再び Z.C.A. 車検員によりタイヤマーキングを受けなければならない。

第 8 条 車両検査及び再車両検査における検査・失格

当該大会の車両検査において、失格裁定が下った場合は当該大会までの全シリーズポイントを剥奪する。

第 9 条 参加申込

各大会への参加は申込期間内に、所定の手続きに従って Z.C.A. 宛に参加申込をおこなわなければならない。参加申込書の提出、参加料の入金を以って参加申込成立とする。

1. ホームページから参加申込書兼誓約書、車両規則をダウンロードすることができる。また参加ショップ、協力ショップの店頭でも参加申込書兼誓約書、車両規則を入手することができる。
2. 各書類に必要事項を記入の上、Z.C.A. に郵送のこと。参加申込締切当日の消印のものまでを有効とする。
3. 参加料の入金

①現金書留に参加料・参加申込書を同封の上、Z.C.A. 宛に郵送のこと。

〒 105-0001 東京都港区虎ノ門 3-2-2-9F SCCN 内 Z.C.A. 宛

電話 03-6829-1190 FAX 03-3436-5760

②銀行振り込みの場合は、下記口座へ振り込む。

銀行名 : りそな銀行

支店名 : 大森支店

口座名義 : 株式会社 エヌ・スポーツ

普通口座 : No. 0138161

第10条 参加料及び保険

1. 参加料 (消費税込)
全クラス (筑波&袖ヶ浦) ¥28,000円 (税込)
(もてぎ) ¥27,000円 (税込) + ¥3,000円 (もてぎ保険)
2. 保険 ドライバー1名につき ¥2,000円 (初回のみ)
ピットクルー1名につき ¥2,000円 (年間【4/1～翌年3/31まで】通して同じ方の場合はお得です。)
この保険は、保険手続きに時間を要する場合がありますので、早めに参加して下さい。また、Z-Challengeに参加する初回に支払って頂きます。さらに、SCCNのイベント開催日に適用されます。Z-Challengeに参加するドライバーはこの保険に未加入の場合は、走行できません(プロドライバーは加入出来ません。)。保険の適用期間はその年の4月1日～翌年3月31日まで

第11条 組分け (参加台数)

1. 参加希望台数が、当初の予定より多い場合、以下の順で参加者を絞る場合がある。
 - 1) Attack Stageの参加希望台数が予定台数にない場合は1クラスで行う。
 - 2) Attack Stage台数が、筑波で30台予定対し、31台目～になった場合
 - ① RS-Sの参加者分を他のクラスへ (例：2つのショップが参加希望の場合2台分の他へ)
 - ②参加費入金順、FAXの方はタイムスタンプによる。なお、現金書留の方は、郵送後、電話にて送った旨を事務局宛に連絡した時間を受付時間とする。連絡ない場合は、無効となる場合がある。
 - ③これらに疑義が生じた場合は、Z.C.A.が最終決定を行う。
2. 参加台数がFinal Stage出走台数より多い場合は組み分けを実施する場合がある。
 - 1) Attack Stageのクラス分けは、前大会のFinal Stage結果によりタイム順に並び替え、上位よりA組に、下位をB組に分ける。
 - 2) 第1戦目の場合は、各クラスを可能な限り1/2ずつになるように組み分けを行う。
 - 3) 第2戦目からの新規参加者は、全てAttack StageB組での参加となる。

第12条 Attack Stage

1. Attack Stage時間枠内で車検に合格した車両での走行タイムを計測し、タイム順に並び替える。
2. 何らかのトラブルでAttack Stageに出走できなかった場合、そのFinal Stageの走行は認められない。但し、Z.C.A.の判断によりピットまたは最後尾からのスタートを許可する場合もある。
3. 組み分けにより走行した場合は、A組、B組の総合で上位より、改めてFinal Stageの組み分けをA組、B組に組み分けする。
出走台数が、各サーキットの出走可能台数より少ない場合は、そのままとする。但し、参加台数が各サーキットの出走台数×2-4台以上の場合はこの限りではない。
出走可能台数より多い場合： A組は、参加台数の1/2 (小数

点は切り上げ)から2台分を引いた台数とする。2台分は、B組のFinal Stageの1位、2位の車両がグリッドに付くことが出来る。

B組は、残りの参加台数とする。B組のFinal Stageで1位、2位になった車両は、A組の最終グリッド2台分で参加することが出来る。

例：筑波サーキット(30台出走可能)の場合

例1) 30台までは組み分け無し

例2) 30台～39台は1組での走行のため、9台参加できない場合もある。

例3) 40台～以上、2組で行う場合は

Attack Stage：A組は1～20番目。B組は21～40番目。

Final Stage：A組は1～18番目。B組は19～40番目。

B組の1位、2位はA組のFinal Stageに参加できる。

第13条 Final Stage

1. スタート方式はスタンディングスタートとする。
2. 周回数は各クラス5～8周とする。但し、Z.C.A.の判断により走行周回数を変更する場合がある。
3. ドライバーによる故意のブロック、接触などのラフドライビングはZ.C.A.の判断により失格となる場合がある。
4. Z.C.A.がAttack Stage・Final Stageを通して、天候状態等により安全が確保できないと判断した場合、走行を中止する場合がある。
5. Attack及びFinalレース中、終了後、ピットから出た車両は、オフィシャルの許可が出るまで、車両に触れてはならない。

第14条 サーキットトライアル

1. ピットレーンより1台ずつが、コースインし、規定の時間内でベストタイムを競うこと。
2. 最低走行時間は、1回20分以上。
3. 1回のみ場合は、各クラスのベストタイム順、2回走行の場合は、各クラスの1回目、2回目の総合でベストタイム順とし、その順位によりポイントを与える。
4. 2回走行の際に、1回目又は2回目だけの走行の場合はその回のタイムのみが有効とされる。
5. 1回目、2回目の走行時間内にパドックへ出た車両は、その回の以降出走できない。

第15条 ドライバーとの通信手段

1. ドライバー、ピットクルー、チーム間での通信手段に無線機(携帯電話を含み)の使用は禁止する。

第16条 ペナルティ(サーキットにおけるドライブ行為の規律)

ドライバーは、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。規則に違反し危険行為と判定されたドライバーは、当該Stageでの罰則とは別に、Z.C.A.からも下記の通り罰せられる場合がある。

- 16.1) 各Stageにおいて、オフィシャルから規則違反または、危険行為と判定され、ペナルティ(訓戒を含む)を課せられたドライバーは、当該シリーズエントラントに公示される場合がある。

ペナルティの軽重により、参加資格からシリーズポイント削減まで適用される場合がある。

- ① Stage 期間中いかなる場合においても、「危険なドライブ行為」を行ってはならない。本条項の「危険なドライブ行為」とは、上級者が初心者に対し故意あるいは強引に以下行為を行ったと ZCA が看做したとき
 - 1) 故意に衝突を起こしたもの
 - 2) 故意に他のドライバーのコースアウトを強いるもの
 - 3) 上位者で他のドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの
 - 4) 追い越しの最中に他のドライバーを故意に妨害するもの
その行為が危険と判定された場合は、厳しく罰せられる。
- ② すべてのドライバーは、FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項に基づいた信号指示内容に精通し、同付則 L 項の第 4 章サーキットにおけるドライブ行為の規律に従わなければならない。
- ③ Z-Challenge では、FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項、同付則 L 項を Stage (Attack, Final) での運転に関する安全と危険行為・違反等を審議・審査する上での規則とする。

※ FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項…………… 169

<http://www.jaf.or.jp/msports/rules/image/rules1-2.pdf>

※ FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項

http://www.jaf.or.jp/msports/rules/image/fiaMS_reg-h_ja.pdf

第 17 条 シリーズポイント

1. 各大会のシリーズポイント

1) 全クラス (RS-5 除く) :

- ① 毎戦ごとに Final Stage 結果の上位 8 位までのドライバーに対して下記のポイントを与える
- ② もてぎのサーキットトライアルは、各クラスの総合結果により下記のポイントを与える。また、総合結果に順位が付いた者には、出走ポイントとして 2 ポイントを与える。
- ③ シリーズ終了後、合計獲得ポイントの多い順に第 6 位までを決定するが、各クラスの最大参加台数が 11 台以下の場合、1 / 2 以下までの得点獲得者に対し、シリーズ賞を与える。

1 台～3 台以下	1 位のみ	8 台～9 台以下	4 位まで
4 台～5 台以下	2 位まで	10 台～11 台以下	5 位まで
6 台～7 台以下	3 位まで	12 台以上	6 位まで

ポイント換算表

順位	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位
ポイント	10	8	6	5	4	3	2	1

2) ポイントの配分

- ① A 組よりポイントを各クラス毎に配分し、B 組にまたがる場合は B 組の上位へ配分する。
- ② A 組にポイント配分する人がいない場合は、B 組の上位から配分する。
- ③ もてぎに関しては、特別ポイント (上記②) を与える。

2. 同順位の決定

各シリーズポイントにおいて同ポイントの順位決定方法

- Final Stage 1位の獲得回数の多い者が上位
- Final Stage 2位の獲得回数の多い者が上位
- Final Stage 3位の獲得回数の多い者が上位
- 参戦数の多い者が上位
- 最終の順位が上位の者
- 上記いずれの決定方法に於いて順位が定まらない場合、Z.C.A.の判断により決定され、その決定内容に関し、全てのZ-Challenge関係者は、一切の異議申し立てを行わず、従うものとする。

第18条 本スポーティングレギュレーションに記載されていない事項
本スポーティングレギュレーション、テクニカルレギュレーションに記載
無き事項については、Z.C.A.による通知により示される。

以 上

総則

- 1) 本規則は Z-Challenge に参加するすべての参加者、車両製作に適用され、特に車両の安全確保を目的に定めることとする。
- 2) 全ての車両は、Z-Challenge テクニカルレギュレーションに準拠しなければならない。
- 3) 本編 Z-Challenge テクニカルレギュレーションに記載されていない事項に関し、モディファイを加えてはならない。

【定義】

- 1) 標準品 : 日産自動車が出当車両の型式別に予め装着、搭載する部品、あるいは補修部品として設定する部品の総称として「標準品」という。
- 2) 日産純正品 : 日産自動車が発売した当該車両を含む全ての車両に対し、予め装着、搭載する部品、あるいは補修部品として設定する部品の総称として「日産純正品」という。
- 3) 車 検 : 「車検」とは国土交通省が法規適合検査を行う一般的な車検を言う。
- 4) Z.C.A. 車検 : 「Z.C.A. 車検」とは、Z.C.A. による Z-Challenge テクニカルレギュレーション適合検査を行う車検を言う。

第 1 条 車両

車両名称	形式
RS-5クラス	UA/CBA-Z33、380RS、CBA-Z34、Ver NISMO(Z34)
RS-1クラス	UA/CBA-Z33、380RS、CBA-Z34、Ver NISMO(Z34)
RS-2クラス	UA/CBA-Z33、HZ33※1
RS-3クラス	UA/CBA-Z33、HZ33※1、Ver NISMO(2008/5/7)
RS-Aクラス	オートマクラス(本年度はRS-1～RS-3までの規則を網羅した1クラスで開催)※2

※1 但し HZ33 で参加の場合は 4 点式以上のロールバーの装着、フルフェイスタイプヘルメットの着用が義務付けられる。

※2 RS-A クラスへのエントリーは、参加車両のメンテナンスショップを通じてエントリーすること。

第 2 条 車検

1. 全ての参加車両は、Z-Challenge (Stage、サーキットトライアル、走行会等の全てを含む) 開催当日において車検を取得していなければならない。

第 3 条 車両の外観

1. 著しく生産仕様と異なる外観であること。又、著しい損傷なきこと。
2. 各パーツは強固に装着されていること。
3. 道路交通法に合致した寸法、角 R を厳守しなければならない。

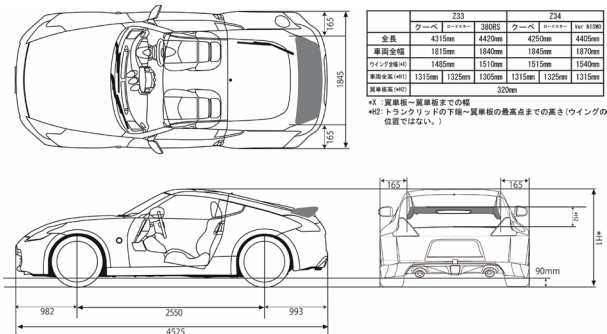
第 4 条 ボディ

1. ロールバー
 - ・国内競技車両規則に沿った 6 点式以上のボルト止め式ロールバーの装着を強く推奨する。
 - ・但し HZ33 で参加の場合は最低 4 点式以上のロールバーの装着、フルフェイスタイプヘルメットの着用が義務付けられる。

- ・溶接式ロールバーの装着は禁止する。
2. ボディ加工の制限
- ・下記項目以外のボディ加工は一切を禁止する。
 - ①ホイールアーチのフランジ部はタイヤとの接触を避けることを目的とした内側への折り曲げは許される。合成樹脂の場合、その部分を最小限切除することができる。
 - ②ロールバー、消火器、シートベルト取り付けのための必要最小限のボディ加工は認められる。
 - ③リヤゲートへのリアスポイラー又はウイング取り付け穴加工は認められる。
3. 左右ドア
- ・標準品を無加工で使用すること。但し、エアロドアミラーの取り付け穴加工は認められる。
4. 内張り
- ・日産自動車の標準品を使用すること。
5. 灯火類
- ・全ての灯火類（前照灯 / 尾灯 / 制動灯 / 方向指示灯 / ワイパー）は正常に作動しなければならない。
 - ・前照灯および尾灯は外観を標準品と同等とするが、使用する光源などは自由する。
6. エアロパーツ
- すべてのエアロパーツは以下の規定内にて製作することとし、また強固に装着されていなければならない。

取付箇所	規 定	
	RS-Sクラス	RS-1、RS-2、RS-3、RS-Aクラス
フロント	フロントオーバーハングで982mm以内	
リヤ	リヤオーバーハングで993mm以内	
フロアパネル	前軸より前方及び後軸より後方に取り付けることは可能。但し、前後共にエアロバンパーの最外側に沿わせる事。前軸と後軸の間にフラットな面を取り付けはならない。	
ドアミラー	エアロドアミラーを取り付ける場合、車両の両側に有効に取り付けられていなければならない。又、最低90cm ² の反射面積を有していなければならない。	
カナード	法規に準じ、フロントバンパーフェイス一体式のカナードのみ使用が認められる。但し、寸法、Rは仕様図の範囲を超える場合は、使用を禁止する。 注) 現状、カナードに対する国の法規運用が徹底されていないため、陸運局により法規適用判断が異なりますが、Z.C.A.としては法規に準ずること、参加車両の公平性を確保するため、如何なる形状であれ、フロントバンパーフェイスに後付け(別体式)のカナードの使用を禁止する。	
リヤスポイラー 又は ウイング	①車の最も外側から165mm以上内側にあること。または翼端板とボディの隙間が最短部で20mm以下であること ②バックドア下端から320mm以内(最高点は、翼単板の上面又はウイングの先端の高いところをいい、バックドアの下端～最高点までの寸法とする。) ③全ての角部のRが2.5R以上であること (参考図(図はZ34)を参照のこと)	

(参考図)



第5条 シャシー

1. サスペンション

最低地上高は、90mm 以上でなくてはならない。サスペンションレイアウトの変更は禁止する。

2. サスペンションメンバー

サスペンションメンバーの加工は禁止する。サスペンションメンバースペーサーの装着は許される。

3. サスペンションリンクとブッシュ

クラス	規定
RS-5	①フロントアッパーリンクを除く全てのリンク、アーム類は標準品を無加工で使用すること。 ②強化ブッシュへの入れ替えは認められるが、ポロボールへの入れ替えは禁止する。
RS-1,RS-2 RS-3,RS-A	リンク、アーム類のピロボール化を認める。

4. フロントバンパーリンフォースメントについては、全参加者の安全確保により、原則として取り外さないこと。

第6条 ブレーキ

1. カーボンファイバー製ブレーキロータは禁止する。

2. ブレーキロータ径は最大Φ 390 までとする。

3. キャリパーピストンは6ポッドまでとする。

第7条 消火装置 消火系統

すべての車両は手動消火装置を装備することが義務付けられる。自動消火装置は禁止する。

手動消火装置とは消火装置単体をドライバーなどが取り外して消火を行うための装置をいう。

1. 取り付け : ・消火装置の取り付けはクラッシュ時の減速度がいかなる方向に加えられても耐えられるように取り付けなければならない。基本として、消火器の取り付け場所は助手席足下に装着しなければならない。

2. 検査 : ・消火器の形式、その他容量および総重量を容器に明記しなければならない。又、製造者が定めた有効年数、耐久年数を超えて使用することはできない。
・外部に損傷がある場合、その容器は交換しなければならない。

3. 仕様 : ・薬剤重量0.6Kg以上の自動車専用消火装置であること。

第8条 トランスミッション

トランスミッションは、標準品を使用すること。

第9条 ホイール

1. ホイールサイズは、前後とも最大19インチまでとする。

2. 一般的に市販されているJWLもしくはVIAマークの付いたものを使用しなければならない。

3. センターロック式ホイールの仕様は禁止する。

第10条 タイヤ

1. Sタイヤを除く一般市販ラジアルタイヤを装着しなければならない。
2. タイヤサイズは、前後ともに最大幅275までとする。
3. コンプリートホイール（タイヤとホイール）のセンターより上方はホイールアーチにより効果的に覆われていなければならない。

第11条 最低重量制限

1. 最低重量 1,500kgを下回ってはならない。最低重量とはドライバー重量（装備込）を含むものとする。
2. この重量は出走可能状態で、各種潤滑油、冷却水を満たし、燃料とドライバー（装備込）を含むものとする。大会中はいかなる時でも最低重量を下回ってはならない。
3. 計量時のガソリン量は問わない
4. 規定の重量を下回った場合は失格とする。
5. Attack、Final後の車両重量計測が実施される場合、ピットから出た車両は車検場で重量計測が終わるまでの間、オフィシャル以外の者が車両に触れてはならない。

第12条 エンジン

1. 標準品を使用しなければならない。
2. 過給器の装着は禁止する。
3. ナイトロオキシサイド（亜酸化窒素）などの使用および、その装置を搭載することを禁止する。
4. エンジンマウントの位置の変更は禁止する。
5. 最大排気量は以下の通りとする。

クラス	規定
RS-5,RS-1 (Z34,380RS 含む) , RS-A	出荷時と同じ排気量までに準ずる。
RS-2,RS-3、RS-A	規定排気量（標準品0.2 O/Sピストン使用時） 3,512cc 以下

6. スロットルは、当該車両の標準品と同数の日産純正品を無加工で使用しなくてはならない。
7. インテークコレクターは以下、要領に従うこと。

クラス	規定
RS-5,RS-1	① 380RSを除き、インテークコレクター内の加工が認められる。
RS-2 (380RSは除く) RS-A	② インテークコレクター外側の加工は、スロットル取り付けを目的とした最小限の加工に限り認められる。
RS-3、RS-A	標準品を無加工で使用しなければならない。

8. エンジン本体に関わる交換及び加工については、以下要領に従うこと。

- : 交換及び加工が認められる。
- △ : カムシャフト交換に伴う、交換、加工が認められる。
- × : 交換及び加工は認められない。

クラス	カムシャフト	バルブ	バルブ スプリング	ピストン	燃焼室	ブロック	コネクタ	クランク
RS-5	○	○	○	○	○	○	○	○
RS-1	○	○	○	○	○	○	○	○
RS-2	△	△	△	△	○	△	×	×
RS-3	×	×	×	×	×	×	×	×
RS-A	本年度はRS-1～RS-3の内容を全て網羅した1つのクラスで行う。							

第13条 オイルキャッチタンク

- すべての車両はエンジンオイルキャッチタンクを使用しなければならない。
- 取り付けに際しては強固に固定されていなければならない。

第14条 燃料タンク

- 各 Z33/Z34 純正燃料タンクを使用すること。また、コレクタータンクの装着、使用は禁止する。

第15条 排気系

1. リヤ部分に消音器を備え、且つ後方排気タイプでなければならない。又、排気ガスは排気系の末端からのみ排出することが許される。シャーシ部分を排気ガス排出のために使用することは認められない。
2. キャタライザーの装着を義務付ける。

クラス	規定
RS-S,RS-1 RS-2 RS-A	両バンクに下記 Z.C.A. 認可キャタライザーが接続されていなければならない。キャタライザーは常に機能し、それぞれのバンクの全ての排気ガスを通過させなければならない。
RS-3, RS-A	UA-Z33 のみ下記認可純正外キャタライザーへの交換が許される。 UA-Z33 以降の車両は純正キャタライザーを交換してはならない。

3. Z.C.A. 認可キャタライザー

- 当該車両の標準品
- 一般に市販される車検対応スポーツキャタライザー
※一般に市販される車検対応スポーツキャタライザーを使用する場合は、Z.C.A. 車検時にキャタライザーの排気ガス検査証明書のコピーを Z-Challenge 車検員に提示しなければならない。排気ガス検査証明書のコピーは、同一型式車両のみ適用とされる。

4. 排気音量

排気音量は各サーキットで規定が異なるため、そのサーキットの基準に合わせること。

筑波サーキット 96b 以下（排気管開口部より、0.5m 離れた外側 45° にマイクロホンを設置し、標準品位における最大出力回転数の 75% で測定します。）

袖ヶ浦フォレスト
レースウェイ 95 b 以下（マフラー出口、後方 1 m、高さ 1 m。全回転域に於いて）

第16条 牽引フック

1. 車両の前後に牽引フック（牽引用穴あきブラケット）を装着しなければならない。
2. 牽引フックは、その取り付け部も含めて車両を牽引して移動するために必要十分な強度を有していなければならない。
3. 牽引フックの仕様は下記要件を満たしていなければならない。
 - 素材はスチール製であること。
 - 最小内径が 50 mm 以上確保されていること。
 - 内径の各部分は R（丸み）を付けて滑らかにすること。
 - 黄色、オレンジ色、或いは赤色に塗装されていること。

4. 可倒式牽引フック又はスリング式の物の使用を強く推奨する。
共に色は黄色、オレンジ色、或いは赤色に塗装または着色されたものであること。

第17条 ウィンドウ

- ・ウィンドウガラスの変更は認められない。(アクリルウィンドウの使用は禁止する。)

第18条 内装

- ・前席に2座席を確保し、又すべての内装装備を完備すること。但し、ロールバー・シートベルト取り付けのための最小限の加工切除は認められる。

第19条 エアコン装着の義務

- ・エアコン作動に足る装備を装着しなければならない。この装備には室内操作コントロールパネルも含まれる。但し、HRエンジン搭載車以外の車両については、コンプレッサーベルトの取り外しは認められる。

第20条 後方視界

- ・1つのルームミラー及び2つのサイドミラーを装着しなければならない。

第21条 シートベルト

- ・運転席側に4点式以上のシートベルトを装着しなければならない。また、取り付けに際しては十分な強度を確保すること。外観上、傷などが無いこと。
- ・シートベルトの幅は3インチ以上推奨とする。但しバックルはクイックリリースシステムタイプのものを使用すること。
- ・FIA公認のタグが付いている物は有効期限内のシートベルト(フォーミュラ用は使用できない。)を使用することを推奨する。

以 上

シートベルト取り付け部改造要領

①ストラップ右側部

- ・純正のシートベルト取付部にアイボルトを取り付け。



②ストラップ左側部

- ・シートベルトアダプター（L字ステー）をシートレール取り付けボルトにてシーレールと共締め。



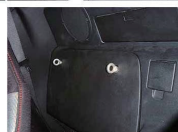
③肩ストラップ部

(他車参考写真→)

ウーハー取り付けパネルに、取り付け穴を開け、裏面にストレスプレート（ナット付）、前面に補強ワッシャーを溶接。溶接時は、アイボルトを仮組みしてアイボルトの向きを調整（パネルの面を調整）して溶接。



ウーハー取り付けパネルのボディパネルへの取り付け強度を増すため、ボディパネルのウェルドナット (M6) がある部分に、追加パネルを溶接し、ボルトで追加固定。ロングタイプのアイボルトとカラーを使用して、内張りからリング部のみ出るように取り付け。



使用部品

NISMO 使用品

他市販品

シートベルトアダプター JURAN ブランド、t=3.5

ロングアイボルト WILLANS(FET)

TAKATA など

ストレスプレート WILLANS(FET)

TAKATA など

ワッシャー

日産純正 55482-60U10 φ 55、t=5.0、内径拡大加工

カラー

製作、RH；L=28、LH；L=25

無し

Z33 消火器取付要領

火器固定プレート製作

消火器を固定するためのスチールプレートを製作する。スチールプレートの車体への取り付けは、助手席シートレール固定ボルト (2本) を使用する。

固定ボルトを締め付けると、スチールプレートが車体に押し付けられるように、スチールプレートの折り曲げ角度を決める



②消火器ブラケット取付

- ・消火器固定プレートに、ボルトナットで固定する。(2ヶ所)

③消火器固定プレート取付

- ・助手席シートレール固定ボルト (2本) を使用し、シートレールと共締めする。

④消火器取付

- ・消火器ブラケットに、消火器をはめ込み固定する。



第4章 サーキットにおけるドライブ行為の規律

1. 信号の遵守

国際モータースポーツ競技規則付則H項第4、5および6項に詳述される指示内容は、ドライブ行為に関する本規律の一部とみなされる。全てのドライバーは、十分にこれらに精通していなければならない。

2. 追い越し

- a) レース中、走路上に他の車両がない場合には当該走路の幅員の全部を使用することができる。ただし、その車両が直線上で一時的もしくは継続的に違い車両によって追い付かれた時に、そのドライバーは、直ちに一方の側に車両を引き寄せて他の車両に対し優先権を与えるものとする。
- b) 追い迫られている車両のドライバーが、そのバックミラーを十分に使用していないと思われる場合には、旗信号委員は、他の競技者がその者を追い越そうとしていることを知らせるために、青旗を振って警告する。
青旗を無視したドライバーには、審査委員により罰則が課されることがある。
組織的または反復的な違反に対しては、その違反者をレースから失格とすることができる。
- c) カーブならびに、その入口および出口地帯では、ドライバーが望むいかなる方法によっても走路の範囲内でこれを通り抜けることができる。追い越しは、その瞬間の可能性に応じて、左右のいずれの側で行ってもよい。
ただし、唐突な進路変更、1回以上の進路変更、カーブの内側もしくは外側に向かって故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為は厳重に禁止され、かつ違反の重大匪および反復度に応じて罰金からレースからの失格までの罰則が課せられることとする。故意でなくとも、危険な走行を反復する場合はレースから失格としてよい。
- d) 共通の利害をもつ、もたないにかかわらず、1名もしくは複数のドライバーによって妨害的行為を行うことは禁止される。複数の車両が執拗に並行して走行することや、扇形の配置を取ることは追い越しを行おうとしている他の車両がない場合にのみ認められる。それ以外の場合には青旗が表示されることとする。
- e) 青旗を無視することに対し課せられる罰則は走路の一部を妨害するドライバーに対しても適用され、かつ、組織的な妨害の場合には更に厳重なものとし、罰金からレースからの失格の範囲にわたるものとする。他の競技者の追い越しをm止するために走路の一方の例から他方の側にと様振り走行するドライバーに対しても同様の罰則が適用されるものとする。
- f) 重大な過誤を繰り返したり、あるいは車両に対するコントロールの欠如（走行から離脱するような）が見受けられるときは、当該ドライバーを失格とできる。
- g) レース中においてはドライバーはレース走路のみを使用するものとする。

3. レース中における車両の停止

- a) レースを放棄する車両のドライバーは、直ちにその意志についての合図を行うものとし、かつ、その行動が安全に、また脱出地点の近くで行われるように確保する責任を有するものとする。
- b) ドライバーがやむを得ず何らかの理由により、自己の車両を停止させなければならない場合には、その車両がそこにあることが危険とならないよう、あるいはレースの通常の走行を阻害しないよう、速やかに走洛外に移動させることとする。
ドライバー自身がその車両を危険となるような場所から移動させることができない場合、そのドライバーを援助することはコース委員もしくはその他の競技役員の義務とする。この場合、ドライバーがいかなる外部からの援助も得ずに自己の車両を再始動させることに成功し、いかなる規則違反もせず、かつ車両を安全な場所に移行したことによって利益を受けることなくレースに復帰すれば、そのドライバーはレースから失格とされることはない。
- c) 走路で実行されるいかなる修理も、ドライバー自身により卓識されている工具および部品を用いてのみ、行ってよい。
- d) 走路自体の上で行う燃料補給は禁止され、これを行えば直ちにレースから失格とされる。
- e) ドライバー自身以外一例外的に担当の競技役員以外は一停車している車両に触れることは認められず、これに違反すれば直ちにレースより失格とされる。
- f) 走路に沿って車両を押ししたり、フィニッシュラインを手押しで越えることは認められず、これに違反すれば直ちに失格となる。
- g) 理由もしくは時間のいかなるを問わずに、そのドライバーがサーキット上に、一時的であっても車両を放置した場合、レースを放棄したとみなされる。

信号旗

1. フラッグタワーにて使用される信号旗



a) 国旗

(通常)レーススタートに使用。



b) 赤旗

レース競技の中止。ドライバーは直ちに速度を落とし、赤旗ラインに進行すること。必要に応じ停車できる態勢をとること。追い越し禁止。



c) 黒と白のチェッカー旗

競技終了。



d) 黒旗

車両ナンバー(ゼッケン)と共に提示。該当車のドライバーは、直ちにピットレーンに進入し、オフィシャルの指示を受けること。



e) オレンジ色の形(直径40 cm)のある黒旗

車両ナンバー(ゼッケン)と共に提示。車両に機械的欠陥が生じている。提示を受けたドライバーは、直ちに自己のピットに停車し車両の安全を確認すること。



f) 黒と白に斜めに2分割された旗

車両ナンバー(ゼッケン)と共に提示。スポーツ精神に反する行為をしたドライバーに対し警告。1度だけ表示される。

2. コースポスト(オブザーベーションポスト)で使用される信号旗



a) 黄旗 1本

トラックわき、あるいはトラック上に危険箇所あり。速度を落とせ。追い越し禁止。



b) 黄旗 2本

トラックわき、あるいはトラック上に非常に危険な箇所あり。直ちに速度を落とせ。追い越し禁止。



c) SC ボード

セーフティカーを導入する場合、各ポストにて黄旗1本と共に提示される。速度を落とすつ、隊列に並ぶ。追い越し禁止。



d) 緑旗

トラックが走行可能(クリア)である。黄旗表示が必要となった事故現場の直後のポストで提示される。



e) 赤の縦縞のある黄旗

路面が滑りやすい。



f) 赤旗

レース競技の中止。ドライバーは直ちに速度を落とし、赤旗ラインに進行すること。必要に応じ停車できる態勢をとること。追い越し禁止。



g) 青旗

自車より早い他の車両が接近し追い越しを行おうとしている。



h) 白旗

トラック区間に低速走行車両がある。

