

2016



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。

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.	5月 22日(日)	2016 SCCN MAY RACE MEETING in TSUKUBA	Stage 1	筑波
2	10月 23日(日)	2016 SCCN OCTOBER RACE MEETING in SODEGAURA	Stage 2	袖ヶ浦
3	11月 20日(日)	2016 SCCN NOVEMBER RACE MEETING in TSUKUBA	Stage 3	筑波

- 1 : 2016年のNISMO FESTIVALでZ-Challengeエキシビジョンレース開催の際には
本年度のZ-Challengeシリーズへの参加状況を考慮し出場者選定を行う。
- 2 : 走行マナーやチームのサポートの状況に応じてペナルティが課せられる。

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. 全てのドライバーはZ-Challengeの大会当日において、車両およびドライバー本人が正常な走行に適さないと自覚した場合、自らZ.C.A.に申告すること。

また、ドライバー本人から申告がない場合においても、Z.C.A.が正常な走行に適さないと判断した時、Z.C.A.は出走を拒否することができる。該当ドライバーとチームは、これに従わなければならない。

4. Z-ChallengeのRS-1～RS-Aに参加するドライバーは車検証記載の使用本人であること。但し、使用者名義が法人の場合は、ドライバーがその法人に所属する者でなければならない。
5. 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。
6. **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) の使用をすること。(2016年より義務化です。)**
7. 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 2016 JAF国内競技運転者許可証A以上の所持者とする。ショップ又はショ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 2016 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。

8. 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。
9. 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エントラントの模範となること。
10. 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
 - 入門向け : 大森ファクトリーサーキットレクチャー
 - : S.S.C.T.走行会(日産プリンス東京MS室)
 - : ガレージ4413関連走行会
11. 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**2016**
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
- ②Z.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.は次回
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 03-6809-1190 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

4. 参加者が参加申込書の記載内容に抵触したとZ.C.A.が判断した場合は、Z.C.A.は参加申込を不成立とすることができる。
また、この判断が参加料の入金後であった場合、Z.C.A.は参加料を返金しないものとする。

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） ￥30,000円（税込）

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

①RS-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べ替え、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ー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(2016年度は開催しない)

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。

①Stage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がみなし

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。
- ③Z-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 賞典

- ①各大会の賞典は各クラス毎に行う。但し、参加台数により賞典順位を下記の通りとする。

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

- ②昨年までのシリーズ賞典は、本年度より以下の通りとする。
- 1) Good Performance賞 年間を通じ、特に優秀だった方1名に授与する。
 - 2) Good Fight賞 年間を通じ、すばらしい戦いを演じた方1名に授与する。
 - 3) Good Driver賞 年間を通じて各クラスで優秀な成績の方各1名に授与する。

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

- ①A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。

②A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

2016 Z-Challengeテクニカルレギュレーション

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 : 日産自動車が該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-S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、 CBA-Z34
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なければならない。

2. オイルレベルゲージの抜け止めを追加し、防止策をとること。
3. 運転席のフロアマットは、車検時までに取り外しておくこと。

第3条 車両の外観

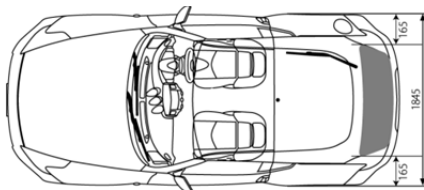
1. 著しく生産仕様と異ならない外観であること。又、著しい損傷なきこと。
2. 各パーツは強固に装着されていること。
3. 道路交通法に合致した寸法、角Rを厳守しなければならない。

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

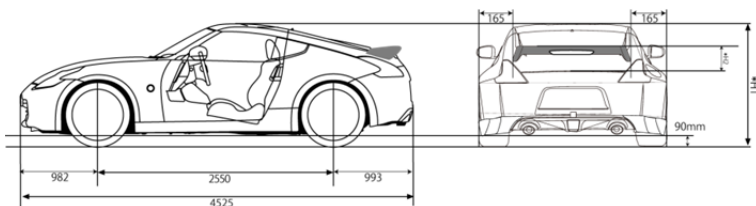
すべてのエアロパーツは以下の規定内にて製作することとし、また強固に装着されていなければならない。

取付箇所	規 定	
		RS-Sクラス
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てはならない。	
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	<p>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</p> <p>②車検対応であっても、取付方法、強度他でStage期間中に危険と見なされた場合は直ちに取外さなくてはならない。</p> <p>③全ての角部のRが2.5R以上であること</p> <p>(参考図(図はZ34)を参照のこと)</p>	



	Z33		Z34		Max. 1110mm
	クーペ	3DRS	クーペ	3DRS	
全長	4315mm	4420mm	4250mm	4405mm	
車両全幅	1815mm	1840mm	1845mm	1870mm	
ウイング全幅(※)	1485mm	1510mm	1515mm	1540mm	
車両全高(※)	1315mm	1325mm	1305mm	1325mm	1315mm

※:翼端板～翼端板までの幅



(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Φ390 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。
但し、フェルディZNISMOで標準が285を使用している場合は除く。
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, 500 kg 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-S,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 RS-2 (380RSは除く) RS-A	①380RSを除き、インテークコレクター内の加工が認められる。 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	コロッド	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。							

※但しRS-2のZ34はエンジンはノーマルでなくてはならない。

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

- リア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。
- キャタライザーの装着を義務付ける。

クラス	規定
RS-5,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 96db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、エンジン回転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 95db以下（マフラー出口、後方1m、高さ1m。全回転域に於いて）

第16条 牽引フック

すべての車両はすべての競技に際し、前後にけん引用穴あきブラケットを備えなければならない。このけん引用穴あきブラケットは、車両をけん引して移動するのに取り付け部分も含め十分な強度を有していなければならない。車両が砂地に停車したときでも使用が可能な位置に取り付けられていなければならない。また、これらは明確に視認できる黄色、オレンジ色、あるいは赤色に塗装されていること。

金属製のけん引用穴あきブラケットは下記の要件を満たすこと。

- ① 材質は、スチール製でなければならない。
- ② 最小内径：50mm（車両に装着した状態で直径50mmおよび長さ50mmの丸棒が通ること）。
- ③ 内径の角部はRを付けて滑らかにすること。
- ④ 板製の場合、最小断面積（取り付け部分も含む）：100mm²
- ⑤ 丸棒の場合、最小直径：10mm

なお、可倒式、およびケーブルフープ式（上記②を満たすこと）も許される。

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、傷などがないこと。
- ・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 φ55、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

第1条 信号の遵守

国際モータースポーツ競技規則付則H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。すべてのドライバーは、これらを遵守しなければならない。

第2条 追い越し、車両のコントロールと走路の範囲

- a) 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1台の車両が使用することができる。ただし、その車両を追い越そうとする車両によって追い付かれた時に、そのドライバーは、直ちに最初の可能な機会に自分より速いそのドライバーに追い越させなければならない。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、より速いドライバー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、青旗を振動表示する。青旗を無視したと判断されるドライバーは、大会審査委員会に報告される。
- b) 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も実施することができる。ドライバーは正当な理由なく故意に走路を外れてはならない。順位を守るために2回以上進行方向を変更することは認められない。順位を守るためにラインを外れたドライバーがレーシングラインに戻った場合には、コーナーに接近する際に走路の端部と自身の車両の間に少なくとも車両1台分の幅をあけること。ただし、順位を守るための2回以上の進路変更、走路端を越え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る。上述の反則行為をしたと判断されるドライバーは、大会審査委員会に報告される。
- c) ドライバーは常に走路を使用しなければならない。疑義を避けるため、走路端部を定めている白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路の一部とはみなされない。理由のいかんにかかわらず車両が走路を退去した場合、下記.d)を侵さずにドライバーは再び合流することができる。しかしながら、その再合流は、それを行うことが安全であり、その実施によって優位に立つことがない場合のみ実施できる。走路に車両の一部分も接触していない状態であれば、ドライバーは走路を退去したものと判断される。
- d) 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（走路から離脱するような）が見受けられるときは、大会審査委員会に報告され、一切の当該ドライバーに対し失格に至るまでの罰則を適用することができる。
- e) いかなるときも、車両を不必要に低速で運転したり、不規則に走らせたり、あるいは他のドライバーにとって潜在的に危険と見なされるような運転をすることは許されない。

第3条 レース中に停止した車両

- a) レース速度を維持することができないという理由で走路を退去する車両のドライバーは、直ちにその退去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、また退去地点のできる限り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) 車両がピットレーンの外側で停止した場合には、その車両がそこにあることが他のドライバーの危険とならないよう、あるいは妨げとならないよう、できる限り速やかに移動させなければならない。ドライバー自身がその車両を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の義務とする。このような援助が、結果としてドライバーのレース復帰につながる場合は、いかなる規則違反もせず、かつ利益を受けることなくそれが行われなければならない。
- c) 走路で実行される修理は、ドライバー自身により車載されている工具および部品を用いて行うことのみが認められる。
- d) いかなる種類の補給も禁止されるが、当該車両が自己のピットに停車している場合は除く。
- e) ドライバーと正規に指名された競技役員以外は車両に触れることは認められない。ただし、当該車両がピットレーンにある場合は除く。
- f) 走路上で車両を押すことは禁止される。
- g) レースが中断されている間を除き、それがたとえ一時的にはあっても、サーキット上でドライバーによって放棄された車両は、いかなる車両であっても、当該レースを途中棄権したものと見なす。

第4条 ピットレーンへの進入

- a) ピットレーンへと導く走路区間は「ピット入口」と呼称される。
- b) 競技中、ピットレーンへの進入はピット入口を通じてのみ行うことが認められる。
- c) 走路を離れたり、もしくはピットレーンに進入しようとするドライバーは、その行為が安全であることを確認すること。
- d) 不可抗力（審査委員会によってそのように認められた）の場合を除き、ピット入口と走路の間の区分線は、いかなる方向であっても、横断することは禁止される。

第5条 ピットレーンからの退去

不可抗力（審査委員会によってそのように認められた）の場合を除き、ピットを離れる車両とトラック上を走行する車両とを区分する目的でピット出口のトラック上に引かれているいかなるラインも、ピットを離れる車両のいかなる部分を超えてはならない。

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40cm)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(オフゼバーションポスト)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、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。