

WAKO'S SUPER KART

2026 ルールブック

ビクトリーサークルカートクラブ
VICIC

更新履歴

2026年5月9日 P17の1) 完走を更新

2025年12月26日 更新

WAKO'S スーパーカート ルールブック

開催名称・クラス・開催日・場所

- ① WAKO'S スーパーカートカップシリーズ
- ② WAKO'S スーパーカート富士シリーズ
- ③ WAKO'S スーパーカート筑波シリーズ
- ④ WAKO'S スーパーカート岡山シリーズ

オーガナイザー

統括 日本スーパーカート協会

主催 ビクトリーサークルカートクラブ (VICIC)

〒250-0012 神奈川県小田原市本町 4-3-43

参加資格

- ① 富士スピードウェイ戦：FISCO ライセンスと JAF カートライセンス保有者
- ② 筑波サーキット戦、岡山国際サーキット戦、SUGO 戦：JAF カートライセンス、SL ライセンス、該当するサーキットライセンスの何れかを保有する方。
- ③ 満 18 歳未満のドライバー及びピットクルーは親権者の承諾書が必要。
- ④ 16 歳未満のドライバーに於いては、レース経験値によりスーパーカート協会が参加を承認する場合があります。

参加受付

- ① WEB のフォームより申込ください。受付期間は大会開催日の 3 か月前より 2 週間前まで。

SK参加申込



<https://forms.gle/N59VbaJQwS2RbqWU6>

参加料および保険

参加料： 40,000 円 (税込) ピットクルー登録料金 = 1 名につき 2,000 円

※富士スピードウェイ戦の参加費は現在調整中

保険等： ドライバーとピットクルーは、生命保険、または傷害保険に加入してなければならない。

申込先： 〒250-0012 神奈川県小田原市本町 4-3-43
 ビクトリーサークルカートクラブ スーパーカート事務局
 TEL 0550-78-0128

参加クラス名称

- ① SK1
- ② SK2
- ③ SK3
- ④ SK4

賞典

出走台数	対象範囲
7台以下	1位のみ トロフィーと賞金 1万円
8台～10台	2位まで トロフィーと賞金 1万円
11台～15台	3位まで トロフィーと賞金 1万円
16台～20台	4位まで トロフィーと賞金 1万円
21台～25台	5位まで トロフィーと賞金 1万円
26台以上	6位まで トロフィーと賞金 1万円

シリーズの得点基準

- ① スーパーカートのレースには、スーパーカートカップ、富士シリーズ、筑波シリーズ、岡山シリーズの4種があります。
 出走台数が9台以下の場合は二分の一ポイントとなります。
 なおポイントの算出方法は正式結果に基づき算出し未完走はポイント対象外となります。

② チャンピオンシップの順位

シリーズチャンピオンの最終順位の決定は、シリーズを通じ得た得点の合計により最高得点者をチャンピオンとする。
 なお数名のドライバーが同一得点の場合は次の順位で決定される。

1. ポイント取得回数の多い者を優位する。
2. さらに同ポイントの場合には最終戦の順位で決定する。
3. それでも決定できない場合はポイント取得日時の早い順で決定する。

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

③ シリーズ章典(シリーズトロフィー)

シリーズチャンピオン : トロフィー
 シリーズ第2位 : トロフィー
 シリーズ第3位 : トロフィー

※シリーズ戦に3戦以上参加し完走している方を対象。

④ スーパーカートカップ シリーズ章典

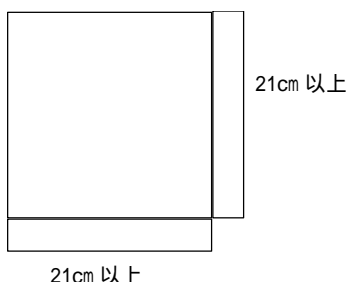
SK1、SK2 のシリーズチャンピオンについては日本一決定戦の参加費が免除となります。
 なお賞金はございません。

競技番号の決定

- ① ゼッケンナンバーは、前年クラス別ランキング 1 位から 10 位までの者が優先希望ゼッケンを指定する事ができる。各選手の優先希望ゼッケン番号は別途公示する。ただし、レース 20 日前までに参加申込がない場合は他の使用希望者が参加申込順に使用できる。
- ② 各シリーズ・クラス別に指定された番号を使用し、各大会での受理書をもって、競技番号が決定となる。

クラス	使用番号	指定色
SK1	1 から 39	白地ベースで文字色は黒
SK4	1 から 39	黒地ベースで文字色は白
SK2	40 から 79	黄地ベースで文字色は黒
SK3	80 から 99	赤地ベースで文字色は白

- ③ 数字はアラビア数字とし、書体はフーツラボールドとし字体は 3 c m の字画で最小高 17 c m とする。
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 (書体見本)
- ④ 競技ナンバー
 後部ナンバープレート以外に左右 A 面およびフロントパネル C 面の計 4 ヶ所に競技ナンバーを記入しなければならない。
 また、その下地色は上記 4 でなければならない。
 競技ナンバーの判断が困難であると計時委員長が判断した車両については、競技ナンバーの修正が命ぜられる。



- ⑤ トランスポンダ（自動計測装置）の装着
 全ての参加車両は主催者が準備したトランスポンダを車検時まで装着し、公式予選、決勝レースを通じて装着していなければならない。
 トランスポンダは参加者が厳重に管理し決勝レース終了後 1 時間以内に返却すること。万一破損・紛失した場合は、参加者に対して施設側から請求される金額を主催者より参加者に対して請求される。

参加車両

1) エンジンに関する事項

- ① エンジン(吸気マニホールドから排気チャンバまたはエキゾーストパイプ及びサイレンサーまで)
 各クラス下記の表の通りとする。(概要)

クラス	排気量	機種	改造
SK1	2 サイクル 125cc 以下	自由	可

		4 サイクル 250 cc以下	国内一般市販 ヤマハ製以外の 4 サイクルエンジンについては、SK 協会が承認したもののみ使用できる。	※7
SK4		4 サイクル 250 cc以下	YAMAHA WR250 ※2、※6	
SK2		2 サイクル 125 cc以下	YAMAHA YZ125 ※3、※6	不可 ※7
SK3	MAX	2 サイクル 85 cc以下	ROTAX FR125MAX	不可 ※7
	YZ85	2 サイクル 85cc 以下	YAMAHA YZ85 (YZ80) ※4、※6	不可 ※7
	オープン	2 サイクル 125cc 以下	国内一般市販※5 クラッチ付 (ギヤボックス禁止)	不可 ※7

※2 (1)ヤマハ WR250 のエンジン始動方法の変更禁止。

(2)スリッパ-クラッチの使用を認める。

※3 (1)YZ125 に関して、別添資料 (YZ125 レギュレーション) を参照のこと。

エンジン種別	クランクケース打刻	互換性部品の組付け
～2004 モデル	E114E 以前	無加工で取り付け可能であれば可
2005 モデル～	E118E 以降	

(2)SK2、チャンバのみ変更可。

(3)デトネーション対策のため、シリンダーボディ及びシリンダーヘッドへのデトネーションリング組付けを認める。

(4)2005 モデル以降で吸気マニホールドとシリンダー間のアルミスペーサは外してもよい。

(5)クランクケースのリードバルブ取付け部へのパルス孔加工のみ可能。パルス孔は最大径 5mm 以下で 1 個までとする。

(6) CDI ユニットは、一般市販品に変更可。

(7) シリンダーの再メッキ加工可

※4 SK3-YZ85 クラス

(1)チャンバのみ変更可。

(2)デトネーション対策のため、シリンダーボディについてデトネーションリングの組付けを認める。

(3) CDI ユニットは、一般市販品に変更可。

※5 SK 協会が承認したもののみ使用できる。

※6 SK2/SK3-YZ85/SK4 クラスに於いては、変速機を変えるための装置については手動操作によるものとし、パワーアシスト装置等は禁止。

※7 各クラスとも過給機などの装着は一切認めないものとする。

②キャブレター

クラス		改造範囲
SK1		機種自由・改造可 ただし、2 サイクルについては、ベンチュリ径φ39mm 以下のフロート付キャブレターまたはフロートレスキャブレターとし、φ39mm を超える場合はエンジン側に幅 5mm 以上のリストリクタ(口径φ39mm 以下)の装着を義務付ける。 4 サイクルについてはフュエルインジェクション可
SK4		機種自由・改造可 フュエルインジェクション不可
SK2		YZ125 の純正部品であれば年式を問わず使用可 改造は不可 全ての年式においてファンネルの追加は禁止
SK3	MAX	ROTAXFR125MAX の純正部品とする 改造は不可 吸気消音器必須とする。
	YZ85	YZ85/YZ80 の純正部品であれば年式を問わず使用可 改造は不可 全ての年式においてファンネルの追加は禁止
	オープン	使用エンジンの純正部品とする 改造は不可 吸気消音器については自由とする。

※2 改造不可のクラスでも以下のパーツは交換可能。但し、純正のオプション部品に限る。

・メインジェット、パイロットジェット(スロージェット)、ニードル、スロットルボディ

③スペアエンジン

スペアエンジンについてはあらかじめエントリー用紙に記載（登録）し、その使用は1基まで認める。

④ラジエター

ラジエターは、ペダルの前方あるいは後部のバンパーの後ろに取付けてはならない。また、サイドバンパーより内側に位置しなければならない。全ての管は熱と圧力に耐えられるような適切な強度のクリップにより固定されていなくてはならない。

1基または複数のラジエターをドライバーの前方に取り付ける場合には車両の前後方向の軸から少なくとも20cmの所に取り付けなければならないこととする。なお、ダクトを取り付ける場合は、その材質に金属を使用してはならない。

⑤【厳守】冷却水

冷却として使用が許可される液体は水（H₂O）のみとし、添加剤、不凍液等を混ぜることは禁止とする。水（H₂O）以外の液体を使用した場合はペナルティが科せられる。

⑥キャッチタンク

フロート付きキャブレター、ミッションケース、ラジエターにはそれぞれ500cc以上の容量のあるキャッチタンクの装置を義務付ける。

なお、予選、決勝前にキャッチタンク内が空であることを確認すること。

2) カート及びフレームに関する事項

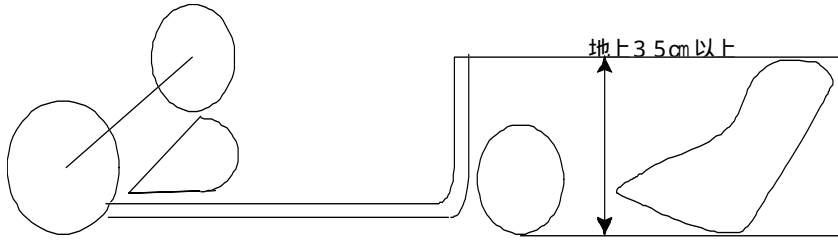
①カート

(ア) SK1、SK4、SK2、SK3（YZ85）クラスはフロントブレーキを必備とする。手動操作フロントブレーキは、

SK1、SK4、SK2、SK3（YZ85）クラスは禁止とする。

(イ) シートはいかなる場合もドライバーが完全にフィットされるもので、ドライバーの安全を確保するためヘッドレストが備わっている物を強く推奨する。

シートの背の部分の高さ（ヘッドレスト部を除く）においては地上 35 cm 以上でなければならない。な



お、シートとボディを一体化することは認められる。

(ウ) 左右にバックミラーを必備としメーカーは自由とする。

サイズは鏡面部が 4 角形の場合、50×100mm 以上、丸形の場合はφ 60 mm 以上とする。

取付け位置は有効な後方視界が確保できる位置とする。

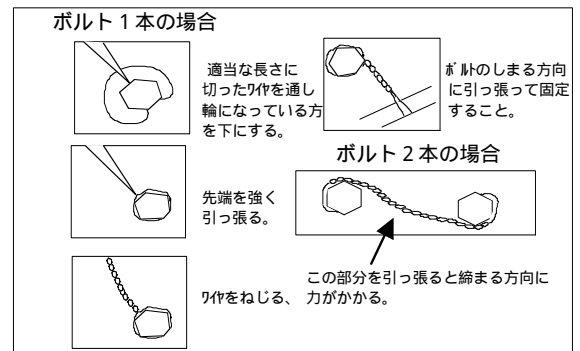
(エ) ステアリングは、円形のもので、最小直径を 25 cm 以上のものでなければならない。

(オ) 緩み止め防止のため、ドレンボルト、オイル注入口、ステアリング系統・駆動系統・ブレーキ系統・各バンパー・マフラー等の各締付け部には、割ピン、ロックナット、ワイヤーロック等をする。

注) ワイヤーロックはボルトの締まる方向に引っ張って固定し、ステンレスワイヤを使用すること。

(カ) 車両の最低重量

最終ページの車両規則一覧表を参照
なお車両最低重量は、ドライバー乗車時の重量となる。



3) ボディーカウルに関する事項

スーパーカートレースにおいて、ボディーカウルが持つ意味は、接触等の際の安全確保にある。

スプリントカートに比べ、スーパーカートは、マキシマムスピードが高くなっている。このようなハイスピードの状況下でボディーカウルはドライバーの安全を確保するため、十分な配置が必要とされる。

従って、SK1、SK4、SK2、SK3 クラスに関しては、日本スーパーカート協会が承認したカウルの装着を義務付けられる。

承認フルカウルまたは、セパレートカウル（但し、レース時に構造の承認を得なければならない。）

なお、ボディワークは非金属材料でなければならない。

① 一体型フルカウル

(ア) 構造・寸法

サイドカウル、フロントパネル、フロントフェアリング、リアフェアリングの全部を一体化し、最大高はヘッドレストを除き、ダクト等の突起を含み地上 60 cm 以下でなければならない。フロントフェアリングの前面は先端より 5 cm 以上垂直かつフラットな形状とする。

ドライバーが通常の運転姿勢にあるとき、足・腕等を含め体のいかなる部分も被うような構造であってはならず、かつ

通常の働きを妨げるようなものであってはならない。

また、取付けステーを含む、いかなる部分もタイヤやタイロッド、ナックル、チェーン、リアアクスル等の可動部分に接触してはならない。

なお、カウルのいかなる部分も燃料タンクあるいはバラストを積む場所としてはならない。

一体型フルカウルの最大幅は 1400mm (タイヤ外側間)

(イ) 取付け方法

車体各部の取付け方法は直径 6 mm 以上のボルトを使用し、締め付け部は緩み止め防止のための割ピン、ロックナット、ワイヤーロック、液体ネジロック等のいずれかを施し走行に耐えられる方法とする。なお、ワイヤー、バンド等のみの取付けは不可とする。

(ウ) 取付けステー

10Φ以上のパイプもしくは厚さ 2 mm 以上の鉄板でスタビライザーの効力をもたせてはならない。

② セパレートカウル

セパレートカウルは、スプリントカート同様、サイドボックス、フロントフェアリング、リアフェアリング、フロントパネルの全てをワンセットで装着したもので、なおかつ安全対策のため、サイドボックスは最小 2 か所で強固に固定し十分な強度を有するアンダーパネル又はサブステーによる補強を義務付ける。ただし、S K 3 の O P クラス・MAX クラスについては、セパレートカウルを使用する際はアンダーパネル不要。

リアプロテクションを義務付ける。また、参加者は当該レース時に構造の承認を得なければならない。

(ア) サイドカウル

<構造>

上部および外側を含み、最低限 3 面はパネル面を有する箱型のものでなければならない。4 面中の 1 面は別体のものを接触することも認められるが、取付けは強固でなければならない。フレームには 2 ヶ所以上で強固に固定しなければならない。

また、A 面にアンダーパネルを追加し、サイドカウルおよびフロントカウルを強固に固定しなければならない。

<穴>

前後に穴をあけることは認められる。サイド部に穴をあける場合は、1 つにつき 5 c m × 9 c m 以下でなければならない。

なお、溝はのぞく。

<ゼッケン NO>

左右外側パネル部後車輪の近くの垂直に近い面にゼッケンナンバー部分として、2 1 c m 角を設けなければならない。

<最大高>

フロント部地上 12,5 c m以上、リア部地上 20.5 c m以上でかつ、フロント・リアとも地上 40 c m以下でなければならない。

なお、タイヤにオーバーハングする場合、タイヤとの間隔が 2 c m以上確保されなければならない。

<最大幅>

前輪を真っすぐに向けた状態で前輪と後輪を結ぶ線より外側へ 5 c m以上出てはならない。

<最低地上高>

2.5 c m以上 4 c m以内（ドライバー乗車状態で）

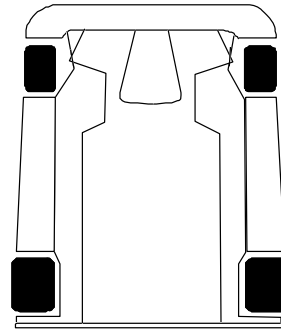
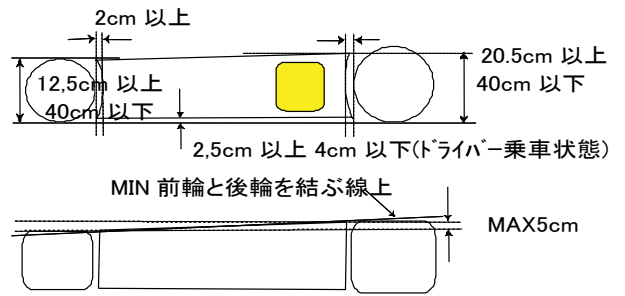
<最大リアトレッド>

1400mm（タイヤ外側間）

<寸法>

下記の通り

タイヤの側面を覆うことは禁止する。



(イ) フロントパネル

<構造>

パネルの最上部に 2 1 c m角の白色部のゼッケンナンバー部分を設けるものでなければならない。

パネルの下部はシャーシまたはフロントバンパーに固定し、上部はステアリングシャフトあるいは独立した支柱のいずれかに取り付けること。

<最大高>

ステアリングホイールの最上部より高くなくてはならない。

<最大幅>

2 5 c m

フロントパネルとステアリングホイールの間隔は最小 5 c mとし、フロントバンパーより前方に出てはならない。

c) フロントフェアリング

<構造>

フロントフェアリングの前面は先端より 5 c m以上垂直かつフラットな形状とする。

なお、アンダーパネルは、フロントフェアリングの前面先端より前に出すことは禁止とする。

<高さ>

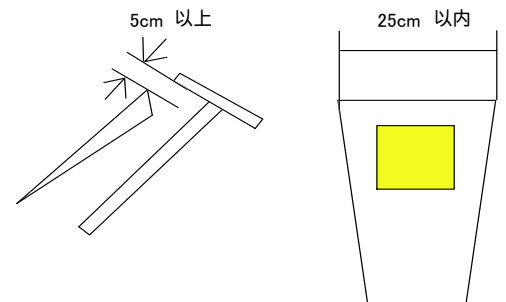
両端部は 1 5 c m 以上でかつ地上 4 0 c m 以下でなければならない。前輪タイヤとオーバーハングする場合は、タイヤとの間隔が 2 c m 以上確保されなければならない。最狭部は 4 c m 以上であること。

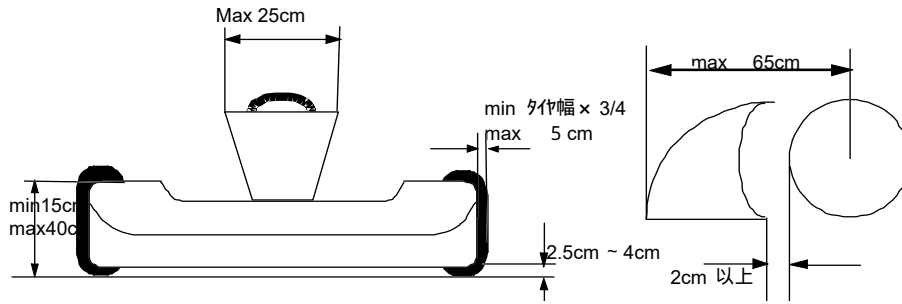
<幅>

全車輪を真っすぐに向けた状態で、左右のタイヤを 3 / 4 以上おおい、かつ 5 c m 以上はみだしてはならない。

<長さ>

フロントホイールの中心線より前方に 6 5 c m 以内に取り付けなければならない。

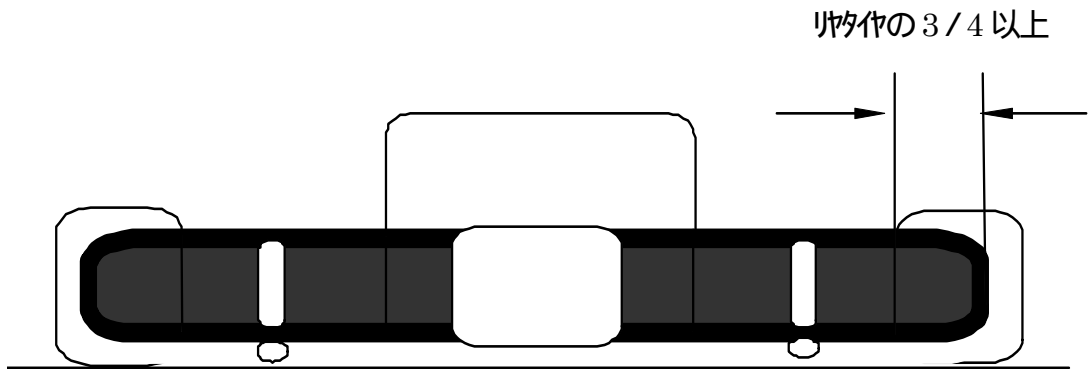




(ウ) リアバンパー

リアバンパーは、乗り上げ防止のために、リアバンパーは下記の通りリアタイヤをおおうものを利用しなければならない。また、リアタイヤ(ホイールを含む)の外側面は、リアバンパーの最大幅より片側で50mm以上飛び出す構造であってはならない。

* 1. リアバンパーに可動部分があるものは使用禁止とする。



(エ) アンダーパネル

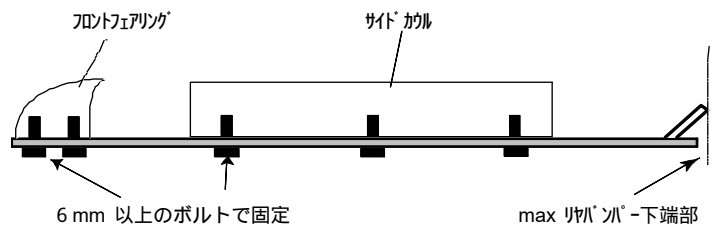
<構造>

サイドカウルおよびフロントフェアリングを下面(アンダーパネル)によって固定することにより箱型構造になり、接触時の安全性を増加させる。金属またはファイバー類など同等の強度を有する材質とする。

アンダーパネル下面は、フロントフェアリングの前端部からリアバンパー下端部まで全面平面構造でなくてはならない。かつ、ディフューザー効果のあるものは全て禁止する。

<取付け方法>

フロントフェアリング、サイドカウル1個に対して6mm以上のボルト3ヶ所以上固定すること。



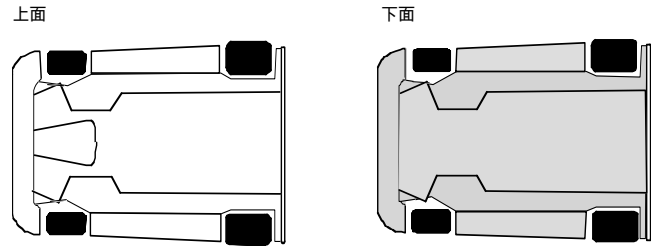
④カウルに関する付帯事項 (フルカウル・セパレートカウル共通)

(ア) サイドカウルやフロントフェアリング内部にダクトを装備することは認められる。

(イ) いかなる場合においてもタイヤがカウルから 5 cm 以上はみ出してはならない。

(ウ) ボディに穴を開ける場合は、1 個につき 5 cm×9 cm 以下でなければならない。

(エ) タイヤの側面をおおうことは禁止する。



4) タイヤに関する事項

① 公式予選・決勝レースを通じて競技会に使用するタイヤはクラス別の規定に合ったタイヤを使用しなければならない。

(ア) SK1、SK2、SK4

ドライ用 : ダンロップ DHM の SK 公認スタンプ付き (2025 年 12 月 25 日現在)

ウェット用 : ダンロップ製レインタイヤを使用

(ア) SK3 : MAX クラス

ドライ用 : MOJO D2、ウェット用 : SL 又は CIK 公認タイヤ、銘柄、サイズ、コンパウンドは自由。

SK3 : YZ85 クラス

ドライ用 : ダンロップタイヤ/コンパウンド : SL、サイズ : 5 インチ、ウェット用 : SL 又は CIK 公認タイヤ、銘柄、サイズ、コンパウンドは自由。

SK3 : OP クラス

ドライ用 : ダンロップタイヤ/コンパウンド : SL、サイズ : 5 インチ、ウェット用 : SL 又は CIK 公認タイヤ、銘柄、サイズ、コンパウンドは自由。

② 公式予選から決勝レース終了まで 1 名のドライバーが使用できるドライタイヤは 1 セットに限る。交換した場合はペナルティが科せられる。

③ ドライタイヤのグルーピング・レインタイヤのグルーピングを含め、タイヤに対する一切の加工は認められない。

④ タイヤに対して、いかなる手段でタイヤを熱することも、化学物質でタイヤを処理することも禁止とする。

⑤ タイヤの裏組について禁止とする。

⑥ ホイールへ使用するバルブについては、金属のバルブ又はゴムのショートバルブを使用すること。ゴムのロングバルブ使用は禁止とする。

5) 燃料に関する事項

燃料はサーキット内で販売されている無鉛ガソリンを使用しなければならない。なお、予告なく抜き打ち検査を実施する。

(車検にて領収書を提示すること。)

エンジンオイルについては、CIK-FIA 承認及び FIM 公認されているもののみとし、それ以外の添加物の使用は一切認められない。

6) ビードの固定

フロントホイールは外側に 3 本以上のペグでビートを固定、リアホイールについてはリムの外側と内側にそれぞれ 3 本以上のペグで固定されていなければならない。

7) リア赤色灯に関する事項

- ① スーパーカートの各クラスとも、L E Dのリア赤色灯の装備を義務付けとする。
- ② リア赤色灯の点灯・消灯は、競技長の指示のもとに実施とする。
- ③ リア赤色灯のスイッチは、コクピットから防水のスイッチにより操作され、競技の期間を通じて作動しなければならない。
- ④ リア赤色灯は、地面から高さ30cmから60cmの間でカートの中心線から両側に最大で40cmの位置に設置されていなければならない。

公式車両検査

1) 車両検査

「カート競技会参加に関する規定」第12条に基づき、レースおよびプラクティスの前に車両検査が行われる。この際非合法な部分がありながらもなお技術委員に発見されなかったとしても承認を意味するものでなく、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る。

- ① ドライバーは、公式車検に立ち会わなければならない。
- ② ドライバーの服装に関して公式車検時に、技術委員の点検を受けるものとする。
- ③ 公式車検時、技術委員長により修正の指示があった場合には、速やかにこれに従わなければならない。
- ④ スペアエンジンを搭載した場合は再車検を行う。
- ⑤ 「カート競技会運営に関する規定」第31条および第32条に基づき、レース後車検場で計量が行われる。
- ⑥ 最低重量を満たす為にバラストを積む必要があるときは固形材料を用い、車体に8mm以上のボルト使用し緩み止め防止のため、各締付け部にはロックナット等を使用すること。

2) 日時・場所

公式車両検査は公式通知に示された時間割に従って車検場またはパドックで行われる。

3) 不参加・遅刻の取り扱い

- ① 公式車両検査を受けなかった車両は、大会の出場は許されない。
- ② 遅刻に対する取り扱いは、競技長に委ねられ大会審査委員会が決定する。

4) 検査方法

検査は書類（参加者ならびにドライバーのライセンス、改造または車両申告書その他）の確認から始まり、続いて車両の技術ならびに安全上の検査が行われる。

5) ドライバーの服装

ドライバーの服装は競技を安全に行うことができかつ、他人に不快感を与えないものでなければならない。ドライバーの服装は装備の一部とみなされ、車検の対象となり、技術委員長の承認を必要とする。

- ① ヘルメットは、フルフェイスタイプでなければならず、F I A規定に適合したもの（付則L 項第3章第1条およびC I K-F I A 技術規則 AppendixNo2）または次の規格に適合したものの使用が推奨される。
 - ・日本工業規格（J I S（T 8133：2000）、J I S - C種、または2種）
 - ・スウェーデン規格（S I S 88、24、11（2））
 - ・デンマーク規格（D S 2124.1）
 - ・フィンランド規格（S F S 3653）
 - ・ドイツ規格（O N S / O M K：白地または青地に黒、白地に青または白地に赤ラベルのみ）
 - ・スネル規格（1990SA および 1995SA、S F I spec31.1 および S F I spec31.2）

- ・イギリス規格（BS 6658—85 タイプAおよびすべての修正型を含むタイプA / F R）
- ・フランス規格（NFS 72 305）
- ・欧州経済共同体規格（E22 02、03 または 04 シリーズ）

著しく角ばったものは禁止される。また、キズのあるもの、製造より2年以上経過したものはレースでの使用を認めない。

②レーシングスーツ

皮製がのぞましい。

J A F 公認またはC I K / F I A（F M K）公認カートレーシングスーツに限られ、アンダーウェアの着用を強く推奨する。

③レーシンググローブ

皮製のもので手全体をおおうもの。

④レーシングシューズ

皮製のもので足首を包みかつ保護するもの。

⑤その他のプロテクション

安全を確保するために肋骨を保護するプロテクター装着を強く推奨する。

また、首を保護するネックガードは装着義務とする。それはら一般に販売されている製品を使用すること。

公式予選

1) 参加車両

ドライバーは必ず公式予選に参加しなければならず、その際使用する車両は公式車両検査に合格したものに限られる。

2) 予選方法

タイムトライアル方式とし、ドライバーは公式通知に定める予選走行時間内に、最小限2ラップ以上走行して、各自のベストラップタイムの記録を受けなければならない。予選走行に関する諸規則はすべて決勝レースと同様とする。

3) 同一タイムの判定

2名以上が同一タイムを記録した場合は早い時刻にそのタイムを記録したものに優先権が与えられる。尚、同時刻に同一タイムを記録した場合にはセカンドタイムの比較により決定される。

4) 記録の削除

公式予選中の規則違反の事実が明らかになった場合、当該ドライバーによってその時点までに記録されたタイムの一部あるいは全部と、次の1周のタイムを、公式記録から削除する場合がある。

5) 最終周回タイム

計測は、規定された予選時間の経過をもって終了とされる。したがって、チェッカーフラッグが遅れて表示された場合においても上記の時点でその車両に対する計測は終了とする。ただし、終了時刻後に走行中の最終周回について、その周回で到達するコントロールラインの計測タイムは有効とする。

決勝レース

① スタート方式

定められたグリッドについて静止状態から発進するスタンディングスタート、並びに移動状態から発進するローリングスタートを原則とする。再スタートの場合の方式はその都度、状況に応じて競技長が決定する。尚、コース状況等によりセーフ

ティカースタート方式でレースをスタートさせる場合がある。

② ピットスタート

ピットスタートは、スタートした競技車両の集団がピット出口を通過した後に、ピット出口の信号灯に緑色ランプが点灯することによりスタートが許される。

2、ローリングスタート方式

クラス別のローリングスタートとする。ただし、SK1/SK4 は同じクラスとする。

- ① スタートポストよりグリーンフラッグが振られ、セーフティカー(SC)を先頭に、グリッド順にフォーメーションラップを開始。
- ② 隊列場所(ブリーフィングで確認)で「GRID」ボードが提示されたら、2 列の隊列を整える。最終コーナー手前までには隊列を完了させなければならない。
なお、この間に隊列から離脱した際は最後尾に配置するか、ピットレーンに戻りピットスタートとする。その際、抜けたグリッドを他車が埋めてはならない。
- ③ SC のライトが消灯し、隊列を離れる。そのままの速度と隊列を維持し走行を続け、スタートラインの信号がグリーンと共にレースがスタートする。但し、追い越しは自車がスタートラインを通過してからとなる。
- ④ “注意” スタートラインの信号が赤を表示した際は、スタートせず、もう 1 周ローリングを行う。この時、ポストは黄旗を提示している。
- ⑤ “注意” SC のフラッシングライトが消灯するまで追走しなければならない。時に SC 追走のままピットレーンを通過することもある。

3、セーフティカースタート方式 (SC スタート)

- ① スタートポストよりグリーンフラッグが振られ、オレンジライトを点灯させたセーフティカー(SC)を先頭に、一列の隊列を維持して走行を開始する。この時点で計測が開始(レース開始)する。この時、隊列から離脱したり、ストールしたりした際は最後尾に配置するか、ピットレーンに戻りピットスタートとなる。
- ② SC のライトが消灯し、隊列を離れる。そのままの速度と一列を維持し走行を続け、スタートラインの信号がグリーンと共にスタート。但し、追い越しは自車がスタートラインを通過してからとなる。
- ③ “注意” SC のフラッシングライトが消灯するまで追走すること。時に SC 追走のままピットレーンを通過することもある。

1) スタート合図

シグナルが青または、旗による合図により正式スタートとする。

フォーメーションスタートの予告は5 分前、3 分前、1 分前、30 秒前、フォーメーションスタートでスタートとなる。

2) スタートできない車両

スタートできない車両のドライバーは片腕をあげてその旨を示さなければならない。

これらの車両は他の全車がスタートした後、割り当てられたピットに戻し、必要な修理を施しコースオフィシャルの指示に従ってレースに参加することができる。(ピットクルーはコースに入ってならない。万が一入った場合はペナルティの対象となる。)

3、スタンディングスタート方式

1) スタート方式

予選結果により定められたグリッドについて静止状態から発進するスタンディングスタートを原則とする。再スタートの場合の方式はその都度、状況に応じて競技長が決定する。尚、コース状況等によりセーフティカースタート方式でレースをスタートさせる場合がある。

反則スタート

1) 判定

次の場合は反則スタートと判定され、これに対して抗議は受け付けられない。

- ① スタート合図以前に所定の位置から前進した場合。
- ② スタート付添人が規則に従わなかった場合。
- ③ その他、反則行為と見なされた場合。

2) 罰則

罰則規定による。

信号合図

1) 旗による信号

走行ライン上又は危険な場所に停止車両が居る場合は黄旗 2 本振動で合図する。その際ドライバーは、片手を上げて合図し安全な速度で通過しなければならない。

2) 信号に対する反則

信号合図に従わないドライバーには罰則が適用される。この違反行為の判定に対する抗議は受け付けられない。

罰則は原則としてレース結果に対し、失格までの罰則が適用される。また、ピットからドライバーに対して連絡を取る際、前項に述べた旗またはランプに類似したものを使用した場合も反則とみなされる。これらの判定に対する抗議は受け付けられない。

停止指示

状況に応じて競技長は走行中の全車または特定の車に対して停止を指示することができる。

1) 全車停止 (赤旗)

レースの続行が危険と判断された場合、または天候その他の理由によりレースが競技となり得ない状態になった場合は赤旗を表示して直ちに全車を停止させる。

赤旗を確認したら安全な速度に減速しピットレーンに戻る。コースの仕様によっては赤旗ライン手前で一列に停止する場合もある。

2) 特定車の停止

- ① 黒旗、もしくは中にオレンジ色の円形のある旗とともに競技車両番号が提示されたドライバーは、次の周回時に必ずピットストップし、オフィシャルの指示に従わなければならない。
- ② 走行状態がレースに不相当と判断された車両に対し黒旗を表示してピットストップを命じ、場合によってはレースから除外する。
- ③ 激しいスピン・接触・転倒等のトラブルを生じ、レースが危険とみなされる車両に対し黒旗を表示してピットストップを命じ、場合によっては再車検またはドライバーの健康診断を実施する。

再スタート・延期・中止・取りやめ

本大会のレースは保安上または不可抗力による特別の事情が生じた場合に大会審査委員会の決定によって延期・中止・取り止め・あるいはレース距離の短縮を行うことができる。

- ① レース距離の 1 / 2 以下で中断された場合は、中断される前の周回の終わりにおける走行順位に基づいてスターティングポジションにつき再スタートとする。但し、同日にレース再開が不可能な場合は成立とみなす。

② レース距離の 1 / 2 以上で中断された場合、レースは終了したものとみなし再スタートは行われない。

セーフティーカー誘導(SC 導入)

レース中、安全を確保するため一時的に競技速度をコントロールする必要がある場合、セーフティーカーが走路に入り先頭走行車を誘導することがある。

この場合全監視ポストに黄旗とメインフラッグ台から S C ボードが表示される。

ドライバーはこの状態の解除を表示する緑旗が掲出されるまで速度を落として、セーフティーカーに追従して一定の 5 m 間隔で走行するものとし、一切追い越しは厳禁される。緑旗が表示された場合も、自己の車がコントロールラインを過ぎるまで他車を追い越してはならない。

レース中の車両修理

1) 部品・工具

レース中における車両の修理・調整・部品交換はピットに準備してある部品と工具によって行わなければならない。これに違反した場合は失格とされる。

2) コース上のドライバーに対する援助禁止

ピットに準備してある交換部品工具による修理・調整・交換は正規にピットインした車に対してのみ行うことができる。コース上のある地点に停車し、ドライバー自身やピットクルーおよび第三者がピットから部品・工具を携行したりしてはならない。これに違反した場合は失格とされる。

3) コース上での修理

緊急時止やむを得ない事情でピット以外のコース上で車を修理・調整・部品交換あるいは危険部分の撤去などを行う場合は、他の車の支障とならない場所に停車し当該ドライバーが作業に当たらなければならない。これに違反した場合は失格とされる。

リタイヤ (棄権)

1) ピットでのリタイヤ

レース中、事故あるいは車両の故障などでその後走行の権利を放棄する場合は、原則としてピットに停止し、その旨をコース員に届けるものとする。

2) コース上でのリタイヤ

コース上において車両が事故あるいは故障により走行できずリタイヤする場合は、安全な場所に停車した後その地点から最も近いポストにいるコース員にその旨を届けなければならない。

3) 意思表示

オフィシャルにリタイヤの旨を届けるのはドライバーの義務であるが、負傷その他の理由で届け出や意思の表明ができない状況下にあってはオフィシャルの判定に委ねられる。

一時的にせよ車両を放棄した場合もリタイヤとみなされる。

レース終了

1) 完走

正式結果に準ずる。

2) レースの終了

優勝者がフィニッシュラインを通過と同時にそのレースは終了したものとす。その他の者は優勝者がフィニッシュライン通過後3分をもって走行は完了とする。

なお、チェッカーフラッグを受けた後の追い越しは禁止される。但し、フィニッシュライン付近での止むを得ない追い越しを除く。優勝者のフィニッシュライン通過と同時にピットイン中の車両の走行は禁止される。

3) 順位の決定

正式結果に準ずる。

4) チェッカーフラッグ

レース終了はチェッカーフラッグによって表示されるが、万一オフィシャルのミスによって先頭を走行する車が定められたレース距離を完走しないうちに誤ってチェッカーフラッグが振られた場合であっても、レースはその瞬間に終了したものととして順位が判定される。

これと反対に先頭を走行する車が定められたレース距離を完走した後においてチェッカーフラッグが表示された場合は定められたレース距離でレースは終了したものととして順位は判定される。

レース終了後の車両保管

レース終了後の保管時間はレースに参加した全車両について行い、保管時間は所定の場所で暫定結果発表後30分以上保管される。レース終了後の車両保管および検査は次の通りとする。

1) 車両保管

保管は所定の場所で行われる。

2) 再車検

技術委員長は、スタートした全ての車両に関して検査を行う権限を保有するものとする。

技術委員長が検査を行う際は、ドライバーもしくはその代理人が責任をもって車両の分解および組み立てをしなければならない。但し、関係役員、ピットクルーおよびドライバー以外は検査に立ち会うことはできない。

3) 車両保管の解除

保管が解除になったカートは、ピットクルーが速やかに引き取らなければならない。

ピットイン

1) ピットレーン

ピットへの出入りをする際に通過するコース上の一部をピットレーンとしてイエローラインの区分線、ガードレールまたはコントロールウォールによりレースの走路と区分する。

2) 使用目的

この区分は競技会審査委員会で“不可抗力”と判断された場合を除き、いかなる方向へも横切ってはならない。また、ピットイン以外の目的でピットロードに入ることは許されない。

3) 進入方法

ピットインする際は最終コーナーをインサイドについて走行し、ピットロードに入る手前で必ず手で合図して安全を確認する。また、開催地のコースで定められたピットロードの最高速度以下で、直ちに停止できる速度になるよう減速しつつピットインしなければならない。

また、コースインする際は、ピットロードの信号合図に従いホワイトラインの区分線を厳守し、後方からの車両の走行を妨げてはならない。

ピットアウト

1) ピットロード

ピットからコースインする際に通過するコース上の一部をピットロードとしてホワイトラインの区分線、ガードレールまたはコントロールウォールによりレースの走路と区分する。

2) コースインの確認

ピットからコースインする際にピットロードエンドにあるシグナルが青または、コースオフィシャルの指示以外コースへ進入することはできない。

3) コース進入方法

ピットアウトする際は、開催地のコースで定められたピットロードの最高速度以下で、直ちに停止できる速度によってピットアウトしなければならない。

コースインする際には、必ず手で合図し後方からの車両の走行を妨げないよう安全を確認する。また、ホワイトラインの区分線を厳守しながら、第1コーナー終了までインサイドについて走行する。

ピットストップ

1) 停止義務

ピットインした車両は必ず一旦正しく自己のピット前に停止しなければならない。この時、できるだけ車両をピットに近づけて止め、他の競技車両が安全に通過できるだけの通路をあけておかなければならない。

2) オーバーラン

誤って自己のピットをオーバーランしてしまったときは停止してエンジンの回転を停めた後、ピット審判員の下承を得て、自己のピットクルーの応援の基に押し戻してピットにつけることができる。

ピットに関する事項

1) ピットの使用

① ピットは、公式通知により指定された場所を使用しなければならない。またピット内で作業し得るものは、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とし、「カート競技会参加に関する規定」第18条に基づきピットクルーの行為に関する最終的な責任はエントラントに直接統括の責任があるものとする。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指示となることがある。

② ピット・エリアにおける火気の使用を禁止する。

③ レース中ピットクルーは、自己のピット・エリアを離れてはならない。

- ④ パドック内に燃料を保管する場合は消防法に適合した金属性でかつ転倒しても漏れない密封性のある20ℓ以下の容器でなければならない。

2) ピット作業

- ① ピット作業中ドライバーはそのまま車の中に留まっていることができる。
- ② 登録されたピットクルーが自己のピット前に出て作業することができる。但し、競技中は定められた自己のピット内に留まって他のチームのピットを訪問することは慎む。また、喫煙その他火気を厳禁して火災予防にあたらなければならない。
- ③ ピットインした車両に対して燃料・オイルの補給を行ってはならない。ピット内においては常に器材を整頓して清潔を保つものとし、ピットインに備えて予備タイヤ・器材・工具等をピットの前に出しておくことは禁止される。
- ④ ピットクルー（満16歳以上）1名に限り、ピットレーンに出て走行中のドライバーに合図を送ることができる。その際、他の車両の出入りに注意を払うことを怠ってはならない。

保険

ドライバーおよびピットクルーは、登録と同時にオーガナイザーの指定する傷害保険に必ず加入しなければならない。

また、競技参加者は、ドライバーおよびピットクルーが、下記規定によりオーガナイザーが付保するカート競技に有効な保険を含め、ドライバーに対しては1000万円以上、ピットクルーに対しては500万円以上の有効な保険に加入していることを大会事務局に申告しなければならない。

1) 保険金額

保険金額は被保険者（人権を問わず）1名について次の通りとする。

- ① ドライバー 保険金額 普通条件 200万
- ② ピットクルー 保険金額 普通条件 200万

2) 保険の種類

①死亡保険金

事故の日から180日以内に死亡した場合、保険金額全額（普通条件）が支払われる。

②不具廃疾保険金

事故の日から180日以内に身体の一部をなくしたり、その機能をなくした場合は、その程度に応じて保険金額(普通条件)の下記割合で支払われる。

- (ア) 終身自由を行うことができない場合 100%
- (イ) 両方の眼が見えなくなった場合 100%
- (ウ) 腕または足（関節より上部）をなくした場合 60%
- (エ) 両方の耳が聞こえなくなった場合 80%
- (オ) ソシャクまたは言語の機能をなくした場合 100%
- (カ) 片方の眼が見えなくなった場合 60%
- (キ) 鼻をなくした場 15～30%
- (ク) 片方の手の親指（指関節より上部）をなくした場合 20%
- (ケ) 片方の耳が聞こえなくなった場合 30%
- (コ) 片方の耳をなくした場合 3～15%
- (サ) 片方の手の人差し指をなくした場合 8%
- (シ) 足の親指をなくした場合 10%

(ス) 親指・人差し指以外の手の指を1本なくした場合 10%

(セ) 親指以外の足の指を1本なくした場合 5%

(ソ) 前記の各号に該当しない不具廃疾については保険加入者の職業・年齢・身分・性別等に関係なく、身体の完全に棄損された程度に応じて、かつ前記各号の区分に準じて50%以内の保険金が支払われる。

③医療保険（普通条件）

傷害の結果として平常の業務に故障をきたし、しかも医者の治療を要する時に支払われる保険金で平常の業務に従事することができるようになるまで1日について、入院の場合は1500円、通院の場合は1000円が支払われる。

3) その他の規定

- ① 医療保険の支払いは180日間（通院の場合は90日間）でうち切られる。
- ② 事故による傷害について不具廃疾保険と医療保険が重なって支払われる場合はその合算額を支払われる。
- ③ 健康保険・労災保険のその他の給付に関係なく保険金は支払われる。

4) 保険請求についての必要書類

- ① 傷害の程度を証明する所定の医師の診断書
- ② 全治した時の医師の治癒証明書 傷害事故の場合
- ③ 死亡診断書および戸籍謄本 死亡事故の場合
- ④ 競技長の事故確認書 傷害、死亡共

抗議

「国内カート競技規則」に基づき書面をもって抗議料を添付の上、エントラントより競技長を経由して大会審査員会に提出するものとする。

1) 抗議提出の時間制限

- ① 競技の成績に関する抗議：当該ヒートの暫定結果発表後30分以内
- ② 技術委員または車両検査員の決定に対する抗議：決定直後
- ③ 競技中の過失または反則に対する抗議：その競技終了後30分以内とする。

2) 抗議料

JAF 規定による。

3) 抗議の裁定

大会審査委員会の裁定結果により通告される。

本規則の違反

本規則に対する違反の罰則宣告は大会審査委員会が行い訓戒・罰金・ラップタイムの加算・周回数の減算または出場停止、失格処分まで遡及して施行される。

罰則

- ① ペナルティには次の4種がある。
 - (ア) 警告
 - (イ) タイムペナルティ
 - (ウ) グリッドペナルティ

(エ) ラップペナルティ

(オ) 失格

② 警告はその必要ありと認められた軽反則に対し発せられる。

③ タイムペナルティは予選および決勝タイムに適用される。

④ グリッドペナルティは予選に適用される。

⑤ 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る。

⑥ 失格は次の反則行為に科せられる。

(ア) 違反または不当に得たアドバンテージ。

(イ) 故意に自己または他人の安全を省みることなく行う危険行為。

(ウ) 与えられたオフィシャル指示を故意に無視した際。

(エ) 与えられたフラッグサインの無視。

⑦ その他ペナルティの詳細は公式通知に示される。

誓約書の署名

エントラント・ドライバーは参加申込用紙に記載された誓約文に署名捺印しなければならない。

本規則書に記載されていない項目

本シリーズ規定に記載されていない全ての項目は、本規則書付則、本大会の特別規則書および公式通知により示される。

資料

年式	型式	クワカ打刻	IN マニホールド	IN マニ方向	リードバルブ	キャブレター	キャブメーカー
1996	4SS3	4SS-900001～	4PE 00	左向き	4 枚式	4SS	ミコ製の み
1997	4XM3	4XM-009436～	↑	↑	↑	4XM	↑
1998	5DH3	E101E-003070～	↑	↑	↑	5DH	↑
1999	5ET3	E105E-001656～	5ET 00	↑	↑	5ET	↑
2000	5HD3	E109E-001873～	↑	↑	↑	5HD	↑
2001	5MV3	E111E-005054～	5MV 00	↑	6 枚式	5MV	↑
2002	5NY3	E112E-003156～	5MV 10	↑	↑	5NY	↑
2003	5UN3	E113E-009354～	5UN 00	↑	↑	5UN	↑
2004	5XE1	E114E-009355～	↑	↑	↑	5XE	↑
2005 ～	1C3*	E118E-00****～ 06以降は118より 数字が大きい	1C3 **	真直	↑	YZ125の 純正部品	↑

パーツ名	2004 年以前	2005 年以降
C D I ユニット	改造不可 一般市販品に変更可	同左
シリンダー ヘッド	追加工・改造不可 純正部品であれば載替え可 2010 年よりデトネーションリング装着可 シリンダーの再メッキ加工可	同左
ピストン	追加工・改造不可 純正部品であれば交換可	同左
シリンダー ボディ	追加工・改造不可 純正部品であれば載替え可 デトネーションリングのみ装着可	同左
I N マニ ホールド方向	追加工・改造不可 純正部品であれば交換可	同左
キャブレター	YZ125 の純正部品であれば年式を問わず 使用可・改造不可 全ての年式においてファンネルの追加は禁止	同左
リードバルブ	4 枚(～2000) 6 枚(2001～2004) 2000 までのモデルに 6 枚の取付けは改造が 必要⇒事前申請が必要	6 枚
ファン交換	可	同左

WAKO'S SUPER KART 車両規則一覧表

	エンジン			キャブレター	シャーシ	カウル	重量 (ドライバー乗車状態)	タイヤ		ゼッケンカラー		
	機種	排気量	改造					DRY	RAIN	ベース	文字色	
SK1	自由 (ヤマハ製以外の4サイクルエンジンについては、SK協会が承認したもののみ使用できる)	2サイクル 125cc以下 又は4サイクル 250cc以下	可	機種自由・改造可※2 4サイクル：フュエルインジェクション可	国内一般市販 フロントブレーキ必須 (手動操作フロントブレーキ禁止)	承認フルカウル	173kg (185kg※3、 165kg※4)	SK公認 スタンプつき ダンロップDHM	ダンロップ製 レインタイヤ	白	黒	
						セパレートカウル	168kg (180kg※3、 165kg※4)					
SK4	国内モトクロス用 ヤマハWR250	4サイクル 250cc以下	可 ※エンジン 始動方法 変更禁止	機種自由・改造可 フュエルインジェクション不可	国内一般市販 フロントブレーキ必須 (手動操作フロントブレーキ禁止)	承認フルカウル	173kg			黒	白	
						セパレートカウル	168kg					
SK2	ヤマハYZ125	2サイクル 125cc以下	不可 (シリンダー の再メッキ加 工は可)	YZ125の純正部品 改造不可 全ての年式においてファン ネルの追加は禁止	国内一般市販 フロントブレーキ必須 (手動操作フロントブレーキ禁止)	承認フルカウル	173kg			黄	黒	
						セパレートカウル	168kg					
SK3	MAXクラス	ROTAX FR125MAX	2サイクル 125cc以下	不可	ROTAX R125MAXの 純正部品・改造不可 吸気消音器必須	国内一般市販 フロントブレーキ推奨	承認フルカウル	170kg	MOJO	銘柄自由 SLまたは CIK公認	赤	白
							セパレートカウル	165kg				
	YZ85 クラス	YZ85 (YZ80)	2サイクル 85cc以下	不可 ※5	YZ85/YZ80の純正部 品・改造不可 全ての年式においてファン ネルの追加は禁止	国内一般市販 フロントブレーキ必須 (手動操作フロントブレーキ禁止)	承認フルカウル	170kg	DLのSL	銘柄自由 SLまたは CIK公認	赤	白
							セパレートカウル	165kg				
	オープン クラス	自由 (クラッチ付)	2サイクル 125cc以下	不可	使用エンジンの純正部 品・改造不可 吸気消音器自由	国内一般市販 フロントブレーキ推奨	承認フルカウル	170kg	DLのSL	銘柄自由 SLまたは CIK公認	赤	白
							セパレートカウル	165kg				

※2、SK1クラス(2サイクル)については、ベンチュリ径φ39mm以下のフロート付キャブレターまたはフロートレスキャブレターとし、φ39mmを超える場合はエンジン側に幅5mm以上のリストラクタ(口径φ39mm以下)の装着を義務付ける。

※3、SK1クラスでヤマハ製及びモトクロス用エンジン以外の4サイクルエンジン搭載車両については、フルカウル185kg、セパレートカウル180kgとする。

※4、SK1クラスでYZ250F、WR250、モトクロス用エンジン搭載車両は、フルカウル及びセパレートカウル165kgとする。

※5、SK3(YZ85クラス) (1) チャンバーのみ変更可。(2) デトネーションリングをシリンダーヘッドへの取付可。

(注意)車両規則の詳細等については、SKルールブック参照のこと。