



Active Tour 2003

Kyushu Round Championships

主人公はきみだ!

-You are the star of the race!-

車輛レギュレーション

車両検査

- 競技に参加する全ての車輛はいかなる場合にも下記の数値に適合しなければならない。
- 各選手はレースディレクターの指示に従い、いかなる場合においても車検を受けなければならない。
- レースディレクターはレース期間中、必用に応じて競技車輛の車輛検査を行う事ができる。

原動力

使用可能な原動機(エンジン)は、液体燃料による内燃機構造形で、5ポート以内(排気ポートは含まない)の2サイクル機能を持つ市販エンジンに限る。

燃焼室構造は自由とする。(ターボヘッド可)

最大排気量は2.1cc以下とする。

CLASS/オープンにおいては、市販の状態であること。ボルトオンパーツの取り付けは可能。チューニングエンジンの使用は不可。

燃料

メタノール、潤滑油、ニトロメタンだけで構成されていなければならない。ニトロメタンの含有量は容積比率30%以下のものとする。

消音器(マフラー)

ダブルチャンバー(2室構造)以上で構成されている市販のものでなければならない。CLASS/オープンにおいては排気口の直径が5.2mm以内のものとする。

燃料タンク

75cc以下のタンク1基とする。

ボディ

CLASS/A, B...実車で存在する2ドア、4ドア(各4人乗り以上)のセダン又は、スポーツタイプであり、約10分の1スケールの箱型ボディであること。

CLASS/オープン...実車で存在する2ドア、4ドア(各2人乗り以上)のセダン又は、スポーツタイプ及び、プロトタイプカー(テールランプ及びリヤバンパーが成型時から存在するタイプ)で10分の1スケールのボディであること。(弊社製、ポルシェ956BやTOYOTA GT-One及びカンナム系は使用不可)

シャーシ

駆動輪は独立したサスペンションを装備しなければならない。

全ての競技車輛は出走状態において、静止していることができないなければならない。

バンパー

車輛前部には観衆や他の競技車輛に接触した時にその被害を最小限にするための効果を持つバンパーを装備していなければならない。

駆動システム

前輪、後輪の駆動比率の変更を認める。但し、後輪の駆動はデファレンシャルであること。

ボディマウント

フロント、リヤ各2点、計4点以上で支持すること。リヤボディマウントはターレットリンク式、センターリング式の使用を可能とする。

重量及び車輛

総重量1750g以上(計測用具を含む) 車幅205mm以内

タイヤ

オフィシャルタイヤ(Racing Art製)に限る。タイヤに付着するグリップ剤、その他の溶剤は一切禁止とする。

ウイング

ウイング、スポイラー等の空力的補助装置は1個に限り、使用することができる。

ウイング、スポイラー及び翼端板はボディ車高以下とする。

ウイング、スポイラー及び翼端板はボディ車高部を超えてはならない。

ボディ開口部

ボディには下記の穴、及びカット以外は認められない。(使用しない穴は全てふさぐこと)

プラグヒート用開口穴...直径20mm以内の円、1箇所のみ

マフラー排気口穴...直径30mm以内の円、1箇所のみ

燃料給油口穴...直径50mm以内の円、1箇所のみ

冷却用穴...最大で前座席のサイドウィンドウ1対のみ

トランスポンダー装着用穴...直径10mm以内の穴、1箇所のみ、転倒時などの破損及びカウントミスを避けるため、天井、側面、傾斜面等を避け、リヤトランク部とする。

レースゼッケン

全ての車輛は車体の前方、左右のウィンドウ部を除く3箇所の見易いところにレースゼッケンを張らなければならない。ゼッケンは切ったり

改造してはならない。

走行規定・規約

フライング、コースカットはそのヒートから1周減算する。

バッドドライビングの警告を2回宣告された選手は、ペナルティストップとする。(ピットロードにて10秒間停止)

走行中にボディウイングなどが脱落した場合、速やかにピットインすること。修復後、再スタートする場合はピットロードからスタートすること。

走行中にマフラー、マニホールド、連結ホース等が脱落し破損し、消音効果に影響を及ぼした場合、速やかにピットインすること。修復後再スタートする場合はピットロードからスタートすること。

混信などの電波トラブルの申告はレーススタート前に行う事。レーススタート直後、またはレース続行中の申告は受け付けない。

競技中、全ての車輛はフラッグルールに従わなければならない。

再レース

計測システムのトラブル


コース損傷によるトラブル


主催者が特に認めた場合

計測システム

2003年度よりAMBダイレクトトランスポンダー(マイボンダー)システムを導入します。車体(マフラー反対側)に直接取り付けます。

表彰

 CLASS/A, B...各レース上位3名の表彰を行う。

 CLASS/オープン...各レース上位3チームに表彰を行う。

両クラスとも年間シリーズチャンピオンの表彰を行う。

注意

大会は予選2ラウンドが終了した時点で成立する。

競技説明**参加クラス**** グランプリシリーズ CLASS/A**

2002年度ランキング1～15位までの15名によって行われる競技クラス。ツアーにおいて九州チャンピオンを決定するとともに、ドライバーの技量のレベルアップを目的とし、全5戦(ファイナル最終戦を除く)を通じドライバーの有効ポイントで争う個人競技。CLASS/オープン、CLASS/Bとのダブルエントリーは認められない。今年度の最終ランキング上位5名の選手は来年度もCLASS/Aでの参加可能なシード権が与えられ、また6位以降の選手はCLASS/B上位選手と入れ替え戦をファイナル最終戦にておこなう。

 グランプリシリーズ CLASS/B

このクラスはツアーにおいて九州チャンピオンを決定するグランプリシリーズの中に分けられたBクラスとする。2002年度CLASS/A最終ランキング16位以降の選手、また今年度よりグランプリシリーズに参加を希望する選手によって行われる個人競技。CLASS/オープンとのダブルエントリーは認められない。全5戦(ファイナル最終戦を除く)を通じドライバーの有効ポイントで争い、上位10名が最終ファイナルステージで行われるCLASS/Aのシード権をかけた入れ替え戦の出場権が与えられる。

 CLASS/オープン

このクラスは全6戦(ファイナル最終戦を含む)を通じドライバー2名の総合力を競うチーム戦とし、ペイントコンテスト、スタイリッシュコンテストもポイントの対象となる。単にRC競技でなく、子供の頃に、そして今も尚抱いているモータースポーツへの憧れ、夢を今現実のものに。仲間と共にチームウェアを揃え、チーム監督またはドライバー、メカニックとして1年間サーキットを転戦する醍醐味が楽しめるクラス。CLASS/A、CLASS/Bとのダブルエントリーは認められない。

ポイント

グランプリシリーズCLASS/A,BおよびCLASS/オープンともに決勝結果全選手に公認ポイントが与えられる。また、CLASS/オープンにおいては高ポイントを得た選手1名分を公認ポイントとし、他にペイントコンテスト、スタイリッシュコンテストで得た各ポイントの総合計が各競技の各チーム順位とする。

有効ポイント

CLASS/A...第1～5戦中、4戦を有効ポイントとする。

CLASS/B... //

CLASS/オープン...全6戦中4戦を有効ポイントとする。

エントリーフィー

3000円

オフィシャルタイヤ

Racing Art製 1:10GPツーリングタイヤ(エンターには前後タイヤ1台分が支給される)

競技で使用するタイヤの本数に制限はありません。

エントリー方法

各大会当日の1ヶ月前から10日前迄(事前エントリー)


競技内容


予選...5分間のトータルタイム形式で2～3ラウンド。

決勝...メイン別(周回数等は当日発表)

特別企画

1年間を通じこのイベントに参戦された選手の中より総合成績等を考慮したうえで以下の副賞が与えられる。

 グランプリシリーズCLASS/A,B...2004年度のチームアクティブの契約ドライバーを選出。

 CLASS/オープン...年間ベストチーム賞!この賞に輝いたチームドライバー2名に海外旅行贈呈

特別企画の発表はファイナル最終戦バンケットの際に行います