

# 第3戦 全日本 SUGO EV 50kmレース大会

2020年7月5日(日) 蒸 スポーツランド SUGO

主催:日本電気自動車レース協会(JEVRA) 大会後援:東京中日スポーツ









# 普段はEV充電車、緊急時には電源車に!!

~仕様により様々なアジャストが可能です~



## ■車両スペック

	AND THE RESIDENCE AND ADDRESS OF THE PARTY O
車両	日野デュトロ(NO4C)
搭載発電機	HMG (hybrid magnetic generator)×3基
発電機搭載箇所	追加コンプレッサー取付部×1基・フライホイールPTO部×2基
発電機出力容量	DC300V-50A 15kVA (発電機1基あたり)
搭載バッテリー	東芝製 SCiB 2P12S×10個直列
バッテリー容量	DC300V-40A 12kVA
Total 出力容量	DC300V—190A 57kVA(発電機3基+バッテリー)
搭載充電器	DCJ503D4AUF(デルタ電子製)・True-G50(Milla-E50 菊水電子工業製)
出力電圧	DC12V / DC24V / DC300V / AC100V / AC200V(3 φ) ※出力電圧は仕様により任意に変更可能

# 東洋電産株式会社

東洋電産株式会社 千本工場 〒410-0855 静岡県沼津市千本緑町三丁目13番地 TEL:055-962-5085

# 日本電気自動車レース協会(JEVRA)は 様々な活動を行っております!!



JAPAN ELECTRIC VEHICLE RACE ASSOCIATION

#### 地球温暖化防止の対策

→ EV レースを通じて地球温暖化防止の推進を行います

#### EVレースの開催

→ EV レースを通して製品開発の"場所"の提供を致します

#### "日本初"のEV公道レースの開催企画

→ 地球環境保護と地方創生のお手伝いを致します

#### 高速安全運転スクールの開催

→ レースからのフィードバックをスキルアップにご活用下さい

#### 各種 EV 関連パーツの開発

→ EVレースで鍛えた技術の提供を致します

#### EVスーパーカーの開発/製作

→ 貴社製品のアピールにご活用下さい

#### 移動充電サポートの実施(急速充電器&普通充電器)

イベント会場等に出張致します

#### 電気の地産地消の推進事業の構築

→ EV普及による電力不足への対応策のご提案

#### 自然エネルギーの活用(太陽光/風力/水力等)

→ 自然エネルギーによる電力供給のご提案





# トランスミッションを 自社で製作する技術力

# Shigehara Ink.

高性能歯車加工技術

3D 加工技術

検査・測定技術

繁原製作所では、オーダー1台から

あらゆる車両に向けたミッションの製作が可能です。

全ての工程(設計・生産・検査)を弊社で一貫して行うことで、

お客様の部品の生産を、試作・小ロットから対応することができます。

また、当社が保有する加工技術を駆使し、

自社開発の電気自動車(EV)実証実験車両による

航続距離テストやEVサーキット走行を通じて技術向上に努めています。

JEVRAが開催する全日本EVレース大会において、

シリーズチャンピオンを3年連続で獲得しました。





# 2020 ALL JAPAN EV-GP SERIES ROUND.3

### 全日本 SUGO EV 50Kmレース大会

#### **MESSAGE**

開催のご挨拶



日本電気自動車レース協会(JEVRA) 理事長 **水野 雅男** Masao Mizuno

2010年3月に設立してお陰様で10周年目を迎えました日本電気自動車レース協会(JEVRA)は、[地球環境問題に対する意識改革]の推進および[電気自動車(EV)の進化・普及促進]を目指して、電気自動車(EV)レースをスポーツランドSUGOを舞台に開催いたします。

JEVRAは、一刻も早く解決していかなければならない地球環境問題を「EVレース」を通じてエコロジー(ECO)の推進と、最良のEVの開発のスピードを速めるための「Proving Ground (開発・実証の場):レース」の提供で、微力ながらお手伝いをさせて頂きます。

現在の素晴らしいクルマは、日本では約50年前にスタートしたモータースポーツフィールドで誕生し、磨き抜かれ、 自動車技術へのフィードバックは「レース場」から生まれたと言っても過言ではありません。

将来、日本発のカッコいい世界一のEVが産まれるべく、開発・実証の場を提供して参りますので、まだまだ「揺籃期」のEVですが、趣旨ご賛同いただき、広くご支援を賜りたくお願い申し上げます。

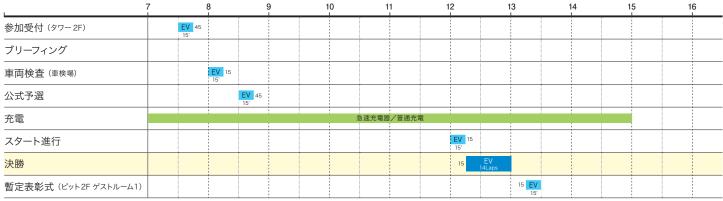
また、今大会は世界中で猛威を振るっております新型コロナウイルス感染の対策を可能な限り行い開催致しますので、 で理解で協力を賜りますよう関係各位にはお願い申し上げます。

#### **2020 CALENDAR**

第1戦	5月30日(土)	50km	袖ヶ浦フォレストレースウェイ/千葉県
第2戦	6月21日(日)	50km	筑波サーキット/茨城県
第3戦	7月5日(日)	50km	スポーツランド SUGO / 宮城県
第4戦	8月9日(日)	55km	筑波サーキット/茨城県

第5戦	9月12日(土)	55km	袖ヶ浦フォレストレースウェイ/千葉県
第6戦	10月4日(日)	60km	筑波サーキット/茨城県
第7戦	11月14日(土)	50km	富士スピードウェイ/静岡県

## TIME SCHEDULE



※タイムスケジュールは天候その他の理由により変更になる場合がありますので予めご了承下さい。

#### **ORGANIZATION**

開催日 令利会場 スプレース距離 50

■ 主 催

■大会協賛

令和2年7月5日(日) スポーツランド SUGO / 宮城県 50km (3.586Km×14周)

日本電気自動車レース協会(JEVRA)

■組 織 理事長 水野 雅男 理 事 舘 信秀

理 事 田嶋 伸博 理事/事務局長 富沢 久哉 株式会社ブリヂストン 住友ゴム工業株式会社 横浜ゴム株式会社

東洋電産株式会社 株式会社繁原製作所

■特別会員 電気自動車普及協議会(APEV) EVオーナーズクラブ(EVOC) ■大会後援 ■ JEVRA 替助会員

株式会社ブリヂストン 住友ゴム工業株式会社 横浜ゴム株式会社 日本道路株式会社 東洋電産株式会社 株式会社繁原製作所 株式会社交通タイムス社 株式会社日本ヴューテック 株式会社トムス 株式会社アクセル (敬称略/順不同)

東京中日スポーツ



日本電気自動車レース協会(JEVRA)

〒157-0067 東京都世田谷区喜多見 2-6-30 株式会社 M&T プランニング内 TEL.03 (6411)0092

[プログラム] デザイン: **Tecmag** 



















# 2020 ALL JAPAN EV-GP SERIES ROUND.3

## 全日本 SUGO EV 50Kmレース大会

## **ENTRY LIST -**

エントリー:参加13台

No.	ドライバー	クラス	車名	電池/容量	モーター出力	タイヤ	エントラント	代表者
0	千葉 栄二	EV-1	TAISAN UP TESLA S	Li/85kWh	193kW/375kW	ΥH	Team TAISAN	千葉 泰常
1	地頭所 光	EV-1	TAISAN 東大 UP TESLA 3	Li/75kWh	360kW	DL	Team TAISAN 東大	千葉 泰常
2	木村 龍祐	EV-1	TAISAN UP TESLA RS	Li/53kWh	215kW	ΥH	Team TAISAN	千葉 泰常
3	廣瀬 浩明	EV-R	WHITE-NOTE e-POWER	-	80kW	BS	廣瀬浩明	廣瀬 浩明
6	大野 博美	EV-R	Auction Direct ノートeパワー	-	80kW	BS	ONO RACING	大野 博美
7	金子 高志	EV-2	ブルースイッチ @ リーフ	Li/62kWh	160kW	ΥH	くるまのニュース & KUNISAWA.NET	国沢 光宏
18	石井 昌道	EV-R	TokyoNextSpeed eパワー	-	80kW	BS	Tokyo Next Speed	石井 昌道
19	藤田 広一	EV-R	9thチャレンジノート e-POWER	-	80kW	ΥH	ロンリーレーシング	藤田 広一
28	飯倉 雅彦	EV-C	ウェルマー☆ビルズ☆ EV ミラ	Li/32kWh	135kW	DL	ウエルマー(株)	繁原 秀孝
33	TAKAさん	EV-1	適当Lifeアトリエ Model3	Li/75kWh	360kW	ΥH	ХІНОКС	鈴木 淳
39	金沢 秀好	EV-C	ウェルマー☆ビルズ☆FT86EV	Li/36kWh	145kW	DL	ウエルマー(株)	繁原 秀孝
55	廣瀬 多喜雄	EV-R	ノート e-Power Nismo S	-	100kW	BS	オイラクレーシング	廣瀬 多喜雄
88	レーサー鹿島	EV-2	東洋電産・LEAFe+	Li/62kWh	160kW	ΥH	東洋電産株式会社	伊藤 晃

[クラス] EV-1= モーター出力 201kw以上 / EV-2=151Kw以上 201kw未満 / EV-3=101Kw以上 151 未満 / EV-4=101kw未満 / EV-C=市販車改造 (出力自由) / EV-F=燃料電池車両(FCV) / EV-R=レンジエクステンダー /EV-P=プロトタイプ [タイヤ] BS=プリヂストン / DL=ダンロップ / YH=ヨコハマ [電池] Li=リチウムイオン電池

## **POINT RANKING**

	順位	氏 名	Rd.1 袖ヶ浦	Rd.2 筑波	Rd.3 SUGO	Rd.4 筑波	Rd.5 袖ヶ浦	Rd.6 筑波	Rd.7 富士	TOTAL
	1	地頭所 光	20	20						40
	2	TAKAさん	15	15						30
	3	千葉 栄二	12	8						20
	4	小野津 博之	-	12						12
	5	石井 昌道	10	1						11
総合	6	レーサー鹿島	-	10						10
	7	木村 龍祐	3	6						9
	8	廣瀬 浩明	8	0						8
	9	廣瀬 多喜雄	6	2						8
	10	大野 博美	4	0						4
	11	金子 高志	_	4						4
	12	金井 亮忠	_	3						3

クラス	順位	氏 名	Rd.1 袖ヶ浦	Rd.2 筑波	Rd.3 SUGO	Rd.4 筑波	Rd.5 袖ヶ浦	Rd.6 筑波	Rd.7 富士	TOTAL
	1	地頭所 光	20	20						40
	2	TAKAさん	15	15						30
EV-1	3	千葉 栄二	12	10						22
	4	木村 龍祐	10	8						18
	5	小野津 博之	_	12						12
EV-2	1	レーサー鹿島	_	20						20
EV-2	2	金子 高志	_	15						15
EV-3	1	廣瀬 浩明	20	20						40
EV-3	2	大野 博美	15	15						30
EV-F	1	金井 亮忠	-	20						20
EV-R	1	石井 昌道	20	15						30
EV-K	"	廣瀬 多喜雄	15	20						30

# 事故のない 毎日をつくりたい。

ダンロップがつくっているのは、タイヤです。

でも、タイヤを通していちばんつくりたいものは、

交通事故のない今日、そして明日。

どんな道でも、どんな時でも

安全で安心な未来のタイヤを目指す

SMART TYRE CONCEPT とともに、

この世界から交通事故をなくしたい。

難しいことです。でも、あきらめたくない。

わたしたちは本気です。

どんな道でも、 どんな時でも。









## 2020 ALL JAPAN EV-GP SERIES ROUND.3

### 全日本 SUGO EV 50Kmレース大会

## 環境に優しい 電気自動車(EV)レース

2010年にスタートして10周年目を迎えた「日本電気自動車レース協会 (JEVRA)」が主催する"地球環境"に優しいモータースポーツがEVレースだ。走行中の二酸化炭素 (CO2)の排出をゼロにし、地球温暖化を抑える優しいEVレースは、これからの新しいモータースポーツとして世界中で注目されている!!新しい時代を牽引するEVを「レース」というフィールドで競い合うことにより互いの性能を鍛え上げて技術開発のスピードアップと市販車へのフィードバックを目的にEV-GPシリーズは開催される。第3戦はスポーツランドSUGOを舞台に50Km (14周)で争われるので各車の走りに注目したい!!

## EVによる 8クラスによる戦い

EV-GPシリーズは、全部で8クラスに分かれて戦いが行われる。EV市販車クラスは、駆動モーター最大出力によって4クラスに分かれる。2020年度から市販車クラスのモーター出力が変更になった。総合優勝に一番近いのが、EV-1クラスで201kW以上のテスラモデルS、モデル3、ジャガーなどだ。EV-2クラスは、151kW以上201kW未満で今回の対象車種は日産リーフe+(160kW)のみとなる。EV-3クラスが101kW以上151kW未満で日産リーフ(110kW)が

対象車種となる。EV-4クラスは101kW 未満で、旧型リーフ(80kW)、i-MiEV (46kW) やスマートEV(55kW)だ。市 販車のエンジンをモーターに転換した EV-C(コンバート)クラス(出力自由)と、 開発もしくはレース専用に製作された EV-P(プロトタイプ)クラス(出力自由) がある。EV-Fクラスは燃料電池車 (FCV)と、"エンジンで発電する"EV-R (レンジエクステンダークラス)の走りに 注目したい。以上の8クラスがそれぞれ のクラスで勝負を競い合うことになる。

### 「第3戦」SUGO ラウンドの見所

#### EV-1 クラス

モーター出201kW以上

開幕戦との第2戦を連覇した昨年のチャンピオン地頭所光テスラモデル3と2 戦連続2位のTAKAさんのSUGOでのバトルが楽しみだ! また、千葉英二の モデルSとロードスターの木村龍祐が何とかトップに迫る走りをを見せるかに 注目だ!!



#### EV-2 クラス

モーター出151kW以上 201kW未満 第2戦でクラス優勝したレーサー鹿島のリーフe+が最後にテスラモデルSを 捉えて総合4位に食込む活躍をしたので、どこまで総合上位に食い込めるかに 期待したい!!



#### EV-3 クラス

モーター出力101kW以上 151kW未満 今回は残念ながら参加が無いが、エントリーモデルのこのクラスに参加者が 増えることを期待したい。



#### EV-4 クラス

モーター出力101kW未満

今までは"軽自動車"クラスだったが今年からは色々な車種のクラスバトルが みられるので楽しみだ!



#### EV-C クラス

市販車にモーターと バッテリーに変換した車両 EV-C(コンバート)クラスは、市販車ベースのエンジンをモーターとLiバッテリーに変換させ「EV」に改造した車両による争いになるが、金沢秀好FT86EVと飯倉正彦ミラEVだが、総合優勝争いにどこまで食い込めるかに期待したい!!



## EV-F クラス

燃料電池車両

今回はエントリーが無いが、水素を燃料とした燃料電池 (FCV) 車両の走りに 注目したい!



## EV-R クラス

レンジエクステンダー

レンジエクステンダーは "エンジンで発電する" 新しい発想の車両だ。このクラスの対象は、BMW i3 REXと日産ノート e-POWERの2車種となるが、第2戦で初優勝を飾った廣瀬多喜雄、石井昌道と藤田広一の e-POWER と今回は e-POWERで参戦する大野博美の争いに注目だ!



#### EV-P クラス

開発車両もしくは レース専用車両 開発車両/レース専用車両のクラスだが、"未来のEV開発"の為に、カーメーカーからの参戦を期待したい!



## 2020 ALL JAPAN EV-GP SERIES

## 2020年 全日本 電気自動車グランプリ シリーズ競技規則 〈抜粋〉

#### 【競技規則書の制定】

日本電気自動車レース協会(以下 JEVRAと称す)は、地球温暖化防止の推進と電気自 動車産業発展および優秀な人材育成のために開催する「全日本 電気自動車グランプリ シリーズ競技規則書」(以下本規則と称す)を制定し、JEVRA が行う全ての電気自動車 レース(以下 EV レースと称す) に適用する。

日本語表記 2020 全日本 電気自動車 グランプリ シリーズ 英語表記 2020 ALL JAPAN EV-GP SERIES

#### 【大会日程および名称】

第1歳 2020年5月30日(十) 全日本 袖ヶ浦 EV 50Kmレース大会 2020年6月21日(日) 全日本 筑波 EV 50Kmレース大会 第3戦 2020年7月5日(日) 全日本 SUGO EV 50Kmレース大会 2020年8月9日(日) 全日本 筑波 EV 55Kmレース大会 第5戦 2020年9月12日(土) 全日本 袖ヶ浦 EV 55Kmレース大会 2020年10月4日(日) 全日本 筑波 EV 60Kmレース大会 第7戦 2020年11月14日(土) 全日本 富士 EV 50Kmレース大会

#### 【ドライバー】

第1項 参加資格

- 1. レース当日に有効な普通自動車運転免許証を所持者。
- 参加サーキットにおけるコースフラッグの意味を全て理解している者。
   本規則の内容を全て理解していること。また、大会関係者の指示に従うことのできる者。 4.20歳未満のドライバーは保護者の承認を必要とし、その証として参加申込書の該 当欄に保護者の自筆署名、捺印(実印) を受けて提出すること。
- 5. 上記以外でJEVRAが認めたもの。

競技に参加することを許されるピットクルーは満18歳以上の者に限られる。競技参加に 関連して起こった死亡、負傷および災害の責はすべて各自がJEVRAに迷惑を掛ける事 無く自己処理すること。

ドライバーおよびピットクルーは競技に有効な保険に加入していること。

ドライバーは1000万円以上、ビットクルーはそれぞれ500万円以上の保険に加入しなければならない。既に加入済のものは、その旨を定められた書式によって申告するものとし、加入保険金額が上記の額に満たない者はその不足分について必ず保険に加入しな

#### 【ドライバーおよびピットクルーの遵守事項】

規則の熟知と遵守

本規則ならびに競技会ごとに定められた諸規定を熟知し、これを遵守するととも にオフィシャルの指示に従って競技会の秩序の維持に協力しなければならない。

#### 【参加車両規定】

第1項 動力

- 1. 動力はモーターとする。
- 2. モーターの形式は自由とする。但し、製造会社および型式の申告は義務付ける。 第9項 作動
- 1. 作動はバッテリー(電池) のみで行うこと。(EV-Rは除く)
- 2. 作動のバッテリー(電池) の形式は自由とする。但し、製造会社、型式および容量 の申告は義務付ける。

第3項 駆動の方法は自由とする。 第4項 車輪の数は4輪までとする。

- 駆動輪の本数は、自由とする。
   車両の各寸法(サイドミラー及び牽引フックは除く)は以下のサイズ(値)を超えては ならない。市販車クラスはサイズ内であっても車体形状をはみ出す追加の突起物は
- 1. 全長: 6m 2. 全幅: 2m 3. 全高: 2m

- 1. 使用タイヤは、JEVRAに「登録認定」した次のタイヤメーカーのみ使用できる。 ①株式会社プリヂストン社製 ②住友ゴム工業株式会社製 ③横浜ゴム株式会社製 ※上記以外のタイヤメーカー製の使用は、JEVRAに登録申請をしなければならない。
- 2. 使用タイヤは、レース専用タイヤ (スリックタイヤ及びレーシングレインタイヤ) を除き
- 3. 使用タイヤの本数は自由とする。
- 上記以外にJEVRAが特別に認めたタイヤメーカー製。 第8項 市販車クラスの最低車両重量は車検証に記載した重量の2%減までとする。
- 既定重量以下の場合はバラストを固定して積載しなければならない。 また、車両重量計の無い開催サーキットは測定しない場合もある。
- 最大車両重量は制限を設けない。

第10項 座席数の確保

市販車クラス(EV-1/2/3/4/F/R)は、車両検証記載の乗車定目の座席数を確 保しなければならない。 但し、4点式以上のロールバーを装着した車両は後部座席の取外しを認める。

全ての市販車クラスは車両検査証を所持しなければならない。

- EV-1 クラス・市販車クラス(モーター最大出力201kW以上) EV-2 クラス・市販車クラス(モーター最大出力151kW以上201kW未満) EV-3 クラス・市販車クラス(モーター最大出力101kW以上151kW未満) EV-4 クラス・市販車クラス(モーター最大出力101kW未満)
- 第4項
- 第5項 EV-Cクラス・コンパートクラス(エンジンをモーターに換装した車両) 第6項 EV-Pクラス・プロトタイプ・クラス(開発車両/レース専用車両)
- EV-Fクラス・市販車クラス(FCV=燃料電池車クラス)
- EV-Rクラス・市販車クラス(レンジエクステンダー/発電をエンジンで行う車両)

#### 【ドライバーの安全遵守事項】

- ドライバーの装備は、不燃レースングスーツ、不燃アンダーウェア、不燃シュー ズ、不燃グローブの装着を推奨する。ヘルメットはフルフェイス型またはジェッ ト型を推奨する。
- 競技に適した健康状態で参加し、競技中は常にお互いの安全を考慮した協調 的マナーのもとに自己の技量とコースの状態に適した競技速度で操縦し、危
- 険とみなされる行為があってはならない。 レース中、予選中を問わず、故意に規定の走路から外れたりコーナーをショ カットしたりして走行することは禁止される。ただし、オフィシャルの誘導の下
- 走路は必ず定められた方向に走行し、いかなる場合も逆方向に走行してはなら

#### 【車両に関する安全規定】

第1項 参加車両は充分安全なロールバーを装着しなければならない。

ロールバーを装着しない車両は、ドライバーおよびチーム監督の誓約書の提出 をもって許可をする場合がある。(EV-Cクラス及びEV-Pクラスは義務付ける) シートベルトは4点式以上の装着を義務付ける。

4点式以上のシートベルトを装着しない車両は、ドライバーおよびチーム監督の 誓約書の提出をもって許可をする場合がある。

電気装置器具の全ての部分において、車体と通電する構成要素の間には、最 小限の絶縁抵抗がなければならない。また、電流の通じる全ての部分には、 偶発的接触に備えた防護が施されなくてはならない。十分な物理的抵抗を持 たない素材(塗装コーティング、エナメル塗料、酸化物、ファイバーコーティン グ創)、および絶縁テープは認められない。

車体ならびに安全構造体だけでなく伝導性を有するシャシーフレームも、車両 (シャシー) のアースに接続しなくてはならず、かつシステム(電子機器) のアー

#### 【車両検査】

- 第1項 競技に参加する車両およびドライバーは、指定された時間までに、必要書類、 ドライバー装備 (EV-Rクラスは、不燃レーシングスーツ、不燃アンダーウェア、 不燃シューズ、不燃グローブ、不燃マスク、フルフェイス型ヘルメットの装備を 義務付ける) および参加車両を車両検査場または指定された場所で公式車両 検査とドライバー装備品検査を受けなければならない。
- 検査を受けない車両およびドライバー、または検査の結果、不適当と判断された車両およびドライバーは予選、決勝のいずれにも出場できない。
- JEVRA は検査の結果、不適当と判断した個所について修正を命ずることがで
- 車両検査でJEVRAより指摘された箇所の修正を命じられた場合は再度の車 両検査を受けなければならない。従わない場合は、如何なる出走を拒否する
- 如何なる車両も、安全上の理由からスタートを禁止される場合がある。
- 車両検査を通過した如何なる車両であっても、随時JEVRAの指示に従い予 選、決勝のいずれも出走を拒否される場合がある。

#### 【予選方式】

公式予選は次の方法で行う。

第1項 タイムトライアル方式

- 定時間に任意に走行し、記録されたベストラップタイムにより決勝グリッド順 位を決定する。

スタート位置は、すべてのドライバーが正規のスタートラインからスタートするものとし 各ドライバーに与えられたスタート位置による距離的、時間的なハンディキャップは一切 老庸されない。

完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順 則とするが、天候等の状況により、これ以外のスタート方式を取る場合もある。 スターティンググリッド

スターティンググリッドは、スタッガードフォへメーションとする。スターティン ググリッドに着くことができなかった車両のグリッドはそのまま空席とし、他の 車両はグリッド上の各々の車両の位置を保持しなければならない

グリッドの定数は開催サーキットの定めた台数とする。尚、非出走者のグリッ ドは空席とする。

スタート方法

スプリントレースは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 ディングスタートとする。

#### 【禁止事項】

1 バッテリー(雷池) 充雷の禁止

如何なる車両もグリット上および決勝スタート後のバッテリー(電池)の充電は禁止 される。

但し、主催者の指示がある場合は、この限りではない。

2. EV-Fクラス (燃料電池車両)は、如何なる車両もグリッド上および決勝スタート後の 水素の補填は禁止される。

バッテリー(電池)交換の禁止

如何なる車両もグリッド上および決勝スタート後のバッテリー(電池)の交換は 禁止される。

但し、主催者の指示がある場合は、この限りではない。 車両のバッテリー(電池)は、法令に従った資格所持者以外が触れてはならない。

第5項 水素の補道は、法令に従った資格所持者以外が触れてはならない。

JEVRAが天候上の理由、あるいはその他の理由からレースの中断を決定した場合はコントロールラインにおいて赤旗を掲示し、これと同時に各マーシャルポストでは赤旗振動 で掲示する。走行中の車両は直ちにスローダウンし、グリッド上で停止し、ピットクルー は車両に触れてはならない。

レースの中断の場合、次のとおり区分される。

- 1. 先頭のドライバー、および先頭のドライバーと同じ周回数を走っていた残りのドライ バー全員がレース距離20%未満の走行の場合、当該レースは無効とされ、新たに
- レースの再スタートが不可能な場合、このレースは中止と宣言される。 2. 先頭のドライバー、および先頭のドライバーと同じ周回数を走っていた残りのドライ バー全員がレース距離20%以上50%未満の走行の場合、当該レースは完了したと みなされ、ポイントは1/2が与えられる。(小数点以下四捨五入) 3. 先頭のドライバー、および先頭のドライバーと同じ周回数を走っていた残りのドライ
- バー全員が本来のレース距離50%以上(小数点以下切り捨て)を走行の場合、当該 レースは完了したとみなされ、ポイントは100%与えられる。

#### 【赤旗中断されたレースの再スタート】

競技結果がレース距離20%未満の場合の再スタートのグリッドポジションは本来のレー スと同じとし、レース距離が20%以上の場合は赤旗で中断した周回の1周前の通過順位 でグリッドポジションを決定する。また、再スタートできない車両のグリッドはそのまま空

#### 【レースの終了】

第1項 レースの終了

先頭の車両にチェッカーフラックが掲示された後、引き続き後続車両にも特別規 則書に示す時間に掲示される。この時間が経過した時をもってレース終了となる。

1. ファイナルラップにフィニッシュライン手前でトップの車両のすぐ前に他の車両がいる場合、スタート・フィニッシュマーシャルは同時にチェッカーと青旗を掲示する。こ れはトップを走行する車両はレースを終了するが、そのすぐ前を走行する車両はファ

2 先頭を走行する車両が、所定の周回数を完了する前にレース終了の合図が出された 場合、当該レースはその時点で終了したものとみなされる。また、何らかの理由に よってレース終了の合図が遅れた場合は、レースが本来終了する時点で終了したも のとみなされる。

第2項 優勝者

優勝者は規定の距離(周回数)または時間を最初にチェッカーフラッグを受けて フィニッシュライン (コントロールライン) を通過した車両とする。

第3項 順位の優先順位

優先順位は、チェッカーを受けた完走車の中から周回数の多い順に決定され る。同周回数の場合はフィニッシュライン通過順位による。 チェッカーフラッグを受けなかった完走車を周回数の多い順に決定される。同

周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。 完走者

各クラス優勝車の周回数の70%(小数点以下切り捨て)以上を走行した車両とする。

得点(ポイント)は決勝レースの完走周回数を満たした車両にのみ与えられる。

第1戦 2020年5月30日(土) 公式予選、決勝レース 袖ヶ浦フォレストレースウェイ(千葉県)

2020年6月21日(日) 公式予選、決勝レース 筑波サーキット(茨城県)

第3戦 2020年7月5日(日) 公式予選、決勝レース

ツランド SUGO (宮城県) 第4戦 2020年8月9日(日) 公式予選、決勝レース

第5戦 2020年9月12日(土) 公式予選、決勝レース 第5戦 2020年9月12日(土) 公式予選、決勝レース

補ヶ浦フォレストレースウェイ(千葉県) 第6戦 2020年10月4日(日) 公式予選、決勝レース

筑波サーキット(茨城県) 第7戦 2020年11月14日(土) 公式予選、決勝レース 富士スピードウェイ(静岡県)

#### 【参加申込期間と参加料】

第1戦の申込期間と参加料

5月30日(土) 開催場所/袖ヶ浦フォレストレースウェイ ECOエントリー: 2020年4月20日(月) ~ 24日(土) ¥55,000(税込)

第2戦の申込期間と参加料

6月21日(日) 開催場所/筑波サーキット

ECOエントリー: 2020年5月11日(月)~15日(土) ¥55,000(税込)

第3戦の申込期間と参加料

7月5日(日) 開催場所/スポーツランドSUGO ECOエントリー: 2020年5月25日(月) ~ 30日(土) ¥55,000(税込)

第4戦の申込期間と参加料

8月9日(日) 開催場所/筑波サーキット

ECOエントリー: 2020年6月22日(月)~27日(土) ¥55,000(税込) 第5戦の申込期間と参加料

9月12日(土) 開催場所/袖ヶ浦フォレストレースウェイ ECOエントリー: 2020年8月3日(月)~8日(土)

¥55,000(税込)

10月4日(日) 開催場所/筑波サーキット ECOエントリー: 2020年8月24日(月) ~ 29日(土) ¥55,000(税込)

第7歳の由込期間と参加料

飛 7 戦の中 5 期間と参加料 11月14日(土) 開催場所 / 富士スピードウェイ ECOエントリー: 2020年10月5日(月) ~ 10日(土) ¥55,000(税込)

※参加申込日は、参加申込書類と参加料の両方が確認(到着)した日にちとする。 ※充電設備の使用を希望する場合は、充電設備使用料(11,000円/税込)を参加受付

【周回数	女(距離)	および出走台数】	
第1戦	袖ヶ浦	21周(50Km)	30台
第2戦	筑波	25周(50Km)	30台
第3戦	SUGO	14周(50Km)	40台
第4戦	筑波	27周(55Km)	30台
第5戦	袖ヶ浦	23周 (55Km)	40台
第6聯	特油	30周(60Km)	30台

11周(50Km)

#### 【賞典および賞典の制限】

第7戦 富士

第1項 賞典の授与(各クラスに与える) 第2項 メダルの授与(各クラスに与える)

が上位者を優位とする。

各クラスの参加台数による賞典の制限 3台/1位のみ 4~5台/2位まで 6台~/3位まで

#### 【ポイントおよびポイントの制限】

第1条 総合および各クラスの獲得ポイントにより年間のチャンピオンを決定する

第1項										
順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10 位

ポイント 20 15 12 10 8 6 4 3 2 1

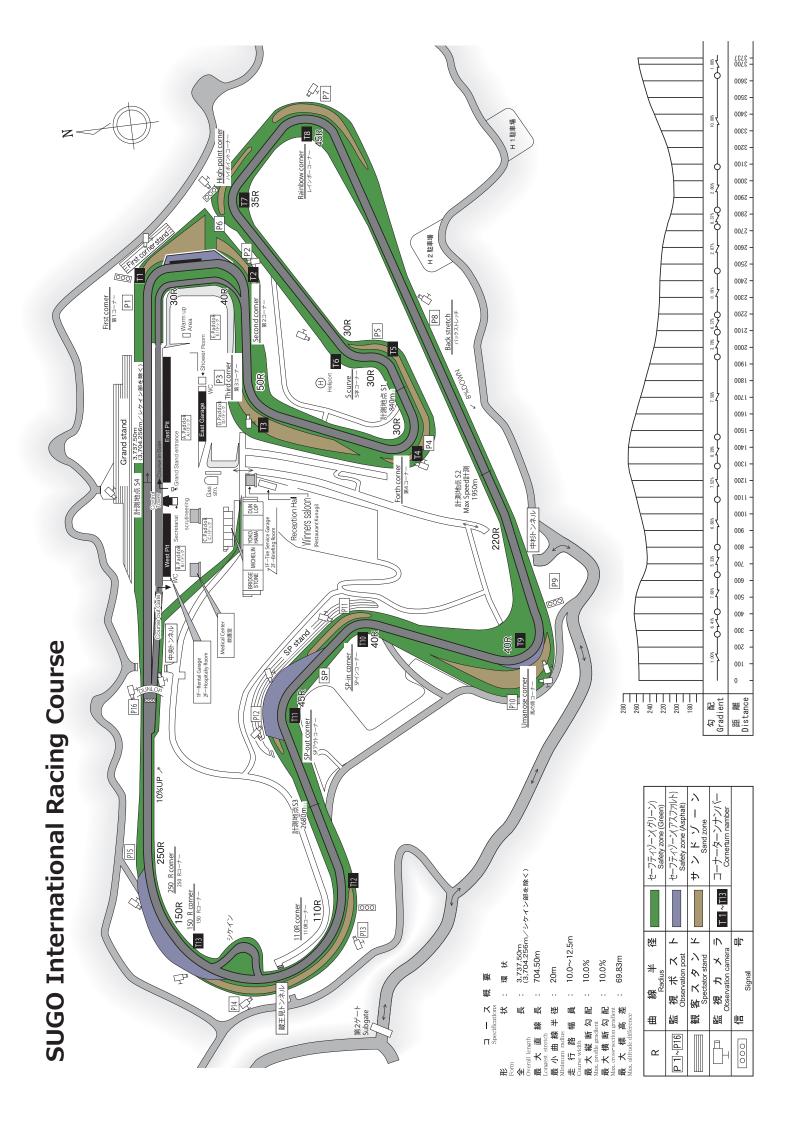
第2項 各クラス参加台数によるポイントの制限 参加台数に関わらず、各クラスの完走車両に全ポイントを与える。 最終順位の決定 獲得ポイントの多い順に順位を決定するが、獲得ポイントが同点の場合は優勝

#### 【年間賞典】

-年間賞典の授与は、各クラスのチャンピオンに与えるが、各クラスのシリーズ成

回数の多い順/2位以下も同等とするが、それでも同点の場合は最終戦の順位

立参加台数が2台以上の場合に限る。 年間賞典は大会数の80%以上(小数点以下四捨五入)に参加者したものに与





### 限界を楽しめ。

Into The Zone

あきらめることはしない。妥協することもない。私の走りには、高揚と挑戦という私だけの楽しみがある。 競うのではなく、自らの心に挑む。

思い描いていた境界や限界が、溶解していく。そのとき、走る歓びが、全身を駆け抜ける。

スポーティーなドライビングを愛する者だけが知る、至福のとき。

POTENZA。その走りはいま、新しいスポーツの世界を拓く。

# POTENZA

さらなる高みに到達した、 プレミアムPOTENZA

SOO7A

幅広い車種に対応する、 スタイリッシュPOTENZA

Adrenalin REO04

最速へのこだわりが生んだ、 リアル・スポーツPOTENZA

RE-7175

ラップタイム短縮を追求した、 リアル・スポーツPOTENZA

POTENZA
RE-12D
RE-12D TYPE A

ラップタイム短縮を追求した、 ハイグリップスポーツタイヤ

RE-07D











株式会社**フリチストン** [お客様相談室] フリーダイヤル0120-39-2936 受付時間:月〜金 (土日・祝日および指定休日は除く) 9:00〜17:00 **www.bridgestone.co.jp** 

