
2018年JAF国内カート競技車両規則（改正概要）

第1条～第6条（略）

第7条 バンパー

バンパーとは、フロント、リアおよびサイドに義務付けられる防護物である。バンパーには、磁気反応鋼材を用いなければならない。

1. フロントバンパー（Superkartを除く）

下記1) から3) に示す何れかの基準に適合しなければならない。

1) 基準A

①最小の高さは地上から15cm以上とする。

②バンパーは、最小直径15mmの鋼鉄製パイプとし、シャシーフレームに連結されなければならない。

2) 基準B

①最小直径16mmの鋼鉄製の上部バー（①）と最小直径20mmの鋼鉄製の下部バー（②）。2本のバーは連結されていること。

②上記の2つの部品は、ペダルの付属装置から独立していること。

③フロントフェアリングの取り付けが可能な形状であること。

④フロントバンパーは、4点でシャシーフレームに取り付けられていなければならない。

⑤フロントオーバーハング：最小350mm（③）

⑥下部バーの幅は、直線部でカートの縦軸に対して最低300mm（④）

⑦下部バーの付属装置は、シャシーの軸に対して平行で（水平・垂直方向に）、バンパーを50mm取り付けられる形状であること（シャシーフレームへの取付装置）（⑤）。付属装置は互いに450mm離し（⑥）、地上から90+/-20mmの高さで（⑦）カートの縦軸の中心に取り付ける。

⑧上部バーの幅は、直線部でカートの縦軸に対して最低400mm（⑧）。

⑨上部バーの高さは、地上から200mm～250mmとする（⑨）。

⑩上部バーの付属装置は、互いに500mm離し（⑩）、カートの縦軸の中心に取り付ける。

3) 基準C

①最小直径16mm（2つのコーナーは一つの一定の湾曲度でなければならない）の鋼鉄製の上部バー（①）と最小直径20mm（2つのコーナーは一つの一定の湾曲度でなければならない）の鋼鉄製の下部バー（②）。2本のバーは連結されていること。

②上記の2つの部品は、ペダルの取付部品から独立していること。

③フロントフェアリングの取り付けが可能な形状であること。

④フロントバンパーは、4点でシャシーフレームに取り付けられていなければならない。

⑤フロントオーバーハング：最小350mm（③）

⑥下部バーの幅は、直線部でカートの縦軸に対して最低295mm、最長315mm。（④）

⑦下部バーの取付部品は、シャシーの軸に対して平行で（水平・垂直方向に）、バンパーを50mm取り付けられる形状であること（シャシーフレームへの取付装置）（⑤）。取付部品は互いに450mm離し（⑥）、地上から90+/-20mmの高さで（⑦）カートの縦軸の中心に取り付ける。

⑧上部バーの幅は、直線部でカートの縦軸に対して最低375mm、最長395mm。（⑧）

⑨上部バーの高さは、地上から200mm～250mmとする（⑨）。

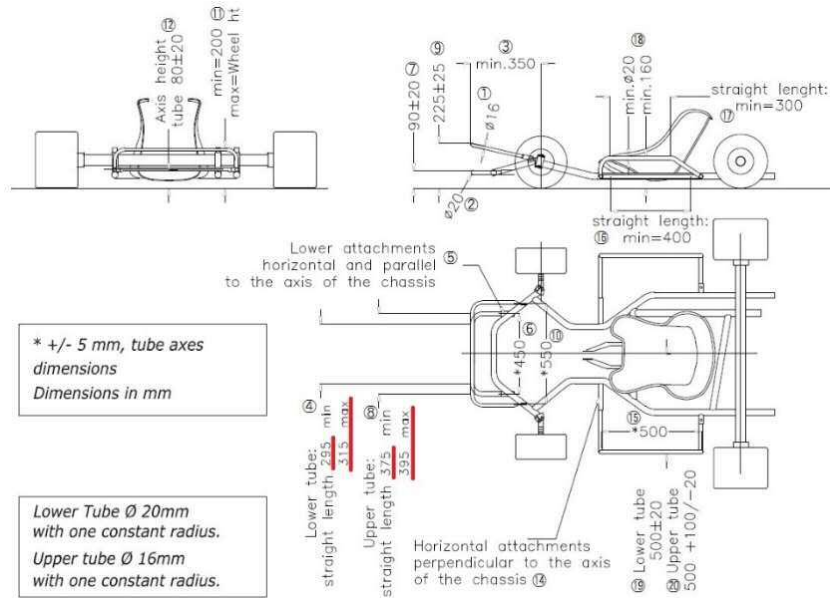
⑩上部バーの取付部品は、互いに550mm離し（⑩）、カートの縦軸の中心に取り付ける。

⑪上下バーの取付部品は、シャシーフレームに溶接されてなくてはならない。

2. ～6.（略）

基準B参考図（略）

基準C参考図



第8条 (略)

第9条 ボディワーク

(略)

1. ボディワーク (Superkart を除く)

1) ~4) (略)

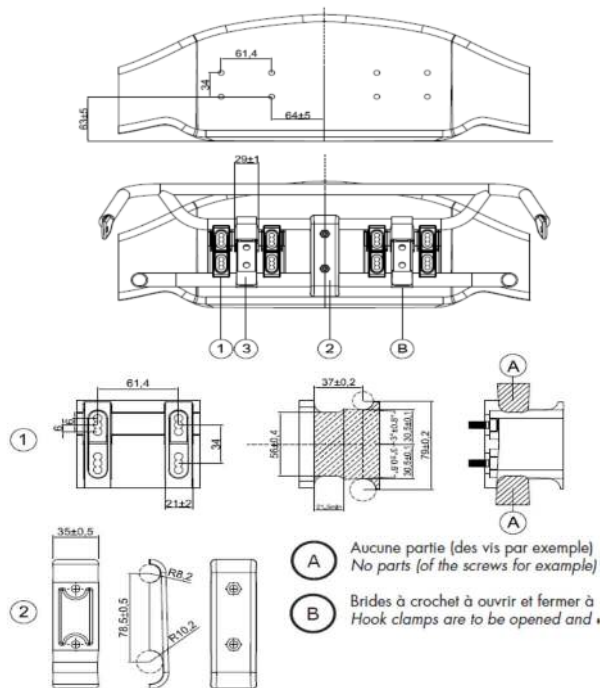
5) フロントフェアリング

(略)

①~③ (略)

基準C参考図 (略)

フロントフェアリング取付キット



A…この領域にはいかなる部品も (例えばネジであっても) 許されない。

B…フッククランプは工具を用いることなく手で開け閉めできること。

(略)

フロントバンパー（上下パイプ）とフロントフェアリングの間隔は、如何なる時も全ての箇所において最少27mmなければならない。

フロントフェアリング取付キットの定義

(略)

6) (略)

第10条～19条 (略)

第20条 エンジン

1. 概要

(略)

Superkart およびFPについては、空冷または液冷方式による冷却装置（100ccのシリンダーおよびシリンダーヘッドのみ）が許可される。液冷方式の場合、水（H₂O）のみが許可される。エンジン内部のいかなる改造も、材質の変更を除いてのみ行われる。

(略)

2. ～6. (略)

第21条～第45条 (略)

第46条 OK

1. ダイレクト・ドライブ・シングル・シリンダー・2ストローク・レシプロケイティング・エンジンで、C I K - F I Aによって公認されたもの。公認エンジンのいかなる改造も、技術規定 5.2.2 (*) に基づき認められる。
2. 水冷（クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッド）は1回路のみとする。
3. 冷却は、単一回路の1つの自由なラジエーターに制限され、いかなる他の組み合わせも除外される。サーモスタットの正常な機能のために内部回路を付加することは認められる。
4. 図 No. 2 2 に合致し、エンジンとともに公認された特定の単一型パワーバルブ。
5. 過給は禁止する。
6. 燃焼室の最小容積は9ccとし、付則No. 1 c による測定方法とする。
7. スパーク・プラグ：銘柄は自由（量産品で厳密に当初のままとする）。シリンダーヘッド上に締め込まれたスパーク・プラグのバレル（電極は含まない）は、燃焼室ドームの上部を超えてはならない。
8. 排気角度は排気ポートで最大194°とし、その測定は技術規定 2. 2 5. 3. 2 に記載されている方法に従い、ライナーのレベルで行われる。
9. デコンプレッションバルブが義務付けられる。それは、シリンダーヘッド頂部に装着されなければならない。
10. スパーク・プラグハウジングのねじ山の寸法—長さ：18. 5mm； ピッチ：M14×1. 25
11. 最大16, 000rpmの指定リミッター付き公認点火装置。
12. 最大直径24mmの2本の調整用スクリューを備える公認バタフライタイプキャブレターで、公認書上の吸気ダクトのすべての寸法および形状は厳密にオリジナルのままにしなければならない。また、吸気ダクトの形状を検査するために製造者によって預託された工具に適合していなければならない。その他すべての、キャブレター本体内部または外部の、寸法のない穴やミリ単位の溝は数と位置において公認書と一致していなければならない。
13. 最大直径24mmの2本の調整用スクリューを備えるKF2公認バタフライタイプキャブレターを使用する場合、厳密にオリジナルのままにしなければならない。疑義を避けるため、このことは、キャブレターが、合理的な製造上の公差の範囲内で、公認査察時に査察員によって封印されC I K - F I A で保管されているキャブレターとすべての面で同一でなければならないことを意味する。また、当該公認書

および吸気ダクトの形状を検査するための製造者によって預託された工具に適合していなければならぬ。

14. クラッチは認められない。
15. スターターは認められない。
16. 図No. 2 1に合致しOK公認された特定の単一型排気装置
17. C I K-F I A公認の2 3mmのダクトを2つ備えた吸気消音器
18. タイヤ：C I K-F I A公認5インチプライムタイプ
19. 最低総重量：1 4 5kg（ドライバー含む）
20. カートの最低重量（燃料を除く）：7 0kg

第47条 OK-Junior

1. ダイレクト・ドライブ・シングル・シリンダー・2ストローク・レシプロケイティング・エンジンで、C I K-F I Aによって公認されたもの。公認エンジンのいかなる改造も、技術規定5.2.2（*）に基づき認められる。
2. シリンダーの最大容積：1 2 5cc。
3. 水冷（クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッド）は1回路のみとする。
4. 冷却装置は、単一回路の1つの自由なラジエーターに制限され、いかなる他の組み合わせも除外される。サーモスタットの正常な機能のために内部回路を付加することは認められる。
5. パワーバルブは許可せず：代わりに機械加工を伴わないシリンダー内部の公認され固定されたブランピングカバーまたはシリンダー内部のハウジング。
6. 過給は禁止する。
7. 燃焼室の最小容積は1 2ccとし、付則No. 1 bによる測定方法 とする。
8. スパーク・プラグ：銘柄は自由（量産品で厳密にオリジナルのままとする）。シリンダーヘッド上に締め込まれたスパーク・プラグのバレル（電極は含まない）は、燃焼室ドームの上部を超えてはならない。
9. 技術規則付則2. 2 5. 3. 2の方法に従い、ライナーのレベルで測定したとき、排気ポート上の排気角度は最大1 7 0度を限度とする。
10. デコンプレッションバルブが義務付けられる。それは、シリンダーヘッド頂部に装着されなければならない。
11. スパーク・プラグハウジングのねじ山の寸法—長さ：1 8. 5mm；、ピッチ：M1 4×1. 2 5
12. 最大1 4, 0 0 0rpmの指定リミッター付き公認点火装置。
13. 最大直径2 0mmの2本の調整用スクリューを備える公認バタフライタイプキャブレターで、公認書上の吸気ダクトのすべての寸法および形状は厳密にオリジナルのままではなければならない。吸気ダクトの形状を検査するために製造者によって預託された工具に適合していなければならない。その他すべての、キャブレター本体内部または外部の、寸法のない穴やミリ単位の溝は数と位置において公認書と一致していなければならない。
14. 最大直径2 0mmの2本の調整用スクリューを備えるK F 3公認バタフライタイプキャブレターを使用する場合、厳密にオリジナルのままではなければならない。疑義を避けるため、このことは、キャブレターが、合理的な製造上の公差の範囲内で、公認査察時に査察員によって封印されC I K-F I Aで保管されているキャブレターとすべての面で同一でなければならないことを意味する。また、当該公認書および吸気ダクトの形状を検査するために製造者によって預託された工具に適合していなければならない。
15. クラッチは認められない。
16. スターターは認められない。
17. 図No. 2 3に合致した指定の単室（送）排気装置
18. C I K-F I A公認の2 3mmのダクトを2つ備えた吸気消音器
19. タイヤ：C I K-F I A公認5インチオプションタイプ。
20. 最低総重量：1 4 0kg（ドライバー含む）。
21. カートの最低重量：7 0kg（燃料を除く）。

*CIK-FIA カート技術規定 5.2.2

リードバルブインテークのみが認められる。

公認エンジンの当初の部品は、常に公認書に記載される写真、図面、材質、物理的寸法と合致し、同一でなければならない。

許される改造：以下を除き公認エンジンへのすべての改造が認められる。

a) エンジン内部：

－ストローク

－ボア（最大限度を超えて）

－コネクティングロッド中心線

－シリンダーおよびクランクケースのトランスファーダクトおよび吸気ポートの数

－排気ポートおよびダクトの数

－特別規定に基づく制約事項

－燃料に加えられる潤滑剤の量は4%に制限される。

b) エンジン外部：

－キャブレターの数（公認されたキャブレターの使用が義務付けられることによる）

－搭載エンジンの外観。

以下はエンジン外観の改造とみなされない：

パーツの色の変更

冷却コネクションのトリミングおよび固定部の変更

（キャブレター・イグニッション・排気装置、クラッチあるいはエンジンそれ自体の固定を含む）

ただし、それらの公認された位置が変更されていないこと。

第48条 KZ2およびKZ1

リードバルブインテークのみが認められる。

公認エンジンの当初の部品は、常に公認書に記載される写真、図面、材質、物理的寸法と合致し、同一でなければならない。

許される改造：以下を除き公認エンジンへのすべての改造が認められる。

a) エンジン内部：

－ストローク

－ボア（最大限度を超えて）

－コネクティングロッド中心線

－シリンダーおよびクランクケースのトランスファーダクトおよび吸気ポートの数

－排気ポートおよびダクトの数

－特別規定に基づく制限

b) エンジン外部：

－キャブレターの数およびチョークの径

－搭載エンジンの外観。

以下はエンジン外観の改造とみなされない：

パーツの色の変更

冷却コネクションのトリミングおよび固定部の変更

（キャブレター・イグニッション・排気装置、クラッチあるいはエンジンそれ自体の固定）

ただし、それらの公認された位置が変更されていないこと。

1. ～19. (略)

第49条～第52条 (略)

第53条 本規則の施行

本規則は、2018年1月1日より施行する。

以上