

# 第16回 全日本 学生フォーミュラ大会 ローカル規則 第 1 号

2017 年 12月 21日発効

この文書は、第16回 全日本 学生フォーミュラ大会において適用するローカル規則を周知するものである。追加のローカル規則が必要となった場合、順次大会公式サイト上に掲載する。本ローカル規則は第16回大会でのみ有効である。

第16回 全日本 学生フォーミュラ大会 ルール委員会

## J2018-01 全日本 学生フォーミュラ大会の規則

第16回全日本 学生フォーミュラ大会は、2017-18 Formula SAE® Rules (以下、2017-18FSAE®と略す)に準拠して開催するが、第16回大会規則および本ローカル規則で定める事項は、2017-18 FSAE®に優先する。

## J2018-02 使用するスチール材の物性(関連規則2017-18 FSAE® T3.4.1)

以下のいずれかの条件を満たす材料を使用するスチール材とする。

- ①化学組成規格において、炭素含有率0.1%以上が保証されている軟鋼、または合金鋼。
- ②機械的強度規格において、引張強さ290N/mm<sup>2</sup>以上が保証されている軟鋼、または合金鋼。

## J2018-03 等価構造計算シートの再提出(関連規則2017-18FSAE® T3.9.5)

等価構造計算シートは再提出を指示されない限り、再提出することはできない。計算シートが提出期限までに提出されない場合、および個別に審査員が指示する再提出期限までに再提出しない場合は、車検への参加資格を失う場合がある。

## J2018-04 インパクトアッテネータの取り付け高さ(関連規則2017-18FSAE® T3.20)

インパクトアッテネータの中心は地上面より350mm以内になければならない。

## J2018-05 ドライバーの脚空間の検査方法(関連規則2017-18FSAE® T4.1&T4.2)

- ①テンプレート9は、ラック&ピニオン・ユニットとの干渉を回避するために限って、50mmまでの上下動を容認する。
- ②テンプレート9は、ラック&ピニオン・ユニットがロアフレームにあっても検査できるように左右分割構造とみなしてよい。すなわち、スリットは上下につながっているとみなしてよい。
- ③テンプレート9は、コクピットからペダルに向かう直線を想定し、その軸に垂直にたて、平行移動させる。移動中、テンプレート9を前後中心軸周り±45度までの回転を容認する。
- ④ステアリング・シャフトのスプライン部は、テンプレート8の検査範囲から除外する。

## J2018-06 クイックジャッキ(関連規則 2017-18FSAE® T6.6)

APPENDIX J-1に設計図を掲載したクイックジャッキによって、常時なんら車両に手を加えることなく車両を移動できること。クイックジャッキは、車体(カウリング、アンダーカバーなど)に干渉することなく、利用できなければならない。

#### **J2018-07 JSAEロゴマーク(関連規則2017-18FSAE® T13.3)**

2017-18FSAE®にあるSociety of Automotive Engineers(SAE)という記述は、Society of Automotive Engineers of Japan(JSAE)と読み替える。したがって、チームはJSAEのロゴを車両前面及び、又は両サイドの目につき易い場所に表示すること。大会会場で支給するJSAEロゴマークは、概ね幅210mm、高さ115mmである。

#### **J2018-08 車検合格標章のサイズ(関連規則2017-18FSAE® T13.4)**

車検合格標章は、全体で幅150mm、高さ100mmの大きさで、これを4分割してある。

#### **J2018-09 消火器(関連規則2017-18FSAE® T14.14)**

圧力ゲージ付きである必要はない。ただし、使用期限内であり、操作レバーの封印がなければならない。使用期限の表示がない場合は、製造日から5年以内とする。例えば、3型ABC消火器、CO2消火器を推奨する。

#### **J2018-10 日本大会での使用燃料(関連規則2017-18FSAE® IC2.1)**

使用燃料は100RON(リサーチ法オクタン価)の無鉛ガソリンのみとする。

#### **J2018-11 CVT搭載車両の騒音測定方法(関連規則2017-18FSAE® IC3.2)**

CVT搭載車両でニュートラル・ポジションがない場合、騒音測定の間、駆動輪を完全に浮いた状態に安全に保持できる器具を準備しなければならない。

#### **J2018-12 騒音測定方法(関連規則2017-18FSAE® IC3.2.4)**

第15回 全日本 学生フォーミュラ大会で使用実績のあるエンジンの測定回転数に変更はない。その他のエンジンの測定回転数は別途公表する。

#### **J2018-13 騒音の再計測(関連規則 2017-18FSAE® IC3.4)**

①エンデュランスを完走した車両に対して、給油後に騒音の再計測を実施する。

②騒音試験の方法は、IC3.2を準用する。

③測定値によって、以下のようにペナルティを課す。

基準値+1dB以下は、ノーペナルティ

基準値+1dBを超え+2dB以下は、10ポイントのペナルティ

基準値+2dBを超えるもの及び再始動不能の場合は、20ポイントのペナルティ

#### **J2018-14 燃料給油について(関連規則 2017-18FSAE® IC2.1)**

技術車検を受ける前に燃料給油所で満タンまでの給油を行って良い。

給油する燃料は競技会で主催者側から供給される燃料を使わなければならない。

#### **J2018-15 燃料タンクと排気管距離(関連規則2017-18FSAE® IC2.4, IC2.5)**

燃料タンクと排気管のクリアランスは50mm以上確保しなければならない。

但し、50mm確保できない場合は、走行中の燃料温度がJIS規格K2202-2012の50%留出温度を超えないように、ファイヤウォールと同等の耐火性を有する遮熱板を追加し、また、これを証明するエビデンスを提出すること。

**J2018-16 マスタースイッチ及びシャットダウンボタンの色分け(関連規則 2017-18FSAE® IC4.1、4.2、4.3、EV5.2、5.3)**

マスタースイッチ及びシャットダウンスイッチの色は、赤色とすること。

コクピットマスタースイッチ及びコクピットシャットダウンスイッチ以外の運転席に装着するスイッチ類は、赤色以外とすること。

**J2018-17 ドライバー装備(関連規則 2017-18FSAE® T14.1)**

最新の規格の物で、ルールに規定されている物と同等以上の物は、使用できる。

**J2018-18 Scatter Shield (関連規則 2017-18FSAE® EV2.1.3)**

モータケースに設けられた穴と Scatter Shield の間に空隙を設定することを認める。また、モータの回転軸に垂直な面に開けられた穴については Scatter Shield を必要としない。

**J2018-19 Ready-To-Drive-Sound (関連規則 2017-18FSAE® EV4.13、EV4.13.1～EV4.13.5)**

適用を除外する。

**J2018-20 Charging (関連規則 2017FSAE® EV8.2.2)**

車載状態での充電を認める。ただし、充電用コネクタの脱着時には EV3.3.9 に定めるインジケータが目視で確認できること。また、構造的に EV3.2.4 の適用を除外するものではない。車載の場合は順番待ちとなる場合がある。

第 17 回大会からは車載状態での充電は認めない。accumulator container を車両から外して充電すること。

**J2018-21 Charger 装備の緩和(関連規則 2017-18FSAE® EV8.3、EV5.8)**

Electrical System Form 提出時に「充電時標準手順書」と「充電時異常処理手順書」を同時に提出し、更に、充電時に、この2つの手順書をもとに訓練され習熟したチーム員が、これらの手順書を携帯したうえで充電状況を常時監視し、異常時の対応をすることができる場合には、次の3つの条件を必ずしも満たす必要はない。

①EV8.3.3 に定めるコネクタの接続状態に関するインターロック機能。

(ただし、充電器と Accumulator の接続状態の確認方法が「充電時標準手順書」に記載されていること。)

②EV8.3.5 に定める AMS によって充電器を切る機能。

(ただし、AMS の検知状態が常時目視で確認できること。また、AMS による異常検知の種類と判定方法および停止方法が一覧となって「充電時異常処理手順書」に記載されていること。)

③EV8.3.6 に定める IMD によって充電器を切る機能。

(ただし、IMD の検知状態が常時目視で確認できること。また、IMD による異常検知の種類と判定方法および停止方法が一覧となって「充電時異常処理手順書」に記載されていること。)

④EV5.8.3 緊急停止時のディスチャージ機能

(ただし、緊急停止ボタン操作後の作業手順が「充電時異常処理手順書」に記載されていること。)

**J2018-22 Failure Modes and Effects Analysis (FMEA) (関連規則 2017-18 FSAE® EV9.2.1)**

FMEA を実施する項目は、2018 Failure Modes and Effects Analysis Template

(ファイル名:2018-FMEA-template1.xls)の「FMEA」シートにおける **FMEA No.41～54** の項目でよい。

また、表記は日本語で構わない。

**J2018-23 Relaxation of Rules for First Year Vehicle (関連規則 2017-18FSAE® A6.8 及び S6.15、第 16 回大会規則第 8 条)**

EV クラスにおいては、2017-18 FSAE®に適合しているか、2017-18 FSAE®に適合するように改造すれば、2017 イベント向けに製作したフレームを使用することを認める。

この場合 S6.15 で規定されている 2 年目車両の一律的なペナルティは課せられない。

なお ICV クラスに関しては最低限フレームを新規に製作しなければならない。

**J2018-24 Submission of the ESF / FMEA (関連規則 2017-18FSAE® EV9.3、EV9.4、第 16 回大会規則第 11 条)**

ESF および FMEA は内容の完成度により、複数回にわたり再提出を求めることがある。再提出の最終提出期限での完成度により、最大 50 ポイントのペナルティを課す。但し、EV9.4 に定義される提出遅延ペナルティと合わせて 50 ポイントを超えることはない。また、ESF および FMEA の内容の完成度、および書類を受理した順をもとに電気車検の順序を決定する。

**J2018-25 電気接続部での Positive Locking mechanism の要件緩和 (関連規則 2017-18FSAE® EV4.5.12)**

EV4.5.12 の positive locking mechanism については 次の要件を満す場合は同等に扱う。

要件： 接続部に十分な軸力か接点圧が加わっていることを電気車検で明示すること。

(締結トルクの記録、リベット圧着力の記録証明でもよい)

かつ、接続部に配線からの外力(張力、ねじれ、曲げ)を受けない構造とすること

**J2018-26 APPS において異なる出力特性を持つセンサー使用の緩和 (関連規則 2017-18FSAE® EV 2.3.4 )**

2 つの APPS の出力特性は問わない。

**J2018-27 Accumulator container の SECTION 要件にある重量規定の緩和 (関連規則 2017-18FSAE® EV3.4.6)**

2016 Formula SAE® Rules の design guideline (EV3.4.6) への適合も認める。

なお、第 17 回大会からは 2016 ルールへの適合は認めない。

**J2018-28 Accumulator container Floor の板厚 (関連規則 2017-18FSAE® EV3.4.6 a.)**

アルミニウム板厚 3.2mm (0.125 inch) について、マイナス公差 10% まで認める。

**J2018-29 AIR open 時のセルバランサー稼働禁止の緩和 (関連規則 2017-18FSAE® EV5.1.3 )**

AMS の HV 部が Accumulator container 内にある場合に限りこの適用を除外する。

**J2018-30 レインテスト後の封印 (関連規則 2017-18FSAE® EV 7.3/EV7.1.3 )**

レインテスト時に防水用に車両に設けた装備(テープ類等)はレインテスト後に封印される。

封印を剥がした場合、レインテストは再テストとなる。

**J2018-31 ビジネスロジックケースの提出物 (関連規則 2017-18FSAE®S3.3、第 16 回大会規則 第 11,12 条)**

ビジネスロジックケースは、チームページからダウンロードできる日本大会用の書式を用い、電子データで提出すること。その他の書式での提出の場合、プレゼンテーション審査を受けられない場合がある。ビジネスロジックケース書式におけるフォントサイズは日本語、英語ともに 10 ポイント以上とする。

**J2018-32 プレゼンテーション審査の書類選考（関連規則 2017-18FSAE® S5.1.6、S5.2.2、S5.6.3、第 16 回大会規則 第 11,12 条、ローカルルール J2018-31）**

ビジネスロジックケースが提出期限内に提出された場合でも、事前審査の結果によっては、大会当日のプレゼンテーション審査が受けられない場合がある。この場合、プレゼンテーション審査のポイントは0ポイントが与えられる。また、内容に不備(書式違い・デザインレポート、コストレポートとの不整合等)があると審査員が判断した場合、応分の減点が与えられる。この場合、減点はプレゼンテーション審査のポイントに合算される。ただし、プレゼンテーション審査のポイントと合算した結果がマイナスとなる場合には、プレゼンテーション審査のポイントは0ポイントが与えられる。

**J2018-33 コストと製造の審査の書類選考（関連規則 2017-18FSAE® A8.4.3、S4.16、S4.22.2、第 16 回大会規則 第 11,12 条）**

コストレポートが提出期限内に提出された場合でも、コストレポートの書類審査が不可能と審査員が判断した場合は、コストレポート未提出とみなし大会当日のコストと製造の審査を受けられない場合がある。この場合、コストと製造の審査のポイントはマイナス 100 ポイントが与えられる。またチームの都合により大会当日のコストと製造の審査が受けられなかった場合は、コストと製造の審査は不参加扱いとし、Cost point、Accuracy point、Real case point は 0 ポイントが与えられる。

**書類審査が不可能と審査員が判断する例（コストレポート未提出の扱い）**

- ①J2018-35 で定義されたコストと製造の審査のための提出物（・部品表 (BOM)・部品ごとのコスト計算データ (FCA)・裏付け資料）の内、1 つでも欠落している。
- ②BOM が未完成。
- ③FCA が未完成。

**J2018-34 コストレポートのスコアリング（関連規則 2017-18FSAE®S4.8）**

コストレポートを事前審査した結果、Adjusted Cost (Include Penalty) が\$45,000 を超えた場合は、Adjusted Cost を一律\$45,000 とし、Accuracy Point はゼロとする。

**J2018-35 コストと製造の審査のための提出物（関連規則 2017-18FSAE® S4.9、S4.13）**

コストレポートは、以下を含み、電子データの CD-ROM と印刷物の双方を提出すること。

**①部品表 (BOM)**

車両 1 台分のコストを計算するシートで、書式は FSAE ウェブサイト「<http://www.fsaeonline.com/>」の「Download Forms」→「Cost Event」→「Reference Documents」→「FSAE Cost eBOM Template」からダウンロードできる「FSAE\_Cost\_eBOM\_Template.xls」を使用すること。その他の書式での提出の場合、コストと製造の審査を受けられない場合がある。

※ファイル名およびファイル形式：車両番号\_学校名（アルファベット 30 文字以内；略称可）  
\_SFJ\_CR\_BOM.xls(x)

**②部品ごとのコスト計算データ (FCA)**

アセンブリまたは部品ごとのコストを計算するシートで、書式は FSAE ウェブサイト「<http://www.fsaeonline.com/>」の「Download Forms」→「Cost Event」→「Reference Documents」→「FSAE Cost Inputs」からダウンロードできる「FSAE\_Cost\_Inputs.xls」を使用すること。その他の書式での提

出の場合、コストと製造の審査を受けられない場合がある。

※ファイル名およびファイル形式：車両番号\_学校名（アルファベット 30 文字以内；略称可）  
\_SFJ\_CR\_FCA.xls(x)

（FSAE ルールと同様に、BOM と FCA を一つの Excel file とし CR\_BOM としても良い。）

### ③裏付け資料

部品ごとのコストを計算するために必要な数字の確からしさを証明する資料で、書式は自由。

※ファイル名およびファイル形式：車両番号\_学校名（アルファベット 30 文字以内；略称可）  
\_SFJ\_CR\_Supplement.pdf とする。

裏付け資料には少なくとも下記の資料を含むこと。

- a. FSAE® S4.13 で「made」に定義された部品（Cost tables、2017-18FSAE® APPENDIX S-3 および J2018-38 を参照）の三面図または三面図相当の資料。
- b. 複合材の部品については、三面図または三面図相当の資料に加え、個々の部品の材質、構成、製作方法が解る資料。
- c. ワイヤハーネスについては、三面図または三面図相当の資料に加え、配線図。

なお、電子データで提出する Excel file は、pdf に変換しないこと。pdf に変換された BOM と FCA は、電子データを提出したこととは認めない。

### J2018-36 コストテーブルへの追加品目の要求（関連規則 2017-18FSAE® S4.14）

日本大会用の公式コストテーブルは 2018 年 4 月上旬に第 1 版を公開する。車両に採用する「購入」部品や工法等が、そこに含まれていない場合、チームは Q&A システムの「コストテーブル追加品目要求ページ」より提出すること。別途指示する Add Item Request の Excel file に必要事項を記載したものと、裏付け資料とをまとめて、ZIP または LZH 形式で圧縮して添付すること。提出締め切りは 2018 年 5 月 11 日 14:00（日本時間）とする。これらを反映したコストテーブル最終版は 6 月初旬に発行し、その時点で凍結する。

日本最終版のコストテーブルと FSAE のコストテーブルとでコストが異なったり、後者に新規部品が追加されたとしても、日本最終版のコストテーブルが優先される。

レポート作成時に追加品目要求が間に合わず、コストテーブルにない部品を記載せざるを得ない場合は、チームで価格を査定し、それが識別できるように表記すること（セルの色付け等）。コスト審査員で再査定のうえ、応分の減点が与えられる場合がある。

### J2018-37 コストレポートの追補（関連規則 2017-18FSAE® S4.17.1、APPENDIX S-5）

コストレポートの提出後に行われた設計変更を反映した追補を提出する時は、日本大会用の書式（チームページにて公開）を使用すること。その他の書式は受け付けない。

### J2018-38 EV 用システムとアッセンブリーの系統リスト（関連規則 2017-18FSAE® APPENDIX S-3）

コストレポートにおいて EV 専用部品は下記に従い、システム 4) Electrical に分類しなければならない。

#### 4) Electrical – EL

- Motor, Tractive
- Battery, Tractive

- Accumulator Container
- Wiring HV
- Conduit
- Electronic Control Unit (ECU)
- Chassis Control Module (CCM)
- Accumulator Management System (AMS) (Battery Management System (BMS))
- Motor Controller (MC)
- Power Distribution Module (PDM)
- Tractive System Active Light (TSAL)
- Isolation Monitoring Device (IMD)

#### **J2018-39 EV のコスト審査のための提出物（関連規則 2017-18FSAE® S4.22）**

コスト審査当日に、封印等により目視確認ができない EV 専用部品については、審査員から提出を求められた場合、当該部品のコスト算定根拠を確認できる写真を提出しなければならない。

コスト審査員の要求に対し写真が提出出来ない場合は、最大 20 ポイント減点する。

#### **J2018-40 コストレポートの免除項目（関連規則 2017-18FSAE® S4.23、ローカルルール J2018-19）**

Ready-To-Drive- Sound (Tractive System Active Sound (TSAS)) は、コストレポートに含める必要は無い。

#### **J2018-41 デザイン審査のための提出物（関連規則 2017-18FSAE® S6.2、S6.5、S6.11）**

日本大会では当日審査時間が 30 分と限られている中で、有効な審査を行うためにデザインドキュメントによる事前審査を重要視している。関連規則を十分に咀嚼し、完成度の高いデザインドキュメントを提出すること。

デザインレポートのテキストページにおけるフォントサイズは英語・日本語共に DTP ポイント 8pt 以上とし、上下左右の余白は 10mm 以上取ること。文字間隔は極端に詰めないこと。3 面図には少なくとも全長、全幅、全高、ホイールベース、前後トレッド、最低地上高を記載すること。

デザインドキュメントを構成する用紙はすべて A4 または 8.5×11 インチ(レター)サイズであること。

デザインドキュメントの提出フォーマットは S6.5 を順守すること。ファイル名等の書式違反に対しては最大 20 ポイントの減点が与えられる。

#### **J2018-42 デザイン審査の手順（関連規則 2017-18 FSAE® S6.2、S6.11、S6.12）**

審査の手順は、FSAE Design Judging : A Student Guide for Understanding the Process (<http://www.sae.org/students/fsaedesignjudge.pdf>) に順ずる。

時間配分は、Setup (ジャッジの専門分野紹介) 2 分、Introduction (チームから車両の説明) 3 分、Questioning (質疑応答) 22 分、Closing (簡単な講評) 3 分の合計 30 分とする。審査開始 5 分前より写真撮影を行うが、ここでカウル付、カウル外しの両状態の確認を行う。したがって 5 分以内でカウル脱着ができるような準備(車両設計)をしておくこと。

Setup と Introduction の全体風景を審査エリア外から説明員以外のチーム員が撮影することは認める。

エリア内の説明員による撮影・録音、および Questioning 以降は一切の撮影・録音を禁止する。

Scoring は審査会場においては行われず、スコアシートも審査会場では渡されず大会終了後送付される。審査は全チームに対するデザイン審査、およびデザイン審査により選出されたおおむね 2~4 チームに

対するデザインファイナルの2段階で行われる。

#### **J2018-43 デザインイベントー車両状態（関連規則 2017-18 FSAE® S6.3、S6.10、S6.11）**

審査員はデザインドキュメント提出時とデザインイベント実車審査時の車両状態が異なる場合がある事を心得ている。この時、コンポーネントそのものの構成が異なるなど大規模な相違がある場合はチームが大会現地登録時に書面をもって申告しなくてはならない。申告の書式は2018/7/27 17:00までにチームページ上にアップロードされる。申告の該否判断に迷う場合は、公式 Q&A で事前に確認すること。なおホイールレートやアブソーバー減衰力等のチューニング要素についてはこの限りではない。

#### **J2018-44 不十分な再設計の解釈（関連規則 2017-18 FSAE® S6.15）**

前年度と類似ではあっても高度なコンセプトをキープし、ブラッシュアップを図っている車両に関しては不十分な再設計とはみなさず、新設計と同等の加点対象とする。

ただしデザインレポートにおいても前年度のコピー&ペースト、もしくはきわめて似たような表現とみられる場合は当該コンポーネント全体を不十分な再設計とみなし、加点は行われない。

#### **J2018-45 静的審査の提出物の送付先（関連規則 第16回大会規則第11条）**

- ① チームページ: <https://tech.jsae.or.jp/formula/2018team/login.aspx> からログイン
- ② 郵送先: 〒102-0076 東京都千代田区五番町 10-2 五番町センタービル 電話 03-3262-8214  
公益社団法人自動車技術会 全日本 学生フォーミュラ大会事務局
- ③ E-mail: [formula@jsae.or.jp](mailto:formula@jsae.or.jp)

#### **J2018-46 プッシュバーについて（関連規則 2017-18 FSAE® D12.2.3）**

プッシュバーへの消火器の取り付けを推奨するが、必須ではない。

#### **J2018-47 動的イベントで使用するフラッグの理解力について（関連規則 2017-18 FSAE® D9）**

技術車検にて実施するフラッグテストに合格した者のみが、動的イベントでの車両運転資格が与えられる。合格者には、リストバンドが与えられ、リストバンドを付けていないドライバーは、動的イベントでの車両運転が出来ない。不正が発覚したときには、最大＝該当審査失格を含むペナルティを与える。

※フラッグテスト＝数種類のフラッグを見せ、瞬時に自身の取る行動を、言葉で表現する。

（例えば、： 赤旗＝直ちに安全に止まる。等）

#### **J2018-48 アクセラレーション、スキッドパッド、オートクロスの出走について（関連規則 2017-18 FSAE® D4,5,6,7）**

- ① ICV と EV は混走となる。（走行時間帯を区分しない）
- ② 各イベントの各ヒート走行に於いて、1 ドライバーの 2 回連続走行とし、1 回目走行終了後にスタート待機列に並ぶ。従って、マシントラブル等で、1 回目の走行で取りやめた場合は 2 回目の走行は出来ない。
- ③ 1 回目走行開始指示（オフィシャルのスタート指示）前に走行を取りやめた場合は、再度、スタートレーン待機列に並び直すことにより、スタートが許される。

#### **J2018-49 エンデュランス及び消費効率イベントの出走について（関連規則 2017-18 FSAE® D8）**

- ① オートクロスイベントに出走し、ICV と EV 全車の中で一番速いラップタイム（ペナルティを含む、以下同様）の ICV は 133%、EV は 145% 以内のラップタイムを記録されていなければ、エンデュランス及び消費効率イベント



の出走資格が与えられない。

- ②オートクロスイベントのラップタイムの順位により、ICVとEVそれぞれの速い順にA、B、Cのグループ分けを行い、エンデュランス1日目にB,Cグループ、エンデュランス2日目にAグループの審査を行う。
- ③各グループの出走順は、B,Cグループは速い順でスタートし、Aグループは遅い順のスタートとする。
- ④規則 2017-18FSAE® D8.15.1 項の145%ルール適応は、規則内容の“fastest lap time”をオートクロスイベントの一番速いラップタイムを基に補正係数を使用して設定し、事前に145%の基準タイムを告知する。
- ⑤同時にコースを走る車両台数は2~3台とする。

※但し、天候等の状況により上記 J2018-49 規則を変更する場合は有り、変更する場合は事前に告知する。  
(関連規則 2017-18FSAE® D2)

#### **J2018-50 エンデュランス走行でのコーンペナルティについて(関連規則 2017-18FSAE® D8.18 )**

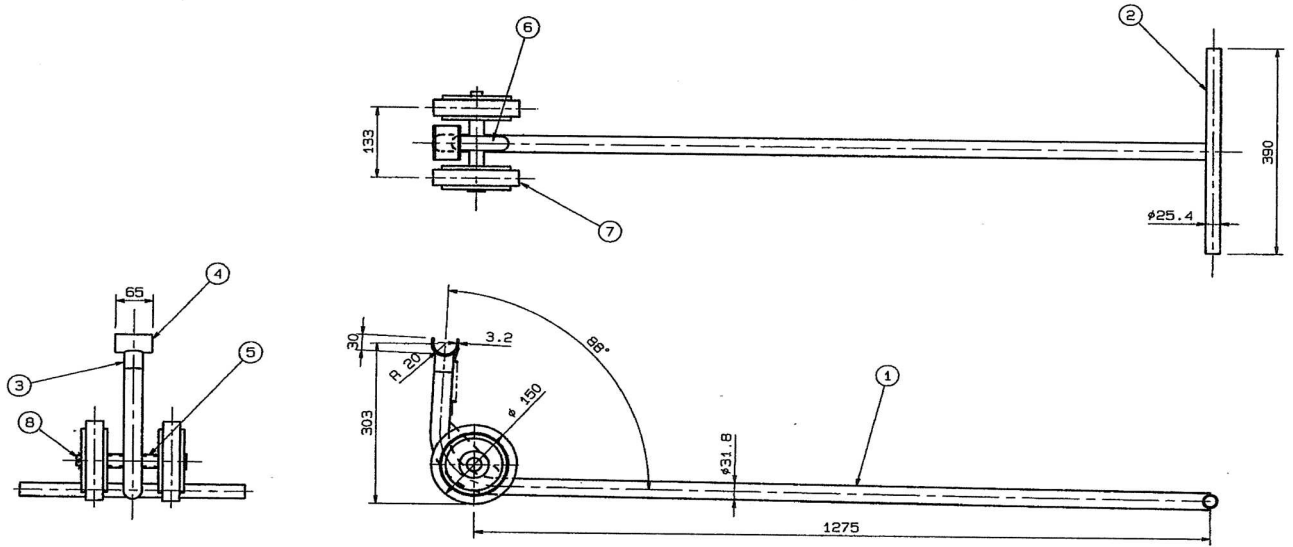
エンデュランス走行において、コーンペナルティ9以降は1の単位を繰り上げ10単位でカウントし、30秒のペナルティとする。但し30ペナルティ以降はDNFになることがある。

※1~9 ペナルティ=ペナルティ回数×2 秒、10 ペナルティ=30 秒、11~20 ペナルティ=60 秒、21~30 ペナルティ=90 秒

#### **J2018-51 エンデュランスドライバー交代エリアの人数制限について(関連規則 2017-18FSAE® D8.12.3)**

EV車のドライバー交代エリアに入れる3人のチームメンバーは、ESOとドライバーを含む2人のチームメンバーで構成する。

APPENDIX J-1 (J2018-06) クイックジャッキについて



8	SHAFT	1	S45C	
7	TYRE	2		
6	GUSSET	1	SPCC t1.6	
5	HOUSING	1	SPCC t2.3, 4x2.3	
4	SUPPORT	1	SPCC t3.2	
3	NECK	1	SS400	
2	HANDLE	1	SIW25.4x1.6	
1	MAIN TUBE	1	SIW31.8x1.6	
	QUICK LIFT JACK	1		
NO	PART NO	NAME	QTY	MATERIAL

