

『東海耐久シリーズ 2019』 競技規則(Sporting Regulation) Ver.1

【鈴鹿ツインサーキット / スパ西浦モーターパークラウンド 競技規則】 Ver.1.0

※美浜サーキットラウンドについては、美浜スーパー耐久の競技規則を参照のこと。

フリー走行／予選	<ul style="list-style-type: none"> ・フリー走行は、各会場、各ラウンドに設定されたフリー走行枠又は、有料スポーツ走行枠(走行会枠)にて走行できる。 ・フリー走行中のピットインおよびドライバー選定は自由。 ・フリー走行では、助手席への同乗走行が認められる。ただし同乗者はドライバーと同一の装備で乗車すること。 ・予選は各チームで選出した1ドライバーが走行することができる(時間中であれば交代してもよい)。 ・1ラップ以上走行し、計測結果を残す事により、決勝のスターティンググリッドが決定される。 ・決勝までの間の給油は許されるが、給油のルールを守ること。
予選/グリッド順	<ul style="list-style-type: none"> ・各部門毎に、GT部門、K部門の順で、予選で計測したベストタイムの順に決勝グリッドに並ぶ。 ・予選結果は、可能になり次第、掲示板やピットの柱に掲示される。 ・予選でタイムを残せなかった場合は、タイムの残った最下位の車両の後ろのグリッドとなる。 ・グリッドは、鈴鹿ツインラウンドでは1×1(バンワイパン)、スパ西浦ラウンドでは2×2(ツーバイツ)を使用する。1位のチームが最前列右側、2位が最前列左側、3位が2列目右側、4位が2列目左側、(以下同順)……、という順番となる。 ・グリッド表は発行されない場合があるので、タイム計測結果から、自チームが何列目のどちら側か確認して各チームでグリッドに着くこと。
決勝スタート方法	<ol style="list-style-type: none"> ① 予選結果が発表されてから間もなく、ピットロード出口シグナルの緑灯が点灯したらコースインを開始し、自走にてコースを1周回ってグリッドに着く(グリッド試走)。コースイン開始時刻より、5分程度でピットロードは封鎖される。ピットロード出口のシグナルが赤となる前にコースイン出来なかった場合はピットスタートとなる。ピットスタートの場合はグリッドスタートの車両よりも(フォーメーションラップが無い分)周回数が1周少なくなることを承知すること。 ② チーム員はグリッド上に出て自チームの車を誘導すること。グリッド上では後退ギヤの使用は禁止する。(必要時は人力で後退させること) ③ 3分前ボード提示…ドライバー、オフィシャルを除く全ての者はコース上から退去する。レーススタートまでの間はプラットホームおよびピットロードへの入場は禁止となる。 ④ 1分前ボード提示…ドライバーは車両に着座した状態でエンジンを始動する。 ⑤ フォーメーション開始…メインポストでグリーンフラッグが振られたら、各部門毎にセーフティカー(以下SCと記す)に先導されながら順列を保ったまま1周する。GT部門のフォーメーションラップがスタートして、ある程度間を空けてK部門のフォーメーションラップが先導車に続いて開始される。 <ul style="list-style-type: none"> ・フォーメーションラップ中は2列を維持し、前車との間隔を1~2車身に保つこと。隊列を著しく乱したり、間隔があまりに開く場合はペナルティを課す。 ・SCがピットインし、スタートライン(メインシグナル付近のライン)をの通過を以てスタート(ローリングスタート)とする。通過するまでは、前車を追い越してはならない。 ・計時は先行グループであるGT部門のスタート時点で開始される。
ピットアウト方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ピットロード出口シグナルの、赤灯が点灯しているときはコースインしてはならず、緑灯が点灯している時のみコースイン可とする。赤灯時にコースインした場合はペナルティを課す。 ・コースインの際は、鈴鹿ツインではピットロードとコースを分けるゼブラゾーン、ストレート合流部右側のホワイトラインを踏んではならない。これらを踏んだ場合はペナルティを課す。 ・コースイン直後は、第2コーナー出口に達するまではコース左側ラインに沿って走行すること。その間後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。
ピットイン方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ピットインする車両は、鈴鹿ツインでは最終コーナー手前から、スパ西浦では45Rを過ぎたら8番ポスト前でコース左側に車両を寄せ、安全を確認してからピットロードに進入しなければならない。 ・ピットインする際には、スパ西浦では、8番ポスト先に書いてあるピットロード誘導のホワイトラインの実線を踏んではならない。ホワイトラインを踏んだ場合はペナルティを課す。(ホワイトラインの点線部は踏んでもペナルティとならないが、ピットインの際は点線部を踏まないように早目にコース左側に寄ること) ・セーフティカー(以下SC)が導入される際には、SCボードの提示と同時に、ピットロードは一旦クロージングされてピットイン出来なくなる。 【鈴鹿ツイン】ピットロード入口(ウェルカムゲート横)にてCLOSED表示される。この表示が撤去されれば、ピットイン可能となる。 【スパ西浦】8番ポストにて「SC」ボードと同時に「CLOSED」ボードが提示される。隊列が整った後8番ポストでは、「SC」ボードと同時に「OPEN」ボードが提示され、ピットイン可能となる。 ・各々のコースで、SCが暫定1位車両の前に入り、隊列が整ったと管制が判断した時点で、ピットロードは再びオープンとなり、ピットイン可能となる。このタイミングで赤旗中断中に暫定トップ車両の頭出しをする周回中にはピットインは出来ない。

『東海耐久シリーズ 2019』 競技規則(Sporting Regulation) Ver.1

ピットロード	<ul style="list-style-type: none"> ・ピットロードの制限速度は40Km/h以下とし、違反した場合はペナルティが課される。 ・ピットガレージ前の部分(ピットレーン)は次の2つに区分される。 <ol style="list-style-type: none"> ① 走行レーン ~ メインストレート側のアスファルトの部分。ここはピットインおよびピットアウトの際に走行を行う区域である。 ② 作業レーン ~ ピットガレージ側のコンクリートの部分。ここは、ピット作業のための部分であり車両停車を行う区域である。 ・ピットロードに進入した車両は走行レーンを走り、自己ピットの出来るだけ近い位置で作業レーンに入ること。 ・ピットレーンでは後退ギヤの使用は禁止され、違反に対してはペナルティが適用される。 ・ピットアウトしようとする車両は、走行レーンを走っている車両に優先権があることを承知していなければならない。 						
ピット作業	<ul style="list-style-type: none"> ・ピットには水の入ったバケツを置いておくことを強く推奨する。(参加車両 1 台につき 1 個のバケツ) ・ジャッキアップを伴う作業や、長時間の作業は、車両を屋根下又は指定された枠の中に入れて作業すること。 ・ピットを水浸しにするような行為は、出火時等の緊急時を除いては慎むこと。 (ラジエター、タイヤ等を冷却したい場合は噴霧器を使用すること) ・ピットストップ時間に余裕がある場合、人力で車両を動かして(退出し易い)車両の向きに変えることが許される。ただし指定ピット付近から移動してはいけない。 ・ピットロード、プラットホームでは以下の行為は危険なため禁止とする。 <ol style="list-style-type: none"> ① 傘の使用(日傘含む) ② ハイヒールの着用 ③ カカトの無いサンダルの着用 						
義務ピットイン回数及びピットイン方法	<p>決勝中に指定されたピットイン回数分、指定時間内にピットインし且つコースインしなければならない。この回数の消化をしなない場合には、完走扱いとならない。</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">鈴鹿ツイン/スパ西浦ラウンドの場合</td> <td style="text-align: center;">決勝 3 時間</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">基本の義務ピットイン回数</td> <td style="text-align: center;">5 回</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ハンディー軽減対象車両のピットイン回数</td> <td style="text-align: center;">4 回</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・決勝開始時刻より、20分経過した時点で義務ピットインカウント開始となる。 ・ピットロードクローズド時に誤ってピットインして来た車両は、ピットイン回数にカウントされず、且つそれに加えてペナルティが課される。 ・ピットインし、作業やドライバー交代を行う場合には、必ず作業レーン(コンクリートエリア)又はピットボックス(屋根下或いは区画の中)に停車して行うこと。 ・ピット及びピットレーンにおいては、バックギヤの使用は禁止される。必ず手押しで移動すること。 ・ピットインの後、何も作業しなかったり、停車せずに再コースインしても、ピットでのルールを守っていればピットイン回数にはカウントされる。 ・ピットロード速度(40km/h 以下)違反をした場合には、そのピットインは義務ピット回数にカウントされない。 ・【連続義務ピットインの禁止】…一度ピットインした後、ストレートを通過せずに連続でピットインした場合は、そのラップは義務ピットインとしてカウントされない。 	鈴鹿ツイン/スパ西浦ラウンドの場合	決勝 3 時間	基本の義務ピットイン回数	5 回	ハンディー軽減対象車両のピットイン回数	4 回
鈴鹿ツイン/スパ西浦ラウンドの場合	決勝 3 時間						
基本の義務ピットイン回数	5 回						
ハンディー軽減対象車両のピットイン回数	4 回						
ピットハンディ	<ul style="list-style-type: none"> ・以下に該当する車両は「義務ピットイン」回数軽減のハンディを受けられる。 義務ピットインの回数については、前項「義務ピットイン」を参照のこと。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <th style="text-align: center;">項 目</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">K耐久の NN、NCクラスの新規格軽自動車 (NA660レギュレーションの車両も含む)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">GT耐久の 1Cクラスに該当する車両</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・「3Cクラス」と「OPクラス」は、統合して「3C&OP」クラスとして表彰する。ただしOPクラスに該当する車両はハンディとして義務ピットイン回数を 1 回プラスする。(OP クラスは 6 回の義務ピットインを必要とする) 	項 目	K耐久の NN、NCクラスの新規格軽自動車 (NA660レギュレーションの車両も含む)	GT耐久の 1Cクラスに該当する車両			
項 目							
K耐久の NN、NCクラスの新規格軽自動車 (NA660レギュレーションの車両も含む)							
GT耐久の 1Cクラスに該当する車両							
給油作業	<ul style="list-style-type: none"> ・給油する際には必ずピットのオフィシャルに直前にその旨を申告しなければならない。 ・フリー走行、予選後の給油は認められる。 ・フリー走行時、予選後、決勝中の給油は、必ず各会場に指定されたエリアで行うこと。 ・スパ西浦では、給油者は給油作業前にピットに設置された静電気除去シートに触ること。 ・鈴鹿ツイン…各チームのピット前作業エリア ・スパ西浦…指定されたエリア(コースゲートを通過して移動、コースゲートよりピットロードへ戻る) ・給油は金属製のガソリン携行缶を必ず使用すること。樹脂製のポリタンクの使用は禁止する。 ・各車両の予備燃料(車両に入っている分は除く)は最大 40Lまでとし、各チームで保管しなければならない。また、予備燃料は車検時に確認を受けなければならない。 ・1度の給油は20Lまでとする。また、車両 1 台に対して携行缶 1 個まで) <ul style="list-style-type: none"> ・給油時は給油している横で消火器を持った消火要員を 1 名待機させ、消火器のノズルを給油口に向けて構えること。 ・給油者および消火要員はヘルメット、グローブ、長袖長ズボンを装着のこと。着用するヘルメットはフルフェイスヘルメットの着用の上、バイザーを閉めて作業にあたる事。 ・給油中はエンジンを必ず切ること。 ・給油中に給油以外の作業を行うことは認められる。 ・ピット用消火器は、車載用とは別に粉末重量2.0Kg以上(又はCO2 2.0Kg以上)のものを、参加 						

『東海耐久シリーズ 2019』 競技規則(Sporting Regulation) Ver.1

	<p>車両 1 台につき 1 本持参すること。(同一チームで 2 台参加の場合は 2 本必要)。 ・給油作業の無いチームも消火器の持参は必須とする。 ・上記のルールを守っていないチームが、オフィシャルから1回目の注意を受けた場合はペナルティの対象とはしないが、同じチームが2回目以降の注意を受けた場合は、注意1回につき1周減算のペナルティが課される。(ペナルティの項目を参照)</p>
<p>セーフティカー</p>	<p>競技長の決定により、レースを非競技化するためにセーフティカーが使用される場合がある。セーフティカーは、ドライバーまたはオフィシャルが危険な状況ではあるが、レースを中断するほどではない場合に使用される。 セーフティカーの運用規定は以下の通りとする</p> <ol style="list-style-type: none"> ① セーフティカー配備の命令が下された場合、全ての有人ポストは黄旗の振動表示とSCボードを表示し、セーフティカーの活動が終了するまで保持する。 ② SCボードが提示された瞬間から、ピットロードはクローズされる(詳細は、「ピットイン方法」の項目を参照のこと) ③ 黄旗の振動表示とSCボードが出されたら追い越しは禁止される。各車両は前後に注意を払いながら、1列の隊列を維持し、速度を40Km/h程度まで落として走行すること。 ④ セーフティカーは、車体の両サイドおよびリヤに「SAFETY CAR」と表示された車両を使用する。その車両はルーフに黄色回転灯を備えている。 ⑤ セーフティカーはピットエンドの待機エリアから導入される。メインストレートを通る車両は、セーフティカーがコースインしてくることを想定しながら走行すること。 ⑥ セーフティカーがコースインして暫定トップ車両の前に入り、隊列が整ったと管制が判断したら、ピットロードはオープンされる。この際、鈴鹿ツインでは CLOSED 表示が撤去される。スバ西浦では 8 番ポストでは先ほど出された「CLOSED」ボードに変わり、「OPEN」ボードが出される。 ⑦ セーフティカーが活動中の各周回はレース周回として数えられ、ピットオープンであればピットインも行うことができる。 ⑧ セーフティカー(以下SC)導入および、再スタートまでの手順については下記のとおり。 <ol style="list-style-type: none"> 1. 事故発生 全ポストSCボードと黄旗振動表示。 2. ピットロードクローズとなり、8 番ポストでは同時に「CLOSED」表示を出す。 3. SCが暫定トップ車両の付近にコースイン(■は暫定トップ車両)。(基本的にSCは暫定トップ車両の少し前を狙ってコースインする。) <div style="text-align: center;"> <p>SC ← □ □ ■ □ □ □ □ □ □ □ □ □ ……</p> </div> <p>※3 SCが暫定トップ車両の後にコースインした場合は、下記の「※3」項を参照のこと</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. 現場では撤去作業開始。 5. SCが介入中にピットにて作業中の車両は、ピットレーン出口にてグリーンライトが点灯している時のみにコースインすることができる。グリーンライトは競技長の判断で点灯される。 6. 暫定トップ車両捕まえ作業。 暫定トップ車両がSCの直後に来るように、SCと暫定トップ車両の間にいる車両に対して、SCを追い越すよう指示を出す。 <div style="text-align: center;"> <p>← □ SC ← □ ■ □ □ □ □ □ □ □ □ □ ……</p> </div> <p>SCから追い越しの指示は1台ずつ出すので、後続の車が付いて追い越さないように注意すること。</p> <div style="text-align: center;"> <p>← □ SC ← ■ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ ……</p> </div> <p>SCを追い越した車両は十分に注意しながら走行し、隊列の最後尾に付くこと。</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. SCが暫定トップ車両を捕まえ、隊列が落ち着いたと管制が判断した時点でピットロードオープンとなり、同時に 8 番ポストでは「CLOSED」表示を下げて「OPEN」表示を出す。

『東海耐久シリーズ 2019』 競技規則(Sporting Regulation) Ver.1

	<p>8. 事故現場の作業終了 → 再スタート可能な状況。 9. SCがヘヤピン付近で黄色回転灯を消した後にピットインし、競技再開。 10. コントロールラインを通過するまでは、前車を追い越してはならない。 11. 全ポストにて、先頭車両通過時から1周回緑旗振動提示。 ※3 SCが暫定トップ車両の後ろにコースインしてしまった場合は、SCが前走車両を追い越して“暫定トップ車両捕まえ作業”を行うことがある。 SCが前走車両を追い越す場合は、パッシングと警笛で前走車に合図を送るので、合図を送られた車両は安全走行に努めて減速し、SCを先行させなければならない。</p>
赤旗時の運営方法	<p>事故によってコース上が閉鎖されたり、天候またはその他の理由で競技の継続が危険となったため、決勝レースを中断する必要がある場合、競技長は赤旗をすべての監視ポストで、またコース上の赤信号を提示することを命ずる。</p> <p>1) レース中断の合図が出されたら追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖される。 そして全車は赤旗ライン(メインタワー手前のスタートライン)の後方にゆっくりと進み、ストレート右側に寄って停止しなければならない。 ただしメインポストで初めて赤旗を見た車両は、追突を防止するためにもう1周回ってから隊列の後方に停止すること。</p> <p>2) レース中断の間は、レースも計時システムも停止することはない。 ピットに入ったならば作業を行うことができる。 “義務ピットイン”の項目に定められた義務ピットインが可能な時間帯であれば、『義務ピットイン』を行うことができる。</p> <p>3) ストレート上で待機している車両は、レース中断の間にオフィシャルが指示し、暫定トップ車両を先頭に入れ替え(頭出し)を行う。 コース上で暫定トップ車両よりも前に停車していた車は、SCに先導されてコースを1周回り、隊列の後方に移動する。(この頭出しの際はピットインできない)</p> <p>4) レース再開時はSCが先導して隊列を引っ張る。その際後続車は前の車両から約1~2車身の距離を保って続くこと。</p> <p>5) SCに先導された隊列が1周を走行した後に、列最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出口信号がグリーンに変わる。その時ピットレーンにいる車両は全て、コースに出てSC後方の車両隊列に合流することができる。</p> <p>※ピットレーンが渋滞していて、ピット作業が終了したにもかかわらず走行レーン上に合流できない車両がある場合は、走行レーン上に並んだ順番にかかわらず車両の鼻先が前方にある方から優先的にコースに出て行くことができる。</p> <p>※ピットアウト時に、ピット作業レーンに2台の車両が並んで停まり、2台ともが出走可能な状態の場合は、屋根下ピット寄りに停まっている(先にピットインした)車両から、優先的にコースに出て行くことができる。</p> <p>6) SCが隊列走行を2周するとピットインして競技再開となる。コントロールラインを通過するまでは、前車を追い越してはならない。全ポストにて、先頭車両通過時から1周回緑旗振動提示。</p> <p>決勝終了間際にレース中断となり、チェッカー予定時刻になってもレース再開ができなかった場合は、競技長の判断でレース終了となる。この場合は、レース中断の合図が出された周回の1つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。</p>
赤旗要素となった車両の扱い	<ul style="list-style-type: none"> ・赤旗要素となった車両で走行に問題がある可能性があるとして判断された場合は、車両はレッカー(もしくは自走)で洗車場に移動される(移動するよう指示される)。 ・洗車場に移動された車両で、ジャリや土を噛んでいる場合はそれを十分に落とし、再走行に問題が無い状態に清掃すること。 ・再走行ができる状態、もしくはピットに移動ができる状態になったならば、チーム員はオフィシャルに、再走行またはピットに移動する許可をもらうこと。許可が下りない限りはピットには戻れない。 ・ピットに戻る際には必ずコースインゲートからピットロードに合流すること。 ・ピットに移動する許可が出た場合でも、その時のSC導入または赤旗中断が継続している場合は、ピットロードには戻れない(ピットに戻るタイミングはオフィシャルの指示に従うこと。 具体的には、競技再開後に先導を終えたSCがピットインして、コースインゲート前を通過した後でないとピットロードには戻れないので、それまではコースインゲート横で待機すること。 ・赤旗要素となった車両が洗車場からピットロードに戻る時に、“義務ピットイン”の項目に定められた義務ピットイン可能な時間帯であれば、ピットイン回数としてカウントが出来る。 ・洗車場で修理作業を行うことは許されるが、ドライバー交代および、給油作業は行ってはならない。
ペナルティ	<ul style="list-style-type: none"> ・レース中に違反を犯した車両はペナルティを課される。 ・レース中に実行されるペナルティは、ペナルティストップ、又は周回数減算の2種類がある。(※ドライブスルーペナルティは本イベントでは採用していない) ・赤旗時ならびに、SC導入時には、ペナルティの消化は出来ない。(赤旗の提示を見たり、SCボードの提示がされた後にピットロードに入った場合はペナルティを消化出来ないが、提示がされる直前にピットロードに入っていた場合は消化できる) <p>『ペナルティストップ』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象車両には、メインポストで「ペナルティボード(黒ベースにP文字)」+「競技番号」が提示される

『東海耐久シリーズ 2019』 競技規則(Sporting Regulation) Ver.1

	<p>る。(黒旗は提示されない)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ペナルティボードを提示された車両はピットインして、ペナルティストップエリア(白線で四角表示がある箇所)に止まり、スタッフの指示に従わなければならない。 ・スタッフの指示は「忠告のみ」、「1分停止」、「3分停止」がある。 ・ペナルティストップ実行時は自己ピットに止まることはできない。 ・ボードを提示されてから3周以内にペナルティを実行しなかった場合、以降1周経過するごとに、リザルトから1周減算のペナルティを課される。(ボード提示後、メインポストを3回通過までは減算ペナルティは付かない。例えば5回通過した場合は、2周減算となる。) <p>『周回数減算』</p> <p>次のような場合、ペナルティとして周回数を減算する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ペナルティボード提示を3周以上無視した場合 (無視4回目から1周ずつ減算が増える) ・給油違反忠告を2回以上受けた場合。(忠告2回目から1回ごとに1周ずつ減算が増える) ・チェッカー約10分前を切ったタイミングでペナルティを犯した場合。 ・レース終盤で、何らかの事情によりペナルティストップが実行出来ない場合。 <p>※減算周回数については状況に応じて競技長が決定する。減算周回数についてのクレームは一切受け付けない。</p> <p>■違反内容とペナルティの種類</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">ペナルティの種類</th> <th>違反内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>忠告のみ</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・黄旗時追い越し ・ピットロード速度違反 ・青旗無視 ・フォーメーションラップ中の車間開け過ぎ ・リバースギヤ使用違反 ・ホワイトラインカット(ピットイン部実線、ピットアウト部) ・運転席窓開き走行 ・ハザード走行 ・危険走行(軽度) <p>※ただし競技長の判断で上記の罰則を軽減したり強化することができる。</p> </td> </tr> <tr> <td>1分停止</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・赤旗時追い越し ・赤旗時の危険停止(赤旗時にメインストレートで初めて赤旗を見た車両が赤旗停止ラインで急停止した場合) ・危険走行(重度) ・義務ピットイン時間不足(0.1~10秒) </td> </tr> <tr> <td>3分停止</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・ピットエンドシグナル無視 ・ピットクローズド表示無視 </td> </tr> <tr> <td>周回数減算</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・ペナルティボード表示3周無視以上の場合、1回につき1周減算。(例: ボード提示のメインポストを5回通過した場合は、2周減算となる。) ・給油違反忠告2回目以降の注意を受けた場合は、注意1回につき1周減算のペナルティが課される。 </td> </tr> </tbody> </table>	ペナルティの種類	違反内容	忠告のみ	<ul style="list-style-type: none"> ・黄旗時追い越し ・ピットロード速度違反 ・青旗無視 ・フォーメーションラップ中の車間開け過ぎ ・リバースギヤ使用違反 ・ホワイトラインカット(ピットイン部実線、ピットアウト部) ・運転席窓開き走行 ・ハザード走行 ・危険走行(軽度) <p>※ただし競技長の判断で上記の罰則を軽減したり強化することができる。</p>	1分停止	<ul style="list-style-type: none"> ・赤旗時追い越し ・赤旗時の危険停止(赤旗時にメインストレートで初めて赤旗を見た車両が赤旗停止ラインで急停止した場合) ・危険走行(重度) ・義務ピットイン時間不足(0.1~10秒) 	3分停止	<ul style="list-style-type: none"> ・ピットエンドシグナル無視 ・ピットクローズド表示無視 	周回数減算	<ul style="list-style-type: none"> ・ペナルティボード表示3周無視以上の場合、1回につき1周減算。(例: ボード提示のメインポストを5回通過した場合は、2周減算となる。) ・給油違反忠告2回目以降の注意を受けた場合は、注意1回につき1周減算のペナルティが課される。
ペナルティの種類	違反内容										
忠告のみ	<ul style="list-style-type: none"> ・黄旗時追い越し ・ピットロード速度違反 ・青旗無視 ・フォーメーションラップ中の車間開け過ぎ ・リバースギヤ使用違反 ・ホワイトラインカット(ピットイン部実線、ピットアウト部) ・運転席窓開き走行 ・ハザード走行 ・危険走行(軽度) <p>※ただし競技長の判断で上記の罰則を軽減したり強化することができる。</p>										
1分停止	<ul style="list-style-type: none"> ・赤旗時追い越し ・赤旗時の危険停止(赤旗時にメインストレートで初めて赤旗を見た車両が赤旗停止ラインで急停止した場合) ・危険走行(重度) ・義務ピットイン時間不足(0.1~10秒) 										
3分停止	<ul style="list-style-type: none"> ・ピットエンドシグナル無視 ・ピットクローズド表示無視 										
周回数減算	<ul style="list-style-type: none"> ・ペナルティボード表示3周無視以上の場合、1回につき1周減算。(例: ボード提示のメインポストを5回通過した場合は、2周減算となる。) ・給油違反忠告2回目以降の注意を受けた場合は、注意1回につき1周減算のペナルティが課される。 										
オレンジボール	<ul style="list-style-type: none"> ・何らかのメカニカルトラブルを抱え、レース進行に支障をきたすと判断されたマシンに対して、当該車両のカーナンバーとともにオレンジボールフラッグが提示される。この旗が出された車は次の周回でピットに戻って問題箇所を修復しなければならない。 										
チェッカー	<ul style="list-style-type: none"> ・決勝終了時刻が過ぎた後、総合1位の車両を先頭にメインポストでチェッカーが振られ、決勝が終了となる。 ・チェッカーはメインポストで振られるが、順位の認定は管制塔前の計測ライン(白線)を通過した順となる。(計測ライン通過後、メインポストまでの間に追い抜いても無効である) ・決勝終了間際にレース中断となり、チェッカー予定時刻になってもレース再開ができなかった場合は、競技長の判断でレース終了となる。この場合は、レース中断の合図が出された周回の1つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。 										
車検・再車検	<ul style="list-style-type: none"> ・走行開始前の車検では、主に安全面での車両状況を点検し、検査員によって合格・不合格が決定され、合格を得なければ出走することができない。 ・また車検において検査員より指摘された箇所がある場合には、その改善や修正を行わなければならない。 ・決勝終了後に再車検を行う。走行前に車検合格を得ていても、再車検で不具合や規則に不適合だった場合には失格を言い渡されたり、ペナルティを課されたりする場合がある。 ・再車検では、オフィシャルからチーム側にジャッキや工具の使用を求められる場合があるので、その場合にはチームは用意すること。また必要な場合には、車両を分解して点検をしたり、求められたりする場合があるので、その場合もオフィシャルの指示に従う事。 ・クローズド、ノーマルクラスの上位入賞車両は、レース終了後に車両重量測定を行なう場合がある。 										

『東海耐久シリーズ 2019』 競技規則(Sporting Regulation) Ver.1

	<p>指示を受けた車両は車両保管場所に停車し、重量測定の順番を待つこと。車両保管中はウエイトの載せ下ろしなどの不正を防止するため、車両に触れることを禁止する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・K耐久部門で車両重量測定の指示を受けたチームは、必要に応じて<u>チームで準備したガソリン</u>を注入すること。再車検前のガソリンの注入は車両保管場所で行うこと。 ・GT耐久部門の再車検の車両重量測定で微妙な結果が出た場合は、基本的にガソリンを全て抜いて再測定を行うが、ガソリンを抜くことが困難または安全上問題があると判断された場合には、ガソリンを満タンにして再測定を行うので、該当チームはガソリンを準備して満タンまで注入すること。 ・レース終了後に、暫定上位入賞車両には再車検の指示が出る場合がある。再車検でオフィシャルより作業の指示が出た場合は、チーム員がその作業を行うこと。 ・再車検にてレギュレーション違反が発覚した場合は完走扱いにならない。
<p>ピットストップハンディ (ウエイトハンディに換わるルール)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鈴鹿ツインラウンド及びスパ西浦ラウンドでは、ウエイトハンディ、ピットストップハンディは適用しない。 ・美浜サーキットラウンドにおいては、美浜 4 輪耐久シリーズにおけるピットストップ時間又は義務ピットイン回数の増加のハンディキャップが課せられる場合がある。美浜シリーズにおける前戦の各クラス優勝チームについては、そちらで定められるピットストップ時間の加算、あるいは義務ピットイン増加について、従わなければならない。(詳細は美浜耐久シリーズの競技規則書を参照のこと)
<p>決勝全般及び競技の終了</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・各会場(ラウンド)毎に指定の決勝時間を走行し、その時間内に周回数の多い順に、順位を決定する。(順位の認定方法の詳細については、開催概要 P6、「順位認定および完走の規定について」を参照のこと) ・先頭車両(総合トップ車両)が規定時間を経過した後にフィニッシュラインを通過する時点でチェックカードフラッグにて競技終了となり、以降の各車両も同様に順次競技終了とする。 ・コース上でチェックカードフラッグを受けられなかった場合は、開催概要P6の規定に基づき順位を決定するものとし、計時上の周回数を以って最終結果とする。(コントロールラインの位置が各会場によって異なる為)

『東海耐久シリーズ 2019』 競技規則(Sporting Regulation) Ver.1

<p>抗議</p>	<p>1) 抗議について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・参加チームは自チームが不当に処遇されていると判断した場合、これに対して抗議する権利を有している。 ・抗議は文書(書式は自由、常識の範囲内で作成)によって行い、抗議料として1件につき 10,000 円を添え、競技長宛てに各抗議の制限時間内に提出されなければならない。 ・参加車両に対する抗議書は、抗議対象となる箇所、事項を明確に記載されていなければならない。抗議が受け入れられた場合、それに必要な車両の分解/組立に要した費用は、その抗議が否決された場合は抗議提出者が支払い、その抗議が成立した場合は抗議対象者が支払うものとする。車両の分解/組立に要した費用は大会事務局が算定する。 ・役務についている競技役員は、たとえ抗議が提出されている場合であっても、それと関係なく自分の権限と義務を執行することができる。 ・審判員の判定に対する抗議は受け入れられない。 <p>2) 抗議の制限</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車検に対する抗議は決定直後に提出されなければならない。 ・予選結果およびスタート位置に対する抗議は、結果発表の 15 分以内に提出されなければならない。 ・決勝中の規則違反または過失、不正に対する抗議は、決勝終了後 30 分以内に提出されなければならない。 ・決勝結果への抗議は暫定表彰式終了後 30 分以内に提出しなければならない。 ・上記期限を過ぎた場合はいかなる抗議も受け付けない。 <p>3) 抗議の裁定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・抗議の審査にあたり大会審査委員会は必要に応じ、関係当事者および競技役員を証人として召喚し、陳述を求めることができる。 ・審査後ただちに裁定が下されない場合、その裁定の発表の日時と場所を明らかにして裁定発表を延期することができる。 ・裁定結果は、関係当事者(代表責任者1名)のみに口頭をもって通知される。 ・抗議の関係当事者は、裁定結果に服さねばならない。
<p>参加者の厳守事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・すべての参加者は、大会中、大会役員の指示に従わなければならない。 ・すべての参加者は大会規則、安全規則、および車両規則を熟読して理解し、すべての規則を遵守すること。他の参加者や一般の来場者の安全を脅かすような言動をしてはならず、スポーツマンシップに則って行動しなければならない。 ・許された場所を除いて喫煙は厳禁とする。 ・すべての参加者は、主催者や大会役員および大会参加者の名誉を傷つけるような言動の一切をしてはならない。 ・事故その他傷害が発生した場合、事務局は応急処置以外の責任は負えない。各自で傷害保険に加入することを推奨する。 ・美浜サーキットラウンドにおいては、参加するドライバー全員は美浜サーキットのスポーツ安全保険に加入していなければならない。(詳細については美浜サーキット 4 輪耐久シリーズの開催概要を参照のこと) ・鈴鹿ツインサーキットラウンドにおいては、参加するドライバー全員は鈴鹿ツインサーキットの設定する傷害保険に加入しなければならない。(¥500/名) ・スパ西浦モーターパークラウンドにおいては、参加するドライバーは、任意でレインボーカラーズの設定するスポーツ安全保険に加入することができる。(詳細は開催概要を参照のこと)加入・非加入は各々のドライバーの任意とするが、加入を推奨する。
<p>その他</p>	<p>本規則書(競技規則書)及び、車両規則書に記載されていないものについては、各戦で別途、特別規則書が付則として発表される場合がある。その場合にはその内容についても確認すること。</p>