

【東海耐久シリーズ 2020 共通競技規則(Sporting Regulation)】 Ver1.0

第1章 参加者(エントラント)、ドライバー、ピットクルーの遵守事項	
第1条	法規及び規則の熟知と遵守 エントラントは事故の参加に係わる全ての物に全ての法規及び規則を遵守させる責任を有するものである。
第2条	安全の確保とその責任 (1) エントラント、ドライバー、ピットクルー及び競技に参加する全ての者は、常に安全の確保に留意しなければならない。 (2) 安全の確保は、競技に参加するすべての者が各自の責任において常に留意していなければならない最も重要な事項である。 (3) 競技中、万一事故による車両の損害あるいは人員の死傷等があった場合でもスポーツとしての原則に基づき、その責任は各自が負わなければならない、オーガナイザー及び他の参加者、あるいは競技の運営に当たる競技役員やサーキットの職員等もこのことを明確に約束しなければならない。
第3条	マナーの遵守 競技に参加するすべての者はスポーツマンとしての襟度を保ち、言語を慎み、礼儀正しく、公序良俗に反する行為を慎み、明朗公正に行動しなければならない。また、競技会の期間中に薬品によって精神状態をつくろったり、飲酒したりした者は競技から除外される。
第4条	自主責任体制 競技に参加するすべての者は自らの意志と責任において参加するものであることを深く認識し、万一の場合に備えて家族の諒解を得ておくと共に、有効な保険に加入するなどして、充分な自己責任体制を整えた上で参加しなければならない。
第5条	ドライバーズブリーフィング すべてのドライバー及びオーガナイザーによって指名された者は、必ずブリーフィングに出席しなければならない。
第6条	ペット類のパドック入場、及び 16 才未満の者のピットエリアへの出入りは原則として禁止する。
第2章 競技車両番号(ゼッケン)	
第1条	競技車両は大会事務局によって指定された番号を指定の方法で貼付しなければならない。主催者指定ゼッケンを前後左右 4 か所に貼らねばならない。
第2条	競技車両番号の判読が困難であると計時委員長が判断した車両については、競技番号貼付けの修正が命ぜられる。これに従わない場合は、タイム計測を拒否される事や、順位認定ができない場合がある。
第3条	1~999 までの 3 桁までで決定する。登録ゼッケンは一度認定されるとそのシーズンの最終まで有効であり、次シーズンには優先使用することができる。
第3章 車両広告	
第1条	エントラントが競技車両につける広告は、車名及び商品名等が許される。名称は公序良俗に反するものであってはならない。
第2条	車両広告は全て公式車検において点検され、不適当と判断されたものは撤去或いは修正が命ぜられる。これに応じない車両は競技参加を拒否され、オーガナイザー、あるいは大会後援協賛者の都合によっては、特定の広告が拒否される場合がある。
第4章 ドライバーの安全遵守事項	
第1条	競技に適した健康状態で参加し、競技中はつね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車両を運転し、危険とみなされる行為をしてはならない。 本条項の危険とみなされる行為とは、 (1) 衝突を故意に起こしたもの (2) 他の車両のコースアウトを強いるもの (3) 他の車両による正当な追い越し行為を妨害するもの (4) 追い越しの最中に他の車両を不当に妨害するもの (5) 自己の技量を超えて危険とみなされるスピン、オーバーランをしたもの (6) 前走車がターニンを開始する瞬間までに、前走車の A ピラー以上前へ車体前端部が到達しないような無理なブレーキングからイン側へ進入しての追い越し行為 (7) ホーン(警笛)を威嚇的に鳴らす行為(※感謝の意味でも使用しない。但しオフィシャルに救助を求める場合を除く) (8) 直線からひとつのコーナーで他車をブロックする為に 2 回以上進路を急激に変える行為(緊急回避行動を除く) 違反した者はその行為が危険であると判定された場合、ペナルティが科せられる等厳しく罰せられる。
第2条	故意に規定の走路から外れたり、コーナーをショートカットしたりして走行する事は禁止される。4 輪がコース外に逸脱して走行する行為を繰り返す場合もそれに含まれる。
第3条	オイル、ガソリン等の液体漏れを生じた車両、あるいは自己や故障によって危険が予測される状態となった車両は、必ずピットに一旦停止して修理等を行い、技術委員の点検を受けるものとし、不完全な状態で競技を継続してはならない。特に車体の一部を失ったまま継続が認められた場合でも、その欠損によって有利となったことが明らかである場合にはペナルティが科せられる。

第4条	競技車両は、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ない。但し、安全上競技役員、オフィシャルの誘導の下に行う場合は、この限りではない。
第5条	セーフティネットを装着している場合は、窓を開けて走行することができるが、できる限り閉めること(推奨)。また、競技中(予選、決勝)については同乗走行を行うことはできない。
第6条	全ドライバーは、監視ポスト等で表示される次の信号合図(フラッグ・シグナル)について熟知し、従わなければならない。

使用されるフラッグ (FIA/JAF H項に基づく国際ルールに準ずる)



(※原則として振動表示)

黄旗：前方注意。追い越し禁止、安全な速度で現場を通過。本競技では、現場を過ぎるまで適用される。場合によっては予告信号として前々ポストで静止表示ののち、当該区間において振動表示の場合がある。トラック上でのトラブルについては、2本振動表示の場合がある。



(※原則として振動表示)

赤旗：走行中断又は競技中断。このフラッグ後は全コースで緩やかに速度を落として徐行、追い越し禁止の後、全てのドライバーは細心の注意を払いながら必要に応じて停止できる態勢で、ピットイン又は誘導に従ってメインストレート上に停止する。



(※原則として振動表示)

緑旗：解除旗。コースはクリアである。規制が解除されることを意味する。また走行再開、スタート時等に使用される。



(※振動表示)

チェッカーフラッグ：黒と白のチェッカー旗で、競技又は走行終了を意味する。フィニッシュライン上でこの旗を受けた後は、徐行・追い越し禁止となり、その周でピットインするか、誘導に従って整列しなければならない。



(※原則として振動表示)

青旗：自分を追い越そうとしている速い車両に進路を譲れ。後続車の追い抜き・追い越しの進路を妨げてはならない。振動表示で指差しで掲示されたり、ゼッケンボードと同時に掲示される。



(※静止表示)

赤の縦じまのある黄旗：通称オイルフラッグ。当該区間のトラック上にオイル、水、その他落下物等があり、路面の粘着性が低下している。注意して走行せよ。(規制はなし)



(※原則として静止表示)

オレンジ色の円形のある黒旗：通称オレンジボール又はオレンジディスク。車両に機械的欠陥、胡椒等の問題が発生している。表示されたゼッケンの車両は、3周以内にピットインしなければならない。



(※原則として静止表示)

黒旗：ペナルティフラッグ。ルール違反及び危険な行為を行った車両について、ゼッケンと同時に掲示される。出された車両は直ちにピットインしなければならない。



日章旗：レーススタート
※緑旗でスタートの場合もある



SC ボード：セーフティーカー導入時に掲示される。
このボードと共に黄旗が全ポストで振動表示される。

第5章 走路及び施設場内の安全規定	
第1条	走路は白線で明示される。また、直線走路の幅員は白線により区画される。この白線を4輪ともに逸脱する走行は許されない。
第2条	各コーナーへの進入をミスするか、又は安全上の措置により、ランオフエリアに進入した場合は、安全を確認した上で規定の走路に戻るができる。
第3条	ショートカットしたり、ランオフエリアをそのまま走行してコースに復帰した場合、下記のペナルティが科せられる。 (1) 公式予選：東海周回のタイムの抹消。 (2) 決勝：結果として有利になったと判定された場合、周回数の減算等のペナルティが科せられる。
第4条	ドライバーは自らの意志に反して、又はその他の理由により走路上で車両を止めざるを得ない場合、できる限り速やかに走路外の安全な場所に停止し、競技中の他の車両に危険を与えたり、走行の妨げにならぬようにしなければならない。万一、他の車両に危険又は走行の妨げになる場所に停止し、ドライバー自身で車両を移動させることができない場合には、競技役員に援助を要請して安全な場所に移すものとする。また競技役員が、移動が必要と判断した場合は、強制的に車両を移動する。
第5条	ピットパドック内では、バックギアの使用は禁止とする。
第6章 車両検査	
第1条	走行開始前に、公式車両検査を実施する。その際、車両は出走可能な状態で指示された時刻までに車検区域に集合し、公式車両検査を受けなければならない。
第2条	エントラント及びドライバーは原則として公式車両検査に立ち会うものとする。
第3条	競技会審査委員会によって特別措置が認められない限り、所定の時刻までに検査を受けない車両、また検査の結果、不適当と判定された車両は、公式予選及び決勝のいずれにも出走することはできない。
第4条	エントラントは技術委員長求めに応じた書類を提出できるよう、車両仕様書を準備していなければならない。
第5条	技術委員長は検査の結果、不適当と判断した箇所について修正を指示することができる。
第6条	車両検査合格後の車両は如何なる改造も許されず、車両の安全性に影響を与えたり、車両規定に関連して疑問を呈するような分解又は修正を受けた車両、又は同様な結果を生じるような事故に巻き込まれた車両は再検査を受け、技術委員長の承認を得なければならない。
第7条	競技長は事故に巻き込まれた車両を停止し、車両の再検査を求めることができる。
第8条	決勝終了後、各部門ごとに指定された台数の車両が検査を受けるものとし、競技会審査委員会はさらにレースに参加した他の車両を検査させることができる。
第7章 公式練習又は有料スポーツ走行／予選	
第1条	公式練習又は有料スポーツ走行は、各ラウンドに設定されたフリー走行又は公式練習等の設定がある場合に、それぞれに参加して走行できる。 (1) フリー走行中はピットイン及びドライバー選定は自由。 (2) 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。 (3) 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)。 (4) 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。 (5) 車検終了後から公式練習、予選、決勝が開始されるまでの間は)の給油はできない。また、各会場によって給油場所が異なるため、それぞれの特別規則書も参照すること。 予選結果は、可能になり次第、掲示板やピットの柱等に掲示される(各会場により異なる)。
第2条	2つ以上のチームが同一タイムを記録した場合には、より早い時刻にそのタイムを記録したものに優先権が与えられる。尚、同時刻に同一タイムを記録した場合には、セカンドベストタイムの比較により決定される。
第3条	予選でタイムを残せなかった場合には、タイムの残った際かきの後ろの順位とする。
第8章 決勝スターティンググリッド	
第1条	決勝スターティンググリッドは予選タイム順によって、GT耐久部門、K耐久部門に分けて決定される。
第2条	使用ダミーグリッドは、美浜ラウンド、鈴鹿ツインラウンドでは1×1(ワンパイワン)、スバ西浦ラウンドでは2×2(ツバイツ)を使用する。ポールポジションの位置関係は、各会場の特別規則書に記載される。
第3条	スターティンググリッド表は予選結果として別表にて発表されない場合がある。その場合には、予選結果から自チームのグリッド位置を確認し、各チームでグリッドに着くこと。

第9章 決勝スタート	
第1条	スタート方式 決勝スタートは定められたグリッドについた後、オフィシャルカー先導でフォーメーションラップを1周行い、ローリングでスタートとする。この際、GT部門とK部門とに分かれて時間差にてローリングスタートとするが、スタート時刻は先行グループの掲示開始時刻とする。
第2条	ピットスタート 何等かの理由により、スターティンググリッドに着けなかった場合(ピットロード封鎖時間以内にグリッド試走できなかった)は、ピットロードからスタートとなる。この場合はフォーメーションラップに加わることはできず、全車がローリングでスタートが切られた後、ピット出口のシグナルがグリーン点灯、又は美浜ラウンドではオフィシャルの指示にてスタートできる。 複数生じた場合、原則として予選に出走した車両、しなかった車両の順とする。但し車両がスタート時刻に間に合わなかった場合にはその限りではない。また、予選に出走できなかった車両が複数生じた場合、ピットロード出口整列順とする。
第3条	スタート要領 (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、 (2) 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)。 到着後エンジンを停止せねばならない。 (3) 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。ピットロード出口が封鎖(美浜はパイロン設置、その他はピットロードエンド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。 (4) 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。 (5) 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) (6) 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。 (7) 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。 (8) 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。 (9) フォーメーションラップ開始…メインポストでグリーンフラッグ振動表示で、各部門毎にオフィシャルカー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。 (10) フォーメーションラップ中はフルコースコースオンであり、各ポストでは黄旗が表示される。フォーメーションラップ中のスピニングやコースアウトについてはペナルティが科せられる。 (11) 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科す。 (12) フォーメーションラップは原則として1周とするが、隊列が整っていないと判断された場合には、隊列が整うまでフォーメーションラップを継続する。 (13) SCがピットインし、スタートライン(各会場によって異なる)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。
第4条	スタートディレイ(延期) (1) スタート手順が進行中、コースが使用不可の状態になるか、又はその危険が予測される状態になった場合、ドライバーにエンジン停止を命じる場合がある。 (2) スタート不能の車両が原因となりスタートが延期された場合、その車両はグリッド上から排除される。(この際、オフィシャルがチーム員に排除を要請する場合がある。)こうした車両は、不具合が改善した場合はピットからスタートすることができる。 (3) グリッドから車両が排除され、不在となった場合には、そのグリッドは空けておくものとする。 (4) スタート手順において一旦グリッドから排除された車両は、フォーメーションラップがやり直しになった場合でも、当初のグリッドに戻ることはできない。 (5) 延期されたスタートは、状況が回復次第、最長で5分前から進行が再開される。またこの場合は決勝時間が短縮される場合がある。
第10章 ピットアウト/イン方法、ピット使用方法	
第1条	ピットアウト方法 (1) 美浜サーキットでは、オフィシャルが静止した場合又はパイロンが設置されている場合、その他会場では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。ピット出口封鎖時にコースインした場合はペナルティを科す。 (2) 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、美浜、スパ西浦では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科す。(ホワイトラインカット) (3) コースイン後は、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、後方から近づく流入車両以外の、トラック上の車両の走行を妨げてはならない。
第2条	ピットイン方法 (1) 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番ポストで、美浜ではBSEコーナーを抜けたら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。 (2) ピットインする際には、美浜では定常円コーナーのホワイトライン、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

<p>(3)</p>	<p>ティを科す。(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)</p> <p>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ズされてピットイン出来なくなる。</p> <p>【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。</p> <p>【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。この表示が撤去されれば、ピットイン可能となる。</p> <p>【美浜】定常円コーナーの担当ポスト員が、「SC」ボードと同時に「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。</p>
<p>第3条</p> <p>(1)</p> <p>(2-a)</p> <p>(2-b)</p> <p>(3)</p> <p>(4)</p>	<p>ピットロード</p> <p>美浜サーキットにおけるパドックエリア(一旦停止ライン～ピットロードエンドまで)は制限速度は 30km/h 以下とし、違反した場合はペナルティが科される。</p> <p>その他の会場においては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科される。</p> <p>鈴鹿ツイン、スパ西浦では、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><u>ピットレーンを含むピットエリアでは後退ギヤの使用は禁止され、違反にしてペナルティが適用される。</u></p> <p>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。</p>
<p>第4条</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p> <p>(3)</p> <p>(4)</p> <p>(5)</p>	<p>ピットでの作業</p> <p>ピットには必ず、各チームで車両 1 台につき 1 本以上、粉末又は C2 内容量 2.0kg 以上の消火器を常備しておかねばならない。(開催概要 P3 参照)</p> <p>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)</p> <p>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。</p> <p>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)</p> <p>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)車両の向きを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。</p> <p>ピットロード、プラットホーム、美浜におけるガードレール沿いのピットサインエリアでは以下の行為は危険なため禁止とする。</p> <p>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</p>
<p>第 11 章 ピットイン方法と義務ピットイン</p>	
<p>第1条</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p> <p>(3)</p> <p>(4)</p> <p>(5)</p>	<p>ドライバー交代について</p> <p>ドライバー交代は指定の位置で行うこと。美浜においては、ドライバー交代エリアで交代せねばならない。スパ西浦、鈴鹿ツインにおいては、割り当てられたピット及びピット前作業エリアで交代せねばならない。</p> <p>ドライバー交代は、車両が停止した状態(ギアはニュートラル、サイドブレーキをしっかりと掛けた状態)で行わねばならない。</p> <p>乗り込むドライバーの装備品は確実に装着すること。シートベルト類は完全に締め付けてから発進すること。</p> <p>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。</p> <p>その他ドライバー交代については、各会場によって個別の規則がある。各会場の特別規則書を参照すること。</p>

<p>第2条</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p> <p>(3)</p> <p>(4)</p> <p>(5)</p>	<p>義務ピットイン</p> <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い場合には、完走扱いとならない。</p> <p>義務ピットインは、ピットインしたら必ずドライバー交代を行わねばならない。(交代しない場合は、回数としてカウントされない)</p> <p>一度ピットインした後、ストレートを通して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。(SC 導入中、赤旗解除後を含む)(※連続ピットインはカウント不可)</p> <p>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科される。</p> <p>以下の通り義務ピットインを消化しなければならない。(基本の義務ピットイン回数、ハンディは含まず)</p> <table border="1" data-bbox="341 510 1139 577"> <tr> <td style="text-align: center;">決勝5時間</td> <td style="text-align: center;">決勝3時間</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">8回</td> <td style="text-align: center;">5回</td> </tr> </table> <p>その他義務ピットインについては各会場毎に個別の規則がある。各会場の特別規則書を参照すること。</p>	決勝5時間	決勝3時間	8回	5回														
決勝5時間	決勝3時間																		
8回	5回																		
<p>第3条</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p>	<p>ピットハンディ</p> <p>以下に該当する車両は「義務ピットイン」回数軽減又は加算のハンディを受ける。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。</p> <table border="1" data-bbox="320 719 1331 846"> <tr> <td>K 耐久部門 K-NN 各クラス、K-NC の新規格軽自動車</td> <td>マイナス1回</td> </tr> <tr> <td>GT 耐久部門 1C クラス該当車</td> <td>決勝3H時マイナス1回 決勝5H時マイナス2回</td> </tr> <tr> <td>GT 耐久部門 OP クラス該当車</td> <td>プラス1回</td> </tr> </table> <p>※「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め</p> <p>尚、ピットハンディについては各会場毎に個別の規則がある。各会場の特別規則書を参照すること。</p>	K 耐久部門 K-NN 各クラス、K-NC の新規格軽自動車	マイナス1回	GT 耐久部門 1C クラス該当車	決勝3H時マイナス1回 決勝5H時マイナス2回	GT 耐久部門 OP クラス該当車	プラス1回												
K 耐久部門 K-NN 各クラス、K-NC の新規格軽自動車	マイナス1回																		
GT 耐久部門 1C クラス該当車	決勝3H時マイナス1回 決勝5H時マイナス2回																		
GT 耐久部門 OP クラス該当車	プラス1回																		
<p>第12章 燃料・給油方法</p>																			
<p>第1条</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p> <p>(3)</p> <p>(4)</p> <p>(5)</p> <p>(6)</p> <p>(7)</p> <p>(8)</p>	<p>燃料保管、取扱いについて</p> <p>競技開催日、各チームは給油を各自で行うが、揮発性が高く危険を伴う作業である事に関わる全員が強く認識しなければならない。取扱いについて火気は厳禁とし、静電気や漏れ等もないようにすること。尚、競技車両が車検後、場外へ出て給油することは許されない。</p> <p>各会場毎に施設の形状が異なる為、燃料保管方法や給油の方法、場所についてはそれぞれ異なる。必ず各会場の特別規則書も参照すること。</p> <p>競技に使用する予備燃料は、特別規則書に規定される時間、と場所に保管の申請をしなければならない。(美浜サーキット)</p> <p>使用する予備燃料は、特別規則書に規定される方法と場所で、各チームで保管しなければならない。(鈴鹿ツインサーキット、スパ西浦モーターパーク)</p> <p>予備燃料は、消防法に適合する容量10リットル又は20リットルの燃料携行缶にて持ち込むこと。</p> <p>持ち込む燃料携行缶は、取付するノズルを含め、加工、変更、改造を禁止する。</p> <p>持ち込む燃料携行缶は、どのチームのものか分かるよう、ゼッケン番号の表記をすること(シール等でもよい)。</p> <p>車検終了後から公式練習、予選、決勝が開始されるまでの間は)の給油はできない。</p>																		
<p>第2条</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p>	<p>燃料規定、予備燃料量</p> <p>燃料は一般市販のガソリン又は軽油のみ使用可能。添加剤を混入したり、オクタン価、セタン価を高めたり、燃料の性質を変えるような装置を取り付けてはならない。アブガス、NOS等の使用も禁止される。</p> <p>決勝終了までの最大予備燃料量 (燃料は車両に満タン搭載していることを前提として下記の通りとする。車両に入っている分は含まれない。)</p> <table border="1" data-bbox="320 1559 1214 1742"> <thead> <tr> <th>開催回等</th> <th>自然吸気エンジン車</th> <th>過給機付エンジン車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1戦(美浜5H)</td> <td>40リットルまで</td> <td>60リットルまで</td> </tr> <tr> <td>第2戦(鈴鹿ツイン3H)</td> <td>40リットルまで</td> <td>40リットルまで</td> </tr> <tr> <td>第3戦(美浜5H)</td> <td>40リットルまで</td> <td>60リットルまで</td> </tr> <tr> <td>第4戦(スパ西浦3H)</td> <td>40リットルまで</td> <td>40リットルまで</td> </tr> <tr> <td>第5戦(鈴鹿ツイン3H)</td> <td>40リットルまで</td> <td>40リットルまで</td> </tr> </tbody> </table>	開催回等	自然吸気エンジン車	過給機付エンジン車	第1戦(美浜5H)	40リットルまで	60リットルまで	第2戦(鈴鹿ツイン3H)	40リットルまで	40リットルまで	第3戦(美浜5H)	40リットルまで	60リットルまで	第4戦(スパ西浦3H)	40リットルまで	40リットルまで	第5戦(鈴鹿ツイン3H)	40リットルまで	40リットルまで
開催回等	自然吸気エンジン車	過給機付エンジン車																	
第1戦(美浜5H)	40リットルまで	60リットルまで																	
第2戦(鈴鹿ツイン3H)	40リットルまで	40リットルまで																	
第3戦(美浜5H)	40リットルまで	60リットルまで																	
第4戦(スパ西浦3H)	40リットルまで	40リットルまで																	
第5戦(鈴鹿ツイン3H)	40リットルまで	40リットルまで																	
<p>第3条</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p> <p>(3)</p> <p>(4)</p>	<p>給油作業</p> <p>給油作業方法について、各会場によって個別の規則がある。各会場の特別規則書を参照すること。</p> <p>給油作業は、全クラス決勝中に少なくとも1回以上行わなければならない(決勝無給油の禁止)。</p> <p>給油作業は、指定された場所で行わねばならない。また、スパ西浦では、給油要員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。</p> <p>(a)鈴鹿ツインサーキット、スパ西浦…各チームのピット前作業エリア (b)美浜サーキット…指定されたエリア</p> <p>給油作業は金属製の消防法に適合したガソリン携行缶必ず使用すること。保管している携行缶から移し替えることは可能であるが、同等の携行缶で給油作業をしなければならない。</p>																		

- (5) 予備燃料は、美浜サーキットにおいては給油エリア持込時に確認を、その他会場では車検時に確認を受けなければならない。
- (6) 1度の給油は20リットルまでとする。また、車両1台に対して携行缶1個までとする。
- (7) 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。
- (8) **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。フルフェイスヘルメットを着用してバイザーを閉めるか、又は難燃性繊維のパラクラバとゴーグル着用で作業にあたる事。**
- (9) 給油中はエンジンを必ず切ること。
- (10) 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。
- (11) 燃料の入った携行缶を閉鎖し、ノズルを装着し、空気バルブを緩めるのは、給油直前とし、燃料がこぼれないよう、細心の注意を払わなければならない。万が一こぼしてしまった場合には、速やかにオフィシャルに申告し、火災を防止する為の処理を行わねばならない。またその際、車両や機材、ピットに水や消火剤がかかる場合もあるが、それに対する補償や抗議は一切受け付けない。また、処理についてサーキット側より処理費用の請求をされた場合には、各チームはそれに応じて支払わねばならない。

第13章 セーフティカーとフルコースコーション

第1条

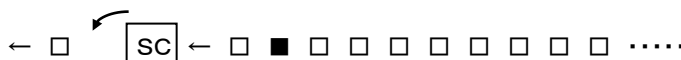
セーフティカー導入について

- (1) 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(以下SCという)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。SCの運用規定は以下の通りとする
- (2-a) SC 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ボードを表示しフルコースコーションとなり、セーフティカーの活動が終了するまで保持する。
- (2-b) **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(出入口は封鎖)。**(詳細は、「ピットイン方法」の項目を参照のこと)
- (2-c) 黄旗の振動表示とSCボードが出された場合、全コースで追い越しは禁止される(フルコースコーション)。各車両は前後に注意を払いながら、1列の隊列を維持し、安全な速度まで緩やかに減速する。SC活動中は、各車両は車間を2車身程度で保ちながら隊列を維持して走行すること。隊列を乱す行為にはペナルティが科せられる。
- (2-d) SC は、原則として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又は青色の回転灯を備えている。
- (2-e) SC はピットロード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過する車両は、SC 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。SC 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、**美浜では定常円コーナーのオフィシャル**、鈴鹿ツインではウェルカムゲート横付近のオフィシャルにより、CLOSED表示が撤去される。スパ西浦では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。
- (2-f) SC 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。
- (2-g) 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。
 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、各コース所定の位置において同時に「CLOSED」表示を出す。
 ③SC 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。)
- (2-h) SC 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。



※⑥SC が暫定トップ車両の後にコースインした場合は、下記の「※⑥」項を参照のこと

- ④現場では撤去作業開始。
- ⑤SC 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、又はピットロードエンドのオフィシャルが静止しない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。



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>SCを追い越した車両は十分に注意しながら走行し、安全且つ速やかに隊列の最後尾に付くこと。</p> <p>⑦SC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、同時に美浜では定常円コーナーのオフィシャル、鈴鹿ツインではウェルカムゲート横付近のオフィシャルにより、CLOSED表示が撤去される。スバ西浦では、8番ポストで「CLOSED」表示が撤去される。</p> <p>⑧事故現場の作業終了 → 再スタート可能な状況。</p> <p>⑨SCがヘヤビン付近で回転灯を消した後ピットインし、競技再開。</p> <p>⑩スタートラインを通過するまでは、前車を追い越してはならない。</p> <p>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。</p> <p>※⑥ 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。</p> <p>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場合がある。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>
第2条	<p>SC介入が解除されず活動中に規定時間に達した場合、その時点でコースを走行している隊列の先頭車両よりコントロールラインを通過した時点で競技終了となる。(チェッカーダフラッグは掲示される)。又その時点でピットにいる車両は、チェッカーダフラッグを受けずに競技終了となる。(コース上でチェッカーダフラッグを受けたことにはならないので注意すること)</p>
第14章 赤旗中断と再スタート	
第1条	<p>赤旗時の運営方法</p> <p>(1) 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性が生じた場合、競技長は赤旗をすべての監視ポストで、またコース上の赤シグナルを提示することを命ずる。</p> <p>(2) 赤旗が掲示されたら、全競技車両は直ちに競技を中断し、何時でも停止できる速度でオフィシャルの指示に従って赤旗停止ラインに整列・停止しなければならない。また赤旗掲示後は他の車両を追い越してはならない。</p> <p>(3) 赤旗中断から再スタートの方法については、各会場毎に施設形状が異なる為、個別の規則がある。各会場の特別規則書を参照すること。</p> <p>(4) レース中断の合図が出されたら追い越しは禁止され、ピット入口、出口は閉鎖される。(ピットイン、コースインできない)そして全車は赤旗停止ラインにゆっくりと進み、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もう1周回してから隊列の後方に停止すること。</p> <p>(5) レース中断の間、やむを得ない場合を除き、計時は原則として停止させない。</p> <p>(6) 赤旗時にピットイン中の車両については、ピット内での作業は継続してよい。</p> <p>(7) 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。</p> <p>(8) 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>(9) 赤旗からの競技再開時は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1列で続くこと。</p> <p>(10) SCの先導によるローリングラップの後、決勝スタート時と同様に、SCがピットインし、メインポストからグリーンフラッグ振動表示及びメインシグナルの合図で、ローリングでスタートラインを通過した時点で競技再開となる。</p> <p>(11) 赤旗解除時点での競技残り時間が5分未満だった場合、その赤旗を以て競技終了とする場合がある。この場合の裁定及び判断は競技によって下される。赤旗を以て競技終了となった場合には、中断の合図が出された周回は無効化され、その1周前の周回での結果が採用される。これは決勝終了間際に競技中断となり、終了時刻になっても競技が再開できない場合も含まれる。</p>
第2条	<p>赤旗要素となった車両の扱い</p> <p>(1) 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判断された場合は、車両はレッカー(もしくは自走)でオフィシャル指定の場所に移動される(又は移動するよう指示される)。指定の場所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。</p> <p>(2) 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再出走できない。</p> <p>(3) 各会場によって施設形状が異なる為、各会場によって個別の規則がある。各会場の特別規則書を参照すること。</p>

第 15 章 ペナルティ

第 1 条

- (1) レース中に違反を犯した車両はペナルティを課される。
- (2) 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ない)
- (3) 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。但し、再出走時のピットロード整列順は加味されない。)
- (4) 『ペナルティストップ』
- a 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。(黒旗は提示されない)
- b 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。
- c スタッフの指示は「忠告のみ」、「1分停止」、「3分停止」がある。
- d 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。
- e 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。)
- (5) 『周回数減算』
- a 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)
- b 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)
- c チェッカー約10分前を切ったタイミングでペナルティが科せられた場合。
- d 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。
※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。

(6) 違反内容とペナルティの種類

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、及びコース外走行(軽度) ※但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。
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、及びコース外走行(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及びオレンジボール表示を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。

第 2 条

オレンジボール
 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。ピットインしない場合、先述の第 1 条に基づき周回数の減算が科せられる。

第 16 章 競技の終了、及び再車検	
第 1 条	<p>競技終了方法</p> <p>(1) 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フラッグが振られ、決勝が終了となる。</p> <p>(2) チェッカーフラッグはメインポストで振られる。但しスパ西浦においては、フィニッシュラインは管制塔前のライン(白線)を通過した順となる。(フィニッシュライン通過後、メインポストのスタートライン間に追い抜いても無効である)</p> <p>(3) 決勝終了間際にレース中断となり、終了予定時刻になっても競技再開ができなかった場合は、競技長の判断で競技終了となる。この場合は、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> <p>(4) チェッカーフラッグをトラック上で受けられない場合(コース上でストップしている、或いはピットにいる場合等)は、規定周回数を満たしていれば完走扱いとなるが、トラック上で同フラッグを受けた車両の後ろの順位として認定される。</p> <p>(5) 先頭車両がチェッカーフラッグを受けてから、3分経過を以てトラック上で同フラッグを受けることができなくなるものとする。</p>
第 2 条	<p>再車検</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 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。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> <p>(4) K耐久部門で車両重量測定の指示を受けたチームは、必要に応じてチームで準備したガソリンを注入すること。再車検前のガソリンの注入は車両保管場所で行うこと。</p> <p>(5) GT耐久部門の再車検の車両重量測定で、判別困難な結果、又は誤差の範囲での結果が出た場合は、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。</p> <p>(6) 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。</p> <p>(7) 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>
第 3 条	<p>順位認定及び完走規定(開催概要 P4 に共通)</p> <p>(1) 各会場コースの計測ライン上(ピットレーン上含む)でチェッカーフラッグを受けて最終周回を完了した車両に対して優先的に与えられる。</p> <p>(2) 順位はチェッカーフラッグが振られた後に完了する周回数の多い車両から決定される。同一周回の場合は、計測ライン(ピットレーン上含む)通過順位によるものとする。</p> <p>(3) チェッカーを受けられなかった車両のうち、(各クラスの)優勝車両の走行周回数の70%以上(端数切捨て)を走行した車両は、チェッカーを受けた車両の後に順位付けされる。</p> <p>(4) 走行周回数が、(各クラスの)優勝車両の走行周回数の70%未満(端数切捨て)の車両は順位の認定を受けられない。(完走扱いとはならない)</p>

【INTENTIONALLY LEFT BLANK】

第 16 章 抗議及び参加者の厳守事項(補則)、その他	
第 1 条	<p>抗議</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 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。</p> <p>(4) 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>
第 2 条	<p>抗議の制限</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 決勝中の規則違反、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。</p> <p>(4) 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>
第 3 条	<p>抗議の裁定</p> <p>(1) 抗議の審査にあたり大会審査委員会が必要に応じ、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。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 抗議の関係当事者は、裁定結果に服さねばならない。</p>
第 4 条	<p>参加者の厳守事項(補則)</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(4) 許された場所を除いて喫煙は厳禁とする。</p> <p>(5) 会場内での飲酒は禁止とする。</p> <p>(6) 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。</p> <p>(7) ・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。</p> <p>(8) 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。</p> <p>(9) 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)</p> <p>(10) 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>
第 5 条	<p>その他全般</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も、全ての最終判断は競技長が行うものとする。</p>