

RACE SERIES in AUTOPOLIS
GOLD CUP

2020

**ゴールドカップレース
大会特別規則書
一般競技規則書**



AUTOPOLIS
INTERNATIONAL
RACING COURSE



APC
AUTOPOLIS CLUB

主 催：株式会社オートポリス
オートポリス倶楽部 (APC)
公 認：一般社団法人日本自動車連盟 (JAF)

株式会社オートポリス
〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田1112-8
TEL : 0973-55-1111 FAX : 0973-55-1113

目 次

2020 ゴールドカップレース 大会特別規則

第 1 条	競技会の名称	P4
第 2 条	オーガナイザー名称、代表者、所在地	P4
第 3 条	大会役員	P4
第 4 条	開催日程およびオーガナイザー	P4
第 5 条	開催場所	P5
第 6 条	開催種目	P5
第 7 条	レース区分・クラス区分・レース距離	P5
第 8 条	決勝出場台数	P5
第 9 条	審判員の判定内容	P6
第 10 条	参加申込	P6
第 11 条	参加資格	P7
第 12 条	参加受理、参加拒否	P7
第 13 条	参加車両・燃料	P8
第 14 条	エンジン、トランスミッション、デファレンシャル交換	P8
第 15 条	公式予選通過基準タイム	P9
第 16 条	得点の授与	P9
第 17 条	賞典	P10
第 18 条	シリーズ賞	P10
第 19 条	タイヤ	P11
第 20 条	競技車両番号（ゼッケン）	P11
第 21 条	無線通信機器類	P12
第 22 条	ブルテンの発行	P12

2020 ゴールドカップレース 車両規定

ツーリングカー車両規定	P13
スーパー FJ (S-FJ) 車両規定	P17
TOYOTA GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race 車両規定	P17
TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race 車両規定	P18
PCJ Exhibition 車両規定	P18
AUTOPOLIS 86/BRZ 車両規定	P18
VITA 車両規定	P19

2020 オートポリス一般競技規則

第1章 総則

- 第1条 オートポリス一般競技規則の制定 P28
- 第2条 オーガナイザー名称、代表者、所在地 P28

第2章 参加者

- 第3条 エントラント P28
- 第4条 ドライバー P30
- 第5条 ピットクルー P30
- 第6条 身分証・通行証 P31
- 第7条 エントラントおよびドライバー、ピットクルーの遵守事項 P31

第3章 レースの合併・延期・中止・短縮・分離

- 第8条 レースの合併・延期・中止・短縮・分離 P31

第4章 参加申込

- 第9条 参加申込・各種手数料 P31
- 第10条 保険 P32

第5章 参加車両

- 第11条 参加車両 P32
- 第12条 競技車両番号（ゼッケン） P33
- 第13条 車両名および車両広告 P33
- 第14条 車両変更 P34

第6章 参加受付・車両検査

- 第15条 参加受付・書類検査 P34
- 第16条 車両検査 P34

第7章 燃料規定

- 第17条 燃料規定 P35

第8章 メディカルチェック

- 第18条 メディカルチェック P35

第9章 ドライバーの遵守事項

- 第19条 走行中のドライバーの遵守事項 P35
- 第20条 妨害行為 P36

第10章 ピットレーン、ピットイン、ピットアウト

- 第21条 ピットレーン P37
- 第22条 ピットインおよびピットアウト P37
- 第23条 ピット出口合流地点 P38

第11章 ピット、ピット作業

- 第24条 ピットの使用 P38
- 第25条 ピット作業 P38

第12章 ブリーフィング・公式予選

第26条	出走前点検・コースイン	P39
第27条	公式予選	P39
第28条	公式予選後の車両保管	P41
第29条	ブリーフィング	P41
第30条	スターティンググリッド	P42

第13章 決勝スタート

第31条	スタート	P42
------	------	-----

第14章 信号合図

第32条	信号合図	P 45
第33条	セーフティカー導入	P 46

第15章 レースの中断、再スタート

第34条	レースの中断および再スタート	P 46
------	----------------	------

第16章 レース終了、順位認定

第35条	レース終了	P 48
第36条	決勝レース後の再車両検査	P 49
第37条	車両保管	P 49
第38条	順位認定	P 49
第39条	暫定表彰および本表彰、記者発表	P 49

第17章 罰則、抗議

第40条	罰則	P 50
第41条	抗議	P 51
第42条	抗議の裁定	P 51

第18章 解釈、発行と施行

第43条	本規則の解釈	P 52
第44条	公式通知の発行	P 52
第45条	ブルテンの発行	P 52
第46条	本規則の施行	P 52

2020 ゴールドカップレース 大会特別規則

【公 示】

2020 ゴールドカップレースは FIA 国際モータースポーツ競技規則およびその付則に準拠した日本自動車連盟（JAF）の国内競技規則、およびその細則、2020 年オートポリス一般競技規則ならびに本大会特別規則に従い JAF 公認の準国内格式競技として開催される。併催レースについては、各併催レースの特別規則が優先される。

第 1 条 競技会の名称

競技会の名称	2020 ゴールドカップレース
競技種目	レース
格式	準国内格式

第 2 条 オーガナイザー名称、代表者、所在地

オートポリス倶楽部（APC） 代表：有村 純徳
 株式会社オートポリス 代表：寺西 猛
 〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田 1112-8
 TEL:0973-55-1111 FAX:0973-55-1113

第 3 条 大会役員

公式プログラムまたは公式通知に示す。

第 4 条 開催日程およびオーガナイザー

日程	競技会名	オーガナイザー	参加申し込み先	参加申し込み期間
4/5 (日)	2020 ゴールドカップレース 第 1 戦	オートポリス倶楽部 (APC) 株式会社 オートポリス	〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田 1112-8 株式会社オートポリス モータースポーツ部 ゴールドカップ事務局	2/23(日)～ 3/15(日)
5/2 (土)～ 3 (日)	2020 ゴールドカップレース 第 2 戦	オートポリス倶楽部 (APC) 株式会社 オートポリス ブラッツスポーツクラブ (BSC)	〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田 1112-8 株式会社オートポリス モータースポーツ部 ゴールドカップ事務局	3/22(日)～ 4/12(日)
7/11 (土)～ 12 (日)	2020 ゴールドカップレース 第 3 戦	オートポリス倶楽部 (APC) 株式会社 オートポリス	〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田 1112-8 株式会社オートポリス モータースポーツ部 ゴールドカップ事務局	5/31(日)～ 6/21(日)
8/29 (土)～ 30 (日)	2020 ゴールドカップレース 第 4 戦	オートポリス倶楽部 (APC) 株式会社 オートポリス	〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田 1112-8 株式会社オートポリス モータースポーツ部 ゴールドカップ事務局	7/19(日)～ 8/9(日)
10/4 (日)	2020 ゴールドカップレース 第 5 戦	オートポリス倶楽部 (APC) 株式会社 オートポリス	〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田 1112-8 株式会社オートポリス モータースポーツ部 ゴールドカップ事務局	8/23(日)～ 9/13(日)

第 5 条 開催場所

オートポリスインターナショナルレーシングコース（右回り 4.674km）
JAF コース公認 No.2020-1514

第 6 条 開催種目

レース名	ゴールドカップレース シリーズ				編入レース		
	JAF 地方選手権 S-FJ	VITA	TC	AP86/ BRZ	TGR 86/BRZ	NetzCup Vitz	PCJ Exhibition
2020 ゴールドカップレース 第 1 戦	○	◆	●	●			△
2020 ゴールドカップレース 第 2 戦	○ ※ 3	◆	●	●		△	
2020 ゴールドカップレース 第 3 戦	○	◆	● ※ 3	● ※ 3			
2020 ゴールドカップレース 第 4 戦	○	◆			△ ※ 2	△	
2020 ゴールドカップレース 第 5 戦	○	◆	● ※ 4	● ※ 4		△ ※ 3	

○ …………… JAF 地方選手権・ゴールドカップレースシリーズ

● / ◆ …………… ゴールドカップレースシリーズ

△ …………… ゴールドカップレースシリーズ対象外

※ 1 ●印の種目は混走にて実施する。

※ 2 2 レース（土曜日予選・決勝 1/ 日曜日決勝 2）

※ 3 2 レース（日曜日予選 1・決勝 2）

※ 4 2 時間耐久レース

第 7 条 レース区分・クラス区分・レース距離

レース区分	クラス区分	周回数
スーパー FJ		10 周
TC	SS0 SS1 SS2 SS3	10 周 ※ 1
VITA	CROSS ACE	10 周
AP86/BRZ	クラス 1 クラス 2	10 周 ※ 1
編入レース	各シリーズ規則による ※ 2	

※ 1 第 5 戦のレース時間は 2 時間とする。

※編入レースの周回数は公式通知に示す。

第 8 条 決勝出場台数

46 台

第 9 条 審判員の判定内容

JAF 国内競技規則 10-20 の審判員判定事項は次の通りとする。

1. スタート審判員
2020 オートポリス一般競技規則第 31 条「スタート」に関する判定。
2. 決勝審判員
2020 オートポリス一般競技規則第 35 条「レース終了」第 38 条「順位認定」に関する判定。
3. その他の審判員（走路）
FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項に関する判定。
FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項第 4 章 2. に関する判定。
4. その他の審判員（ピット）
2020 オートポリス一般競技規則第 10 章「ピットレーン、ピットイン、アウト」第 11 章「ピット、ピット作業に関する判定」。

第 10 条 参加申込

1. 参加申込書・車両仕様書を漏れなく記入し、参加料を添えてオーガナイザー宛に提出しなければならない。

参加申込は原則 WEB エントリーのみとするが、やむを得ない事情によりその他の方法で参加申込を希望する場合は、事前に大会事務局に連絡し、事務手数料 1,000 円を支払うことにより申込することができる。その際も、参加申込期間は遵守すること。



WEB エントリー:

https://www.ms-event.net/apweb/user/?a=race.race_entry_list

2. 参加申込みが多数の場合、当初指定していた申込み締切日以前に締め切る場合がある。それでも参加申込み台数が決勝出走台数より多い場合は「参加申込書・車両仕様書・参加料」を完全な状態で提出したものの中から先着順で決定する。
3. 参加申込は原則として本規則第 4 条の参加申込期間内とする。
4. 年間エントリー申込者は、参加者都合による欠場の場合、参加料は返金されない。また、年間エントリー申込期日を過ぎてからの変更はできない。なお、参加申込書・車両仕様書は通年使用するものとし、記載内容に変更がある場合のみ、当該レース申込期間中に各書類を提出すること。
5. TGR86/BRZ、Vitz、PCJ Exhibition は別途各協会発行のシリーズ規定に準拠する。
6. レース開催日において満 20 才未満のドライバーは、事前に「年間誓約書・承諾書」を提出したレースに限り、申請時に提出された 1 通の印鑑登録証明書を年間有効とする。ただし、毎戦参加受理書に記載された誓約書への署名および捺印はしなければならない。

7. 参加料金

クラス	参加料金 (税込)
S-FJ、TC、VITA、AP86/BRZ	33,000 円
PCJ Exhibition	49,500 円
S-FJ、TC・AP86/BRZ(2 レース)	49,500 円
TC・AP86/BRZ 耐久	53,000 円
S-FJ 年間エントリー	154,500 円 (第 1 戦参加申込時に受付)
VITA 年間エントリー	140,500 円 (第 1 戦参加申込時に受付)
TC・AP86/BRZ 年間エントリー (第 5 戦耐久レースは含まず)	98,500 円 (第 1 戦参加申込時に受付)

第 11 条 参加資格

全てのドライバーは、有効な運転免許証を所持し(限定 A 級ライセンス所持者は除く) JAF の 2020 年国内競技運転者許可証 A 以上と、オートポリス発給のコースライセンス (TGR86/BRZ、Vitz、PCJ Exhibition 除く) を所持していなければならない。OIC・SUGO コースライセンス所持者は、レース当日有効とするが、前日の特別スポーツ走行は、別途制定される。なお上記以外の出場者には暫定オートポリスコースライセンス講習会を行う。(レース当日を含む 10 日間有効・申請料 7,000 円)

1. S-FJ

JAF 国内競技規則 2020 年日本レース選手権規定第 3 章地方選手権第 19 条ドライバーの参加資格による。

2. TOYOTA GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race

2020 シリーズ規則に準拠する。

3. TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race

2020 シリーズ規則に準拠する。

4. PCJ Exhibition

2020 シリーズ規則に準拠する。

5. ピットクルーおよびエントラント

ピットクルー登録は 3 名まで、また、エントラントは 2020 オートポリス一般競技規則第 3 条エントラント、第 5 条ピットクルーに従うこと。なお、シグナリングプラットフォームに入場できる人数は全て 2 名までとする。耐久レースは監督を除き、ピットクルー 5 名までとする。

第 12 条 参加受理、参加拒否

- 参加申込者に対しては、エントリー締め切後大会組織委員会から参加受理または参加拒否が通知される。
- 参加申込が正式受理された場合には、組織委員会より正式参加受理書と登録ドライバー、登録ピットクルーの身分証明書(クレデンシャルパス)等が郵送により交付される。
- 参加拒否された申込者に対しては、事務手数料 1,000 円を引いた参加料が返還される。
- 競技参加者の公式名簿は、公式プログラムにて公示する。

第 13 条 参加車両・燃料

1. 個別に規定する各クラス参加車両に合致した車両とする。
2. 全ての参加車両が使用できる燃料は 2020 オートポリス一般競技規則第 17 条燃料規定に合致していなければならない。
ただし、自動車番号登録標付き車両はこの限りではない。
3. 指定燃料の性状表 (2019 年 12 月現在)

製品名: レギュラーガソリン

試験項目	単位	測定方法	JIS/ 品確法規格	測定値
密度 (15℃)	g/cm ³	JIS K 2249	0.783 以下	0.7254
オクタン価				
リサーチ法		JIS K 2280-1	89.0 以上	91.4
蒸気圧 (3 回膨張法)	kPa	JIS K 2258-2	44 以上 78 以下 1)	86.1
蒸留性状 (減失量加算)		JIS K 2254		
初留点	℃		-	29.0
10% 留出温度	℃		70 以下	42.5
50% 留出温度	℃		75 以上 110 以下	81.0
90% 留出温度	℃		180 以下	165.0
終点	℃		220 以下	197.0
残油量	本積分率 %		2.0 以下	0.5
実在ガム	mg/100ml	JIS K 2261	5 以下	1 以下
銅板腐食 (50℃、3 時間)		JIS K 2513	1 以下	1
酸化安定度	分	JIS K 2287	240 以上	480 以上
鉛分	g/l	JIS K 2255	検出されない 2)	検出されない
硫黄分	質量分率 %	JIS K 2541	0.0010 以下	0.0005
ベンゼン	体積分率 %	JIS K 2536	1 以下	0.5
メタノール	体積分率 %	JIS K 2536	検出されない 3)	検出されない
エタノール	体積分率 %	JIS K 2536	3 以下	0.5 以下
酸素分	質量分率 %	JIS K 2536	1.3 以下	0.5
灯油分	体積分率 %	JIS K 2536	4 以下	1 以下
MTBE	体積分率 %	JIS K 2536	7 以下	0.5 以下
芳香族分	体積分率 %	JIS K 2536	-	26.0
オレフィン分	体積分率 %	JIS K 2536	-	12.0
色			オレンジ系	オレンジ系

1) 寒候用の上限は 93kPa とし、夏季用の上限は 65kPa とする。

2) 鉛分が 0.001g/l 以下であることを示す。

3) メタノールが 0.5% 以下であることを示す。

第 14 条 車両交換等の禁止

1. 公式車両検査に合格した車両は、車両の交換、またはエンジンおよびトランスミッション、デファレンシャルの交換が禁止される。公式予選後やむを得ない事由で交換しなければならない場合、車両を除き、競技会技術委員長並びに競技長の承認のもと、競技会審査委員会が許可したものに限り認められる。ただし、原則として公式予選で達成されたスターティンググリッドが失われ最後尾スタートとされる。なお当該エントラントの当初のグリッドより 5 グリッド以内に最後尾グリッドがある場合はピットスタートとする。複数の申請があった場合のピットスタート順は原則当初のグリッド順に従い決定される。

なお、エンジン、トランスミッション、デファレンシャル等の脱着修理の場合でも同様となる。

2. 交換申請書は競技会事務局に、公式予選終了後 30 分以内に提出しなければならない。
3. 車両の部品交換後、再度、車両検査を受け合格しなければならない。
4. TGR86/BRZ、Vitz、PCJ Exhibition は、別途各協会発行のシリーズ規定に準拠する。

第 15 条 公式予選通過基準タイム

クラス	予選通過基準タイム %
S-FJ	上位 3 位までのタイムを平均し、その 130% 以内
TC・VITA・AP86/BRZ	各クラスの上位 3 位までのタイムを平均し、その 120% 以内
TGR 86/BRZ・Vitz・PCJ Exhibition	各シリーズ規則に準拠する

第 16 条 得点の授与

1. 得点基準

1) S-FJ

得点は、完走した者に対し各レース区分または各クラス区分における順位に従って大会毎に下記表 1 の通り与えられる。

1 大会 2 戦行われる場合も、レース毎に下記表 1 の通り与えられる。

2) VITA

得点は、完走した者に対し各レース区分または各クラス区分における順位に従って大会毎に下記表 1 の通り与えられる。

3) TC・AP86/BRZ

得点は、完走した者に対し各レース区分または各クラス区分における順位に従って大会毎に下記表 1 の通り与えられる。1 大会 2 レース行われる場合も、レース毎に下記表 1 の通り与えられる。

- ① 得点は、完走した者に対し各レース区分または各クラス区分における順位に従い、第 1 ～ 4 戦は下記表 1、第 5 戦（耐久）は下記表 2 の通り大会毎に与えられる。この得点の他に、各大会のポールポジションおよび決勝ファステストラップを獲得した各クラスのドライバーに対し、それぞれ 2 ポイントが付与される。

② 各クラスのポイントについて

各クラスの参加台数が満たず、クラス統合が生じた場合、統合前のクラスにてポイントが付与される。

【表 1】

順位	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
得点	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

③ 耐久レースのポイントについて

TC・AP86/BRZ 耐久レースに参加し、なお且つ完走した場合には対象となる個々のドライバーへ得点が付与される。付与される得点は耐久レースで参加したクラスとする。

ポールポジション獲得のポイントは当該チームに登録しているドライバー全員に付与され、ファステストラップ獲得のポイントは、獲得したドライバーのみに付与される。

【表 2】

順位	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
得点	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1

2. 不可抗力によるレース中止の場合の取り扱い

- 1) 先頭車両が 2 周回を終了する前にレースが中止された場合には、得点は与えられない。
- 2) 先頭車両が 2 周回を終了してレースが中止された場合の得点は、規定周回数を満たした者に対しすべて与えられる。
・ S-FJ は国内競技規則付則 日本選手権レース規定第 1 章第 5 条選手権レースの成立に準拠する。

3. TGR86/BRZ、Vitz、PCJ Exhibition の得点は各協会発行のシリーズ規定に準ずる。

第 17 条 賞典

1. クラスの賞典は以下の通り。

	S-FJ、VITA CROSS、 TC、AP86/BRZ	VITA ACE
優勝	正賞(トロフィー)+ 賞金 50,000 円	正賞(トロフィー)
2 位	正賞(トロフィー)+ 賞金 40,000 円	正賞(トロフィー)
3 位	正賞(トロフィー)+ 賞金 30,000 円	正賞(トロフィー)
4 位	正賞(トロフィー)+ 賞金 20,000 円	正賞(トロフィー)
5 位	正賞(トロフィー)+ 賞金 10,000 円	正賞(トロフィー)
6 位	正賞(トロフィー)+ 賞金 5,000 円	正賞(トロフィー)

2. 賞典の制限を以下の通りとする。

	5 台	6 ～ 8 台	9 ～ 11 台	12 ～ 13 台	14 ～ 15 台	16 台以上
入賞順位	1 位まで	2 位まで	3 位まで	4 位まで	5 位まで	6 位まで

3. 各クラスの決勝スタート台数が 2 台に満たない場合は不成立とし、賞典外とする。

(S-FJ は 2020 国内競技規則付則 日本レース選手権規定第 1 章第 5 条選手権レースの成立に準拠する)

4. クラス賞典について

暫定表彰式は、各クラス順位で表彰され、副賞(トロフィー)も同様に授与される。

5. クラス不成立について

不成立の場合も、暫定表彰式で表彰されるが章典の授与は行わない。

6. TGR86/BRZ、Vitz、PCJ Exhibition は各協会発行のシリーズ規定に準拠する。

第 18 条 シリーズ賞

1. AUTOPOLIS シリーズ

1) 表彰対象

- ① 表彰対象レースは、S-FJ、VITA、TC・AP86/BRZ、TC・AP86/BRZ 耐久各レースとする。
- ② 表彰対象はドライバーとする。
- ③ シーズン中2回以上参戦している者とする。
- ④ シリーズポイント獲得者の内、1位～6位までとする。耐久レースは各クラス3位までとする。
- ⑤ クラス表彰対象者数は大会組織委員会が決定する

2) JAF 地方選手権および JAF 九州地域クラブ協議会 (JMRC 九州) のシリーズ賞は各規則に準ずる。

3) TGR86/BRZ、Vitz、PCJ Exhibition は各協会発行のシリーズ規定に準ずる。

2. シリーズタイトルの決定方法

複数ドライバーが同一得点を得た場合は下記基準を用いて順位を決定する。

- 1) 全戦有効ポイントとする。
- 2) 高得点を得た回数が多い順に順位を決定する。
- 3) 上記 1) 2) で決定されない場合は最終戦で高得点を挙げた者を上位とする。
- 4) 3) でも決定できない場合は、同順位とする。

第 19 条 タイヤ

1. 一般市販ラジアルタイヤを使用する場合は、出走前からタイヤのスリップサインがでたタイヤの使用は禁止される。(タイヤトレッドの範囲で1箇所でもスリップサインが出て無ければ使用可能)
2. 競技会期間中、機材などを用いてタイヤなどを意図的に加熱、保温または溶剤塗布することは禁止される。
3. TGR86/BRZ、Vitz、PCJ Exhibition 車両は各協会発行のシリーズ規定に準ずる。
4. AP86/BRZ 車両は TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race クラブマンシリーズ規定に準じ、別途車両規定に制定する。

第 20 条 競技車両番号 (ゼッケン)

1. 使用できる番号は No.1 から No.999 までとする。ただし、各レース規定にて指定がある場合はこの限りではない。なお、整数の前に `0、` を使用することはできない。
2. 数字はアラビア数字、書体はフーツラボールドとし、それ以外の書体等、ゼッケンベースを含む斜体 (斜め文字) は認められない。また、文字位置の相違は許されない。

フーツラボールド書体 **0123456789**

3. 数字のタテの長さは、S-FJ・VITA は約 25 cm 以上、ツーリングカーは約 30 cm 以上でなければならない。ゼッケン文字幅は最低 5 cm 以上あること。リヤゼッケン数字はこの限りではない。
4. ツーリングカー・S-FJ・VITA のゼッケン色並びにゼッケンベースについては車両規定に定める。
5. 車体色を利用してゼッケンベースの数字部分だけを切り抜き等、市販のゼッケン (テープ

- などで貼り付ける暫定的なゼッケン)の使用は認められない。
6. 貼り付け位置は各クラス規定に従うこと。
 7. 年間を通じて使用する番号が指定される場合がある。
 8. 競技車両番号は競技会期間中を通じて保持しなくてはならない。
 9. TGR86/BRZ、Vitz、PCJ Exhibition は各協会発行のシリーズ規定に従うこと。
 - 10.S-FJ のゼッケン No.1 については、前年の AUTOPOLIS シリーズチャンピオンのみが使用することができ、当該ドライバーが使用を希望しない、または参加しない場合、ゼッケン No.1 は欠番となる。

第 21 条 無線通信機器類

走行中のドライバーに対して無線通信機器を使用して、通信および受信を行ってはならない。ただし、ツーリングカー耐久レース特別規則、サポートレース規則で別途規定されている場合は、本条項よりそれらが優先される。

第 22 条 ブルテンの発行

本規則の発行後に規則の制定、改定等が生じた場合、ブルテンとしてオートポリス公式ホームページにて公表される。

2020 ゴールドカップレース 車両規定

【参加車両規定】

ツーリングカー車両規定

第1条 参加車両

SS0 から SS3 クラスの参加車両は、FIA (グループ N・A・B) 2020 年 JAF 量産ツーリングカーとして公認または登録された車両で、2020 年 JAF 国内競技車両規則第 1 編第 3 章一般規定、第 4 章安全規定、第 5 章量産ツーリングカー規定、並びに本規則に従って改造された車両および大会審査委員会が特に認めた車両とする。また、国内で販売される車両の純正部品以外の使用は基本的に認められない。(特規の部品は除く)

第2条 クラス名称および排気量区分

1. SS0 : SUPER SPORT 0

総排気量 1790cc 以上の NA 車両 (可変バルブタイミングおよび可変バルブリフト機構付きおよび 1499cc 以上 2000cc 未満の過給機付き車両および特に認めた車両。

2. SS1 : SUPER SPORT 1

総排気量 1799cc 以上 2000cc 未満の可変バルブタイミング機構付き車両および特に認めた車両。

3. SS2 : SUPER SPORT 2

総排気量 1580cc 以上 1800cc 未満の可変バルブタイミングおよびバルブリフト機構付き車両および特に認めた車両。

4. SS3 : SUPER SPORT 3

総排気量 1480cc 以上 1800cc 未満の車両および特に認めた車両。

※上記クラス区分内で参加台数に満たない場合、大会組織委員会はクラス統合を行う場合がある。

第3条 エアロパーツ規定

1. ボンネット・トランクを軽量パーツに変更する場合は、主要構造体を変更しないこと。エアダクト付きの裏面は十分な強度があること。
2. エンジンクーリングの為に内部構造が見えないことを条件に naca ダクトおよびルーバーを設置することが出来る。ただし最大突出量 20mm を超えてはならない。
3. 前後バンパーを軽量品に交換する場合は、ボルトにて確実に固定すること。車両全長の 2.5% 以内であれば、装着可能とする。カナード単体の取り付けは認められない。
4. リヤウイングの最大高さ・幅は車両の全長・全幅・全高を超えないこと。

第4条 ボディーワーク

車体の改造、形状の変更は認められない。

第5条 ハードトップ

形状・強度を含み純正品と同様・同等であることを条件に交換ができる。取り付けは確実に固定すること。

第6条 ウインドガラス

フロントウインドシールドガラスを除き、材質の変更を認める。板厚の変更、作動、形状の変更は認められない。ドアパネル以外のウインドガラスの変更に付いてはビス等で補強すること。

第7条 エンジン

1. シリンダーブロック

同一車両製造者のシリンダーブロックを使用することができる。スリーブ加工が認められる。また、純正オーバーサイズピストンを使用した場合でも元の排気量区分とする。

2. シリンダーヘッド

同一車両製造者のシリンダーヘッドを使用することが出来る。2000年以前の車両に関して、シリンダーヘッド高さは最大1mmまでの研磨が許される。

3. カムシャフト

同一車両製造者のカムシャフトを使用することが出来る。

4. ピストンおよびコンロッド

同一車両製造者のピストンおよびコンロッドを使用することが出来る。バランス調整は1つは未加工品であること。

第8条 エキゾースト・マフラー・排気ガス浄化装置

材質および変更が認められる。排気ガス浄化装置（触媒）の取り付けが義務付けられる、取り付け位置および種類は問わない。大会期間中排出ガスを測定する場合がある。（排気ガス測定基準は昭和53年度規制値とする）

第9条 排気音量

JAF 国内競技車両規則第4編付則レース車両の排気音量測定に関する指導要綱に基づき、0.5m測定時の最大音量は135(dB)を超えてはならない。

第10条 ラジエターおよび導風板

ラジエターの取り付け位置の変更は認められない。導風板を取り付ける場合は暫定的な方法ではなく、溶接もしくはビス等で固定すること。また、取り付ける場合、フロントグリルおよびフロントバンパー開口部後端までとする。

第11条 フライホイール・クラッチ

材質・ディスク数の変更が認められる。

第 12 条 トランスミッション

国内向け同車両モデルに設定が有るトランスミッションへの変更が認められる。

第 13 条 ブレーキ

国内向け同車両モデルに設定が有るブレーキシステムの使用が認められる。

第 14 条 サスペンション

国内向け同車両モデルに設定が有るサスペンションの使用が認められる。ダンパーのアップマウントに限り調整式を含み変更が認められる。

第 15 条 デファレンシャルギアおよび LSD

デファレンシャルギア・LSD は製造メーカーを問わず変更が認められる。

第 16 条 シートベルト・FHR システムおよびドライバー装備品

2020 年 JAF 国内競技車両規則第 4 編付則レース競技における安全ベルトに関する付則およびドライバー装備品に関する付則内、FHR に関する規則に従うこと。耐火炎ソックスの着用を義務付ける。耐久レースの際は耐火炎アンダーウェアの着用を推奨する。オープンカー車両の場合は 5 点式以上のベルトを装着すること。

第 17 条 タイヤ

1. SSO クラスに限り競技専用タイヤの使用が認められる。SS1 ～ SS3 は、タイヤメーカーが認知する S タイヤの使用に限られる。
2. 純正のタイヤサイズから 1 サイズアップの幅、インチの使用が認められる。ただし、シビック (EG6/EK9) のタイヤサイズは純正サイズのみ使用に限られる。
3. タイヤトレッド面に、機械加工等を施したタイヤの使用およびスリップサインが全周に渡り出ているタイヤの使用は禁止される。
4. タイヤの使用本数の制限を設けない。ただし、TC 第 3・4 戦のみ公式予選、決勝を通じて使用できるタイヤは 4 本までに制限される。

第 18 条 競技車両番号（ゼッケン）

1. ゼッケン色
ベース色（白） 文字（黒）
2. サイズ
フロント・サイド 縦 300mm 文字幅 50mm 以上
リヤ 縦 300mm 未満 文字幅 30mm 以下
3. 貼り付け位置
前部ドアパネル 左右側面 フロントフードパネル（左側） リヤパネル（バンパー）

第 19 条 ロールケージ

2020JAF 国内競技車両規則第 1 編第 4 章第 6 条に従って装着すること。

オープンカーに付いては 2020 年 JAF 国内競技車両規則第 1 編第 4 章第 6 条 6.3.2.1.3) に従い、ルーフの補強を推奨する。

第 20 条 車両重量

ドライバー（装備品込み）・燃料・冷却水・オイル等を含む状態の重量とする。複数人で参加の競技会では各ドライバーの中で一番重量の軽いドライバーを基準とする。

車両別重量に関しては以下の表の通りとする。

1. SS0 クラス

車種 / 型式	最低重量
インテグラ DC5	1100kg
S2000 AP1	1120kg
フェアレディZ Z33	1240kg
フェアレディZ Z34	1280kg
シルビアターボ S13・S14・S15	1150kg

2. SS1 クラス

車種 / 型式	最低重量
シルビア NA S13	950kg
シルビア NA S14/S15	980kg
アルテッツア SXE10	980kg
ロードスター NC	980kg
MR2 SW20NA	980kg
86/BRZ ZN6・ZN6	1030kg

3. SS2 クラス

車種 / 型式	最低重量
シビック EG6	990kg
シビック EK9	990kg
インテグラ DC2	1020kg
レビン / トレノ AE86	900kg
レビン / トレノ AE101	940kg
レビン / トレノ AE111	950kg

4. SS3 クラス

車種 / 型式	最低重量
スィフト ZC31・32	900kg
フィット GK5	900kg
ロードスター NA6	900kg
ノート E12	900kg
マーチ K13	900kg
ロードスター ND	900kg

その他原動機を変更した車両および記載が無い車両等の基本重量算出に関しては、車両の走行性能等を考慮の上、大会組織委員会が算出する。

基本的な算出は同一型式内最低重量を基本とし、50kg～80kg の範囲にて減算され

るが車両性能にて調整される場合がある。
新規参加車両に関しては、事前に確認のこと。

スーパー FJ (S-FJ) 車両規定

第 1 条 参加車両

2020 年 JAF 国内競技車両規則第 1 編第 10 章 スーパー FJ (S-FJ) 規定に合致した車両であること。

第 2 条 タイヤ

1. 横浜ゴム株式会社製の指定タイヤとする。
2. 公式予選から決勝レースまで使用できるドライタイヤは 4 本のみとする。
3. ドライ、ウェットパターンの選択は自由であるが、トレッドパターンは、4 本とも同一であること。
4. タイヤ供給メーカーからの申請に基づき、競技会技術委員長が認めた場合、1 本のみであれば罰則を科せられることなく交換出来る。ただし、2 本以上を交換する場合は、申請に基づき競技会審査委員会が認めた場合交換出来るが、決勝レースは最後尾スタートとされる。なお、当初のグリッドより 3 グリッド以内に最後尾グリッドがある場合は原則としてピットスタートとする。複数の申請があった場合のピットスタート順は原則当初のグリッド順に従い決定される。この場合、タイヤ交換申請書は競技会事務局に、公式予選終了後 30 分以内に提出しなければならない。タイヤ交換を行う場合には、交換されるタイヤのマーキングが競技会技術委員により除去され、新たに使用されるタイヤにマーキングが実施される。

第 3 条 競技車両番号（ゼッケン）

1. 貼り付け位置
フロントカウル上面と左右のリヤウイング翼端板もしくはスペースが無い場合はボディ側面の 3 ヶ所に貼り付けること。
2. ゼッケンベース
ゼッケンベースが車体と同色の場合、文字と反対色を使用すること。

第 4 条 パーツおよび器具の写真携行

エントラントは消火器・燃料タンク・触媒を撮影した写真を携行しなければならない。

TOYOTA GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race 車両規定

T.R.A. 発行の 2020 年 TOYOTA GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race 車両規定に合致した車両であること。

TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race 車両規定

T.R.A. 発行の 2020 年 TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race 車両規定に合致した車両であること。

PCJ Exhibition 車両規定

PCJ CUP 事務局発行の 2020 年車両規定に合致した車両であること。

AUTOPOLIS 86/BRZ 車両規定

第 1 条 参加車両

2020 年 JAF 国内競技規則付則自動車登録番号標付車両によるレース開催規定に合致した、トヨタ 86 (ZN6)、スバル BRZ (ZC6) であること。

第 2 条 クラス

クラス 1: TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race クラブマンシリーズ規定に合致した車両であること。

クラス 2: JAF 国内競技車両規則第 3 編第 7 章スピード B 車両規定に合致した車両であること。

最低重量: 1160Kg(マイナーチェンジ前後共)

第 3 条 タイヤ

クラス 1・2とも下記のタイヤを使用すること。サイズは 205/55R16 とする。タイヤの加工およびトレッド面の表面処理等、一切禁止する。

タイヤの使用本数の制限は設けない。ただし、AP86/BRZ 第 3 戦と AP86/BRZ 第 4 戦のみ公式予選、決勝を通じて使用できるタイヤは 4 本までに制限される。

①【2020 TOYOTA GAZOO Racing クラブマンシリーズ規定】

タイヤメーカー	ブランド	タイヤ銘柄	商品コード
住友ゴム工業	DIREZZA	β 02	338656
日本グッドイヤー	EAGLE	RS SPORT S-SPEC	05608408
ブリヂストン	POTENZA	RE-12D	PSR00790
横浜ゴム	ADVAN	A052	R6121

②【AP 規定】

タイヤメーカー	ブランド	タイヤ銘柄	商品コード
住友ゴム工業	DIREZZA	β 02	335346
//	DIREZZA	Z III	
日本グッドイヤー	EAGLE	RS SPORT S-SPEC	
ブリヂストン	POTENZA	RE71R	
横浜ゴム	ADVAN	AD08	
//	ADVAN	A052	R0970

また、2020 TOYOTA GAZOO Racing クラブマンシリーズ規定に変更が生じた場合、その規則に準拠し①のタイヤが変更になる場合がある。

1. エンジンはトヨタ VitzRS (NCP13) に搭載されている 1NZ (カムローラーロッカータイプを除く) を使用し、最大排気量は 1500cc までとする。エンジン内部および補機(エンジンが始動する為の総ての関連部品) は、下記の項目を除き改造も変更もしてはならない。
ただし、シャシーにエンジンを搭載するための最少限の変更は許される。
2. スパークプラグは純正型番と同じねじ径・長さ寸法であれば変更可能。スパークプラグの加工は禁止される。
3. サーモスタッドは自由。
4. オイルフィルターは自由。
5. エアフィルターの交換は自由とするが、純正エアフィルターボックスは加工および取り除きは禁止され、その吸入口から前方に伸びる吸入ホースは、左側ファイアーウォールまでとし、ファイアーウォールで開口される。開口部はΦ 80 mm以下とする。
ファイアーウォールより前方に伸びる吸入口は禁止される。(突き出しは最大 15 mmまで)
6. 燃料タンクからエンジンデリバリーパイプ間には燃圧変更装置の取り付けは禁止される。
7. クラッチディスクは材質の変更のみ認められる。
8. エンジンはオルタネーター【1. に取り付けられているもの】 およびオルタネーターベルトを付けた状態とし、そのオルタネーターはエンジンが作動している状態では、いかなる場合でも 発電機能をさせた上で取り付けられていること。
なお、オルタネーターベルトの変更は認められる。
9. シリンダーブロックはホーニングのみ認めるが、オーバーサイズピストンは認めない。
10. エキゾーストパイプは 1 次集合までは純正品を使用し、テールパイプは破損した場合に限り修復できるが、直管で寸法はΦ 50 mm～Φ 75 mmとする。(触媒部分は除く)
11. 触媒は純正品のものを使用すること。
12. ECU の一切の変更および改造は許されない。ECU に繋がるエンジンハーネスは、エンジン作動のための配線のみ変更が許されるが、ECU に繋がるエンジンハーネスは、純正の配線以外の 使用は禁止される。
13. 水温センサーは変更できる。
14. 1. で規定されているトヨタ Vitz RS (NCP13) のエンジン以外で、ウエストレーシングカーズ (株) で新規に搭載されるトヨタエンジン (NCP131)、それに組み込みされるトランスミッションには、エンジンおよびトランスミッションが分解できないように封印がなされる。封印のないエンジンおよびトランスミッションは使用できない。このエンジンにはウエストレーシングカーズ (株) で指定された ECU が加工取付されるが、その内部プログラムは固定され、変更・改造は禁止される。
純正エンジンハーネスは、専用 ECU 接続のため加工されているが、これ以外に加工、外部からの接続などは禁止される。
15. メーター類の変更は自由。
専用 ECU から接続できるのは、指定された CAN 通信のみ可能。

第 5 条 車体と寸法

車両の最大長	4,000mm
車両の最大幅	1,700mm

ホイールベース 2,150 ～ 2,250mm の間とするフロントオーバーハング 800mm 以下
リアオーバーハング 800mm 以下
高さ 950mm (安全ロール構造体を除き地上から 950mm を超えてはならない)

1. ボディは排気パイプを除き、すべての機械的構成要素を覆うこと。
2. ボディはホイール上の張り出し、少なくともホイールの円周の 1/3 にわたり効果的に覆いタイヤの幅も覆うこと。

第 6 条 最低重量

車両の重量は搭載エンジン型式により下記重量以上とする。

1. NCP13 600kg 以上
2. NCP131 615kg 以上

(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバーおよび燃料を含めた、競技の行われている全ての期間中の重量を言う。)

ただし、大会組織委員会はシーズン途中に最低重量を変更する権限を有する。

第 7 条 駆動

最大 2 輪とする。また、デフの形式はフリーデフのみとする。

第 8 条 ギアボックス

前進 5 段、後退 1 段を越えるものであってはならない。

トヨタ Vitz RS (NCP13) のエンジンに装着されていた標準のギアボックスを使用すること。また、そのギアボックスの改造もしくは変更は許されない。標準のギアレシオは、下記のレシオとする。

- 1 速…………… 3.166
2 速 …… 1.904
3 速 …… 1.392
4 速 …… 1.031
5 速 …… 0.815 最終減速比…………… 4.312

第 9 条 後退ギア

すべての車両は競技会の出走時において作動可能な後退ギアを含むギアボックスを有さなければならない。また、着座したドライバーによって操作できること。

第 10 条 運転席

ドライバーシートの変更は認められる。

第 11 条 ホイール

1. 15 インチ径のホイールを使用すること。リム幅は最大 7.0 インチまでとする。
2. 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

第 12 条 タイヤ

1. 使用できるタイヤはオーガナイザーの指定タイヤに限る。
2. タイヤに関する規定
銘柄：DUNLOP DIREZZA V01「FOR VITA USE ONLY」
サイズ：190/600R15 とする。
3. 公式予選から決勝を通じて使用できるタイヤは 4 本までとする。
4. 使用するタイヤ 4 本は、公式予選前の車両検査時に技術委員によってタイヤマーキングが実施される。マーキングは車両に装着されていない状態で受けること。公式車両検査にて技術委員によってタイヤにマーキングが施されるまで、装着せず未使用の状態を保たなければならない。
5. 路面がウェット状態であると競技長が宣言した場合、上記 2 においてマーキングされたタイヤ以外の使用が認められる。
6. 上記「ウェット宣言」以外の状況で、マーキングされたタイヤをやむを得ない事由で他のタイヤと交換する場合次の通りとする。
 - (a) 公式予選中のタイヤ交換は認められない。
 - (b) 公式予選終了後にマーキングされたタイヤを交換する場合は、公式予選終了後 30 分以内に文書により大会競技長へ申請するものとする。申請が認められた場合、公式予選にて達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、最後尾スタートとされる。タイヤ交換者が複数の場合、当初のグリッド順に従い、最後尾からグリッドが形成される。
7. タイヤの裏組み（左右を逆に組みなおす）は禁止される。
8. タイヤウォーマー・タイヤの加工（溶剤の塗布など）は禁止される。
9. ハンドカット等によるタイヤの加工は禁止される。

第 13 条 競技車両番号（ゼッケン）

1. ゼッケン色
ゼッケンベースが車体と同色の場合、文字と反対色を使用すること。
2. サイズ
フロント・サイド 縦250mm 文字幅50mm 以上
リヤ数字はこの限りではない。
3. 貼り付け位置
計 4 か所 左右側面 フロント（リヤ）

第 14 条 サスペンション

サスペンション形式はアウトボード形式とし、コイルダンパーユニットの一方はフレーム側ピックアップに、他方はサスペンションアームに付く形式を言う。インボード形式やプッシュロッド形式は不可とする。
ダンパーおよびコイルスプリングの変更は自由。

第 15 条 制動装置

同一のペダルによって操作される 2 系統の回路を有し、次の条件に合うものでなければな

らない。ペダルは通常 4 輪を制御するものであること。制動装置のパイプに漏れがある場合、もしくは制動伝達装置に何らかの欠陥がある場合でも、ペダルは少なくとも 2 輪を依然として制御するものであること。

ブレーキパッドの変更は自由。

第 16 条 赤色警告灯

12 ワット（相当）以上の赤色警告灯 2 個と停止灯 2 個を後方から明瞭に見えるように取り付けること。赤色警告灯は競技長の指示により常時点灯できる構造でなければならない。

第 17 条 燃料パイプ、タンク、ケーブルおよび電気装置

1. ライン/ケーブル/電気装置ライン、ケーブルおよび電気装置が、その取り付け位置/材質/連結方法等に関して航空機工業基準に準拠していない場合、次のことを生じるいかなる漏れもないよう取り付けられなければならない。

- コクピット内の液体たまり
- コクピット内への液体の侵入
- 電気または電気装置と液体の接触

もし、ケーブルラインあるいは電気装置がコクピットを通過する、またはコクピット内に取り付けられている場合それらは防火材でかつ液体の侵入を防ぐ材料によって完全に覆われていなければならない。

2. パイプライン

エンジンに常設されているパイプラインを除き、コクピットの外部にあるすべての燃料パイプラインは、最大作動温度 135℃で、41MPa (bar) の最低破壊圧力を有していなければならない。

3. 燃料タンク

下記に従い、FIA 公認の安全燃料タンク (FIA-FT3) の装着が義務付けられる。(参考: VITA 部品番号 VITA-N-01-FT3)

(a) 最大容量 20 リットルまでのタンクを一個、なおコレクタータンクの使用は禁止される。

(b) 取付位置はシートバックと主要ロール構造体のバルクヘッドの間とする。

第 18 条 車体

1. シャシー構造体

1) スペースフレーム構造を基本とする。

主要な構造体には外形 32mm 以上で肉厚 1.6mm 以上のパイプを使用しなければならない。ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までのコクピット内部断面積は 1,140 cm² 以下であってはならず、また最小幅はコクピットの全長を通じ 380mm 以上で主要ロール構造体バルクヘッド部は 680mm 以上なければならない。

2) フロントサスペンションピックアップは車体構造体の外部にあり、フロントバルクヘッドからピックアップ後部まではスペースフレームに厚さ 1.6mm の鉄板を溶接で組み合わされた構造でなければならない。

3) スペースフレーム構造体両側面には補強として肉厚 1.5mm 以上のパネルを貼付けられる。このパネルの最小引張強度は 225N/ mm²以上であること。

2. 側面防護体

ドライバーを保護するため、車両の両側に側面防護体を設けなければならない。

側面防護体は車両の中心線から最小 750mm のところに、高さ 95mm 以上、前後長さは第 2 ロール構造体の前端から燃料タンク後端までの間に、車体構造体と連結したボックス構造を備えること。

この側面防護体は最小引張強度 225N/ mm²以上のパネルを使用した構造であること。

3. コックピット

コックピットはドライバーが脱出するために 5 秒以上を要しないよう設計されていること。コックピット開口部は、ステアリングホイールより後方 600mm から前方において 600mm の開口部が前後方向に 300mm 以上あること。

コックピット前方にウインドスクリーンの取り付けは認められる。

4. 後方視界

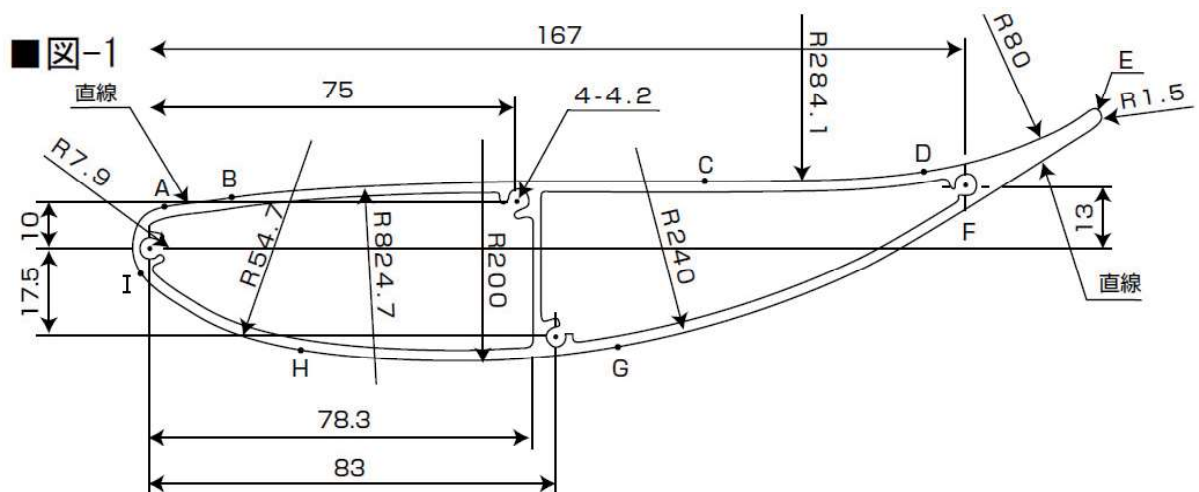
車両には、ドライバーが後方を見るために少なくとも 2 つのミラーを装備すること、また、それぞれのミラーの最小幅は 150mm で、少なくともそれが縦 50mm にわたり維持されていなければならない、各コーナーの半径は 10mm を超えてはならない。

取付けてあるミラーの高さは、ミラー部分の上面が最低カウルから 200mm 以上あること。

5. 空力装置

リアに取り付けられているウイングの翼断面は指定される。(図 -1 参照) ウイングには、ガーニーフラップ等の付加物は禁止される。

リアウイング以外の空力付加物の取り付けは禁止される。



6. 牽引用穴あきブラケット

2020 年 JAF 国内競技車両規則第 1 編第 4 章公認車両および登録車両に関する安全規定第 8 条に準拠して取り付けなければならない。

ただし、オープンボディの車はブラケットをロールバーで兼用できる。その場合は牽引位置を黄色に明示すること。

第 19 条 安全装置

1. 安全ベルト

2 本の肩部ストラップ、1 本の腰部ストラップ、および脚の間の2本のストラップからなる安全ベルトの着用が義務付けられる。これらのストラップはFIA基準 8853/98、8854/98、8853-2016 に合致していなければならない。(ヘッドアンドネックサポート指定ベルトを除く)

2. ヘッドレスト

すべての車両は後方へ 833N (85kg) の荷重がかかった時に、50mm 以上傾かないヘッドレストを備えていなければならない。ヘッドレストの表面は 20,000 mm²以上で連続的であり、突き出した部分があってはならない。ドライバーの頭部を守る目的に限りロールバーの内部にヘッドレストおよび側面プロテクターの取り付けは許される。この場合、プロテクターはロールバーからはみ出さないこと。

3. 安全ロールバー

1) ロールバー

- (a) 安全構造の基本目的はドライバーの保護にある。この目的は設計の基本考察である。
- (b) すべての車両は、少なくとも2つのロールバー構造を装備しなければならない。(チタニウム材の使用は禁止される)ロールバー構造体は外径 35mm 以上、肉厚 2.0mm 以上の冷間仕上継目無鋼管を使用すること。第1ロールバー構造体は、ステアリングホイールの前方にありステアリングホイール頂点の前方 25cm 以上にあってはならない。また、少なくともステアリングホイールの周縁の頂点と同じ高さでなければならない。第2ロールバー構造体は第1ロールバー構造体の後方から 50cm 以上離れていなければならない。またドライバーが正常に車両に着座し、ヘルメットをかぶりシートベルトを締めた状態のとき、そのドライバーのヘルメットは第1ロールバー構造体の頂点と第2ロールバー構造体の頂点を結ぶ線を超えてはならない。座席の背部にある第2ロールバー構造体は、車両の縦の中心線にして左右対称であり、また次の項目に合致しなければならない。最低高はコクピット底面から垂直に測定し、ロールバーの頂点までの間が少なくとも 90cm なければならない。ロールバーの頂点は通常の運転姿勢におけるドライバーのヘルメットから少なくとも 5cm 上方になければならない。

2) 強度

ロールバーの構造の規格については、まったく自由であり、下記に示された最小強度に耐えるものでなければならない。

1.5W : 横方向

5.5W : 車両の前後方向

7.5W : 垂直方向 W は 600kg とする。

コンストラクター責任者またはその設計者によってサインされた証明書を競技会技術委員に提出しなければならない。証明書には、このロールバーの図面または写真を付けるとともに、このロールバーが上記の荷重に耐えることを明記しなければならない。

3) 一般考察

ボルト、ナットを使用する場合にはその数に応じて十分な最小寸法を必要とする。

その材質 は最上級であること。(航空機用)

スクエアヘッドボルト、ナットは使用しないこと。

構造の主たる部分には継ぎ目のない 1 本の管を使用し、曲折部分は滑らかに連続的に曲げられており、ひだ、あるいは壁部に欠損がないこと。

溶接は全体にわたって最高の技術をもって行われるべきである。(通常はアーク溶接または特別の場合にはヘリアークが使われる)

スペースフレーム構造に開しロールバーの構造はそれにかかる荷重を広い面積に分散するように車両に取り付けられることが重要である。

ロールバーを単一の管あるいは継ぎ足された管に付着させるだけでは不十分である。

ロールバーはフレームの延長として設計されるべきで、単にフレームの付属として考えるべきではない。

基本構造の強度には十分な考慮が払われるべきである。例えば荷重を分散させるため補強バーあるいはプレートを付加すること。

4. 燃料タンクの注入キャップ

1) 燃料入口とキャップは車体より突き出してはならない。

衝突の際および不完全なロックによりキャップがゆるまぬように設計されていなければならない。

2) 空気孔はコクピットの後方 15cm 以上の場所に位置すること。

3) 給油時のオーバーフローガソリンはコクピット内に流入しない構造であること。

5. 消火装置

すべての車両は、内容量 2kg 以上の粉末消火器、または、FIA 国際競技規則付則 J 項第 253 条 7 項に記された消火器を、ドライバーが速やかに操作できるようにしなければならない。金属製 ストラップの付いたラピッドリリースメタル (ワンタッチ金具) の装着のみ認められる。

(最低 2 箇所に装着することが推奨される)

記載事項

以下の情報を消火器に明記しなければならない。

a) 容器の容量

b) 消火剤の種類

c) 消火剤の容量もしくは重量

d) 消火器の点検日 (消火器の有効期限は、充填した日もしくは前回点検日から 2 年とする)

6. ステアリングホイール

ステアリングに切れ目があってはならない。

スイッチやメーター等を装着する場合は、それらが突起した形状 (トグルスイッチ等) であってはならず、トグルスイッチ以外のスイッチやメーターを装備する場合は、ドライバーと対面 するステアリングホイールリム全体で形成される平面よりもドライバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

ステアリングホイールの変更は自由とする。

7. 電気回路開閉装置 (サーキットブレーカー)

すべての回路を遮断できる電気回路開閉装置（サーキットブレーカー）を取り付け、その取り付け位置には赤色のスパークを底辺が最小 10cm の青色の三角形で囲んだ記号で表示し、外部からでも容易に操作できること。

8. オイルキャッチ装置

エンジンから外に出るオイルを集めるためにタンクもしくは装置を装着しなければならない。この装置は最小限 2 リットルの容量を有するものでなければならない。

この容器は透明なプラスチック製であるか、透明な窓枠を備えること。ミッションケースにより後方に位置してはならない。

9. 防火装置

全ての車両は出火の際、火災の直接の噴出を防止するためのエンジンと運転席の間に有効な防護壁を設けなければならない。

10. 触媒装置および消音器

触媒装置の装着を義務付け、消音器の装着が推奨される。

11. 排気音量

JAF 国内競技車両規則に示された「レース車両の排気音量規制」の検査方法に準じ、排気音量規定値は最大で 105dB (A) 以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。

12. その他

技術委員長によって安全でないと判断された車両は競技に参加できない。

第 20 条 データロガー搭載およびデータの開示

公式予選上位 6 位までの車両に、指定されたポータブルタイプのデータロガーを搭載するように指示された場合は、その搭載されたデータロガーの決勝レース中のデータは、VITA クラス参加者に開示しなければならない。

第 21 条 性能調整

連続優勝をした参加者には性能調整をする場合がある。性能調整の方法はウエイトハンディとして、連続優勝した次の参加大会において最大 30kg のウエイトを加算される場合がある。なお、ウエイトハンディの有効期限は 1 大会（2 レース大会は各レースを 1 大会とみなす）のみとするが、ウエイトハンディを課された状態でさらに連続優勝した場合はウエイトハンディ状態が、さらに次参加大会まで延長される。ただし、第 5 戦はウエイトハンディを適用されず、またウエイトハンディ対象者は 2021 年シーズンに持ち越されない。なお、大会組織委員会はウエイトハンディに関する権限を有する。

ウエイトを搭載する場所は、ペダルボックスから後方で消火器迄のフロア面にボルトにて固定すること。

2020 オートポリス一般競技規則

第 1 章 総 則

第 1 条 オートポリス一般競技規則の制定

本規則は FIA 国際モータースポーツ競技規則およびその付則ならびにそれに準拠した日本自動車連盟（JAF）の国内競技規則およびその細則に従って制定し、オートポリスで開催される四輪レースに適用する。なお、競技会が全日本選手権、地方選手権競技として開催される場合、2020JAF 日本レース選手権規定および全日本選手権レース統一規則が優先され、それ以外についてもシリーズ統一規則ならびに各大会特別規則が本規則より優先される。

第 2 条 オーガナイザー名称、代表者、所在地

1. 参加申し込みの受付に際して、その理由を示すことなくエントラント、ドライバー、ピットクルーを選択あるいは拒否することができる。
2. ドライバーに対して指定医師による健康診断を要求し、競技出場の健康上の資格について最終決定することができる。
3. 競技番号の指定、ピット割当などについて各参加者の優先順位を決定することができる。
4. 賞典を適宜に追加することができる。
5. 大会スポンサーの広告を競技車両に貼付させることができる。
6. やむを得ない理由により公式プログラムの印刷が間に合わなかったドライバーの氏名登録または変更について許可することができる。ただし参加申込書・参加料・車両仕様書が完全に揃った状態で提出され、競技会事務局長によって受理されたものに限る。
7. すべてのエントラント、ドライバー、ピットクルーおよびその参加車両の音声、写真、映像、レース結果などに関し、オーガナイザーは報道、放送、出版などの権限を有し、オーガナイザーが許可した場合、この権限を第三者が持つこともできる。

第 2 章 参加者

第 3 条 エントラント

1. 参加者許可証（エントラントライセンス）
 - 1) 国内・準国内格式レース
当該年度有効な JAF 国内競技参加者許可証以上を所持しなければならない。ただし、ドライバーが競技参加者を兼任する場合はこの限りではない。
 - 2) 国際格式レース
当該年度有効な所属国の ASN で発行された国際競技参加許可証を所持してなければならない。
2. 自動車運転免許証
日本の道路交通法による普通自動車以上の運転免許証かまた諸外国のこれに相当する運転免許証を所持し資格停止期間中であってはならない。
3. 要員の指名登録

競技参加者は本規則ならびに特別規則書に定められた資格を有するチーム監督、ドライバー、ピットクルー等の指名登録を行い、参加料・保険料を納入して期日内に参加申し込みの手続きを行わなければならない。

4. 要員ならびにゲストに対する義務と責任

エントラントは指名したチーム監督、ドライバー、ピットクルーならびにゲストに対して諸規則の遵守と安全の確保について徹底させておく義務があり、言動や事故についてその最終的責任を負わなければならない。また、チーム監督、ドライバー、ピットクルーならびにゲスト自身も同様にそれぞれの責任を負うものとする。

5. 競技出場の義務

参加が正式に受理されたエントラントはチーム監督、ドライバー、ピットクルーとともに必ず競技会に出場する義務を負うものとする。なお、エントラント本人が出場できない場合は必ず書面（委任状）をもって同等の資格を持つ代理人を指名し、競技会事務局長の許可を得なければならない。

6. 参加の取り消し

参加取り消しを行う場合には書面をもって競技会事務局に提出しなければならない。なお、参加申込期間を過ぎて参加を取り消す申込者には参加料は返還されない。またドライバーが公式予選終了後に決勝レースに出場できない場合も書面をもって速やかに競技会事務局に提出しなければならない。

7. 公認書・車両解説書・車両仕様書

エントラントは自己の車両に関する仕様、改造、変更などの詳細について生産者が証明する書類（FIA・JAFによって公認された車両にあつては公認書や当該ベース車両の整備説明書、カタログ、パンフレット等）を必ず携行し、必要に応じて提示しなければならない。

8. 競技車両の適合性

エントラントは国際モータースポーツ競技規則付則 J 項または 2020 年 JAF 国内競技車両規則、大会特別規則等に従って完全に車両を整備し、当該競技会期間中は自己の車両が全ての車両規定および安全規定に適合したものであることを保証しなければならない。

9. 施設に対する損害賠償義務

エントラントは自分が指名したチーム監督、ドライバー、ピットクルーならびにゲストなどがオートポリスの施設、器材、備品、車両などに損害を与えた場合はその原因の如何を問わず補償の責任を負うものとする。

10. 場内およびパドック・ピットエリアへの入場制限

- 1) ペット類の A パドックへの持ち込みおよび 16 才未満の者のピットエリアへの出入りは禁止される。
- 2) 競技車両およびオーガナイザーが特に認めた車両を除き、場内のいかなる場所においても自動車登録（届出）番号標（ナンバー）のない車両などの運行は禁止される。

11. 事情聴取の義務

エントラントおよびドライバーなどのチーム関係者は競技長および審査委員会によって事情聴取などを受けるか、もしくは受けた場合は指示があるまでサーキットを離れてはならない。やむを得ない理由により代理人を残す場合は審査委員会の承認を得なければならない。

第4条 ドライバー

1. 参加資格

1) 国内・準国内格式レース

当該年度有効な JAF 国内競技運転者許可証 A 以上、または限定国内競技運転者許可証 A の所持者とする。ただし、特別な参加資格が設けられるレースについては、シリーズ統一規則書および特別規則書に明記される。

2) 国際格式レース

競技運転者が所属する国の ASN が発行した当該年度有効なレースに適格なグレードの国際競技運転者許可証と国際身体検査証明書の所持者とする。ただし、特別な参加資格や条件が設けられるレースの場合はその条件を満たすこと。

2. 日本の道路交通法による普通自動車以上の運転免許証か、諸外国のこれに相当する運転免許証を所持し資格停止期間中であってはならない。ただし、限定国内競技運転者許可証 A の者はこの限りでない。

3. ドライバー変更

参加申込が正式に受理された後のドライバーの変更申請は、疾病、けが等やむを得ない事情がある場合のみとし、審査委員会の承認を得なければならない。なお、本規則第9条6.に記載の手数料および必要書類を添えて競技会事務局宛に提出すること。提出期限は公式予選日の参加受付終了時までとする。

4. 20才未満のドライバー

20才未満のドライバーは親権者の承認を必要とし、その証明として参加申込書の該当欄に親権者の署名、捺印を受け、印鑑証明書（3ヶ月以内有効）を添えて提出しなければならない。

第5条 ピットクルー

1. ピットクルーは満 **16** 才以上とし、参加申込書によって登録しなければならない。パドックへの通行証などはこの登録された者に対してのみ発行される。大会期間中は必ずクレデンシャルパスまたは車両通行証を掲示しなければならない。
2. ピットサインを送るピットクルーは指定のクレデンシャルパス・腕章・リボン等をつけ、シグナリングプラットフォームでサインボードを表示することができる。入場できる人数については夫々のシリーズ統一規則、大会特別規則による。
3. ピットサインを送るためシグナリングプラットフォームに出入りする際には最短距離で横断し、ピットインおよびピットアウトする車両に十分注意するとともに車両の走行を妨げてはならない。
4. 作業レーンで、車両に対する作業を実施できる人員は参加申込み時点で登録した者に限られ、同一レース区分内で行われているレースでは、他の車両に対する直接の作業や作業の補助などの応援は一切許されない。ただし、特別な事情により、他の車両に登録済みのピットクルーを当該ピット作業人員として登録する場合は書面にて届出を提出し競技会審査委員会の承認を得なければならない。
5. 参加申込が受理された後にピットクルーを変更する場合は、公式予選日の参加受付時までに競技会事務局に届けなければならない。

第6条 身分証・通行証

1. 参加が正式に受理された場合、エントラントによって指名登録されたドライバー、ピットクルーならびにそのサービスカー、競技車両運搬車は身分証・通行証を明瞭に常時、確認できる位置に必ずつけていなければならない、他に貸与または転用することは禁止される。違反者に対しては参加資格の剥奪他の罰則が科せられる。
2. パドック内における通行は身分証・通行証に表示された区域に限定されるが、車両は定められた導線に従って移動させ、必ず指定の場所に駐車し、緊急通路をふさぐ等、他の通行の妨げにならないようにしなければならない。

第7条 エントラントおよびドライバー、ピットクルーの遵守事項

エントラント、チーム監督、ドライバー、ピットクルーは公式練習、公式予選、決勝レースを通じて次の事項を厳守しなければならない。

1. FIA 国際モータースポーツ競技規則とその付則、JAF 国内競技規則とその細則、シリーズ統一規則、大会特別規則ならびに本規則など競技運営上のあらゆる規則、競技役員の指示に従うこと。
2. 常にスポーツマンとしての態度を保ち、公正に行動し、言動を慎むものとする。
3. 薬品などによって精神状態をつくろってはならない。また酒気を帯びてはならない。
4. 許可された区域以外での喫煙が禁止される。
※当該喫煙者に対して大会期間中のパドック内への立入を禁止する場合がある。
5. オーガナイザーや大会後援協賛者、競技会審査委員会、サーキット従業員など大会関係者の名誉を傷付けてはならない。
6. デブリフェンスおよびピットウォールの上に登る、または乗り越える一切の行為を競技期間中行ってはならない。

第3章 レースの合併・延期・中止・短縮・分離

第8条 レースの合併・延期・中止・短縮・分離

1. 各レース区分の参加台数が10台に満たない場合は、他の10台を満たしたクラスもしくは総数が10台未満から10台を超えてのレース区分の合併を行う場合がある。ただし、自動車登録番号標（ナンバー）付車両によるレースは除く。
2. 保安または不可抗力による特別の事情が生じた場合は競技会審査委員会の決定によってレース区分の合併、レース区分をさらに細分化・分離したり、レース距離の短縮、またはレース区分を後日に延期したり、当該レース区分を中止することができる。ただし中止になった場合の参加料は返還される。
3. 原則として参加台数が2台に満たないレース区分は中止とする。

第4章 参加申込

第9条 参加申込・各種手数料

1. 参加申込は大会特別規則に定められた方法且つ決められた期日までに申し込みを完了すること。FAX等での申込みや参加料が不足している状態は参加申込が完了したとは

認められない。

2. 参加申込が多数の場合、当初指定していた申込締切日以前に締め切る場合がある。
3. 参加申込台数が決勝出走台数より多い場合は参加申込書・参加料・車両仕様書を完全な状態で提出された中から先着順で受け付け、決勝出走台数に達したところで参加申込を締め切る場合がある。
4. エントラント、ドライバーおよびピットクルーは参加申し込みの際し、2020 年 JAF 国内競技規則 4-15 で定める誓約文に署名しなければならない。
5. 参加申込書発送の証明は受理の証明として認められない。後日郵送する受理書を以て正式参加受理とする。
6. 参加申込後に各種申請を行う場合、以下の手数料を支払わなければならない。

【各種申請 一覧表】

項 目	レース格式	申請料金
ドライバー変更手数料	準国・国内・国際格式	10,000 円（税別）
トランスポンダー補償料	準国・国内・国際格式	70,000 円（税別）
車両名変更手数料	準国・国内・国際格式	10,000 円（税別）
車両変更手数料	準国・国内・国際格式	10,000 円（税別）
再車検手数料	準国・国内・国際格式	20,000 円（税別）
再ブリーフィング手数料	準国・国内格式	10,000 円（税別）
再ブリーフィング手数料	国際格式	30,000 円（税別）
抗議料	2020 JAF 国内競技規則細則自動車競技に関する申請・登録等手数料規定第 17 条に準ずる	

第 10 条 保険

1. ドライバーやチーム監督、ピットクルーは JAF 国内競技規則細則自動車競技の組織に関する規定第 8 条保険 1.2) 競技者に対する保険 (2) 項に従ってレース参加にも補償される保険に加入していることを競技会事務局に申告しなければならない。
2. ワンメイクレースは各大会特別規則書に準ずる。

第 5 章 参加車両

第 11 条 参加車両

1. 参加車両については夫々の大会特別規則にて規定される。
2. タイヤ規定については夫々の大会特別規則および車両規則にて規定される。
3. 車両搭載カメラ
 - 1) 車載カメラ搭載を希望するエントラントは大会期間の公式車両検査終了前までに各大会参加申し込み用紙に制定されていない場合パドック内車検場へ所定の書式を提出し、公式車両検査にて取り付けに関する技術委員長の許可を必要とする。なお、再車検前には撮影を停止すること。
 - 2) 撮影された映像は個人鑑賞に限られ、その他の使用に際しては大会組織委員会ならびにオートポリスの許可を必要とする。
 - 3) 撮影された映像をオーガナイザーが要求した場合、当該エントラントは速やかに提出しなければならない。

4. 無線通信機器類

オートポリス場内で使用される無線通信機器類は、日本国内の電波法に適合するものに限られ、参加受付・書類検査までに書面にて競技会事務局長へ申請し、許可を得るものとする。競技車両に取り付ける場合は公式車両検査時に取り付けに関して技術委員長の許可を必要とする。なお、オーガナイザーより周波数・チャンネルの変更または使用の中止を指示された場合は直ちに従わなければならない。

第 12 条 競技車両番号 (ゼッケン)

1. 競技車両は大会事務局にて定められた競技車両番号を参加者の責任において、指定の位置、書体、大きさで貼付しなければならない。また、シリーズ統一規則、大会特別規則にて指定がある場合はその規定に従うこと。
2. 競技車両番号は競技会期間中を通じて保持しなくてはならない。
3. 競技車両番号の判読が困難であり、不適切であると計時委員長もしくはコース委員長が判断した車両については競技車両番号の修正が命じられる。これに従わない場合はタイム測定を拒否される場合がある。

第 13 条 車両名および車両広告

1. 車両名は原則として製造者の定めた名称とする。スポンサー名等を含む車両名は参加申込みの車両名登録の際、所定の欄に記入して競技会事務局の了承を得なければならないが、オーガナイザーが発行または発表する公式プログラム、公式結果発表書類や場内放送などに特別な車両呼称を強要することはできない。
2. 車両名は半角全角問わず 20 文字以内とする。20 文字を超えるものは削除または短縮する。
20 文字使用の場合はモニターへの表示は最大 15 文字とされることを承知しなければならない。
3. 参加申込み時点で登録した車両名を変更する場合は本規則第 9 条 6. に記載の手数料および所定の変更申請書を添えて競技会事務局長宛に提出すること。
4. 車両名または競技車両につける広告は社名および商品広告に限り許される。ただし、公序良俗に反するものであってはならない。
5. 車両広告はすべて公式車両検査において点検され、競技車両番号の判読を困難にするデザインや色、位置またはその他の理由で不適当と判断されたものは撤去されるか修正が命じられる。これに従わない場合は競技出場を拒否される。
6. 大会スポンサーやオーガナイザーが指定する場合、オーガナイザーはステッカーを交付する。そのステッカーは所定の場所に貼り付けるものとし、折り曲げやカット等を一切してはならず、交付されたそのままのものを競技車両に貼付しなければならない。
7. エントラントはオーガナイザーあるいは大会後援者の都合によっては特定の広告が拒否されるかもしれないことを承知していなければならない。
8. オーガナイザーあるいは大会後援者が貼付を指定した広告ステッカー類を貼付しないエントラントや、オーガナイザーや大会後援者の広告活動を妨害したと判断されたエントラントに対してはオーガナイザーや大会後援者からの賞が授与されないか減額される。

第 14 条 車両変更

1. 参加申込みが正式に受理された後の車両の変更は参加車両に故障、破損等やむを得ない事情がある場合のみとし、競技会審査委員会の承認を得なければならない。
2. 車両の変更は参加申込みを行った同一部門についてのみ許され、変更が許される期限は公式車両検査までとする。ただし、夫々に定めるシリーズ統一規則、大会特別規則に規定がある場合はそれに従うこと。
3. 車両変更の申請は**本規則第 9 条 6. に記載の手数料**および車両仕様書を添えて競技会事務局宛に提出すること。

第 6 章 参加受付・車両検査

第 15 条 参加受付・書類検査

1. 参加申込みが正式に受理されたエントラントは大会前日または当日に行われる参加受付・書類検査を受けなければならない。受けない場合は出場を拒否される。また遅刻した場合も競技会審査委員会が不可抗力による事情と認めた場合を除き出場を拒否する場合がある。
2. 特に指示がない限り、参加受付時に以下の書類を提示すること。その他提出物がある場合は受理書に示す。
 - 1) 正式参加受理書
 - 2) JAF 競技参加者許可証
 - 3) JAF 競技運転者許可証
 - 4) 運転免許証
 - 5) オートポリスコースライセンスカード（ワンメイクレースを除く）

*OIC/SUGO コースライセンスも有効とする。

第 16 条 車両検査

1. 公式車両検査は公式通知で示されたタイムテーブルに従い実施する。特に指示がない限りパドック内車検場にて行う。当検査を受けない場合は出場を拒否される。また遅刻した場合も競技会審査委員会が不可抗力による事情と認めた場合を除き出場を拒否する場合がある。
2. ドライバーは 2019JAF 国内競技車両規則 第 4 編 付則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する付則に従って装備品を用意し、公式車両検査に携帯もしくは着用して技術委員の検査を受けなければならない。国際格式レースについては当該競技規則に従うこと。
3. 技術委員長はレース出場に不適当と判断した箇所について修正を命じることができる。その修正に応じない場合は出場を拒否される。
4. 公式車両検査に合格した後の車両は改造してはならない。
5. 公式車両検査合格後に車両の安全性に影響を与える車両、車両規定に関連して疑義の生ずるような分解または修正を受けた車両、また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車検を受け、技術委員長の承認を得なければならない。
6. 公式車両検査に車両を提示することは技術委員による検査のある無しに関わらず、当

該車両がすべての規則に適合していることを申告したものとみなされる。競技中に不適合が発見された場合、当該競技からの除外を含む罰則が科せられる。

7. 技術委員長および技術委員は公式車両検査の時間外であっても随時車両等の検査を行う権限を持ち、この検査に応じないエントラントに対しては罰則が適用される。
8. 公式車両検査までに自動計測用発信装置（トランスポンダー）を車両に取り付けなければならない。正確な取り付けは自己の責任において行われ、これを怠ると出走の拒否を含む罰則を科せられる場合がある。
9. いかなる車両も安全上の理由から出走を拒否される場合がある。

第 7 章 燃料規定

第 17 条 燃料規定

1. 参加車両が大会期間中に使用できる燃料はオートポリス内ガソリンスタンドで販売されている下記 3. の性状のガソリンとする。なお、自動車登録番号標（ナンバー）付レース車両は除く。
2. 燃料をピット内に貯蔵する場合はスクリュキャップのついた金属製携行缶 2 缶を用い、ピット内貯蔵は別段の規定がない場合は 40L 以下とする。また、参加者は内容量 4.5kg 以上の消火器を必ず用意しなければならない。
3. 性状表は、大会特別規則または公式通知にて公示する。
4. 燃料には添加剤やその他の気体・液体・固体を混入したり、オクタン価を高めたり、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。

第 8 章 メディカルチェック

第 18 条 メディカルチェック

1. メディカルチェックが行われる競技会においては競技に参加する全てのドライバーは公式通知に示される時間内にメディカルセンターでメディカルチェックを受け、競技会指定医師による競技参加承認を得なければならない。
2. メディカルチェックが行われない競技会においては、ドライバーの身体状況がレースに支障がないことを、エントラントまたはドライバー自らが保証しなければならない。レース参加に支障をきたす可能性がある場合は最初の公式予選開始 1 時間前までに競技会事務局長まで申告しなければならない。申告がない場合はドライバーの身体状況がレース参加に支障がないものとみなす。
3. 競技長あるいは競技会指定医師は、必要と認めた場合いつでもドライバーの身体検査を行うことができる。

第 9 章 ドライバーの遵守事項

第 19 条 走行中のドライバーの遵守事項

ドライバーは競技会期間中において、次の事項を守らなければならない。

1. 公式車両検査に合格した装備品と安全ベルトの確実な着用。
2. コース走行は右回りとし、如何なる場合も逆方向に走行してはならない。
3. ショートコースの短絡路、サービスロードなどの規定外のコースを走行してはならない。
4. コース上でのグリーン上（縁石を含む）カットなどは危険な状態を回避する場合を除いては行ってはならない。

状況により、その周回の計測タイムを抹消する場合がある。

5. 走行中コントロールを失った車両、あるいは走路外に出た車両がコースに復帰する時は本コース走行車両が優先することを遵守し、後続車両など他車の妨害にならず、安全を確認しなければならない。
6. 安全な場所に停止した場合であっても、押し掛けによるエンジン始動は禁止される。
7. 車両をコースに沿って押し進めたり、決勝ラインを越えて押し進めたりすることは許されない。
8. ドライバーが自己の意思に反して、あるいは事故、故障等の理由により、やむを得ず車両を停止した場合には当該車両をできるだけ速やかにトラックから移動して後続車両の支障とならないように配慮しなければならない。ドライバー自身がその車両を危険となるような場所から移動できない場合、救済処置として競技役員が安全な場所へ移動して（この場合エンジン OFF のこと）の再スタートができる。再スタートの条件は車両に搭載されたスターターで自力でのエンジン始動ができること。なお、ドライバーが負傷その他やむを得ない事情でリタイアを報告することができない場合は競技役員の判定で放棄したものとみなされるが、この判定に対する抗議は受け付けられない。
9. 緊急の際、競技中に救急車、消火車、競技役員車、レッカー車などサービス車両がコースを走行したり、必要な作業を行うため駐停車したり、競技役員がコースに立ち入る場合があることをドライバーは承知していなければならない。
10. 走行中のドライバーまたは権限を与えられた競技役員を除き、ピットおよびスターティンググリッド以外に停止している車両に触れることは許されない。
11. 競技長からライトの点灯指示が出された場合は、すべての車両はそれに従わなければならない。
12. ドライバーは車両から離れる場合、ステアリングホイールを取り付け、ギヤをニュートラルにしなければならない。
13. スタート練習は指定されたスタート練習区域がない限り一切行ってはならない。

第 20 条 妨害行為

1. 競技中、ドライバーは故意に他の車両の走行を妨害してはならない。また明らかに重大な事故の発生が予測できる危険なドライブ行為を行ってはならない。危険なドライブ行為は下記の通り定める。
 - ① 接触行為
 - 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
2. ドライバーは FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項第 4 章「サーキットにおけるドライブ行為の規律」を遵守しなければならない。

前記 1、2 違反と判定された場合は競技会審査委員会が決定する罰則が科せられ、この違反行為の判定に対する抗議は受け付けられない。

第 10 章 ピットレーン、ピットイン、ピットアウト

第 21 条 ピットレーン

1. ピットレーンはピット作業エリア（コンクリート部分）と走行路（アスファルト部分）とに分けられ、白色実線と白色実線の間を「補助レーン」、走行路はシグナリングプラットフォームと補助レーンの間を「ファストレーン」として区分する。ピットイン/ピットアウト車両はファストレーンを走行することを原則とし、決して補助レーンや作業エリアを走行してはならない。
2. 車両およびドライバー、ピットクルー等は他の車両の通路および進路を妨害してはならない。
3. ファストレーンとシグナリングプラットフォームの間にある手摺りに腰掛けるまたは登る等の行為は禁止する。
4. シグナリングプラットフォームとファストレーン上との相互での打ち合わせ等を行うことを禁止する。
5. ピットインの際に自ピットを通り越した車両はエンジン停止後に競技役員の了承を得て、その指示に従って当該車両のピットクルーによって後ろ向きに押し戻し、自ピット作業エリアにつけることができる。
6. 如何なる場合も後退ギヤを使用することは許されない。
7. ピットレーンの通過速度は 60km/h 以下でなければならない。ただし、大会特別規則または公式通知で別途定める場合はこの限りではない。
8. 作業レーンに停止した車両はエンジンを停止しなければならない。点検等の為にエンジンを始動する際は、競技役員の許可を得なければならない。また、シリーズ統一規則および大会特別規則により規定がある場合はその限りではない。

第 22 条 ピットインおよびピットアウト

1. ピットインする場合は最終コーナーより走行ラインをコース左側にとり、手または方向指示器で合図を行った後に、ストレートとピットレーン入口とを区分された白色実線を横切ることなく安全を確認してピットインをしなければならない。
2. ピットアウト車両はエンジン始動の際、補助始動装置の使用は認められるが、押し掛け等による始動は許されない。また、始動の際は四輪が接地された状態でなければならない。
3. ピットアウト車両はピットインしてきた車両に優先権があることを承知しなければならず、ピットアウトする場合は手または方向指示器で合図を行うこと。また、ピットアウトする車両がファストレーンを走行中の車両と並走することは禁止される。
4. ピットアウト車両はピットレーン出口の信号灯に従ってコースインしなければならない。信号灯は以下のように表示する。
 - 1) 公式予選の場合
 - ① 緑灯 = コースイン可

- ② 青灯 = メインストレートの車両に注意しながら各自の責任においてコースインすること。
- ③ 赤灯 = コースイン不可
- 2) 決勝レースの場合
 - ① 緑 / 無灯 = コースイン可
 - ② 青灯 = メインストレート上に走行車両あり。各自の責任においてコースインすること。
 - ③ 赤灯 = コースイン不可
- ※セーフティカー(SC)導入の場合は本規則第 33 条セーフティカー導入に従うこと。
- 5. ピットを離れる際に、安全が確認できた時にのみ車両をピットアウトさせることは競技参加者の責任で行うこと。
- 6. コースインする場合はメインストレート走行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。コースインの際、合流地点に引かれている白色実線を横切ることなくコースインすること。

第 23 条 ピット出口合流地点

トラックとピットレーン出口の合流地点に点滅する白色灯火シグナルを設置してあることを確認しなければならない。

これはピットアウト車両が合流地点付近でトラック上の車両と交差する場合に点滅し、本線走行車両に対し、ピット出口から合流車両が存在することを知らせるものとする。ただし、運用する場合は公式通知、ブリーフィングにて通知される。

第 11 章 ピット、ピット作業

第 24 条 ピットの使用

1. メンテナンスなどの理由により複数の車両を同一ピットで使用する希望がある場合は参加申込み時にその旨を競技会事務局長宛に書面にて提出しなければならない（電話等での連絡は無効）。なお、希望のない場合は主催者によりピットを割当てられる。
2. 1 ピットあたり 20 アンペアの電気消費量を超える器具はピット内電源の使用が禁止され、前述した消費量以上を必要とする場合は各自で電源を用意すること。
3. ピットエリアにおける火気の使用は禁止する。
4. ピット作業エリアは指定時間以外または使用許可を受けた時以外は使用できない。

第 25 条 ピット作業

1. ジャッキアップ状態でのエンジン始動を含む車両暖機など危険と判断される作業等は一切禁止する。
2. ピット停止車両は特に許可された車両を除き如何なる場合もエンジンを停止させなければならない。
3. 夫々のシリーズ統一規則、大会特別規則で規定されている場合を除き、ピット作業は割当てられた作業エリア内に限定される。
4. 作業エリアに出て作業につくことが許されるのは本規則第 5 条（ピットクルー）4. に示

- す通り、参加申込で登録された者に限られる。またシリーズ統一規則、大会特別規則で作業人員をさらに制限される場合はそれに従うこと。
5. ピットエリアで作業中の車両に対して当該ドライバーが車両から離れて作業を行うこともできる。大会特別規則等で作業人員を制限されている場合はその人数を超えて作業を行ってはならない。
 6. ピット以外の地点で停車した車両の修理は他車両の走行の支障にならない安全な場所で、走行中の当該ドライバーのみによって行うことができる。その場合は当該車両に積み込んである工具・部品のみで作業することができ、ピット要員やその他の者が携行した工具や部品を使用することは許されない。
 7. 車両に対する作業（修理・調整・部品交換）は当該車両に積み込んであるものか、ピットに準備してある部品・工具によって行わなければならない。
 8. 作業終了後は地上に置いてある全ての工具・部品・タイヤ等を片付けなければならない。
 9. ピットエリアでの発火を伴う装置あるいは高温を生じる装置の使用は禁止される。
 10. ピット内に燃料を貯蔵する場合は消防法、本規則第 17 条 2. および大会特別規則等に合致しなければならない。
 11. 夫々のシリーズ統一規則、大会特別規則で規定されている場合また、安全上の理由による競技会審査委員会の指示がある場合を除き、予選中、決勝中のピット作業エリア、ピットガレージ内での燃料補給は一切禁止される。ただし、決勝中の赤旗中断による作業内容は本規則第 34 条に従うこと。
 12. 作業エリアにおいてタイヤ交換をする際は、いかなる場合も作業員の手から離しての受け渡しまたは、転がす行為は禁止する。
 13. 公式予選・決勝レース中自ら、自己のピット内に競技車両を入れるまたは、パドックへ退出した場合は、その走行区分は終了したものとされる。なお、悪天候等で、競技会審査委員会が認めた場合またそれぞれの大会特別規則に制定された場合はこの限りではない。

第 12 章 ブリーフィング・公式予選

第 26 条 出走前点検・コースイン

1. コースインは各自割当てられたピットまたは区域より行うこと。
2. 公式予選において破損した車両または車両持ち出し申請により車両保管場所から持ち出された車両は決勝出走前点検前に再車検を受けなければならない。
3. 出走前点検後に作業が必要な場合は指定通路からピットレーンへ移動し、ピットレーンからは自ピット作業エリアまで車両を押して移動すること。

第 27 条 公式予選

1. 全ドライバーは公式車両検査に合格した車両で、公式通知に示されるタイムテーブルによって行われるレース区分別の公式予選に必ず出走し、計測されなければならない。
2. タイム計測はコースイン後、2 周目より開始される。
3. チェッカーフラッグが表示された後に計測された最終周回タイムは有効とする。
4. 公式予選結果の順位はそれぞれのドライバーが走行中の記録した最高ラップタイム順に

決定され、それ以外のポジションを選択することはできない。2 名以上のドライバーが同一の最高ラップを記録した場合は、最初にそのタイムを記録した車両が優先される。

1 大会で 2 戦のレースを行う場合、公式予選で夫々の競技車両が記録した最速タイムを第 1 戦のスターティンググリッドとし、夫々の競技車両は記録した 2 番目のタイムを第 2 戦のスターティンググリッドとする。

5. 公式予選通過基準タイム

- 1) 夫々のシリーズ統一規則あるいは大会特別規則で定められている公式予選通過基準ラップタイムを満たしていること。
- 2) これを満たした者の中から予選結果の順に従ってグリッドの定数まで決勝進出権が与えられる。ただし、この基準タイムは天候その他の状況により変更されることがある。
- 3) 参加台数が大会特別規則に定める決勝出走台数より多い少ないに関わらず、このラップタイムより速いタイムを記録しなければ公式予選不通過とする。

6. 出走嘆願書

基準ラップタイムに達しなかった者および計測できなかったものは原則として決勝レースには出場できない。ただし、予選通過台数が大会特別規則に定める決勝出走台数に満たない時に限り、そのドライバーが決勝レースの出場を願い出た場合には公式予選暫定結果発表後 30 分以内に競技会審査委員会は過去の実績と当日記録したラップタイムを勘案した上で決勝レース出場の可否を決定することができる。ただしこの場合、当日記録したラップタイムは予選成績として採択されない。

7. 公式予選中の規則違反の事実が明らかになった場合、当該ドライバーによってその時点までに記録されたタイムが削除される場合がある。

8. 原則として参加申込み台数が 50 台を超えた場合、公式予選は 2 組に分けられる。

- 1) 公式予選が 2 組に分けられた場合、各組より成績順に定められた台数を選抜する。
- 2) 公式予選が 2 組に分けられ、その 2 組の公式予選中に天候によるコース状況に変化があった場合のスターティンググリッドの配列は競技会審査委員会により決定される。

9. 補欠車両

- 1) 指名できる補欠車両の台数は最大 3 台までとし、予選不通過車の中から上位 3 名までが補欠指名の対象となる。よって補欠待機申請資格を持つ車両の中で待機申請を行わない車両があっても下位の車両を繰り上げないものとする。
- 2) 補欠指名を希望する参加者は公式予選暫定結果発表後 30 分以内に補欠として待機する意思を競技会事務局に文書にて届け出ること。意思表示のない補欠車両の決勝レース出走は認められない。
- 3) 公式予選基準ラップタイムを満たしていること。
- 4) 補欠車両の決勝レース出場の優先順位は公式予選において達成された各車両のタイム順とする。
- 5) 補欠車両が決勝レースに出走することを認められた場合は当該レースのスタート進行よりレースに参加できる。
- 6) 予選が 2 グループで行われた場合の補欠車両については上記 2) ~5) ならびに下記の各項を適用する。
 - ① 補欠車両の台数は最大 4 台（予選 A 組より 2 台、予選 B 組より 2 台）までとする。

第 30 条 スターティンググリッド

1. スターティンググリッドにつくことを許される車両台数は決勝出走台数として大会特別規則に記される。
2. 理由の如何を問わず、車両がスタートできない参加者はスターティンググリッド発表前までに競技長にその旨を通知しなければならない。1 台ないしそれ以上の車両が撤退した場合、グリッドもそれに応じてつめられる。ただし、何らかの理由によりポールポジションの車両が決勝レースに出走できない場合はポールポジションのグリッドは空席のまま残しておくものとする。
3. 最終のスターティンググリッド発表後、グリッドにつくことができなかった車両の位置は空席のまま残すものとし、他の車両はそれぞれのグリッド位置に留まるものとする。

第 13 章 決勝スタート

第 31 条 スタート

1. スタートは 1 × 1 のスタッガードフォーメーションとし、スタート合図は灯火信号または国旗による合図とする。
2. 決勝出走前点検に合格した車両はピットレーンからコースインし、ダミーグリッドに整列すること。
3. スタンディングスタート方法は以下の通りとする。
4. コースインはフォーメーションラップ開始 10 分前で締め切られ、それまでにピットアウトできなかった車両は、ピットスタートとなる。ピットスタートはピットレーン出口で待機し、決勝レースで全車がスタートし、最後尾車両がピットレーン出口付近を通過した後に競技役員の合図またはピットレーン出口の信号燈の緑燈を点灯することによってスタートとなる。ただし、同規則と異なる競技会は夫々のシリーズ統一規則に従うこと。
5. スタート進行手順
 - 1) セーフティカー（SC）がスタートライン前方で待機。
 - 2) 5 分前ボード：
 - ① 秒読み開始。グリッドへの進入は締め切られる。
 - ② ドライバー、競技役員、メカニック以外はコース上から速やかに退出しなければならない。
 - ③ 自ピット作業エリア内で作業を行っている場合はスタート進行中も、また決勝レーススタート後であっても継続して作業を行うことができる。
 - ④ コースインはしたが、グリッドに着けない車両は最後尾グリッドとなる。ただし競技役員の指示があった場合は強制的にピットに入れられピットスタートとなる。
 - ⑤ 5 分前ボードが表示された時点でセーフティカー（SC）は当該配置場所に移動する。
 - 3) 3 分前ボード：
 全ての作業は禁止される。
 ドライバー、競技役員、チームスタッフ 1 名（スターター）を除く全ての者はコースから退去し、ピットガレージにて待機しておくこと。各大会に規定がある場合は、その

限りではない。

4) 1 分前ボード：

ドライバーは車両内に着座したままエンジンを始動する。スターター 1 名は退去する。エンジンが始動できない車両のドライバーは競技役員および後方のドライバーに手を挙げて合図すること。その場合担当競技役員が黄旗振動で他のドライバーにスタートできない車両がいることを知らせるものとする。

5) 15 秒前ボード：

フォーメーションラップ開始予告

6) フォーメーションラップ開始：

スタートポストにて緑旗が振られ、全車はスターティンググリッドにおける順位の位置を保ちつつ、一隊となってフォーメーションラップを行うため発進する。オフィシャルカーまたはセーフティカーが使用されない場合はポールポジション車両が先導車として全車を誘導するものとする。フォーメーションラップ中の追い越しは下記 6. および 8 の場合を除き禁止する。

6. フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れてしまった車両は、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出した場合に限り、フォーメーションラップ中に自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。ただし、最後尾の車両が 25 番ポスト前を通過するまでの間とする。

7. フォーメーションラップでスタートできない場合は手を挙げる、または何らかの合図で後方の車両または競技役員に知らせなければならない。後方車両には競技役員が黄旗振動表示で知らせる。後方車両が通過後に競技役員によってエンジンを始動するためにトラック上で押し掛けを試みる (5 ~ 10m)。ついでこの車両はフォーメーションラップを行うものとするが、他の走行車両の追い越しは許されない。なお、始動できない場合はピットレーンへ移動する。

8. 上記 6. に明記されたフォーメーションラップに出遅れた車両および理由の如何にかかわらずフォーメーションラップの途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、最後尾の車両が 25 番ポスト前を通過するまでの間に限り、安全に配慮し、自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。

ただし、上記時間制限までに自己のポジションに戻れなかった場合は、グリッドの最後尾 (ボードで示された地点) からスタートすることができるが、その車両は下記 9. による赤灯が点灯する前までに停車していなければならない。万一、その車両が赤灯点灯までに停車できないと競技役員が判断した場合、その指示に従い、低スピード (徐行) でピットに戻りピットスタートを行うことができる。

9. スタート 5 秒前

グリッドに戻ったらエンジンをかけたまま自己の正規の位置に停車すること。スターターは全車整列後 5 秒前を表す赤灯を点灯する。全赤灯 (5 灯) 点灯後、2 秒以上 3 秒以内に赤灯が消灯し決勝レースがスタートとなる。国旗がスタート合図に使用される場合は 5 秒前ボードを表示して 5 秒後に国旗がスターターの頭上に掲げられ、旗が振り下ろされた瞬間にスタートとする。スタート合図がなされる前に所定の位置から発進したドライバーに対しては、反則スタートとして罰則が適用される。スタート審判員による反則スタートの判定に対する抗議は受け付けられない。

10.グリッドに帰着後、スタートできない場合は手を挙げる、または何らかの合図で後方の車両または担当競技役員に知らせなければならない。後方車両には競技役員が黄旗振動表示で知らせる。

11.ローリングスタート方式

- 1) 上記 5. に示す要項に従って全車フォーメーションラップに発進する。例外的な条件でなければオフィシャルカーが先導し、隊列はこれに従って走行する。
- 2) グリッドを発つ際に出遅れた車両は、残りの全車両がラインを通過するまでに動き出した場合に限り、自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許されるが、それ以外は追い越しが禁止され、隊列の最後尾に着かなければならない。複数の車両が該当する場合には、グリッドを離れた順に列の最後尾に着く事。
- 3) フォーメーションラップ中、22 番ポスト両側から『GRID』ボードが提示されたら隊列を整えること。
- 4) オフィシャルカーが退避線に退去した後も、ポールポジション車両はそのままの車速を保ち全車を誘導し、赤灯消灯後、緑灯点灯に変わりスタートとする。また、スタートラインまでは追い越しが禁止される。

12.スタート遅延 (START DELAYED)

- 1) 車両がスターティンググリッドに着いた時に何らかの問題がある場合には下記の処置がとられる。
 - ① まだ赤灯が点灯していない場合はスタートシグナルを黄色 (5 灯) 点滅させ、赤旗と「START DELAYED (スタート遅延)」ボードをスタートポストで提示する。
 - ② 赤灯点灯後の場合はスタートシグナルを黄色 (5 灯) 点滅させ (赤灯はつけたまま)、「START DELAYED」ボードをスタートポストで提示する。
- 2) 前記①および②のいずれの場合も全車両はエンジンを止めドライバーはそのまま車両に留まる。
- 3) グリッド上での車両に対しての給油 (すべての液体の補充をいう) は一切禁止される。ただしこの時に自ピット作業エリアで作業中の場合は継続して行うことができる。
- 4) スタート手順は 3 分前の時点から再開され、その後のレース距離 (周回数)、およびタイムテーブルは競技長が審査委員会との協議のうえで決定する。
- 5) スタート遅延の原因となった車両はピットもしくは最後尾からスタートすることができる。この場合当該車両の元のグリッドは空けておく。
- 6) 複数の車両がスタート不能となった場合は当初のスターティングポジションに基づいて決定される。
- 7) スターティンググリッドの最後列の車両がスタート不能となった場合スタート遅延は適用されない。
- 8) このスタート手順に特例が認められるのは下記の場合に限られる。
 - ① 決勝スタートが迫っていて、かつトラック上の水量が多くウェットタイヤでも安全上問題があると競技長が判断した場合には、競技長は「START DELAYED (スタート遅延)」のボードと同時に赤色地に” 10 “と記されたボードを掲示することにより、決勝スタートを遅らせることができる。この赤色地に” 10 “と記されたボードの意味はスタート手順が 10 分遅れて開始されることを意味する。緑色地に” 10 “のボードが出されてから 5 分後にスタート手順が開

始され、通常のスタート方法によるボード（つまり 5 分前、3 分前、1 分前、30 秒前）が表示される。

しかし赤色地に“10”のボードが表示されてから 10 分以内に天候が回復しない場合には、再度赤色地に“10”のボードが掲示され、これはスタートまでさらに 10 分間延長されることを意味する。この手順は数回繰り返される場合がある。（赤色地にしても緑色地にしても）“10”と記されたボードが出される時は常に警告音を伴うものとする。

- ② たとえウェットタイヤを装着しても、安全が確保されないような多量の水がトラックを覆った場合、トラックのコンディションが改善されるまで競技長はスタートを遅らせる。

13.セーフティカー（SC）先導によるスタート

例外的な状況下では、セーフティカー（SC）の後方からスタートする場合がある。

SC 先導によるスタートの場合は次の手順で進行される。

- A. 1 分前ボード提示（シグナル）までのいずれかの時点でオレンジライトが点灯する。これがセーフティカーの後方からスタートする合図となる。
- B. グリーンライトが点灯されると、セーフティカーはグリッドを発ち、全車両がセーフティカー後方に車両 5 台分以内の距離を保ちながらグリッド上でのオーダーのままでそれに従う。
- C. フォーメーションラップはなくなり、レースはグリーンライトが点灯した時点でスタートする。
- D. 第 1 周目に限って追い越しが認められるのは、ある車両がそのグリッドポジションから遅れた際に、他の残りの競技車両が著しく遅れをとらないよう、その後方の車両が抜かざるを得ない場合だけである。この場合、遅れたドライバーは当初のスターティングオーダーに戻るためにのみ追い越しを行っても良い。
- E. セーフティカー後方の車列の最後尾車両がピットレーン終了地点を通過した直後、ピットレーン出口の信号灯は緑灯になる。ピットレーン上の車両は、その時点でトラックに入り、セーフティカー後方の車列に加わることができる。
- F. グリッドを発つ際に出遅れた車両は、残りの全車両がラインを通過するまでに発進できた場合に限り、自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許されるが、それ以外は追い越しが禁止され、隊列の最後尾に付けなければならない。複数の車両が該当する場合には、グリッドを離れた順に列の最後尾につくこと。
- G. セーフティカーがピットレーンへ入ることがオレンジライト消灯によって合図された後、ポールポジション車両は走行ペースを決定することができ、必要であればセーフティカーとの車間距離を車両 5 台分以上としても構わない。また、スタートラインまでは追い越しが禁止される。

第 14 章 信号合図

第 32 条 信号合図

1. 旗による信号合図

当該年度の FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項の規定に従って行う。

2. 信号灯による信号合図
 - 1) 黄灯 1 個 = 黄旗 1 本振動と同様
 - 2) 黄灯 2 個 = 黄旗 2 本振動と同様
3. 競技長が危険と判断した場合には黄旗振動ポストの直前のポストで黄旗を振動表示する場合がある。
4. 信号合図に従わないドライバーには罰則が適用される。この違反行為の判定に対する抗議は受け付けられない。
5. 競技役員からの信号合図を受けたものはうなずくか、手を挙げるなどして必ず応答しなければならない。
6. 黄旗表示区間では必ず減速し、競技速度で走行してはならず、一切の追い越しも禁止される。当然黄旗表示区間でのコースアウト、スピン等は危険行為とみなされる。

第 33 条 セーフティカー導入

当該年度の FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項に従い、必要に応じてセーフティカーが導入される。この規定に従い運用することを原則とするが、一度捉えた先頭車両がピットインした場合には、レースの状況を総合的に考慮し、競技長の裁量により SC の直後を走行している車両を先頭車両と見做しレースを再スタートする場合がある。また、再スタート時において、SC 後方の隊列の最終車両がピットレーン終了地点を通過した直後、ピット出口の灯火は緑色になるものとする。

第 15 章 レースの中断、再スタート

第 34 条 レースの中断および再スタート

事故によってサーキットが閉鎖、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、競技長はコントロールラインにおいて赤旗を表示し、同時にすべての監視ポストでも赤旗が表示される。

1. レース中断

- 1) 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の後方にゆっくりと進み、そこで先頭車両の位置に関わらずスタッガードフォーメーションで停止しなければならない。なお、レースが再開される際の全ての車両のグリッドは、赤旗ラインに停止した順に配列されるものとする。もし、コースが閉鎖されたこと等によりグリッドに戻る事が出来なくなった車両がある場合、当該車両はコースが使用可能な状態になり次第グリッドに戻される。この場合、レースが再開される際全ての車両のグリッドは、競技会審査委員会の承認のもと、レースが中断される前の順に配列されるものとし、各車両の位置が特定できる最終のコントロールライン通過順とする。上記のどの車両もレースを再開することを許可される。セーフティカーは、赤旗ラインの前方に進み出る。

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。
- 車両が一旦赤旗ライン後方に停止したならば、またはピットに入ったならば作業を行うことができるが、この場合の作業がレースの再開の妨げとなってはならな

い。

- グリッド上にはチーム員と競技役員のみが立入りを認められる。
- 3) レース中断後にピットレーンに進入することができるが、レースが中断された後にピットレーンに進入したドライバーあるいはグリッドからピットレーンに車両を押されたドライバーには、レース再開後にタイムペナルティが科せられる場合がある。レース中断の指示が出されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両については、ペナルティを受けることはない。
- 4) レースが再開されたなら、ピットにいたすべての車両はピットを出ることができるが、レースが中断されたときにピット入口あるいはピットレーンにいた車両は、レース中断後にピットレーンへ進入した車両に先駆けてピットを出ることができる。この場合、レース再開の 3 分前ボード提示後に同条 2. レースの再開 3) の隊列の更に後尾につくことが許される。ただし、3 分前ボードが提示された時点でピットレーンにいた車両に限られる。レース中断後にピットレーンへ進入した車両は、この場合のコースインは認められない。上述の事項を条件として、ピット出口にいた車両はすべて、他車を不当に遅らせることがない限り、自力で出口にたどり着いた順にレース再開をすることができる。
- 5) これらの状況下では、ファストレーンでの作業が許可されるが、エンジンの始動および当該行為に関連する準備のみにかぎられる。天候の変化が確認された際、競技会審査委員会の許可によりタイヤ交換が可能となる場合がある。

2. レースの再開

- 1) 遅延は出来る限り短く保たれ、再開の時刻がわかると直ちに、チームはピット放送等を通じて知らされる。
- 2) スタート再開時に、5 分前、3 分前、1 分前、および 15 秒前のボード（またはシグナル）が表示される。それらのボード（またはシグナル）も警告音を伴うものとする。
- 3) 3 分前ボード（またはシグナル）が提示された後は、全ての作業は禁止される。3 分前ボード（またはシグナル）提示後、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいる車両は、競技役員の指示により追い越しをすることなく、もう 1 周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両列に合流しなければならない。
- 4) 1 分前ボード（またはシグナル）が提示された後にエンジンは始動されなければならない、チームのスタッフはすべての機材を持ってグリッドから退去する。
- 5) レースはグリーンライトが点灯すると、セーフティカーの後方より再開される。セーフティカーは、さらに介入が必要な状況が重なって発生している場合を除き、1 周回後にピットに入る。
- 6) グリーンライトが点灯すると、セーフティカーは後続のすべての車両と共にグリッドを離れる。その際、車両は赤旗ライン後方に整列した順序で、車両 5 台分の距離以内を保って続く。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、ピットレーン出口の信号灯が緑灯に変わる。その時ピットレーンにいる車両はすべて、コースに出て、セーフティカー後方の車両隊列に合流することができる。
- 7) この周回の間追い越しは、赤旗ラインを離れる際に遅れてしまい、その後ろの車両がその車両を追い越さないと隊列の残りを不当に遅らせることになってしまう場合のみ許される。この場合、ドライバーはレース中断前の順序を取り戻す場合において

のみ追い越しが許される。

- 8) 赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、残りの車両がラインを通過した後も動かなかった場合、他の走行している車両を追い越してはならない。当該車両はセーフティカー後方の車両列の最後尾につかなければならない。2名以上のドライバーが関与した場合には、グリッドを離れた順に、隊列の最後尾に整列するものとする。
- 9) 競技会審査委員会により、この周回中に不必要に他の車両を追い越したと判断されたドライバーに対しては、ペナルティが科せられる。
- 10) この周回の間は、FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項第 2 章 2.10.15 ~ 2.10.18 が適用される。
- 11) レースが再開できなかった場合は、レース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。

3. 赤旗ラインおよびペナルティストップエリア



ただし、大会特別規則または公式通知で別途定める場合はこの限りではない。

第 16 章 レース終了、順位認定

第 35 条 レース終了

1. レース終了の合図（チェッカーフラッグ）は、先頭車両が全レース距離を走破した時点でフラッグタワーにて直ちに表示される。
2. レース終了はフィニッシュライン（最終のコントロールライン）を基準として管理される。ここでいうコントロールラインとはコースおよびピットレーンの双方を交差する単一の直線を指し、最終周にピットインした場合でもピットレーン上のコントロールラインを通過すればチェッカーフラッグを受けたものとみなされる。
3. 万一、チェッカーフラッグが不注意、その他の理由により先頭車両が規定周回数を完了する前に表示された場合でも、そのレースはその時点で終了したものとみなされる。
4. チェッカーフラッグが遅れて表示された場合、競技結果はレース距離（スタート遅延等でレース距離が短縮された場合はそのレース距離）が達成された時点における車両の順位に従って決定される。
5. チェッカーフラッグを受けた後の追い越しは禁止される。
6. チェッカーフラッグの表示を受けた全ての車両は原則としてコースを 1 周した後、直ちにパークフェルメに進むものとする。
7. チェッカーフラッグが表示された時点でピット出口は閉鎖される。
8. 先頭車両がレース距離の 75%（小数点以下切り上げ）以上を走行した後にレースが中

断された場合レースは先頭車両が完了した周回の1周前の周回完了時点で終了したものとみなされる。

第36条 決勝レース後の再車両検査

1. 技術委員長並びに技術委員は当該公式予選の途中および終了後ならびに当該決勝レース終了後いつでも車両を点検することができる。
2. 入賞車両および抗議対象車両は、レース終了後または、競技会審査委員会の求めに応じて随時車両の分解、その他必要な方法による再車両検査を受けなければならない。また、再車両検査を拒否した場合は失格とされる。
3. 競技会審査委員会または技術委員が求める再車両検査に必要な分解、組み立て作業は、参加者またはその代理人の責任で行わなければならない。
4. 抗議によって必要となった車両の分解に要した費用はその抗議が却下された場合には抗議申請者が、抗議が成立した場合は抗議対象者が支払うものとする。車両の分解などに要した費用は技術委員長が算定する。その算定内容についての疑義等は一切受け付けられない。
5. 入賞車両および抗議対象車両の再車両検査には、競技会役員、関係役員以外立ち会うことができない。

第37条 車両保管

1. レース距離（スタート遅延等でレース距離が短縮された場合はそのレース距離）を完走した車両は指定された車両保管場所で一定時間車両保管されなければならない。
2. 指定された車両保管場所で保管しなかった完走車両は順位認定の対象とはならない。
3. 車両保管場所への出入りは担当の競技役員のみ許されるが、競技会審査委員会の許可がない限り、いかなる者も保管中の車両に手を触れることは禁止される。

第38条 順位認定

1. 優勝車両は、規定距離を最短時間で走破した車両とし、全ての車両は夫々達成した周回数の多い順に、また同一周回数を完了した車両についてはフィニッシュライン（メインコントロールタワー前のコントロールライン）通過順に順位を決定する。
2. チェッカーフラッグは特別に規定がない場合は優勝車両がフィニッシュライン通過後5分間提示される。
3. 選手権は優勝車両の周回数の90%（少数点以下切捨て）、その他は70%（小数点以下切捨て）に達しない車両は順位認定を受けられない。
ただし、夫々のシリーズ統一規定にて制限がある場合はこの限りではない。
4. 順位の判定において罰則を受けるものは以下の通りとする。
 - 1) 周回数減算の場合：周回数減算の罰則を受けたものは他の同一周回数の車両よりも上位とする。
 - 2) 所要時間加算の場合：加算された所要時間に合った順位とする。

第39条 暫定表彰および本表彰、記者発表

1. レース終了後、暫定結果による上位のドライバーの暫定表彰を行う。暫定表彰を拒否し

たドライバーは賞典を受ける権利を放棄したものとみなされる。

2. 決勝レース暫定結果の発表後、その結果について 30 分以内に抗議がない場合は、必要な要件を経てから競技会審査委員会の署名をもって正式結果とする。
3. 正式結果発表後、本表彰または記者発表が行われる場合は特別規則または公式通知にてその時間と場所を公示される。エントラント、ドライバーまたはその代理人は必ず表彰式に出席しなければならない。正当な理由なく本表彰または記者発表に出席しなかった場合の賞典は大会組織委員会において留保される。

第 17 章 罰則、抗議

第 40 条 罰則

1. 規則違反、または競技役員の指示に対する不遵守は、国内競技規則第 11 章（国際競技の場合は FIA 国際競技規則）に記されている条項に従って罰則が適用される。
2. 競技参加者または競技運転者は科せられた罰金の支払いに対して責任を負うものとする。
3. 本規則の解釈および本規則に定められていない罰則の選択については、競技会審査委員会の投票による多数決によって決定する。
4. 罰則は競技会審査委員会によって決定され、書面をもって迅速に通知される。
5. スタート手順中を含めた決勝レース中に科す罰則は、以下の通りとする。
 - 1) レース中に科す罰則は、次の 2 つのタイムペナルティとする。
 - ① ドライブスルーペナルティ (D ボード)
ドライバーはピットレーンに進入し、ピットに停止せずにピットレーン出口からレース復帰しなければならない。
 - ② ペナルティストップ (P ボード)
ドライバーはピットレーンに進入し、ペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして科せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。また自チームのピットに停止することは許されない。ペナルティエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後に、自車のスターターによって再始動ができる。
 - 2) 下記の反則行為について、罰則が決定したならば、直ちにピット放送が行われ、同時に罰則の種類を示す表示板（P もしくは D ボード）、当該車両の競技番号を記入した黒の表示板をコントロールラインまたはスタートラインで表示される。
 - ① スタート手順中の違反行為（ドライブスルーペナルティまたはそれ以上）
 - ② 反則スタート（ドライブスルーペナルティまたはそれ以上）
 - ③ ピット作業違反（ドライブスルーペナルティまたはそれ以上）
 - ④ ピットレーンの速度制限違反（ドライブスルーペナルティまたはそれ以上）
 - ⑤ 黄旗無視等の H 項違反（ペナルティストップ 10 秒またはそれ以上）
 - ⑥ ドライブ行為の規律（FIA 国際モータースポーツ規則付則 L 項）違反（ドライブスルーペナルティ、またはペナルティストップ 10 秒またはそれ以上）
 - ⑦ ①～⑥以外の反則行為（ドライブスルーペナルティまたはそれ以上）

- ⑧ ①～⑦項違反のうち更に重度な違反行為（ペナルティストップ 30 秒またはそれ以上）

※国際・国内格式レースは夫々のシリーズ統一規則が優先される。

6. タイムペナルティが表示される前にピットレーンへ進入した場合、または表示された後コントロールラインを通過せずにピットレーンへ進入した車両については、ペナルティを履行したとは見なされない。各大会特別規則に規定がある場合は、この限りではない。
7. コントロールラインでタイムペナルティが表示されてから 3 周以内に規定通りに実行できなかった車両については失格とする。ただし、当該表示後 3 周以内にレースが終了しタイムペナルティを規定通りに実行できなかった場合、競技結果に対して、ドライブスルーペナルティまたはペナルティストップに相当するタイム加算とする。なお、加算されるタイムは競技会審査委員会の裁量によるものとする。
8. 失格の場合には、当該ドライバーに対しても信号で伝達される。この目的の為、当該車両の競技番号を記入した黒表示板と黒旗をコントロールラインで表示する。当該参加者またはその代理人も停止を指示する信号を当該ドライバーに表示すること。ドライバーがなお停止しない場合には、追加の罰則が科せられる場合がある。大会特別規則にて複数のドライバーが交代して競技を行うレースでは、1 名のドライバーが失格となった場合、その車両の他の登録ドライバーも当該レース除外される。なお、車両の場合も同様とする。
9. 罰則に関する明確な条項が規定されていても、必要な場合には罰則の追加を妨げない。
10. 本条項に従い、科せられたタイムペナルティに対する抗議・控訴は認められない。
11. 疑義事項調査（質問）について競技運転者、競技参加者は所定の用紙にて提出しなければならない。

第 41 条 抗議

1. 抗議は JAF 国内競技規則細則自動車競技に関する申請・登録等手数料規定第 17 条に基づいた抗議料を添え、書面で競技長に提出するものとする。
2. 抗議権は競技参加者のみが有する。
3. 抗議を行う場合には抗議対象とする箇所または内容を具体的に記載しなければならない。
4. 技術委員または車両検査委員の決定に関する抗議は決定直後に提出しなければならない。
5. 公式予選およびスタート位置に関する抗議は公式予選暫定結果発表後 30 分以内にしなければならない。
6. レース中の規則違反または過失、不正行為に関する抗議は決勝レース暫定結果発表後 30 分以内にしなければならない。
7. レース結果に関する抗議は決勝レース暫定結果発表後 30 分以内にしなければならない。

第 42 条 抗議の裁定

1. 抗議審査にあたり、競技会審査委員会が必要に応じて関係当事者および競技役員などを証人として召喚し陳述を求めることができる。
2. 審査後、直ちに裁定が下されない場合はその裁定発表の日時と場所を明らかにして延期することができる。

3. 競技会審査委員会の裁定結果は書面で通告し、公式通知にて発表する。
4. 抗議の関係当事者は競技会審査委員会の裁定結果に服さなければならないが、JAF 国内競技規則に従って控訴することができる。
5. 抗議料は抗議が成立した場合には抗議申請者に返還されるが、不成立の場合は没収される。

第 18 章 解釈、発行と施行

第 43 条 本規則の解釈

本規則、大会特別規則等ならびに公式通知の解釈についての疑義は競技参加者に限り、文書によって質疑申し立てが許される。これに対する回答は競技会審査委員会の決定を最終的なものとして競技会事務局を通じてなされる。

第 44 条 公式通知の発行

1. 本規則ならびに大会特別規則等に記載されていない競技運営上の付則、競技参加者に対する指示、本規則ならびに大会特別規則等の発表後に生じた必要指示事項は公式通知によって示される。
2. 公式通知は、
 - ① 正式参加受理書送付時に添付される。
 - ② 公式通知掲示板に掲示される。
 - ③ ドライバースブリーフィング（緊急招集時含む）にて掲示される。
 - ④ 場内放送で伝達される。以上の方法によって競技参加者、競技運転者に通告される。

第 45 条 ブルテンの発行

本規則の発行後に規則の制定、改定等が生じた場合、ブルテンとしてオートポリス公式ホームページにて公表される。

第 46 条 本規則の施行

本規則は 2020 年 1 月 1 日より施行する。