

袖ヶ浦フォレストレースウェイ

サーキット競技

# 一般競技規則書

2023 年度版

2023 年 1 月 28 日 制定

目次

<a href="#">第1章</a> .....	総則.....	3
<a href="#">第2章</a> .....	エントラント・ドライバー及びピットクルー .....	4
<a href="#">第3章</a> .....	参加車両.....	6
<a href="#">第4章</a> .....	手数料規定.....	8
<a href="#">第5章</a> .....	安全規定.....	8
<a href="#">第6章</a> .....	車両検査.....	10
<a href="#">第7章</a> .....	公式予選.....	12
<a href="#">第8章</a> .....	レース.....	14
<a href="#">第9章</a> .....	ピット規定.....	23
<a href="#">第10章</a> .....	抗議.....	29
<a href="#">第11章</a> .....	本規則の適用.....	31

# 袖ヶ浦フォレストレースウェイ一般競技規則書

## 第1章 総則

### 第1条 袖ヶ浦フォレストレースウェイ一般競技規則書の制定

国際自動車連盟（FIA）国際モータースポーツ競技規則並びにそれに準拠した日本自動車連盟（JAF）国内競技規則に従って、袖ヶ浦フォレストレースウェイ一般競技規則書を制定し、袖ヶ浦フォレストレースウェイで行われるすべてのJAF公認レースに適用する。

ただし、JAF日本レース選手権規定に基づく全日本選手権レース、地方選手権レースはJAFの選手権規定、統一規則が優先され、また、各競技会特別規則書に規定された条文については、それらが優先される。

筑波サーキットを使用する主催者は、当一般競技規則に基づいて開催することが望ましい。

### 第2条 オーガナイザーの権限

オーガナイザーは次の権限を有するものとする。

1. 参加申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。当該参加申込みが全日本選手権の場合には、JAFモータースポーツ部にその事由が報告される。
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的決定をすることができる。
3. 競技番号の指定、あるいはピットの割当て等に当たって、各エントラントの優先順位を決定することができる。
4. 保安上又は不可抗力による特別の事情が生じた場合、大会審査委員会の承認を得て競技会又はレースの延期、中止、取止め、レース区分の合併、レース距離の短縮、タイムスケジュールの変更、コースの変更等を決定することができる。また、24時間以上の延期もしくは中止が決定された場合は参加料を返却する。ただし、天災地変の場合はこの限りではない。
5. 各レース区分における参加申込み台数が10台に満たない場合は、そのレース区分を取止めまたは他のレース区分と合併することができる。また、決勝出場台数が7台（JAF選手権は選手権規定に準拠）に満たないレース区分は取止めることができる。
6. 賞典を適宜に追加することができる。
7. 参加料の返還、免除等について決定することができる。
8. 競技会スポンサーの広告を参加車両に貼付させることができる。
9. やむを得ざる理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったドライバーの指名登録又は変更について許可することができる。ただし保険への加入その他の完全な参加の形式が競技会事務局長によって受理されたものに限る。
10. すべてのエントラント、ドライバー、ピットクルー及びその参加車両の、音声、写真、映像、レース結果等に関し、オーガナイザーは報道、放送、放映、出版等の権限を有し、オーガナイザーが許可した場合、この権限を第3者が持つこともできる。また、競技会の観客の入場料について決定することができる。

## 第2章 エントラント、ドライバー及びピットクルー

### 第3条 エントラント

1. 競技参加者許可証

- (1) 国内、準国内レース

JAF国内競技参加者許可証(競技運転者許可証国内Aで兼ねるこ

ともできる。但し、他人の参加者にはなれない。)以上を所持していなければならない。

## (2) 国際レース

所属国のASNで発行したそのレースに適格なFIA国際競技参加者許可証を所持していなければならない。

## 2. ドライバー及びピットクルーの指名登録

エントラントは、本規則並びに特別規則書に定められた資格を有するドライバー、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限内に参加申込みの手続きを行わなければならない。また、ドライバーの他にピットクルーが1名以上指名登録されることが望ましい。

## 3. ゲスト

エントラントはゲストを招聘することができる。ゲストを招聘する場合は各競技会レース事務局で所定の手続きを行いゲストパスを購入しなければならない。なおゲストパスの交付料金等はオーガナイザーより案内される。

## 4. ピットクルー並びにゲストに対する義務と責任

エントラントは、自分が指名したドライバー、その他チームのピットクルー並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、これらの人々の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、ドライバー、ピットクルー並びにゲスト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、FIA国際モータースポーツ競技規則付則J項、又はJAF国内競技車両規則並びに各大会特別規則書に従って完全に車両を整備し、ドライバーその他の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。尚、エントラントは本人が出場できない場合は必ず書面をもって代理人を指名しなければならない。

## 6. 参加の取消し

エントラントは参加申込み後、参加取消しを行う場合には、その理由を付した書面を競技会事務局宛に提出しなければならない。また、ドライバーが公式予選通過後、決勝レースに出場できない場合もエントラントはその理由を付して、速やかに競技会事務局に届け出なければならない。

ただし、参加締切日以降の参加取消しに対する参加料の返却はしない。

## 7. 証明書類

エントラントは、自己の車両に関する仕様、改造、変更等の詳細について製造者が証明する書類、(FIA、JAFによって公認された車両は公認書)を必ず携行し、必要に応じて提示しなければならない。

## 8. 施設に対する損害補償義務

エントラントは自分が指名したドライバー、ピットクルー並びに招待したゲスト等がレース場の施設、器材、車両等に損害を与えたとき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。

## 第4条 ドライバー

### 1. 参加資格

国内、準国内レースJAF国内競技運転者許可証A以上の所持者とする。その他特別な参加資格が設けられるレースではその旨を特別規則書に明記する。

### 2. 18才未満(未成年者)のドライバー

18才未満のドライバーは親権者の承認を必要とし、参加申込書

の該当欄に親権者の署名、捺印及び印鑑証明(3ヶ月以内)の提出を必要とする。

### 3. ドライバーの変更

登録済ドライバーの変更は、やむを得ざる理由のある場合に限られる。変更は公式予選開始1時間前(公式予選のない場合、決勝レースの前日の午前中)までにその理由を付して変更手数料を添えて大会事務局に届け出て、大会審査委員会の承認を得なければならない。

## 第5条 ピットクルー (メカニック)

### 1. 一般資格

競技に参加することを許されるピットクルーは満16歳以上の者で、エントラントによって指名登録され保険加入済み申告をした者に限られる。参加申込の際、親権者の承諾書に署名、捺印、印鑑証明書(3ヶ月以内)の提出を必要とする。

### 2. ピット責任者及びサイン担当者

ピット責任者及びシグナリングプラットフォームまで出ることを許されるピットクルーは、いずれもエントラントによって指名された者に限られる。ただし、シグナリングプラットフォームに出られる人員は特に規定された場合を除き、連絡ピットクルーと計測ピットクルーの2名とする。

### 3. ピットクルーの定員は各レースのシリーズ規則または各競技会特別規則書に明記される。車両のサービスに当たる者は作業に適した衣服を着用していなければならない、エントラントによって登録された者であっても装備が適当でないと競技役員に判断された場合には、ピットエリアから退去させられる場合がある。

### 4. エントラントは大会当日のチーム責任者として、ピットクルーの中から経験の豊富な者1名を選びチーム監督として登録しなければならない。又エントラントは自らチーム監督として参加することもできる。

### 5. 競技中、ピットクルーは各チームに割り当てられたピット内に留まり、登録されたピットクルー以外の者の出入りを禁止するとともに、ピット内の整頓と火災予防、及び盗難防止に努めなければならない。ピットエリアに出られるのは、ピットイン時の作業の場合に限られる。ピットサインは、シグナリングプラットフォームから出すこと。また、公式予選及び決勝レースの当該走行が終了した場合は、必要に応じて、速やかにピット内をかたづけて、次レース区分のためにピットを明け渡さなければならない。

## 第6条 保険

エントラント、ドライバー及びピットクルーは指名登録と同時にオーガナイザーが特別規則書に規定する傷害保険に加入するか、または他の有効な保険に加入していなければならない。

## 第7条 身分証、通行証

### 1. 参加申込みが正式に受理された場合には、エントラントによって指名登録されたドライバー、ピットクルーに対しクレデンシャルが交付され、また、競技車両搬送車、サービスカーに対して通行証が交付される。

### 2. エントラント、ドライバー、ピットクルー及びゲストは、発行されたクレデンシャルを常に正しく身につけていなければならない。

### 3. 競技期間中はこれらを明瞭に確認できる位置に必ずつけていなければならない、車両通行証については、車両のナンバーを記入の上、フロントガラスより視認できる位置に貼付またはダッシュボード

上に置くこと。尚、他に貸与したり転用したりすることは厳禁され、違反者に対しては参加資格の剥奪、その他の厳罰が科せられる。(ドライバーも自己の競技中以外は掲着用すること。)

また、身分証・通行証が再発行される場合は有料となる。

4. パドック内における通行は身分証、通行証に標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、緊急通路をふさいだり他の通行を妨げたりしてはならない。

## 第8条 エントラント、ドライバー、ピットクルーの遵守事項

1. 法規及び規則の熟知と遵守

エントラントはレースの諸規則並びに各競技会別に定められた諸規定を熟知し、これを遵守するとともに自己の参加に関わるすべての者にこれらの規則を遵守させる責任を有するものとする。

また、競技参加に関わるすべての関係者は、当該エントラントまたはその代理人と同様に規則を遵守しなければならない。

2. 安全の確保とその責任

安全の確保は、競技に参加するすべてのもの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。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エントラント、あるいは競技の運営に当たる競技役員やサーキット職員等に対して一切の補償責任を追究することはできないものとし、参加申込みに際して誓約文に署名し、このことを明確に約束しなければならない。

3. 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、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レースから除外される。

4. 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その参加について家族の諒解を得ておくとともに、有効な保険に加入するなどして、十分な自主責任体制を整えた上で参加しなければならない。

5. 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。ドライバーブリーフィングに遅刻・欠席した者は、別途行う再ブリーフィングを必ず受講するものとし、受講しなかった場合には罰則が科せられる。尚、再ブリーフィング受講の際は、手数料として11,000円(税込)を大会事務局に支払うこと。

6. 競技車両及びオーガナイザーが特に認めた車両を除き、レース場所のいかなる場所でも登録ナンバーの無い車両の使用は禁止される。また、スタッフ連絡車両(スクーター)等を利用する場合には、有効な保険(自賠責保険)に加入している車両に限る。ヘルメット装着の義務・原付バイク2人乗り、速度違反による暴走をした場合には、該当エントラントへ罰則を科す場合がある。

7. ペット類の入場は、全ての観覧スタンドへは、キャリーボックスに入れての入場に限り可能とする。

パドックを含む場内では、リードをつけていただくか、キャリーボックスに入れた状態とし、排泄物は、飼い主様の責任において必ず処理をすること。また以下に該当する場合には入場す

ることはできない。

- 予防接種(各種ワクチン、狂犬病)を1年以内に受けていない
- 闘犬、噛み付き癖のある犬
- 発情中の犬

8. サーキット場内は分煙化を実施しており、指定された場所以外での喫煙は禁止される。また、アルコール類(暫定表彰式用シャンパンは除く)の持込み・飲酒は禁止される。オーガナイザーが認めた場所以外での喫煙、アルコール類(暫定表彰用シャンパンは除く)の持込みは禁止される。
9. 本功項の違反に対する罰則は、参加者もしくはドライバーに科せられる。

### 第3章 参加車両

#### 第9条 参加車両

1. 参加車輛の詳細に関しては各競技会特別規則書に規定する。
2. 排気音量規定
  - a. 各競技会(レース、サーキットトライアル、走行会)に参加する車両は袖ヶ浦フォレストレースウェイの音量規定の数値を超えてはならない。

排気音量の測定に関してはJAF国内競技車両規則に準拠する。但し、サーキット独自の計測方法がある場合はそれに従う。
  - b. 各協会・アソシエーションが指定する補助消音装置を搭載し、更に、各自で音量を下げる努力をしなければならない。
    - 1) 袖ヶ浦における排気音量規制値：

走行状態で計測した場合に、いかなる場合も90db(A)以下になること。
3. 車両に対する暖機
  - a. タイヤに対する走行前の意図的な過熱は一切禁止される。
  - b. デフウォーマー及びジャッキアップ等による暖機は禁止する。
4. 車両待機場所及び車両整備  
ピット割のないクラスの車両は車両待機場所が別途示される。その場合、車両持ち出しの手続きがなされたもの以外はいかなる場合でも待機場所以外での車両整備は禁止さ、罰則の対象となる。

#### 第10条 競技車両番号

1. 記入方法  
競技車両には大会事務局によって指定された番号を次の方法で記入しなければならない。ただし、原則としてCar No.1の番号は前年度チャンピオンのためリザーブされる。また、大会によっては参加ドライバーに対して、年間を通じて使用する番号が指定される場合がある。
2. ゼッケン記入箇所
  - a. F4、S-FJの競技番号記入箇所は、フロントカウル上面とリアウイング左右翼端板の3箇所に記入する。
  - b. その他の車両は、前席ドアの両面とフロント上面及び車体の後方部の4箇所に記入する。
  - c. 競技番号はフロントボンネット、フロントカウルには前方から記入し、両側面及び後部は垂直に記入する。ルーフはコントロールタワー側から記入する。
3. 書体と大きさ
  - a. 数字はアラビア数字、書体は角ゴシック体に準じたものとする。
  - b. 数字の画線幅5cm以上(フォーミュラカーは4cm以上)、文

字の大きさは35cm以上(フォーミュラカーは23cm以上)の大きさでなければならない。車体の後部の番号は30cm未満であってもよい。ただし、特殊な車両についてはその限りではない。

## (例) 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

4. 文字の色は、白地に黒文字とする。メタリックは禁止される。
5. 競技番号は公式車両検査と同時に技術委員によって点検され、計時委員、コース委員及び技術委員が判読しにくいと判断したものは修正しなければならない。

### 第 11 条 車両広告

1. エントラントが競技車両につける広告は、社名及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。
2. オーガナイザーが各参加車両に貼付することを規定した広告あるいはシリーズのスポンサー広告を必ず貼付しなければならない。広告を規定通り貼付しない車両に対しては出走が拒否されるか又は順位が与えられないものとする。
3. 車両広告はすべて公式車両検査において点検され、不相当と判断されたものは撤去あるいは修正が命じられる。これに応じない車両は競技参加を拒否される。
4. 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 12 条 車両の変更

1. 参加申込み後の車両変更は、やむ得ぬ理由がある時を除き認められない。
2. 車両変更は特別規則書に定める参加車両規定に合致した同一エントラントの同部門、同クラスの車両に限り許されるが、手続きなどは下記の通りとする。
3. 公式車両検査までに車両変更を行う場合には、新たに車両仕様書、車両変更手数料を添えて競技会事務局を通じて競技長宛に届け出て、承認を得るものとする。
4. 公式車両検査が終了したのちの車両変更は、車両仕様書を新たに提出し、大会事務局、競技長を通じて大会審査委員会の承認を受けなければならない。ただし、公式車両検査終了後の車両変更は必ず改めて車両検査を受けなければならない。尚、車両変更手数料のほかには再車検手数料を必要とする。その上で、再車両検査に合格しなければならない。尚、変更が許される期限は当該クラスの公式予選が開始される30分前までとする。

### 第 13 条 車両名称

1. 参加申込みの際に登録する車両名称は原則として車両メーカー(コンストラクターを含む)が定めたものでなければならない。
2. 車両製造者(コンストラクター)が定めた名称以外のものを使用する場合には、登録の際に併記してオーガナイザーの承認を得るものとする。オーガナイザーの承認のない車両名称及び15文字(全角・半角を問わず)を超えるものは削除され、公式プログラム、レース結果、その他の公式文書に記載されない。
3. 登録後の車両名称の変更については変更手数料を納付しなければならない。

## 第 4 章 手数料規定

### 第 14 条 手数料一覧



1. ドライバー変更手数料	11,000 円
2. 車両変更手数料	11,000 円
3. 車両名称変更手数料	11,000 円
4. 保管車両持ち出し等による再車検手数料	11,000 円
5. プログラム記載事項変更手数料	11,000 円
6. その他変更手数料	11,000 円
7. 再ブリーフィング手数料	11,000 円

## 第 5 章 車両検査

### 第 15 条 車両検査

1. 公式予選に先立ち公式車両検査を実施する。競技に出場する車両は、出走可能な状態で指示された時間までに、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。
2. エントラント及びドライバーは公式車両検査に立ち会うものとし、補助員としてピットクルーを同行することができる。
3. エントラント、ドライバーはその競技会に有効なライセンス、必要に応じてテクニカルパスポートその他の証明書類の点検を受けなければならない。
4. ドライバーは、公式車両検査時にヘルメット、レーシングスーツ、レーシングシューズ、レーシンググローブ、アンダーウェア、バラクラパス、レーシングソックス等の安全装備についての点検を受けなければならない。
5. 公式車両検査を受けない車両及びドライバー、また検査の結果、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、公式予選及び決勝レースのいずれにも出走することはできない。
6. エントラントは技術委員長の求めに応じて書類を提出できるよう、車両公認書又はこれに代わる書類を準備していなければならない。
7. 車両検査に車両を提示することは、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。競技中に不適格が発見された場合は当該競技からの除外を含む罰則が科せられる。
8. 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命ずることができる。
9. 公式車両検査終了後の車両は如何なる改造も許されず、修理、調整については必ず技術委員長の許可を受けた上で行うものとする。
10. 私的鑑賞目的で車両に撮影用カメラを搭載する場合には、公式車両検査前までに競技会事務局へ届けなければならない。また、公式車両検査時にはカメラを搭載した上で車両検査を受けなければならない。但し、映像を競技の抗議資料としての利用やインターネットなどでの公開は禁止とする。また、営利目的でのカメラを搭載する場合には、有料とし、別途オーガナイザーに無断で映像を利用目的外に利用した場合には罰金を含む罰則が科せられる。
11. 競技会審査委員会及び技術委員長は車両検査の時間外であっても随時参加車両の検査(分解検査を含む)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。ただし、公式予選、決勝レースへの参加を脅かすものであってはならない。
12. 競技会審査委員会及び競技会技術委員長は、エントラントに対して、車両公認書及び部品やサンプルの提出を求めることができる。
13. 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、ドライバーの身体検査を求めることができる。
14. 決勝レース終了後、各部門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。

15. オーガナイザーは競技会審査委員会の承認を得て、車両検査の結果を公表することができる。
16. オーガナイザーが自動車番入力装置を用意している場合、エントラントは車両検査時まで車両にこの装置を取り付けなければならない。取付けを拒否した場合や取付け位置の指示に従わない場合、当該車両及びドライバーは失格となる。  
尚、競技終了後は速やかに返却すること。その際、テープ等の貼付されたものはがして返却しなければならない。
17. 原則、公式車両検査を受ける参加車両は、エントラントによって燃料を抜き取られなければならない。

## 第 16 条 燃料、オイル

1. 不要のガソリンやオイルは、エントラントの責任において、密閉容器に保管されなければならない。
2. 使用できる燃料は袖ヶ浦フォレストレースウェイ内給油所で供給される燃料でなければならない。但し、オーガナイザーが特に指定する場合を除く。また、自動車登録番号標付車両によるレースも対象外とする。
3. 燃料に添加剤を混入したり、燃料の性質を変えるような装置を取り付けたりすることは一切厳禁される。ただし、潤滑に必要なオイルの銘柄や仕様は自由とする。

## 第 17 条 信号合図

1. 信号の遵守  
ドライバーに対しては、FIA国際競技規則付則H項に定める信号によって指示が与えられる。全てのドライバーは、十分にこれらに精通していなければならない。
2. 競技車両は、セッション終了合図(チェッカー旗)を受けた以降、再度コントロールラインを通過することはできない。
3. 旗信号に従わないドライバーには罰則が適用される。その違反 行為の判定に対する抗議は受け付けられない。罰則は競技会審査委員会の裁定によって決定される。
4. ドライバーに対する連絡  
チームからドライバーに対して連絡をとるのはピット前の指定された場所に限られる。合図にはH項に規定された旗、又はランプに類似したものを使用してはならない。各シリーズ共通規則で認められている場合を除き、競技車両とピット間の無線機(トランシーバー)の交信は禁止される。尚、無線器の使用が認められている場合であってもあらかじめその仕様を競技長に届け出て承認を得なければならない。その際周波数の変更を求められた場合は変更に応じなければならない。また、ハンズフリー等の機器を利用して運転操作の妨げにならない仕様、固定方法で、ピットクルーとの携帯電話を使用を認める。ただし、ヘルメットへの加工は禁止する。
5. 旗信号の意味

旗の種類	指 示 内 容
赤 旗	競技中止。ドライバーは直ちに速度を落とし、公式予選中はピットレーンに進入し、決勝時は定された場所へ停止すること。 必要に応じ停車できる態勢をとり、追い越しは禁止される。
	これは危険信号であり、次の2通りの意味をもってドライバーに表示される。 1本の振動: 速度を落とし、追い越しをしないこと。

黄旗	進路変更する準備をせよ。トラックわき、あるいはトラック上の一部に危険箇所がある。ドライバーがスピードを落としたことが明らかでなければならぬ。これは、ドライバーが、手前で制動したこと、および/またはそのセクターで速度を著しく落としたことを意味する。 2本の振動：速度を大幅に落とし、追い越しをしないこと。 進路変更する、あるいは停止する準備をせよ。トラックが全面的または部分的に塞がれているような危険箇所がある、および/あるいはマーシャルがトラック上あるいは脇で作業中である。フリー走行および予選中は、ドライバーが有意義なラップタイムを達成しようとしていないことが明らかでなければならぬ。これは、ドライバーが当該ラップを放棄するべきであることを意味する（次のラップで走路が十分片付いている場合がありうるので、ピットへ入らなければならないことを意味するものではない）。
緑旗	トラックが走行可能（コースクリア）黄旗区間解除。
赤の縦縞のある黄旗	トラック（路面）がオイル等で滑りやすい。
白旗	トラック区間に低速走行車両がある。
青旗	他の競技車両が追い越しを行おうとしている。

旗の種類	指 示 内 容
黒旗	指示を受けた場合には、次の周回時にピットの指定された場所に停止すること。
オレンジ色の円形のある黒旗	車両に欠陥が生じている。指示を受けた場合には、次の周回時に自己のピットに停車すること。
黒と白に斜めに2分割された旗	スポーツ精神に反する行為をしたドライバーに対する警告
黒と白色のチェッカー旗	競技終了。

## 6. 黄旗表示区間の追越し禁止

黄旗表示区間では一切の追越しは禁止される。ドライバーは、事故処理等による競技役員への活動に配慮し速度を落とし作業の現場から離れたコース上のラインを一列になって走行する事。  
減速違反は、区間通過対象車両の走行状況を当該ポスト主任が判断する。

## 7. スタート及びピット出口信号灯について

- (1) スタンディングスタート時に信号灯が故障した場合、スターターが赤色ランプ点灯の合図として日章旗もしくはクラブ旗等を頭上に掲げ、その後それらの旗を2秒～3秒以内に頭上から振り下ろした瞬間が赤色ランプ消灯のスタート合図とする。ローリングスタート時に信号灯が故障した場合、スターターが赤色ランプ点灯の合図として日章旗もしくはクラブ旗等を頭上に掲げ、その後それらの旗を頭上から振り下ろした瞬間が緑色ランプのスタート合図とする。
- (2) 例外的なスタート及びリ・スタート時に信号灯が故障した場合、スターターが橙色ランプ点滅の合図として黄旗を振動表示し、その後緑旗を振動表示した瞬間が緑ランプのスタート合図とする。
- (3) ピット出口信号灯が故障した場合、マーシャルがランプを塞ぐ形で位置し、赤色ランプの代わりに赤旗を、緑色ランプの代わりに緑旗を、青色点滅の代わりに青旗をピットロードの走行レーンに向けて静止状態で表示する。

## 第18条 追越し

1. レース中、走路上に他の車両がない場合には当該走路の幅員の全部を使用することができる。ただし、その車両が直線上で一時的もしくは継続的に速い車両によって追い付かれた時に、そのドライバーは、直ちに一方の側に車両を引き寄せて他の車両に対し優先権を与えるものとする。
2. 追い迫られている車両のドライバーが、そのバックミラーを十分に使用していないと思われる場合には、旗信号委員は、他の競技者がその者を追い越そうとしていることを知らせるために、青旗を振って警告する。青旗を無視したドライバーには、審査委員に

- より罰則が科されることがある。組織的または反復的な違反に対しては、その違反者をレースから失格とすることができる
3. コーナーならびに、その入口および出口地帯では、ドライバーが望むいかなる方法によっても走路の範囲内でこれを通り抜けることができる。追い越しは、その瞬間の可能性に応じて、左右のいずれの側で行ってもよい。ただし、唐突な進路変更、2回以上の進路変更、他車に対して故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為は嚴重に禁止され、かつ違反の重大性および反復度に応じて罰金からレースからの失格までの罰則が科せられることとする。故意でなくとも、危険な走行を反復する場合はレースから失格としてよい。
  4. 共通の利害をもつ、もたないにかかわらず、1名もしくは複数のドライバーによって妨害的行為を行うことは禁止される。複数の車両が執拗に並行して走行することや、扇形の配置を取ることは追い越しを行おうとしている他の車両がない場合にのみ認められる。それ以外の場合には青旗が表示されることとする。
  5. 青旗を無視することに対し科せられる罰則は走路の一部を妨害するドライバーに対しても適用され、かつ、組織的な妨害の場合には更に嚴重なものとし、罰金からレースからの失格の範囲にわたるものとする。他の競技者の追い越しを阻止するために走路の一方の側から他方の側にと横振り走行するドライバーに対しても同様の罰則が適用されるものとする。
  6. 重大な過誤を繰り返したり、あるいは車両に対するコントロールの欠如（走行から離脱するような）が見受けられるときは、当該ドライバーを失格とできる。
  7. レース中においてはドライバーはレース走路のみを使用するものとする。

## 第 19 条 走路の安全規定

1. 走路は白線で明記される。この白線を4輪ともに逸脱する走行（トラックリミット違反）は許されない。また、4輪ともに逸脱していない状況があってもペナルティを科す場合がある。  
ランオフエリアは非走路となる。
2. 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する走行は禁止される。
3. コーナーを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、下記の処置がとられる。  
公式予選：アドバンテージを得たと判定された場合、当該周回のタイムは採択されない。また、度重なるトラックリミット違反はスターティンググリッド降格となる場合がある。  
決勝レース：結果として有利になったと判定された場合、ペナルティが科せられる。
4. 走路は必ず定められた方向に走行し、いかなる場合にも逆方向に走行してはならない。但し、競技役員が安全上の理由で誘導した場合にはこの限りではない。
5. 走行中にコントロールを失った車両、あるいは走路外に出た車両のドライバーがコースに復帰する場合は、後続車両など他車の妨害にならないように注意し、安全を確認した上で走路に戻ることができる。

## 第 6 章 安全規定

### 第 20 条 ドライバーの安全遵守事項

1. 十分な強度が保証されているヘルメットを着用すること。(国際モータースポーツ競技規則付則 L 項3章第1条及び JAF 国内競技車両規則のドライバーの装備品に関する付則参照)  
また、バイザーの取り外しも含めて製造者が認めた方法、及び当該型番に認証を与えた基準機構が認めた方法を除き如何なる改造も許されない。
2. オープンコックピットタイプの車両にあってはフルフェイス(バイザー付もしくは不燃性ゴーグルを着用)ヘルメットを使用すること。
3. 製造者が認めた以外の方法で、ヘルメットに対して改造、加工をしてはならず、カメラを取り付けることも禁止する。
4. 公認された耐火性のレーシングスーツ、アンダーウェア、グローブ、ソックス、バラクラバ、シューズ等を必ず着用すること。  
(JAF 国内競技車両規則のドライバーの装備品に関する付則参照)  
但し、国内格式以下の競技会においては、公認されたアンダーウェアの装着は推奨とするが、綿製品等の難燃性素材の下着等を着用すること。また、サーキットトライアル、模擬レース、走行会等については、レーシングスーツの装着は推奨とするが、難燃素材のものを着用すること。
5. 頭部および頸部の保護装置(HANS)の装着が義務付けられる。尚、装着する場合は、JAF 国内競技車両規則第4編「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10.頭部および頸部の保護装置」に合致すること。すべてのレース競技に着用が義務付けられる。
6. フォーミュラクラス以外の車両は、走行中は運転席側の窓を全閉とする。但し、ウインドウネット装着時は、窓の開閉を可能とする。
7. FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項並びに付則 L 項の規定と次の項目を遵守するものとする。
  - (1) 競技に適した健康状態で参加し、競技中は常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、
    - a. 衝突を起こしたもの
    - b. 他の車両のコースアウトを強いるもの
    - c. 他の車両による正当な追い越し行為を妨害するもの
    - d. 追い越しの最中に他の車両を不当に妨害するもの
    - e. 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
    - f. FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項第4章2. に違反したもの等を指し、その行為が危険であると判定された場合は厳しく罰せられる。
  - (2) 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、また、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。
  - (3) 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ことは禁止される。
  - (4) オイル、ガソリン等の漏れを生じた車両、あるいは事故や故障によって危険が予測される状態となった車両は無理にピットまでは戻らず速やかに安全な場所に車両を停止しなければならない

ない。

- (5) (4)の状況の車両でピットへ戻った車両は必ず一旦ピットに停止して完全な修理を行い、技術委員の点検を受けるものとし、不完全な状態でレースを継続してはならない。  
特に車体の一部分を失ったまま競技を継続すること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。
- (6) 走行中に転倒、衝突等の事故を起こしたドライバーは必ず競技会指定医師の診断を受けなければならない。医師及び競技長の許可がない限り再び競技に参加することはできない。
- (7) 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。ただし、安全上競技役員の誘導の下に行う場合はこの限りではない。

## 第 21 条 レースの非競技化（セーフティカー）

1. 競技中に、ドライバーあるい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無い場合に、競技長の判断によりセーフティカーを使用する場合がある。
2. セーフティカーは、車体の両サイド側及びリア後部に『SAFETY CAR』と表記された車両を使用する。その車両はルーフに3個の黄色点滅灯、車体後部には2個の緑色点滅灯を備えている。
3. FIA 国際競技規則付則H 項の規定に従い、必要に応じてセーフティカーが導入される。なお、以下の運用を認めることとする。
  - (1) 決勝レース中のセーフティカー(SC)は FIA国際競技規則付則H項に定められている通り、「ピットレーンからトラックに合流する」ことを基本としているが、スタート時および直後に発生した事故に対応するため、1周回に限り当該SCの待機場所を変更することが認められる。  
ただし、待機場所を変更した場合、オーガナイザーは関係者に対し公式通知及びブリーフィングによる周知徹底を図らなければならない。
  - (2) 決勝レース中にセーフティカー(SC)により非競技化された際には、FIA国際競技規則付則H項に定められた「セーフティカーは、少なくとも先頭車両がその後方に着き、残りの全車両が更にその後方に整列するまで活動を続ける」との手順を原則とするが、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ことが認められる。
2. セーフティカーの導入手順
  - (1) セーフティカーはオレンジライトを点灯し、ピットレーンよりコースインする。同時に、すべてのマーシャルポストではSCボードが提示され、黄旗が振動される。すべての競技車両は減速して自車を制御しなければならない、不必要に他の車両を追い越すことは禁止される。
  - (2) 競技車両はセーフティカーを追い越すことなく、車両5台分の距離以下を保って一列で追従する。
  - (3) セーフティカーと先頭車両の間にいる車両に対し、セーフティカーは自身を追い越すことを指示する緑色ライトを点灯する。指示された車両はセーフティカーを追い越し、減速を保ったまま他車両を追い越すことなく周回し、車両列最後尾に続く。
  - (4) セーフティカーは先頭車両が後方につき、残りの競技車両がその後方に整列するまで活動を継続する。
  - (5) 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



れる。

- (6) セーフティカー後方の先頭車両は車両5台分の距離以下を保ち、残りの車両はできる限り詰めて1列で追従する。  
セーフティカーがコースから引き上げる際は、セーフティカーのオレンジライトが消灯される。この合図以降、先頭車両が走行ペースを決定することができ、セーフティカーとの距離を車両5台分以上としてもよい。但し急な加減速は行わず、一定の速度で走行しなければならない。セーフティカーがピット入り口に進入と同時に、マーシャルポストの黄旗とSCボードが撤去され、それらに代わり緑旗が、最終車両がスタートラインを通過するまでの間、振動表示される。
- (7) セーフティカーが退去した後も、先頭車両はスタート信号灯の緑色ランプが点灯するまでそのまま同じ速度を保持すること。各競技車両はスタートラインを通過するまで他車を追い越してはならない。

## 第22条 予選出走車両

公式予選に出走する車両は公式車両検査に合格したもので、指定された競技番号を正しくつけていなければならない。

## 第23条 審判員の判定内容

FIA 国際モータースポーツ競技規則第149条および JAF国内競技規則10-20の審判員の判定事項は次の通りとする。

### 1. 走路審判員

- (1) 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。
- (2) FIA国際モータースポーツ競技規則付則L項第4章に関する判定。
- (3) 本規則第18条追越し、第19条走路の安全規定、第20条ドライバーの安全遵守事項、第36条レース中の車両修理、第39条ピットへの進入、第38条ピットからの発進に関する判定。

### 2. スタート審判員

- (1) 本規則第33条スタートに関する判定。

### 3. ピット審判員

- (1) 本規則第29条公式予選中の車両に対する作業、第38条ピットからの発進、第40条ピットストップ、第41条ピット作業及びピットエリアに関する判定。

## 第7章 公式予選

### 第24条 予選出走義務

1. 参加ドライバーは必ず公式予選に出走し、安全上の参加資格と決勝レースのスターティングポジションについて判定を受けなければならない。公式予選における走行により不適格、あるいは危険と判定された車両及びドライバーはレースから除外される。
2. 公式予選に出走しなかった車両及びドライバー、あるいは、公式予選通過基準タイムを達成しなかった車両及びドライバーは、決勝レースに出場できない。ただし、予選通過台数が最大決勝出走台数に満たなかった場合、出走願いの申請に対し、大会審査委員会はオーガナイザーの推薦に基づき、決勝レース出場を認めることができる。  
但し、次の場合に限りそのスタートが許される。
  - ・すでに公式予選を通過した車両が除外されないこと。
  - ・それらの車両が公式予選通過基準タイムを達成する能力があると判断されること。
  - ・それらのドライバーが全ての安全事項(サーキットの知識等)について保証されていること。

3. 出走願いの申請は、当該公式予選暫定結果発表後30分以内に競技会事務局に提出しなければならない。

## 第 25 条 予選方式

公式予選の方式は次のいずれかとする。

1. タイムトライアル方式  
一定の時間内に指名されたドライバーとその車両が任意に走行し、記録されたベストラップタイムの比較によりグリッドの順位を判定する。
2. タイムアタック方式  
一定の周回数を指名された少数のドライバーとその車両が合図に従って走行し、記録されたベストラップタイムの比較によりグリッドの順位を判定する。
3. ヒートレース方式  
一定の周回数を指名されたドライバーとその車両が競走し、その結果によりグリッドの順位を判定する。

## 第 26 条 トランスポンダー（自動計測装置）の装着

1. エントラントは、オーガナイザーが用意したトランスポンダーを公式車検までに装着し、フリー走行、公式予選、決勝レースの全てに装着しなければならない。
2. トランスポンダーは、当日の参加受付時に配布され、返却については正式結果発表後(車両保管解除後)速やかに大会事務局まで返却すること。
3. トランスポンダー本体、取り付けホルダー等をクラッシュ・火災等で紛失または加工された場合には、オーガナイザーより実費請求される。

## 第 27 条 計時

公式予選の計時は次の各項に基づいて行われる。

1. 計測装置  
車両がコントロールラインを通過した瞬間に自動的にタイムが記録される計測装置を使用する。
2. 基準タイム  
特に規定された場合を除き、スポーツカー、フォーミュラカーのレースでは総合順位の上位3台のベストラップタイムの平均に110%、その他のレースでは130%を乗じたもの、耐久レース等のクラス区分のあるレースでは各クラス区分別に上位3台のベストラップタイムの平均に110%を乗じたものを公式予選通過基準タイムとし、これを満足したものに予選結果の順に従ってスターティンググリッドが与えられる。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場合がある。
3. 同一タイム  
2名以上が同一タイムを記録した場合は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タイムの比較により決定される。
4. 記録の削除  
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の一部あるいは全部と、次の1周のタイムを、公式記録から削除する場合がある。
5. 最終周回タイム  
計測は、規定された予選時間の経過をもって終了とされる。したがって、チェッカーフラッグが遅れて表示された場合においても上記の時点でその車両に対する計測は終了とする。ただし、終了



時刻後に走行中の最終周回について、その周回で到達するコントロールラインの計測タイムは有効とする。

## 第28条 公式予選基準ラップタイム

公式予選通過基準タイムは、公式予選で達成されたタイムの上位3位までのタイムを平均し、その130%以内とする。

## 第29条 公式予選中の車両に対する作業

公式予選中の車両に対する作業は必ず割り当てられたピットの作業エリアおよび各自のピットガレージで行うものとする。安全上、競技長が特に認めた場合を除き、パドックでこれらの作業を行うことは禁止され、一旦パドックに入った車両はすべて走行を終了したのものとして再びコースに戻ることは許されない。

## 第30条 公式予選の中断

競技長はコースの安全性の確保または、清掃、車両の回収、負傷者の救出等のため公式予選を中断することができる。特に定められない限り、中断に関する指示及びその後の時間延長または短縮は競技会審査委員会に一任される。公式予選中断の合図が表示された場合、走行全車はピットへ停車するものとする。公式予選中、または公式予選中断時に、何らかの理由(車両停止)によりマーシャルの手助けを受けてピットに戻った車両は残りの公式予選が再開された場合は、再びコースインすることは許されない。なお、黄旗もしくは赤旗提示の原因と特定されたドライバーは、罰則の対象となる場合がある。公式予選中断後の再開はピットエンドから競技役員の指示に従って1台ずつスタートするものとする。

また、但し、FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項第2章サーキットレース 2.6トラック上の緊急役務 2.6.2 車両の停止の場合におけるケースを除く。

## 第31条 予選終了後の車両保管

特に定められない限り公式予選を通過した車両は技術委員によって必要時間保管される(スポーツカー、フォーミュラカー、特殊車両を除く)。保管場所は指定区域、又は各大会特別規則書に特に定められた場所とし、公式予選終了後直ちに搬入しなければならない。保管車両の持ち出しは再車検手数料を添えて大会事務局に申請し、車検場にて技術委員長の承認を得たうえで行うものとする。【予選終了後、待機場所が保管場所となっている場合、車両を持ち出すことはできない。持ち出す場合は、車両持ち出しの手続きをとること。】

## 第32条 保管持出車両に対しての再車検

保管持出車両は、再車検を受ける義務がある。時刻及び場所は、技術委員長によって指示される。

## 第8章 レース

### 第33条 スタート

#### 1. スタート方式

スタート方式は特に定めがない限り以下の中から選択され、各競技会特別規則に記載される。再スタートの場合の方式はその都度、状況に応じて競技長が決定する。尚、コース状況等によりセーフティカーを使用したローリング・スタート方式でレースをスタートさせる場合がある。

#### a. スタンディング・スタート

- 定められたグリッドについて静止状態から発進するスタート方式。
- b. ローリング・スタート  
走行状態から発進するスタート方式。
2. ピットスタート  
レーススタート合図の後、全ての競技車両がピット出口を通過し、ピット出口の信号灯にグリーンランプが点灯することによりピット出口からスタートが許される方式。
  3. スターティンググリッド
    - a. グリッドの配列は1×1のスタaggerドグリッドを原則とする。グリッド配列及び出走台数については特別規則書に定められる。
    - b. ポールポジション  
ポールポジションは、最前列のアウトサイド（右側）のグリッドとし、以下成績順にスタaggerドポジションに配列される。ただし、ローリングスタート方式の場合は最前列インサイドの2番グリッドを先頭として配列する。
  4. 車両変更に伴うポジション  
公式予選終了後、車両の変更を大会審査委員会によって認められた車両のスターティングポジションは、もとの車両と同一の銘柄、型式、仕様の車両であることを条件として、公式予選結果に基づくポジションをそのまま保持することが認められる場合がある。この条件が満たされない場合は最後尾スタートとなるか、又は本規則第29条2.の要領でピットスタートとなる。
  5. タイヤ変更に伴うポジション  
タイヤ本数制限が有る全てのクラスにおいて、競技会開催の外的要因（パンク等）等やむを得ない理由により競技長の許可を得てタイヤ交換を行った車両は、各レースのシリーズ規則・規則書等に明示されている場合を除き、最後尾グリッドからの決勝レース出走が認められる。
  6. 非発走車のグリッド  
非発走車のグリッドについては原則として空席とする。

### 第34条 スタート進行要領

1. ドライバーはタイムスケジュールに示されたスタート時刻の5分前までに定められたグリッドにつくことができるよう各車両は十分な余裕時間をもって待機し、ピットエンドからコースインする場合は、コースオープンより3分以内にグリッドへ向けてコースインしなければならない。グリッドについた後は、エンジンを停止して待機する。ただし、天候その他の状況に応じて変更のある場合はその都度競技長が指示する。
2. ピット出口はグリッドへ向けてコースインを開始してから3分後に一旦閉鎖される。ピット出口の閉鎖までにピットを離れることのできなかつた車両は、本規則第33条2.の要領でピットスタートとなる。
3. ダミーグリッドからのスタートの場合、スタートの予告は特に定めがない限り、5分前、3分前、1分前、30秒前が表示板によってなされ、この表示には音声を伴うことがある。
  - a. 5分前ボードの表示  
秒読み開始。グリッドへの進入は締め切られ、この時点までにグリッドに着けない車両は最後尾となる。ただし、競技役員が指示があった場合は本規則第33条2.の要領によりピットスタートとなる。
  - b. 3分前ボードの表示

コース上におけるすべての作業は禁止される。ドライバー、競技役員を除くすべてのものはコース上から退去する。(スポーツカー、フォーミュラカーにおいてのエンジンスタート補助員を除く)

c. 1 分前の表示

エンジン始動。必ずセルフスターターによるものとする。スポーツカー、フォーミュラカーにあつては補助始動装置の使用も可とするが付添いのチームメンバーはエンジン始動後、30秒前が表示されるまでにグリッド上から退去し、コース脇へ移動しなければならない。またフォーメーションラップが開始された後にコース上から退去すること。

d. 30秒前ボードの表示があつた後、ダミーグリッドの前方でグリーンフラッグが振られ、全車はスターティンググリッドの隊列を保ちつつフォーメーションラップを開始する。フォーメーションラップはポールポジション車両のペースで全車両を誘導するが、この周回中は一切の追い越しは禁止される。尚、オーガナイザーの判断によっては、フォーメーションラップの先導にオフィシャルカーが使用される場合もある。

e. フォーメーションスタートの表示

フォーメーションラップに発進することができないドライバーは手を上げなければならない。他の全車両が発進した後にマーシャルは該当車両をトラック上で押してエンジンを始動することができる。その後、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、他の競技車両を追い越すことはできない。

f. フォーメーションラップの際に、スタートに出遅れた車両及びフォーメーションラップ途中で、車両不調など正しい位置が保てなかった車両は、グリッドの最後尾からスタートできる。但し、その車両が (h) によるレッドライトが点灯するまでにグリッドに停車できない場合には、オフィシャルの指示に従い、一旦ピット戻り、その後第33条2.の要領でピットスタートとなる。

g. フォーメーションラップ中に、スタート練習は禁止され、著しく隊列を乱してはならない。もし乱れた場合には反則スタートとして罰則が適用される。

h. フォーメーションラップを終了し、レギュラースターティンググリッドに着いた車両は定められた位置に正しく停止し、エンジンをかけたままで待機する。全車両が停止したことが確認されるとスタート信号灯の右側の赤色ランプが1対点灯する。この赤色ランプは1秒毎に右側より1対ずつ順次追加点灯していき、その後5 対すべての赤色ランプが点灯する。通常この2~3秒後に、赤色ランプが一斉に消灯され、その瞬間をスタートとする。国旗又はクラブ旗等がスタートの合図に使用される場合は、スタート 2~3秒前にこれらの旗がスターターの頭上に掲げられ、旗の振り下ろされた瞬間をスタートとする。

スタート後、スターティンググリッドにおいて発進できない車両がある場合はドライバーが手を挙げて合図するとともに担当の競技役員が黄旗の振動で他のドライバーに知らせるものとする。特に定められない限り発進できない車両は本条 f 項に準ずるものとする。

この場合は、当該ドライバーの当初グリッドは空けておくものとする。

4. ローリングスタートの場合

- 1) スタート手順は、フォーメーションラップ開始 5分前まではダミーグリッドからのスタート手順と同じ規則に沿って進められる。
- 2) ローリングスタートの場合、スタートの予告は特に定めがない限り、5分前、3分前、1分前、及び30秒前を表示したボードにより表示される。これらのボードは警告音とともに表示される。
  - a. フォーメーションスタート30秒前の表示後、全ての赤色ランプが消灯し、スタートラインで緑旗が振られ、全車両はフォーメーションラップに発進する。  
隊列のすべての車両がスタートラインを通過後スタートラインの信号機のすべての赤色ランプが点灯され、全オブザベーションポストにおいて黄旗が提示される。
  - b. フォーメーションラップはオフィシャルカーが全車両を最高約80km/hにて先導する。隊列はこれに従って走行する。
  - c. 下記 d. のケースを除き、フォーメーションラップにおいて、理由の如何にかかわらず、正しい位置を保てなかった車両は、自己のポジションに戻ることは許されず、隊列の最後尾に付けなければならない。
  - d. 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、残りの全車両がスタート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、後半セクションにおいて GRIDフォーメーション(グリッド位置の隊列)を形成するまでの間とする。それ以外の追い越しは禁止され、隊列の最後尾に付けなくてはならない。この際、追越しが許されない車両に対してはスタートポディウムにて黄旗が表示される。
  - e. 後半セクションで GRIDフォーメーション(グリッド位置の隊列)を形成する。フォーメーションラップが終了してオフィシャルカーが退去した後も、ポールポジションの車両はそのまま同じ速度を保ちつつ全車両を誘導する。スタート信号機が赤色ランプ(消灯時点でスタート)に変わって緑色ランプが点灯する。各競技車両はスタートラインを通過するまで他車を追い越してはならない。
  - f. フォーメーションラップ中に何らかの問題が生じた場合、スタート信号機には赤色ランプが継続して点灯され、全オブザベーションポストにおいて黄旗が提示される事により、フォーメーションラップの継続を行う(全車両の速度は維持されること)。その後、オフィシャルカーが隊列の先頭に合流し、さらにもう1周フォーメーションラップを行う。
5. スタート延期  
フォーメーションラップ中、およびフォーメーションラップ終了後、スターティンググリッド上で何らかの理由で問題がある場合は、下記の処置がとられる。
  - a. スタートの手順が進行中、突如コースが使用不能の状態となるか、又はその他危険が予測される状態となった場合、カウントダウンの赤色ランプ点灯以前にあっては赤旗の振動表示およびスタート信号機のすべての橙色ランプの点滅、ドライバーにエンジンの停止を命じ、同時に「START DELAY」を表示する。
  - b. カウントダウンの赤色ランプ点灯以後は、赤色ランプはそのときの状態を保持したまますべての橙色ランプが点

減してドライバーにエンジンの停止を命じ、同時に「START DELAY」を表示する。

- c. 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、その車両は最後尾もしくはピットからスタートすることができる。この場合、当該車両の当初のグリッドは空けておくものとする。
- d. スタート不能の車両が複数の場合、グリッド後方における当該車両の新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき決定される。
- e. スタート手順において一旦最後尾に着いた車両は、再フォーメーションでストール車があった場合でも当初のグリッドに戻ることはできない。
- f. 延期されたスタートは状況が回復次第、5分前から再開され、レース距離は特に定めのないかぎり1周回減算される。
- g. 最後尾グリッド及び最後尾から2番目のグリッドについての車両がスタート不能となった場合は前記 a.~f. は適用されない。

#### 6. セーフティカースタートの場合

- a. 1分前シグナルまでのいずれかの時点でセーフティカーのオレンジライトが点灯する。これがレース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. スタート信号灯の緑色ランプが点灯されると、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にそれに従う。フォーメーションラップはなくなり、レースはスタート信号灯の緑色ランプが点灯した時点でスタートする。
  - c. 第1周目に限って、グリッドを離れる際に出遅れてしまった車両は、残りの全車両がスタート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は禁止され、隊列の最後尾に付けなくてはならない。この際、追越しが許されない車両に対してはスタートポディウムにて黄旗が表示される。
  - d. 第1周目において、発進することができないドライバーは手をあげて知らせるものとし、他の全車両が当該車両を通過した後に競技役員の援助により再始動が試みられる場合がある。再始動した場合、当該車両はレースへ復帰するものとするが、他の競技車両を追越してはならない。  
再始動困難な場合にはそのままピット又は他の安全な場所（競技役員の指示による）まで押して移動する。その後チームのメカニックが介入してエンジンを始動させることができる。但し、ピット及びピットレーンでの押しがけは厳重に禁止される。この場合、第 28 条 2. の要領でピットスタートにより競技に参加するものとする。
  - e. セーフティカー退去の手順は第33条2.(5)(6)を適用する。
7. 上記(5)スタート延期の手順が 1 回以上必要となった場合でも、燃料補給は禁止される。
8. スタート後、スターティンググリッドにおいて作動不能となった車両がある場合、オフィシャルは直ちにエンジンをスタートさせるべくコースに沿って車両を押すものとする。数回の試みの後も当該車両が始動しない場合は、オフィシャルは当該車両をピットまで押し移動し(距離が近ければピット出口から入ることもできる)そこで

メカニックが介入して始動させることができる。

9. 上記のスタート進行手順に違反したドライバーやチームメンバーに対しては、当該チームのドライバーにスタート進行手順違反の罰則が適用され、競技会審査委員会の決定により、罰則が科される場合がある。
10. グリッド付添人  
チーム監督と 2 名までのピットクルーが、グリッドについた車両に付き添うことができる。
11. シグナリングプラットフォーム入場規制  
レーススタートの際には、許可された競技役員以外のシグナリングプラットフォームへの立入りは禁止される。

### 第 35 条 反則スタート

1. スタート合図が出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。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。
2. 反則スタートに対する罰則は、競技会審査委員会の決定により、第51条の罰則が科される。

### 第 36 条 レース中の車両修理

1. 部品、工具  
レース中における車両の修理、調整、部品交換はその車両に積み込んであるものか、又は、ピットに準備してある部品と工具によって行わなければならない。
2. コース上のドライバーに対する援助禁止  
ピットに準備してある部品工具による修理、調整、交換は正規にピットに停止した車両に対してのみ行うことができる。コース上で停止した場合、ドライバー自身がピットから部品工具を携行したり、あるいはピットクルーやその他の者が携行したりしてはならず、コース上のドライバーに対しては如何なる援助も禁止され、競技役員以外のものが停止した車両にふれることは許されない。これに対する違反車両は直ちにレースから除外される。
3. コース上での修理  
やむを得ない事情でピット以外のコース上で車両を修理、調整、部品交換あるいは危険部分の除去などを行う場合は、他の車両の支障とならない安全な場所に停車し、当該ドライバーがその車両に積み込んである部品、工具を使用して作業に当たらなければならない。
4. 人力又は他車両の援助による推進禁止  
レース中の車両はいかなる場合であっても、その車両の動力で推進されなければならない。したがって、人力又は他の車両の力でコースに沿って押し進めたり、コントロールラインを越えたりしてはならない。また、エンジンが停止した場合には、車載のスターターを使用して当該ドライバーによって再始動されなければならない。ただし、ドライバー又は競技役員によってコースから安全な場所に押し出す場合はこの限りではない。
5. コース上に放置された車両はたとえ一時的であっても理由、期間の如何を問わずレースを放棄したものとみなされる。

### 第 37 条 リタイヤ

1. ピットでのリタイヤ  
レース中事故あるいは車両の故障などでその後の走行の権利を放棄する場合は、原則としてピットに停車し、その旨を競技役員に届けるものとする。

## 2. コース上でのリタイヤ

コース上において車両が動かなくなったためにリタイヤする場合は、その地点から最も近いポストにいるコース委員にその旨を届けなければならない。

## 3. 意志表示

競技役員に届け出る前に、ヘルメットを脱ぐなどの態度でその意志を表明することがドライバーとしての義務であるが、負傷その他の理由で届出や意志の表明ができない状況下にあっては競技役員の判定に委ねられる。

# 第9章 ピット規定

## 第38条 ピットからの発進

### 1. ピットからの発進

ピットから再び発進してコースに戻るのは競技役員の指示に従ってピットクルーの誘導の下に行うものとし、エンジンはフォーミュラカーまたは特に許可された車両を除き、必ずドライバーが車両に着座して搭載されたスタート装置を使用して始動させなければならない。押しがけは禁止される。また、コースインの際、走路とピットロードを区分するホワイトライン(点線含む)は、審査委員会で不可抗力と判定された場合を除き、いかなる方向からも横切ってはならない。

### 2. 信号の確認

ピットから再びコースに戻るときは、ピットレーン出口付近に設置されている信号を確認し直線コースを走行して来る車両に注意を払わなければならない。

ピットレーン出口信号灯の表示は以下の通り。緑色ランプ点灯：コースイン可。

赤色ランプ点灯：コースイン不可。

なお、青色ランプ点滅はトラック上の車両がピットレーン出口に接近している警告信号である。

すべての公式予選中及びセーフティカー出動中はグリーンライトが点灯しているときのみコースインすることができる。(レッドライト点灯時はコースインすることはできない)。

決勝レース中はライトの指示に従い当人の責任においてコースインするものとする。

### 3. ピットアウト

ピットから発進後の第1コーナーはインサイドについて走行するものとし、直線コースから同時に進行する車両がある場合はこれを優先させなければならない。

### 4. ホワイトライン (白線)

ピットロード出口付近のコース上の一部に、ピットロード出口線として白線が明示される。ピットアウトする車両は、この白線から車両をコース側にはみ出して走行してはならない。また、直線コースから同時に進行する車両がある場合はこれを優先させなければならない。

## 第39条 ピットへの進入

### 1. ピットロードへの進入

ピットロード入口付近のコース上の一部に、ピットロード進入路として白線が明示される。ピットロードに進入する車両はこの白線を横切ってピットインしてはならない。

### 2. 安全確認



ピットロードに入る際はピットロード入口手前で必ず方向指示器又は手で合図して安全を確認しつつ進入しなければならない。

### 3. ピットレーンの速度規制

ピットレーンは **50km/h** に速度規制される。規制区間はピットロードエントリーシケイン前方の白線より、ピットロード出口信号手前の白線までとする。

## 第 40 条 ピットストップ

### 1. ピットへの停止

ピットレーンに入った車両は、ピットに停止する場合には自己のピットにできるだけ近い位置のファストレーンから自己のピット前の作業エリアに停止しなければならない。この時、できるだけ車両をピットに近づけて他の競技車両が安全に通過できるだけの通路をあけておかななければならない。その際、フォーミュラカー又は特に許可された車両を除きエンジンは停止させること。尚、ピットクルーの 1 名は必ず誘導に当たることを怠ってはならない。ピットレーンにおけるバックギアの使用は厳禁とする。

### 2. オーバーシュート

誤って自己のピットを通り過ぎてしまったときは、競技役員の了承を得て自己のピットクルーの応援のもとに押し戻してピットにつけることができる。

## 第 41 条 ピット作業及びピットエリア

### 1. ドライバー

ピット作業中ドライバーはそのまま車両の中に留まっていることができる。また車両から出てピット作業を手伝うことも自由である。但し、ピット作業人数が規定されている場合にはそのかぎりではない。

### 2. ピット作業の指揮監督

チーム監督又はピットクルーの1名はピット作業並びに車両の出入りについて指揮監督に当たらなければならない。

### 3. 競技中は各大会特別規則書に認められた場合を除きすべての液体（水を除く）の補給は禁止される。

### 4. 燃料、オイルの補給

競技中の燃料、オイルの補給について各大会特別規則書で許されている場合は必ず次の各項を遵守して実施しなければならない。

- (1) 競技中の燃料補給は車両がピットストップした際にピットレーン作業エリア(ガレージ内を除く)においてのみ実施することができる。
- (2) 燃料補給装置はJAF国内競技車両規則に従うこと。詳細は各大会特別規則書に明記する。
- (3) ピット内における燃料の保管はスクリュウキャップのついた金属製携行缶で行うものとし、1缶の最大容量は20Lとする。金属製携行缶以外の容器の使用は禁止される。尚、参加者は 5kg 以上の消火器2本以上を必ず用意しなければならない。
- (4) 参加者は、燃料補給ピットクルーを指名するものとする。燃料補給ピットクルーは防火用の衣服、マスク、手袋、靴等を完全に装着して任務を遂行するものとし、燃料補給中は他の任務を行ってはならない。
- (5) 燃料補給は承認を受けた補給装置を使用して行うものとし、補給タンクは必ずアースしなければならない。  
燃料補給中はピットクルーが消火器をもって車両のそばに待機すること。
- (6) 燃料補給中、ドライバーは車内に留まることができる。



ただしエンジンは各大会特別規則書に記載されている場合を除き必ず停止すること。

(7) 燃料あるいは燃料補給装置の冷却は禁止される。

5. 器材の整頓

ピット内においてはつねに器材を整頓し、ピットストップ直前の準備を除きタイヤ、器材、工具等をピット前に出しておくことは禁止される。また、作業終了後は速やかに取り片付けなければならない。

6. 火花又は高熱を発生する用具の使用は一切禁止される。

7. ドライバーへの合図と計測

エントラントから指名されたピットクルーは、シグナリングプラットフォームに出て走行中のドライバーに合図を送り、あるいは計測に当たることができる。その際、これらのピットクルーは他の車両の出入りに注意を払うとともに、ピットレーンの横断をできる限り少なくするようにしなければならない。

また、競技・イベント期間中、場内で、無線機材(含む携帯電話搭載等)の使用について禁止する。但し、各特別規則書、各ワンメイク規則書、又は案内に記載がある場合はそれに従うものとする。

8. ドライバー交代が許される競技においては、各自のピット、および各自のピットガレージ内においてのみドライバー交代が出来る。この場合、競技参加者(エントラント)はドライバー交代を競技役員に伝達しなければならない。また、各ドライバーそれぞれに割り当てられたトランスポンダーがある場合、その差し替えは各自の責任で行うものとする。

9. ピットロードのサインエリアにおいて、オレンジでペイントされた場所には、いかなる物(ビーコン受信機など)も設置が禁止される。また、競技役員から指示があった場合は設置位置を変更しなければならない。

10. ピットエリアでの危険行為の禁止

競技開催中ピットエリアにおいて、危険な行為は一切禁止される。

## 第 42 条 レースの中断 (赤旗)

1. レースの中断 (赤旗)

事故等により走路が閉鎖状態となるか、または天候その他の理由により、その時点におけるレース続行が不可能な状態となった場合には、コントロールラインにおいて競技長(またはその代理人)の指示によりレッドフラッグとレッドライトを表示し、これと同時に全てのオブザベーションポストよりレッドフラッグが一斉に振動表示される。その合図が出されたら全ての車両はすぐにレース(競技)を中断しなければならない。走行車両は、速度を落とし競技役員の指示に従い赤旗ラインに戻るものとする。尚、赤旗ラインはコントロールラインの1m手前とする。『ピットレーンも含む』がそれ以外の場合には特別規則書に明記する。公式予選の中断については、各自ピットに戻ることに。

(1) 中断の合図提示後は、追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖される。その後、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一列で停止しなければならない。その後、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、赤旗ラインに停止した順で一列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でき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のすべての車両のグリッドは、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。

- (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後、またはピットに入った後は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。
  - －レース中断中は天候等の理由で特別な指示がない限りすべての液体の補給、タイヤ交換は禁止される。  
グリッド上には、チーム員と競技役員のみが立ち入りを認められる。
- (3) 車両は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。レース中断の命令が出されたときに、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オフィシャルカーの先導により1周回を完了する車両列の後方へ合流することが許される。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、ピット出口よりレースを再開しようとする車両はすべて、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) 赤旗中断後の再スタート手順は、審査委員会により別途定められる場合がある。

#### 第 43 条 レースの再開

審査委員会が別途定めた場合を除き、下記の手順にてレースが再開されるものとする。

1. 遅延はできる限り短く保たれ、再開の時刻がわかると直ちに、チームはパドック放送等を通じて知らされる。いかなる場合にも5分前の警告が知らされる。
2. スタート再開前に、5分前、3分前、1分前、及び15秒前のボード（またはシグナル）が表示される。それらのいずれのボード（またはシグナル）も警告音を伴うものとする。
3. 5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、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。  
3分前ボード（またはシグナル）が提示されるまでに、すべての車両はホイールを装着していなければならない。このボード（またはシグナル）以降のホイールの取り外しはピットレーンにおいてのみ許可される。3分前ボード（またはシグナル）提示時にすべてのホイール装着がされていない車両はすべて、グリッ

ドの最後尾がピットレーンからスタートしなければならない。この状況では、黄旗を持った競技役員が、グリッドを離れることのできる全車両が赤旗ラインを通過し終えるまで、(3分前に)ホイール装着のなかった車両がグリッドを離れないよう制する。

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、オフィシャルカーの先導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30秒前ボード(またはシグナル)が提示されるまでに、すべての機材を持ってグリッドから退去する。30秒前ボード(またはシグナル)が提示された後で援助が必要となったドライバーは、手を挙げなければならない。グリッドを離れることのできる残りの車両が出発すると、競技役員が車両を押してエンジンを始動、またはピットレーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持った競技役員が当該車両の脇に立ち、後ろのドライバーに警告を与える。
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、以下の場合を除き、1周回後にピットに入る。
  - すべての車両がセーフティカー後方でまだ整列されていない。
  - チームクルーがまだグリッド上の物を撤去している。
  - さらに介入が必要な状況が重なって発生している。
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台分の距離以下を保って続く。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、ピット出口のライトがグリーンに変わる。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. 赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、他の走行している車両を追い越してはならない。残りの車両がスタートラインを通過した後も動かなかった場合、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。
8. 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。
9. 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. 9セーフティカー運用手順が適用される。
10. レースが再開されなかった場合は、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。
  - 中断の合図が出された時点で先頭車両が完了していた周回数
    - 2 周未満：不成立
    - 1 周以上：レースは成立したものとし、競技車両は車両保管場所に移動する。

#### 第44条 大会(イベント)の延期、取止め、成立

1. 不可抗力による特別な事情が生じた場合、競技会審査委員会の決定

- によって大会(イベント)・レースを延期又は取止めることがある。
2. サポートレースのある大会はメインレースの完了をもって成立したものとみなされる。
  3. 競技会が延期、取止めとなった場合でも、各レース区分別にレースの完了をもって、それぞれが成立したものとされる。

#### 第 45 条 降雨時の規則

1. スタート前に天候の条件が変化した場合には、特別公開練習時間を設けることができる。
2. 決勝レーススタートが迫って、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な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ことができる。
3. サーキットが閉鎖されるか、競技を続行することが危険とならないかぎり雨天でのレースは中止されない。  
その後次第にコース上の雨量が増加して危険と判断された場合、競技長は大会審査委員会と協議の上レースの中断を決定することができる。天候の条件が回復しだい、新たなスタートの手順を行う。

#### 第 46 条 レース終了及び順位決定

1. 順位判定  
優勝車両はそのレース距離の走行を最短時間で終了した車両か、又は所定の時間に最大の距離を走破した車両とする。その順位決定は周回数とコントロールライン（ピットレーンのラインも含む）の通過順に基づいて行われる。  
ただし、優勝車両のレース距離の70%(小数点以下切捨て)に満たない車両[JAF 地方選手権は90%(小数点以下切捨て)]には順位の判定が行われないものとする。
2. レースの終了
  - (1) 先頭車両のフィニッシュライン（最終のコントロールライン）通過あるいは所定時間の終了と同時に、そのレースは終了したものとする。その他の車両は先頭車両がフィニッシュライン通過後、公式予選で記録されたベストタイムの4倍に相当する時間(分以下は次の分にくり上げる)をもって走行は完了とする。尚、チェッカーフラッグの表示を受けた後の危険な追越しは、禁止される。
  - (2) 先頭車両のフィニッシュライン通過あるいは所定時間の終了と同時にピット出口は閉鎖され、ピットに停止中の車両は再びコースに戻ることはできない。
  - (3) チェッカーフラッグ  
レースの終了はチェッカーフラッグによって表示される。万一、先頭を走行する車両が定められたレース距離あるいは時間を完走しないうちに誤ってチェッカーフラッグが振られた場合であっても、レースはその瞬間に終了したものとして順位が判定される。これと反対に先頭を走行する車両が定められたレース距離あるいは時間を完走した後に、遅れてチェッカーフラッグが表示された場合は、定められた距離あるいは 時間をもってレースは終了したものとして順位が判定される。
3. 暫定表彰と表彰式
  - (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) 暫定結果の発表後、30分間以内に抗議のない場合、暫定結果は大会審査委員会の承認を経て正式結果とされる。
- (3) 表彰式が行われる場合は時間と場所がその都度公式通知によって示される。エントラント、ドライバー又はその代理者は必ず表彰式に出席しなければならない。  
正当な理由なく表彰式に出席しなかった者の賞典は大会組織委員会において留保される。
- (4) 入賞者は記者会見がある場合は出席しなければならない。

## 第 47 条 レース終了後の車両保管及び再車検

### 1. 保管時間

レース終了後の車両保管は、当該レースを完走した全車両について行われるものとする。保管時間は、そのレースの暫定結果発表後 30 分間までとし、所定の場所に保管される。ただし、公式車両検査がレース終了後行われる場合には、さらに必要時間保管される。

### 2. 保管車両引取

エントラントは保管が解除された車両を速やかにひきとらなければならない。保管解除後の放置車両の責任については当該エントラントが負うものとする。

### 3. 分解検査

入賞及び抗議対象となった車両については、レース終了後に車両の分解その他によって検査を行うことがある。

技術委員長が分解検査を命ずる際はエントラントもしくはその代理人が責任をもって車両の分解及び組立てを行うものとし、関係役員以外の者が検査に立ち会うことはできない。

技術委員長が命ずる分解検査に応じない場合は失格とし、さらに分解検査に要する費用に見合った罰金を科す場合がある。

4. 車両検査に応じない場合は失格とされる。

## 第 10 章 抗議

### 第 48 条 抗議権

1. 競技参加者は自分が不当に処遇されていると判断する場合にはこれに対して抗議する権利を有する。また、抗議権は競技参加者のみが有するものとする。ただし本規則に規定された出場拒否又は審判員の判定に対する抗議は受け付けられない。  
尚、複数の競技参加者に対して抗議を行いたい場合は、該当する行為に関係する競技参加者全員について抗議を提出しなければならない。
2. 抗議は抗議申請書に次の抗議料を添え競技長をへて大会審査委員会に提出しなければならない。
  - (1) 準国内、地方、クローズド競技の場合 **21,200 円**
  - (2) 国内競技の場合 **53,300 円**
  - (3) 国際競技の場合 **106,700 円**  
(国内競技規則 12-2 参照)

### 第 49 条 抗議の制限

1. 参加車両に対する抗議は、抗議対象となる個所を明確に抗議申請書に記載しなければならない。抗議によって必要となった車両の分解に要した費用は、その抗議が否決された場合には抗議提出者、抗議が成立した場合は抗議対象者が支払うものとする。車両の分解等に要した費用は技術委員長が算定するレース中の規則違反又は過失、不正行為に関する抗議は、レース終了後 30 分以内になさなければ

ならない。

2. 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。
3. 公式予選の結果及びスタート位置に関する抗議は暫定結果発表後30分以内になさなければならない。
4. 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、レース終了後30分以内になさなければならない。
5. レース結果に関する抗議は暫定結果の発表後30分以内になさなければならない。

## 第50条 抗議の裁定

1. 抗議審査に当たり、大会審査委員会が必要に応じて関係当事者及び競技役員などを証人として召喚して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、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. 大会審査委員会の裁定結果は、審査委員長より関係当事者に口頭をもって通告した後、公式文書により公示される。
4. 抗議の関係当事者は大会審査委員会の裁定結果に服さねばならないが、国内競技規則第13章の規定に従って控訴することができる。

## 第51条 本規則の違反（罰則）

1. 規則違反、または競技役員への指示に対する不厳守は、国内競技規則（国際格式の場合にはFIA国際競技規則）に記載されている条項にしたがって罰則が適用される。罰則には、訓戒、罰金、タイムの加算、ドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップ、周回数の減算、出場停止、失格処分などがある。ただし、控訴によりJAFモータースポーツ審査委員会では資格取消しまで適用される場合がある。
  - 1) 決勝レース中の反則に対しては、下記の罰則(タイムペナルティ)が科せられる場合がある。
    - a. ドライビングスルーペナルティ  
ドライバーはピットレーンに進入し、ピットに停止することなく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。
    - b. ペナルティストップ  
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。ペナルティストップエリアでは、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、再始動することができる。
    - c. タイムペナルティ  
決勝結果に対し、以下のタイム加算を行う。
      - ①5秒加算（T5）
      - ②10秒加算（T10）
  - 2) 反則行為について、罰則が決定したならば、直ちにピット通告が行われ、同時に罰則の種類を示す表示板、当該車両の競技番号を記入した黒の表示板がコントロールラインで表示される。  
黒地に黄色字で「D」と付された場合はドライビングスルーペナルティ。黒地に白文字で「P」と付された場合はペナルティ



ストップ。レース終了までに通知できない場合は、競技結果に対する30秒以上のタイム加算となる。なお、加算する30秒以上のタイムは競技会審査委員会の裁量によるものとする。

- 3) コントロールラインでペナルティが表示されてから3周以内にペナルティを規定通り実行できなかった車両については失格となる。ただし、当該表示後3周以内にレースが終了したタイムペナルティを規定通り実行できなかった場合は、ペナルティとしてドライビング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を加算する。
  - 4) 競技中失格となったドライバー及び車両への通告として、当該車両の競技番号を記入した黒の表示板と黒旗がコントロールラインで表示される。参加者あるいはその代理人もそれぞれ“停止”の信号を表示すること。もし、ドライバーが依然として停止しない場合には、追加の罰則が科せられる。
  - 5) 1台の車両で複数ドライバーが参加する競技において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失格となる。
  - 6) 本規則に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。
  - 7) 本条項に従い、科せられたタイムペナルティおよび黒旗提示に対する抗議・控訴は認められない。
2. 参加者は罰金が科された場合には、その支払い義務を有する。
  3. 規則の解釈および規則に定められていない罰則の選択については、競技会審査委員会によって決定される。
  4. 罰則は競技会審査委員会が決定し、書面をもって参加者に対し迅速に通知する。

## **第 11 章 本規則の適用**

### **第 52 条 本規則の解釈**

本競技会に関する諸規則や公式通知の解釈についての疑義はエントラント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大会審査委員会の決定を最終的なものとして大会事務局を経てなされる。

### **第 53 条 公式通知の発行**

本規則に記載されていない競技運営上の細則や参加者に対する指示、本規則書発表後の新たに必要とされる事項は、公式通知によって示される。

### **第 54 条 本規則の施行**

本規則は 2023 年 1 月より施行する。





