

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

2015 年度版

2015年7月10日 制定

# 袖ヶ浦フォレストレースウェイ一般競技規則書

## 目 次

|      |                          |    |
|------|--------------------------|----|
| 第1章  | 総則                       | 3  |
| 第2章  | エントラント・ドライバー及び<br>ピットクルー | 4  |
| 第3章  | 参加車両                     | 6  |
| 第4章  | 手数料規定                    | 8  |
| 第5章  | 安全規定                     | 8  |
| 第6章  | 車両検査                     | 10 |
| 第7章  | 公式予選                     | 12 |
| 第8章  | レース                      | 14 |
| 第9章  | ピット規定                    | 26 |
| 第10章 | 抗議                       | 29 |
| 第11章 | 本規則の適用                   | 29 |

# 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）国内競技規則に従い、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四輪自動車レースに適用する。

尚、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、有効な JAF「日本レース選手権規定」が優先され、それ以外についても各大会特別規則書及びシリーズ統一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。

### 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大会組織委員会は、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に参加拒否の事情が報告される。
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あたって、各参加者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大会又はレースの延期、中止、取止め及びレース距離の短縮、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。レースが不成立となった場合は参加料を返却する。
5. レース区分における参加申込み台数が 10 台に満たない場合には、そのレース区分を他のレース区分との混走、又は取り消すことができる。また、決勝出場台数が 1 台に満たないレースを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. 大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大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、大会の観客の入場料について決定することができる。

### 第3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 16 条ドライバーの安全遵守事項、第 17 条走路の安

全規定、第 31 条追越し、第 37 条レース中の車両修理、第 41 条ピットへの進入、第 44 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 29 条スタートに関する判定。

## 3. ピット審判員

(1) 本規則第 25 条公式予選中の車両に対する作業、第 42 条ピットストップ、第 43 条ピット作業及びピットエリア、第 44 条ピットからの発進に関する判定。

## 第 2 章 エントラント、ドライバー及びピットクルー

### 第 4 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. 要員の指名登録

エントラントは、参加申込みに際してチーム監督、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、ドライバーの他に要員が 1 名以上指名登録されていなければならない。

#### 3. 要員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、その他チームの要員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、要員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。

#### 4. 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要員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。

#### 5. 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大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、速やかに大会事務局に届け出なければならない。

ただし、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。

#### 6. 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っては公認書) を必ず携行し、必要に応じて提示しなければならない。

#### 7. 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5条 ドライバー

### 1. 参加資格

各大会特別規則書に規定する。

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。

### 2. 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、参加申込書の該当欄に親権者の署名、捺印、住所の記載を受けて提出しなければならない。

## 第6条 ピットクルー

### 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。

### 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、連絡要員と計測要員の2名とする。

### 3. ピットクルーの定員は各大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。

## 第7条 保険申告

チーム監督、ドライバー及びピットクルーは指名登録と同時に有効な保険に加入していることを申告しなければならない。

## 第8条 身分証、通行証

### 1. 参加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要員、ドライバー、並びにその乗用車、競技車両搬送車、サービスカーに対して身分証、通行証が交付される。

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貼付する車両のナンバーを記入の上、フロントガラスの外部より視認できる位置につけること。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示着用すること。）

2. 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9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
  - 1) エントラントは自己の参加に係わるすべての者にすべての法規及び規則を遵守させる責任を有するものとする。
  - 2) エントラント、ドライバー、ピットクルー等、競技に参加する全ての者は、ブリーフィング、その他の状況において競技役員より指示された内容を遵守する責任を有するものとする。
2. 安全の確保とその責任
  - 1) エントラント、ドライバー、ピットクルー及び競技に参加する全ての者は、常に安全の確保に留意しなければならない。
  - 2) 安全の確保は、競技に参加するすべての者が各自の責任において常に留意していなければならない最も重要な事項である。競技中、万一事故による車両の損害あるいは人員の死傷等があった場合でもスポーツとしての原則に基づき、その責任は各自が負わなければならない。オーガナイザー及び他の参加者、あるいは競技の運営に当たる競技役員やサーキットの職員等に対して一切の補償責任を追及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、充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) ドライバースブリーフィング  
全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。ドライバースブリーフィングに遅刻・欠席したドライバーに対しては、罰則もしくは出走の拒否が科せられる。
  - 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。
  - 7) ペット類（介助犬・盲導犬を除く）のパドックへの入場、満16歳未満のピットエリアへの入場は禁止される。
  - 8) 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）の持ち込みは禁止される。
  - 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10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. 各レース競技会に参加する競技車両は各サーキット排気音量規定に合致していなければならない。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。
  - b. 各レース区分の排気音量規制は3m45°後方の測定値は以下の通りとする。
    - ・ N1 ..... 90db(A)
    - ・ N2・NE ..... 100db(A)
    - ・ その他ワンメイクレース、NEの特殊カテゴリーの音量規制は各シリーズ規則による。
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。

## 第11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。

#### (1) 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. 競技番号は、真四角で一辺が約40cmの白地に黒色で記入されなければならない。数字の大きさは画線幅5cm以上で35cm以上の大きさでなければならない。ただし、フォーミュラカー及び特殊な車両についてはその限りではない。

#### (2) 記入箇所はフロントボンネット中央付近と車体両側中心部、及びルーフ中央（ただし、オープンカーを除く）、車体の後部（前項bの大きさについては不適用）の5箇所とする。

フォーミュラカーについてはリヤウイングの左右翼端板（翼端板がない車両はボディサイド両面）、及びフロントカウル上面の3箇所とする。

#### (3) フロントフード上面の競技番号は車体に平行に記入し、両側面及びリヤ部分については垂直に記入しなければならない。ルーフ部分については車両がコントロールライン通過時に、コントロールタワーから判読できる向きで垂直に記入しなければならない。

#### (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) 競技番号の判読が困難であると計時委員長が判断した車両については競技番号の修正が命ぜられる。これに従わない場合には、タイム計測を拒否される場合がある。

### 2. ドライバーの氏名記入

- (1) オープンカーにあっては、競技車両のコックピットの両サイドにドライバーの氏名を記入するものとする。
- (2) クローズドカーにあっては、競技車両のルーフの左右端又はクォーターガラスにドライバー氏名を記入するものとする。

## 第12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、不適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13条 車両の変更

1. 参加申し込みが正式受理された後の車両変更は、参加車両が故障、破損その他やむを得ない事情があるときを除いて認められない。
2. やむを得ない事情による車両変更は、各大会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、変更が許される期限は当該クラスの公式予選が始まる30分前までとする。
3. 公式車両検査までに車両変更を行う場合には、車両仕様書を新たに提出し、車両変更手数料を添えて大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。また、車両変更手数料のほかに再車検手数料を必要とする。

### 第14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. 車両メーカ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が、オーガナイザーが発行又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その名称を強要することは出来ない。オーガナイザーの承認のない車両名称は、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。また、15文字を超える車両名称については削除あるいは短縮する場合がある。
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15条 手数料一覧

|                       |         |
|-----------------------|---------|
| 1. ドライバー変更手数料         | 10,800円 |
| 2. 車両変更手数料            | 5,400円  |
| 3. 車両名称変更手数料          | 10,800円 |
| 4. 保管車両持ち出し等による再車検手数料 | 10,800円 |
| 5. プログラム記載事項変更手数料     | 10,800円 |
| 6. 再通知手数料             | 10,800円 |

## 第5章 安全規定

### 第16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. 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及びソックス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。
4. 頭部および頸部の保護装置 (HANS) の装着が義務付けられる。（ただし排気量 2,000cc 未満の自動車登録番号標付車両は推奨）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。  
2017 年 1 月 1 日からはすべてのレース競技に着用が義務付けられる。
5. 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、
    - ①衝突を起こしたもの
    - ②他の車両のコースアウトを強いるもの
    - ③他の車両による正当な追い越し行為を妨害するもの
    - ④追い越しの最中に他の車両を不当に妨害するもの
    - ⑤自己の技量を超えて危険とみなされるスピン、オーバーランをしたもの
    - ⑥ 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) 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。
  - (3) 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。
  - (4) 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。
  - (5) 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、安全上競技役員員の誘導の下に行う場合はこの限りではない。

## 第17条 走路の安全規定

1. 走路は白線で明示される。またホームストレートとピットレーン出口付近の走路区分線は破線で明示される。この白線を4輪とともに逸脱した場合、走路を退去したものとみなされる。  
4輪とともに逸脱していない状況であってもホームストレート進行方向右側のコンクリートウォール付近やその前後での白線をはみ出しての危険な追い越しや幅寄せなどは危険行為・妨害行為とみなされる。
2. 各コーナーへの進入をミス、又は安全上の措置により、ランオフエリアに進入した場合は、安全を確認した上で規定の走路に戻ることができる。  
コーナーのエスケープロードに進入した場合は、エスケープロードに設置されたシケインを安全な速度で通過した後、安全を確認した上でコースに戻ることが許される。  
如何なる場合もコースに戻る際は、正規の走路を走行している車両の進路を妨げてはならない。
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。  
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. ドライバーは自らの意志に反してまたはその他の理由により走行中に車両を止めざるを得ない場合、できる限り速やかに走路外の安全な場所へ移動し、競技中の他の車両に危険又は走行の妨げとならぬようにしなければならない。万一、他の車両に危険又は走行の妨げとなる場所に停止し、ドライバー自身で車両を移動させることができない場合は、競技役員に援助を要請して安全な場所に移すものとする。この場合ドライバー自身で違反無くコースに復帰したときには失格にならない。

## 第6章 車両検査

### 第18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。その際、車両は出走可能な状態で指示された時刻までに車検区域に集合し、公式車両検査を受けなければならない。
2. エントラント及びドライバーは原則として公式車両検査に立ち会うものとし、補助員としてピットクルー3名以内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、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、ヘルメット、スーツ、アンダーウェア、バラクラバ、ソックス、シューズ、グローブ、HANS等の安全装備についての点検と、当日の健康状態についてのチェックを受けなければならない。
5. 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、また検査の結果不相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、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. 車両検査合格後の車両は如何なる改造も許されず、車両の安全性に影響を与えたり、車両規定に関連して疑問を呈するような分解又は修正を受けた車両、又は同様な結果を生じるような事故に巻き込まれた車両は再検査を受け、技術委員長の承認を得なければならない。
10. 如何なる車両も、安全上の理由からスタートを禁止される場合がある。
11. 競技車両への撮影用カメラの搭載はすべてをオーガナイザーが管理する。車両への取付けは確実なものとし、公式車両検査時に技術委員が検査し、技術委員長の承認を必要とする。
12. 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。
13. 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。
14. オーガナイザーは車両検査の結果を競技会審査委員会に報告し、承認を得て、車両検査の結果を公表する場合がある。
15. 競技会審査委員会及び競技会技術委員長は、
  - ・ 車両又はドライバーの参加資格についていつでも検査することができる。ただし、不可抗力の場合を除き、当該エントラントがそうした意向を知らされることを条件とし、検査に指定された時間並びに場所が、エントラントやその車両の予選やレースへの参加を脅かすものであってはならない。
  - ・ 車両検査時、エントラントに車両の分解を要求し、車両の参加資格並びに適合性について確認することができる。
  - ・ 車両検査中並びに競技会期間中、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。
  - ・ 本条項で適用される権利の行使の際に要したすべての費用を支払うよう当該エントラントに要求することができる。
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には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り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はがして返却しなければならない。

## 第19条 燃料、オイル

1. 公式車両検査を受ける参加車両は、原則として燃料を全部抜きとられていなければならない。
2. 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。
3. 自動車登録番号標付車両によるレースを除き、オーガナイザーが指定する銘柄の燃料を使用するものとする。
4. 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、オイルについては自由とする。
5. 特に認められた場合を除き、燃料の補給はパドックの指定ガソリ

ンスタンドで行うものとする。

## 第7章 公式予選

### 第20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 分以内に大会事務局に提出しなければならない。

### 第21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22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23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）速やかに競技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24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週のタイムを、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25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ものとして再びコースに戻ることは許されない。

## 第26条 公式予選の中断

安全上、競技長はコースの清掃、整備又は故障車両の回収、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調整等は競技長に一任され、ドライバー及び車両の予選通過に対する影響についての抗議は受け付けられない。尚、特に指定された場合を除き、公式予選における赤旗中断時の車両停止位置は各自のピットとする。

公式予選中、または公式予選中断時に、何らかの理由により競技役員の手助けを受けピットに戻った車両は、公式予選の残りの時間内に再びコースインすることはできない。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2.5トラック上の緊急役務2.5.2車両の停止の場合におけるケースを除く。

## 第27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28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29条 スタート

#### 1. スタート方式

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ンディングスタート、並びに移動状態から発進するローリングスタートを原則とする。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スタート方式でレースをスタートさせる場合がある。

#### 2. ピットスタート

ピットスタートは、スタートした競技車両の集団がピット出口を通過した後に、ピット出口の信号灯に緑色ランプが点灯することによりスタートが許される。

#### 3. グリッド

##### (1) 定数と配列

グリッドの配列は1×1のスタaggerドグリッドとする。定数については各大会特別規則書に定められる。

##### (2) ポールポジション

最前列アウトサイドの1番グリッドをポールポジションとする。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。

##### (3) 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。

##### (4) 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。

#### 4. スタート進行要領

(1) タイムスケジュールに示されたフォーメーションスタートの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コースに入り、グリッドについた後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) ピット出口はフォーメーションスタート10分前に一旦閉鎖され、これに対しては閉鎖2分前の警告が表示される。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29条2.の要領でピットスタートとなる。

(3) フォーメーションスタートの予告は5分前、3分前、1分前、15秒前、フォーメーションスタートがスタート信号灯あるいは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、競技役員の指示があった場合は本規則第 29 条 2. の要領によりピットスタートとなる。

b. 3 分前の表示

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、15 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. 15 秒前の表示

e. フォーメーションスタートの表示

この表示とともに、ダミーグリッドの前方で緑旗が振られ、同時にオフィシャルカーを先頭に全ての車両はグリッドにおける位置を保ちつつ、一列となってフォーメーションラップを行うため発進する。また、セーフティカーをオフィシャルカーとしてコースイン、フォーメーションラップの先導車両に使用する場合がある。この場合、レーススタート後、当該車両は FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項第 2 章第 9 条に定めるセーフティカーの役務を有する。オフィシャルカーが使用されない場合はポールポジションの車両が全車両を誘導するものとする。この周回においてスタート練習をすることや著しく隊列を乱すこと、また追越しは禁止される。

なお、この緑色ランプはフォーメーションスタート 30 秒後にすべて消灯される。

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迄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。

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。

f. 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、当該車両はフォーメーションラップを行うものとするが、他の走行中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、本規則第 29 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。

g. フォーメーションラップ走行中、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、他の車両が自己のグリッドに着くまでの間に限り、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、他の車両が自己のグリッドに着くまでに自己のポジションに戻れなかった場合は、最後尾スタートとなるが、その車両は下記 h. による赤色ランプが点灯するまでにグリッドに停車していなければならない。万一、赤色ランプが点灯するまでに停車できないと競技役員に判断された場合、その指示に従い、低スピード（徐行）でピットに戻り、その後本規則第 29 条 2. の要領でピットスタートとなる。

- h. フォーメーションラップを終了し、レギュラースタートイ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機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。
- (4) ロールリングスタートの場合
- 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. フォーメーションラップにおいて、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、他の競技車両を超越してはならない。  
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 29 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。

- f. 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。スタート信号灯が赤色ランプに変わって緑色ランプが点灯するとレーススタートとなるが、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。
  - g. 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、スタート信号灯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
- 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灯のすべての橙色ランプの点滅、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滅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。
  - b. 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。
  - c. 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。
  - d. 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。
  - e. 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。
  - f. 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. ～ e. 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でそれに従う。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、他の競技車両を超越してはならない。

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。

#### 5. グリッド付添人

チーム監督と2名までのピット要員が、グリッドについての車両に付き添うことができる。

#### 6. 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30条 信号合図

#### 1. 旗による信号

FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項の規定に基づいて行う。

#### 2. 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。

#### 3. 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。

#### 4. 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。
- (2) 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。

- (3) 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。
- (4) 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31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. カーブならびに、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厳重に禁止され、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越しを行おうとしている他の車両がいなくても認められる。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32条 停車指示

状況に応じて、競技長は走行中の全車両又は特定の車両に対して停止を命ずることができる。（競技長がやむを得ない理由で不在の場合は

副競技長がこれに代わって決定を下す。)

## 1. 緊急停止 (赤旗によるレースの中断)

- (1) 事故のため走路が閉鎖状態となるか又は天候その他の理由により、その時点におけるレースの続行が不可能な状態となった場合はコントロールラインにおいて競技長の指示により赤旗と赤色ランプを表示し、これと同時に全監視ポストで赤旗を一斉に振動表示する。
- (2) 前記の合図が表示されたならば全競技車両は直ちにレースを中止し、何時でも停止できるスピードで競技 役員の指示に従いゆっくりと赤旗ライン (特別な指示を除きスタートラインとする) に戻るものとする。この場合に下記の事項を了解しているものとする。
  - a. 追越しは厳禁される。
  - b. レースも計時システムも停止することはない。
  - c. 走路上に救急車その他の車両、又は競技役員が出ているかも知れない。
  - d. 走路が完全に閉鎖状態となっているか、又は天候の変化によって高速での運転は危険な状態になっているかも知れない。
  - e. 車両がピットレーンに入ることができないかも知れない。

## 2. 特定車両の停止 (黒旗及びオレンジ色の円形付黒旗によるピットストップ)

- (1) ドライバーのマナー及び車両の走行状態がレースに危険又は不相当と判断された場合、黒旗と当該競技番号をコントロールライン付近で表示し、ピットストップを命ずる。
- (2) 火災を発生したり、その恐れのある状態となっている車両に対してはオレンジ色の円形付の黒旗をコントロールライン付近で表示し、ピットストップを命ずる。火災に対しては消火器を掲げるなどで合図する。(FIRE と書かれたボードを提示する場合がある。)
- (3) 機械的欠陥や接触転倒等のトラブルが生じ、レース続行が危険とみなされる車両に対し、オレンジ色の円形付の黒旗と当該競技番号をコントロールライン付近で表示し、ピットストップを命ずる。  
尚、上記オレンジ色の円形付の黒旗はコントロールライン付近のほかに複数個所で表示される場合がある。

## 3. ペナルティストップ及びドライビングスルーペナルティ

- (1) ドライビングスルーペナルティ:  
ドライバーは下記 4. (1) のボード提示後、ピットレーンに進入し、ピットレーンを 60km/h 以下で走行し自己の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することが出来る。
- (2) ペナルティストップ:  
ドライバーは下記 4. (1) のボード提示後、ピットレーンに進入してピットレーンを 60km/h 以下で走行し、ピットレーン出口右側に白線によって表示された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を停止した後にピットレーン出口からレースに復帰することが出来る。その際、自チームのピットに停止することは許されない。尚、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には、ペナルティの時間が経過した後に再始動させること。この場合、フォーミュラカー又は特に許可された車両を除き、車両に搭載された始動装置により再始動させること。

4. ペナルティストップ及びドライビングスルーペナルティ実施手順
- (1) レース中の違反（反則スタートを含む）によりペナルティが決定された場合、直ちに罰則の種類を示す表示板、及び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、あわせてピット放送が行われる。  
但し、罰則の種類を示す表示板がコントロールラインで表示される前にセーフティカーが導入された場合にはセーフティカーが退去するまで罰則の執行は留保される。表示板の提示後、セーフティカーが導入された場合はこの限りではない。  
ドライビングスルーペナルティの場合：黒地に黄文字で「D」と表記したボード及びカーナンバー  
ペナルティストップの場合：黒地に白文字で「PENALTY」と表記したボード及びカーナンバー
  - (2) 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周以内に規定通りこれを実行できなかった車両については失格までのペナルティが科せられる。  
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実行できなかった場合は、レース終了完走タイムに対して30秒以上のタイム加算とする。なお、加算するタイムは競技会審査委員会の裁量によるものとする。
  - (3) 失格の場合には、当該車両のドライバーに対しても信号で伝達される。この目的のため、競技長が当該車両の競技番号を記入した黒の表示板と黒旗をコントロールラインで表示する。当該競技参加者またはその代理人も自己のストップ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車しない場合には、追加の罰則が科せられる場合がある。
  - (4) 本条項に従い科せられたタイムペナルティ及び黒旗に対する抗議・控訴は認められない。
5. 再車検及び健康診断  
全車両停止又は特定車両の停止のいずれの場合にも必要に応じて再車検及びドライバーに対する健康診断を実施する。

## 第33条 レースの中断（赤旗）及び再スタート

### 1. レースの中断（赤旗）

- (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。特別な指示が無い限り、赤旗ラインはスタートラインとする。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にスタガードフォーメーションに配列されるものとする。  
コースが閉鎖されたこと等によりグリッドに戻ることは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。  
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。

ー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) 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5分前ボード提示以降に、もう1周回を完了することが許される先頭車両と赤旗ラインの間の車両列の後方へ合流することが許される。ただしこの時点でピットレーン出口にいた車両に限られる。

レース中断後にピットレーンに進入した車両は、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、ピットレーン出口よりレースを再開しようとする全ての車両は、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。

## 2. レースの再開

- (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。
- (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、すべての車両は作業を終了していなければならない。このボード（またはシグナル）以降の作業はピット前作業エリアにおいてのみ許可される。
- (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15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。15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、腕を上げなければならない。グリッドを離れることが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。
- (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。  
ー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。  
ーチームクルーがまだグリッド上の物を撤去している。  
ー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) この周回の中の追い越しは、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 にのみ許される。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、残りの車両がスタートラインを通過した後も動かなかつた場合、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) 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課せられる。
- (10) セーフティカー退去の手順は第 34 条 2.(5)、(6) を適用する。
- (11) 審査委員会が同日の再スタート中止を決定した場合は、中断の合図が出された周回の 1 つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。
  - － 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 周末満：不成立
    - 2 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 34 条 レースの非競技化（セーフティカー）

1. 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ず、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。
- (6) 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35条 大会の延期、取止め、成立

1. 不可抗力による特別な事情が生じた場合、大会審査委員会の決定によって大会・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. 大会が延期、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36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37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、あるいはピット要員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38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つては競技役員の判定に委ねられる。

## 第39条 レース終了

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%に満たない車両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40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. 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。

## 第9章 ピット規定

### 第41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60km/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42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43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、燃料補給要員を指名するものとする。燃料補給要員は防火用の衣服、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要員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要員は、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、これらの要員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。
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44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に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又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、ピットアウトしようとする車両は、ピットレーン（作業エリアを含む）においてはファストレーン走行中の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。
2. 信号の確認  
ピットから再びコースに戻る時は、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。
3. ピットアウト  
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10章 抗議

##### 第45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しての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ないたい場合は、該当する行為に係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 20,900 円
  - (2) 国内競技の場合 52,400 円
  - (3) 国際競技の場合 104,800 円(国内競技規則 12-2 参照)
3. 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等特別な作業に要した費用は、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し、抗議提出者はその費用全額を負担することを抗議申請時に保証しなければならない。車両の分解等に要した費用は技術委員長が算定する。

#### **第 46 条 抗議の制限**

1. 技術委員又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。
2. 公式予選の結果及びスタート位置に関する抗議は決定発表後 30 分以内になさなければならない。
3. 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。
4. 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 47 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 11 章 本規則の適用**

#### **第 48 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 49 条 本規則の違反**

1. 本規則に対する違反の判定は審判員が行い、大会審査委員会において裁定して宣告され、訓戒、罰金、タイムの加算、タイムの抹消、スターティンググリッドの降格、ドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップ、周回数の減算又は出場停止、失格処分まで遡及して施行される。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。
2. ドライバー又は車両に対するペナルティの決定は大会審査委員会においてなされ、競技長が次の方法で当該エントラントに通告する。

- (1) 罰則の通告は、文書によって当該エントラントに通告される。
  - (2) 走行中の車両のドライバーに対する決定については信号合図によって通達される。この実施は競技番号を付したペナルティボード又は黒旗を競技長の指示によって、コントロールラインに表示することによって行われる。
  - (3) 上記の場合、エントラント又はその代理人からもそのドライバーに対して停止の合図を送るようにするものとする。それでもドライバーが停止しない場合は追加ペナルティが科せられることがある。
3. 本一般競技規則書中に特定のペナルティが記載されているが、これによってさらに適当と思われる追加ペナルティを妨げるものではない。

## **第 50 条 本規則の施行**

本規則は 2015 年 7 月より施行する。



