

2017 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付則に従って制定し、オートポリスで開催される四輪レースに適用する。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、JAF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各大会特別規則並びにシリーズ統一規則が本規則より優先される。

第2条 オーガナイザー

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リー、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。但し参加料・保険料・参加申込書・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. すべてのエントリー、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 エントリー

1. 参加者許可証(エントリーライセンス)
 - 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を所持しなければならない。但し、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
当該年度所属国のASNで発行された国際競技参加者許可証を所持しなければならない。
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又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並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限内に参加申し込みの手続きを行わなければならない。
4. 要員並びにゲストに対する義務と責任
エントリーは指名したチーム監督、ドライバー、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、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、ピットクルー並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リーはチーム監督、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。尚、エントリー本人が会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。尚、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
エントリー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・JAFIによって公認された車両にあっ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
エントリーは国際モータースポーツ競技規則付則J項または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及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
エントリーは自分が指名したチーム監督、ドライバー、ピットクルー並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. ペット類のAパドックへの持ち込み及び16才未満の者のピットエリアへの出入りは禁止される。
11. 競技車両及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)のない車両などの使用は禁止される。
12. エントリー及びドライバーなどのチーム関係者は競技長及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以上の所持者とする。但し特別な参加資格が設けられるレースについては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切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。但し、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。
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。尚、変更手数料10,000円(税別)及び必要書類を添えて競技会事務局

局長宛に提出すること。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18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大会特別規則、統一規則書による。
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。但し、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員として登録する場合は書面にて届出を提出し大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、ピットクルー並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。他に貸与又は転用することは厳禁される。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 エントラント及びドライバー、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付則、特別規則並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、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. デブリフェンス及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。但し、自動車登録番号標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な事情が生じた場合は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、当レース区分を中止することができる。但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3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

1. 参加申込は特別規則書に決められた締切日までに参加申込書・車両仕様書を漏れなく正確に記載し、参加料を添えてオーガナイザー宛に提出されなければならない。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・車両仕様書・参加料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、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。

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国内競技規則付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。この保険に未加入、又は、加入保険の補償額が満たない場合は、オーガナイザー**推奨**の保険に加入すること。
スポーツ安全保険(C区分) ドライバー・ピットクルー 1, 850円/1名
スポーツ安全協会 URL: <http://www.sportsanzen.org/hoken/hoken1.html>
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特別規則書にて規定される。
2. タイヤ規定については夫々の大会特別規則及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。尚、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並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。

第12条 競技車両番号

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。又、各レース統一規則、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 車両名及び車両広告

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変更手数料10,000円(税別)と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及び商品広告に限り許される。但し、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しなければならない。
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、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。但し、夫々に定める大会特別規則、統一規則書に規定がある場合はそれに従うこと。

3. 車両変更の申請は手数料10,000円(税別)及び車両仕様書を添えて競技会事務局長宛に提出すること。

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2017JAF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点検を受けなければならない。国際レース格式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問を呈す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、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点検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。
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車番計測器(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。尚、ナンバー付レース車両は除く。

- 燃料をピット内に貯蔵する場合はスクリュウ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5kg以上の消火器を必ず用意しなければならない。
- 性状表 (2/1 現) 最新のものを公式掲示板にて公示する。

銘柄	Shell V-Power
密度(15°C)	0.7469g/cm ³
オクタン価(リサーチ法)	99.8
オクタン価(モーター法)	86.8
蒸気圧(RVP)	92.8
蒸留性状°C	初留点
	29.0°C
	10%
	41.5°C
	50%
	82.0°C
	90%
	141.0°C
	終点
	180.0°C
	残油量
	0.5%
実在ガム	1mg/100ml 以下
銅板腐食(50°C 3時間)	1
酸化安定度	480 分以上
鉛分	検出されない
硫黄分	0.0003%
ベンゼン	0.6%
メタノール	検出されない
エタノール	0.5%以下
酸素分	0.5%以下
灯油分	1%以下
MTBE	0.5%以下
芳香族分	42.0%
オレフィン	21.0%
色	オレンジ系

- 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

- 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。
- 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、エントラント又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。

- 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。

- 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
- 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。
- 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。
- 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は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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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のこの)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。尚、ドライバーが負傷その他やむを得ない事情でリタイヤ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。
- 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。
- 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、ピット及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。
- 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。
- ドライバーは車両から離れる場合は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。
- 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

- 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。
 - 接触行為
 - 他の車両のコースアウトを強いるもの
 - 他の車両による正当な追い越し行為を妨害するもの
 - 追い越しの最中に他の車両を不当に妨害するもの
- 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. 車両及びドライバー、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. ファストレーンとサインガードエリアの間にある手摺りに腰掛ける又は登る等の行為は禁止する。
4. サインガードエリア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手承を得て、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。
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、競技役員の手承を得なければならない。又各大会規則書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ない、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信号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。但し、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場合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)。尚、希望のない場合は主催者によりピットを割当てる。
2. 電気消費量の多い器具はピット内電源の使用を禁止する(1ピットあたり20アンペアまで)。それ以上の消費量が必要な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又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. 夫々の特別規則、統一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。また特別規則、統一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。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、その走行中の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・タイヤ等をかたづ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. 及び特別規則等に合致しなければならない。
11. 夫々の特別規則、統一規則で規定されている場合また、安全上の理由による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。但し、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た場合は、その走行区分は終了したものとされる。尚、悪天候等で、大会審査委員会が認めた場合又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

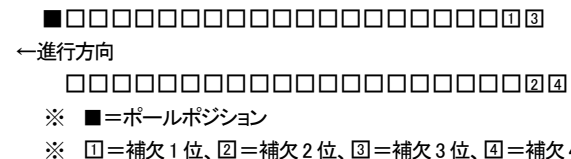
第26条 出走前点検・コースイン

- コースインは各自割当てられたピットまたは区域よりコースインのこと。
- 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。
- 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、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移動すること。

第27条 公式予選

- 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別の公式予選に必ず出走し、計測されなければならない。
- 計測はコースイン後、2周目より開始される。
- 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。
- 公式予選結果の順位はそれぞれのドライバーが走行中に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タイム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。
- 公式予選通過基準タイム
 - 夫々に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。
 - 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。
 - 参加台数が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。
- 出走嘆願書
基準ラップタイムに達しなかった者及び計測できなかった者は原則として決勝レースには出場できない。但し、予選通過台数が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した場合には公式予選暫定結果発表後30分以内に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勧奨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。但しこの場合、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。
- 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。
- 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。
 - 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。
 - 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審査委員会により決定される。
- 補欠車両
 - 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。
 - 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。
 - 公式予選基準ラップタイムを満たしていること。
 - 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。
 - 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。
 - 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)並びに下記の各項を適用する。

- 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。
- 補欠車両のリザーブ順位及び決勝レースに出走する場合のスターティンググリッドは次の通りとする。



- 公式予選中のピットエリア、コース上及び安全に関して適用される規則は原則として決勝レースと同一とする。
- 公式予選の中断
 - 競技長はコースの清掃または車両の回収のために必要な場合には赤旗を表示することにより、公式予選を中断することができる。公式予選中断の場合、予選時間の短縮は審査委員会が決定する。このように公式予選が中断された場合でも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。
 - ドライバーは次の事項に留意すること。
 - 公式予選中の赤旗中断時の停止場所: 自ピット作業エリア
 - 赤旗中断中は自ピット作業エリア内にて燃料補給を除く全ての作業が認められる。但し公式予選中の燃料補給が認められている競技会ではその限りではない。
- 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によってピットに回収され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。
- チェッカー旗表示を受けた車両は、前車がスロー走行している場合や危険を回避するなどのやむを得ない理由を除き追い越しは禁止される。
- 公式予選中または予選後に車両検査を実施する場合がある。この場合、ピットレーン入口もしくはピットにて競技役員の手図で誘導指示された車両は指定された車両検査エリアにて車両検査を受けなければならない。これを拒否すると罰則が適用される。

第28条 公式予選後の車両保管

特別に規定された場合を除き、公式予選終了後の車両保管は免除され、各自割当てられた場所へ進むこと。尚、予選終了後でも継続して作業ができる。また、予選・決勝終了後も技術委員長、および技術委員は時間外であっても検査を行う権限を持ち、これに従わないエントリーは罰則が科せられる。

第29条 ブリーフィング

- すべてのドライバーは夫々に対象となるブリーフィングに必ず出席し、かつ出席表に署名しなければならない。ブリーフィングに出席しなかったドライバーは、オーガナイザーが定める再ブリーフィング料を支払い、再ブリーフィングを受講しなければならない。
再ブリーフィング手数料:
 - 国内・準国内格式レース : 10,000円(税別)
 - 国際格式レース : 30,000円(税別)
- 上記1. に定めた者及び審査委員会が認めた者以外の入室または出席は認められない。
- 競技長は必要に応じ、ブリーフィングを開催することができる。その場合は適切な方法で開催場所・時間を告知され、該当者は全員出席すること。

第30条 スターティンググリッド

1. スタートにつくことを許される車両台数は決勝出走台数として特別規則に記載される。
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。但し、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つ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分前で締め切られるが、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エンド付近を通過した後競技役員の手合図またはピットレーン出口の信号機の緑灯を点灯することによってスタートとなる。但し、同規則と異なる競技会は夫々の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。但し競技役員の手合図があった場合は強制的にピットに入って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)は当該配置場所につくものとする。
 - 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。各大会に規定が有る場合は、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及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知らせるものとする。
 - 5) 30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、一切できない。

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。但し、先頭車両が自己のグリッドに着くまでの間とする。
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)。ついて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。尚、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つた車両は、先頭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。但し、上記時間制限までに自己のポジションに戻れなかつた場合は、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。但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5分前の時点から再開され、その後のレース距離(周回数)、及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オーダーのままですぐに待機する。
- 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着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ずか、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 レースの中断及び再スタート

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生じた場合、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、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、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、及び30秒前のボード(またはシグナル)が表示される。それらの何れのボード(またはシグナル)も警告音を伴うものとする。
- 3) 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ぬ。
- 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で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) 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. 9. 15~2. 9. 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。

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

とはコース及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. 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大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、再車検を拒否した場合は失格とされる。
3. 大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、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. 第1位の車両は、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者がフィニッシュライン通過後5分間提示される。
3. 完走基準

クラス	完走周回数%
S-FJ	第1位の走行周回数の90%(小数点以下切捨て)
TC	各クラス第1位の走行周回数の70%(小数点以下切捨て)
Vitz、86/BRZ	第1位の走行周回数の70%(小数点以下切捨て)
N-ONE	第1位の走行周回数の70%(小数点以下切捨て)

夫々のレースシリーズ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 暫定表彰及び本表彰、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大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、または競技役員へ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)に記載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. 本規則の解釈及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 ドライビングスルーペナルティ(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、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(ドライビングスルーペナルティまたはそれ以上)
 - ② 反則スタート(ドライビングスルーペナルティまたはそれ以上)
 - ③ ピット作業違反(ドライビング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(ドライビング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国際競技規則付則L項)違反
(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10秒またはそれ以上)

- ⑦ ①～⑥以外の反則行為(ドライビング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。但し、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、ドライビングスルーペナルティ又はペナルティストップに相当するタイム加算とする。尚、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。尚、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. 抗議は抗議料を添えて書面で競技長に提出するものとする。

抗議料	国際格式競技	104,800円
	国内格式競技	52,400円
	準国内格式競技	20,900円

(税込み)

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. 公式予選及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分以内になされなければならない。
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分以内になされなければならない。
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分以内になされなければならない。

第42条 抗議の裁定

1. 抗議審査にあたり、審査委員会には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. 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審査委員会の裁定結果に服さなければならないが、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、特別規則等並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. 本規則並びに特別規則等に記載されていない競技運営上の細則、競技参加者に対する指示、本規則並びに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 ドライバーズブリーフィング(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2017年1月1日より施行する。

【各種申請 一覧表】

項目	レース格式	申請料金	承認先・提出先
ドライバー変更手数料	準国・国内・国際格式	10,000円(税別)	審査委員会承認必要
トランスポンダー補償料	準国・国内・国際格式	70,000円(税別)	オーガナイザー
車両名変更手数料	準国・国内・国際格式	10,000円(税別)	事務局長
車両変更手数料	準国・国内・国際格式	10,000円(税別)	審査委員会承認必要
再ブリーフィング手数料	準国内・国内格式	10,000円(税別)	オーガナイザー
再ブリーフィング手数料	国際格式	30,000円(税別)	オーガナイザー
抗議料	準国内格式	20,900円(税込)	提出先: 競技長宛
	国内格式	52,400円(税込)	
	国際格式	104,800円(税込)	