

2023 OKAYAMAチャレンジカップレース シリーズ規則付則

チャレンジカップ2H耐久レース特別規則

〔2023/1/31 版〕

第1条 開催日程・大会名およびレース名・開催クラス

1. 大会名／開催日
2023年4月2日（日） 2023 OKAYAMAチャレンジカップレース第2戦
2. レース名
チャレンジカップ2H耐久レース
3. オーガナイザー
株式会社岡山国際サーキット／アイダクラブ
4. 開催場所
岡山国際サーキット（1周：3,703m/右回り）
5. 開催クラス
N1ロードスター（NA／ND）、WEST VITA、GRANZ、
OTHERS CLASS（クラスⅠ～Ⅳ）、N1-86、Nゼロ-86（クラス1／ク
ラス2）

第2条 参加車両・カーNo.

1. N1ロードスター（NA／ND）、WEST VITA、N1-86、Nゼロ-86（クラス1／クラス2）は2023 OKAYAMAチャレンジカップレース特別競技車両規則およびその付則の各クラスの項目に従った車両とする。
2. GRANZは、「2023OKAYAMAチャレンジカップ特別車両規則付則「GRANZ車規則」に準じた車両とする。
3. OTHERS CLASS
 - ①JAF車両規則に従った車両で、オーガナイザーが認めた車両とする。
 - ②クラス区分
参加車両は次のクラスに分けられる。
クラスⅠ：2000ccを超え2500ccを含む車両
クラスⅡ：1800ccを超え2000ccを含む車両
クラスⅢ：1500ccを超え1800ccを含む車両
クラスⅣ：1300ccを超え1500ccを含む車両
 - ③参加台数が2台未満であった場合、そのクラスは不成立とし、上位排気量クラスに編入される。また、この場合の賞典は編入されたクラスとなる。
4. 各クラス共カーNo.は、OKAYAMAチャレンジカップレース年間登録No.を使用するが、他クラスと重複した場合は主催者指定のカーNo.を使用すること。

第3条 レース時間

決勝レース時間：2時間（120分）／各クラス

なお、天候・その他のやむを得ない状況下においては、大会審査委員会の決定によりレース時間を短縮する場合がある。

※決勝レースがスタートするまでに短縮した場合、当初のレース時間とは、その短縮した時間を指す。

第4条 参加料・参加申込

1. 参加料
全クラス 77,000円/1台(税込)
2. 参加申込に関する詳細は「2023 OKAYAMAチャレンジカップレースシリーズ特別規則第4章」に準ずる。

第5条 参加者・ドライバー・ピットクルー

参加者・ドライバー・ピットクルーの参加資格は「2023 OKAYAMAチャレンジカップレースシリーズ特別規則第2章」に準ずる。

1. ドライバーおよびピットクルーの保険に関しては「2023 OKAYAMAチャレンジカップレースシリーズ特別規則第4章第17条」に準ずる。
2. 登録ドライバー人数
 - ① 1台の車両につき1～3名のドライバー(A・B・Cドライバー)を登録すること。
 - ② ドライバーの「T. B. N.」登録
参加申し込み時にドライバーを「T. B. N.」として登録出来るのは、すでにAドライバーが確定登録されている場合のB・Cドライバーに限り認められる。また、TBNドライバーの登録は当日朝の参加確認時までには書面にて登録料(5,500円/税込)を添えて行うこと。また、大会14日前までに確定登録した場合、登録料は必要ない。
 - ③ 登録ドライバーの変更
登録ドライバーに変更がある場合は、大会当日朝の参加確認の時までに書面にて変更料(5,500円/税込)を添えて大会事務局に変更内容を届け出ること。それ以後の変更は出来ないものとする。また、大会14日前までに変更した場合、変更料は必要ない。
3. 登録ピットクルー人数
1台につき登録できるピットクルーは最大6名までとする。

第6条 決勝出場台数

最大決勝出走台数は54台とする。クラス別決勝出走台数は設けないが、予選出走台数が最大決勝出走台数を上回った場合は、下記計算式(按分比例方式)にてクラス別決勝出場台数が決定される。

例)

$$\text{「N1ロードスター」決勝出場台数} = \frac{\text{「N1ロードスター」予選出走台数}}{\text{全クラスの予選出走台数}} \times 54$$

(小数点以下四捨五入)

第7条 燃料補給器検査・公式車両検査

1. 燃料補給器検査
 - ① 決勝レース中に使用する燃料補給器は、タイムスケジュールによって示された時間に車検場にて検査が行われる。ただし落下式タンク(Nゼロ-86クラスを除く)をピットに設置の場合は技術委員が各自のピットへ出張して検査が行われる。
 - ② 燃料補給器検査時には下記のものを提示すること。
 - 燃料補給器
 - アース線及びその取り付け位置
 - 燃料補給員および消火要員の装備一式(耐火性スーツ、フルフェイス(シールド付き))

ヘルメットまたはゴーグル+バラクラバス、耐火性グローブなど)

●消火器（有効期限内の内容量最低3kg以上のものを1本）

2. 公式車両検査

競技に参加する全ての車両は、タイムスケジュールによって示された時間に実施される、公式車両検査を受けなければならない。

3. 消火器

①燃料補給をする際には、内容量最低3kg以上の消火器を最低1本は用意すること。

②ピット内に燃料を保管する場合、燃料補給時に使用する消火器とは別に内容量最低3kg以上の消火器を1本以上用意すること。

第8条 燃料

1. 全てのクラスにおいて競技に使用できるガソリンは、岡山国際サーキット場内のガソリンスタンドで販売される以下の無鉛ガソリンのみとする。

【無鉛ハイオク】 (2023年1月現在)

商品名 (idemitsu)	ハイオクガソリン	
密度	(15°C) g/cm ³	0. 7 3 2 9
銅版腐食	50°C, 3Hr	1
実在ガム	mg/100ml	1以下
蒸気圧	(37. 8°C) kPa	9 2. 5
オクタン価	(リサーチ法)	9 9. 6
ベンゼン	容量%	1以下
MTBE	容量%	0. 1以下
灯油分	容量%	含まない
メタノール	容量%	含まない
エタノール	容量%	0. 1
酸素分	質量%	1. 2
硫黄分	質量%	0. 0 0 0 2
鉛分	g/l	無加鉛
酸化安定度	分	4 8 0以上
分留性状°C	10%	4 0. 0
分留性状°C	50%	8 8. 0
分留性状°C	90%	1 5 1. 5
分留性状°C	終点	1 7 3. 0
残油量	容量%	1. 0
色		オレンジ系色

※ただし、Nゼロー86 (クラス1/クラス2) の燃料は上記もしくは、通常のガソリンスタンドのポンプから販売されている無鉛ガソリンとする。

2. 燃料には添加剤を混入したり、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たりしてはならない。ただし、潤滑に必要なオイルの銘柄や使用は自由とする。

第9条 タイヤ規定

1. 各クラスとも予選・決勝レースで使用できるタイヤの種類は、「2023 OKAYAMA チャレンジカップレース特別規則」に記載されたクラス別タイヤ規定に準ずるものとする。

2. タイヤ本数

- ① OTHERS CLASS、GRANZ、N1-86クラスは公式予選で使用できるドライタイヤは、公式車検時にマーキングされたタイヤで4本までとする。
 - ② N1ロードスター、WEST VITAクラスは公式予選で使用できるタイヤは4本迄とし、公式車検時に実施されるタイヤマーキングの際に未使用でなければならない。
また、決勝レースのスタート時に使用するタイヤは公式予選で使用したタイヤとする。
 - ③ Nゼロ-86 (クラス1/クラス2) クラスの公式予選で使用できるタイヤは公式車検時にマーキングされた4本までとし、公式車検時～決勝レース出走前点検時点でタイヤ中央にあるスリップライン (1.6mm) が出ていてはならない。
 - ④ 公式予選中のマーキングタイヤ以外へのタイヤ交換は、外的要因 (パンクなど) 等やむを得ない場合で競技長の許可した時に限り許される。(その場合は、予選結果に影響するペナルティの対象となる。) 又、天候の急変等により競技長が許可したときに限る。
 - ⑤ 決勝レースに於いて使用できるタイヤ本数は自由とする。
3. 全てのクラスにおいて予選にて使用するタイヤのマーキングは、タイムスケジュールに示された時間内にて行われ、マーキングされたタイヤの組み替え、裏組は出来ないものとする。

第10条 公式予選

1. 登録されたドライバー (A・B・Cドライバー) は、定められた時間に行われる当該クラスの公式予選に参加しなければならない、その際に使用する車両は、公式車両検査を終了したものに限られる。
2. 予選方法はタイムトライアル方式とする。義務周回数は定めないが、少なくとも1周はラップタイムが計測されなければならない。
3. 公式予選結果の順位は、それぞれの車両が公式予選中に記録したベストラップタイム (A・B・Cドライバーにより達成されたラップタイムのうちのベストタイム) 順に決定される。複数の車両が同一の最高ラップタイムを記録した場合には、先にベストタイムを出した車両が優先され、以下この方法に準じて順位が決定される。
4. 各クラス区分とも、公式予選で達成されたタイムの各クラスの上位3台のベストラップタイムの平均に130%を乗じたものを予選通過基準タイムとし、これを満たした車両の中から (A・B・C各ドライバーが基準タイムを満たしているのを条件に) 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、この基準ラップ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。
※一方のドライバーが予選通過基準タイムを達成している場合でも、もう一方のドライバーが予選通過基準タイム未達成の場合は予選通過とはならない。公式予選通過基準未達成者の決勝出場については「2023 OKAYAMAチャレンジカップレースシリーズ特別規則第8章第29条」に準ずる。
5. 公式予選中の燃料の補給は禁止される。
6. その他の公式予選中の諸規則については「2023 OKAYAMAチャレンジカップレースシリーズ特別規則」に準ずる。

第11条 ブリーフィング

タイムスケジュールによって指定の時間に行われる。もしくは競技長が必要に応じて開催するブリーフィングには、出走するドライバー全員及びピット責任者が必ず出席すること。遅刻及び欠席については「2023 OKAYAMAチャレンジカップレースシリー

ズ特別規則第7章第26条」に定められた再ブリーフィングの対象となる。

第12条 スターティンググリッド

1. スターティンググリッドは、公式予選において各車両が達成した最高タイムの順に1×1のスタッガードフォーメーションとし、ポールポジション位置は最前列右側とする。
2. スターティンググリッド発表後、グリッドに付くことが出来なかった車両の位置は空席のままとし、他の車両は各々の位置を保持すること。

第13条 スタート手順

1. スタートドライバーは出場申込時にAドライバーとして登録したドライバーとする。ただし、スタートドライバーを変更する場合は、当該レーススタート1時間前までに大会事務局に届け出ること。
2. スタート方法
スタート方法は、セーフティカー（以下「オフィシャルカー」という）先導によるローリングスタートとする。また、例外的な状況下では、2023 岡山国際サーキット・4輪一般競技規則 付則1 セーフティカー運用手順16. を適用したスタートとする場合がある。
3. スタート進行
 - ①コースイン可能の合図が出されたら、すべての車両は規定時間内にグリッドへ向けてコースインしなければならない。（グリッドに着いたらすべての液体の補給は禁止される）
 - ②規定時間以内にコースインできなかった車両は、グリッドの最後尾に着けられるか、または正規にスタートできなかったものとみなされ、ピットスタートとなる。ピットスタートはピットロード出口で待機し、決勝レースで全車がスタートし、最後尾の競技車両がピットエンドを通過した後、競技役員がピットロード出口の信号機の緑灯を点灯することによりスタートとなる。
 - ③スタートの手順の進行は5分前、3分前、1分前および30秒前を記入したボードを表示して行われる。これらのボードは警告音とともに表示される。
 - (1) 5分前ボード：秒読み開始。グリッドへの進入は締め切られる。
 - (2) 3分前ボード：ドライバー、競技役員以外の者はコース上から退去する。コース上におけるすべての作業を禁止する。
 - (3) 1分前ボード：ドライバーが車両内に着座したままエンジンを始動する。
 - (4) 30秒前ボード：この合図の後、グリッド前方で、緑色旗が振られ、競技車両はグリッドの隊列を保ちながら、オフィシャルカーの先導によってフォーメーションラップを開始する。
 - ④フォーメーションラップ中に著しく隊列を乱してはならない。また、フォーメーションラップ中の追い越しは禁止される。
 - ⑤スタートできないドライバーは、腕を挙げなければならない。他の全車両がフォーメーションラップを開始した後、競技役員のみが当該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。ついで、この車両はフォーメーションラップを行うものとするが、他の走行中の競技車両を追い越してはならない。
 - ⑥フォーメーションラップに、出遅れた車両およびフォーメーションラップの途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、他車を追い越さずに最後尾車両の後方につけることができる。

- ⑦フォーメーションラップが開始された時点でスタート信号灯にレッドライトが灯される。
 - ⑧フォーメーションラップを先導するオフィシャルカーは最高約80km/hで走行する。
 - ⑨フォーメーションラップの終了と共にオフィシャルカーはピットロード入口よりコース上から退去するが、競技車両はポールポジション車両の先導で最高速度約80km/hの速度を保ちながら走行する。
 - ⑩スタート信号は、メインフラッグタワーのスタート信号灯（グリーンライト）により合図される。スタートラインの信号灯のレッドライトがグリーンライトに変わるとレーススタートとなるが、各車両はコントロールラインを通過するまで他車を追い越してはならない。
 - ⑪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およびグリッド付近で競技車両の隊列が著しく乱れている場合はスタートはなされず、再度フォーメーションラップを行う。（全車両の速度は維持されること）その時のスタート信号はレッドライトが継続して灯される。再びオフィシャルカーが隊列の先頭に合流しフォーメーションラップを行う。この場合のエクストラ（追加された）フォーメーションラップの時間はレース時間に含まれるものとする。
4. スタート遅延
- フォーメーションラップ中の天候の急変、その他何らかの問題が発生し、なおかつ上記3.⑪が適用出来ないような場合は次の手順が適用される。
- ①シグナルタワーの信号灯のイエローランプが点滅点灯され「START DELAYED」ボードと赤旗の振動提示をメインフラッグタワーより表示する。
 - ②オフィシャルカーはスロウダウンしグリッド前方で停止する。フォーメーションラップ中の全競技車両は当初のポジションでダミーグリッド上に停止する。エンジンは全て停止され、スタート手順は「5分前ボード」の時点より再開される。レースは当初のレース時間より5分を差し引いた時間となる。
5. スタートの手順違反に対しては「ペナルティストップ」もしくは「決勝結果にタイム加算」のペナルティが課せられる。

第14条 走行中の遵守事項

1. 公式予選・決勝レースを通じて各ドライバーごとに割り当てられた自動計測器に積み替えた上で走行すること。
2. 車両がコース上に当初のレース時間（前記第3条に定義された時間）の半分以上停止している場合はリタイヤと判定される。
3. ピットレーンでの速度制限は安全管理上60km/h以下とする。
これに違反した車両には以下のペナルティが課せられる。
 - ・公式予選中……予選タイムの一部抹消
 - ・決勝レース中……ペナルティストップもしくはタイム加算
4. その他の走行中の遵守事項は「2023 岡山国際サーキット・4輪一般競技規則」および「2023 OKAYAMAチャレンジカップレース特別規則」に準ずる。

第15条 ドライバーの交代

ドライバーの交代は競技役員の管理のもとに自己のピット前でのみ行うことが出来る。ドライバー交代を行う場合、ピット責任者はピットインする1週間までに担当のピットオフィシャルに届け出ること。

第16条 最小合計運転時間

1名のドライバーの運転時間はもうけないが、複数ドライバーで参加の場合、シリーズポイントの対象となるドライバーは1名につき最低20分以上は運転しなければポイント対象とならない。

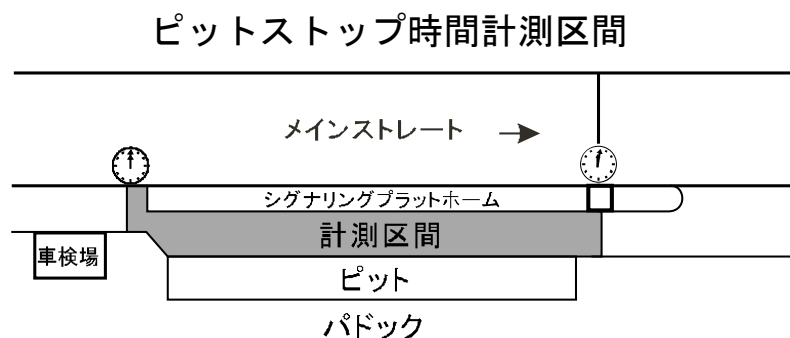
※レース時間が大幅に短縮された場合、審査委員会の決定により上記最少運転時間を適応しない場合がある。

第17条 ピット規定

1. ピットイン

①全ての車両は、決勝レース中に最低2回（3分以上）のピットストップ（以下、義務ピットストップという）を行うこと。（燃料補給義務はない）

3分の計測はピットレーン入口車検場横の「ホワイトライン」から、ピットレーン出口「蛍光黄色マーカー」までとする。



尚、計測された時間が3分より短い場合は（小数点以下切り捨て）ペナルティストップが課される。

ペナルティストップの時間は、不足タイムに準ずる。

例）ピット時間が2分58秒であった場合は、2秒のペナルティストップとなる。

②セーフティカー活動中の義務ピットストップ執行は、セーフティカー導入時点ですでにピットレーンへ進入していた車両についてのみ認められ、上記①の方法で3分を計測する。

また赤旗時は、赤旗提示時点でピットレーンに進入していた車両に限り、義務ピットストップの執行が認められる。この場合、上記の規定によらず、レース再開時刻からピットレーン出口「蛍光黄色マーカー」通過時刻迄で3分を計測する。

③ピットレーンにおいて危険回避やトラブルを抱えている場合を除き車両を不必要に低速で運転したり、不規則に走らせたり、あるいは他者にとって危険と見なされるような運転をすることは許されない。また、計測時間の消化を目的として本条2. ②に定められた以外の箇所に留まることは認められない。

④車両が自己のピットを通り過ぎて停車した場合は、競技役員の許可を得て当該車両のメカニックによってのみ押し戻す事が出来る。リバースギアの使用は禁止される。

2. ピットでの作業

①ピットストップした車両は必ずエンジンを停止させること。レースに加わるために再度車両をスタートさせる場合のエンジンの始動は、運転席においてドライバーがその車両に装備されている装置によって行わなければならない。

②ピットでの作業は自チームのピット前作業エリアおよび指定されたピットガレージ内で行うことが出来る。

- ③ピットでの作業は、登録ピットクルー及びドライバーによって最大6名までが1度に作業を行うことが許される（消火要員を除く）。この場合ドライバー交替を除く全ての行為は作業と見なされる。また、シグナリングプラットホームに出られるサインマンの人数は車両1台につき2名までとする。
- ④燃料補給中はドライバー交替を含む全ての作業が禁止される。
- ⑤燃料補給要員は車両1台につき2名までとし、消火器をかまえる消火要員はこの2名には含まれないものとする。
- ⑥その他のピット細則は「2023 OKAYAMAチャレンジカップレース特別規則」および「2023 岡山国際サーキット・4輪一般競技規則」に準ずる。
- ⑦ピット規定に違反した場合は罰則が課せられる。
- ⑧ジャッキ動作中はドライバーの乗降は禁止される。
- ⑨ピットレーンの作業エリアにおいて発火をとまな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すべての備品はピットインした車両が自己のピットへ停止する以前に作業エリアへ準備することは許されない。またそれらは作業終了後ただちにピット内へ片付けなければならない。
- ⑪ドライバーごとにトランスポンダーの割り当てを行うので、ドライバー交替時にはトランスポンダーの積み替えを行うこと。
計測器積み替えの作業は、ピット作業の制限人数には含まれないが、燃料補給時での積み替えは禁止。

第18条 燃料補給

1. 燃料補給作業の為の最小ピットストップ時間は第17条に示す3分間とする。
燃料補給が開始（給油口キャップが開けられて）されて終了（給油口キャップが閉じられるまで）するまではドライバー交代を含むその他の一切の作業が禁止される。
給油作業が開始される前、もしくは給油補給作業が終了後はその他の作業は可能。（給油が1分で終了した場合は2分間作業可能）
2. 燃料補給器具
 - ①燃料補給タンク（落下式）
給油補給装置は2023年JAF国内競技車両規則第3章第10条10.3)に従ったものとする。
 - ②簡易燃料補給方法
 - 耐圧性の金属製携行缶で容量が20リッター以下であること。
 - 携行缶が、車両給油口まで内径1.5インチ以下の耐油性ホースを接続できる構造となっていること。
 - バルブ径1.5インチ以下でバルブ開閉が90°以内の角度で操作できる手元コックが携行缶から30cm以内の位置に設置されていること。
 - 手元コックから車両の給油口までのホースの内部が目視でき、長さが50cm以内であること。
 - 耐圧性金属携行缶の改造はエア抜きバルブの取り付けを除き許されない。
 - WEST VITAおよびGRANZの燃料補給についてはウエストレーシングカーズ株式会社製VITA認定部品の使用を可能とする。その場合は、車両側に同社認定の給油口カバーを装着することが出来る。
 - ③スーパー耐久シリーズ・技術規則 第2章 第6条（4）燃料補給装置5）及び6）で規

定されたS T O指定燃料補給装置。

3. 燃料補給作業

- ① 1回のピットストップで補給できる燃料は20リッターまでとする。
但し、本条項2. ①燃料補給タンク（落下式）を使用する場合はこの限りではない。
 - ② 燃料補給作業中は必ずエンジンを停止し、一切の作業を禁止する。この場合の作業は、ドライバーの乗降、窓拭き、ドリンクの交換、クーラーボックスの氷交換なども含まれ、燃料補給作業以外は車両には触れることが出来ない。
※給油を行わない場合で、点検のため燃料タンクの給油口を開けた場合でも、給油作業と見なされ、すべての作業は禁止される。
 - ③ 燃料補給を行う場合、ドライバーが車内に留まることは出来ない。
 - ④ 燃料補給作業を行う燃料補給員および消火要員は、万一の火災に備え、耐火性スーツ、耐火性バラクラバス（目出し帽）+ゴーグルもしくはフルフェイスヘルメット（バイザーは完全に閉じなければならない）、耐火性グローブを着用する事が義務づけられる。
 - ⑤ 燃料補給作業に際して少なくとも1名以上のピット要員が消火要員として、給油作業が終了するまで消火器を構えて待機しなければならない。
 - ⑥ 燃料補給を行う場合次の手順に従って行うこと。
 - 1) ピットイン前にチーム責任者は担当ピットオフィシャルに届け出る。
 - 2) 車両ピットイン
 - 3) エンジンを停止する。
 - 4) ドライバーは車外に出る。
 - 5) アースを取り付ける。
 - 6) 消火器を構える。
 - 7) 燃料タンクの給油口を開ける
 - 8) 燃料補給が終了し給油口を閉じる。こぼれた燃料をふき取る。
 - 9) 燃料補給器具をピット内に格納する。
 - 10) アースを取り外す。
 - 11) 消火器をピット内に格納する。
 ※給油口以外から燃料が漏れるような場合、直ちに補給を止めること。
 - ⑦ ドライバーが燃料補給要員を兼ねることは許される。
4. 給油時は必ず4輪が接地した状態で待つこと。ジャッキアップ時かタイヤを外している時の給油は禁止される。
5. 燃料補給規定に違反した車両には罰則が適用される。

第19条 レースの中断および再スタート

天候・事故その他の理由によりレースを継続出来ない状況になった場合、競技長は赤旗を提示してレースを中断するかセーフティカーを導入しレースを非競技化する場合がある。

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。そして全車はスタートライン手前の赤旗ラインの後方のグリッドまでゆっくりと進み、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の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。

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。
- ・車両が一旦コース上赤旗ライン後方に停止した後は、ドライバーの降車、日除け、雨除けと競技会審査委員会が認めた作業以外は、ドライバー交代を含み一切の作業が禁止される
- ・車両がピットに入ったならば、作業エリアにおいては燃料補給、タイヤ交換、ドライバー交代を除く作業が認められる。但し燃料補給作業中に赤旗が提示された場合のみ給油作業は継続出来る。天候急変時などには、競技会審査委員会によりタイヤ交換などの作業が認められる場合がある。一方、ピットレーン赤旗ライン後方においては、日除けと雨除けを除く一切の作業が禁止される。
- ・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、本条2. ③のもと、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。

④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、かかる作業はすべて以下に限られる。

- ・エンジンの始動およびエンジン始動に関する準備常に競技役員の指示に従わなければならない。

2. レースの再開

①遅延は出来る限り短く保たれ、再開時刻とレースの終了予定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。

③5分前ボード（およびシグナル）が提示後、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、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。赤旗中断時点ですでにピットレーンに進入しており、かつ「5分前」の合図が出された時点でピット出口に整列できていた車両は、本項による隊列の更に後尾に着くことが認められる。

④3分前ボード（およびシグナル）が提示されたら、コース上における全ての作業は禁止される。

⑤1分前ボード（およびシグナル）が提示される時には、エンジンを始動しなければならない。チームのスタッフはすべて、1分前ボード（またはシグナル）が提示されるまでに、すべての機材を持ってグリッドから退去する。

⑥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。

⑦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、ピット出口のライトがグリーンに変わる。その時の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。

- ⑧この周回の間追い越しは、赤旗ラインを離れる際に遅れてしまい、その後ろの車両がその車両を追い越さないと隊列の残りを不当に遅らせることになってしまう場合にのみ許される。この場合、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。
- ⑨赤旗ラインを離れる際に遅れてしまった車両は、残りの車両が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。複数の車両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。
- ⑩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、ペナルティが課せられる。
- ⑪この周回の間は、2023岡山国際サーキット・4輪一般競技規則 付則1 セーフティカー運用手順の11. から16. が適用される。
- ⑫レースが再開できなかつた場合は、レースは中断の合図が出された周回1つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。レースを再開しないことが通知された時点で、すべての完走車両は競技役員の指示により車両保管状態となり、車両に対する一切の作業が禁止される。レース終了時点で義務ピットストップを2回行っていなかつた車両は、ピットストップ1回につき2周回減算とする。

3. セーフティカー

セーフティカーの運用は2023岡山国際サーキット・4輪一般競技規則 付則1 セーフティカー運用手順による。また、セーフティカーが活動中の時間(周回)もレース時間(周回)にカウントされる。

第20条 レース終了

- 1. レースの終了の合図(チェッカーフラッグ)は、規定のレース時間が終了した時点で、本コースを走行中の最多周回数を周回している中の先頭の車両が最初にコントロールラインを通過する時に表示される。
- 2. チェッカーフラッグは先頭車両がフィニッシュラインを通過後5分間提示される。
- 3. 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。競技役員の指示がある場合を除き、チェッカーフラッグの表示後は、ピットレーン側からのフィニッシュラインの通過は無効とみなされる。
- 4. チェッカーを受けた車両は安全な速度でコースを1周し、オフィシャルの誘導に従い指定された場所に停車すること。

第21条 順位認定

- 1. 当該クラスにおいて優勝車両の走行周回数の70%(小数点以下切り捨て)以上を走行したものを完走扱いとし、下記優先順にて順位認定の対象とする。
 - ①チェッカーフラッグを受けた完走車両の中で周回数の多い順にて順位を認定する。同周回数の場合は、フィニッシュライン通過順にて判定する。
 - ②①の車両の順位に続いて、チェッカーフラッグを受けられなかつたが、完走条件を満たした車両の中で周回数の多い順に順位を認定する。同周回数の場合は最終周回数のコントロールライン通過順にて判定する。
- 2. 万一、天候その他の不可抗力により、レースが通常の終了予定前に中止せざるを得ない場合には、本規則第19条に定める手順に従うものとする。

第22条 得点

1. 得点基準

①決勝レースの得点は完走した者のみに各クラス区分における順位に従って個々のドライバーに対して下記の通り与えられる。

【N1ロードスター（NA/ND）、WEST VITA、N1-86、Nゼロ-86（クラス1/クラス2）】

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位以下
得点	10点	7.5点	6点	5点	4点	3点	2.5点	2点	1.5点	1点

※複数ドライバーで参加の場合、1名につき最低20分以上は運転しなければポイント対象とならない。

②WEST VITAクラスは「2023 VITA ENDURANCE CUP」ポイントの対象となります。

③OTHERS CLASS、GRANZクラスはシリーズポイント対象外とする。

2. 不可抗力によるレース中止の場合の取り扱い：

①先頭車両が2周回を終了する前に中止された場合には、得点は与されない。

②先頭車両が2周回を終了し、当初のレース時間の85%未満で中止された場合には、得点はその半分が授与される。

③レースが当初の時間の85%以上を達成して中止された場合には得点はすべて授与される。

3. 不出走ドライバーの得点

決勝レースに出走しなかったドライバーへの得点は与えられない。

第23条 賞典

各クラスの賞典の詳細については公式通知もしくは公式プログラムに示す。また、賞典の制限については「2023 OKAYAMAチャレンジカップレース特別規則 第12章 第43条」に準ずる。また、総合1～6位のチームにトロフィーが与えられる。

第24条 本規則の施行

本特別規則は「チャレンジカップ2H耐久レース」に適用されるもので、記載されていない事項については、「2023岡山国際サーキット・4輪一般競技規則」、「2023 OKAYAMAチャレンジカップレース特別規則」およびその付則に基づいて運用される。なお、本規則は競技会の参加申込と同時に有効となる。

以上
大会組織委員会