

2025 岡山国際サーキット
4輪一般競技規則書目次

第 1 章	総 則	4
第 1 条	一般競技規則書の制定	4
第 2 条	オーガナイザーの権限	4
第 3 条	競技会特別規則書・公式通知およびブルテンの発行	4
第 2 章	参 加 者	5
第 4 条	参加者	5
第 5 条	ピット要員	5
第 6 条	ゲスト	6
第 7 条	保険	6
第 8 条	出場受付（書類検査）・参加確認	6
第 9 条	メディカルチェック	6
第 10 条	ブリーフィング	6
第 11 条	クレデンシャルと車両通行証	6
第 12 条	参加者・ドライバー・ピット要員の遵守事項	7
第 3 章	参 加 車 両	7
第 13 条	参加車両	7
第 14 条	競技番号	7
第 15 条	車両広告	8
第 16 条	車両変更	8
第 17 条	車両名称	8
第 4 章	安 全 規 定	8
第 18 条	ドライバーの安全遵守事項	8
第 19 条	車両に関する安全規定	9
第 20 条	走路の安全規定	9
第 5 章	車 両 検 査	10
第 21 条	公式車両検査	10
第 22 条	燃料・オイル	10
第 6 章	公 式 予 選	10
第 23 条	予選	10
第 24 条	予選方式	10
第 25 条	計時	11
第 26 条	公式予選中の車両修理とピット作業	11
第 27 条	公式予選の中断	11
第 28 条	公式予選通過基準未達成者の決勝出場	11
第 7 章	決 勝 レ ー ス	12
第 29 条	出走前点検	12
第 30 条	スタート	12
第 31 条	信号表示	12
第 32 条	レースの中断	13
第 33 条	セーフティカー	13
第 34 条	レース中の車両修理	13
第 35 条	リタイヤ	13
第 36 条	レース終了	14

第 37 条	競技会の延期、取り止め、成立	14
第 38 条	暫定表彰と表彰式	14
第 39 条	レース終了後の車両保管および再検査	14
第 8 章	ピット規定	15
第 40 条	ピットインおよびピットアウト	15
第 41 条	ピットレーンの速度規制	16
第 42 条	ピットストップ	16
第 43 条	ピット作業	16
第 9 章	本規則の適用	17
第 44 条	本規則の解釈	17
第 45 条	罰則	17
第 46 条	抗議権	18
第 47 条	抗議の制限	18
第 48 条	抗議の裁定	18
第 49 条	控訴権	19
第 50 条	本規則の施行	19
付則 1	セーフティカー運用規定	20
付則 2	ドライブ行為の判定に関するガイドライン	21

2025 岡山国際サーキット

4輪一般競技規則書

2025. 1. 29 初版

第 1 章 総 則

第 1 条 一般競技規則書の制定

国際自動車連盟（F I A）国際モータースポーツ競技規則およびその付則に準拠した日本自動車連盟（J A F）国内競技規則およびその細則に準拠して岡山国際サーキットの4輪一般競技規則書を制定し、岡山国際サーキットで行われる4輪自動車競技に適用する。ただし、別途シリーズ規則・特別規則の定められているレースに関してはそちらを優先する。

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. 参加申し込みの受付に際して**国内競技規則4－19に基づき**、参加者・ドライバー・ピット要員を選択あるいは拒否することができる。
2. 以下の場合にチームの参加又はドライバーの参加を拒否する事が出来る。
 - ・競技会における秩序を無視して混乱を引き起こした者、又はその恐れが極めて強いと思われる者。
 - ・レースが自己責任の前提で成り立つ事を理解承認できない者。
 - ・自己を反省することなく、人の過失ばかりを主張する者。
 - ・暴力行為等を含め周囲に対して脅威を与えた者。
 - ・スポーツマンとしてふさわしくない発言・行動をくり返す者。
3. 競技長が必要と認めた場合、ドライバーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。
4. 競技番号の指定あるいはピットの割り当て等に当たり、各参加者の優先順位を決定することができる。
5. 保安上または不可抗力による特別の事情が生じた場合、競技会審査委員会の了承を得てレースの延期、中止、取り止め、およびレース距離の短縮、コースの変更等を決定することができる。ただし大会が中止された場合、参加料は返還される。
6. 各レース区分において、参加申し込み数が最大決勝出場台数に満たない場合は、そのレース区分を他のレース区分との混走のレースとして開催することが出来る。また、参加申込台数が5台に満たない場合はそのレース区分を取り止めることができる。決勝レース出場台数が5台に満たない場合も同様とする。
7. 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。
8. やむを得ない理由により、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、または変更について審査委員会の承認を得て許可することができる。
9. 車両改造に関する違反を行った参加者・ドライバー・チューニングショップに対し、岡山国際サーキットにおけるレース出場を拒否することができる。

第 3 条 競技会特別規則・公式通知およびブルテンの発行

1. 競技会特別規則書の発行
各競技会のオーガナイザーは競技会の詳細を規定するためにJ A F国内競技規則に則って日本自動車連盟（J A F）の承認を得て競技会特別規則書を発行する。
2. 公式通知の発行
本規則および各競技会特別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は、公式通知によって示される。
公式通知は、
 - ①Eメールでの送信
 - ②岡山国際サーキットWebサイトへの掲載
 - ③参加者の住所に郵送される。

- ④競技会事務局に掲示される。
- ⑤出場受付・参加確認時に配布される。
- ⑥公式予選や決勝レース前など必要に応じて招集されるブリーフィングで指示される。
- ⑦緊急の場合は、オフィシャルより通知もしくは場内放送やタイミングモニターのテロップ表示で伝達される。

以上、いずれかの方法によって参加者に通告される。

3. ブルテンの発行

シーズン途中における規則の改訂、制定などはブルテンとして公表される。

第 2 章 参 加 者

第4条 参加者

1. 参加者は大会期間中有効な J A F 競技参加者許可証を所持するもので、所定の手続きに従い参加申込を行い正式に参加受理されたものであること。
2. 要員の指名登録
参加者は参加申し込みの際して、所定の手続きによって、本規則ならびに特別規則書に定められた資格を有するドライバーおよびピット要員等の指名登録をしなければならない。
3. 代理人の指名
参加代表者が自ら競技会に出席できない場合は事前に文書にて代理人を指名しなければならない。
4. 参加の取り消し
参加者は、参加申し込み後、参加取り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あてに届けなければならない。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参加者はその理由を付して、出来る限り速やかに競技会事務局に届けなければならない。
5. 証明書類およびテクニカルパスポート
参加者は、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（F I A・J A Fによって公認された車両にあつては公認書）を必ず携行し、必要に応じて提示しなければならない。
6. 施設に対する損害補償義務
参加者は自らが指名したドライバー、ピット要員、サービスクルーならびに招待したゲスト等関係者がレース場の施設、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 ピット要員

1. 一般資格
競技に参加が許されるピット要員は満16歳以上で、参加者によって指名登録された者に限られる。
2. ピット責任者
ピット責任者は、参加者によって指名登録された者に限られる。
3. ピット要員の定員は各レースのシリーズ規則・特別規則書等に明示されるが、車両のサービスに当たる者は作業に適した衣服及び靴を着用していなければならない。
4. 競技中、ピット要員は各チームに割り当てられたピット内に留まり、ピット内の整頓と、火災予防と盗難防止等の安全管理に努めなければならない。

第6条 ゲスト

参加者がゲストを招待する場合は、競技会事務局で所定の手続きを行い、ゲスト用クレデンシャルの交付を受けなければならない。なおゲストクレデンシャルの交付料金等は大会主催者により案内される。

第7条 保険

ドライバーおよびピット要員は、J A F 国内競技規則細則自動車競技の組織に関する規定第8条 保険の「レース競技に関する保険」規定に従い有効な保険に加入していなければならない。規定を満たしていない場合はオーガナイザーの定めた手続きに従うこと。

第8条 出場受付（書類検査）・参加確認

1. 競技会期間中の出場受付は、参加台数によって競技会前日にも行うことがある。
2. 出場受付時には J A F 競技参加者許可証・J A F 競技運転者許可証・運転免許証等の書類検査が行われるので必要な書類を持参のうえ、公式通知に示された場所に、時間内に出頭すること。
3. 競技会審査委員会により特別に許可が与えられた者を除き、受付に出頭しない参加者やドライバーは公式予選および決勝レースに出場することは認められない。
4. 競技会日程が2日間以上または競技会前日に出場受付を行う場合に、各日の朝参加確認が行われ場合がある。その場合参加者は、その参加確認時間内にその日のスケジュールに参加する意思表示をしなければならない。

第9条 メディカルチェック

1. メディカルチェックが行われる競技会においては競技に参加する全てのドライバーは公式通知に示される時間内にBパドック内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、公式予選および決勝レースに出走できない。
2. 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10条 ブリーフィング

1. 競技に参加する全てのドライバー、および参加者（代理人含）は公式通知に示される時間に、指定された場所で行われるブリーフィングに出席しなければならない。遅刻または欠席した場合は、再ブリーフィングを受けなければならない。その場合は、再受講料が必要となる。又、再ブリーフィングを受講しない場合は、公式予選および決勝レースに出走できない。
2. 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。
この場合は、適切な方法でドライバーおよび参加者に告知されるものとする。

第11条 クレデンシャルと車両通行証

1. クレデンシャルの着用義務および進入可能区域
交付された参加者のクレデンシャルは競技会期間中確認しやすい位置に必ず着用していなければならない。署名欄のあるものは使用者名を署名すること。
またレース場内において進入可能となる区域はクレデンシャルの種類によって示される場所に限定される。
2. 車両通行証
参加者の乗用車、競技車両搬送車、サービスカーは、競技会事務局が交付する通行証に車両登録ナンバーを記入した上で、車両前面の確認し易い場所に貼付しなければパドックへの通行ができない。
3. 案内標識
パドックおよび岡山国際サーキット内における通行、駐車、行動の指示は公式通知もしくは案

内類・標識・誘導員等によって示されるので、参加者はこの指示に従い、緊急通路を塞いだり、他の通行の妨げとなったりしないようにしなければならない。なお、指定された場所以外に駐車している場合はペナルティの対象となる。

4. 貸与および転用の厳禁

交付されたクレデンシャルや車両通行証は、他に貸与したり転用したりしてはならない。なお、不正使用が発覚した場合にはペナルティの対象となる。

5. クレデンシャルおよび車両通行証は、再交付されない。

第12条 参加者・ドライバー・ピット要員の遵守事項

1. 規則の熟知と遵守

全ての参加者はFIA国際モータースポーツ競技規則とその細則およびJAF国内競技規則とその細則ならびに各競技会特別規則を熟知し、これを遵守するとともに競技役員の指示に従って競技会の秩序の維持に協力しなければならない。

2. 安全の確保とその責任

全ての参加者は、各自の責任において常に安全の確保に留意していなければならない。また競技会中に、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、その責任は各自が負わなければならない。JAF（日本自動車連盟）、オーガナイザー（施設管理・所有者含む）および他の参加者、あるいは競技の運営に当たる競技役員や傭員等に対して一切の保証責任を追及することはできないものとし、参加申し込みの際にこの件に関する誓約文に署名し、明確に約束しなければならない。

3. マナーの遵守

すべての参加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、競技中に薬品によって精神状態をつくろったり、飲酒したものはレースから除外される。

4. 参加者、ドライバー及びピット要員は秩序ある行動をとること。そして、相互に又は競技役員に対して攻撃的又は侮辱的な言動および行動を行うことは厳に慎まなければならない。

5. 自主責任体制

参加代表者以下すべての参加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に了解を得ておくとともに、有効な保険に加入する等して、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。

6. 競技会期間中は、ペット類のパドック・ピットエリア内への持ち込み、およびクレデンシャルを着用していないものや16歳未満の者の競技中のピットレーン内への入場は禁止される。

第3章 参加車両

第13条 参加車両

参加車両の詳細に関しては各シリーズ規則または競技会特別規則に規定する。

第14条 競技番号

競技車両に記入する競技番号は、以下の各項に従うものとするが、各シリーズ規則または競技会特別規則に別途定められている場合は、これに従うものとする。

1. 記入方法

参加車両にはオーガナイザーによって指定された競技番号が、参加者の責任において規則により指定された箇所、書体、色、大きさで記入されていなければならない。

2. 競技番号の保持

参加車両の競技番号は、公式車両検査、公式予選、決勝レースを通じて保持されていなければ

ならない。

3. 競技番号の修正

競技番号の判読が困難であると、技術委員長または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。これに従わなかった場合は、出走は認められない。

第15条 車両広告

1. 車両による広告は、参加者やドライバー・メカニック等の氏名、車名、社名、商品銘柄および通常使用される貼付ステッカーに限って許可される。ただし、公序良俗に反するものであってはならない。
2. 参加者は、オーガナイザーあるいは大会後援者の都合によっては、特定の広告が拒否されるかもしれないことを承知していなければならない。
3. オーガナイザーあるいは大会後援者が、貼付を希望した広告ステッカー類を貼付しない参加者、および明らかに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参加者に対しては、競技出場の拒否、また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。
4. 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ぜられる。
5. 車両による広告は、競技番号の判読を困難にする色やデザイン、位置であってはならない。技術委員長または計時委員長によって不相当と判断された広告は撤去、修正が命ぜられる。これに従わなかった車両は、出走は認められない。

第16条 車両変更

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場合のみとする。
2. やむを得ない事情による車両変更は、参加申し込みをした同クラスについてのみ許され、手続は各シリーズ規則または競技会特別規則により定められた通りとする。

第17条 車両名称

1. 参加申し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は、登録の際に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、場内放送等において特別な車両名呼称を強要することはできない。
3. 特別な車両名（スポンサー名等）を使用する場合は20文字以内とする。20文字を越えるものは削除または短縮する。また、公序良俗に反するものであってはならない。

第4章 安全規定

第18条 ドライバーの安全遵守事項

1. ドライバーの装備品はJAF国内競技車両規則細則レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則、競技会特別規則及びOKAYAMAチャレンジカップレース特別規則第5章第20条5.に基づき装備すること。

【装備品の種類】

- ・ 競技用ヘルメット
- ・ レーシングスーツ（耐火炎レーシングスーツ）
- ・ レーシンググローブ（耐火炎グローブ）

- ・ アンダーウェア（耐火炎アンダーウェア）
- ・ ソックス（耐火炎ソックス）
- ・ バラクラバ（目出し帽）（耐火炎バラクラバ）
- ・ レーシングシューズ（耐火炎シューズ）
- ・ 頭部および頸部の保護装置（FHRシステム）

※ J A F 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細則 10. により全てのレース競技において着用が義務付けられる。

- ・ クールスーツ（使用する場合）

2. F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項ならびに 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、競技中はつね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を操縦し、危険なドライブ行為があつてはならない。

本条項の「危険なドライブ行為」とは、

- 1) 衝突を起こしたもの
- 2) 他のドライバーのコースアウトを強いるもの
- 3) 他のドライバー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ドライバーを不当に妨害するもの

等を指し、その行為が危険と判定された場合は、厳しく罰せられる。

なお、ドライブ行為の判定に関するガイドラインは、本規則 付則 2 に示す。

- ② 公式予選および決勝レースにおいて、ドライバーは定められた走路のみを使用するものとする。危険回避等やむを得ない場合、また特に競技役員の指示があつた場合を除き、規定の走路から外れたり、コーナーをショートカットして走行したりすることは禁止される。
- ③ 危険回避等やむを得ない場合、また特に競技役員の指示があつた場合を除き、コース上のイエローラインをカットして走行してはならない。
- ④ オイルやガソリン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速やかにコースより外れ安全な場所に停止するか、一旦ピットに停止して修理を行い、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場合はペナルティが課せられる。
- ⑤ 走行中に衝突等の事故に関係したドライバー及び競技長に指示されたドライバーは、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。
- ⑥ 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、競技役員の誘導の下に行う場合はこの限りではない。

第 19 条 車両に関する安全規定

すべての車両は F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項ならびに J A F 国内競技車両規則の安全規定を遵守しなければならない。

第 20 条 走路の安全規定

1. 走路は右回りとし、定められた走路およびピット進入路、ピットレーン以外は非走路とする。
2. 各コーナーへの進入をミスするか、または安全上の措置により、非走路部分に進入した場合は、一旦停止した後、安全を確認した上で規定の走路に戻ることができる。危険回避等やむを得ない場合、また特に競技役員の指示があつた場合を除き、非走路地帯を通過してコースをショートカットするような走行は厳禁される。

第 5 章 車 両 検 査

第 21 条 公式車両検査

1. 公式車両検査は、公式通知で示されるタイムテーブルに従って岡山国際サーキットパドック内の車両検査区域または各自に割り当てられたピットガレージで行われる。その際、当該車両は出走可能な状態で公式車両検査を受けなければならない。
2. 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、所定時刻までに検査を受けない参加者は、公式予選および決勝レースに参加することができない。
3. いかなる車両も、安全上の理由から出走を禁止される場合がある。
4. 競技長は、事故に遭遇した車両を停止し、車両の検査、ドライバーの身体検査を求めることができる。
5. 車両検査を受け合格した車両は、その状態をレース終了まで保持しなければならず、またドライバーは検査を受けた装備品を装着し出走しなくてはならない。
6. 車両違反の疑義を生じさせないよう十分な資料等を自ら常に用意し、技術委員長、競技会審査委員会に車両規則に適合している事を証明できるように準備しておかなくてはならない。
7. 技術委員長は、公式車両検査の時間外であっても随時に参加車両等の検査を行う権限を持ち、この検査に応じない参加者に対しては罰則が適用される。

第 22 条 燃料・オイル

1. 燃料は、参加者の責任において消防法で認可された耐圧金属製の密閉容器に保管され、不要のオイルは所定の廃棄所に処分されなければならない。また、ピットガレージ内に燃料を保管する場合の容量は大会特別規則に従うこととする。
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仕様は自由とされる。また、競技会特別規則により燃料の銘柄が指定されている場合はそれに従うこと。
3. 燃料の補給は、パドック内所定の補給区域で、所定の時間内に行われなければならない。
4. 万一の場合に備え、車両 1 台につき最低 1 本以上の消火器をピット内に準備することを強く推奨する。

第 6 章 公 式 予 選

第 23 条 予選

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。
2. 公式予選に出走しなかった者及び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ドライバーとその車両はレースから除外される。
3. 参加申込台数が、各シリーズ規則または競技会特別規則に記された最大決勝出場台数を超過した場合、公式予選を複数グループに分けて行う場合がある。
4. 走路から 4 輪が離脱して走行した場合、当該周回のラップタイムは、無効とされ公式結果より削除される。
5. 公式予選終了以降において、競技車両は 2 回以上コントロールラインを通過することはできない。

第 24 条 予選方式

公式予選の方法は次のいずれかとする。それ以外の方法を用いる場合は、各シリーズ規則または競技会特別規則に示される。

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スタートにおけるグリッド順位を判定する。チェッカーフラッグが表示された後、計測された最終周回タイムは有効とする。

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スタートにおける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、その結果により決勝レースにおけるスターティンググリッドの順位を判定する。

第 25 条 計時

1. 計時装置

車両がコントロールラインを通過し、その上に流れる光軸を横切った瞬間に自動的にタイムが記録される電動計時装置を使用する。

2. トランスポンダー（自動計測装置）の装着

参加車両は予選・決勝を通じて、オーガナイザーが用意したトランスポンダーもしくは参加者の所有するトランスポンダーを取り付けていなければならない。取り付けは、公式車検時までに行うこと。尚、取り付けを拒否した場合は、出走は認められない。また、トランスポンダーを紛失・破損した場合は、理由の如何を問わず参加者がその補償の責任を負うものとする。

トランスポンダー本体／1個（税込）	55,000円
取付ベース／1個（税込）	1,100円

3. 参加者が所有するMYLAPS社製トランスポンダー（マイポンダー）を使用する場合は、マイポンダーのIDを参加申込時に大会事務局へ申請することで使用が認められる。ただし、競技会の計時委員長がオーガナイザーの用意するトランスポンダー取付けを要求した場合は従わなければならない。参加者所有のマイポンダー及びオーガナイザーの用意するトランスポンダーを問わず複数のトランスポンダーを同時に搭載しての出走は認められない。また、競技会で使用するマイポンダーは他の競技者と共有することはできない。

第 26 条 公式予選中の車両修理とピット作業

公式予選中の車両修理・タイヤ交換等のピット作業は必ず割り当てられたピット前の作業エリアで行うものとし、他の場所で行うことは厳禁する。また、安全上、競技長が特に認めた場合及びシリーズ規則もしくは競技会特別規則で認められている場合を除き、ピットガージ内／パドックでこれらの作業を行うことは禁止され、一旦ピットガレージ内／パドックに入った者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。なお、公式予選中のタイヤ交換については作業回数、使用数量等が制限される場合は、各シリーズ規則もしくは競技会特別規則に従って行うこと。

第 27 条 公式予選の中断

安全上、競技長はコースの清掃、整備または車両の回収、負傷者の救出等のため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。公式予選の中断の場合、予選時間の短縮は競技会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および車両の予選通過に対する影響についての抗議は受けられない。

第 28 条 公式予選通過基準未達成者の決勝出場

予選出走台数が最大決勝出走台数に満たなかった場合、参加者からの申請にもとづき競技会

審査委員会は、予選通過基準タイムを達成しなかったドライバーが出場することを認めることができる。なお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すべての安全事項（サーキットの知識等）について保証されていること。

上記車両のスターティンググリッドは特に各シリーズ規則もしくは競技会特別規則で定められていない場合は、最後尾よりスタートするものとし、申請手続きは暫定結果発表後30分以内に競技会事務局に嘆願書を提出すること。

第 7 章 決 勝 レ ー ス

第 29 条 出走前点検

決勝レース前に**出走前点検を行う場合**、出走する車両は公式通知に示された時間までに所定の場所にて、技術委員の出走前点検を受けなければならない。定められた時刻までに点検を受けなかった車両はコースインできない。コースインは指示に従って行わなければならない。

第 30 条 スタート

1. スタート方式

スタート方法は、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ならびに移動状態から発進するローリングスタートがある。スタート方法は各シリーズ規則もしくは競技会特別規則に示される。正規のスタートが出来ず、再スタートをする場合の方法競技長が決定する。

2. グリッド

①定数と配列

グリッドの定数と配列については各シリーズ規則もしくは競技会特別規則に定められる。

②ポールポジション位置

各シリーズ規則もしくは競技会特別規則に示される。

③特別のグリッド

特別のグリッドを採用する場合は、各シリーズ規則もしくは競技会特別規則に示される。

3. スタート進行

①スタート進行については各シリーズ規則もしくは競技会特別規則に従うこと。

②反則スタートを判定するための審判員が任命される。反則スタートに対しては各シリーズ規則もしくは競技会特別規則に定められたペナルティが課せられる。審判員のスタート判定に対する抗議は一切受け付けられない。ただし、競技会審査委員会は状況によって罰則を軽減したり強化することができる。

③決勝レーススタートの際、シグナリングプラットホームには、許可された競技役員以外の立ち入りは禁止される。

④スタート手順に関する違反に関しては、失格まで適用される場合がある。

4. 例外的な状況下では、**本規則 付則 1 セーフティカー運用規定**を適用した、セーフティカー先導によるスタートとする場合がある。

第 31 条 信号表示

1. ドライバーに対しては、F I A国際モータースポーツ競技規則付則H項に定める信号によって指示が与えられる。

2. 参加者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、その表示にはF I A国際モータースポーツ競技規則付則H項に規定された信号旗に類似した旗・ランプ

等を使用してはならない。無線設備を使用する場合は電波法に合致したもので、あらかじめその様式を競技会事務局に届け出て承認を得なければならない。また、使用チャンネルの優先権は主催者にあるものとする。

第32条 レースの中断

1. 事故によりサーキットが閉鎖された場合、または天候その他の理由によりレースを継続することが不可能となるような事態でレースを中断する必要がある場合、競技長（またはその代理人）は赤旗をコントロールラインにおいて表示し、同時にすべてのマーシャルポストにおいても赤旗が表示される。
2. レース中断の合図と同時に、全車両は直ちに競技走行を中止し、何時でも停止できるスピードで競技役員の指示に従って競技会特別規則により定められた場所（赤旗ライン・車両保管場所等）にゆっくりと進まなければならない。
3. レースの中断・再開の手順は、各シリーズ規則もしくは競技会特別規則に従うものとする。

第33条 セーフティカー

競技長の決定により必要に応じて、本規則 付則1 セーフティカー運用規定に従い、セーフティカーが導入される。

第34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、これに対する違反者はただちにレースから除外される。
3. コース上での修理
緊急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等を行う場合は、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. 人力または他車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。従って人力また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てはならない。ただし、ドライバーまたは競技役員によってコースから安全な場所に移動する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レースを放棄したものとみなされる。

第35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等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
コース上においてリタイヤする場合は、安全な場所に停車したのち、その地点から最も近いポストにいる競技役員にその旨を届けなければならない。

3. 意思表示

競技役員に届け出る前に、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け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断に委ねられる。

第36条 レース終了

1. レース終了は、フィニッシュライン（最終のコントロールライン）を基準として管理される。ここでいうコントロールラインとは、コースおよびピットレーンの双方を交差する単一の直線を指す。
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行し終わった時点または規定の時間を経過し先頭車両がフィニッシュラインを通過時点で、直ちに表示される。チェッカーフラッグの表示を受けた後の追い越しは禁止される。
2. 万一チェッカーフラッグが不注意、その他の理由により、先頭車両が所定の周回数を完走する前、または規定の時間が経過する前にレース終了の合図が出された場合は、その合図が出される前に先頭車両がコントロールラインを横切った時点でレースは終了したものとみなされる。
3. また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて表示された場合には、レースはそれが終了すべきであった時点で終了したものとみなされ最終順位は当初のレース距離または規定の時間が達成された時点における順位に従って決定される。
4. チェッカーフラッグの表示を受けたすべての車両は、不必要な遅れを生じさせることなく、定められたコースを通してパークフェルメ（車両保管場所）に進むものとする。
5. チェッカーフラッグが表示され先頭車両がフィニッシュラインを通過した時点で、ピット出口は閉鎖される。

第37条 競技会の延期、取り止め、成立

1. 不可抗力による特別の事情が生じた場合、競技会審査委員会の決定によって競技会を延期、または取り止めることがある。
2. 競技会が延期、取り止めとなった場合でも、各レース区分ごとにレースの完了を以って、それぞれが成立したものとされる。

第38条 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メインスタンド前で行う。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. 表彰式が行われる場合は時間と場所がそのつど適切な方法で参加者に案内される。参加代表者、ドライバーまた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は賞典を受ける権利を放棄したものとみなされる。

第39条 レース終了後の車両保管および再検査

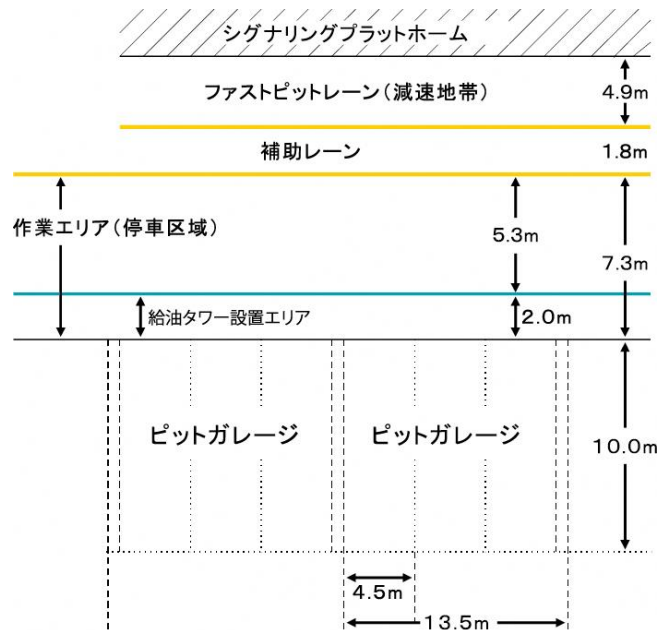
1. 順位認定の対象となるすべての車両は、競技役員の監督の下に競技会特別規則に示されたパークフェルメ（車両保管場所）に入り、それらの車両は競技会審査委員会の指示がない限り、正式結果発表までその場所に保管される。
2. パークフェルメに入場しなかった車両は、順位認定の対象とならない。
3. パークフェルメへの車両の出し入れは、競技役員の監督の下に行わなければならない。競技会審査委員会の許可がない限り、保管中の車両に触れることは禁止される。保管を解除された車両は参加者によってすみやかに引き取られなければならない。なお、保管解除後の放置車両についての責任は各参加者にある。
4. 入賞車および抗議対象車は、レース終了後、または競技会審査委員会の求めに応じて、随時車両の分解その他必要な方法による車両検査を受けなければならない。

5. 競技会審査委員会または技術委員長が求める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、許可された関係者以外の者が検査に立ち会うことはできない。
6. 車両検査に応じない車両には失格を含む罰則が課せられる。

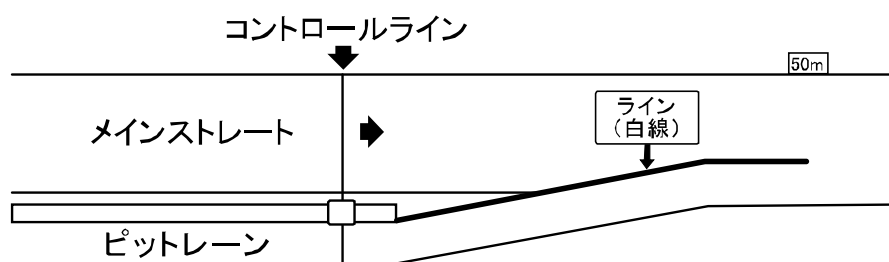
第 8 章 ピ ッ ト 規 定

第 40 条 ピットインおよびピットアウト

1. ピット前の直線部分に区画されたシグナリングプラットホームとイエローラインの間は、ピットインおよびピットアウト専用のファストピットレーン（減速地帯）、イエローラインとイエローラインの間は補助レーン、イエローラインとピットの間はピット作業のための作業エリア（停車区域）としてコース（走路）と区別される。

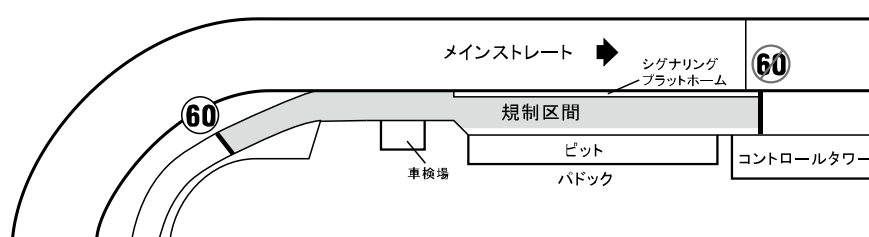


2. ピットインする車両のドライバーは、第10コーナー（T10）出口より走行ラインを右端にとり、方向指示器または手で合図し、安全を確認して第12コーナー（T12）手前にあるピットイン専用路に入り、ファストピットレーン（減速地帯）を徐行しなければならない。この専用路以外からのピットインや作業エリア（停車区域）を走行してピットインしたりピットアウトすることは禁止される。
3. ピットアウトしようとする車両は、ピットレーンにおいてはファストピットレーンを走行中の車両に優先権があることを承知していなければならない。また、ピットアウトに際しては、競技役員の合図に従わなければならない、ピットレーンでの押しがけは禁止される。
4. ファストピットレーン走行中、意図的な加減速や蛇行運転、および後続車両のコースインを妨げる行為は禁止される。
5. コースインする際はピットレーン出口のランプに従わなければならない。
 緑 色：自己の責任のもとにコースインすることができる。
 青色の点滅：トラック上の車両がピット出口に近づいている合図である。
 赤 色：コースインは出来ない。
6. ピットレーンよりトラックに合流する競技車両は、ピットレーン出口からトラック上に引かれているライン（白線）を越えて走行してはならない。



第41条 ピットレーンの速度規制

1. ピットレーンの通過速度は60km/h以下とする。なお、各シリーズ規則もしくは競技会特別規則により制限速度が変更される場合がある。
2. ピットレーンでの速度超過はペナルティの対象となる。
3. 速度規制の適用区間は下図の通りとする。



第42条 ピットストップ

1. 停止手順
ピットインして停止する車両は、本規則第9章第45条5.の場合を除き自己のピットにできるだけ近い位置のファストピットレーン（減速地帯）から作業エリア（停車区域）に入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停車させなければならない。
なおピット要員は、必ず誘導に当たることを怠ってはならない。
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停車してエンジンを停止させた後、競技役員の承認を得て、当該車両のドライバーおよびピット要員によって押し戻し、自己のピットにつけることができる。
この場合バックギアの使用は厳禁とする。

第43条 ピット作業

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。ただし、作業を手伝う場合は規則に規定される作業人員の定数の中に含まれる。
2. ピット作業の指揮監督
チーム監督またはピット要員の1名はピット作業なら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. 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シリーズ規則もしくは競技会規則で許されている場合は、その規則に従って行うこと。
4. 器材の整頓
ピット内においてはつねに器材を整頓して清潔を保つものとし、ピットストップに備えてあらかじめタイヤ、器材、工具等をピット前に出して置くことは禁止される。また、作業終了後は

速やかに片付けなければならない。

5. 火花または高熱を発する用具の使用は一切禁止される。また、電気消費量の多い器具を使用する場合は、各自で電源を用意するものとし、ピット内電源は使用しないこと。
6. ドライバーへの合図と計測

参加代表者から指名されたピット要員に限り、各シリーズ規則もしくは競技会特別規則に定められた人数までシグナリングプラットホ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。また、これらのピットサインマンはシグナリングプラットホームに入場可能なクレデンシャルを確認しやすい場所に必ず着用すること。

第 9 章 本 規 則 の 適 用

第 44 条 本規則の解釈

競技会に関する各シリーズ規則もしくは競技会特別規則や公式通知の解釈についての疑義は参加者または資格のある代理人に限り文書によって質疑申し立てが許される。

これに対する回答は競技会審査委員会の決定を最終的なものとして競技会事務局を経てなされる。

第 45 条 罰則

1. 規則違反、又は競技役員の指示に対する不遵守は、J A F 国内競技規則（国際格式競技の場合は F I A 国際モータースポーツ競技規則）に記されている条項に従って罰則が適用される。
2. 参加者は、罰金が課せられた場合には、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が決定し、書面をもって参加者に対し迅速に通知する。
5. 決勝レース中の反則に対し、以下のペナルティ（罰則）が課せられる場合がある。

①決勝レース中に課されるペナルティは、以下の通りとする。

- 1) 5 秒間のタイムペナルティ：

競技結果に対して 5 秒を加算する。

- 2) 10 秒間のタイムペナルティ：

競技結果に対して 10 秒を加算する。

- 3) ドライブスルーペナルティ：

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することが出来る。

- 4) 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ペナルティとして課せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からレースに復帰することが出来る。また、その段階でピット作業エリア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。

- 5) レース後のタイムタイムペナルティ（タイム加算）：

競技結果に対してタイムを加算する。

（加算されるタイムは、競技会審査委員会の裁量による。）

別途シリーズ規則・特別規則等で加算されるタイムが定められている場合はこれに準ずるものとする。

②反則行為について、罰則が決定したならば、直ちに当該参加者に通告し、タイミングモニタ

一のテロップ等で通知される。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。

【罰則の種類を示す表示板】

黒地に「D」と付された場合はドライブスルーペナルティ。

黒地に「P」と付された場合はペナルティストップ。

黒地に「T」と付された場合はタイムペナルティ。

レース終了までに通知できない場合は、レース終了に完走タイムに対するタイム加算となる。なお、加算するタイムは反則内容を鑑み競技会審査委員会の裁量によるものとする。

6. コントロールラインで本条項5. ① 3) および4) のタイムペナルティが表示されてから3周以内にこれ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タイムペナルティを規定通り実行できなかった場合は、タイムペナルティとしてドライブスルーペナルティまたはペナルティストップに相当するタイムを加算する。なお、加算されるタイムは競技会審査委員会の裁量によるものとする。
7. 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。当該参加者あるいはその代理人もそれぞれドライバー及び車両に対し“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、追加の罰則が課せられる。
8. 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。
9. 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。
10. 本条項に従い、課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。

第46条 抗議権

1. 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。ただし本規則に規定された出場拒否または審判員の判定に対しての抗議は受け付けられない。
2. 抗議は抗議申請書に抗議の趣旨および理由を書し、参加者または資格のある代理人の署名の上、JAF国内競技規則細則に定められた抗議料を添え競技長を経て競技会審査委員会に提出しなければならない。
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し、競技会審査委員会が承認した額とされる。

第47条 抗議の制限

1. 技術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、スタート位置およびレース結果に関する抗議は、暫定結果発表後30分以内になさなければならない。
3. 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。

第48条 抗議の裁定

1. 抗議審査に当たり競技会審査委員会は必要に応じ、関係当事者および競技役員等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、ただ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. 競技会審査委員会の裁定結果は、審査委員会より関係当事者に通告後、公式通知にて公示する。

4. 抗議に対する裁定は、競技会審査委員会が行い、抗議者に宣告される。不服の場合は、J A F 国内競技規則に基づいて控訴する権利を有する。
5. 抗議料は抗議が成立した場合、抗議提出者に返還されるが抗議不成立の場合は没収される。

第 49 条 控訴権

競技参加者は、競技会審査委員会により宣告された罰則または裁定に不服のある場合、日本自動車連盟（J A F）に控訴する権利を有する。控訴する場合は、その裁定の告知より 1 時間以内に、参加者または資格ある代理人の署名した控訴する意思を示す文書、および国内競技規則により定める控訴料を添えて競技会審査委員会に提出し、控訴の理由書を告知日より 4 日以内に日本自動車連盟あてに提出しなければならない。この手続きを行わない場合は控訴権を失う。また、控訴料は、控訴を断念した場合でも返還されない。

第 50 条 本規則の施行

本規則は、岡山国際サーキットで行われる 4 輪自動車レースに適用されるもので、各競技会の参加申込受付開始と同時に有効となる。

付則 1 セーフティカー運用規定(FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項に基づく運用)

1. セーフティカーは、車体の両サイド及びリアに「SAFETY CAR」と表記されルーフにオレンジ回転灯を、車体後部にグリーンライトを備えた車両を使用する。
2. セーフティカー導入決定と同時に全てのポストにおいて、振動表示のイエローフラッグならびに「SC」と書かれたボードが表示される。またコントロールライン上とコース脇7か所に設置された黄ライトが点滅する。これらはセーフティカーが活動中は継続提示される。
3. セーフティカーはオレンジ灯を点灯させて、ピットレーン出口よりコースインする。コースインは先頭車両の位置に関係なく、即時行われる。
4. 全ての車両は、セーフティカーの後方に車両5台分の距離で隊列を作って、整列しなければならない。
5. セーフティカーの隊列は、以下の例外を除いて、セーフティカーがピットに戻った後、車両がスタートラインに到達するまで追い越しは禁止される。
 - ①セーフティカーから合図された場合
 - ②セーフティカーがピットレーンを使用している間、指定されたガレージエリアに車両が停車している場合。
 - ③明らかに問題を抱えて車両がスローダウンしている場合。
6. セーフティカーが活動中、必要以上の減速走行、異常走行、他のドライバーへ危険が及ぶかもしれない走行をしてはならない。
7. 競技長から指示があった場合、セーフティカーはセーフティカーと先頭車両の間にいる車両に対してグリーンライトを使いセーフティカーの前に出よう合図する。これらの車両は減速したまま他の車両を追い越したりせず走行を続け、セーフティカー後方の隊列につく。
8. セーフティカーは、少なくとも先頭車両がその後方につき、残りの全車両がさらにその後方に整列するまで活動を続ける。セーフティカーの後方についたら、レース先頭車両は車両5台分以内の車間距離で続く。(再スタートの状況下は除く) 残りの車両はできる限り詰めて隊列を保たなければならない。
9. 一度セーフティカーの後方についた先頭車両がピットインした場合、レースの状況を総合的に考慮し、競技長の裁量によりセーフティカー(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。
10. セーフティカーが活動中、競技車両はピットレーンに進入できる。

ピットインした車両とセーフティカー導入時にピットにて作業中の車両は、ピットレーン出口にてグリーンライトが点灯している時のみコースインすることができる。

(最終コーナーにセーフティカーが確認され、その隊列の最後尾車両が第2セーフティカーラインを通過するまではレッドライトが点灯され、コースインはできない。)
11. セーフティカーの呼び戻しが決定されると、セーフティカーはオレンジ灯を消灯し、その周回がピットレーンに進入する。
12. **別途シリーズ規則・特別規則等が定められている場合を除き**、セーフティカーがオレンジ灯を消灯した時点で、セーフティカー後方に位置する先頭車両が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。

セーフティカーがピットに戻るまでの間、事故の可能性を回避するために、セーフティカーがオレンジ灯を消灯した地点から、各ドライバーは、加速、減速、または他のドライバーを危険にさらしたり再スタートを妨げたりする戦術的操作といった異常な行為を行ってはならない。全ての競技車両は追い越すことなく隊列を維持し一定の速度で走行しなければならない。
13. セーフティカーがピットレーンに進入したと同時に全ての監視ポストでは、イエローフラッグと「SC」ボードを撤去し、同時にグリーンフラッグが振動表示される。

車両の隊列が、メインストレートを通過する際にグリーンライトが提示される。

但し、コントロールラインを越えるまでは、追い越し厳禁となる。

ピットレーン出口は、セーフティカーがピットレーンに進入してから車両隊列の最後尾車両が

- 第2セーフティカーラインを通過するまでレッドライトが点灯され、コースインはできない。
14. 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。
15. **別途シリーズ規則・特別規則等が定められている場合を除き、最終周回の開始時点でまだセーフティカーが出動している場合、あるいは最終周回に出動した場合、その周回の終了時にセーフティカーはピットレーンに入り、競技車両は追いつくことなくトラック上を走行し、そのままの状態ではチェッカーフラッグを受ける。**
16. セーフティカー後方からのレース・スタート
- 特殊な状況の場合、レースがセーフティカー後方からスタートする場合がある。この場合、1分前シグナルのいずれかの時点で、セーフティカーのオレンジ色のライトが点灯される。これはレースがセーフティカーの後方からスタートすることをドライバーに知らせる合図となる。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離れ、すべての車両はグリッド順と、車両5台分以下の距離を保ちながら続く。フォーメーションラップは行われず、レースはグリーンライトが点灯した時点でスタートとなる。
- 初めの周回で、ある車両がそのグリッドポジションから出遅れた場合のみ、他の残りの競技車両が著しく遅れをとらないために、その車両の追いつきが認められる。
- セーフティカー後方の最後尾車両がピットレーン終端部を通過した直後に、ピット出口のライトがグリーンになり、その時点でピットレーンにいる車両はコースに合流でき、セーフティカー後方の車両隊列の最後尾に加わる。
- 出遅れた車両、及びセーフティカーが先導している周回の途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、その他走行中の車両を追い越すことはできず、セーフティカー後方の車両隊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遅れた場合、それらはグリッドを離れた順に、隊列の後尾に着かなければならない。

付則 2 ドライブ行為の判定に関するガイドライン

ドライブ行為は、以下を総合的に判断し判定される。

- ・ 減速に入った時の両車の位置関係。
- ・ ステアリングを切り始めた時の位置関係。
- ・ 接触時の位置関係。
- ・ 接触後の位置関係。
- ・ スポーツマンシップに則っているか。

①ドライブマナーに関する基本スタンス

基本的にはオーバーテイクする車両がリスクを負う。

- ②順位を守るための2回以上の進路変更は認められない。(FIA付則L項)
- ③コーナーへのアプローチにおいては、ブレーキング開始地点からターンイン開始地点までの間に後続車に対しブロックする行為は認められない。
- ④コーナー入口では、先行車両は、後続車両の大部分が自己の車両に横付けで並んだ場合には、後続車両の走行ラインを残さねばならない。
疑義を避けるため、後続車両のフロントバンパー(フロントウイング)部分が先行車両のリアホイールにかかっている状態である場合、それは「車両の大部分」とであると見なされる。
- ⑤コーナー出口では、後続車両は、自己の車両が先行車両の全長の半分より前に進んでいない限りは、先行車両に走行ラインを譲ること。

以上

※ お問い合わせ

〒701-2612 岡山県美作市滝宮 1 2 1 0
岡山国際サーキット ・ レース事務局
TEL : 0868-74-3311 FAX : 0868-74-2600