2023

筑波サーキット
4輪一般競技規則書

TSUKUBA CIRCUIT

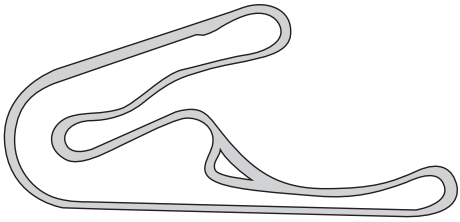
TSUKUBA CIRCUIT GENERAL COMPETITION RULES

一般財団法人 日本オートスポーツセンター

目　次

第１章
総　則……１頁
第２章
エントラント、ドライバー及びピットクルー……２頁
第３章
参加車両……８頁
第４章
信号合図及び競技中の安全遵守事項……13頁
第５章
公式予選……19頁
第６章
レース……22頁
第７章
ピットイン及びピットアウト……29頁
第８章
レースの中断及び再スタート……33頁
第９章
抗　議……40頁
第10章
本規則の適用と補足……43頁

※**太文字**は2023年の変更点です



2002年１月１日 制定　　2023年１月10日改定

筑波サーキット一般競技規則書

第1章　総　則

第1条　競技規則書の制定

筑波サーキットではFIA国際モータースポーツ競技規則並びにそれに準拠した日本自動車連盟(JAF)国内競技規則に従って筑波サーキット一般競技規則書を制定し、筑波サーキットで行われるすべてのJAF公認レース競技会に適用する。
ただし、JAF日本レース選手権規定に基づく全日本選手権レース、地方選手権レースはJAFの選手権規定、統一規則が優先され、また、各競技会特別規則書に規定された条文については、それらが優先される。
筑波サーキットを使用する主催者は、当一般競技規則に基づいて開催することが望ましい。

第2条　オーガナイザーの権限

オーガナイザーは次の権限を有するものとする。

1．参加申込みの受付に際して、その理由を示すことなく、エントラント、ドライバー、ピットクルーを選択あるいは拒否することができる。
当該参加申込が全日本選手権の場合はJAFモータースポーツ部にその事由が報告される。
2．ドライバーに対して、指定医師による健康診断を要求し、競技出場の健康上の資格について最終的決定をすることができる。
3．競技番号の指定、あるいはピットの割当て等にあたって、各エントラントの優先順位を決定することができる。
4．保安上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承認を得て競技会またはレースの延期、中止、取止め、レース区分の合併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。また、24時間以上の延期もしくは中止が決定された場合は参加料を返却する。ただし、天災地変の場合はこの限りではない。

5．各レース区分における参加申込み台数が10台に満たない場合は、そのレース区分を取止めまたは他のレース区分と合併することができる。また、決勝出場台数が７台（JAF 選手権は選手権規定に準拠）に満たないレース区分は取止めることができる。

6．賞典を適宜に追加することができる。

7．参加料の返還、免除等について決定することができる。

8．競技会スポンサーの広告を参加車両に貼付させることができる。

9．やむを得ざる理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったドライバーの指名登録、または変更について許可することができる。ただし保険への加入その他の完全な参加の形式が競技会事務局長によって受理されたものに限る。

10．すべてのエントラント、ドライバー、ピットクルー及びその参加車両の、音声、写真、映像、レース結果等に関し、オーガナイザーは報道、放送、放映、出版等の権限を有し、オーガナイザーが許可した場合、この権限を第三者がもつこともできる。また、競技会の観客の入場料について決定することができる。

第２章　エントラント、ドライバー及びピットクルー

第３条　エントラント

1．競技参加者許可証
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）以上を所持していなければならない。

2．ドライバー及びピットクルーの指名登録
エントラントは、本規則並びに特別規則書に定められた資格を有するドライバー、ピットクルー等の指名登録を行い、参加料、保険料を納入して期限内に参加申込みの手続きを行わなければならない。

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

4．ドライバー、ピットクルー及び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、ピットクルー及びゲストに対して、諸規則の遵守と健康状態、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。
ただし、ドライバー、ピットクルー及びゲストも同様にそれぞれの責任を負うものとする。

5．競技出場の義務
参加が正式に受理されたエントラントは、FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項、または JAF 国内競技車両規則並びに特別規則書に従って完全に車両を整備し、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。なお、エントラントは本人が出場できない場合は必ず書面をもって代理人を指名しなければならない。

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

ただし、参加締切日以降の参加取消しに対する参加料の返却はしない。

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

8．施設に対する損害補償義務
エントラントは自分が指名したドライバー、ピットクルー並びに招待したゲスト等がレース場の施設、器材、車両等に損害を与えたときはその原因の如何を問わず補償の責任を負うものとする。

第4条　ドライバー

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

2．18歳未満の(未成年者)ドライバー
18歳未満のドライバーは、親権者の承認を必要とし、参加申込の際に、親権者の承諾書に署名、捺印、印鑑証明書(３ヶ月以内)の提出を必要とする。

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

第5条　ピットクルー（メカニック）

1．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手続きを完了した者に限られる。参加申込の際、親権者の承諾書に署名、捺印、印鑑証明

書（３ヶ月以内）の提出を必要とする。

２．ピットクルー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。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。

３．エントラントは競技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名を選びピット責任者として登録しなければならない。又エントラントは自らピット責任者として参加することもできる。

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

第６条　保　険

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

第７条　身分証（クレデンシャル）及び車両通行証

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

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

３．競技期間中は発行された通行証に貼付する車両の

ナンバーを記入の上、フロントガラスの外部より明瞭に確認できる位置に必ずつけていなければならず、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。また、身分証・通行証が再発行される場合は有料となる。

4．パドック内における通行は身分証、通行証に標示された区域に限定されるが、車両は定められた導線に従って移動させ、必ず指定の場所に駐車し、緊急通路をふさいだり他の通行を妨げたりしてはならない。

第8条　エントラント・ドライバー・ピットクルーの厳守事項

1．規則の熟知と遵守

エントラントはレースの諸規則並びに各競技会別に定められた諸規定を熟知し、これを遵守するとともに自己の参加に関わるすべての者にこれらの規則を遵守させる責任を有するものとする。また、競技参加に関わるすべての関係者は、当該エントラントまたはその代理人と同様に規則を遵守しなければならない。

2．安全の確保とその責任

安全の確保は、競技に参加するすべてのものが各自の責任において常に留意していなければならない最も重要な事項である。競技中、万一事故による車両の損害あるいは人員の死傷等があった場合でもスポーツとしての原則に基づき、その責任は各自が負わなければならず、オーガナイザー及び他のエントラント、あるいは競技の運営に当たる競技役員やサーキット職員等に対して一切の補償責任を追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了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．ドライバーズブリーフィング
すべてのドライバー及びオーガナイザーに指名された者は、必ずブリーフィングに出席しなければならない。ドライバーブリーフィングに遅刻・欠席した者は、別途行う再ブリーフィングを必ず受講するものとし、受講しなかった場合には罰則が科せられる。尚、再ブリーフィング受講の際は、手数料として11,000円（税込）を大会事務局に支払うこと。

6．大会参加車両、オーガナイザーが特に認めた車両を除き、A・Bパドック内への入場は禁止される。また、スタッフ連絡車両(スクーター)等を利用する場合には、有効な保険(自賠責保険)に加入している車両に限る。ヘルメット装着の義務・原付バイク２人乗り、速度違反による暴走をした場合には、該当エントラントへ罰則を科す場合がある。

7．ペット類の入場は、全ての観覧スタンドへは、キャリーボックスに入れての入場に限り可能とする。A・Bパドックを含む場内では、リードをつけていただくか、キャリーボックスに入れた状態とし、排泄物は、飼い主様の責任において必ず処理をすること。
また以下に該当する場合には入場することはできない。
- 予防接種（各種ワクチン、狂犬病）を１年以内に受けていない
- 闘犬、噛み付き癖のある犬

●発情中の犬

8．サーキット場内は分煙化を実施しており、指定された場所以外での喫煙は禁止される。
また、アルコール類（暫定表彰式用シャンパンは除く）の持込み・飲酒は禁止される。

9．本条項の違反に対する罰則は、参加者もしくはドライバーに科せられる。

第３章　参加車両

第９条　競技車両

1．参加車両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
各競技会（レース、サーキットトライアル、走行会）に参加する車両は、筑波サーキットの音量規定の数値を超えてはならない。
但し、JAF 選手権筑波シリーズクラスについては、JAF 国内競技規則基準に準拠する。
（注）筑波シリーズ規則書参照

筑波サーキットコース2000音量規定値

（平成22年３月１日より実施）

音量測定方法	距離(m)	音量(db)
測　定　A	0.5	115以下
測　定　B	10	110以下

・測定Ａ…車両停車状態で、排気マフラー出口から45度の角度で0.5m 後方にて、（最大出力の75％）の回転数で測定し規定値以下とする。

・測定Ｂ…走行時にコントロールタワー前を通過した際に計測し測定した数値が規定値以下とする。

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加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10条　競技番号

1．記入方法
参加車両には、競技会事務局によって指定された番号を次の方法で記入しなければならない。ただし、原則としてcar No. 1の番号は前年度チャンピオンのためリザーブされる。また、競技会によっては参加ドライバーに対して、年間を通じて使用する番号が指定される場合がある。

2．ゼッケン記入箇所
a．F４、S－FJの競技番号記入箇所は、フロントカウル上面とリアウイング左右翼端板の３箇所に記入する。
b．その他の車両は、前席ドアの両面とフロント上面及び車体の後方部の４箇所に記入する。
c．競技番号はフロントボンネット、フロントカウルには前方から記入し、両側面及び後部は垂直に記入する。ルーフはコントロールタワー側から記入する。

3．書体と大きさ
a．数字はアラビア数字、書体は角ゴシック体に準じたものとする。
b．数字の画線幅５cm以上（フォーミュラカーは４cm以上）、文字の大きさは35cm以上（フォーミュラカーは23cm以上）の大きさでなければならない。車体の後部の番号は30cm未満であってもよい。ただし、特殊な車両についてはその限りではない。

（例）　０１２３４５６７８９

4．文字の色は、車体色と対照的な色とする。メタリックは禁止される。

5．競技番号は公式車両検査と同時に技術委員によって点検され、計時委員、コース委員及び技術委員が判読しにくいと判断したものは修正しなければならない。

第11条　車両広告

1．エントラントが競技車両につける広告は、社名及び商品広告に限り許される。ただし、公序良俗に反するものであってはならない。
2．オーガナイザーが各参加車両に貼付することを規定した広告あるいはシリーズのスポンサー広告は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、また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。

第12条　車両変更

1．参加申込み後の車両変更は、やむ得ぬ理由がある時を除き認められない。
2．車両変更は特別規則書に定める参加車両規定に合致した同一エントラントの同部門、同クラスの車両に限り許されるが、手続きなどは下記の通りとする。
3．公式車両検査前までに車両変更を行う場合には、新たに車両仕様書、車両変更手数料添えて競技会事務局に申請しなければならない。
4．公式車両検査が終了後の車両変更は、競技会事務局に届け出て競技会審査委員会の承認を受けなければならない。この場合には、新たに車両仕様書の提出と車両変更手数料、再車検手数料を添えなければならない。その上で、再車両検査に合格しなければならない。
尚、変更が許される期限は当該クラスの公式予選が開始される30分前までとする。

第13条　参加車両名称

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製造者（フォーミュラカーはコンストラクタ

ー）が定めたものとする。

2．車両製造者（コンストラクター）が定めた名称以外のものを使用する場合には、登録の際に併記してオーガナイザーの承認を得るものとする。オーガナイザーの承認のない車両名称及び15文字（全角・半角を問わず）を超えるものは削除され、公式プログラム、レース結果、その他の公式文書に記載されない。

《例》

○○○○スターレット⇒ ◎(可)

○○○○ＥＰ82　　⇒ ◎(可)

(注)車両型式は(可)

○○○○ＥＰ　　⇒ ×(不可)

(注)車両名称や型式の略称式は(不可)

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14条　手数料一覧

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

第15条　公式車両検査

1．公式予選に先立ち公式車両検査を実施する。競技に出場する車両は、出走可能な状態で指示された時間までに、車検区域に集合し、公式車両検査を受けなければならない。

2．エントラント及びドライバーは公式車両検査に必ず立ち会うものとし、補助員としてピットクルーを同行することができる。

3．エントラント、ドライバーはその競技会に有効なライセンス、必要に応じてテクニカルパスポートその他の証明書類の点検を受けなければならない。

4．ドライバーは、公式車両検査時にヘルメット、レーシングスーツ、レーシングシューズ、レーシンググローブ、アンダーウェア、バラクラバス、レーシングソックス等の安全装備についての点検を受けなければならない。
5．公式車両検査を受けない車両及びドライバー、また検査の結果、競技会審査委員会によって特別措置が認められない限り、所定の時刻までに検査を受けない車両、また検査の結果不適当と判定された車両は、公式予選及び決勝レースのいずれにも出走することはできない。
6．エントラントは技術委員長の求めに応じて書類を提出できるよう、車両公認書またはこれに代わる書類を準備していなければならない。
7．車両検査に車両を提示することは、当該車両がすべての規則に適合していることを申告したものとみなされる。競技中に不適格が発見された場合は当該競技からの除外を含む罰則が科せられる。
8．技術委員長は検査の結果、不適当と判断した箇所について修正を命ずることができる。
9．公式車両検査終了後の車両は如何なる改造も許されず、修理、調整については必ず技術委員長の許可を受けた上で行うものとする。
10．私的鑑賞目的で車両に撮影用カメラを搭載する場合には、公式車両検査前までに競技会事務局へ届けなければならない。また、公式車両検査時にはカメラを搭載した上で車両検査を受けなければならない。但し、映像を競技の抗議資料としての利用やインターネットなどでの公開は禁止とする。また、営利目的でのカメラを搭載する場合には、有料とし、別途オーガナイザーに無断で映像を利用目的外に利用した場合には罰金を含む罰則が科せられる。
11．競技会審査委員会及び技術委員長は車両検査の時間外であっても随時参加車両の検査（分解検査を含む）を行う権限を持ち、この検査に応じないエントラントに対しては罰則が適用される。ただし、

公式予選、決勝レースへの参加を脅かすものであってはならない。

12. 競技会審査委員会及び競技会技術委員長は、エントラントに対して、車両公認書及び部品やサンプルの提出を求めることができる。
13. 決勝レース終了後、各部門で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更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. オーガナイザーは競技会審査委員会の承認を得て車両検査の結果を公表することができる。
15. オーガナイザーが自動車番入力装置を使用する場合は公式車両検査時までに取り付けていなければならない。
16. 原則、公式車両検査を受ける参加車両は、エントラントによって燃料を抜き取られなければならない。

第16条　燃料規定

1．不要のガソリンやオイルは、エントラントの責任において､密閉容器に保管されなければならない。
2．使用できる燃料は筑波サーキット内給油所で供給される燃料でなければならない。但し、オーガナイザーが特に指定する場合を除く。
3．燃料に添加剤を混入したり、燃料の性質を変える装置を取り付けたりすることは一切禁止される。ただし、潤滑に必要なオイルの銘柄や仕様は自由とする。

第４章　信号合図及び競技中の安全遵守事項

第17条　信号合図

1．信号の遵守
ドライバーに対しては、FIA 国際競技規則付則 H 項に定める信号によって指示が与えられる。全てのドライバーは、十分にこれらに精通していな

ければならない。

2．競技車両は、セッション終了合図（チェッカー旗）を受けた以降、再度コントロールラインを通過することはできない。

3．旗信号に従わないドライバーには罰則が適用される。その違反行為の判定に対する抗議は受け付けられない。罰則は競技会審査委員会の裁定によって決定される。

4．旗信号の意味

旗の種類	指　示　内　容
赤　旗	競技中止。ドライバーは直ちに速度を落とし、公式予選中はピットレーンに進入し、決勝時は（指定された場所）へ停止すること。 必要に応じ停車できる態勢をとり、追い越しは禁止される。
黄　旗	これは危険信号であり、次の2通りの意味をもってドライバーに表示される。 1本の振動：速度を落とし、追い越しをしないこと。進路変更する準備をせよ。トラックわき、あるいはトラック上の一部に危険箇所がある。ドライバーがスピードを落としたことが明らかでなければならない。これは、ドライバーが、手前で制動したこと、および／またはそのセクターで速度を著しく落としたことを意味する。 2本の振動：速度を大幅に落とし、追い越しをしないこと。進路変更する、あるいは停止する準備をせよ。トラックが全面的または部分的に塞がれているような危険箇所がある、および／あるいはマーシャルがトラック上あるいは脇で作業中である。フリー走行および予選中は、ドライバーが有意義なラップタイムを達成しようとしていないことが明らかでなければならない。これは、ドライバーが当該ラップを放棄するべきであることを意味する（次のラップで走路が十分片付いている場合がありうるので、ピットへ入らなければならないことを意味するものではない）。
緑　旗	トラックが走行可能（コースクリア）黄旗区間解除。
赤の縦縞のある黄旗	トラック（路面）がオイル等で滑りやすい。
白　旗	トラック区間に低速走行車両がある。
青　旗	他の競技車両が追い越しを行おうとしている。

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

第18条　追い越し

1．レース中、走路上に他の車両がい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。但し、その車両が一時的もしくは断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、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、競技会審査委員会により罰則が適用されることがある。組織的または反複的な違反に対しては、その違反者をレースから失格にすることができる。

3．コーナーならびに、その入口および出口地帯では、ドライバーが望むいかなる方法によっても走路の範囲でこれを通り抜けることができる。追い越しは、その瞬間の可能性に応じて、左右のいずれかの側で行ってもよい。ただし、唐突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複度に応じて罰金からレース失格までの罰則が科せられることとする。故意ではなくとも、危険な走行を反複する場合にはそのレースから失格となる場合がある。

4．共通の利害をもつ、もたいないにかかわらず、1名もしくは複数のドライバーによって妨害行為を行うことは禁止される。複数の車両が執拗に並行して走行することや、扇形の配置を取ることは追い越しを行おうとしている他の車両がいない場合のみ認められる。それ以外の場合には青旗が表示されることとする。
5．青旗を無視することに対して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厳重なものとし、罰金からレースからの失格の範囲にわたるものとする。他の競技者の追い越しを阻止するために走路の一方の側から他方の側にと横振り走行するドライバーに対しても同様の罰則が適応されるものとする。
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には、当該ドライバーを失格にすることができる。
7．レース中においてはドライバーはレース走路のみを使用するものとする。

第19条　走路の安全規定

1．走路は白線で明記される。この白線を4輪ともに逸脱する走行（トラックリミット違反）は許されない。
また、4輪ともに逸脱していない状況があってもペナルティを科す場合がある。
ランオフエリアは非走路となる。
2．故意に規定の走路から外れたり､コーナーをショートカットしたりする走行は禁止される。
3．コーナーをショートカットしたり、ランオフエリアをそのまま走行してコースに復帰した場合には、下記の処置が取られる。
公式予選：トラックリミット違反の場合は、タイムの短縮に繋がったと判断されたタイムは採択されない。また、度重

なるトラックリミット違反は、スターティンググリッド降格となる場合がある。

決勝レース：結果として有利になったと判断された場合は、ペナルティが科せられる。

4．走路は必ず定められた方向に走行し、いかなる場合にも逆方向に走行してはならない。但し、競技役員が安全上の理由で誘導した場合にはこの限りではない。

5．ダンロップコーナー先の２輪専用『アジアコーナー』部分は、エスケープロードとし非走路とする。

6．走行中にコントロールを失った車両､あるいは走路外に出た車両のドライバーがコースに復帰する場合は、後続車両など他車の妨害にならないように注意し､安全を確認した上で走路に戻ることができる。

第20条　ドライバーの厳守事項

1．競技に参加するドライバーは充分な強度が保証されているヘルメットを着用すること。

2．オープンタイプの車両はフルフェースのヘルメット装着を強く推奨する。

3．製造者が認めた以外の方法で、ヘルメットに対して改造、加工をしてはならず、カメラを取り付けることも禁止する。

4．公認競技（レース）に参加されるドライバーは、公認された耐火性のレーシングスーツ、レーシンググローブ、バラクラバス、レーシングソックス、レーシングシューズ、頭部および頸部の保護装置「FHRシステム（HANS）」等を必ず着用すること。ただし、サーキットトライアル、摸擬レース、走行会等については、レーシングスーツの装着は推奨とするが、難燃素材のものを着用すること。

5．フォーミュラクラス以外の車両は、走行中は運転席側の窓を全閉とする。
但し、ウインドウネット装着時は、窓の開閉を可

能とする。

6．国際モータースポーツ競技規則付則Ｈ項ならびにＬ項の規定を遵守するものとし、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ってはならない。
本条項の「危険なドライブ行為」とは、
a. 衝突を起こしたもの
b. 他のドライバーのコースアウトを強いるもの
c. 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
d. 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。

7．緊急の際、競技中に救急車、消火車、競技役員車、レッカー車などサービス車両がコースを走行したり、必要な作業を行うため駐・停車したり、また、競技役員がコースに立ち入る場合があることをドライバーは承知していなければならない。

8．走行中に車両トラブルが発生しコース上にオイル等の液体を出す恐れがある場合には、無理にピットまでは戻らず速やかに安全な場所に車両を停止しなければならない。

第21条　セーフティカー

1．競技中に、ドライバーあるいはオフィシャルが危険な状況ではあるが、レースを中断するほどでは無い場合に、競技長の判断によりセーフティカーを使用する場合がある。

2．セーフティカーは、車体の両サイド側及びリア後部に『SAFETYCAR』と表記された車両を使用する。その車両はルーフに３個の黄色点滅灯、車体後部には２個の緑色点滅灯を備えている。

3．セーフティカーは、国際モータースポーツ競技規則付則Ｈ項の規定を準用する。

4．競技中にセーフティカー導入が競技長より命令が下された時点で、メインポストを含む全てのオブザベーションポストよりイエローフラッグの振動および『SC』ボードが表示される。セーフティカーの活動が終了するまで保持される。
5．セーフティカーが活動中の各周回は、レース周回として数えられる。

第５章　公式予選

第22条　公式予選出走

1．参加ドライバーは、公式予選に出走しなければならない。
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。但し、公式予選通過台数が最大決勝出走台数に満たなかった場合、予選暫定結果発表から30分以内に提出された出走嘆願書に対し、競技会審査委員会の承認により決勝出場を認めることができる。
3．公式予選に出走する車両は公式車両検査に合格したもので、指定された競技番号を正しくつけていなければならない。

第23条　公式予選方式

公式予選の方式は特に定めがない限り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24条　トランスポンダー（自動計測装置）の装着

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

第25条　計測

公式予選の計測は、次の各項に基づいて行われる。
１．公式予選の順位は、それぞれのドライバ―が走行中に記録されたベストラップタイム順に決定される。
２．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。なお、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。
３．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。従って、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は、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26条　公式予選基準ラップタイム

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

130％以内とする。

第27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（ピットエリア）で行うものとする。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28条　公式予選の中断

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

第29条　予選終了後の車両持ち出し

公式予選終了後、オーガナイザーが指定した待機場所から車両を持ち出すことはできない。持ち出す場合は再車検手数料を添えて車両持ち出しの手続きをとること。

第30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。再車検の実施は技術委員長の指示に従うものとする。

第６章　レース

第31条　スタート

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

ａ．スタンディング・スタート
定められたグリッドについて静止状態から発進するスタート方式。

ｂ．ローリング・スタート
走行状態から発進するスタート方式。

２．ピットスタート
レーススタート合図の後、全ての競技車両がピット出口を通過し、ピット出口の信号灯にグリーンランプが点灯することによりピット出口からスタートが許される方式。

３．スターティンググリッド

ａ．グリッドの配列は１×１のスタッガードグリッドを原則とする。グリッド配列及び出走台数については特別規則書に定められる。

ｂ．ポールポジション
ポールポジションは､最前列のインサイド(右側)のグリッドとし、以下成績順にスタッガードポジションに配列される。

４．タイヤ変更に伴うポジション
タイヤ本数制限が有る全てのクラスにおいて、競技会開催中の外的要因（パンク等）等やむを得ない理由により競技長の許可を得てタイヤ交換を行った車両は、各レースのシリーズ規則・規則書等に明示されている場合を除き、最後尾グリッドからの決勝レース出走が認められる。
なお、申請は暫定結果発表後30分以内に文書にて

競技長に提出すること。

5．非発走車のグリッド
スターティンググリッドが発表された後の非発走車のグリッドについては原則として空席とする。

第32条　スタート進行手順

1．ドライバーはタイムスケジュールに示されたスタート時刻の５分前までに定められたグリッドにつくことができるよう各車両は充分な余裕時間をもって待機し、ピットエンドからコースインする場合は、コースオープンより３分以内にグリッドへ向けてコースインしなければならない。
グリッドについた後は、エンジンを停止して待機する。
ただし、天候その他の状況に応じて変更のある場合はその都度競技長が指示する。

2．ピット出口はグリッドへ向けてコースインを開始してから３分後に一旦閉鎖される。ピット出口の閉鎖までにピットを離れることのできなかった車両は、第31条2.の要領でピットスタートとなる。

3．ダミーグリッドからのスタートの場合、スタートの予告は特に定めがない限り、５分前、３分前、１分前、30秒前が表示板によってなされ、この表示には音声を伴うことがある。

ａ．５分前ボードの表示……スタートの進行開始、グリッドへの進入は締め切られ、コース上における全ての作業は禁止される。

ｂ．３分前ボードの表示……ドライバー、競技役員及びフォーミュラカーの補助始動装置使用のための付添いのチームメンバーを除いて他のすべての人々はコース上から退去する。

ｃ．１分前ボードの表示……エンジン始動。（必ずセルフスターターによるものとし、フォーミュラカーは補助始動装置の使用も可）

付添いのチームメンバーはコース上から退去する。

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

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

f．フォーメーションラップの際に、スタートに出遅れた車両及びフォーメーションラップ途中で、車両不調など正しい位置が保てなかった車両は、グリッドの最後尾からスタートできる。但し、その車両が(h)によるレッドライトが点灯するまでにグリッドに停車できない場合には、オフィシャルの指示に従い、一旦ピット戻り、その後第31条2.の要領でピットスタートとなる。

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

h．フォーメーションラップを終了し、スターティンググリッドに着いた車両は定められた位置に正しくエンジンをかけたまま停車する。全車両が正しい位置についたことが確認されるとメインポストよりレッドライト点灯５秒

前をボード表示する。その後スターターがグリッドの静止状態を確かめてレッドライトが点灯される。その後２秒以上３秒以内にレッドライトが消灯されレースがスタートとする。この間にエンジンが停止してスタートできない場合には、当該ドライバーは両手を挙げて合図するとともに、担当の競技役員はイエローフラッグの振動で他のドライバーに知らせる。スタート不能のドライバーが原因となりスタートが延期された場合には、その当該ドライバーはピットスタートもしくは最後尾スタートからスタートすることができる。この場合は、当該ドライバーの当初グリッドは空けておくものとする。

４．ローリング・スタートの場合

１）スタート手順は、フォーメーションラップ開始５分前まではダミーグリッドからのスタート手順と同じ規則に沿って進められる。

２）ローリングスタートの場合、スタートの予告は特に定めがない限り、５分前、３分前、１分前、及び30秒前を表示したボードにより表示される。これらのボードは警告音とともに表示される。

ａ．フォーメーションスタート30秒前の表示後、全ての赤色ライトが消灯し、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。フォーメーションラップを開始すると全オブザベーションポストにおいて黄旗が提示され、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灯のすべての赤色ライトが点灯される。

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。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．バックストレートで、競技車両は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。メインストレートでは自車両に割り振られたイン側またはアウト側のスターティンググリッドボックスの列上を走行するように努めるものとする。スタート信号灯の赤色ライトが消灯するとともに緑色ライトが点灯しスタート合図となるが、スタートラインを通過するまではレースはスタートしたものとはみなされない。すべての車両はスタートラインを通過するまで、グリッドの順番を保たなければならない。

f．フォーメーションラップ中に何らかの問題が生じた場合、スタート信号灯には赤色ライトが継続して点灯され、全オブザベーションポストにおいて黄旗が提示される事により、フォーメーションラップの継続を行う（全車両の速度は維持されること）。その後、オフィシャルカーが隊列の先頭に合流し、さらにもう１周フォーメーションラップを行う。

５．スタート延期

フォーメーションラップ中、およびフォーメーションラップ終了後、スターティンググリッド上で何らかの理由で問題がある場合は、下記の処置が

とられる。

a．スタートのレッドライト点灯する前の場合はレッドフラッグが振動表示され、「START DELAY」（スタート遅延）ボードがスタートラインに掲げられる。

b．スタートのレッドライト点灯後の場合はイエローライトの点滅を併用して「START DELAY」（スタート遅延）ボードがスタートラインに掲げられる。

c．上記a．及びb．のいずれの場合も全車両のエンジンは停止され、スタート手順５分前から再開され、レース距離は１周減らされる。

d．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になった場合は上記a．～c．は適用されない場合がある。

6．上記５の手順が１回以上必要となった場合でも、燃料補給は禁止される。

7．スタート後、スターティンググリッドにおいて作動不能となった車両がある場合、オフィシャルは直ちにエンジンをスタートさせるべくコースに沿って車両を押すものとする。数回の試みの後も当該車両が始動しない場合は、オフィシャルは当該車両をピットまで押して移動し（距離が近ければピット出口から入ることもできる）そこでメカニックが介入して始動させることができる。

8．上記のスタート進行手順に違反したドライバーやチームメンバーに対しては、当該チームのドライバーにスタート進行手順違反の罰則が適用され、競技会審査委員会の決定により、罰則が科される場合がある。

第33条　反則スタート

1．スタート合図が出される前に所定の位置から発進したドライバーに対しては、反則スタートとして罰則が適用される。審判員による反則スタートの判定に対する抗議は受け付けられない。

2．**反則スタートに対する罰則は、競技会審査委員会**

の決定により、第48条の罰則が科される。

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、または、ピットに準備してある部品と工具と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。コース上で停車した場合、ドライバー自身がピットから部品工具を携行したり、あるいはピットクルーやその他の者が携行したりしてはならず、コース上のドライバーに対しては如何なる援助も禁止され、競技役員以外のものが停止した車両にふれることは許されない。これに対する違反車両は直ちにレースから除外される。

3．コース上での修理
やむを得ない事情でピット以外のコース上で車両を修理、調整、部品交換あるいは危険部分の除去などを行う場合は、他の車両の支障とならない安全な場所に停車し、当該ドライバーがその車両に積み込んである部品、工具を使用して作業に当たらなければならない。

4．人力また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たりしてはならない。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。

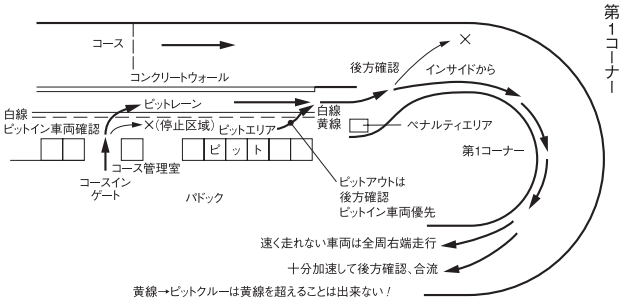
2．コース上でのリタイヤ
コース上において車両が動かなくなったためにリタイヤする場合は、安全な場所に停車したのち、その地点から最も近いポストにいるコース委員にその旨を届けなければならない。

3．意思表示
競技役員に届け出る前に、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では競技役員の判定に委ねられる。

第７章　ピットイン及びピットアウト

第36条　ピットからの発進

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



2．信号の確認

ピット出口には、グリーン／レッドのライトが設けられる。

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

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

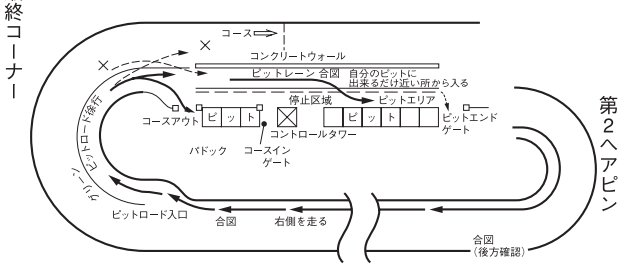
3．ピットから発進後の第１コーナー

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

第37条　ピットロードへの進入

1．ピットロード

コースアウトの際、走路とピットロードを区分するホワイトラインは、審査委員会で不可抗力と判定された場合を除き、いかなる方向からも横切ってはならない。



２．ピットインの方法
ピットロードに入る際は、第２ヘアピン進入より右端をとりバックストレート直線を右端に走行し、ピットロード入口手前で必ず方向指示器または手で合図して、安全を確認し専用通路を進入しなければならない。
３．ピットレーンの制限速度40km/h に制限される。
（速度規制区間は、ピット No １手前よりピットエンド出口信号付近の白線までとする。）

第38条　ピットストップ

１．停止義務
ピットに停車する車両は、できるだけ車両を自己の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、フォーミュラカーまた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。なお、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。
２．オーバーシュート
誤って自己のピットを通り過ぎて停車した場合は、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。この場合バックギアの使用は厳禁とする。

第39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。
２．ピット作業の指揮監督
ピット責任者またはピットクルーの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．競技中は各競技会特別規則書で許されている場合を除き、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
競技中の車両に燃料・オイル補給はできない。
ただし、特別規則書で競技中の燃料、オイルの補給について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。

a．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作業エリアにおいてのみ実施することができる。

b．燃料補給はJAF国内競技車両規則に従うこと。詳細は特別規則書に明記する。

c．ピット内における燃料の保管はスクリュー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、エントラントは２kg以上の消火器２本以上を必ず用意しなければならない。

d．エントラントは、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。

e．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する。
燃料補給中はピットクルーが消火器をもって車両のそばに待機すること。

f．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。

g．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．火花または高熱を発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
①エントラントから指名されたピットクルーは、各

チームに割り当てられたピット内から走行中のドライバーにサインボードの提示、あるいは計測にあたることができる。(ドライバーへの合図や計測のためにピット作業エリア内に立ち入ることは禁止する)

②競技・イベント期間中、筑波サーキット場内で、無線機材（含む携帯電話搭載等）の使用について禁止する。但し、各特別規則書、各ワンメイク規則書、又は案内に記載がある場合はそれに従うものとする。

第８章　レースの中断及び再スタート

第40条　赤旗によるレースの中断

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

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一列に停止しなければならない。その後、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、赤旗ラインに停止した順で一列に配列されるものとする。もし、コースが閉鎖されたこと

等によりグリッドに戻ることができなくなった車両がある場合、当該車両はコースが使用可能な状態になり次第グリッドに戻される。この場合、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、審査委員会の承認のもと、レースが中断される前の順に配列されるものとし、各車両の位置が特定できる最終のコントロールライン通過順とする。上記のどの車両もレースを再開することを許可される。

2．レース中断の間は、レースも計時システムも停止することはない。車両が一旦赤旗ライン後方に停止したならば、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。なお、グリッド上には、ピットクルーと競技役員のみが立ち入りを認められる。

3．車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、レースが中断された後にピットレーンに進入したドライバーあるいはグリッドからピットレーンに車両を押されたドライバーには、レース再開後にタイムペナルティが科せられる場合がある。レース中断の命令が出されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両については、ペナルティを受けることはない。

4．レースが再開されたなら、ピットにいたすべての車両はピットを出ることができるが、レースが中断されたときにピット入口あるいはピットレーンにいた車両は、レース中断後にピットレーンへ進入した車両に先駆けてピットを出ることができる。この場合、レース再開の３分前ボード提示後にオフィシャルカーの先導により１周回を完了する車両列の後方へ合流することが許される。ただし、３分前ボードが提示された時点でピットレーンにいた車両に限られる。レース中断後にピットレーンへ進入した車両は、この場合のコースインは認められない。上述の事項を条件として、ピット出口よりレースを再開しようとする車両はすべて、

他車を不当に遅らせることがない限り、自力で出口にたどり着いた順にレース再開をすることができる。

5．赤旗中断後の再スタート手順は、審査委員会により別途定められる場合がある。

第41条　再スタート手順

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

1．遅延はできる限り短く保たれ、再開の時刻がわかると直ちに、チームはピット放送等を通じて知らされる。いかなる場合にも、少なくとも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、および30秒前のボード（またはシグナル）が表示される。それらのいずれのボード（またはシグナル）も警告音を伴うものとする。

3．３分前ボード（またはシグナル）が提示されるまでに、すべての車両はホイールを装着していなければならない。このボード（またはシグナル）以降のホイールの取り外しはピットレーンにおいてのみ許可される。３分前ボード（またはシグナル）提示時にすべてのホイール装着がされていない車両はすべて、グリッドの最後尾かピットレーンからスタートしなければならない。この状況では、黄旗を持った競技役員が、グリッドを離れることのできる全車両が赤旗ラインを通過し終えるまで、（３分前に）ホイール装着のなかった車両がグリッドを離れないよう制する。

３分前ボード（またはシグナル）提示後、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいる車両は、オフィシャルカーの先導により追い越しをすることなく、もう１周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両列に合流しなければならない。

4．１分前ボード（またはシグナル）が提示された後にエンジンは始動されなければならず、チームの

スタッフはすべて、30秒前ボード（またはシグナル）が提示されるまでに、すべての機材を持ってグリッドから退去する。30秒前ボード（またはシグナル）が提示された後で援助が必要となったドライバーは、手を挙げなければならない。グリッドを離れることができる残りの車両が出発すると、競技役員が車両をピットレーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持った競技役員が当該車両の脇に立ち、後ろのドライバーに警告を与える。

5．レースはグリーンライトが点灯すると、セーフティカーの後方より再開される。セーフティカーは、以下の場合を除き、１周回後にピットに入る。
・すべての車両がセーフティカー後方でまだ整列されていない。
・チームクルーがまだグリッド上の物を撤去している。
・さらに介入が必要な状況が重ねて発生している。

6．グリーンライトが点灯すると、セーフティカーは後続のすべての車両と共にグリッドを離れる。その際、車両は赤旗ライン後方に整列した順序で、車両５台分の距離以下を保って続く。列最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出口のライトがグリーンに変わる。その時ピットレーンにいる車両はすべて、コースに出て、セーフティカー後方の車両隊列に合流することができる。

7．赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、他の走行している車両を追い越してはならない。残りの車両がスタートラインを通過した後も動かなかった場合、当該車両はセーフティカー後方の車両列の最後尾につかなければならない。２名以上のドライバーが関与した場合には、グリッドを離れた順に、隊列の最後尾に整列するものとする。

8．審査委員会により、この周回中に不必要に他の車両を追い越したと判断されたドライバーに対しては、ペナルティが科せられる。

9．この周回の間は、FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項第２章2.9セーフティカー運用手順が適用される。

10. レースが再開されなかった場合は、レースは中断の合図が出された周回の１つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。
中断の合図が出された時点で先頭車両が完了していた周回数
２周未満：不成立
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42条　イベントの延期・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イベントを延期または取止めることがある。

2．サポートレースのある競技会はメインレースの完了をもって成立したものとみなされる。

3．競技会が延期、取止めとなった場合でも、各レース区分別にレースの完了をもってそれぞれが成立したものとされる。

第43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、競技長は競技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44条　レース終了及び順位決定

1．順位判定
優勝車両はそのレース距離の走行を最短時間で終了した車両か、または所定の時間に最大の距離を走破した車両とする。その順位決定は周回数とコントロールライン（ピットレーンのラインも含む）の通過順に基づいて行われる。ただし、優勝車両のレース距離の70％（小数点以下切捨て）に満たない車両〔JAF 地方選手権は90％（小数点以下切捨て）〕には順位の判定が行われないものとする。

2．レース終了
a．先頭車両がフィニッシュライン通過と同時に、メインポストよりレース終了の合図とするチェッカーフラッグが提示される。チェッカーフラッグは、先頭がフィニッシュライン通過後（3分間）提示される。
b．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。
c．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
a．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。

b．暫定結果の発表後、30分間以内に抗議のない場合、暫定結果は競技会審査委員会の承認手続きを経て正式結果とされる。

c．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の賞典は競技会組織委員会において留保される。

d．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45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、競技役員の指示により所定の区域に必要時間保管される。ただし、公式車両検査がレース終了後行われる場合には、さらに必要時間保管される。

2．保管車両の引取

エン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。

3．分解検査

入賞及び抗議対象となった車両は、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行う際はエントラント若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。

4．車両検査に応じない場合は失格とされる。

第9章　抗　議

第46条　抗議の手続きと制限

1．エントラント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次の抗議料を添え競技長に提出しなければならない。(国内競技規則12－2参照)
⑴準国内、地方、クローズド競技の場合　21,200円
⑵国内競技の場合　53,300円
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する。
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．公式予選の結果及びスタート位置に関する抗議は暫定結果発表後30分以内になさ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、レース終了後30分以内になさなければならない。
7．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、競技会審査委員会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、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、審査委員長より関係当事者のみに口頭をもって通告され、かつ、競技結果または公式通知によって公表される。
4．抗議の関係当事者は競技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48条　罰　則

1．規則違反、または競技役員の指示に対する不厳守は、国内競技規則（国際格式の場合にはFIA国際競技規則）に記載されている条項にしたがって罰則が適用される。罰則には、訓戒、罰金、タイムの加算、ドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップ、周回数の減算、出場停止、失格処分などがある。

1）決勝レース中の反則に対しては、下記の罰則（タイムペナルティ）が科せられる場合がある。

a．ドライビングスルーペナルティ

ドライバーはピットレーンに進入し、ピットに停止することなくピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。

b．ペナルティストップ

ドライバーはピットレーンに進入し、ペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして科せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。また、自チームのピットに停止することは許されない。ペナルティストップエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後に、再始動することができる。

c．タイムペナルティ

決勝結果に対し、以下のタイム加算を行う。

①5秒加算（T5）

②10秒加算（T10）

2）反則行為について、罰則が決定したならば、直ちにピット通告が行われ、同時に罰則の種類を示

す表示板、当該車両の競技番号を記入した黒の表示板がコントロールラインで表示される。
黒地に黄色字で「D」と付された場合はドライビングスルーペナルティ。黒地に白文字で「P」と付された場合はペナルティストップ。レース終了までに通知できない場合は、競技結果に対する30秒以上のタイム加算となる。なお、加算する30秒以上のタイムは競技会審査委員会の裁量によるものとする。

3）コントロールラインでペナルティが表示されてから３周以内にペナルティを規定通り実行できなかった車両については失格となる。ただし、当該表示後３周以内にレースが終了しタイムペナルティを規定通り実行できなかった場合は、ペナルティとしてドライビングスルーペナルティまたはペナルティストップに相当するタイムを加算する。

4）競技中失格となったドライバー及び車両への通告として、当該車両の競技番号を記入した黒の表示板と黒旗がコントロールラインで表示される。参加者あるいはその代理人もそれぞれ“停止”の信号を表示すること。もし、ドライバーが依然として停止しない場合には、追加の罰則が科せられる。

5）１台の車両で複数ドライバーが参加する競技において１名のドライバーが失格となった場合、その車両の他の登録ドライバーも失格となる。

6）本規則に罰則に関する明確な条項が規定されていても、必要な場合には罰則の追加を妨げない。

7）本条項に従い、科せられたタイムペナルティおよび黒旗提示に対する抗議・控訴は認められない。

2．参加者は罰金が科された場合には、その支払い義務を有する。

3．規則の解釈および規則に定められていない罰則の選択については、競技会審査委員会によって決定される。

4．罰則は競技会審査委員会が決定し、書面をもって参加者に対し迅速に通知する。

第10章　本規則の適用と補足

第49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章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。

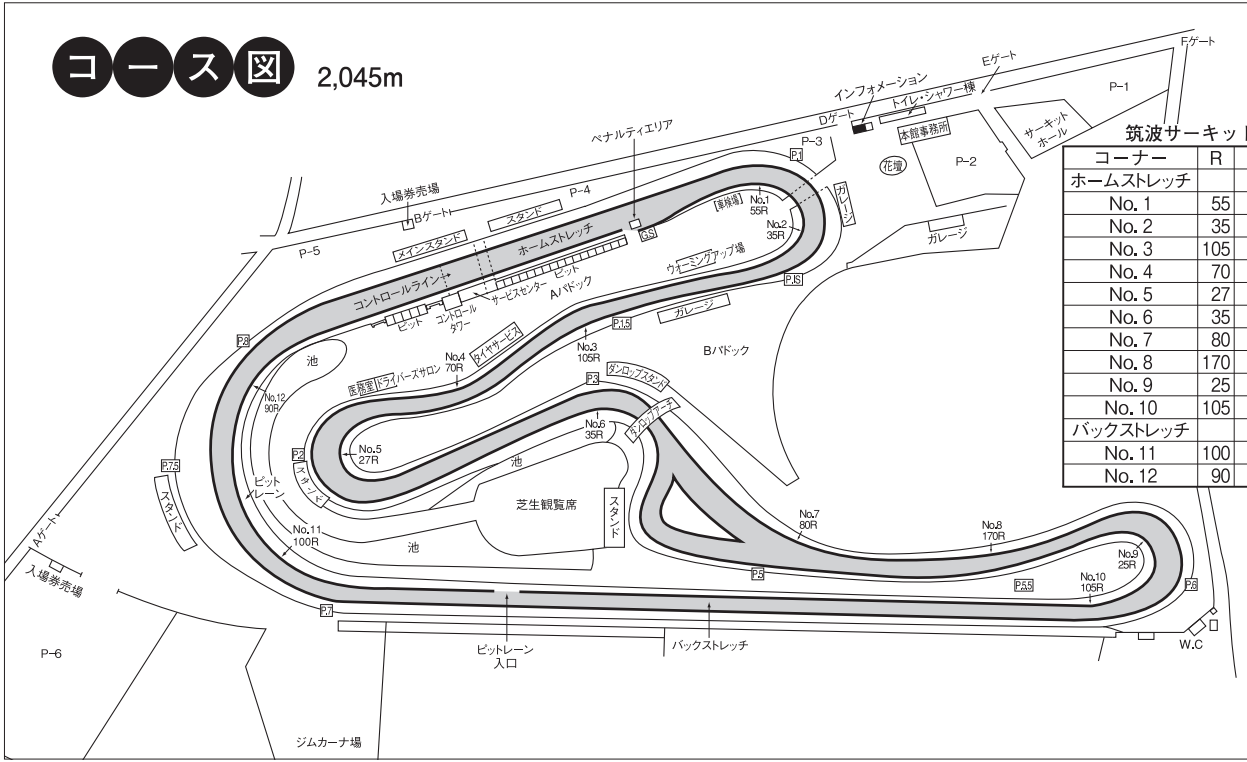
第50条　公式通知の発行

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

第51条　本規則の施行

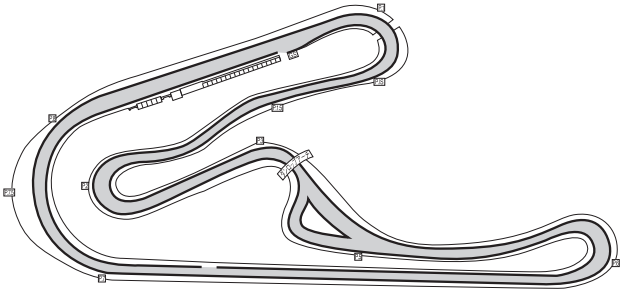
本規則は、2023年１月20日より施行する。

コース図 2,045m



筑波サーキット各コーナーの諸値

コーナー	R	距離	舗装幅	カント
ホームストレッチ		282.00	15	0°52′
No. 1	55	37.41	13	2°52′
No. 2	35	89.49	13	2°52′
No. 3	105	44.90	10	1°43′
No. 4	70	37.87	10.2	2°52′
No. 5	27	92.60	13	5°43′
No. 6	35	49.18	13	2°52′
No. 7	80	73.72	13	0°52′
No. 8	170	62.31	10	0°52′
No. 9	25	78.10	13	5°43′
No. 10	105	40.32	10	5°43′～0°52′
バックストレッチ		437.75	10	0°43′
No. 11	100	165.07	10.7	2°52′
No. 12	90	97.74	10.7	2°52′



一般財団法人 日本オートスポーツセンター

〒304-0824　茨城県下妻市村岡乙159

☎0296−44−3146

公式 HP　https : //www.tsukuba-circuit.jp