

# VITA 筑波シリーズ 付則耐久レース規定

## 第1条

### 総則

本付則は2026VITA 筑波シリーズの一戦において行われる「2時間耐久レース」について規定する。

なお、本大会は一般社団法人日本自動車連盟（以下JAFという）公認のもと国際自動車連盟（FIA）の国際モータースポーツ競技規則に準拠したJAF国内競技規則とその付則に従い準国内競技として開催され、2026筑波サーキット一般競技規則ならびに2026VITA筑波シリーズ規定（SPORTINGならびにTECHNICAL）が含まれる。

## 第2条

### 参加車両

2026VITA筑波シリーズ（TECHNICAL）に規定される車両

ただし、ドライバー体重については登録されたドライバー全員の平均値（100g未満切り捨て）とする

## 第3条

### 決勝レース時間

120分（スタートから120分経過後のコース上先頭車両にチェッカー）

なお、天候・その他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ります、決勝レースがスタートする前に短縮された場合は「当初のレース時間」とはその短縮された時間を指す。

## 第4条

### 最大参加受付台数、出走台数

いずれも30台とする。

## 第5条

### 参加料

¥88,000- 消費税込み

## 第6条

### 参加者・ドライバーの資格

2026VITA 筑波シリーズ規定(SPORTING)に準ずる。

## 第7条

### ドライバー

2026VITA筑波シリーズ規定による。

ドライバーは2名または3名とする（1名参加は不可）

それぞれにAドライバー/Bドライバー、もしくはAドライバー/Bドライバー/Cドライバーとして登録されるが、2026MECシリーズに準じVITAクラブが認定するVITAMイスター、v.GRANZマイスター、および過去の活動や成績によりVITAクラブがProドライバーとして認定したドライバーは各車両1名以内とし、かつAドライバーとして登録できない。

なお、決勝レースのスタートはAドライバーとする。

**登録されたドライバーは全員決勝レースへ出走しなければならない。**

**※出走とは決勝レースにコースインし、有効に周回を記録すること。**

## 第8条

### ドライバーの確定

参加申し込みの際、すでにAドライバーが確定している場合のみBドライバー、もしくはCドライバーを「TBN」として登録できるが、最終登録はレース前日もしくは当日の参加受付までに書面にて登録料（¥11,000）を添えて行うこと。なお、TBNを含み3名登録された場合、最終的に2名となった場合も参加料の差額は返還されない。

## 第9条

### ピットクルー

VITA 筑波シリーズ規定において規定される。

各車両につき登録できるのはピット責任者を含み4名以内とする。

なお、燃料補給要員、消火要員、は満18歳以上のものとする。

## 第10条

### タイヤ

公式予選、決勝を通してVITA 筑波シリーズ規則(TECHNICAL)において規定されるタイヤを6本まで使用できる。使用するタイヤは新品状態で公式車検時にマーキングされたものでなければならない。

## 第11条

### 燃料補給器検査

決勝時に使用する燃料補給器はタイムスケジュールにおける公式車両検査時、もしくは別途規定された時間に検査が行われる。

検査時には下記のことを提示すること。

- 燃料補給器
- アース線およびその取付位置

- ・燃料補給員ならびに消火要員の装備一式（耐火スーツ、フルフェイスヘルメットまたはゴーグル+バラクラバ、耐火グローブ、等）
- ・消火器（内容量 3 k g 以上で有効期限以内のもの）

## 第12条

### 燃料補給装置

燃料補給装置は簡易燃料補給方法とし、以下のいずれかとするが、VITA 倶楽部（株）製 VITA 任意部品の使用を車両側カップリングも含めて強く推奨される。 またいずれの場合もピット内に有効期限内の 3 k g 以上の消火器を用意すること。

#### ①手元コックによる補給装置

- ・耐圧性の金属製携行缶で容量が 20 リットル以下であること
- ・携行缶が、車両給油口まで内径 38mm（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 38mm（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 300mm 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ホースの内部が目視でき長さが 500mm 以内であること
- ・一回のピットインにおける給油量は 20 リットル以下であること

#### ②基準のカップリング（継ぎ手）による補給装置

- ・耐圧性の金属携行缶で容量が 20 リットル以下であること
- ・簡易燃料給油装置の全長は 950mm 以内であること
- ・カップリングと金属製携行缶に接続する部品は給油側、エア抜き側ともに内径 60mm 以下とし、その寸法はカップリングに取り付けるハンドルプレート背面から 300mm 以下でなければならない（配管が湾曲している場合は湾曲外側の最大寸法）
- ・エア抜き側配管は満タン時の燃料の戻りが視認できるようになっていなければならない
- ・一回のピットインにおける燃料給油は 20 リットル以下であること

## 第13条

### 公式車両検査

参加する各車両は公式通知に示されるタイムスケジュールに行われる公式車両検査を受け合格しなければならない。 また公式車両検査時もしくは別途定められるタイムスケジュールを行う燃料補給器検査に、使用する燃料補給器類を提示し検査を受けなければならない。 公式車両検査後にエンジンまたはトランスミッションの交換を行う場合は競技会技術委員長を経て競技長ならびに審査委員長の許可を得ていなければならない。状況に応じて公式予選で得た決勝グリッドを失う場合がある

ドライバー装備に関しては申告書の提出に替えるが実際の乗車時に申告書通りの装備を装着していない場合は最大失格までのペナルティとなる場合がある。

## 第14条

### エントラントミーティング

参加する各ドライバーは公式通知に示すタイムスケジュールに行われるエントラントブリーフィングに参加しなければならない。欠席もしくは大幅な遅刻の場合は予選出走までに別途再ブリーフィングを受けるものとするが既定の費用が伴う。

## 第15条

### ドライバーズブリーフィング

参加する各ドライバーは公式通知に示すタイムスケジュールに行われるドライバーズブリーフィングに全員が参加しなければならない。欠席もしくは大幅な遅刻の場合は予選出走までに別途再ブリーフィングを受けるものとするが既定の費用が伴う。

## 第16条

### 公式予選ならびに決勝グリッドの決定

公式予選は、公式通知に定められたタイムスケジュールに、Aドライバー予選、Bドライバー予選、Cドライバー予選がそれぞれ行われ、それぞれ登録されたドライバーが出走する。ドライバーごとに割り当てられたタイム計測用ポンダーは、そのドライバー乗車に応じて正しく車両に取り付けられなければならない。

Aドライバー予選、Bドライバー予選における基準タイムはそれぞれの予選において記録された上位3台までのタイムを平均し、その130%以内とする。

決勝スタートグリッドはAドライバーおよびBドライバーそれぞれが記録したベストタイムの合算により決定する。

その合計が同タイムの場合はAドライバーのベストタイム、更に同タイムの場合はAドライバーによるベストタイムが記録された順とする。

登録されたCドライバーはCドライバー予選に出走し有効なタイムが記録されなければならないが基準タイムは設けず、またそのタイムはグリッド決定には関わらない。

## 第17条

### 決勝レーススタート

決勝レースのスタートに向けては、ピットエンドオープン後5分以内にコースインし定められたグリッドに停車する。

スタート進行は5分前より開始する

スタートはローリングスタート方式とし、筑波サーキット一般競技規則第6章32条4に従う。

なお、スタートドライバーはAドライバーとする。

フォーメーションラップ（ローリング）に出遅れた車両ならびにフォーメーションラップ（ローリング）中に順位を保てなかった車両は隊列最後尾につけること。

フォーメーションラップ（ローリング）ラップ中に何らかの問題が生じた場合、またフォーメーションラップの隊列が著しく乱れている場合はフラッグタワーのイエロー灯が点灯

し「スタートディレイ」となる場合がある。

天候ややむを得ぬ事情によりセーフティカーの後方からのスタートとする場合がある。

## 第18条

### ピットイン義務

2回のドライバー交代を伴うピットインが義務づけられ、それらはレーススタート後、20分以降から100分以内（ピットイン時のコントロールライン基準）に行なわれなければならない。

義務ピットインを行う場合は少なくともその1周前にオフィシャルに通知されなければならない。

この義務ピットインは公式通知に示されるパドック内動線を通り、それぞれの指定されたピット裏側で作業が行われる。

義務ピットイン時は給油の有無に関わらず第19条に示す最低所要時間が定められる。

義務ピットイン以外においてもドライバー交代または燃料補給を伴うピットイン時も同様の動線を通り、第19条に示す最低所要時間も同様に定められる

## 第19条

### ピットイン時最低所要時間

2回のドライバー交代を伴う義務ピットイン、ならびにその他のドライバー交代または給油を伴うピットインにおいては、ピットイン時のピットレーンコントロールライン通過から規定されたパドック内動線をたどり作業、ピットアウト/コースイン後、最初にコントロールラインを通過するまでの最低所要時間を6分間（360秒）とする。

この最低所要時間に満たない場合は、当該所要時間の秒単位以下を切り捨てたうえ不足分の秒数がペナルティーストップとして課される。

なお、ドライバー交代ならびに給油を伴わないピットストップは筑波サーキット一般競技規則に従いピットレーンの自己の作業エリアで行うものとし、この際の最低所要時間は定めない。

## 第20条

### ドライバー交代

決勝レース中、各ドライバーに割り当てられたタイム計測用ボンダーはそのドライバー乗車中は正しく車両に取り付けられていなければならない。

各ドライバーの最長運転時間/最小運転時間は規定しないが登録されたドライバーは全員が決勝レースに有効に出走し周回が記録されなければならない

義務ピットイン時にはドライバーは交代しなければならず連続運転は出来ない

ドライバー交代を行うときは、ピットレーンより定められた動線に従いパドック内に入り、自己の指定されたピット裏側で他車の作業を妨害せず行うこと。

ドライバーの乗降時は4輪ともに接地していなければならない、またドライバー乗車中にジャッキアップしてはならない。

## 第21条

### 給油作業

ピット内に持ち込める燃料は20リットル以下の市販の金属製携行缶1つまでとする。

給油作業を行う時、ドライバーは降車していなければならない。

燃料補給作業を行う燃料補給要員、消火要員は耐火性スーツ、耐火性バラクラバ（目出し帽）およびゴーグルもしくはフルフェイスヘルメット（シールドは全閉）、耐火性グローブ、を着用することが義務づけられる

燃料補給作業にあたり少なくとも1名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3kg以上で有効期限内の消火器を構えていなければならない。なお、ドライバーはその装備とともに給油要員または消火要員を兼ねることが出来る。

- ① チーム責任者はピットインの少なくとも1周前までに担当ピットオフィシャルに通告する
- ② 車両はピットレーンへ入りピットレーンのコントロールライン通過後に指定された動線をたどりパドックエリアへ進入、パドック内の制限速度は20km/h（1速）以下とする。
- ③ それぞれの指定ピット裏側に停車
- ④ エンジン停止
- ⑤ ドライバー降車
- ⑥ アース取り付け
- ⑦ 消火器を構える
- ⑧ 燃料タンクの給油口を開ける
- ⑨ 燃料を給油し給油口を閉める（一回の給油量は20リットル以下とする）
- ⑩ 燃料補給装置をピット内に収納
- ⑪ アース線を取り外し、消火器をピット内に収納
- ⑫ ドライバーが乗車しピット内動線に従いピットエンドゲートよりコースイン  
最低所要時間の調整はパドック内で行い、コースイン後の極端な低速走行による時間調整はしないこと。

## 第22条

### レースの中断および再スタート

レースの中断（赤旗）時においてもレースも計時システムも停止しない。

レース中断の合図（赤旗）が示されたとき、車両はピットレーン入り口を赤旗ラインとし停止すること。

レース中断の合図（赤旗）が示されたあと、車両はピットレーンならびにパドック内動線に進入することは出来ない。すでにピットロードに進入していた車両はピットレーン入り口に停止すること。

すでにピットレーンに進入し作業をしていた車両は作業を続けることが出来、レースの再開に先立って開始3分前以降にピットレーンの、先頭より前の車両がコースを一周する後に続

いてコースを一周することが出来るが、3分前の時点で**作業が終了していた車両に限り**、**コースインの順番はピットレーン出口に到達した順とする。**

またレース中断の合図（赤旗）以前にパドック内動線に進入していた車両はドライバー交代や給油等の作業を行うことが出来るが、レース再開後に**ピットレーン出口よりコースイン**することが出来るのは、レース再開後の隊列がコースを一周し、**ピットレーン出口シグナルがグリーンとなった後**、オフィシャルの指示に従うものとする。

レース再開の時間が決まったら少なくとも開始10分前までに場内放送等で開始時間が示される。

レースの再開後、ピットレーン入口に停止していた車両はピットレーンへの進入、またパドック内動線への侵入が許される。

レースはセーフティーカー先導のもとに**再開**されるが、**再開3分前**の時点で先頭車両より前の車両はオフィシャルの指示に従い他車両を追い越すことなくコースを一周し隊列の後方へ続く。

## 第23条

### セーフティーカー

セーフティーカーの運用は筑波サーキット一般競技規則第4章21条に従って運用される。セーフティーカーが導入された場合、ペナルティー指示は停止されペナルティーストップならびにドライブスルーペナルティーは消化することが出来ない。

レース再開後に改めてペナルティーボードが提示され周回カウントが始まる。

セーフティーカーの導入が決まったとき、セーフティーカーはコース上の先頭車両を捉えるが、この車両がピットインした場合はレースの状況を総合的に考慮し競技長の裁量のもとセーフティーカー背後の車両を先頭車両とみなして隊列を先導する

セーフティーカー導入中も計時は停止せず各周回は周回数としてカウントされ、義務ピットインを含むピットインは可能

セーフティーカーに続く隊列が**ピットロード入口付近からピットレーン出口付近を通過中はピットレーン出口シグナルが赤となり**、ピットアウトはできない。

セーフティーカーに続く隊列がピットレーン出口付近を通過後、ピットレーン出口シグナルが緑となりピットアウトが可能となるが、この際はピットレーン出口に待機整列していた車両が優先され、パドック内に設けられた動線からのコースイン車両はこれに続く。

## 第24条

### レースの終了

レース終了の合図（チェッカーフラッグ）は規定のレース時間が終了していた時点で、本コース上を走行する先頭車両が最初にコントロールラインを通過するときに示される。

チェッカーフラッグが示された時点で**ピットレーン出口**は閉鎖されコースインすることは出来ない。

チェッカーフラッグは先頭車両がコントロールラインを通過後5分間示される。

チェッカーを受けた車両は安全な速度でコースを一周し、ピットロードに進入、オフィシャルの誘導に従い定められた場所に停車する。

## 第25条

### 順位の認定

チェッカーフラッグを受けた先頭車両の走行周回の70%（小数点以下切り捨て）以上を完走として扱う。

チェッカーフラッグを受けた完走車両のなかで周回数の多い順に順位を認定し同一周回数の場合はコントロールライン通過順とする。

チェッカーフラッグを受けられなかった車両で完走周回数を満たす場合はチェッカーフラッグを受けた完走車両に続いて、周回数と最終のコントロールライン通過時間により順位を認定する。

周回数減算等のペナルティーの場合は減算後の周回数車両のなかで最下位とする。

万が一、天候やその他不可抗力により規定の終了時間前に中止せざるを得ないときは審査委員会の裁定により順位を認定する。

## 第26条

### シリーズポイント

本大会は筑波V I T Aシリーズの一戦として開催され、上位入賞ならびに完走車両のドライバーには以下のシリーズポイントが付与される。ただし第7条に規定するV I T Aマイスター、V.G r a n zマイスター、P r o認定ドライバーは対象外とする。

優勝～10位までの入賞車両の各ドライバー      :   規定のシリーズポイントの50%が付与される

すべての完走車両の各ドライバー                   :   完走ポイントとして入賞ポイントに加え2点が付与される

## 第27条

本付則は必要に応じて改定され、WEB ページ等を通じてエントラントに知らされる

以上