

2018 TAKASU.66 CHAMPIONSHIP 走行規則



2017.12.20 発表

1 コース走行時の遵守事項	1	6 ビットイン	2	11 ビットアウト（コースイン）	3	16 主催者ならびに運営者の権限	5
2 公式予選		7 ドライバーの交代		12 フルコースコースション（SC導入）と解除	4	17 抗議および罰則（ペナルティ）の適用	
3 スターティンググリッド		8 メンテナンス作業	3	13 赤旗中断と再スタート		18 変更	
4 スタート		9 ハンディキャップ		14 走行終了と順位の確認		19 その他の注意事項	
5 ビットレーン・ビットロード	2	10 燃料の補給		15 リタイア（棄権）			

No.1

1 コース走行時の遵守事項

1) ドライバーは、ポストなどで表示される次のフラッグ、シグナルに習熟し従わなければならない。[C]

フラッグ・シグナル	フラッグ・シグナルの意味
黄旗 (シグナルは黄色の点滅)	コース上や周辺にある危険や故障車両を知らせる合図。 振動表示される監視ポスト、もしくはシグナルから徐行区間とし、次の緑旗が振られる監視ポストもしくは無灯火のシグナルまでの区間が追い越し禁止となる。 静止表示は注意喚起の合図で、追い越し禁止とはならない。 フルコースコースション時は「※ [SC] 表示」を参照。
赤旗 [D] (シグナルは赤色の点滅)	走行の中断（中止）の合図。 必要に応じ直ちに停車できる態勢をとり、追い越し・追い抜きは禁止で最徐行とする。 詳細は「赤旗中断と再スタート」を参照。
緑旗 (シグナルは無点灯)	オールクリアの合図。 コースの安全を知らせる意味で、手前の監視ポスト、もしくはコーションランプで出されていたフラッグやシグナルが解除となる。 ※ フォーメーションならびに走行再開時のスタート合図。
※ [SC] 表示	セーフティカーが導入され、全コース上での追い越し・追い抜きを禁止とし最徐行とする。 コース内において、低速車の走行やオフィシャルが作業等を行っていることを告知し、全車徐行運転とする。

メインポスト（フラッグタワー）でのみ提示されるフラッグ

フラッグ	フラッグの意味
日章旗	スタート（走行開始）の合図。 フォーメーションラップおよび再スタート時は緑旗が振られる。 フラッグが振られるまで加速することは認められない。
青旗	他の走行車が接近し追い越しをおおうとしている事を知らせる合図。 表示された先行車両は、後続車両の追い抜き・追い越しの進路を妨げてはならない。 ※ 本走行会では状況に応じ適宜表示される。
オレンジボール	走行車両に技術的欠陥ありを知らせる合図。 車両番号（ゼッケンNo.）と併せて表示され、提示後3周以内にビットインし、改善が求められる。[C] ※ 計測トラブル等の場合も提示される。
オイルフラッグ	コース上がオイル、砂、急な雨などにより、滑りやすくなったことを知らせる合図。 追い越し禁止などの規定はなく、告知用のフラッグです。 ※ 注意箇所に関わらず、全車両が1～2周を終了する間のみ提示する。
ホワイトフラッグ	低速走行車両があることを知らせる告知用フラッグ。 低速車両には、故障車、救急車、マーシャルカーなどがあります。 ※ 提示されない場合もある。
黒旗	規則違反、および危険な車両に対し車両番号（ゼッケンNo.）と併せて表示される。 提示された車両は後直ちにビットインをしなければならぬ。 その違反内容によって罰則が与えられる。
チェッカーフラッグ	ゴール（走行終了）の合図。 速やかにベースダウンし、次の周回でビットインすること。 ダブルチェッカーはペナルティとなる。[C]

- 2) 出走するドライバーは、唐突な進路変更や幅寄せ等、故意による他の車両の進路を妨害するような行為、また、明らかに重大事故の発生が予測できる「危険な行為」を行ってはならず、事故無く安全に走行をしなければならぬ。[F・G]
- ※「危険な行為」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故意に妨害するもの etc...
- 3) 各ドライバーは、タカスサーキットの規則に準じたヘルメット、グローブ、レーシングスーツ（不燃性の長袖長ズボンでも可。）、レーシングシューズ（運動靴でも可。）を確実に着用し走行すること。[F]
- 4) ドライバーは、コース走行中、車両に他の者を乗せてはならない。[F]
- 5) セーフティネットの有無にかかわらず、運転席側の窓は全開とする。[A]
- 6) コース走行は左回（反時計回り）りとし、いかなる場合も逆方向に走行してはならない。[F]
- 7) コース外の走行は、危険状態を避ける場合を除いて行ってはならない。[B]

2 公式予選

- 公式予選に出走する2人のドライバー氏名を、所定の時間内に事務局本部に届け出なければならない。
- 公式予選は2人のドライバーがそれぞれ1回ずつ行い、その合計を予選タイムとして採択する。
合計タイムが同タイムの場合は、最高ラップタイムを記録したチームを上位とする。
同一の最高ラップタイムの場合、最初にそのラップタイムを記録したチームが優先され、以下同様とする。
- 予選に出走したが予選タイムが無い場合、また、予選に出走できなかった場合はビットスタートとする。
なお、第3戦の公式予選は1回とし、予選不参加であってもコースグリッドからのスタートとなる。

3 スターティンググリッド

スターティンググリッドは、以下の順に決定される。

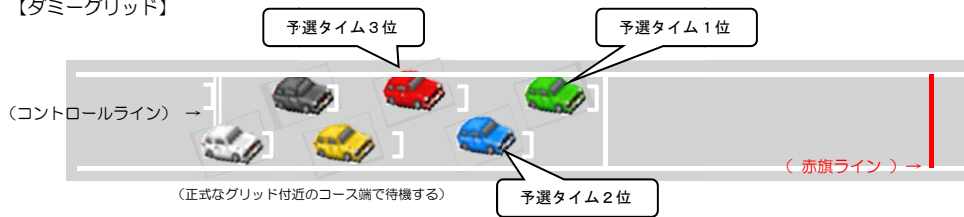
- クラス区分、路面状況に関係なく公式予選で採択されたタイム順にグリッドが決定される。
- 公式予選タイムの無いチームは予選に出走できなかったとみなされビットスタートとなる。
なお、上記ビットスタートチームが複数ある場合、参加申し込みの受理順とする。
また、第3戦はシリーズポイント順で正規グリッドの後ろに決定され、ポイントがないチームは、ポイントで決定されたグリッドの後に参加申し込み受理順で決定される。
- 公式予選タイムはあるが何らかの事情によりコース上のダミーグリッドにつかない場合は、公式予選タイム順でビットレーンに整列し、その後予選に出走できなかった車両が整列することとなる。

4 スタート

- スタートドライバーは特に指定（制限）しないが、予選での最高タイムを記録したドライバーが望ましい。
- スターティンググリッド手順は次の通りとする。
 - フラッグタワー、もしくはコース上で掲示される計時ボードは次の通りとする。
なお、進捗状況により、規定時間前に掲示される場合もある。
 - 10分前 : フォーメーションラップのスタート 10分前。グリッド整列開始。
 - 3分前 : 全車エンジン停止とし、グリッドへの進入は締め切られる。
ビットスタート車両もビットレーン出口手前に待機し同様とする。
 - 1分前 : ドライバー、オフィシャルを除く全ての者はコース上から退去する。
ドライバーは車両に着座した出走状態でエンジンを始動する。
 - 決勝スタート3分前までにコース上のダミーグリッドにつかなければならない。
 - 予選に出走しなかった車両、およびダミーグリッドにつけなかった車両はビットスタートとなる。

2018 TAKASU.66 CHAMPIONSHIP 走行規則

【ダミーグリッド】



3) フォーメーションラップは次の手順で行われる。

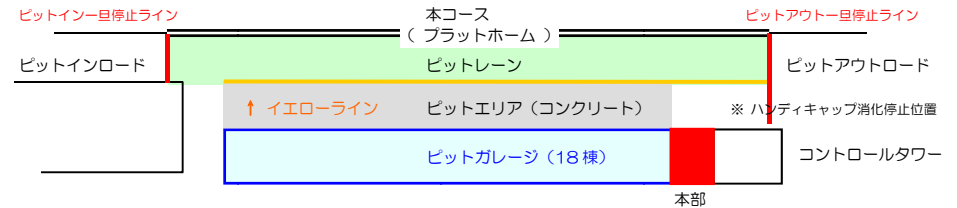
- ① フォーメーションラップが開始された時点で、全てのシグナルで黄色点滅が表示される。
 - ② フォーメーションラップは2列縦隊（偶数グリッドの車両が半車身後ろを走行する。）で少なくとも、1周以上実施されるが、この周回中にスタート練習や著しく隊列を乱すことは禁止され、前車との間隔はできるだけ限り詰めるものとする。
 - ③ フォーメーションラップにスタートできなかった場合は、ドライバーは窓を開けて手を出して（もしくはハザードを点滅させる。）後続車両に合図をすること。この場合、全車両がダミーグリッドを離れた後、フォーメーションラップに加わることができるが、当初のグリッドに戻るために他の車両を抜くことはできず、最後尾につけるものとする。なお、フォーメーションラップの隊列に加われない場合はピットに戻らなければならない。
 - ④ フォーメーションラップの途中で何らかのトラブル等により隊列を保てなくなった車両は、ハザード点滅で後続車両に合図をすること。この場合、後続車両はハザード点滅車両を追い越し、隊列を整え直さなければならないが、グリッド順番が変わらないよう走行しなければならない。なお、トラブル車両はピットに戻らなければならない。
 - ⑤ 先導するオフィシャルカーは最高速度 30 km以下に保たれ、隊列の状態を確認しスタート（再スタート）に支障がないと判断した場合は、バックストレートでパトライトが消灯され、先頭車両が次にコントロールラインを通過することで決勝走行の走行時間がスタートされる。
- 4) スタート前には、フラッグタワーで日章旗（再スタートの場合は緑旗。）が掲げられる。
 5) 掲げられた日章旗（緑旗）が振られることで走行スタートとなるが、スタート合図前に加速すること（先頭車両は、旗が振動する前に加速ラインの手前で加速することを含む。）は許されない。[A]
 なお、何らかの事情で正常なスタートができない場合は、先頭車両のコントロールライン通過前に黄旗が振られるので、日章旗が振られるまでは隊列を乱すことなく、全車加速してはならない。
 また、全走行車両は、各自車両が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。[B]
 なお、追い越しの有無はトランスポンダーによる計測にて判断されるため、実際と異なる場合がある。



- 7) オフィシャルカーは、全車両の正常なスタートを確認後、ピットレーンを横断する。スタート時の安全を確保する目的で、正常なスタートが確認された後、オフィシャルカーがピットレーンを通過するまでオフィシャル以外のプラットホームへの立ち入りを禁止とする。[B]
- 8) 正常なスタートができなかった車両は、オフィシャルカーに続いてピットに進入できる。
- 9) ピットスタート車両は、ピットレーン出口信号手前で待機し、スタートし最後尾の車両がピットロード出口付近を通過し、ピットレーン出口灯火信号がグリーンライトに点灯することによりスタートとなる。

5 ピットレーン・ピットロード

- 1) ドライバーは、プラットホームとピットガレージの間のピットレーンをピットクルーが行き来することを承知し、必要に応じ直ちに停車できるスピードでの最徐行（ギア1速、20 km/h以下）とする。[A]
- 2) ピットロードは必要に応じ直ちに停車できるスピード（30 km/h以下）とする。
 なお、ピットアウトロードの速度計測区間は、「コース入口信号」から「吹き流し」までとし、その間で時速30キロを超えたチームはピットロード規定速度違反とされる。[A]
- 3) ピットレーンやピットロードで、危険を回避する目的以外での急加速・急停止、追い抜き、後退等の危険行為は行ってはならない。[D]
- 4) ピットエリア（コンクリート舗装区域）には、指定されたピットガレージにできるだけ近い位置より進入し、停車する。
- 5) イエローラインを横切る目的以外でピットエリアを走行してはならない。
- 6) ピットレーン、ピットエリア、ピットガレージ内でのバックギアの使用は禁止とする。[D]
- 7) プラットホーム（サインエリア）への入場は、配布されたクルージャケットを着用した者に限定される。



6 ピットイン

- 1) ピットインの際には、ピットロード進入前に十分に減速しなければならない。[A]
 また、オフィシャルの指示により定められた場所で一旦停止をしなければならない。[E]
- 2) フルコースコーションの場合、「SC」看板（6番ポストでは✕の看板）が提示された時点でピットはクローズとなり、セーフティカー先導の元で全走行車両の隊列が整うまでの間、ピットインは認められない。[C]
- 3) 赤旗中断の場合、ピットは閉鎖されピットイン・ピットアウトは認められず、走行車両は赤旗ラインを先頭で停車しなければならない。

7 ドライバーの交代

- 1) 決勝走行中、ドライバー交代を4回（第3戦は9回）以上行わなければならない。[D]
- 2) 決勝中、ドライバーの連続走行時間は60分以内とする。[B]
 ドライバーの連続走行時間には、給油時間（制約時間を含む。）、およびフルコースコーション中の時間を含み（フルコースコーション中に規定時間に達した場合、ピットオープン後、直ちにピットインをすること。）また、赤旗中断時間は含まず、次の通り算出される。
 - ① スタートドライバー：次の交代ドライバーがピットアウトライン（計測ライン）を通過するまでの時間。
 - ② 以下、次に交代したドライバーがピットアウトラインを通過するまでの時間。
 （ドライバー交代時間・メンテナンス作業時間を含む。）
 - ③ 最終ドライバーは、ピットアウトライン通過時間から、チェッカー時にコントロールラインを通過するまでの時間。
- 3) ドライバー交代の判断は各チームに委ねられるが、ドライバー交代をしないピットインの場合（ピットイン前に運転していたドライバーが引き続き走行する場合は交代とみなされない。）は同一ドライバーの連続走行時間として算出される。
 なお、メンテナンス作業等の作業時間が長時間におよぶ場合の停車時間は考慮されるが、その時間は主催者側の判断とする。
- 4) ドライバー交代は必ずピットエリア、もしくはピットガレージ内で行わなければならない。
- 5) 給油を伴うピットインの場合、必ずドライバー交代をしなければならない。
- 6) ドライバー交代を行う際は、必ずエンジンを停止させなければならない。[D]

2018 TAKASU.66 CHAMPIONSHIP 走行規則

8 メンテナンス作業

- 1) メンテナンス作業（車両不備の点検、整備、修理、調整、部品の交換等）は、全てピットガレージで行い、いかなる場合でもコース上、ならびにピットロード、ピットレーン・エリアで行ってはならない。[D]
ここで言う「メンテナンス作業」には、ボンネットを開いた状態での作業（実質的な作業の有無は一切問わず、ボンネットを開けた時点でメンテナンス作業と判断される。）も含む。
なお、ホイールナットの締付トルク、空気圧確認等の点検調整作業は可とする。
- 2) メンテナンス作業にあたる者は作業に適した衣服（長袖・長ズボン）を着用しなければならない。[E]
- 3) メンテナンス作業を行う場合、エンジンは必ず停止しドライバーは降車すること。
ただし、エンジン部の点検作業を必要とする場合はこの限りでない。
- 4) タイヤ交換やブレーキパットの交換等、ジャッキアップによる作業をする場合は、作業クレー等の安全を確保するためにリジットラック等を必ず使用すること。なお、使用ジャッキは手動式のものに限る。[E]
- 5) タイヤ取り外し、ならびに、交換時におけるインパクト（電動、エア式）の使用は禁止とする。[D]

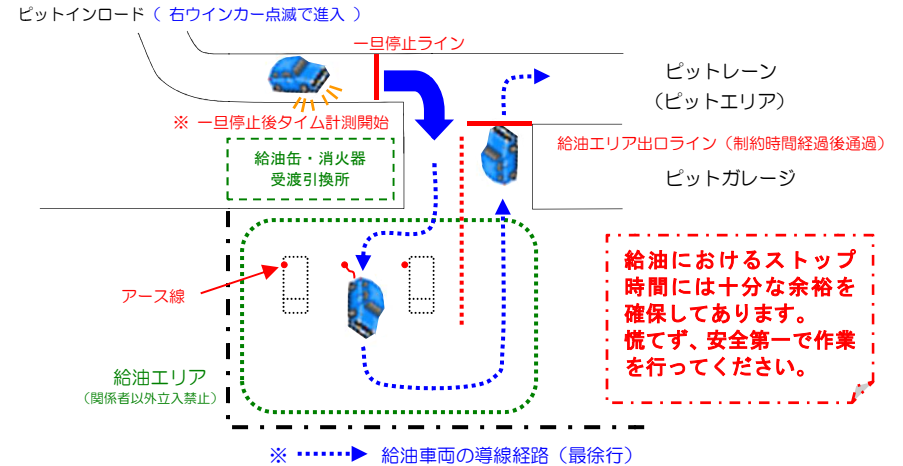
9 ハンディキャップ

- 1) クラス2位までに入賞したチームは、次戦以降の決勝において、ドライバー交代のための規定ピット回数とは別に下記のピットスルー回数を消化しなければならない。[C]
ピットスルーハンディキャップ回数 クラス第1位=2回
クラス第2位=1回
- 2) ピットスルーハンディキャップは最終戦まで適用され、それまでの累計回数を満たさなければならない。
- 3) ピットスルーハンディキャップの停止位置はピットレーン出口付近に主催者が指定し、指定された場所に停止することで消化回数がカウントされる。その消化タイミングはチーム判断で行われる。
なお、スタート（再スタートを含む。）後2周回を完了する前の消化、ドライバー交代やメンテナンス作業直後の消化、およびフルコースコーション中の消化は認められない。
また、アウトラップ後、一度もコントロールラインを通過せずに連続して消化することも認められない。

10 燃料の補給

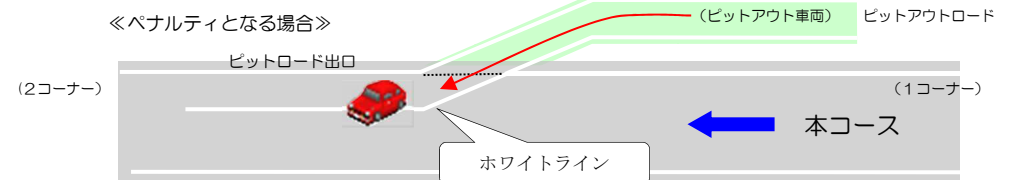
- 1) 走行会当日、ピットガレージ内を含み給油エリア以外での給油は一切認められない。[E]
- 2) 火災予防のため、持ち込んだガソリン携行缶はピットガレージ外で各チームの責任において管理するか、大会本部に預けなければならない。
- 3) 決勝走行中、一度に給油できる車両は3台まで（4台以上でも給油エリアへの進入は可。）とする。
- 4) 決勝走行中、1回の補給量は最大20Lまでに制限する。
- 5) 決勝走行で給油する燃料は、練習走行開始前までに各チームが、主催者に指定された給油エリアに保管したものを使用すること。（公平性を保つ為、自チームの燃料を使用できるとはかぎらない。）
- 6) 決勝走行中、給油エリア入口通過から出口通過まで、6分間（制約時間）とどまらなければならない。
なお、給油作業に多くの車両が集中した場合、停車時間が設定された制約時間より長くなることも想定されるが、この給油に関する内容についての抗議は受け付けない。
- 7) 給油エリア内では、燃料補給以外のドライバー交代を含む一切の作業は禁止される。
- 8) 燃料補給については、以下の手順通り最低2名以上で行わなければならない。[E]
 - ① 給油作業のためにピットインする旨をチーム員が給油オフィシャルに申し出し、給油缶と消火器を受け取る。
 - ② 要給油車両はピットイン一旦停止ラインに停止する。（制約時間計測開始）
なお、給油作業の申し出が遅れた場合、制約時間の計測開始が遅れることに関する抗議は受け付けない。
 - ③ オフィシャルの指示に従い、指定された給油場所に移動しエンジンを停止する。
なお、移動時は最徐行とし、エンジン停止後ドライバーは降車しなければならない。
 - ④ アース線をマフラーにクリップし、消火器のノズルを給油口に向けて方がの消火態勢をとり給油をする。
なお、車両を傾けたり揺らしたりしての給油は許されない。
 - ⑤ 給油する者、および消火態勢をとる者は、火災に備え必ずフルフェイスヘルメット、長袖・長ズボンを装着しなければならない。[E]
 - ⑥ 給油完了後、給油缶と消火器を受渡引取所に返却する。
 - ⑦ 給油を終えたら、制約時間が経過するまでの間、給油場所、もしくはオフィシャルの指示により指定された待機場所にて停車待機すること。
 - ⑧ 給油エリア入口を通過した後、後退、逆走しての給油エリアへの進入を禁止する。[E]

【給油手順】



11 ピットアウト（コースイン）

- 1) ピットアウトの際、オフィシャルの指示により定められた場所で一旦停止すること。[E]
- 2) 本コースへの進入は、ドライバーは各自の責任において判断をすること。
- 3) コースインの際、ピットロード出口から第2コーナーを通過するまでは、本コースの右側ラインに沿って走行しなくてはならない。
また、第2コーナー通過後レコードラインへの合流に際しては、他車両の進路を妨害することなく十分な速度まで加速しなければならない。
- 4) ホワイトライン（ピットロード出口から2コーナーにかけて引かれているライン。）の運用は次の通りとする。
 - ① ピットアウト車両は、ホワイトラインの左端より右側（ライン上を含む。）を走行しなければならない。車両のいかなる部分もラインの進行方向の左端を越えてはならない。[A]
 - ② 本コース上の走行車両は、ラインを横切ってラインの進行方向の左端より右を走行することが許される。



- 5) フルコースコーション中のピットアウトはオフィシャルの指示に従い、コースイン後はコースを走行中の車両の最後尾に合流しなければならない。
なお、再スタート（フルコースコーションの解除）時のピットアウトはスタート手順に準ずる。
- 6) いかなる場合でもチェッカー後のピットアウトは認められない。
この場合、ピットにいる車両の順位は、「14 走行の終了と順位認定」に則った取り扱いとなる。



12 フルコースコーションと解除

- 1) 事故や車両トラブルによりコースは閉鎖されていないものの走行の継続に支障がある状態（コースアウト、車両トラブル等で区間コーションの原因となった車両が、自力での脱出やピットイン（退避を含む。）が不可能で回収作業を要すると判断された場合等。）の場合、または、天候、その他の理由から走行の継続に支障はあるが中断する必要がない場合、フルコースコーションとなりセーフティーカー（SC）が導入される。
- 2) フルコースコーション（SC導入）が決定されると、フラッグタワーならびに全ての監視ポストでは「SC」ボードと黄旗が表示され、すべてのシグナルは黄色点滅となる。
- 3) 上記の合図と同時に全ての走行車両は最徐行とし、コース上においてSCを含む他の車両の追い抜き追い越し（SCドライバーからの指示は除く。）を禁止する。[B]ここで言う「最徐行」とはフォーメーションラップ時の速度（約30 km程度まで）を言い、安全と認められない速度で走行する車両はペナルティの対象となる場合がある。
- 4) 「SC」看板が提示された時点でピットはクローズ（6番ポストではピットクローズの看板提示、ピット出口のシグナルは、ドライバー交代及びHCストップ車両がピットアウトしてから赤色点灯となる）となり、SC先導で走行車両の隊列が整うまでの間、全走行車両のピットイン、およびピットアウトは認められない。[C]なお、SCはピット出口の信号が「赤」になったことを確認し導入される。
- 5) フルコースコーション時のピットインは、SCがコースイン後、走行車両の隊列が整っていると確認された後に認められる。（6番ポストでのピットクローズ看板は撤収される。）
- 6) SCは、走行中の先頭車両の前に導入される。この時、全車両はSCのコース進入を妨げてはならない。
- 7) SCがコースインするまでの間、走行中の先頭車両（先頭車両がピットイン中の場合は、2番手走行の車両が実質の先頭車両となる。以下同様。）を「仮のSC」とし、全車両はいち早く隊列を整えなければならない。また、いち早く隊列を整わせるために、前車との間隔を詰めるための努力を怠ってはならない。
- 8) コース上の安全が確保されるまでSC先導のまま周回を重ねるが、その間の周回数はカウント（ドライバーの走行時間も継続される。）され通常の給油作業やドライバー交代、点検作業等は認められる。なお、ピットスルーハンディキャップの消化は認められない。
- 9) ピットアウトは、次の条件が満たされている間に限り認められ、走行中の最後尾の後にコースインできる。
 - ① 走行中の最後尾車両がピットアウト停止線の延長線上（赤旗仮想ラインと同位置。以下、「オレンジライン」という。）を通過後。
 - ② SCがオレンジラインを通過後2分間。
- 10) フルコースコーションの解除（以下「再スタート」という。）は次の通りとする。
 - ① 再スタートが行われる場合は、フラッグタワーで「1分前」のボードが表示され、「4スタート」のスタート手順3)の⑤より再開するが、隊列は1列縦隊とする。この時、プラトホームに入場している者は、一旦退去しなくてはならない。[B]
 - ② 再スタート「1分前」が表示された時点、ピット（給油エリアを含む。）に停車している車両は、再スタート（コース上の全車両が再スタート。）後、最後尾の車両がオレンジラインを通過した後にピットレーン出口の信号が「青」に点灯され、ピットアウト（再スタート）となる。

13 赤旗中断と再スタート

- 1) 重大な事故等によりコース上が閉鎖され危険な状態である場合、または天候、その他の理由により走行の継続が不可能となったため走行会を中断する必要がある場合は、フラッグタワー、ならびに全監視ポストにおいて赤旗が表示され、全てのシグナルは赤色点滅となる。
- 2) 走行中断の合図と同時に全ての走行車両は追い越し追い抜きが禁止となり、直ちに停車できるスピードで走行した後、オフィシャルの指示に従って指定された場所に停車しなければならない。
- 3) 走行中断の合図と同時に、全ての車両のピットインは認められない。
- 4) 走行が中断された場合、以下の条件によって走行を再開することができる。
 - A) 先頭車両が2周目を完走していなかった場合
 - ① 車両はホームストレート上にある赤旗仮想ラインを先頭に停車しエンジンを停止すること。
 - ② 走行会の継続が可能な場合、最初のスタートは無効とみなされスタートのやり直しとする。この場合、規定周回数、もしくは規定時間を短縮する場合がある。

- B) 先頭車両の周回が2周以上で規定周回（時間）の80%未満（小数点以下は切上げ）の場合
 - ① 車両はホームストレート上にある赤旗仮想ラインを先頭に停車しエンジンを停止すること。
 - ② この時、コース上でのドライバー交代や点検作業等は認められない。
 - ③ 走行会の継続が可能な場合、赤旗表示の周回は無効とみなされる。先頭を走行していた車両（先頭車両がピット中の場合は、第2位を走行中の車両。）を先頭に、中断された周回の直前の周回が終了時点の走行順位に車両は整理し直される。
 - ④ 再スタートは、スタート1分前のボードが表示され通常のスタート手順を再開する。
 - ⑤ 規定された走行時間は、中断された周回の直前の周回終了時点で停止され、再スタート後再計測される。なお、第3戦の走行時間は赤旗中断中も継続される。
- C) 先頭車両の周回が規定周回（時間）の80%（小数点以下は切り上げ）を経過している場合
 - ① 走行終了となり、車両はピットに戻ることをとなる。
 - ② 赤旗表示の周回は無効とされ、先頭車両が赤旗表示の周回（中断された周回）の前の周回にコントロールライン（フィニッシュライン）を通過したときに終了したものとみなす。
- 5) 赤旗中断の時にピットにいる車両は、ドライバー交代を含むピット作業を継続して行うことは認められるが、ピットアウトは認められない。
- 6) 赤旗中断時に給油エリアに進入、または待機している車両は、赤旗が表示されてから走行再開（再スタート）までの時間、給油エリアもしくは待機場所から移動することはできない。走行が再開（再スタート）された後、ピットレーンに移動できる。

14 走行の終了と順位認定

- 1) 走行は、実施要項の規定周回数を最も早く満たした車両、または規定時間が経過した時点で最も周回数の多い車両の先頭車両に対し、コントロールライン通過後にチェッカー旗が振られ終了となる。なお、チェッカー旗は2分間提示され、その間にチェッカーを受けなければならない。
- 2) チェッカー旗が何らかの理由により規定周回数（時間）が経過する前に表示された場合は、走行はその時点で終了したものとみなされる。
- 3) チェッカー旗が何らかの理由により遅れて表示された場合は、実施要項の規定周回（時間）が経過した時点における順位に従って決定される。
- 4) フルコースコーションが解除される前に、規定周回数（時間）が経過した場合、その時点でコースを走行している先頭車両（SC直後を走行している車両。）がコントロールラインを通過した時点で走行終了とする。この時、ピットにいる車両はファイナルラップ中にコースイン（ピットアウト）することは認められず、インラップ前の周回で終了したとみなされる。
- 5) チェッカー旗を受けた車両は最徐行とし、次の周回でピットインしなければならない。[C]なお、各クラス上位入賞車両は、オフィシャルの指示でピットイン後車両保管エリアに直ちに誘導される。
- 6) 完走順位は、コントロールライン上でチェッカー旗を受けた車両に対して優先的に与えられる。順位は、チェッカー旗が振られた時点で周回数の多い車両から認定され、同一周回数の場合は、コントロールライン通過順位によるものとする。なお、上記4)でピットにいる車両はチェッカー旗を受けたものとみなされ、完走順位認定を受ける。
- 7) チェッカー旗を受けることができなかった車両で、優勝車両の走行周回数の70%（端数切り上げ。）以上を走行した車両は完走扱いとなり、チェッカー旗を受けた車両の後に順位付けされる。
- 8) 先頭車両が実施要項の規定周回数（時間）の80%以上（小数点以下は切上げ。）を経過した後に赤旗中断となった場合、先頭車両が赤旗表示の周回の前の周回にコントロールライン（フィニッシュライン）を通過した時点で終了したものとみなし最終順位を認定する。この時、ピットならびに給油エリアに停車している車両は、インラップ前の周回で終了したとみなす。

15 リタイア（棄権）

事故、あるいは故障等により以後の走行を放棄するチームは、トランスポンダーを返還することでリタイアの意思を届け出たこととなるが、事務局の許可無く走行車両の会場からの搬出はできない。

2018 TAKASU.66 CHAMPIONSHIP 走行規則



No. 5

16 主催者ならびに運営者の権限

- 1) 参加申し込みの受け付けに際して、何らその理由を示すことなくドライバー、ピットクルーを選択、あるいは拒否することができる。
この場合、参加を拒否された申込者に対しては、参加料が返還される。
なお、参加を受理された後（受理証発送後）、参加者が参加を取り消した場合、参加料は返還されない。
- 2) 参加受理、車両番号の受付、ピットの割り当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- 3) 保安上、または不可抗力による特別な事情が生じた場合、走行会の延期、中止、取り止め、および走行時間の短縮を決定することができる。
なお、走行会が延期されたが、延期された日程での参加が不可能な場合、中止や取り止めの場合、参加料は、事務経費（2,000円）を差し引き返還される。
- 4) 各クラスの参加申し込み数が2台に満たない場合は、該当クラスを取り止めることができる。
- 5) スポンサー広告を参加車両に貼付させることができる。
- 6) ドライバー、ピットクルーを含む全ての参加者の肖像権、および車両等の音声、写真、映像等の報道、放送、放映、出版に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。
- 7) 賞典の取り扱いについて最終的な決定権を有する。
- 8) その他、本走行に関する疑義についての最終的な決定権を有する。

17 抗議および罰則（ペナルティ）の適用

- 1) 本走行会において、参加者からの走行中を含む走行全般についての抗議は受け付けない。
なお、本走行会の運営に有効な提案や要望は随時受け付ける。
- 2) 本走行会で、主催者が違反者（チーム）に課すことができる罰則は次の通りとする。

A：走行結果から30秒加算（1行為毎に加算される。）

- 走行規則違反：運転席側の窓の開放（改善されていても、開放走行が認められた場合。）
 - ：ホワイトラインのカット
 - ：ピットレーン・ピットロードでの徐行違反
 - ：スタート時の加速ライン手前での加速違反
 - ：1分未満のドライバーの連続走行時間違反

B：走行結果から1分加算（1行為毎に加算される。）

- 走行規則違反：故意によるコース外走行
 - ：スタート時（再スタートを含む。）の追い越し追い抜き違反
 - ：フルコースコースション時の徐行違反、および追い越し追い抜き違反
 - ：スタート後、オフィシャルカー（セーフティーカー）がピットレーンを通過する前にピットクルー等がプラットフォームに立ち入る行為
 - ：1分を超え2分未満のドライバー連続走行時間違反

C：走行結果から2周減算（1行為毎に減算される。）

- 走行規則違反：フラッグ違反（赤旗違反の場合は3周減算とする）
 - ：ダブルチェッカー
 - ：ピットロードを含むコース上（ピットエリア・給油エリア以外の場所）でドライバー以外の者が走行車両に触れる行為（オフィシャルによる車両回収を含む。）
 - ：ピットスルーハンディキャップの規定回数不足（不足回数1回につき1行為）
 - ：その他の走行規則違反
 - ：2分を超えるドライバーの連続走行時間違反

D：走行結果から3周減算（1行為毎に減算される。）

- 参加者の遵守事項違反行為、およびサーキットの諸規則違反行為
- 走行規則違反：フラッグ違反（赤旗）
 - ：ドライバー交代回数の規定回数不足（不足回数1回につき1行為）
 - ：指示のないセーフティーカーの追い越し追い抜き
 - ：ピットレーン、およびピットエリア内でのバックギア使用

E：走行結果から5周減算（1行為毎に減算される。）

- 走行規則違反：オフィシャル、ピットインスペクターの指示違反行為
 - ：給油時の消火態勢違反行為
 - ：安全作業違反
 - ：給油エリア通過後の後退、逆走での給油エリアへの進入

F：走行結果から10周減算（1行為毎に減算される。）

- 走行規則違反：同乗行為・逆走行行為
 - ：故意の有無に関わらず、横転の原因となる衝突を起こした当該車両

G：失格・出場停止、および全シリーズポイント剥奪

- 故意で悪質な車両規則違反、および車両検査拒否行為
- 故意で悪質な走行規則違反、および重大なマナー違反と危険な行為
- 走行会の開催中、ドライバーとして登録されている者以外のドライバーによる走行行為

なお、状況に応じて上記の罰則を軽減したり強化したりすることができる。

18 変更

本規則は、予告無くその一部を変更する場合がある。
なお、変更した場合には事前に参加者に対し文書もしくは口頭にて通知する。

19 その他の注意事項

1) 入場に関して

- ① 登録No.の無い車両、車検が無い車両は、必ず積載車にて入場してください。
登録No.の無い車両が仮ナンバーで入場すること、ならびに走行会への出走は認められません。
- ② 走行車両以外でAバドックに入場駐車できるサポート車両は1台とします。
- ③ Aバドックへの走行車両、およびサポート車両の入場はオフィシャルの指示に従ってください。

2) 出走受付

出走受付時には受理証を確認し（受理証がないと出走できない場合があります。）、車番認識タイム計測器（トランスポンダー）を配布します。
マイボンドナーの使用は認められますが、必ず参加申し込み時に申し出てください。

3) ドライバー変更・追加

止むを得ずドライバーの変更・追加が必要な場合は、当日の出走受付時に新規登録ドライバー本人が提出済みの参加申込書に署名押印することにより認められます。**（お金のやり取りが必要な場合はLAPポイントを10ポイント減算します）**
なお、当日の出走受付時間終了後のドライバーの変更や追加はできません。

4) 練習走行

- ① 練習走行への参加はエントリードライバーとしますが、ヘルメット、グローブ、レーシングスーツ、レーシングシューズ等、装備を確実に着用してください。
- ② 計測の感度等の不具合を確認し、タイム計測器の取り付け位置を変更させていただく場合があります。

5) 走行中のピット作業

- ① 走行中は、受理証に記載のピットを使用してください。
- ② ピットガレージ数とエントリー台数の関係上、ピットの共有をお願いすることがあります。
なお、占有場所や利用方法、作業工具や貴重品等の管理に関しては、サーキット、ならびに主催者は一切関知いたしませんので、トラブル等の無いようお互いが協力して利用してください。

6) その他

- ① 会場内は火気厳禁です。喫煙は指定場所でお願います。
- ② 施設内にはゴミ箱がありませんので、ゴミはすべて各自お持ち帰りください。
- ③ ピットガレージ内の100V電源の利用は、車両メンテナンス関係のみ使用を認めます。
電気ポット、扇風機、ストーブなど家電用品で100V電源を使用されますと容量オーバーとなり、最悪の場合、タイム計測システムが遮断され、走行会の運営に支障が生じます。
発電機等を持ち込みまして利用してください。
なお、ラップモニターTVを使用される場合の100V電源の使用は認めます。