



BHAUCTION



THE 48TH SUMMER ENDURANCE

SUZUKA
10 HOURS 2019

Sporting Regulations

競技規則書

3 June 2019.



SUZUKA CIRCUIT

序文	3
規則	3
一般保証事項	3
一般条件	3
車両の参加資格	4
安全装備	6
大会	7
オーガナイザー	7
保険	8
オフィシャル	8
ドライバーの参加条件	8
ドライバーカテゴリー化	8
エントラントの申請とエントリー条件	9
パスとエリアの立入	11
ドライバー名称とドライバー変更	12
ドライビング	12
エントラントへの指示と連絡	13
スポーツマンシップに反する行為	13
インシデント	14
制裁措置	16
抗議と控訴	16
トランスポンダー	17
ドライビングスティントとピットストップ	17
出走可能台数	19
ゼッケン番号	20
書類検査	20
車両検査	21
重量測定	26
大会中のタイヤ供給とタイヤ制限	27
タイヤ数の制限	29
BOP、公式テスト、プライベートテスト	30
プロモーション活動、車両、ピットウォーク、サイン会	31
一般車両要件	32
総合安全	33
義務点灯時間	37
ピットレーン、ピットガレージ、ピットレーン割り当て	38
燃料	41
メカニク装備品	41
給油	42
機械部品の交換	50
フリー走行、夜間走行、公式予選及びウォームアップ	50
プラクティスの中断	54
公式予選記者会見	54
グリッド	55
スタートドライバー	57
スタート進行	57
レース	61
フルコースイエロー	61
セーフティカー	62
レースの中断	66
レースの再開	67
フィニッシュ	69
車両保管	70
順位決定	70
表彰式	71
レース記者会見	72
別表1 パート A-D	73
別表2 大会中に適用される固定ペナルティ	77
別表3 グラフィカルチャーター	78
別表4 肖像権・個人情報・著作権の取扱いについて	79

FOREWORD	3
REGULATIONS	3
GENERAL UNDERTAKING	3
GENERAL CONDITIONS	3
ELIGIBLE CARS	4
SAFETY FEATURES	6
EVENT	7
ORGANISER	7
INSURANCE	8
OFFICIALS	8
CONDITIONS FOR THE PARTICIPATION OF DRIVERS	8
DRIVER CATEGORIZATIONS	8
COMPETITOR'S APPLICATIONS AND CODITIONS OF ENTRY	9
PASSES AND ACCESS TO THE SITE	11
DRIVER DESIGNATIONS AND CHANGES OF DRIVER	12
DRIVING	12
INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS	13
UNSPORTING BEHAVIOR	13
INCIDENT	14
SANCTIONS	16
PROTESTS AND APPEALS	16
TRANSPONDERS	17
DRIVING STINT AND PIT STOP	17
NUMBER OF CAR ALLOWED TO PARTICIPATE	19
RACE NUMBER	20
ADMINISTRATIVE CHECKS	20
SCRUTINEERING	21
WEIGHING	26
SUPPLY OF TYRES AND TYRE LIMITATIONS DURING THE EVENT	27
LIMITATIONS ON THE NUMBER OF TYRES	29
BOP,OFFICIAL TEST SESSIONS AND PRIVATE TESTING	30
PROMOTIONAL ACTIVITIES –CARS,PIT WALKS AND	31
AUTOGRAPH SESSIONS	
GENERAL CAR REQUIREMENTS	32
GENERAL SAFTY	33
OBLIGATORY LIGHTING PERIOD	37
PIT LANE,PIT GARAGES AND PIT LANE ALLOCATION	38
FUEL	41
Mechanic's Safty Equipment	41
REFUELLING	42
REPLACEMENT OF MECHANICAL PARTS	50
FREE PRACTICE,NIGHT PRACTICE,QUALIFYING PRACTICE	
AND WARM UP	50
STOPPING THE PRACTICE	54
QUALIFYING PRESS CONFERENCE	54
THE GRID	55
STATING DRIVER	57
STATING PROCEDURE	57
THE RACE	61
FULL COURSE YELLOW	61
SAFETY CAR	62
SUSPENDING THE RACE	66
RESUMING THE RACE	67
FINISH	69
PARC FERME	70
CLASSIFICATION	70
PODIUM CEREMONY	71
RACE PRESS CONFERENCE	72
Appendix 1 Prat A-D	73
Appendix 2 Fixed Penalties to be Applied During the EVENT	77
Appendix 3 Graphical Charter	78
Appendix 4 Handling of Portrait rights,personal information, copyright,etc	79

序文

鈴鹿 10 時間耐久レースは、FIA 国際競技規則およびその付則(以下、“コード”と称す)、付則 J 項、本大会の競技規則書、並びに本規則書 3. に従い大会前および大会中にオーガナイザーが発行するブルテンに準拠して開催される。

SMSC(鈴鹿モータースポーツクラブ)および株式会社モビリティランドは GT レーシングの車両を対象とする鈴鹿 10 時間耐久レースを開催する。

対象：FIA-GT3、GT300 (SUPER GT)、ST-X (スーパー耐久)、SUZUKA OPEN

なお、本大会は 2019 年インターコンチネンタル GT チャレンジシ、**2019 年ピレリ・スーパー耐久シリーズ**ポイント対象レースである。

規則

1. 本競技規則は日本語を最終版とし、解釈について争議が発生した場合、日本語が採用される。本文中の見出しは参照用であり、本競技規則を構成するものではない。

一般保証事項

2. 大会に参加する全ドライバー、エントラント並びにオフィシャルは、自身、その社員、代理人を代表し、“コード”、技術規則(J 項の 257A 条)、追加特別規則書、大会前および大会中にオーガナイザーが発行するブルテン(その補足、改訂版)の全規定を順守することを保証するものとし、また本競技規則、特別規則並びにブルテンは、統括 ASN である一般社団法人日本自動車連盟 (JAF) が承認するものとする。

一般条件

3. 全エントラントは、エントリーに伴う全関係者が、コード、当該技術並びに競技規則、会前および大会中にオーガナイザーが発行するブルテンの全件を順守するよう徹底する義務を負う。

FOREWORD

The Suzuka 10 Hours Endurance Race is governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (hereinafter "the Code"), Appendix J, and the present Sporting Regulations specific to the Event, as well as clarifications and bulletins issued by the Organiser before and during the Event in accordance with article 3.

SMSC (SUZUKA MOTORSPORTS CLUB) and Mobilityland Corporation, will organise the Suzuka 10 hours Endurance Race (hereinafter "the Event") which will be open to cars from GT Racing Open to: FIA-GT3, GT300 (SUPER GT), ST-X (Super Taikyu), Suzuka Open.

This Event is subject to the series points of the 2019 Intercontinental GT Challenge, **2019 Pirrelli Super Taikyu**.

REGULATIONS

1. The final text of these Sporting Regulations shall be the Japanese version, which will be used should any dispute arise as to their interpretation. Headings in this document are for ease of reference only and do not form part of these Sporting Regulations.

GENERAL UNDERTAKING

2. All drivers, competitors and officials participating in the Event undertake, on behalf of themselves, their employees and their agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the Technical Regulations (Article 257A of Appendix J), Additional Supplementary Regulations (including their supplements and revisions), Bulletins from the Organizer issued before or during the Event, and the present Sporting Regulations. Additional Supplementary Regulations and Bulletins will be approved by the parent ASN, which is the Japan Automobile Federation (JAF).

GENERAL CONDITIONS

3. It is the competitor's obligation to ensure that all persons concerned by his entry observe all the requirements of the Code, the applicable Technical and Sporting Regulations as well as Bulletins from the Organiser issued before and during the Event.

4. エントラント本人が大会に出席できない場合は、代表者を任命し書面にて審査委員会に提出しなければならない。大会開催中、エントリーした車両を担当する者は、エントラントとともに要件を順守させる共同または個別責任を負う。
5. エントラントは、自車両が、大会を通して参加資格および安全条件並びに技術規則に適合するよう徹底を図らねばならない。
6. 公式車両検査に競技車両およびドライバー装備品を提出することは、当該競技車両およびドライバー装備品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す。
7. 競技車両に何らかの形で関わる者、または任務如何を問わずその他の立場でパドック、ピット、ピットレーン、コースに出入りする者は全員、23 条の規定に準じ、常時適切なパスおよび衣服を着用しなければならない。違反した場合、審査委員会によりペナルティが課される。
8. 本シリーズに参加する全ドライバー、エントラント並びにオフィシャルは、最新且つ有効なライセンスを保持していなければならない。
全てのドライバーは、FIA 国際 C 級ドライバーライセンス、またハンディキャップを有するドライバーについては、International Special Abilities License など同等のライセンス、及び該当する場合は、所属する ASN が発行する有効ライセンスまたは許可証を最低要件とする。

ドライバーは本大会に参加するためには、最新のメディカルサーティフィケートを所持していなければならない、また国際大会の出場許可がライセンスに明記されていない場合は、ドライバーが所属する ASN から出場許可証を取得しなければならない。

車両の参加資格

9. 本大会は以下カテゴリーの車両を特に対象とする。これ以外の車両または免責を希望する場合は、書類一式を提出し、オーガナイザーの承認を得ることを条件とする。追加クラス、カテゴリーについては、オーガナイザーの承認に基づき認められる場合があり、ブルテンにより通知される。

GT3

以下の基準を満たす車両を対象とする：

- 1) 以下の事項を除く当該技術規則が定義する FIA 公認の GT3 車両(J 項 257A 条)

4. If a competitor is unable to be present in person at the Event, he must nominate his representative in writing to the Stewards of the Meeting. A person having charge of an entered car during any part of an Event is responsible jointly and severally with the competitor for ensuring that the requirements are observed.
5. Competitors must ensure that their cars comply with the conditions of eligibility and safety and with the technical regulations throughout the Event.
6. The presentation of a car and Driver Equipment for scrutineering will be deemed an implicit statement of the conformity of the car and Driver Equipment.
7. All persons concerned in any way with an entered car or present in any other capacity whatsoever in the paddock, pits or pit lane, or on the track, must wear an appropriate pass and clothing at all times as stated in Article 23. Any infractions will result in penalties set by the Stewards of the Meeting.
8. All drivers, competitors and officials participating in the Series must hold current and valid licences. The minimum requirement is a Grade C FIA international Driver's licence, or equivalent licence for drivers with a handicap such as the International Special Abilities Licence and, where applicable, valid licences and/or authorisations issued by their ASN.

The drivers must be in possession of a current medical certificate of aptitude and, if the license of a driver doesn't specify starting permission in international events, the driver must get the permission from his/her ASN.

ELIGIBLE CARS

9. The Event is first and foremost reserved for the following categories of cars. Any variations or waivers will be subject to approval of the Organiser, on submission of a dossier. Additional classes and categories may be added subject to approval of the Organiser and will be communicated via a bulletins.

GT3

This will be open to cars according to the following criteria:

- 1) GT3 cars with an FIA homologation as defined by the applicable technical

- a) 2013 年以降の公認車両はすべて触媒を搭載して走行するものとする。
- b) リストリクターは、FIA のリストリクター形状定義に適合し、且つ FIA に供託されたものに準ずるものとする。
- c) 最新進化車両の義務はなし。2012 年公認車両及び 2011 年公認車両は、当該シーズン終了時に有効な BOP に準拠して参加することが認められる。
- d) 2012 年及び 2013 年公認車両は、2012 年及び 2013 年公認ホイールを使用することが認められる。
- e) SUPER GT GT300
GT300 から参加する GT3 車両は、同選手権の走行条件を維持することが認められる。なお、走行条件とは GTA が発行する同選手権の技術規則およびテクニカルブルテン等で規定される技術的条件を指す。ただし、オーガナイザーが発行する鈴鹿 10 H 技術規則およびテクニカルブルテンが GTA 発行の選手権技術規則およびテクニカルブルテンに優先する。
- f) スーパー耐久 ST-X
スーパー耐久 ST-X から参加する GT3 車両は、同シリーズの走行条件を維持することが認められる。なお、走行条件とは STO が発行する同シリーズの技術規則およびテクニカルブルテン等で規定される技術的条件を指す。ただし、オーガナイザーが発行する鈴鹿 10 H 技術規則およびテクニカルブルテンが STO 発行の選手権技術規則およびテクニカルブルテンに優先する。

音量レベルは、J 項 257A 条の定義に準拠しなければならない。FIA 公認の耐久キットを搭載する GT3 車両の大会参加を認める。完全な VO 耐久キットを使用する必要はない。耐久キットまた

regulations (Article 257A of Appendix J) except for the following points:

- a) All cars homologated from 2013 onwards must run with a catalytic converter.
- b) Restrictors must adhere to the FIA restrictor geometry definition and must be in accordance with those deposited with the FIA.
- c) The latest evolutions are not compulsory. 2012-homologated and 2011-homologated cars may compete in accordance with the Balance of Performance valid at the end of the season in question.
- d) 2012 and 2013 homologated cars can still use the 2012 and 2013 homologated wheels.
- e) SUPER GT GT300
GT3 cars coming from GT300 SUPER GT may remain in the running condition from that Championship. The running condition refers to the technical conditions prescribed by the Technical Regulations and Technical Bulletins of the same championship issued by the GTA. However, the Suzuka 10 hours Technical Regulations and Technical Bulltein, issued by the organizer, take precedence over the Technical Regulations and Technical Bulltein, issued by GTA.
- f) SUPER Taikyu ST-X
GT3 cars coming from SUPER Staikyu ST-X may remain in the running condition from that Championship. The running condition refers to the technical conditions prescribed by the Technical Regulations and Technical Bulletins of the same series issued by STO. However, the Suzuka 10 hours Technical Regulations and Technical Bulltein, issued by the organizer, take precedence over the Technical Regulations and Technical Bulltein, issued by STO.

The noise levels as defined in Article 257A of Appendix J must be respected. GT3 cars fitted with an endurance

はその要素は、当該モデル年度と同じ年度公認の FIA VO 耐久キットとする。当該年度に公認された VO 耐久キットがない場合は、前年度のキットを使用すること。

2) ハンディキャップを有するドライバーの使用に限定した目的の改造部品を搭載した GT 3 車両を認める。同改造部品はオーガナイザーに登録申請し、承認を受けなければならない。

3) オーガナイザーの承認を条件として国内公認の G3 車両

4) JAF GT300 規則に適合する車両

GT300 から参加する GT3 車両は、同選手権の走行条件を維持することが認められる。なお、走行条件とは GTA が発行する同選手権の技術規則およびテクニカルブルテン等で規定される技術的条件を指す。ただし、オーガナイザーが発行する鈴鹿 10 H 技術規則およびテクニカルブルテンが GTA 発行の選手権技術規則およびテクニカルブルテンに優先する。

5) オーガナイザーの許可を得た車両 SUZUKA OPEN (Advanced Technology) 次世代車両開発を目的として鈴鹿 10 時間耐久レースにエントリーを希望する車両で、オーガナイザーが特にその価値を認めた車両について参加を許可する場合がある。

安全装備

10. 全車両とも、J 項 257A 条に従い安全装備リストに適合していなければならない。同安全要素リストには、燃料タンク、安全構造、シートと取付具、安全ベルト、消火器、マスタースイッチ、レインライト、フロントガラス、牽引フック、バックミラー、コックピットファイヤーウォール、並びに給油装置一式を含む。

FIA セーフティ燃料タンクを義務付ける。車両 FIA 公認の中に別タイプが含まれていない限り、燃料タンクは全て FIA/FT3 1999 に適合もしくはそれ以上の仕様のラバーブラダーとし、253-14 条に準拠していなければならない。寸法を含め FIA 基準を満たした燃料リグ

kit homologated by the FIA will be accepted at the Event. The full VO endurance kit does not need to be used. The endurance kit or elements from it should be those from the FIA VO Endurance kit from the same year as that of the model concerned. Should there be no VO Endurance kit homologated for the year in question, the kit from the previous year should be used.

2) GT3 cars fitted with adaptations solely for the purpose of allowing their use by handicapped drivers will be authorised. These adaptations have to be registered and approved by the Organiser.

3) G3 cars in national homologation subject to the approval of the Organiser.

4) Cars complying with the JAF GT300 regulations
Cars complying with the Super Taikyu STX regulations. The running condition refers to the technical conditions prescribed by the Technical Regulations and Technical Bulletins of the same championship issued by the GTA. However, the Suzuka 10 hours Technical Regulations and Technical Bulltein, issued by the organizer, take precedence over the Technical Regulations and Technical Bulltein, issued by GTA.

5) Cars with permission from the Organiser – SUZUKA OPEN (Advanced Technology). Cars being developed as next-generation models and which wish to be chosen to compete in the SUZUKA 10 Hours may be authorised when the Organiser acknowledges the importance of their development.

SAFETY FEATURES

10. All cars must be in conformity with the list of safety features according to Article 257A of Appendix J. This list of safety elements includes the Fuel Tank, Safety structures, seat and mountings, safety belts, fire extinguisher, master switch, rain light, windscreen, towing eyes, rear-view mirrors, cockpit firewalls, and complete refuelling equipment.

FIA safety fuel tanks are compulsory. Unless another type is included within a Cars FIA Homologation, all fuel tanks must be rubber bladders conforming to or exceeding the specifications of FIA/FT3 1999, and

のみを認める。タワー部品は全て、台車に対し一切の自由度なしで機械的に組立てられるものでなければならない。給油タンクアッセンブリーのベースは、最低表面積を 2 m²とし、4 個のセルフブレーキ付キャスターを取付けたケースで作成し燃料を満たしたタンク重量以上のおもりで安定化させるものとする。

燃料リグのフィラーキャップは、燃料リグタンクを再充填する時を除き、常時閉じていなければならない。ただし、SUPER GT およびスーパー耐久に年間エントリーしているチームに関しては、車両および給油リグに関して J 項に合致しない項目があった場合は SUPER GT シリーズ/スーパー耐久シリーズ規則が優先される。

大会

11. 大会は国際格式とする。
12. 大会は、最大 10 時間の長さの決勝 1 回からなる。所定のレース時間に到達した時点の周回数におけるトップ車両に対してチェッカーフラッグを提示する。仮にトップ車両が停止してしまった場合は、走行中の次点の車両に対してチェッカーフラッグが提示される。
13. 大会の開催日は 2019 年 8 月 22 日-25 日とする。但し、不可抗力の事態が発生した場合、オーガナイザーは、同開催日並びに大会の開催方式を変更する権限を保有する。
14. 大会は、不可抗力の場合、或いはオーガナイザーの判断に基づき、キャンセルされる場合がある。

オーガナイザー

15. 大会オーガナイザーの鈴鹿サーキットモータースポーツクラブ (SMSC) は、大会が開催される国の ASN である JAF に対し、大会開催申請を行う。
16. 肖像権・個人情報・著作権等の取扱については別表 4 に基づく。全てのエントリーおよびチーム関係者は肖像権・個人情報・著作権等の取扱について同意しなければならない。

must comply with the prescriptions of Article 253-14. Only fuel rigs meeting FIA standards including dimensions are authorised. All the tower components must be mechanically assembled without any degree of freedom in relation to the trolley. The base of the refuelling tank assembly must have a surface area of at least 2 m² and must be made with a case fitted on 4 self-braking castors, ballasted with a weight greater than that of the tank filled with fuel.

The filler cap on the fuel rig must be closed at all times except when the fuel rig tank is being refilled. For the full-season entry teams of SUPER GT or Super Taikyu series, in the event any clause in Appendix J on cars and fuel rigs doesn't conform with the SUPER GT or Super Taikyu series regulations, the SUPER GT or Super Taikyu series regulations take precedence over the present Sporting Regulations.

EVENT

11. The Event will have the status of a restricted international Event.
12. The Event consists of one Race with a maximum duration of 10 hours. The checkered flag will be shown to the leading car during the lap in which the prescribed race time has been completed. In the event the leading car stops, the checkered flag will be shown to the runner-up operational car.
13. The definitive date for the event will be 22th – 25th August 2019. However, in case of force majeure, the Organiser reserves the right to modify this date as well as the format of the event.
14. The Event may be cancelled in case of force majeure, or by following the Organiser's judgment.

ORGANISER

15. The Organiser of the Event is the Suzuka Circuit Motorsports Club (SMSC), which will make an application to organise the Event to the JAF, which is the ASN of the country in which the Event is to take place.
16. Handling of portrait rights, personal information, copyright etc. is based on the Appendix 4. All entrants and team personnel must agree on the handling of

保険

17. 全エントラント、その関係者並びにドライバーには、オーガナイザーが手配する第三者保険が掛けられる。同保険は、エントラントやその他大会に参加する個人、法人が加入する一切の個別保険に追加して掛けられ、これを侵害しないものとする。

18. 大会に参加するドライバーは、相互には第三者ではない。

オフィシャル

19. 大会オフィシャルは別表 1 に記載され、ASN に提出し承認を得る。

ドライバーの参加条件

20. GT3

a) プロカテゴリー

ドライバーは 3 名とする。

ドライバーのカテゴリー分けは適用しない。

b) プロ-アマカテゴリー

ドライバーは 3 名とする。

ドライバーのカテゴリー分けが適用され、最大以下の組み合わせが認められる：

-プラチナ/ブロンズ/ブロンズ

c) シルバーカップ

ドライバーは 3 名とする。

ドライバーのカテゴリー分けが適用され、最大以下の組み合わせが認められる：

-シルバー/シルバー/シルバー

d) アマカテゴリー

ドライバーは 3 名とする。

ドライバーのカテゴリー分けが適用され、最大以下の組み合わせが認められる：

-ブロンズ/ブロンズ/ブロンズ

ドライバーカテゴリー化

21. 鈴鹿 10 時間耐久レースに参加を希望するドライバーは、FIA によるカテゴリー分けを受けなければならない。クラス分けされていないドライバーは、参加を希望する大会初戦開始の遅くとも 30 日前までに、FIA に対し、以下 FIA ウェブサイトに掲載のリンクを使用し、実

portrait rights, personal information, copyright, etc.

INSURANCE

17. All competitors, their personnel and their drivers will be covered by third party insurance which will be arranged by the Organiser. This shall be in addition and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or by any other natural person or legal entity taking part in the Event.

18. Drivers taking part in the Event are not third parties with respect to one another.

OFFICIALS

19. Officials for the Event will be listed in the Appendix 1 which will be submitted to the ASN for approval.

CONDITIONS FOR THE PARTICIPATION OF DRIVERS

20. GT3

a) Pro Category

No more and no fewer than three (3) drivers.

No driver categorisations will be applied.

b) Pro-Am Category

No more and no fewer than three (3) drivers. Driver categorisations will be Applied and the following maximum pairings will be accepted:

- Platinum / Bronze / Bronze

c) Silver Cup

No more and no fewer than three (3) drivers. Driver categorisations will be Applied and the following maximum pairings will be accepted:

- Silver / Silver / Silver

d) Am Category

No more and no fewer than three (3) drivers. Driver categorisations will be applied and the following maximum pairings will be accepted:

-Bronze / Bronze / Bronze

DRIVER CATEGORISATIONS

21. Drivers wishing to compete in the SUZUKA 10 Hours Endurance Race must be categorised by the FIA. Drivers who are not categorised must send in a record of achievements to the FIA at the latest 30 days prior

績記録を送らなければならない：

<https://www.fia.com/fia-driver-categorisation>

カテゴリーの定義、ドライバーカテゴリー分けリスト並びに申請書式は FIA ウェブサイトから入手できる。カテゴリー分けに関する決定については、全て FIA Drivers Categorization Committee(ドライバーカテゴリー分け委員会)の権限に基づく。

大会に参加が認められたエントラントのリストに、各ドライバーの属するカテゴリーが明記される。オーガナイザーは、GT 及び/又は耐久レースの基準に基づき、何れのドライバーについても、FIA のカテゴリー分けを修正する権限を保有する。カテゴリー分けを暫定的に降格されたドライバーについては、エントリーリストに * 印で表示する。

オーガナイザーは、係る降格を受けたドライバーの能力を監視し、決勝のスタート前いつでも除外とすることができる。降格されたドライバーには、決勝中、最大走行時間が課される場合がある。係る最大時間が課されたドライバーには、そのブルテンにて公示される。

ドライバーのカテゴリー分けおよび降格に関し異議がある場合は、正式エントリーリストの発行後遅くとも 30 分以内に審査委員会に申し出なければならない。この時間を経過後は、大会中に異議を申し出ることとはできない。

審査委員会は、大会が既に開始された後に、自身の実績記録を申告したドライバーについては暫定的なクラス分けを行う。遅い段階でのクラス分けの嘆願については有料とする。係る暫定クラス分けは、FIA のクラス分け自体を構成するものではない。

カテゴリー分けされていないドライバーは、大会に参加することは認められない。

エントラントの申請とエントリーの条件

22. 各チームは、1 エントラントライセンスにつき、最大 4 台までの車両をエントリーできる

to the beginning of the Event in which he or she wishes to take part, using the link available via the FIA website under:

<https://www.fia.com/fia-driver-categorisation>

The definitions of the categories, the Driver Categorisation List and the application form can be found on the FIA website. All decisions concerning the categorisations are taken under the authority of the FIA Drivers Categorisation Committee.

The list of competitors allowed to take part in the Event will indicate the category attributed to each driver. The Organiser retains the right to make any amendments to the FIA Categorisation of any driver according to the criteria of GT and/or Endurance Racing. Any drivers given such a temporary categorisation derogation will be indicated in the entry list with an asterisk.

The performance of any drivers who have received such a derogation will be monitored by the Organiser and may be removed at any time before the start of the race. Drivers with a derogation may be given a maximum driving time during the race. Any such maximum will be marked on Bulletin.

Any complaints concerning the categorisation of drivers and derogations must be reported to the Stewards of the Meeting at the latest 30 minutes after the publication of the official entry list. After this time, no further complaints may be made during the event.

The Stewards of the Meeting will provisionally categorise drivers who announce themselves with their record of achievements after the Event has already begun. A fee will be payable for any such requests for late categorisation. Any such provisional categorisations will not constitute an FIA categorisation.

Drivers who have not been categorised will not be allowed to take part in the Event.

COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS OF ENTRY

22. A team may enter a maximum of four cars under one entrant's license.

第1次エントリー期間は2019年1月14日から2019年3月31日とする。

第2次エントリー期間は2019年4月1日から6月20日とする。

エントリー料は以下の通りとする：

第1次エントリー期間：US\$6,300

第2次エントリー期間：US\$8,300

*第1次エントリー受付期間で、50台の出走が確定した場合は第2次エントリー受付期間を設定しない。

*第2次エントリー受付期間は、先着順でのエントリー受理となる。

*第2次エントリー受付期間中に、50台のエントリー受理到達をもってエントリーを締め切る。

第2次エントリー受付期間内ではタイヤ／無線／ビザに支障がないことを条件に受け入れられる。

エントリーフォームは下記のURLよりダウンロードができる。

<http://apps.mobilityland.co.jp/info/download/gAQkV4>

a) エントリーは譲渡不可とし、エントリー受理された後のキャンセルエントリー料は払い戻しされない。

b) エントリーフォームには以下を含めるものとする：

①申請者が、コード、技術規則、競技規則を熟読、了解していること、また自身並びに大会に参加する全関係者を代表し、これを順守することに同意する誓約書

②エントラント名(ライセンスの表記通り)

③ASN発行のエントラントライセンスの写し

④競技車両の製造者と型式

⑤車両が参加するカテゴリー

⑥各ドライバーの氏名

⑦該当する場合、技術文書類

c) 全エントラントとも、ガレージの装飾、車両のカラーリング、ドライバー／チームスタッフ耐火服について大会パートナーが設けるスポンサー契約ガイドラインに従わなければならない。大会オーガナイザーは、全エントラントの車両にスペースを確保する(別表3参照)

1st application period : 2019. Jan. 14th ~ 2019. Mar.31st

2nd application period : 2019. Mar. 1st ~ 2019. June 20th.

The entry fees are as follows:

1st application period : US\$6,300

2nd application period : US\$8,300

*In case of 50 cars are decided during 1st period, 2nd period will not be held.

*2nd application period will be first-come-first-served.

*We will close the entry as soon as 50 cars are determined.

Any entries received within 2nd application period will be accepted subject to tyre/radio/visa availability.

All entry forms are available for download from

<http://apps.mobilityland.co.jp/info/download/gAQkV4>

a) Entries are not transferable and entry fees are not refundable.

b) The application shall include:

① Confirmation that the applicant has read and understood the Code, the Technical Regulations and the Sporting Regulations and agrees, on its own behalf and on behalf of everyone associated with its participation in the Event, to observe them,

② The name of the competitor (as it appears on the licence),

③ A copy of the competitor's licence issued by the ASN,

④ The make and model of the competing car(s),

⑤ The category in which the car will compete,

⑥ The names of the drivers,

⑦ Technical dossier if applicable

c) All competitors must abide by the guidelines set down in terms of sponsorship from the Event's partners as regards garage decoration and car livery, team and driver overall. The Organiser reserves space on the cars of all competitors (see Appendix 3).

パスとエリアへの立入

23. パスの種別

オーガナイザーは、以下の種別のパスを発行する。

【Aパス】

対象者：オーガナイザー、コラボレーションパートナー、
チーム代表、チーム監督、ドライバー

入場可能エリア：コントロールタワー、プレスルーム、グリッド
ピットレーン、ピット、パドック、
ホスピタリティラウンジ（廊下通行のみ）

【Bパス】

対象者：メカニック、エンジニア、マニファクチャラー、
パーツサプライヤー

入場可能エリア：グリッド、ピットレーン、ピット、パドック
ホスピタリティラウンジ（廊下通行のみ）

【Cパス】

対象者：チームスタッフ、ゲスト

入場可能エリア：グリッド、ピットレーン、ピット、パドック
ホスピタリティラウンジ（廊下通行のみ）

【ゲストパス】

対象者：ゲスト

入場可能エリア：ピット、パドック

オーガナイザーは上記以外にメディア向けパス、一般観戦者パスを発行する権限を有する。

24. エントラント向けパス

オーガナイザーは1エントリーにつき25枚の入場パスを発行する。
内訳は以下の通り。

Aパス：5枚、Bパス：10枚、Cパス：10枚

この25枚のパスにはエントラント代表者用、ドライバー用のパスが含まれる。パスはオーガナイザーの承認が得られること、また所定の手数料を支払うことを条件にグレードアップすることができる。

25枚以上のパスを希望するエントラントはオーガナイザーからゲストパスを追加購入することができる。

25. 役割の如何を問わず指定エリアに立入る参加者は、よく見えるような形でパスを着用していなければならない。オーガナイザーのみが、パスの発行権限を有する。パスは、発行された個人と目的に限り使用が認められる。

PASSES AND ACCESS TO THE SITE

23. Types of Passes

The organizer issues the following types of passes:

【A Pass】

For: Organizer, collaboration partners,
team representatives, team directors, drivers

Admissible Areas: Control Tower, Press Room, Grid
Pit Lane, Pits, Paddock,
Hospitality Lounge (corridor only)

【B Pass】

For: mechanics, engineers, manufacturers,
parts suppliers

Admissible Areas: Grid, Pit Lane, Pits, Paddock
Hospitality Lounge (corridor only)

【C Pass】

For: team staff, guests

Admissible Areas: Grid, Pit Lane, Pits, Paddock
Hospitality Lounge (corridor only)

【Guest Pass】

For: guests

Admissible Areas: Pits, Paddock

In addition to the above, the Organizer has the authority to issue media passes and general spectator passes.

24. Entrant Pass

The Organizer issues 25 admission passes per entry.
Breakdown is as follows:

5 x A Passes, 10 x B Passes, 10 x C Passes

These 25 passes include the pass for the entrant representative and the drivers. The passes can be upgraded subject to approval of the Organizer and with the payment of a predetermined fee.

Entrants who wish to have more than 25 passes can purchase additional guest pass(es) from the Organizer.

25. Any participant present in any capacity whatsoever in the reserved areas must wear their pass in such a way that it is clearly visible. The Organiser alone is empowered to issue passes. A pass may be used only by the person and for the purpose for which it was issued.

チームは、**Aパス**またはメディアパス携帯者をピットガレージから排除することはできず、また追加パスを作成、配布してプロモーターが配布したパスと差換えることはできない。オーガナイゼーションパスを携帯するオフィシャル及びオーガナイザーの代表者は、サーキット敷地内の何れのチームエリアにも立入ることができる。

26. 腕章

ピットストップ時に使用するため、以下の腕章が配布される：

- 車両コントローラー用白色腕章
- メカニック用赤色腕章(エントリー車両 1 台に **3 枚**)
- 作業エリアにいる、その他のチーム要員用**オレンジ腕章**(エントリー車両 1 台に **3 枚**)
- 通気弁要員用の**青色腕章** (一部車両のみ)
- サプライヤー関係者用黄色腕章。サプライヤー関係者はピットレーンでの衣服に関する指示に従わねばならない。

いかなる時も腕章は最大 1 つしか装着できない。腕章は腕にしか装着してはならない。違反に対しては、審査委員会によりペナルティが課される場合がある。

ドライバー名称とドライバー変更

27. 大会開催中、3 名ドライバーは自身が登録された車両のみ運転することができる。

競技参加者は大会開始 1 ヶ月前までに第 1 ドライバー、第 2 ドライバー、第 3 ドライバーの氏名を登録しなければならない。第 1 ドライバー、第 2 ドライバー、第 3 ドライバーの最終的位置付けは書類検査までに確定しなければならない。ただし、不可抗力よりペイドプラクティス、フリー走行においてドライバー編成を変更する場合は、各セッション開始 30 分前に大会事務局へドライバー編成変更届けを提出し、審査委員会の承認を得た場合のみ変更することができるが、審査委員会が適切とみなす制限、条件、ペナルティが課される場合がある。

28. 大会中、ドライバーは自身が登録された以外の車両に乗り換えてはならない。

ドライビング

29. ドライバーは、車両を単独で援助なしに運転しなければならない。

Teams may not exclude **A Passes** or Media passes from their pit garages, and may not produce or distribute additional passes, which supersede those passes distributed by the Organiser.

Officials and the Organiser's representatives with Organisation passes will have access to any team areas within the circuit boundaries.

26. Armbands

The following armbands will be issued for use during pit stops:

- White armbands for car controllers
- Red armbands for mechanics (**three** per entered car)
- Orange armbands for other Team personnel in the working lane (three per car)**
- Blue armbands for Vent man(Not for all cars)**
- Yellow armbands issued to industry personnel. Industry personnel must abide by the pit lane clothing instructions.

A maximum of one armband may be worn at any time. Armbands may only be worn on the arm. Penalties for any infractions may be awarded by the Stewards of the Meeting.

DRIVER DESIGNATIONS AND CHANGES OF DRIVER

27. Throughout the Event, three drivers must drive one and the same car to which her/she is designated.

Competitors must register the names of the first, second and third drivers one month prior to the Event. In case of changing the driver lineup by force majeure, submit the driver lineup change notification to the Race Secretariat by the time of sporting checks set for the Race week. Changes to the driver lineup after the sporting check may be made only when approval of the Stewards of the Meeting is obtained, but restrictions, conditions, penalties that the Stewards of the Meeting considers appropriate may be imposed.

28. During the Event, a driver may not change from one car to another.

DRIVING

29. The driver must drive his car alone and unaided.

エントラントへの指示と連絡

30. オーガナイザー、審査委員会、レースディレクターは、コードに準じ、ブルテンを介しエントラントに指示を出す場合がある。同ブルテンは、全エントラントに配布され、エントラントは受領を確認しなければならない。エントラントまたはその指名代表者の署名を義務付ける場合がある。
31. 順位表、グリッド表、走行および決勝の結果表、並びにオフィシャルが発行した決定事項等は全て公式掲示板並び電上に設けられる仮想掲示板にも掲示される。
32. 特定のエントラントに関する決定や伝達事項については、できる限り迅速にエントラントに通告し、受領の確認を取るものとする。これは、本人による確認でもオーガナイザーが指定したメッセージシステムを利用した電子的確認でよい。
33. オーガナイザーは全チームに対してレースコントロール無線機を配布する。本無線はレースディレクターからチームへの伝達に用いられる。チームは、各走行セッションスタートの 15 分前から走行の終了まで、または公式予選および決勝に備えて車両保管が解除されるまでレースコントロール無線を聴いていなければならない。チームは、レースコントロール無線と同様の周波数を利用してはならない。

レースディレクターの無線周波数で伝達される情報は、モニター上で告知される情報に追加して出される。係るメッセージは全て、文書または口頭によるかに関わらず、順守しなければならない。全チームとも、大会開催中においてオーガナイザーが指定したメッセージシステムに接続していなければならない。

スポーツマンシップに反する行為

34. パドック、ピットレーン、コース等において、あらゆる種類の挑発行為、言葉や物理的脅威、スポーツマンシップに反する行為等の事態や、大会の精神に違反するとみなされ得る事態を、チームのメンバーまたはエントラントの関係者が犯した場合、審査委員会に報告しその判断により然るべき措置が取られる。当該チームは、自らの関係者の行為に責任を負うものとし、必要に応じてペナルティが課される場合がある。

INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

30. The Organiser, Stewards of the Meeting, Race director may give instructions to competitors by means of special in accordance with the Code. These circulars will be distributed to all the competitors, who must acknowledge receipt. The signature of the entrant or its nominated agent may be mandatory.
31. All classifications, starting grids, and results of practice and the race, as well as all decisions issued by the officials, will be posted on the official notice board and also electronically on the virtual notice board.
32. Any decision or communication concerning a particular competitor must be given to him as soon as possible and receipt must be acknowledged. This may take place in person or electronically via the messaging system designated by the organiser.
33. The organiser provides race control radios to all participating teams. This radio is for sending communications from the race director to teams. Teams must be listening to this radio frequency from 15 minutes before the start of each session till the end of the session or until the opening of parc fermé for qualifying and races. Teams may not use this frequency for any other purpose.

Race director's radio frequency is in addition to messages given on the screen. All such messages, whether written or oral, must be adhered to. All teams must be connected to the the messaging system designated by the organiser.

UNSPORTING BEHAVIOUR

34. Any incident in the paddock, pit lane or the track, such as provocative acts of any kind, verbal or physical threats or unsportsmanlike behaviour, or any incident that could be considered to be in contravention of the spirit of the Event, which is committed by a Team member or a person under the responsibility of a Competitor, may be reported to the Stewards of the Meeting who will take any action they consider suitable. The Team will be held responsible for the actions of the persons within their entourage and may be penalized accordingly.

インシデント

35. "インシデント"とは、単独または複数のドライバー及び/またはチーム要員に絡む事象または一連の事象、或いはドライバーやチーム要員による行為を指し、レースディレクターにより審査委員会に報告され(または審査委員会が注目し、レースディレクターに調査を依頼し)、以下を引き起こした案件を指す：

- * 走行(フリーまたは予選)の中断や 173 条に基づく決勝の中断
- * 本競技規則またはコード、ブルテンの違反
- * 単独または複数の車両によるスタート違反
- * 接触
- * ドライバーをコースアウトさせる行為
- * ドライバーによる合法的な追越し行為を非合法的に阻止
- * 追越市中の他のドライバーを非合法的に妨害
- * ピットレーンでの違反

36. レースディレクターや審査委員会により、ドライバー及び/又はチーム要員が明らかに上記について違反を犯したと判断を下さない限り、複数の車両が絡むインシデントについては、当該セッションまたは決勝の終了後に審議が行われる場合がある。

- a) レースディレクターからの報告または要請があった場合、審査委員会の判断に基づき、インシデントに絡んだドライバー及び/又はチームに対しペナルティを課すかどうかの決定が下される。
- b) インシデントについて審査委員会の審議が進行中は、どのドライバーが関与しているかを全チームに知らせるメッセージが計時モニターに表示される。
- c) 接触やインシデント(35 条参照)に絡んだドライバーに対し、審査委員会によりレース終了後 30 分以内に通告がなされた場合は、ドライバーは審査委員会の承諾なしにサーキットから退去してはならない。

37. 審査委員会は、インシデントに関わったドライバーに対し、該当する場合は以下の 6 種類のペナルティの 1 つまたは複数同時に、またそ

INCIDENTS

35. "Incident" means any occurrence or series of occurrences involving one or more drivers and/or team members, or any action by any driver and/or team member, which is reported to the Stewards of the Meeting by the race director (or noted by the Stewards of the Meeting and referred to the race director for investigation) and which:

- * necessitated the stopping of a practice (free or qualifying) session or the suspension of a race under article 173;
- * constituted a breach of these Sporting Regulations or the Code, bulletins,
- * caused a false start by one or more cars;
- * caused a collision;
- * forced a driver off the track;
- * illegitimately prevented a legitimate overtaking manoeuvre by a driver;
- * illegitimately impeded another driver during overtaking;
- * caused a pit lane infringement.

36. Unless in the opinion of the race director or Stewards of the Meeting it was completely clear that a driver and/or team member was in breach of any of the above, for incidents involving multiple cars, investigations may be conducted after the session concerned or the race.

- a) It shall be at the discretion of the Stewards of the Meeting to decide, upon a report or a request by the race director, if drivers and/or team members involved in an Incident shall be penalised.
- b) If an Incident is under investigation by the Stewards of the Meeting, a message informing all teams which driver or drivers are involved will be displayed on the timing monitors.
- c) If a driver is involved in a collision or Incident (see Article 35), and has been informed of this by the Stewards of the Meeting no later than 30 minutes after the race has finished, he must not leave the circuit without the consent of the Stewards of the Meeting.

37. The Stewards of the Meeting may impose one or more of the following four penalties,

その他のペナルティに代えて又は追加して課することができる：

- a) 訓戒
- b) 罰金
- c) 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入り停止することなくレースに復帰しなければならない。
- d) ストップ＆ゴータイムペナルティ。ドライバーはピットレーンに入り、所定の時間ペナルティ ストップエリアで停止し、その後レースに復帰しなければならない。
- e) グリッド降格
- f) 当該ドライバーの大会失格

但し、上記 c)および d)に基づく何れかのペナルティが課され、且つレースの残り 10 分に又はレース終了後に通告された場合は、37 c)d)項は適用されず、c)の場合は最低 30 秒、d)の場合は最低 40 秒の追加タイムペナルティが当該車両の経過タイムに上乗せされるものとする。

直接競技に関わらないドライバーまたはチーム要員の行為に限定される案件については罰金が課される。同案件には、不可抗力や事前の届出なくドライバーブリーフィングや記者会見を欠席、フリー走行又は公式予選中のピットレーン速度違反、或いは審査委員会が本カテゴリーに属するとみなした、その他の事項が含まれる。

フリー走行中に発生するインシデントに対しては、当該セッション中もしくは次のフリー走行セッション中に、審査委員会が決定する時間のストップ＆ゴーペナルティが課される場合がある。フリー走行中にインシデントが発生しペナルティを消化することが不可能な場合、同ペナルティは罰金に換算される場合がある。

公式予選中に発生するインシデントに対しては、ラップタイムの抹消、スタートグリッドの降格(降格数は審査委員会が決定)の何れかが課される場合がある。

38. 審査委員会が 37 c)または d)項に記載されるペナルティの 1 つを課す決定を下した場合、以下の手順が適用される：

- a) 審査委員会が、当該エントラントに対し、課されたペナルティを無線およびタイミングモニターを通じて通告する。審査委員会の決定が計時モニターに表示された時点から、当該車両は、ピット

simultaneously if applicable and/or in substitution or in addition to other available penalties, on any driver involved in an Incident:

- a) Reprimand
- b) Fine
- c) A drive-through penalty. The driver must enter the pit lane and re-join the race without stopping.
- d) A Stop & Go time penalty. The driver must enter the pit lane, stop in the penalty zone for the given time and then re-join the race.
- e) A drop of grid positions
- f) Exclusion of the driver from the Event.

However, should either of the penalties under c) and d) above be imposed and notified during the last ten minutes, or after the end of the race, Article 37 c) d) shall not apply and an additional time penalty of a minimum of 30 seconds in case c) and a minimum of 40 seconds in case d) shall be added to the elapsed time of the car concerned.

Fines will be imposed for items relating solely to the conduct of a driver or a team member having no direct sporting application. These include missing a drivers' briefing or press conference without force majeure or prior notification, speeding in the pit lane during free practice or qualifying, or other items considered by the Stewards of the Meeting to fall under this category.

Incidents occurring during free practice may result in a Stop & Go penalty during that session or the next session of this nature, of a length to be determined by the Stewards of the Meeting. Should incidents occur during free practice without the possibility for the penalty to be served, the penalty may be converted into a fine.

Incidents occurring during qualifying may result in either the cancellation of lap times or a drop of positions on the starting grid. The number of positions is to be decided by the Stewards of the Meeting.

38. Should the Stewards of the Meeting decide to impose one of the penalties provided for in Article 37 c or d, the following procedure shall be applied:

- a) The Stewards of the Meeting notify the concerned Competitor the penalty by radio and timing monitor. After the penalty was posted on the timing

レーンに入る前にコントロールラインを 4 回以上通過してはならず、また 37d)項に基づくペナルティが課された場合は、オーガナイザーが指定するペナルティストップエリアに直行し、ストップ＆ゴーペナルティを消化しなければならない。

- b) 但し、車両がペナルティを消化するために既にピット入口に入っていた場合を除きセーフティカーもしくはフルコースイエローが導入された後はタイムペナルティを実行することはできない。セーフティカー先導の下でドライバーがコントロールラインを通過した回数を、同ドライバーがコース上のコントロールラインを通過できる最大回数に加算する。なお、ペナルティストップエリアで車両が停止している間は、車両に作業を行うことはできない。但し、ペナルティストップ中に、エンジンストールをした場合は、92 c)項の規定に準じ、ペナルティ期間を経過した後、始動することができる。ドライバーが自力で始動できない場合、メカニックが車両をピットガレージまで押し戻すことができる。

- c) タイムペナルティ時間が経過したら、ドライバーはコースに復帰することができる。
- d) ペナルティは、チームに対し、計時モニターまたは審査委員会発行の文書により通告がなされない限り、実行したとは見なされない。

制裁措置

39. これらの規則における罰則はあくまでもガイドラインであり、審査委員会は規則違反に対して適切と判断した規則に基づいて、あらゆる罰則もしくは追加罰則を科す場合がある。審査委員会は自らの裁量によって出場停止処分を課すことができる。審査委員会が権限を超えた罰金が妥当であると考えられる場合、コードに従い、さらなる罰則を検討するために、審査委員会がいかなる問題も ASN に委ねることを妨げるものではない。

抗議と控訴

40. 抗議はコードに従い行うものとする。控訴は JAF による聴取が行われる。料金は別表 1 資料に記載する。

monitor the concerned car must not cross the Control Line more than four times before entering the Pit Lane. In the case of a penalty under Article 37 d), the car concerned must directly proceed to the penalty stop area, which is designated by the Organiser to carry out a Stop & Go penalty.

- b) However, unless the car was already in the pit entry for the purpose of serving its penalty, it may not carry out the time penalty after the Safety Car has been deployed or Full Course Yellow is declared. The number of times the driver crosses the Control Line behind the Safety Car will be added to the maximum number of times he may cross the Control Line on the track. Whilst a car is stationary in the penalty stop area as a result of incurring a time penalty, it may not be worked on. However if the engine stops, it may be started after the penalty period has elapsed, respecting Article 92 c). If the driver is unable to start his car by himself, it may be evacuated to its pit garage by its mechanics.

- c) When the time penalty period has elapsed, the driver may re-join the track.
- d) No penalty can be taken by a team until it has been notified in writing, either on the timing monitors or by document issued by the Stewards of the Meeting.

SANCTIONS

39. The penalties set out in these Sporting Regulations are guidelines. The Stewards of the Meeting may impose any penalties or any additional penalties at its own discretion following regulations they deem appropriate. The Stewards of the Meeting may exclude offenders from the Event. In a case where the Stewards of the Meeting deem it appropriate to impose a larger penalty than they are authorized to apply, they will not obstruct any issues referred to the ASN in accordance with the Code.

PROTESTS AND APPEALS

40. Protests shall be made in accordance with the Code. Appeals will be heard by the JAF. The fees are listed in the Appendix 1.

トランスポンダー

41. 各ドライバーは、大会を通して、プロモーターが指定するもしくは配布するドライバー計時トランスポンダーを使用しなければならない。各エントラントはスポンダーを取付け、正しく機能するよう調整し、また常時正確な情報を表示するよう徹底する責任を負う。同トランスポンダーは、所定の指示に厳密に従い取付けなければならない。トランスポンダーに問題が生じた場合は、直ちに大会事務局に知らせなければならない。トランスポンダーを正しく使用していない場合、審査委員会よりペナルティが課される場合がある。エントラントは、運転していたドライバーに関する誤りを訂正する際、大会事務局が指定する書面を使用しなければならない。

ドライビングスティントとピットストップ

42. 最低ピットストップ時間

給油を伴うピット作業を行なう場合、ピットインしてからアウトするまでのピットストップ合計時間が、設定されたタイムレンジを下回ってはならない。タイムレンジは、ピットレーンの長さ、最低給油時間並びにタイヤ交換に要する最低目標時間により算定される。このタイムレンジは大会において審査委員会よりブルテンにて発表される。なお、給油を伴わないピットストップ時間は自由とする。

給油を伴うピットストップ時間がこのタイムレンジを下回った場合は、審査委員会によりドライビングスルーペナルティが課される。なお、違反を繰り返した場合、追加ペナルティが課される。

公差は 1 秒とし、大会中 3 回使用できる。セーフティカー導入中は、ピット出口の審判員が赤ライトで停止した車両をチェックし、同車両に対し審査委員会により公差が適用される。

Bop の一環として、審査委員会は車両により異なる最低ピットストップ時間を設定する場合がある。

43. ドライビングスティントとピットストップ

各ピットストップ時、ドライバー交代あるいはタイヤ全 4 本の交換は義務付けとしない。ピットストップ時間に関する制限が、42 条に基づき課される。

TRANSPONDERS

41. Each driver must use a driver transponder designated or distributed by the promoter through the event. It is the responsibility of each competitor to install it, to make it work correctly, and to ensure it is showing the correct information at all times. This transponder must be installed in strict compliance with the relevant instructions. Any problems with the transponder must be notified to the Race Secretariat immediately. Failure to use the transponder correctly may result in a penalty from the Stewards of the Meeting. Competitors must use the document supplied by Organiser to correct any mistakes concerning the driver behind the wheel.

DRIVING STINTS AND PIT STOPS

42. Minimum pit stop time

If the pit stop that includes refueling will be conducted, the total duration of certain pit stops measured from pit in to pit out must not be under a given time range. This time range is calculated based on the length of the pit lane, the minimum refueling time and the minimum target time required for tyre change, and will be issued in a Bulletin from the Stewards of the Meeting. Any pit stops that do not include refueling will be free in terms of duration.

Should any pit stop including refueling be under the given time range, a penalty of Drive Through will be imposed by the Stewards of the Meeting. If the infringement is repeated, an additional penalty will be imposed.

There will be a one-second tolerance, which may be used three times during the Event. During a safety car period, a judge of fact at pit exit will note cars stopped by the red light, for which a tolerance will be applied by the Stewards of the Meeting.

Different ranges may be defined for different categories if deemed necessary for matters of Balance of Performance.

43. Driving Stints and Pit Stops

It is not mandatory to change driver or to change all four tyres at each pit stop. A limitation on the length of the pit stops will be imposed, in accordance with article 42.

各ドライバーの最大連続運転時間は 3 時間とする。ドライバーがピット出口のラインを最初に通過してから、別のドライバーに交代しピットアウトする前、最後に車両がピットエントリーラインを通過するまでの時間を計測するが、ピット内に滞在した時間は含まない。

1 人のドライバーが連続して 140 分以上運転した場合は最低 1 時間の休息時間を義務付ける。

何れのドライバーも総運転時間が 270 分を越えてはならない。

同制限時間を越えたドライバーの車両に対してペナルティが課される。ただし、当該ドライバーがステイン上限時間に達したときに、セーフティカー運用中またはフルコースイエロー運用中であった場合は、5 分間のみ制限時間を延長するものとする。

審査委員会が不可抗力とみなす状況がない限り、レース終了後車両が順位を得るためには、各ドライバーは最低 1 時間運転を完了していなければ(ピットアウトからピットインまでの時間で、ピットイン中の時間は含めず) ならない。

ドライビングスティント

- a) 一回のドライビングスティントの最大時間は 65 分とする。同時間は、セーフティカーがコースに導入されている間、またはフルコースイエローの運用時は、70 分間に延長される。最初のドライビングスティントは、レーススタートから、車両が最初にピットレーン入口ラインを通過するまでの時間をカウントする。最終スティントについては、車両が最後にピットレーン出口ラインを通過した時点から**決勝レース開始後 10 時間が経過した時点まで**をカウントして最後のドライビングスティントとする。その他全てのドライビングスティントについては、経過時間は、車両がピットレーン出口ラインを通過した時点から、同じ車両が次にピットレーン入口ラインを通過した時点までをカウントする。70 分間までの延長は、当該車両のドライビングスティント終了時にセーフティカーがコースに導入されているか、フルコースイエローの運用中に限り、適用される。
- b) エントラントが 65 分間のドライビングスティント(セーフティカーまたはフルコースイエロー下では 70 分間)を超過した場合は、以下のペナルティが適用される。

The maximum continuous driving time per driver is three hours, counted from the first time that driver crosses the pit exit line until the last time the car crosses the pit entry line before it exits with a different driver behind the wheel, not including any time spent in the pits.

Any driver who has driven longer than 140 minutes consecutively must take a minimum one-hour compulsory rest.

No driver is permitted to drive more than 270 minutes in total.

A penalty will be imposed on the car of any driver who exceeds these limits. These limits will be extended by five minutes only in the case when a full-course-yellow or safety car period is in operation at the end of the driver's final stint.

Barring force majeure recognised as such by the Stewards of the Meeting, in order for a car to be classified at the end of the race, each driver must have completed a minimum of one hour behind the wheel (pit out to pit in, not including time spent in the pits).

Driving Stints

- a) The maximal duration of a driving stint will be 65 minutes. This will be extended to 70 minutes while the safety car is on track or if a Full Course Yellow period is in operation. The first driving stint will be counted from the start of the race until the first time that the car crosses the pit lane entry line. For the final stint, the last driving stint will be counted from the last time the car crosses the pit lane exit line to the point when **10 hours have passed after the start of the race**. For all other driving stints, the time duration will be counted from the time the car crosses the pit lane exit line until the next time the same car crosses the pit lane entry line. The extension to 70 minutes is only applicable if the safety car is on track or a Full Course Yellow Period is in operation at the end of a driving stint for a specific car.
- b) If a competitor exceeds the 65-minute driving stint (or 70 minutes under the Safety Car or Full Course Yellow Period), the following penalties will be imposed:

- 5 分まで：ドライビングスルーペナルティ
- 5 分以上：30 秒以下のストップ＆ゴーペナルティ

ペナルティがペナルティボードまたは計時モニターを通じて通告された時点から、当該ドライバーおよびその車両はピットレーンに入りペナルティを消化する前に、4 回以上コントロールラインを通過してはならない。但し、上記何れかのペナルティがレースの残り 10 分でまたはレース終了後に課された場合は、上記ペナルティは適用されず、追加タイムペナルティが当該車両の経過タイムに上乗せされる。

- c) 同じエントリーントが、ドライビングスリントを 2 度目に超過した場合は、更に長いペナルティが審査委員会により課される場合があり、また違反を繰り返した場合、ペナルティは当該車両の大会失格にまで至ることもありうる。
- d) ペナルティを消化するためピット入口ラインを通過しても、スリント時間はリセットされない。ドライブスルーまたはストップ＆ゴーペナルティを消化する際に、或いはセーフティカーに先導される車両の隊列がピットレーンを走行する時にピット入口と出口のライン間を通過するのに掛かった全時間は、ドライバーのスリント時間に含まれる。
- e) ドライバー交代や給油のための“ピットウィンドウ”は規定しない。チームは規則に留意の上でピットストップを行なうことができる。

出走許可台数

44. プラクティスおよび決勝に参加できる車両の最大数は 50 台に制限される。もし、エントリー申し込みが上記台数を超えた場合、競技参加者は下記の基準順により選抜される：

- 1) オーガナイザーの招待
- 2) 2019 年 SUPER GTGT300 クラス年間エントリーチーム
- 3) IGTC においてメーカーからサポートを受けるチーム
- 4) 大会事務局によりエントリーフォームを受領された順
- 5) 組織委員会が話題性や実績において決定したチーム

- up to 5 minutes: a drive-through penalty
- 5 minutes and longer: a 'stop and go' penalty of up to 30 seconds

After the penalty was posted on the penalty board or timing monitor, the concerned car must not cross the Control Line four times or more before entering the Pit Lane.

However, should either of the above-mentioned penalties be imposed in the last ten minutes or after the end of the race, the penalty above shall not apply and an additional time penalty shall be added to the elapsed time of the car concerned.

- c) If the same competitor exceeds a driving stint for a second time, a longer penalty may be imposed by the Stewards, and in the event of repeated infringements, the penalty could go as far as disqualification of the relevant car from the event.
- d) Crossing the pit entry line to serve a penalty will not reset the stint time. All time spent between crossing the pit entry and exit lines whilst serving a drive-through or stop-go penalty or when the field has been led through the pit-lane by the Safety Car is included in the driver's stint time.
- e) There is no pit window regulation concerning driver change or refuelling. Teams are allowed to make pit stops freely as long as they observe all the applicable regulations.

NUMBER OF CARS ALLOWED TO PARTICIPATE

44. The maximum number of cars allowed to take part in practice and to start the race is 50. If the number of applications to enter any round exceeds the maximum number as calculated above, the entrants will be selected in order of priority as outlined below.

- 1) Entrants invited by the Organizer
- 2) Teams participating in the 2019 SUPER GT GT300 class as full-season competitors
- 3) Teams supported by manufacturers in IGTC
- 4) The order in which the entry form is accepted by the Secretary of meeting.
- 5) Teams which is determined by the organizing committee in topicality and achievements.

ゼッケン番号

45. 各車両は、プロモーターにより割当てられたゼッケン番号を付ける。ゼッケン番号は 0～999 の整数とする。なお、数字の先頭に「0」をつけるゼッケンはオーガナイザーが許可した場合に限り、使用することができる。車両に表示するゼッケンと広告とはオーガナイザーが大会用に発行する付則 Graphical Charter（グラフィック規約）に準拠し、また車両の前面および両サイドからはっきり視認できなければならない。番号は、車両の屋根にも追加で取付けることができ、また、何れの番号もオーガナイザーが配布する自光式ゼッケンを使用しなければならない。
46. 各車両及びドライバーは、車両、ドライバーのオーバーオール、ピットガレージ、チーム衣服の装飾に関し、オーガナイザーが大会用に発行する Graphical Charter 並びに 22c) 項に記載の制約事項を順守しなければならない。違反した場合は、審査委員会に報告される。別表 3 を参照すること。

書類検査

47. 大会において、全チームおよびドライバーのライセンスをチェックされる。国際大会の出場許可がライセンスに明記されていない場合は、ドライバーが所属する ASN から出場許可証を取得しなければならない。所定の時間内に書類検査を完了しなかったドライバーまたはチームは審査委員会に報告される。所定の時間に出席できないドライバーまたはチームは、書面にて審査委員会に申し出なければならない。オーガナイザーは大会に参加する全ドライバー及びエントラントのライセンスの写しを確保するよう徹底を図る。大会参加が認められたエントラント、ドライバー及び車両のリストは、フリー走行開始前に発表される。また 47 条に従わないチーム及びドライバーはリストに記載されない。
48. 書類検査の際、エントラントは書面にて大会における正式な代表者名を確定しなければならない。

ブリーフィング

49. 全参加ドライバーを対象としたブリーフィングを大会中、ブルテンに指定する場所において、遅くともフリー走行当日に実施する。

RACE NUMBERS

45. Each car will carry the race number allocated by the Promoter. Race Numbers must be an integer between 0 and 999. Using "0" for the first digit is allowed only when permission is granted by the Organiser. Race numbers and advertising on the cars must be in conformity with the Graphical Charter issued by the Organiser for the Event, given in Appendix 3, and must be clearly visible from the front and from each side of the car. A number may additionally be placed on the roof of the car, and also, for any numbers, the self-luminous type numbers that the organizer distributes must be used.
46. Each car and driver must adhere to the Organiser Graphical Charter for the Event in terms of the decoration of the car, driver overalls, pit garage and team clothing, as well as the restrictions noted in article 22 c). Any infractions will be reported to the Stewards of the Meeting. Please see Appendix 3.

ADMINISTRATIVE CHECKS

47. At the Event, the licences of all teams and drivers will be checked. If the license of a driver doesn't specify starting permission in international events, the driver must get the permission from his/her ASN. Any driver or team failing to complete their administrative checks during the allotted time will be reported to the Stewards of the Meeting. Any driver or team who is unable to attend at the given time must inform the Stewards of the Meeting in writing. The Organiser will ensure that he has a copy of the licences of all the drivers and competitors taking part in the Event. The list of competitors, drivers and cars allowed to take part in the Event will be published before the start of the Free Practice Session. Teams and Drivers who are not in compliance with Article 47 will not be listed.
48. During the administrative checks, the Competitors must confirm in writing the name of their official representative(s) for the Event.

BRIEFING

49. A briefing for all drivers by the race director will take place at the latest on the day of the free practice in the location specified in Bulletin.

大会にエントリーしている全ドライバー及びエントラントの指名代表者は、フリーフィングに出席しなければならない。

不可抗力を除き、欠席した場合は、審査委員会によりペナルティが課される場合がある。

レースディレクターが追加フリーフィングを必要とみなした場合、審査委員会と合意した場所、時間にて実施される。ドライバーとエントラント代表者には適宜通告がなされる。

ブロンズ及び経験の浅いドライバーに対する追加フリーフィングが実施される場合があり、別表 1 及び大会の公式タイムテーブルに明記される。

車両検査

50. 各エントラントは、8 条に規定する全文書類、及び自車両に関する各種文書を大会中いつでも車両検査に提出できるよう準備しなければならない。
51. エントラントは、大会にエントリーしている各車両のテクニカルパスポート（1 ページ目に記入し写真を添付）とホモロゲーション書式を提示しなければならない。テクニカルパスポートは、車両が最初に車両検査に提出された際に作成される。なお、SUPER GT シリーズおよびスーパー耐久シリーズに年間参戦している車両は、それぞれのテクニカルパスポートが本大会でも有効とする。
52. 車両は、以下の状態でタイムテーブルに記載の時間に車両検査に提出しなければならない：
 - ホモロゲーション書式と車両パスポート添付
 - 燃料セルと安全ケージ証明書添付
 - 燃料は空の状態であること
 - 封印できる状態のリストリクター、ワイヤーはチームが準備すること
 - 封印できる状態のバラスト、ワイヤーはチームが準備すること
 - 封印できる状態のエンジン。エントラントは、リブに十分な数の穴を開けること、及び/又はサンプ、シリンダーヘッド、シリンダーヘッドカバーに 2 本の連続するねじを入れること。撚り線（ツイストワイヤー）をサンプからエンジンの両サイドに取付け、各ねじ群、穴、リブをつなぎ、同部品がばらばらにならないようにする。ワイヤー端は、銘板および封印シールが貼付できるような長さでなければならない。
 - ターボチャージャー搭載車両については、ターボに仮ワイヤーを取付け、封印できる状態にしておく。
 - Graphical Charter（別表 3 参照）に準じ、義務付けられる全ステッカー（技術/安全/シリーズ スポンサー）
 - ドライタイヤ

All drivers entered in the Event, and their competitors' appointed representatives, must be present throughout the briefing.

Except for force majeure, any absence may result in a penalty from the Stewards of the Meeting.

If the race director considers that another briefing is necessary, it will be held at a place and time agreed with the Stewards of the Meeting. The drivers and the competitors' representatives will be informed accordingly. Additional briefings for Bronze and inexperienced drivers may be organised and will be specified in the Appendix 1 and the official timetable of the Event.

SCRUTINEERING

50. Each competitor must have all documents required by Article 8, and the various documents relating to his car, available for inspection at any time during the Event.
51. Competitors must present a technical passport (with first pages completed and pictures added) and homologation form for each of their cars entered in the Event. The technical passport will be established the first time a car is presented for scrutineering. The technical passports of cars that are registered as year round competitors of the SUPER GT Series or Super Taikyu Series for the applicable year are valid for this event.
52. Cars must be presented to scrutineering at the time indicated on the Scrutineering timetable in the following condition:
 - with homologation forms and the car passport
 - with fuel cell and safety cage certificate
 - without fuel
 - with restrictors, ready for sealing, wire to be provided by the team
 - with ballast, ready for sealing, wire provided by the team
 - with the engine ready for sealing. Competitors must drill sufficient holes in the ribs and/or two consecutive screws in the sump, cylinder head and cylinder head covers. Twisted wire must be installed on each side of the engine, coming from the sump, joining each group of screws, holes or ribs so that these parts cannot be separated. Wire ends must be long enough to allow the plaques and seals to be affixed.

53. 車重並びにテクニカルパスポートに記載されるその他数（シールの数、リストリクター径）はエントラントの単独かつ全面的責任とする。エントラントは、大会中いつでも、車両および装備が規則並びに現行の BOP 決定事項に適合していることを証明できなければならない。

54. 大会中、封印を破る場合は、技術委員長に書面にて要請しなければならない。

55. 給油タワーは、車両検査に先立ち、空の状態でアースをとり、適切に設置するものとする。給油タワーの設置位置（給油タワーの前端）は、作業レーンとピットボックスエリアの境界線であるイエローラインよりピット側でなければならない。給油リグリストリクターは大会に適用される BOP 決定事項に適合し、また測定と封印が可能でなければならない。給油タワーは、FIA J 項 257A 条又は SUPER GT より参戦する FIA-GT3 車両およびスーパー耐久より参戦する ST-X 車両については、それぞれのシリーズが規定する関連給油タワー規則に準拠していなければならない。インターコンチネンタル GT チャレンジの参加車両は、更に 125 条の規定に準拠していなければならない。

56. 大会に参加するドライバーは全てヘルメットと HANS 装備を使用しなければならない。FIA 規格 8860-2004 または 8860-2010、8860-2018, 8860-2018-ABP (国際スポーツコード L 項 III 章 1 条) を満たすヘルメットおよび FIA 公認の FHR 装備を強く推奨する。ヘルメットは、FIA テクニカルリスト No.25 を最低仕様とする。ドライバーは、FIA 規格 8856-2000 を満たすオーバーオール、グローブ、長袖下着、目出し帽、靴下、靴を着用しなければならない。ヘルメットとドライビングウェアは車両検査に合格しなければならない。またドライバーのオーバーオールは、46 条と 22c 条に適合しているかチェックを行うものとする。

57. プロモーターが提供する公式タイヤスポンサーの記章を、FIA 安全

- For cars equipped with turbo chargers, the turbo must be ready for sealing, pre-wired.
- with all mandatory stickers (technical / safety / series sponsors) in accordance with the Graphical Charter (see Appendix 3).
- with Dry tyres.

53. The weight of the car and other figures (number of seals, restrictor diameter) that will be written in the technical passport are under the sole and entire responsibility of the competitor. It is always up to the competitor to provide, at any time during the event, proof that his car and equipment are in conformity with the regulations and current BOP decisions.

54. Any breaking of a seal during the Event must be requested in writing to the Chief Scrutineer.

55. The refuelling tower must be properly installed, empty and earthed before scrutineering. The installation position of the refueling tower (the front end of the refueling tower) must be on the pit side from the yellow line which is the demarcation line between the work lane and the pit box area. The refuelling rig restrictor must be in accordance with the BOP decisions for the Event, and accessible for measurement and sealing. The refuelling tower must comply with FIA appendix J art 257A. The refueling towers of the FIA-GT3 cars competing in the SUPER GT series and ST-X cars competing in the Super Taikyu series must comply with the respective series regulations. Cars competing in the Intercontinental GT Challenge must additionally comply with the terms of article 125.

56. All drivers competing in the Event must use a helmet and HANS unit. Helmets meeting the FIA Standard 8860-2004 or 8860-2010, 8860-2018, 8860-2018ABP (International Sporting Code Appendix L Chapter III Article 1) and the FHR devices that are homologated by the FIA are highly recommended. The minimum specification for helmets is according to the FIA Technical List 25. Drivers must wear overalls, gloves, long underwear, a balaclava, socks and shoes, which meet the FIA Standard 8856-2000. Helmets and clothing must pass scrutineering and driver overalls must be checked for conformity to article 46 and article 22 c.

57. The official tyre sponsor patches provided by the

規定に則りドライバーのオーバーオールに縫い付けるか、刺繍するものとする。本条項に違反した場合は、審査委員会による罰則が課される場合がある。その他のタイヤ会社のロゴが、ドライバー、メカニック何れのオーバーオール上に見えてはならない。別表 3 に準じ、オーバーオール上にスペースを確保する。

58. 車両、ドライバー装備の車両検査およびエントラントの書類チェックは、大会の公式タイムテーブルに従い実施される。所定の時間に参加できないエントラントは、審査委員会に書面にて許可を求めなければならない、これを受け免責措置がとられる場合がある。上記時間制限を順守しない或いは免責措置を得ていないエントラントに対し、審査委員会によりペナルティが課される場合がある。チームは、車両検査に臨む際、オフィシャル並びにピットレーンマーシャルの指示に従わなければならない。

59. 車両、ドライバーとも、車両検査に合格するまで大会に参加することはできない。

60. 車両検査員は：

- a) 大会中いつでも車両またはエントラントの適格性を確認することができる。
- b) エントラントに車両を分解させ、適格性、適合性の条件が完全に満たされているか確認することができる。
- c) エントラントに対し、本条項に記載される権限の行使に伴い発生する妥当な費用の支払いを要求することができる。
- d) エントラントに対し、必要とみなす部品やサンプルの提供を要求することができる。予選の終了後、また決勝の終了後、車両には少なくとも 2kg の燃料が残っていないなければならない。2kg の燃料は、インジェクターの直前に取付けた FIA 認可の自動閉鎖式コネクターを介して採取する(テクニカルリスト No.5 参照)。サンプル採取は、エンジンの始動を必要とするチェックの前に実施しなければならない。
- e) エアリストリクター径のチェック：

① エントラントは、エンジンが J 項 257A 条及び 9 1) b 条に規定されるインテークリストリクターを搭載し、また SRO テクニカルボードが実施した全変更事項に準拠させる義務を負う。

② リストリクターの寸法と形状は、常時また全温度下において、規則及び SRO テクニカルボードが実施した全決定事項および変更事項に準拠していなければならない

Promoter must be stitched or embroidered on the drivers' overalls in the respect of the FIA safety rules. Any breach of this Article may lead to sanctions imposed by the Stewards. No logos of any other tyre company may be visible on any overalls, either from drivers or mechanics. Space will be reserved on the overalls in accordance with Appendix 3.

58. Initial scrutineering of the car and of the drivers' equipment and sporting checks for the competitors will take place in accordance with the official timetable for the Event. Any competitor unable to attend at the given time must request permission in writing to the Stewards, who may grant a waiver. Competitors who do not keep to these time limits or who do not obtain a waiver may be given a penalty by the Stewards of the Meeting. Teams must abide by the instructions of the officials and pit lane marshals when proceeding to scrutineering.

59. No car and no driver may take part in the Event until they have been passed by the Scrutineers.

60. The Scrutineers may:

- a) check the eligibility of a car or of a competitor at any time during an Event,
- b) require a car to be dismantled by the competitor to make sure that the conditions of eligibility or conformity are fully satisfied,
- c) require a competitor to pay the reasonable expenses which exercise of the powers mentioned in this Article may entail,
- d) require a competitor to supply them with such parts or samples as they may deem necessary. At the end of qualifying, and of the races, the car must contain at least 2 kg of fuel. The 2 kg of fuel must be taken through an FIA-approved self-sealing connector, fitted immediately before the injectors (see Technical List n°5). The sample- taking must be done prior to any check requiring the engine to be started.
- e) checking of the air restrictor diameters:

① Competitors are obliged to equip their engines with intake restrictors as provided for Article 257A of Appendix J and in article 9 1) b, and modifications throughout made by the SRO Technical Board.

② The dimensions and geometry of the restrictors must comply with the Regulations and/or any decision and modifications throughout made by

い。

- ③ チェックあるいは、マーキングされるリストリクターは、車両検査中手が届く位置になければならない。
- ④ 各大会でテクニカルパスポートに記載される情報はエントラントの責任とし、エントラントは全情報を記入後、署名を付すものとする。
- ⑤ 各リストリクターは、封印の通し番号を表示した金属製銘板で識別される。同番号は、テクニカルパスポートにも記載される。径はリストリクター上に刻印されていなければならない。エントラントは、ボンネットを開ければ、車両検査員が同銘板と封印が容易に視認できるよう徹底しなければならない。

61. データロッガー

オーガナイザーが承認する追加センサー付データロッガーを、大会時全 GT3 車両に取付けなければならない。**すべての車両は AIM EVO4 以降の製品を使用しなければならない(スーパー耐久で使用されている AIM EVO4、スーパーGT または BGTS で使用されている AIM EVO5 を大会期間中使用しなければならない)。**各チームは、大会中、同データロッガーおよびセンサーの入手、データロッガー、配線、アンテナの取付け、並びに赤と緑のチェックライトの正常な動作を確保する責任を負う。**データ技術員**が、第 1 回フリー走行の前に全データロッガーをチェックする。オーガナイザーにより書面により特例が認められない限り、ロッガー未搭載または正常に動作しないロッガー搭載の車両は規則違反とし、審査委員会に報告される場合がある。

ロッガーは、また車両検査機材でもあり、データは車両検査目的で利用される。基準エンジンデータは、2019 年ブランパン公式 BOP テストまたは現行 BOP 決定事項に対応するその他テストおよび決勝中に収集されたデータとする。

イベントによって任命されたデータ技術員は最初のフリー走行の前にすべてのロッガーをチェックする。

収集されたデータは、**データ技術員**および技術委員長に常にゆだねられるものとする。**データ技術員**は、データロッガー装置の正常な動作および表示値の適合性並びに車両が搭載している各種装置の適合性を確保するため、電子系統の専門技術員の支援を仰ぐことができる。

the SRO Technical Board, at all times and in all temperatures.

- ③ The restrictors to be checked or marked must be accessible during the scrutineering of the cars.
- ④ The information entered on the technical passport for each Event is the responsibility of the competitor, who will sign it, once he has filled in all requested information.
- ⑤ Each restrictor will be identified by means of a metal plate indicating the serial number of the seal. This number will also appear in the technical passport. The diameter must be engraved on the restrictor. It will be up to the competitor to ensure that the Scrutineer is able to see the plate and the seal very easily simply by opening the bonnet.

61. DATA LOGGER

A data-logger with additional sensors approved by the Organiser must be installed in all GT3 cars at the Event. **For the cars products of AIM EVO4 and onwards must be used(AIM EVO 4 as used in SUPER TAIKYU , AIM EVO5 as used in SUPER GT or BGTS must be used during the event).** It will be the responsibility of each team to obtain this data-logger and sensors, to install the data logger, loom and antenna, and to have correct operating red and green check lights during the event. Data Technicians will check all loggers prior the first free practice. Except for derogations given in writing by the Organiser, cars without loggers or with loggers which are not working correctly are not in conformity with the regulations and may be reported to the Stewards of the Meeting.

The logger is also a scrutineering device and data will be used for scrutineering purposes. The reference engine data will be the data collected during the 2019 Blancpain Official BOP test or those collected during other tests and races with the current BOP decisions.

The Data technicians appointed by the event will check all loggers prior the first free practice.

The data thus collected must remain at the disposal of **the Data technicians** and the Chief Scrutineer. The **Data technicians** can be assisted by technicians specialized in electronic systems in order to ensure the correct operation and the conformity of the readings of

データ技術員は、いつでも、車両の各種電子部品を取外し、交換、検査し、また調査に関する報告書を技術委員長用に作成することができ、更に取外した部品を後の分析用に保管する権限を有する。

上記管理や取外した部品に関する抗議は受け付けない。非適合が判明(大会中か大会後を問わず)判明した場合、審査委員会に報告される場合がある。

データロッガーは、各走行中を含め、大会を通して機能しなければならない。大会中、いつでも検査を行うことができる。エントラントは、自身のデータロッガーのダウンロードが完了するまで、または審査委員会の承諾が得られない限り、大会開催地を退去することはできない。データロッガーの GPS アンテナは、屋根に取付けられるものとするが、その他アンテナが、ロッガー用アンテナの 30cm 内に入っているとはならない。必要に応じて **データ技術員**は、エントラントに対し、屋根からその他アンテナを取外すよう強制することができる。

62. SRO の BOP テストに基づく基準 ECU を、本大会の基準として採用する。
63. 車両検査終了前に、車両は燃料なしのレースコンディションの状態で、車両検査ガレージにて重量測定が行われる。この時点で、リストラクターの銘板が識別される。
64. 公式予選の終了後、またレース終了後、全入賞車両は車両保管場に向かいチェックを受けなければならない。この際、エントラントの正式な代表者の立会いを要請する場合がある。
65. 車両検査に合格後、安全性に影響するまたは適格性に問題が生じるような方法で分解、変更がなされた、または事故に絡んで同様の結果を生じた車両は、再度車両検査に提出し、承認を得なければならない。
66. 決勝を除き、車両検査員は走行中いつでも車両を車両検査ガレージに停止させ、チェックすることができる。違反した場合は審査委員会に報告される。

the data logging system and the conformity of the various systems with which the cars are equipped.

The Data technicians may at any moment remove, exchange or control the various electronic components of a car and draw up a report to the Chief Scrutineer on their investigations, and they reserve the right to keep the components they have removed for later analysis.

No protest will be accepted concerning these controls and removed components. If a case of non-conformity is noted (either during or after the Event), this may be reported to the Stewards of the Meeting.

The data logger must work throughout the Event, including during every practice. Controls may be carried out at any time during the Event. Competitors cannot leave the Event before their data loggers have been downloaded or unless the Stewards have given their consent for them to leave. The GPS antenna of the data logger should be mounted on the roof and no other antenna can be within 30 cm of this. If needed, the **Data technicians** can force competitors to remove other antennas from the roof.

62. The reference ECUs from the SRO Balance of Performance test will be used as reference for this Event.
63. Before the end of the initial scrutineering, the cars will be presented in race condition but without fuel for weighing in the Scrutineering garage. At this moment, the restrictor plates will be identified.
64. At the end of the qualifying practice session and after the finish of the races, all classified cars must make their way to the Parc Fermé for checking. The presence of an official representative of the competitor may be required.
65. Any car which, after being passed by the scrutineers, is dismantled or modified in a way which might affect its safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented for scrutineering approval.
66. With the exception of the races, the scrutineers may request a car to stop in the Scrutineering Garage at any point during a session for checks to take place. Any infractions will be reported to the Stewards of the

67. レースディレクターは事故に絡んだ車両の停止、チェックを求めることができる。
68. 審査委員会は、大会中車両のチェックが行われる度に、車両検査結果を公表する。同結果には、車両が技術規則違反をした場合を除き、特定の数値は記載されない。
69. チェックおよび車両検査は、正式に任命されたオフィシャルが実施するものとし、同オフィシャルが、車両保管の運営にも責任を負い、エントラントに唯一指示を与える権限を有する。

重量測定

70. 技術委員長または車両検査員は、大会中いつでも重量測定の対象車両を選ぶことができる。車両に乗っているドライバーを識別するため、審査委員会と技術委員長合意の下、オーガナイザーの要請により各ドライバーは番号および識別マーク入りステッカーを自身のヘルメットの両サイドに貼付すること。
- a) 車両の重量が当該大会に適用される BOP 表の規定重量を下回った場合は、当該エントラントには、70 g)条に記載のペナルティの1つが課される場合がある。但し、重量不足が車両部品の偶発的脱落に起因する場合はこの限りではない。
- b) 重量測定に一旦選定された後、レース完走後、または重量測定中は、いかなる物質も車両に追加、搭載、除去してはならない（公式の立場で技術規則に準じ車両検査員が行う場合、もしくは車両検査員による要請があった場合は除く）。
- c) 車両検査員およびオフィシャル以外、技術委員長の特別な許可なく、車両検査ガレージに立入り、留まってはならない。
- d) 要請があれば、車両は公式オンボードカメラ並びに機材を搭載しなければならない。重量は、当該大会の BOP シートに規定する車両重量に含むものとする。

Meeting.

67. The race director may require that any car involved in an accident be stopped and checked.
68. The Stewards of the Meeting will publish the scrutineers' findings each time cars are checked during the Event. These results will not include any specific figures except when a car is found to be in breach of the Technical Regulations.
69. Checks and scrutineering shall be carried out by duly appointed officials who shall also be responsible for the operation of the Parc Fermé and who alone are authorised to give instructions to the competitors.

WEIGHING

70. At any time during the Event, the Chief Scrutineer or Scrutineers may select cars to be weighed. To identify which driver is on board the car, each driver will bear on both sides of his helmet a numbered sticker plus any other identification mark required by the Organiser of the Event in agreement with the Stewards of the Meeting and the Chief Scrutineer.
- a) Should the weight of a car be less than that specified on the Balance of Performance table for that event, the competitor concerned may be given one of the penalties set out in Article 70 g), save where the deficiency in weight results from the accidental loss of a component of the car.
- b) No substance may be added to, placed on, or removed from a car after it has been selected for weighing or has finished the race or during the weighing procedure (except by a scrutineer when acting in his official capacity and in accordance with the technical regulations, or when requested to do so by a scrutineer).
- c) No one other than scrutineers and officials may enter or remain in the Scrutineering garage without the specific permission of the Chief Scrutineer .
- d) A car must carry an official on-board camera and its equipment if so requested.
The weight is included in the weight of the car as specified on the Balance of Performance sheet for that event.

e) 以下の条件に従い、個人カメラの使用を認める：エントラントがプロモーターおよび技術委員長から書面による許可を得ていること。取付けた状態を車両検査時に提示すること。機材一式の重量は、車両の最低重量には含まれない。生映像を送信するカメラの使用は認められない。

f) 大会参加車両に乗るドライバーの平均重量は最低 85kg とする。何れか特定の車両に乗るドライバーの平均重量が 85kg 未満の場合は、同車両にドライバーバラストを搭載し補正するものとする。以下の手順に従う：

- i. 各エントラントは、大会事務局により指定された書式を用いて**公式車検時**にオーバーオール、アンダーウェア、シューズ、グローブ、ヘルメットおよび HANS を含む全ドライバーの重量を申告しなければならない。
- ii. 当該車両の全ドライバーの平均重量を計算し、四捨五入する(W)。
- iii. $W < 85$ の場合は、車両が搭載するドライバーバラストは、 $85 - W$ とする。
- iv. ドライバーバラストは、バラストボックスに設置し、予選前に封印をするものとする。
- v. ドライバーバラスト並びに当該車両のドライバーの個別重量を大会中いつでもチェックすることができる。違反があった場合は、審査委員会に報告される。ペナルティは予選タイムの抹消或いはレースからの失格にまで及ぶ場合がある。

vi. ドライバーバラストは当該車両の最低 BOP 重量には含まれない。

g) 車両の重量測定に関わる本規定に違反した場合、審査委員会が適切とみなすグリッド数の降格或いはレース失格がエントラントに課される場合がある。

大会中のタイヤ供給とタイヤ制限

71. a) タイヤ供給

ペイドプラクティスおよびイベント（フリー走行、予選、ウォームアップ、決勝）で使用するタイヤは、鈴鹿 10 H 当該週にピレリタイヤサービスから供給されたタイヤのみ使用することができる。

e) Personal cameras are authorized under the following conditions: The competitor must obtain written permission from the Promoter and from the Chief Scrutineer. The installation must be presented at the time of scrutineering. The weight of the complete equipment is not included in the minimum weight of the car. Cameras transmitting live video footage are not authorised.

f) The average weight of the drivers in any car competing in the Event must be at least 85 kilograms. Should the average weight of the drivers in any specific car be less than 85 kg, the car will be expected to carry Driver Ballast to compensate. The following procedure will be followed:

- i. Each Competitor must declare the weight of his drivers, including overalls, underwear, shoes, gloves, helmet and HANS, **at the Scrutineering.**
- ii. The average weight of the drivers in the car will be calculated and rounded up to the nearest integer (W).
- iii. If $W < 85$, then the Driver Ballast to be carried by the car will be $85 - W$.
- iv. The Driver Ballast must be installed in the ballast box and sealed before qualifying.
- v. The Driver Ballast, as well as the individual weight of the drivers in question, may be checked at any point during the event. Any anomalies will be reported to the Stewards of the Meeting. Penalties may go as far as cancellation of times in Qualifying or Exclusion from the race.

vi. The Driver Ballast is not be included in the minimum BOP weight of the car.

g) In the event of any breach of these provisions for the weighing of cars, the Stewards of the Meeting may drop the competitor as many grid positions as they consider appropriate or exclude him from the race.

SUPPLY OF TYRES AND TYRE LIMITATIONS DURING THE EVENT

71. a) Tyre Supply

For the tyres to be used for the paid practice and sessions during the event (free practice, qualifying, warmup and the race), only the tyres supplied by Pirelli

タイヤは、ピレリが設定する期日までに発注し、料金の支払いをするものとするが、これに従わない場合タイヤは供給されない。

各車両に 1 種類(仕様と寸法)のドライタイヤと 1 種類のウェットタイヤのみが登録される。

承認タイヤ仕様リストが、遅くとも大会の 2 週間前までに発表される。

タイヤ使用に関する指示書が、ブルテンを通してエントラントに発行される場合がある。この指示書には順守義務があり、これを怠った場合は審査委員会に報告される。

全タイヤとも、プロモーターが指定するタイヤメーカーにより大会において供給された状態で使用しなければならない。タイヤは 71 b) 条に規定される仕様に適合していなければならない。タイヤに化学的および/または機械的処理を施すことを禁ずる。オリジナルのタイヤトレッドおよび扁平率を改造、切除等してはならない。タイヤに表示されている参照番号、情報や追跡手段等を改変することを禁止する。これにはバーコード、メーカー製造番号、タイヤの種類、寸法およびその他関連事項を含む。

チームとドライバーは、ピレリが発行するリスク承認フォームにサインすることが求められる。イベント参加において、ピレリが発行する“SUPPLY AGREEMENT WITH TEAMS”にサインし、ピレリに返却することが求められる。

1 タイヤセットは、フロントタイヤ 2 本とリアタイヤ 2 本から構成されるものとする。

b) ドライおよびウェットタイヤ

ドライタイヤ : トレッドパターンのないタイヤのみドライタイヤとして認める。

ウェットタイヤ : ウェットタイヤとは、ウェットコースでの使用を目的として設計され、タイヤの中心線周りに対称に、正方形の設置面に対し 30%以上溝切りされたタイヤをいう :

タイヤ幅 :

- * 9 インチ 180×180mm
- * 10 インチ 200×200mm

Tyre Service in the race week of Suzuka 10H can be used.

Tyres must be ordered and paid by the deadlines set by Pirelli, failing which tyres will not be supplied.

Only one type (specification and dimensions) of dry-weather tyre and one type of wet-weather tyre will be registered per car.

The list of the approved tyre specifications will be published at the latest 2 weeks prior to the Event.

Instructions concerning the use of the Tyres may be issued to Competitors via Bulletins. Any such instructions will be mandatory and failure to comply will be reported to the Stewards of the Meeting.

All tyres must be used as supplied at the event by the tyre manufacturer specified by the Promoter. They must comply with the specifications determined by Article 71 b). Any chemical and/or mechanical treatment of the tyres is prohibited. The original tyre tread and profile may not be modified or cut.

Modification to marking, reference, information written on tyre or any traceability means is forbidden. This includes the barcode, manufacturer serial number, type of tyre, dimensions and any other relevant items.

Teams and drivers are required to sign risk acceptance form issued by Pirelli. Pirelli will issue the “SUPPLY AGREEMENT WITH TEAMS” form. To compete in the Event teams and drivers are required to sign and return it to Pirelli.

A set of tyres must comprise two front tyres and two rear tyres.

b) Dry and Wet weather tyres

Dry-weather tyres: only tyres with no tread pattern are accepted as dry-weather tyres.

Wet-weather tyres: a wet-weather tyre is a tyre which is designed for use on a wet track, and is grooved more than 30% symmetrically around the tyre centre-line and covering a square:

Tyre width:

- 9 inches 180 x 180 mm
- 10 inches 200 x 200 mm

- *11 インチ 230×230mm
- *12 インチ 250×250mm
- *13 インチ 280×280mm
- *14 インチ 300×300mm
- *15 インチ 320×320mm
- *16 インチ 345×345mm

タイヤメーカーは、プロモーターに対し、使用を希望する扁平率の 1:1 縮尺の正規図面を提出しなければならない。同扁平率はプロモーターが登録するものとし、またシーズンを通じて唯一正当性が認められる。

c) タイヤの管理

- a. タイヤの管理はオーガナイザーが定める手順により実施される。
- b. 大会で使用する全タイヤの外側サイドウォールには固有識別マークが表示されていなければならない。

d) タイヤ加熱装置

タイヤ加熱装置等を用いて、タイヤを意図的に加熱することは禁止する。

タイヤ数の制限

72. 公式イベント（フリー走行、予選、ウォームアップ、決勝）に 1 台の車両が使用することができるタイヤセット上限は、ドライ 15 セット、ウェット 10 セットとする。

ピレリは大会事務局を通じて技術委員長にバーコードリストを提出し、大会を通じてチェックされる。

予選トップ 20 シュートアウトの参加資格を得た車両には、同走行に限定してもう 1 セットのドライタイヤの使用が認められる。同タイヤセットは、決勝中に使用してはならないが、決勝レース前のウォームアップは使用することができる

大会にエントリーしている各車両には 4 本のジョーカータイヤが配布され、破損したタイヤやその他使用できないタイヤと差換えて使用することができる。

手順は以下の通り。

- ① 電子掲示板に掲載されているジョーカータイヤ申請書に必要事項を記入する。
- ② 交換を希望するタイヤをピレリタイヤサービスに持ちこみ（または自

- 11 inches 230 x 230 mm
- 12 inches 250 x 250 mm
- 13 inches 280 x 280 mm
- 14 inches 300 x 300 mm
- 15 inches 320 x 320 mm
- 16 inches 345 x 345 mm

The tyre manufacturer must provide the Promoter with a 1:1 scale legality drawing of the profile he wishes to use. This profile must be registered with the Organiser and will be the only one authorised throughout the season.

c) Control of tyres:

- a. The control of the tyres will be carried out according to a process defined by the Organiser.
- b. The outer sidewall of all tyres which are to be used at an Event must be marked with a unique Identification.

d) Tyre-heating devices

Warming up tyres using tyre-heating devices is prohibited.

LIMITATIONS ON THE NUMBER OF TYRES

72. The maximum number of tyre sets that can be used for one car in the official event period (free practice, qualifying, warmup and the race) is 15 sets of dry weather tyres and 10 sets of wet weather tyres.

Pirelli will submit a list of barcodes to the Chief Scrutineer via the Race Secretariat and checks will be made throughout the event.

For cars which qualify for the Qualifying Top-20 Shootout, an additional set of dry tyres will be authorised for use during this session. Competitors are not permitted to use this set in the Race but they will be allowed in the warm-up before the Race.

Each car entered in the Event has an allocation of four joker tyres, which can be used to replace any tyres which have been damaged or are otherwise unusable. The procedure is as follows.

- ① Complete the application form for joker tyres listed on the online notice board.
- ② Take the tyre(s) you wish to replace to Pirelli Tyre

ピットにおいて)、当該タイヤの使用が不可能であることの確認を受け、申請書にピレリ担当者のサインを入れること

- ③ 申請書および交換を希望するタイヤを車検場に持ち込み、技術オフィシャルによる確認を受けること
- ④ 技術委員長長の承認が得られた場合のみ、ジョーカータイヤの使用が認められる。

ウェットタイヤは、当該走行またはレースに対し、レースディレクターによりコースがウェット宣言されたときのみ使用することができる。ウェットタイヤは 10 セットを上限とし、チェックが施される。

何れの場合も、違反に対しては審査委員会よりペナルティが課される。

BOP、公式テスト走行、プライベートテスト

- 73. 車両の特性ならびにサーキットの選択如何により、鈴鹿 10 時間耐久レースの参加車両に対し、特定の BOP を実施することができる。

技術委員長は、大会開催前または開催中に、BOP を設定するために必要となるパラメーターの修正が認められる。技術委員長はイベントの参加車両に関する適正および競技参加者へのテクニカルノートへの発行に権限を持つ。これらの問題に関する技術委員長長の判定に対しては抗議することは認められない。

74. ペイドプラクティス

ペイドプラクティスを、大会開始前に実施することができる。同走行は、大会の一環をなすものとはみなされない。ペイドプラクティス（ブロンズ限定 1 時間、全ドライバー対象 2 時間、合計 3 時間）に 1 台の車両が使用することができるタイヤセット数の上限はドライ 3 セット、ウェット 3 セットとする。チームがペイドプラクティス用に供給されたタイヤを公式イベントでの使用を希望する場合は、当該タイヤはピレリ担当者によって再登録されなければならない。

75. プライベートテスト

プライベートテストとは、大会にエントリーしているチームまたはドライバーにより行われるテストを指す。鈴鹿サーキットでのプライベートテストは、決勝日より 2 週間前から大会開催予定日までにはオーガナイ

Service (or at your own pit), get confirmation that the concerned tyre(s) cannot be used, and have the application from signed by the person in charge at Pilleri.

- ③ Take the application form and tyre(s) you wish to replace to the Scrutineering Bay and get confirmation of the scrutineer.
- ④ Only if you get the approval of the Chief Scrutineer, the use of joker tyre(s) is permitted.

Wet-weather tyres may be used only after the track has been declared wet by the race director for the session or the race. Wet weather tyres are limited to 10 sets and they will be checked.

In all cases, any infractions will be penalised by the Stewards.

BALANCE OF PERFORMANCE, OFFICIAL TEST SESSIONS AND PRIVATE TESTING

- 73. Due to the nature of the cars and the choice of circuits, a specific Balance of Performance can be carried out for cars taking part in the SUZUKA 10 Hour Endurance Race.

Chief Scrutineer is allowed to modify any parameter required to establish the Balance of Performance at any point before or during the event. Chief Scrutineer has the right to issue technical notes to competitors concerning conformity of their cars. No protest/appeal against Chief Scrutineer's judgment on this matter is accepted.

74. Paid Practice

Private test sessions may be organised before the start of the Event. These sessions will not be considered as part of the meeting. The maximum number of tyre sets that can be used for one car in the paid practice (1 hour limited to bronze, 2 hours for all drivers, total of 3 hours) is 3 sets of dry tyres and 3 sets of wet tyres. If the team wish to use tyres supplied for paid practice at the events, the tyres must be re-registered by person in charge at Pirelli.

75. Private Testing

Private testing means any testing carried out by a team or driver entered in the Event. Private testing at the Suzuka Circuit is forbidden without prior permission

ザーの事前承認がない限り禁止とする。

その他選手権やシリーズの大会に参加することは、プライベートテストイングとはみなされない。

但し、プロモーションラップおよびメディア活動については、オーガナイザーの許可があれば認められる場合がある。

上記規則に対する違反については、審査委員会に報告され、ペナルティが課される場合がある。

プロモーション活動 – 車両、ピットワーク、サイン会

76. チームとドライバー間の公平性を保つため、大会中以下の制限を適用する：

- * 大会にエントリーしているレース車両を使用しての追加周回は、オーガナイザーが実施する写真撮影用追跡周回、TV番組用映像撮影周回、その他活動を含め、大会のプロモーションを支援するメディア活動の一環としてのみ認められる。
- * チームは、プロモーターの許可があれば、VIP ゲストやメディア用に公道用車両を使用してのプロモーション活動を行うことができる。レース車両によるプロモーション活動は、オーガナイザーの例外的許可を除き、行うことは認められない。
- * 大会に参加資格のないレース車両を使用してのプロモーション活動については、オーガナイザーの許可があれば認められる場合がある。大会に参戦しているドライバーが同活動に参加することを認める。
- * ドライバーおよびチームが同一大会で開催されている他のレースに参加することに制限はないが、同参加が、ブリーフィング、表彰式、記者会見等を含め、メインの大会で義務付けられる活動への参加に影響を及ぼさないことを条件とする。

上記規則に対する違反については審査委員会に報告される。ペナルティは、大会失格にまで及ぶ場合がある。

77. 車両は、車両検査を受ける時から大会終了まで、常時コースに滞在することが求められる。オーガナイザーが事前に指定する例外には、サーキット外または近隣エリアで開催されるパレード、車両展示、デモンストレーションを含む。

from the Organiser as from the two weeks before the final race day and until the date scheduled for the Event.

Participation in Events counting towards other Championships or Series is not considered as private testing.

However, promotional laps and media activities may be authorised with permission from the Organiser.

Any breaches of these rules will be reported to the Stewards who may award a Penalty.

PROMOTIONAL ACTIVITIES – CARS, PIT WALKS AND AUTOGRAPH SESSIONS

76. In order to retain a level of equity between teams and drivers, the following restrictions apply during the Event:

- Additional laps with the race cars entered in the Event are only authorised as part of media activities to aid the promotion of the Event, including tracking laps for photo shoots, filmed laps for TV programmes or other activities organised by the Organiser.
- Promotional activities with road cars may be organised by teams for their VIP guests or Media with permission from the Promoter. Promotional activities with race cars are not authorised except with exceptional permission from the Organiser.
- Promotional activities with race cars which are not eligible for the Event may be authorised with permission from the Organiser. Drivers competing in the Event may take part in these activities.
- There are no restrictions on drivers and teams competing in other races taking part at the same Event, as long as this does not impact on their participation in the mandatory activities for the main Event, including briefings, podiums, press conferences etc.

Any breaches of these rules will be reported to the Stewards. Penalties may go as far as exclusion from the Event.

77. Cars are expected to remain at the track from the time they are scheduled to undergo scrutineering until the end of the Event.
Exceptions, as specified in advance by the Organiser,

78. 大会中、公式タイムテーブルに記載の時間に、サイン会が開催される場合がある。ドライバーは、チームのユニフォームを着用し、予定時刻に係るサイン会に出席し、指定された全ての時間で全ての対応が求められる。ドライバーが出席しなかった場合、審査委員会に報告される場合がある。

79. 大会中ピットワークが開催される場合がある。時間は、公式タイムテーブルに記載される。車両は、ピットワーク時間中、ピットガレージ内に展示しておかなければならない。ガレージシャッターは開けておかなければならない。ピットワーク中は暖機しないものとする。この時間中は、如何なる状況にあっても、給油は不可とする。チームは、ガレージ前にテンサバリアーを設置することが認められる。違反に対しては審査委員会に報告される。

大会中に公道を使用したパレードを行なう場合がある。全てのエントラントはオーガナイザーが書面での許可をした場合を除き、公道パレードに参加しなくてはならない。公道パレードに参加しなかった場合、審査委員会に報告され、ペナルティが課せられる。

一般車両要件

80. 走行中の車両と車両のエントラント、ドライバーの関係者の間で、一切の合図を交してはならないが、以下は例外とする：

- ピットボード上の読取りメッセージ；
- ドライバーによる体の動作
- ピットから車両へのラップトリガー信号

ラップマーカー送信機は、バッテリー駆動とし、一旦起動したら、独立して動作し(ワイヤーや光ファイバー等を介してその他ピット装置に接続されていない)、また外部情報を受信できないものとする。係るラップトリガーには 10 GHz 以上の搬送周波数(無線または光ファイバー)と 3dB ポイントで測定したとき 36°以下の半角ビームで動作する送信機を使用するものとするが、ラップマーク以外にピットから車両へのデータ送信に用いてはならない。ラップマークデータは繰り返し送信されるものとし、一貫性があることが明らかでなければならない。

- 無線によるドライバーとチーム間の音声通信

may include Parades, Car exhibitions and Demonstrations taking place outside the circuit or neighbouring areas.

78. Autograph sessions may be scheduled during the Event at the time given in the Official Timetable. Drivers are expected to attend any such sessions, dressed in team uniform, at the scheduled time, and to make themselves available for the full duration. Any failure to attend from drivers may be reported to the Stewards of the Meeting.

79. Pit walks may be scheduled during any Event. The time will be listed in the Official timetable. Cars must be on display in their pit garage for the whole period. Garage doors must be up. Cars should not be manoeuvred during the pit walk. Under no circumstances can refuelling take place during this period. Teams may place Tensa barriers at the front of the garage. Any infringements will be reported to the Stewards of the Meeting.

A parade through public roads may be held during the Event. Unless written permission is issued by the Organizer, all the competitors must take part in the parade. If any competitor(s) do not participate in the public road parade, it will be reported to the Stewards of the Meeting and a penalty will be imposed.

GENERAL CAR REQUIREMENTS

80. No signal of any kind may pass between a moving car and anyone connected with the car's Competitor or driver, save for the following:

- legible messages on a pit board;
- body movement by the driver;
- lap trigger signals from the pits to the car;

Lap marker transmitters shall be battery-powered and, once operating, must be free-standing (not attached to any other pit equipment by means of wires or optical fibres) and incapable of receiving external information. Such lap triggers shall use a transmitter operating with a carrier frequency above 10 GHz (radio or optical) and a beam half angle of no more than 36° when measured at the 3dB point, and shall not be used for the transmission of any data from pit to car other than the lap mark. Lap mark data must be transmitted repeatedly and must be demonstrably consistent;

- verbal communication between a driver and his team

- 2～2.7GHz の電磁波放射を禁ずるが、プロモーターの書面による承諾がある場合はこの限りではない。
- テレメトリー：一方向(車両からピットへの)テレメトリーを認める。
- 重要：無線による通信を行なう場合は日本の電波法に準拠していなければならない。公式データロッガー、計時、無線、TV 機材に干渉する物、設備、アンテナ等は不可とする。

総合安全

81. 公式の指示は、コードに規定される合図手段によりドライバーに与えられる。エントラントは、これらの合図に少しでも似通った旗を使用してはならない。
82. ドライバーが車両をコース上逆走することを厳禁とするが、但し、マーシャルの指示に従い車両を危険な位置から移動させる場合はこの限りではない。車両はマーシャルの指示に従い、危険な位置から押してのみ移動することが認められる。同規則は、車両を車両保管場に駐車させるときにも適用される。
83. ドライバーは、コースから出る場合、危険を伴わないよう確認し、早めに合図を出さなければならない。
84. 走行およびレース中、ドライバーはコースのみを使用し、またコース上での運転行為に関するコードの規定を常時順守しなければならない。
85. ドライバーは、コースに車両を放置する場合、ニュートラルにするか、クラッチをきった状態で、またハンドルはそのままにして、車両から離れるものとする。
86. 車両の修理は、ピットの内外、作業レーン上、スターティンググリッド上、又は 87 条と 173 条の規定に従い行うことができる。車両を安全な場所へ移動後、チームからの遠隔援助の有無を問わず、車両の修理ができたドライバーは走行を再開することができる。
87. 車両がピットレーン外で故障した場合、修理作業は、マーシャルにより車両を安全な区域に移動後、車両に搭載された工具、部品を使用してドライバーのみで実施しなければならない。ドライバーが、修理は不可能な状況下にあると判断した場合、回収

by radio;

- electromagnetic radiation between 2 and 2.7 GHz is forbidden, save with the written consent of the Promoter.
- Telemetry: one way (car to pit) telemetry is allowed.
- IMPORTANT: Any radio transmission must comply with the Japanese Radio Act. no item, installation or antenna is permitted which may interfere at any time with the official data logger, timing, radio and TV systems.

GENERAL SAFETY

81. Official instructions will be given to drivers by means of the signals set out in the Code. Competitors must not use flags similar in any way whatsoever to these.
82. Drivers are strictly forbidden to drive their car in the opposite direction to the race unless this is absolutely necessary in order to move the car from a dangerous position and in accordance with the instructions of the marshals. A car may only be pushed to remove it from a dangerous position as directed by the marshals. This rule is also applicable when the car is parked in the Parc Fermé.
83. Any driver intending to leave the track must signal his intention to do so in good time, making sure that he can do this without danger.
84. During practice and the races, drivers may only use the track and must at all times respect the provisions of the Code relating to driving behaviour on circuits.
85. A driver who abandons a car on the track must leave it in neutral or with the clutch disengaged and with the steering wheel in place.
86. Repairs to a car may be carried out inside or outside the pits, on the working lane, on the starting grid or as provided for in articles 87 and 173. A driver who manages to repair the car after it has been pushed to a place of safety, with or without remote assistance from their team, may rejoin the session.
87. If a car breaks down outside of the pit lane, any repair work to be carried out must be undertaken only by the Driver using the tools or components on board the car after the car has been moved to a safe zone by the

チームに車両を指定エリアまで戻すよう要請することができる。レースディレクターが承認すれば、可能な時点を見計らい、コース上のインシデントが優先されることを念頭において、回収チームが車両の回収を行う。車両がパドックに戻されたら、エントラントは車両の修理に全力を尽くし、レースに復帰することができる。ただし、ドライバーズテントは車両がチームに戻された時間をもって終了したとみなされる。

88. オーガナイザーは、容量が **4.5kg** の消火器を最低 2 本、各ピットガレージ内に準備し、正常に機能することを徹底しなければならない。

89. コードまたは本特別規則書で特に定められない限り、ドライバー以外の誰も停止した車両に触れてはならないが、チームの指定ピットガレージエリア、ピットレーン上、またはスターティンググリッド上はこの限りではない。

90. 車両は、如何なる時も、ピットレーン上を自走でバックしてはならない。

91. ドライバーは、常時コースを使用しなければならない。
コース端の境界を定める白線はコースの一部とみなされるが、縁石はみなされない。車両の何れの部分もコースに接していない場合、ドライバーはコースアウトしたものと判断される。車両が理由の如何を問わずコースアウトしても、ドライバーはコースに復帰することができる。但し、この場合も、アドバンテージを得ることなく、安全を確認した上でのみ、復帰が認められる。コース端の境界を定める白線を常に横断するドライバーは、アドバンテージの有無を問わず、フリー走行中は停止させられ、公式予選中はラップタイムを抹消されるものとし、またレース中は“ドライブスルー”が課される場合がある。審査委員会は、その他可能なペナルティを課することができる。ただし、レースディレクターの裁量によって、ドライバーが、コースアウトによって自身が得たアドバンテージを戻す機会が与えられる場合がある。通告は、ドライバーにではなく車両に対して出される。

92. a) 各プラクティス走行の 15 分前から終了後の 5 分間、並びにレース直前のフォーメーションラップ開始から最後の車両が車両保管場に入るまでの間は、以下を除き、誰もコースに入ってはならない：

- 任務遂行中のマーシャルまたはその他許可された要員：

marshals. If the driver feels that a repair is not possible in these circumstances, they may request that the recovery team move the car to the designated area. If authorised by the race director, this will be undertaken by the recovery team when possible, remembering that on-track incidents will take priority. Once the car has been returned to the paddock, the Competitor may use their best endeavours to repair the car and return it to the Race. The stint of the driver in question will be considered to have ended when it was returned to the team.

88. The Organiser must make at least two fire extinguishers of **4.5 kg** capacity available at each such pit garage and ensure that they work properly.

89. Save as specifically authorised by the Code or these Sporting Regulations, no one except the driver may touch a stopped car unless it is in the team's designated pit garage area, in the pit lane or on the starting grid.

90. At no time may a car be reversed in the pit lane under its own power.

91. Drivers must use the track at all times.
The white lines defining the track edges are considered to be part of the track but the kerbs are not. A driver will be judged to have left the track if no part of the car remains in contact with the track. Should a car leave the track for any reason the driver may rejoin. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any advantage. Drivers consistently crossing the white lines defining the edge of the circuit, whether or not they gain an advantage, will be stopped during the free practices, have their lap time(s) cancelled during qualifying and may receive a “drive through”, during the race. The Stewards of the Meeting can apply any other penalty available. At the absolute discretion of the race director a driver may be given the opportunity to give back the whole of any advantage he gained by leaving the track. Notifications will be for the car, not the driver.

92. a) During the periods commencing 15 minutes prior to and ending 5 minutes after every practice session, and the period between the commencement of the formation lap which immediately precedes the races and the time when the last car enters the Parc Fermé, no one is allowed on the track with the exception of:

- marshals or other authorised personnel in the

- 走行中のまたはマーシャルの指示下にあるドライバー
- 全車がフォーメーションラップのためグリッドを離れた後、グリッドから車両を押すまたは機材を撤収する際のチーム要員

b) ドライバーは、援助を受けることなく自力でエンジンを始動し、また外部援助なしで作業エリアから出た場合に限り、大会中いつでも、ピットレーンおよびグリッドを含めコースインすることができる。

c) レース中、エンジンは、外部始動装置の使用が認められるグリッド上またはストップ＆ゴーペナルティ消化後を除き、スターターでのみ始動することができる。車両は外部の介入なしに、ピットレーンの停止位置から出なければならない。援助を受けて始動したと報告された車両については、ストップ＆ゴーペナルティが課されるが、ストップ＆ゴーペナルティ終了後、車両はドライバーが自力で始動しなければならない。ドライバーが自力で始動できない場合、メカニックにより手押しにて自身の作業エリアに戻ることが認められ、その後再度コースインすることができる。

d) 車両は、コースに復帰するときに限り、作業エリアを離れることができ、また不可抗力を除き、減速または停止することなく、ピットレーンの速度制限を遵守してピットレーンを走行しなければならない。

93. プラクティス(該当する場合は、ウォームアップも含む)とレースに参加するドライバーは、レーススーツ、アンダーウェア、ヘルメットおよびコードのL項に規定されるFIA認可ヘッドレストを常時着用していなければならない。ピットインするドライバーは、車両がピットガレージ前で完全に停止するまで、セーフティハーネスやレーシングネットを外してはならない。ピットストップ後、車両はセーフティハーネスおよびレーシングネットを締めてからのみ動き出すことができる。車両のコントローラーは、車両が作業エリアを出てコースインする前にドライバーがしっかりとシートベルトを締めているか徹底する責任を負う。

94. 大会前に救出および車両回収訓練を行う場合がある。チームに対し審査委員会から通知され、またチームは所定の時間に車両を準備しておかねばならない。

95. プラクティスまたはレース中、深刻なメカニカルトラブルに見舞われたドライバーは、安全を確認した上で、コースから出るか作業エリアに戻らなければならない。如何なるときも、車両は、必要以上の低速(通常ラップタイムの107%以上)また異常走行、或いは他のドライバ

execution of their duty;

- drivers when driving or under the direction of the marshals;
- team personnel when either pushing a car or clearing equipment from the grid after all cars able to do so have left the grid on the formation lap.

b) At any time during an Event, a driver may join the track, including the pit lane and the grid, only after starting the engine alone and unaided, and leaving its working area with no external assistance.

c) During a race, the engine may only be started with the starter except on the grid or after a Stop and Go penalty, where the use of an external starting device is allowed. The car must leave its position in the pit lane with no external intervention. Any car reported to have received assistance to start will be given a stop and go penalty, during which the car must be started by the driver alone. If the driver is unable to start his car by himself, it may be evacuated to the team's working area by its mechanics and must then rejoin in accordance with this article

d) A car may only leave its working area when it is ready to rejoin the track, and must proceed down the pit lane respecting the pit lane speed limit, without slowing or stopping, except for force majeure.

93. Drivers taking part in practice (including the warm up if any) and the race must always wear the race suits, underwear, helmets, and FIA-approved head restraint specified in Appendix L of the Code. A driver coming into the pits cannot unfasten his safety harness or racing net until his car is completely stopped in front of the pit garage. After a pit stop, the car can only start moving after the safety harness and racing net have been fastened. It is the car controller's responsibility to ensure that a driver is properly buckled in before the car leaves its working area to enter the track.

94. Extrication and Recovery exercises may take place before the Event. Teams will be notified by the Stewards of the Meeting and must make their car available at the stated time.

95. If a driver has serious mechanical difficulties during practice or the races, he must leave the track or return to his working area as soon as it is safe to do so. At no time may a car be driven unnecessarily slowly (over

ーや人間に危険を及ぼしかねないような走行をしてはならない。これは、コース上、ピット入口、ピットレーン上かを問わず、係る車両に適用される。

96. 大会中、車両規則の対象となるライト類は正常に機能しなければならない。下記の最低照明規定を遵守していない車両は、レースディレクターに修理のため停止を求められる場合がある：

- フロント：ヘッドライト 2 灯(右と左)と方向指示器 2 個
- リア：ライト 2 灯、方向指示器 2 個とストップライト/ブレーキライト 2 灯。
- ゼッケンが取り付けられている場合の照明、また天候悪化時のレインライト。

97. 車両のヘッドライト、赤色リアライトおよびリアのレインライトは、“ウェットトラック”宣言が出されたコースを走行時は常時点灯しておかなければならない。レースディレクターは自身の判断で、車両のライトが機能していないことを理由に、ドライバーを停止させる決定を下すことができる。車両が同理由で停止した場合は、不具合が解消された後、大会に復帰することができる。レースにおいて一度“ウェットトラック”が宣言されたら、レース中は“ウェットトラック”状態が維持される。ただし、レースコントロールよりレインライト消灯可の公示が出される場合がある。

98. 参加車両 1 台に最大 4 名の作業チーム員が、プラクティスおよびレース中にチーム専用のピットウォールシグナリングエリアへの立入りが認められる。16 歳未満の者は、ピットレーン、ピットウォール、グリッドへの立入りは認められないが、但し、大人が同行し、またサーキットの許可があれば“ピットウォーク”または“グリッドウォーク”中は認められる場合がある。チーム員は、122 条に従い、衣服およびヘルメットに関する規則を順守しなければならない。違反に対して、別表 2 に従いペナルティが課される。

99. 動物は介助犬等を除き、ピット、パドック、また観客エリアには立入り禁止とする。

100. レースディレクターまたは医師団長は、ドライバーに対し大会中いつでも診察を受けるよう要求することができる。

101. コードまたは本特別規則書の一般安全要件を順守しない場合、

107% of the lap time), erratically or in a manner that could be deemed potentially dangerous to other drivers or any other person. This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry or the pit lane.

96. The car's regulatory lighting system must function during the Event. Any car that does not present the minimum illumination listed below, may be stopped by the race director for repairs:

- At the Front: 2 headlights (right and left) and 2 direction indicators
- At the Rear: 2 lights, 2 direction indicators and 2 stop lights / brake lights.
- Also the illumination of the numbers if fitted, and, should the weather conditions deteriorate, the rain light.

97. The car's headlights, red rear light and rear rain lights must be illuminated at all times when it is running on a track that has been declared a “wet track”. It shall be at the discretion of the race director to decide whether a driver should be stopped because his car's lights are not working. If a car is stopped for that reason, it may re-join the Event once the fault has been remedied. Once the race has been declared Wet, it remains Wet for the remainder of the Race. However, instructions will be issued from Race Control for when lights can be switched off.

98. A maximum of four working team members per participating car are allowed on the pit wall signalling area reserved for the team during practice and the race(s). People under 16 years of age are not allowed in the pit lane, on the pit wall or on the grid, except during the ‘pitlane walkabout’ or the ‘grid walk’ when they may be allowed if accompanied by an adult and if authorised by the circuit. Personnel must adhere to the regulations concerning clothing and helmets according to article 122. Infractions will receive penalties according to Appendix 2.

99. Animals, except service dogs are forbidden in the pit, paddock and all spectator areas.

100. The race director or the Chief Medical Officer can require a driver to undergo a medical examination at any time during an Event.

101. Failure to comply with the general safety

当該車両およびドライバーを大会から失格とする場合がある。

requirements of the Code or these Sporting Regulations may result in the exclusion of the car and driver concerned from the Event.

義務点灯時間

OBLIGATORY LIGHTING PERIOD

102. 大会用に、最大 4 灯のライトを、フロントバンパーまたはフロントグリルに追加することが認められる。同ライトは、左右対称にまた 2 灯 1 組で取付けるものとする。GT3 車両については、追加のライトは、ECE 公認タイプか同等のものでなければならない。スーパー耐久の車両は、STO が発行するライトに関するスーパー耐久規則を適用するものとする。

102. For the Event, a maximum of four additional lights are allowed in the front bumper or front fascia. They must be installed symmetrically and in pairs. For GT3 cars, the additional lights must be of ECE homologated type or similar. Cars coming from Super Taikyu must obey the Super Taikyu rules issued by STO in terms of lights.

103. 車両に、最大出力 25w の識別灯(LED ライトアッセンブリーはライト 1 個と数える) を最大 2 灯搭載することを認める。これらのライトは、ドライバーや他のエントラントの注意を逸らすことのないことを条件に、ルーフ上、バックミラー上、フロントガラスピラー上、または乗客席側のフロントガラス裏に設置する。組み付けをする場合は、車両が車両検査を受ける前に実施しなければならない。点滅灯や回転灯の使用を禁ずる。赤色ライトは前方に向けてはならず、白色ライトは後方に向けてはならない。

103. It is authorised to equip the car with a maximum of 2 identification lights (An assembly of LED Lights will count as a single light unit), with a maximum power of 25 watts. These will be placed on the roof, on the rear view mirrors, on the windscreen pillar or behind the passenger side of the windscreen, as long as this does not distract the driver or the other competitors. Any assembly must be carried out before the car undergoes Scrutineering. The use of flashing or revolving lights is forbidden. Red lights should not face forwards and white lights should not face to the rear.

義務点灯時間は、レースディレクターにより“LIGHT”パネルの表示により告知される。

The obligatory period of illumination will be announced by the presentation of the “LIGHT”- panel by the race director.

義務点灯のいずれかの部分の不具合に関しては、レースディレクターおよび/または技術委員長は、これが即座の安全問題を引き起こしていると考えている場合、メカニカルフラッグを使用して車両を止めることができる

In terms of a failure of any part of the obligatory lighting, the race director and/or the Chief Scrutineer may stop a car using the mechanical flag should they consider that this is causing an immediate safety issue.

不具合が即座の安全問題を引き起こしていないと考えている場合、チームに知らされ、次の定期的なピットストップで修理をしなければならない、技術委員が承認を与えるまでピットから離れることは認められない。

Should they consider that the failure is not causing an immediate safety issue, the team will be informed and they will have to make the repair at the next scheduled pit stop, and will be not allowed to leave until a scrutineer has given their approval

特に、以下の原則が大会全体で適用される。

In particular the following principles apply throughout the event :

① フロントヘッドライトの 1 つが機能していない
→次のピットストップで修理

① One front headlight not functioning
→Repair at next pit stop

② 両方のフロントヘッドライトが機能していない

② Both front headlights not functioning

→メカニカルフラッグでストップ

③ リアライトの 1 つが機能していない

→次のピットストップで修理

④ 両方のリアライトが機能していない

→メカニカルフラッグでストップ

⑤ 停止ライト／ブレーキライトの 1 つが機能していない

→次のピットストップで修理

⑥ 両方の停止ライト／ブレーキライトが機能していない

→メカニカルフラッグでストップ

⑦ 雨天でレインライトが機能していない

→メカニカルフラッグでストップ

ピットレーン、ピットガレージ、ピットレーン割当て

104. ピットガレージの割り当ては、オーガナイザーが行う。チームは、オーガナイザーが各大会用に発行する、各車両の配置されるピットガレージを表示したピットガレージ割当て表に従わなければならない。

105. ピットレーンおよび作業レーンのチームならびに設備の設営は、レースディレクターとピットレーン監督者の承認を条件とし、レースディレクターとピットレーン監督者の決定を最終とする。

106. 各チームの作業エリアは、各々のピットガレージ前とし、自チームの全車両用唯一の作業エリアとなる。

107. 誤解を回避するためと説明のため、ピットレーンは 2 レーンに分割されることを明記する。ピットウォールに近接するレーンを“ファストレーン”と称し、ピットガレージに近接するレーンを“作業レーン”と称するが、車両に作業が実施できるのは“作業レーン”に限定される。また、ピットガレージと作業レーンとの境界線はイエローラインとする。

108. エントラントは、ピットレーンの何れの箇所にもラインをペイントで引いてはならない。テープを用いた表示については、大会終了後はがさなければならない。サプライヤーは、オーガナイザーの書面による特別許可がない限り、床、照明等を設置してはならない。

109. ピットガレージ内ならびにピット後方エリアにおいて、火気、溶接を

→Mechanical flag to stop

③ One rear light not functioning

→Repair at next pit stop

④ Both rear lights not functioning

→Mechanical flag to stop

⑤ One stop light / brake light not functioning

→Repair at next pit stop

⑥ Both stop light /brake lights not functioning

→Mechanical flag to stop

⑦ Rain light not functioning in rain conditions

→Mechanical flag to stop

PIT LANE, PIT GARAGES AND PIT LANE ALLOCATION

104. The allocation of pit garages will be done by the Organiser. Teams must abide by the pit garage allocation document issued by the Organiser for each event with each car placed in the corresponding pit garage.

105. The installation of teams and their equipment in the pit lane and working lane will take place subject to the approval of the race director and/or the Pit Lane Supervisor, whose decision is final.

106. The working area for each team will be in front of its pit garage(s) and will be the only working area for all of its cars.

107. For the avoidance of doubt and for description purposes, the pit lane shall be divided into two lanes. The lane closest to the pit wall is designated the “fast lane”, and the lane closest to the pit garages is designated the “working lane” and is the only area where any work may be carried out on a car. Also, the demarcation line between the pit garage and the work lane shall be a yellow line.

108. Competitors must not paint lines on any part of the pit lane. Any markings made with tape must be removed at the end of the Event. Suppliers may not install floors, lighting, etc without specific written authorization from the Organiser.

109. Smoking, making fire and welding are all strictly

厳禁とする。喫煙は指定されたエリアのみ認められる。詳細なエリアはブルテンで示す。上記区域内での溶接作業は不可とし、また火花を発生する如何なる装置も同エリア内では認められない。LPG ガスボンベと付属器具は、ピットレーン上、ピットガレージ内ならびにパドック全域において、厳禁とする。違反に対しては、審査委員会よりペナルティが課される場合がある。

110. ピットガレージ内に機材を設置および保管することが認められる。なお、施設に損害が発生した場合は、当該エントラントに請求される。
111. 折りたたみブラケット、エアーケーブル、燃料、照明取付具を含むピット設備は作業エリア幅からはみ出てはならず、また地面から 2m 以下にあってはならない。支持アームは、チェーンまたはワイヤーケーブルで吊るし、固定しなければならない。照明の配置は、作業エリアの屋内側に向けるものとし、照明器具は対向車線に向けてはならない。照明機材は、低温、難燃性とし、また給油パイプやタワーから 50 cm 以上離さなければならない。ハロゲンライトは不可とする。照明機材は半透明素材製で、十分な剛性を有し、またシグナリングウォールのベース部分から突出してはならない。サンシェード、パラソル、傘を禁止する。また、シグナリングウォールに取付けられた機材が破損を起こしてはならないものとする。シグナリングウォール上やエントラントのピットボックス両側や上部に広告、プロモーション素材を設置、することを禁ずるが、オーガナイザーの設備はこの限りではない。
112. ピットレーンの制限速度は 50km/h とする。同制限速度を超過したドライバーについては、審査委員会に報告される。
- ペナルティは、以下の手続きに従い課される：
- フリー走行および公式予選中は、以下のペナルティが課される： 50km/h を 1km 超過毎に 55 ドル/6,000 円の罰金。
 - レース中は、最初の違反に対してドライビングスルーペナルティが課される。同一車両による 2 回目の違反に対しては、審査委員会にて決定される。
113. スタート進行中の任意の時点で車両をグリッドから押して移動する場合を除き、車両は、チームの指定ピットガレージからピットレーン

forbidden in the pit garages as well as the back areas of the pits. Area details will be posted in a bulletin. No welding operations can be carried out within this perimeter, and no devices generating sparks will be allowed in this area. LPG gas cylinders and accessories are strictly forbidden in the pit lane, in the pit garages and Paddock area. Any infractions may result in a penalty from the Stewards of the Meeting.

110. Supplies can be stored in the pit garages. All damage caused will be invoiced to the Competitor.
111. Pit Installations including folding brackets, air cables, fuel or lighting mountings may not exceed the width of the working area, nor may they be less than two metres above ground level. Support arms must be suspended and fastened by chains or wire cables. Lighting arrays must be directed towards the interior of the working area. Lighting equipment should not face the oncoming traffic. It should be low-temperature, flame-proof and must not be located less than 50 cm away from the refuelling pipes and tower. Halogen lights are not authorised. The equipment must be sufficiently rigid, be made from translucent material and may not extend beyond the base of the signalling wall. Sunshades, parasols and umbrellas are prohibited. Material fixed onto the signalling wall must not cause any damage. All advertising or promotional material on the signalling wall or the sides or top of the competitors' boxes is prohibited, with the exception of the equipment of the Organiser.
112. A speed limit of 50 km/h will be enforced in the pit lane. Any driver exceeding this limit will be reported to the Stewards of the Meeting.
- Penalties will be awarded as below:
- During the Free Practice, and Qualifying Sessions, the following penalties will be imposed: A fine of 55 dollars/6,000yen per kilometre over the 50 km/h limit.
 - During the race, a drive-through penalty will be imposed for the first offence. If a car commits the same offence a second time, the penalty will be decided on by the Stewards of the Meeting.
113. Unless a car is pushed from the grid at any time during the start procedure, cars may only be driven

出口まで必ず走行していかなければならない。

from the team's designated pit garage area to the end of the pit lane.

114. ピットレーンからスタートするドライバーについては、ピット出口が閉鎖された後に自身のピットよりファストレーンに移動し、一列で停止しなければならない。
115. 何れの機材もファストレーンに放置してはならない。車両はドライバーが正しく着座してハンドルを握った状態で且つ自力でのみ、ファストレーンに入り待機することができる。
116. プラクティス、公式予選、ウォームアップの開始最大 5 分前に、車両は自身の作業エリアから出て、ファストレーンで隊列に並ぶことが認められる。車両は、“FAST LANE OPEN”の指示が計時モニター上および/またはチーム無線で通告されてからのみ、作業エリアを出て隊列に加わることができる。万一同指示が出せない場合、車両はピットレーン出口信号がグリーンになるまで、動いてはならない。“FAST LANE OPEN”の指示またはピット出口のグリーンライトが出る前に、作業エリアから移動した車両は、審査委員会に報告される場合がある。これは、プラクティスまたは公式予選が赤旗中断した後にも適用される。
117. エントラントは、ピットストップ後、安全を確認して車両を出す責任を負う。ファストレーンにいる車両が、作業エリアから出る車両より優先される。
118. 車両は、適切な方法にて作業エリアから出なければならない。違反に対してはペナルティが課される。
119. レース中、車両はレースに復帰できる状態でのみ作業エリアを離れることができる。安全上の理由以外で、車両はファストレーンで停止、低速で走行したりしてはならない。
120. 常時、車両がコースインを認められるのは：
 - a) ピット/ガレージ内への視界が確保され、外部から一切運転操作を妨げるもの（車体の部品、カーテン、山積みタイヤ等）があってはならない。ピットカーテン/ガレージドア（ピットレーン側）は常に完全に開けておかなければならない。
 - b) オフィシャルがピット内に自由に立入れるものとする。
 - c) 給油タワーおよび給油リグを除き、ピットストップが終了したら工具や機材を作業エリアに放置してはならない。大会中、車両は、ピットガレージ内にあるときは常時フロントをピットレーン側に

114. Any driver intending to start the race from the pit lane must move his car from his pit garage area to the fast lane after the pit exit is closed and stop in a single line.
115. No equipment may be left in the fast lane. A car may enter and remain in the fast lane only with the driver sitting in the car behind the steering wheel in his normal position, and under its own power.
116. A maximum of five minutes before the start of any practice session, qualifying session or warm-up, cars may be allowed to drive from their allocated working area to queue in the fast lane. Cars may only leave their working area to queue after an instruction of ‘FAST LANE OPEN’ has been given on the timing monitors and/or the team radio. Should it not be possible to give this instruction, cars may not move until the pit lane exit is green. Cars moving from their working area before they have received either the FAST LANE OPEN instruction or a green light at pit exit may be reported to the Stewards. This also applies after a red-flag interruption to a practice or qualifying session.
117. It is the responsibility of the competitor to release his car after a pit stop only when it is safe to do so. Cars in the fast lane have priority over those leaving the working lane.
118. Cars must leave the working area in an appropriate manner. Any infractions will result in a penalty.
119. During the race, cars may only leave their working area when they are ready to rejoin the race. Except for safety reasons, they may not stop in the fast lane, or proceed at low speed.
120. At all times when the cars are allowed onto the track:
 - a) Visibility towards the inside of the pit/garage must be ensured, with nothing hindering any control whatsoever from outside (bodywork parts, curtains, tyres piled up, etc.). The pit curtain/garage door (pit lane side) must remain fully open.
 - b) Officials shall have free access into the pits.
 - c) Except for the gantries, and refuelling rigs, no tools or equipment may be left on the working area once a pit stop is over. During the Event, the cars must be

向けて駐車しなければならない。

- d) 車両がピットガレージ内にあるときは、メカニックの数は制限しない。
- e) 走行のスタート時、車両はノーズをピット出口側に向けて、45度の角度で駐車していること。
予選を除き、車両はピットストップ時ピット建屋に対し平行に停車し、それ以外は 45 度の角度に駐車しピットガレージ内に押し入れること。予選中は、車両はリアをピットガレージに、ノーズをピット出口に向けピットレーンに対し 45 度の角度で駐車しなければならない。
- f) 常時、車両はピット/ガレージの前まで押し動かす、またエンジンはドライバー自身で始動しなければならない、また車両は外部援助なしに作業エリアから出なければならない。
- g) 車両がピット入口の白線とピット入口の速度制限ラインの間に停止し、マーシャルによりピットレーンまで移動された場合は、例外的にチームから 4 名までのメカニックが車両を回収し、ピットガレージまで戻すことができる。

燃料

121. 鈴鹿サーキット敷地内で販売される国内燃料を使用しなければならない。同燃料の供給は、オーガナイザーとサプライヤー間で締結された契約の条件に従い、行われるものとする。燃料の性状表は別途ブルテンで示す。

大会中使用する全燃料とも現地で購入しなければならない。燃料サンプルはチェックされ、違反は審査委員会に報告される。

燃料は、車載かピットエリアかを問わず、周囲温度以下に冷却してはならない。

メカニック装備品

122. 各エントラントは、自身のメカニックおよびチーム監督が下記に基づきピット作業エリアにおいて適切な装備品を着用するよう徹底しなければならない。安全上の理由により、下記に記載されている FIA 公認装備品が全てのメカニックに推奨される。特に燃料補給要員に関しては、FIA 公認装備品が強く推奨される。

parked with the front facing towards the pit lane at all times when in the pit garages.

- d) There is no limitation on the number of mechanics when the car is inside the pit garage.
- e) At the start of any session, cars should be at an angle of 45 degrees, nose towards pit exit.
Except during qualifying, cars should stop parallel to the pit building for pit stops, should park at 45 degrees and be pushed into their pit garages at other times. During qualifying, it must be parked at an angle of 45 degrees to the pit lane, with the rear of the car to the pit garage and the nose facing towards the pit exit.
- f) At all times, cars must be pushed in front of the pit/garage, and the engine must be restarted by the driver alone, and the car must leave the working area with no external assistance.
- g) If a car stops between the white line at pit entry and the speed limit line at pit entry, and is taken by the marshals into the pit lane, exceptionally, up to four mechanics from the team will be able to collect the car and return it to their pit garage.

FUEL

121. The Competitors must use only the domestic fuel sold inside the Suzuka Circuit. The supplying of fuel must be carried out in accordance with the conditions set out in the contract signed between the Organiser and the selected suppliers. The properties of the fuel will be posted in a bulletin.

All fuel used during the Event must be purchased on site. Fuel samples will be checked and infractions will be reported to the Stewards of the Meeting.

No cooling of fuel below the ambient temperature is permitted, either onboard the Car or in the pit area.

Mechanic's Safety Equipment

122. Each Competitor must ensure that its mechanics and team manager wear the appropriate safety equipment according to the following in the pit lane working area. For safety reasons, FIA homologated equipment as listed below is recommended for all mechanics. For refueling personnel, FIA homologated equipment is strongly recommended.

【 Safety Equipment for Refueling personnel,

【燃料補給要員・消火要員・タンク開閉要員・給油サポート要員の装備品】

- ① 耐火炎スーツ（FIA 公認耐火炎スーツを推奨する）
- ② 難燃性素材のグローブ（FIA 公認耐火グローブを推奨する）
- ③ バイザー付フルフェイスヘルメット（FIA 公認ヘルメットを推奨する）
- ④ バラクラバ（FIA 公認バラクラバを推奨する）
- ⑤ アンダーウェア（着用を推奨する）
- ⑥ 靴下（綿素材以上の靴下を着用すること。FIA 公認靴下を推奨する）
- ⑦ 靴（運動靴を最低仕様とする。FIA 公認靴を推奨する）

【タイヤ交換要員の装備品】

- ① 耐火炎スーツ（FIA 公認耐火炎スーツを推奨する）
- ② 難燃性素材のグローブ（FIA 公認耐火グローブを推奨する）
- ③ バイザー付フルフェイスヘルメットまたは防護ヘルメット + 防炎型安全メガネ（FIA 公認ヘルメットを推奨する）
- ④ バラクラバ（着用を推奨する）
- ⑤ アンダーウェア（着用を推奨する）
- ⑥ 靴下（綿素材以上の靴下を着用すること。FIA 公認靴下を推奨する）
- ⑦ 靴（運動靴を最低仕様とする。FIA 公認靴を推奨する）

【その他要員（ドライバーアシスト、ロガー引き抜き、ジャッキアップ、パーツサプライヤーなど）の装備品】

- ① 耐火炎スーツ（FIA 公認耐火炎スーツを推奨する）
- ② 難燃性素材のグローブ（FIA 公認耐火グローブを推奨する）
- ③ バイザー付フルフェイスヘルメットまたは防護ヘルメット（FIA 公認ヘルメットを推奨する）
- ④ バラクラバ（着用を推奨する）
- ⑤ アンダーウェア（着用を推奨する）
- ⑥ 靴下（綿素材以上の靴下を着用すること。FIA 公認靴下を推奨する）
- ⑦ 靴（運動靴を最低仕様とする。FIA 公認靴を推奨する）

Fire attendant, Dead man, Refueling support】

- ① Fireproof overalls (FIA homologated fireproof overalls are recommended)
- ② Flame-resistant gloves (FIA homologated fireproof gloves are recommended)
- ③ Full-face helmet with a visor (FIA homologated helmets are recommended)
- ④ Balaclava (FIA homologated balaclavas are recommended)
- ⑤ Underwear (wearing is recommended)
- ⑥ Socks (To wear socks made of cotton or better. FIA homologated socks are recommended)
- ⑦ Shoes (At least sport shoes. FIA homologated shoes are recommended)

【Safety Equipment for Tire changer】

- ① Fireproof overalls (FIA homologated fireproof overalls are recommended)
- ② Flame-resistant gloves (FIA homologated fireproof gloves are recommended)
- ③ Full-face helmet with a visor or protective helmet + fireproof safety goggles (FIA homologated helmets are recommended)
- ④ Balaclava (wearing is recommended)
- ⑤ Underwear (wearing is recommended)
- ⑥ Socks (To wear socks made of cotton or better. FIA homologated socks are recommended)
- ⑦ Shoes (At least sport shoes. FIA homologated shoes are recommended)

【Safety equipment for other personnel (driver assist, downloading data, jacking up, part supplier, etc.)】

- ① Fireproof overalls (FIA homologated fireproof overalls are recommended)
- ② Flame-resistant gloves (FIA homologated fireproof gloves are recommended)
- ③ Full-face helmet with a visor or protective helmet (FIA homologated helmets are recommended)
- ④ Balaclava (wearing is recommended)
- ⑤ Underwear (wearing is recommended)
- ⑥ Socks (To wear socks made of cotton or better. FIA homologated socks are recommended)
- ⑦ Shoes (At least sport shoes. FIA homologated shoes are recommended)

給油

123. 車両が所定の作業エリアに完全に停止し、エンジンを切るまでは、

REFUELLING

123. No work can be carried out on the car and no change

車両に対し一切の作業ならびにドライバー交代をしてはならない。
車両に作業を行っているときを除き、全ての要員はピットボックス
内かピットウォールで待機しなければならない。

車両がピットガレージをオーバーランした場合は、マーシャルの監視
の下、メカニックにより所定の場所まで押し戻すことができる。

車両は、スケートに載せ、作業レーンで移動させることができる。

124. 車両コントローラーと交代ドライバーのみ、車両のピットストップの最大 1 周前からピットレーンで待機することが認められる。車両が自身の作業エリアに停車する前に、機材を作業エリア内に移動してはならない。また、作業エリアで誘導パネルを保持して作業エリアに立ってはならない。なお、ピットストップ時は、競技車両は作業エリアの境界線から 50 c m の間隔を確保しなければならない。

チーム要員は、ロリポップを使用して作業エリアの車両に指示を出すことができる。チーム要員および機材は、作業が完了したらピットボックス内に即時撤収しなければならない。ピットレーン作業エリア上での車両に対する作業ができるのは最大 4 名までのメカニックとする。車両コントローラー、消火器要員と dead man は 4 名に含まれない。

白い腕章をつけた車両コントローラー 1 名は、車両の前に立ちメカニックの作業を監視することができる。同要員は、車両の周囲を歩くことはできるが、如何なる方法でも車両に触れてはならず、また目視チェックのみ行うことが認められる。

タイヤ交換用キャリーオン/バックパック式圧縮空気ボトルの使用は不可とする。これらは給油タワーしっかりと固定しなければならない。ホース、ケーブル等は手段の如何を問わず、メカニックのオーバーオールに取付けてはならない。

125. 燃料リグ

燃料リグについては、J 項 257 A 条の 252-7 図(2019 年)に定義され、J 項 257 A 条セクション 6 に記述される。ただし、ただし、SUPER GT およびスーパー耐久に年間エントリーしているチームに関しては、給油リグに関して J 項に合致しない項目があった場合は SUPER GT シリーズ/スーパー耐久シリーズ規則が優先される。

of driver can take place until the car has come to a complete stop at its designated working area and its engine is switched off. Except when work is being carried out on the car, all personnel must remain in the pit box or on the pit wall.

Should a car overshoot its pit garage, it may be pushed back to its location by the mechanics, under supervision of the marshals.

Cars may be placed on skates to move them in the working lane.

124. Only the car controller and the replacing driver are allowed in the pit lane a maximum of one lap before the pit stop of the car. No equipment must be in the working area before the car has stopped in front of the team's working area. No personnel may hold panels on the working lane. For any pit stop, cars must stop a minimum of 50 cm from the line designating the start of the working area.

Team personnel may use lollipops to signal to the cars in the working area. Team personnel and equipment must withdraw into the pit box as soon as the work is complete. Up to four mechanics are permitted to work on a car in the pit lane working area. A car controller, a fire attendant and a dead man are not included in these 4 persons.

A car controller, wearing a white armband, may stand at the front of the car and oversee the work of the mechanics. He may walk around the car, but must not touch the car in any way and may only make visual checks.

Carry-on / backpack compressed air bottles for tyre changes are not permitted. They must be solidly fixed to the gantry. Hoses, cables etc must not be attached to the mechanics' overalls by any means.

125. FUEL RIGS

Fuel rigs are defined by drawing 252-7 of Article 257 A of Appendix J (2019) and described in Article 257 A section 6 of Appendix J. In the event any clause in the Appendix J on cars and fuel rigs doesn't conform with the regulations of SUPER GT or Super Taikyu series, the regulations of the SUPER GT or Super Taikyu series take precedence over the present Sporting Regulations for the full-season entry teams

また、インターコンチネンタル GT チャレンジの参加車両は、以下の追加制限事項を順守しなければならない：

- 2019 年 257a 条 J 項 6.1.2 条に準じ、タンクは単純な円筒形の内部形状とし、流量を向上しうような内部部品を追加してはならない。
- 底の平坦度の公差はタンク内部で 3mm 未満でなければならない。コネクターとカプラーは、サプライヤーから供給された状態を維持しなければならない。
- SRO 技術部門では、カプラーをメーカーに供給している各種サプライヤーから参考用にカプラーを入手している。
- 必要に応じて、燃料の量測定用に SRO が提供するセンサーをタンクに取付けなければならない。エントラントは、大会を通して、これが正常に機能するよう徹底しなければならない。
- 2019 年 6.3 J 項 257a 条に準じ、燃料セルには、燃料セルのメーカーから供給される発泡材を、指示に従い取付けなければならない。

126. 給油

給油は、走行のスタート時グリーンライトが点灯したら、ピットレーン上の所定の作業エリアでのみ認められ、またピットストップの最初のみ行うことができる。ピットレーンでの給油は、125 条に記載の燃料リグを使用してのみ行うことができる。

給油は、ピットレーン上で、大会のエントリー車両 1 台毎に最大 1 個の独立したタンクで、給油タワーを介して行うことが認められる。これらのタンクは、何れのセッション中も、単独で或いはその他手段を介して移動してはならない。

車両の給油は自チームが所有するいかなるタワーでも行なうことができる。

- 1) 給油作業前または作業中は、車両は車両のアースをとることに限定した独立した銅線を介して電氣的にアースをとらなければならない。銅線はメカニックが取り付けが、これはドライバーの援助

of the above series.

Furthermore, cars competing in the Intercontinental GT Challenge must adhere to the following additional restrictions:

- Further to Article 257A 2019 appendix J art 6.1.2, the tank must have a simple cylindrical internal shape and must not have any additional internal parts that could improve the flow.
- The tolerance on bottom flatness must be less than 3mm inside the tank. The connectors and couplers must stay as they were supplied by the suppliers.
- The SRO Technical Department has acquired couplers from the different suppliers supplying the couplers to the manufacturers for reference.
- When required, a sensor provided by SRO for measuring the amount of fuel must be fitted to the tank. The Competitor must ensure its proper function during the entire Event.
- In accordance with article 257A appendix J 2019 art 6.3, the fuel cell must be equipped with the foam supplied by and installed following the directives from the manufacturer of the fuel cell.

126. REFUELLING

Refuelling is allowed from the green light at the start of any session only in the designated working area on the pit lane and may be carried out only at the beginning of a pit stop. Refuelling in the pit lane may only take place using the fuel rig as outlined in the Article 125.

Refuelling is allowed in the pit lane by means of a refuelling tower with a maximum of one independent tank per car entered in the event. These tanks must not be moved, either independently or through any other means, during any session.

Cars may refuel at any tower belonging to their team.

- 1) Before and during any refueling operation, the car must be electrically earthed by means of an independent copper wire, whose only purpose is to

を任務とするメカニックが行ってもよい。これはその場で車両に作業を行う要員の 1 人が取外すものとし、給油作業が完了したらアース線を取外してもよい。

- 2) 給油作業中は、ドライバーは車内に留まってもよいが、エンジンは切るものとする。給油中にタイヤ交換を行なうことができる。給油とタイヤ交換は赤腕章を付けたメカニックでなければならない。またタイヤ交換は赤腕章をつけた特定の 2 名が 4 本すべてのタイヤ交換を行なわなければならない。

タイヤ交換も行なわれる場合、車両への燃料ホースの連結および連結解除は、車両がジャッキアップされている場合にのみ行なうてよい。

- 3) 給油タワーへの燃料補給は、車両の給油中は禁止とする。

- 4) 給油中ピットレーンの作業エリアに立入りが認められる要員：

- a) 白い腕章を付けた車両コントローラー 1 名
- b) 以下を含む最大 4 名のメカニック：
 - ① 赤い腕章を付け、ドライバーのヘルメットと見間違われることがない、バイザー付きヘルメットを着用した燃料要員。なお、テクニカルリスト No.25 に記載される FIA 認可規格ヘルメット、および FIA8856-2000 規格適合品のバラクラ着用を強く推奨する。
 - ② 1 名の“消火”要員の、任命が義務付けられる。同要員は給油作業が終わるまで、最低容量 **4.5kg** の消火器を構えて車両の横に立つものとする。この消火要員は 4 名のメカニックの内の 1 名とはみなされない。また、この消火器はチーム自身が保有する消火器、またはレンタルした消火器でなければならない。
 - ③ 1 名のメカニックは、フロントガラスとライトの洗浄/清掃、埃や草等をラジエーターグリルから除去、水ボトルの交換、ドライバー交代の手助け等を行うことができる。

- ④ 所謂“デッドマン”と称し、給油タワーの燃料流量遮断弁

earth the car. This must be placed by a mechanic, which may be the mechanic charged with helping the driver. It must be removed by one of the people authorised to be working on the car at the point once refueling is finished and the earthing wire can be removed.

- 2) While refueling, the driver may stay in the car but the engine must be switched off. Tyre change can be done during refueling. Refueling and tyre change must be done by the mechanics with red armbands. Also, for the tyre change, the specific 2 persons with red armbands must change all 4 tyres.

If tyre changes will also take place, the coupling and uncoupling of the fuel hose to the car may only take place when the car is up on its jacks.

- 3) The refueling of the tower is prohibited while the car is being refueled.

- 4) Personnel authorised in the pit lane working area during refueling:

- a) 1 Car Controller with a white armband.
- b) A maximum of 4 mechanics, to include:
 - ① The fuel attendants identified with a red armband, wearing helmets with a visor, incapable of being confused with drivers' helmets. Organiser strongly recommend wearing helmets homologated to one of the standards recognised by the FIA in Technical List no25 and a balaclava conforming to FIA 8856-2000 standard.
 - ② 1 'fire' attendant, whose presence is compulsory, standing beside the car throughout refuelling and holding an extinguisher of a minimum capacity of **4.5 kg** ready for use. This fire attendant is not considered to be one of the four mechanics. Also, this fire extinguisher must be one owned or rented by team.
 - ③ 1 mechanic may wash/clean the windscreen and lights, remove dirt or grass from the radiator grille, change the water bottle or assist the driver change. This mechanic may continue to clean the windscreen and lights during the subsequent tyre changes or other work.

- ④ The so-called 'dead man' controlling the fuel

を制御する要員で、任命が義務付けられる。同要員は、4名の作業メカニックには含まれない。同要員はそれ以外の作業を行ってはならない。但し、適切な防火オーバーオール服とバイザー付きヘルメットを着用しなければならない。なお、テクニカルリスト No.25 に記載される FIA 認可規格のヘルメット、および FIA8856-2000 規格適合品のバラクラバスの着用を強く推奨する。

- ⑤ 注記：通気弁と給油弁が車両の各々反対側にあるとき、通気マンが必要な場合は、同要員は車両が到着する直前にピットレーンに立入ることが認められる。この作業が完了したら、通気マンは2人目の“デッドマン”とみなされる。通気マンは青色腕章を着用しなければならず、4名の作業メカニックの内の1名とはみなされない。

c) 車両から降りるドライバーは、交代するドライバーをアシストすることができる。

d) 作業エリア(作業レーン、107 条)内で待機しているその他チーム要員は、車両の作業を行うメカニックとみなされ、またドライバーも車両の作業を実施する場合は同様にメカニックとみなされる。

e) 1名の“タイヤ”技術員と1名の“ブレーキ”技術員で、チームの外部要員として、車両に介入または作業を行うことなく、目視や温度センサー、圧力ゲージ等によるチェックを行うことができる。同要員は、26 条に準じて腕章を装着する。

5) 給油後、オーバーフローパイプ内に残留する燃料は、エントラントが準備した最低 5 ℓ の容量で、カプリング付、目盛り入りの容器に排出しなければならない。

127. タイヤ交換は、ピットレーンのピット/作業エリアにピットレーンに対し平行の状態の車両に行うことができる。タイヤの空気充填またはエアガン操作には圧縮空気(または窒素)のみ使用が認められる。

flow shut-off valve at the refuelling tower, whose presence is compulsory and who will not be considered as one of the 4 working mechanics. He may not undertake any other task. However, he must be suitably attired in fireproof overalls and helmet with a visor. Organiser strongly recommend wearing helmets homologated to one of the standards recognised by the FIA in Technical List no25 and a balaclava conforming to FIA 8856-2000 standard.

- ⑤ Note: for cars which have the vent valve and the refuelling valve on opposite sides of the car, if a vent man is required he may enter the pit lane shortly before the arrival of the car. Once his task is finished, the vent man will be considered a second ‘dead man’. Once the nozzle man has crossed the white line, the tyre changes can begin, even if the vent man has not yet crossed the line. The dead man should wear a blue armband and will not be considered as one of the four working mechanics.

c) The driver exiting the car may assist the driver replacing him.

d) All other team members standing in the working area (‘working lane’, Article 107, as defined in the briefing notes at that event and separating the pit from the working lane, will be considered as working on the car and as such will be counted as mechanics, as will a driver if he performs any work on the car.

e) 1 ‘tyre’ technician and 1 ‘brake’ technician external to the team may, without intervening or working on the car, proceed to conduct visual checks as well as with a temperature probe or pressure gauge. They will wear an armband in accordance with Article 26.

5) After refuelling, the fuel contained in the overflow pipe must be poured into a container provided by the competitor which must be capable of holding 5 litres at least, graduated and fitted with a coupling.

127. TYRE CHANGES may be carried out on the car in the pits/working area of the pit lane and parallel to the pit lane. Only ambient pressurised air (or Nitrogen

1) タイヤ交換でピットレーン作業エリアに立入りが認められる要員：

- 白い腕章を付けた車両コントローラー1 名
- オレンジ腕章のメカニックまたは赤腕章をつけたメカニック 1 名は、空気ホースをエアジャッキに持っていき接続してもよい。ホイールが交換され、給油を伴うピットストップの場合は、給油が完了したあとに、ホースは車両を下ろすためにメカニックが取り外さなければならない。車両を下ろしてホイールを着地させるためにその他のシステムを使用することはできない。エアホースの接続と取り外しは赤腕章またはオレンジ腕章をつけたメカニックのうちの 1 名によって実施することもできる。
- 赤腕章を着用して手順全体について明確に識別された最大 2 名のメカニック（同じ 2 名のメカニックがすべての作業を行わなければならない、彼らの腕章を交換することはできない）は、最大 2 つの空気式ホイールガンまたはトルクレンチを使用して、タイヤを交換するために必要な作業を実行することが認められる。
- この 2 名は、エンジンが停止している状態で、一旦車両がピットガレージの前で止まったときのみ、作業エリアに入て、この作業を開始することができる。

2) 同要員は：

- a) 作業エリアには 2 台のガンのみ持ち込む。
 - b) 新しいホイールを取出し、差換えたものはピット内に入れなければならない。
 - c) タイヤがピット外にあるときは、取り外したホイールを常に持ち運ばなければならない。但し、ホイール交換を容易にするため、車両の近くに地面に寝かせて置くことができる。
 - d) ホイールを投げたり、落としたりしない。
 - e) 機材をピット内に戻す。
 - f) 給油ホースを乗り越えたり、跨いだりしてはならない。
- 車両から降りるドライバーは、交代するドライバーをアシストすることができる。作業エリア(作業レーン、107 条)内で待機しているその他チーム要員は、車両の作業を行うメカニックとみなされ、またドライバーも車両の作業を実施する場合は同様にメカニックとみなされる。

TBC) can be used to fill the tyres or operate the air guns.

1) Personnel authorised in the pit lane working area for tyre changes:

- 1 Car Controller with a white armband.
- One mechanic with an orange armband, or one of the tyre mechanics with a red armband, may bring and connect the air hose to the air jacks. Once the wheels have been changed, and, in pit stops including fuel, after refueling has finished, the hose must be removed by the mechanic in order to bring the car down. No other system may be used to bring the car down onto its wheels. Connecting and removing the air hose may also be performed by one of the mechanics with a red armband or an orange armband.
- A maximum of 2 mechanics, clearly identified for the whole procedure wearing red armbands (the same two mechanics must carry out the whole operation, having no possibility to swap their armband) are allowed to carry out any operations needed to change the tyres, using a maximum of two pneumatic wheel gun or torque wrench.
- These two people may come into the working area and start these operations only once the car has stopped in front of the pit garage, with the engine off.

2) They must:

- a) bring a maximum of two guns onto the working area,
 - b) take the new wheels and put the replaced ones inside the pit,
 - c) carry permanently the detached wheels when they are outside the pit. However, in order to facilitate the wheel changes, it is possible to lay them flat on the ground near the car,
 - d) not throw the wheels or drop them,
 - e) take the equipment back inside the pit.
 - f) They must never cross or climb over the refuelling hose.
- The driver exiting the car may assist the driver replacing him. Any other team members standing in the working area (working lane, Article 107) will be considered as mechanics and working on the car, as well as a driver if he performs any work on the car.

- 1 名のメカニックは、フロントガラスとライトの洗浄/清掃、ラジエーターグリルから埃や草を除去、水ボトルの交換、ドライバー交代のアシストをすることができる。
- データ技術員は、ケーブル、カード、データスティック等を介して、車両からデータをダウンロードできるが、これ以外の作業はしてはならない。
- 1 名の"タイヤ"技術員と 1 名の"ブレーキ"技術員で、チームの外部要員として、車両に介入または作業を行うことなく、目視または温度センサー、圧力ゲージ等でチェックを行うことができる。同要員は、26 条に準じて腕章を装着する。
- 車両は、ピット要員および機材が作業エリアから撤収するまで、ピット作業エリアから動いてはならない。

ピット作業員は、タイヤ交換作業員および給油要員、その他のピットストップ作業要員が含まれるが、（車両を作業エリアから車両をリリースするための）カーコントローラー、または交代したドライバーまたはベントマンは含まれない。

128. その他作業は、潤滑油および各種液体の補給を含め、ホイール交換を担当するメカニックおよびその機材が作業エリアから撤収するまで、車両に行くことはできない。これらの作業は、ピットレーンのピット/作業エリア内でピットレーンに平行な状態で、実施しなければならない。レース中は、以下の作業のみピットレーンのピット/作業エリア内でピットレーンに平行な状態で行うことができる：

- フロントガラスの清掃
- タイヤ圧のチェック
- タイヤとブレーキの目視チェック
- 液体の添加(燃料は除く)
- データのダウンロード
- ラジエーターから埃や草を除去、工具を使用しない車両の修理

これ以外の作業は、ピットガレージ内で行わなければならない。車両は、最大 4 名のメカニックにより、ピットガレージ内に押入れなければならない。作業終了後、車両はピットガレージから押し出し、130 条に準じ再スタートするものとする。

給油とタイヤ交換以外のあらゆる作業（アースの取り付け/取り外し、ジャッキアップダウン、ウインドスクリーン清掃やドライバーサポート、液体の補給(燃料を除く)など）は、赤腕章を付けたメカニックでも腕章を付けていないメカニックでも実施することができる。

- One mechanic may wash/clean the windscreen and lights, remove dirt or grass from the radiator grille, change the water bottle or assist the driver change.
- A data technician may download data from the car by cable, card or data stick, without performing any other task.
- 1 'tyre' technician and 1 'brake' technician external to the team may, without intervening or working on the car, proceed to conduct visual checks as well as with a temperature probe or pressure gauge. They will wear an armband in accordance with article 26.
- The car cannot leave the pit working area until all personnel and equipment are no longer in the working area. 'Personnel' includes the tyre and refueling and other pit stop personnel, but does not include the Car Controller (who has to be in the working zone for the release of the car) or the exiting driver or Vent man.

128. OTHER OPERATIONS, including replenishment of lubricants and various fluids, may be carried out on the car when the mechanics in charge of the wheel changes and their equipment are no longer in the working area. These operations must be carried out in the pits/working area of the pit lane and parallel to the pit lane. During the race, only the following operations may be carried out in working area of the pit lane and parallel to the pit lane :

- cleaning windscreens
- checking tyre pressures
- visual checks of tyres and brakes
- adding fluids (except fuel)
- downloading of data
- remove dirt or grass from the radiator or repairs to the car without using tools

Any other operations must be carried out in the pit garage. The car must be pushed into the pit garage by not more than four mechanics. At the end of the operations, the car must be pushed out of the pit garage and restarted in accordance with article 130.

All other work than refueling and tyre change (earthing and removal of earthing, jacking up and down, cleaning of windscreen, driver support, adding fluid(except fuel) etc.) can be done either by the mechanics with red armbands or the mechanics without armbands.

この時間には以下が適用される：

1. タイヤ交換後ピットレーン作業エリア内でメンテナンス、修理、ドライバー交代を目的として立入りが認められる要員：
 - 白い腕章を付けた車両コントローラー1名
 - メンテナンス作業、液体の補給(燃料を除く)、修理やその他一切の作業(タイヤ交換をのぞく)を行う最大4名のメカニック
 - データ技術員は、ケーブル、カード、データスティック等を介して、車両からデータをダウンロードできるが、これ以外の作業はしてはならない。
 - 作業エリア(作業レーン、107条)内で待機しているその他チーム要員は、車両の作業を行うメカニックとみなされ、またドライバーも車両の作業を実施する場合は同様にメカニックとみなされる。
 - 1名の"タイヤ"技術員と1名の"ブレーキ"技術員で、チームの外部要員として、車両に介入または作業を行うことなく、目視または温度センサー、圧力ゲージ等でチェックを行うことができる。同要員は、26条に準じて腕章を装着する。

10分以上の作業時間もしくは4人以上の作業員が必要と思われる作業は、車両をピットボックス内に入れて作業を行わなければならない。

129. ピットレーンにおけるブレーキオペレーション

タイヤ交換中において、下記の手順に従わなければならない。

- 1). タイヤは2名の赤腕章をつけたタイヤメカニックによって車両から取り外されなければならない。また当該メカニックはホイール、タイヤ、タイヤ交換機材(ホイールガン)を作業レーンから取りぞかれなければならない。
- 2). 給油作業が終了し、給油作業員および給油機材を全て取り除かれた後、4人のメカニックが作業エリアに入り、ブレーキオペレーションを実施することができる。
- 3). 4名のメカニックが作業を完了し、作業エリアから退出した後、2名の赤腕章をつけたメカニックはタイヤ(ニュータイヤもしくは装着していたタイヤ)を127条に基づく通常の手順に基づき装着することができる。
- 4). 赤腕章をつけたメカニックが、タイヤを取り付け、作業エリアから

During this period, the following apply:

- 1) Personnel authorised in the pit lane working area after tyre changes, for maintenance, repairs and driver changes:
 - 1 Car Controller with a white armband
 - A maximum of 4 mechanics carrying out maintenance operations, topping up liquids (other than fuel), making repairs or any other operation whatsoever (other than tyre changes).
 - A data technician may download data from the car by cable, card or data stick without performing any other task.
 - Any other team members standing in the working area (working lane, Article 107) will be considered as mechanics and working on the car, as well as a driver if he performs any work on the car.
 - 1 'tyre' technician and 1 'brake' technician external to the team may, without intervening or working on the car, proceed to conduct visual checks as well as with a temperature probe or pressure gauge. They wear an armband in accordance with article 26.

If work on a car is expected to take longer than 10 minutes or requires more than four mechanics, the car must be moved into its pit box to carry out the work.

129. Brake Operations in the pit lane.

During the tyre changes, the following procedure must be followed :

- 1). The tyres must be removed from the car by the two tyre mechanics (red armbands). They must then take the wheels, tyres, and the tyre changing equipment (wheel guns) out of the working zone.
- 2). Once the refueling has finished and the refueling personnel and their equipment have been removed from the working zone, four mechanics may enter the working zone to proceed with the brake operation.
- 3). Once these four mechanics have finished and left the working zone, the two tyre mechanics (red armbands) must put the tyres (either new or the previous used tyres) back on according to the standard procedures in Article 127.
- 4). Once the tyre mechanics (red armbands) have put the car back on its wheels and taken themselves and

機材を取り除いたあと、その他の作業を実施することができる。
ブレーキオペレーション中は、どの時点においても作業エリアにおいて 4 名のメカニックを超えることがあってはならない。

the equipment from the working zone, the other operations listed in Article 128 may take place. During the brake operation, at no point must there be more than four mechanics in the working zone.

130. ピットストップ中は、理由の如何を問わず、ドライバーはエンジンを切ることが義務付けられる。

130. During any pit stop, whatever the reason, the driver is obliged to turn off his engine.

チューニングや調整を目的として、補助エネルギー源を利用して、エンジンを始動することができる。但し、車両がコースに復帰する前に、エンジンを切り、ドライバーが、車載の手段のみを使用し、シートに着座した状態でエンジンを始動しなければならない。車両のエンジンは、車両がコースインするため、路面に設地し、全 4 輪ホイールに載った状態のときに初めて始動することができる。車両は外部支援を得ることなく、作業エリアから出なければならない。

For any tuning or regulating, the engine may be started with the help of an auxiliary source of energy. However, before the car is ready to rejoin the track, the engine must be switched off and driver must start the engine from his seat, using only those means available on board. The car's engine may be restarted only when the car is about to join the track and is in contact with the ground, on all four wheels. The car must leave the working area with no external assistance.

131. ピットレーンでの援助に関わるコードまたは本競技規則書の規定に違反した場合審査委員会の判断により最高で当該車両とドライバーの大会失格のペナルティが課される。オーガナイザーは、ピットレーン上で必要な全任務、管理を遂行するため十分な数のマーシャルが確保されるよう徹底しなければならない。

131. Any breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to pit lane assistance will entail penalties at the Stewards' discretion up to the exclusion of the car and driver(s) concerned from the Event. The Organiser must ensure that a sufficient number of marshals have been designated to carry out all the work and controls necessary in the pit lane.

機械部品の交換

REPLACEMENT OF MECHANICAL PARTS

132. 大会期間中は、以下の部品を交換することを禁止し、違反した場合、最高で失格のペナルティが課される：

132. During the Event, it is forbidden to replace the following parts on pain of a sanction which may go as far as exclusion from the Event:

- エンジン、即ちターボ、シリンダーヘッド、シリンダーヘッドカバー、オイルパンならびにエンジンブロック、封印可能な部品
- シャシーまたはモノコック構造

- the engine, i.e. the turbo(s), the cylinder head(s), cylinder head cover(s), oil pan and engine block, parts that can be sealed,
- the chassis or the monocoque structure.

フリー走行、夜間走行、公式予選およびウォームアップ

FREE PRACTICE, NIGHT PRACTICE, QUALIFYING PRACTICE AND WARM-UP

133. 本特別規則書で特に規定される場合を除き、ピット、コースに関わる規律ならびに安全基準は、レースと同様全プラクティスにも適用される。

133. Save where these Sporting Regulations require otherwise, pit and track discipline and safety measures will be the same for all practice sessions as for the races.

134. フリー走行、公式予選、ウォームアップ中、タイヤマーキングのチェックは、マーシャルの指示に基づき、車両がコースインする前に行われ、ピットレーン出口でグリーンライトとレッドライトが点灯する。車両は、116 条に記載の手順に従った場合に限り、作業エリアを出

134. During the free and qualifying practice sessions and the warm-up, controls on the tyre markings may be carried out before the cars take to the track under the orders of the marshals, and there will be a green

ることができる。車両は、走行の開始時または再開時、グリーンライトが点灯しているときに限り、ピットレーンから出ることができる。また、コース上に接近してくる車両がいる場合は、ピットレーン出口で、ブルーフラッグまたは点滅するブルーライトを表示し、ピットレーンから出ようとするドライバーに対し、注意喚起する。

135. 大会のフリー走行、夜間走行および公式予選

最低 2 回のフリー走行を実施する（1 回は夜間、1 回は昼間の条件下）同走行後の車両保管は行われない。

全てのドライバーは 8 月 23 日金曜日のナイトプラクティス（FP②）中にコントロールラインからコントロールラインで計測される 1 計測周回を完了しなければならない。インラップ及びアウトラップは含まれない。不可抗力の場合を除き（クラッシュにより破損、技術委員によって報告されたマシントラブル）、最低ナイトプラクティス周回を完了しなかったドライバーの車両は審査委員会に報告される。

公式予選においては全ドライバーとも、公式予選で記録された最速タイムの 130% 以内で予選を通過しなければならないが、審査委員会が不可抗力とみなした場合はこの限りではない。なお公式予選で記録された最速タイムの 130% 以内とは、Q1、Q2、Q3 において、各ドライバー自身が参加したセッションで記録された最速タイムに対して 130% 以内とする。

136. 公式予選

公式予選は Q1, Q2, Q3 およびポールシュートアウトにより構成される。

Q1, Q2, Q3 は各ドライバーがタイムアタックを行い、それぞれのセッションで記録されたベストタイムを合計したタイムによって順位を決定する。

Q1 Driver1 Time Attack (15 分)
Q2 Session Driver2 Time Attack (15 分)
Q3 Session Driver3 Time Attack (15 分)

公式予選中、以下の原則が適用される：

給油は、全安全手順を順守し、車両がピットに平行に停車した状

light and a red light at the pit lane exit. Cars may only leave their working area according to the procedure listed in article 116. Cars may only leave the pit lane when the green light is on at the start or restart of a session. Further, a blue flag or a blue flashing light will be shown at the pit lane exit to warn drivers leaving the pit lane if cars are approaching on the track.

135. FREE PRACTICE, NIGHT PRACTICE AND QUALIFYING FOR THE EVENT

There will be a minimum of two free practice sessions, one in night conditions and one in day conditions. There will be no Parc Fermé after these sessions.

All drivers must complete at least one timed lap from the Control Line to the Control Line during the Night Practice session (FP②) on Friday 23th August, not including in and out laps. Except for cases of force majeure (crash damage, mechanical failure duly noted by the Scrutineers), any car whose drivers fail to complete the minimum Night Practice laps will be reported to the Stewards of the Meeting.

All drivers must qualify within 130% of the fastest time set in qualifying, except for cases of force majeure accepted as such by the Stewards of the Meeting. "Within 130% of the fastest time set in qualifying" means within 130% of the fastest time set in the session where each driver him/herself participate in Q1, Q2, Q3 respectively.

136. QUALIFYING

Q1, Q2, Q3 and a Pole Shootout constitute the official qualifying session.

In the Q1, Q2, Q3 every driver performs time attacks and standings will be decided by the total of the best times recorded in each session.

Q1 Driver1 Time Attack (15 minutes)
Q2 Driver2 Time Attack (15 minutes)
Q3 Driver3 Time Attack (15 minutes)

During the qualifying sessions, the following principles apply :

Refuelling is only authorised in the pit lane with the

態でピットレーンにおいて給油リグを使用した場合にのみ、行うことが認められる。

- a) チームは公式予選中、作業エリアにおいては作業を行うことができる。
- b) チェックされたタイヤのみ認められる。
- c) 走行中、データのダウンロードについて制限はなし。

チェッカー後、Q1 の 3 セッション合算結果を公示する。合算結果の上位 20 台が 15 分間のポールシュートアウトに参加する資格を得る。その他全車両は、各自のガレージ内で車両保管状態に置かれる。このうち何台かの車両が車両検査を受けるため選出され、ピットマーシャルの監視の下、車両検査ガレージまで押していく必要がある。

137. ポールシュートアウト

15 分間のポールシュートアウト走行 1 回を実施し、スターティンググリッドの上位 20 ポジションを決定する。各車両は、最上位カテゴリーに分類されるドライバーが運転しなければならないが、審査委員会により不可抗力が認められた場合はこの限りではない。また、最上位カテゴリーに分類されるドライバーが複数いるチームについては、走行に参加するドライバーを指名することができる。大会の公式タイムテーブルに明記された時刻までに、ドライバーの登録を行わなければならない。

シュートアウトの参加資格を得た車両に対し、公式予選終了からシュートアウトまでの間、作業を行うことができる。その他全車両は、車両保管状態に置かれる。

同ポールシュートアウト中の各車両の最速タイムにより、グリッドの上位 20 台が決定される。同走行中に記録されたタイムについては、公式予選で採用される 130%を判定するものではない。

ポールシュートアウトの資格を得た車両が同走行に参加したもののノータイムまたは走行に参加しなかった場合、係る車両はポールシュートアウト結果の最後のポジションに配置される。複数の車両が走行に不参加の場合、またはノータイムとなった場合は、係る車両の Q1 での総合順位により、上位 20 台の後方グリッドの順位を決定する。

シュートアウトの開始時、20 台の通過車両は 45 度の角度で作業レーン上に待機していなければならない。シュートアウト中は、指定のドライバーのみ参加することが認められる。

refuelling rigs, with all safety procedures in place and the cars parked parallel to the pit building.

- a) During official qualifying sessions teams may work on cars in their working area.
- b) Only the checked tyres as submitted are authorised.
- c) There are no restrictions on data download during the session.

After the checkered flag, combined result of 3 sessions of Q1 will be published. Top 20 of the combined result will be qualified for the 15-minute Pole Shootout. All other cars will be under parc fermé conditions in their garages. Some of these cars may be selected for scrutineering and will need to be pushed to the Technical Garage under supervision of the Pit Marshals.

137. POLE SHOOTOUT

One fifteen minute pole shootout session will set the top 20 positions on the starting grid. Each car must be driven by the driver with the highest driver categorisation in the car, except for force majeure accepted by the Stewards as such. For teams with more than one driver with the highest categorisation, the team may nominate the driver to take part in the session. Drivers must be registered by the time set in the Official Timetable for the Event.

The cars which qualify for the Shootout may be worked on between the end of Qualifying and the Shootout. All other cars are in parc fermé conditions.

The fastest time from each car during this pole shootout will set the top 20 positions on the grid. Any times set during this session will not determine the 130% used for qualifying purposes.

Cars which have qualified for the Pole Shootout and who take part in the session but who do not set a time, or who do not take part in the session, will be placed in final position of the Pole Shootout results. If one or more cars have missed the session, or have not set a time, their combined time in Q1 will determine the order of any such cars at the back of the top 20.

At the start of the Shootout, the 20 qualified cars must be on the working lane at 45 degrees. During the Shootout, only the driver nominated may take part.

チームは、ドライタイヤについては、シュートアウト用に許可された追加タイヤセットか、もしくはチームが申告した 15 セットタイヤのうちの 1 セットを使用することができる。

ポールシュートアウト中、ピットレーンに入り、自身のピットガレージ前で停止したドライバーは、その時点までにドライバーが出した全タイムを抹消される。チームが、ピット前で停止を選択した場合は、コースに復帰する前に、給油、タイヤ交換、または車両への作業を行うことができる。

ポールシュートアウトが終了する前にタイムアタックを終える車両は、ピットレーンの所定の車両保管エリアで停止しなければならない。これで同車両は車両保管状態に置かれる。ポールシュートアウト終了後コース上にいる車両は、車両保管場に直行しなければならない。

138. 何れのプラクティス走行において、走行違反が発生した場合は、審査委員会は適切とみなすグリッド数降格を当該ドライバーに課すことができる。ドライバーが走行違反を犯したことが絶対に明白でない限り、インシデントについては、当該セッションの終了後に審議される。結果、課されたペナルティについては、控訴の対象とはならないものとする。

139. 走行中に車両が停止した場合、車両の存在が危険を及ぼすことのないよう、また他の競技者を妨げないようにするため、できる限り早急にコースから排除しなければならない。ドライバーが、危険な位置から車両を移動できない場合は、マーシャルはドライバーをアシストする義務がある。

係る車両は、マーシャル以外の援助（例：トラクター等の機器）で移動してもよく、また走行に復帰することができる。

何れかのプラクティスに参加しているドライバーが、コース上でむやみに停止した、あるいは他のドライバーをいわずに妨害したと、審査委員会がみなした場合は、138 条に記載のペナルティの対象となる場合がある。

140. レースディレクターは、必要に応じて走行を何回でもまた時間を問わず中断し、コースの危険解除または車両の回収をすることができる。フリー走行に限り、レースディレクターは、審査委員会の同意を得て、この中断後のプラクティス時間の延長を止めることができる。

Teams may use either the extra set of Dry tyres authorised for the Shootout, or one of their 15 sets of declared Dry tyres.

During the Pole Shootout, any driver coming into the pit lane and stopping in front of his pit garage will have all the times that he has set up to that moment cancelled. Should the team choose to stop in front of the pits, they may refuel, change tyres or work on the car before returning to the track.

As soon as the driver has set his qualifying time, he must stop in the designated parc fermé area in the pit lane. The car is then under parc fermé rules. Cars that are on the track at the end of the Pole Shootout must be driven directly to the parc fermé.

138. In the event of a driving infringement during any practice session, the Stewards of the Meeting may drop the driver as many grid positions as they consider appropriate. Unless it is absolutely clear that a driver committed a driving infringement, any incident will normally be investigated after the relevant session; any penalty imposed shall not be subject to appeal.

139. If a car stops during practice, it must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other competitors. If the driver is unable to drive the car from a dangerous position, it shall be the duty of the marshals to assist him.

The car may also be moved with help other than that of the marshals (i.e. any equipment, e.g. tractor, etc.) and re-join the session.

During any practice session any driver taking part who, in the opinion of the Stewards of the Meeting, stops unnecessarily on the circuit or unnecessarily impedes another driver, may be subject to penalties mentioned in Article 138.

140. The race director may interrupt practice as often and for as long as he thinks necessary to clear the track or to allow the recovery of a car. In the case of free practice only, the race director may decline to prolong the practice period after an interruption of this kind, with the agreement of the Stewards of the

また、審査委員会により、中断が意図的に引き起こされたとみされた場合、当該ドライバーは、そのセッションのタイムを抹消され(他のペナルティに代えて、もしくはこれに加えて)、以降のプラクティスへの参加が認められない場合がある。

141. 公式予選が中断された場合、参加ドライバーの予選通過に中断が及ぼす影響に関する抗議は受け付けられない。

142. フリー走行中コースにストップし、オフィシャルにより回収されピットに戻された車両は、以降の走行に参加できる。

プラクティスの中断

143. コースが事故により遮断され、または天候やその他条件で走行の続行が危険となりプラクティスを中断する必要がある場合、レースディレクターは、ライン上で赤旗とスタートシグナルにアボートライトの提示を指示するものとする。同時に、全マーシャルポストで赤旗が提示される。

赤旗が提示されたら、全車両とも即時減速するものとする。フリー走行、公式予選およびウォームアップ中の場合、車両は低速で追い越しをすることなく自身のピットまで直行するものとする。なお、ファーストピットレーンに留まってはならず、自信の作業エリアに戻らなければならない。

赤旗の提示後は、作業エリアを出る場合は 116 条に従わなければならない。

レースディレクターは車両を車両保管場(またはピット)に直行させる措置をとることができる。この場合は、モニター上に表示される。

コースに残されている全車両は安全な場所へ移動される; ファーストレーン上に停止することは認められない。

144. 走行またはレース終了後は、各ドライバーはコントロールラインを一回しか通過してはならない。

公式予選記者会見

Meeting.

Furthermore if, in the opinion of the Stewards of the Meeting, a stoppage is caused deliberately, the driver concerned may have his times from that session cancelled (in substitution or in addition to other available penalties) and may not be permitted to take part in a subsequent practice session..

141. Should the qualifying sessions be thus interrupted, no protest can be accepted as to the possible effects of the interruption on the qualification of drivers admitted to start.

142. Any cars that stop on track, collected by the official and returned to the pit during the free practice may participate in the sessions after that.

STOPPING THE PRACTICE

143. Should it become necessary to stop the practice because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the race director shall order a red flag and the abort lights to be shown at the Line. Simultaneously, red flags will be shown at all the marshal posts.

When the red flag is deployed, all cars shall immediately reduce speed. During free practice, qualifying and the warm-up, the cars shall proceed slowly back to their pits with no overtaking. They may not line up in the fast lane.

After a red flag has been deployed, cars may only leave their working area in accordance with article 116.

The race director may arrange for the cars to go directly to the Parc Fermé (or the pits). This will be displayed on the monitors.

All cars abandoned on the track will be moved to a safe place; stopping in the fast lane is not permitted.

144. At the end of any session or race, each driver may cross the Line only once.

QUALIFYING PRESS CONFERENCE

145. 表彰式終了後、総合上位 3 位のドライバーはメディアセンターまたはドライバーズブリーフィングで示された場所において行われる記者会見に向かわなければならない。

審査委員会が不可抗力と認めた場合を除き、欠席したエントラントには罰金が課される。

グリッド

146. 公式予選とポールシュートアウトの終了後、各車両のベストタイムが正式に発表 される。

レースのスターティンググリッドは、以下の順で決定される：

1. ポールシュートアウトの資格を得た車両で、ポールシュートアウト走行において各車両 出したベストタイム順
2. ポールシュートアウトの資格を得たものの、ポールシュートアウト走行でノータイムの車両で、**Q1,Q2,Q3** の合算タイム順
3. ポールシュートアウトの資格を得たものの、ポールシュートアウト走行に不参加の車両で、 **Q1,Q2,Q3** の合算タイム順
4. ポールシュートアウトの資格が得られなかった車両で、**Q1,Q2,Q3** の合算タイム順。この場合のグリッド決定方法は以下の通りとする。
 - ① **Q1,Q2,Q3** 全てにおいてドライバーがタイムを出した車両の合算タイム順。
 - ② **Q1,Q2,Q3** のうち 2 つのセッションでドライバーがタイムを出した車両の合算タイム順。なお、各セッションの路面状況の変化は一切考慮されない。
 - ③ **Q1,Q2,Q3** のうち 1 つのセッションでドライバーがタイムを出した車両の合算タイム順。なお、各セッションの路面状況の変化は一切考慮されない。

145. After the podium, the top three drivers overall must proceed to the Press Conference in the media centre or other location specified during the Drivers' Briefing.

A fine will be imposed on any competitor who is absent except in case of force majeure recognised as such by the Stewards of the Meeting.

THE GRID

146. At the end of the qualifying and the pole shootout, the best time set by each car will be published officially.

The starting grid for the Race will be drawn up in the following order:

- 1: The cars which qualified for the Pole Shootout, in the order of the best time set by each car in the Pole Shootout session
- 2: The cars which qualified for the Pole Shootout but which failed to set a time during the Pole Shootout session, in the order of the combined time they set during **Q1,Q2,Q3**
- 3: The cars which qualified for the Pole Shootout but which failed to attend the Pole Shootout session, in the order of the combined time they set during **Q1,Q2,Q3**.
- 4: The cars which did not qualify for the Pole Shootout, in the order of the combined time set by each car in the **Q1,Q2,Q3**. The grid determination method in this case is as follows:
 - ① In the order of the total time of the cars whose drivers set times in all the **Q1,Q2,Q3**.
 - ② In the order of the total time of the cars whose drivers set times in two of the **Q1,Q2,Q3** . Changes of the road surface condition in each session will not be considered at all.
 - ③ In the order of the total time of the cars whose drivers set times in one session from the **Q1,Q2,Q3**. Changes of the road surface condition in each session will not be considered at all.

- ④ **Q1,Q2,Q3** のいずれでもドライバーがタイムを出していない車両これらの車両は審査委員会からの許可を受けることにより、審査委員が決定したそれぞれの出走順で出走できる。この場合、チームは審査委員会の決定に対し抗議および控訴することはできない。

グリッドが上記条項に従い決定されたら、グリッドペナルティ(該当する場合)が、裁定が発行された順に、当該ドライバーに適用される。

何らかの理由により、予選の一部を実施できなかった場合の対応については以下のようにグリッドを決定する。

- ① **Q1,Q2,Q3** が終了し、ポールシュートアウトが実施できなかった、もしくは参加車両がタイムを記録する前に中断し、それ以降再開できなかった場合、**Q1,Q2,Q3** の3セッションの合計タイム順にグリッドを決定するものとする。
- ② **Q1,Q2** が終了し、**Q3** が実施できなかった、もしくは参加車両がタイムを記録する前に中断し、それ以降再開できなかった場合、**Q1,Q2** 合計タイム順にグリッドを決定するものとする。
- ③ **Q1** が終了し、**Q2** が実施できなかった、もしくは参加車両がタイムを記録する前に中断し、それ以降再開できなかった場合、**Q1** のタイム順にグリッドを決定するものとする。
- ④ **Q1** が実施できなかった、もしくは参加車両がタイムを記録する前に中断し、それ以降再開できなかった場合、金曜日のフリー走行（イブニングセッション）で記録されたベストタイム順にグリッドを決定するものとする。

「参加車両がタイムを記録する前」とは全ての車両がタイムを記録した状態を指すものではなく、セッション参加資格を持つ車両の過半数がタイムを記録した状態を指す。

147. ポールポジションは、右側とする。

148. フリー走行でのベスト走行タイムが当該セッションの最速タイムの120%を越えているドライバーについては、審査委員会により、ウォームアップまたはレースへの参加が認められる場合がある。審査委員会は、また以前のフリー走行またはウォームアップにおいて同上限を超えたラップタイムを記録したドライバーに対しても出走を認め

- ④ Cars whose drivers did not set a time in any of the **Q1,Q2,Q3**. These cars will be subject to receiving permission to start from the Stewards of the Meeting with their respective starting order determined by the Stewards. In this case, a team may not make a protest and appeal the Stewards' decision.

Once the grid has been established in accordance with the articles above, grid position penalties (if any) will be applied to the drivers in question in the order in which the decisions were issued.

Should, for any reason, it be impossible to hold the Qualifying session, the starting grid will be decided as follows.

- ① In the event **Q1,Q2,Q3** completed, but the Pole Shootout was not held or suspended before the competitors set their times and was never restarted, the grid is decided by the total time of the **Q1,Q2,Q3**.
- ② In the event **Q1,Q2** completed but **Q3** was cancelled or suspended before the competitors set their times and was never restarted, the grid is decided by the total time of the **Q1,Q2**.
- ③ In the event **Q1** completed but **Q2** was cancelled or suspended before the competitors set their times and was never restarted, the grid is decided by the time of the **Q1**.
- ④ In the case of **Q1** was not held or suspended before the competitors set their times and was never restarted, the grid is decided by the time set during the Friday's Free Practice (evening session).

"Before the competitors set their times" means before most of the competitors eligible for the session set their times, not all of the competitors.

147. The pole position is on the right row of the grid.

148. Any driver whose best practice time in either free practice sessions exceeds 120% of the fastest time in the relevant session may be allowed by the Stewards of the Meeting to take part in the warm-up or in the races. The Stewards of the Meeting may

る場合がある。

複数のドライバーがこの結果出走が認められた場合、審査委員会が、各ドライバーのグリッド順を決定する。何れの場合も、チームは審査委員会の決定に対し抗議または控訴することはできない。

149. グリッドは、2×2 方式とし、各列は少なくとも 8m の間隔を空ける。

150. 5 分前の合図が出るまでに、グリッド位置に着いていない車両については、グリッドからのスタートは認められず、ピットスタートとなる。

151. レースの最終スターティンググリッド表は、当該レースのスタートの少なくとも 1 時間前に発表される。

理由の如何を問わずレースに出走できない車両のエントラント(または車両の出走準備ができていないと思う然るべき理由があるエントラント)は、できる限り早い機会に、また何れの場合も当該レース開始の 90 分前までには、レースディレクターまたは技術委員長に知らせなければならない。複数の車両がリタイヤした場合は、グリッドは適宜詰められる。

スタートドライバー

152. 公式予選終了後、公式タイムテーブルに記載の期限までに、各エントラントのチーム監督は、オーガナイザーに対し、レースのスタートドライバーの氏名を通告しなければならない。期限後の変更については、書面にて審査委員会に申出て許可を得なければならない。チーム監督が期限までにスタートドライバーを指名しなかった場合は、Q1 で最速タイムを出したドライバーがレースに出走する。

スタート進行

153. グリーンフラッグ/レースのフォーメーションラップスタート時間の 60 分前に、車両はピットから出てレコネサンスラップ(グリッドへの試走)を行う。車両は、レコネサンスラップ終了後、スタート順にグリッドに停止し、エンジンを切る。指定のスタートドライバーしかレコネサンスラップにおいて車両を運転することはできない。

also allow a driver who has set a lap time exceeding this limit in a previous free practice session or warm-up to take the start.

Should more than one driver be accepted in this manner, the Stewards of the Meeting will determine their order. In neither case may a team protest/appeal against the Stewards of the Meeting's decision.

149. The grids will be in a 2 x 2 formation and the rows will be separated by at least 8 metres.

150. Any car which has not taken up its position on the grid by the time the 5-minute signal is shown will not be permitted to start from the grid and must start from the pits.

151. The final starting grid for any Race will be published at the latest one hour before the start of that race.

Any competitor whose car(s) is/are unable to start the race for any reason whatsoever (or who has good reason to believe that their car(s) will not be ready to start) must inform the race director or Chief Scrutineer accordingly at the earliest opportunity and, in any case, no later than 90 minutes before the start of the race concerned. If one or more cars are withdrawn, the grid will be closed up accordingly.

STARTING DRIVERS

152. After the end of qualifying and before the deadline specified on the Official Timetable, the Team Manager of each Competitor must inform the Organiser of the name of the driver who will take the start of the race. Should any team manager fail to nominate their starting driver by the deadline, the driver setting the fastest time in Q1 will start the race.

STARTING PROCEDURE

153. 60 minutes before the time for the green flag/start of the formation lap of the Race, the cars will leave the pits to cover a reconnaissance lap. At the end of this lap they will stop on the grid in starting order with their engines stopped. Only the nominated starting driver may drive the car for the reconnaissance laps.

レコネサンスラップを 2 周以上希望する場合は、ピットレーンの制限速度を順守し、各周回の間はピットレーンを走行しなければならない。

給油をする車両は、125 条と 126 条の給油規定に従い行うものとする。

レコネサンスラップを完走せず、自力でグリッドまたはピットに到達できない車両は、レースをグリッドからスタートすることは認められない。

154. ピットレーン開放から 15 分後、公式タイムテーブルに記載の時刻に、ピットレーンが閉鎖される。ピットレーン出口閉鎖を知らせる警告合図が、その 2 分前に出される。

ピット出口閉鎖後にピットおよびピットレーン留まっている車両については、ピットからスタートすることができるが、常にマーシャルの指示の下にスタートすること。当該車両は、ドライバーが着座した状態でのみ、ピットまで移動することができ。またホームストレートを走行する車両の隊列がレース 1 周目にピット出口を通過したときに、レースに参加する。

残りのスタート手順の詳細はブルテンにて公示する。

155. スターティンググリッド上でのホイール交換は、5 分前合図が出るまで認められる。

156. スタートまでの進行手順は、フォーメーションラップの開始 10 分前、5 分前、3 分前、1 分前、15 秒前の合図が出され、その都度、警告音が鳴らされる。
10 分前の合図が出された時点で、ドライバー、オフィシャル、チームの技術スタッフを除き、全員グリッドから退去しなければならない。

5 分前の合図が出されたら時点で、全車両はホイールを装着していなければならない。

同合図以降は、ホイールは、173 条の規定による場合を除き、ピットでのみ外すことができる。5 分前合図の時点で、全ホイールが完全に装着されていない車両のドライバーにはペナルティが課される場合がある。

3 分前の合図が出された時点で、車両はホイールに乗り、またホイールは締め付けられた状態でなければならない。

Should they wish to cover more than one reconnaissance lap, this must be done by driving through the pit lane, respecting the pit lane speed limit, between laps.

Cars wishing to refuel may do so according to the refuelling regulations according to articles 125 & 126.

Any car which does not finish the reconnaissance lap and does not reach the grid or the pit lane under its own power will not be permitted to start the race from the grid.

154. 15 minutes after the pit lane opens and following the Official Timetable, the pit lane will close. A warning signal announcing the closing of the pit lane exit will be given two minutes beforehand.

Any car which is still in the pits can start from the pits, but only under the direction of the marshals.

It may be moved to the pit exit only with the driver in position. Cars will join the race when the whole field has passed the pit exit on its first racing lap.

The details of remaining start procedure will be published in a Bulletin.

155. Wheel changes on the starting grid may only be allowed prior to the 5-minute signal.

156. The approach of the start will be announced by signals shown ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and fifteen seconds before the start of the formation lap, each of which will be accompanied by an audible warning. When the ten-minute signal is shown, everybody except drivers, officials and team technical staff must leave the grid.

When the five-minute signal is shown, all cars must have their wheels fitted.

After this signal, wheels may only be removed in the pits, except under Article 173. A penalty may be imposed on any driver whose car did not have all its wheels fully fitted at the five-minute signal.

At the three-minute signal, the cars must be resting on their wheels and the wheels must have been

3 分前合図の時点でホイールに載っていない、または 3 分前合図の後にホイールの締め付けを行った車両のドライバーには、ペナルティが課される場合がある。

1 分前合図が出されたら、エンジンを始動し、全チームの技術スタッフは 15 秒前 合図が出されるまでに、全機材とともにグリッドから退去しなければならない。

157. 15 秒前合図：同合図が出されてから 15 秒後に、グリーンフラッグ/ライトがグリッドの前方で提示され、車両はオフィシャルリーディングカー先導のもと、スタート順を維持してフォーメーションラップを開始する。同周回中、スタート練習は禁止とし、また隊列は、できる限り詰めなければならない。

フォーメーションラップ中の追越しは、グリッドから離れるときに出遅れた車両がいた場合、後続の車両が、残りの隊列が不当に遅れないよう、追越さざるを得ない場合にのみ認められる。この場合、ドライバーは、元のスタート順を取り戻す目的でのみ追越しができる。このような形で遅れたドライバーで、第一 S C ラインに到達する前に元のスタート順を取り戻すことができない場合は、ピットレーンに入り、ピットレーン出口からスタートしなければならない。

グリッドから出る際に出遅れたドライバーで、残りの車両がスタートラインを通過した後にまだ止まっていた場合は、他の走行車両を追越すことはできず、グリッド最後尾からのレーススタートとなる。複数のドライバーがいた場合は、フォーメーションラップをスタートした順に、グリッドの最後方に整列しなければならない。ラインがポールポジションの前方にない場合は、本条項の目的に限定して、ポールポジションの 1 m 前方に白線があるものとみなす。

審査委員会が、フォーメーションラップ中に他の車両に対し不当な追越しをしたとみなしたドライバーについては、ドライビングスルーペナルティが課される。

フォーメーションラップ中のオフィシャルリーディングカーの速度は約 80kph とする。

158. フォーメーションラップをスタートできないドライバーは、マーシャルに合図しなければならない。グリッドから出る際、全ドライバーとも、コ

tightened.

A penalty may be imposed on any driver whose car was not resting on its wheels at the three-minute signal or whose wheels were tightened after the three-minute signal.

When the one-minute signal is shown, engines will be started and all team technical staff must leave the grid by the time the 15-second signal is given, taking all equipment with them.

157. Fifteen-second signal: 15 seconds after this signal, a green flag/light will be shown at the front of the grid whereupon the cars will begin a formation lap with the Official Leading Car, maintaining their starting order. During this lap, practice starts are forbidden and the formation must be kept as tight as possible.

Overtaking during the formation lap is permitted only if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may overtake only to re-establish the original starting order. Any driver delayed in this way, and who is unable to re-establish the original starting order before he reaches the first Safety Car Line, must enter the pit lane and start from the end of the pit lane.

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Start Line, and must start the race from the back of the grid. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the grid in the order in which they left to complete the formation lap. If the Line is not situated in front of the pole position, for the purposes of this article only, it will be deemed to be a white line one metre in front of pole position.

A drive-through penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards of the Meeting, unnecessarily overtook another car during the formation lap.

The speed of the Official Leading Car must be around 80 kph during the formation lap.

158. Any driver who is unable to start the formation lap must indicate this to the marshals. When leaving the

ース脇に待機しているチーム要員から離れるまでは、大幅に減速して走行しなければならない。

マーシャルに対して、自力でグリッドを出ることのできる車両が全車出たら、最短ルートにてグリッド上に残っている車両をピットレーンまで押していくよう指示が出される。グリッドから押し出されるドライバーは、ピットレーンに入るまで、車両の始動を試みてはならない。

159. オフィシャルリーディングカーは、フォーメーションラップ終了後コースからはける。車両は、ポールポジション車先導の下、70kph から最高 90kph の間で一定速度を維持し、走行を継続する。

スタート前に規定の速度を逸脱した場合はペナルティが課される。

フォーメーションラップ中は、レッドライトが点灯している。スタート合図が出されるまで、追越しはできない。

160. スタートは、コードに定義するローリングスタートする。レースのスタート進行中、ピットウォールには誰もいてはならないが、適切なパスが発給されこれを着用し、適正に許可されたオフィシャルと消火マーシャルはこの限りではない。セーフティカー先導によるスタート進行中は、チーム要員は、車両がグリッドから出たら、ピットウォールに戻ることができる。

161. フォーメーションラップ終了後、車両がコントロールラインに到達したときにトラブルが発生した場合、レッドライトは点灯した状態のままとなる。全マーシャルポストで黄旗が提示される。ポールポジション車先導のもと、車両は新たなフォーメーションラップを行う。

この追加フォーメーションラップが行われた場合、レースのスタートは、最初のフォーメーションラップの終了時に、きられたものとみなす。

162. スタートライン審判、審判員、スターターからスタート違反の報告があった場合、ペナルティが課される。

163. 以下のケースに限り、スタート進行手順の変更が認められる：

- a) 5 分前合図が出された後、レースのスタート前に雨が降り出し、レースディレクターがエントラントにタイヤ交換の機会を与えるべきと判断した場合、アポライトがスタートライン上で点灯し、ス

grid, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until clear of any team personnel standing beside the track.

Marshals will be instructed to push any car (or cars) remaining on the grid into the pit lane by the shortest route as soon as all cars able to leave the grid have done so. Any driver being pushed from the grid may not attempt to start his car until in the pit lane.

159. The Official Leading Car will pull off at the end of the formation lap. The cars will continue on their own with the pole position leading at a constant speed between 70 kph and a maximum of 90 kph.

Any divergence from the prescribed speeds before the start is given will result in a penalty.

During the formation lap the red light will be on. No car may overtake another one before the starting signal is given.

160. There will be a rolling start as described in the Code. During the start of a race, the pit wall must be kept free of all persons with the exception of properly authorised officials and fire marshals, all of whom shall have been issued with and shall be wearing the appropriate pass. During a start behind safety car, the team personnel may return to the pit wall once the cars have left the grid.

161. If a problem arises when the cars reach the Control Line at the end of the formation lap, the red light will stay on. Yellow flags will be displayed at all marshal posts. The cars, with the pole position leading, will complete a new formation lap.

Should such an additional formation lap be carried out, the start of the race will be considered to have been given at the end of the first formation lap.

162. A penalty will be imposed for a false start if so reported by start line judges, judges of fact, the race director or the Starter.

163. Only in the following cases will any variation in the starting procedure be allowed:

- a) If it starts to rain after the five-minute signal but before the race is started and, in the opinion of the race director, Competitors should be given the

スタート進行は 10 分前から再開される。必要に応じて、172 条に規定される手順が採用される。

b) レースのスタートが差し迫っており、レースディレクターがコース上の水がウェットタイヤを装着していても安全に走行ができない程大量であると判断した場合、アボートライトがスタートライン上で点灯し、想定される遅延に関する情報が計時モニターに表示される。スタート時刻が確定したら、少なくとも 10 分前の警告が出される。

c) セーフティカー先導の下レースをスタートする場合は、172 条が適用される。

164. 審査委員会は、裁定を下す際の補助として、ビデオ映像や電子的手段を使用することができる。審査委員会は、審判員の判断を覆すことができる。スタート進行に関するコードまたは本特別規則の規定に違反した場合、当該車両とドライバーに大会失格が課される場合がある。

レース

165. レースは、雨天を理由に中断されることはないが、コースが遮断或いは続行が危険な場合(173 条参照)はこの限りではない。

166. レース中に停止した車両は、その存在が危険を及ぼさないよう、また他の競技者を妨げることのないよう、できる限り迅速にコースから排除しなければならない。ドライバーが自ら車両を危険な場所から移動できない場合は、マーシャルはドライバーを援助する義務を負う。車両は、マーシャルの援助以外の方法で移動してもよく(即ち、トラクター等の機材)また車両はレースに復帰することができる。

167. レース中、ピットレーンから出るドライバーは、ピットレーン出口の信号がグリーンの場合に限り、また自身の責任の下ピットアウトするものとする。コース上に接近車両がある場合は、ブルーフラッグを持ったマーシャルまたはブルー点滅ライトにより、ドライバーに注意を促す。

フルコースイエロー

168. 安全上必要とされた場合、即ち、車両が危険な場所で停止したとき、コース車両がコース近くで作業を行っているとき、マーシャルがコース付近で作業しているとき、また同様の状況等においてレース

opportunity to change tyres, the abort lights will be shown on the Start Line and the starting procedure will begin again at the 10-minute point. If necessary, the procedure set out in Article 172 will be followed.

b) If the start of the race is imminent and, in the opinion of the race director, the volume of water on the track is such that it cannot be negotiated safely even on wet-weather tyres, the abort lights will be shown on the Start Line and information concerning the likely delay will be displayed on the timing monitors. Once the start time is known, at least ten minutes' warning will be given.

c) If the race is started behind the Safety Car, Article 172 will apply.

164. The Stewards of the Meeting may use any video or electronic means to assist them in reaching a decision. The Stewards of the Meeting may overrule judges of fact. A breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to starting procedure may result in the exclusion of the car and drivers concerned from the Event.

THE RACES

165. A race will not be stopped in the event of rain unless the circuit is blocked or it is dangerous to continue (see Article 173).

166. If a car stops during the race, it must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other competitors. If the driver is unable to drive the car from a dangerous position, it shall be the duty of the marshals to assist him. He may also be moved with help other than that of the marshals (i.e. any equipment, e.g. tractor, etc.) and re-join the race.

167. During the race, drivers leaving the pit lane will do so only when the light at the pit lane exit is green and under their own responsibility. A marshal with a blue flag, or a blue flashing light, will also warn the driver if cars are approaching on the track.

FULL COURSE YELLOW

168. Should it be necessary for safety reasons, whenever a car is stopped in a dangerous location, whenever track vehicles are working near the track, marshals are

ディレクターは、フルコースイエローを宣言する。“フルコースイエロー”の指示は、レースコントロール無線で出され、“フルコースイエロー 20 秒前、10 秒前ボード、5、4、3、2、1、Full Course Yellow Now (フルコースイエロー導入)”のカウントダウンが始まる。

FCY(フルコースイエロー)ボードとライトは、10 秒前の合図で提示され、車両に対しカウントダウン終了後、80km/h まで減速するよう通告される。FCY ボードとライトが提示された瞬間から、追越し禁止とする。カウントダウン終了後、FCY のメッセージがモニターに表示され、全マーシャルポストで黄旗が振動表示され、全車とも 80km/h の一定速度で走行しなければならない。

速度は監視され、所定の速度を超過した車両は審査委員会に報告され、ペナルティが課される場合がある。最低ラップタイムは、審査委員会によりブルテンで発表され、また FCY 発動中に、所定タイムより速くフルラップを完了した車両にはペナルティが課される。

ピットレーン入口と出口は開放されたままとなる。ピットレーンに入る車両は、第 1 SC ラインを超えたら、コース上の車両を追越してもよい。ピットレーンから出る車両は、第 2 SC ラインに到達するまで、他の車両を追越してもよい。

問題が解消された時点で、コースはグリーン状態に戻り、同情報がモニター上とチーム無線で伝えられる。反対に、問題が解消されない場合は、169 条～171 条に従いセーフティカーが導入される場合がある。

セーフティカー

169. レースディレクターは、サーキット車両がコース上にいるとき、車両に対し作業員を回避する指示を出す必要があるとき、バリアーが破損したとき、メディカルによる介入が必要なとき、或いはその他必要とみなされる状況下において、セーフティカーによる介入を要請する。

フルコースイエロー手順とセーフティカーが併用される場合があり、その場合は、速度制限がフルコースで適用される。その場合は、マーシャルポストおよび計時画面に、FCY と SC 両方が表示される。

working close to the track or other similar situations, the race director will declare a Full Course Yellow period. The instruction “Full Course Yellow” will be given on the Race Control Radio with a countdown : “Full Course Yellow in 20 seconds, 10 seconds BOARDS, 5,4,3,2, 1, FULL COURSE YELLOW NOW”

THE FCY boards and lights will be presented at the 10-second signal to inform cars that they must slow down to 80 km/h at the end of the countdown. Overtaking is forbidden from the moment that FCY boards and lights are displayed. At the end of the countdown, the message FCY will be displayed on the monitors, waved yellow flags will be shown at all marshal posts and all cars must be at a constant speed of 80 km/h.

Speeds will be monitored and any car exceeding the given speed will be reported to the Stewards of the Meeting and a penalty may be given. A minimum lap time will be issued by the Stewards of the Meeting on a bulletin, and any car completing a full lap under FCY conditions faster than this given time will incur a penalty.

The pit lane entry and exit will remain open. Cars entering the pit lane may overtake cars that are on the track once they cross Safety Car Line 1. Cars exiting the pit lane may overtake other cars until they reach Safety Car Line 2.

Once the problem is resolved, the track will return to Green and the information will be given on the monitors and team radio. Alternatively, should the problem not be resolved, the Safety Car may be deployed according to articles 169 - 171.

SAFETY CAR

169. The race director will call for a Safety Car intervention whenever circuit vehicles are on the track, when cars need to be guided to avoid workers, when barriers are damaged, medical intervention is needed or other situations where it is deemed necessary.

Full Course Yellow procedures and a safety car may be used together, in which case a speed limit will apply around the full circuit. In this case, marshal posts and timing screens will show both FCY and SC.

170. 以下の手順が適用される：

セーフティカーの動員を必要とするかもしれないインシデントの発生時、168 条に従い、セーフティカーの導入前にフルコースイエローが宣言される場合がある。

セーフティカー手順中、ピットアウトする車両またはコース上の車両は、セーフティカー背後の車両隊列に到達するまで、フルコースイエロー下の速度制限或いはレースディレクターが設定したその他制限速度の規制を受ける場合がある。この場合、マーシャルポストおよび計時画面に、FCY と SC ボード両方が提示される。

171. セーフティカー手順(国際スポーツコード H 項、2.9 条に準ずる)
セーフティカー導入の命令が下されると、SC の介入時間中、全マーシャルポストで振動黄旗と"SC"ボードが提示され、またライン上でオレンジライトが点灯する。

セーフティカーは、オレンジライトを点灯させ指定の場所からスタートし、レースのリーダーの位置とは関わりなく、コースに入る。

全競技車両は、車 5 台以上の間隔を空けることなく、セーフティカーの背後に一列に整列しなければならず、以下を例外として、セーフティカーがピットインした後、車両がライン(または次のレース中立化の終点)に到達するまでは、追越し禁止とする。

以下の状況下では追越しが認められる：

- セーフティカーから追越すよう合図が出された場合；
- ピットインする車両は、第 1 セーフティカーラインを通過したら、他の車両またはセーフティカーを追越すことができる；
- ピットアウトする車両は、第 2 セーフティカーラインを通過する前であれば、コース上の他の車両に追越されてもよい；
- セーフティカーがピットまたは中間待機地点まで戻る際、セーフティカーラインを一旦通過したら、コース上の車両に追越されてもよい；
- 所定のガレージエリアで停止している車両は、セーフティカーがピットレーンを使用している間、追越されてもよい；

170. The following procedures will apply.

At the start of any incident which may need the Safety Car to be deployed, a Full Course Yellow period may be declared before the Safety Car is deployed according to article 168.

During the Safety Car period, cars leaving the pit lane or on the track maybe restricted by the Full Course Yellow speed limit or other speed limit set by the race director, until they reach the cars behind the safety car. In this case marshal posts and timing screens will show both FCY and SC boards.

171. SAFETY CAR PROCEDURE (in accordance with Appendix H of the ISC, article 2.9)When the order is given to deploy the safety car, all marshal posts will display waved yellow flags and "SC" boards and the orange lights at the Line will be illuminated, for the duration of the intervention.

The safety car will start from its designated location with its orange lights illuminated and will join the track regardless of where the race leader is.

All the competing cars must then form up in line behind the safety car no more than five car lengths apart, and overtaking, with the following exceptions, is forbidden until the cars reach the Line (or the next race neutralisation end point) after the safety car has returned to the pits.

Overtaking will be permitted under the following circumstances:

- if a car is signalled to do so from the safety car;
- any car entering the pits may pass another car or the safety car after it has crossed the first safety car line;
- any car leaving the pits may be overtaken by another car on the track before it crosses the second safety car line;
- when the safety car is returning to the pits or its intermediate position, it may be overtaken by cars on the track once it has crossed the safety car line;
- any car stopping in its designated garage area whilst the safety car is using the pit lane may be overtaken;

- 車両が明らかにトラブルのために減速している場合；
- セーフティカーの導入中いつでも、必要以上に低速走行、異常なあるいは他のドライバーに危険を及ぼしかねないような走行をしている車両については、審査委員会に報告される。これは、係る車両の走行がコース上、ピット入口、ピット出口かを問わず適用される。

レースディレクターにより命令が下されたら、セーフティカーのオブザーバーはグリーンライトを提示して、セーフティカーとレースリーダーの間にいる車両に合図してセーフティカーを超越すよう促す。合図を出された車両は、セーフティカー背後の車両隊列に到達するまで、低速で、超越しをすることなく、走行を続ける。

セーフティカーは、少なくともリーダーがセーフティカーの後ろにつき、残りの車両がリーダーの背後に整列するまで用いられる。レースリーダーは、セーフティカーの後ろについたら、車両 5 台分以上の距離を空けないものとし、また残りの全車両は隊列をできる限り詰めて走行する。但し、介入中のピットストップ車両があるため、レースディレクターは、全車両がセーフティカーの背後に整列しないまま、再スタートの決定を下す場合がある。

セーフティカーの導入中、競技車両はピットレーンに入ることができるが、ピットレーン出口のグリーンライトが点灯しているときにのみコースに復帰が認められる。グリーンライトは、セーフティカーと背後の隊列がピット出口を通過しようとするか、通過している間を除き、常時点灯している。コースに復帰する車両は、セーフティカー背後の隊列の最後尾に到達するまで、適切な速度で走行しなければならない。状況如何によって、レースディレクターはセーフティカーに対しピットレーンを使用するよう要請することができる。この場合に、又オレンジライトが点灯したままの場合は、全車セーフティカーに後続し、超越しをすることなくピットレーンに入るものとする。同状況において、ピットレーンに入る車両は、自身のガレージエリアで停止してもよい。

レースディレクターがセーフティカーを呼び戻したら、オレンジライトが消灯するが、これが同周回の終了後にセーフティカーはピットインするという合図となる。この時点で、セーフティカーの直後の最初の車両がペースを設定し、必要に応じて、セーフティカーの背後に 5 台分以上間隔を空けてもよい。セーフティカーがピットに戻る前に事故が発生する可能性を回避するため、セーフティカーのライトが消

- if any car slows with an obvious problem.
- Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time whilst the safety car is deployed will be reported to the stewards. This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry or the pit exit.

When ordered to do so by the race director, the observer in the safety car will use a green light to signal to any cars between it and the race leader that they should pass. These cars will continue at reduced speed and without overtaking until they reach the line of cars behind the safety car.

The safety car shall be used at least until the car in the lead is behind it and all remaining cars are lined up behind the leader. Once behind the safety car, the race leader must keep within 5 car lengths of it and all remaining cars must keep the formation as tight as possible. However, due to pit stops during the procedure, the race director may decide to restart without having all cars lined up behind the Safety Car.

While the safety car is in operation, competing cars may enter the pit lane, but may only rejoin the track when the green light at the end of the pit lane is on. It will be on at all times except when the safety car and the line of cars following it are about to pass or are passing the pit exit.

A car rejoining the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of cars behind the safety car.

Under certain circumstances, the race director may ask the safety car to use the pit lane. In this case, and provided its orange lights remain illuminated, all cars must follow it into the pit lane without overtaking. Any car entering the pit lane under these circumstances may stop at its designated garage area.

When the race director in his absence calls in the safety car, its orange lights will be extinguished; this will be the signal that it will be entering the pit lane at the end of that lap. At this point, the first car in line behind the safety car may dictate the pace and, if necessary, fall more than five car

灯された時点から、ドライバーは急加速、急ブレーキや他のドライバーに危険を及ぼした再スタートを妨げるその他行為を伴わないペースで走行しなければならない。セーフティカーがピット入口に差し掛かった時点で、マーシャルポストの黄旗と SC ボードが撤去されグリーン旗が振られ、またライン上と中間レース中立化の終点でグリーンライトが点灯する。

これらは、最後の車両がラインを通過するまで表示される。

セーフティカー導入中に完了した各周回はレース周回に数える。

セーフティカーが、最終ラップが始まってまだ導入されている、または最終ラップ中に導入されている場合、セーフティカーは同ラップの終了後ピットインし車両は通常通り追越しをすることなくチェッカーフラッグを受ける。

172. セーフティカー先導によるレースのスタート

例外的状況において、セーフティカー先導でレースがスタートする場合がある。この場合、1 分前合図が出される前の任意の時点で、オレンジライトが点灯する。これは、レースがセーフティカー先導でスタートすることをドライバーに伝える合図となる。グリーンライトが点灯したら、セーフティカーはグリッドを出るが全車両はグリッド順に 5 台分以上の間隔を空けずに後続する。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ときにスタートとなる。追越しは、1 周目に限り、グリッドを出るときに出遅れた車両があった場合に背後の車両が残りの隊列に不要な遅れを生じさせないため、係る車両の追越しが余儀なくされる場合に、認められる。この場合、ドライバーは元のスタート順を取り戻すためにのみ追越しが認められる。

セーフティカー背後の最後の車両がピットレーン出口を通過し次第、ピット出口信号がグリーンに代わる；ピットレーンにいる車両はコースインし、セーフティカー背後の隊列に加わることができる。グリッドを出遅れた車両は、残りの車両がラインを通過した後も停止した状態であった場合、他の走行中の車両を追越すことはできず、セーフティカー背後の隊列の最後尾につかなければならない。複数のドライバーがいる場合、グリッドを出た順に、隊列の後方につくものとする。審査委員会により一周目に他の車両を不当に追越したと判断したドライバーに対して、ペナルティが課される。

lengths behind it. In order to avoid the likelihood of accidents before the safety car returns to the pits, from the point at which the lights on the car are extinguished, drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking, or any other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the restart. As the safety car is approaching the pit entry, the yellow flags and SC boards at the marshal posts will be withdrawn and replaced by waved green flags with green lights at the Line and at the Intermediate race neutralisation end point(s). These will be displayed until the last car crosses the Line.

Each lap completed while the safety car is deployed will be counted as a race lap.

If the safety car is still deployed at the beginning of the last lap, or is deployed during the last lap, it will enter the pit lane at the end of the lap and the cars will take the chequered flag as normal without overtaking.

172. STARTING THE RACE BEHIND THE SAFETY CAR

In exceptional circumstances, the race may be started behind the safety car. In this case, at any time before the one-minute signal, its orange lights will be turned on. This is the signal to the drivers that the race will be started behind the safety car. When the green lights are illuminated, the safety car will leave the grid with all cars following in grid order no more than 5 car lengths apart. There will be no formation lap and the race will start when the green lights are illuminated. Overtaking, during the first lap only, is permitted if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order.

Soon after the last car in line behind the safety car passes the end of the pit lane, the pit exit light will turn green; any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the safety car. Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Line, and must form up at the back of the line of cars behind the safety car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field

セーフティカーを、ローリングスタート用のオフィシャルカーとして使用する場合がある。この場合、スタートがきられた後セーフティカーとしての機能に復帰するまで、スタート規則がセーフティカーに適用される。

レースの中断

173. 赤旗

事故によりサーキットがブロックされた場合や、天候やその他の条件により続行するのが危険になるためレースを中断する必要がある場合、レースディレクターは、すべてのマーシャルポストで赤旗を表示し、スタートラインで中断ライトを表示させるよう指示する。

シグナルが与えられると、車両は最大時速 80km まで減速しなければならず、追い越しは禁止である。ピット出口は閉鎖され、すべての車両はファストピットレーンまでゆっくりと進み、そこで 1 列で停止しなければならず、パルクフェルメ状態に置かれる。

セーフティカーは、ピット出口ラインの後ろに並んでいる車両の前に配置される。

レースが中断されている間：

- 走行スタントは赤旗時にすべて停止し、レースが再開すると再開される。
- レース中断の長さは、レースの残りの時間に加算されない
- ファストレーン入場はオフィシャルのみが認められる
- ドライバーは車両から出てヘルメットとグローブを取り外すことは認められるが、車両とともにいなければならない
- ドライバー交代は認められない
- ドライバーは常時マーシャルの指示に従わなければならない

a) ファストレーン上の車両

タイヤの点検、雨のときの車の保護、ブレーキを冷却するための最大 2 つのファンの使用を許可することがある。レースコントロールからの許可を除き、車両へのすべての介入はファストレーン上で禁止されている。許可されている場合、これは最大 2 名のチームメンバーが行うことができる。

in the order in which they left the grid. A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the first lap.

A safety car may be used as the official car for a rolling start; in this case, the regulations governing the start will apply to it until it resumes its safety car function after the start has been given.

SUSPENDING THE RACE

173. RED FLAG

Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the race director will order red flags to be shown at all marshal posts and the abort lights to be shown at the Start Line.

When the signal is given, cars must slow to a maximum of 80 km/h and overtaking is forbidden. The pit exit will be closed and all cars must slowly move to the Fast lane and stop in single file. All cars will be placed under Parc Fermé.

The safety car will be placed in front of the cars lined up behind the pit exit line.

While the race is suspended :

- Driving stints will all stop at the time of the red flag and will resume when the race restarts.
- The length of the race suspension will not be added to the remaining time for the race.
- Only officials are allowed on the fast lane
- The drivers are allowed to get out of their cars, to remove helmets and gloves, but must remain with their cars
- No driver changes are permitted
- The drivers must obey the marshals' instructions at all times

a) For cars on the fast lane

All interventions on the cars are prohibited on the fast lane, unless authorisation is given from race control, who may authorise checks on tyres, covering the car in case of rain and the use of a maximum of two fans to cool the brakes. If authorised, this may be carried out by a maximum of two team members.

- b) レースを中断するためのシグナルが出される前にファストレーンもしくは作業エリアに入っていた車両も、パルクフェルメ状態に置かれ、赤旗シグナルが与えられた時点ですべての作業は停止しなければならない。
10 分前ボードが表示されたら、これらの車両に対する作業を再開することができる。3 分前ボードの後でグリーンフラッグの前のいかなる時点でも、そのような車両はファストレーンの終了地点に移動し、グリーンフラッグ後にセーフティカーの後ろの車両の列の最後に加わることができる。
- c) 赤旗シグナルが出された後にファストレーンに入った車両は、パルクフェルメ状態で作業エリアに進まなければならない。レース再開のための 10 分前ボードが表示されたら、これらの車両で作業を開始することができる。彼らはレースが再開されたときにピットレーンの終了地点に移動し、レースが再開された後の最初の周回の最後に参加することができる。これには、10 分前ボードの後にファストレーンから押し出された車両も含まれる。

レースの再開

174. 遅れはできるだけ短くし、再開時間が分かれば直ちに計時モニター、チームメッセージ、チーム無線を介してチームに通知する；すべての場合において少なくとも 10 分の警告が与えられる。

シグナルは、再開前に 10 分前、5 分前、3 分前、1 分前、15 秒前で表示され、それぞれに警告音が伴う。

レースディレクターは、安全上の理由から、ドライタイヤからウェットタイヤへのタイヤ交換を承認することを決定することがある。承認された場合、これは 10 分前と 5 分前ボードの間で行わなければならない。

10 分前ボードから、ファストレーン上の車両は、もはやパルクフェルメ状態ではなく、チームメンバーは、ドライバーの援助、タイヤ及びブレーキの確認、エンジンの再始動の目的のみの外部バッテリーを持ち込み及び接続、そしてレースディレクターの承認を受けた場合は、タイヤ交換をするためにのみ、ファストレーンにアクセスしてもよい。

- b) Any cars which were in the fast lane or working lane before the signal to suspend the race was given are also under parc fermé conditions and all work must stop when the red flag signal is given.

Once the ten-minute board is shown work may resume on these cars. At any point after the three-minute board and before the green flag, any such car may move to the end of the fast lane and after the green flag may join at the back of the line of cars behind the safety car.

- c) Any cars which entered the fast lane after the red flag signal was given must proceed to their working area under parc fermé conditions. Once the ten-minute board is shown for the race to resume, work may commence on these cars. They may move to the end of the pit lane when the race has been resumed, and may join at the end of the first lap after the race has been resumed. This also includes any cars pushed off the fast lane after the 10-minute board.

RESUMING THE RACE

174. The delay will be kept as short as possible and as soon as a resumption time is known, teams will be informed via the timing monitors, team messaging and team radio; in all cases at least ten minutes' warning will be given.

Signals will be shown ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and fifteen seconds before the resumption, and each of these will be accompanied by an audible warning.

The race director, for safety reasons, may decide to authorise a tyre change from Dry to wet-weather tyres. If authorised, this must take place between the ten and five-minute boards.

From the 10-minute board, the cars on the fast lane are no longer under parc fermé conditions and team members may access the fast lane only to assist the driver, check tyres and brakes, bringing and connecting an external battery only for the purpose of restarting the engine and, if authorised by the race director, to change the tyres.

チームは、レースディレクターの許可を得て、ファストレーンから車両を出すことができる。この場合、第 173 条 c) に従い、レースに再度参加することを認められる。

5 分前のシグナルが表示されると、すべての車両にはホイールが取り付けられていなければならない。

5 分前シグナルですべてのホイールが完全に取り付けられていない車両の競技者には、ペナルティが科せられる。

3 分前シグナルが表示されたら、車両はホイールに乗っていないといけない。3 分前シグナルでホイールに乗っていない、またはホイールが締め付けられていない車両の競技者には、ペナルティが科せられる。

同時にピット先端と先頭車両の間にいる車両は、追越することなく 1 周回する。それらの車両は再びピットインして SC 後方の隊列に合流しなければならない。

作業エリアの車両については、第 173 条 b) および c) の情報を遵守しなければならない。

1 分前シグナルが表示されると、エンジンを始動する。すべてのチーム員は、15 秒前シグナルが与えられるまでにすべての機材を持ってファストレーンを離れなければならない。15 秒前シグナル後に援助を必要とするドライバーがいれば、マーシャルにこれを明示しなければならない、残りの車両がファストレーンを離れた後に、マーシャルは車両を作業エリアに押し入れるように指示される。この場合、黄旗を持ったマーシャルは、後続のドライバーに警告するために、当該車両の横に立つ。

この周回をスタートできないドライバーは、マーシャルにこれを示さなければならない。ファストレーンを離れるとき、すべてのドライバーは、トラックの横に立っているチーム員がいなくなるまで、大幅に減速した速度で進まなければならない。

マーシャルは、ファストレーンを離れることができる全ての車両がファストレーンを離れると、すぐに最短ルートでファストレーンに残っている車両を作業エリアに押し入れるよう指示される。ファストレーンから押し出されたドライバーは、車両を始動しようとすることはできず、マーシャルの指示に従わなければならない。

グリーンライトが点灯したら、セーフティカー先導でレースが再開さ

A team may, with permission from the race director, remove a car from the fast lane. In this case, they will be allowed to rejoin the race with the cars according to article 173 c)

When the five-minute signal is shown, all cars must have their wheels fitted.

A penalty will be imposed on any Competitor whose car did not have all its wheels fully fitted at the five-minute signal.

When the three-minute signal is shown, the cars must be resting on their wheels. A penalty will be imposed on any Competitor whose car was not resting on its wheels at the threeminute signal or whose wheels have not been tightened.

At some point after the three-minute signal, any cars between the pit exit line and the leader will complete a further lap, without overtaking. The Car must be pit in again and join the line behind SC.

For cars in the working area, the information in article 173 b) and c) must be followed.

When the one-minute signal is shown, engines will be started. All team personnel must leave the fast lane by the time the 15-second signal is given, taking all equipment with them. If any driver needs assistance after the 15-second signal, he must indicate this to the marshals and, when the remainder of the cars able to leave the fast lane have done so, marshals will be instructed to push the car into the working lane. In this case, marshals with yellow flags will stand beside any car (or cars) concerned to warn drivers behind.

Any driver who is unable to start this lap must indicate this to the marshals. When leaving the fast lane, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until clear of any team personnel standing beside the track.

Marshals will be instructed to push any car (or cars) remaining on the fast lane into the working lane by the shortest route as soon as all cars able to leave the fast lane have done so. Any driver being pushed from the fast lane may not attempt to start the car and must follow the instructions of the marshals.

The race will be resumed behind the Safety Car when

れる。セーフティカーは、すべての車両が後ろに並んでいない場合を除き、1 周後にピットに入るか、レースディレクターがレースを再開することが安全であると判断するまでセーフティカーを続けることができる。

グリーンライトが点灯すると、セーフティカーは、後続の車両とともに、**ピット出口ライン**の後ろで停止した順番で、車間を 5 車分以上離さずに、**ファストレーン**を離れる。セーフティカー後方の最後の車両がピットレーンの終了地点を過ぎるとすぐに、赤旗の前に**ファストレーンもしくは作業エリア**にあった車両（第 173 条 b））は、トラックに入りセーフティカー後方の車両の列に加わることができる。赤旗後に**ピットレーン**に入った車両（第 173 条 c））は、レースが再開された後、**ピットレーン**の終了地点に移動し、セーフティカー先導での最初の周回の後に再び参加することができる。

この周回での追い越しは、赤旗ラインを離れるときに車両が遅れ、後続の車両がフィールドの残りの部分を過度に遅らせることなく通過することが避けられない場合にのみ認められる。

この場合、ドライバーは、レースが中断される前の順序を再確立するためにより追いついてもよい。この周回の間、H 項の第 2.9 条が適用される。

赤旗ラインを離れるのが遅れたドライバーは、残りの車両が赤旗ラインを通過した後に停止していれば、別の移動している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の列の後ろにつかなければならない。複数のドライバーが影響を受ける場合、彼らはファストレーンを離れる順序でフィールドの後ろに付かなければならない。

第 35 条 c) または d) に基づくペナルティのいずれかが、審査委員会の意見で、周回中に別の車両を不必要に追い越したドライバーに科される場合がある。

レースが再開できない場合は、レースを中断するシグナルが出された周回の前の最後から 2 番目のラップの終わりでの結果が採択される。

フィニッシュ

175. レース終了の合図は、先頭車両が予定時刻の経過後ラインを通過したときにライン上で出される。

176. レース終了の合図が、理由の如何を問わず(171 条を除く)、予

the green lights are illuminated. The Safety Car will enter the pits after one lap unless all cars are not yet lined up behind it, or the Safety Car may continue until the race director decides it is safe to resume the race."

When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the **fast lane** with all cars following, in the order in which they stopped behind the **pit exit line**, no more than 5 car lengths apart. Soon after the last car in line behind the Safety Car passes the end of the pit lane, any cars which were in the **fast lane or working lane** before the red flag (article 173 b) may then enter the track and join the line of cars behind the Safety Car. Cars which entered the **pit lane** after the red flag (article 173 c)) may move to the end of the pit lane after the race has resumed, and rejoin after the first lap behind the safety car.

Overtaking during this lap is permitted only if a car is delayed when leaving the red flag line and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may overtake only to re-establish the order they were in before the race was suspended. During this lap, Article 2.9 of Appendix H will apply.

Any driver who is delayed leaving the red flag line may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the red flag Line, and must form up at the back of the line of cars behind the Safety Car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order in which they left the fast lane.

Either of the penalties under Article 35 c) or d) may be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards of the Meeting, unnecessarily overtook another car during the lap.

If the race cannot be resumed, the results will be taken at the end of the penultimate lap before the lap during which the signal to suspend the race was given.

FINISH

175. The end-of-race signal will be given at the Line as soon as the leading car crosses it after the scheduled time has elapsed.

176. Should for any reason (other than under Article 171)

定時刻が経過する前に出された場合でも、レースは先頭車両が、合図が出される前にラインを通過した時点でフィニッシュしたものとみなされる。またレース終了の合図が、理由の如何を問わず、遅れた場合でも、レースは、本来フィニッシュすべき時点でフィニッシュしたものとみなされる。

177. レース終了の合図を受けた後は、全入賞車両は、不要な遅れを生じることなく、一切の物を受け取ることなく、また援助を受けることなく(必要に応じてマーシャルの援助は除く)、車両保管場へ直行しなければならない。

自力で車両保管場に到達できない入賞車両は、マーシャルの全面的支配下に置かれ、マーシャルにより車両保管場まで誘導される。

車両保管

178. 監視責任を負うオフィシャルのみ、車両保管場に立入ることができる。同オフィシャルの許可がない限り、一切の介入は認められない。
179. 車両保管場を使用しているとき、ラインと車両保管場入口間のエリアも、車両保管場の一部とみなす。
180. 車両保管場は、十分な広さを有し、関係者以外の立入りができないように隔離するものとする。
181. 車両保管は公式予選またはレースのチェッカーが出されてから最大 1 時間継続される。これ以降は、技術委員長による再車両検査の対象ではない車両或いは審査委員会に指示されていない車両については、車両保管が解除される。

順位決定

182. 1 位の車両とは、予定時間内に最大距離を走行した車両とする。全車両、完了した周回数を考慮して順位が付けられるが、同一周回数の車両については、ラインを通過した順とする。

フィニッシュラインはコース上とピットレーンの両方に設定される。

183. 最終ラップを周回するのに、優勝車の最速ラップタイムの 2 倍以上

the end-of-race signal be given before the scheduled time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leading car last crossed the Line before the signal was given. Should the end-of-race signal be delayed for any reason, the race will be deemed to have finished when it should have finished.

177. After receiving the end-of-race signal, all classified cars must proceed directly to the Parc Fermé without any unnecessary delay, without receiving any object whatsoever and without any assistance (except that of the marshals if necessary).

Any classified car which cannot reach the Parc Fermé under its own power will be placed under the exclusive control of the marshals, who will direct the car to the Parc Fermé.

PARC FERME

178. Only those officials responsible for supervision may enter the Parc Fermé. No intervention of any kind is allowed there unless authorised by such officials.
179. When the Parc Fermé is in use, the area between the Line and the Parc Fermé entrance will be considered to be Parc Fermé as well.
180. The Parc Fermé shall be sufficiently large and secure so that no unauthorised persons can gain access to it.
181. The Parc Fermé will last for a maximum of one hour from the chequered flag for the qualifying session or either race. After this time, any cars which have not been chosen for further examination by the Chief Scrutineer or ordered by the Stewards of the Meeting will be released.

CLASSIFICATION

182. The car placed first will be the one having covered the greatest distance in the scheduled time. All cars will be classified taking into account the number of complete laps they have covered and, for those which have completed the same number of laps, the order in which they crossed the Line.

The finish line is marked on the track and the pit lane.

183. If a car takes more than twice the time of the winner's

かかった車両については、同車両が走行した総距離を計算する際の最終ラップは入れない。

184. 周回数が、優勝車の周回数の 70%未満(小数点以下切捨て)の車両は順位認定の対象とはならない。

185. 正式総合順位表は、レース終了後オーガナイザーにより公式掲示板に掲載し発表される。これを唯一有効なレース結果とするが、コード並びに本特別規則書に基づき修正される場合がある。

表彰式

186. レース終了後表彰式が行われる。カップまたはトロフィーにおいて少なくとも上位 3 台の完走車両がいる場合、1 位、2 位、3 位のドライバーと優勝チームの代表者は、表彰式に出席し、オーガナイザーが設定した式次第に従わなければならない。カップまたはトロフィーのエントリー台数が 5 台未満または完走車両が 3 台未満の場合は、オーガナイザーは優勝ドライバーとチームの代表者のみの出席を決定する場合がある。

車両の全ドライバーが同じ国籍の場合、チームは表彰台での同車両の旗についてエントラントライセンスの国籍かドライバーの国籍か、どちらか選択することができる。

- 1 : 総合 1 位、2 位、3 位
- 2 : 1 位、2 位、3 位 – Silver カップ
- 3 : 1 位、2 位、3 位 – Pro-Am カップ
- 4 : 1 位、2 位、3 位 – Am カップ
- 5 : アジア賞対象チームの 1 位、2 位、3 位
- 6 : SUPER GT 対象チームの 1 位、2 位、3 位
- 7 : SUPER 耐久対象チームの 1 位、2 位、3 位

何れのクラスにおいてエントリー台数が 3 台未満または入賞車両が 3 台未満の場合は、優勝車のドライバーとチーム監督のみ表彰台に呼ばれる。

エントラントおよびドライバーは、表彰式式次第に関し与えられる指示に従う責任を負う。違反した場合は、審査委員会の判断に従いペナルティが課される。表彰式の一部または全部に欠席したエントラントに対しては 133,000 円/1180 ドルの罰金が課され

fastest lap to cover its last lap, this last lap will not be taken into account when calculating the total distance covered by that car.

184. Cars having covered less than 70% of the number of laps covered by the winner (rounded down to the nearest whole number of laps) will not be classified.

185. The official overall classification will be published and posted by the Organiser on the Official Notice Board after the race. These will be the only valid results, subject to any amendments which may be made under the Code and these Sporting Regulations.

PODIUM CEREMONY

186. There will be a podium ceremony after the race. Where there are at least three cars finishing in a Cup or Trophy, the drivers finishing in 1st, 2nd and 3rd positions and a representative of the winning team must attend the prize-giving ceremony on the podium and abide by the podium procedure determined by the Organiser. When there are fewer than five cars entered or fewer than three cars finishing in a Cup or Trophy, then the Organiser may decide that only the winning drivers and team representative should attend.

Should all the drivers of a car share the same nationality, the Team may choose between the nationality of the Competitor's License or that of the Drivers for the podium flag for that car.

- 1: 1st, 2nd and 3rd overall
- 2: 1st, 2nd and 3rd – Silver Cup
- 3: 1st, 2nd and 3rd – Pro-Am Cup
- 4: 1st, 2nd and 3rd – Am Cup
- 5: 1st, 2nd and 3rd – Asian Award
- 6: 1st, 2nd and 3rd – SUPER GT Award
- 7: 1st, 2nd and 3rd – SUPER Taikyu Award

If fewer than three cars are entered in any class, or if fewer than three cars are classified at the finish in any class, only the drivers and team manager of the winning car will be called to the podium.

The Competitors and drivers undertake to comply with the instructions that they will be given concerning the podium ceremony. Any infringement will result in penalties at the Stewards of the

るが、審査委員会が不可抗力と認めた場合はこの限りではない。

Meeting's discretion.

A fine of 133,000 yen or 1180 dollars will be imposed on any Competitor who is absent for part or all of the podium ceremony, except in a case of force majeure recognised as such by the Stewards of the Meeting.

レース記者会見

RACE PRESS CONFERENCE

187. 表彰式終了後、総合 1 位、2 位、3 位のドライバーは、メディアセンターもしくは大会の別表 1 に指定するその他場所において行われる記者会見に向かわなければならない。

187. After the podium, the 1st, 2nd, 3rd prize drivers in overall must proceed to the Press Conference in the media centre or other location specified in the Appendix 1 of the Event.

チーム監督は、ドライバーが義務を果たすよう徹底を図る責任を負う。審査委員会が不可抗力と認めた場合を除き、欠席したエントラントには 133,000 円/1180 ドルの罰金が課される。

The team managers are responsible for ensuring that their drivers fulfil their obligations. A fine of 133,000 yen or 1180 dollars will be imposed on any competitor who is absent except in a case of force majeure recognised as such by the Stewards of the Meeting.

別表 1

パート A

- a). A S N : 一般社団法人日本自動車連盟
〒105-0011
東京都港区芝大門 自動車会館 1 丁目 1 番 30 号
Tel: 03-3578-4936/Fax: 03-3578-4937
- b). オーガナイザー : 鈴鹿モータースポーツクラブ (S M S C)
オーガナイザーの住所
〒510-0295
三重県鈴鹿市稲生町 7992 鈴鹿サーキット内
Tel: 059-378-1111/Fax: 059-378-3625
- c). 大会日程・開催場所 :
日時 : 2019 年 8 月 24-26 日
場所 : 鈴鹿サーキット
〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992
- d). 書類審査・公式車検開始時間
ブルテンに示す。
- e)ブリーフィング会場・時間
ブルテンに示す。
- f)レース開始時間
日時 : 2019 年 8 月 26 日 10 時 00 分
- g)問い合わせ先 :
鈴鹿サーキット モータースポーツ部 モータースポーツ課
〒510-0295
三重県鈴鹿市稲生町 7992
Tel: 059-378-3405/Fax: 059-378-3625
- h). サーキットの詳細 :
場所と交通機関 :
場所 … 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992
- 交通機関
… 空港 …
名古屋 (90 k m) 、大阪 (200 k m) 、東京 (500 k m)
… 電車 …
J R 名古屋駅から近鉄で 50 k m、白子駅から 6 k m、平田駅から
5 k m、伊勢鉄道 鈴鹿サーキット稲生駅から 1 k m
… 道路 …
国道 2 3 号線もしくは 1 号線

Appendix 1

Part A

- a) National Sporting Authority (ASN):
Japan Automobile Federation (JAF)
JIDOSHAKAIKAN,1-1-30,Shiba-Daimon, Minato-ku,
Tokyo, 105-0012 JAPAN
Tel : +81-3-3578-4936/Fax : +81-3-3578-4937
- b) Organizer :
Suzuka Motor Sports Club (SMSC)
- Address of the organizer :
c/o Suzuka Circuit
7992 Ino-cho, Suzuka-shi, Mie-ken, 510-0295 JAPAN
Tel : +81-59-378-1111/Fax : +81-59-378-3625
- c) Date and place of the Event:
- Date; 23,24,25,26 August 2019
- Place; Suzuka Circuit
7992 Ino-cho, Suzuka-shi, Mie-ken, 510-0295 JAPAN
- d) Start of the sporting checks and scrutineering
Details will be published in the Bulletin.
- e) Time and Locaton of the Briefing
Details will be published in the Bulletin.
- f) Start time of the race(s)
- 26 August 2019 1000hrs
- g) Address and telephone and fax numbers to which
enquiries can be addressed:
- Suzuka Circuit MotorSports Division
7992 Ino-cho, Suzuka-shi, Mie-ken, 510-0295 JAPAN
Tel : +81-59-378-3405 Fax : +81-59-378-3625
- h) Details of the circuit
- Location and access :
* Location - 7992 Ino-cho, Suzuka-shi, Mie-ken,
510-0295 JAPAN
* Access
--- Airport ---
Nagoya (90km), Osaka (200km) or Tokyo (500km)
--- Train ---
Nagoya St. (JR) (50km), Shiroko St. (Kintetsu Line)
(6km), Hirata St. (Kintetsu Line) (5km) or
Suzuka Circuit Ino St. (Ise Line) (1km)
--- Highway ---
No. 23 or No. 1

…高速道路 …

東名阪自動車道（鈴鹿インターチェンジ）

全 長：5.807 km / 3.608 マイル

レース時間：10 時間

周回方向：時計回り

ピットの出口の位置関係：スターティングラインを越えた先

i). サーキットでの正確な位置

審査委員会室：コントロールタワー 2 F

パ ー ク フ ェ ル メ：A1パドックもしくはホームストレート

ドライバーズ・ブリーフィング：コントロールタワー 2 F

公 式 通 知 掲 示 板：コントロールタワーエントランス

優 勝 者 記 者 会 見：コントロールタワー 2 F

J) 本特別規則書に規定される以外の追加トロフィーおよび特別賞のリスト

・詳細はブルテンに示す。

k) 抗議料と控訴料

抗議：104,800 円

控訴：262,100 円

l) ASN 任命による主要競技役員

- 大会審査委員長：松本 洋
- 審査委員：柘植 和廣
- レースディレクター：宮沢 紀夫
- 大会事務局長：上野 和俊
- 国内技術委員長：宮崎 知宏
- 国内医師団長：瀬戸口 芳正

パート B - 外部派遣役員リスト

国際審査委員：Greg Masters

IGTC シリーズ テクニカルディレクター：Claude-Louis Surmont

IGTC アドバイザー：Alain Adam

---Expressway---

- Higashi Meihan (Suzuka Inter-change)

- Length of One lap - 5.807km/3.608miles

- length for race - 10 hours,

- Direction - Clockwise

- Location of pit exit in relation to line: at the after the starting line

i) Precise location at the circuit of:

- Steward's office: at the Control Tower 2nd floor

- Parc ferme:

at the lined area shown in the drawing at this page

- Driver's and Competitors briefing:

at the control Tower 2nd floor

- Official notice board: entrance the Control Tower

- Winner's press conference:

at the Control Tower 2nd floor

J) List of any supplementary trophies and special awards in addition to those specified in these Sporting Regulations

Details will be published in the form of Bulletin.

k) Amount of the Appeal and Protest fees

Protest：262,100 yen

Appeal：104,800 yen

l) The names of the following officials of the Event, appointed by the ASN

- Chief Steward ; Hiroshi Matsumoto
- Steward ; Kazuhoro Tsuge
- Race director; Norio Miyazawa
- Secretary of the meeting; Kazutoshi Ueno
- Chief national scrutineer; Tomohiro Miyazaki
- Chief national medical officer; Toshimasa Setoguchi

Part B - List of Officials nominated by SRO

International Steward : Greg Masters

IGTC Series Technical Director: Claude-Louis Surmont

IGTC Adviser: Alain Adam

パートC - 詳細タイムテーブル

Part C – Detailed time table

Tuesday, August 20th						
NO ENGINE RUNNING BEFORE 08:00 AND AFTER 18:00						
Start	End	Duration	Category	Session	Int.	
6:00	12:00		Suzuka 10 Hours	Set up of the Containers		
12:00	18:00	6:00	Suzuka 10 Hours	Accreditation Centre Open		
12:00	0:00	12:00	Suzuka 10 Hours	Garages Access to Overseas Teams		

Wednesday, August 21st						
NO ENGINE RUNNING BEFORE 08:00 AND AFTER 18:00						
Start	End	Duration	Category	Session	Int.	
0:00	24:00	24:00	All Series	Paddock Opens		
8:00	12:00		Suzuka 10 Hours	Pit garage access for Domestic Team's Trailers		
9:00	18:00	9:00	Suzuka 10 Hours	Accreditation Centre Open		
9:00	20:00	11:00	Suzuka 10 Hours	Set Up		
14:00	16:00	2:00	Suzuka 10 Hours	Sporting Checks – Overseas Teams		
17:00	18:00	1:00	Suzuka 10 Hours	Team Managers Meeting		

Thursday, August 22nd						
NO ENGINE RUNNING BEFORE 08:00 AND AFTER 19:00						
Start	End	Duration	Category	Session	Int.	
0:00	24:00	24:00	All Series	Paddock Opens		
7:30	10:30	3:00	All Series	Track Walk (scooters/cars/quads not accepted, only bike)		
8:00	19:00	11:00	Suzuka 10 Hours	SRO – IGTC Offices Open		
8:00	10:30	2:30	Suzuka 10 Hours	Technical Scrutineering – Domestic Teams		
9:00	10:30	1:30	Suzuka 10 Hours	Sporting Checks – Domestic Teams		
10:00	10:30	0:30	Suzuka 10 Hours	Parade Meeting (Team Managers / Parade Drivers)		
11:30	12:10	0:40	All Series	Start of the Parade to Suzuka City – All Cars must take part		
12:10	13:00	0:50	Suzuka 10 Hours	OPEN SCRUTINEERING at AEON MALL SUZUKA – Some Cars must take part		
12:30	17:30	5:00	Suzuka 10 Hours	Technical Scrutineering – Overseas Teams		
13:00	13:30	0:30	Audi R8 LMS CUP	Drivers Briefing		
14:00	14:45	0:45	Audi R8 LMS CUP	Free Practice 1	1:45	
14:00	15:00	1:00	Suzuka 10 Hours	Sporting Checks – All Teams		
16:00	16:45	0:45	Audi R8 LMS CUP	Free Practice 2	0:45	
17:00			Suzuka 10 Hours	Drivers Briefing		
17:30	18:30	1:00	Suzuka 10 Hours	10H Official Photo session (drivers and cars must be present)		

Friday, August 23rd						
NO ENGINE RUNNING BEFORE 08:00 AND AFTER 21:00						
Start	End	Duration	Category	Session	Int.	
0:00	24:00	24:00	All Series	Paddock Opens		
8:00	19:00	11:00	Suzuka 10 Hours	SRO – IGTC Offices Open		
8:45	9:45	1:00	Suzuka 10 Hours	Paid Practice – Bronze Driver Only–	0:15	
10:00	12:00	2:00	Suzuka 10 Hours	Paid Practice	1:10	
12:30	13:00	0:30	Suzuka 10 Hours	Team Managers Meeting		
13:10	13:25	0:15	Audi R8 LMS CUP	Qualifying Practice 1	0:10	
13:35	13:50	0:15	Audi R8 LMS CUP	Qualifying Practice 2	0:20	
14:00	14:45	0:45	Porsche GT3 Cup Challenge	Sporting Checks		
14:00	15:50	1:50	Porsche GT3 Cup Challenge	Scrutineering		
14:10	16:10	2:00	Suzuka 10 Hours	Free Practice – Evening Practice	0:15	
16:25	16:55	0:30	Porsche GT3 Cup Challenge	Free Practice	0:15	
17:10			Audi R8 LMS CUP	Race 1 – Pit Lane Open	0:05	
17:15			Audi R8 LMS CUP	Race 1 – Pit Lane Close	0:10	
17:25	17:55	0:30	Audi R8 LMS CUP	Race 1 – Rolling Start	0:35	
18:30	20:00	1:30	Suzuka 10 Hours	Free Practice – Night Practice		

Saturday, August 24th						
NO ENGINE RUNNING BEFORE 08:00 AND AFTER 19:00						
Start	End	Duration	Category	Session	Int.	
0:00	24:00	24:00	All Series	Paddock Opens		
8:00	8:20	0:20	Porsche GT3 Cup Challenge	Sporting Checks		
8:00	9:00	1:00	Porsche GT3 Cup Challenge	Scrutineering		
8:00	19:00	11:00	Suzuka 10 Hours	SRO – IGTC Offices Open		
9:00	9:30	0:30	Porsche GT3 Cup Challenge	Drivers Briefing		
9:15	10:15	1:00	Suzuka 10 Hours	Free Practice	0:20	
10:35	11:05	0:30	Porsche GT3 Cup Challenge	Qualifying Practice 1	0:25	
11:00			Suzuka 10 Hours	Pole Shoot Out Driver Nomination Form to be returned to Suzuka		
11:30	12:30	1:00	Suzuka 10 Hours	Pit Walk	0:30	
13:00	13:15	0:15	Suzuka 10 Hours	Qualifying 1 – Driver 1 Time Attack	0:15	
13:30	13:45	0:15	Suzuka 10 Hours	Qualifying 2 – Driver 2 Time Attack	0:15	
14:00	14:15	0:15	Suzuka 10 Hours	Qualifying 3 – Driver 3 Time Attack	0:30	
14:45			Audi R8 LMS CUP	Race 2 – Pit Lane Open	0:05	
14:50			Audi R8 LMS CUP	Race 2 – Pit Lane Close	0:10	
15:00	15:30	0:30	Audi R8 LMS CUP	Race 2 – Rolling Start	0:30	
16:00			Porsche GT3 Cup Challenge	Race – Pit Lane Open	0:05	
16:05			Porsche GT3 Cup Challenge	Race – Pit Lane Close	0:15	
16:20	16:50	0:30	Porsche GT3 Cup Challenge	Race – Rolling Start	0:40	
17:30	17:50	0:20	Suzuka 10 Hours	Pole Shoot Out – Top 20 Cars	0:05	
17:55			Suzuka 10 Hours	Pole Position Ceremony		
18:30			Suzuka 10 Hours	Qualifying Press Conference		
18:20	19:50	1:30	Suzuka 10 Hours	Night Open Pit		
18:30			Suzuka 10 Hours	Starting Driver Nomination Form to be returned to Suzuka		

Sunday, August 25th						
NO ENGINE RUNNING BEFORE 07:00 AND AFTER 21:00						
Start	End	Duration	Category	Session	Int.	
0:00	24:00	24:00	All Series	Paddock Open		
7:00	19:00	12:00	Suzuka 10 Hours	SRO – IGTC Offices Open		
7:15	7:20	0:05	Suzuka 10 Hours	Pit Walk – Priority Access for VIP Suite–		
7:20	7:55	0:35	Suzuka 10 Hours	Pit Walk	0:20	
8:15	8:30	0:15	Suzuka 10 Hours	Warm Up	0:30	
9:00	9:15	0:15	Suzuka 10 Hours	Pit Lane Open		
9:15			Suzuka 10 Hours	Pit Lane Close		
9:50			Suzuka 10 Hours	10min Board	0:10	
10:00	20:00	10:00	Suzuka 10 Hours	Race Rolling Start	0:10	
20:10			Suzuka 10 Hours	Podium	0:15	
20:40			Suzuka 10 Hours	Press Conference		

Monday, August 26th						
Start	End	Duration	Category	Session	Int.	
10:00			Suzuka 10 Hours	Clearance of the Containers		
12:00			All Series	Paddock must be cleared		

パートD - 大会保険

もてぎ・鈴鹿共済会 会員の皆さまへ

2017年12月16日

もてぎ・鈴鹿共済会ご加入の傷害総合保険の概要 ・お支払い保険金のご案内

当保険は、もてぎ・鈴鹿共済会の定めるサーキット内において急激かつ偶然な外來の事故（以下「事故」という）によってその身体に被害に被った傷害に対して、共済会規定、傷害総合保険普通保険約款に従い、保険金をお支払いいたします。

1. お支払いする保険金

保険金の種類	保険金をお支払いする場合	お支払額
死亡保険金	事故によりケガをされ、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に死亡した場合、死亡・後遺障害保険金額の全額をお支払いします。ただし、すでに後遺障害保険金をお支払いしている場合は、その金額を差し引いてお支払いします。	3,000万円
後遺障害保険金	事故によりケガをされ、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に後遺障害が生じた場合、その程度に応じて死亡・後遺障害保険金額の4%～100%をお支払いします。ただし、お支払いする後遺障害保険金の額は、保険期間を通じ、死亡・後遺障害保険金額を限度とします。	120万円～ 3,000万円
入院保険金	事故によりケガをされ入院された場合、入院日数に対し、1,000日を限度として、1日につき入院保険金日額をお支払いします。	5,000円 (1,000日限度)
手術保険金	事故によりケガをされ、そのケガの治療のため病院または診療所において以下1または2のいずれかの手術を受けた場合、入院保険金日額に所定の倍率（入院中に受けた手術の場合：20倍・外来で受けた手術の場合：5倍）を乗じた手術保険金をお支払いします。ただし1事故につき1回の手術に限ります。 ①公的医療保険制度における医療診療報酬点数表に、手術料の算定対象と列挙されている手術（※1） ②先進医療に該当する手術（※2） （※1）以下の手術は対象となりません。 創傷処理、皮膚切開術、デブリードマン、骨または関節の非経血路または徒手的手術、皮膚切開術、骨固定術および関節手術、後遺手術 （※2）先進医療に該当する手術は、治療を直接の目的としてメス等の器具を用いて患部または必要部位に切開、摘出等の処置を施すものにかぎります。	入院中の手術の場合 100,000円 外来で受けた手術の場合 25,000円
通院保険金	事故によりケガをされ通院された場合、事故の発生の日からその日を含めて1,000日以内の通院日数に対し、90日を限度として、1日につき通院保険金日額をお支払いします。ただし、入院保険金をお支払いするべき期間中の通院に対しては、通院保険金をお支払いしません。 ※通院保険金の支払いを受ける期間中に新たに他のケガをされた場合であっても、重複して通院保険金をお支払いしません。	3,000円 (90日限度)

2. 保険金をお支払いできない主な場合

- 故意または重大な過失、自殺行為、犯罪行為または競争行為による事故。
- 無資格運転、酒気を帯びた状態または商業等により正常な運転をできないおそれがある状態での運転中の事故。
- 脳疾患、疾病または心神喪失による事故。
- 地震もしくは噴火またはこれらによる津波による事故。
- 戦争、暴動（テロ行為を除きます。）などによる事故。
- 頭部症候群（いわゆる「むちうち症」）または腰痛（医学的的他覚症状のないもの）などに対しては、保険金をお支払いできません。
- 外科的手術その他医療処置

※上記内容は、概要を説明したものです。詳しい内容につきましては、裏面の取扱代理店または損保ジャパン日本興亜までお問い合わせください。

3. 事故が発生した場合におとりいただく手続き

1. 事故の通知

会員の皆さまが事故により負傷した場合、共済会規約に従って必ず共済会指定のサーキット内の医務室にて事故記録を残すようお願いいたします。（ただし、生命に関わるような緊急時を除く）

2. 保険金ご請求のお手続き

- 共済会指定の医務室にある事故記録から負傷された会員の皆さまに保険会社または取扱代理店より保険金ご請求についてのご案内をいたします。
（負傷程度によってご案内されない場合がございますのでご注意ください。）
- 被保険者（負傷された会員さま）または保険金を受け取るべき方（これらの方の代理人を含みます）が保険会社所定の書類を提出されないとき、または、提出された書類について知っている事実を記載されなかったり、事実と相違する内容を記載されたときは、保険金をお支払いできませんのでご注意ください。

4. 個人情報の取扱について

- もてぎ・鈴鹿共済会は、事故発生時において本契約会員に関する個人情報を、損保ジャパン日本興亜株式に提供します。
- 損保ジャパン日本興亜株式は、本契約に関する個人情報を、本契約の履行、損害保険等損保ジャパン日本興亜株式の取り扱い商品・各種サービスの案内・提供、等を行うために取得・利用し、業務委託先、再保険会社、等に提供を行います。
- なお、保健医療等の特別な非公開情報（センシティブ情報）については、保険業法施行規則により限定された目的以外の目的に利用しません。詳細につきましては、損保ジャパン日本興亜株式の公式ウェブサイトに掲載の個人情報保護宣言をご覧ください。取扱代理店または損保ジャパン日本興亜営業店までお問い合わせ願います。
- もてぎ・鈴鹿共済会会員の皆さまは、これらの個人情報の取扱にご同意ください。

ご契約、事故に関するお問い合わせ先

取扱代理店

株式会社ホンダスタッフサービス
〒510-0201 三重県鈴鹿市福生町7992
TEL:059-370-0247（営業時間平日9:00～18:00）
FAX:059-370-0248

ご契約に関するお問合せ先

損害保険ジャパン日本興亜 三重支店 四日市法人支社
TEL: 059-353-6557 FAX: 059-351-5417（営業時間平日9:00～17:00）

事故に関するお問合せ先

- 『ツインリンクもてぎ』での事故
損害保険ジャパン日本興亜 関東保険金サービス第二部 栃木火災新種保険金サービス課
TEL:028-633-7431 FAX:028-633-7456（営業時間平日9:00～17:00）
- 『鈴鹿サーキット』での事故
損害保険ジャパン日本興亜 中部保険金サービス第一部 愛知火災新種保険金サービス第一課
TEL:052-953-3911 FAX:052-953-3691（営業時間平日9:00～17:00）

Part D - Event Insurance

To Members of the Motegi-Suzuka Aid Society

December 1, 2017, 4:00PM

Outline of the Comprehensive Accident Insurance for Members of the Motegi-Suzuka Aid Society, and Introduction to Claims Paid or Payable

This insurance is intended to pay claims, pursuant to provisions of Aid Society and general insurance conditions of the Comprehensive Accident Insurance, for injuries to the body due to abrupt and incidental outside accidents (hereinafter called "accidents") that occur on any of the circuits defined by the Motegi-Suzuka Aid Society.

1. Claims to be paid

Type of claim	Case where claim is paid	Amount of payment
Death benefit	In cases where a member is injured by an accident and dies within 180 days from the accident including the date of the accident, the whole amount of the death and residual disability benefit will be paid. However, if any portion of the death and residual disability benefit has already been paid, that amount will be deducted from the payment.	30 million yen
Residual disability benefit	In cases where a member is injured by an accident and develops a residual disability within 180 days from the accident including the date of the accident, 4 to 100% of the death and residual disability benefit will be paid according to the degree of the disability. However, the death benefit and the residual disability benefit will not exceed the amount of the death and residual disability benefit.	1.2 to 30 million yen
Hospitalization benefit	In cases where a member is injured by an accident and hospitalized, a daily amount of hospitalization benefit per day will be paid for the days of hospitalization with a limit of not more than 1,000 days.	5,000 yen (for up to 1,000 days)
Surgery benefit	In cases where a member is injured by an accident and receives a surgery (1) or (2) below at a hospital or clinic for treating the injury, a surgery benefit calculated by multiplying the daily amount of hospitalization benefit by a prescribed multiplying factor (10 times if the surgery is received during hospitalization, 5 times if the surgery is received on an outpatient basis) will be paid. However, the payment will be limited for one surgery per accident. (1) Surgeries listed in the table of points of remuneration for medical treatment under a public medical insurance system as items for calculation of surgery charges ("1") (2) Surgeries that fall under the category of advanced medical treatment ("2") ("1") The following surgeries are not covered: Wound treatment, skin incision, debridement, non-invasive or manipulative reduction/reduction and fixation of bones or joints, and mobilization and both removal ("2") Surgeries falling under the category of advanced medical treatment shall be limited to those in which a procedure such as resection and removal is provided to the affected area or site using a tool such as scalpel with the direct aim of treatment.	Surgery during hospitalization 100,000 yen Surgery received on an outpatient basis 25,000 yen
Outpatient benefit	In cases where a member is injured by an accident and receives outpatient treatment, a daily amount of outpatient benefit will be paid per day for the number of days of outpatient treatment within 1,000 days from the accident including the date of the accident with a limit of not more than 90 days. In addition, for outpatient treatment during the period in which a hospitalization benefit is to be paid, the outpatient benefit will not be paid. If a member has another injury during the period of outpatient benefit payment, any overlapping outpatient benefit will not be paid.	3,000 yen (for up to 90 days)

2. Main cases where claims will not be paid

- Accident caused by intentional or gross negligence, suicidal act, criminal act or fighting act.
- Accident caused by driving without a license, or accident during driving in a state where the driver may not be able to perform normal driving due to the influence of alcohol or use of narcotic or the like.
- Accident due to a brain disease, illness or mental unsoundness.
- Accident due to an earthquake or volcanic eruption, or tsunami caused by these.
- Accident due to war, rioting (excluding terrorists) or the like.
- Cervical syndrome (so-called "whiplash") or backaches not accompanied by any medical objective symptom, etc.
- Surgery or other medical procedures

* The above statement describes the outline. For detailed information, contact the agency indicated on the reverse side of this leaflet or Sompco Japan Nipponkoa Insurance Inc.

3. Procedures to be taken if an accident occurs

1. Notification of the accident

If a member is injured in an accident, be sure to preserve a record of the accident at the circuit's medical treatment room designated by the aid society in accordance with the rules of the aid society (excluding life-threatening emergencies).

2. Procedure for making insurance claim

- The insurance company or the agency will send information on insurance claim to the injured member based on the accident record preserved at the medical treatment room designated by the Aid Society.
(Please note that such information may not be sent depending on the degree of the injury.)
- Please note that a claim may be paid if the insured (injured member) or the person who is to receive a claim (including an agent for these people) does not submit the insurance company's prescribed document, or does not enter the known fact, or enters information contradicting the fact, in the submitted document.

4. Handling of personal information

- The Motegi-Suzuka Aid Society will provide personal information on members of this policy to Sompco Japan Nipponkoa Insurance Inc. at the time of accident.
- Sompco Japan Nipponkoa Insurance Inc. will acquire and utilize personal information on this policy and provide it to the company entrusted with the operation, the reinsurance company, etc. in order to execute this policy, introduce or provide products or services provided by our company such as nonlife insurance, etc. Special non-public information (sensitive information) such as healthcare will not be used other than for the purpose restricted by the Ordinance for Enforcement of the Insurance Business Act. For details, refer to the declaration of personal information protection contained in the official website of Sompco Japan Nipponkoa Insurance Inc., or contact the agency or Sompco Japan Nipponkoa Insurance Inc.'s sales office. The members of the Motegi-Suzuka Aid Society must agree to the handling of these pieces of personal information.

Contacts for inquiries about the policy/accidents

Agency

Honda Staffing Service Corp.
7992, Ino-cho, Suzuka City, Mie Prefecture, 510-0201
TEL:059-370-0247 (office hours: 9:00 to 18:00 on weekdays)
FAX:059-370-0248

Contact for inquiries about the policy

Yokkaichi Regional Office, Mie Branch, Sompco Japan Nipponkoa Insurance Inc.
TEL: 059-353-6557 FAX: 059-351-5417 (office hours: 9:00 to 17:00 on weekdays)

Contact for inquiries about accidents

- Accidents at "Twin Ring Motegi":
Tchigi Fire New Type Claim Service Section, Kanto SC 2nd Operation Department, Sompco Japan Nipponkoa Insurance Inc.
TEL: 028-633-7431 FAX: 028-633-7456 (office hours: 9:00 to 17:00 on weekdays)
- Accidents at "Suzuka Circuit":
Aichi Fire New Type Claim Service 1st Section, Chubu SC 1st Operation Department, Sompco Japan Nipponkoa Insurance Inc.
TEL: 052-953-3911 FAX: 052-953-3691 (office hours: 9:00 to 17:00 on weekdays)

別表 2 - 大会中に適用される固定ペナルティ

セクション 1

罰金は以下の規定に従い課される：

- * 1 回目違反：40,000 円／360 ドル
- * 2 回目違反：60,000 円／540 ドル
- * 3 回目違反：80,000 円／710 ドル

セクション 2

罰金は以下の規定に従い課される：

- * 1 回目違反：67,000 円／600 ドル
- * 2 回目違反：100,000 円／890 ドル
- * 3 回目違反：133,000 円／1,180 ドル

セクション 3

ペナルティは以下の規定に従い課される：

- * 1 回目違反：公式訓戒
- * 2 回目違反：ドライビングスルーペナルティ
- * 3 回目違反：10 秒間のストップ＆ゴーペナルティ

セクション 4

ペナルティは以下の規定に従い課される：

- * 1 回目違反：公式訓戒
- * 2 回目違反：5 グリッド降格ペナルティ
- * 3 回目違反：10 グリッド降格ペナルティ

セクション 5

ペナルティは、以下の基準に従い、大会の安全性に影響する違反に対し課される：

- * グリッド降格ペナルティ
- * 全予選タイム抹消
- * 5 分以下のストップ＆ゴーペナルティ

上記ペナルティは目安とする。審査委員会は、コードで認められる追加ペナルティを適宜課す場合がある。

Appendix2 Fixed Penalties to be Applied During The Event.

Section 1

Fines will be awarded according to the following provision：

- * First offence：40,000 yen／360 dollars
- * Second offence：60,000 yen／540 dollars
- * Third offence：80,000 yen／710 dollars

Section 2

Fines will be awarded according to the following provision：

- * First offence：67,000 yen／600 dollars
- * Second offence：100,000 yen／890 dollars
- * Third offence：133,000yen／1,180 dollars

Section 3

Penalties will be awarded according to the following provision：

- * First offence：Formal reprimand
- * Second offence：Driving through penalty
- * Third offence：Stop and go penalty of 10 seconds

Section 4

Penalties will be awarded according to the following provision：

- * First offence：Formal reprimand
- * Second offence：5 position grid penalty
- * Third offence：10 position grid penalty

Section 5

Penalties will be awarded for offences affecting the security of the event ,according to the scale below

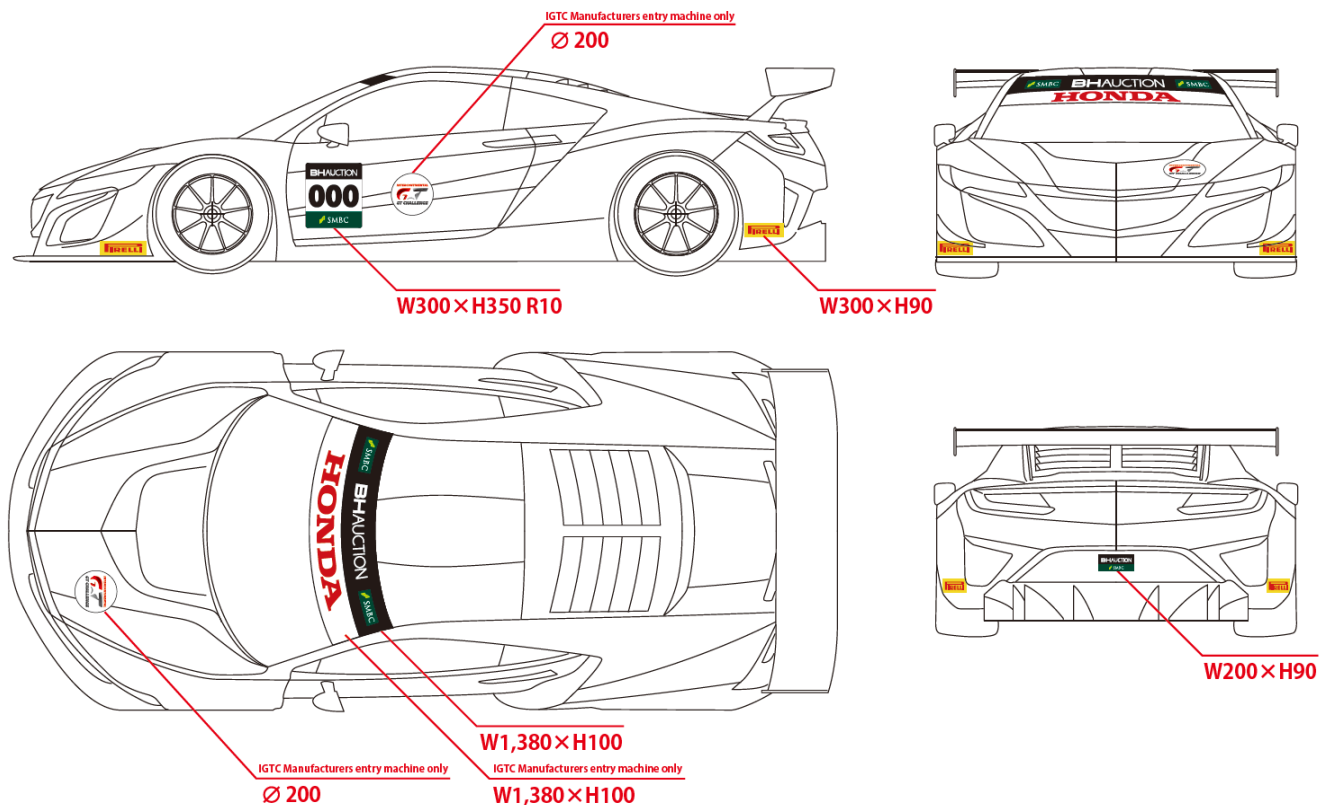
- * Grid penalty
- * Loss of all qualifying times
- * Stop and go penalty of a duration up to 5 minutes.

These penalties are given as guideline. The Stewards of the meeting may award any additional penalties allowed by the code as they see fit.

別表 3 Graphical Charter

2019 年 SUZUKA 10 HOURS ENDURANCE RACE に有効な Graphical Charter は常に最新版が各チームに配布され、本規則書版と差換えられる。

■ カーデカール



Appendix 3 Graphical Charter

The valid Graphical Charter for the 2019 Suzuka 10 hours is always the latest version, which will be distributed to the teams and which will replace the version hereunder.

■ BASIC CAR DECALS

■ ドライバーとメカニック



■ BASIC DRIVERS' AND MECHANICS' OVERALLS



105mm×33mm

MANDATORY

Pirelli logo on right chest and right arm

別表4 肖像権・個人情報・著作権等の取扱いについて

1. 肖像権・個人情報の使用の承諾

- ① 当チームの全ての関係者（ドライバー・ピットクルー・キャンペーンギャルなどチームに関連して参加している者全員）は、本大会中の自己の肖像、大会の名称、年齢、およびその他の情報が、株式会社モビリティランドまたは株式会社モビリティランドが委託する関係者が制作する、ウェブサイト、本大会関連の広報物、報道、および情報メディア等において使用されることを承諾すること。
- ② 株式会社モビリティランドまたは株式会社モビリティランドが委託する関係者が制作する印刷物、ビデオおよび情報メディアによる、当チーム関係者（チーム名含む）の氏名、肖像、大会期間中の競技に関わる内容、競技結果等の商業的利用を予め承諾し、株式会社モビリティランドおよび株式会社モビリティランドの指定する者に対して、肖像権、パブリシティ権、その他の権利を行使しないこと。

2. 著作権等について

当チーム関係者の本大会に関する文書、映像、画像、配信、動画、ソフトウェア等に関する著作権（日本国著作権法第 27 条および第 28 条に定める権利を含む）、その他一切の権利（以下総称して「著作権等」と言う）は、モビリティランドに帰属することを確認すること。参加者が、本大会に関する著作権等を使用したいときは、事前に株式会社モビリティランドの承諾を必要とすることを確認すること。

3. 準拠法及び裁判管轄

本件に関する適用法令は日本国法に準拠し、それに従って解釈されるものとする。なお、解釈に疑義が生じた場合は、日本国名古屋地方裁判所を専属管轄裁判所とする。

Appendix 4 Handling of portrait rights, personal information, copyright, etc.

2. Acceptance of use of portrait right and personal information

- ① All the stakeholders of the team (all those involved in the team, such as drivers, pit crews, promo models etc.) shall accept the use of their portraits, the name of the event, age, and other information during this event in websites, public relations materials related to this event, news reports, and information media, etc., produced by Mobilityland Corp. or persons entrusted by Mobilityland Corp.
- ② They shall accept the commercial use of the names, portraits, contents related to the competition during the event period, and results of the competition of the team personnel (including team name) in the printed matters, video and information media produced by Mobilityland Corp. and/or the persons entrusted by Mobilityland Corp. in advance and shall not exercise portrait rights, publicity rights, and other rights to Mobilityland Corp. and/or those designated by Mobilityland Corp..

2. Copyrights etc.

It is confirmed that copyrights relating to the documents, videos, images, distribution, movies, software regarding the team personnel at this event (including the rights specified in Articles 27 and 28 of the Copyright Law of Japan) and any other rights (hereinafter collectively referred to as "copyrights") belong to Mobilityland Corp.. If a participant wishes to use the copyrights relating to the event, they shall confirm that it requires prior consent of Mobilityland Corp..

3. Governing law and jurisdiction

Applicable law concerning this case shall be in accordance with Japanese law and be interpreted accordingly. If any doubts arise in interpretation, the exclusive jurisdiction court shall be the Nagoya District Court of Japan.