



## 2023もてぎJoy耐チャレンジ特別規則

### 公 示

2023もてぎJoy耐チャレンジは、一般社団法人日本自動車連盟(JAF)公認のもと、国際自動車連盟(FIA)のFIA国際モータースポーツ競技規則およびその付則に準拠したJAF国内競技規則およびその細則、ならびに本大会特別規則に従い準国内競技として開催される。

### 第1章 総 則

#### 第1条 競技会の名称

2023もてぎJoy耐チャレンジ

#### 第2条 オーガナイザーの名称

○エムオースポーツクラブ(M.O.S.C.)

住所: 栃木県芳賀郡茂木町松山120-1

TEL: 0285-64-0202

○ホンダモビリティランド株式会社

住所: 栃木県芳賀郡茂木町松山120-1

TEL: 0285-64-0200

#### 第3条 大会会長

公式通知に示す。

#### 第4条 組織委員会

公式通知に示す。

#### 第5条 競技会主要役員

公式通知に示す。

#### 第6条 開催場所とコース

～1)開催場所:モビリティリゾートもてぎ

栃木県芳賀郡茂木町松山120-1

TEL: 0285-64-0001(代表)

～2)コース:モビリティリゾートもてぎ ロードコース

フルコース 4.801379km

#### 第7条 日程

2023年5月13日(土)公式予選・決勝 ※スケジュールの詳細は、公式通知に示す。

#### 第8条 競技種目

四輪(自動車登録番号標付車両)自動車によるレース フルコース 180分

## 第9条 参加車両

自然吸気エンジンを搭載した気筒容積 661cc 以上 2000cc 以下の車両(ディーゼル車両を除く)であり、JAF 国内競技規則細則 自動車登録番号標付車両によるレース開催規定 第 2 条 参加車両に準じた車両(国内競技車両規則第 3 編第 5 章スピード SA 車両規定または第 7 章スピード B 車両規定に適合した車両であり、かつ 6 点式以上のロールケージおよび 4 点式以上の安全ベルトを装着した車両とする)とし、以下のクラス分けにて開催される。また参加車両により以下に定められた 5 クラスに分けて開催する。

- ①ALL Others クラス
- ②Vitz クラス
- ③86/BRZ クラス
- ④ロードスタークラス
- ⑤Lotusクラス

## 第10条 耐久レース出場台数

第9章(公式予選とスターティンググリッド)により選抜された45台とする。

## 第11条 審判員の判定内容

JAF 国内競技規則10-20 の審判員判定事項は次の通りとする。

### ～1) 審判員(走路)

- ・FIA 国際モータースポーツ競技規則付則H 項に関する判定。
- ・FIA 国際モータースポーツ競技規則付則L 項第4 章2. に関する判定。
- ・本規則第40条 妨害行為に関する判定。

### ～2) スタート審判員

- ・本規則第52条 スタートに関する判定。

### ～3) 審判員(ピット)

- ・本規則第11章 レース中の車両修理ピット作業に関する判定。

### ～4) 決勝審判員

- ・本規則第55条 レース終了、第56条 順位の認定に関する判定。

## 第2章 参加者

### 第12条 参加者

参加者は、有効な2023年JAF参加者許可証を所持するものでなければならない。  
ただし、ドライバーが参加者を兼任する場合はこの限りではない。

### 第13条 ドライバーの資格

～1) すべてのドライバーは有効な運転免許証を所持し、JAFの国内運転競技者許可証A以上の所持者であること。

～2) 登録されるすべてのドライバーは、2023年5月12日(金)までに、以下の条件を満たしていなければならない。

- ①公開練習会、または当該週に行われる参加者専用特別スポーツ走行において、  
ラップタイム3分00秒以内に走行した計測結果を記録すること。  
(記録はモビリティリゾートもてぎが計測した結果とする。)  
※降雨など路面状況を考慮し、大会組織委員会が上記タイムを変更する場合がある。
- ②公開練習会、または当該週に行われる参加者専用特別スポーツ走行日に設定される  
初心者講習会に1回以上参加すること。

～3) 18歳未満のドライバーが出場する場合、参加申込に際し、親権者の承諾署名と印鑑証明書(3ヶ月以内有効)を添えて提出しなければならない。

#### 第14条 ドライバーの登録人数

～1) 参加申込時に参加車両1台につき、2名～3名のドライバーを登録しなければならない。

～2) ドライバーはAドライバー、Bドライバー、Cドライバーとして登録されるものとする。

～3) 参加申込時に登録ドライバーを「T . B . N .」として登録した場合は、2023年4月14日(金)までに正式なドライバーを登録しなければならない。

～4) 登録されたドライバーに変更(登録済ドライバー間の入れ替え含む)がある場合、2023年5月13日(土)の参加受付時までには大会事務局まで書面にて提出しなければならない(FAX可)。

なお、受理書発送後の変更および追加は、本特別規則料金規定に定められたドライバー変更料/追加料を参加受付時までには事務局に支払うものとする。

また、ドライバーの追加は別途参加料も必要とする。

#### 第15条 ピットクルー(メカニック)

～1) 本競技会に参加が許されるピットクルーは、満16歳以上の年齢で参加者によって指名され、第16条によるMS共済会加入手続きを完了したものでなければならない。

～2) 参加者はピットクルーの中から1名をピット責任者(チーフメカニック)に選任して指名登録しなければならない。

～3) ピットクルーは、1 チームあたり参加申込時に指名登録された1名から11名が認められる。ただし、このピットクルーは、ドライバーとして登録されていない。

ピットクルーの構成は以下のとおりとする。

- ・監督 1名
- ・チーフメカニック 1名
- ・メカニック 5名以内
- ・ヘルパー 4名以内

～4) 車両のメンテナンスにあたる者は作業に適した衣服を着用していなければならない。

#### 第16条 MS共済会

～1) モビリティリゾートもてぎにおいて、スポーツ走行およびレース大会に参加出場するすべての参加者、ドライバーおよびピットクルーは、MS共済会に加入しなければならない。

～2) MS共済会は年間加入もしくは暫定加入とする。

(1) 年間加入はMCoM会員またはSMSC会員として登録され、所定の共済会会費を納めた者のみが対象となる。

(2) 暫定加入は当該大会(参加者専用スポーツ走行、予選、決勝)のみ有効とし、本特別規則料金規定に定められた共済会会費を納めた者が対象となる。

### 第3章 参加申込

#### 第17条 参加申込

～1) 受付期間: 2023年3月18日(土)10時～ 4月2日(日)10時

～2) 受付台数: 先着45台(定数になり次第受付終了)

参加申込は原則WEB エントリーとする。(弊社ホームページからお申込みください)

## 第18条 参加受理と参加拒否

- ～1)参加申込者に対しては、申込締切後レース大会事務局から参加受理または参加拒否が通知される。
- ～2)参加申込が正式に受理された参加者には、主催者より正式参加受理書と指名登録されたドライバー、ピットクルーなどの身分証が交付される。
- ～3)参加を受理された後、参加を取り消す申込者には参加料は返還されない。
- ～4)参加を拒否された申込者に対しては、参加料および共済会掛け金が返還される。  
(ただし、事務処理経費として本特別規則料金規定に定められた手数料を差し引く。)
- ～5)選手受付を行なった後、公式車検、公式予選に出場できなくなった場合は、すみやかに大会事務局まで届け出なければならない。

## 第19条 参加受付(書類検査)

参加受付の日時については、大会公式通知に示す。

参加受付時には以下の書類を提示もしくは提出または申請しなければならない。

- (a)正式参加受理書
- (b)参加者許可証、競技運転者許可証、運転免許証
- (c)車載カメラを搭載する場合は、カメラ搭載許可申請書

## 第4章 料金規定

### 第20条 参加料

115,000円(税込)／1台

※参加者専用特別スポーツ走行料金含む。

※別途MS共済会会費が必要となります。

### 第21条 料金規定

- ～1)MS暫定共済会会費(非課税)  
(ドライバーおよびピットクルーがMCoM またはSMSC 非会員の場合のみ必要)
  - ・ドライバー1名につき 7,000 円
  - ・参加者、ピットクルー(ヘルパー含む)1名につき 500 円
- ～2)ドライバー変更料／追加料(1名) 31,500 円(税込)
- ～3)車両変更登録料(1台) 11,000 円(税込)
- ～4)再車検料(1台) 22,000 円(税込)
- ～5)ピットサインマン腕章(1枚につき) 1,200 円(税込)  
※紛失した場合に支払うものとする。
- ～6)参加取消事務手数料(1件) 2,200 円(税込)
- ～7)トランスポンダー補償料(1個) 55,000 円(税込)
- ～8)再ブリーフィング手数料(1名) 5,500 円(税込)
- ～9)抗議料(1件) JAF 規定料金

## 第5章 参加者の遵守事項

### 第22条 参加者の遵守事項

- ～1)参加者およびドライバーは、参加申込に際して必ずJAF 国内競技規則4-15で定める誓約文に署名しなければならない。
- ～2)すべての参加者は上記誓約の主旨に従い、明朗かつ公正に行動し、言動を慎しみ、

スポーツマンシップに則ったマナーを保たなければならない。

- ～3)参加者は、競技中または競技に関係する業務についているときは、薬品などによって精神状態をつくろったり、飲酒してはならず許された場所以外で喫煙してはならない。
- ～4)参加者は、主催者や大会後援協賛者、大会審査委員会・オフィシャル(競技役員)の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。
- ～5)ブリーフィングには、登録ドライバー全員が出席しなければならない。  
ブリーフィングに遅刻、もしくは欠席したドライバーは再ブリーフィングの対象となる。  
再ブリーフィング手数料は本特別規則料金規定にて定める額とする。
- ～6)本条項の違反に対する罰則は参加者、もしくはドライバーに課される。

### 第23条 身分証と通行証

- ～1)参加申込が正式に受理された参加者には、主催者より正式参加受理書と指名登録されたドライバー、メカニックなどの身分証が交付される。
- ～2)交付された参加者の身分証は競技会期間中、確認しやすい位置に必ず着用していなければならない。
- ～3)サービスカーは、大会事務局が交付する通行証ステッカーを貼付していなければパドックへの通行ができない。
- ～4)参加車両および部品、工具を搬入するために必要な通行や積み下し作業はオフィシャルの指示に従って、行なわれなければならない。
- ～5)パドックおよびモビリティリゾートもてぎ内における通行、駐車、行動の指示は公式通知と案内標識に従わなければならない。
- ～6)交付された身分証や通行証は、他に貸与したり転用/不正使用してはならない。
- ～7)身分証、通行証は原則として再交付されない。
- ～8)ピットサインマン腕章は、レース終了後1時間以内に返却しなければならない。

## 第6章 参加車両規定

### 第24条 参加車両規定

#### ～1)参加車両

自然吸気エンジンを搭載した気筒容積 661cc 以上 2000cc 以下の車両(ディーゼル車両を除く)で、JAF 国内競技規則細則 自動車登録番号標付車両によるレース開催規定 第 2 条 参加車両 1.および 2.に準じた車両とする。また上記に加え第 9 条にて定めたクラス毎において、以下に定める規定に準じた車両でなければならない。

#### ①ALL Others クラス

本条～1)に準じている②ならびに⑤以外の車両。

#### ②Vitz クラス

TOYOTA ヴィッツ「RS Racing」車両型式(NCP131-VPNTMV)および「Vitz GR SPORTS “Racing Package”」(車両型式 NCP131-VPNTMV/ NCP131-VPNTXV)とし「TOYOTA GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race 2020」規定に準じた車両。

#### ③86/BRZ クラス

TOYOTA 86「86Racing」(車両型式 ZN6-VPNT8\*)および SUBARU BRZ「RA Racing」(車両型式 ZC6\*288)とし、「TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race 2021」規定に準じた車両。

#### ④ロードスタークラス

ND(車両型式:ND5RC)ロードスターNR-A、NC(車両型式:NCEC)ロードスターNR-Aとし、ロードスター・パーティレースⅢ規定に準じた車両。※なおブレーキパッドについては自由とする。

#### ⑤LOTUSクラス

エルシーアイ株式会社が定める「LOTUS CUP JAPAN 2023 SportingRegulation」および「LOTUSCUP JAPAN 2023 TechnicalRegulation」に準じた車両。

※クラス分けの詳細については、本特別規則書第9条“参加車両”の表も参照すること。

#### ～2)タイヤに関する規定

使用が許されるタイヤは、タイヤ製造者が発表した日本国内向け市販タイヤ製品カタログに記載表記され、通常販売されているラジアルタイヤとする。

##### ◆タイヤサイズについて

※競技専用タイヤの使用は禁止される。

※当該車両型式のカタログ、仕様書等に記載されているサイズを最大とする。

#### ～3)重量に関する規定

車両の最低重量は、原則として以下のとおりとする。

2023JAF国内競技車両規則第5章4.3)に順じ、当該車両製造者発行カタログに記載された主要諸元一覧表の同一車両型式に設定されている車両重量の内、最小値までとする。

※上記重量は、出走可能な状態でドライバーを除く車両の重量である。

#### ～4)排気音量の検査方法は、2023年JAF 国内競技車両規則付則「競技車両の排気音量測定に関する指要項」に従って行われ、排気口と測定器の間は3mとする。

##### ●排気音量

①ALL Otherクラス 国土交通省が定める初度登録年度の保安基準に合致すること。

②Vitz クラス 「TOYOTAGAZOO Racing Netz Cup Vitz Race 2020」規定に準拠。

③86BRZ クラス 「TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race 2021」規定に準拠。

④ロードスタークラス 「ロードスターパーティレースⅢ」規定に準拠。

⑤LOTUS クラス 「LOTUS CUP JAPAN 2023 TechnicalRegulation」に準拠。

#### ～5)燃料給油口は、通常のガソリンスタンドのポンプから燃料補給できる形状になっていると。

### 第25条 車両に対する暖機

～1)タイヤに対する走行前の意図的な加熱は一切禁止する。

～2)デフウォーマーおよびジャッキアップ等による暖気は禁止する。

### 第26条 改造申告および車両仕様申告

規定の範囲内での改造や変更についても、その内容について改造や変更点の詳細を車両仕様書に記入し、公式車検時に提出しなければならない。

ただし、改造や仕様内容は、公式予選前日の午後5時まで修正または再提出が許される。

### 第27条 車両公認書

参加者は、技術委員長求めに応じて車両公認書または車両整備解説書を提出できるように準備していなければならない。

### 第28条 安全でない車両

～1)本競技会に参加する車両は、2023年JAF 国内競技車両規則に示された安全項目に含まれる規定や安全項目を遵守しなければならない。

～2)参加車両は、車両規定や安全項目に合致するとともにレーシングコースを走行するのに完全な性能と、十分な安全性をもつものでなければならない。

～3)参加車両は、技術委員長によって安全でないと判断された場合、修正が命ぜられる。

## 第29条 競技番号

- ～1) 参加車両は、大会事務局によって定められた競技番号(前年度Joy耐チャレンジ参加チーム優先)を参加者の責任において、指定の位置、書体、大きさに記入されていなければならない。
- ～2) 数字はアラビア数字、書体はフーツラボールド、数字のタテの長さは、約30cm とする。
- ～3) 競技番号は前席ドアの左右両側面とフロントフード上面および後方から確認できるリア部分の4ヶ所に記入されなければならない。
- ～4) 競技番号数字は、明確に数字が判読できる角度で記入されなければならない。(リア部分の番号のタテの長さは30cm未満でもよい。)
- ～5) 参加車両の競技番号は、公式車両検査、公式予選、決勝レースを通じて保持されていなければならない。
- ～6) 競技番号の判読が困難であると、計時委員長が判断した車両については、競技番号の修正が命ぜられる。

## 第30条 トランスポンダー(車番認識装置)の装着

- ～1) 全ての参加者は主催者が用意したトランスポンダーを車検時までに装着し、公式予選、決勝レースを通じ装着していなければならない。取り付けを拒否した場合、出走は認められない。
- ～2) トランスポンダーは、ドライバー1名につき1個とする。  
走行時には各ドライバーに指定されたトランスポンダーを装着すること。  
装着されていない場合は、ペナルティを課せられる場合がある。
- ～3) 参加者は、主催者が用意する自動計測装置の代わりに、自身で所有する
  - ※「MYLAPS 社製TranX260・TranXPRO」
  - ※RC「MYLAPS 社製TranX160・TranX260・TranXPRO」
  - ※NC(通称マイポスター)を使用することができる。ただし使用する際は以下の項目を遵守すること。
  - ① 使用申請については所定の用紙にて参加受付までに行なうこと。
  - ② 取り付け方法・箇所については本規則第30条～5)に従うこと。
  - ③ 計時長(委員長)が判断し、競技役員により指示された場合は、直ちに主催者の用意する自動計測装置に付け替えること。
- ～4) トランスポンダーの配布は、選手受付時に行ない、返却については各レース終了後1時間以内とする。(完走車両は車両保管解除後30分以内、予選不通過車両は当該予選終了後1時間以内とする。)  
万一破損・紛失した場合、第21条に定める料金が主催者より請求される。
- ～5) トランスポンダーは指定のホルダーと合わせて使用すること。指定の場所にタイラップ・粘着テープ等でホルダーを確実に固定する。運転席もしくは助手席のドアポケット付近に計測装置本体のステッカー部分を上側とし、縦に取り付けること。

## 第31条 車両名およびレースによる広告

- ～1) 車両名は、原則として製造者の定めたものを使用する。
- ～2) 特別な車両名(スポンサー名等)を使用する場合は、原則として15文字以内とする。
- ～3) 参加者は、主催者あるいは大会後援協賛者の都合によっては、特定の広告が拒否されるかもしれないことを承知していなければならない。
- ～4) 車両による広告は参加代表者やドライバー、メカニックなどの氏名、車名、社名、商品銘柄および通常使用される貼付ステッカーに限って許可されるが、公序良俗に反するものであってはならない。

- ～5)主催者あるいは大会後援協賛者が希望した場合、広告ステッカー類を所定の場所に貼付しなければならない。貼付しない参加者および明らかに主催者や大会後援協賛者の広告活動を妨害したと判断された参加者に対しては、罰則が課される場合がある。
- ～6)車両による広告は、競技番号の判読を困難にする色やデザイン、位置であってはならない。オフィシャルによって不適当と判断された広告は撤去修正が命じられる。

## 第7章 車両検査・車両保管・燃料規定

### 第32条 公式車両検査等

※車両検査時に車両を提示する事は、当該車両が全ての規則に適合している事を申告したものとみなされる。

※公式車両検査時は、ドライバーを除く車両の重量(JAF国内競技車両規則参照)を検査する。

- ～1)公式車両検査は、公式通知で示されるタイムテーブルに従って、所定の車両検査区域で行われる。
- ～2)ドライバーは車両とともに、指定の時間内に所定の公式車両検査場所に集合し、公式車両検査を受けなければならない。
- ～3)定められた時間に遅刻した車両およびドライバーに対する処置は、競技長が大会審査委員会に図って行うものとする。
- ～4)各ドライバーは、公式車両検査時に次の装備品について、所定の用紙に必要事項を記入し、技術委員による確認を受けなければならない。(指定時間内に全ドライバーの装備品の確認を受ける事)
- ①競技用ヘルメット  
フルフェイス型で以下のいずれかに該当するヘルメットの着用が義務付けられる。
    - ・JAF公認競技用ヘルメット
    - ・国際モータースポーツ競技規則附則J項のテクニカルリストNo.25、No.33、No.41、No.49、No.69に記載された基準に適合したヘルメット
    - ・製造後「10年」を経過したものを使用してはならない。
  - ②耐火炎レーシングスーツ  
JAF/FIA(FIA基準8856-2000/2018)公認の耐火炎レーシングスーツの着用が義務付けられる。
  - ③耐火炎レーシングシューズ  
JAF公認/FIA(FIA基準8856-2000/2018)認定の耐火炎レーシングシューズの着用が義務付けられる。
  - ④耐火炎レーシンググローブ  
JAF公認/FIA(FIA基準8856-2000/2018)認定の耐火炎レーシンググローブの着用が義務付けられる。
  - ⑤耐火炎バラクラバ  
JAF公認/FIA(FIA基準8856-2000/2018)認定の耐火炎バラクラバの着用が義務付けられる。
  - ⑥耐火炎アンダーウェアおよびソックス  
JAF公認/FIA(FIA基準8856-2000/2018)認定の耐火炎ソックスの着用が義務付けられる。また、JAF公認/FIA(FIA基準8856-2000/2018)認定の耐火炎アンダーウェアの着用が推奨される。
  - ⑦FHR(HANS)システム  
頭部と頸部の保護装置FHR(HANS)システムについては、JAF 国内競技規則に従うこと。(FIA国際競技規則付則L項第3章に定められたものに限られる)



FHR(HANS)使用については、2023年JAF 国内競技車両規則第4編細則レース競技に参加するドライバーの装備品に関する付則10. に従うこと。

- ～5) 公式車両検査を受けない車両やドライバー、検査の結果、参加が不適当と判断された車両やドライバー、また技術委員長による改善命令に応じない車両やドライバーは、競技に出場できない。
- ～6) 公式車両検査を受ける車両とドライバーに補助員を検査区域に同行する場合は、参加者、指名登録されたメカニックでなければならない。
- ～7) 参加者または当該車両のメカニックは、公式車両検査を受ける際、車両の燃料タンク容量、および申告を命ぜられた車両仕様や改造内容、修正を命ぜられた事項に関して、車両仕様書に確認のための署名をしなければならない。
- ～8) 公式車両検査に合格したあとの車両は改造してはならない。
- ～9) 車両検査に合格した車両は公式通知またはオフィシャルが指示する所定の位置で待機、給油、整備しなければならない。所定の位置から無断で車両を移動させたり、所定の位置に入らない車両には罰則が適用される。  
ただし、本特別規則料金規定に定められた再車検料を添えて車両持ち出しを申請し、技術委員長の許可を得た場合は、所定の位置から車両を持ち出すことができる。  
この場合、定められた時間までに所定の場所に車両を持ち込んで再車検を受け、合格しなければ競技に出場できない。
- ～10) 決勝レースに出場する前の車両は、所定の待機場所において、出走前の車両点検を受けて、技術委員による出走許可を得なければならない
- ～11) 技術委員長は、公式車両検査の時間外であっても随時、参加車両の検査を行う権限を持ち、この検査に応じない参加者に対しては罰則が適用される。

### 第33条 公道走行チェック

- ～1) 全ての参加車両に対して、レース終了後、当該競技会役員立ち合いのもと、一般公道における安全な運行が可能であることを確認するための公道走行チェックが実施され、参加車両はこれを受けなければならない。
- ～2) 検査項目および検査箇所は以下の通りとする。
  - ①車体外板 ②かじ取り装置 ③制動装置 ④走行装置 ⑤緩衝装置
  - ⑥動力伝達装置、⑦電気装置 ⑧原動機 ⑨排気系 ⑩灯火装置・方向指示器
  - ⑪警音器・窓拭器・洗浄液噴射装置 ⑫競技走行において異常が認められた箇所
  - ⑬エアバックの作動確認 ⑭最低地上高9cm以上※検査内容はJAF「自動車登録番号標付車両によるレース終了後の車両検査票」に従う。

### 第34条 競技終了後の車両保管と入賞車両の車両検査

- ～1) 決勝レースを終了した完走車両は、オフィシャルの指示により所定の区域に必要時間、保管される。保管中の車両には、オフィシャルまたは許可された者以外触れてはならない。
- ～2) 車両保管区域への車両の出し入れはすべてオフィシャルの指示に従って行なわれなければならない。保管を解除された車両は参加者によってすみやかに引き取らなければならない。
- ～3) 入賞車および抗議対象車は、レース終了後または大会審査委員会の求めに応じて随時車両の分解その他必要な方法による車両検査を受けなければならない。
- ～4) 決勝レース終了後に入賞車両は必ず再車検を受けなければならない。
- ～5) 大会審査委員会または技術委員長が求める車両検査に必要な分解、組立作業は、参加者またはその代理人の責任で行なわれなければならない。ただし、抗議対象車両の分解・組立に要した費用は、抗議が不成立に終わった場合、抗議提出者が負担しなければならない。その金額は技術委員長が算定し大会審査委員長が承認した額とされる。

- ～6)入賞車および抗議対象車の車両検査には、本競技会の関係役員以外立ち会うことができない。
- ～7)車両検査に応じない車両は失格とされる。

### 第35条 燃料規定

- ～1)レース中に使用する燃料については以下の通りとする。
  - ①モビリティリゾートもてぎ内給油所で販売されるガソリン
  - ②大会事務局が特別に認めた燃料モビリティリゾートもてぎ内給油所で販売されるガソリン以外の燃料の使用を希望する場合は、参加申し込み時に当該燃料の成分表を添えて事前に大会事務局に使用許可を申請し、許可を得なければならない。
- ～2)決勝レース中の燃料補給は同給油所における給油とする。燃料補給に関しては第50条に従う。
- ～3)燃料には添加剤を混入したり、オクタン価を高めたり燃料の性質を変えるような装置を取付けたりしてはならない。ただし、潤滑に必要なオイルの銘柄や仕様は自由とされる。
- ～4)燃料に影響を及ぼす加熱および冷却装置の使用は禁止される。
- ～5)指定ガソリンの性状表は公式通知にて示す。

## 第8章 車両変更とドライバー変更

### 第36条 車両変更

- ～1)参加申込が正式受理された後の車両変更は、参加車両が故障、破損その他やむを得ない事情があるときを除いて認められない。
- ～2)やむを得ない事情による車両変更は、原則として参加申込をした同クラスについてのみ許され、変更が許される期限は、当該車両の公式予選開始30分前までとする。
- ～3)公式車検までに車両変更を行う参加者は、本特別規則料金規定に定められた車両変更登録料を添えて車両仕様書を新たに提出し、大会事務局の許可を得なければならない。
- ～4)公式車両検査が終了した後の車両変更は、競技長を通じて大会審査委員会の許可を受けなければならない。この場合は出走前車両検査を受け、合格しなければならない。車両仕様書を新たに提出し、本特別規則料金規定に定められた車両変更登録料と再車検料を添えなければならない。
- ～5)公式予選開始以後の車両変更は認められない。
- ～6)予備車両(スペアマシン)の登録は認められない。

### 第37条 ドライバーの変更および追加

- ～1)登録されたドライバーに変更および追加がある場合は、第14条～4)に基づき、2023年5月13日(土)参加受付時間内までに大会事務局まで書面にて提出しなければならない。また、受理書発送後のドライバー変更および追加は、1人につき本特別規則料金規定で定められたドライバー変更料/追加料を参加受付時までに事務局に支払うものとする。以降の変更および追加は登録ドライバー同士の入れ替えを含めて原則として禁止とする。

## 第9章 公式予選とスターティンググリッド

### 第38条 公式予選

- ～1)公式予選はAドライバーが行なうものとする。

- ～2) 公式予選の義務周回数は定めない。  
ただし、タイム測定を行ってラップタイムを残さなければならない。
- ～3) Bドライバー、Cドライバーは、指定された走行枠内で走行するものとするが、出走は義務付けない。ただし、Aドライバーがタイム計測できなかった場合に限り、Bドライバー、Cドライバーの最高ラップタイムにて決勝グリッドを与えることとするが、Aドライバーが正規にタイムを記録した車両の後方グリッドとする。なお、Aドライバーがタイム計測できなかった車両が複数台発生した場合は、Bドライバーの最高ラップタイム順とする。Bドライバーもタイム計測できなかった場合は、Cドライバーの最高ラップタイム順とするが、Bドライバーがタイムを記録した車両の後方グリッドとする。  
また、Cドライバーもタイム計測できなかった場合は、本規則第38条～8)により決定する。
- ～4) 公式予選中のコースアウトなどによりストップした車両については、レッカー車等により安全な場所に移動する場合がある。移動後、再スタートする場合には、車載のスターターで当該ドライバーによってエンジンが再始動されなければならない。  
再スタートが困難な場合には、車両をレッカー車等によりピットまたはパドックまで運ぶ場合があるが、当該走行区分に再度出走することはできない。
- ～5) 公式予選中のドライバー予選間に給油を行うことができる。
- ～6) 決勝出場車両は、本条により45台が決定される。
- ～7) 2名以上のドライバーが同一の最高ラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを記録した車両が優先され、以下この方法に準じて決定される。
- ～8) 公式予選の条件を満たさない場合は、大会審査委員会は出場許可を願い出たものに限り、過去1年間以内の実績等を勘案したうえ、決勝レース出場の可否を決定することができる。  
ただし、暫定予選結果発表後30分以内とする。
- ～9) 全ての公式予選通過者に対する最終判断は、大会審査委員会に委ねられる。

## 第10章 信号合図および競技走行中の遵守事項

### 第39条 信号合図

- ～1) 競技中の信号合図は、FIA 国際モータースポーツ競技規則付則H項に基づく旗信号および補助的に合図する発光信号としてのライトパネルによって行われる。
- ～2) モビリティリゾートもてぎのライトパネルは次の通り補助的に合図される。
- ① イエロー点滅＝1本の黄旗振動表示と同じ。
  - ② イエローと黒で二分割された点滅＝2本の黄旗振動表示と同じ。
  - ③ ホワイト点滅＝白旗表示と同じ。
  - ④ ブルー点滅＝青旗表示と同じ。
  - ⑤ グリーン点滅＝緑旗表示と同じ。
  - ⑥ レッド点滅＝赤旗表示と同じ
  - ⑦ レッドの縦縞のあるイエロー点灯＝赤の縦縞のある黄旗と同じ
  - ⑧ SC の文字表示にイエローの四角枠の点滅＝ SC ボードと同じ  
その他の表示を行う場合にはブルテンにて公示する。
- ～3) 旗信号に従わないドライバーには罰則が適用される。この違反行為の判定に対する抗議は受け付けられない。

### 第40条 走行中のドライバーの遵守事項

- ～1) ドライバーはヘルメットおよび安全ベルト、グローブ等を確実に着用し、走行すること。
- ～2) ドライバーはフリー走行、公式予選、決勝レースを通じて、公式車両検査時に貼付されたナンバーステッカー付ヘルメットを着用していなければならない。

- ～3) 車両に他の者を乗せてはならない。
- ～4) コース走行は右回りとし、いかなる場合も逆方向に走行してはならない。
- ～5) 規定の走路から外れたり、コーナーをショートカットしたりして走行することは原則禁止される。走路は白線で明示され、この白線を4輪とも逸脱してはならない。  
4輪ともに逸脱していない状況でも、黄旗区間、セーフティカー中などは、危険行為と判定される場合がある。
- ～6) 各コーナーへの進入ミス、または安全上の措置により、ランオフエリアに進入した場合は、安全を確認した上で規定の走路に戻ることができる。如何なる場合もコースに戻る際は、正規の走路を走行している車両の進路を妨げてはならない。
- ～7) 規定の走路から外れたり、コーナーをショートカットしたりして走行した場合は、次の処置がとられる。  
プラクティス(公式練習、予選): アドバンテージを得たと判定された場合、当該周回のタイムは採択されない。  
決勝レース: 結果として有利になったと判定された場合、ペナルティ等が課せられる場合がある。
- ～8) 西ショートカットコースや東ショートカットコースを使用した場合、予選中は以降、出走不可とする。決勝レース中は、当該周回数削除および競技結果より3周減算の罰則が課せられる。(救済措置による使用は除く)
- ～9) ドライバーは、緊急の際、競技中に救急車、消防車、オフィシャル車、レッカー車などサービス車がコースを走行したり、必要な作業を行うため駐・停車したり、またオフィシャルがコースに立入る場合があることを承知していなければならない。
- ～10) ピットおよびピットレーン、コース上でのエンジン押しがけは禁止とする。
- ～11) 予選および決勝レースにおいて、オフィシャルの指示または援助なくドライバーが車両を押してコース上またはセーフティゾーンを移動することは禁止される。
- ～12) コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、スロー走行でピットに戻ろうとはせず、すみやかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。

#### 第41条 妨害行為

- ～1) 競技中、ドライバーは故意に他の車両の走行を妨害してはならない。また、明らかに重大な事故の発生が予測できる危険な行為を行ってはならない。
- ～2) コース以外のセーフティゾーンカット等、規定外の走行は危険状態を避ける場合を除いて行ってはならない。
- ～3) 唐突な進路変更、コースの内側もしくは外側に向かって故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他の車両を妨害するような行為を行ってはならない。
- ～4) 大会期間中いかなる場合においても「危険なドライブ行為」を行ってはならない。  
「危険なドライブ行為」とは
  - ① 衝突を起こしたもの
  - ② 他のドライバーのコースアウトを強いるもの
  - ③ 他のドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの
  - ④ 追い越し中の最中に他のドライバーを不当に妨害するもの
 等を指し、その行為が危険と判定された場合は、厳しく罰せられる。

#### 第42条 リタイア(棄権)

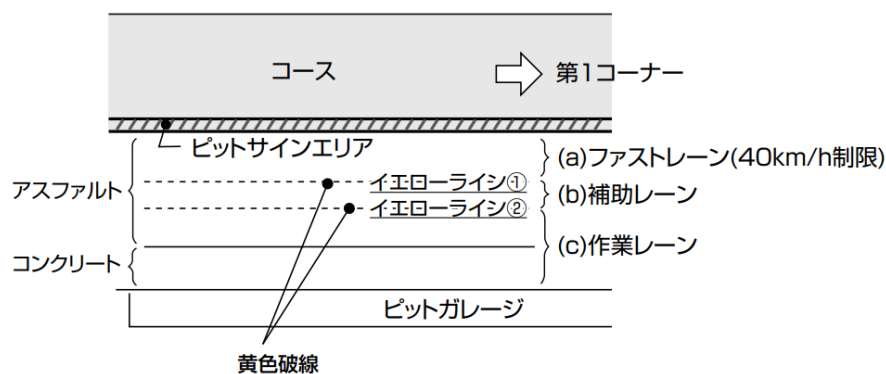
- ～1) 競技中、事故あるいは故障などにより、以後の走行の権利を放棄するドライバーは、その旨を最も近い位置のオフィシャル(コース委員、ピット審判員など)に報告しなければ

ならない。

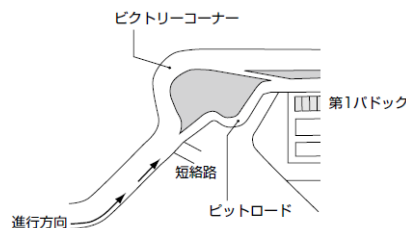
- ～2)リタイアの報告は、原則としてドライバーまたは参加者が所定の用紙に署名して行わなければならないが、負傷その他やむを得ない事情で署名による報告ができない場合は、オフィシャル(コース委員、ピット審判員など)の判断で棄権とみなされる。この判断に対する抗議は受付られない。
- ～3)レース中、ドライバーが車両を押し、歩いてピットに戻ることは禁止される。この場合は、リタイアとみなされる。

#### 第43条 ピットインおよびピットアウト

- ～1)大会期間中を通じてピットレーンの制限速度は40km/h以下とし、違反した場合は、罰則が課される場合がある。
- ～2)レース中において、ピットより競技車両に対しピットインの指示を出す際、チーム監督は必ず当該ピット担当のオフィシャル(ピット審判員)にその旨を報告し、その了解を得なければならない。
- ～3)ピットガレージ前の部分(ピットレーン)は次の3つに区分される。
  - (a)ファストレーン:ピットサインエリアとコース側黄色破線(イエローライン①)の間の部分。ここは、ピットインおよびピットアウト専用の区域であり、徐行しなければならない。
  - (b)補助レーン:コース側黄色破線(イエローライン①)とピットガレージ側黄色破線(イエローライン②)の間の部分。ここは、ファストレーンから作業レーン、あるいは作業レーンからファストレーンへ移動する時に通過する区域である。  
※オフィシャルを除き、この区域にとどまることは禁止される。
  - (c)作業レーン:ピットガレージ側黄色破線(イエローライン②)とピットガレージまでの部分。ここは、ピット作業のための部分であり、車両停車を行う区域である。



- ～4)ピットインする車両は、ヘアピンコーナーを通過してから、コース右側に車両を寄せ、安全を確認してから、ピットロードに進入しなければならない。ピットレーンは40km/h規制に従い走行しなければならない。また、決して補助レーン、作業レーンを横切る目的以外で走行してはならない。



- ～5)ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近い位置のファストレーンから作業レーンに入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停車させること。
- ～6)1ピットに2台の車両が割り当てられている場合、先にピット前に停止する車両は作業レーンのピットガレージ側に、後からピット前に停止する車両は作業レーンのコース側に停止することとする。
- ～7)ピットインして作業レーンに入った車両、および当該車両のドライバーやピットクルーは、ピットインしてくる他の車両、あるいはピットアウトしていく他の車両の通過を妨害してはならない。
- ～8)ピットインの際、自己のピット前を通り越して停車した車両は、エンジンを停止させたのち、オフィシャル(技術委員、ピット審判員)の承認を得て当該車両のドライバーおよびピットクルーによって後向きに押しもどし、自己のピットにつけることができる。  
(後退ギアの使用は禁止され、違反に対しては罰則が適用される。)
- ～9)ピットアウトしようとする車両は、ファストレーンにおいてはピットインしてくる車両に優先権があることを承知していなければならない。また、ピットアウトに際してオフィシャル(ピット審判員)の出走許可の合図に従わなければならない。
- ～ 10)ピットレーン出口のシグナルライトについて
  - ①公式予選の場合、レッドライトが点灯しているときはコースインしてはならず、グリーンライトが点灯している時のみコースイン可とする。
  - ②決勝レースの場合、セーフティカー走行中以外はシグナルコントロールしておらず、ドライバーは各自の責任においてコースインすること。
  - ③決勝レース中にセーフティカーがコースインしている場合、レッドライトが点灯している場合はコースインしてはならず、グリーンライトが点灯した時のみコースイン可とする。
- ～ 11)ピット出口から第1コーナーにかけて引かれているライン(白線)について
  - ①ピットを離れ、ピット出口からトラックに入る車両は、ラインの進行方向の左端より右側(ライン上を含む)を走行しなければならない。車両のいかなる部分もラインの進行方向の左端を越えてはならない。
  - ②トラック上を走行している車両を規制するものではない。
- ～ 12)ピットアウトの際は、第2コーナー出口に達するまでコース右側ラインに沿って走行しなければならない。その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。

#### 第44条 救済措置

- ～1) 決勝レース中(フォーメーションラップ除く)、コース内において車両が停止した場合、レッカー車等によって車両をリペアエリアまで運ぶ救済措置をとることがある。救済処置の時間は、レース終了時刻の30分前までとする。
- ～2)「救済措置」により決勝レース中、リペアエリアに運ばれた車両についてはリペアエリア内において登録されたピットクルーとドライバーにより修理された後、自走にてピットロードに出るものとする。工具についてはピットから工具を持参することが許可される。ただし、オフィシャルが認めた場合はこの限りではない。
- ～3) 燃料補給が必要となる車両は、登録されたメカニックの手押しにより燃料補給順路に進入し、進入後は、通常の燃料補給と同様に行なうものとする。
- ～4) 救済の方法、および救済に要する時間等の抗議は一切受け付けられない。

## 第11章 レース中の車両修理ピット作業

### 第45条 車両修理

- ～1) 決勝レースおよび公式予選中の車両の修理、調整、部品交換などは、原則として、各自のピット、ピットガレージ内または第47条に定められたリペアエリアで行われなければならない。緊急、やむを得ない事情で、それ以外の地点でそれらの作業を行うときは、他の車両の走行の支障にならない、しかも安全な場所に停車しなければならない。
- ～2) 決勝レースおよび公式予選中の車両の修理、調整、部品交換などは、ピットに準備してある部品と工具によって行われなければならない。ピット作業において、タイヤウォーマー(タイヤを冷やす事も禁止)およびエアツールの使用は禁止される。ただし、エアガンとエアインパクトレンチの使用は認められる。(エアーを利用してのジャッキアップ等も禁止される)
- ～3) レース中および公式予選中の車両は、いかなる場合も他から援助を受けて押し出したり走行したりしてはならない。ただし、ピットレーン上でストップの際、保安上の目的で移動が必要な場合は、本特別規則第43条～8)を適用する。

### 第46条 ピット作業

- ～1) 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のピットクルー(メカニック)は自己のピット前の作業レーンに出て作業することができる。ピット作業の場合を除いて作業レーンに出ること、部品や工具を作業レーンに置くことは禁止される。
- ～2) 作業レーンに出て作業が許されるのは当該車両の身分証を着用したピットクルーに限られる。
- ～3) ピット作業中、当該車両のドライバーは、作業レーンに出て作業を手伝うことも許される。
- ～4) ピットガレージ内の停車はいかなる場合でもエンジンを停止させなければならない。調整の為にエンジン始動には補助エネルギー源を使用することが許される。ただし、ピットガレージ内および作業レーンより再度車両をスタートさせる場合のエンジン始動は、着席したドライバーがその車両に装備されている始動装置によって行われなければならない。
- ～5) ピットガレージ内および作業レーンは清潔を保ち、器具を整頓し、火災防止に努めなければならない。火気の使用や喫煙をしてはならない。
- ～6) 作業レーンから出走しようとする車両のエンジン始動の際、車両を押しがけ援助してはならない。また、ブースターケーブル等によりバッテリーを一時的に接続してのエンジン始動は認められない。
- ～7) タイヤ交換において、ハブナットのホイールへの固定は如何なる方法も禁止する。
- ～8) 作業レーンではタイヤレンチ用エアーホースのためのアーム使用は禁止する。
- ～9) レース中の油脂類の補給は自由とする。ただし、補給はピット内、または作業レーンに限られる。
- ～10) 公式予選、決勝レースを問わずレーシングコース側のピットのシャッターは開けておくこと。
- ～11) ピット作業を行うメカニック(ピットクルー)は、不燃性の長袖長ズボンの着用を強く推奨する。

### 第47条 リペアエリア

本大会では、「リペアエリア」を設定する。

「リペアエリア」の運用は、次のとおりとする。

- ① コース内において、車両が停止した場合、第44条救済措置により車両は「リペアエリア」へ移動される。
- ② 当該参加者は、「リペアエリア」にて車両を修復し、競技に復帰することができる。ただし、オフィシャルが認めた場合はこの限りではない。
- ③ 「リペアエリア」での修復作業は登録されたピットクルーとドライバーのみが作業を行うこと

ができる。

- ④「リペアエリア」には、当該チームのスタッフ、オフィシャル以外入場が禁止される。
- ⑤「リペアエリア」には、電源のみが確保されている。他の工具類、パーツは各自のピットより持参されるものとする。

#### 第48条 ピットサイン

- ～1) 競技車両とピットおよび競技車両とピットサインエリアの間では、トランシーバー・携帯電話等を含む無線通信設備の使用を一切禁止とする。ただし、ピットとピットサインエリアの間の連絡は、携帯電話の使用は可能とするが他の無線通信設備の使用は一切禁止とする。映像提供等により、大会事務局が認めた場合はこの限りではない。
- ～2) 自チームのピットからサインボードを使ってサインを送ることが許される。ただし、ピットサインエリアへの立ち入りは、全車スタート後可能とする。
- ～3) ピットサインマンは1チーム3名以内に限定する。
- ～4) ピットサインを送るためにピットサインエリアまで出入りする際にはピットインおよびピットアウトする車両に充分注意すると共に車両の走行を妨げてはならない。
- ～5) 使用するサインボードの大きさは100cm×60cmの長方形を超えるものであってはならない。

#### 第49条 ドライバー交代

- ～1) ドライバー交代を行う際は、必ずエンジンを停止させなければならない。
- ～2) 各クラス最低2回のドライバー交代をしなければならない。また、トランスポンダーの交換を行わなければならない。
- ～3) 各決勝レースにおいて、給油を含むいかなる場合のピットインでもドライバー交代は自由とする。
- ～4) 公式予選、各決勝レースにおいてドライバー交代する時には、チーム監督はオフィシャル(ピット審判員)にその旨を届け出なければならない。

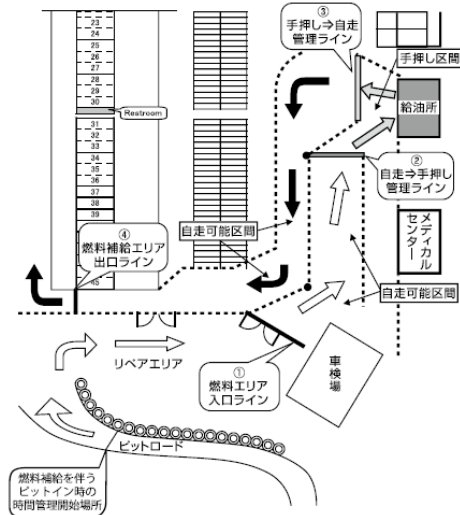
#### 第50条 燃料補給

- ～1) フリー走行および公式予選中は、競技中の車両に対する燃料の補給は認められない。
- ～2) 決勝レース中の燃料補給はパドック内の給油所にて行われる。
- ～3) 燃料補給エリアに進入し、燃料補給した車両は、各自のピット前の作業レーンにて、各自の責任において別途の制限時間以上とどまらなければならない。(給油順路図およびパドック案内図参照)
- ～4) コース上でストップした後、車両回収により、リペアエリアに入り、そのまま燃料補給を希望するチームについては、補給監査オフィシャルにその場で申告すること。ピット滞在時間の計測は申告時より開始される。
- ～5) 燃料補給の為に使用されるパドックの導線で、あらかじめ設定された入口から出口までは、原則として車両のエンジンが停止された状態で、メカニックが車両を押して移動するものとする。



～6)レース中の燃料補給手順

レース中の燃料補給については、以下のとおり行なわなければならない。燃料補給エリアとは、次図①～④までの区間を示す。



- a)ピットロード進入後、燃料補給エリアに入る車両は右ウインカーにて合図を出すこと。
- b)燃料補給エリアに入る車両は、上図の①「燃料補給エリア入口ライン」にて一旦停止し、給油順番待ちカードをオフィシャルより受け取り、安全を確認してからエリアへ進入すること。
- c)図①～②の区間および③～④の区間はエンジンをかけた状態での自走も可能とする。ただし自走する場合は、ギヤを1速、20km/h以下で走行すること。
- d)図②のラインにて一旦停止し、エンジンを停止する。給油所への進入はオフィシャルの合図により許可される。
- e)オフィシャルの指示に従い、手押しにて給油所へ進入し、燃料補給作業を開始する。
- f)燃料補給作業は主催者が選任した給油担当者により、以下の手順にて行われる。
  - ①燃料タンクの給油口を開ける。またはカップリングを燃料注入口に差し込む。
  - ②給油する。
  - ③給油口を閉める。またはカップリングを燃料注入口から抜く。
  - ④こぼれた燃料を拭き取る。
  - ⑤給油所係員より給油量の伝票を受け取る。

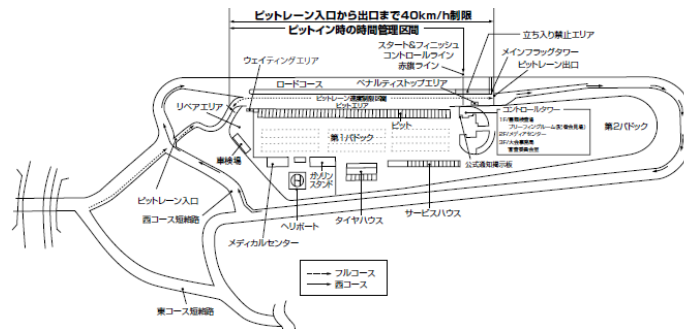
※①、③、④、⑤は、給油立会いのメカニックまたはドライバーが行なう。  
②は給油担当者により行なわれる。
- g)手押しにて給油所から移動し、図③のラインを通過後は自走可とするが、図③のライン通過後一旦停止し、エンジン始動すること。なお、エンジン始動の際、押しがけは禁止される。
- h)燃料補給エリア出口を通過する車両は一旦停止し、他の車両が走行していないかよく確認してからピットレーンに進入すること。
- i)ドライバーは各自の責任において、各自のピット前の作業レーンに停止して第51で定められた制限時間経過後にコースに進入するものとする。

#### ～7) 燃料補給エリア内での遵守事項

- a) 燃料補給エリア内での、燃料補給以外の一切の作業(燃料の量の確認ならびにドライバー交代も含む)は禁止される。ただし、オフィシャルにより許可された場合はこの限りでない。
- b) 燃料補給順路内での追越しは原則として禁止されるが、エリア内のオフィシャルから指示がある場合はこの限りでない。
- c) 耐久用の燃料補給装置装着車両は、補給立会のピットクルーが各自の燃料注入口に合ったカップリングを持参すること。
- d) 車両が燃料補給位置に停車するまでは燃料タンクの給油キャップ・カバーを外す、またはカップリングを燃料注入口に差し込むことは禁止される。
- e) 燃料補給エリア内で車両を手押しできるのは、登録されたピットクルー(ドライバー、監督、メカニック、ヘルパー)のみとする。
- f) 燃料補給エリア内の許可された区間で自走する場合、ドライバーは走行時と同様の装備(ヘルメット・シートベルト・グローブなど)を着用しなければならない。

### 第51条 義務ピットイン回数およびピット滞在時間

- ～1) 決勝レース中の燃料補給回数は任意とするが、最低2回のピットインが義務付けられる。なお、燃料補給をした場合の滞在時間は、10分間とする。(ピット滞在時間の時間管理区間は以下の図を参照)



- ～2) 上記～1)の燃料補給をした場合の滞在時間は、移動および給油に係る時間も含まれるが、一度に多くの台数が給油に集中した場合は設定された時間より長くなることも予想される。この時間に関する内容についての抗議は受け付けられない。
- ～3) 各クラス最低2回のドライバー交代をしなければならない。ドライバー交代する時には、チーム監督はオフィシャル(ピット審判員)にその旨を届け出なければならない。

## 第12章 スタート

### 第52条 スタート前の遵守事項

- ～1) ドライバーは公式通知に示された時間までに所定の待機場所に集合し、車両と共に技術委員のスタート前チェックを受けなければならない。
- 定められた時刻までに集合せず、また出走前検査を受けなかったドライバーおよび車両はコースインできない。コースインは全て技術委員の許可と、ピット/グリッド委員の指示誘導

に従って行わなければならない。

～2) 公式予選において事故を起こした車両、または車両持ち出し申請書により持ち出された車両は、スタート前チェックの前に再車検を受けなければならない。

### 第53条 スタート

～1) スタート方法は、ローリングスタートとする。

～2) ポールポジションのグリッド位置は1コーナーに向かって右側とする。

～3) 決勝レースのスターティンググリッドは、クラス区分、路面の状況に関係なく第38条にてグリッドが決定される。

～4) スタートドライバーは自由とする。ただし、各チームの責任においてドライバーの経験(ローリングスタート等)・技量等を熟慮しチーム内で一番安全にスタートできるドライバーを選出すること。

～5) スタートドライバーはレーススタート時にスタートラインを通過しなければならない。

～6) スタート手順

① 指定された時間内に、出走前点検を行った後すべての車両はグリッドへ向けてピット出口より自走により指定されたグリッドに付かなければならない。グリッドにつけなかった車両は、正規にスタートできなかったものとみなされ、ピットスタートとなる。ピットスタートはピットレーン出口で待機し、決勝レースで全車がスタートし、最後尾の競技車両がピットレーン出口を通過した後、オフィシャルの合図またはピットレーン出口のグリーンライトを点灯することによりスタートとなる。

② レースのスタート手順の進行は5分前、3分前、1分前、および30秒前を表示したボードおよびメインフラッグ台上のシグナルブリッジのカウントダウンにて提示され行われる。

(a) 5分前ボード: 秒読み開始。グリッドへの進入は締切られる。

コース上における全ての作業は禁止される。

(b) 3分前ボード: ドライバー、オフィシャルを除くすべての者はコース上から退去する。

(c) 1分前ボード: ドライバーは、車両に着座した出走状態でエンジン始動する。

(d) 30秒前ボード: この合図の後、各グループのグリッド前方で緑旗が振られ、各グループ先頭のオフィシャルカーを先頭に全競技車両は隊列を保ち、フォーメーションラップを開始する。

③ 決勝レースに出場するすべての車両は、必ずフォーメーションラップに参加しなければならない。フォーメーションラップに参加しない、あるいはフォーメーションラップ中にコース上でストップした場合、ならびにピットスタート車両には、決勝スタート時のフォーメーションラップ数に1周を加えた周回数を減算する。

④ フォーメーションラップは少なくとも1周以上実施される。

この周回中にスタート練習を行うこと、著しく隊列を乱すことや追い越しは禁止され、前車との間隔はできる限り詰めるものとする。

オフィシャルより指示があるまでは、1列縦隊で走行することは許されるが、指示が出され、隊列を2列縦隊に整えた後は前車の走行ラインから左右にはみ出してはならない。違反があった場合には罰則が課される。

～7) フォーメーションラップ開始時に、スタートできなくなった場合、ドライバーはドライバー側の窓を開けて(ネットがある場合はネットをはずし)、手を出してオフィシャルに合図すること。その列の担当のオフィシャルは黄旗を振動表示する。他の全車両がグリッドを離れた後、オフィシャルのみが当該車両をトラック上で押してエンジンを始動することができる。ついで、この車両はフォーメーションラップを行なうものとするが、他の走行中の競技車両を追い越してはならない。

～8) フォーメーションラップに出遅れた車両およびフォーメーションラップの途中でスタート順序を

保てなかった車両は、他車を抜かずに最後尾につけるものとする。

- ～9) フォーメーションラップが開始された時点で、スタートラインの信号灯にレッドライトが点灯され、全オブザベーションポストにおいて黄旗が提示される。
- ～10) フォーメーションラップを先導する各オフィシャルカーの速度は、最高80km/hに保たれる。
- ～11) フォーメーションラップを先導する各オフィシャルカーはフォーメーションラップ終了とともにコースから退場する。その後、競技車両は、各グループの先頭車両の先導で、最低速度70km/h、最高速度80km/hにてそのまま走行をつづける。スタート審判員は、各グループ先頭車両の速度とスタート時の追い越しを監視する。これらに違反した場合、ペナルティが課される。
- ～12) スタート信号は、競技長が管理するスタート信号灯(グリーンライト)により合図される。スタートラインの信号灯のレッドライトが消灯した時点でレースのスタートとなる(レッドライト消灯後、グリーンライトが点灯する)が、各車はスタートラインを通過するまで他車を追い越してはならない。
- ～13) フォーメーションラップ中に何らかの問題が生じた場合、スタート信号灯にはレッドライトが継続して点灯され、全部オブザベーションポストにおいて黄旗が提示されることにより、全車はもう1周フォーメーションラップの継続を行う。(全車両の速度は維持されること)その後、オフィシャルカーが隊列の先頭に合流し、さらにもう1周フォーメーションラップを行う。フォーメーションラップが数周回行われた場合、先頭車両が最初にコントロールラインを通過した時点より、レース時間は開始される。
- ～14) 例外的な状況下のみ、FIA 国際モータースポーツ競技規則付則H項および、本規則付則1に従い「セーフティカー」によるスタートが許される。
- ～15) 決勝レーススタートの際、ピットサインエリアには許可された競技役員以外の立ち入りは禁止される。

## 第13章 レース中断時の再スタート/ レースの非競技化

### 第54条 レースの中断およびレースの再開

事故によってサーキットが閉鎖されたり、天候またはその他の理由で競技の継続が危険となったため、決勝レースを中断する必要が生じた場合、競技長は赤旗をすべての監視ポストで、またレッドライト(中断ライト)をライン上において提示することを命ずる。その後、第56条～2)のケースおよび審査委員会が別途定めた場合を除き、下記の手順にてレースが再開されるものとする。

#### 1. レースの中断

- ～1) 中断の合図が出されたら追い越しは禁止され、ピット出口および燃料補給エリアは閉鎖される。そして全車は赤旗ラインの後方にゆっくりと進み、そこで先頭車両の位置に関わらず一列に停止しなければならない。その後、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、赤旗ラインに停止した順で一列に配列されるものとする。もし、コースが閉鎖されたこと等によりグリッドに戻るができなくなった車両がある場合、当該車両はコースが使用可能な状態になり次第グリッドに戻される。この場合、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、審査委員会の承認のもと、レースが中断される前の順に配列されるものとし、各車両の位置が特定できる最終のコントロールライン通過順とする。上記のどの車両もレースを再開することを許可される。  
セーフティカーは、赤旗ラインの前方に進み出る。その後、オフィシャルカーがセーフティカーと赤旗ラインの間に縦列に停車する。
- ～2) レース中断の間は、レースも計時システムも停止することはない。車両が一旦赤旗ライン後方に停止したならば、またはピットに入ったならば作業を行うことができる(赤旗表示時点で燃料補給エリアに進入している車両も前記と同等とみなし、そのまま給油作業を継続でき

る。また、給油終了後は自己のピット前へ移動し全ての作業を行なうことができる。)が、この場合の作業がレースの再開の妨げとなってはならない。なお、グリッド上には、チーム員と競技役員のみが立ち入りを認められる。

- ～3) 車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、レースが中断された後にピットレーンに進入したドライバーあるいはグリッドからピットレーンに車両を押されたドライバーには、レース再開後にタイムペナルティが課せられる場合がある。レース中断の命令が出されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両については、ペナルティを受けることはない。
- ～4) レースが再開されたなら、ピットにいたすべての車両はピットを出ることができるが、レースが中断されたときにピット入口あるいはピットレーンにいた車両は、レース中断後にピットレーンへ進入した車両に先駆けてピットを出ることができる。この場合、レース再開の3分前ボード提示後にオフィシャルカーの先導により1周回を完了する車両列の後方へ合流することが許される。ただし、3分前ボードが提示された時点でピットレーンにいた車両に限られる。レース中断後にピットレーンへ進入した車両は、この場合のコースインは認められない。上述の事項を条件として、ピット出口よりレースを再開しようとする車両はすべて、他車を不当に遅らせることがない限り、自力で出口にたどり着いた順にレース再開をすることができる。
- ～5) これらの状況下では、ファストレーンでの作業が許可されるが、天候の変化が確認された場合のタイヤ交換に限られる。

## 2. レースの再開

- ～1) 遅延はできる限り短く保たれ、再開の時刻がわかると直ちに、チームはピット放送等を通じて知らされる。いかなる場合にも、少なくとも5分前の警告が知らされる。
- ～2) スタート再開前に5分前、3分前、1分前、および30秒前のボード(またはシグナル)が表示される。それらのいずれのボード(またはシグナル)も警告音を伴うものとする。
- ～3) 3分前ボード(またはシグナル)が提示されるまでに、すべての車両はホイールを装着していなければならない。このボード(またはシグナル)以降のホイールの取り外しはピットレーンにおいてのみ許可される。3分前ボード(またはシグナル)提示時にすべてのホイール装着がされていない車両はすべて、グリッドの最後尾かピットレーンからスタートしなければならない。この状況では、黄旗を持った競技役員がグリッドを離れることのできる全車両が赤旗ラインを通過し終えるまで、(3分前に)ホイール装着のなかった車両がグリッドを離れないよう制する。  
3分前ボード(またはシグナル)提示後、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいる車両は、オフィシャルカーの先導により追い越しをすることなく、もう1周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両列に合流しなければならない。
- ～4) 1分前ボード(またはシグナル)が提示された後にエンジンは始動されなければならない、チームのスタッフはすべて、30秒前ボード(またはシグナル)が提示されるまでに、すべての機材を持ってグリッドから退去する。30秒前ボード(またはシグナル)が提示された後で援助が必要となったドライバーは、腕を挙げなければならない。グリッドを離れることができる残りの車両が出発すると、競技役員が車両をピットレーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持った競技役員が当該車両の脇に立ち、後ろのドライバーに警告を与える。
- ～5) レースはグリーンライトが点灯すると、セーフティカーの後方より再開される。セーフティカーは、以下の場合を除き、1周回後にピットに入る。
  - ・すべての車両がセーフティカー後方でまだ整列されていない。
  - ・チームクルーがまだグリッド上の物を撤去している。
  - ・さらに介入が必要な状況が重ねて発生している。
- ～6) グリーンライトが点灯すると、セーフティカーは後続のすべての車両と共にグリッドを離れる。その際、車両は赤旗ライン後方に整列した順序で、車両5台分の距離以下を保って続く。列

最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出口のライトがグリーンに変わる。その時ピットレーンにいる車両はすべて、コースに出て、セーフティカー後方の車両隊列に合流することができる。

～7) 赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、他の走行している車両を追い越してはならない。

残りの車両がスタートラインを通過した後も動かなかった場合、当該車両はセーフティカー後方の車両列の最後尾につかなければならない。2名以上のドライバーが関与した場合には、グリッドを離れた順に、隊列の最後尾に整列するものとする。

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

～9) この周回の間は、FIA 国際競技規則付則H項 2.10.15 ～ 2.10.18 が適用される。

～10) レースが再開できなかった場合は、レースは中断の合図が出された周回の1つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。

### 第55条 セーフティカー

競技長の決定により、レースを非競技化するためにセーフティカーが使用される場合がある。セーフティカーは、ドライバーまたはオフィシャルが危険な状況ではあるが、レースを中断するほどではない場合に使用される。その細部運用は本規則の付則1に定める。

## 第14章 レース終了および順位決定

### 第56条 レース終了

～1) 決勝レースはスタート後、180分が経過した時点の先頭車両に対し、チェッカーフラッグが振られる。

～2) 当初のレース時間の75%以上(小数点以下切上げ。本レースにおいては135分とする。)を経過している状態でレースが中断された場合、先頭車両はまっすぐ車両保管場所に進み、レースは先頭車両がレース中断された周回の前の周回にフィニッシュライン(決勝線)を通過した時に終了したものとみなされる。

～3) チェッカーフラッグは5分間表示される。

～4) 万一、チェッカーフラッグが不注意その他の理由によりレーススタート後、前項～1)の時間経過する前に表示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。

～5) また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて表示された場合には、最終順位はレーススタートから～1)の時間が経過した時点における順位に従って決定される。

～6) チェッカーを受けるためのコース上ストップや極端なスロー走行は禁止する。

### 第57条 順位の認定

～1) 順位認定は、コントロールライン上(ピットレーン上含む)でチェッカーを受けて最終周回を完了した車両に対して優先的に与えられる。ただし、コース上でチェッカーを受ける車両の当該最終ラップタイムは5分以内を原則とする。5分超過の場合、スロー走行と判断し順位認定されない場合がある。ピットレーン上のチェッカーに関してのラップタイム制限時間はないが、チェッカーフラッグが表示されたら5分以内とする。

～2) 順位はチェッカーフラッグが振られた後に完了する周回数が多い車両から決定される。

同一周回数の場合は、フィニッシュライン(ピットレーン上も含む)通過順位によるものとする。

～3) チェッカーを受けられなかった車両の内、優勝車両の走行周回数の70%以上を走行した車両は、チェッカーを受けた車両の後に順位付けされる。

～4) 走行周回数が、優勝車両の走行周回数の70%未満(端数切捨て)の車両は順位の認定を

受けられない。

#### **第58条 レース終了後のパドックインと暫定表彰**

- ～1) チェッカーフラッグの提示を受けたドライバーはコースを1周した後、オフィシャルの指示に従って、所定の保管区域に車両を持ち込まなければならない。
- ～2) チェッカーフラッグが提示された時点で、ピットインした車両のコースインは禁止される。
- ～3) チェッカーフラッグの提示を受けた車両で、コースを1周徐行するに耐えられないものは、後方を充分注意し、安全を確認した上で停車後、オフィシャルの指示に従わなければならない。
- ～4) クラス1位の全ドライバーは表彰台での仮表彰式に出席しなければならない。

#### **第59条 暫定表彰と正式結果による表彰式**

- ～1) レース終了後、暫定結果が発表され、優勝ドライバーに対しては表彰会場にて暫定表彰が行われる。暫定表彰を受けることを拒否したドライバーは賞典を受ける権利を放棄したものとされる。
- ～2) レース終了後、計時委員長の名においてレースの暫定結果が発表され、本規則第60条による抗議がない場合、大会審査委員会の承認を得て、暫定結果発表後30分で正式結果が発表される。
- ～3) 正式結果発表後、公式通知によって示される場所にて賞典を受け取ることができる。
- ～4) 特別の事情により表彰式に参加しない、または賞典受け渡し場所に行くことができないドライバーは、その旨を大会事務局に連絡し、許可を得なければならない。無断で表彰式に参加しない、または賞典受け渡し場所までこなかったドライバーおよび参加者は賞典を受ける権利を放棄したものとされる。

### **第15章 抗議および罰則の適用**

#### **第60条 抗議の手続きと制限**

- ～1) 抗議を行うことが許されるのは、参加登録された参加者自身に限られる。
- ～2) 抗議を行うときは、書面により抗議対象とする個所、または内容を具体的に記載しなければならない。
- ～3) 抗議を行うときは、～2)の書面に、抗議対象1件につき本特別規則料金規定で定められた抗議保証金を添え、競技長宛てに提出しなければならない。
- ～4) 抗議に関する審査に特別な作業を伴う場合は、申請者はその作業の費用全額を負担することを申請時に保証しなければならない。この費用は、抗議が正当と裁定された場合にのみ返却され、その場合の当該費用は被抗議者が負担するものとする。
- ～5) 技術委員(車両検査委員)の判定に関する抗議は決定直後でなければならない。
- ～6) 国内競技でのレース中重大な過失、規則違反、不正行為に関する抗議はレース終了後30分以内でなければならない。
- ～7) 審判員の判定に対する抗議は受け付けられない。

#### **第61条 抗議の裁定**

- ～1) 大会審査委員会の裁定結果は、関係当事者のみに口頭で通告され、公式通知等で公表する。
- ～2) 審査後、直ちに裁定が下されない場合は、その裁定発表の日時と場所を明らかにして延期することができる。
- ～3) 抗議料は、抗議が成立した場合、抗議提出者に返還されるが、抗議不成立の場合は没収される。

## 第62条 罰則の適用

～1)本規則、および公式通知で定められた規則に対する違反の罰則は、大会審査委員会が決定し、違反者に通告される。

～2)本競技会で大会審査委員会が違反者に課することができる罰則は次の通りとされる。

(a) 訓戒、嚴重訓戒(始末書提出)、罰金、奉仕活動

(b) 競技結果に1分加算、3分加算、1周減算、ドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップ、失格

### ◆ドライビングスルーペナルティ

ドライビングスルーペナルティはコントロールタワー下のメインポストで競技番号+Dボード(黒ベースに黄のD字)が提示される。(黒旗は提示されない)該当車両は3周以内にピットインし、自己のピットに停止することなくピット出口からコースに復帰すること。

### ◆ペナルティストップ

ペナルティストップはコントロールタワー下のメインポストで競技番号+Pボード(黒ベースに赤のP時)が提示される。(黒旗は提示されない)該当車両は3周以内にピットインし、自己のピットに停止することなくペナルティエリアで少なくともタイムペナルティとして課された時間の間、停止した後、ピット出口からコースに復帰すること。ペナルティエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。

※ただし大会審査委員会は状況に応じて上記(a)・(b)の罰則を軽減したり強化することができる。

## 第16章 賞典

### 第63条 賞典

～1)各クラスの1位にトロフィーが贈呈される。

### 第64条 賞典の制限

～1)大会事務局の許可なく暫定表彰式に出席しなかった場合は受賞および賞典を受け取る権利を放棄したものとみなされる場合がある。

## 第17章 オーガナイザーの権限

### 第65条 オーガナイザーの権限

オーガナイザーは次の権限を有するものとする。

～1)参加申込の受け付けに際してその理由を示すことなく、参加者、ドライバー、ピットクルーを選択あるいは拒否することができる。

～2)競技長が必要と認めた場合、ドライバーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に指定することができる。

～3)競技番号の指定、あるいはピットの割当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。

～4)保安上または不可抗力による特別の事情が生じた場合、大会審査委員会の了承を得てレースの延期、中止、取り止め、およびレース時間の短縮、コースの変更等を決定することができる。ただし大会が中止された場合、参加料は返還される。

～5)各レース区分において申込数が2台に満たない場合はレースを取り止めることができる。

～6)大会スポンサーの広告を参加車両に貼付させることができる。

～7)止むを得ざる理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったドライバーの指名



登録、または変更について許可することができる。

- ～8)すべての参加者、ドライバー、ピットクルーの肖像権およびその参加車両の音声、写真、映像など、報道、放送、放映、出版に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。
- ～9)車両改造に関する違反を行ったドライバー、エントラント、チューニングショップは、モビリティリゾートもてぎにおいて最高1年間レースの出場が拒否される場合がある。
- ～ 10)賞典の取り扱いについて最終的な決定権を有する。

## **第18章 本特別規則の適用と補足**

### **第66条 本特別規則の解釈**

本特別規則および本競技会に関する公式通知や諸規則の解釈についての疑義がある場合、参加者は文書によって質疑申し立てができる。質疑に対する解答は、大会審査委員会の解釈または決定を最終的なものとして関係当事者に口頭で通告される。

### **第67条 公式通知の発行**

本規則に記載されていない競技運営上の細則や、参加者に対する指示、本規則発表後に生じた必要指示事項は、公式通知によって示される。

公式通知は、

- (1)参加代表者の住所に郵送される。
  - (2)コントロールタワー前のレースリザルト掲示板に掲出される。
  - (3)公式予選後、あるいは公式予選や決勝レース前など必要に応じて招集されるドライバーズブリーフィングで指示される。
  - (4)ピットモニターのテロップにて伝達される
  - (5)緊急の場合は場内放送で伝達される。
  - (6)状況に応じてWEB等を活用した方法で公示される。
- 以上の方法によって参加者に通告される。

### **第68条 大会事務局の連絡先**

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町桧山120-1

TEL 0285-64-0200 FAX 0285-64-0209

モビリティリゾートもてぎ モータースポーツ課 『2023もてぎJoy耐チャレンジ』事務局

### **第69条 本特別規則の施行**

本特別規則は、第1章第1条に示される競技会に適用されるもので、競技会の参加申込受付開始と同時に有効となる。

以上 大会組織委員会

### 付則1 もてぎJoy耐チャレンジレースセーフティカー運用規定

- ①セーフティカー配備の命令が下された場合、全てのオブザベーションポストは黄旗の振動表示とSCボードを表示し、セーフティカーの活動が終了するまで保持する。
- ②セーフティカーは、車体の両サイドおよびリアに「SAFETY CAR」と表示された車両を使用する。その車両はルーフにオレンジライトとグリーンライトを備えている。
- ③本大会では、1台のセーフティカーがコントロールタワー前より導入される。
- ④セーフティカーが活動中の各周回は、レース周回として数えられる。
- ⑤セーフティカー導入および再スタートまでの手順については、下記のとおり。
  1. 事故発生 全ポストSCボードと黄旗振動表示。
  2. SCが無作為にコントロールタワー前からコースイン。(■はトップ車両)  
SC ← □ □ □ □ □ □ □ □ ■ □ □ □ □ □ 30台の隊列
  3. 現場では撤去作業開始。
  4. 事故現場の作業終了→再スタート可能な状況。
  5. SCが介入中ピット出口の信号は、SCがコントロールラインを通過しようとする頃に赤に変わる。その隊列が通過したらグリーンとなり各車両はコースに進入可能となる。
  6. 先頭車両捕まえ作業  
SC ← ■ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ 30台の隊列
  7. SCはV字コーナー付近～ヘアピンカーブの間で消灯。
  8. SCはピットロードよりピットイン。
  9. グリーンランプによりスタート。  
コントロールラインを通過するまでは、全車を追い越してはならない。
  10. 隊列の最後尾車両が通過したポストから緑旗を振動表示。