

3時間耐久レース 特別規則書



1. 名称 DUNLOP presents EURO CUP 2009 3時間耐久レース
2. 内容 3時間耐久レース
3. 日時 第2戦 / 2009年4月14日(日)・第6戦 / 2009年12月13日(日) 雨天決行
4. 会場 セントラルサーキット(国内公認レーシングコース・全長2,802km・右回り)兵庫県多可郡多可町中区坂本字草山521-1 TEL. 0795-32-3766
5. 主催 EURO CUP 2009 開催実行委員会
6. 特別協賛 ダンロップファルケンタイヤ株式会社
7. 後援 イタリア総領事館、英国総領事館、大阪神戸ドイツ連邦共和国総領事館、在大阪・神戸フランス総領事館、FM802
8. スポンサー トナ アウディジャパン株式会社
9. パトロン トナ NUTEC、RAYS、ガレージクレヨン、橋本コーポレーション、ヨシムラオート、EXEDY、DIXCEL、クラブ イブシロン
10. 協賛 AUTO BAHN SPORT 恵比寿、MINI DELTA、TK-SPORT、ONE and ONLY Motorsport、Corso Marche、中村エンジニアリング、日本真田帽子、濱浪産業
11. 協力 GOO WORLD、LE VOLANT、911DAYS、af・imp、REV SPEED、ACCS Racing Project、ヤマモト自動車、大誠テック株式会社、バトル、セントラルサーキット
12. 開催レース 3時間耐久レース **(2~9名までのドライバーでエントリー可能)** 参加費 / 一般: 95,000円・SHOP印あり: 85,000円

レース規則概要 /

- 1) 登録されたドライバーは**30分以上ドライビング**してはならない。 - 2) ドライビング時間とは**コースインよりピットインまでの時間を30分**とする。
- 3) **上記1)・2)に準じた走行時に、何らかの理由により車両をPITインした時は、必ずドライバーチェンジをしなければならない。**

給油は自由であるが行う場合は**各自で用意した携行缶にて**セントラルサーキット内のガソリンスタンドで給油したガソリンを使用すること。

必ずチーム員の1名は消火器を持ち防火対策を取る。

スタートは変則ル・マン方式とし、第1ドライバーが運転席に、その他のドライバーが対面に待機。スタート合図と共に第1ドライバー以外のドライバーが車両に駆け寄りボンネットをタッチ、車内で待機している第1ドライバーはタッチを確認後エンジンをかけスタートする。

なお参加台数によりローリングスタートを採用する場合もある

チェッカーは2時間55分00秒時点での先頭車両に振られ、その後全ての車両にチェッカーが振られる。

チェッカーを受けた車両は追い越し禁止で1周走行後(クールダウン)ピット入口よりピットもしくはパドックへ戻ること。

- | | | |
|---------|---|---|
| クラス分け / | クラス - 1: 1350ccまでのユーロカー | クラス - 2: 1351cc~1650ccまでのFFのユーロカー |
| | クラス - 3: 1351cc~1650ccまでのFR・MRのユーロカー | クラス - 4: 1651cc~1850ccまでのFFのユーロカー |
| | クラス - 5: 1651cc~1850ccまでのFR・MRのユーロカー | クラス - 6: 1851cc~2050ccまでのFFのユーロカー |
| | クラス - 7: 1851cc~2050ccまでのFR・MRのユーロカー | クラス - 8: 2051cc~3250ccまでのFFのユーロカー |
| | クラス - 9: 2051cc~3250ccまでのFR・MRのユーロカー | クラス - 10: 3250cc以上のユーロカー |
| | クラス - 11: 1960年までのクラシックカー (JAPAN&EURO) | クラス - 12: 1965年までのクラシックカー (JAPAN&EURO) |
| | クラス - 13: 1970年までのクラシックカー (JAPAN&EURO) | クラス - 14: 1975年までのクラシックカー (JAPAN&EURO) |
| | クラス - 15: 1980年までのネオクラシックカー (JAPAN&EURO) | クラス - 16: 1987年までのユーロカー (WRCに参戦していた各種欧州車) |
| | クラス - 17: 市販のハイブリッドカー (シビック、インサイト、プリウス、ハイアールなど) | |

13. ペナルティ 上記11.の競技規則項目に違反した者、及びEURO CUP 2009競技規則書に違反した者にペナルティを与える。ペナルティの内容はEURO CUP 2009競技規則書12.ペナルティに準ずる。

1回の走行時間が30分を超えた場合、1回につき1周減算とする。 その他のペナルティは公式通知・ブリーフィングにて発表する。

14. 競技番号(ゼッケン) 参加車両は競技番号を付けなければならない。競技番号は主催者が決定・用意する。

15. ピット関係 参加者にはピットが割り当てられる。参加者は各自のピットに対して責任者を定めなければならない。

ピットクルーはピット責任者を含め、参加車両1台に満18歳以上のもの最低1名最大5名までとする。

16. ドライバーズ・ブリーフィング

出場ドライバーはタイムスケジュール(公式通知)に示された時間前にブリーフィング会場へ集合、出席しなければならない。これに遅刻・欠席した場合はペナルティを与える場合がある。

17. 公式予選

公式車両検査に合格しない車両は出場できない。
公式予選の義務周回数は1周以上とし、周回のうちの最高ラップタイムによってスタート順位を決定する。
公式予選時間は15分間とする。

公式予選のドライバーは参加登録ドライバーのいずれかとする。
公式予選の義務周回数に満たない場合は、競技長の判断により最後尾スタートを与えることがある。

18. 反則スタート

スタート合図以前に所定の位置から前進したと競技役員によって判定された場合は反則スタートとなりこれに対する抗議は受け付けられない。
反則スタートしたドライバーに対し、黒旗と白数字(該当車両のゼッケン番号)で知らせ、罰則として該当車両は1回のピットインが課せられる。この場合一旦指定のペナルティエリア(コントロールタワー前)ピットに停止した後、エンジンを停止し競技役員の指示により再びレースに復帰することができる。

19. 燃料

最初の燃料は一般に市販されているものならば銘柄は自由とする。それ以外はセントラルサーキット内の燃料とする。

20. 信号機、合図

国際モータースポーツ競技規則別項Hに定められた信号合図を、JAFに承認された手順、方法により行う。コース上にはメインフラッグポストを含み16の監視ポストがあり、その各々に電気式の信号機が設置されており、下記の信号はその信号機により提示される。

- | | | | | | | | |
|------------|--------|--|-----------|--------|--|----|------|
| a. 黄旗 | ・1本の静止 | | 黄色点灯 | ・1本の振動 | | | 黄色点滅 |
| | ・2本の振動 | | 黄色 | 黒 | | 黄色 | 黒 |
| b. 赤黄(オイル) | | | 黄赤縦縞点灯 | | | | |
| c. 赤 | | | 全ポスト 赤 点灯 | | | | |
| d. 緑 | | | 全ポスト 緑 点灯 | | | | |
| e. セーフティカー | | | 全ポスト 黄に黒字 | | | | |

f. 黒旗及びオレンジボールはメインフラッグポストで旗を提示するが当該車両の競技ゼッケンは、ポスト下にある信号機にて表示される。

g. ピット入口にあるウェイティングエリアは、赤または緑の点灯にて表示するのでその指示に従うこと。

h. ピット出口の信号はシグナリングプラットホーム先端にあり、赤・緑の点灯または黄色の点滅により表意する。スタートの手順の合図はコントロールライン上のオーバーブリッジに取り付けられた大型の信号機により全て表示される。表示内容は以下の通り。

3min: スタート3分前(10秒間表示) 1min: スタート1分前(10秒間表示) 30sec: スタート30秒前(10秒間表示)

5sec: スタート5秒前(10秒間表示) 赤点灯: スタート準備 赤消灯: スタート

START DELAYED: スタート遅延

信号機で表示する合図以外は旗またはボードにて表示する。追い越し禁止・減速等は信号機の位置が基準となる。それらの行為は、信号機の位置で完全に完了してはならない。

赤旗が提示された場合、すべてのドライバーはただちにレースを中止し、細心の注意を払い、必要に応じて停車できる態勢で、原則としてメインストレート

ト入口のレッドラインまで進行すること。

オレンジ色の円形のある黒旗(通称...オレンジボール)、または黒旗と競技番号を提示された 車両のドライバーは、次の周回に自己のピットに戻り、停止しなければならない。提示された競技番号のピットにもピットインの指示を示すよう通知する。指示に従わないドライバーに対し審査委員会の決定により罰則を与えることがある。

レースを非競技化する為にセイフティカーを使用する場合がある。セイフティカーが配備される際には、全てのポストでSCのサインが表示される。セイフティカーは基本的に先頭車両の前に配備されるが、やむを得ず先頭車両とセイフティカーの間に周回遅の車両が存在する場合は、周回遅の車両のみセイフティカーを追い越すことができる。セイフティカーは通常オレンジライトを点灯させながら走行しているが、追い越し可能な場合のみ、グリーンライトを点灯させる。

21. 停車指示 レース続行が競技長により危険とみなされるドライバー、車両についてピットインを命ずるか、レースから除外されることがある。この決定に対する抗議は受け付けられない。
技術委員長は参加車両に対して、いついかなるときでも安全を確認するためピットインを命じ、再車検を行なうことができる。これに対する抗議は受け付けられない。
22. ピットレーンへの進入 ピットへ出入りする際に通過するコース上の一部をピットレーンとして、ガードレールおよびイエローラインの区分線でレースの走路と区分する。この区分は、いかなる場合でも横切ってはならない。横切った場合は罰則を与える場合がある。
ピットレーンに進入する場合は、バックストレッチのイン側を沿って走行し、ピットロード入り口手前から歩行指示器あるいは手で合図をして安全を確認し、安全な速度(60km以下)まで減速し進行しなければならない。
ピットロードに入った車両は、一旦正しく自己のピット前に停止し、エンジンは停止しなければならない。この時、安全確認のため、ピットクルーの1名は必ず誘導を行なうこと。
23. ピットストップ 誤って自己のピットを通り過ぎてしまった場合は、エンジンを止め、ピット審判員の了解を得てから、ピットクルーの手によってのみ自己のピットへ押し戻すことが出来る。自らの動力で後退した場合ただちにレースより除外される。
24. ピット作業 ピットインした車両に対しては登録されたピットクルーを、そのドライバーのみがピット区域で作業することができる。
ピット責任者またはピットクルーの1名は、ピット作業ならびに車両の出入りについて監督誘導を行わなければならない。
ピット内は自己の所属するピット以外のピットに入ることを禁止する。また、喫煙等の火気は一切禁止され、消化器、機材の保全とともにすべての管理は当該ピット責任者が当たらなければならない。
工具、部品などは予めピット前に置いてはいけない。
走行中のドライバーに対して、ピットサインを送ることができるのはピットクルーの1名とし、その位置は自己のピット前のコンクリートフェンス内に限られる。
25. ピットアウト エンジン始動は必ずドライバーが車両に着座してから行なうこと。ピットから再スタートしコースに戻る場合は、競技役員の手によるピットクルーの誘導の下に行なうこと。
ピットアウトする際ピットレーンの走行は、安全上ピットエンドまで安全な速度で走行し、加速することを禁止する。
ピットからコースに戻る時は、第1コーナーはイン側を走行し、レース走行中の他の車両の進路を妨害してはならない。
26. レース中の車両修理 ピットに準備してある工具による作業は、正規にピットインした車両のみに対して行うことができる。コース上で停止した場合、ドライバー自身がピットが部品や工具を携行したり、あるいはピットクルーや他の者が携行したりしてはならない。また、コース上のドライバーに対していかなる援助も禁止され、競技役員以外のものが停車した車両に触れることは許されない。これに対する違反者はただちにレースから除外される。
やむを得ない事情でピット以外のコース上で車両を修理、部品交換あるいは危険部分の除去を行なう場合は、他の車両の支障にならない安全な場所に停車し、搭乗ドライバーが車に積み込んである工具、部品によってのみ作業をしなければならない。
レース中の車両は基本的に、その車の動力で推進されなければならない。したがって人力あるいは他の車両の力によって推し進めたり、決勝ラインを超えてはならない。ただし、車両回収可能とみなした場合は限りではない。
27. 妨害行為 レース中及びピット作業中にドライバーおよびピットクルーは、他の競技車の妨害をしてはならない。審判員によって妨害行為と判定された場合は、審査委員会の決定により罰則が課せられる。この判定に対する抗議は受け付けられない。
28. 棄権 レース中の事故あるいは車両故障などでその後、競技続行が不可能になった場合は、原則として自己のピットに停車し、その旨を競技役員に届けなければならない。
コース上において走行不能となり棄権する場合は、安全な場所に停車した後、30秒間手を上げて管制官に知らせる事。
リタイア届はドライバーが署名することを原則とする。
29. 競技終了 チェッカーは2時間55分00秒時点での先頭車両に振られ、その後全ての車両にチェッカーが振られる。
チェッカーを受けた車両は追い越し禁止で1周走行後(クールダウン)ピット入口よりピットもしくはパドックへ戻る事。
万一先頭を走行する車両が、規定の距離を完走しないうちに誤ってチェッカーが振られた場合であっても、その競技はその時点で終了したものととして順位が判定される。
優勝者の順位決定は、周回数の決勝線の通過順位に基づいて行われる。競技が中断した場合、最終周回までの結果により順位を判定する。
先頭車が決勝線を通過と同時に、そのレースは終了したものとす。なお、先頭車が決勝線を通過後3分以内に決勝走行は終了する。決勝線延長であっても、ピットロードは決勝線に含まれない。
事故その他の不可抗力により、規定のレース距離に達せず中止になった場合は以下のように判定する場合がある。
50%以下 大会組織委員会と競技審査委員会の協議によりレースの成立を認める場合がある。
51%以上 自動的にそのレースは成立したものとす。
30. 抗議 参加者は、自分が不当に処遇されていると判断した場合、これに対し抗議する権利を有する。ただし、本特別規則書に規定された出場参加拒否または審判員の決定に対する抗議はできない。
抗議は文書(書式は自由、常識の範囲内で作成)によっておこない、抗議料として1件につき20,300円を添え、大会事務局へ各抗議の制限時間内に提出されなければならない。
参加車両に対する抗議書は、抗議対象となる箇所、事項を明確に記載されていないと認められない。抗議が否決された場合は抗議提出者、抗議が成立した場合には抗議対象者が支払うものとする。車両の分解整備等の費用は技術委員長が算定する。
役員についている競技役員は、たとえ抗議が提出されている場合であっても、それと関係なく自分の権限と義務を執行することができる。
31. 抗議の制限 車両またはドライバーの参加資格に対する抗議は、その車両の当該レーススタート1時間前までとする。
車両検査に対する抗議は、決定直後に提出されなければならない。
公式予選の結果およびスタート位置に対する抗議は、結果発表後15分以内に提出されなければならない。
競技中の過失または反則に関する抗議は、競技運転者がゴール後15分以内に提出されなければならない。
レース結果に対する抗議は、そのクラスの暫定結果発表後15分以内に提出されなければならない。
32. 抗議の裁定 抗議審査に当たり審査委員会が必要に応じ、関係当事者および競技役員を証人として召還し、陳述を高めることができる。
審査後ただちに裁定が下されない場合、その裁定の発表の日時と場所を明らかにして裁定発表を延期することができる。
審査委員会の裁定結果は審査委員長により、関係当事者(代表責任者1人)のみに口頭をもって通知される。
33. 競技会の延期、中止に関する事項 本競技会は保安上、不可抗力の理由(審査委員会の決定による)以外に延期あるいは中止することはない。
総合/1~3位...オリジナルグラス楯、各クラス/1~6位...オリジナルグラス楯・ウィナーズフラッグ
34. 賞典 賞典最大数は、参加台数の1/2までとする。(小数点以下切り捨て)
35. 賞典の制限
36. 損害の補償 参加者、ドライバーはその参加車両および付属品、ならびにレース施設、機材、器具に対し、自己の行為によって生じた損害の補償の責任を負うものとする。
参加者、ドライバー、ピットクルーは、コース所有者、オーガナイザーおよび大会役員が、一切の損害補償の責任を免除されていることを承認していないと認められない。
37. 本規則の解釈 本規則並びに競技の規則に関する質疑は、大会事務局あてに質疑申し立てができる。その回答は審査委員会の決定を最終的なものとして示される。
38. 本規則の違反 本規則に対する違反の裁定は審判員が行い、審査委員会において裁定し宣言され、出場停止、失格処分、周回数の減算またはピットストップ、訓戒、罰金を罰則基準表に基づき執行される。
ドライバーまたは車両に対するタイムペナルティ、あるいは失格についての決定は審査委員会によりなされ、競技長を経て当該参加者に通知される。
39. 公式通知 本規則に記載されていない競技運営に関する実施内容、参加者に対する指示内容は公式通知によって示す。