

2018 K-CAR ミーティング in OKAYAMA International Circuit

■ 4時間耐久レース特別規則 ■

第1条 開催日、大会名、開催クラス

開催日 2018年6月17日（日）
大会名 2018 岡山K-CAR ミーティング in OKAYAMA Interanational Circuit
レース名 4時間耐久レース

第2条 主催者及び大会事務局

岡山K-CARミーティング事務局
〒719-0254
岡山県浅口市鴨方町六条院東425-1
(有)アシスト内
TEL 0865-44-4160 FAX 0865-44-0113

第3条 開催場所

岡山国際サーキット（3703m/1周）岡山県美作市滝宮1210

第4条 レース時間

決勝レース時間 4時間（240分/各クラス）
天候、その他やむを得ない事情においてレース時間を短縮する場合がある。

第5条 開催クラス

- ①ST-1クラス/オープン（軽カーエンジン使用）
- ②ST-2クラス/チューンドターボ
- ③ST-3クラス/チューンドNA・MTREC
- ④ST-4クラス/ナンバー付ターボ・ラジアルタイヤ限定
- ⑤ST-5クラス/ナンバー付新規格NA・ラジアルタイヤ限定
- ⑥ST-6クラス/計測器リレーENJOYクラス（とにかく耐久レースを楽しみたいクラス）

第6条 決勝出場台数

最大決勝出走台数は100台を基本とする。

第7条 参加料・参加申込

1. 参加料 **80,000円 / 1チーム（消費税込）**
2. 申込受付期間 2018年 5月14日（月）～ 6月 2日（土）
3. 申込方法

参加申込書および車両仕様書に必要事項を記入して事務局へ FAX またはメール添付して送付し、参加料は銀行振込または郵便振替にて支払う。レース当日は参加申込書と車両使用書の原本を必ず持参すること。書類と参加料の双方が揃った時点で正式受理とする。

エントリー状況についてはホームページに掲載していきます。

（銀行口座）

中国銀行 鴨方支店 普通預金 NO.1414010 口座名義 有限会社アシスト

（ゆうちょ銀行口座）

記号 15450 番号 34234761 口座名義 有限会社アシスト

※ 申込後のキャンセル受付、入金後のご返金は一切致しません。また、次回繰越対応も致しかねますのでご了承ください。

4.申込先 (有)アシスト内 岡山 K-CAR ミーティング事務局係
〒719-0254 岡山県浅口市鴨方町六条院東425-1
TEL 0865-44-4160 FAX 0865-44-0113
e-mail event@mce-assist.jp

第8条 車両・ドライバーの登録

車両は1台、スペアカーの登録も可能。ドライバーは2名以上で構成してください。
ST-6クラス/計測器リレーENJOYクラス については、車両2台以上でエントリーのこと。

第9条 ゼッケンナンバー

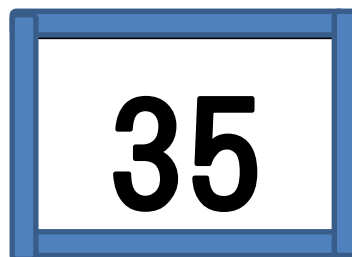
ゼッケンナンバーは大会事務局により決定。ボンネットと右側のドアに装着すること。
ゼッケンは大会事務局にて用意します。ST-6クラスについては2台目からは、各自製作して装着すること。

ゼッケンベースは白、数字の色は黒でつくること。

数字の大きさは縦16cm以上、文字の太さは3cm以上とする。

【見本例】

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0



配布ゼッケン、自作ゼッケンに限らず車体に貼り付ける際のガムテープはクラスによって色分けの指定をします。

ST-1	黄色
ST-2	緑色
ST-3	黒色
ST-4	赤色
ST-5	青色（紺色）
ST-6	白色

第10条 車両規定

- ①ST-1クラス/オープン（軽カーエンジン使用）
 - ・軽カーエンジンを搭載した、パイプフレーム車両およびオリジナル車両など、タイヤも自由。
 - 以下のクラスに属さない車両はこのクラス。
- ②ST-2クラス/チューンドターボ
 - ・ナンバープレートの有無は問わず、共通規定を満たし、排気量アップなどハードチューニングが施されたターボ車両。SタイヤOK。
- ③ST-3クラス/チューンドNA・MTREC
 - ・ナンバープレートの有無は問わず、排気量アップなどのNAのチューニングカーもしくは、トウディ&ビートのMTRECエンジン搭載車両。SタイヤOK。
- ④ST-4クラス/ナンバー付ターボ・ラジアルタイヤ限定
 - ・道路運送車両の保安基準に適合した有効な自動車検査証を有するターボ車両。ラジアルタイヤ限定。
- ⑤ST-5クラス/ナンバー付新規格NA・ラジアルタイヤ限定
 - ・主に、NA660クラス車両（全クラス統一）ラジアルタイヤ限定。
- ⑥ST-6クラス/計測器リレーENJOYクラス
 - ・車両規則なし。ST-1～ST-5のいずれかに合致していればOK。

第11条 タイヤ規定

決勝レースにおいて使用できるタイヤ本数は自由とするが、各クラスに適合したタイヤであること。

第12条 ブリーフィング

タイムスケジュールに指定されているブリーフィングには、出走する**ドライバー全員必ず出席**すること。
遅刻及び欠席した場合はレースに参加できないこともある。

第13条 公式予選

1. 登録されたドライバーが公式予選に参加し、少なくとも1周はラップタイムが計測されていなければならない。
2. 公式予選結果の順位は、それぞれの車両が公式予選中に記録したベストラップタイム順に決定される。複数の車両が同一の最高ラップタイムを記録した場合には、最初にベストタイムを出した車両が優先され順位が決定される。
3. 何らかの理由により計測結果がでなかった場合、予選結果発表後、大会事務局まで決勝出走願を提出したチームは決勝レースへの出走を認める。出走願を提出したチームが複数の場合のグリッドは大会事務局に提出した順番とする。
4. 公式予選中の燃料補給は禁止される。

第14条 スタートグリッド

1. スタートグリッドは、公式予選において各車両が達成した最高タイムの順に1×1のスタッガードフォーメーションとし、ポールポジション位置は最前列右側とする。
2. スタートグリッド発表後、グリッドに着く事ができなかった車両の位置は空席のままとし、他の車両は各々の位置を保持すること。
3. 参加台数によりスタート方法を変更する場合がある。

第15条 スタート手順

1. スタートドライバーは出場申込時に第1ドライバーとして登録したドライバーとする。ただし、スタートドライバーを変更する場合は出走前までに事務局に届けでること。
2. スタート方法
スタート方法はオフィシャルカー先導によるローリングスタートとする。また例外的な状況下では、セーフティカー先導によるスタートとする場合がある。
3. スタート進行
 - ① コースイン可能の合図が出されたら、すべての車両は規定時間内にグリッドに向けてコースインしなければならない。(グリッドに着いたらすべての液体の補給は禁止される。)
 - ② 規定時間内にコースインできなかった車両は、グリッドの最後尾に着けられるか、また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ロード出口で待機し、全車がスタートし、最後尾の競技車両がピットエンドを通過した後、競技役員がピットロード出口の信号機の緑灯を点灯することによりスタートできる。
 - ③ スタート手順の進行は5分前、3分前、1分前および30秒前を記入したボードを表示して行われる。
 - (1) 5分前ボード 秒読み開始。グリッドへの進入は締め切られる。
コース上におけるすべての作業を禁止する。
 - (2) 3分前ボード ドライバー、競技役員以外の者はコース上から退去する。
 - (3) 1分前ボード ドライバーが車両内に着座したままエンジンを始動する。

- (4) 30秒前ボード この合図の後、グリッド前方で、緑色旗が振られ競技車両はグリッドの隊列を保ちながら、オフィシャルの先導によってフォーメーションラップを開始する。

- ④ フォーメーションラップ中に著しく隊列を乱してはならない。また、フォーメーションラップ中の追い越しは禁止される。
- ⑤ スタートできないドライバーは腕を挙げなければならない。他の全車両がフォーメーションラップを開始した後、競技役員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。
- ⑥ フォーメーションラップに出遅れた車両及びフォーメーションラップの途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、他車を追い越さずに最後尾車両の後方につけることができる。
- ⑦ フォーメーションラップが開始された時点で、スタート信号灯にレッドライトが灯され、全オブザベーションポストにおいてイエローフラッグが提示される。
- ⑧ フォーメーションラップを先導するオフィシャルカーは最高約80 k m/h で走行する。
- ⑨ フォーメーションラップの終了と共にオフィシャルカーはピットロード入口よりコース上から退去するが、競技車両はポールポジション車両の先導で最高速度80 k m/h を保ちながら走行する。
- ⑩ スタート信号は、メインフラッグタワーのスタート信号灯（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グリーンライトに変わるとレーススタートとなるが、各車両はコントロールラインを通過するまで他車を追い越してはならない。
- ⑪ 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およびグリッド付近で競技車両の隊列が著しく乱れている場合はスタートはなされず、再度フォーメーションラップを行う。（全車両の速度は維持されること）その時のスタート信号はレッドライトが継続して灯され、全オブザベーションポストにおいてイエローフラッグが提示される。再びオフィシャルカーが隊列の先頭に合流し、フォーメーションラップを行う。この場合の追加されたフォーメーションラップの時間はレース時間に含まれるものとする。

4. スタート遅延

フォーメーションラップ中の天候の急変、その他何らかの問題が発生し、なおかつ上記3-⑪が適用できないような場合は次の手順が適用される。

- ① シグナルタワーの信号灯のイエローランプが点滅点灯され「START DELAYED」ボードをメインフラッグタワーより表示する。
- ② オフィシャルカーはスローダウンしグリッドの前方で停止する。フォーメーションラップ中の全競技車両は当初のポジションでダミーグリッド上に停止する。エンジンは全て停止され、スタート手順は「5分前ボード」の時点より再開される。レースは当初のレース時間より5分を差し引いた時間となる。

5. スタート手順違反に対しては「ペナルティストップ」もしくは「決勝結果にタイム加算」のペナルティが課せられる。

第16条 走行中の遵守事項

1. ピットレーンでの速度制限は安全管理上60 k m/h とする。

これに違反した車両には、

決勝レース中 …… 「ペナルティストップ」もしくは「タイム加算」のペナルティが課せられる。

2. その他の走行中は安全を基本とし、走行上のルールを守って走行すること。

第17条 ドライバーの交代

ドライバーの交代は自己のピット前でのみ行うこと。

ST-6クラスは計測器リレー義務3回あり。（いつリレーしてもOKだが、リレー場所は指定あり。）

計測器リレー時は3分以上の車両停止をすること。

車両停止場所については、当日おこなわれるブリーフィング時にお知らせします。

第18条 ピット規定と給油規定

1. ピットイン

- ① ST-1～ST5クラスについては義務ピットインはなし。
- ② ピットストップの時間制限は設けない。
ただし、ピットストップした場合、車両のエンジンを停止させて、再度エンジン始動後スタートすること。
- ③ 車両が自己ピットを通りすぎて停車した場合は、メカニックによって押し戻す事。リバースギアの使用は禁止される。

2. ピットでの作業

- ① ピット作業中の車両は必ずエンジンを停止させること。レースに加わるために再度車両をスタートさせる場合のエンジン始動は、運転席においてドライバーがその車両に装備されている装置によって行わなければならない。
- ② ピットでの作業は自チームのピット前作業エリアおよび指定されたガレージ内で行う事。
- ③ ピットでの作業は、ピットクルー及びドライバーによって作業を行うことが許される。この場合、ドライバー交代を除く全ての行為は作業とみなされる。また、シグナリングプラットホームに出られるサインマンの人数は車両1台につき2名までを原則とする。
- ④ その他ピットでの作業に関する細則は岡山国際サーキットの一般競技規則に準ずることとする。
- ⑤ ピットレーンの作業エリアにおいて発火をとまなう装置あるいは高温を生じる装置の使用は禁止される。
- ⑥ すべての備品はピットインした車両が自己のピットへ停止する以前に作業エリアへ準備することは許されない。またそれらは作業終了後ただちにピット内へ片付けなければならない。
- ⑦ ピット規定に違反した場合は罰則が課せられることがある。

3. 燃料補給作業

- ① 燃料補給作業は自ピットではなく、サーキットの指定場所のみで給油することができる。
レース中においては他の場所での給油はできない。決勝レーススタート後は、ガソリン携行缶のピット・パドックへの持込は禁止とする。指定場所で保管すること。
燃料補給員、消火要員は主催者側で行う。
燃料補給量の確認、サイン、ドライバーがシートベルトを締める際の補助員として、チームより1名のみ燃料補給所への立ち入りを可とする。
- ② 全クラスとも給油義務回数 3回（1回の給油は1リットル以上20リットルまで。0リットルは不可）
- ③ 使用燃料制限のクラスは **★60リットル前後**。事前に参加車両のタンク容量を申請すること。
（制限された使用燃料） - （タンク容量） = ガソリンチケット事前購入
※ ST-1クラスについては燃料使用制限はないが、タンク容量の申請は行うこと。
※ ST-6クラスについては
（制限された使用燃料） - （登録車両1台目のタンク容量） = ガソリンチケット事前購入
2台以上の登録車両の積載燃料についてはカウントしないものとするが、タンク容量の申請は行うこと。
燃料使用制限量、給油量の申請や確認方法の詳細に関しては、追って説明を行います。
~~~~~
- ④ 燃料補給作業中は必ずエンジンを停止し、燃料補給作業以外は車両に触れることができない。
- ⑤ 燃料補給を行う場合、ドライバーが車内に留まることはできない。
- ⑥ 燃料補給は並んだ順番に補給すること、補給方法等に対して異議を申し立てることはできない。
- ⑦ ①～⑥をふまえ、燃料補給を行う場合、次の手順に従って行うこと。
  - 1) 給油指定場所に行く。
  - 2) エンジンを停止する。
  - 3) ドライバーは車外に出る。

- 4) 燃料タンクの給油口を開ける。
  - 5) 燃料補給をする。  
※ 参加者が指定した量を補給し、各チーム員が給油場所を確認、サインをすること。
  - 6) 燃料給油口を閉じる。
  - 7) エンジンスタート
  - 8) 指定通路で自ピットに帰る又は、コースインする事。
- ⑦ 燃料補給規定に違反した車両には罰則が課せられる。
- ⑧ 燃料補給中はドライバー交代を含む全ての作業が禁止される。  
※ 1回のピットインで燃料補給とドライバー交代をする場合は、燃料給油場所で燃料補給し、自ピットでドライバー交代をし、コースインする。

| クラス  | 給油義務回数 | 給油量  | 1回あたりの給油量 | 計測器リレー |
|------|--------|------|-----------|--------|
| ST-1 | 3回     | 制限なし | 1～20 ℓ    | ---    |
| ST-2 | 3回     | 制限あり | 1～20 ℓ    | ---    |
| ST-3 | 3回     | 制限あり | 1～20 ℓ    | ---    |
| ST-4 | 3回     | 制限あり | 1～20 ℓ    | ---    |
| ST-5 | 3回     | 制限あり | 1～20 ℓ    | ---    |
| ST-6 | 3回     | 制限あり | 1～20 ℓ    | 義務 3回  |

※燃料補給は3回を義務とするが、補給量は3回合計で40 ℓ までとする。

## 第19条 レースの中断および再スタート

### 1. レースの中断

天候・事故その他の理由によりレースを継続できない状況になった場合、赤旗を提示してレースを中断するかセーフティカーを導入して非競技化する場合がある。

赤旗提示によるレースの手順は、レース中断の合図が出される直前に先頭車両が何周回もしくは何時間経過していたかによって異なる。

- a. ケースA 先頭車両が2周回を終了していなかった場合、車両は赤旗ラインに停止すること。
- b. ケースB 先頭車両が2周回を終了し、かつ当初のレース時間の85%未満の場合（85%に相当するレース時間、小数点以下は切り上げる）車両は赤旗ラインに停止すること。
- c. ケースC 当初のレース時間（前記第4条に定義された時間）の85%以上を終了した場合（小数点以下切り下げ）車両は直接車両保管場所に進み、レースは先頭の車両がレース中断された時点で終了している周回の直前の周回にフィニッシュライン（決勝線）を通過したときに、終了したものとみなされる。

### 2. 再スタート

レースが中断された場合、協議の上、以下の条件によってレースを再開する。

- ① ケースA
  - a. 最初のスタートは無効とみなされる。
  - b. レース再開の合図がだされたら、再スタートすることのできる車両は指示に従い、当初のグリッドに低速で戻る。
  - c. 予選を通過した全てのドライバーは元の車両（スタートした時の車両を示す）で再スタートすることができる。
  - d. レースの走行時間は当初のレース時間より10分を差し引いたものとする。

- e. 再スタートできない車両がある場合、当該グリッドは空きのままとする。
- f. 全ての車両は下記を除き作業することができる。
  - 給油
  - タイヤ交換（競技会審査委員会からの指示がある場合はこの限りではない）

## ② ケースB

- a. 競技は2つのパートに分けられるとみなされ、順位は第1/第2パートで周回数を合算し、同一周回数の場合は第2パートの順位で決定されるものとする。
- b. 第1パート（既に行われたレースの部分）の順位はレースの中断の出された時点で先頭車両が終了している周回（計時記録のある）の直前の周回終了時点のものとする。この場合、オーガナイザーは前のパートのレース結果及び次のパートのレース時間ならびにスターティンググリッドを発表する。
- c. 第2パートのレース時間は、当初のレース時間（前記第2条に定義された時間）から【第1パートレース時間】及び10分を引いたものとする。ただし、時間短縮もある。
- d. レースが中断した時点で公式にリタイヤしておらず、自力で赤旗ラインに戻った車両及びピット内で作業中の車両のみが再スタートできる。ただし、第2パートにおいて補欠車両のスタートは認められない。（ピットレーン上・コース上の赤旗ラインに停止の車両は、赤旗ライン解除後の再スタート時にドライバー交代はできない。）
- e. 再スタートできない車両がある場合、当該グリッドは空きのままとする。
- f. ピットで作業中の競技車両は赤旗が表示された時点においても全ての作業を継続することができる。規定により再スタートの許される車両のうち、赤旗ラインに停車中の車両は第2パートの自己のグリッドについた時点から「スタート5分前」のボードが表示されるまでの間、下記を除き車両に対しての全ての作業が許される。（自己グリッド以外での作業は厳重に禁止される。）
  - <禁止される作業>
  - 給油
  - タイヤ交換（競技会審査委員会からの指示がある場合はこの限りではない）

## 3. 再スタート手順

### ① ケースAとケースBの両方について

- a. 第2パート5分前にピットロード出口を閉鎖し、通常のスタート手順を再開する。ただし、競技長が必要と認めた場合のみ、スタート時間を遅らせることができる。
- b. スタート5分前ボードが表示される前にグリッド上の定位置につけない車両はそのまま自己のピットに誘導されるかあるいはそのままピット内に留まる。その車両はその後ピットからスタートすることができる。
- c. 競技の中断により第1パートが減ぜられた周回にピットインし燃料補給をした車両は、その燃料補給は無効とされ第2パートで再度第18条に従った手順で燃料補給を行わなければならない。なお、その際の燃料補給器には燃料を充填する必要はない。

### ② ケースC

当初のレース時間の85%以上の周回時間を終了した場合には、競技結果は競技の中断された時点で先頭車両が終了している周回直前の周回終了時点をもって決定される。

- ③ ケースA、ケースBの再スタートに対して①を優先するが、話し合いに基づき残り周回が短縮されることがある。

## 4. セーフティーカー

セーフティーカーの運用は別紙で決める。また、セーフティーカーが活動中の時間（周回）もレース時間（周回）にカウントされる。

## 第20条 レース終了

1. レース終了の合図（チェッカーフラッグ）は、規定のレース時間が終了した時点で、本コースを走行中の最多周回数を周回している中の先頭の車両が最初にコントロールラインを通過する時に表示される。
2. チェッカーフラッグは先頭車両がフィニッシュラインを通過後5分間提示される。
3. チェッカーを受けた車両は安全な速度でコースを1周し、オフィシャルの誘導に従い指定された場所に停車すること。

## 第21条 順位認定

1. 当該クラスにおいて優勝車両の走行周回数の70%（小数点以下切り捨て）以上を走行したものを完走扱いとし、下記優先順位にて順位認定の対象とする。
  - ① チェッカーフラッグを受けた完走車両の中で周回数の多い順にて順位を認定する。同周回数の場合は、フィニッシュライン通過順にて判断する。
  - ② ①の車両の順位に続いて、チェッカーフラッグを受けられなかったが、完走条件を満たした車両の中で周回数の多い順に順位を認定する。同周回数の場合は最終周回数のコントロールライン通過順によって判断する。
2. 万一、天候その他の不可抗力により、レースが通常の終了予定前に中止せざるを得ない場合には本規則第19条に定める手順に従うものとする。

## 第22条 賞典

各クラスの決勝出走台数により賞典対象を下記のとおり決める。

- ・出走台数 2台～3台の場合は1位のみ表彰
  - ・出走台数 4台以上の場合は3位まで表彰
- ※ただし、主催者の判断で変更される場合がある。

## 第23条 本規則の施行

本規則は

「2018岡山K-CARミーティングin OKAYAMA International Circuit 4時間耐久レース」に適用されるもので、記載されていない事項については、岡山国際サーキット4輪レースの一般競技規則や特別規則を参考としてそれに基づいて運用する。