



BULLETIN 3

チーム監督&ドライバーブリーフィング資料 - 2025年9月12日金曜日

1. 金曜日午前9時45分に、ジャパンカップの必須ドライバーブリーフィングがピットビル2階のラウンジ2番で行われます。
2. 必須のフロントロー・スタートドライバー・ブリーフィング - (場所:コントロールタワー2階のレースディレクタールーム)
土曜日午前10時15分-ジャパンカップのレース1&2のフロントロー2列のスタートドライバーレースディレクターからスタートドライバーへのブリーフィングがあります。
3. 無線チェック - 毎日最初のセッション前に無線チェックを行います。無線チェックでは、「ok」と当該カーナンバーをチームメッセージアプリで返信することが必須となります。返信は当日の最初のセッション前のみで、各セッション前ではないことにご注意ください（リクエストのあった場合は除く）。

4. レースコントロール、レースディレクター、審査委員会およびSROオフィス:

SRO オフィスはホスピタリティラウンジ 10 番にあります。レースディレクターおよび審査委員会のオフィスはレースコントロールビルの2階にあります。必要があれば、この週末中にドライバーはレースディレクターまたは審査委員に会うよう呼び出されることがあります。

レースディレクターとの主なコミュニケーション手段はレースコントロール無線のチャンネル（英語およびジャパンカップは日本語併用）で、レースコントロールへメッセージを送るためにチームメッセージアプリを使用することが出来ます。セッション中にレースディレクターがチーム監督に話す必要がある場合は、要請されたらレースコントロールにお越しください。

チームからレースコントロールへのアプリ上のコミュニケーションは全員が含まれているグループを使用しなければなりません。個人的なメッセージは厳禁です。

5. ドライビングスタンダード:

すべてのドライバーは、全セッション中コースに出ている時は注意すること。自分が速い車両である場合、遅い車両を避ける方法を見つけるのは自分の責任であることを忘れないでください。遅い車両は自身のラインを維持しなければなりません。不注意な運転には厳正に対処します。ドライビングスタンダードは非の打ちどころのないものでなければなりません。





ジャパンカップでは：

GT3 はコース上に出ている時は常時ヘッドライトを点灯しなければならない GT3 車両は追い越しをする時 GT4 車両を尊重しなければならない

GT4 車両はコース上で位置が予測可能でなければならない

6. インシデント報告書用紙

競技者が参加しているどのセッションでも、セッションの 10 分前からセッション終了まで、レースコントロール・チームメッセージシステムを監視しなければならない。

レースコントロールは、他の競技者に関する問い合わせには対応しない。チームの車両が直接インシデントに巻き込まれた場合は、「インシデント用紙」に記入の上、チームメッセージアプリから送信することができる。インシデント発生から 10 分経過後、および全車両がチェッカーフラッグを受けてピットレーンに戻った後は、いかなるセッションまたはレースにおいてもインシデント用紙は受け付けられない。

受け入れられなかったインシデントについては、当該セッションのリザルトの発行後 30 分以内に正式に抗議することができる。

レースディレクターによる審査のため、また必要に応じて審査委員会による検証に役立てるために、要請フォームには可能な限り詳細な情報が必要となる。インシデント用紙は必ずすべて記入しなければならない。記入がない場合は、検証の対象とならない。

コース上の問題に関するインシデント用紙は、競技車両が関与する明確に特定可能なインシデント、例えば競技車両が関与する衝突、黄旗提示中の競技車両の追い越しなどに関するものでなければならない。妨害行為の疑いや青旗提示の要請などに関するインシデントは考慮されない。競技車両が直接関与しないインシデント用紙も考慮されない。

レースコントロールへの許可された報告の例は次のとおり：

- a) レースコントロールまたはレースディレクターから要請された情報
- b) コース上での問題の報告、例) 車両間の接触、黄旗中の追い越しなど。これらの報告には、時間、コースでの場所、具体的な問題点が必要。漠然とした報告は優先度が低くなる可能性がある。
- c) (インシデント発生後) 車両をパルクフェルメからリリースする要請-技術委員へ
- d) ドライバーID トランスポンダーの問題





許可されない例は次のとおり:

- a. ブロック／妨害の報告
- b. 青旗の要請
- c. チームの車両が直接関与していないあらゆるインシデントの報告。

全チームはピットボックスカメラと車内カメラを作動させなければならない。正しい日時のタイムスタンプなしでカメラ／データが検証された場合、審査委員会に報告され、ペナルティが科せられる。

7. ピットレーン:

ピットレーンの制限速度は**時速 50 Km** です。

ストップ・ゴーペナルティのボックスは自身に割り当てられた作業スペースの前で、ペナルティのタイム計測について各チームの責任となる。

レース中のピットストップ・タイムペナルティが出された場合、ペナルティは次のピットストップの開始時に消化しなければならない。ドライバーは車内にとどまり、ペナルティタイムが経過するまではパルクフェルメ状態下に置かれる。第 (第 16.4(a)項および第 16.6(e) 項参照)

8. ガレージから離れる時/ピットレーンの場所:

車両には、公式プラクティス、予備予選および予選の開始前に、ピットレーンの自身に割り当てられた場所から離れてファストレーンに並ぶ許可が与えられるが、これは無線メッセージおよび／または計時画面のメッセージによってレースコントロールからファストレーンオープンのシグナルが出された後に限られる。予定時間を知らせるために時間の警告が出されるが、計時画面および／またはチーム無線で確認されるまでは車両は動いてはならない。シグナルより前に動いた車両は検証の対象となる。

どのセッションの開始時でも、車両を割り当てられた位置に正しく配置するためにスケートの使用が認められる。

公式プラクティスセッションと最初の予選セッションの開始時、および両レースの車両リリース時に、リリースされるすべての車両はノーズをピット出口に向かって 45 度に停めてからリリースすること。

上記セッション中にピットに戻る際は、車両をピットレーンに平行して止めなければならない。Q1 と Q2 の間は、スケートは使用してもよい。





車両をガレージに戻すために全セッションの終了時にスケートを使用することが認められるが、Q2 終了時を除く。この時は車両がパルクフェルメ下に置かれ、スケートの使用は認められない。

いかなるセッション中もピットレーンでの追い越しは禁止。

レースでのピットストップ中は、「ピットストップ作業」が完全に完了し、車両がレースに再参加する準備ができた場合にのみ、車両は離れる／移動することができる。車両はファストレーンに直接、安全に進入しなければならない。自身の場所を離れた後にファストレーンで停止したり、ファストレーンを不適切なペースで走行したりした車両は（不可抗力を除く）、検証の対象となる。不適切なペースとは、時速 40km 未満で、ピットストップ時間を延長するために使用していると見なされる。

9. トラックリミット:

トラックリミットは、審判員およびレースコントロール CCTV を用いて、特にターン 2、8、9、14 に焦点を当ててコース周辺で監視される。トラックリミットの裁定には異議を申し立てることはできない。4 輪全部がトラック端を定義する白線の外側に出た時に車両が走路外に出たと判断される。

レースでのトラックリミット: 警告 3 回、違反 4 回目は審査委員会に照会されドライブスルーペナルティ(車両に対する)となる可能性がある。

公式プラクティス: 頻繁に違反するドライバーには黒旗が出される可能性があり、両ドライバーはレースコントロールに出頭すること。

予備予選: トラックリミット違反のあった周回に出したラップタイムは削除されるが、周回数はカウントされる。頻繁に違反するドライバーには黒旗が出される可能性があり、両ドライバーはレースコントロールに出頭すること。

予選: トラックリミット違反のあった周回に出したラップタイムは削除されるが、その周回は予選周回としてカウントされる。ラップアタイムの削除は、可能な範囲内で、当該ラップ終了後に通知される。

レース: トラックリミット違反は、計時画面を通じてチーム監督に通知される。3 回目の違反時に、車両には警告旗が提示される。4 回目の違反では審査委員会に照会され、ドライブスルーペナルティが課されることがある。さらに違反した場合は、再度黒白旗が提示され、レースの残り期間でさらにドライブスルーペナルティが課される。

10. 予選

すべてのドライバーは、予選セッションでレースに出走する車両と正しいセッションで最低 1 計測周回 (アウトラップとインラップを含まない) を完了しなければならない。セッション





については発行されたスケジュールを参照すること。ドライバーIDは正しくなければならぬので特に注意すること。ドライバーは、予備予選でも計測周回を1周する必要があることに注意すること。I

11. グリッド:

全車両はグリッドへの試走を複数回行うことが認められているが、ピット出口のシグナルが緑でなければいかなる車両もピットレーンを離れることはできない。

グリッド上のグリッド位置に停止する全車両は、隣の車両との幅を確保しなければならない。車両が通過できる十分なスペースを残すこと。

大会ブルテン- レースのカウントダウンを確認すること。スケジュールが遅れる場合があるので、最新情報についてはレースコントロール無線とメッセージアプリを確認すること。

12. レーススタート:

各車両/クラスのスタートドライバーはスタートドライバーエントリーリストを確認すること。

フォーメーションラップは2周回を予定。レースタイムの計測として、1周目のフォーメーションラップの終了時に時計がスタートする。車両はコース幅の50%を超えてウィービングしてはならない。

2周目のフォーメーションラップの終わりには、ローリングスタートのために全車両がしっかりとグループ化されて整列しなければならない。車両はターン14までにウィービングをやめ、ターン14と15の間までに2x2に整列しなければならない。ドライバーはボックス上を2列で通過すること。リーディングカーは時速50kmの速度で進み、ピットインする。ポールポジションの車両は、レーススタート前に徐々に分かりやすく速度を上げ、最大時速110kmまで上げなければならない。車両は2列に並んだままボックス上を通過しなければならない。車両は列に並んでいなければならない、前方の車両に対して後退している車両は検証の対象となる。レースは、ガントリーの赤ライトが消灯した時に全車スタートとなる。

ボックス上に並んでいない、または後退している、およびライトが消灯する前に加速した車両は検証対象となり、審査委員会に照会される。

速度はGPSシステムによって監視されている。

スタートのストレート上で4輪全てがトラックリミットのラインを超えている車両はアドバンテージの有無を検証し、同様にT1でもレーススタートについて監視する。

13. ピットストップ/作業ライン:





ピットボックスの右側は黒いライン（ピットレーンマネジャーとの合意のとおり）で、発行済みブルテン2のとおり。全てのピットストップはこのエリアで行われなければならない。作業ラインを越えたチームメンバーはピットストップ中に活動しているとみなされる。車両がピットレーンに到着する前に出られるのはカーコントローラーのみ。

車両は、自ピットボックスから3ボックス以内のところまで来た時にのみ、自車の作業場所に移動するためにファストレーンを離れることができる。チームメンバー／ドライバーは車両が停止してからのみ、ラインを越えることができる。停車する前ではない。

車両は、自ピットボックスから3ボックス以内のところまで来た時にのみ、自車の作業場所に移動するためにファストレーンを離れることができる。チームメンバー／ドライバーは車両が停止してからのみ、ラインを越えることができる。停車する前ではない。

最大4名のメカニック(赤色の腕章を付けた2名を含む)、およびカーコントローラー(白色の腕章)がピットレーン側にいることが認められる。ラインを超えて立っている追加の人員は作業しているとみなされ、作業人数に含まれる。

タイヤは車両が静止するまでラインの後ろに置かれたままであること。

車両が安全にリリースできる場合にのみ、ファストレーンにリリースすることを確実にすることはカーコントローラーの責任である。ファストレーンにいる車両に優先権があることに注意。

常時、最大1つの腕章を着用できる。

作業ピットレーン内のすべてのチーム員は、最低条件として難燃性のオーバーオールとヘルメットを着用しなければならない。

14. フルコースイエロー手順

フルコースイエロー手順はレース中とともに公式プラクティスおよび予備予選中にも使用できる。既に使用されていない場合、最後の10分間で使用される。

レースコントロールは"prepare for full course yellow in 20s"（20秒後のフルコースイエローに備えるように）という警告を出す。

10秒前の時点で、マーシャルポストではイエローシグナルを提示し、車内DIDは10秒から0へのカウントダウンが始まる(FCY-9-FCY-8FCY.....等)。

レースディレクターまたは審査委員会が安全上の理由として認めた場合を除き、イエローシグナルが提示された瞬間から追い越しは禁止となる。

カウントダウン「0」時点で、全てのマーシャルポストではFCYのシグナルを表示し、車内DIDではFCYが表示され、全車は時速80kmでなければならない。

