



BULLETIN 4

チーム監督&ドライバーブリーフィング資料 - 2025年6月13日 金曜日

1. 金曜日の 09:30 に必須のドライバーブリーフィング
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
日曜日 09:15 - レース 1 と レース 2 のフロントローのスタートドライバー (P1, P2, P3, P4)
スタートドライバーのブリーフィングはグリッドで実施
3. 無線チェック - 無線チェックは毎日最初のセッション前に実施。“ok”および当該カーナンバーをメッセージに記入にその日の最初のセッション前にチームメッセージアプリを通じて返信して無線チェックへの返信をすることが必須。各セッション前ではないので注意（要請があった場合のみ）。
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 オフィスはレースコントロールビルの 2 階です。レースディレクターのオフィスも同じく 2 階で、審査委員会室はレースコントロールビルの 4 階です。必要があれば、ドライバーは週末の間にレースディレクターまたは審査委員会に会うよう呼び出されることがある。

レースディレクターからの主要な通信手段はレースコントロール無線のチャンネル（英語および日本語）で、レースコントロールからのメッセージを送信するためにチームメッセージアプリを使用することもある。レースディレクターがチーム監督と話をする必要がある場合、要請されたらレースコントロールに来ること。

チームからレースコントロールにアプリを通じて通信する場合には全員を含むグループを使用して行わなければならない。個人的なメッセージは厳禁。

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こと。遅い車両は自身のラインを維持しなければならない。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らない。
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
GT3 は常時ヘッドライトを点灯しなければならない
GT4 車両はコース上での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、「インシデントフォーム」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フォーム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、当該セッションの結果の発行後 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。インシデントフォーム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フォームは、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フォームも考慮されない。

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（車両間の接触、黄旗中の追い越しなど）の報告。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）車両をパー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 50km** です。





ストップ・ゴーペナルティのボックスは表彰台の右手側で、ペナルティのタイム計測について空く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 3、8、11 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、周回数にはカウントされる。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。

チームはレースコントロールからの全てのメッセージについて計時モニターをチェックしなければならない。

新しいコーナー頂点の縁石が設置されているのは **T2、T8、T9** および **T12**

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ない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 周する必要があるので注意すること。

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、車両が通過できる十分なスペースを残さなければならない。車両はグリッド上のマーキングを見て並ぶこと。

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 11 までにウィービングをやめ、ターン 12 と 13 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。リピーターライトはグリッドの左手側にある。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。

13. ピットストップ/作業ライン:

ピットボックスのマーキングは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。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ます。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。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/黄旗を提示し、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/黄旗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。「FCY」のメッセージが計時画面に表示され、カウントダウン(10, 9, 8, ...)後「フルコースイエロー」の指示がチーム無線で出される。



車両は一定の速度で進まなければならない。速度は GPS によって監視され、所定の速度を超え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。

ピットレーンの出入口はオープンのままであるが、ピット出入口の最高速度は時速 80km となる。

チームには FCY がロング版かショート版の手順かが通知される。

問題が解決すると、"FCY ending on short notice" (まもなく FCY 終了) というメッセージが出されカウントダウンのメッセージ「5、4、3、2、1」が続き、その後「グリーンフラッグ、グリーンフラッグ」というメッセージが出されて全マーシャルポストでグリーンシグナル／フラッグを提示したら、トラックはグリーンに戻る。

また、問題が解決しない場合にはセーフティカーが導入される場合がある。

時速 80km を遵守しない車両は検証され、審査委員会に照会される場合がある。

15. FCY 後のセーフティカー介入

セーフティカーの導入が必要となる可能性のある中立化の開始時、セーフティカーが導入される前にフルコースイエロー期間が宣言される場合がある。この場合、セーフティカーはライトを消灯した状態でコースに入り、先頭車両に到達するまでコース上の車両を追い越し、セーフティカー手順の指示がアナウンスされる。それから SC のルーフライトを点灯し、FCY ボード／シグナルが SC に代わる。

16. セーフティカー:

セーフティカーの手順は ISC の H 項に基づいている。セーフティカーの導入が命じられると、全てのマーシャルポストでイエローシグナルと SC が提示される。車内シグナルディスプレイも SC シーケンスを点灯する。

セーフティカーはピット出口からリリースされ、1 コーナーでコースに合流してレースの先頭車両を捕まえることに努める。

セーフティカーが直接導入される場合 (FCY が先行しない場合)、レースの先頭車両は安全に時速 70km から 90km の間の速度まで減速するよう要請する。この速度は管理しない。車両はセーフティカーの後ろで、できるだけ早く安全に整列し、車間距離が 5 車身以内でなければならない。追い越しは、セーフティカーオブザーバーからの手信号によって追い越しを指示されない限り、禁止されている。

セーフティカーが導入されているとき、車両はピットレーンに進入することができるが、ピットレーン出口にある信号がグリーンに点灯している場合にのみコースに復帰することができる。セーフティカーがピット入口を通過してから SC 後続の列の最後の車両がピット出口ラインを通過するまでの瞬間を除き、グリーンライトは常に点灯しています。ピット出入口のブレンドラインは尊重されなければならない。

セーフティカーが呼び戻される時、T9 と T11 の間でライトを消灯し、この周回の終わりにピットインすることを知らせる (車内シグナルディスプレイでは緑色の LED が点灯する場合もある)。SC がピットに入る時は、コントロールラインを通過するまで列の先頭車両がペースを決定する。最後の車両がコントロールラインを通過するまで、イエローシグナルと SC ボードはコントロールライン上でグリーンフラッグに置き換えられます。車内 DID



もグリーンに点灯します。車両はコントロールラインを通過するまで追い越しをしてはならない。

17. マーシャルのシグナリング:

全てのコース上でのセッション中、マーシャルは旗を使用する。マーシャルポストの近くにはレースコントロールが操作するライトもある。

車内マーシャルシステムでは、RED、FCYおよびSC手順などの"グローバル"フルサーキットシグナリングが使用される。

18. 赤シグナル

公式プラクティスおよび予備予選中。全車両は直ちに安全に時速 80km まで減速し、追い越しをせず、自チームのピット割り当て位置に戻らなければならない。赤旗後に時速 80km を超えて加速した車両はいかなるものも審査委員会に報告される。車両は、ファストレーンがオープンになるかピット出口がグリーンになるまで作業ラインに対して平行に駐車したままとなる。

19. 振動提示のダブルイエロー (付則 H 項 条項 2.5.5b)

ドライバーは、振動提示のダブルイエローは重大な危険を意味することを心に留めておかなければならない。H 項では、ドライバーは停止する準備をしておく必要があるとも述べられている。振動提示のダブルイエローは、マーシャルが晒されているときに使用される。中立化の FCY、SC、または赤旗の間、ダブルイエローは介入エリアで使用され、トラック上またはその付近にサービス車両が存在することをドライバーに警告することにも使用される。車両が事実上減速したことを証明する責任はドライバーにある。

20. シグナルの不一致

旗を振るマーシャルがおり、DID がある。不一致が生じた場合、ドライバーは最も厳しい規制に従わなければならない。

例えば、DID が赤でマーシャルが黄旗である場合は、カウントされるのは赤となる。

21. チェッカーフラッグを受けた後は追い越し禁止。

22. パルクフェルメ:

公式プラクティス後: レースディレクターは、選ばれた車両をガレージ内でパルクフェルメ条件下に置くよう指示する場合がある。これらのセッション後にランダムでドライバーチェックを行う。

予備予選後: 選ばれた車両は車検に誘導される (援助のために 2 名のメカニックを派遣)。その他のすべての車両はパルクフェルメ条件下でガレージに戻される。

ピットウォークが行われる予定。全車両はピットウォーク中、作業ライン上にリアタイヤが乗るように駐車すること。



予選後: 選ばれた車両は車検に誘導される（援助のために 2 名のメカニックを派遣）。その他のすべての車両はパルクフェルメ条件下でガレージに戻される。リアタイヤは作業ライン上に置く。

レース 1 & 2 後: 表彰対象の車両は、パルクフェルメ条件下で表彰台の隣に停止するよう指示される。その他すべての車両は、パルクフェルメ条件でガレージに戻される。
レース 1 後にピットウォークが行われる予定。全車両はパルクフェルメ中、作業ライン上にリアタイヤが乗るように駐車すること。

表彰対象として必要な車両: 表彰対象の車両は表彰台下に誘導される。

表彰対象として必要な車両：GT3 総合 1 位、2 位および 3 位、GT3 アマの 1 位、2 位
および 3 位

GT4 総合の 1 位、2 位および 3 位、GT4 GTC の 1 位、2 位
および 3 位

車両はパルクフェルメ条件下におかれる。車両を押すためにメカニックを派遣すること。

表彰台を獲得した他のすべてのペアドライバーは、直ちに表彰台に行かなければならない。

ドライバーは提供されたシャンパンでレース 1 およびレース 2 の両方の優勝および表彰台獲得のお祝いをするよう要請される。

リマインダー

全てのセッション中の全てのピットストップは、車両を作業ラインと平行にした状態で行わなければならないことをチームは留意すること。

ピーター・デイリー
レースディレクター
ジャパンカップ

