



BULLETIN 5

チーム監督&ドライバー・ブリーフィング資料 - 2024年6月7日 金曜日

必須のドライバーブリーフィングが金曜日午前9時30分にブリーフィングルームで行われます。

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 - スタート台横（アプリを確認）

日曜日午前 9:25 - レース 1 & 2 のフロントロー・スタートドライバー (GT3 & GT4)
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

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）。

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2階にあります。レースディレクターのオフィスはレースコントロールビルの2階にあり、審査委員会室は4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（英語および日本語）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一般的なシャウトでなければなりません。個人的なメッセージは厳禁です。

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 車両はコース上での位置が予測可能でなければならない





ピットレーン:

ピットレーンの制限速度は**時速 50 キロ**です。

ストップ・ゴーペナルティの場所は 表彰台前の右側で、各チームがペナルティ消化について責任があります。

レース中ピットストップタイムの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照会しなければなりません。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ます。第 16.4(a) 項および第 16.6(e) 項参照

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 1 および 2、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ますが、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ます。予定時間を知らせるために時間の警告が出されますが、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りません。

シグナルより前に動いた車両は検証の対象となります。

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

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停めなければなりません。Q1 と Q2 の間は、スケートは使用できます。

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ますが、**Q2 終了時を除きます**。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ません。

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です。

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ます。車両はファストレーンに直接、安全に進入しなければなりません。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）、検証の対象となります。不適切なペースとは、時速 40 キロ未満で、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ます。

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 TV 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ます。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ません。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ます。

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) となる可能性があります。

公式プラクティス 1: 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、両ドライバーがレースコントロールに出頭すること。

公式プラクティス 2: 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ますが、周回数はカウントされます。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、両ドライバーが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ますが、その周回は予選ラップとしてカウントされます。ラップタイムの削除は当該ラップ終了後に通知されます。

レース: トラックリミット違反は、無線および/または計時画面を通じてチーム監督に通知されます。3 回目の違反の後、車両には黒白旗が提示されます。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場合があります。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ます。

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りません。セッションについては発行されたスケジュールを参照してください。ドライバー ID は正しくなければならぬので特に注意してください。ドライバーは、公式プラクティス 2 でも計測周回を 1 周する必要があることに注意してください。

グリッド:

すべての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おりますが、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ません。グリッド上のグリッド位置に停止するすべての車両は、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りません。

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りますので、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ご確認ください。

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ご確認ください。

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すべての車両がしっかりとグループ化されて整列しなければなりません。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 の間で 2x2 で整列しなければなりません。ドライバーはボックス上を 2 列で通過します。ペースカーは時速 50 キロの速度で進み、





ピットレーンにはけます。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 110 キロまで上げなければなりません。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りません。レースは、スタート台の赤ライトが消灯した時に全車スタートとなります。ボックス上に並んでいない車両は検証対象となり、審査委員会に照会されます。速度は GPS システムによって監視されています。

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作業ラインの外側から 100cm のところです (ピットレーンマネジャーとの合意によるもの)。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りません。

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外に出られるのはカーコントローラーのみです。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ます。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ます。停車する前ではありません。

最大 4 名のメカニック(緑色の腕章を付けた 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を認められます。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、作業人数に含まれます。

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。

車両は安全にリリースできる場合にのみ、ファストレーンに直接進まなければなりません。

常時、最大 1 つの腕章を着用できます。

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りません。

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 1 および公式プラクティス 2 中にも使用できます。

レースコントロールは「20 秒後のフルコースイエローに備えること」という警告を出します。

10 秒前の時点で、全マーシャルポストでは黄旗を提示し、車内 DID は 10 秒から 0 へのカウントダウンが始まります(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、黄旗が提示された瞬間から追い越しは禁止されます。

カウントダウン「0」時点で全マーシャルポストで FCY のシグナルが提示され、車内 DID では FCY が表示され、全車は時速 80km でなければなりません。「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ます。





車両は一定の速度で進まなければなりません。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ります。

ピットレーンの出入口はオープンのままとなりますが、ピット出入口の最高速度は時速 80km となります。

チームには FCY がロング版かショート版の手順かを通知されます。

問題が解決すると、「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」というメッセージが出されて全マーシャルポストのシグナルがグリーンを提示したら、トラックはグリーンに戻ります。

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もあります。

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ります。

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インシデントの開始時、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ります。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加わり、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ます。それから SC のルーフライトを点灯し、黄旗の振動提示/シグナルとともに、FCY ボードから SC ボードに代わります。

セーフティカー:

セーフティカーの手順は ISC の H 項に基づいています。セーフティカーの導入が命じられると、全マーシャルポストで黄旗の振動提示と SC ボードが提示されます。サーキット上の黄色のライトが点灯します。車内シグナルディスプレイもセーフティカーシーケンスを点灯します。

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先頭車両を捕まえることに努めます。

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りません。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、禁止されています。

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ますが、ピットレーンの端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ます。セーフティカーがターン 13 を通過するときを除き、常に点灯しています。

第 1 セーフティカー ラインおよびピット出入り口のブレイドラインは尊重されなければなりません。

セーフティカーが呼び戻される時、ターン 9 と 11 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ます(車内シグナルディスプレイでは緑色の





LED が点灯する場合があります)。SCがピットに入る時は、コントロールラインを横切るまで列の先頭車両がペースを決定します。最後の車両がコントロールラインを通過するまで、黄旗とSCボードはグリーンフラッグに置き換えられます。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りません。

赤旗

公式プラクティス1&2および予選中。すべての車両は直ちに時速80kmまで減速し、追い越しをせず、自チームに割り当てられた位置に戻らなければなりません。

パルクフェルメ:

公式プラクティス1および2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ります。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います。

予選後: 選ばれた車両は車検に送られます(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ます。

レース1および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前に停止するよう指示されます。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ります。

表彰対象として必要な車両: 表彰対象の車両は表彰台前に誘導されます。

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 シルバーアマの1位、2位および3位、GT4 アマの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ます。車両を押しするためにメカニックを派遣してください。

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りません。

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、車両を作業ラインに平行にして行わなければならないことをチームは留意してください。

選手権規則第33.25項

ファンおよび/またはブロワーの使用はピットレーンまたはグリッド上では常時認められない。

Peter Daly

Race Director

Fanatec GT World Challenge Asia powered by AWS

