

GR Garage 沖縄カップにおける グランツーリスモシリーズを使用した 大会競技規則

(2024年11月19日 第1版)

1. 規定

GR Garage 沖縄カップ 運営事務局(以下、運営事務局)は「GR Garage 沖縄カップ」を組織し、そのすべての権利を有する。

2. 合意事項

GR Garage 沖縄カップに出場するすべてのドライバー、競技参加者、競技役員は競技規則におけるすべての規定内容、ならびにそれらの補足、または改正されたものすべてを「規則」として遵守させる義務を負う。GR Garage 沖縄カップは、規則に従い運営事務局が統轄する。

3. 抗議申請

3.1 申請方法

レース中のインシデント・アクシデントについては、レース終了後の開催当日中に大会専用Discordサーバー内のチケットにて行う。

3.2 申請内容

チケット内には下記の情報を含めて申請を行い、情報が不足する場合には運営から追記連絡を行う。

- インシデント・アクシデント箇所(○周目・○コーナー)
- 対象ドライバー名
- インシデント・アクシデント詳細

3.3 審議の結果

原則として、運営事務局の決定に対して控訴することはできない。

4. 罰則

運営事務局は、競技規則に基づき科すことのできるタイム加算の罰則に加え、もしくはその代わりとして嚴重注意・出場停止といった罰則を科すことができる。

5. ドライバースミーティング

本大会開催前に実施される「ドライバースミーティング」について、選手は必ず出席しなければならない。出席が確認できない場合には、本大会への参加を認めず、補欠枠より繰り上がりを行うことがある。

6. 安全規定

6.1 安全規定の適用範囲

本競技規則で別に規定される場合を除き、フリー走行セッション、予選セッション、決勝セッションはすべて同一の安全規定とする。

6.2 走路上での停止

車両が走路上に停止した場合、ドライバーは他の競技参加者の危険または妨げにならないように、レコードラインから外れる、コース外で待機する等といった形で、早急に取り除くように務めること。故意ではないインターネット回線の切断を除き、原則としてドライバーは正当な理由なく走路上に車両を止めてはいけない。

7. 運転

7.1 ドライバー

ドライバーは、エントリーした本人が運転しなければならない。

7.2 走路内の定義

ドライバーは、常に走路を使用するあらゆる合理的努力をしなければならず、正当な理由なくして走路を外れることはできない。

車両のいかなる部分も走路と接していない状態である場合、ドライバーは走路を外れたと判断される。疑義を避けるため、走路端部を画定している白線は走路の一部とみなされるが、縁石は走路とみなされない。

7.3 走路内への復帰

走路を外れた車両のドライバーは再度復帰することができるが、それが安全であることが確認され、それにより持続的なアドバンテージを得ることが一切ない場合にのみ行うことができる。運営事務局の絶対裁量によって、ドライバーが走路を外れることによって得た、いかなるアドバンテージのすべてに対して第4条の罰則に含まれるペナルティを科すことがある。

7.4 危険運転

車両はいかなる時にも、不必要に速度を落とし不安定な走行、あるいは他のドライバーまたはそれ以外の人に危険を及ぼす可能性があるときみなされる方法で運転できない。運営事務局の絶対裁量によって、危険運転によって得た、いかなるアドバンテージのすべてに対して第4条の罰則に含まれるペナルティを科すことがある。

7.5 ピットレーン

ピットレーンにおいて原則、車両が後進することは許されない。ただし前進による走行復帰が困難となった場合にのみ、周りの安全を確認の上で、本来の走行箇所へ復帰するための後進を認める。運営事務局の絶対裁量によって、他車へ危害を加えた場合には、第4条の罰則に含まれるペナルティを科すことがある。

8. 予選セッション

8.1 予選セッションでのタイム記録

予選セッションにてタイムを記録できなかったドライバーは、グランツーリスモのロビーレースのルールに従い最後尾からのスタートとなり、原則予選のリスタートは行わない。

8.2 予選セッション中での運転違反

予選セッションに運転違反があった場合は、運営事務局は当該ドライバーのラップタイムを削除もしくはグリッド位置を適切と判断するだけ下げることができる。ドライバーが運転違反をしたことが完全に明白でない場合には、第3条の抗議申請がある場合のみ、得た情報を元に調査を実施する。運営事務局の絶対裁量によって、他車へ危害を加えたことが確認できた場合には、第4条の罰則に含まれるペナルティを科すことがある。

8.3 予選セッション中の妨害行為

予選セッションに参加した際、不必要な停車をした、あるいは他のドライバーの妨げとなる不必要な行為を行ったと運営事務局に判断されたドライバーはすべて、第4条の罰則に含まれるペナルティを科すことがある。

グランツーリスモの仕様上、予選セッションのリプレイ記録は行われられないため、ドライバーはPS5の持つ録画機能を利用して、必要に応じて妨害行為が行われた箇所のクリップを保存し、運営事務局へ該当動画と共に抗議を行うように努める。

8.4 予選セッションの中断

予選セッション中にドライバーの不幸によって、他車への影響を及ぼし、1レース参加者の3分の1(余りは切り上げとする。14人参加のレースの場合は4名)の予選タイムに影響があったと運営事務局が判断した場合は、運営事務局の絶対裁量によってレースを中断する。中断を行う場合には運営事務局からルーム内チャットにてドライバーに通知を行い、通知を受けたドライバーは速やかにレースを終了してルーム待機画面に戻る必要がある。

8.5 予選セッションの再開

8.4条により中断が行われた場合、運営事務局は中断理由を整理した上で、ルーム内チャットにてドライバーに再開を通知する。通知を受けたドライバーは速やかに再エントリーを行い予選セッションの開始まで待機する必要がある。

9. 決勝セッション

9.1 決勝セッション中の妨害行為

決勝セッションに参加した際、不必要な停車をした、あるいは他のドライバーの妨げとなる不必要な行為を行ったと運営事務局に判断されたドライバーはすべて、第4条の罰則に含まれるペナルティを科すことがある。

9.2 決勝セッションの中断

決勝セッション中にドライバーの不手際によって、他車への影響を及ぼし、1レース参加者の2分の1(余りは切り上げとする。13人参加のレースの場合は7名)の決勝に影響があったと運営事務局が判断した場合は、運営事務局の絶対裁量によってレースを中断する。中断を行う場合には運営事務局からルーム内チャットにてドライバーに通知を行い、通知を受けたドライバーは速やかにレースを終了してルーム待機画面に戻る必要がある。

9.3 決勝セッションの再開

9.2条により中断が行われた場合、運営事務局は中断理由を整理した上で、ルーム内チャットにてドライバーに再開を通知する。通知を受けたドライバーは速やかに再エントリーを行い予選セッションの開始まで待機する必要がある。

10. 決勝の順位

第1位となる車両は、所定の距離を最短時間で走破した車両とする。すべての車両の順位は、完了した周回数に決定されるが、同一周回数の場合はコントロールラインを通過した順序とする。レース終了後にロビーレースの結果を用いて暫定順位が発表される。この発表のみが、本競技規則に基づいてなされる修正の対象となりうる有効な結果である。

補足I. ペナルティ審議の対象となる車両同士の接触の例

補足Iでは、実際に行われた企画レースなどで発生した接触によってペナルティ審議となったケースを紹介する。本補足はすべてのレーシングアクシデントを記載できているものではなく、あくまで頻出するアクシデントに対する予防のためのケースとして記載する。

また補足I上では自ら運転する車両を甲、他の選手が運転する車両を乙として表現する。

1. 強引なオーバーテイクによる接触

主に甲と乙の車両がコーナーに侵入する際に、甲が乙に対して隣に並んでいない状態での進入時に起こりやすい。この場合は原則として前方の車両に自由なラインを通る優先権があるため、強引に侵入してはいけない。

発生予防としては想定ブレーキポイントより早めにブレーキを踏む、アウトラインからクロスラインを取る、少し大回りして立ち上がりを重視して、そもそもバトルを行わないような選択肢を取る。

2. ブレーキが遅れたことによる追突

主にスタート直後等といった、車両が集団として固まっているときに起こりやすく、甲が先の状況を見越せていない場合に発生するケースが多い。

発生予防のためには、想定ブレーキポイントより早めにブレーキを踏み車間距離を保つ、ブレーキポイントより前の進路変更で前方に車両がないラインへ変更するなどがあげられる。

万が一ブレーキが遅れることが把握できた場合には、走路外へ車両を向けてでも接触は避けるべきである。

3. オーバーテイク時のオーバーシュートによる接触

主に甲がスリップストリームを利用して乙に対してオーバーテイクをかけた際に、想定より速度が上がっている状態からのブレーキングで発生するケースが多い。

発生予防のためには、ブレーキング時に横に並べるもしくは完全に車両を追い抜ける状態でスリップストリームを使用する、また早めにシフトアップして速度が上昇しすぎる状態を避ける。これが難しい場合はスリップストリーム状態から脱し、車両との適切な距離を保つようにする。

万が一ブレーキが遅れることが把握できた場合には、走路外へ車両を向けてでも接触は避けるべきである。

4. コーナリング中の進路妨害

主に甲と乙が横に並んだ状態でコーナーへ進入した際に、甲がコーナーに対してイン側を保っている際に発生するケースが多い。

発生予防のためには、適切に1台分車両が走れる範囲を残すこと。1台分の車両が走れる範囲というのは縁石を含めないアスファルト上の走路内で1台分残す必要があることに注意したい。

4.1 乙がラインを残さない場合

乙はイン側に車両がいる状態で、強引にインを締めてはいけない。これによって甲への進路妨害とみなされたり、また強引に締めることで、乙の車両の向きが変わりスピンなどのレーシングアクシデントにつながるケースもある。

4.2 甲がラインを残さない場合

甲はアウト側に車両がいる状態で、アウト側に1台分車両が走れる範囲を残す必要がある。これによって乙への進路妨害とみなされたり、また乙の車両の向きが変わりスピンなどのレーシングアクシデントにつながるケースもある。

また接触を避けるときにフルブレーキングで減速してしまうと、ブレーキアンダーが出てしまい結果として接触するケースもあるため、エンジンブレーキやトレイルブレーキを多用して旋回しながら減速できるように心がけるとよい。

5. アクセルの踏み遅れ

主に甲と乙が横に並んだ状態で甲が前方の際に、コーナーから立ち上がる際に意図的にアクセルを遅らせてブロックラインを取ることで、乙がアクセルを踏むタイミングを乱すようなケースがある。また甲と乙のタイヤのコンパウンド差があるときにも発生するケースがある。

実力差によって踏み遅れるケースはあるが、状況によっては悪質な進路妨害とみなされるケースがあるので気をつけたい。

6. コース復帰時の接触

主に甲が走路外へ車両を動かした後に、レーダーなどを用いて周囲の車両状況を確認せずに復帰することで発生するケースがある。

発生予防のケースとしては、しっかりと周りを見て安全を確認したうえでコースに復帰すること。順位を維持するために少しでも早く復帰したい気持ちを抑えて安全に努めること。

7. 走路上での停止

主に走路外がないコース上において、甲が走路上でミスをしてしまい、走路内で停止してしまうケースがある。(例: ドラゴントレイル・シーサイドのシケインや東京エクスプレスウェイなど)

この場合は6.と違い走路上に車両が残ることで、後続から来る車の走行ラインを塞いでしまい、さらなる接触が発生する可能性がある。

発生予防のケースとしては、停止後可及的速やかにレコードラインから車を退けて停止または加速し、安全を確認してからレコードラインへ復帰すること。後続の走行を妨げるような行為にならないようにする必要がある。

補足II. 本競技規則に載っていないアクシデントについて

FIAやJAFが公認する各カテゴリの四輪モータースポーツの競技規則を参考にアクシデントを判断し、最終的に運営事務局によって裁定を下すものとする。

更新履歴

- 第1版: 競技規則の制定