

Porsche Carrera Cup Japan Regulations 2020

ポルシェ カレラカップ ジャパン委員会

ポルシェ カレラカップ ジャパン事務局 / テクニカル事務局

〒 259-0157 神奈川県足柄上郡中井町境 405 (コックス株式会社 内)

TEL. 0465-80-3808 / FAX. 0465-80-1202

e-mail: pccj@cox.co.jp

2020 年 3 月 1 日制定

目次

Part 1 : Sporting Regulations / 競技規則

1. 総則

2. 組織

- 2.1 シリーズ主催者と運営委員会
- 2.2 国内 ASN の名称
- 2.3 レースの格式
- 2.4 大会審査委員長と競技長

3. 規則

- 3.1 公式言語
- 3.2 参加者の責任と規則変更／開催中止
- 3.3 PCCJ 行動規範

4. エントリー

- 4.1 登録／エントリーと締切り／参加義務
- 4.2 シリーズエントリーフィー
- 4.3 ゼッケンナンバー

5. ライセンス

- 5.1 必要なライセンスグレード
- 5.2 国内以外の参加者のエントリー条件

6. 保険

7. 大会

- 大会日程

8. シリーズポイント

- 8.1 ポイントの付与
- 8.2 シリーズポイント表
- 8.3 ドライバーラインキング
- 8.4 チームランキング
- 8.5 同ポイント時の裁定

9. 非公式の練習走行

10. 参加受付

- 10.1 参加受付時間
- 10.2 ドライバーブリーフィング
- 10.3 ミーティングの実施
- 10.4 大会期間中の開催事項への参加

11. 車両検査／テクニカルコントロール

- 11.1 競技前の検査
- 11.2 大会中の車両検査

12. 競技の進行

- 12.1 プレスタート
- 12.2 専有走行
- 12.3 予選
- 12.4 スターティンググリッド
- 12.5 スタート方式
- 12.6 レース
- 12.7 スタート手順
- 12.8 レースの中止または中断
- 12.9 反則スタート
- 12.10 セーフティカー
- 12.11 レースの終了

13. シリーズ勝者／賞金とトロフィー

- 13.1 シリーズ全体の勝者
- 13.2 賞金とトロフィー

14. 抗議および控訴

15. 規則の遵守

16. 権利の帰属

17. 特別規定

- 17.1 パドック
- 17.2 ピット前作業エリア
- 17.3 シリーズ主催者と役員の指示
- 17.4 ポディウムセレモニー及び表彰式
- 17.5 大会審査委員会による聴取
- 17.6 インシデント
- 17.7 ペナルティ
- 17.8 トラック（走路）

18. 安全性

- 18.1 救出訓練
- 18.2 ピットレーンの安全性
- 18.3 一般的な安全性
- 18.4 FRO（ファーストレスキューオペレーション）

Part 2 : Technical Regulations / 技術規則

1. ボルシェ カレラカップ ジャパン シリーズ技術規則

- 1.1 車両クラス概要
- 1.2 技術規則の原則
- 1.3 序文
- 1.4 ドライバー装備品
- 1.5 総則
- 1.6 最低重量とバラスト
- 1.7 車両の損傷
- 1.8 排ガス規制
- 1.9 騒音規制
- 1.10 ゼッケンおよび広告規定
- 1.11 安全装備
- 1.12 燃料
- 1.13 定義

2. 特別技術要項

- 2.1 総則
- 2.2 エンジン
- 2.3 トランスミッション（ギアボックス／ディファレンシャル）
- 2.4 ブレーキ
- 2.5 ステアリング（延長ボスを含む）
- 2.6 サスペンション
- 2.7 ホイール／タイヤ
- 2.8 ボディワーク、各部寸法
- 2.9 空力部品
- 2.10 電装部品
- 2.11 燃料系統
- 2.12 油脂類
- 2.13 データの抽出／無線
- 2.14 その他

付 則

- 付則 1 ードライバーワッペン規定
- 付則 2 ー車両ステッカー規定
- 付則 3 ーバラストウェイト
- 付則 4 ーディファレンシャルロックのランプ角
- 付則 5 ーディファレンシャルの構造
- 付則 6 ーコントロールアーム
- 付則 7 ー最低地上高計測ポイント
- 付則 8 ーシートのパディング
- 付則 9 ートランスポンダー
- 付則 10 ーアンダーボディカバー

Part 1 : Sporting Regulations / 競技規則

1. 総則

ポルシェ カレラカップ ジャパン 2020 シリーズ（以下、本シリーズ という）は、サーキットレースとして開催され、6 大会 11 レースから構成される。本シリーズならびに、競技規則／技術規則が示された本レギュレーションブックは JAF（一般社団法人 日本自動車連盟）によって公認されている。

シリーズは以下の企業により協賛される。※

- EMG ルブリカンツ合同会社：モータース 1
- 日本ミシュランタイヤ株式会社
- ヒューゴボスジャパン株式会社
- 株式会社アプラス
- LVMH ウォッチ・ジュエリー ジャパン タグ・ホイヤー
- 鈴与株式会社
- 株式会社ボーズオートモーティブ
- ネオアクシス株式会社
- 株式会社シーエスシー：ハゼット
- 全国ポルシェ正規販売店

※変更の場合あり。

2. 組織

2.1 シリーズ主催者と運営委員会

ポルシェ ジャパン株式会社は、本シリーズを主催し、下記のポルシェ カレラカップ ジャパン委員会の体制によってこれを主管及び運営する。

ポルシェ カレラカップ ジャパン委員会（以下、PCCJ 委員会 という）

ポルシェ ジャパン 株式会社

〒105-6329 東京都港区虎ノ門 1 丁目 23 番 1 号 虎ノ門ヒルズ森タワー 29 階

ポルシェ カレラカップ ジャパン事務局（以下、PCCJ 事務局 という）

〒259-0157 神奈川県足柄上郡中井町境 405 [コックス株式会社 内]

TEL. 0465-80 3808 / FAX. 0465-80-1202

Email: pccj@cox.co.jp

2.2 国内 ASN の名称

一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）

・ JAF ホームページ：http://www.jaf.or.jp

・ JAF モータースポーツ ホームページ：http://jaf-sports.jp

2.3 レースの格式

本シリーズは、各大会主催者によって JAF 準国内格式以上にて開催される。

但し、F1 日本グランプリ サポートレース大会（鈴鹿サーキット）は FIA 国際格式にて開催される。

2.4 大会審査委員長と競技長

大会ごとに各大会主催者によって選任され、当該大会の特別規則書等にて公示される。

3. 規則

本シリーズは、以下の規則により管轄される。

- FIA 国際モータースポーツ競技規則
- JAF 国内競技規則
- PCCJ2020 レギュレーションブック（本規則書）および PCCJ 委員会発行ブルテン
- 各サーキット競技会特別規則および公式通知
- 本シリーズ参加申請書／各エントリー申請書 および 参加誓約書

3.1 公式言語

日本語で記載された JAF 公認の規則のみが法的な拘束力を有する。

3.2 参加者の責任と規則変更／開催中止

(a) エントラント、ドライバー、車両所有者、チームメンバー（以下「参加者」という）及びチームのゲストは、レースのリスクを理解した上で、自己の責任において参加しなければならない。また、参加者は自己の参加に係る全ての者にすべての法規及び規則を遵守させる責任を有し、エントリーに関わるすべての関係者は、競技期間中、参加者と同様に規則を遵守しなければならない。責任の免除が結論づけられない、または本規則によって同意されない限り、競技期間中に起きたいかなる損害、または参加者の使用する車両に起因するいかなる損害も、民事および刑法の基で責任を負わなければならない。

(b) 本シリーズ主催者は、不可抗力、安全の事由、レース主催者の決定等によって、参加規定ならびに本規則の変更を行う権利を有する。シリーズ開始以降の変更についてはブルテン等の発行を以て通知される。

(c) 本シリーズ主催者は、大会やレースの開催について変更や中止を行う権利を有し、本シリーズ主催者の責任に起因する場合以外、これに伴う一切の賠償責任を負わないものとする。

3.3 PCCJ 行動規範

(a) すべての本シリーズ関係者は以下の行動に努めるものとする。

- ・ 他の参加者、競技役員、運営組織、主催者を尊重して接する。
- ・ 競技規則を遵守し誠実かつ公正な行動を以て競技へ参加する。
- ・ 人との会話やインタビューなどの取材対応、ソーシャルメディアへの投稿、及びその他のコミュニケーションにおいて侮辱的、攻撃的、虐待的な表明、態度、行動を行わない。

- ・常に安全性を優先しリスクを軽減する行動に努める。
- ・自己の個人的目標の以前に、他の人々の安全を尊重する。
- ・他の人々を尊重し、公平性とスポーツマンシップに努める。

(b) 次のうちのいずれかに該当すると判明した参加者は、本シリーズから失格となる場合がある。

- ・ PCCJ 行動規範に外れる行動をした。
- ・ 本シリーズ及び各大会開催時に適用される規則のいずれかに違反した。
- ・ トラック上やトラック外に関わらずスポーツマンシップから逸脱する行動をした。
- ・ 他の参加者、競技役員、運営組織、主催者などに対し軽蔑的な態度や行動をした。
- ・ 大会組織、シリーズ運営組織を含む大会開催に関わる機関の指示、会議などを無視した。
- ・ 合意事項の無視や履行義務を果たさなかった。
- ・ スポーツまたは競技へ参加する認識（定められた規則に誠実に従う）に欠如する行動をした。

4. エントリー

4.1 登録／エントリーと締切り／参加義務

(a) 本シリーズへのシリーズ参加申請は、PCCJ 委員会指定の公式な「参加申請書」を使用しエントラント／ドライバーによって提出されなければならない。参加申請書は 2020 年 2 月 18 日（火）までに PCCJ 委員会に受領される必要がある。この期日よりもあとに受領されたシリーズ参加申請については、PCCJ 委員会独自の裁量によって参加可否が検討される。同一のエントラントが追加の参加申請（同一のエントラントライセンスを用いて計 2 台以上の参加となる申請）を行う場合も、当該エントラントはそれぞれの公式な参加申請書を提出し、PCCJ 委員会からの承諾を得なければならない。

(b) エントラントは、シリーズ登録された車両にシリーズエントリードライバーのほかにリザーブドライバーの参加申請ができる。シリーズ登録された車両を用いてシリーズエントリードライバーやリザーブドライバーが獲得したオーバーオール（総合順位）ポイントはチームポイントの対象となる。合同テストへのリザーブドライバーの参加にあたっては、本規則 4.1.11 に準ずるものとする。

(c) リザーブドライバーは、シリーズ登録されたゼッケンナンバー及び車両でのみ参加できる。PCCJ 委員会は、リザーブドライバーが本シリーズ規則（ライセンス規定を含む）及び各大会毎の規定を含む補則規定を満たしている場合に、当該大会のみへの参加を許可または拒否する権利を有する。参加が許可されたリザーブドライバーはシリーズポイント獲得の対象となる。レース参加が受理される優先権はシリーズエントリードライバーにある。

(d) プロアマクラス（ProAm）、アマクラス（Am）のどちらかのクラスからのエントリーを希望する場合は、PCCJ 委員会指定の「参加申請書」内の所定箇所へ明示しなければならない。但し、各ドライバーのクラス区分の判定及び最終決定を行う権利は PCCJ 委員会が有する。

(e) リザーブドライバーを出走させる場合は、PCCJ 委員会指定の「参加申請書」を用いて、当該大会が開催される 2 週間前までに PCCJ 委員会へ提出し申請しなければならない。期日に遅れ

た申請の参加可否を決定する権利は PCCJ 委員会が有する。

(f) PCCJ 委員会は独自の判断により、理由を述べた上でエントラントまたはドライバーからの参加申請を拒否する権利を有する。参加申請書の提出によって本シリーズへの参加資格が自動的に与えられたり参加が承諾されることはない。

(g) 各大会への参加申請が正式に受理されるためには、エントラント／ドライバーによって当該大会のスケジュールに示された参加受付時の手続きの際に、必要なライセンスを含む提出物がすべて提示され、それらの有効性（有効期限など）が適格であると認証されなければならない。

参加申請書に含まれるすべての書類は、記入漏れのない完全な状態で提出されなければならない、かつエントラントライセンス所有者の署名がされていなければならない。

参加申請書の提出先は以下の住所とする。

ポルシェ カレラカップ ジャパン事務局

〒 259-0157 神奈川県足柄上郡中井町境 405 [コックス株式会社 内]

TEL. 0465-80 3808 / FAX. 0465-80-1202

4.1.1 オーバーオール

オーバーオールはクラス名称ではなく、参加全ドライバーを対象とした総合順位を表す名称。クラス（プロアマクラスまたはアマクラス）に属するドライバーとクラスに属さないドライバーを含む全ドライバーが対象となり、各レースの総合順位に基づいてポイントが付与される。2020 年シリーズ全戦終了後の集計結果により、オーバーオールの累計獲得ポイントランキング 1 位のドライバーが本シリーズの「シリーズチャンピオン」となる。

4.1.2 プロアマクラス（ProAm）

プロアマクラスへ登録できるドライバーは下記の条件をすべて満たしていなければならない。

1. 年齢が 35 歳以上（2020 年 3 月 1 日時点の年齢）。
2. プロフェッショナルレベルのレーシングドライバー経験がない。
3. PCCJ 2019 参加ドライバーは、オーバーオールでの年間獲得ポイントが 100 未満。
4. 2019 年の準国際格式以上のレース（全日本 F3、スーパー耐久含む）でシリーズランキング TOP3 に入っていない。
5. PCCJ 委員会が 4. と同等以上のスキルでないと判断しプロアマクラスでの参加を認めた。

4.1.3 アマクラス（Am）

アマクラスへ登録できるドライバーは下記の条件をすべて満たしていなければならない。

1. プロアマクラス登録条件 1. ～ 3. を満たしている。
2. PCCJ 2019 ジェントルマンクラスドライバーは、同クラスの年間獲得ポイントが 70 未満。
3. 2015 ～ 2019 年のうち、準国際格式以上のレース（全日本 F3、スーパー耐久含む）や SUPER GT に 1 度もシリーズ参戦していない。
4. 2015 ～ 2019 年のうち、PCCJ または同等以上のレースにおいて 1 度もシリーズランキング TOP6 に入っていない。
5. PCCJ 委員会が 3.、4. と同等以上のスキルでないと判断しアマクラス以上での参加を認めた。

PCCJ 委員会は、上記の各クラス（プロアマクラス、アマクラス）それぞれの条件では判定出来ない経歴やケースである場合を含めて、参加ドライバーの最終的な登録可能クラスを判定し決定する権利を有する。

4.1.4 ポルシェジャパン ジュニアドライバー

ポルシェジャパン ジュニアドライバーは、PCCJ 委員会による選考プロセスを経て選出及びサポートされ本シリーズへ参戦するドライバーである。ポルシェジャパン ジュニアドライバーに与えられるロゴ等はポルシェジャパン ジュニアドライバーに対してのみ使用が許可される。

4.1.5 承認

エントラント／ドライバーは、ポルシェ AG やポルシェジャパンがいつでも技術検査員のレポートや文書にアクセスすることに同意するものとする。

4.1.6 ドライバーの移籍

ドライバーはシーズン中に別のチームに移籍することできる。移籍を希望するドライバーは PCCJ 委員会発行の「参加申請書」を用い、当該大会が開催される 2 週間前までに PCCJ 委員会に申請しなければならない。PCCJ 委員会は期日に遅れた申請について許可または拒否する権利を有する。

4.1.7 車両の交換

チーム（エントラント）は、前回大会時から当該大会時にかけて、車両が修復不可能な損傷を受けたと PCCJ 委員会が認めた場合を除き、シリーズエントリー時に申請されすでにゼッケンナンバーが割り当てられた車両を他の車両へ交換することはできない。チームが車両交換申請を行うためには、許可を求めて PCCJ 委員会（及び 大会期間中の場合は当該大会審査委員会）へ書面で申請しなければならない。PCCJ 委員会（及び 大会期間中の場合は当該大会審査委員会）は、この申請に対する承認の可否を決定する権利を有する。車両交換が許可された場合、当該大会審査委員会はそのエントラントやドライバーに対して特定の条件を与える場合がある。予選後の車両交換を許可された場合、通常その車両の当該大会の決勝スターティンググリッドは最後尾となる。

4.1.8 参加者の責任

(a) 参加の義務

シリーズ登録された車両を用いて本シリーズのすべてのレースに参加しなければならない。但し、不慮の理由により参加の義務を果たす事が出来ない場合は、書面にてその事由を明記のうえ PCCJ 委員会に提出し、PCCJ 委員会が認めた場合はこの限りではない。参加者の都合により参加しなかった場合、その理由の如何を問わず参加費用（本規則「4.2 シリーズエントリーフィー」）の全部または一部の返還は行わない。

(b) 大会への不参加

参加者によってエントリーされた大会に対して、その参加者が出走できない場合、各大会の参加受付開始 48 時間前までに、参加者は不参加の旨を書面にて PCCJ 委員会に報告しなければならない。参加者が期限を守らなかったまたは報告不履行の場合、PCC 委員会は参加者へ罰金を科す場合がある。また、当該大会審査委員会はドライバーへのペナルティの有無を決定する。

4.1.9 規則の優先性

シリーズ参加申請書と本規則との間に矛盾が生じた場合は、最新の本規則の内容が優先される。

4.1.10 他カテゴリへの同時エントリー

本シリーズの各大会中に行われる PCCJ 以外のレースカテゴリへ同時にエントリーを行う場合は、当該大会の開催 2 週間前までに PCCJ 委員会へ書面で申請し、同大会中の PCCJ への参加に関わるすべてのスケジュールを優先することを条件に許可される場合がある。

4.1.11 合同テスト

- ・合同テストに参加できる車両は、シリーズ参加申請書で登録された車両に限られる。
- ・合同テストに参加できるドライバーは、公式な「オフィシャル合同テスト参加申込書」へ事前に記入し申請されたドライバー 2 名（シリーズエントリードライバー + 1 名）までとする。当該参加申込書で申請されたドライバー以外の乗車は認められない。

4.2 シリーズエントリーフィー

以下のシリーズエントリーフィーを、参加申請書に従って参加者が支払うものとする。

- ・ 2020 年 2 月 18 日までに支払いの場合：¥3,938,000/ 消費税込
（内訳）シリーズ参加料：¥3,828,000/ 消費税込
観戦アプリ導入負担金：¥110,000 / 消費税込
- ・ 2020 年 2 月 19 日以降に支払いの場合：¥4,158,000/ 消費税込 ※
（内訳）シリーズ参加料：¥4,048,000/ 消費税込
観戦アプリ導入負担金：¥110,000/ 消費税込
※ 支払い期限：2020 年 3 月 19 日

上記エントリーフィーの内訳項目「シリーズ参加料」には以下が含まれる

- ・ 本シリーズの各大会への 1 台分の参加費
- ・ 各大会毎 2 日間のチームケータリングスペース 利用権 5 名分 ※昼食を含む
- ・ シリーズクレデンシャルパス 5 名分
- ・ 大会毎のサポートイベント駐車券 3 枚
- ・ オフィシャル合同テストへの 1 台分の参加権（2020 年 2 月 18 日迄にシリーズ参加申請を完了していること）
- ・ 集中電源化負担金
- ・ FRO（First Rescue Operation）負担金（運用対象：SUPER GT 編入大会）

PCCJ 委員会が、内容に不備のない「参加申請書」を期限内に書面で受理し、シリーズエントリーフィーが期限内に全額支払われたことが確認でき、かつ本シリーズへの参加を承諾した場合、当該参加者は本シリーズに参加する権利を得ると共に参加義務を負うものとする。シリーズエントリーフィーの払い戻しは行わない。

4.3 ゼッケンナンバー

シリーズ参加者には、PCCJ 委員会よりゼッケンナンバーが割り当てられる。

- ・前年のシリーズエントリーチーム（エントラント）が、期限内に引き続き本シリーズへの参加権利を得た場合は、前年に使用したゼッケンナンバーを優先的に使用することができる。
- ・前年にシリーズエントリーしていない、または新たにシリーズエントリーするチーム（エントラント）は、本シリーズへの参加権利を得た時にゼッケンナンバーが割り当てられる。
- ・ゼッケンナンバーは 1 桁または 2 桁とする。但し「0」のみまたは「00」や、左桁に「0」を付した表現（例：01、02 等）は使用できない。
- ・ゼッケンナンバー「1」は前年のシリーズチャンピオンチーム（エントラント）が使用する権利を有し、該当者が使用しない場合は PCCJ 委員会が使用する権利を有する。

5. ライセンス

5.1 必要なライセンスグレード

(a) **ドライバー**：本年に有効な JAF または所属する ASN 発給の国内競技運転者許可証 A グレード以上および、メディカル サーティフィケートの所持者であり、シリーズエントリーフィーを支払っていないなければならない。また、F1 日本グランプリ サポートレース大会への参加には、国際競技運転者許可証 C グレード以上を所持しなければならない。ポルシェジャパンの従業員およびその関係者の参加は不可とする。

(b) **エントラント**：本年に有効な JAF または所属する ASN 発給の国際ライセンス所持者であり、参加費用を支払っていないなければならない。

(c) **年齢規定**：18 歳以上（本年に有効な JAF 国内競技規則 - 競技許可証規定に準拠）

5.2 国内以外の参加者のエントリー条件

JAF 以外の ASN より発給された本年及び本シリーズに有効なライセンスを所持するエントラント及びドライバーは、本シリーズへ参加申請を行う権利を有し、参加した場合は本規則で定められたポイントを獲得する権利を有する。すべての大会において、外国のエントラント／ドライバーは、自身が所属する ASN への申請によって発行された「海外レース出場証明書」を提出しなければならない。

6. 保険

保険については本シリーズ各大会の特別規則書の規定に従う。規定がない場合、ドライバーは 900 万円以上、ピットクルーは 400 万円以上の自己の傷害保険に加入していないといけない。これに満たない場合あるいは加入していない場合は、各大会へのエントリー時に加入すること。

7. 大会

大会日程*

2020 年シリーズはサーキット開催のレースとして、全 11 戦で構成される。

ラウンド	日程	会場	イベント名称
第 1 - 2 戦	4 月 11 ~ 12 日	岡山国際サーキット	SUPER GT 第 1 戦
第 3 - 4 戦	5 月 3 ~ 4 日	富士スピードウェイ	SUPER GT 第 2 戦
第 5 - 6 戦	5 月 30 ~ 31 日	鈴鹿サーキット	SUPER GT 第 3 戦
第 7 - 8 戦	6 月 27 ~ 28 日	岡山国際サーキット	岡山チャレンジカップ レース
第 9 - 10 戦	7 月 25 ~ 26 日	スポーツランド SUGO	SUGO チャンピオンカップレース
第 11 戦	10 月 9 ~ 11 日	鈴鹿サーキット	F1 世界選手権 日本グランプリ

*PCCJ 委員会は、大会日程、大会数、レース数、周回数および周回時間を変更する場合がある。その際は各サーキット競技会特別規則書、公式通知および PCCJ ブルテンにて通知される。

オフィシャル 合同 テスト

日程	会場	イベント名称
3 月 3 ~ 4 日	富士スピードウェイ	PCCJ オフィシャル 合同 テスト

8. シリーズポイント

8.1 ポイントの付与

レースの勝者は、すべてのペナルティを考慮した上で、規定周回数を最も短時間で走破したドライバーとする。

ドライバーがシリーズポイントを獲得する条件は、ドライバー、車両、ゼッケンがすべて承認を受けたポイント獲得対象であり、すべてのペナルティを考慮した上で、規定周回数をポイント獲得圏内の順位で走破したドライバーとする。

出走者が完走扱いになる条件は、勝者が走破した距離の 75%（小数点以下切り上げ：例 11.25 周の場合は 12 周）以上の周回数を完了することとする。また同一の周回数を完了したドライバーは、最後にフィニッシュラインを通過した順とし、すべてのペナルティを考慮した上でレースの順位が決められる。

レース周回数が短縮、またはレースが中断し再開されない場合、参加者に付与されるシリーズポイントは、短縮または中断した時点で首位のドライバーが完了した周回数（正式結果表に示された勝者が完了した周回数に基づく）によって以下のように定められる。

- ・当初の規定周回数の 50% 以上（小数点以下切り捨て）を完了 = ポイント 100% 付与
- ・当初の規定周回数の 50% 未満を完了 = ポイント 50% 付与

首位が 2 周回のレースラップを完了する前にレースが停止し再開できない場合、またはレース

をまったく開始できなかった場合は、当該レースの予選順位をもとに対象ドライバーには規定の50%のポイントが付与される。但し、当該レースの予選が行われていなかった場合はポイントは付与されない。
大会審査委員会は当該レースの中断または中止を引き起こしたと判断したドライバーには 当該レースのポイントを与えない場合がある。

規定周回数は、当該レースの公式通知等で示された周回数とする。レース中にセーフティカーが使用された場合も追加の周回が加算されることはない。フォーメーションラップ及びフィニッシュ後のスロウダウンラップは規定周回数に含まれない。

8.2 シリーズポイント表

シリーズポイント付与規定を満たすすべてのドライバー は、各レースのオーバーオール（総合順位）結果に沿ったポイント（オーバーオールポイント）を獲得し、さらにクラス登録されたドライバーは自クラスの順位に沿ったポイント（クラスポイント）も獲得する。各レースの順位で獲得できるシリーズポイント（オーバーオールポイント、クラスポイント）は下表のとおりとする。

シリーズポイント表（オーバーオール／プロアマクラス／アマクラス 共通）

レース順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位
ポイント	20	18	16	14	12	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

クラスに属さないドライバーは、獲得したオーバーオールポイントがオーバーオールランキングに反映される。プロアマクラスまたはアマクラスに登録されたドライバーは、獲得したクラスポイントがクラスランキングに反映され、さらに同ドライバーが獲得したオーバーオールポイントはオーバーオールランキングに反映される。

本シリーズ中にエキジビションレースを開催する場合のポイント獲得規定は、当該大会開催前にPCCJ 委員会発行のブルテンにて通達される。

8.3 ドライバーランキング

本シリーズの最終的なランキングは、シリーズの最終レースが終了したあとに集計された結果とする。オーバーオール、プロアマクラス、アマクラスはそれぞれ独立して集計される。各クラスそれぞれの勝者は、本シリーズ中に獲得したクラスポイントの合計値が最も多いドライバーとする。本シリーズ全体の勝者（シリーズチャンピオン）は、本シリーズ中に獲得したオーバーオール（総合順位）ポイントの合計値が最も多いドライバーとする。

オーバーオール及び各クラスそれぞれのドライバー獲得ポイントは、本規則 8.2 で規定する「シリーズポイント表」に従って付与される（例：オーバーオール 1 位、各クラス別の 1 位のドライバーにはそれぞれ 20 ポイントが付与される）。

シーズン中にドライバーがチームを移籍した場合も、当該ドライバーが獲得済みのオーバーオールポイントやクラスポイントは継続できる。本規則「4.1.7 車両の交換」で許可された交換車両や、移籍先の参加車両（すでにシリーズ登録されている車両）も使用できるが、新たにシリーズ登録する車両で参加する場合は、エントラントは新たな「参加申請書」の提出及びシリーズエントリー

フィーを支払わなければならない。

リザーブドライバーは、シリーズ登録ドライバー同様のシリーズポイント規定に沿ってオーバーオールポイントが付与され、クラス登録をして参加した場合はさらにクラスポイントも付与される。

8.4 チームランキング

チームランキングは、ドライバーランキングとは独立したものとする。同一のエントラントライセンスでシリーズ登録した 2 台の車両が、各レースのオーバーオール（総合順位）結果で獲得したオーバーオールポイントの合算値をチームランキングのポイント（チームポイント）とする。

同一のエントラントライセンスで 2 台以上のシリーズ登録をしていないチームはチームランキングの対象とならない。

1 つのエントラントライセンスで 3 台以上をシリーズ登録し 3 台以上を出走させたレースの場合、チームポイント獲得の対象となる車両は、当該レースに出走した同チーム車両のオーバーオール結果上位順 2 台までとする。

チームポイント対象車両にリザーブドライバーが乗車した場合もレース結果に沿ったチームポイントは与えられる。

8.5 同ポイント時の裁定

2 人以上のドライバーが同ポイントでシーズンを終えた場合、最終的なドライバーランキングは 1 位の獲得回数により決定されるが、それも同一の場合は次に 2 位の獲得回数により決定、さらに決着しなければ 3 位以下の獲得回数も順に比較し、決着する順位まで行うものとする。この規定に従ってなお同一成績だった場合は、最終レース結果の上位順とする。

9. 非公式の練習走行

非公式の練習走行（各大会時の PCCJ 専有走行、または公式練習を除く）に関する制限はない。

10. 参加受付

各大会へ参加するエントラント／ドライバーは、公式通知によって定められた受付時間までに、指定された場所へ下記の必要書類を提示しなければならない。これを遵守できない場合は、当該大会への参加が拒否される場合がある。

必要書類

- ・ エントラント（競技参加者）ライセンス
- ・ ドライバー（競技運転者）ライセンス
- ・ メディカルサーティフィケート
- ・ 自動車運転免許証

- ・ JAF 以外の ASN に所属するドライバーは所属 ASN より発行された出場証明書
また、国際格式の大会へ参加する場合は、さらに海外レース出場証明書の提出が必要

PCCJ 委員会が掲出するインフォメーションボードは、公示場所として代用される。

10.1 参加受付時間

エントラントとドライバーは、当該大会の公式通知または公式掲示板を参照し、参加受付時間を遵守しなければならない。遵守しなかった場合は当該大会審査委員会に報告される場合がある。

10.2 ドライバー ブリーフィング

- ・ 当該大会の公式通知で示された時刻及び場所で行われる。
- ・ ドライバーがレースに参加するためには、自身が参加するすべての大会で指定された時間にドライバーブリーフィングへ出席しなければならない。例外的に欠席が承認された場合も、競技進行管理者が実施する個別のブリーフィングを受けなければ当該大会の予選、決勝には参加できない。
- ・ ブリーフィング資料及び当該大会のために発行された固有の資料は正式な文書として扱われ、参加者はこれを遵守しなければならない。
- ・ ドライバーブリーフィングを欠席または遅刻したドライバーに対しては、大会審査委員会は罰金などの罰則を科す場合がある。また、ブリーフィング中に電話やタブレット等を操作したドライバーは不在とみなし、大会審査委員会に報告される。

10.3 ミーティングの実施

PCCJ 委員会は各大会時にドライバーミーティング及びマネージャーミーティングを開催する。それぞれの開催時刻と場所は PCCJ 委員会発行のインフォメーション等で通知される。ドライバーミーティングには当該大会へ参加するドライバーの出席を必須とし、マネージャーミーティングには各チーム代表者またはそれに代わる立場の代理人の出席を必須とする。欠席もしくは遅刻に対しては罰則が科せられる場合がある。

10.4 大会期間中の開催事項への参加

当該大会期間中にドライバーやチームの参加が必須となる会議、行事、催事を含む各種開催事項がある場合、その開催時刻と場所は PCCJ 委員会によるインフォメーションやアナウンス等で通知される。当該大会参加者はこれら開催事項の参加を優先しなければならない。

11. 車両検査／テクニカルコントロール

- ・ 競技中または競技後において必要と判断された場合、JAF 公認技術委員（車検員）によって車両は検査される。車検員は大会主催者もしくは PCCJ 委員会により手配され、当該大会の公式文書等に名前が記される。さらに技術的な検査をするために、当該大会審査委員会はいつでも検査対象車両を指定することができ、大会会場外での実施を含めた検査を行えるものとする。
- ・ 車検員及び PCCJ 委員会は、大会期間中いつでも参加車両のあらゆる箇所を必要な方法によって検査する権利を有し、コースオフィシャルまたは大会審査委員会などからの事前要請の有無を問わず検査できるものとする。

- ・ 車検員は、パークフェルメ（車両保管）の運営について責任を負うと共に、パークフェルメに関わる指示や要請をエントラントへ行えるものとする。
- ・ エントラント及びドライバーは、車両検査や再検査について、常に車検員の指示に従うものとし、検査に必要な分解・組立て作業は、エントラントの責任において行われなければならない。

11.1 競技前の検査

- ・ すべての参加車両は予選出走前までに車両検査を受け、JAF 公認技術委員の承認を得なければならない。また、すべての参加ドライバーは装備品検査を受けなければならない。車両検査及び装備品検査は、当該大会の公式通知に示された場所で指定時刻までに受検を終えなければならない。
- ・ すべての参加車両は競技に出走する車両状態（規定ステッカー類の掲出を含む）で車両検査を受けなければならない。
- ・ 参加エントラントは、競技中の当該車両が常に本シリーズの技術規則に準拠した状態であることを保証しその責任を負うものとする。
- ・ 車両検査を受けるときは、車両と共に下記の書類を車検員に提出しなければならない。
 - テクニカルパスポート
テクニカルパスポートは PCCJ 委員会より発給され、参加車両の車体／エンジン／トランスミッションの各ナンバーはテクニカルパスポートに記載されたものと同一でなければならない。記載事項に変更があった場合は、速やかにその旨を PCCJ 委員会に連絡し再発行の手続きをとらなければならない。ただし再発行には数日掛かることを考慮しておかなければならない。
 - ロールバー証明書
- ・ 車両及びドライバー装備品は技術的にも視覚的にも完全な状態で車検員に提示しなければならない。各検査は当該大会の公式通知で示された時間内を厳守し受検しなければならない。
- ・ 競技前の車両検査が済んだ車両は、PCCJ 委員会の許可を得てのみパドックを離れることができるが、パドックを離れた車両は、競技への出走前に車検員による再検査を受けなければならない。
- ・ 車両はエントラントの責任において車検員に提示されなければならない。車両検査に合格するまで競技に参加することはできない。
- ・ 大会審査委員会が認めた場合を除き、設定された検査時間を遵守しないエントラントは競技への参加を許可されない。

11.2 大会中の車両検査

決勝後（および車検員の裁量によって予選後の車両保管が通達された場合を含む）は、公式通知やドライバーブリーフィング等で通知されたルートを通り、速やかに車両をパークフェルメ（車両保管）エリアに移動しなければならない。各大会毎のパークフェルメエリアは、各大会の公式通知またはドライバーブリーフィング資料や PCCJ 委員会が発行した資料等で通知される。

抗議受付時間の終了及び、車検員または大会審査委員会によって車両保管解除が通達されるまで、すべての参加車両はパークフェルメ（車両保管）エリアでの保管対象となり、車両に対していかなる作業も行ってはならない。指定されたパークフェルメエリアに到着した車両は、車検員または競技進行管理者の許可なしに移動してはならない。また、車検員の許可なしに個人がパークフェルメエリア内に入ることは禁止される。

大会期間中にアクシデントに遭った車両は速やかに車検員に提示しなければならない。車検員が

ら指摘を受けた箇所については、 エントラントはいかなる修理であっても同車両に対して行わなければならない。これは同大会中の競技へ再び参加する場合においてエントラントの責任となる。

大会審査委員会、 競技進行管理者またはメディカルの責任者は、 大会期間中いつでもドライバーに健康診断を受けるよう要求することができる。

当該大会期間中にアクシデントに遭った車両が、 その修理のためにパドックを離れることを許可された場合、 当該車両が再び同大会中の競技に参加するためには、 車両は出走前に車検員による再検査を受けなければならない。これはエントラントの責任とする。

エンジンまたはトランスミッションを交換するためには、 その作業前に、 事前に書面にて PCCJ 委員会の承認を得なければならない、 各大会期間中（専有走行日を含む） は、 PCCJ 委員会所有のレンタルエンジンまたはレンタルトランスミッションのみ使用することができる。

大会審査委員会は、 競技後の各車の検査結果について、 車両が当該大会に適用される技術規則に違反している場合を除き、 各車の特定の数値やデータを公開しないものとする。

正式結果発表後に車両検査が必要と判断された車両は、 PCCJ 委員会が指定した車両輸送方式及び指定工場で車両検査が実施される。PCCJ 委員会による車両検査費用（車両運搬費及び分解、組み立てに要した費用）は、 PCCJ 委員会が算出し、 当該車両の所有者がその全額を負担しなければならない。

12. 競技の進行

12.1 プレスタート

プレスタートは、 専有走行または公式練習、 予選、 決勝への出走に向け、 車両ピット（整備 Tent やピットガレージ）での待機状態からコースインのための移動開始を指す。ドライバーブリーフィングや PCCJ 委員会から特別な通知がない限り、 すべての車両は車両ピットから参加ドライバーの運転によってプレスタートが行われなければならない。すべての参加ドライバーは、 当該大会スケジュールまたは PCCJ 委員会発行の資料で定義されたプレスタート時間までに、 車両ピットで完全なレーシング装備を済ませ、 いつでも車両移動を開始できる状態でなければならない。プレスタート時間までに車両移動の準備ができていないエントラントやドライバーは当該セッションへの参加権利を失う可能性がある。予選、 決勝への参加可否の最終決定は大会審査委員会によって行われる。

12.2 専有走行

大会毎に 1 ～ 2 枠の専有走行枠（F1 併催大会時の公式練習を含む）が用意される。当該大会へ登録されたドライバー以外の走行は認められない。

シーズン最初のプレスタート順は抽選により決定される。その後の大会時のプレスタート順は、 前回のレース結果の総合順位順により決定される。

前回のレース結果の順位に含まれないドライバーは次の 1 ～ 3 の順に後方に並ぶものとする。

1. 前回のレースに参加したが、 順位認定に至っていないドライバー
2. 前回のレースに参加していないシリーズエントリードライバー
3. リザーブドライバー

上記 1 ～ 3 の各区分の中での順番はゼッケンナンバーの若い順とする。

決定したプレスタート順で移動開始ができない車両は、 競技進行管理者の指示に従うものとする。

安全上の理由もしくは不可抗力により専有走行がキャンセルまたは中断されることがある。中断された場合、 セッション時間は短縮される場合がある。

公式練習（F1 サポートレース大会時など）が中断される原因となったドライバーはペナルティを受ける場合がある。

12.3 予選

大会毎に 1 枠の予選セッションが開催される。通常は 30 分間とする（正確な時間は大会毎の公式通知で発表される）。通常以外の予選方式を採用する場合はブルテンにて通達される。予選への参加者は当該レースへの参加資格を満たしていなければならない。決勝グリッドへ向かうためのコースイン順及びスターティンググリッド順は、 当該レースの予選結果に準ずる。

予選のプレスタート順は、 当該大会の専有走行の総合結果順とし、 専有走行がキャンセルされた場合は前回のレース結果の総合順位順（シリーズ最初の専有走行がキャンセルされた場合は抽選により決定）とする。

決定したプレスタート順で移動開始ができない車両は、 競技進行管理者の指示に従うものとする。

予選通過基準タイム： 当該大会へ参加するドライバーは予選に参加し、 予選通過基準タイム（当該大会の予選で記録された公式な最速タイムに 120% を乗じた値を超えないタイム）を達成することによりレースに参加できる。

ドライバーは大会審査委員会及び競技進行管理者とで協議され許可された場合を除き、 予選に参加せずにレースに出走することはできない。予選通過基準タイムに達していない、 または予選タイムを記録できていないドライバーがレースへの参加を希望する場合は、 大会審査委員会に書面（出走嘆願書等）で申請しなければならない。出走基準を満たしていないドライバーのレース参加の可否については大会審査委員会が競技進行管理者と協議し決定される。大会審査委員会及び競技進行管理者は、 出走基準を満たしていないドライバーからの参加希望を受け入れる義務はない。

1 大会中に 2 レースが開催される大会では 1 枠の予選セッションの公式結果に基づき、 2 レース分の予選結果を決定する。第 1 レースの予選結果は、 予選中の最速ラップタイム（ベストタイム）順とし、 第 2 レースの予選結果は、 同予選中の 2 番目に速いラップタイム（セカンドベストタイム）順とする。複数のドライバーが同タイムの予選結果だった場合は、 当該タイムを記録した順とする。

予選がキャンセルされた場合は、 前回レース終了分までのシリーズランキング順（累計オーバーオールポイントの上位順）を第 1 レースと第 2 レース両方のスターティンググリッドとして採用する。ポイントがゼロのドライバーは、 ランキング順で形成された最後尾グリッドの車両よりも

後方グリッドにゼッケンナンバーの若い順に配置される。(シリーズ最初の大会の予選がキャンセルされた場合は抽選により決定)

予選が中断された場合、大会審査委員会及び競技進行管理者の判断により予選時間は短縮される、または再開されない場合がある。

予選が中断し再開されなかった場合は、以下が適用される。

- 予選セッション時間が7分未満だった場合、予選は無効とし前回レース終了分までのシリーズランキング順(累計オーバーオールポイントの上位順)を第1レースと第2レース両方のスターティンググリッドとして採用する(シーズン最初の予選だった場合は抽選により決定)。
- 予選セッション時間が7分以上経過していた場合は、予選は成立とし最後に中断された時点の結果で予選順位が決定される。予選タイムを記録できていないドライバーは予選結果をもとに形成されたグリッド順の後方グリッドに配置され、複数の場合はゼッケンナンバーの若い順とする。セカンドベストタイムのみ記録できていないドライバーは、この規定に準じ第2レースの予選結果順で形成された最後尾グリッドの車両よりも後方グリッドに配置され、複数の場合はゼッケンナンバーの若い順とする。

予選が中断される原因となったドライバーは大会審査委員会に報告され、ペナルティを受ける場合がある。

12.4 スターティンググリッド

スターティンググリッドは、本規則「12.3 予選」の規定によって達成されたベストタイム順とし、1大会2レース開催時の第2レースのスターティンググリッドは、同予選で達成されたセカンドベストタイム順とする。正式なグリッド表には大会審査委員会によって署名される。

1大会2レース開催時において、第1レースがキャンセルとなった場合、第2レースは第2レース用の予選結果に基づいて形成されたスターティンググリッド順を採用する。

予選がキャンセルされた以外の理由で、予選タイムを記録できていないドライバーが大会審査委員会からレース参加を許可された場合は、前述の規定で形成された本来のスターティンググリッド順の後方グリッドに下記の順で配置される。

- 計測ラップを開始するためにコースインしていたドライバー
- 計測ラップを開始するためのコースインをしていなかったドライバー

a) または b) の該当ドライバーが複数いる場合は、ゼッケンナンバーの若い順とする。競技進行管理者または大会審査委員会の決定によってすべてのラップタイムを抹消されたドライバーがレースへの参加を許可された場合、いかなる理由においても当該ドライバーのスターティンググリッドは、上記 a)、b) の規定によって配置されたドライバーも含めた最後尾グリッドの車両よりも後方に配置され、複数の場合はゼッケンナンバーの若い順とする。

12.5 スタート方式

すべてのレースは、特別な指示や通達がない限り、スタッガードフォーメーションのスタンディングスタート(GPスタート)によって行われる。

12.6 レース

各レースは約50km～70kmの距離で行われる。このレース距離は各大会が行われるサーキット

の周回数に換算され、当該大会の公式通知等に規定周回数として示される。

レーススタートから30分が経過した時点で首位を走行しているドライバーが規定周回数に達していなかった場合、首位のドライバーが次にフィニッシュラインを通過したときにチェッカーフラッグを受けることができる。

不可抗力または安全上の理由によりレースがキャンセルされた場合、PCCJ委員会はレース数を減らすまたは代替大会を開催するかを決定する権利を有する。PCCJ委員会は当該大会やシリーズ中に予定されていた当初のレース数に従ってレース開催を再構成する義務を負わないものとする。

12.7 スタート手順

レースへ参加するすべての車両は、ドライバーブリーフィング等で説明された走行ルートを使用して、プレスタートエリアからスターティンググリッドまで運転されなければならない。

スターティンググリッドへ向かうためのプレスタート順及びコースイン順は、当該レースの公式のグリッド表の順とする。規定のプレスタート順にコースインしなかった車両は当該車両本来のスターティンググリッドポジションを与えられない場合やピットスタートとなる場合がある。

特別な指示や規定がない限り、すべての参加車両はスターティンググリッドに向かうために、ピットレーンを通しコースを1周回(グリッドへの試走)することとする。ピットレーン通過中にピット前エリアに停車したり、1周回後に再びピットレーンに進入した車両は、ピットレーンからのスタートとなる場合がある。

フォーメーションラップ(もしくはセーフティカースタート)開始3分前が発令または提示された時点で、レースに参加するすべての車両はいかなる作業も禁止され、各車両は完全に下ろされた状態で4輪が地面に接地されていなければならない、再び車両を持ち上げてはならない。

フォーメーションラップ(もしくはセーフティカースタート)開始1分前が発令または提示されたら、すべての人員はグリッドから退去しなければならない。

カウントダウンが終わると、すべての車両はフォーメーションラップを開始する。例外的な状況や競技進行管理者によって2周回以上のフォーメーションラップが指示されない限り、各レースの前に1周回のフォーメーションラップが行われる。フォーメーションラップ終了後、全車両は速やかに自身のグリッドに整列しなければならない。自身のグリッドに停止後はレーススタートのシグナル表示になるまで車両を動かしてはならない。

グリッド上の誤った位置にいる車両、またはレーススタートのシグナル表示になる前に前方に移動した車両はスタート違反として大会審査委員会に報告される。

12.8 レースの中止または中断

赤旗提示等によってレースが停止された場合、自走可能なすべての参加車両は、低速走行でブリーフィング資料で示された手順または競技進行管理者の指示に従って指定位置に向かわなければならない。レースの再開手順は、コースの復旧に要する時間や1レースあたりの規定レース時間(本規則12.6 レース)等が大会審査委員会によって考慮された上で、レース再開の可否を含む最終的な手順が競技進行管理者によって決定される。

規定周回数または規定レース時間に到達する前にレースが停止され再開されない場合、当該レースの結果は、レースが停止した時点の首位が最後にコントロールラインを通過した週の1周前のコントロールライン通過順（例：首位が8周完了9周目走行中にレースが停止した場合は7周目完了のコントロールライン通過順）に基づき決定される。レース中止の原因となったドライバーは大会審査委員会に報告され、ペナルティまたは当該レースでの失格処分を受ける場合がある。

12.9 反則スタート

競技進行管理者及び大会審査委員会は、ビデオまたは電子デバイスを導入し反則スタートに関する検証及び判定を行うための手段とすることができる。

12.10 セーフティカー

セーフティカーは、レースを非競技化させるために競技進行管理者の決定により導入される。

セーフティカーが導入される場合「SC ボード」と黄旗がコース内の各ポストで表示される。この時トラック上を走行中のすべての参加車両は直ちに減速しなければならない、追い越しは禁止される。その後セーフティカーがコースインし参加車両の隊列の先導を開始する。セーフティカーが首位車両の先導をはじめたならば、次にセーフティカーの回転灯が消灯するまでは、セーフティカーと首位車両との間隔は車両5台分以内でなければならない、その他の車両はできる限り前車との距離を詰めて隊列を保たなければならない。

競技進行管理者によってレース再開が決定された場合、セーフティカーの回転灯は各サーキットが定めるトラック上の所定位置付近に差しかったときに消灯し、当該周回終了時にセーフティカーはピットレーンに進入し各ポストの「SC ボード」が撤去される。但し黄旗は各車が当該ポストを通過するまで提示される。セーフティカーが回転灯を消灯しピットレーンに進入する周回が当該レースの最終周でなければ、レース再開を示すためにスタートラインでグリーンシグナル（または緑旗）が提示される。ドライバーはグリーンシグナル（または緑旗）が提示されたスタートラインを通過するまで他車を追い越してはならない。

12.11 レースの終了

1. レース終了の合図は、首位の車両が当該レースの規定周回数（または距離）を完走したとき、または規定のレース時間経過後の最初に首位がフィニッシュラインを通過したときにチェッカーフラッグの表示等によって行われる。
2. 何らかの理由（本規則 12.8 に従ってレースが中止または中断された場合を除く）によって、首位の車両が当該レースの規定周回数を完了する前または規定のレース時間に到達する前にレース終了が示された場合は、レース終了が示された週の1周前の首位がコントロールラインを通過した時をレース終了とみなす。また、何らかの理由でレース終了の合図が遅れた場合は、当該レースが本来終了する予定だった週の首位がコントロールラインを通過した時をレース終了とみなす。
3. チェッカーフラッグ等の表示によってレース終了の合図を受けたすべての車両は、コースオフィシャルの指示に従い直接パークフェルメに進む、または指定された場所へ速やかに移動しなければならない。

コントロールラインは、トラックとピットレーンの両方に適用される。ただし、当該レースに参加しているドライバーがレース終了を示すチェッカーフラッグを受けるためには、トラック上のコントロールライン（すなわちフィニッシュライン）を通過しなければならない。

13. シリーズ勝者／賞金とトロフィー

13.1 シリーズ全体の勝者

本シリーズの全大会を終了した結果、オーバーオール（総合順位）の獲得累計ポイントが最高得点となったドライバーに以下の称号が与えられる：

"2020 Porsche Carrera Cup Japan Champion"

13.2 賞金とトロフィー

13.2.1 賞金

シリーズ賞金は本シリーズの主催者より賞金授与対象の参加者に対して支払われる。

13.2.2 シリーズ賞金区分

オーバーオール及び各クラス毎に規定されたシリーズ賞金授与対象者には、以下 13.2.3 ～ 13.2.6 の賞金規定に沿って賞金が授与される（すべての賞金には消費税 10% が含まれる）。

13.2.3 オーバーオール賞金

順位	シリーズ賞金
1 位	¥1,000,000
2 位	¥800,000
3 位	¥700,000

13.2.4 プロアマクラス賞金

順位	シリーズ賞金
1 位	¥600,000
2 位	¥500,000
3 位	¥400,000

13.2.5 アマクラス賞金

順位	シリーズ賞金
1 位	¥300,000
2 位	¥200,000
3 位	¥100,000

13.2.6 チーム賞 賞金

順位	シリーズ賞金
1 位	¥500,000

13.2.7 トロフィー

各大会で開催されるレース結果において、オーバーオール、プロアマクラス、アマクラスそれぞれ

れの分類での 1 位、2 位、3 位のドライバーには PCCJ 委員会よりトロフィーが授与される。
また、本シリーズ終了後の結果において、オーバーオール、プロアマクラス、アマクラスそれぞれの分類でのシリーズランキング 1 位、2 位、3 位のドライバーおよび、チームランキング 1 位のチームにはシリーズトロフィーが授与される。

14. 抗議と控訴

抗議と控訴は、その手続き及び手順を含め、FIA 国際モータースポーツ競技規則及び JAF 国内競技規則 によって定められる規定が適用される。

- ・ 抗議：FIA 国際モータースポーツ競技規則 第 13 条 及び JAF 国内競技規則 第 12 章
- ・ 控訴：FIA 国際モータースポーツ競技規則 第 15 条 及び JAF 国内競技規則 第 13 章

FIA 国際モータースポーツ競技規則 13.7 に従い、審判員がその任務（FIA 国際モータースポーツ競技規則 11.16）において行った判定に対する抗議は認められない。

FIA 国際モータースポーツ競技規則 12.2.4 に従い、特定の決定事項に対する抗議は認められない。以下の罰則が決定される原因として大会審査委員会または競技進行管理者が適用した要素に対して異議を申し立てることはできない。

- ドライブスルーペナルティ、ピットストップペナルティ
（レース後の結果にタイムペナルティとして換算されたものを含む）
- 予選時ラップタイムの抹消ペナルティ
- レースのグリッド位置降格ペナルティ
- ドライバーのレース経過時間に加算されるタイムペナルティ（レース中またはレース後）

15. 規則の遵守

ボルシェ カレラカップ ジャパンへ参加するエントラント、ドライバーは、PCCJ 委員会指定の「参加申請書」に署名をすることで、JAF 国内競技規則、FIA 国際モータースポーツ競技規則およびその他参加規定を熟知しているものとし、これを遵守しなければならない。また、これらの規則は、JAF および FIA 公認のもと、追加／修正されることを理解していなければならない。追加／修正事項については、ブルテン等により書面にて通知される。

16. 権利の帰属

本シリーズに関わる全ての著作権および肖像権は PCCJ 委員会に属する。これにはボルシェ カレラカップ ジャパンのテレビ放送から取得されたあらゆる画像・映像が含まれる。

ボルシェ カレラカップ ジャパンの全てのテレビ放映権（地上波およびケーブル、衛星放送、ビデ

オ権など）ならびにインターネットを含む全ての電子メディアにおける露出に対する権利は PCCJ 委員会に帰属する。また、F1 世界選手権 日本 GP サポートレース大会時における当該権利は、Formula One World Championship Limited（以下、FOWC という）に帰属する。
PCCJ 委員会による書面（F1 世界選手権 日本 GP サポートレース大会時においては FOWC による書面）での許可なしには、商業目的でのあらゆる収録、放送、再放送および複製、ソーシャルメディアプラットフォームを介した配信は禁止されると共に高額な賠償請求を受ける場合がある。
PCCJ 委員会は、本シリーズのインタラクティブ ゲーム制作のためにエントラント、チーム及びそのドライバーのすべての権利、名称、ロゴ、チームの装備、車両等を使用する権利を有し、その制作を目的とした第三者にこれら情報を提供する権利を有する。

17. 特別規定

17.1 パドック

- 本シリーズと参加チームは、美観を含むすべてのイメージにおいて常にプロフェッショナルな水準を保持していなければならない。
- ボルシェ カレラカップ ジャパンのパドックへは、大会主催者または PCCJ 委員会が許可した車両のみアクセスを許される。車両運搬用トラック及びトレーラーは、公式な設営及び撤去期間中における搬入出の目的のためのみ同パドックへの乗り入れを許可される。パドックへの搬入設営／撤去搬出が行える正確な日時は各大会毎に PCCJ 委員会が決定し、遅くとも各大会期間初日の 24 時間前までに通知される。参加者はこの日時を厳守しなければならない。
- トラックやトレーラー等の屋根や昇降式リアゲート等を観戦目的で使用してはならない。
- カレラカップラウンジ、PCCJ チームケータリング、PCCJ ドリンクサービス及び PCCJ 委員会が許可した施設を除き、いかなるケータリングやホスピタリティ施設も PCCJ パドックで運用してはならない。
- 各大会（F1 サポートレース大会を除く）毎に PCCJ ゲストバスを購入したゲストは、PCCJ 委員会が運営するカレラカップラウンジを利用できる。F1 サポートレース大会時においては、PCCJ ゲストバスは販売されず、Formula 1 パドッククラブバスを購入した PCCJ ゲストは、PCCJ 委員会が運営する PCCJ チームケータリングを利用できる。
- 本シリーズへの参加チームは、本規則書 技術規則 1.10 の規定を常に尊重した上でチームのトラックやトレーラーに広告を掲出できる。但し、掲出されている内容が PCCJ 委員会独自の裁量によって攻撃的または不適切と判断した場合、PCCJ 委員会はその掲出の削除を指示する権利を有する。また、F1 サポートレース大会においては、その掲出に対して Formula1 による掲出制限が課された場合、参加チームはこれに従わなければならない。
- PCCJ 委員会は、大会毎に参加チームに割り当てるピットテントまたはピットガレージの配置順を各大会毎に決定する権利を有する。

17.2 ピット前作業エリア

・参加チームには大会形式により専有走行／予選／決勝時にピット前作業エリアが割り当てられる。
PCCJ 委員会は、対象の大会毎に参加チームに割り当てるピット前作業エリアの場所及び配置順を決定する権利を有する。

・予選／決勝それぞれにおいて、ピット前作業エリアで車両に対して作業が行えるのは、同車両のチームメンバーとして登録されたシリーズクレデンシャルパス保持者とし、車両1台につきサインガードエリアへの立ち入りは3名まで、ピット前作業エリアでの作業員は4名までとする。

17.3 シリーズ主催者と役員の指示

大会役員及び PCCJ 委員会の指示には常に従わなければならない。 エントラント、チーム、チームメンバー、ドライバー、チームゲストまたはその他の個人がこの規則を遵守できなかった場合、本件は PCCJ 委員会によって当該大会審査委員会に報告される。大会審査委員会はこれに対して、当事者に 50,000 円以上の罰金及び競技への失格処分を科すことができる。

17.4 ポディウムセレモニー及び表彰式

ポディウムセレモニー時の表彰台では、国歌が演奏されている時間を除き、ポディウム上のドライバーは正面にロゴを向けた状態で頭にタイヤメーカーのキャップを着用しなければならない。

ポディウムセレモニーは、表彰台に登壇するところから始まり、集合写真撮影を終えて表彰台を降壇するところまでとする。ポディウムセレモニー参加対象者がこれを遂行しなかった場合、当該ドライバーには罰金を含むペナルティが科される。但し、PCCJ 委員会が例外として合意した明確な事由がある場合はこの限りではない。

ポディウムセレモニーは、オーバーオール、プロアマクラス、アマクラスそれぞれの上位3名（F1 サポートレース大会時はオーバーオール上位3名のみ）にて行う。但し、大会により登壇対象クラス／登壇対象範囲は制限される場合がある。

PCCJ シリーズトロフィー授与対象者は、シーズン終了後に開催される「ボルシェ ナイト オブ チャンピオンズ ジャパン」に出席しなければならない。また、Porsche AG がドイツで主催するシーズン表彰式「Porsche Night of Champions」への招待対象者はこれに出席しなければならない。但し、PCCJ 委員会が例外として合意した明確な事由がある場合はこの限りではない。

17.5 大会審査委員会による聴取

大会審査委員会は、自らが確認したインシデントや、競技進行管理者、車両検査員、PCCJ 委員会、またはその他の関係者によって確認や報告されたインシデントについて聴取することができる。大会審査委員会は証拠を求めるための情報源を選択することができる。検証中のインシデントについて、競技進行管理者は利用可能なビデオ証拠を大会審査委員会が要求する場合（エントラントやドライバーへの聴取時を含め）、いつでも提示するものとする。大会審査委員会による聴取に参加するドライバーには、当該ドライバーのチーム代表者が同伴しなければならない。

17.6 インシデント

(a) インシデントとは、1人以上のドライバーが関与する事象や、ドライバーの行為を意味し、競技進行管理者が大会審査委員会に報告（または大会審査委員会自らが指摘）することができる。

1. セッションの中断（赤旗提示）を要した
2. 本規則書を含む競技規則または規範に違反した
3. スタート違反を引き起こした
4. 衝突事象が発生した
5. 他車をトラック上から押し出した
6. ドライバーによる合法的な追い越し操作を違法に妨害した
7. 追い越し中に他のドライバーを違法に妨害した

ドライバーが上記のいずれかに違反していることが完全に明らかでない限り、複数の車両が関与するインシデントについては、原則として当該セッション終了後に検証される。

(b) 競技進行管理者の報告または要求に応じて、インシデントに関与したドライバーに罰則を科すかの決定は大会審査委員会の判断によるものとする。

(c) 当該インシデントに関与したドライバーは大会審査委員会の同意なしにサーキットを離れてはならない。

17.7 ペナルティ

(a) 各大会において、大会審査委員会（および競技進行管理者）は、エントラント、チーム、ドライバーを含む参加者に罰則を科す責任を有する。

(b) FIA 国際モータースポーツ競技規則、JAF 国内競技規則及び本規則書に記載されているケースに加えて、以下の行為または違反を犯した場合においても当該参加者に対してレースまたは大会参加の拒否または失格処分を科す場合がある。

- ・本シリーズへの参加条件違反
- ・本シリーズに適用される各規則に対する違反
- ・本シリーズスポンサーと競合するブランドの広告／宣伝行為
- ・スポーツマンシップに逸脱する行為
- ・PCCJ 委員会の指示に従わなかった
- ・車両の検査やチェックを拒否

(c) 特別な検査または調査を要した結果、最終的に大会審査委員会が罰則を科すことになった場合、その検査や調査に掛かった費用は当該エントラントが負担するものとする。

(d) 大会審査委員会によって罰則が科された場合、これによって JAF または関連する ASN や FIA によるその他の罰則が免除されるものではない。また、これら団体は本シリーズ中の各大会で獲得した当該ドライバーのシリーズポイントを抹消する権利も有する。

(e) 当該レースで失格処分を受けた場合、当該レースで獲得したポイントおよび賞典は没収となる。また、シリーズへの参加資格を失った場合は、その時点までに獲得したすべてのシリーズポイント及び賞典も没収となる。

ペナルティ ポイント

旗信号無視、危険な走行、接触事故等のラフプレーが認められた場合は、FIA 国際モータースポーツ競技規則 12.8 や JAF 国内競技規則 11-9「出場停止（失格）」の適用も含め、厳格に罰せられる場合がある。また、当該大会審査委員会から、FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項による「第 4 章 サーキットにおけるドライブ行為の規律」もしくは、各大会規則に記された妨害行為（危険なドライブ行為）違反と判定されペナルティを科されたドライバーは、当該レースで受けた罰則とは別に下記の通り罰せられる場合がある。

- ・シリーズ内に 2 回以上 FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項第 4 章の危険行為の判定を受けた場合、「当該レースで得たポイント」、「それ以前に得たポイント」、「次大会で得たポイント」のいずれかからペナルティポイントとして 5 ポイントが削減される場合がある。

17.8 トラック（走路）

ドライバーは常にトラックを使用する必要がある、正当な理由がない限りトラックを逸脱してはならない。

トラックの定義：

- (a) トラックの端（トラックリミット）を示す白線はトラックの一部とみなす。
- (b) 車両の 4 輪すべてが上記白線の外に出た場合、ドライバーはトラックを逸脱したと判断される。
- (c) 上記白線より外側に設置された縁石はトラックの一部とはみなされない。
- (d) トラックを逸脱（上記 (b)）したと審判員によって判定された報告については、報告が訂正されない限り事実として扱い、当該エントラントまたはドライバーがこれに異議を申し立てることはできない。競技進行管理者や大会審査委員会は正確性と一貫性を確保する目的でこの判定を独自の裁量で確認できるものとする。

トラックを逸脱したと判定されたドライバーには下記のペナルティが科される場合がある。

公式練習

- (a) 自身のコントロール可能域を超えた状況でない限り、審判員によってトラックを逸脱したと判定されたドライバーは競技進行管理者によって当該ラップタイムを削除される場合がある。
- (b) トラックの逸脱を繰り返したドライバーは、大会審査委員会に報告されペナルティを科される場合がある。

予選

- (a) 自身のコントロール可能域を超えた状況でない限り、審判員によってトラックを逸脱したと判定されたドライバーは競技進行管理者によって当該ラップタイムを削除される場合がある。
- (b) トラックの逸脱を繰り返したドライバーは、大会審査委員会に報告され当該セッション中の全ラップタイムの抹消または決勝時のグリッド降格を含むペナルティを科される場合がある。ペナルティが適用される前に当該ドライバーに対して事前に白黒旗が表示されている必要はない。

レース

- (a) 自身のコントロール可能域を超えた状況でない限り、審判員によってトラックを逸脱したと判定されたドライバーには警告のための白黒旗が提示される場合がある。
- (b) トラックの逸脱を繰り返したドライバーは、大会審査委員会に報告されペナルティが科される場合がある。さらにトラックの逸脱を繰り返した場合は追加の罰則が科される場合がある。ペ

ナルティが適用される前に当該ドライバーに対して事前に白黒旗が表示されている必要はない。

トラックを逸脱したドライバーが、それによって得られたすべての利点を返す行為を行う猶予を与えられるかは競技進行管理者の裁量とする。

トラックを逸脱したドライバーが、再びトラックに復帰する際は、トラック上の車両の走行を妨げたり危険事象を誘発すると判断されない手順でなければならない。また、当該大会のブリーフィング等でトラックへの復帰手順が示されている場合は、これに従わなければならない。

18. 安全性

18.1 救出訓練

各大会において、PCCJ 委員会は当該大会の医療関係者と協力して救出訓練を開催することができる。PCCJ 委員会は、訓練に参加するチームとドライバーを指名することができる。指名されたチームとドライバーはこの要請に従うものとし、すべてのドライバー装備を装着したドライバー及び当該大会への出走時と同じ状態の車両を指定された日時と場所に用意し救出訓練に参加しなければならない。これを遵守しない場合はペナルティが科せられる場合がある。

18.2 ピットレーンの安全性

- (a) 専有走行（または公式練習）、予選、決勝中のピットレーンの制限速度は各大会主催者の規定に準じる。規定がない場合は 50 km / h 以下とし、競技進行管理者と大会審査委員会によって監視される。公式練習または予選中に規定のピットレーン制限速度を超えたドライバーは、当該セッション中のペナルティストップまたは決勝時のグリッド降格を含むペナルティを科される場合がある。公式練習および予選中に規定のピットレーン制限速度を繰り返し超えるドライバーには追加の罰則が科される場合がある。決勝中に規定のピットレーン制限速度を超えた場合、ドライブスルーペナルティまたはペナルティストップの罰則が科される場合がある。

- (b) 車両の下での作業を行うためにジャッキアップした際は、車両のエアジャッキが意図せずに収縮 / 格納されないようセーフティスタンドを必ず使用しなければならない。不履行の場合は大会審査委員会に報告され罰則が科される場合がある。また、車両がジャッキアップされている状態または一時的なサポートに乗っている状態のときはエンジンは停止しなければならない。

- (c) ファストピットレーンは常に車両が安全に通過できることを優先し遮ってはならない。ピット前作業エリアから安全に車両をファストピットレーンに合流させることは各エントラントの責任とする。ファストピットレーンを走行する車両は、ピット前作業エリアから合流してくる車両よりも優先される。

- (d) 事前に特別な通達がない限り、専有走行（または公式練習）／予選／決勝において、自チームのピット前作業エリアに車両を停車させるときは、車両先端をピットガレージ側に約 45 度の角度で停車させなければならない。ピットアウト時は他の車両を邪魔することなく、周囲の安全確保の責任を負うと共に、自チームのピット前作業員が車両を手押しでバックさせた上でピットアウトさせなければならない（車両自身の駆動力でバックさせてはならない）。

- (e) すべてのドライバーはピットレーンに対して注意を払い、規定された制限速度以内で走行する責任がある。ドライバーは指定されたピットレーン進入用レーンに従うと共に、コースイン時は合流用レーンの白線を超えてはならない。詳細はドライバーブリーフィング等で説明される。
- (f) 専有走行（または公式練習）、予選、決勝の開始時および各セッション中、車両がピット前作業エリアを離れたなら、すべての機材は即座にピットガレージ側の安全な場所に置かれなければならない。
- (g) エントラント、チームメンバー、ドライバーは、ピットレーンエリアでの自チームゲストの行動と安全に責任を負わなければならない。チームゲストは常に正規のゲストパスを携行していなければならない。正規のパスを携行しないチームゲストがピットレーンエリアにいた場合、当該ゲストはピットレーンエリアから除外され、当該ゲストのエントラント情報が大会審査委員会に報告される。
- (h) エントラント、チームメンバー、ドライバーは、自チームゲストが常にピットレーンエリアの規則を尊重しているかについて注意を払っていなければならない。このために、チームゲストにピットレーンの安全性について説明することはエントラント／ドライバーの責任とする。
- (i) エントラント、チームメンバー、およびゲストがピットレーンにアクセスする場合、サンダルなど足元が露出した履物を着用してはならない。また、チームメンバーは長ズボン（ショートパンツではない）を着用することを強く推奨する。エントラントはゲストに対して、履物への注意や長ズボンの着用（男性）、肩が露出していない洋服等の着用を推奨するなど、ピットレーンにいるときの適切な服装基準を知らせる責任がある。

18.3 一般的な安全性

- (a) ドライバーは、車両を危険な位置から動かすためでない限り、指定進行方向とは逆方向に車両を走らせてはならない。車両はオフィシャルの指示に従って危険な位置から車両を移動させるためにのみ手押しすることができる。また、車両を自走でピットレーンをバックさせてはならない。
- (b) ドライバーはいつでもトラックのみを使用して運転することを原則とし、国際モータースポーツ競技規則および各サーキットでの運転基準に関する規則は常に遵守しなければならない。
- (c) 各セッション中または決勝中にドライバーが車両を停止させることになった場合、その車両の影響で他のドライバーを危険にさらしたり、走行の妨げとならないよう当該車両のドライバーは速やかに車両をトラック外に退避させなければならない。ドライバーが危険な位置から運転することができない状態にある場合は、それを支援するのはオフィシャルの義務となる。ただし、車両を動かすために何らかの機械的支援を受けた車両の再参加は許可されない。車両から離れるドライバーはステアリングを所定の位置に残しておかなければならない。
- (d) 車両のヘッドライトは、「ライトオン」ボードが提示されているトラックを走行中は常に点灯していなければならない。セッション中にライトが故障した場合はペナルティは科されないが、競技進行管理者によってこの状態が直ちに安全上の問題に関わっていると判断した場合は、黒／オレンジ旗を使用して当該車両をピットインさせることができる。

- (e) 各セッションまたは決勝レースが夕暮れまたは悪天候等での走行となった場合、競技進行管理者による「ライトオン」の指示（タイミングモニタへの表示やメインポスト等でのサイン提示）に従って、すべての車両はヘッドライトを点灯しなければならない。セッション中にライトが故障した場合ペナルティは科されないが、競技進行管理者によってこの状態が直ちに安全上の問題に関わっていると判断した場合は、黒／オレンジ旗を使用して当該車両をピットインさせることができる。
- (f) すべてのセッションを通して、ピット出口のシグナルはグリーンまたはレッドが点灯する。車両はグリーンライトが点灯している場合にのみコースインすることができる。
- (g) トラック上から離れようとする場合、またはピットやパドックエリアに行こうとする場合、当該車両のドライバーは、その意思を示した上で、危険を伴わないことを確認しながら適切なタイミングで行わなければならない。
- (h) 各セッションまたは決勝レースの終了時、各ドライバーはチェッカーフラッグを受けた時の1回のみトラック上のコントロールラインを横断できる。
- (i) 各チームメンバーは、車両に装備されている座席への乗車を除いて、タイヤラック等を乗り物代わりに使用してはならない。

18.4 FRO（ファーストレスキューオペレーション）

本シリーズのうち、SUPER GT 開催時の大会では、“2020 SUPER GT Sporting Regulations 付則 -First Rescue Operation (FRO)” で規定された FRO 体制が運用される。

Part 2 : Technical Regulations / 技術規則

1. ポルシェ カレラカップ ジャパン シリーズ技術規則

1.1 車両クラス概要

ポルシェ カレラカップ ジャパン シリーズはワンメイクレースであり、車両のクラス分けは存在しない。参加資格はポルシェ AG によって特別に生産された Porsche 911 GT3 Cup (Type 991 II) のみに与えられる。ただし、2017-2019 年モデルであること、本規則に適合していることを条件とする。車両の交換はエントラントが書面にて申請するものとし、交換の前に PCCJ 委員会より書面にて許可を得なければならない。ポルシェ AG もしくは PCCJ 委員会により参加する車両は、開発目的のために技術規則から逸脱することがある。これらは事前に技術検査員に確認されなければならない、安全性に係わる修正を含んではならない。

1.2 技術規則の原則

以下に従うものとする。

- ・ FIA 国際モータースポーツ競技規則 付則 J 項 第 251 条 および 第 277 条 (グループ EII-SH)
- ・ JAF 国内競技車両規則 第 1 編第 3 章 (一般規定)、第 4 章 (安全規定)、第 5 章 (N 1 規定)
- ・ 本技術規則 ※本規則はシリーズを通して優先される。
- ・ 適合車両のテクニカルマニュアル
- ・ ポルシェ AG および PCCJ 委員会のテクニカルインフォメーション
- ・ 適合車両のパーツカタログ

1.3 序文

本規則に記載されていない事項について、PCCJ 委員会より改造・変更の許可や要求を求める条文が発行された場合以外は、一切の改造・変更は認められないものとして解釈しなければならない。尚、変更の許可があっても、技術規則の原則から逸脱し認可されないものであってはならない。

1.4 ドライバー装備品

ドライバーはプレスタートから、ピットレーンおよびコース上において車両に座っている間は、以下の FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項に準ずるドライバー装備品を常に着用すること。

- ・ FIA Standard 8856-2000 または FIA 8856-2018 規格に準拠
 - ・ レーシングスーツ
 - ・ アンダーウェア (腕と足を完全に覆うもの)
 - ・ バラクラバ
 - ・ ソックス
 - ・ レーシングシューズ
 - ・ レーシンググローブ
- ・ FIA 国際モータースポーツ競技規則 付則 L 項準拠
 - ・ ヘルメット
 - ・ HANS® デバイス

1.4.1 頭部 / 頸部保護装置 (FHR, HANS® または同等のシステム)

FIA 国際モータースポーツ競技規則 付則 L 項に準拠し FIA テクニカルリスト No.29 に記載されている FHR システムの着用は義務とする。この義務は PCCJ シリーズ全レースおよび本規則が適用されるすべてのイベントにおいても適用される。FHR システムは当該装置に適合するヘルメットと正しく装着されなければならない。

当該システムを使用するためにドライバーの装備品に改造を加える場合、また製造元の指示に基づき車両への装着のためドライバーの装備品に改造を加える場合、その責任は参加者のみが負うものとする。当該システムの製造元の承認状況は車両検査の際に提示されなくてはならない。

1.4.2 ドリンクシステム

ドリンクシステムは使用を許可される。ただし、装着の前に技術検査員によって承認を受けるものとする。

1.4.3 クーリングシステム

クールベストを含むクーリングシステムの使用は許可される。但し、装着については車両検査によって承認を受けるものとする。装着は製造元の指示に従って行い、その責任は参加者のみが負うものとする。システム作動用の電源は、直接バッテリーターミナルより取ることはできない。

1.5 総則

1.5.1 許可される変更および追加装備

車両に対して許可される作業は、通常整備、消耗あるいは事故で本来の機能を果たせなくなったパーツの交換のみとする。

改造および装備追加に対する制限は以下に定める。消耗あるいは事故で本来の機能を果たせなくなったパーツの交換は、911 GT3 Cup (Type 991 II) に適合するポルシェ純正部品でのみ行うものとする。ポルシェ純正パーツはスベアパーツカタログに記載される。

ポルシェジャパン株式会社より出荷された部品以外の使用は一切認められない。

ポルシェ AG が他の車両 (公道用の車両など) のために製作した部品の使用は禁止する。パーツカタログにおいて「optional」と記載された部品は、本規定で特に使用が許可されていない場合、すべて使用禁止とする。

車両全体に使われるナット、ボルト、ワッシャー、ロックワッシャー、スプリングワッシャー、スプリントピンのような標準的な締結部品の交換は、原則すべてポルシェ純正部品で行うものとする。

ポルシェ AG が指定するサービスと交換の間隔、および調整値 (テクニカルマニュアルを参照) を遵守すること。

シリーズの社会的地位、もしくは公平な競技に悪影響を与えない変更 (カメラや通信機の設置など) であれば、PCCJ 委員会はこれを許可する。ただし、変更前にエントラントは書面にて申請を行い、PCCJ 委員会から書面での承認を得るものとする。車室内への装備の追加等については、不燃性・難燃性であることが考慮されていなければならない。

1.6 最低重量とバラスト

ドライバーの体重調整用バラストおよびすべての装備品を装着したドライバーを含む車両の重量は、イベント期間中は常に規定の最低重量に達していなくてはならない。これはエントラントの責任とする。ただし、燃料の重量はこれに含まれない。

すべての装備品を装着したドライバーおよび体重調整用バラストを含む車両の最低重量は 1,300kg とする。

PCCJ 検査員指定の重量計は「公式重量計」とされる。公式重量計は、シリーズの車両検査場もしくは指定エリアに置かれるものとする。これらのエリアは、重量計測を行う会場となる。

1.6.1 バラスト

バラストの搭載は可能とするが、ボルシェ純正品に限られる。バラストは、付則 3 に示される取付け用部品および取付位置を遵守して助手席部分に取り付けるものとする。バラストの重量は、スペアパーツナンバーで確認することができる。(部品番号: 997.504.848.00 / 997.504.848.01 / 997.504.848.02 または 991.504.848.00 / 991.504.848.01 / 991.504.848.02

1.6.2 バラストベースプレート

バラストの有無にかかわらず、バラストベースプレートは助手席に必ず設置しなければならない。部品番号 991.504.847.7B / 991.504.847.7A および 991.504.847.9B のベースプレートの使用が許可される。ベース・プレートに取付け位置に必要な穴が含まれていない場合は技術検査員と相談した後に追加できる。取付け穴は、付則 3 に示される要件を満たすために必要な位置にのみ追加できる。

1.6.3 車両最低重量

車両の最低重量は 1,215 kg とする。最低重量を構成する事項は以下の通り。

- ・燃料を含まない車両重量
- ・バラストベースプレートの重量
- ・追加バラストの重量、ただしドライバー重量調整用のバラストは除く。
- ・PCCJ 委員会が認めた装備品の重量

1.6.4 ドライバー最低重量

ドライバーの最低重量は 85 kg とする。最低重量を構成する事項は以下の通り。

- ・ドライバーの体重
- ・ドライバー装備品の重量
- ・ドライバー重量調整用のバラスト重量

ドライバーの重量〔※〕にドライバー重量調整用のバラストを加えた合計は、常に最低重量に達しなければならない。これはドライバーの責任とする。

※ドライバーの重量とは：ドライバー装備品の重量にドライバーの体重を加えた重量を指す。

1.6.5 ドライバーと車両の総重量の測定

検査員は、車両およびドライバーの重量計測について、個別計測または合わせて計測かを独断的に決定する権利を有する。

車両およびドライバー（装備品も含む）の合計重量を同時に計測する場合は、計測重量に公差として 2.0kg を加算するものとする。また、装備品は最低重量の計測の際に確認されるものとする。

車両およびドライバー（装備品も含む）を各々個別で計測する場合は、車両重量の公差として 2.0kg、ドライバーの公差として 0.5kg を加算するものとする。また、装備品は最低重量の計測の際に確認されるものとする。

1.6.6 予選およびレース中の重量変化

予選およびレース中の重量変化は以下の場合にのみ許される。

- ・タイヤ交換（スリックタイヤとウェットタイヤ）。
- ・各消耗品および液体の消耗／消費。

コースからパークフェルメに戻る間、パークフェルメにおける待機の間、レース後の車両検査の間はすべて、車両およびドライバーに何かしらの重量を加えることを禁止する。

1.6.7 公式重量計による最低重量の確認

大会期間中、エントラントは検査員の許可のもと車両およびドライバーの重量を公式重量計にて計測することができる。時間については大会ごとに事前にエントラントへ通知される。検査員によって計測された測定値のみが公式に記録される計測結果として有効とされる。

1.6.8 重量計測時のドライバー装備品

重量計測の際、ドライバーは、FIA 国際モータースポーツ競技規則 付則 L 項で定められた通りの装備品、および必須となる頭部／頸部保護装置（HANS など）を身に付けるものとする。

1.6.9 車両の重量計測

車両の重量計測は以下のように行う。

- ・車両の重量計測は公式重量計にて定期的に行う。

・その計測による結果のみが公式見解とされる。

・車両の重量計測を指示されたドライバーは、速やかに最短距離で計測エリアまで車両を移動し、エンジンを止めなければならない。

・車両およびドライバーはともに計測され、計測結果は書面にて通知される。

・重量計測を指示された時点から計測終了までの間、ドライバーは重量に影響を及ぼす可能性のある行動をとってはならない。

・万一、自走で重量計測エリアまでたどりつけない場合、検査員もしくはそのアシスタント、またはその立会のもと許可されたチームスタッフだけが車両を移動することができる。

1.6.10 重量計測エリアからの退出

検査員の許可なくドライバーは重量計測エリアを立ち去ってはならず、また車両も移動してはならない。

1.6.11 予選およびレース中に不動状態となった場合の重量計測

予選およびレース中に車両が不動状態となり、ドライバーが車両から離れた場合、ドライバーは寄り道をせずに重量計測エリアに向かい計測を行うこと。

1.6.12 ドライバー重量の計測

予選およびレース後、すべてのドライバーはパークフェルメまたはそれぞれのピットから直ちに重量計測エリアに向かい計測を行うこと。

TVもしくはメディアによるインタビューを受ける場合は、インタビュー終了後の計測が許可される。暫定表彰式に参加するドライバーは、PCCJ委員会が用意する計測器により表彰式前に計測される。計測結果に異議がある場合は、結果が通知された後すぐに検査員に申し立てるものとする。

1.6.13 車両の部品交換と遺失

予選、レース中に交換したパーツはすべて検査員に提示しなくてはならない。車両から取り外されたパーツは、必要に応じて検査員によって印が付けられ、またその後の改造は禁止される。検査員が許可を出すまで、ピットもしくは車両検査場において、これらのパーツは検査員もしくはそのアシスタントが確認できる場所に保管されなければならない。これらのパーツは、交換パーツに代えて、重量計測の際に参考とされる可能性がある。

1.6.14 重量計測時のパークフェルメルール

重量計測を行う車両は、パークフェルメルールに従うものとする。計測に選定された後は、車両にパーツ等を追加／除去することは禁止される。計測作業中、予選およびレース後の移動中についても同様とする。ただし、検査員およびその指示によって行われる場合は例外とする。

1.6.15 最低重量を下回った場合

予選後もしくはレース後の重量計測の際に、車両およびドライバー（装備品を含む）の合計重量が規定の最低重量を下回った場合、同一の重量計を用いて、同一条件で、同一の計測手順で、即座に2回目、3回目の計測を行う。再計測は初めの手順に応じて、車両とドライバーを合計して、もしくは各々単独で行われる。3回の計測結果の中の最大の数値が、最終的な車両とドライバー（装備品を含む）の合計重量とみなされる。

予選での最低重量違反が発覚した場合は、ペナルティとして記録された予選タイムが削除される。ただし、ドライバーは最後尾グリッドからレースに参加することを許される。決勝レースでの違反が発覚した場合は、そのレースで獲得したポイントが抹消される。

1.6.16 計量エリアへの車両移動義務

エントラントは、競技期間中いつでも審査員または技術検査員の指示があった場合、競技車両を計量エリアに直ちに持ち込まなければならない。いずれの場合でも、パークフェルメルールは指示された瞬間から計量プロセスの終了まで車両に適用される。

1.6.17 計量エリアおよび計量エリアへのルートに関する規制

さらに、パークフェルメルールは、計量エリアへのルートと計量エリア内に適用される。技術検査員に加えて当該サーキットのスポーツマーシャルとそのヘルパーのみが計量エリアに入ることを許可される。このエリアでは、車両に許される行為は、前述の人物によって許可されている行為のみとする。指示されたに関わらず、計量のために車が提示されない場合、技術検

査官によって大会審査員委員会に報告される。

1.7 車両の損傷

部品の紛失や損傷のある車両を計量するために提示する場合、測定前に交換する必要があるか、またその交換部品を決定するのは技術検査員に委ねられる。

1.8 排ガス規制

JAF 国内競技車両規則に準ずる。車両はボルシェ AG が供給する触媒を装着しなければならない。

1.9 騒音規制

JAF 国内競技車両規則に準ずる。

1.10 ゼッケンおよび広告規定

すべての競技車両は、公式練習、予選、レースの間、FIA/JAF 規則に基づいた PCCJ 広告規定により指定された箇所へ指定されたゼッケン番号及び広告を貼り付けなければならない。サイズ、種類、数量および位置は、付則2車両ステッカー規定を参照すること。指定された場所以外のスペースは、エントラントが広告スペースとして利用することができる。但し、本規定により指定されているステッカーとの間隔は30mm以上離すものとする。ボルシェ AG および PCCJ スポンサー各社と競合する会社の広告掲出は禁止とする。PCCJ 委員会と協賛各社は、宣伝の目的で費用負担なく全ての肖像権の利用権利を有する。

エントラントは、ボルシェ AG および PCCJ スポンサー、もしくは運営パートナーと競合する会社やボルシェ AG およびその関連会社と法的な争いをしている会社の宣伝活動を行うことができない。そのためエントラントは、PCCJ 委員会にスポンサーおよび今後のスポンサー候補について通知する義務があり、PCCJ 委員会は上記に抵触する会社と判断した場合は、その宣伝活動を拒否する場合がある。

上記と同様に、性産業、政治もしくは宗教、非公式賭博、その他、ボルシェ AG および PCCJ 委員会がシリーズの評判を貶めると判断した企業／製品／サービス等について、広告宣伝を行うことは厳密に禁じられる。

車両ステッカー規定は、本規則の一部であり、違反した場合、決勝レースへの出場除外等の罰則が与えられる場合がある。

1.11 安全装備

車両は特別な記載がない限り、FIA 国際モータースポーツ競技規則 付則J項 第277条（グループ EII-SH）に準ずる安全装備を備えていなければならない。併せて JAF 国内競技車両規則の安全規定も参照する。

車両がチームエリアを離れる瞬間から車載消火器をアクティブにすること。各セッションの開始前からセッション後に車両がチームエリアに戻るまで上記を維持しなければならない。

1.12 燃料

1.12.1 燃料規定

以下の燃料のみ使用を許可する。

FIA 国際モータースポーツ競技規則 付則 J 項 第 252.9 条に準拠する一般商用の無鉛ガソリンのみを使用可能とする。燃料は、大会主催者が指定するサプライヤーからのみ供給され、大会期間中は指定燃料のみ使用可能となる。

1.12.2 燃料管理

大会期間中、検査員はいつでも参加車両の燃料を採取することができる。異議申し立ての締め切り（重量計測時の燃料排出のタイミングに準拠）までは、イベントの期間中は常時、荷室にある燃料排出バルブから最低 2Kg の燃料が採取されることをエントラントは了承しなくてはならない。採取したサンプルは、前項で言及したポンプから採取したものと同一である必要がある。重量計測において検査員が燃料の排出を指示する場合、その前にサンプル採取を行わなければならない。

1.12.3 給油規定

いかなる添加剤も使用してはならない。公式練習、予選、レース中のあらゆる給油行為は禁止とする。燃料を化学的に変化させる行為もすべて禁止とする。

燃料を取り扱う作業はできるだけチームテントの外で行い、耐火服（靴、グローブ、ゴーグル、バラクラバなどを含む）の着用を強く推奨する。車両とすべての機材は適切にグラウンドされている必要があり、必ず消火器を用意していなければならない。（CO2 消火器 5 kg を 2 本以上を推奨）燃料および燃料タンクに係わる作業中は、喫煙および熱を伴う作業は禁止とする。

予選および決勝後の再車検において、燃料を抜き取る作業を行う場合、作業者は必ず耐火服（靴、グローブ、ゴーグル、バラクラバなどを含む）を着用しなければならない。車両と機材の適切なアースおよび適切な消火器の用意も必須とする。

1.13. 定義

一般規則の定義に加えて JAF 国内競技車両規則及び FIA 国際モータースポーツ競技規則／付則 J 項 第 251 条に規定される定義が用いられる。

2. 特別技術要項

2.1 総則

ポルシェ 911GT3 をベースに、ポルシェ AG が少量生産する Porsche 911 GT3 Cup (Type 991 II) のみがシリーズへの参加を許可される。技術的に同一であるモデルイヤーが 2017 年～2019 年の車両（一般車両規定を参照）のみを使用できる。

諸元 / General car description

Porsche 911 Gt3 Cup (Type 991 II) MY 2017/2018/2019

コンセプト：ポルシェ 911GT3 をベースにした一人乗りの標準レーシングカー。

さらなる諸元は本規定の各段落を参照するものとする。

重要なお知らせ：

Porsche 911 GT3 Cup に使用されるレース専用パーツをポルシェディーラーから入手することはできない。必ず、ポルシェ AG モータースポーツパーツ販売部から以下に示す PCCJ 委員会を経由して入手するものとする。

ポルシェ カレラカップ ジャパン委員会 テクニカル事務局

住所 〒 259-0157 神奈川県足柄上郡中井町境 405 [コックス株式会社 内]

TEL： 0465-80-3808 / FAX：0465-80-1202

車両は本規則の要求に従わなければならない。車両検査は検査員によって行われるものとする。本規則の技術規則に加えて、以下に示す技術要項にも適合するものとする。

2.2 エンジン

2.2.1 諸元

水平対向 6 気筒 アルミニウム製エンジン（車両後部に搭載）

- Aluminum six-cylinder rear-mounted boxer engine

封印済み

- Sealed

総排気量 3,996cc；ボア 102mm × ストローク 81.5mm

- 3,996 cm³; stroke 81.5 mm; bore 102 mm

最高出力 357kW（485hp）/7,250 ～ 8,000rpm

- Max. power: 357 kW (485hp) at 7250 – 8000 rpm

最大許容回転数 8,500rpm

- Max. rpm: 8,500 rpm

シングルマス フライホイール

- Single-mass flywheel

水冷式冷却システム（エンジンおよびギアボックス）

- Water cooling with heat management for engine and gearbox

4 バルブ（1 気筒当たり）

- Four valves per cylinder

可変カム位相機構（吸排気）

- Variable cam phasing (Intake & Exhaust)

直噴式インジェクション

- Direct fuel injection

使用燃料：無鉛ガソリン（オクタン価 98 以上）

- Required fuel quality: minimum 98 octane, unleaded

ドライサンプ式潤滑システム

- Dry-sump lubrication

電子制御エンジンマネージメントシステム（ボッシュ MS 4.6 NG）

- Electronic engine management (Bosch MS 4.6 NG)

レース用排気システム（規定の触媒付き）

- Race exhaust system with regulated race catalytic converter

センター出し リアサイレンサー

- Rear silencer with centered exhaust pipes

電子制御スロットル

- Electronic acceleration pedal

エンジンは出荷前にポルシェ AG により封印されている。封印が外されている場合、封印が損傷を受けている場合、当該車両はいかなる場合もシリーズに参加することができない。エンジンの封印を解く必要のある作業はすべて、ポルシェ AG もしくは PCCJ 委員会指定工場のみが行うことができる。

エンジンを交換する場合は、交換前に PCCJ 委員会から書面にて承認を得るものとし、大会期間中は PCCJ 委員会が所有するエンジンのみが交換の対象となる。

エンジンは大会期間中、競技審判員の指示によって調査される可能性がある。

エンジンが納入され搭載される前に、ポルシェ AG もしくは PCCJ 委員会により新しい封印が施される。

2.2.2 電子制御エンジンマネージメントシステム

すべてのイベントを通して、PCCJ 委員会によって封印されたボッシュの電子制御モトロニックシステムのみを使用可能とする。

ワイヤハーネス一式を含むモトロニックシステムに対して、一切の改造をしないこと。PCCJ 委員会もしくは検査員は、イベント期間中はいつでも、モトロニックシステムをチェックもしくは交換する権利を有する。同時にエンジンの状態についてデータを記録する権利も有している。また PCCJ 委員会は、モトロニックシステムのプログラム変更権利、および常時システムデータを読み込む権利、データアクセス用コネクタに封印を取り付ける権利も有するものとする。このようにして、参加車両のモトロニックシステムのプログラムは同一状態が維持される。

2.3 トランスミッション（ギアボックス/ディファレンシャル）

2.3.1 諸元

6 速シーケンシャル ドグミッション

- Porsche six-speed sequential dog-type gearbox

封印済み

- Sealed

ギアレシオ / Gear ratios :

-Ring & pinion gear 14/22 i = 1.571

-Final drive 17/41 i = 2.412

-1st gear 13/41 i = 3.154

-2nd gear 17/40 i = 2.353

-3rd gear 19/36 i = 1.895

-4th gear 19/29 i = 1.526

-5th gear 24/30 i = 1.250

-6th gear 34/35 i = 1.029

水冷式オイルクーラー付き、強制潤滑システム

- Internal pressure-oil lubrication with active oil cooling by oil-water heat exchanger

機械式 LSD

- Mechanical limited slip differential

トリプルプレート レース用メタルクラッチ

- Triple-disc sintered metal race clutch

空圧式パドルシフト

- Pneumatic gear shift activation (paddle shift)

トランスミッションは出荷前にポルシェ AG により封印されている。封印が外されている場合、封印が損傷を受けている場合、当該車両はいかなる場合もシリーズに参加することができない。トランスミッションの封印を解いて作業を行う場合、作業前に PCCJ 委員会へ書面にて申請を行わなければならない。

トランスミッションを交換する場合は、交換前に PCCJ 委員会から書面にて承認を得るものとし、大会期間中は PCCJ 委員会が所有するトランスミッションのみが交換の対象となる。

エントラントは、トランスミッションの交換または分解作業後に最初に参加する大会において専有走行に参加し、その走行データによる検証を受けなければならない。当該トランスミッションは検証終了後に再封印が行われる。

2.3.2 ディファレンシャルロックのランプ角

LSD のランプ角は、加速側 52°減速側 30°とする。付則 4 に示すように、ランプ角は回転軸を基準に決定される。フリクションプレートの枚数、および、組み付け順序は付則 5 に従うものとし、変更してはならない。フリクションプレートの組み付けにおいては、枚数、配置、組み付け条件をすべてオリジナルの仕様を維持するものとする。

2.3.3 トランスミッション緊急モード

走行中にトランスミッションの緊急モードをオンにした場合、ドライバーは速やかにピットレーンに戻らなければならない。緊急モードをオフにしない限り、車両はピットレーンを離れてはいけな

2.4 ブレーキ

参加車両のブレーキキャリパーは納車時のスペックから変更してはならない。パーツカタログに記載があっても、耐久レース用ブレーキキャリパーへの変更は禁止する。

2.4.1 諸元

前後ブレーキ圧力センサー付き、二系統ブレーキシステム（前後ブレーキバランスの調整可）
ABS 用センサー、ハーネス式（ABS 追加用の付属部品として）

フロント：

6 ピストン アルミニウム製モノブロックキャリパー（ノックバック対策用スプリング付き）
- Six-piston aluminum racing calipers in mono-bloc design with "anti-knock-back" piston springs

380mm 径 スリット付きベンチレーテッドブレーキディスク（ベルハウジングはアルミニウム製）
- Ventilated and grooved steel brake disc 380 mm diameter with aluminum disc bell

レーシングブレーキパッド
- Racing brake pads

最適な換気経路
- Optimized ventilation routing

リア

4 ピストン アルミニウム製モノブロックキャリパー（アンチノックバックスプリング付き）
- Four-piston aluminum racing calipers in mono-bloc design with "anti-knock-back" piston springs

380mm 径 スリット付きベンチレーテッドブレーキディスク（ベルハウジングはアルミニウム製）
- Ventilated and grooved steel brake disc 380 mm diameter with aluminum disc bell

レーシングブレーキパッド
- Racing brake pads

最適な換気経路
- Optimized ventilation routing

以下に示す標準の部品以外は使用してはならない。

ブレーキマスターシリンダー

・フロント：17.8mm 径、パーツナンバー：991.355.170.8E
・リア：17.8mm 径、パーツナンバー：991.355.170.8E

フロント：

・ベンチレーテッドブレーキディスク＝380mm 径、32mm 厚
- パーツナンバー：FL：991.351.105.8A / FR：991.351.106.8A
・レース用ブレーキパッド - パーツナンバー：991.351.942.8A

リア：

・ベンチレーテッドブレーキディスク＝380mm 径、30mm 厚
- パーツナンバー：RL：991.352.107.8A / RR：991.352.108.8A
・レース用ブレーキパッド - パーツナンバー：991.352.942.8A

アンチノックバックスプリングは、すべてのキャリパーのすべてのピストンに装着されなければならない。スプリングへの熱処理もしくは化学処理は禁止とする。使用可能なパーツは以下の通り。

パーツナンバー：

- フロント：991.351.963.8A
- リア：991.352.963.8A

ABS システムの使用は許可を受けた場合に限り、マンタイレーシングにより供給される ABS システムのみを装着することができる。装着作業はマンタイレーシングの指示書に従うこと。

ブレーキチューブ式、取り回しおよび接続は、すべて純正の状態から変更してはならない。また、PCCJ 委員会から指示があった場合、エントラントは装着した ABS システムを取り外さなければならない。

2.5 ステアリング（延長ボスを含む）

クロスメンバーにステアリングラックを装着する際は、8.5mm 厚のスペーサーを使用しなければならない。（パーツナンバー：LH: 991.341.613.7B / RH: 991.341.613.8A）

ステアリングの延長ボスは、ボルシェ純正部品（パーツナンバー 997.347.287.90）を一つに限り使用することができる。

2.6 サスペンション

2.6.1 フロントサスペンション諸元

マクファーソンストラット式サスペンション（車高、キャンバー、トーの調整可能）
- McPherson suspension strut, adjustable in height, wheel camber and track

鍛造ストラット
- Forged struts

最適な剛性
- Optimized stiffness

両面締結可能なボルトスルータイプロッドエンド
- Double shear track rod connection

ピロボール式ジョイント
- Heavy-duty spherical bearings

センターロック式ホイールハブ
- Wheel hubs with center lock

レース用ショックアブソーバー（減衰力調整不可）
- Racing shock absorbers, non-adjustable

鍛造アッパーマウント
- Forged & adjustable top mounts

ダブルブレードタイプ アンチロールバー

- Double-blade-type anti-roll bar

電動油圧式パワーステアリング（各種コントロールスイッチ付きステアリングホイール）

- Electrohydraulic power steering with external control function for easy car maneuvering

タイヤ空気圧モニタリングシステム

- Tire pressure monitoring system

2.6.2 リアサスペンション諸元

マルチリンク式サスペンション（車高、キャンバー、トーの調整可能）

- Multilink rear suspension, adjustable in height, wheel camber and track

鍛造ストラット

- Forged struts:

最適な剛性

- Optimized stiffness

両面締結可能なボルトスルータイプのロッドエンド

- Double shear track rod connection

ピロボール式ジョイント

- Heavy-duty spherical bearings

センターロック式ホイールハブ

- Wheel hubs with center lock

レース用ショックアブソーバー（減衰力調整不可）

- Racing shock absorbers, non-adjustable

鍛造アッパーマウント

- Forged top mounts

ダブルブレードタイプ アンチロールバー

- Double-blade-type anti-roll bar

タイヤ空気圧モニタリングシステム

- Tire pressure monitoring system

サスペンションは許容されたセッティングの範囲内であれば変更可能。必ず純正部品を用いること。フロントおよびリアアクスルのコントロールアームに使用できるスペーサーの最大許容厚さは次のとおりとする。

- フロント：18.0mm

- リア：15.0mm

富士スピードウェイでの競技の場合は、フロントおよびリアコントロールアームに使用できる

スペーサーの最大許容厚さは以下のとおりとする。

- フロント：10.0mm

- リア：10.0mm

コントロールアームスペーサーの最大許容厚さは、大会前および大会中でも PCCJ 委員会からの通知により変更される場合がある。

コントロールアームスペーサーをアルミニウムテープで固定することは可能とする。

フロントおよびリアのサスペンションアームの取り付けポイントは当初の位置から変更してはならない。加えて付則 6 に示すように、コントロールアームのボルト取付け位置を変更することも禁止する。

ホイールハブの中心から計測した左右ホイールベースは 2,456mm +/- 15mm とする。

2.6.3 アンチロールバー

いかなる構成部品も取り外してはならないが、車両セッティングのため、フックを外してアンチロールバーを利用しないことは可能とする。

前後アンチロールバーの軸方向のクリアランスを調整するため以下のシムを使用することが許可される。

-1mm：パーツナンバー：991.343.761.8A

-2mm：パーツナンバー：991.343.761.8B

上記シム以外による調整は不可とする。また各アンチロールバーにつき、軸方向全体の隙間は 0.2mm より少なくてはいけない。

2.6.4 ショックアブソーバー/スプリング

車両製造時に装着されるザックス製ショックアブソーバーおよび H&R 製スプリングのみを使用可能とする。リアバンブラバーには「0049 5111 0 250」の番号が記載される。前後共に、製造時に装着されるバンブラバーには、いかなる改造も施してはならない。

パーツナンバー：

ショックアブソーバー

- フロント：991.343.045.8D

- リア：991.333.051.8A

バンブラバー

- フロント：991.343.677.8A

- リア：991.333.677.8A

メインスプリング

- フロント（240N/mm）：991.343.531.8C

- リア（260N/mm）：991.333.531.8C

ヘルパースプリング

- フロント (75/60/45) : 996.343.537.90

- リア (80/60/60) : 997.333.537.90

2.7 ホイール/タイヤ

2.7.1 諸元

フロント :

センターロック式 ワンピース アルミホイール サイズ : 10.5J x 18 ET 28

- Single-piece light-alloy rims according to Porsche specification and design with centre lock, 10.5J x 18 ET 28

ミシュラントランスポーターションタイヤ サイズ : 27/65-18

- Treaded Michelin transportation tires; tire size: 27/65-18

リア :

センターロック式 ワンピース アルミホイール サイズ : 12.0J x 18 ET 53

- Single-piece light-alloy rims according to Porsche specification and design with centre lock, 12.0J x 18 ET 53

ミシュラントランスポーターションタイヤ サイズ : 31/71-18

- Treaded Michelin transportation tires; tire size: 31/71-18

2.7.2 ホイール

純正以外のホイールの使用は禁止とし、ホイールには純正品のタイヤ空気圧センサーを必ず装着すること。また、エアバルブキャップの使用が義務付けられる。エアバルブキャップは各セッション（専有走行または公式練習、予選、決勝）走行時も必ず装着されていなければならない。リムは塗装可能だが、あらゆる機能部位（タイヤの接触部位、ホイールナットの接触部位、ハブへの取付け部位）への塗装は禁止とする。またリムを塗装する場合は、リム内側のフリクションストリップの機能が失われないよう十分に注意しなくてはならない。

2.7.3 タイヤ

PCCJ 各大会および公式テストにおいては、以下に示すミシュラン製の承認タイヤのみを使用可能とする。供給は公式サプライヤーによってのみ行われる。

スリックタイヤ

- フロント : 27/65 R 18 Porsche Cup N2#

- リア : 31/71 R 18 Porsche Cup N2

レインタイヤ

- フロント : 27/65 R 18 P2L

- リア : 31/71 R 18 P2L

ポルシェ AG からの示唆により、タイヤの空気圧およびセットアップについて、参加者はミシュランの推奨および指示に従うこと。タイヤに注入可能な気体は空気（空気）または窒素のみとする。タイヤメーカーがタイヤの回転方向について技術規定を定めている場合は、その指示を

遵守すること。

一旦ホイールに装着したタイヤの組み換えは禁止される。但し、安全上の理由からホイールの交換等が必要な場合、PCCJ 委員会に申請し検査員の許可および立会のもと公式タイヤサプライヤーによる作業が許可される。

2.7.4 ピットレーンへの入退場

専有走行および予選のためにピット前への入退場する際はレインタイヤを装着しても良い。

2.7.5 タイヤマーキング

1 大会における 1 台当たりのスリックタイヤ購入可能数は、1 レース開催の場合は 2 セットまで、2 レース開催の場合は 3 セットまでとする。これらのタイヤは予選前までに検査員によるマーキングが行われ、それぞれのタイヤ固有のバーコードが記録される。

尚、レインタイヤはこの限りではない。

※ 1 セット＝フロントタイヤ 2 本＋リアタイヤ 2 本として定義される。

予選・決勝レース用としてマーキングされた後、降雨等により使用できなかったスリックタイヤは、次大会に限り再度マーキングを行い、予選・決勝レース用タイヤとして使用することができる。

予選・決勝レース

各大会それぞれの予選・決勝レースで使用されるタイヤは、検査員によってマーキングおよびバーコードを記録されたものに限られる。マーキングされたタイヤのみが、予選・決勝レース中ピットレーンに持ち込むことができる。但し、使用する予定のレインタイヤはピットレーンに持ち込むことができる。

タイヤの損傷

瑕疵のあるタイヤは、検査員およびミシュラントイヤの承認がある場合に限り交換が許される場合がある。その場合、検査員によりマーキングおよびバーコードの記録も移行される。

予選中にタイヤが損傷した場合、新しいタイヤに交換することができる。すべてのマーキングタイヤが破損した場合、当該車両は最後尾からのスタートを条件に交換用タイヤの供給を受けることができる。複数の車両が同様の状態にある場合、グリッドの序列はそれまでの予選タイムによって決定される。

エントラントは報告の義務および損傷タイヤの交換について責任を負うものとする。また、検査員はタイヤの損傷有無の判断、および交換指示を行う権利を有する。

タイヤへの追加処理

タイヤに対して、化学的、機械的、熱的なあらゆる追加処理を施すことを禁止される。タイヤカスおよび石の除去に際しては、機械的、物理的に除去する作業は可能とするがヒートガン等の使用は不可とする。大会期間中はタイヤウォーマーなどのタイヤ温度を変化させるすべての手段の使用は禁止とする。プレススタートから当該セッションの終了まで、使用を許可されたタイヤにカバーをかけることはできない。これらの規定はスリックタイヤおよびレインタイヤ共に適用される。

2.8 ボディワーク、各部寸法

2.8.1 諸元

アルミニウムおよびスチールを併用した、軽量ボディ構造

- Lightweight bodywork with smart aluminum-steel composite construction

溶接ロールケージ（FIA のロールケージ規定に準拠）

- Welded-in roll cage, in compliance with FIA Homologation Regulations for safety cages

車内換気用エアインテーク、および、クイックリリースファスナー付きフロントフード

- Front bonnet with two air intake ducts for cockpit ventilation and quick release fasteners

着脱可能なルーフハッチ（FIA の安全規定に準拠）

- Removable roof section in compliance with the latest FIA safety regulations

セーフティネット取り付け用フック

- Pre-equipped fixation point for center safety net attachment

レスキューデバースポイント

- Pickup point for lifting device

専用ワイドフェンダー

- Modified and widened 911 GT3 fenders

専用リアホイールアーチ

- Modified rear wheel arches

リップスポイラー付き、専用フロントボディワーク

- Modified and widened 911 GT3 front-end with spoiler lip

FIA 規定準拠のレインライトを組込んだ専用リアエンド

- Modified 911 GT3 rear-end with integrated rain light, in compliance with FIA Homologation Regulations

軽量ボディパーツ：

CFRP 製ドア、および、スポーツデザインのサイドミラー

- Carbon-fiber-reinforced plastic doors with sport-design rear-view mirrors

クイックリリースファスナー付き、CFRP 製エンジンフード

- Carbon-fiber-reinforced plastic rear engine lid with quick release fasteners

CFRP 製調整式リアウィング（9 ポジション）

ポルシェ部品番号：991.512.892.8A, 991.512.892.8D または 9F0.827.837.D

- Carbon-fibre-reinforced plastic adjustable rear wing (9 positions)

of Porsche part number 991.512.892.8A or 991.512.892.8D or 9F0.827.837.D.

ポリカーボネート製サイドウィンドウおよびリアクォーターウィンドウ（換気口付き）

- Polycarbonate door windows and rear side windows with ventilation openings

ポリカーボネート製リアウィンドウ

- Polycarbonate rear window

ブレーキおよびドライブシャフト冷却用 NACA ダクト付き、リアアンダーフロア

- Rear underfloor with NACA ducts for brake and driveshaft cooling

専用コックピット：

マグネシウム製サブフレーム

- Magnesium sub-frame in light weight design

人間工学に基づく、センターコンソール

- Ergonomic driver-oriented center console

蛍光塗料によるスイッチ表示

- Switch mask with fluorescent lettering

クイックリリース機構付きステアリングホイール、各種スイッチ、シフトパドル

- Steering wheel with quick release coupling, control panel and shift paddles

調整機構および舵角センサー付き、ステアリングコラム

- Adjustable steering column with steering angle sensor

調整機構付き、レース用バケットシート（FIA の最新規定に準拠）

- Race bucket seat with longitudinal adjustment: Homologated to latest FIA requirements

個別選択可能パディングシステム（納車時は M サイズ）

- Individual padding system (delivery with size M)

ロールケージ用 安全パッド（ドライバーの脚部保護用）

- Shock absorbing roll cage safety cover for leg protection at drivers footwell

6 点式シートベルト

- Six-point racing safety harness

100L 燃料タンク（FIA FT3 規格）、および、燃料供給カット用 安全バルブ（FIA 規定に準拠）

- 100 liter fuel cell (FT3 safety fuel cell) and “Fuel-Cut-Off” safety valve in accordance with FIA regulations

内蔵エアジャッキ（3 箇所、エア注入口はボディ両側に用意）

- Built-in air jack system (three jacks) with valve mountable on both sides of the car

水性塗料

- Water-based paint

外装塗料：ホワイト C9A

- Exterior: white C9A

内装塗料：ホワイト、クリア塗装なし

- Interior: white filler-coat, no clear-coat finish

2.8.2 車両寸法

全長：4,577mm
全幅：1,978mm
全高：1,248mm

フロントのオーバーハングは 1,046mm、前輪の中心から車両の前端までを計測するものとする。前端とは、リップスボイラーを含むフロントのボディワークの開始点を指す。

リアのオーバーハングは 1,075mm、後輪の中心から車両の後端までを計測するものとする。後端とは、テールパイプを含むリアのボディワークの終了点を指す。ただし、リアウィングは計測対象としない。

2.8.3 外装（ウィンドウを含む）

ボディワークは納車時の状態を保たなければならない。

アンダーカバー

フロントアンダーボディカバーは 991.504.601.8B 以降の部品番号のみを使用可とする。アンダーボディカバー 991.504.601.8A は、車両出荷時に取り付けられていたとしても使用できない。（付則 10 を参照。）

サイドラジエーターメッシュグリル

サイドラジエーターの小さな冷却ダクトは、当該パーツカタログに示されているように保護メッシュで覆われなければならない。また、テクニカルインフォメーション 13/2018 に記されているように加工された保護メッシュが許可される。

2.8.4 フロント ウィンドウ

オリジナルパーツに加えて、ポルシェ 911 GT3 用 ウィンドウ（パーツナンバー：991.845.011C）、さらに、911 GT3 Cup MY 2013-2017 ウィンドウ（パーツナンバー：991.541.911.00）も使用可能。

熱線入りウィンドウ（パーツナンバー：991.541.111.8B）を使用可能。ウィンドウを電装系に接続して機能を利用することができる。

ウィンドウの保護、および安全対策のひとつとして、ティアオフフィルムを使用可能。貼り付け状況は車両検査において確認され、検査員から指示があれば剥がさなければならない。

2.8.5 サイド/リアウィンドウ

911 GT3 Cup 用純正部品のみが使用可能。加えてリアウィンドウにはリペアキット（パーツナンバー：991.545.901.8A）を取り付けなければならない。

2.8.6 コックピット

シート

付則 8 の図の緑色で示されたエリアについては、オリジナルのレカロ製シートパッドの除去もしくは追加は禁止されている。当該エリアにおいては、いかなる改造も施してはならない。ただし、サイズの異なるパッドへの変更は改造に当たらず、緑色で示されたエリアにおいてもサイズ変更は許可される。

緑色のエリアの中のシート下部の部分については、オリジナルのパッドが改造もしくは除去されていない限り、緩衝材の追加は可能。付則 8 の図の黄色のエリアについては、レカロ製パッドもしくは発泡性の緩衝材を用いた変更が許可されている。ただし発泡性緩衝材は、黒色の難燃性素材で覆われていなければならない。また、パッドの追加もしくは変更は、PCCJ 委員会の承認を得るものとする。さらにパディングまたはフォームを追加・変更する場合は、ドライバーの頭部、肩部、骨盤部を守る横方向のサポートは、以下の寸法を保たなければならない。

- ヘッドサポート部：深さ 230 mm以上
- ショルダーサポート部：深さ 180 mm以上
- 座面及び腰回り：骨盤に沿って長さ 200 mm以上／幅 150 mm以上の範囲で深さ 100 mm以上（付則 8 を参照）

パッドのメーカーは、シートのメーカー（レカロ）と同一であることが望ましい。また、オリジナルのシートマウント（シートレールおよびブラケット）の変更は禁止とする。

車室内の換気

コックピットの換気には、車両製造時に設けられた換気パイプ（フロントフードの NACA ダクト）のみを使用可能とする。ただしフロントウィンドウに対する換気に影響を及ぼしてはならない。上記の NACA ダクト以外でコックピットの換気に用いることのできる開口部はリアサイドウィンドウのスリットのみとする。運転席側の NACA ダクト開口部寸法はテーピングで変更することができる。

セーフティネット

全ての車両は有効なスペアパーツカタログに記載されたセフティーネットを、ポルシェ AG の取付け指示（テクニカルマニュアル）に従って装備しなければならない。

2.8.7 ルーフハッチ

ドライバーの救出に必要な KED システムを使用できるよう、車両のルーフにはハッチが設けられている。

ルーフハッチはドライバーの真上にあり、開口部の寸法は 565mm x 475mm である。

ルーフハッチは 7 本のライブロックによって取り付けられている。ライブロックは常に使用可能でなければならない。テーピングおよび塗装などで機能を妨げてはならない。

2.8.8 地上高

出走可能な状態にある車両の最低地上高は、レース中はいかなる時も、規定の数値を下回ってはならない。地上高は規定のポイントで計測されるものとする。また出走可能な状態とは、ドライバーが乗車状態で、本規定 2.7 項に定めるスリックタイヤを装着し、タイヤ空気圧が 2.0bar ± 0.1bar に設定されている状態を指す。

大会期間中のフロントアクスルの最低地上高は 78mm、リアアクスルは 100mm とする。付則 7 に示すように、フロントの計測ポイントはクロスメンバーの取り付けボルト（M12 x 105）、リアの計測ポイントはリアアクスル・左右のサイドセクションの後ろ側切断面とする。調整可能な範囲であれば、地上高の変更は許可されている。

2.8.9 測定方法

出走可能な状態にある車両の最低地上高は、計測プレートおよびゲージを用いて計測される。計測は、ドライバー乗車状態の車両を計測プレートの上に載せて行うものとする。ゲージを上記の計測ポイントの下を移動させることができれば、最低地上高の規定を満たしたとみなす。計測の公差は検査員が判断するものとする。検査員は、ノギスもしくはデプスゲージなどを用いて車の地上高を測定することもできる。

2.8.10 計測場所

計測は、車両検査の際に計測プレートの上で実施される。大会期間中エントラントは、検査員から許可を得たうえで最低地上高の確認のために計測プレートを利用することができる。

2.8.11 最低地上高規定違反

予選での違反が発覚した場合は、ペナルティとして記録された予選タイムが削除される。ただし、ドライバーは最後尾グリッドからレースに参加することを許される。決勝レースでの違反が発覚した場合は、そのレースで獲得したポイントが抹消される。

2.9 空力部品

リアウィングは規定の範囲内で調整可能とする。

ヘッドライト、テールライト、フロントホイールカバーの固定用として透明粘着テープを使用可能とする。テープのサイズは最大で長さ 80mm、幅 20mm とする。テーピングが必要なギャップに対して 90 度の角度で貼り付けること。

さらに、エントラントはヘッドライトを伸縮性のある透明テープで完全にカバーすることもできる。ただし、その際はボディ側のスリットを覆わないようにすること。

レインコンディショニング時のみ、リアサイドウィンドウに車室内浸水防止のためにテーピングすることが許される。但し、車室内の換気を妨げてはならない。

上記以外のあらゆるボディのスリット、ウィング、その他のパーツ、ジョイント、開口部に対してテーピングを施すことは禁止とする。これらに抵触するあらゆる変更もしくは改造は技術規則違反とみなされ、審判員からペナルティを受ける可能性がある。

2.10 電装部品

諸元

コスワース製 ICD カラーディスプレイ（故障診断機能付き）
- COSWORTH color display ICD with integrated fault diagnosis

コスワース製 IPS32 エレクトリカルシステム制御ユニット
- COSWORTH electrical system control unit IPS32

電子制御スロットルシステム
- Electronic throttle system

消火器システム（消火剤：ガス）

- Fire extinguishing system (extinguishing agent: gas)

12V/70Ah バッテリー（AGM）液漏れ防止設計、助手席足元に配置

- Battery 12 V, 70 Ah (AGM), leak-proof, placed in the co-driver foot well

175A オルタネーター

- Alternator 175 A

軽量ファン

- Fan in light weight design

ダイレクトドライブワイパー（間欠・高速機能）

- Wiper with direct drive (intermittent and high speed function)

灯火類：

バイキセノン ヘッドライト

- Bi-xenon-headlight

LED デイタイムランニングライト

- LED daytime running light

LED テールライト、レインライト（最新の FIA 規定に準拠）

- LED rear lighting system and rain light in compliance with the latest FIA Homologation Regulation

追加装備用スイッチ（センターコンソールに 2 箇所配置）

- Two additional switches in the center console for additional power consumers

CAN 接続（データロガー、ビデオシステム）

- CAN connection (data logger, video system)

予選およびレースにおいて、プレスタートからパークフェルメ到着まで、PCCJ 委員会が指定した係員のみが車両にラップトップ/コンピューターを接続することができる。違反した場合は、予選およびレースにおいて失格処分が下される可能性がある。

必要に応じて、以下の電装部品を使用することができる。

- 油量計（991.641.139.9A、ブラケット 991.641.473.8A）

- 充電ケーブル（991.612.505.7A、ブラケット 991.611.731.9A、プラグ 991.450.841.8A）

- コックピット用照明（991.641.577.8A）

- ゼッケン灯（991.612.777.7A）

2.11 燃料系統

Porsche 911 GT3 Cup MY2017-2019 純正の燃料システムのみを使用可能とする。

純正システムに加えて、以下のパーツから構成される別売りの燃料排出キットを装備することができる。

- ブレークアウェイ カップリング：2x 997.110.191.8C
- シーリングワッシャー：2x 991.201.883.9A
- サポートワッシャー：2x WHT.004.800
- アダプター：1x 9F0.201.156
- ドレーンホース：1x 9F0.201.627
- クランプ：1x 900.171.014.01

システムに技術的な問題がない限り、燃料ポンプのスイッチを「サービスポジション」にして車両を走行させることは禁止とする。1 ラップ以上サービスポジションに入れて走行した場合、システムが作動しなくなる可能性がある。

2.12 油脂類

潤滑オイル

エンジン：
Mobil 1 0W-40 の使用が義務づけられる。添加剤の使用は禁止。

トランスミッション：
Mobilube 1 SHC 75W-90 の使用が義務づけられる。添加剤の使用は禁止。大会期間中はギアボックスに最低 2.7L のオイルが入っていないなければならない。

冷却水・クーラント：
F1 サポートレースでの開催時は、冷却水は真水（95%以上の水）または corrosion cooling liquid (997.106.907.90)10%：水 90%の冷却水を使用しなければならない。

ブレーキフルード：
PFC 665 レーシングブレーキフルードの使用が義務づけられる。

2.13 データの抽出／無線

テレメトリーシステムなど、無線データ通信の利用は禁止とする。
唯一の例外は純正のタイヤプレッシャーセンサーシステムの使用のみとする。

2.13.1 無線機

無線機およびその他の電子機器（携帯電話等）の使用は、下記の条件のもとに許可される。
使用の制限
-F1 サポートレース時は、大会期間中、公式練習を含め全車使用禁止とする。

2.13.2 データの記録

製造時に装着されたコスワース製のデータ記録システムの使用が義務づけられる。システムはシャシー番号ごとに割り当てられており原則交換は不可とする。ポルシェ AG が承認したセットアップのみが使用可能となる。
検査員もしくは PCCJ 委員会は、専有走行、予選、決勝レースで記録されたすべてのデータを確認できる。車両のワイヤリングハーネスにあらゆる追加の電子機器を接続してはならない。ただし、PCCJ 委員会により許可された設置作業は例外とする。RACELOGIC 製 VBOX VIDEO

HD2 システムの装着は許される。装着にあたっては車両のワイヤリングハーネスの改造を伴わないこと。F1 サポートレース時は大会期間中、公式練習を含め全車使用禁止とする。

2.13.3 タイミングトランスポンダー

各大会主催者が提供するトランスポンダーを大会期間中を通して使用する。トランスポンダーは、付則 9 に示すように右フロントホイールアーチに取り付けること。

2.14 その他

2.14.1 封印

以下のリストに掲載される部品は、納車または納品される前に封印される。

No.	部品名	数量	指定マーキング
1	アッパーマウント, フロント	2（左右）	封印シール
2	アッパーマウント, リア	2（左右）	封印シール
3	ショックアブソーバー, フロント	2（左右）	指定マーク鉛封印
4	ショックアブソーバー, リア	4	封印シール
5	コイルスプリング, メイン	4（前後 / 左右）	封印シール
6	コイルスプリング, ヘルパー	4（前後 / 左右）	封印シール
7	アンチロールバー	2（前後）	バーコード付封印シール
8	ブレーキパッド	8（前後 / 左右）	指定マーク打刻
9	ブレーキディスク	4（前後 / 左右）	指定マーク打刻
10	ホイール	4（前後 / 左右）	バーコード付封印シール
11	エンジンコントロールユニット	3	バーコード付封印シール
12	パドルシステムコントロールユニット	1	バーコード付封印シール
13	エンジン	2（左右）	指定マーク鉛封印
14	トランスミッション / ディファレンシャル	2	指定マーク鉛封印
15	ドライブシャフト	2（左右）	封印シール
16	エキゾーストマニホールド	2（左右）	指定マークプレート溶接
17	エキゾーストパイプ	2（左右）	指定マークプレート溶接
18	リアマフラー	1	指定マークプレート溶接
19	エアクリーナー	1	封印シール
20	ボディ	1	バーコード付封印シール
21	牽引フック	2(前後)	封印シール
22	ドライビングシート	1	バーコード付封印シール
23	フロントバンパー	1	バーコード付封印シール
24	リアバンパー	1	バーコード付封印シール
25	ボンネット	1	バーコード付封印シール
26	ドア	2（左右）	バーコード付封印シール

27	エンジンフード	1	バーコード付封印シール
28	ウィングサポートフレーム	1	バーコード付封印シール
29	リアウィング	1	バーコード付封印シール
30	パラスト	1	封印シール
31	タイヤ（ミシュラン）	ドライ	FIA コード／CUP マーキング

〔注意〕 指定マーク付シールにはアセトン等の有機溶剤を絶対に使用しないこと。

検査員もしくはポルシェ AG および PCCJ 委員会により施された封印およびマーキングは、傷付けたり、変更したり、複製してはならない。封印もしくはマーキングが損傷を受けたり、失われていたりする場合は、当該車両は車両規定違反となる。ECU の封印を一旦解いて溶接作業を実施する場合、当該 ECU は検査員もしくは PCCJ 委員会によって追加検査を受けなければならない。また、検査員の許可が得られるまで返却および再封印されないものとする。外された封印は検査員に必ず渡さなければいけない。

レース中に脱落したり、損傷を受けた封印を発見した場合は、パークフェルメが閉じてから 1 時間以内に、書面にて検査員に報告しなければならない。

2.14.2 カメラ

個人所有の車載カメラ（ビデオカメラ、小型カメラ）を搭載する場合は、大会主催者に申請し許可を得ること。前述のカメラによる素材は個人的な使用に限り、第三者へ渡すことは原則認められない。

F1 サポートレース時はカメラの搭載を原則禁止とする。但し、PCCJ 委員会および FOML が認可したインボード / オンボードカメラに限り、TV または記録目的のために使用することが許される。PCCJ 委員会が指定したエントラントは、PCCJ 委員会及び FOML が割り当てるカメラを FOML 規定の設置場所へ搭載しなければならない。装着は指定車両のピットもしくはテント内にて PCCJ 委員会技術員もしくは FOML のスタッフによって行われる。

このカメラにて撮影された映像の権利は、独占的に FOML および PCCJ 委員会に帰属する。

2.14.3 注釈

本規定で明示的に許可されていないものはすべて禁止される。部品またはコンポーネントの特性やその寸法を変更するための材料の追加または除去、熱処理またはコーティングは禁止される。オリジナルの供給状態とは異なる方法または場所に部品を取り付けることは禁止されている。許可された変更は意図した目的のみ定められており、違法な変更や規則の侵害が生じてはならない。PCCJ 委員会の決定は本規則の解釈に関して最終的なものとする。PCCJ 委員会は JAF と協議の上、本規則を修正および拡張する権利を有する。

本規定に記載しているパーツナンバーは更新されることがある。その場合、最新のテクニカルインフォメーション及び最新のパーツカタログに準ずるものとする。

付 則

付則 1 ドライバーワッペン規定

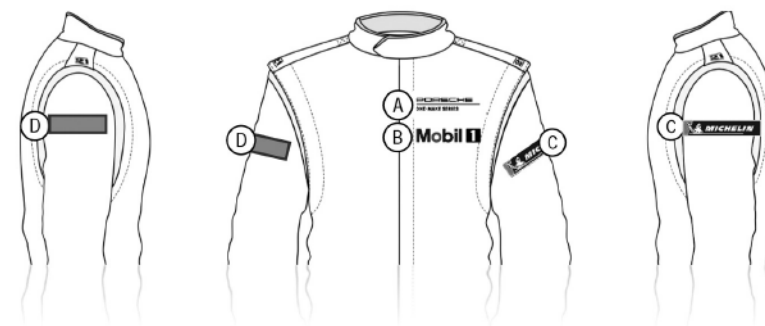
シーズンの開幕までに、すべてのチームに対して、レーシングスーツに付ける指定のワッペンが支給される。規定に基づき、すべてのワッペンがスーツに付けられていなければならない。

FIA 基準 8856-2000 に準拠したスーツへのワッペンの縫い付け、もしくは、貼り付けに際しては、以下の注意事項に従うこと。

スーツにワッペンを直接縫い付ける場合は、最外層の生地のみを縫うこと。その際は、ISO15025 に準拠した難燃性素材（ノーマックス）の糸の使用を推奨する。

裏地を用いてスーツにワッペンを付ける場合、その生地は ISO15025 に準拠した難燃性素材（ノーマックス）でなければならない。また、使用する糸も同様にノーマックスとする。ワッペンそのものの刺繍に用いる糸も、ノーマックスであることが推奨される。ホットメルト接着剤を用いてワッペンを貼り付けることは禁止とする。これらの規定に従わないワッペンの取り付けは、レーシングスーツに関するホモロゲーション違反となる。

以下の図を確認し、ワッペンを付けること。



A) Porsche Carrera Cup Japan ロゴ（幅 130mm）

B) Mobil 1 ロゴ（幅 130mm）

C) Michelin ロゴ（幅 130mm）

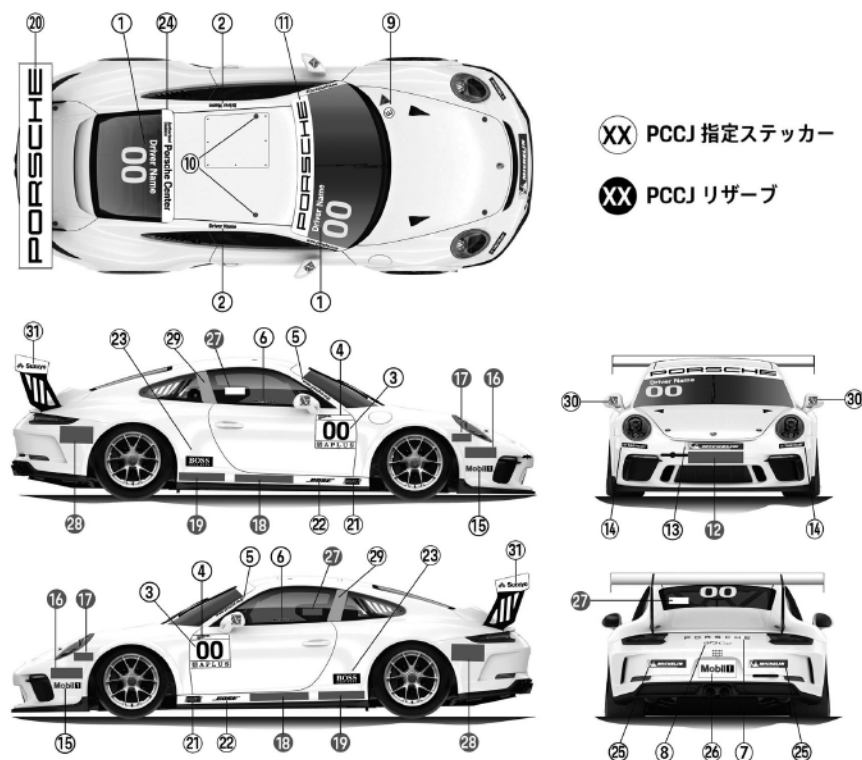
D) PCCJ リザーブ（幅 130mm）

※ 変更の場合あり

付則 2 車両ステッカー規定

注意事項：

1. 次頁 表内 1 ～ 31 番のスペースは PCCJ 指定ステッカー用エリアとする。
2. 指定ステッカーは PCCJ 委員会が用意するものを使用しなければならない。
3. 各指定ステッカー周辺にチーム独自のスポンサーステッカーを掲出する場合は、指定ステッカーの周囲に最低 30mm のブランクスペースを確保しなければならない。
4. 12 番、16 ～ 19 番、27 番、28 番に示された PCCJ リザーブエリアは、PCCJ 委員会が使用しない場合であっても、そのままスペースを空けておかなければならない。
5. オンボードカメラ映像に映る範囲（車内のダッシュボード周りやボディ周りを含む）は、PCCJ 委員会のリザーブエリアとし、チームが使用することはできない。
6. サイドシル部分には、シリーズスポンサーステッカーの視認性を損なう複雑なグラフィックやデザイン及び多数のカラーを施してはならない（推奨：単色カラー）。



指定ステッカー／指定エリア一覧

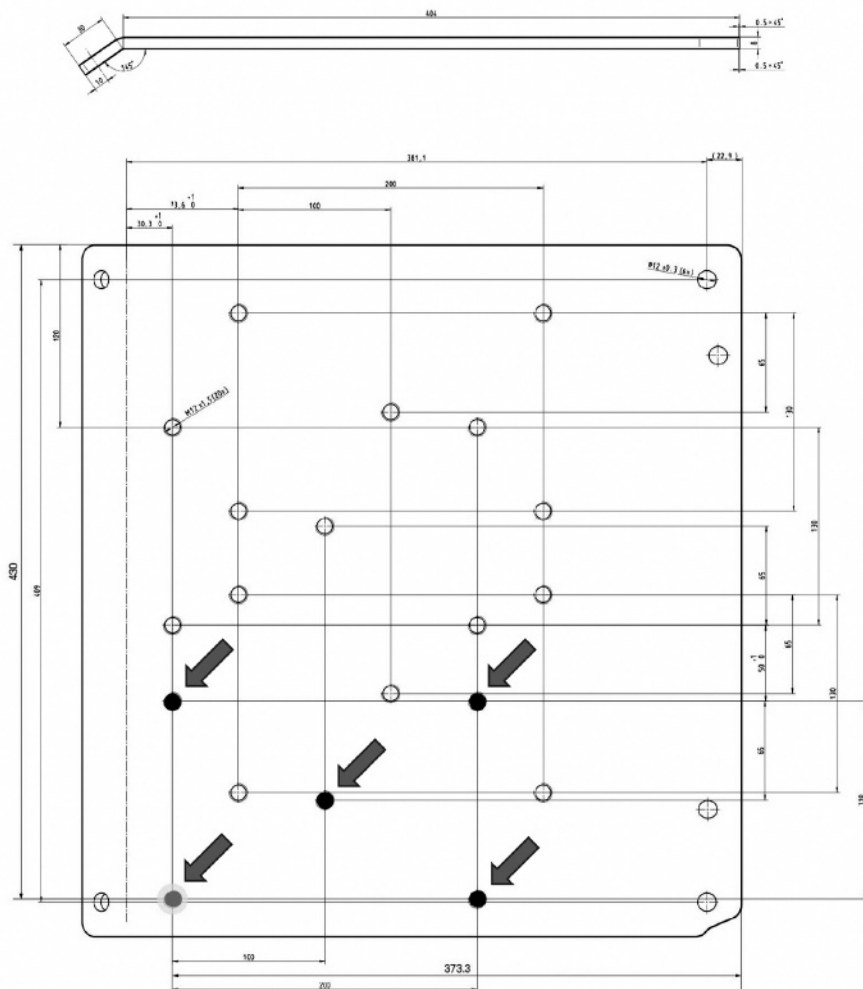
No	貼付数	色	ロゴ／シンボル	貼付位置
1	2	・ネーム：白 ・登録クラスなしゼッケン：白 ・プロアマクラスゼッケン：イエロー ・アマクラスゼッケン：オレンジ	ドライバーネーム / ゼッケン	フロントガラス右上部 リアガラス中央 上部
2	2	黒	ドライバーネーム	ルーフピラー左右
3	2	黒	ゼッケン	ドア左右のゼッケンベース
4	2	白地に黒枠	ゼッケンベース	ドア左右
5	2	黒または白	www.porsche.co.jp	A ピラー左右
6	2	黒	www.carreracup.jp	ウィンドウフレーム左右 下部
7	1	黒または白	PORSCHE	リアバンパー中央（上段）
8	1	黒または白	GT3 Cup	リアバンパー中央（下段）
9	1	カラー	キルスイッチマーク" E"マーク	フロントボンネット左
10	2	赤	レスキューデバイスポジション	ルーフ左右
11	1	白地に黒文字	PORSCHE	フロントガラス上部
12	1		PCCJ リザーブ	フロントバンパー
13	1	カラー	MICHELIN	フロントバンパー
14	2	カラー	TAG Heuer	フロントバンパー：ヘッドライト下 左右
15	2	カラー	Mobil 1	フロントバンパーサイド左右
16	2		PCCJ リザーブ	フロントバンパー左右
17	2		PCCJ リザーブ	フロントバンパー左右
18	2		PCCJ リザーブ	サイドシル左右
19	2		PCCJ リザーブ	サイドシル左右
20	1	黒または白	PORSCHE	リアウイング 上面
21	2	黒または白	HAZET	サイドシル左右
22	2	黒または白	BOSE	サイドシル左右
23	2	黒地に白文字	HUGO BOSS	リアフェンダー左右 前部
24	1	白地に黒文字	Porsche Center	リアガラス上部
25	2	カラー	MICHELIN	リアバンパー左右
26	1	カラー	Mobil 1	リアバンパー中央（プレート部）
27	3		PCCJ リザーブ	ドライバーシート外側 左右／背面
28	2		PCCJ リザーブ	リアバンパーサイド左右
29	2		ナショナルフラッグ	リアサイドウィンドウ左右 前部
30	2	カラー	aplus	ドアミラー左右
31	2	カラー	Suzuyo	翼端板左右

※別紙「ゼッケン／ステッカー貼付位置指示書」を参照しその指示に従わなければならない。

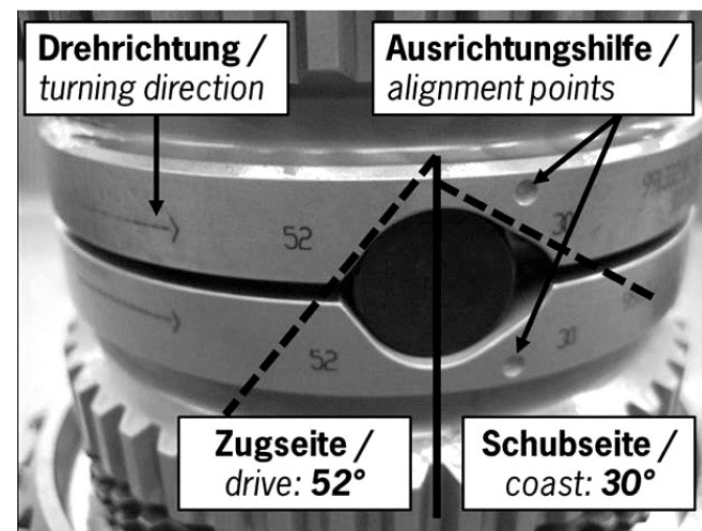
付則 3 バラストウェイト

下図の矢印で示された箇所を、バラストの PCCJ 委員会指定取り付け位置とする。

指定箇所に取り付け穴の無いベースプレートは、当該箇所への穴あけおよびタップ加工（M12 x 1.5）をして取り付けること。但し、図中の黄色箇所については、ボディへの干渉によりスタッドボルトが取り付けられない場合がある。その場合は黄色箇所を使用せず、他の 4 本にて確実にバラストを締結すること。



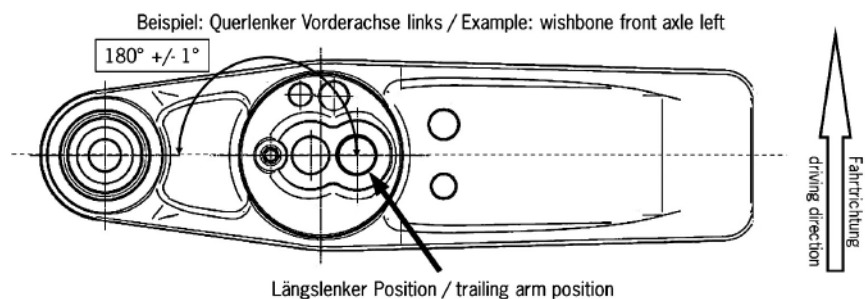
付則 4 ディファレンシャルロックのランプ角



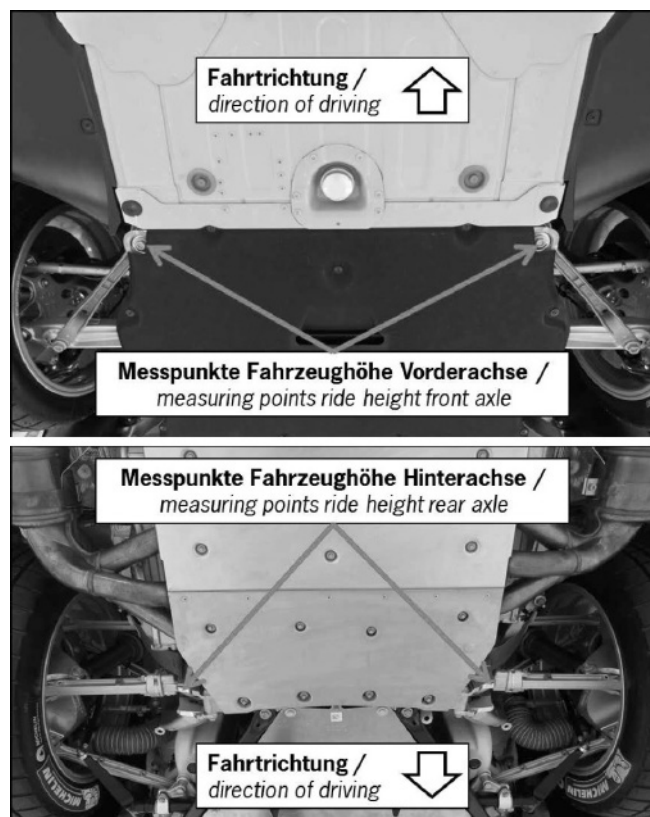
付則 5 ディファレンシャルの構造



付則 6 コントロールアーム



付則 7 最低地上高計測ポイント



付則 8 シートのパディング

- 上段 : a
ホモロゲーション適用部 : パッド x 5 (改造、取外し、緩衝材追加禁止。パッドは 3 サイズから選択可。)
- 中段 : b
ホモロゲーション “非” 適用部 : パッド x 6 (改造、取外し、緩衝材追加可能。パッドは 3 サイズから選択可。パッドは発泡材による緩衝材へ変更可。)
- 下段 : c
ホモロゲーション適用部 : パッド x 2 (改造、取外し禁止。但し、緩衝材追加可能。)

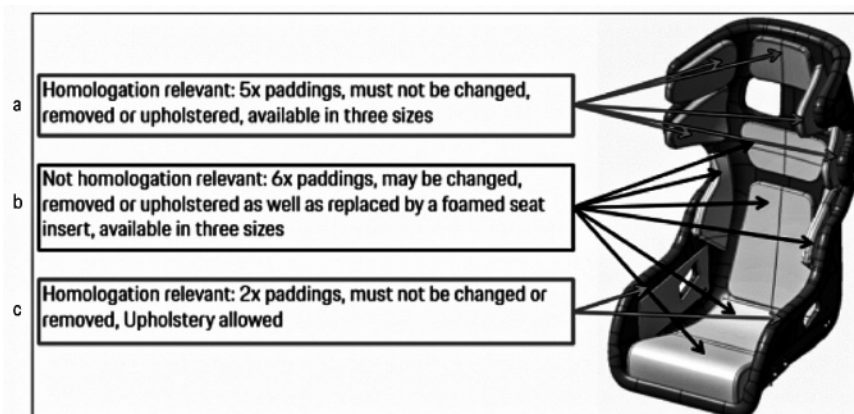


Figure 1

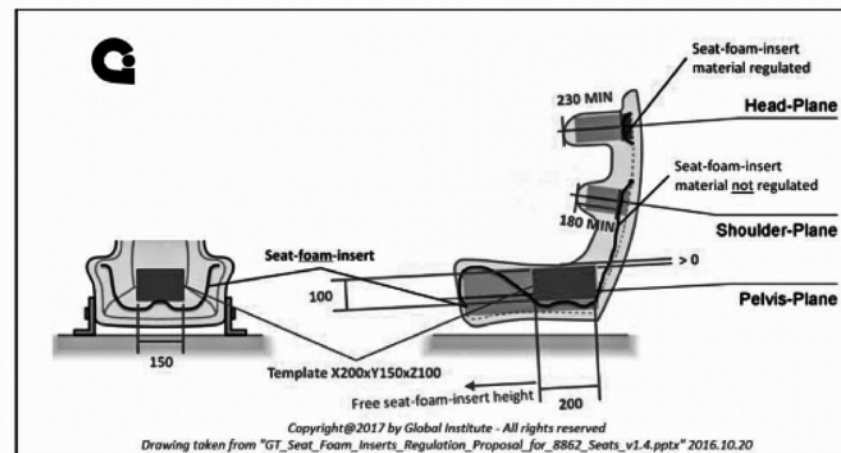
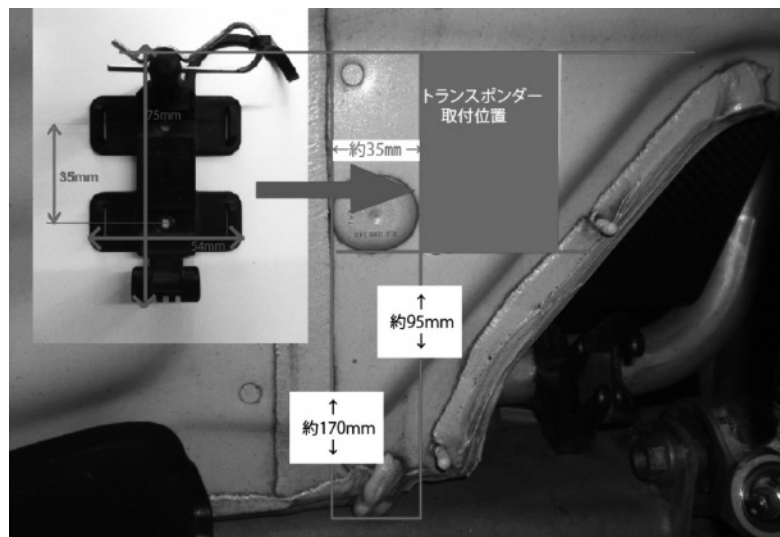


Figure 2

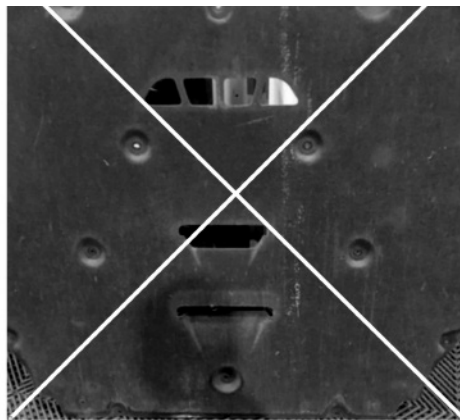
付則 9 トランスポンダー

右フロントホールハウスの図示の位置にトランスポンダーを取り付けること。
ブラケットのネジ穴の位置にナットインサート用 6mm の穴を 2 か所（35mm の間隔）開けて
M4 のナットインサートを取り付ける。

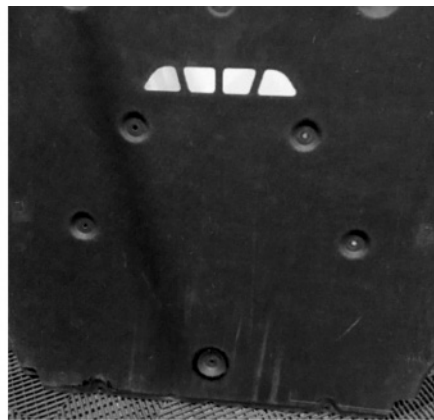


MEMO

付則 10 アンダーボディカバー



991.504.601.8A - 使用できない



991.504.601.8B - 使用は許可される

モータースポーツ ホームページ

ポルシェ モータースポーツ

<http://www.porsche.com>

ポルシェ カレラカップ ジャパン

<http://www.carreracup.jp>

JAF（日本自動車連盟）

<http://www.jaf.or.jp>

FIA（国際自動車連盟）

<http://www.fia.com>