

FCC season11 Regulation

目 次

第1章	．．．．．はじめに	2
第2章	．．．．．競技規則	3
第3章	．．．．．競技日程	5
第4章	．．．．．車両規定	7
第5章	．．．．．レース設定	8
第6章	．．．．．レースに関する事項	10
第7章	．．．．．禁止事項	20
第8章	．．．．．ペナルティに関する事項	21
第9章	．．．．．リバリーに関する事項	23
	更新情報	26

第1章 はじめに

- (1) このシリーズ戦は、技術や実力が豊富ではないドライバーや、個人が企画したレースでの経験が豊富ではないドライバーの、技術、経験向上を目的としたシーズン形式のレースである。
- (2) このシリーズ戦及び各レースでの参加資格として、規則やマナーを守ることができるドライバーのみが参加資格を獲得できる。
- (3) シーズンの途中で、車両の性能調整や開催コースの変更を行う場合がある。その為、エントリー申請をしたドライバーは、シーズン途中の性能調整やコース変更を承諾したとみなす。
- (4) FCCまたはFCCに関連するレースやイベントなどにおいて、各ドライバーの参加権は何人にも侵されない。また、参加の意思決定も、各ドライバーに委ねるものとする。ただし、(2)の内容を満たしていないドライバーは参加資格を持たない。
- (5) リバリーエディターでのデザイン編集は自己責任とし、公序良俗に反するデザインは一切を禁止とする。
- (6) 参加者は、マシン、スーツ、ヘルメットのリバリーを公開すること。なお、公開範囲はフレンド限定で良い。
- (7) あくまでチームメイトは同チーム名のドライバーのみである。それ以外のドライバー及びチームは敵となる。
- (8) フェアプレーを最大限に尊重し、わちゃわちゃのレースを全力で楽しむこと。
- (9) シーズン11も、主催者の運営管理能力を考慮し参加条件を設定する。詳細は第2章(1)を参照すること。

第2章 競技規則

(1) 参加受付について

今シーズンの参加条件を以下とする。シーズン10までに参加出走した者。また、その対象者から誘いを受けた者とする。新規参加者を誘う場合は、各対象者につき1人までとする。

人数に空きがあった場合は、制限を設けずに募集を行う。

(2) エントリー

エントリーには、FCCの各シーズンにおける車両登録およびチームの登録等を行うシーズンエントリーと、各ラウンドでのエントリーの2種を設ける。各ラウンドでのエントリーは、シーズンエントリーが必須となり、シーズンエントリーおよび各ラウンドでのエントリーが完了したドライバーのみが出走可能となる。代走は認めない。

シーズンエントリーのドライバー総数は最大26名とし、シーズンエントリーで1～16番目にエントリーしたドライバーに、出走する優先権が与えられる。この優先権は、ラウンドエントリー1回目の募集期間にエントリーを行った場合、優先権が自動で行使される。16番目以降にエントリーしたドライバーは、リザーブエントリー扱いとなる。リザーブエントリーのドライバーは、各ラウンドエントリー1回目の募集期間で枠に空きが出来た場合に、出走権利が与えられる。なお、権利が与えられる順番は、シーズンエントリー順とする。ラウンドエントリーについては、(4)を参照すること。

・シーズンエントリーと開幕戦までの流れ

先行シーズンエントリー(PSNIDと優先出走枠番号の登録)→指定期間後シーズンエントリー順に車両・チームを登録(開幕戦出走者はまとめてラウンドエントリー)→無制限での受付

(3) シーズンエントリー

シーズン前から募集開始となる。開始期間は公式HPやツイッターの運営アカウントにてアナウンスされる。(※運営のシーズンエントリーが16番以降になった場合は、運営の関係上、シーズンエントリーを14番に繰り上げる。)

シーズンエントリーは、(1)の対象者から受付を開始する。その後、制限を設けずにエントリー受付を行う。

(4) ラウンドエントリーのシステムについて

ラウンドエントリーは、2段回に分けて行う。1回目の募集期間は、決勝レース開催週の2週間前の土曜から、前週の土曜まで。2回目の募集期間は、決勝レース開催週の日曜日から、金曜日までとする。エントリーは自己管理とし、エントリー専用ページのコメントにて行うこと。エントリーを各期間内に行わなかった場合は、欠場扱いとする。

1回目の募集では、シーズンエントリー順に出走権が優先される為、期間内であれば順番を気にせずにエントリーをすることが可能。2回目の募集では、シーズンエントリーの順番に問わず、2回目の募集期間内に申請されたエントリーの先着順に受付される。1回目の募集期間内でリザーブエントリーがある場合は、1回目の募集期間内にエントリーをしたリザーブドライバーから先に補充を行う。

- (5) エントリーリストの管理について
シーズンエントリーをしたものの、3戦続けて欠場した場合(ラウンドエントリーをしていた場合は除く)は、自動的にシーズンエントリーリストの、リザーブエントリーの末尾へ移動される。移動によって生じたシーズンエントリーの優先ドライバー16名の空きに、リザーブエントリーの先頭から順に補充される。
- (6) チーム編成について
1名の構成からなるプライベーターと、2名の構成からなるワークスの2種のチーム編成とする。
- (7) 各車種の登録上限台数について
対象メーカーの使用可能車種が1車種の場合、1車種当たりの登録上限台数は、ワークス1チーム(2名)+プライベーター1名の組み合わせか、プライベーター2名の組み合わせを上限とする。
対象メーカーの使用可能車種が複数車種の場合、1車種当たりの登録上限台数は、ワークス1チームのどちらか(1名)+プライベーター1名の組み合わせか、プライベーター1名の組み合わせを上限とする。
- (8) ワークスの車両登録について
シーズン11では、ワークスの車両登録条件を以下とする。
登録するメーカーの使用可能車種が1台の場合、同一車種での登録とする。
使用可能車種が複数台ある場合は、別々の車種での登録を条件とする。
- (9) シーズン途中の車種変更
プライベーター、ワークス共に一度のみ可能。車両の変更可能期間は、Rd.1終了後からRd.5開始前までとする。ワークスはチームメイトと車種を入れ替える場合も対象となる。
車種変更後も、ハンデポイントは引き継がれる。
車種変更を行った場合、次戦出走時に3グリッド降格とする。
※シーズン11に関しては、4月26日までの車種変更は除外する。

第3章 競技日程

(1) シーズン中の日程

開催サーキット及び開催日時は下記を予定している。ただし、アップデートや主催者の急用等が発生した場合、変更となる場合があるため、Rd.1以降の開催日時は都度確認すること。

Rd.1 ニュルブルクリンク GP 2025/05/10開催予定

時間帯 : 夕方

予選周回数 : 6 Lap

決勝周回数 : 31 Lap (ピット義務周回数 : 13 Lapから)

ピットホワイトラインカットペナルティ : あり

Rd.2 ワトキنز・グレン・インターナショナル 2025/6月下旬開催予定

時間帯 : 夕方

予選周回数 : 6 Lap

決勝周回数 : 29 Lap (ピット義務周回数 : 13 Lapから)

ピットホワイトラインカットペナルティ : なし

Rd.3 ブランズハッチ GPサーキット 2025/8月上旬開催予定

時間帯 : 朝

予選周回数 : 8 Lap

決勝周回数 : 40 Lap (ピット義務周回数 : 17 Lapから)

ピットホワイトラインカットペナルティ : あり

Rd.4 サルディーニャ・ロードトラック・A 2025/9月中旬開催予定

時間帯 : 午前

予選周回数 : 8 Lap

決勝周回数 : 31 Lap (ピット義務周回数 : 13 Lapから)

ピットホワイトラインカットペナルティ : あり

Rd.5 インテルラゴスサーキット 2025/10月下旬開催予定

時間帯 : 朝

予選周回数 : 7 Lap

決勝周回数 : 36 Lap (ピット義務周回数 : 15 Lapから)

ピットホワイトラインカットペナルティ : あり

Rd.6 カタロニア・サーキット・GPレイアウト(シケイン無し) 2025/12月上旬開催予定

時間帯 : 午後

予選周回数 : 7 Lap

決勝周回数 : 33 Lap (ピット義務周回数 : 14 Lapから)

ピットホワイトラインカットペナルティ : あり

※予選の周回数は、アウトラップとアタック禁止の最終ラップを含む。

※決勝レースの周回数とピット義務周回数は、フォーメーションラップ(FL)を含む。

※各周回数は、GT上の周回数とする。

(2) 開催当日の日程

当日はセルフ車検開始時刻よりも早めに入室をすること。

21:30頃ルームオープン

21:45頃セルフ車検開始

※ここでは車検データ提出は不要。

21:50～ 予選

アタック終了後の最終ラップ待機中に、コックピットビュー設定をスクリーンショット。

21:50～ 予選終了後

リプレイ保存とリザルトをスクリーンショット後、速やかに退室。退室後すぐにセッティング画面3枚をスクリーンショットし、コックピットビュー1枚を合わせた計4枚を提出。

※第6章(2)-7)および11)を参照

22:00～ 予選終了後 運営がリプレイによる予選のアタックラップの確認を実施

※確認作業に時間が要するため、各ドライバーは部屋をたてて練習走行をすることが可能。
※セルフ車検開始から決勝終了までセッティングの変更はできない為要注意。ただし、予選終了後改めてセッティングを確認し、車検不適合箇所があった場合は速やかに運営へメッセージを送ること(車検不適合のまま決勝に出走した場合、予選決勝共に失格となるため)。

22:50頃予選結果告知

※運営のTwitterアカウントより、FCC S11グループメッセージにて発表予定。

23:00～決勝レース開始

24:00頃決勝レース終了予定

レース終了後、すぐにコックピットビュー設定のスクリーンショット、リプレイ保存、リザルトのスクリーンショットを実施。指定期間内に、コックピットビュー設定とセッティング詳細の計4枚を提出。

※後日、予選決勝のコックピットビュー設定およびセッティング詳細が適合しているかの確認を行う。

※予選時の部屋の立て直しや遅刻者の入室待ち上限は、22:00までとする。

※決勝時の部屋の立て直し等の上限は23:10までとし、原則走行可能なドライバーのみでレースを実施する。

- (1) 使用車種
指定された車種のみ使用可能とする。ディアブロ GT '00を除く車種は、ブランドセルから購入すること。ディアブロ GT '00は、ユーズドカーから購入すること。
- (2) 車両のチューニングパーツおよび設定値変更について
各車両ごとに使用するチューニングパーツと設定値が異なる為、BOPで確認しながら車両制作すること。表記されている設定値以外への変更は禁止とする。誤って指定外のパーツ使用を防止する為、標準装備から変更するパーツは、指定パーツ以外は購入しないこと。
- (3) エアロパーツ等の外装部品
各車両ごとに指定している、パーツおよび設定値に合わせること。
- (4) ホイール
リム系、リム幅、オフセットは、標準からの変更を禁止とする。
- (5) モデファイ
GTオート>カーメンテナンス&サービスにあるモデファイの施工は全車禁止とする。
- (6) ゼッケン
FCC専用のゼッケンを使用。装着方法については、第9章を参照すること。
- (7) 電子制御系
ABSは全車種使用可能とする。
トラクションコントロールについては、ウェットコンディションが実装されているコースでのレースのみ、任意で使用可能とする。
ただし、R8 Coupè V10 plus '16は全コースにおいて使用禁止とする。
上記2点以外については、全車種使用禁止とする。
- (8) 使用タイヤ
レーシングハード、インターミディエイト、ヘビーウェットタイヤを使用可能とする。
ただし、R8 Coupè V10 plus '16はレーシングハード、インターミディエイトの2種を使用可能とする。
- (9) ブレーキバランス
ブレーキバランスの設定値は、任意で変更可能とする。レース中も同様とする。
- (10) 視点の設定(ディスプレイビュー>コックピットビューの調整)
コックピットビューの設定値については、全車「高さ」、「前後」の値を0にすること。
- (11) ワークスのリバリーについて
メーカーの使用可能車種が複数ある場合、リバリーデザインの大半を合わせたり、使用する色味を合わせる等の、何らかの統一感を出すこと。メーカーの使用可能車種が1台のみの場合、デザインや色味等の一部で差異を持たせ、識別できるようにすること。

第5章 レース設定

(1) ルームモード

予選：プラクティス/レース

決勝：プラクティス/レース

(2) ルームの公開範囲

フレンド限定

(3) 天候・時刻の設定

天候の選び方 : カスタム天候

時間帯 : 各レースによる

天球タイムラプスの速度 : 2倍

スタート時の路面水量 : 各レースによる

カスタム天候 : ランダム

(4) レースの設定

スタート方式 : グリッドスタート

グリッドソート : (予選) タイムによるグリッド

: (決勝) ホスト指定

BOP/チューニング禁止 : オフ

ブースト : なし

スリップストリームの強さ : リアル

車両の破壊表現 : オン

メカニカルダメージ : 弱い

タイヤの摩耗 : 2倍

燃料の消耗 : 1倍

給油速度 : 3L/秒

初期燃料量 : 100

コース外でのグリップ低下 : リアル

勝者決定後のレース継続時間 : 180秒

ナイトロ/オーバーテイクシステム使用時間倍率 : 0.1倍

(5) 予選の設定

周回数 : 各コースによる

制限時間後の猶予時間 : 180秒

タイヤ摩耗(予選中) : レースと同じ設定

燃料消費(予選中) : レースと同じ設定

初期燃料量 : レースと同じ設定

(6) レギュレーションの設定

カテゴリーで絞る	：	制限無し
PPの上限	：	無制限
最高出力の上限	：	無制限
車両重量の下限	：	無制限
タイヤタイプ	：	レーシング
使用可能タイヤ	：	ハード
使用義務タイヤ	：	なし
ナイトロ	：	装着不可
カートの使用	：	オフ
エンジンスワップ	：	禁止
チューニングパーツ	：	エクストリーム以下

(7) ペナルティ設定

ショートカットペナルティ	：	(予選)	強い
	：	(決勝)	弱い
壁接触ペナルティ	：	なし	
壁接触時の進行方向補正	：	なし	
車両接触ペナルティ	：	オフ	
ピットホワイトラインカットペナルティ	：	原則あり	
レース中のゴースト化	：	なし	

(8) ドライビングオプション制限

カウンターステアアシスト	：	使用禁止
スタビリティ・マネジメント	：	使用禁止
走行ラインアシスト	：	使用禁止
トラクションコントロール	：	原則使用禁止※
ABS	：	無制限
オートドライブ	：	使用禁止

※第4章-(7)項参照

第6章 レースに関する事項

(1) レース規定

- 1) レースは総走行距離150kmを超える最低周回数と、フォーメーションラップ(以下FLとする)の1Lapを含むものとし、ラウンド数は6ラウンドとする。
- 2) 予選開始前に、各自でBOPとハンデポイントを照らし合わせたセルフ車検を行う。
車検では装備が適合しているか、指定数値に設定しているかの確認を行う。
また、同時にコックピットビュー設定の確認も各自で行う。
- 3) 車検開始時から決勝レース終了後まで、タイヤ、ブレーキバランス以外のセッティングを変更する行為は禁止とする。
- 4) 方向指示(ウィンカー、ハザード)のボタン割り当ては任意とするが、可能な限り割り当てること。
- 5) クラクションの誤作動を防ぐために、クラクションのボタン割り振りを解除すること。
- 6) 方向指示による認識の違いを避けるために、ウィンカーでの表示は、自車が寄る方向を示すものとするが、ドライバーは過信せず注意をすること。ハザードに関しては要注意の意思表示とする。
- 7) ダメージを受けた場合やコース外からの復帰後などで、スローペースで走行する場合は、ハザードの使用を推奨し、可能な限りレコードラインを外して走行すること。スローペースかつハザードを使用している車両がいた場合は、後続車両はスリップを使うため等で後方に付く行為は避けること。
- 8) ピットホホワイトラインカット(誘導線カット)のペナルティ設定
原則適用するが、ピットホホワイトラインがレコードラインと被さっていて、他車との接触により誘導線カットによるペナルティを受けかねないと判断した場合は、このシステムを使用せず、レース終了後、参加者及び運営が目視にて確認を行う。
システムを使用しない場合は、FCC独自のホホワイトライン(誘導線)カットのルールが適用される。
- 9) 進路変更の上限
後続車両がスリップに入る距離にいる場合、先行する車両は順位を守るために、2回以上の進路変更を原則禁止とする。下記の(4)を参照すること。
・例
後続車両がスリップに入る距離にいる状況の先行車両が、レコードラインから進路を変更。
その後、レコードライン側へ戻る場合は、後続車両の1台分のスペースを確保すること。
- 10) 意図的な接触行為
他車をコース外へ押し出したりダメージを伴う接触はもちろん、バンパープッシュ等によって、自車に利益をもたらすための接触行為等も禁止とする。

(2) 予選

- 1) プラクティス/レースモードを使用して行う。周回数は、予選開始時のアウトラップとファイナルラップを除く、総走行距離20kmを超える最低周回数とする。
- 2) 予選開始後の1 Lap目は、後方車両の攻撃が遅延しないよう、できる限り全開走行に近いペースで走行すること。なお、各コースの最終セクター計測地点からは、全開走行すること。タイヤを温めるための蛇行行為や加減速を繰り返す行為など、全開走行を行わず後方車両のペースを落とさせた場合は、ペナルティの対象となる。
前方車両が最終セクターで全開走行をせず、自車がやむを得ず減速等を強いられた場合は、ペナルティの対象外とする。
- 3) ファイナルラップについては、全車アタック禁止とする。ファイナルラップの計測が開始された車両はそのままチェッカーを受けずに、全車揃うまでコース脇で待機すること。
全車揃い次第、7)の車検データを取得し、その後チェッカーを受けて予選を終了とする。
- 4) 予選中にオプションの終了を選択し、途中退出することは原則禁止とする。なお、退出せざるを得ない理由があった場合は、予選終了後に速やかに運営へ報告すること。3)を除く予選中のピット外での待機は、イエローフラッグが振られる原因となるため、こちらも原則禁止とする。
- 5) 予選ではコース上の判定を、原則通常走行路面内と定め、コース上に最低でも片側2輪を残す走行をすること。また、予選は前の週の最終コーナーでも上記の方法で走行すること。
通常走行路面の判定は、コース脇に設置されている白線とし、白線上と白線内をコース上とする。白線が設置されていない場合は、コース外との境界とする。明らかにコース内に片側2輪を残せなかった場合は、タイムの更新をしないよう減速等を行うこと。
- 6) 予選結果に採用されるベストタイムについては、原則GT上に記録されたベストタイムとする。対象ベストラップと前週の最終コーナーで5)を違反する行為があった場合は、違反回数×0.500秒を予選ベストタイムに加算する。明らかに5)を守らない逸脱行為は、違反回数×1.500秒を予選ベストタイムに加算する。
予選で赤タイム(無効タイム)のまま終了した場合はDNSとし、予選順位の最後尾に振り分ける。複数人発生した場合は、前戦までの獲得ポイント順に振り分ける。なお、開幕戦はエントリー順とする。
- 7) 予選終了後の車検のデータ提出について
予選終了後、全車車両データ(スクリーンショット)の提出を義務付ける。10)を参照すること。提出先は運営のPSNIDに、定められた時間内に個人メッセージにて提出すること。データは以下の内容を必ず含めること。
予選終了後のマシンセッティング詳細画面の全体(計2枚)と各ギア比(計1枚)、コックピットビュー設定の数値(計1枚)が含まれた合計4枚のデータとする。
ただし、予選についてはコックピットビュー設定のデータは、予選のアタック終了後の待機中に全車スクリーンショットを行う事。
上記のデータについては、予選出走時以外のセッティングデータを提出した場合、予選失格となる。提出するデータを間違わないよう注意をすること。

8) 予選有効タイムの優先性について

予選の有効タイムの優先度として、運営のリプレイを最優先とする。ただし、何等かのトラブルによってリプレイが保存できていない場合や、再生できない可能性もある為、各自必ずリプレイを保存すること。運営自身のデータで確認を出来ない場合は、運営が指定したドライバーのリプレイにて確認を行う。なお、ラグによって正常に判断できない場合は、該当者のリプレイにて、本人のみ確認を行う場合もある。

12

9) 予選中の回線トラブル発生時のやり直しについて

予選が開始され、先頭車両がアウトラップを除くタイムを記録するまでに、回線落ち等の車両が発生した場合は、予選のやり直しとなる。先頭車両が既にタイムを記録していた場合は、予選継続となる。予選継続の場合は、運営からアナウンスは行われない。予選のやり直しは、当日の進行状況によって、やり直し不可での予選開催となる場合がある。

10) 予選順位の振り分け優先度

予選有効タイム → DNSドライバー → DSQドライバー → 前戦までのグリッド降格の処理
※前戦までに発生したグリッド降格ペナルティの処理は、予選順位確定後の順位からとする。

11) 車検のデータ提出の詳細について

下記の4枚を提出すること。

セッティング詳細1

The screenshot displays a car setup interface for a BMW M4 Safety Car. The left panel shows basic performance data, and the right panel shows detailed suspension and aerodynamic settings.

Basic Performance Data:

項目	FR	リア
パフォーマンスポイント	615.01	615.01
最大出力	431 PS	431
最大トルク	56.1 kgf/m	56.1
燃費効率	2,979 cc	2,979
重量	1,497 kg	1,497
前後重量バランス	52 : 48	52 : 48
0-400 m	12.05 秒	12.05
0-1,000 m	21.93 秒	21.93
100-150 km/h	3.52 秒	3.52
安定性	-0.27 (ニュートン)	-0.27
高速	-1.00 (アンダー)	-1.00
旋回G	1.26 G	1.26
60 km/h	1.32 G	1.32
120 km/h	1.37 G	1.37
240 km/h		

Suspension Settings:

項目	フロント	リア
サスペンション	ノーマル	ノーマル
車高調整	120 mm	140 mm
アンチロールバー	1 Lv	1 Lv
減衰比 前/後	20 %	20 %
減衰比 伸び/戻り	45 %	45 %
固有振動数	1.60 Hz	1.80 Hz
ネガティブキャンバー角	1.4 度	1.9 度
トー角	0.00 度	0.20 度

Aerodynamic Settings:

項目	フロント	リア
ダウンフォース	20	40
コンピュータ	ノーマル	ノーマル
出力調整	100 %	100 %
バラスト	0 kg	0 kg
バラスト搭載位置	0	0
パワーリストリクター	100 %	100 %
トランスミッション	ノーマル	ノーマル
最高速 (オート)	0 km/h	0 km/h
マニュアル制御	マニキュアル制御	マニキュアル制御
ナイトロ/オーバーテイク	なし	なし
出力調整	0 %	0 %

セッティング詳細2

BMW M4 Safety Car (FR / 吸気形式 TC, エンジン形式 S55B30A-M4-SC)

基本性能

パフォーマンスポイント	FR 615.01	615.01
最高出力	431 PS	431
最大トルク	56.1 kgf·m	56.1
総排気量	2,979 cc	2,979
車両重量	1,497 kg	1,497
前後重量バランス	52 : 48	52 : 48

加速性能

0-400 m	12.05 秒	12.05
0-1,000 m	21.93 秒	21.93
100-150 km/h	3.52 秒	3.52

安定性

低速	-0.27 (ニュートン)	-0.27
高速	-1.00 (アンダー)	-1.00

旋回G

60 km/h	1.26 G	1.26
120 km/h	1.32 G	1.32
240 km/h	1.37 G	1.37

セッティングシート 1

過給機

- ターボチャージャー: ノーマル
- アンチラグ: なし
- アンチラグ設定: オフ
- インタークーラー: ノーマル
- スーパーチャージャー: なし

駆動系

- エキリナー: ノーマル
- マフラー: ノーマル
- エキゾーストマニホールド: ノーマル

ブレーキ

- ブレーキシステム: ノーマル
- ブレーキパッド: ノーマル
- サイドブレーキ: ノーマル
- サイドブレーキトルク: 0
- ブレーキバランス: ノーマル
- 前後バランス: 0

ステアリング

- 舵角変更: ノーマル
- 4WSシステム: なし
- リア保舵角: 0
- ドライブレイン: ノーマル
- クラッチ&フライホイール: ノーマル
- プロペラシャフト: ノーマル

エンジンチューン

- ボアアップ: --
- ストロークアップ: --
- エンジンバランスチューン: --
- ポート研削: --
- ハイリフトカムシャフト: --
- リフトカムシャフト: --
- コンロッド/ピストン: --
- レシククラックシャフト: --
- ハイコンピストン: --
- ボディワーク: --
- 軽量化ステージ1: --
- 軽量化ステージ2: --
- 軽量化ステージ3: --
- 軽量化ステージ4: --
- 軽量化ステージ5: --
- ボディ剛性アップ: --

ギア比

BMW M4 Safety Car (FR / 吸気形式 TC, エンジン形式 S55B30A-M4-SC)

基本性能

パフォーマンスポイント	FR 615.01	615.01
最高出力	431 PS	431
最大トルク	56.1 kgf·m	56.1
総排気量	2,979 cc	2,979
車両重量	1,497 kg	1,497
前後重量バランス	52 : 48	52 : 48

加速性能

0-400 m	12.05 秒	12.05
0-1,000 m	21.93 秒	21.93
100-150 km/h	3.52 秒	3.52

安定性

低速	-0.27 (ニュートン)	-0.27
高速	-1.00 (アンダー)	-1.00

旋回G

60 km/h	1.26 G	1.26
120 km/h	1.32 G	1.32
240 km/h	1.37 G	1.37

セッティングシート 1

エアロダイナミクス

フロント

- ダウンフォース: 20
- リア: 40

コンピュータ

- コンピュータ: ノーマル

マニュアル調整

1速	4.806 / 63
2速	2.593 / 118
3速	1.701 / 180
4速	1.277 / 240
5速	1.000 / 306
6速	0.844 / 363
7速	0.671 / 481
ファイナル	3.154

7,600 rpm

セッティングシート 1

過給機

- ターボチャージャー: ノーマル
- アンチラグ: なし
- アンチラグ設定: オフ
- インタークーラー: ノーマル
- スーパーチャージャー: なし

駆動系

- エキリナー: ノーマル
- マフラー: ノーマル
- エキゾーストマニホールド: ノーマル

ブレーキ

- ブレーキシステム: ノーマル
- ブレーキパッド: ノーマル
- サイドブレーキ: ノーマル
- サイドブレーキトルク: 0
- ブレーキバランス: ノーマル
- 前後バランス: 0

コックピットビュー設定

1 POSITION 1 LAP 1

P 1 jda_TVXQ 0:00.000

コックピットビューの調整

高さ: 0

距離: 0

構図: 標準

タイプ: タイプ1

6)と(3)-8)によって、スクリーンショットのタイミングが異なる為注意。

(3) 決勝

- 1) 原則 1 Lap目をFLとする。1位スタートの車両が指定区間内で加速次第、レーススタートとする。

- 2) FL中のピットインは禁止とする。

- 3) FLについて

指定された場所までは120km/h前後で走行すること。隊列形成は、最終コーナー手前までに行うこと。隊列の形成方法は、1コーナーイン側を奇数列として2列に整え、前方の車両との間隔を1車身程空けて、60～65km/hでコントロールラインに向かって走行すること(※下記参照)。

隊列は、原則各コースのグリッドマーク上を走行すること。

隊列を整えるために65km/h以上の走行は可能だが、隊列を整え次第、60～65km/hで再び走行すること。

隊列形成後、1位スタートのドライバーは、原則最終コーナーからコントロールラインまでの間に任意で加速し、レースをスタートすること。1位スタートのドライバーは、60～65km/hの速度から加速すること。2位以下のドライバーは、60～67km/hの速度から加速すること。コントロールライン通過までに隊列が形成できなかった場合は、コントロールラインを通過した車両からレーススタートとする。

レーススタート時までに、何らかのトラブルで隊列に追いつくことができなかった場合は、各コースの指定された場所で60～67km/hまで減速したのち、再加速してスタートすること。

- 4) コントロールラインの通過の判定について

ラップ数が次の周回に切り替わり、新しくタイムの計測を開始した瞬間とする。

- 5) ピットオープン

原則2Lap目から最終周前の周回までをピットオープンとする。

- 6) 決勝レース中のピットイン義務回数

5)の規定内かつ最低1回のピットイン義務を設ける。レース総走行距離60kmを超える最低周回数とFLの1Lapを含む周回数より、最低1回はピットインを行う事(例：該当周回数が15Lapの場合は15Lapからピットイン義務消化の対象となる)。ピットインの際のタイヤ交換と給油作業は任意とする。

- 7) コース上の判定・走行方法について

(2)-4)の通り、決勝もコース上の判定を原則通常走行路面内と定め、コース上に最低でも片側2輪を残す走行をすること。

通常走行路面の判定は、コース脇に設置されている白線とし、白線上と白線内をコース上とする。白線が設置されていない場合は、コース外との境界とする。

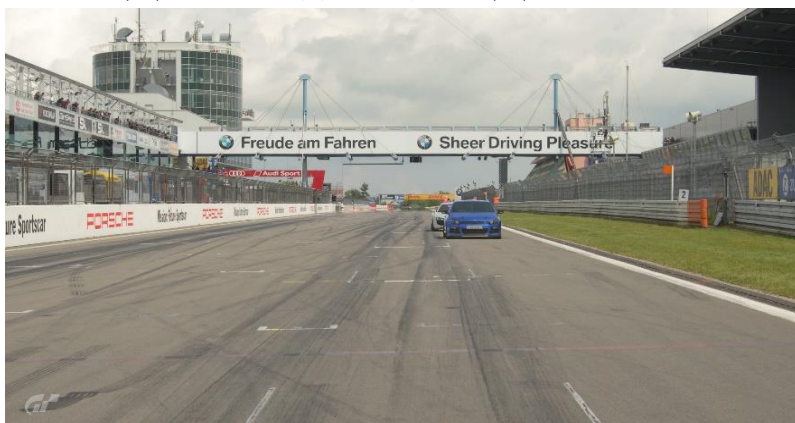
ただし、決勝レース中においては、コーナー出口のアウト側のみ、1車身の幅程度、コース外へはみ出るとは可能とする。ショートカットペナルティ設定を併用する為、決勝レース中のコーナー出口アウト側はどこまでがペナルティの境界かを、各自確認しておくこと。コーナーイン側は、ショートカットペナルティに関係なく上記のルールを適用する。

- 8) 決勝終了後の車検のデータ提出について
予選同様に、全車車両データ(スクリーンショット)の提出を義務付ける。(2)-10)を参照すること。提出先は運営のPSNIDに、定められた時間内に個人メッセージにて提出すること。動画は以下の内容を必ず含めること。
決勝終了後のマシンセッティング詳細画面の全体(計2枚)と各ギア比(計1枚)、コックピットビュー設定の数値(計1枚)が含まれた合計4枚のデータとする。
決勝でのコックピットビュー設定は、レース終了直後のものとする。
上記のデータについては、決勝出走時以外のセッティングデータを提出した場合、予選決勝共に失格となる。提出するデータを間違わないよう注意をすること。
- 9) 回線トラブルによるリタイアについて
決勝レース中における回線トラブルのリタイアについては、FLの周回を除いたレース周回数の半数以上を消化していない状態でリタイアした場合、対象ドライバーをDNFとし、1ポイントが付与される。レース周回数の半数以上を消化していた場合、完走時と同じポイントが付与される。なお、回線落ちのタイミングについては、主催者の画面又はリプレイにて決定する。
上記のポイントの付与に関しては、トラブルが発生したドライバー自身が運営側に申請すること。申請がされなかった場合はDNSとする。
- 10) 回線トラブルによるロービールームエラーについて
決勝レース中における回線トラブルによるロービールームエラーについては、以下とする。
FLを除く周回数の半数を超えていなかった場合、当日のスケジュールによって、決勝レースのやり直しを行う。
FLを除く周回数の半数を超えていた場合は、参加者との合意のもと、決勝レースのやり直しは周回数を半減させての決勝レース実施、又は決勝レース結果を全車DNFとする。
なお、周回数を半減させた場合も、通常の決勝レース結果のポイント配分とする。

(4) 進路変更の上限回数について

第6章-(1)-9)の通り、「後続車両がスリップに入る距離にいる場合、先行する車両は順位を守るために、2回以上の進路変更を原則禁止とする。」と定める。ただし、厳格に裁くのではなく、各ドライバーのフェアプレー精神を信頼して、ある程度柔和に対応する。この進路変更の上限回数を明らかに違反し、接触等のトラブルが起きた場合は、上記の定めに則り対応する。

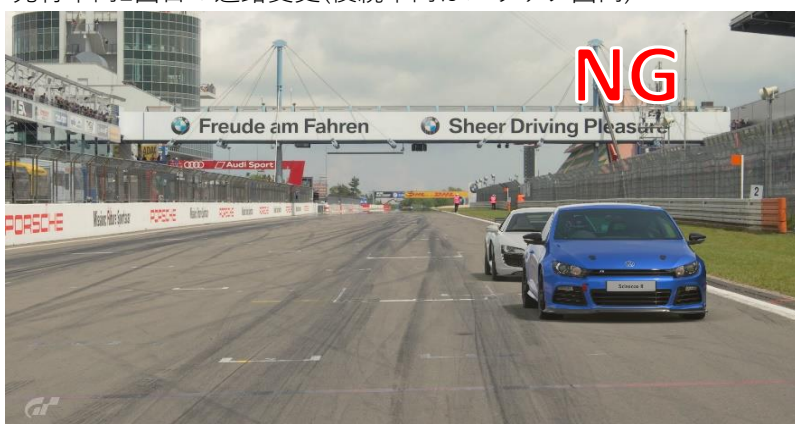
1) 先行車両(青)のスリップ圏内に後続車両(白)が入る



2) 先行車両が1回目の進路変更(後続車両はスリップ圏内)



3) 先行車両2回目の進路変更(後続車両はスリップ圏内)



完全にレコードラインへ戻っている為、厳格にはレース規定違反となる。

4) レース規定内の場合



レコードラインに後続車両1台分のスペースを空けているので、レース規定違反にはならない。

(5) 予選・決勝のポイント配分

各レースの予選、決勝の結果に基づいて、下記のポイントが付与される。

予選	ポイント
1位	: 3
2位	: 2
3位	: 1
DNS	: 0
DSQ	: 0

決勝	ポイント
1位	: 23
2位	: 18
3位	: 15
4位	: 12
5位	: 10
6位	: 9
7位	: 8
8位	: 7
9位	: 6
10位	: 5
11位	: 4
12位	: 4
13位	: 3
14位	: 3
15位	: 2
16位	: 2
DNF	: 1
DNS	: 0
DSQ	: 0

- 1) 予選、決勝において、同タイムながら順位が異なる場合は、GT7上のリザルト順位を有効とする。
- 2) FCCのポイントランキングにおいて、同ポイントになった場合は、同率順位とする。
- 3) 失格者(DSQ)が発生した場合は、下の順位のドライバーを繰り上げる。
- 4) コンストラクターズポイント
各レースにおいて、チームの両ドライバーが獲得したポイントの合計が、コンストラクターズポイントとして与えられる。

(6) レース結果に伴うハンデポイントについて

- 1) 決勝レース結果の順位によって、下記のハンデポイントを課す。ハンデポイントはウェイトハンデとして反映される。
- 2) ハンデポイント1ポイントあたり、ウェイトハンデ1kgに相当するものとする。
- 3) バラストの搭載位置は、全車0とする。
- 4) ハンデポイントの上限・下限
ハンデポイントの累積の上限は最大100までとし、下限は0とする。上限と下限を超えた値は切り捨てる。
- 5) ハンデポイント軽減措置について
Rd.5終了後に確定したハンデポイントから、全車40ポイント軽減とする。

ハンデポイント

1位	:	40
2位	:	30
3位	:	25
4位	:	0
5位	:	0
6位	:	0
7位	:	0
8位	:	-10
9位	:	-20
10位以下	:	-30
DNF	:	-30
DNS	:	-30
DSQ	:	0

6) シーズン途中のリストリクター軽減措置について

Rd.3～Rd.5では、下記の対象ドライバーの車両のリストリクターの値を「1」軽減する。

前のラウンドに出走しており、かつ各ラウンド前のドライバーズランキング6位以下のドライバーの車両。

第7章 禁止事項

- (1) レギュレーションで定められた決まりを故意に反する行為。
- (2) 参加者への暴言や無礼な行動等の、スポーツマンシップに欠ける行為。
- (3) 規定違反した車両で参加、走行する行為。
- (4) FLの隊列形成時、不必要な加減速や前方車両との間隔を空ける行為。
- (5) レーススタート時に、故意に規定速度以上でレーススタートをする行為。
- (6) 順位を守るための、2回以上の進路変更。
- (7) 蛇行行為等の、異常な進路変更を伴う妨害行為。
- (8) コーナー区間での急な進路変更。
- (9) コース上を走行する車両の、進路を塞ぐ形でのコース外からの復帰。
- (10) コース全区間における、故意の幅寄せ行為。
- (11) ピットインをしようとする車両の進路を妨害する行為。
- (12) コースをショートカットする行為。これを繰り返す行為。※
- (13) ピットレーンを示す誘導線をカットし、不正にピットインおよびピットアウトする行為（ただし、タイヤが誘導線に乗る程度は問題なしとする）。
- (14) ピットイン義務回数を消化せずに、チェッカーを受ける行為。
- (15) 他車に対し、ダメージが発生するような接触を伴ってのオーバーテイクを仕掛ける行為や、押し出し行為。自車に利益をもたらすための、バンパープッシュ行為など。
- (16) 他車との接触時や接触を回避する目的以外で、コース上から大幅に逸脱する行為。また、それを故意に繰り返す行為。
- (17) チームメイト内外を問わない、ボイスチャットやテキストチャット等、何らかの手段を用いて、レーススタートの合図を送る行為。
- (18) チームメイト外とのボイスチャットやテキストチャット等、何らかの連絡手段を用いる事の出来る状況において、レース戦略の共有やレース走行における連携を行うこと。

※第6章-(3)-(7)項

第8章 ペナルティに関する事項

(1) ペナルティ

原則ペナルティは、審議申請の申し出があった場合にのみ審議を行う。ピットイン・アウトのチェックは主催者も行うが、各自で確認を行うこと。

レース終了時のタイム加算等の重いペナルティは、故意による接触や複数台の絡む接触等、出さざるを得ない状況にまでレース展開が乱れてしまった場合にのみ使用する。そのため、参加者はそのような事態にならないよう努めること。

- 1) 予選開始前のセルフ車検から決勝終了後の車検の間で、セッティングを変更する行為。
予選・決勝の結果をDSQとする(予選決勝でDSQを分けた場合、意図的にセッティング変更をすることで、予選を犠牲にする代わりに決勝で多くのポイントを稼げるのを防ぐため)。
- 2) 予選・決勝終了後の車検データの提出を期限外に行った、また提出しなかった場合。
予選で未提出または一部未提出の状態が決勝も出走した場合は、予選・決勝の結果をDSQとする。決勝のみ未提出または一部未提出の場合は、決勝の結果をDSQとする。
- 3) 予選ベストタイム及び前週の最終コーナーでの逸脱行為
違反回数×0.500秒を予選ベストタイムに加算とする。ただし、明らかに大幅な逸脱行為があった場合は、対象違反回数×1.500秒を加算とする。
- 4) 予選を無効タイムのまま終了した場合。
予選結果をDNSとする。
- 5) 前方車両との間隔を空ける行為(2列ローリングスタート)
前方又は1つ上の順位の車両が隊列を乱していた場合等は、原則警告措置とする。
ただし、2位スタートの車両は、1位スタートの車両の後端と自車の先端との前後間隔を1車身分以上。3位以下でスタートの車両は、前方の車両の後端と自車の先端との前後間隔を2車身分以上明確に間隔を空けてレーススタートした場合、3秒以上の加算措置とする。
- 6) 前方車両との間隔を詰める行為(2列ローリングスタート)
前方又は1つ上の順位の車両が隊列を乱していた場合等は、原則警告措置とする。
ただし、2位スタートの車両は、1位スタートの車両の先端と自車の先端の前後間隔を0.5車身分以上。3位以下でスタートの車両は、前方の車両の後端と自車の先端との前後間隔を0.5車身分以上明確に保たずに、レーススタート後大きな利益を得ていた場合は、レーストータルタイムに3秒以上の加算措置の可能性がある。
- 7) レーススタート時の速度超過
決勝レーストータルタイムに5秒加算とする。速度超過によって大きな利益を得ていたと判断した場合は、更に加算措置をとる。
- 8) 他車に深刻なダメージを与える行為
故意に行ったと判断した場合、レーストータルタイムに30秒以上の加算措置をとる。それでもペナルティが適正でないと判断した場合は、失格や、以降の出走権はく奪の措置をとる。

- 9) 複数台の絡む接触
接触を起こした車両を除く2台以上の車両と、直接又は間接的に接触し、接触された車両がダメージを負った場合や、大きく順位を落とした場合。原則、レース終了時のタイムに30秒以上の加算措置を取る。ただし、状況によっては、ペナルティを軽くした措置を取る場合がある。
- 1 0) ピットイン・アウトの際の誘導線カット行為
ピットホワイトラインカットペナルティ設定および、参加者と運営の目視により判定する。違反していた場合、レーストータルタイムに3秒加算の措置とする。
- 1 1) ピットクローズ時のピットイン行為
スピン等のアクシデントにより、コントロール不能になった状態でのピットインは、原則警告とする。故意に行った場合は、レーストータルタイムに60秒加算措置とする。
- 1 2) 決勝レース中のピットイン義務回数違反
決勝レースの結果を失格とする。

(2) ペナルティの審議申請

レース後にPSのメッセージ又は運営TwitterアカウントのDMにて、各自が運営へ申告すること。審議に関連する内容や動画等はSNSなどに書き込まず、運営に報告を行うこと。審議申請の該当者は問わない。申請期間は、決勝レース終了後から翌週金曜日までとする。ペナルティの内容は状況によって運営が判断するが、故意に行った反則行為については厳重な罰則を科す。上記のペナルティ方法が適用できない場合は、状況によってペナルティ内容を変更させる。

第9章 リバリーに関する事項

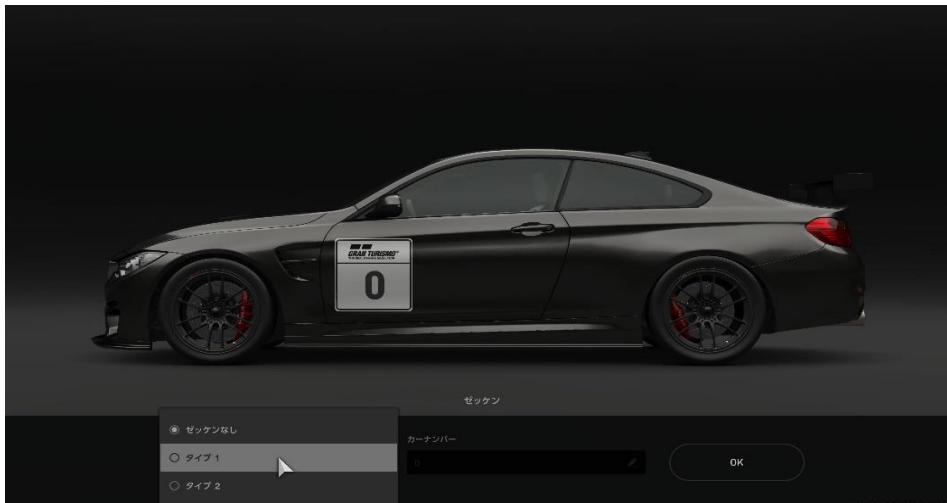
(1) リバリーデザインについて

- 1) リバリーで使用する一部アイテムを、統一して使用する。

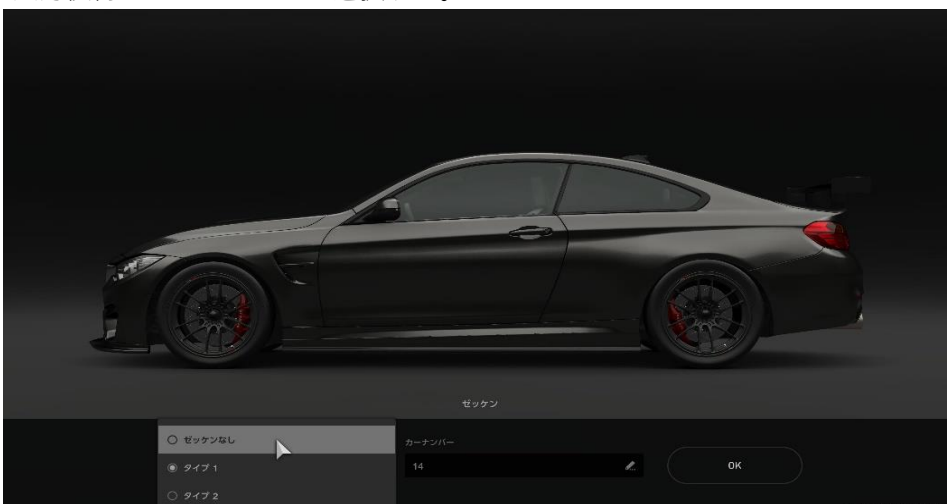
ゼッケン	: なし(※ 2) 参照)
ウィンドウステッカー	: ブラック or ホワイト
ドライバー名	: FREE
ライトカバー	: FREE
タイヤステッカー	: 標準ステッカー

- 2) ゼッケン番号の登録

一度ゼッケンを選択したのち、カーナンバーをS11で登録した数字に入力。



入力後再びゼッケンなしを選択する。



(2) ゼッケンの張り付け

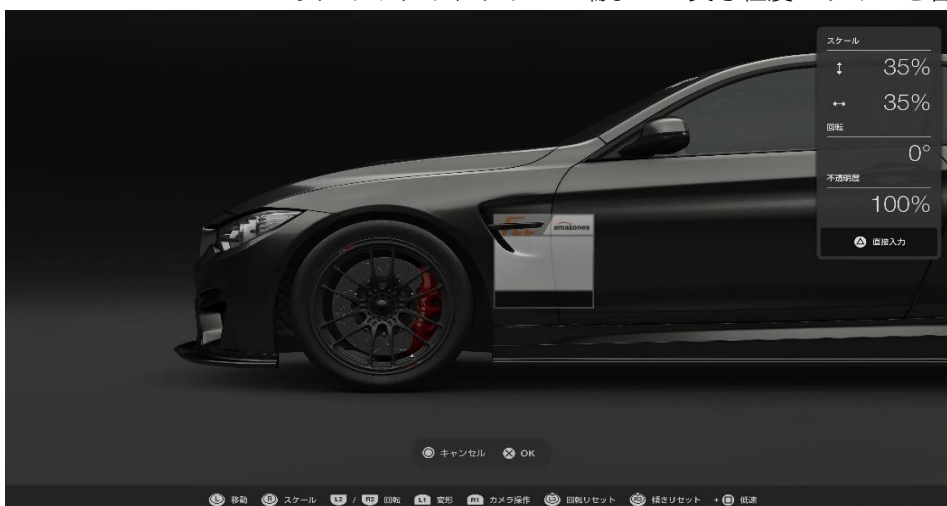
- 1) ゼッケンはFCC専用のゼッケンデカールを使用する。専用ゼッケンは運営のPSNIDにて、フレンド限定でゼッケンとゼッケン番号、型枠のデカールを公開する。各自コレクションに追加すること。ゼッケンデカールは下画像のデザインから変更したため、最新の物を使用する事。
- 2) シーズン10のドライバーズランキング上位5名は、金枠ゼッケンを使用すること。
- 3) タイヤメーカーのデカールについては、FCCではタイヤメーカーを統一していない為、各タイヤメーカーのデカールを使用することができる。
- 4) ゼッケン貼り付け位置
貼り付け位置は、車両前面のボンネットと車両両側面とする。

車両前面 : ボンネットに張ること。多少ボンネットからはみ出すことは可能。

車両側面 : サイドミラー下付近か、ドアパーツ付近に貼ること。



張り付けサイズ : 今シーズンはスケールの上下左右を75%程度に合わせるか、ホイール中心からタイヤサイドウォール端までの長さ程度にサイズを合わせる事。



5) 貼り付け手順1

25

対象位置に張り付ける。



6) 貼り付け手順2

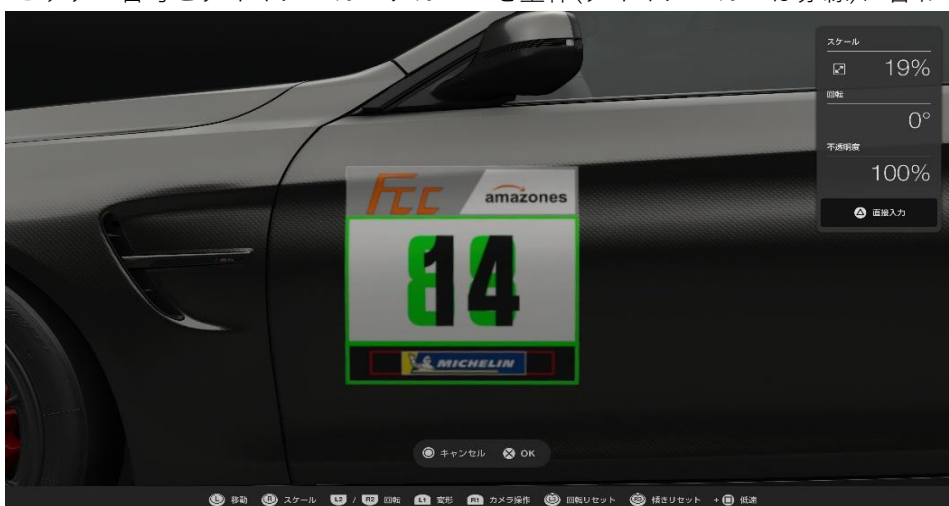
ゼッケン番号型枠とタイヤメーカー型枠を、ゼッケンの外枠に合わせる。

今シーズンのデカールでは、75%程度が目安となる。



7) 貼り付け手順3

ゼッケン番号とタイヤメーカーデカールを型枠(タイヤメーカーは赤線)に合わせる。



更新情報

2025/03/22

第2章-(9)

第3章-(2)

第6章-(2)および(3)

第8章-(1)-(3)

2025/05/18

第3章-(1)の※3つ目

第3章-(2)

第6章-(1)-(2)および(3)および(9)

第6章-(1)-(10)の追加

第6章-(2)-(2)の追加

第7章-(15)

第8章-(1)-(1)および(2)

第9章-(2)-(4)および(6)