

FCC season11 コース説明

FCC S11で使用するコースについて説明を行っていく。

S11参加者は必ず確認すること。

・全コースでの原則のルール

以下予選と決勝でのルールをレギュレーションから抜粋する。

ただし、コースによって特例が存在するため、各コースごとの決まりを確認すること。

予選

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。

決勝

予選の通り、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、コース外へはみ出ことは可能とする。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。

フォーメーションラップ(FL)

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、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。

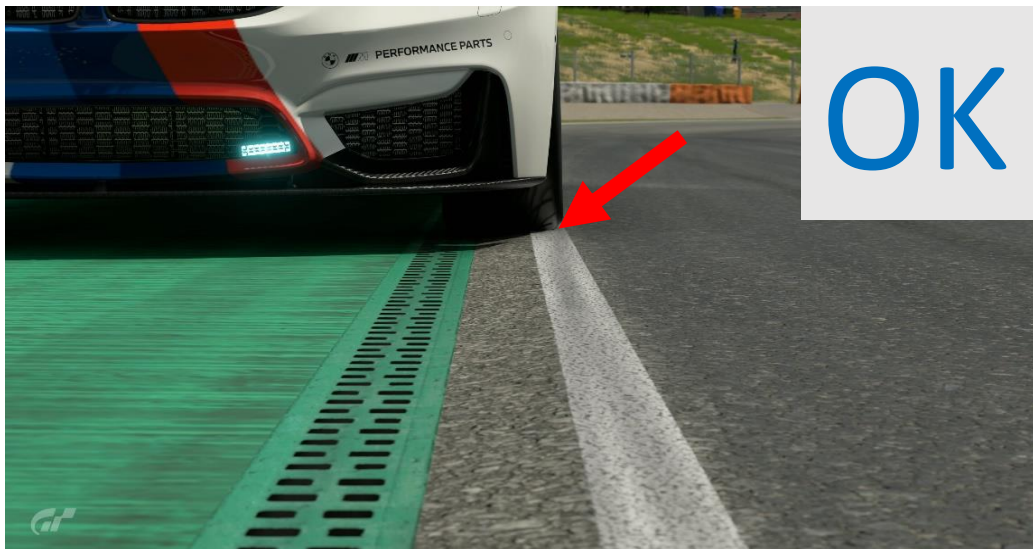
ピットホワイトライン(誘導線)

原則適用するが、ピット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独自のホワイトライン(誘導線)カットのルールが適用される。

・コース境界線について

↓境界線上にタイヤが乗っている為、コース上に片側2輪を残している判定となる。



↓境界線上の外側に完全に4輪が逸脱している為、予選では逸脱行為となる。



・ Rd.1 ニュルブルクリンク GP

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)

スタート方式 ： 2列ローリング (1コーナーイン側奇数グリッド)

ピットホワイトラインカットペナルティ ： あり

FL

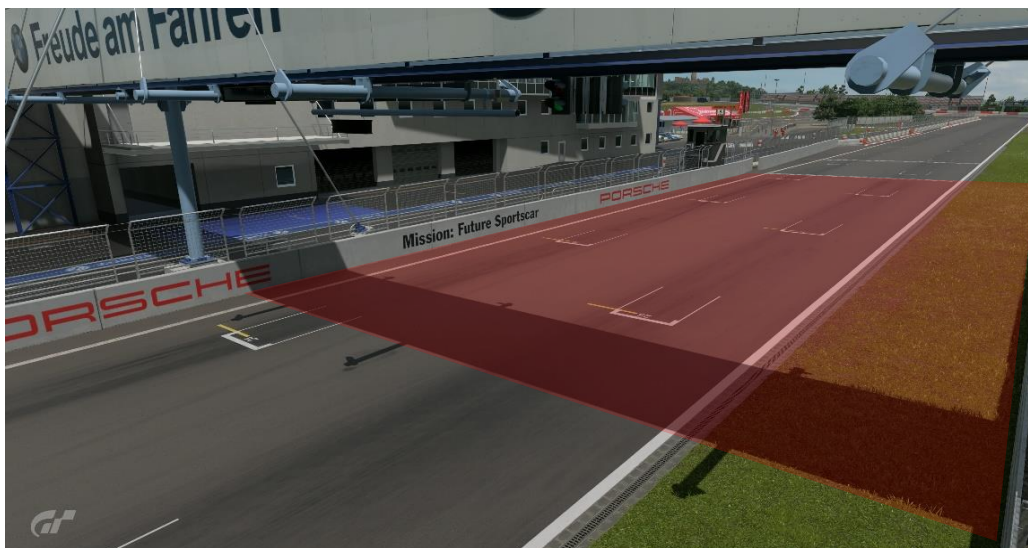
シケイン手前から徐々に減速。シケイン通過後、隊列を2列に形成し規定速度維持。

各列グリッドマーク上を通過すること。

スタート加速可能区間は、コントロールラインから、BMWの大型看板支柱手前までとする。

ただし、PP車両は支柱直前まで意図的にスタートしないといった行為は控える事(後続車両の混乱を招くため)。

万が一、PP車両が加速可能区間でスタートを切らなかった場合は、各車看板支柱を車両先端が通過した時点でスタートする事。



ピットインアウト

ピット入口側は、破線より先を誘導線とみなす。

先の右コーナーは、インアウト側共にカットしやすいため注意。



ピット出口側の誘導線は、終点までとする。

形状がくの字になっている為、コース外側の線もカットしないよう注意。



コース上の注意点

看板を倒さないよう注意すること。また、倒れた場合を想定して、ブレーキングポイントを定めておくこと。

コース各所に逸脱しやすいコーナーが存在するため、注意すること。

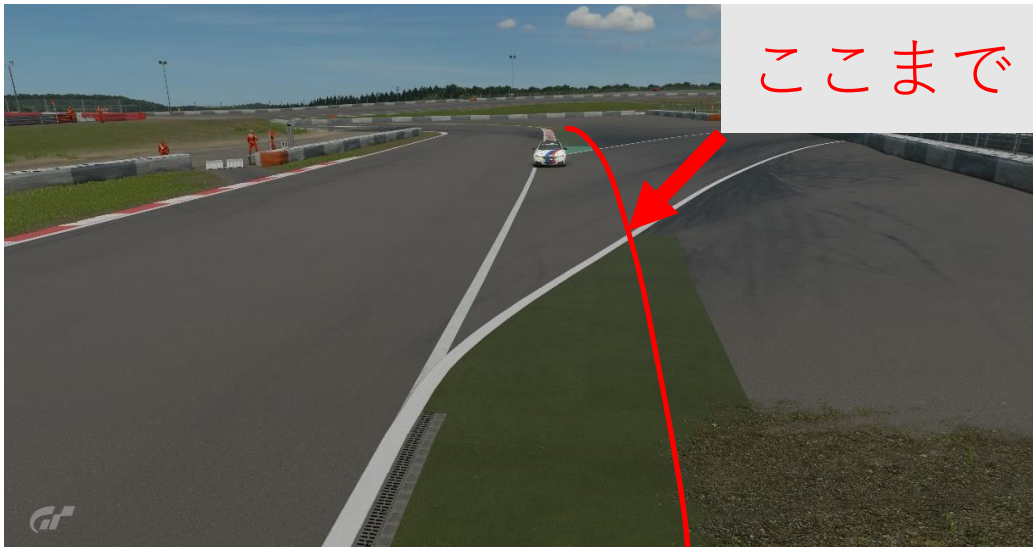
決勝のみ、下画像の2か所のコーナーイン側については、赤白縁石内に片側の2輪が完全に乗っている場合は、ペナルティ対象外とする。ただし、赤白縁石よりもコース外側へ少しでも片側の2輪が逸脱した場合はペナルティ対象となる。そのため、コース境界線カット前提のライン取りではなく、万が一の保険程度に考える事。



こちらのコーナーアウト側については、決勝のみ明度の高い方の緑舗装までの逸脱は可能とする。

下画像より外側へ明らかに逸脱していた場合は、ペナルティの対象とする。

上記の決まりとするが、極稀にGT上のペナルティシステムが作動するケースを確認しているため、頻繁な逸脱行為は推奨しない。



決勝のみ、シケイン入口側のコーナーイン側を、以下のルールとする。

2段階に分かれている縁石の、コース上側(高さのない方)の縁石に、完全に片側の2輪が乗っている場合はペナルティ対象外とする。ただし、外側の縁石に少しでも逸脱した場合は、ペナルティ対象とする。

なお、シケイン出口側はレギュレーション通りとする。

あくまでブレーキングで挙動を乱しやすい車両の救済の為、カット前提のライン取りは推奨しない。



今シーズン唯一のウェットコンディションのあるコースの為、ウェットタイヤの準備と練習を忘れない事。予選は晴れても、コースリセットによって決勝では雨が降る可能性がある。



・ Rd.2 ワトキンズ・グレン・インターナショナル

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)

スタート方式 : 2列ローリング (1コーナーイン側奇数グリッド)

ピットホワイトラインカットペナルティ : なし

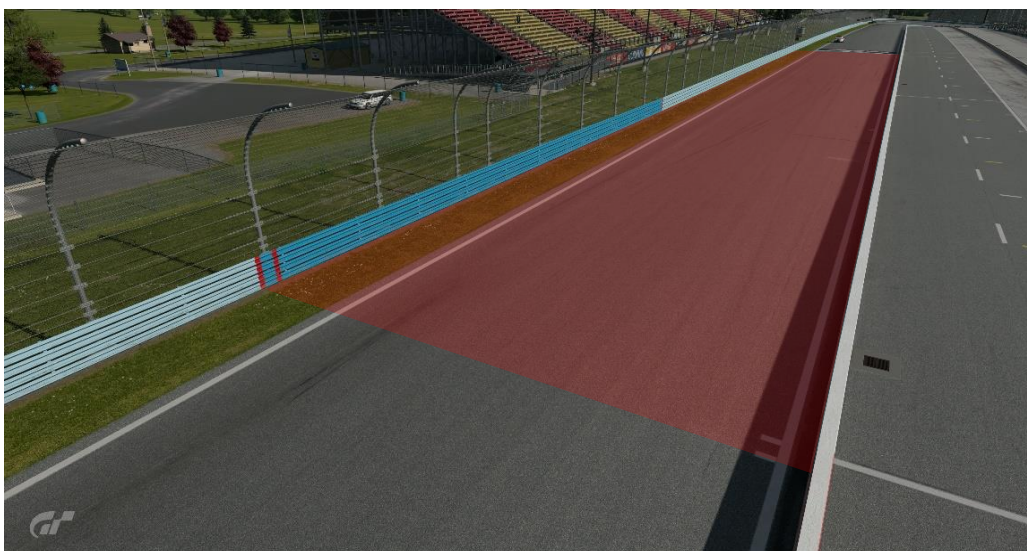
FL

最終セクター計測地点から徐々に減速。

計測地点先の左コーナー通過後、隊列を2列に形成し規定速度維持。

スタート加速可能区間は、ガードレールに書かれている2重の赤線から、コントロールラインまでとする。グリッドマークが存在しない為、各列車両1台分程度の間隔をとること。

また、PP車両は自車が加速可能区間の始点となる赤線を完全に通過後にスタートすること。



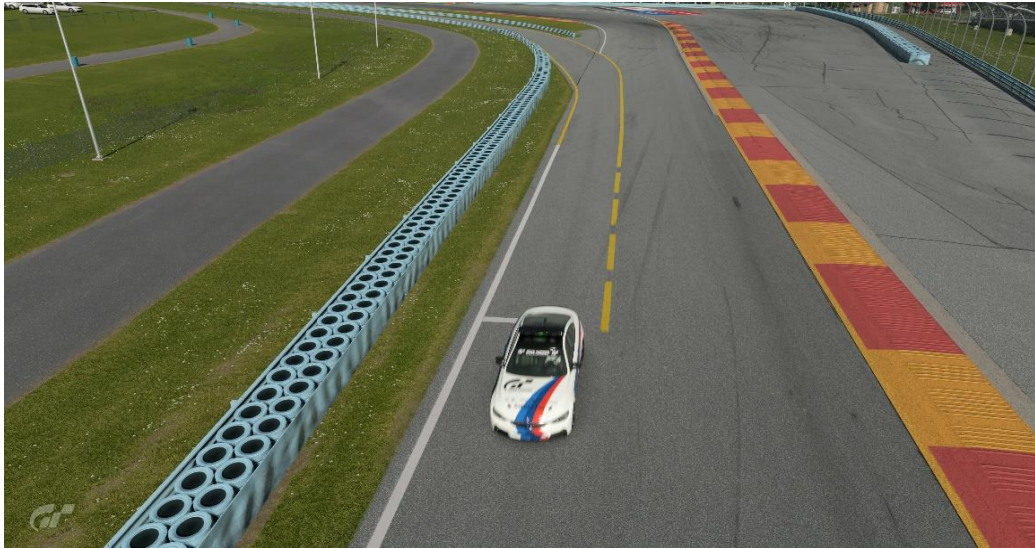
ピットインアウト

ピット入口側はレコードラインと重なる為、ピットイン車両がいる場合は余裕を持ったスペース確保をし、接触しないよう注意すること。

誘導線の間隔が非常に狭い為、イン側の縁石のみペナルティ対象外とする。ただし、縁石よりコース外側へタイヤが少しでも逸脱した場合は、誘導線カットとする。



ピット出口は、黄色実線までを誘導線とします(破線部はカットOK)。ただし、FCC上は黄色実線だが、GT上だと白線の実線もカットにとられる可能性があるかもしれないため、こちらのカットには注意すること。

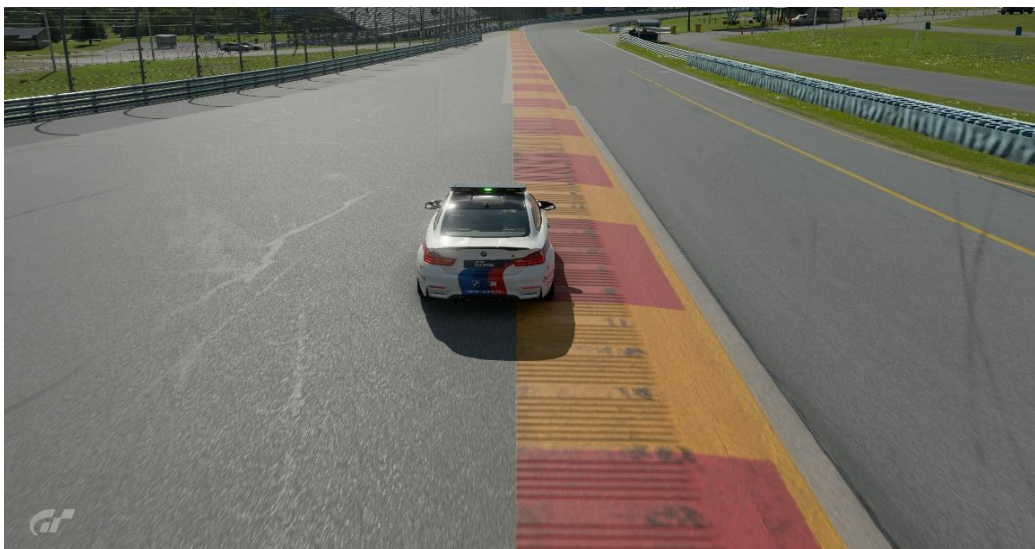


コース上の注意点

看板を倒さないよう注意すること。また、倒れた場合を想定して、ブレーキングポイントを定めておくこと。

コース各所に逸脱しやすいコーナーが存在するため、注意すること。

1コーナーアウト側の縁石については、決勝のみ赤黄色縁石端程度までの逸脱はペナルティ対象外とする。ただし、画像のように赤黄色縁石により外側へ、車両幅半分以上の明確な逸脱はペナルティ対象とする。



高速クランク区間については、決勝のみ入口と出口側のイン側のみ以下の決まりとする。
縁石の切れ目よりコース上側の縁石に、片側の2輪が完全に乗っている場合は、ペナルティ対象外とする。ただし、クランク区間の中間にある2つのコーナーイン側については、レギュレーション通りとする。これはあくまで保険程度に考える事。



・ Rd.3 ブランズハッチ GPサーキット

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)

スタート方式 : 2列ローリング (1コーナーイン側奇数グリッド)

ピットホワイトラインカットペナルティ : あり

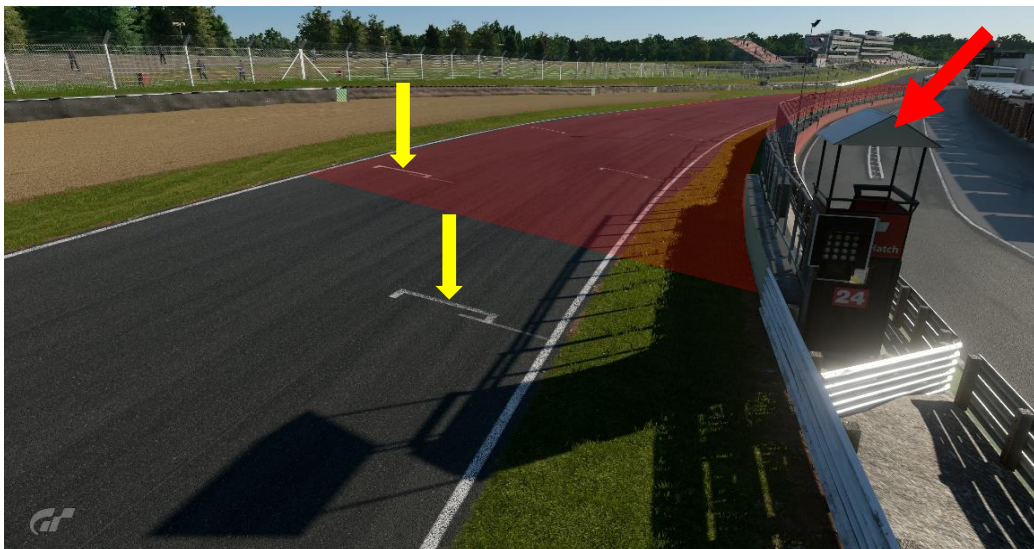
FL

最終セクター計測地点前から徐々に減速。

計測地点先の左コーナー通過後、隊列を2列に形成し、規定速度維持。

スタート加速可能区間は、赤矢印のオブジェクト通過後からコントロールラインとする。

各列黄色矢印のグリッドマーク上を通過すること。



ピットインアウト

誘導線は、破線部より先を誘導線とする。

入口の壁に強く接触したり、接触したままのピットインはペナルティ対象とする。



なお、入口最初の右コーナーイン側については、以下の決まりとする。誘導線をカットしていても、片側2輪が誘導線上又はその内側(ピットロード側)に完全に乗っている場合は、ペナルティ対象外とする。



誘導線は赤矢印までとする。

ピットアウトをする車両がいた場合は、必ずその車両分のスペースを残すこと。

ピットアウトする車両は、後続車両が接近している場合は無理にレコードラインへ戻らず、イン側を維持すること。



コース上の注意点

看板を倒さないよう注意すること。また、倒れた場合を想定して、ブレーキングポイントを決めておくこと。

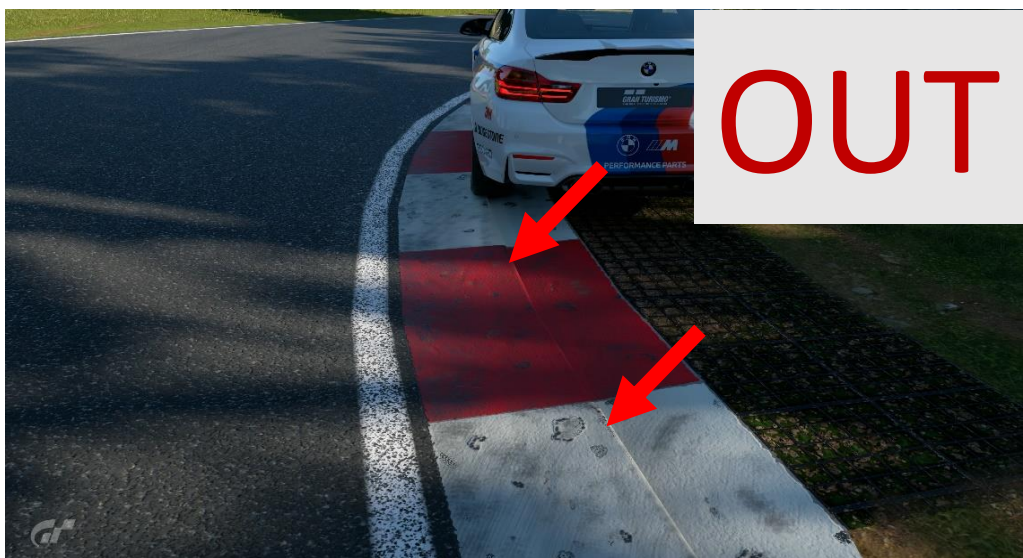
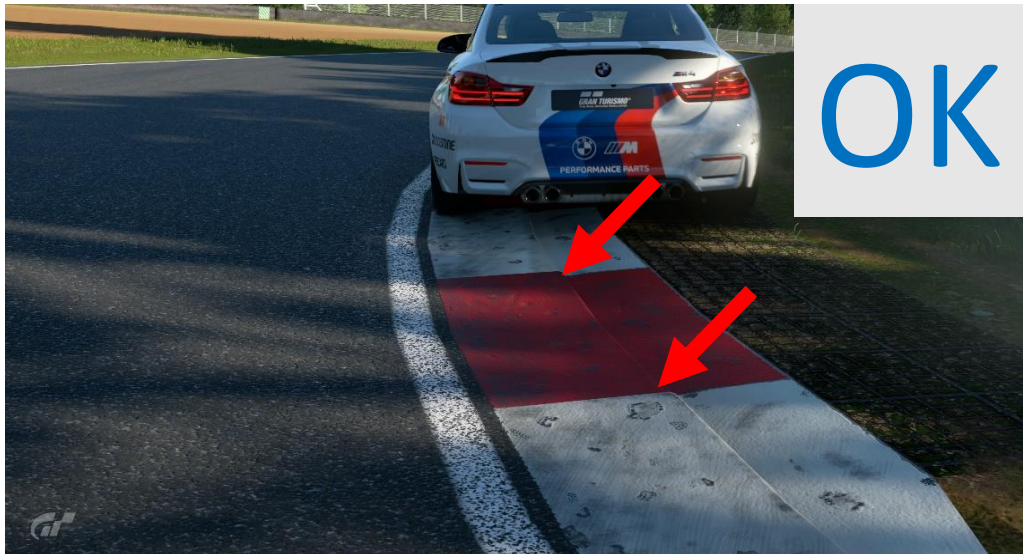
森林区間にはイン側をカットしやすいコーナーが3つほどあるため、注意すること。



最終セクター前の右コーナーイン側について

前ページ2枚目の画像のコーナーイン側については、決勝レースのみ以下の決まりとする。

2段形状となっている赤白縁石の境界線(赤矢印)よりコース側に、片側2輪が完全に乗っていればペナルティ対象外とする。ただし、OUT画像のように完全に赤白縁石の境界線よりコース外側へ、明らかにタイヤがはみ出している場合は、ペナルティ対象とする。



・Rd.4 サルディーニャ・ロードトラック・A

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)

スタート方式 : 2列ローリング (1コーナーイン側奇数グリッド)

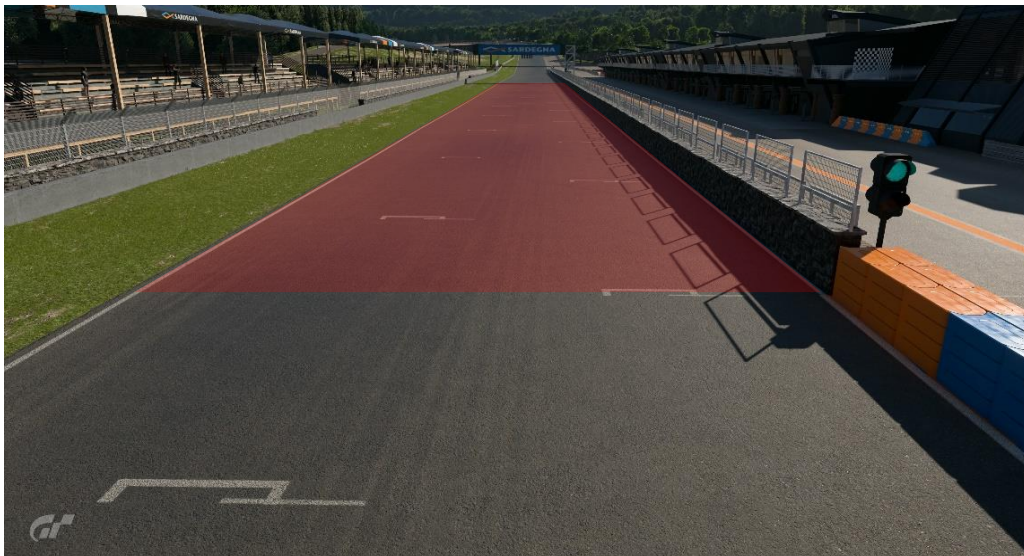
ピットホワイトラインカットペナルティ : あり

FL

最終コーナー前のヘアピン手前から徐々に減速。

ヘアピン通過後、隊列を2列に形成し規定速度維持。

スタート加速可能区間は、ピットロード信号機(ピットレーンの石壁の始点)からコントロールラインとする。各列グリッドマーク上を通過すること。



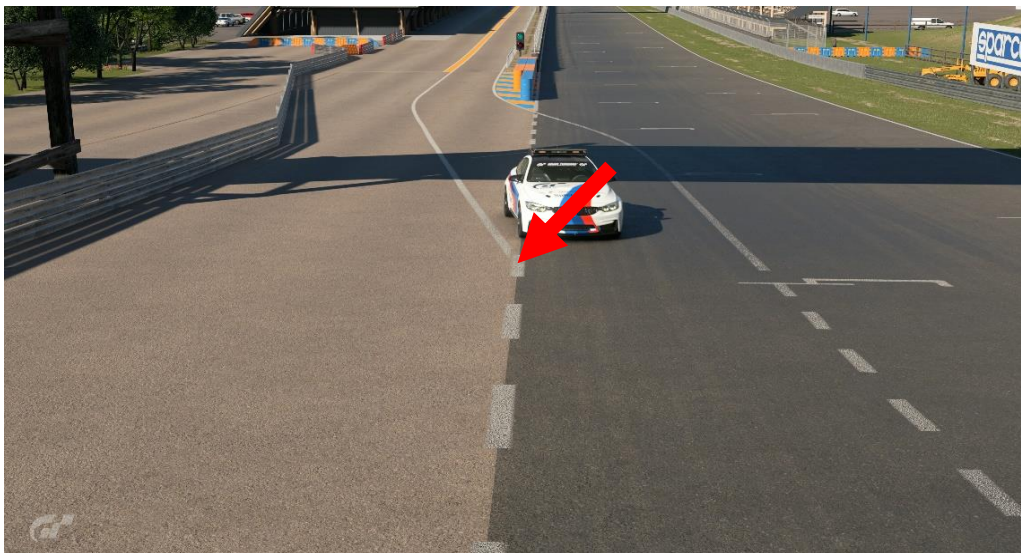
ピットインアウト

入口と出口共に、実線の白線を誘導線とする。画像のように破線はカットOKだが、ピットインをする際は、早めにピット側へ寄ることを推奨する。

なお、赤矢印の地点(コース上とピットロードの境界に当たる箇所)で、実線が途中まで延長されているものの、延長されている区間のカットは問題なしとする。



出口については、コース外側は破線部からのカットはOKとする。ただし、GT上のペナルティが発生しないかは各自確認を行うこと。



コース上の注意点

全体的にランオフエリアが少ない為、他車のスペースをしっかりと残した上でレースを行うこと。特にOPラップの1コーナーは注意。

最終セクター計測地点前の左コーナーは、コースアウトして壁に接触しやすいため注意すること。



・Rd.5 インテルラゴスサーキット

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)

スタート方式 : 2列ローリング (1コーナーイン側奇数グリッド)

ピットホワイトラインカットペナルティ : あり

FL

最終セクター計測地点から徐々に減速。

登坂部から隊列を2列に形成し、規定速度維持。

スタート加速可能区間は、ゼブラゾーン終点からコントロールラインまでとする。

グリッドマーク上の通過とするが、その手前については、各列車両幅1台分程度の間隔をとること。



ピットインアウト

入口と出口共に実線を誘導線とする。

特に入口側は先がS字になっている為、誘導線カットに注意すること。



コース上の注意点

看板を倒さないよう注意すること。また、倒れた場合を想定して、ブレーキングポイントを定めておくこと。

コース各所に逸脱しやすいコーナーが存在するため、注意すること。

予選はレギュレーション通り赤矢印までがコース上となるが、決勝のみ黄色矢印までをコース上とみなす。



決勝のみ、2コーナーイン側を以下の決まりとする。

縁石の切れ目よりコース上側の縁石に、片側の2輪が完全に乗っている場合は、ペナルティ対象外とする。ただし、これはあくまで保険程度に考える事。



・ Rd.6 カタロニア・サーキット・GPレイアウト(シケイン無し)

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)

スタート方式 : 2列ローリング (1コーナーイン側奇数グリッド)

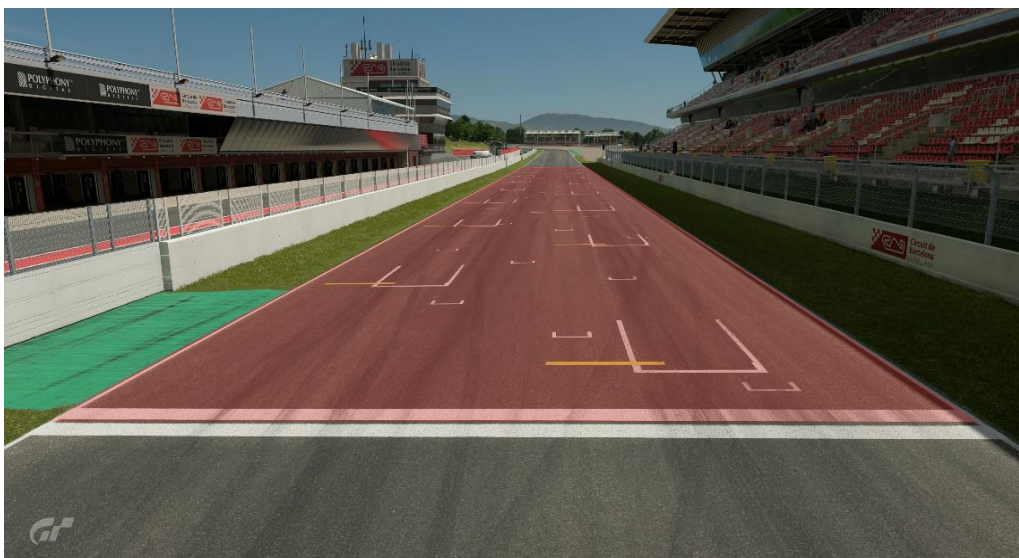
ピットホワイトラインカットペナルティ : あり

FL

最終セクター計測地点先のヘアピン通過後、徐々に減速。

シケインありレイアウトとの分岐点から隊列を2列に形成し、規定速度維持。

スタート加速可能区間はコントロールラインから、先のもう一つのコントロールラインまでとする。各列グリッドマーク上を通過すること。



ピットインアウト

実線を誘導線とする。

入口側については、破線部から先とする(破線が途切れているが、これを延長したとみなす)。

また、先の右コーナーアウト側は、タイヤバリアが突き出ているため接触に注意すること。



コース上の注意点

コーンなどのオブジェクトに接触し、コース上に移動しないよう配慮すること。

コース各所に逸脱しやすいコーナーが存在するため、注意すること。

最終戦のため、今まで以上にフェアプレーに努めること。

画像のコーナーのイン側の判定は以下とする。

コース外側にかまぼこ上の赤白縁石の始点から、コーナーイン側とする。

そのため、決勝ではかまぼこの始点までにコース上に片側2輪を残していればペナルティ対象外となる。

