

チャンピオン

北海道クラブマンカップレース

2024
HOKKAIDO
Clubman Cup Race

2024 北海道クラブマンカップレース

特別規則書

- 第 1 戦 >>> 05.19 sun
- 第 2 戦 >>> 06.30 sun
- 第 3 戦 >>> 08.24 sat - 25 sun
- 第 4 戦 >>> 09.15 sun
- 第 5 戦 >>> 10.20 sun

大会公示

2024北海道クラブマンカップレースは、一般社団法人日本自動車連盟（以下「JAF」という）公認のもとに、国際自動車連盟（FIA）の国際モータースポーツ競技規則に準拠したJAF国内競技規則とその細則、本大会特別規則書に従って、準国内競技として開催される。

なお、併催レースについては、各併催レースの特別競技規則が優先される。

第1章 総則

第1条 競技会の名称

JMRC北海道レースシリーズ
2024北海道クラブマンカップレース

第2条 競技種目および格式

種目：四輪自動車によるレース
格式：JAF公認 準国内格式

第3条 オーガナイザー

M S F 株式会社
十勝スピードウェイクラブ（T O S C）

第4条 開催場所

十勝インターナショナルスピードウェイ クラブマンコース（3,405.87m）
周回：右回り
所在地：北海道河西郡更別村弘和477

第5条 開催種目

- F-Be
- GR86/BRZ
- Yaris
- N-ONE
- VITA-01
- SAURUS Jr.
- N1-1000
- N0-Vitz
- TS-86/BRZ（ZN6/ZC6）

第6条 大会役員

各大会のプログラム及び公式通知に示す。

第7条 開催日および申し込み期間

	開催日	申し込み受付期間
第1戦	5月19日（日）	4月8日（月）～4月18日（木）
第2戦	6月30日（日）	5月20日（月）～5月30日（木）
第3戦	8月24日（土）-25日（日）	7月15日（月）～7月25日（木）
第4戦	9月15日（日）	8月5日（月）～8月15日（木）
第5戦	10月20日（日）	9月9日（月）～9月19日（木）

※参加申し込み窓口：モタスポnet

申込方法はWEB申し込みとする。詳細は、第17条を参照すること。

第8条 開催種目

開催種目は、追加・変更される場合がある。追加・変更された場合は第10条にて定めた北海道クラブマンカップブルテンにて公示する。

	JMRC北海道レースシリーズ				F-Be	N-ONE	TOYOTA GAZOO Racing	
	VITA-01 SAURUS Jr.	N1-1000	NO-Vitz	TS-86/BRZ			Yaris Cup	86/BRZ Cup
第1戦	●	●	●	●	○ ※2			
第2戦	● ※1	● ※1	● ※1	● ※1			○	
第3戦	●	●	●	●			○	○
第4戦	●	●	●	●		○		
第5戦	● ※2	● ※2	● ※2	● ※2			○	

- …JMRC北海道シリーズポイント対象
- …JMRC北海道シリーズポイント対象外
- ※1：耐久レース
- ※2：2レース開催

第9条 参加料

※税込

レース区分	参加料	
	JMRC北海道に加盟する クラブ・団体の構成員	JMRC北海道に加盟する クラブ・団体の非構成員
VITA-01 / SAURUS Jr. N1-1000 TS-86/BRZ NO-Vitz	34,650円 (49,500円)	38,500円 (56,100円)

- ※ F-B e について、詳細は F-B e 事務局HP でご確認下さい。
- ※ () 内は、第5戦 (2レース開催時) の参加料
- ※ 上記以外のレースは、各シリーズ規定を参照のこと。

JMRC北海道レースシリーズに参加するドライバーはJMRC北海道互助会もしくはJMRC北海道スポーツ安全保険に必ず加入すること。
(互助会：1,000円 スポーツ安全保険：2,000円)

- ※ JMRC北海道互助会/スポーツ安全保険加入済のドライバーは加入証をご持参下さい。
- ※ 耐久レースは、別途定める。

第10条 ブルテン

大会特別規則発行後に規則の制定、改定などが生じた場合は「2024北海道クラブマンカップブルテン」として、十勝スピードウェイホームページにて公表される。
十勝スピードウェイ公式ホームページ <http://tokachi.msf.ne.jp/>

第11条 参加車両および車両規定

本競技会に参加が認められる車両は、本シリーズ車両規定に合致する車両とする。

第12条 レース区分・レース周回数（決勝出走台数36台）

	VITA-01 SAURUS Jr	N1-1000	N0-Vitz	TS-86/BRZ	F-Be	N-ONE	TOYOTA GAZOO Racing		
							Yaris	86/BRZ	
第1戦	12	10	10	10	* 14				
第2戦	3時間耐久レース							12	
第3戦	12	10	10	10			12	14	
第4戦	12	10	10	10		9			
第5戦	* 10/10	* 10/10	* 10/10	* 10/10			12		

※2レース(ダブルヘッダー)開催。

完走周回数は、F - B eについては優勝車両の90%、その他については70%とする。

(小数点以下切り捨て)

注) シリーズ統一規定がある場合は、そちらを優先する。

第2章 参加者

第13条 参加者

- 参加者は、大会期間中有効なJAF国内競技参加者許可証を所持していなければならない。ただし、ドライバーが参加者を兼任する場合はその限りではない。
- 参加者は、本規則ならびに特別規則書に定められた資格を有するドライバー、ピットクルーの指名登録を行い、参加料を納入して期限内に参加申し込みの手続きを行わなければならない。また、ドライバーの他にピットクルーを1名以上指名登録されていなければならない。
- 参加者は、自分が指名したドライバー、ピットクルーならびにゲストに対して、諸規則の遵守と安全の確保について徹底させておく義務があり、これらの人々の言動や事故についてその最終責任を負わなければならない。また、ドライバー、ピットクルーならびにゲストも同様にそれぞれ責任を負うものとする。
- 参加が正式に受理された参加者は、FIA国際モータースポーツ競技規則付則J項、またはJAF国内競技車両規則に従って完全に車両を整備し、ドライバー、ピットクルーとともに、必ず競技会に出場するものとする。なお、参加者本人が出場できない場合は必ず書面をもって代理人を指名しなければならない。
- 参加者は、参加申し込み後、参加取消しを行う場合には、その理由を付した書面を大会事務局宛に提出しなければならない。ただし、締切日以降の参加取消しに対する参加料の返却は行わない。また、ドライバーが公式予選通過後、決勝レースに出場できない場合も参加者はその理由を付して、速やかに大会事務局に届け出なければならない。
- 参加者は、自己の車両に関する仕様、改造、変更等の詳細について生産者が証明する書類（FIA、JAFによって公認された車両にあつては公認書）を必ず携行し、必要に応じて提示しなければならない。
- 参加者は、自分が指名したドライバー、ピットクルー並びに招待したゲスト等がサーキットの施設、器材、車両等の損害を与えたときはその原因の如何を問わず補償の責任を負うものとする。

第14条 ドライバー

- すべてのドライバーは、有効な運転免許証を所持しJAF国内競技運転者許可証A以上を所持していること。尚、レース初参加のドライバーは、レース当日迄にJAF公認レーシングコースにおけるスポーツ走行を3時間以上経験し、その証明を提出すること。

1) F - B e

国内競技運転者許可証 A (限定 A 含む) 以上国際競技運転者許可証 B 以下のライセンス所持者であり、下記のいずれかの条件を満たしていること。

- (a) 過去のレース出場実績が 3 回以上であること。
 - (b) 過去のレース出場実績が 2 回以上で、かつ J A F 公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が 4 時間以上あり、その証明を有すること。
 - (c) 過去のレース出場実績が 1 回で、かつ J A F 公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が 6 時間以上あり、その証明を有すること。
 - (d) J A F 公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が 9 時間以上あり、その証明を有すること。
2. 18 歳未満のドライバーは、参加申し込み際に親権者の承諾書に印鑑証明 (3 ヶ月以内有効) を添えて提出しなければならない。
 3. 登録ドライバーの変更は、ドライバーに疾病、けが等やむを得ない事情が生じた場合に限られる。公式車検開始前までに、書面で主催者の定める手数料 11,000 円 (税込) を添えて大会事務局に提出し、競技会審査委員会の承認を得なければならない。

第 15 条 ピットクルー (メカニック)

1. 競技に参加が許されるピットクルーは満 16 歳以上で、参加者によって指名登録された保険加入済み申告をした者に限られる。
2. 参加者はピットクルーの中から 1 名をチーム監督 (責任者) に選任して指名登録しなければならない。
3. ピットクルーの登録はピット責任者 (監督) を含み 3 名までとする。ただし、ピットクルー追加 1 名につき 2,200 円 (税込) を添えて申し込みをした場合は、計 5 名まで登録ができる。
4. 車両のサービスに当たる者は作業に適した衣服を着用していなければならない。参加者によって登録された者であっても、装備が適当でないと競技役員に判断された場合には、ピットエリアから退去させられる場合がある。
5. シグナルプラットフォームまで出られる人員は特に規定された場合を除き、ピットクルー登録された 2 名までとする。
6. 競技中、ピットクルーは各チームに割り当てられたピット内に留まり、登録されたピットクルー、ゲスト以外の者の出入りを禁止するとともに、ピット内の整頓と火災予防、及び盗難防止に努めなければならない。

第 16 条 保険

ドライバーおよびピットクルーは指名登録と同時に有効な保険に加入していることを申告しなければならない。

第 3 章 参加申し込み

第 17 条 参加申し込み

1. 参加申し込みは、原則 W E B でのエントリーとするが、やむを得ない事情によりその他の方法で参加申し込みを希望する場合は、事前に大会事務局に連絡し、事務手数料 3,300 円 (税込) を参加料に加えて申し込むこと。この際も、参加申し込み期間は遵守すること。

【エントリーシステム】 モタスポ N e t

【エントリーアドレス】 <https://www.ms-event.net/tswweb/>

【大会事務局連絡先】 〒089-1573

北海道河西郡更別村弘和 477 十勝スピードウェイ内

十勝スピードウェイクラブ クラブマンカップ事務局

TEL : 0155-52-3910 FAX : 0155-53-3366

※ F - B e については、F - B e 事務局が受付窓口とな、詳細については F - B e 事務局 H P (<http://f4k.co.jp>) をご確認ください。

※N-ONE OWNER' CUPは、公式ホームページ（ <http://www.n-one-owners-cup.jp/> ）からオンラインにて行う。

2. 国内競技規則 4 - 19 により参加者に対し理由を明示することなく参加を拒否する権限を保有している。
3. 参加申し込み期間終了後、参加を取消す申し込み者には参加料は返還されない。
4. 選手受付を行った後、公式車両検査、公式予選に出場できなくなった場合は、すみやかに大会事務局まで届け出なければならない。

第 18 条 キャンセル規定

1. 参加申し込み後のキャンセル料に関する規定は以下の通りとする。
 - ①参加申し込み期間内：なし（振込手数料相当額を差引返金）
 - ②参加申し込み終了～大会11日前（前々週水曜日）まで：2,200円（税込）
 - ③大会11日前（前々週木曜日）～大会当日：全額（全額負担）
2. 電話によるキャンセルは認められず、電話連絡の上、書面提出をすること。
3. キャンセル料は理由の如何に問わず発生する。また、キャンセル料の支払いが確認できない場合は、以降の大会への参加受理を拒否する場合がある。

第 19 条 参加受付

参加申し込みが正式に受理された参加者は、公式通知に示された日時および場所で行われる参加受付時に必要書類を提示、提出しなければならない。

第 4 章 参加者の遵守事項

第 20 条 参加者の遵守事項

1. 参加者及びドライバーは、参加申し込みに際して必ず J A F 国内競技規則 4 - 15 で定める誓約書に署名しなければならない。
2. すべての参加者は前記誓約書の主旨に従い、明朗かつ公正に行動し、言動を慎み、スポーツマンシップにのっとったマナーを保たなければならない。
3. すべての参加者は、競技会の期間中に薬品によって精神状態をつくろったり、飲酒してはいけない。また許された場所以外での喫煙をしてはならない。
4. 競技者は、主催者や大会後援協賛者、競技会審査委員会、競技役員の名誉を傷つけるような言動をしてはいけない。
5. 参加代表者は、自分の行動はもちろん、チームのドライバー、ピットクルー、ゲストなど全員の行動について責任をもたなければならない。
6. ドライバーは、必ずドライバーズブリーフィングに出席しなければならない。遅刻、欠席（退席）は許されない。
7. 本条項の違反に対する罰則は参加者、もしくはドライバーに課される。

第 21 条 入場証と通行証

1. 参加者、ドライバー、ピットクルー及びゲストは発行されたクレデンシャルパス（入場証他）等を常に正しく身につけていなければならない。
2. 通行証（駐車許可証）が発行されている場合は、フロントウインドウ面に正しく装着し、決められた場所以外に駐車してはならない。

第 22 条 ピットの使用

1. 公式予選、決勝レースを通じての使用ピットは大会事務局によって割り当てられる。
2. 割り当てられたピットを参加者相互で交換・変更する場合は、互いに了承し合った上で、大会事務局に申し出て、許可を受けなければならない。
3. 公式予選、決勝レースを問わずコース側のピットのシャッターは開けておくこと。
4. ピット内での簡易シャワー等、大量の水を必要とするもの、必要以上に電力消費するものの使用は禁止される。
5. 燃料をピット内に貯蔵する場合、参加者は内容量 3 kg 以上の消火器を最低 2 本配備しな

ければならず、それが適正に作動することを確認しておかなければならない。

6. ピット内ではタバコ等一切の火気を取り扱わないこと。喫煙は、指定された「喫煙エリア」でのみ許され、歩きながらの喫煙も禁止される。「喫煙エリア」については、公式通知にて公示される。ピットは、使用後清掃すること。

第5章 参加車両規定

第23条 参加車両規定

参加車両の詳細については各シリーズ規則または大会特別規則書に規定する。

第24条 競技番号

1. 参加車両に記入する競技番号は、主催者によって定められ参加者の責任において規定により指定された箇所、書体、色、サイズで表示されていなければならない。各シリーズ規則または特別規則書に別途定められている場合は、これに従うものとする。
 2. 数字はアラビア数字、書体は各ゴシック体に準じたものとする。本規定のほかに指定なき場合、白地ベース（約40cm四方・リアは約15cm四方）の上に競技番号を黒で表示する。
 3. 指定箇所と競技番号のサイズ
 - 1) ザウルスJrの競技番号は、フロントカウル上面とコクピット部左右側面、後方から確認できるリア部分の4箇所に記入されなければならない。数字の大きさは、約25cm（縦）画線幅は、約5cm以上の大きさがなければならない。リア部に関しては、数字の大きさは約14cmとする。競技番号は、車体色と対照的な色で表示されていなければならない。
 - 2) ツーリングカーの競技番号は、フロントフード上面と前席ドア中央付近左右側面、後方から確認できるリア部分の4箇所に記入されなければならない。数字の大きさは、約35cm（縦）画線幅は、約5cm以上の大きさがなければならない。リア部に関しては、数字の大きさは約14cmとする。
- ※ ザウルスJrの競技番号指定
- CG10型式： №1～49 MA10型式： №50～99
4. カウル及びフード上面の競技番号は車体に平行し表示、両側面及びリア部分の番号は垂直に記入しなければならない。
 5. 参加車両の競技番号は、公式車両検査、公式予選、決勝レースを通じて保持されていなければならない。
 6. 競技番号の判読が困難であると、技術委員長または計時委員長が判断した車両については、競技番号の修正が命じられる。これに応じない車両は競技参加を拒否される。
 7. ドライバーの氏名は、オープンカーについては、コクピットの両サイド、クローズドカーについては、ルーフの左右端又はクォーターガラスに記入しなければならない。（大きさは、10cm×50cm程度）

第25条 トランスポンダー（自動計測装置）の装着

1. すべての参加者は主催者が用意したトランスポンダーを公式車両検査までに装着し、公式予選、決勝レースを通じ装着していなければならない。取り付けを拒否した場合、出走は認められない。
2. 参加者は、主催者が用意する自動計測装置の代わりに、自身で所有する「MYLAPS社製TranX 260・TranX PRO」（通称マイポンダー）を使用することができる。ただし、使用する際は以下の項目を遵守すること。
 - 1) 参加申込書のマイポンダー使用欄にマイポンダー番号を記入すること。
 - 2) 参加者は、使用するマイポンダーが走行中常に計測できる状態に機能させなければならない。
 - 3) マイポンダーは、他の参加者と共有することはできない。
 - 4) 参加者は、公式車両検査までに車両に取り付けなければならない。
 - 5) 取り付け方法・箇所については参加受付時に確認すること。

- 6) 計時委員長が判断し、競技役員により指示された場合は、直ちに主催者の用意する自動計測装置に付け替えること。
- 7) 貸し出し用自動計測装置とマイポンダーを同時に取り付けての使用は禁止する。
3. トランスポンダーの配布は、選手受付時行い、返却については各レース終了後1時間以内とする。(完走車両は車両保管解除後30分以内) 万一破損・紛失した場合は、1個につき**55,000円(税込)**が主催者より請求される。
4. トランスポンダーは指定のホルダーと合わせて使用すること。指定の場所にタイラップ・粘着テープ等でホルダーを確実に固定する。計測装置本体のステッカー部分を上側とし、縦に取り付けること。
 - 1) フォーミュラカー：ノーズコーン内のコクピット前部分に取り付ける。
 - 2) ツーリングカー：運転席もしくは助手席のドアポケット付近に取り付ける。
※選手受付時に取り付けの説明があった場合はそれに従うこと。

第26条 車両名称

1. 参加申し込みの際に登録する車両名称は、原則として車両メーカー（コンストラクターを含む）が定めたものでなければならない。
2. 車両メーカーが定めた名称以外のものを使用する場合には、登録の際に所定の欄に記入しオーガナイザーの承認を得るものとするが、オーガナイザーが発行または発表する公式プログラム、公式結果発表書類（リザルト）や場内放送等においてその名称を強要することはできない。
3. 特別な車両名（スポンサー名等）を使用する場合は、**濁点も含まれ半角全角を問わず20文字以内とする**。指定文字数を超えるものは削除または短縮する場合がある。また、公序良俗に反するものであってはならない。シリーズ統一規則書に規定が定められている場合はそちらを優先する。

第27条 車両広告

1. 参加者が競技車両につける広告は、社名および商品広告に限り許される。表示方法は、通常使用される貼付ステッカーに限り許可され、公序良俗に反するものであってはならない。
2. オーガナイザーが各参加車両に貼付することを規定した広告あるいはシリーズスポンサー広告がある場合は、必ず貼付しなければならない。広告を規定通り貼付しない車両に対しては出走が拒否されるかまたは罰則の対象となる。
3. 車両広告はすべて公式車両検査において点検され、競技番号の判読を困難にするデザインのものや、不適当と判断されたものは修正が命じられる。これに応じない車両は競技参加を拒否される。
4. オーガナイザー、あるいは大会後援協賛者の都合によっては、特定の広告が拒否される場合がある。

第28条 メディカルチェック

1. メディカルチェックが行われる競技会においては、全てのドライバーはメディカルチェックにて医師団長による競技参加承認を得なければならない。
2. 競技長あるいは医師団長は、必要と認めた場合いつでもドライバーの身体検査等を行うことができる。

第29条 ドライバースブリーフィング

1. ドライバーは、必ずドライバースブリーフィングに出席しなければならない。
2. ドライバースブリーフィングに欠席もしくは遅刻した場合は、再ブリーフィングの対象となり、罰則の対象となる場合がある。

第30条 公式車両検査

1. 公式予選に先立ち公式通知で示されたタイムスケジュールに従って公式車両検査を実施する。
2. 参加代表者もしくは当該車両のメカニックは、出走可能な状態の車両とともに指定の時

間内に車検指定場所にて公式車両検査を受けなければならない。

3. 定められた時間に遅刻した車両及びドライバーに対する処置は、競技長が競技会審査委員会にはかって行うものとする。
4. ドライバーは、公式車両検査に次のものを携帯もしくは着用して、技術委員の点検を受けなければならない。
 - 1) ヘルメット
 - 2) レース用衣服、靴、手袋などの着衣
 - 3) FHR (HANS) システム
5. 公式車両検査を受けない車両及びドライバー、検査の結果が不相当と判断された車両また、技術委員による改善命令に応じない車両、ドライバーは競技に出場できない。
6. 公式車両検査合格後、車両の安全性に影響を与えたり車両規定に関連して疑問を呈するような分解または修正を受けた車両、または同様な結果を生じるような事故にまき込まれた車両は再検査を受け、承認を受けなければならない。
7. いかなる車両も安全上の理由から走行を禁止される場合がある。
8. 車両に対する撮影用カメラの搭載はすべてを主催者が管理するため、許可を受け取付方法について技術委員長承認を受けることとする。
9. 競技長は事故にまき込まれた車両を停止し、車両の再検査、ドライバーの身体検査を求めることができる。

第31条 車両変更

1. 参加申し込みが正式に受理された後の車両の変更は、参加車両に故障、破損等やむを得ない事情がある場合のみとし、競技会審査委員会の承認を得なければならない。
2. やむを得ない事情による車両変更は参加申し込みを行った同一部門、クラスについてのみ許され、変更が許される期限は公式予選開始30分前までとする。その車両は車検を受けなければならない。
3. 車両変更の申請は主催者が定める手数料11,000円(税込)及び必要書類を添えて競技会事務局へ提出すること。

第32条 予選終了後の車両保管

公式予選を通過した車両は、指定保管場所にて必要な時間保管される場合がある。保管車両の持ち出しは再車検手数料11,000円(税込)を添えて大会事務局に申請し競技会審査委員会及び技術委員長の承認を得て持ち出される。

第33条 競技終了後の車両保管と入賞車の車両検査

1. フィニッシュライン(決勝線)を通過したすべての車両及び完走車両は競技会審査委員会の監督の下に特別規則書、公式通知に示された車両保管場所に入り、それらの車両は競技会審査委員会の指示がない限り、必要な時間その場所に保管される。
2. 車両保管場所への出入りは担当競技役員のみが許されるが、競技会審査委員会の許可がない限り、いかなる者も保管中の車両に触れることは禁止される。
3. 入賞車及び抗議対象車の車両検査には、本競技会の関係役員以外立ち会うことができない。
4. 車両検査に応じない車両は失格とされる。
5. 車両保管場所に入場しなかった車両は順位決定の対象とはならない。

第34条 再車検

1. 技術委員長は全参加者に対して随時再車検を行う権利を保有し、本条項の再車検に応じない場合は罰せられる。
2. 入賞車両及び抗議の対象となった車両についてはレース終了後、車両の分解または、その他内容により再車検を行う場合がある。

第 6 章 燃料規定

第 3 5 条 燃料（指定燃料）

1. 参加車両が大会期間中に使用できる燃料は十勝スピードウェイ内ガソリンスタンドで販売されている下記 2. の性状のガソリンに限られる。また、2024 J A F 国内競技車両規則第 3 章公認車両および登録車両に関する一般規定第 1 0 条燃料系統に従うこと。

供給場所：十勝スピードウェイ内 メインパドック給油所

2. 指定燃料の性状表

指定ガソリン性状表 (2023年9月現在)

試験項目		ハイオクガソリン	レギュラーガソリン
色		オレンジ系色	オレンジ系色
密度 (15℃) g/cm ³		0.7579	0.7337
蒸留	10%留出温度 °C	51.0	50.5
	50%留出温度 °C	90.0	90.5
	90%留出温度 °C	151.0	146.0
	終点 °C	170.5	178.0
	残油量 容量%	1.0	1.0
蒸気圧 (37.8℃) kpa		62.9	62.0
オクタン価 (リサーチ法)		99.8	90.5
銅板腐食 (50℃, 3Hr)		1	1
酸化安定度 min		480 (+)	480 (+)
成分試験	MTBE 容量%	0.5 (-)	0.5 (-)
	ベンゼン 容量%	0.4	0.5
	メタノール 容量%	0.0	0.0
	灯油分 容量%	0.0	0.0
	エタノール 容量%	0.1 (-)	0.1 (-)
	酸素分 質量%	1.1	0.1 (-)
硫黄分 質量%		0.0005	0.0005
鉛分 g/l		0.0	0.0
実在ガム mg/100ml		1 (-)	1 (-)

※ただし、登録ナンバー付レース（NR-A）車両の燃料は上記もしくは、通常のガソリンスタンドのポンプから販売されている無鉛ガソリンとする。

3. スプリントレースの場合、公式予選・決勝レースにおいて、競技中の燃料・オイルの補給は禁止される。

第 7 章 信号合図及び競技走行中の遵守事項

第 3 6 条 信号合図

1. 競技中のドライバーに対する合図は、国際モータースポーツ競技規則 H 項に基づく旗信号（補助的に発行信号としての信号灯）によって行われる。

2. 旗信号に従わないドライバーには罰則が適用される。この違反行為の審判員の判定に対する抗議は受け付けられない。罰則は競技会審査委員会の裁定によって決定される。
例：ドライブスルーペナルティ、ペナルティストップ10秒、レース結果に1分加算、1周減算、失格等。
※ 競技会審査委員会は状況に応じて罰則を軽減したり、強化することができる。
3. コントロールライン付近で、黒旗、もしくは中にオレンジ色の円形のある旗とともに黒地に白文字のボードを提示された当該競技番号のドライバーは、次の周回時に必ず自己のピットに停車して競技役員の指示に従わなければならない。

第37条 走行中のドライバーの遵守事項

1. 走行中のドライバーは常に公認されたヘルメット、グローブ及び安全ベルト等を正しく着用（装着）しなければならない。
2. 車両に他者を同乗させてはならない。
3. コース走行は右回りとし、いかなる場合も逆走行してはならない。
4. レスキューロード等の規定外のコースを走行してはならない。
5. 走行中コントロールを失った車両、あるいは走路外に出た車両のドライバーがコースに復帰する時は、後続車両など他車の妨害にならないよう注意し、安全を確認しなければならない。
6. ピット及びコース上でのエンジンの押しがけは禁止とする。
これに違反した場合は、下記の罰則が課せられる。
公式予選中：押しがけ時点以降の走行の禁止。
決勝レース中：罰則が課せられる。
7. ピット停止をする場合は、必ずエンジンを停止すること。
8. 車両をコースに沿って押し進めたり、フィニッシュラインを押しして通過することは許されない。いかなる場合もコース上の車両は、その車両の動力で推進されなければならない。これに違反すれば罰則が課せられる。
9. コース上に放置された車両は、たとえ一時的であっても理由・時間の如何を問わずレースを放棄したものとみなされる。
10. 緊急の際、競技中に救急車、消火車、オフィシャル車、レッカー車等の車両がコースを走行したり、必要な作業を行うため駐・停車したり、競技役員がコースに立ち入る場合があることをドライバーは承知していなければならない。
11. コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、ピットに戻ろうとはせず、速やかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
12. チェッカー後は減速して安全に走行しピットインすること。

第38条 走路の安全規定

1. 走路（コース）は、白線で明示される。また、直線走路の幅員は白線により区画される。この白線を4輪ともに逸脱する走行は許されない。但し、4輪ともに逸脱していない状況であってもペナルティが科せられる場合がある。
2. 各コーナーへの進入ミス、または安全上の措置により、ランオフエリアに進入した場合は、安全を確認した上で規定の走路に戻ることができる。如何なる場合もコースに戻る際は、正規の走路を走行している車両の進路を妨げてはならない。
3. コーナーをショートカットしたり、ランオフエリアをそのまま走行するなど、4輪ともに走路（白線）を超えたのちに走路に復帰した場合、下記の処置がとられる。
公式予選：アドバンテージを得たと判定された場合、当該周回のタイムは採択されない。
決勝レース：結果として有利になったと判定された場合は、ペナルティが科せられる。
いずれにおいても、走路外走行を繰り返すことは車両に対するコントロールの欠如と判断され、失格までの罰則が科せられる場合がある。

第 3 9 条 妨害行為

1. 競技中、ドライバーは故意に他の車両の走行を妨害してはならない。また、明らかに重大な事故の発生が予測できる危険な行為を行ってはならない。
2. コースわきのグリーン上コースカット等、規定外の走行は危険状態を避ける場合を除いて行ってはならない。
3. 唐突な進路変更、カーブの内側もしくは外側に向かって故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為を行ってはならない。
4. 大会期間中いかなる場合においても『危険なドライブ行為』を行ってはならない。危険行為と判定された場合は、厳しく罰せられる。
「危険なドライブ行為」とは...
 - 1) 衝突を起こしたもの
 - 2) 他のドライバーのコースアウトを強いるもの
 - 3) 他のドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの
 - 4) 追い越しの最中に他のドライバーを不当に妨害するもの
 - 5) F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項第 4 条. 2 に違反したもの等。
 - 6) 明らかに重大な事故の発生が予測できる危険な行為。
5. 本条の違反判定に対する抗議は受けられず、違反者に対しては競技会審査委員会が決定する罰則が適用され、重大な違反行為を行ったドライバーは失格とする。

第 4 0 条 セーフティカー

1. 競技長の決定によりレースを非競技化するためにセーフティカーが使用される場合がある。セーフティカーは、ドライバーまたは競技役員が危険な状況ではあるが、レースを中断するほどではない場合に使用される。
2. 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項の規定に従い活動する。

第 4 1 条 リタイア（棄権）

1. 競技中、事故あるいは故障等により、以降の走行の権利を放棄（リタイア）するドライバーは、その旨を最も近い競技役員（コース委員 / ピット審判員等）に報告しなければならない。
2. リタイアの報告は原則としてドライバー、または参加代表者が所定の用紙に署名して行わなければならないが、負傷その他やむを得ない事情で署名による報告ができない場合は、競技役員の判断でリタイアとみなされる。この判断に対する抗議は受け付けられない。
3. レース中ドライバーが車両を押して歩いてピットに戻ることは禁止される。この場合はリタイアとみなされる。

第 8 章 公式予選とスターティンググリッド

第 4 2 条 公式予選

1. ドライバーは公式車両検査に合格した車両で、公式通知に示されたタイムスケジュールによって行われる、公式予選に必ず出走しなければならない。
2. 参加者は、公式予選中において、国際モータースポーツ競技規則付則 H 項に基づく信号合図など、競技に関する諸規定を決勝レース同様に遵守しなければならない。
3. **ピットレーン進入開始時間は、公式予選開始時間 2 分前とする。**
ただし、参加台数等により、変更する場合がある。ドライバーズブリーフィングにて確認すること。
4. コースイン及びピットからの再スタートに際しては、安全確保のためイエローラインならびにコース合流点の『ホワイトライン』を越えてはならない。これに違反すれば罰則が課せられる。
5. フラッグタワーから公式予選終了の合図が出されたら、すべての車両はコースを 1 周してピットインすること。ピットインしたら競技役員の指示に従い、指定の場所まで移動

- する。
6. 計測は、規定された予選時間の経過をもって終了される。したがって、チェッカーフラッグが遅れて表示された場合においても上記の時点でその車両に対する計測は終了する。ただし、終了時刻後に走行中の最終周回については、その周回の計測タイムは有効とする。
 7. 公式予選結果の順位は、それぞれドライバーが走行中に記録した最高ラップタイム順に決定される。2名以上のドライバーが同一のラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを記録したドライバーが優先され、以下この方法で順位が決定される。
 8. 競技会審査委員会は、不可抗力によって公式予選通過基準タイムを達成できなかった車両に対し、最大出走台数を越えない範囲で、参加者からの申請（暫定結果発表後30分以内）に基づき決勝レース出場を次の場合に限り認めることができる。
 - 1) 公式予選通過基準タイム達成車両が最大決勝出場台数に満たないこと。
 - 2) すでに公式予選を通過した車両が除外されないこと。
 - 3) それらの車両が公式予選通過基準タイムを満たす能力があると判断されること。
 - 4) それらドライバーがすべての安全事項（サーキットの知識等…）について保障されていること。

※これらの車両は、スターティンググリッドの後方からスタートするものとする。
 9. 決勝が2レース（ダブルヘッダー）開催される場合は、**1レース目のグリッドは、公式予選のベストタイム、2レース目のグリッドは公式予選のセカンドタイムの順に決定される。**ただし、シリーズ規定がある場合はそちらを優先する。

第4.3条 公式予選通過基準タイム

公式予選通過基準タイムは、各レース区分とも当日記録された上位3台の最高ラップタイムの平均に30%を加算したものとする。（混走レースの場合も同様、クラス別ではない）

※決勝レースが2レース開催される場合、公式予選通過基準タイムは1レース目・2レース目共に、公式予選のベストタイムを基準に決定される。

第4.4条 公式予選中の中断と再開

1. 安全上、競技長は赤旗を表示することにより、公式予選を中断することが出来る。
2. **公式予選中に赤旗が提示された場合、ただちに競技役員の指示に従いピットインすること。**
3. 公式予選の再開は、ピットレーンより競技役員の指示に従いコースインすること。
4. 再開時に出走できる車両は、競技役員の指示した場所に自力で待機した車両のみとする。
5. **公式予選時間は赤旗が提示された時点で中断される。**
6. 中断の場合、公式予選時間の延長および短縮は大会審査委員会が決定する。また中断された場合でも予選通過に対する抗議は受け付けられない。

第4.5条 スターティンググリッド

1. スタートにつくことが許される車両台数は大会特別規則書に記載される。
2. ポールポジションは、最前列のアウトサイドとし、公式予選において最高タイムを達成した車両に与えられる。グリッド位置に関する選択は許されず、それを受け入れなければならない。
3. スターティンググリッドは、公式予選において各車両が達成した最高タイムの順に1×1のスタッガードフォーメーションに配列される。
4. 車両がスタートできない参加者は、理由の如何を問わずブリーフィング開始前に競技長にその旨を通知しなければならない。1台ないしそれ以上の車両が撤退した場合、グリッドもそれに応じてつめられる。
5. 最終のスターティンググリッド発表後、スターティンググリッドつくことができなかった車両の位置はそのまま空席とし、他の車両はグリッド上の各々の位置を保持するものとする。
6. 特別な指定がない限り、グリッドへの進入はフォーメーションラップ開始5分前に締め

切られる。この制限時間までにグリッドの後部につけない車両は全車両がスタートした後、ピットからスタートする。

7. チーム監督と2名のピットクルーが、グリッドに付いた車両に付添うことができる。

第9章 スタート

第4.6条 スタート前の遵守事項

1. 出走前検査（スタート前チェック）

ドライバーは公式通知に示された時間、方法で車両とともに技術委員の出走前検査を受けなければならない。定められた時刻に、出走前検査を受けなかったドライバー及び車両はコースインできない。コースインはすべて技術委員の許可と、パドック委員・ピット審判員の指示誘導に従って行われなければならない。

第4.7条 スタート進行

1. スタートは、スタンディングスタートとし、グリッドは1×1のスタッガードフォーメーション。公式通知に示されるコースイン時間になると、グリッドへ向けてのコースイン合図が出され、すべての車両は規定時間内にグリッドへ向けてコースインしなければならない。
2. 規定時間内にコースイン出来なかった車両は、正規にスタートできなかったものとみなされ、ピットスタートとなる。ピットスタートは、ピットロード出口で待機し、決勝レースで全車がスタートし、最後尾の競技車両がピットエンドを通過した後、競技役員の合図又はピットロード出口の信号機のグリーンライトを点灯することにより、スタートとなる。
3. スタート進行は、ボード表示に従って行われる。これらのボードは警告音とともに表示される。
 - 1) 5分前ボード：秒読み開始。
グリッドへの進入は締め切られる。この時点でグリッドに着けなかった車両は競技役員の指示に従い、最後尾スタートもしくはピットスタートとなる。
 - 2) 3分前ボード：
コース上におけるすべての作業は禁止される。ドライバー・競技役員を除く全ての者は、コース上からすみやかに退去する。
 - 3) 1分前ボード：
ドライバーが車両内に着座したままスターターを使用してエンジンを始動させる。エンジンを始動するために車両を押すことは禁止される。又、補助のエネルギー源の使用も禁止される。
 - 4) 15秒前ボード：
このボードが表示された後、グリッド前方で緑旗が振られ、全オブザベーションポストにおいて緑旗が提示される。
競技車両はグリッド上の隊列を保ちながら、**ポールポジションの車両のペースによってフォーメーションラップを開始する。**
隊列は可能なかぎり整然と保たなければならない。**フォーメーションラップ中の追い越し、スタート練習は禁止される。違反があった場合には、罰則が課せられる。**
4. スタートできないドライバーは、ドア又は窓を開けて（ネットがある場合は、ネットをはずし）、腕を上げ競技役員に合図をしなければならない。担当競技役員は黄旗を振動表示する。他の全車両がフォーメーションラップを開始した後、競技役員のみが当該車両をトラック上で押してエンジンを始動することができる。ついで、この車両はフォーメーションラップを行うものとするが、他の走行中の競技車両を追い越してはならない。
5. フォーメーションラップに出遅れた車両および、途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、他の車両を追い越したり走行を妨げることなく最後尾走行するものとする（最後尾グリッドにつける）。フォーメーションにスタートできなかった車両、あるいは競技役員にその判断をされた車両はピットスタートとなる。
6. スターティンググリッドに帰着後、後退ギアを使用してはならない。何らかの理由によ

リスタートできない場合は、当該ドライバーは腕を上げ、競技役員に合図しなければならない。スタート不能ドライバーが原因となりスタートが遅延された場合、そのドライバーは、ピットもしくは最後尾からスタートすることができる。この場合、当該ドライバーのグリッドは空けておくものとする。スタート不能のドライバーが複数の場合、グリッド後方の新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき決められる。

7. フォーメーションラップのスタートの後に問題が発生した場合は、以下の手順が適用される。
 - 1) スターターは黄色点滅灯をつけ、[START DELAYED] (スタート遅延) ボードがスタートライン上で表示される。また、レッドランプ点灯後の場合は、引き続き、レッドランプは点灯したまま黄色点滅灯をつけ、[START DELAYED] (スタート遅延) ボードがスタートライン上で表示される。
 - 2) 全車両はそれぞれの当初のポジションでグリッド上に停止する。エンジンは全て停止され、スタート手順が3分前の時点から再開され、レース距離は、1周減らされる。
スタート手順進行中に天候の変化によりスタートを延期する場合、**競技会審査委員会の判断により、レース距離が変更される場合がある。**
 - 3) 例外的な状況下のみ国際モータースポーツ競技規則付則H項に従い「セーフティカー」によるスタートが許される。
8. スタートの際、シグナルプラットフォームには、許可された競技役員以外の立入りは禁止される。

第48条 反則スタート

1. スタート合図がなされる前に所定の位置から発進したドライバーに対しては、反則スタートとして罰則が適用される。スタート審判員による反則スタートの判定に対する抗議は受けられない。
2. 反則スタートに対する罰則は、ドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップ10秒以上もしくは、競技結果にタイム加算される。

第10章 レース中の車両修理とピット作業

第49条 レース中の車両修理

1. 決勝レース中及び公式予選中の車両の修理、調整、部品交換などは、その車両に積み込んである部品と工具、あるいはピットに準備してある部品と工具によって行わなければならない。
2. ピットに準備してある部品、工具による修理、調整、部品交換は正規にピットインした車両に対してのみ行うことができる。
3. ピット以外で停止した車両に対して、その車両に積み込んであるもの以外の部品、工具による修理、調整、部品交換などを行うこと、また当該車両のドライバー以外がそれらの作業にあたることは厳重に禁止される。
4. 緊急やむを得ない事情で、ピット以外でそれらの作業を行うときは、他の車両の走行に支障をきたさない安全な場所に停車しなければならない。
5. レース中に競技車両はいかなる場合も他からの援助を受けて押し出したり走行してはならない。ただし安全確保の目的で、競技役員が車両を移動させたり処置する場合はこの限りではない。

第50条 燃料補給

決勝レース中、競技中の車両に対する燃料補給は認められない。ただし、ブルテン・公式通知等で認められた場合を除く。

第51条 ピットイン及びピットアウト

1. ピットレーンを走行する場合は60km/h以下で走行しなければならない。

2. ピットイン後、停車する車両は、自己のピットにできるだけ近い位置の走行レーンから作業レーンに入りできるだけ自己のピットに近づいて停止させなければならない。
3. ピットインして作業レーンに入った車両、及び当該車両のドライバーやピットクルーは、ピットインしてくる他の車両、あるいはピットアウトしていく他の車両の通路を妨害してはならない。
4. ピットインの際、自己のピット前を通り越して停車した車両はエンジンを停止させたのち、競技役員の承認を得て、当該車両のドライバー及びピットクルーによって後ろ向きに押し戻し、自己のピットに停車させることができる。
5. ピット地域におけるバックギアの使用は厳重に禁止される。使用した場合は、罰則が課せられる。
6. ピットアウトしようとする車両は、走行レーンにおいてはピットインしてくる車両に優先権があることを承知していなければならない。
7. 特に規定がない場合、コースインはピット出口に設けられた信号灯に従わなければならない。公式予選中は、緑色のライトが点灯している時のみコースインする事ができる。レース中はドライバー本人の責任においてコースインするものとする。なお、セーフティカーが活動中は信号灯の指示に従うこととする。また、黄色またはブルーのライト点滅は車両が近づいている合図である。

第 5 2 条 ピット作業

1. 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のメカニック（ピットクルー）は自己のピット前の作業レーンに出て作業することができる。ピット作業の場合を除いて作業レーンに出ること、部品や工具を作業レーンに置くことは禁止される。
2. 作業レーンに出て作業が許されるのは、**当該車両の登録メカニックに限られる。**
3. ピット作業中当該車両のドライバーは、車両を離れ作業を手伝うことが許される。
4. ピット内及び作業レーンは清潔を保ち、器具を整頓し、火災予防につとめなければならない。喫煙は厳重に禁止される。
5. エンジン調整のためのエンジン始動は、補給動力源を使用して始動させることが許される。但し、ピットから出走しようとする車両のエンジンを始動させる時は、車両に搭載されたスタート装置をドライバーがシートに着座した状態（ピット作業エリア内）で行わなければならない。

第 5 3 条 ピットサイン

1. シグナルプラットフォームへ出て、ピットサインを送るピットクルーは、1チーム2名に限定される。
2. シグナルプラットフォームに出入りする際には、最短距離で横断し、ピットイン及びピットアウトする車両に充分注意するとともに、車両の走行を妨げてはならない。

第11章 レースの中断及び再開

第 5 4 条 レースの中断

通常の安全な状態が保てなくなった場合、レースは赤旗により中断される。

1. レースの中断
 - 1) 事故によってサーキットが塞がれた場合、又は天候その他の理由でレースを継続することが不可能となるような事態でレースを中断する必要が生じた場合、競技長はコントロールラインにおいて赤旗を表示し、同時に全てのオブザベーションポストにおいても赤旗が表示される。その後、第55条7)のケースおよび審査委員会が別途定めた場合を除き、下記の手順にてレースが再開されるものとする。
 - 2) レース中断の合図提示後は、追い越しは禁止され、ピットレーン出口は封鎖される。その後、全車は赤旗ラインの後方にゆっくりと進み、そこで先頭車両の位置に関係なく1列で停止しなければならない。その後、競技長の指示により赤旗ライン後方に停止した車両は、その順のままダミーグリッド（スタaggerドフォーメーション）へ移動する。

もし、コースが閉鎖されたこと等により、グリッドへ戻ることができなくなった車両がある場合、当該車両はコースが使用可能な状態になり次第グリッドへ戻される。

この場合、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、審査委員会の承認のもと、レースが中断される前の順に配列されるものとし、各車両の位置が特定できる最終のコントロールライン通過順とする。上記のすべての車両は、レースを再開することを許可される。

セーフティカーは、スタートライン前方に進み出る。

2. レース中断の間

- 1) レースも計時システムも停止することはない。
- 2) 車両が一旦赤旗ライン後方に停止後、ダミーグリッドに停止、またはピットに入ったならば、作業【下記6)～8)記載】を行うことができるが、この場合の作業がレース再開の妨げとなってはならない。
- 3) グリッド上には、登録されたチーム員と競技役員のみ立ち入りが認められる。
- 4) 車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、中断後にピットレーンに進入した車両およびグリッドからピットレーンに移動した車両のドライバーに対し、レース再開後にタイムペナルティが課せられる場合がある。
- 5) レースが中断されたときにピット入口あるいはピットレーンにいた車両はピットを出ることができる。この場合、レース再開3分前ボード提示後にオフィシャルカーの先導により1周回を完了する車両列の後方に合流することが許される。ただし、3分前ボードが提示された時点でピット出口で待機している車両に限られる。レース中断後にピットレーンに進入した車両は、この場合のコースインは認められない。ピット出口からレースを再開しようとするすべての車両は、他車を不当に遅らせることがない限り、自力で出口に着いた順にレース再開することができる。
- 6) ピットで作業中の車両は、赤旗が提示された後でもすべての作業を継続することができる。
- 7) ダミーグリッドに停止中の車両は、『3分前ボード(シグナル)』が表示されるまでの間、すべての作業が許される。
- 8) ピットレーン出口での作業は許されるが、下記に限られる。
 - ・エンジンの始動及びエンジンの始動に関する準備。なお、上記6)～8)において下記の作業は禁止とする。
 - ①給油(すべての液体の補給)
 - ②タイヤ交換(天候の変化が確認された際、大会審査委員会の指示があれば交換が可能となる場合がある。)
- 9) ドライバーは常に競技役員の指示に従わなければならない。

第55条

レースの再開

レースが中断された場合、競技長は競技会審査委員会と協議の上、以下の条件によってレースを再開することができる。

- 1) 遅延は、できる限り短く保たれ、再開の時刻がわかると直ちに、チームはパドック放送等を通じて知らされる。いかなる場合にも5分前の警告が知らされる。
- 2) スタート再開前に、5分前、3分前、1分前、30秒前ボード(またはシグナル)が表示される。
- 3) 3分前ボード(またはシグナル)が提示されるまでにすべての車両は作業が終了していなければならない。ドライバー、競技役員以外はコース上から退去する。このボード(またはシグナル)以降の作業はピット前エリアにおいてのみ許可される。作業が終了していないすべての車両は、グリッドの最後尾かピットレーンからスタートしなければならない。
 - ※ 3分前ボード(またはシグナル)が提示される以前に、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両とコントロールラインの間にいる車両は、追い越しをすることなく、コースを1周回完了するよう指示され、ダミーグリッド後方の車両列に合流しなければならない。
- 4) 1分前ボード(またはシグナル)が提示された後にエンジン始動。スタートできない

ドライバーは、ドア又は窓を開けて（ネットがある場合は、ネットをはずし）、腕を上
げ競技役員に合図をしなければならない。グリッドを離れることができるすべての車
両が出発すると、競技役員のみが当該車両をトラック上で押してエンジンを始動、ま
たはピットレーンに押すよう指示される。

- 5) レースは、グリーンライトが点灯すると、セーフティカーの後方より再開される。セ
ーフティカーは、以下の場合を除き1周回後にピットに入る。
①すべての車両がセーフティカー後方でまだ整列されていない。
②さらに介入が必要な状況が重なって発生している。
- 6) グリーンライトが点灯すると、セーフティカーは後続のすべての車両と共にグリッド
を離れる。その際、車両はダミーグリッド整列した順序で、車両5台分の距離以下を
保って続く。列最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出
口のライトがグリーンに変わる。ピット出口に待機していた車両はコースに出て、セ
ーフティカー後方の車両隊列に合流することができる。
- 7) ダミーグリッドを離れる際に遅れてしまったドライバーは、他の走行している車両を
追い越してはならない。残りの車両がスタートラインを通過した後も動かない場合、
当該車両はセーフティカー後方の車両列の最後尾につかなければならない。2名以上
のドライバーが関与した場合には、グリッドを離れた順に隊列の最後尾に整列するこ
と。
- 8) 審査委員会により、この周回中に不必要に他の車両を追い越したと判断されたドライ
バーに対しては、ペナルティが課せられる。
- 9) この周回の間は、FIA国際競技規則付則H項2. 10. 14 ~ 2. 10. 17が適用さ
れる。
- 10) レースが再開できなかった場合は、レース中断の合図が出された周回の1つ前の周回
が終了した時点の結果が採用される。
- 11) 何らかの理由により、再スタート前に残りの周回数を減らす場合がある。

第12章 レース終了及び順位の決定

第5.6条 レース終了

1. レース終了は、フィニッシュライン（最終のコントロールライン）を基準として管理さ
れる。ここでいうコントロールラインとは、コースおよびピットレーンの双方を交差す
る単一の直線を指す。レース終了合図（チェッカーフラッグ）は、先頭車両が所定の距
離（周回数）を最短時間で走破した時点で直ちに表示される。
2. チェッカーフラッグが当初のレース距離（周回数）が完了する前に間違って表示された
場合、そのレースはその時点で終了したものとみなされる。
3. チェッカーフラッグが遅れて表示された場合、競技結果はレースの所定の距離（周回
数）が達成された時点における車両の位置を基に決定される。
4. チェッカーフラッグは、最初にチェッカーフラッグを受けた車両がフィニッシュライン
を通過後3分間提示される。
5. チェッカーフラッグが表示された後、全ての車両は、特に指示がない限り減速してもう
1周回走行する。
6. チェッカーフラッグが表示された時点で、ピット出口は閉鎖される。
7. 先頭車両がレース距離の75%（小数点以下切上）以上を走行した後にレースが中断さ
れた場合、レースは先頭車両が完了した周回の1周前の周回終了時点で終了したもの
とみなされる。

第5.7条 順位決定

1. 優勝者は、所定のレース距離（周回数）を最短時間で走行し終了した者。
2. 優勝者以外の順位は、達成された走行距離（周回数）とフィニッシュライン通過順位に
より決定される。ただし、順位の認定を受けるためには、その競技でそれぞれのクラス
の優勝した車両の走行周回数の70%以上を走破していなければならない。

第58条 暫定表彰式と正式結果による表彰式

1. レース終了後ただちに暫定結果が発表され、優勝者及び2位、3位（参加台数による変動あり）のドライバーに対してはパドックビル横表彰台で仮表彰が行われる。仮表彰を受けることを拒否したドライバーは、賞典を棄権したものとみなされる。
2. レース終了後、計時委員長の名においてレースの暫定結果が発表され、正式な抗議がない場合、競技会審査委員会の承認を得て、暫定結果発表後30分後に競技長、及び計時委員長の名において正式結果が発表される。
3. 正式結果発表後、表彰式が行われ正式に賞典が渡される。特別の事情により、表彰式に参加しないドライバーは、その旨を大会事務局に連絡し許可を得なければならない。無断で表彰式に参加しないドライバー及び参加者は、賞典を受ける権利を放棄したものとみなされる。

第13章 抗議及び罰則の適用

第59条 抗議の手続き

1. 抗議を行うことが許されるのは、**競技参加者**に限られる。
2. 抗議を行う時は、抗議書に抗議対象とする箇所または内容を具体的に記載し**署名の上、提出**しなければならない。
3. 抗議を行う時は、前項の抗議書に、抗議対象1件につき次の抗議料を添え、競技長を経て競技会審査委員会に提出しなければならない。
 - 1) 準国内・地方・クローズド競技の場合 21,200円
 - 2) 国内競技の場合 53,300円
4. 抗議に関する審査に特別な作業（分解等）を伴う場合には、その作業の費用全額を負担することを申請時に保障しなければならない。この費用は、抗議成立時は抗議対象者、不成立時は抗議申立者が支払わなければならない。その費用の算定は技術委員長が行う。

第60条 抗議の制限

1. 自己の車両に関する技術委員または車両検査委員の決定に対する抗議は、決定直後に提出しなければならない。
2. 公式予選の結果に関する抗議は、公式予選暫定結果発表後30分以内に提出しなければならない。
3. 競技中の規則違反または、過失、不正行為に関する抗議は、競技終了後30分以内に提出しなければならない。
4. 競技結果に関する抗議は、暫定結果の発表後30分以内に提出しなければならない。

第61条 抗議の裁定

1. 競技会審査委員会の裁定結果は、審査委員長より関係当事者に口頭をもって通告した後公式文書により公示される。
2. 抗議審査にあたり、競技会審査委員会は必要に応じて関係当事者および競技役員などを証人として召喚して陳述を求めることができる。
3. 審査後、直ちに裁定が下されない場合、その裁定発表の日時と場所を明らかにして延期することができる。
4. 抗議料は、抗議が成立した場合、抗議提出者に返還されるが、抗議不成立の場合は没収される。
5. 抗議の関係当事者は競技会審査委員会の裁定結果に服さねばならないが、国内競技規則第13章の規定に従って控訴することができる。

第62条 罰則の適用

1. 本規則、及び公式通知に定められた規則に対する違反の罰則は、競技会審査委員会が決定し、造反者に通告される。
2. 競技会で競技会審査委員会が造反者に課することができる罰則は次の通りとされる。
訓戒、嚴重戒告（始末書提出）、罰金、失格（出場停止）、グリッド降格、タイム削除、競

技結果にタイム加算、周回数減算、タイムペナルティ、ドライブスルーペナルティ、ペナルティストップ等がある。

3. 決勝レース中に課されるペナルティ。

1) タイムペナルティ

◆タイムペナルティ

競技結果に対して5秒(T5)または、10秒(T10)を加算する。

フラッグタワー下で競技番号+T5もしくはT10と表記したボード(黒ベースに白文字)が1周回提示される。(黒旗は提示されない)

2) ドライビングスルーペナルティ

◆ドライビングスルーペナルティ

フラッグタワー下で競技番号+Dと表記したボード(桃色ベースに黒文字)が提示される。(黒旗は提示されない)該当車両は3周以内にピットインし、自己のピットに停止することなくピット出口からコースに復帰すること。

※3周以内にピットインしない車両については、ボードに競技番号+黒旗を提示し失格とする。

3) ペナルティストップ

◆ペナルティストップ

フラッグタワー下で競技番号+PENALTYと表記したボード(黒色ベースに白文字)が記載されたボードが提示される。該当車両は3周以内にピットインし、ペナルティエリアにて規定時間以上停止し、終了後ピット出口からコースに復帰すること。ペナルティストップエリアでは、車両のエンジンを停止する必要はない。(自己のピットに停止することは許されない)

※ただし、競技会審査委員会は状況に応じて罰則を軽減したり強化することができる。

4. 本規則に定められていない罰則の選択については、競技会審査委員会の採択によって決定する。
5. 本規則による罰則に関する明確な条項の規定に限らず、必要な場合には罰則の追加を妨げない。
6. 本規則あるいは大会審査委員会によって出された指示の解釈について疑義がある場合は、国内競技規則に制定されている抗議と控訴の権利を行使するか、またはJAFが特に決定しない限り、競技会審査委員会の決定が最終的なものとする。
7. 主催者が、ドライバー、参加者または車両について、競技結果成績に影響を与えるような検査を実施する場合は次の各項に従って行われる。
 - 1) 事前に競技会審査委員会の承認を得る事。
 - 2) 検査結果発表時期を主催者が明示する事。
 - 3) 検査結果により競技結果成績の訂正があり得ることを主催者が公式通知で発表する事。

第14章 本規則の適用

第6.3条 本規則の解釈

本規則及び本競技会に関する公式通知や諸規則の解釈について疑義がある場合、参加者は文章により質疑申立てができる。質疑に対する解答は競技会審査委員会の解釈または決定を最終的なものとし関係当事者に口頭で通告される。

第6.4条 公式通知の発行

本規則に記載されていない競技運営上の細則や、参加者に対する指示、本規則発表後に生じた必要指示事項は、公式通知によって示される。

公式通知は、以下の方法によって参加者に通告される。

- 1) 大会事務局より配布される。
- 2) パドックビル横の掲示板に掲示される。
- 3) 公式予選、あるいは決勝レース前などに必要に応じて招集されるドライバーズブリー

- フィングで指示される。
- 4) ピットモニターにテロップ表示される。
 - 5) 緊急の場合は、場内放送で伝達される。

第15章 主催者の権限

第6_5条 主催者の権限

主催者は、次の権限を有するものとする。

- 1) 参加申し込みの受付に際して大会組織委員会は、その理由を示すことなく参加者、ドライバー、ピットクルーを選択あるいは拒否することができる。
- 2) 競技長が必要と認めた場合、ドライバー対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。
- 3) 競技番号の指定、あるいはピットの割り当て等にあたり、各参加者の優選順位を決定することができる。
- 4) 保安上または不可抗力により特別な事情が生じた場合、競技会審査委員会の承認を得てレースの延期、中止、取り止め、およびレース距離の短縮、コースの変更を決定することができる。ただし大会が中止された場合、参加料は返却する。
- 5) 各レース区分において参加申し込み台数が5台に満たない場合、そのレース区分を他のレースと混走のレースとして開催、またはそのレース区分を取り止めることができる。
- 6) 大会スポンサーの広告を参加車両に貼付させることができる。
- 7) 止むを得ない理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったドライバーの指名登録、または変更について許可することができる。
- 8) すべての参加者、ドライバー、ピットクルーの肖像権およびその参加車両の音声、写真、映像、レース結果など、報道、放送、出版に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。
- 9) 賞典の取り扱いについて最終的な決定権を有する。

第16章 賞典

第6_6条 賞典

- 1) V I T A - 0 1、ザウルスJ r、N 1 - 1 0 0 0、N O - V i t z、T S - 8 6 / B R Z各レースの賞典は次の表のとおりとする。

順位	賞典内容
1位	トロフィー・副賞・J A F賞（メダル）
2位	トロフィー・副賞・J A F賞（メダル）
3位	トロフィー・副賞・J A F賞（メダル）
4位	トロフィー
5位	トロフィー
6位	トロフィー

※上記以外に、シリーズ別に賞典が設けられる場合がある。

- 2) 賞典の制限

参加台数により、下記のように賞典を制限する。

- 3台 : 1位迄
- 4～5台 : 2位迄
- 6～7台 : 3位迄
- 8～9台 : 4位迄
- 10～11台 : 5位迄
- 12台～ : 6位迄

- 3) 第65条1)以外の各シリーズは、シリーズ競技規定に準ずる。

第 6 7 条 シリーズ賞（十勝スピードウェイ賞）

- 1) V I T A - 0 1、ザウルス J r、N 1 - 1 0 0 0、T S - 8 6 / B R Z、N O - V i t z を対象にシリーズ賞を制定する。
- 2) 各レースの入賞ドライバーに 1 戦ごとにポイントが与えられ、シリーズで得た全ての得点を合計し、下記に該当する者の中から総合得点の多い者より順位を決定する。(J M R C 北海道レースシリーズ規定に準ずる。) 年末に開催される、十勝スピードウェイ合同表彰式にてトロフィー（盾）が授与される。
- 3) 各シリーズにおいて 2 戦以上参加したドライバーを対象とする。ただし、2 ヒート開催の場合は、ヒートごとにポイントを与えられるが、参加数は 1 戦とみなす。
- 4) 総参加台数等を考慮し、受賞人数などはシリーズ終了後、十勝スピードウェイと協議の上、決定し発表される。

第 6 8 条 シリーズ規則の制定および改定

シリーズ中における規則の制定、改定等は、事前に「北海道クラブマンカップレースブルテン」として以下の十勝スピードウェイホームページおよび大会公式通知にて公表される。
<http://tokachi.msf.ne.jp/>

本規則は 2 0 2 4 年 4 月 1 日より施行する。

付則 1 セーフティカー運用規定（FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項に基づく運用）

1. セーフティカーは、車体の両サイド及びリアに「SAFETY CAR」と表記されルーフにオレンジ回転灯を、車体後部にグリーンライトを備えた車両を使用する。
2. セーフティカー導入決定と同時に全てのポストにおいて、振動表示のイエローフラッグならびに「SC」と書かれたボードが表示される。これらはセーフティカーが活動中は継続提示される。
3. セーフティカーはオレンジ灯を点灯させて、ピットレーン出口よりコースインする。コースインは先頭車両の位置に関係なく、即時行われる。
4. 全ての車両は、セーフティカーの後方に車両5台分の距離で隊列を作って、整列しなければならない。
5. セーフティカーの隊列は、以下の例外を除いて、セーフティカーがピットに戻った後、車両がスタートラインに到達するまで追い越しは禁止される。
 - ①セーフティカーから合図された場合
 - ②セーフティカーがピットレーンを使用している間、指定されたガレージエリアに車両が停車している場合。
 - ③明らかに問題を抱えて車両がスローダウンしている場合。
6. セーフティカーが活動中、必要以上の減速走行、異常走行、他のドライバーへ危険が及ぶかもしれない走行をしてはならない。
7. 競技長から指示があった場合、セーフティカーはセーフティカーと先頭車両の間にいる車両に対してグリーンライトを使いセーフティカーの前に出よう合図する。これらの車両は減速したまま他の車両を追い越したりせず走行を続け、セーフティカー後方の隊列につく。
8. セーフティカーは、少なくとも先頭車両がその後方につき、残りの全車両がさらにその後方に整列するまで活動を続ける。セーフティカーの後方についたら、レース先頭車両は車両5台分以内の車間距離で続く。(再スタートの状況下は除く)残りの車両はできる限り詰めて隊列を保たなければならない。
9. 一度セーフティカーの後方についた先頭車両がピットインした場合、レースの状況を総合的に考慮し、競技長の裁量によりセーフティカー（SC）の直後を走行している車両を先頭車両と見做し、レースを再スタートすることが認められる。
10. セーフティカーが活動中、競技車両はピットレーンに進入できる。ピットインした車両とセーフティカー導入時にピットにて作業中の車両は、ピットレーン出口にてグリーンライトが点灯している時のみコースインすることができる。(最終コーナーにセーフティカーが確認され、その隊列の最後尾車両がピット出口を通過するまではレッドライトが点灯され、コースインはできない)
11. セーフティカーの呼び戻しが決定されると、セーフティカーはオレンジ灯を消灯し、その周回にピットレーンに進入する。
12. 別途シリーズ規則・特別規則等が定められている場合を除き、セーフティカーがオレンジ灯を消灯した時点で、セーフティカー後方に位置する先頭車両が走行ペースを決定することができ、必要であればセーフティカーとの車間距離を車両5台分以上としても構わない。セーフティカーがピットに戻るまでの間、事故の可能性を回避するために、セーフティカーがオレンジ灯を消灯した地点から、各ドライバーは、加速、減速、または他のドライバーを危険にさらしたり再スタートを妨げたりする戦術的操作といった異常な行為を行ってはならない。全ての競技車両は追い越すことはなく隊列を維持し一定の速度で走行しなければならない。
13. セーフティカーがピットレーンに進入したと同時に全ての監視ポストでは、イエローフラッグと「SC」ボードを撤去し、同時にグリーンフラッグが振動表示される。車両の隊列が、メインストレートを通過する際にグリーンライトが提示される。但し、コントロールラインを越えるまでは、追い越し厳禁となる。ピットレーン出口は、セーフティカーがピットレーンに進入してから車両隊列の最後尾車両がピット出口を通過するまでレッドライトが点灯され、コースインはできない。
14. セーフティカーが活動中の各周回は、レース周回として数えられる。
15. 別途シリーズ規則・特別規則等が定められている場合を除き、最終周回の開始時点でまだセーフティカーが出動している場合、あるいは最終周回に出動した場合、セーフティカー先導のまま競技車両は追い越しすることなく、そのままの状態で行進フラッグを受ける。
16. セーフティカー後方からのレース・スタート
特殊な状況の場合、レースがセーフティカー後方からスタートする場合がある。この場合、1分

前シグナルのいずれかの時点で、セーフティカーのオレンジ色のライトが点灯される。これはレースがセーフティカーの後方からスタートすることをドライバーに知らせる合図となる。グリーンのライトが点灯されると、セーフティカーはグリッドを離れ、すべての車両はグリッド順と、車両5台以下の距離を保ちながら続く。フォーメーションラップは行われず、レースはグリーンのライトが点灯した時点でスタートとなる。

初めの周回で、ある車両がそのグリッドポジションから出遅れた場合のみ、他の残りの競技車両が著しく遅れをとらないために、その車両の追い越しが認められる。

セーフティカー後方の最後尾車両がピットレーン終端部を通過した直後に、ピット出口のライトがグリーンになり、その時点でピットレーンにいる車両はコースに合流でき、セーフティカー後方の車両隊列の最後尾に加わる。

出遅れた車両、及びセーフティカーが先導している周回の途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、その他走行中の車両を追い越すことはできず、セーフティカー後方の車両隊列の最後尾につかなければならない。2名以上のドライバーが遅れた場合、それらはグリッドを離れた順に、隊列の後尾に着かなければならない。

レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則

装備品は、乗員の保護が最大の目的であり、モータースポーツの安全性をより高めるため各種の装備が必要となる。

競技運転者は、自らを保護するという認識のもと、モータースポーツに適した装備品を装着すること。主催者は、次の権限を有するものとする。

1. 装備品の種類

- 1) 競技用ヘルメット
- 2) 頭部および頸部の保護装置（FHRシステム）
- 3) レーシングスーツ（耐火炎レーシングスーツ）
- 4) アンダーウェア（耐火炎アンダーウェア）
- 5) バラクラバス（目出し帽）（耐火炎バラクラバス）
- 6) ソックス（耐火炎ソックス）
- 7) レーシングシューズ（耐火炎シューズ）
- 8) レーシンググローブ（耐火炎グローブ）

2. 適用

- 1) 下記表に従い装備品を着用すること。

◎：着用義務 ○：着用推奨

競技用ヘルメット	頭部および頸部の保護装置 (FHRシステム)	耐火炎レーシングスーツ	耐火炎アンダーウェア	耐火炎バラクラバス	耐火炎ソックス	耐火炎シューズ	耐火炎グローブ
◎	◎	◎	○	◎	◎	◎	◎

3. 競技用ヘルメット

- 1) 国際モータースポーツ競技規則付則J項のテクニカルリスト№25、№33、№41、№49、№69に記載された基準に適合したヘルメットの装着を強く推奨する。
 - 2) 製造後「10年」を経過したものを使用してはならない。
- #### 4. 耐火炎レーシングスーツ
- 1) 耐火炎レーシングスーツを競技中常に着用すること。
 - 2) JAF/FIA公認の耐火炎レーシングスーツを競技中常に着用することが義務けられる。
- #### 5. 耐火炎レーシングシューズ
- 1) 耐火炎レーシングシューズを競技中常に着用すること。
 - 2) JAF公認/FIA認定の耐火炎レーシングシューズを競技中常に着用することが義務付けられる。
- #### 6. 耐火炎レーシンググローブ
- 1) 耐火炎レーシンググローブを競技中常に着用すること。
 - 2) JAF公認/FIA認定の耐火炎レーシンググローブを競技中常に着用することが義務付けられる。
- #### 7. 耐火炎バラクラバス（目出し帽）
- 1) 耐火炎バラクラバスを競技中常に着用すること。
 - 2) JAF公認/FIA認定の耐火炎バラクラバスを競技中常に着用することが義務付けられる。
- #### 8. 耐火炎アンダーウェア、耐火炎ソックス
- 1) JAF公認/FIA認定の耐火炎ソックスを競技中常に着用することが義務付けられる。レーシンググローブの着用が義務付けられる。
 - 2) JAF公認/FIA認定の耐火炎アンダーウェアの着用が推奨される。
- #### 9. 頭部および頸部の保護装置（FHRシステム）
- 1) JAFあるいはFIAによって認められない限り、頭部や頸部の保護を意図してヘルメットに装着するいかなる装置の着用も禁止される。
 - 2) 国際モータースポーツ競技規則付則L項に従い、FIA基準8858に従い公認されたFHRシステムの着用が義務付けられる。

SERIES CHAMPION

過去のシリーズチャンピオン

年	シリーズ	VITA-01	SAURUS Jr.	N1-1000	Vitz1000	
2010	-	-	鈴木 敏夫	-	石川 尚人	
2011	-	-	佐久間 薫	-	渋谷 陽宏	
2012	今野 訓昌	五十嵐弘昌	不成立	不成立		
2013	おーかわひろし	五十嵐弘昌	滝川 勝広	鈴木 吉信		
2014	HIRO	五十嵐弘昌	滝川 勝広	鈴木 吉信		
2015	古井戸竜一	鬼塚 益生	安藤 義明	中村 高幸		
2016	坂野 研	五十嵐弘昌	中村 高幸	吉田 斉		
2017	坂野 研	五十嵐弘昌	安藤 義明			
2018	今野 訓昌	阿部 晃太	中村 高幸			
2019	鶴賀 義幸	阿部 晃太	中村 高幸			
2020	坂野 研	岡島 勇樹	三浦 稔呂	NO-Vitz		
2021	佐藤 元春	吉田 哲也	中村 高幸	佐久間 進	TS86/BRZ	
2022	大島 良平	不成立	なかむらりょうこ	加藤 由記	中村 啓	
2023	佐藤 元春	不成立	中村 高幸	古井戸竜一	KEI NAKAMURA	

2024年JMRC北海道レースシリーズ規定

第1条 総則

本シリーズは、アマチュアスポーツとフェアプレーの精神に基づき、モータースポーツ全般の普及と技術向上を目的として開催され、諸規則、車両、マナーの違反は許されない。

第2条 大会

本シリーズは、国際自動車連盟（F I A）の国際スポーツ競技規則及び日本自動車連盟（J A F）国内競技規則、JMRC北海道レース統一競技規則、本シリーズ規定、各シリーズ規定並びに各大会特別規則に従って開催される。全ての参加者はこれらの諸規則に精通しこれを遵守するとともに各主催者及び競技役員への指示に従う義務を負うものとする。

第3条 シリーズの条件

本シリーズの成立は、全戦の50%以上の成立による。

第4条 レース成立台数

本シリーズにおける各大会の各レースの成立は、参加台数において6台以上とする。ただし、大会組織委員会が承認した場合、参加台数が6台に満たないときにおいてもレースが成立する場合がある。

第5条 各レースにおけるシリーズ得点

5-1 スプリントレース

- ①本シリーズの得点は、完走(レース完走周回数はレース距離及び時間の70%以上)した者に与える。
- ②本シリーズのランキングは、シリーズを通して2戦以上参加のドライバーを対象とする。
- ③公式予選出走台数が3台未満のクラスはシリーズポイントを付与しない場合がある。

5-2 耐久レース

- ①耐久レースのポイントについては、特別規則書に明記される。

5-3 シリーズポイント基準表

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
ポイント	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

※ポイントが別途シリーズ競技規定で定められている場合は、そちらを優先する。

※上記の他に、各大会の予選ポールポジション及び決勝ファステストラップを獲得したドライバーに、それぞれ1ポイントが付与される。

- 5-4 本シリーズの得点は、JMRC北海道レース部会が付与するものであり、その最終判定はJMRC北海道レース部会にある。本部会は、シリーズ各戦の結果を尊重しつつ、疑義が生じた場合は当該競技会の審査委員会を召集し、調査の上、競技結果にかかわらずシリーズ得点の減点及び剥奪、並びに本シリーズ出場停止等の処分をする場合がある。

ただし、上記処分が科された場合でも当該競技は成立し、処分を受けた選手の当該競技会における順位、副賞は競技通り認められる。

第6条 シリーズ順位

- 6-1 得点は各レースシリーズともに全戦有効(第5条該当)とし、得点合計の多い者を上位とする。

- 6-2 複数のドライバーが同一の得点を得た場合は、出場回数の多い者が上位となり出場回数も同一の場合は、上位得点の回数が多い者を上位とする。当該レースシリーズの最高得点者はそのシリーズの本年度チャンピオンとして、JMRC北海道地域クラブ協議会より認定される。

6-3 シリーズ表彰は以下の通り認定する。
各部門6位以内とする。
但し、参加台数に応じ変更する場合がある。

6-4 シリーズポイント取得対象者は、以下要件①②を満たした者とする。(JMRC北海道表彰要件に準ずる)
①JMRC北海道に加盟するクラブ団体の構成員に限られる。
②JMRC北海道互助会もしくは、JMRC北海道スポーツ安全保険加入者に限られる。
本規定に明記されていない項目については、各大会の特別規則書・公式文書で示される。

第7条 シリーズ分担金

主催者は、シリーズポイント対象者1名につき1,500円をJMRC北海道に納入する。

第8条 その他項目

本規定に明記されていない項目については、各大会特別規則書・公式文書にて示される。

第9条 本規定の解釈

本規定に疑義が生じた場合は、JMRC北海道レース部会により決定される。

第10条 本規定の施行

本規定は、2024年4月1日をもって施行される。