

2020年JMRC北海道レースシリーズ 統一競技規則書

第1章 総則

第1条 競技規則の制定

本シリーズは、一般社団法人日本自動車連盟（以下「JAF」）公認のもとに、国際自動車連盟（以下「FIA」）の国際モータースポーツ競技規則並びにそれに準拠したJAFの国内競技規則とその細則ならびに、本競技規則書に従って開催される。但し、別途各大会特別規則書、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2章 参加者

第2条 参加者

1. 参加者（エントリー）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。
2. 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、チーム要員（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、ドライバーの他にチーム要員が1名以上指名登録されていなければならない。
3. 参加者は、自分が指名したドライバー、その他チーム要員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、チーム要員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。
4. 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、チーム要員とともに、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。
5. 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エントリー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。
6. 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っては公認書）を必ず携行し、必要に応じて提示しなければならない。
7. 参加者は、自分が指名したドライバー、チーム要員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3条 ドライバー

1. 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。
2. 20歳未満のドライバー等は、参加申し込みの際に親権者の承諾を得なければならない。
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（10,500円）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4条 ピットクルー

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. ピットクルーの定員は大会特別規則書に明記される。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。
4. 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。
5. 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5条 保険

ドライバーおよびチーム要員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6条 参加申し込み**

1. 参加申し込みは、参加申込書に必要事項を完全に記入した上で、参加料にすべての必要書類を添え、現金書留にて申し込まなければならない。(締切日消印有効)
2. 組織委員会は、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. 参加を受理された後、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7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8条 参加者の遵守事項**

1. 参加者及びドライバーは、参加申し込みの際に必ずJAF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、チーム要員、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9条 入場証と通行証

1. 参加者、ドライバー、チーム要員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、フロントウィ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10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3kg以上の消火器を最低2本配備しなければならない。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11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12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 V I T A - 0 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： No.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13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（旧AMB）社製TranX 260・TranX PRO」（通称マイボンダー）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ボンダー使用欄にマイボンダー番号を記入すること。
 - ②参加者は、使用するマイボ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マイボンダーは、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ボ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、修理代金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14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15条 車両広告

1. エントラント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、不相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16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17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18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
 - ③HANS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、検査の結果が不適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。
10. 燃料の「使用方法に関する詳細規定」は、大会特別規則書にて指示される。

第19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（10,800円）及び必要書類を添えて競技会事務局へ提出すること。

第20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（10,800円）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21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22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 信号合図及び競技走行中の遵守事項**第23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。罰則は原則として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、失格とされる。
※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24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25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してコースに復帰した場合、下記の処置がとられる。
 - 公式予選：タイム短縮に繋がったと判定された場合は、当該周回のタイムの抹消、もしくはスターティンググリッドの降格。
 - 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。

第26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
 - ⑤FIA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27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28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7章 公式予選とスターティンググリッド

第29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、公式予選に必ず出場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. 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。
4. 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指示に従い、指定の場所まで移動する。
5. 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。
6. 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。
7. 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。

第30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。

第31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つ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8章 スタート

第32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つ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33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つた車両は、正規にスタートできなかつたものとみなされ、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つ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) 30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黄旗が提示される。
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。違反があつた場合には、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. スタートグリッドに到着後、後退ギアを使用してはならない。何らかの理由により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、当初のスタートグリッド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34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、若しくはペナルティストップ10秒以上が課せられる。ただし、当該レース中にドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップが出来ない場合は競技結果に30秒加算するものとする。

第9章 レース中の車両修理とピット作業

第35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36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、特別規則書で認められた場合を除く。

第37条 ピットイン及びピットアウト

1. 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。
2. 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。
3. 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る向きに押し戻し、自己のピットに停車させることができる。
4. 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。
5. 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。
6. 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38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39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10章 レースの中断及び再開

第40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42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（スタッガー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。）
 ※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41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ら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、セーフティカーの先導により追い越しをすることなく、もう1周回を完了するよう合図され、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ねて発生している。
- 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. 9. 15～2. 9. 18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11章 レース終了及び順位の設定**第42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えて表示された場合、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43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80%以上を走破していなければならない。

第44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12章 抗議及び罰則の適用

第45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 20,900円
 - 2) 国内競技の場合 52,400円（国内競技規則12-2参照）
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46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47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48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ことができる罰則は次の通りとされる。
 - ①訓戒、嚴重戒告（始末書提出）、罰金、失格（出場停止）。
 - ②グリッド降格、タイム削除、競技結果に1分加算、同1周減算、ペナルティストップ10秒以上。
 - ③ドライビングスルーペナルティ。
 ※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。

◆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は、フラッグタワー下で競技番号+Dボード(桃色ベースに黒のD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、「PENALTY」と記載されたボードに競技番号+黒旗を提示し失格とする。

◆ペナルティストップ

ペナルティストップは、フラッグタワー下で「PENALTY」と記載されたボードに競技番号が提示される。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。(自己のピットに停止することは許されない)

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13章 本規則の適用**第49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50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、

- 1) 大会事務局に掲示される。
- 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14章 主催者の権限**第51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52条 統括権

1. 規則違反、または競技役員の指示に対する不遵守は、国内競技規則に記載されている条項に従って罰則が適用される。
2. 参加者は、課せられた罰金の支払いに対して責任を負うものとする。特別規則に明示された罰則は、国内競技規則によって規定された罰則を代替するものでなく、これに追加されるものである。

第53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2020年4月1日より施行する。

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No.25、No.33、No.41、No.49、No.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付けられる。
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	-	渋田 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 齊
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（FIA）の国際スポーツ競技規則及び日本自動車連盟（JAF）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の手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80%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

	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
6台以上	15	12	9	7	6	5	4	3	2	1
6台未満	12	9	7	6	5	-	-	-	-	-

※TOYOTA GAZOO Racing Netz Cup Vitz Raceは、別途シリーズ競技規定のポイントによる。

※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、賞金、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、2020年4月1日をもって施行される。