

# JDCシリーズ規則(スポーティング レギュレーション)

JAPAN DRIFT CHAMPIONSシリーズ(以下JDC)規則に基づき、JDC (略称 : C2 EAST,C2WEST, C3 EAST,C3 WEST)シリーズにおけるシリーズ規則を以下のように定める。

## 1. 競技会格式

JDCは、JAPAN DRIFT CHAMPIONS ASSOCIATION(以下JDCA)の主催により、JDC国内格式競技会シリーズとして開催される。また、本シリーズでは全競技会を通じて統一した規則とその運用を徹底する為、大会組織を編成し競技運営 にあたる。

## 2. 競技会スケジュール

### OEASTシリーズ

	開催日程
日光サーキット(栃木県)	6月12-13日
モーターランドSP(青森県)	9月18-19日
エビスサーキット西コース(福島県)	10月16-17日
那須つくるまサーキット(栃木県)	11月20-21日

### OWESTシリーズ

鈴鹿ツインサーキットDコース(三重県)	3月6-7日
オートポリス レイクサイドコース(大分県)	6月19-20日
備北ハイランドBコース(岡山県)	7月24-25日
名阪スポーツランドCコース(奈良県)	10月23-24日

## 3. 参加チーム

本シリーズはエントリーをしたエントラントが参加チームとなり、以下の要件により構成される。

- 1) 参加者は、JDC各ラウンドにエントリーを受理された者でなければならない。
- 2) 参加者は参加車両を自己の完全管理下 (使用权、整備状態、規則適合等) に置かなければならない。
- 3) 参加チーム名は参加者名やスポンサー名等およびそれらの組合せが望ましい。

また、車両名はスポンサー名や チーム名等に加え、車両通称または型式の組み合わせが望ましい。

また、双方ともスペースを含めて半角30文字以下でなければならない。

## 4. 参加ドライバー資格

① 本シリーズへの参加は、JDC各ラウンドにエントリーを受理された者に限られ、さらに当日大会参加時に有効な自動車運転免許証保持している者とする。

(当日大会参加時に自動車運転免許証の停止・取り消しを受けている者の参加は認めない。)

② 18歳未満の運転免許未取得者については、JDCA及び開催サーキットが認可したドライバーのみ参加を許可する。

## 5. エントリー (参加申し込み)

1)本シリーズへ参加する競技参加者は、JDC公式ホームページ (<http://d-champions.com/>) よりWEBエントリーを行い、WEBエントリー期間内にエントリー費の入金を完了しなければならない。

またWEBエントリー時には必要入力事項を全て入力しなければならない。

参加受理書類送付時に当該競技会における当該参加者の確定ゼッケン番号が通知される。

2) エントリー費は以下のとおりとする。

① C2 EAST,C2 WEST 25,000円/台

② C3 EAST,C3 WEST 15,000円/台

(①,②ともに振込手数料はエントリー申込者負担とする。)

### 3) エントリー台数

① 2021年各競技会のエントリー台数は各ラウンドにより安全性・競技性を損なわない前提で設定することとする。

② エントリー受付はエントリー手続完全完了順とする。

#### 4) 参加誓約書

参加者は参加申し込みに際し、JDCが指定するWEBエントリーフォーム内の参加誓約書に全員が承諾をしなければならない。

## 6. ドライバーおよびメカニックの装備

1) 本シリーズの参加ドライバーは、下記の装備とする。

不燃性素材のバラクラバ、アンダーウェア上下、ソックス、グローブ、シューズの着用を推奨する。 ①-1 C3クラスドライバーの服装は長袖・長ズボン・靴下・運転に支障のないシューズとする。

スーツはFIA-8856-2000規格またはSFI-3.2A/5、3.3/5規格に適合する素材もしくは

不燃性素材を使用した2レイヤー以上のオーバーオール型ドライバーズーツを推奨する。

①-2 C2クラスドライバーの服装は不燃性生地或いは難燃性生地のレーシングスーツ、グローブの着用を強く推奨する。難燃性生地のツナギ服での出走も許可はされるが、この場合は参加受付時にツナギ服着用である事を申請し、大会会長、競技長の特任扱いにて出走を許可される。

C2クラスに於いては練習走行を含め、全セッション、不燃性生地或いは難燃性生地のレーシングスーツの着用を強く推奨する。

② ドライバーヘルメットは4輪用のフルフェイスタイプでなければならない。

ドライバーはフルフェイスシールドタイプのFIA公認（FIAテクニカルリストNo.25記載）ヘルメットまたはJAF公認ヘルメットの着用を推奨する。

C3クラスはジェット型ヘルメット（耳あて部分があるものに限る）の使用も可。

③ JAFレース競技に参加するドライバー装備品に関する付則（FIA付則L項3. Frontal Head Restraint）またはSFI 38.1規格に適合したFHRシステムの使用を推奨する。

2) 給油者の装備はドライバーと同等の服装かつ、ヘルメットの着用を推奨する。

## 7. 参加車両

1) 競技車両要件

① 本シリーズの参加車両は、JDC車両規定、およびJDCAが特別に認めた車両とする。

② 競技参加者は、競技車両のベース市販車の所有または使用权を示す公的に有効な書面を提示できなければならない。（有効な車検証、抹消登録証等）

JDCAは本シリーズの参加車両として好ましくないと判断した車両の競技参加を拒否できる。

③ エントリー締切後の車両変更は、大会開催の2週間前までに申告をすることが望ましい。

以降の変更申請は参加競技会 当日におこなう参加受付を最終とする。

④ 同競技期間中の車両変更はJDCAが特別に承認をした場合を除き認められない。

⑤ 車両資格に関する書類不備および不正行為はシリーズエントリー権利剥奪を含む厳しい罰則が科せられる。

⑥ 競技車両の騒音測定は、競技走行中の車両騒音の音量を測定し、1回でも105dbを超える音量が測定された車両はペナルティの対象となり、改善されない場合には測定以降の走行を禁止する場合がある。なお、競技会場の規定により競技会特別規則で規制された音量制限がある場合にはその制限音量が適用される。

2) タイヤ要件

① 使用できるタイヤはJDC車両規則に定めるタイヤに限られ、参加者は使用タイヤの寸法諸元値が記載されたカタログ等の資料を携行することが望ましい。

② 競技走行中に衝突等とは無関係にリアタイヤがビード落ちたと判定された場合は、理由の如何に関わらず訓告処分の対象となる。

また、複数回のビード落ちが発生した場合、以降の走行が認められない場合がある。

3) 燃料要件

① 競技車使用燃料は、石油会社で生産され、通常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または軽油が望ましい。

② 燃料は20L以下の金属製携行容器に小分けした上でのみ競技会場に持ち込むことができる。

#### 4) 車両ゼッケン番号

本シリーズでは都度、ゼッケン番号が変更となる。ゼッケンは事務局から自動的に割り振られる。

ゼッケンはエントリー正規受付完了順とする。

### 8. 車両およびドライバー表示

本シリーズの参加車両は、公式車両検査および装備品チェックに先立ち、以下の表示状態でなければならない。

1) 車両表示義務 JDCシリーズの参加車両は、以下に示すオフィシャルコントロールステッカー（バイザーステッカー、フェンダーステッカー、指定配布ゼッケン、左右ゼッケン）の貼付義務を有する。

① フロントウィンドウ上部にバイザーステッカーおよび指定配布ゼッケンを貼付すること。

(バイザーステッカーの貼付義務はC2クラス追走トーナメント時のみ。)

② ゼッケンは以下の3ヶ所に表示すること。

a. フロントウィンドウ（指定配布ゼッケン）

b. 左右ボディ側面（指定配布ゼッケン）

③ゼッケン数字は大会オフィシャルより認識が困難と指摘された場合、ゼッケンベース色を変更する等の修正を行わなければならない。

### 9. 車両検査

1) 大会公式車検は車両の大会参加適合性を検査するものであり、検査により車両の安全性を保証するものではない。

車両の安全性は、常に参加者が保証しなければならず、参加者の義務である。

2) 公式車両検査は指定の時間内でおこなわれ、車検不合格車両は技術委員長および競技長の許可が無ければ公式練習も走行できない。

3) 本規定およびJDC車両規定の各号に関わる競技車両の適合性について、参加者は技術委員長および競技長の判断に従わなければならない。また、大会会長(以下レースダイレクター)・競技長は適合性不良ではあるが指定する時期までの改善を条件に当該競技会への参加を認めることができる。この場合、指定された時期までに改善が完了していない場合にはその期間を延長することはできない。

4) 競技役員は競技車両状態の安全性について、ドライバーの安全、他競技者の安全、オフィシャルおよび観客の安全の視点から判断をおこない競技長に報告しなければならない。また参加者はレースダイレクター・競技長の危険判断に異議を唱えることはできない。

5) 競技中の損傷車両は車検員に車両の損傷内容を開示しなければならず、再車検の対象とされる場合がある。再車検で正式に合格が得られない場合には以降の走行は認められない。

### 10. 競技規則

1) エリア名称と規制

① コース 競技中は定められたオフィシャルスタッフ以外の立ち入りは許されない。

② スタートエリアはオフィシャルスタッフ以外の立ち入りが禁止される。

③ 待機エリア 競技中はオフィシャルスタッフと、コースイン準備車両及び関係者以外の立ち入りが禁止される。 競技参加車両はこのエリアで競技オフィシャルの走行前点検を受けなければならない。もし、車両の修

④ ピットエリアはチームの管理で観客等の立ち入り制限と安全確保が義務付けられる。

チームは観客の安全に配慮して車両を移動しなければならない。

⑤ スポッターエリアはスポッターとドライバー以外の者の立ち入りが禁止される。

2) 単走規定

i. 単走決勝※C2クラス(C3クラスは単走予選)

① 単走決勝(C3クラスは単走予選)は、エントリーリスト逆順でグループ毎に走行する。走行本数はグループウォームアップに加え採点走行2本とする。(競技長が特別に追加ウォームアップを認めた場合

を除く。)

② 単走決勝(C3クラスは単走予選)の採点は「JDCシリーズ採点方法」に基づきベストスコアで順位を決定する。

上位16位までを追走トーナメント(C3クラスは単走決勝)進出とする。

#### ii. 単走進行規則

① 車両トラブルが発生した場合であっても、定められた走行順を守れない場合はその走行権利は失われる。

② 待機エリアにて車両トラブルが発生した場合、待機エリアでの修復作業後に限り、残り採点走行本数の自己の順番でのみ出走可能となる。

③ すでにコースインしている場合、いかなる理由であっても整列を離れピットエリアに戻った時点で以降の当該競技への復帰は許されない。出走放棄とみなされる。また、競技車両は競技走行後待機エリアに戻らなければならない。

自走できるにも関わらず待機エリアに戻らなかった場合にも以降の当該競技への復帰は許されない。

④ コースイン後に車両トラブルが確認された場合は、直ちにスターターおよび技術委員に状況を申告しなければならない。この時スターターおよび技術員が車両を検査し、走行不可と判断した場合、スターターは出走取止めの告知を参加ドライバーにおこなうことができる。また、スターターは直ちにその旨を競技長に報告しなければならない。

⑤ 単走決勝中の待機エリアに許可なく立ち入ることはできない。

⑥ 待機エリアでタイヤ交換・燃料補給をした場合は以降の当該競技から除外される。ただし、ドライバーによる競技進行を妨げない範囲内のメンテナンスは許可される。オフィシャルはイベントの安全確保およびスムーズな進行を促すための行為に限定して作業をおこなうことができ、脱落しそうな外装品の取り外し、バンパー脱落等のガムテープ補修や、安全な場所への車両移動に対し、オフィシャル側で応急処置を施すことができる。

⑦ 競技車両が待機エリアにある場合、許可なく外部から工具等の引き渡しは禁止され、以降の当該競技から除外される。

⑧ スターターの発進指示があるのにも関わらず、直ちに発進できなかった場合は当該走行権利を失いスタートラインから退去させられる。

⑨ スタートエリアにおいて自力でスタート出来ない車両は競技参加を認められない。

⑩ 参加車両は、単走競技時に待機エリアで当該グループが整列され、先頭がスタートエリアに誘導される以前に、待機エリアに待機していなければならない。

また、グループでコースインする競技進行方法の場合、グループとしてコースインできなかった車両は1本目または2本目の走行順に間に合わなければ、該当する走行権利が失われる。

### 3) 追走規定

① 単走決勝順位に応じた次頁図のトーナメント枠に指定して追走競技をおこなう。

次頁トーナメントラダー対戦枠の上側を先行車とする。スタートポジションを誤って1本目をスタートした場合には両者共にこの件での抗議をすることは出来ない。

② Best16対戦ではウォームアップ走行を1周行うが、best8対戦以降については大会特別規則書またはブリーフィングにて会場毎に場所ならびに方法が指定される。

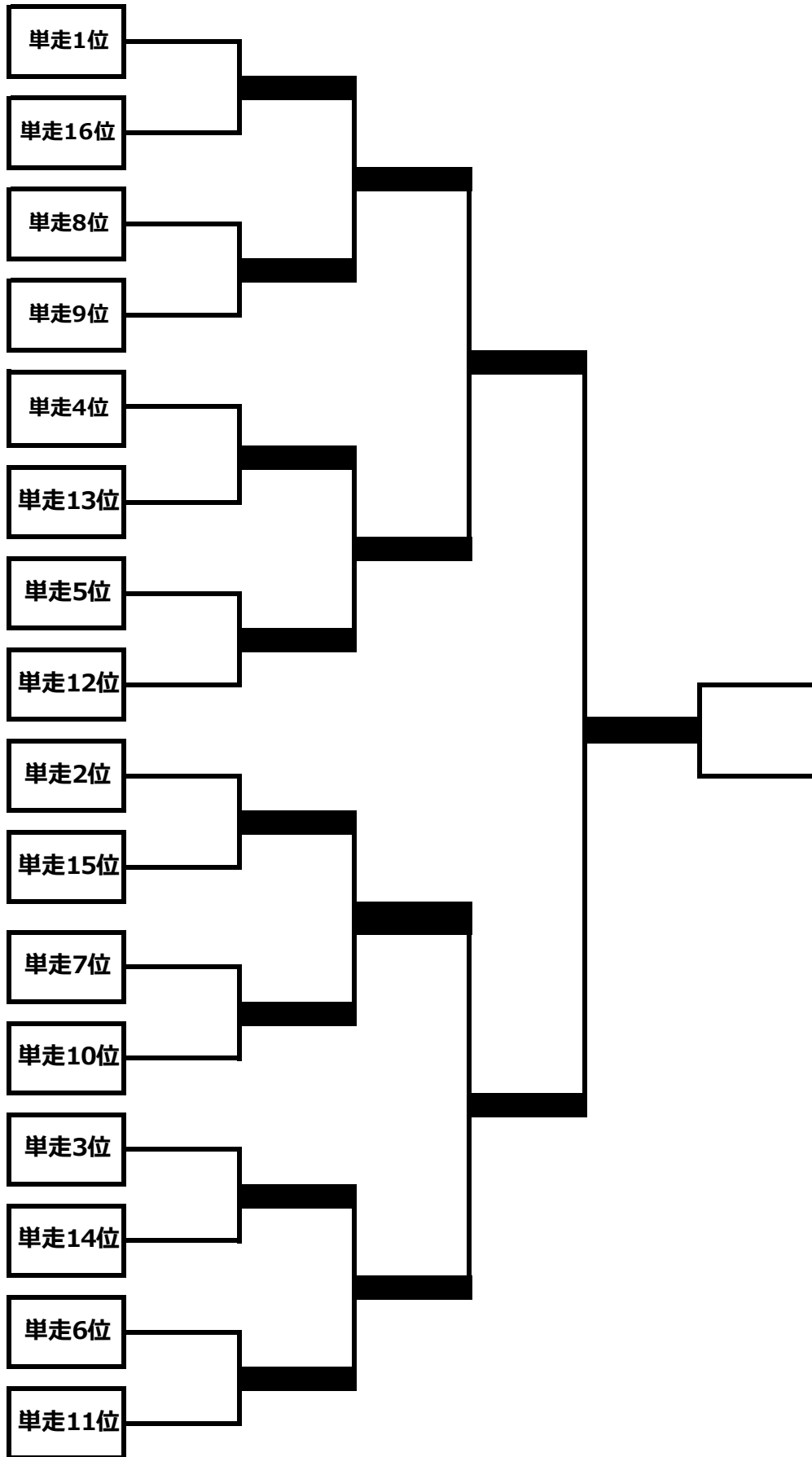
③ 参加車両1台につき作業に従事できるメカニックは3名までとし、待機エリアに設けられるホットピットへの入場が可能となる。この場合原則として指定時間以外での入場は一切禁止される。

ただし、マシントラブル等でスペアパーツ、工具等の搬入が必要な場合は、待機エリアのオフィシャルスタッフに許可を取った者に限り入退場が認められる。

指定時間とは、大会公式通知に定められた追走コースインまでの間とする。

規定人数を超える作業違反は以降の当該競技から除外またはペナルティとされる。

BEST16 追走トーナメント表



※トーナメント表 上が先行車

④ 追走競技の待機エリアでは、ガソリン給油は認められない。

⑤ 1対戦中の先行・後追いの間ではタイヤ交換および空気圧調整は禁止される。

⑥ 追走対戦時の車両修復または調整、パーツ交換の判断と作業はできるだけ速やかに行い、競技の円滑な進行に努力しなければならない。競技長から警告が出される場合がある。競技長からの警告は残り時間5分とされ、オフィシャルより作業員に伝えられると共に公式的に公表される。5分後までに自力でプレステージラインに移動できない場合は、走行権利が失われる。

⑦ 対戦する両者ともにスタートラインに着けなかった場合は、スターターがタイムアップを宣言して1本目走行結果で勝敗を決する。

⑧ 対戦相手が制限時間以内にスタートできなかった場合、単独でスタートしてコースを一巡することで次の対戦への進出権を得ることができる。

⑨ 追走競技後の競技車両は、待機エリアに戻らなければならない表彰式では指定された地点に競技車両を移動停車させなければならない。自走できるにも関わらずこれをおこなわなかった場合には、ペナルティの対象とされる。

⑩ 追走競技の採点は「JDCシリーズ採点方法」に基づき審判採点によりおこなわれる。「先行」「後追い」走行後の合計ランク値により高ランク者を勝者とする。また、再対戦となった場合、再対戦はランク差無しの一オープン状態から開始する。

⑪ 対戦（先行・後追いのセット）の回数上限は、ベスト16までの対戦では再対戦を0回とする。ベスト8以降はすべての対戦で再対戦を1回とする。

⑫ 追走のスタート位置は、公式練習前に審判員により決定され、参加者に告知されなければならない。また、スタート直後のコース上の指定位置まではグリップ状態で直線走行する義務が両者にある。

⑬ 参加車両は、追走競技時に走行する車両は指定された方法にてコースインすること。また、プレステージラインへの移動タイミングは、前対戦の2本目スタート以前でなければならない。オフィシャルによるタイヤチェックを受けなければならない。定められた時刻にコースイン出来ない場合、及び上記時期にプレステージライン待機が出来ない場合は、当該競技の追走ランクを1ランクダウンとする。ただし、自分の対戦順に間に合わない場合は対戦権利が失われる。

⑭ スタート直後を除き、採点区間における先行車の最初の振り出し又は振り返し以前に、後追い車は先行車の後端より前に車両前端を位置してはならない。この行為は妨害行為としてランクダウン判定の対象となる。

#### 4) ウォームアップ走行時の規定違反への罰則

ウォームアップ走行が実施された場合の罰則は、ウォームアップ走行中にコースオフィシャルの介入（車両スタックやコース補修等）が必要となり、競技進行が一時中断した場合に、競技長がその原因と判断した参加チーム（参加ドライバー）は訓告処分の対象となる。

#### 5) 路面状況の変化による競技の中断

① 路面状況が著しく変化した場合、競技長の判断により、競技進行を一旦中断させることができる。

② 競技の中断は、原則として単走では各グループ終了時、もしくはグループ内の全車が採点走行を終えた段階（グループ内の車両すべてが、おなじ本数を走り終えた時点）とする。

③ 天候の急変により、急激に路面コンディションが大きく変わった場合、グループ内の全車が現状の走行回数を消化していなくとも、競技を中断する場合がある。

④ ウェット採点の決定判断は、競技長、審判員、スターターの各地点に配置されている三者の協議に基づき競技長が決定を下すこととする。

#### 6) 競技中断からの競技再開

① 同日の日没までを再開期限の目安とする。

② 競技再開時には、かならずスターターが競技参加者に再開後の進行を案内する。

③ 路面変化により競技が中断された場合は、競技再開前にチェック走行をおこなう場合がある。

④ 単走競技の場合は中止となった走行グループの最初から走行を開始する。

⑤ 追走対戦中に急激なコンディション変化で中断せざるを得なかった場合には、1本目からやり直して再開する。

## 7) 競技中断中のピットインおよび作業

① 予選および単走決勝の競技中に、豪雨・強風等、天候の変化等で競技長が競技中断を宣言した場合は、車両のピット内待機が認められ、ピット・パドック内でのセッティング変更やタイヤ交換等の作業が認められる。

② 競技長の競技中断宣言以外の参加チームおよび個人の判断によるピットへの戻りは、いかなる場合も認められない。この場合は、以後の競技復帰は認められず、出走放棄とみなされる。

## 8) 競技不能事態への対応

① 天候等の事情により当該大会中の競技予定を変更する場合は、競技長とレースダイレクターの協議により決定し、新たなタイムスケジュールを運用する。

② 単走決勝が中止の場合には、当該競技会不成立として順位認定はおこなわない。

③ 追走競技が中止または途中中止となった場合は、競技会終了として単走決勝上位順と追走ラダー段階終了に応じた競技会順位として発表する。この場合当該競技会は成立とされる。

④ 上記外の状況については、競技長とレースダイレクターの協議で対応を決定する。

## 11. JDCシリーズ採点方法

JDCシリーズでは「JDC採点基準」に基づき、以下記載に基づき競技採点を行なう。

### 1) 審判体制

審判員2名以上の平均値で採点することを基本とする。

① JDCAが認定した審判員が審判席にて単走の反則等の採点、および追走後追い車の先行車との相対評価をおこなう。

### 2) 競技採点

競技採点は「JDC採点基準」に基づき以下のように行われる。

#### ① 採点に影響する反則行為等の減点

a). 走行中にボンネット、ドア、ハッチ、トランクリッドが開いた場合、外装部品の脱落および引きずりがあった場合はその走行は対戦相手への影響を考慮して審判員に判定される。

b). トラックの指定部分のコース外走行は審判員にて、その状況や程度を判断し判定される。

指定されたトラック以外の部分に1輪でも車輪のトレッドの部分が通過した場合にコース外走行とみなされる場合があるが、その状況や程度は審判員が都度、判断する。

指定されたトラックの外縁は各大会時に指定される。

追走時に接触を避けるために後追い車が上記コース外走行をせざるを得なかった場合は、コース外走行の判断が緩和される。

d. 追走時に先行車の後追い車への走行妨害と判定された場合はオブストラクションとして後追い車のランク加算する。原因が100%先行車にあり、後追い車をスピンさせた場合は減点対象として審判員に判定される。

e. 追走時に後追い車の先行車への走行妨害と判定された場合はインターフェアとして後追い車のランクを減算する。原因が100%後追い車にあり、先行車をスピンさせた場合も減点対象として審判員に判定されるが、危険な行為と判定された場合は更に大きな減点対象とされる。

② 単走採点 単走採点は走行時のコースコンディションにおける完全な走行と思われるレベルを100点として以下の要素を審判員が判定して点数を決定し、反則減点と合計して単走得点とする。スピン等で走行中止になった場合はその場所により設定された最大獲得点数の上限で採点される。単走採点の評価要素は以下とする。

#### 採点要素

・速い走行速度の評価

最初の振り出し時の速度が速いかとその程度

どの部分でも十分な速度を持っているかとその程度

著しく速度が低下することは無かったかとその程度

通過点が指定される場合に、その通過点への接近度

不安定な走行ラインだったかとその程度

・安定した大きな角度評価

ドリフト角度の大きさとその安定性が十分だったかとその程度

大きな角度戻りが有ったかとその程度

サイドブレーキの多用が有ったかとその程度

シフト操作のミス等で走行の乱れが有ったかとその程度

著しいステアリング修正操作等有ったかとその程度

ドリフトアンダーが有ったかとその程度

・鋭い振りの評価

振りのクイックさが有ったかとその程度

振りのタイミングの遅れが有ったかとその程度

振りの後に角度が決まらないことが有ったかとその程度

2度振りが有ったか

チャレンジ性が見受けられたかとその程度

### ③ 追走

a. 先行車には単走の走りが要求され、単走採点内容から先行車の走行ランクを決定する。

b. 先行車を基準に後追い車を評価して相対ランクを決定する。

相対ランク評価は低速・高速コーナー別に-1~1で判定して各コーナー分を加算して走行状態の相対評価とする。複数審判での評価では評点を平均して相対ランクが決定される。

c. 単独スピンやコースアウトで追走状態が継続できなくなった場合は、対戦相手に対して-4ランクが基準とされる。

d. 先行車との車間距離が接近した状態を持続する事で後追い車はランク加点されるが、車間距離は原則ドリフト角度が同程度もしくは大きな角度であることが条件とされ、車間距離はリアホイール間の距離で判断される。

この時、高速コーナーと低速コーナーでは加点される車間距離判断はコースによって異なる。

e. 追走車両のコース外走行は、先行車との距離が短い時は判定を緩和されるが、車間距離が十分にある場合は先行車と同様にランクダウン判定の対象となる場合がある。

f. 走行中のスピンやクラッシュ、または追突されて停止した場合でも、先行車は継続してその後の走行をおこなうことで得られた評価を含めてランク判定される。

### 3) 単走得点および追走勝敗決定

#### ① 単走得点および順位決定

a. 審判員によるコース外走行反則減点および他の反則減点を含めた単走得点の内最も高得点を単走得点とする。

b. 同点の場合の順位決定は、2ndベストスコアで決し、2本共同点の場合はエントリー順が上位(早い)方を上位とする。

#### ② 追走勝敗決定

a. 審判員が判定した先行車の走行ランクと審判員が評価した相対ランクに当該走行の反則行為等減点を加えた走行ランクを決定し、1本目と2本目を合計して合計ランクの多い方を勝者とする。もし、その他のペナルティによる減点がある場合は、合計ランクからのランク減をおこない追走の勝敗を決定する。

b. 両車の走行合計ランクが上回った方を勝者とする。

c. 両者の走行ランク差がない場合は、定められた回数範囲で再対戦して勝敗を決する。

d. 再対戦を行ったうえで勝敗が決しない場合は単走順位上位を勝ち上がりとする。

## 12. 大会順位の決定

本シリーズでは競技不能となった場合を除き、追走決勝の成績により大会順位を決定する。

① 追走競技順位3位以下は段階的に、追走ベスト4敗者内では単走上位順、追走ベスト8敗者内では単走上位順、追走ベスト16敗者内では単走上位順とする。

② 追走競技における最終勝利者を1位優勝とし、その最後の対戦者を2位と認定する。



### 13. シリーズポイント

本シリーズでは、以下に定める成績の参加ドライバーおよび参加チームにそれぞれシリーズポイントを付与する。シリーズ各大会の各ポイントを加算して年間シリーズポイントとし、ドライバーシリーズチャンピオンを認定する。

#### シリーズポイント表

1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	順位 ポイント
25	21	18	16	13	12	11	10	
9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位	16位	順位 ポイント
8	7	6	5	4	3	2	1	

※シリーズポイントが同ポイントとなった場合、上位入賞回数が多い方を上位とする。

※上位入賞回数も同回数となった場合には、先に上位を獲得した方を上位とする。

#### 3) 競技不能時のポイント

- ① 追走競技ベスト16（8対戦）が終了せずに中止となった場合
  - a. 実質的なベスト16の対戦が終了していない状況では、追走競技における順位を定めることができないとして追走競技は不成立とする。
  - b. この場合、単走決勝結果のみに基づき、大会の順位を認定する。
  - c. ポイントは追走競技不成立により50%付与とし、小数点以下のポイントは切り上げとする。
- ② 追走競技ベスト16（8対戦）が終了した時点で中止となった場合
  - a. この時点で追走競技は成立とする。
  - b. この場合、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
  - c. ポイントは競技進行度を加味し、ベスト8進出者は全て8位のポイントを付与する。
- ③ 追走競技ベスト8（4対戦）が終了した時点で中止となった場合
  - a. この場合は、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
  - b. ポイントは競技進行度を加味し、ベスト4進出者は全て4位のポイントを付与する。  
※ベスト8の途中で中止が決定した場合は、ベスト8すべての対戦を無効とする。
- ④ 追走競技ベスト4（2対戦）が終了した時点で中止となった場合
  - a. この場合は、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
  - b. ポイントは競技進行度を加味し決勝進出者は両者共に2位のポイントを付与する。

### 14. 賞典

- 1) 各大会参加者には、各大会順位により定められた賞典が授与される

### 15. 反則行為とペナルティ

ペナルティ（罰則）に基づき、競技中に速やかに執行する必要があるペナルティについては、競技長が違反事実を確認した時点でペナルティを執行することができる。

これらの場合でも正式結果に記載され、公示される。