

ライディングスポーツカップ 2 & 4 SPN シリーズ 2012

ミニバイクレース

本大会は、本大会特別規則書に従って開催される。

第1章 総則

- 第1条 競技会の名称
ライディングスポーツカップ 2 & 4 SPN シリーズ
- 第2条 競技種目
ミニバイクによるスプリントレース
- 第3条 競技会の格式
クローズド競技会
- 第4条 開催場所
(株) スピードパーク新潟
- 第5条 オーガナイザーの名称と住所
(株) スピードパーク新潟
〒950-2600 新潟県胎内市松波 1013-36
- 第6条 競技会競技役員
公式プログラムに記す
- 第7条 競技クラス区分
公式プログラムに記す

第2章 参加申し込み

- 第8条 参加資格
- 1) エントラント 当該年有効なエントラントライセンス所持者であること、またはオーガナイザーが認めたエントラントであること。
 - 2) ライダー 18歳未満の者が参加出場する場合には親権者または保護者の出場承諾書を参加申し込み書と共に提出する。
- 第9条 参加受付
- 1) 参加申し込み期限は 競技会開催日の3日前とする。
 - 2) 参加申込書、競技会参加に関する誓約書、車両申告書、エントリーフィーを、コース受付に持参して受付を行うこと。または現金書留で締切日必着で郵送すること。

- 3) 締切期日以降の参加申し込みの場合は遅延金として 2000円が参加料に加算される。
- 4) 参加料 7000円 (フレッシュマンクラスは5000円)
(ライダー、ピットクルー各1名の登録料、保険代、消費税を含む)
ピットクルー登録料、保険料、消費税 1名追加登録につき別途 1000円

第10条 参加定員

- 1) 参加台数は、各クラス先着30台とする。
- 2) 参加受付台数は締切日の段階で3台未満だった場合レースは不成立となり参加料は返還される。

第11条 参加受理と参加拒否

- 1) 参加申込者に対して大会事務局より参加受理または参加拒否が通知される。
- 2) 参加を拒否された申込者に対しては参加料が返還される。
- 3) 参加を受理された後で、参加を取り消した場合、参加料は返還されない。

第3章 車両規則

第12条 ミニバイク総合規定

1 安全規定

- ・ ブレーキは前後に独立した安全なブレーキを備えなくてはならない。
- ・ ハンドルは、左右一杯に切ったときに、ライダーの指を挟まないように間隔を確保しなければならない。
- ・ クラッチレバー、ブレーキレバーグリップの変更は可。但し、先端に丸みを持たせなければならない。
- ・ サイドスタンドのステーの切除が望ましい。また、安全の確保のためアンダーガードチェーンは必ず装着すること。
- ・ 取り外さなければならないものは、バックミラー、スタンド類、キャリア等。また、ヘッドライト、ウィンカー、テールランプなどは、取り外すかテーピングを施さなければならない。
- ・ カウリングなどを取り外した場合は、その全てのステーも取り外すこと。
- ・ オイルドレーンボルト及び給油口は、必ずワイヤーロックを施すこと。
- ・ ガソリンキャッチタンク及び、ラジエーターキャッチタンクは転倒時に悪影響の無い場所に頑丈に取り付けなくてはならない。
- ・ キャッチタンク類は走行前に必ず空にしておくこと。
- ・ 前後アクスルシャフトは、ロックナット又はワリピンを使用すること。

- ・ 他のライダーに危険及び迷惑を及ぼすような改造をしてはならない。
- ・ 参加ライダーは皮製ツナギ、皮製ブーツ、皮製グローブ、フルフェイスヘルメットを着用しなくてはならない。
- ・ ステップの先端が尖っていないこと。
- ・ 鋭角なものが取り付いてないこと。
- ・ MB-エキスパート及びMB-S Pのみタイヤウォーマーの使用を認める。但し電源は各自で用意する事。

○ MB-エキスパートクラス (9歳以上、コースを5.7秒以内で走行)

★ミッション付きノーマル車.市販レーサーを除く一般公道走行用車両.

- ・ 下記以外の改造・変更は一切不可。
- ・ 車両の排気量は、**2st-50cc** 未満。
- ・ マフラー、チャンバーの変更は可。
- ・ リミッターカット・**CDI** ユニット・ワイヤーハーネスの改造・変更は可。
ただしメインキーを取り外す場合は、誰でも容易に操作出来るキルスイッチを装着する事。
- ・ タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できるもののみ交換可。
スリックタイヤ (インターミディエイト、レーシングレインを含む) および、
磨耗限度を超えたもの、グルーピング (溝きり、カッティング) したものは不可。
- ・ スプロケット・チェーン・チェーンサイズの変更は可。
- ・ スパークプラグ、プラグキャップの変更は可。ただし、プラグコードの変更は不可。
- ・ カウルが市販時に装着されている車両の、社外品への交換は可。
ただし、スクリーンを含むカウルの取り外しは不可。
- ・ シートカウルの改造・変更は可。なお、改造・変更の有無を問わず、

転倒時にシートカウルが外れないように強固に固定していなければならない。

- メーターやシート固定のための追加ステーの使用、および、ハンドル切れ角調整のための改造は可。
- ブレーキは、前後共に市販時の物とし、変更は認めない。
ただし、パッド・シューの材質、ブレーキオイル、ブレーキホース、バンジョーボルトの変更は認める。
(注) ブレーキとは、マスターシリンダー・キャリパー・キャリパーサポート・トルクロッド・ディスクプレートまでを言う。
また、キャリパー&マスターガードの取付け、及びそれに伴うボルト等の変更は可とする。
- リヤサスペンションの変更は可。
- YAMAHA TZR50R TZR50R RZ50 について、キャブヒーティング機構の取り外し（ホースのみ）と、その後の処理のみ可とする。
- キャブレターは、ジェット類、ニードル等のセッティングインナーパーツの変更、およびインテークチャンバーの取り外しと、その後の処理のみ可。
- エアクリーナーボックスおよびエレメント、キャブガードの改造、変更、取り外しは可。また、エアファンネルの取付けは可。
ただし、エアファンネルは、キャブレター本体を無加工で取り付けられるものに限る。
- 始動機構と、それらの関連部品の取り外しは可。
- 2st 車両の分離給油のオイルポンプ（オイルタンク等の関連部品を含む）の改造・変更、取り外しは可。
- アクセルワイヤー、アクセルグリップ（ハイスロットル・ラバーR Lを含む）、オイルポンプ作動用ワイヤーの改造・変更は可。
- クランクケースカバー（R L）の改造・変更は不可。
- ラジエーター本体の改造・変更は不可。

ただし、ラジエーターカバー（シュラウド含む）、サーモスタットの改造・変更は可。

- フレームの改造・変更は不可。ただし、サイドスタンド取り付け部は、そのステーを最端部より **40mm** 程度削除すること。
- 不要ステーの削除、およびメーターやシート固定のための追加ステーの使用、および、ハンドル切れ角調整のための改造は可。
ただし、どの場合も先端を丸める処理を施すこと。
- フロントサスペンションの変更は不可。
ただし、エアー加圧のためのバルブの取り付け、イニシャルアジャスターの取り付け、インナーパーツ（シートパイプ・スプリングなど）の改造・変更・追加及びスタビライザーでの補強は可。
また、ダストシールの変更・取り外しも可。
- ステアリングダンパーの使用は可。
ただし、ステアリングストッパーとの兼用は不可。
- ホイールアッセンブリーの変更は不可。
ただし、スピードメーターケーブル駆動用のギア、およびダストシールの取り外しのみ可。
- フロント・リヤのホイールカラーの変更は可。
また、ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可。
- ハンドルバー、およびトップブリッジの改造・変更は可。
ただし、フレームなどの改造は不可。
- ガソリタンクは、市販時の状態の物で改造・変更は認めないが、フューエルコック、給油口の改造・変更は可。
- フロントフェンダー・リヤフェンダーの改造・変更は可。
取り外しは、リヤフェンダーは可とし、フロントフェンダーは、フルカウル装着車両のみ可とする。
- ステップペダル、ステップホルダー、ステップバー、リンクなどの

改造・変更は自由であるが、どのペダルも容易に操作できる位置でなければならない。

- ・ クランクケースから出ているブリーザーホースには、オイルキャッチタンクもしくはそれと同等の機能を満たす物を装着しなければならない。

なお、その際使用されるホース及び本体は、高温にも耐えうる材質を考慮する事。
ブローバイガスについては、吸気への循環方式とする。

- ・ バッテリーの変更、取り外し、および不要なステーターコイル（充電コイル等）の取り外しも可。
- ・ ボルト・ナットの変更は可。ただしアクスルボルト、スイングアームピポッドボルト及びエンジン内部については不可。
アルミやチタン製のボルト・ナットをエンジン関係とブレーキ関係に使用する事は、（ブレーキフルード系統とクラッチケースカバーは除く）安全を考慮し全て不可。
- ・ クラッチ機構は、クラッチプレート、フリクションディスクが純正部品であれば、クラッチスプリング、クラッチセンター（クラッチボス）の改造・変更およびクラッチプレート、フリクションディスクの枚数の変更は可。
- ・ リヤブレーキホースとリザーブタンクが一体形状となるリザーブタンクレスキット及び、それと同等の機能を満たすパーツの装着は可。
- ・ その場合はキャップ等からオイルが漏れない様適切な処置を施す事。
- ・ メーター類の追加、改造、変更、取り外しは可とし、それに伴うケーブルの追加や取り外しも可。
また、ラップタイマーやデータロガー、簡易 GPS の装着も可とするが、いかなる場合も脱落及び走行の支障をきたさぬ様十分注意し取り付ける事。

○ MB-SP クラス（9歳以上、コースを57～59秒以内で走行）

★ミッション付きノーマル車.市販レーサーを除く一般公道走行用車両.

- ・ 下記以外の改造・変更は一切不可。

- 車両の排気量は、2st-50cc 未満。
- マフラー、チャンバーの変更は可。
- リミッターカット・CDI ユニット・ワイヤーハーネスの改造・変更は可。
ただしメインキーを取り外す場合は、誰でも容易に操作出来るキルスイッチを装着する事。
- タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できるもののみ交換可。
スリックタイヤ（インターミディエイト、レーシングレインを含む）および、
磨耗限度を超えたもの、グルーピング（溝きり、カッティング）したものは不可。
- スプロケット・チェーン・チェーンサイズの変更は可。
- スパークプラグ、プラグキャップの変更は可。ただし、プラグコードの変更は不可。
- カウルが市販時に装着されている車両の、社外品への交換は可。
ただし、スクリーンを含むカウルの取り外しは不可。
- シートカウルの改造・変更は可。なお、改造・変更の有無を問わず、
転倒時にシートカウルが外れないように強固に固定していなければならない。
- メーターやシート固定のための追加ステーの使用、
および、ハンドル切れ角調整のための改造は可。
- ブレーキは、前後共に市販時の物とし、変更は認めない。
ただし、パッド・シューの材質、ブレーキオイル、ブレーキホース、
バンジョーボルトの変更は認める。
（注）ブレーキとは、マスターシリンダー・キャリパー・キャリパーサポート・
トルクロッド・ディスクプレートまでを言う。
また、キャリパー&マスターガードの取付け、及びそれに伴うボルト等の変更は可とする。
- リヤサスペンションの変更は可。

- YAMAHA TZM50R TZR50R RZ50 について、キャブヒーティング機構の取り外し（ホースのみ）と、その後の処理のみ可とする。
- キャブレターは、ジェット類、ニードル等のセッティングインナーパーツの変更、およびインテークチャンバーの取り外しと、その後の処理のみ可。
- エアクリーナーボックスおよびエレメント、キャブガードの改造、変更、取り外しは可。また、エアファンネルの取り付けは可。ただし、エアファンネルは、キャブレター本体を無加工で取り付けられるものに限る。
- 始動機構と、それらの関連部品の取り外しは可。
- 2st 車両の分離給油のオイルポンプ（オイルタンク等の関連部品を含む）の改造・変更、取り外しは可。
- アクセルワイヤー、アクセルグリップ（ハイスロットル・ラバーR Lを含む）、オイルポンプ作動用ワイヤーの改造・変更は可。
- クランクケースカバー（R L）の改造・変更は不可。
- ラジエーター本体の改造・変更は不可。ただし、ラジエーターカバー（シュラウド含む）、サーモスタットの改造・変更は可。
- フレームの改造・変更は不可。ただし、サイドスタンド取り付け部は、そのステーを最端部より 40mm 程度削除すること。
- 不要ステーの削除、およびメーターやシート固定のための追加ステーの使用、および、ハンドル切れ角調整のための改造は可。ただし、どの場合も先端を丸める処理を施すこと。
- フロントサスペンションの変更は不可。ただし、エアー加圧のためのバルブの取り付け、イニシャルアジャスターの取り付け、インナーパーツ（シートパイプ・スプリングなど）の改造・変更・追加及びスタビライザーでの補強は可。また、ダストシールの変更・取り外しも可。

- ステアリングダンパーの使用は可。
ただし、ステアリングストッパーとの兼用は不可。
- ホイールアッセンブリーの変更は不可。
ただし、スピードメーターケーブル駆動用のギア、およびダストシールの取り外しのみ可。
- フロント・リヤのホイールカラーの変更は可。
また、ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可。
- ハンドルバー、およびトップブリッジの改造・変更は可。
ただし、フレームなどの改造は不可。
- ガソリントankは、市販時の状態の物で改造・変更は認めないが、
フューエルコック、給油口の改造・変更は可。
- フロントフェンダー・リヤフェンダーの改造・変更は可。
取り外しは、リヤフェンダーは可とし、フロントフェンダーは、
フルカウル装着車両のみ可とする。
- ステップペダル、ステップホルダー、ステップバー、リンクなどの
改造・変更は自由であるが、どのペダルも容易に操作できる位置でなければならない。
- クランクケースから出ているブリーザーホースには、オイルキャッチタンクもしくは
それと同等の機能を満たす物を装着しなければならない。

なお、その際使用されるホース及び本体は、高温にも耐えうる材質を考慮する事。
ブローバイガスについては、吸気への循環方式とする。

- バッテリーの変更、取り外し、および不要なステーターコイル（充電コイル等）
の取り外しも可。
- ボルト・ナットの変更は可。ただしアクスルボルト、
スイングアームピポッドボルト及びエンジン内部については不可。
アルミやチタン製のボルト・ナットをエンジン関係とブレーキ関係に使用する事は、
（ブレーキフルード系統とクラッチケースカバーは除く）安全を考慮し全て不可。

- クラッチ機構は、クラッチプレート、フリクションディスクが純正部品であれば、クラッチスプリング、クラッチセンター（クラッチボス）の改造・変更およびクラッチプレート、フリクションディスクの枚数の変更は可。
- リヤブレーキホースとリザーブタンクが一体形状となるリザーブタンクレスキット及び、それと同等の機能を満たすパーツの装着は可。
- その場合はキャップ等からオイルが漏れない様適切な処置を施す事。
- メーター類の追加、改造、変更、取り外しは可とし、それに伴うケーブルの追加や取り外しも可。また、ラップタイマーやデータロガー、簡易 GPS の装着も可とするが、いかなる場合も脱落及び走行の支障をきたさぬ様十分注意し取り付ける事。
- 本大会で57秒を切った場合、次大会から MB-エキスパートのエントリーとする。

○SP100クラス（9歳以上、コースを55～59秒で走行）

★ミッション付 100cc 4ストローク準改造車

- クラッチの改造、変更及びクラッチ変更等にもなうクラッチカバーの改造、変更は可。ただし、クラッチアウターの丁数の変更は不可。
- インナーローター、アウターローター、イグニッションコイル、プラグコード等、電装系部品の改造、変更は可。
- フレーム及びスイングアームの改造、変更は可。ただし、アルミメインフレーム及びオリジナルメインフレームの使用は不可。
- フロントサスペンション、ステアリングシステムの改造、変更は可。
- ホイールアッセンブリーの改造、変更は可。
- ブレーキの改造、変更は可とするが、前後共に効果的な機能を満たしているものとする。

- 燃料タンクの改造、変更は可。また、フューエルコック、給油口の改造、変更は可。
- ホンダ NSF100、XR100-M/R、APE100 (Type-D) の部品の互換性を認める。
ただし[XR100R シリンダーAssy 12100-436-000]の使用は不可。
(上記パーツ=スカートを除くシリンダーの高さが※69.75mm 以下の物)
※製品誤差や測定環境等による±0.1mm 前後の振れは許容範囲とする。
また、NSR50/mini に関しては、エンジン関係部品以外の互換性を認める。
- ヘッドカバーの改造、変更は可。(オイルシャワーヘッド等)
- キャブレターの改造、変更、及びそれに伴うマニホールドの改造、変更は可。
また、ジェットやニードル、スロットルバルブの改造、変更も可。
- オイルクーラーの装着は可。
また、それに伴うクラッチケースカバーの改造、変更は可。
ただし、その際使用するホースは、耐熱、耐油性を満たした物で、
ホースバンド等でしっかりと固定する事。
- オイルポンプの改造、変更は可。また、それに伴うオイル通路の拡張加工は可。
- イグニッションコイルの改造、変更は可。
- スパークプラグ及びプラグコード、プラグキャップの改造、変更は可。
- 純正フライホイールの軽量化加工は可。
ただし、加工する際は最低限の耐久性を損なわない様十分注意する事。
安全性を考慮し、フライホイール外周肉厚が 9.5mm 以上で、
側面の取付けボスとの高低差が 5.5mm 以内であることが望ましい。(別紙図 1 参照)
インナーローター等社外品への変更は一切不可とする。
- クランクケース及びL ケースカバーの改造、変更は不可。
ただし、エンジン換装時に干渉を避ける為の、最小限の切削のみ可。
- エンジンマウント KIT の使用は可。
- フレームは原則的に出荷時の状態を基本とするが、
エンジン換装やクラック対策に伴う最小限の追加工を認める。

- ・ エンジンを整備する際の、バルブの擦り合わせや部品を組み付ける際のバリ取り、アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。
ただし、出荷時本来の形状を崩す様な加工は一切不可。
追加のホーニング処理及び、ヤスリやリユーターを使用する事は厳禁とする。
- ・ パイプフレーム車両 (Ape・XR・NS 等) のハイカムの使用は可。ただしこの場合のキャブ口は **22Φ** 以下とする。
- ・ 例外として、カワサキ **KSR110** の参加を認める。

なお、この規定は 2st 車両との公平性を保つ為、今季一杯は流動的になる場合がある。

4st マシンの性能及びタイムの向上に合わせ、

今後キャブ口径が **22φ** に制限される可能性がある。

その点を踏まえた上で、主催者が発表する追加のレギュレーションには十分注意する事。

○ SPN S-1 クラス (9 歳以上。コースを 1 分以上で走行)

1 車両規定

- ・ 使用車両は排気量 125 c c 以下のものをベースとする。
- ・ 最大排気量は 2 サイクル 200 c c 以下、4 サイクル 240 c c 以下とする。
- ・ ベース車両が 125 c c を超える車体であっても、125 c c 以下の車両と同型式のフレームを持つ車両は可とする。
- ・ 自動変速もしくは、無段変速の車両とする。
- ・ エンジンスワップやカスタムは自由だが、主催者が危険と判断した車両は出場出来ない場合がある。
- ・ 本大会で 1 分をきった場合、次大会から MB-SP でのエントリーとする。

○ フレッシュマンクラス (9 歳以上レース入門者。コースを 1 分以上で走行)

- ・ ミニバイクに限る。
- ・ 最大排気量は、4 サイクル 125 cc まで。2 サイクル 80 cc まで。
- ・ スポーツ走行出来る方で、スポーツ走行出来る車両。
- ・ 基準タイムは、ドライ 1 分 00 秒。レイン 1 分 5 秒以下で走るライダーが対象。
このタイムを切った場合、次のレースでフレッシュマンレースに参加は出来ない。
- ・ 年間ランキングはない。レース成立台数を、3 台以上とする。
- ・ 成立しなかった場合は、MB-エキスパートか MB-SP と混走となる。
- ・

○ ミニバイクオープンクラス(タイムにより MB-エキスパートか MB-SP と混走)

- ・ 最大排気量は、4サイクル125ccまで。2サイクル80ccまで。
- ・ 年間ランキングはない。レース成立台数を、3台以上とする。
- ・ 成立しなかった場合は、MB-エキスパートかMB-S Pと混走とする。

2 車輛規則その他

- ・ タイヤは一般市販タイヤのみとする。
- ・ ホイールに関しては、インチは問わない。
- ・ ゼッケンはフロント及びシートカウルの左右両側に表示し剥がれる事のないよう確実に貼り付けなければならない。

第13条 公式車両検査

- 1) 本大会特別規則書、第12条ミニバイク総合規定に則り車両検査が行われる。
この際、非合法な部分がありながらも、技術委員に発見されなかったとしても承認が意味されるものではなく、レース中にそれに関する疑義が生じた場合は黒旗の指示を受ける場合がある。
- 2) ライダーは公式車検に立ち会わなければならない。その際、ライダーの装備品（ヘルメット、皮ツナギ、グローブ、ブーツ）も技術の検査を受けること。
- 3) 公式車両検査に合格した車両は、本大会中その形状を維持しなければならない。

第4章 競技に関する事項

第14条 公式練習

- 1) 全てのライダーは、公式練習に参加する際は、際主催者より配布された計測器を取り付けること。ただし公式練習の参加は自由。
- 2) ピットアウトし、スタートラインを通過する前に本コース上に停止した場合も公式練習に参加したと認められる。
- 3) 公式練習は車検に未登録のタイヤの使用を認める。

第15条 タイムトライアル

- 1) 全てのライダーはタイムトライアルに参加しなければならない。参加しない場合は、タイムトライアル失格とし、決勝ヒートは最後尾スタートとなる。
- 2) タイムトライアル中にパドックに戻った場合は、再び出走することができない。

- 3) ベストラップが同タイムになった場合は先にタイムを出した方を優先する。

第16条 レースの方法

- 1) レースはタイムトライアル、決勝1ヒートとし、決勝ヒートの結果により最終順位が確定する。
- 2) レース成立台数は公式練習4台以上とする。

第17条 決勝ヒート

- 1) 決勝ヒートのグリッドポジションは、タイムトライアルの結果順とする。

第18条 スタートの方法

○スタンディングスタート

- 1) グリッドが整わなかった、何らかの原因でコースのクリアが損なわれた場合にはスタートのやり直しとなる。
- 2) スタートディレイになった場合、フォーメーションラップからやり直しとなる。
- 3) レッドシグナルを消灯（日章旗の場合は振動提示）し、レース開始

第19条 レース中のルール

- 1) いかなる場合でも、定められた方向と逆に走行してはならない。
- 2) 工具、ケミカル用品を携帯して走行してはならない。
- 3) レース中、パドックに戻った車両はレース放棄とみなし再びコースインすることはできない。
- 4) ピット、パドック以外では工具の持ち込み、使用を禁止する。
- 5) コース上で停止した場合、他を妨害することなく自力で再発進できる場所のみ復帰を認める。
- 6) リタイヤしたライダーは、すみやかに自分の車両を安全な場所に移動させること。
- 7) レース中はコースを外れてショートカット及び、イエローラインカットすることは認められておらず、該当行為はコースアウトとみなされペナルティー対象となる。なおコースアウトに対してのペナルティーは競技長の判断による。
- 8) 赤旗中断された場合
やむを得ない理由により赤旗にて走行が中断された場合、走行再開の手順は以下のとおりとする。

フリー走行・タイムアタック予選時

- a) 赤旗にて走行が中断された時点での時間を差し引いた残り時間が、残りの走行時間と

なる

b) 残りの走行時間が3分を切っている場合は、サーキット責任者又はレースコントロールの判断でそのセッションを終了とする。

c) ただしb) においてもセッション中断が多くありタイムアタックが十分に行われていないとサーキット責任者又はレースコントロールが判断した場合は、セッションの5分間のセッション延長となる。

予選レース・決勝レース時

a) スタートから2周回を終えないうちに（トップの車両が2周目のコントロールラインを超えないうちに）走行が中断された場合はダミーグリットに付いた状態からのスタートのやり直しになる。

b) スタートから2周回を終え（トップの車両が3周目に入った以降に）、かつ全レース周回数の60%を終えていない時点での走行中断は、中断された時点の1周前の順位をグリット順とした2ヒート制のレースとする。レース結果は2ヒート目の着順とする。

全8週の60%……5周目まで

全12週の60%……8周目まで

2ヒート目は中断時の残り周回数から1周減算した周回数とする。

例) 決勝12周レースの4周目で赤旗中断した場合

12 - 3（成立した周回） = 9周 そこから1周引いた

残り8周での2ヒート目のレースとなる。

c) 全レース周回の60%を越えてからの走行中断は、その赤旗を持ってレース終了とする。レース結果は中断された時点の1周前の順位を着順とする。

赤旗を確認したら後方に合図を出しながら減速してピットインをすること。

ピットロードのコントロールライン手前でオフィシャルの誘導で停車し指示に従うこと。

第20条 レースの終了

1) レースの着順1位の者がフィニッシュラインを通過後、2分以内にバイクが自力で同ラインを通過した者に対してチェッカーフラッグが振られる。

第21条 再車検

1) レース終了後、上位3台は30分車両保管となり、その後再車検を行う。但し何時でも全ての車両に対して、再車検の権限をもち、必要と認められると判断したときはこれを行使できる。

2) 技術委員長の指示により、ライダーまたは登録メカニックが責任を持って、

車両の分解及び、組み立てを行う。この際 関係役員 該当ライダー、登録メカニック以外は検査に立ち会う事は出来ない。

- 3) 再車検に応じない場合はレース失格となる。
- 4) フレッシュマンクラスについては、再車検、車両保管は行わない。

第22条 完走

- 1) チェッカーに関わらず規定周回数の1/2を完了していなければならない。

第23条 順位の決定

- 1) レースの順位は次の順序により、多い順に決定される。
 - ① チェッカーを受けた完走者（規定周回数の1/2以上を完了しチェッカーを受けた者）
 - ② チェッカーを受けない完走者（規定周回数の1/2は走行したが、チェッカーを受けなかった者）
 - ③ 未完走者（チェッカーに関わらず、規定周回数の1/2を走行していない者）
- 2) 同一周回数の場合は、その周回数を先に完了（コントロールライン通過）をした者を優先する。

第24条 ペナルティー

スタート違反 STOP&GO ペナルティー

当該車両はピットインして、指定の停エリアにて一時停止した後にレースへ復帰。ペナルティー提示3周以内に消化しなかった場合失格とする。レース中に消化できなかった場合レース結果に1分加算する。

悪質な危険走行 注意・指導・警告

繰り返し行われた場合はさらに重いペナルティーが掛かる。

公式シグナル違反 タイムトライアル時 ベストラップ抹消 レース時 1周減算

車両違反 公式車検終了後に車両規則の違反が見られた場合。

タイムトライアル 予選結果抹消

決勝レース 失格

飲酒 イベントからの除外

第25条 抗議

- 1) 抗議は、当該セッション終了後、書面を持って抗議料を添付の上エントランより競技長を経由し、大会審査委員に提出するものとする。
- 2) 抗議は、抗議内容と関連するレースに参加した競技者により提出されなければならない。
- 3) 抗議提出の制限時間
 - ① 技術委員または車両検査員の決定に対する抗議は、決定直後とする。
 - ② 競技中の過失または反則に対する抗議は、その競技終了後30分以内とする。
 - ③ 競技の成績に関する抗議は、その発表後30分以内とする。
- 4) ビデオカメラ、車載カメラを使用するの抗議は一切認めない。
- 5) 抗議料は、20300円（消費税含む）とする。

第26条 成績決定および賞典

- 1) 決勝ヒートの順位によって決定する。
- 2) 賞典はライダーに対して行われる。
- 3) 賞典の対象は決勝ヒートを完走したライダーに限る。

第27条 広告

- 1) ナンバープレートに広告を表示することは認められない。その他の広告については、オーガナイザーは次のものに関し抹消する権限を有し、かつドライバーはこれを拒否することができない。
 - ① 公序良俗に反するもの
 - ② 政治、宗教に関係したもの

第5章 その他

第28条 損害の補償

- 1) 参加者は参加車両及びその付属品ならびにレース場の施設、機材、器具に対する損害の補償の責任を負うものとする。計測器の破損、紛失に関しても損害請求をする事がある。
- 2) エントラント、ライダー、ピット要員はコース所有者、オーガナイザー及び

大会役員が一切の損害補償の責任を免除されている事を了承していなくてはならない。

第29条 誓約書の署名

エントラント、ライダー、ピット要員は参加申し込み用紙に記載された誓約文に署名捺印しなければならない。

第30条 燃料

燃料は「本大会特別競技規則書」に従った一般市販の無鉛ガソリン及びオイルを使用しなければならない。予告なくこれらを検査する場合がある。また、すべての燃料冷却方式は禁止される。

第31条 その他

- 1) すべてのヒートで、チェッカーフラッグ提示と同時にピットロードを閉鎖し以降のコースインはできないこととする。
- 2) 旗の信号については「本大会特別競技規則書」に従う。但し信号旗使用の必要が生じた場合は、公式通知にて発表すると共にライダーズミーティングにおいて発表する。
- 3) 競技中において、コースを外れてショートカット及びイエローラインカットする事は一切認められず、当該行為はコースアウトとみなされ、ペナルティーの対象とする。なおコースアウトに対するペナルティーは競技場の判断による。
- 4) 競技中において、前後いずれかの競技ナンバーが判読出来ない場合、黒旗が提示される場合がある。それに該当する車両は必ず一度ピットインして競技ナンバーを取り付け直さなければならない。
- 5) レース（ヒート）周回数の60%以上が消化された場合、当該レース（ヒート）が成立する。
- 6) 喫煙場以外での喫煙、火気の使用は厳禁とする。