

# Super Sunday Festa 2019

## 大会特別規則書

SUPPLEMENTARY REGULATIONS



**SPA NAIRI**  
YOUR RACING COURSE

**AUTO POLIS**  
INTERNATIONAL RACING COURSE



主催：SPA 直入 / SPA 直入スポーツクラブ、オートポリス / オートポリス倶楽部

公認(承認)：一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ)

コース：●SPA 直入コース (1.43Km) ●オートポリスインターナショナルレーシングコース (4.674Km 右回り)

SPA 直入スポーツクラブ 〒878-0403 大分県竹田市直入町大字上田北字浦原 510-15 TEL:0974-75-3191 FAX:0974-75-3195  
オートポリス倶楽部 〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田 1112-8 TEL:0973-55-1111 FAX:0973-55-1113

# 2019年主な変更点

- ◇スーパーサンデーフェスタinオートポリスとして、オートポリスインターナショナルレーシングコースでも開催されます。(オートポリス開催クラスは、S80/ CBR250R・RRCUP/NEO STANDARD/NinjaLIMITEDクラスのみとなり、共通規則で運営されます)
  - ◇昨年までのNinja400エキジビションクラスが、NinjaLIMITEDクラスとして設定されます。(第40条)
  - ◇エンジョイ・ローコスト・イコールコンディションを主眼にした車両規則・競技規則にてレギュレーション調整。
  - ◇S80・CBR250R/RRDreamCUPクラス・NEO STANDARDクラス・NinjaLIMITEDクラスはオートポリスコースとのシリーズ開催となります。(第5条)
  - ◇参加料が税別表記になります。(第9条(2))
  - ◇シリーズランキング表彰式は、12月予定の(株)オートポリスランキング表彰式にて行われます。(第23条)
  - ◇ブレーキレバプロテクションについて追記されました。(第30条(15)㉔、第36条7-3-6-11-1・2)
  - ◇Mylapsマイポインターの使用が可能となりました。(第31条(3))
  - ◇一部クラスのチェーンサイズについて変更があります。(第30条(17)、第31条7-3-21)
  - ◇ハイウェイスター・ハイウェイスター中MENクラスのレインタイヤ使用が可となりました。(第39条2㉔)
- 《補足》
- ◇SST250クラスの方は『九州エンデュランスフェスタ』NEO STANDARDにエントリーしてください。
  - ◇SST250クラスとNEO STANDARDクラス車両規則の差
  - SST250：ラジアルタイヤ及びレインタイヤ使用可。オートシフター装着可。
  - NEO STANDARD：バイアスタイヤのみ使用可(レインタイヤ、タイヤウォーマーの使用不可)。
  - クイックシフター装着可。
  - ◇『九州エンデュランスフェスタ』NEO STANDARDクラスは、SST250クラス車両規則と同一となり、ラジアルタイヤ・レインタイヤの使用が許され、クイックシフターの装着も可能です。
  - ◇クォーター250クラスの方は『九州エンデュランスフェスタ』WT 或いはWSクラスへエントリーしてください。

## スーパーサンデーフェスタ 大会特別規則書目次

ロードレースにおける二次災害の防止の遵守事項	1		
サーキット走行に関する規則	1		
競技参加にあたってのお願い	4		
<b>第1章 総則</b>			
第1条 大会名称	5	第25条 レースの延期および中止	11
第2条 開催会場	5	第26条 主催者の権限	12
第3条 主催者	5	第27条 損害の補償	12
第4条 大会役員	5	第28条 大会役員の責任	13
第5条 開催日及び開催クラス	5	第29条 参加者の遵守事項	13
第6条 ライダーの参加資格について	6		
第7条 ピットクルーの登録義務、および参加資格について	6	<b>第3章 車両規則</b>	
第8条 オートポリスライセンス未取得の方のスポーツ走行について	7	第30条 車両規則基本仕様	13~23
第9条 参加申込方法・申込期間・参加料	7	第31条 自動計測装置(トランスポンダー)	23
第10条 出走の取消	8	第32条 燃料規定	23
第11条 ダブルエントリーについて	8	第33条 水冷NK・空冷NK車両規則	23
第12条 参加受理・参加拒否	8	第34条 S80車両規則	24
		第35条 クォーター(Q)250車両規則	24
		第36条 スポーツストック(SST)250車両規則	25~37
		第37条 CBR250R DreamCup/ CBR250RR DreamCup車両規則	37
<b>第2章 競技規則</b>		第38条 HighwayStar PRO (ハイウェイスタープロ)車両規則	37
第13条 公式通知	8	第39条 HighwayStar (ハイウェイスター/中MEN)車両規則	37
第14条 公式車両検査	9	第40条 NinjaLIMITED車両規則	38
第15条 公式予選	9	<b>第4章 NEO STANDARD (ネオスタンダード)</b>	
第16条 決勝レースのスタート	9	第41条 NEO STANDARDクラス特別規則	39~43
第17条 レースの終了	9		
第18条 順位の決定	9	<b>第5章 その他</b>	
第19条 再車検	9	第42条 大会特別規則ブルテン	43
第20条 ペナルティー	10	第43条 負傷時の医療室受診義務	43
第21条 レース中及び練習中におけるルール	10	第44条 規則の施行	44
第22条 賞典	10		
第23条 年間シリーズランキング表彰	11		
第24条 抗議	11		

## ロードレースにおける二次災害の防止の遵守事項

### 《転倒、または故障停止したら》

#### ★二次災害防止を基本的に

転倒したら二次災害の防止。つまり、後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等、事故の増大を防止するよう心がけてください。

#### ★まずはとにかく逃げる

転倒したら、まず安全な所にできるだけ早く逃げてください。体が動く時はコース上にとどまらず速やかに対応してください。

特にオイルによる転倒は、後続車も同じところに次々と転倒して来ます。早く逃げないと大変危険です。

#### ★後続車への合図

ポストから黄旗が振られますが、できる限り後続車に知らせる努力をしてください。（危険を冒す必要はありません、自分の安全確保が最優先です）タイミングを見て電源と燃料コックをOFFにして火災やガス漏れの防止をしてください。

#### ★障害物のかたづけ

オフィシャルと協力して散乱部品のかたづけを素早く行ってください。オイルやガソリンがこぼれていたなら処理作業も素早く行ってください。ただし安全上走ってくるレーサーに絶対背中を向けないように作業してください。

#### ★コース内はヘルメットを

自分が転倒した場所は他のライダーも転倒しやすい場所です。いつ飛び込まれるかわかりません。ガードレールの外に出るまではヘルメットは被ったままで行動してください。コース内（グリーンも含む）にライダーがいる間は黄旗が振られ、追い越し禁止です。他のライダーを拘束しますので、できるだけ早くコース外に退場してください。

#### ★再スタート

マシンが再スタート可能かどうかの確認を必ずしてください。

マシンの点検はコース内の危険な場所では行わないでください。オフィシャルの指示に従いできるだけ早く安全な場所に移動してください。

- 1) オイル、ガソリン、冷却水、ブレーキ・クラッチオイル等の漏れが無い確認してください。もしも漏れがあった場合は、無理にピット帰還はしないでください。
- 2) 走行に危険のある部分の破損、重要保安部品の破損が無い、また破損部分が鋭利になり2次被害を与えないか確認をしてください。
- 3) カウリングやシュラウド内に泥、砂利、草等が入っていないか確認し、またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはいけません。後方の安全を十分に確認して余裕を持ってコースに復帰してください。

#### ★転倒車両を見たら

転倒したマシンはオイル・ガソリン等をこぼす可能性があります。

走行中に転倒者を目撃したら次の周には充分注意をして通過してください。

## サーキット走行に関する規則

### 1. 目的

本規則は、一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下MFJという）が、ロードレースコース（サーキット）において練習、レースを含むサーキット走行する際の基本的な走

行方法マナーを示す為の規則です。

## 2. 定義

- 2-1 サーキット走行とは、全ての者が、練習およびレースにおいてその持ちうる技量および車両の能力において、できる限りより速く、かつ安全に走ることを目的として走行することを言います。
- 2-2 レコードラインの定義  
レコードラインとは、そのサーキットを無理なくできる限りより速く、かつ安全に走る為の理想的走行ラインを言います。
- 2-3 スロー走行とは、ライダー、マシンのトラブル、サーキット初心者の走行、慣らし走行、コース完熟走行、下見走行をいい、基本的にはピットロードがある側のコース左端を走行してください。

## 3. サーキット走行における遵守事項

サーキットを走行する際は、各サーキット毎に定められた規則を熟知し、当該施設の指導員・係員、オフィシャル等の指示に従ってください。

### 3-1 優先権

- 3-1-1 サーキット走行においては、基本的にレコードラインを走行する者に優先権があります。
- 3-1-2 スロー走行中の者は、レコードラインを走行する者を妨げてはいけません。  
スロー走行車は基本的にはコースのピットロードがある側のコースの左端を走行してください。
- 3-1-3 ピットロードにおいては、ピットインしてくる車両（先にピットロードを走行している車両）に優先権があります。
- 3-1-4 ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、ピットロードを出て最低でも2コーナー出口に達するまでは、コースピット側コース左端を走行しなければならず、その間、後方から近付く車両の走行は妨げてはならない。レコードラインへの合流に際しては、十分な速度まで加速してください。

### 3-2 走行中の遵守事項

- 3-2-1 シグナルおよびフラッグシグナルを確認し、その指示に従う義務があります。
- 3-2-2 通常予想できない地点での不必要な急減速をしないでください。
- 3-2-3 いかなる場合も、逆方向への走行あるいは規定外のコースを走行してはいけません。
- 3-2-4 直線部分では、前車を追い越す以外の目的で進路を著しく急激に変更することは禁止されています。
- 3-2-5 他のライダーの走行を妨害するような走行は避けてください。
- 3-2-6 必要以外にハンドルから手を離したり、足をフットレストから離し、外に突き出したりするような危険な姿勢はとらないようにしてください。

### 3-3 転倒・コースアウト

#### 3-3-1 コースアウト

- 3-3-1-1 もしコースアウトしたら、復帰する場合は後方を確認したのちコースに復帰してください。  
転倒した場合は、マシンの確認（破損・オイル漏れ・グラベルの砂利等）も留意し、コースを汚さないよう注意してください。
- 3-3-1-2 トラブル等で走行を止める場合は、マシンをコース外の安全な場所に止めてから退去してください。

### 3-3-2 転倒

- 3-3-2-1 自分が転倒した場合は、2次災害の防止（後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等の事故の増大を防止）してください。
- 3-3-2-2 転倒したらまず安全なところに非難すること、特にオイルによる転倒は、後続車も同じ場所で続々と転倒してくる可能性があるので注意してください。
- 3-3-2-3 安全な場所から、でき得る限り後続車に知らせる努力をすること。安全なタイミングを見て電源と燃料コックをオフにして火災やガスも漏れを防止する。また可能な限り散乱部品を撤去するようお願いします。
- 3-3-2-4 ガードレールの外に出るまでは、ヘルメットを着用してください。
- 3-3-2-5 転倒したマシンは、オイル・ガソリン等をこぼす場合が多いので、転倒車両を目撃したら次の周回は充分注意して走行してください。

### 3-3-3 コースへの復帰

- 3-3-3-1 安全な場所にてマシンが走行可能かどうか確認してください。
- 3-3-3-2 オイル・ガソリン・冷却水・ブレーキ&クラッチオイル等の漏れが無いを確認してください。  
漏れがある場合は無理にピットには帰還しないようお願いします。
- 3-3-3-3 走行に危険がある部分の破損、重要保安部品の破損または破損部分が鋭利になっていないか確認すること。発見された場合再スタートは控えるようお願いします。
- 3-3-3-4 カウリング内に泥、砂利、草等が入っていないか確認し発見した場合は可能な限り除去してください。またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはいけません。
- 3-3-3-5 後方の安全を充分に確認して充分な余裕を持ってコースに復帰してください。

### 3-3-4 マシントラブル

- 3-3-4-1 走行中にマシントラブルに見舞われた場合、レコードラインを走行するライダーの妨げにならないようピットに戻ることはできるが、後方の安全を確認し合図をしてからピット設置側（コース 左端）を走行してください。
- 3-3-4-2 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、スロー走行でピットに戻ろうとはせずに、速やかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めてください。
- 3-3-4-3 車両は自己の責任において安全装備等各サーキットにて要求される仕様を満たし、完全に整備されている事が前提です。

### 3-3-5 ピットイン

- 3-3-5-1 ピットインする車両のライダーは、ピットロード入り口手前より後方を確認したのち、ピット側（コース左端）に車両を寄せ、手または足でピットインの合図を行った後、安全を確保しピットロードを徐行してください。
- 3-3-5-2 ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近いピットロードからピットエリアに入り、自己のピットにできるだけ寄せて停車してください。
- 3-3-5-3 ピットロードのスピード制限は当該サーキットの規則に従ってください。
- 3-3-5-4 ピットロード、サインエリアでのピットクルーは、走行車両に優先権があることを認識し、自己の責任において安全を確保するものとします。ピットクルーが規則に従わない場合も当該チーム、ライダーが責任を追うこととなります。

### 3-3-6 その他

3-3-6-1 常にスポーツマンとしての態度を保ち、品格を疑われるような言動は慎むようお願いいたします。

3-3-6-2 走行時はアルコール類あるいは薬品（興奮剤等）の使用を禁止します。

## 4. 損害に対する責任

4-1 走行中自己の車両およびその付属品・安全装備等が破損した場合、またはサーキットの付帯設備等を破損した場合も、その責任は自己が負わなければならないことを認識しておいてください。

4-2 走行に際して起こった負傷等は、参加者自らが責任を負うものとします。

---MFJ国内競技規則書引用---

## 競技参加にあたってのお願い

### ★ 黄旗区間について

レースで黄旗区間の走行ルール違反が頻繁に発生しております。

黄旗は皆さんご承知の通り「追い越し禁止」を意味する旗ですが、実は「追い越し禁止」だけを意味するフラッグ（シグナル）ではありません。本来は、「前方に危険がある」「減速せよ」という意味を表すフラッグであり、「追い越し禁止」はあくまでも安全確保の為に義務付けていることなのです。黄旗が掲示されている区間には転倒ライダーおよび車両等が存在し、またそれを救助・撤去するオフィシャルが活動を行っています。黄旗は当然、参加ライダー全て（転倒者だけでなく走行車も含みます）の安全を守る為に掲示されるものであり「黄旗を見ていなかった」「追い越しにはならなかったので減速しなかった」と言うライダーがいる状況では、転倒ライダーの救助、マシン・落下物の撤去を安全に行うことができません。ましてや黄旗区間での追い越し行為（レース状態の継続）、転倒する、二次災害を引き起こす等は絶対にあってはならない事であり、重大な規則違反になります。

### ★ 競技車両の整備の徹底について

競技中のパーツの脱落及びオイル漏れについてですが、競技中のマシントラブルはトラブルを起こしたライダーばかりでなく、後続のライダーの転倒・負傷を招いたり競技運営の妨げになってしまいます。昨年も、このような事故が数件発生しております。最悪のケースですと競技時間の短縮も充分に考えられます。走行前に今一度マシンのチェックを行い完全に整備された状態の競技車両でレースに出場するよう心掛けてください。

## 《公 示》

本競技会は一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会の発行する国際スポーツ憲章・FIM競技規則に基づいた、2019 MFJ国内競技規則および、本競技会大会特別規則及びに基づいて開催される。

### ——第1章 総則——

#### 第1条 大会名称

スーパーサンデーフェスタ 2019 in SPA直入  
 スーパーサンデーフェスタ 2019 in オートポリス

#### 第2条 開催会場

SPA直入コース（左回り 1.43km） ※以下 SPA直入と表記する  
 オートポリスインターナショナルレーシングコース（右回り 4.674km）  
 ※以下 オートポリスと表記する

#### 第3条 主催者

SPA直入／SPA直入スポーツクラブ  
 オートポリス／オートポリス倶楽部  
 ※オートポリス開催は、S80／CBR250R・RRCUP／NEOSTANDARD／  
 NinjaLIMITEDクラスのみ

#### 第4条 大会役員

公式プログラム又は公式通知に示す。

#### 第5条 開催日及び開催クラス

開催コース		開催日	S80	NK	HS-PRO	HS-EXP	HS	HS中M	クオーター-250
SPA直入	オートポリス		I N F J	N F	I N F	N F	N F	N F	N F J
参加資格 MFJライセンス I:国際 N:国内 F:フレッシュマン J:ジュニア									
SPRING		4月7日(日)	●	●	●	●	●	●	●
	in オートポリス	4月27日(土)	●						
九州エンデュランス		5月5日(日)							O(WT/WS クラスヘエントリー)
PreSUMMER		6月2日(日)	●	●	●	●	●	●	●
SUMMER		8月18日(日)	●	●	●	●	●	●	●
	in オートポリス	9月22日(日)	●						
	九州エンデュランス	10月27日(日)							O(WT/WS クラスヘエントリー)
WINTER		11月10日(日)	●	●	●	●	●	●	●
レース周回数 A:AP S:SPA			A7 S15	15	15	15	15	15	15
シリーズ戦数			6	4	4	4	4	4	4
この色の帯は、SPA直入開催			この色の帯は、オートポリス開催						

※参加台数により混走となるクラスが有る。

※九州エンデュランスフェスタ（SPA/AP共）出場の場合は、シリーズポイント対象外となる。

開催コース						
SPA直入	オートポリス	SST250	CBR 250R/RR CUP	Ninja LIMITED	NEO STANDARD	申込期間
参加資格 MFJライセンス I:国際 N:国内 F:フレッシュマン J:ジュニア		N F J	N F J	I N F J	I N F J	
SPRING		●	●			2/26~3/18
	in オートポリス		●	●	●	3/18~4/7
九州エンデュランス		○(NSTヘントリー・ラジアルタイヤ可)	○		○ (ラジアルタイヤ可)	3/26~4/15
PreSUMMER		●	●	●	●	4/23~5/13
SUMMER		●	●	●	●	7/9~7/29
	in オートポリス		●	●	●	8/13~9/2
	九州エンデュランス	○(NSTヘントリー・ラジアルタイヤ可)	○		○ (ラジアルタイヤ可)	9/17~10/7
WINTER		●	●	●	●	10/1~10/21
レース周回数	A:AP S:SPA	15	A10/S15	A16/S35	A16/S35	
シリーズ戦数		4	6	4	4	
この色の帯は、SPA直入開催		この色の帯は、オートポリス開催				

※参加台数により混走となるクラスがある。

※九州エンデュランスフェスタ (SPA / AP 共) 出場の場合は、シリーズポイント対象外となる。

※ S80 クラス / CBR250RCUP クラス / CBR250RR CUP クラス / NEO STANDARD クラス / NinjaLIMITED クラスは、オートポリスとのシリーズ戦となる。

主催者	参加申込先及びお問合せ先
<p>●SPA直入 〒878-0403 大分県竹田市直入町大字上田北字浦原510-15</p> <p>●SPA直入スポーツクラブ(SNSC) 〒878-0403 大分県竹田市直入町大字上田北字浦原510-15</p>	<p>●(株)オートポリス SPA直入 〒878-0403 大分県竹田市直入町大字上田北字浦原510-15 TEL 0974-75-3191 FAX 0974-75-3195 スーパーサンデーフェスタ大会事務局宛</p>
<p>●オートポリス 〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田1112-8</p> <p>●オートポリス倶楽部(APC) 〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田1112-8</p>	<p>●(株)オートポリス オートポリス 〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田1112-8 TEL 0973-55-1111 FAX 0973-55-1113 スーパーサンデーフェスタ大会事務局宛</p>
<p>お申込は弊社WEBエントリーをご利用ください。  <a href="https://www.ms-event.net/apweb/user/?a=race.race_entry_list">https://www.ms-event.net/apweb/user/?a=race.race_entry_list</a></p>	

## 第6条 ライダーの参加資格について

当該年有効なMFJ競技ライセンス (国際・国内・フレッシュマン・ジュニア) をお持ちの方本大会の趣旨、競技規則、誓約書の内容を理解し遵守できる方。

※ライダーが満20才未満の場合、参加申込書の誓約書欄に親権者又は保護者の署名と実印の捺印とその印鑑登録証明書 (3ヶ月以内に取得したもの) が必要となる。

## 第7条 ピットクルーの登録義務、および参加資格について

ライダー1名に対し、1~3名のピットクルー或いはヘルパー(耐久は、1チーム5名まで)を登録しなければならない。同一チーム掛け持ち可能です。

監督 (チームの総責任者) は、ピットクルー・ヘルパー・ライダーとの兼任可

ピットクルーには、当該年度有効なMFJピットクルーライセンスが必要。ヘルパーには必要ありません。

ピットロード側ピット前作業エリアでの作業、プラットホームでの作業（サインボード等）には、ピットクルーライセンスが必要です。

パドック・ピット内のみでの作業・ライダーサポートの方は、ヘルパー登録としピットクルーライセンスは、必要ありません。登録は何れも、16才以上の方に限られます。

## 第8条 オートポリスライセンス未取得の方のスポーツ走行について

暫定ライセンス（5,000円）の取得が必要です。

有効期限は、レース開催日前週の金曜日～レース開催日の10日間、

スポーツ走行料金は、（1本券：プラス1,080円、フリー券（SPA直入のみ）：プラス3,240円）となります。

共通化された（SUGO・岡山国際サーキット）会員の方は、暫定ライセンス取得義務は有りません。

年間を通しスポーツ走行（1本券：プラス1,080円、フリー券（SPA直入のみ）：プラス3,240円）可能です。

※講習が必要となりますので予めご予約をお願いします。

## 第9条 参加申込方法・申込期間・参加料

### (1) 参加料

#### SPA直入（会員）

クラス		参加料金(本体価格)	税額(8%)	合計
下記以外全クラス	早期割引料金	10,186円	814円	11,000円
	早期割引期限以降	12,963円	1,037円	14,000円
NEO STANDARD Ninja LIMITED (35LAP)1~2名	早期割引料金	14,815円	1,185円	16,000円
	早期割引期限以降	17,593円	1,407円	19,000円

#### SPA直入（非会員）

クラス		参加料金(本体価格)	税額(8%)	合計
下記以外全クラス	早期割引料金	12,963円	1,037円	14,000円
	早期割引期限以降	15,741円	1,259円	17,000円
NEO STANDARD Ninja LIMITED (35LAP)1~2名	早期割引料金	17,593円	1,407円	19,000円
	早期割引期限以降	20,371円	1,629円	22,000円

※2019年度中に消費税率の変更があった場合は、新税率を適用する。

#### オートポリス（会員）

クラス		参加料金(本体価格)	税額(8%)	合計
S80/CBRCUP	早期割引料金	14,815円	1,185円	16,000円
	早期割引期限以降	17,593円	1,407円	19,000円
NEO STANDARD Ninja LIMITED (16LAP)1~2名	早期割引料金	19,445円	1,555円	21,000円
	早期割引期限以降	22,223円	1,777円	24,000円

#### オートポリス（非会員）

クラス		参加料金(本体価格)	税額(8%)	合計
S80/CBRCUP	早期割引料金	17,593円	1,407円	19,000円
	早期割引期限以降	20,371円	1,629円	22,000円
NEO STANDARD Ninja LIMITED (16LAP)1~2名	早期割引料金	22,223円	1,777円	24,000円
	早期割引期限以降	25,000円	2,000円	27,000円

※2019年度中に消費税率の変更があった場合は、新税率を適用する。

(2) 申込期間は、以下の通りとする。

開催日	大会名	早期割引申込期限	申込締め切り	申込決済期限
4月7日	SPRING	2月26日(火) ~3月8日(金)	3月18日(月)	3月24日(日)
4月28日	in オートポリス	3月19日(火) ~3月29日(金)	4月8日(月)	4月14日(日)
6月2日	PreSUMMER	4月23日(火) ~5月3日(金)	5月13日(月)	5月19日(日)
8月18日	SUMMER	7月9日(火) ~7月19日(金)	7月29日(月)	8月4日(日)
9月22日	in オートポリス	8月13日(火) ~8月23日(金)	9月2日(月)	9月8日(日)
11月10日	WINTER	10月1日(火) ~10月11日(金)	10月21日(月)	10月27日(日)

- 1) 参加申込期間は、上記の通りとする。
- 2) 参加申込は、原則WEBエントリーのみとする。但し、やむを得ない理由により特別に事務局が認めた場合に限り、書面による申込も可。  
尚、申込締め切り以降の出場取り消しは不可とする。  
WEBエントリー先  
[https://www.ms-event.net/apweb/user/?a=race.race\\_entry\\_list](https://www.ms-event.net/apweb/user/?a=race.race_entry_list)
- 3) ライダーが満20才未満の場合、参加申込書の誓約書欄に親権者又は保護者の署名と実印の捺印とその印鑑登録証明書(3ヶ月以内に取得したもの)が必要となる。



## 第10条 出走の取消

参加申込を行ったライダーが、何らかの事情により出場を取り消す場合、申込締め切り期限までに大会事務局に連絡しなければ、参加料の返却を受けられない場合がある。(事務手数料¥2,000)

## 第11条 ダブルエントリーについて

1大会内の競技開催順序は、エントリー数によって変更するため、ダブルエントリーの場合、参加希望クラスに出走可能か、ライダー各自で管理しなければならない。

## 第12条 参加受理・参加拒否

- (1) 主催者は参加者に対して、その理由を明らかにすることなく申込を拒否又は無効とする権限を有する。
- (2) 参加拒否された参加者に対しては、参加料及び保険料を返還する。
- (3) 一旦正式受理された参加料は一切返還しない。

# ——第2章 競技規則——

## 第13条 公式通知

- (1) 本規則に記載されていない競技運営に関する実施細則、又は変更点、及び参加者への指示事項は公式通知によって示される。
- (2) 公式通知は申込締切後に発表される。

- (3) 公式通知の公示 大会開催日の前日までに参加者へ送付する。

#### 第14条 公式車両検査

- (1) 参加車輛の公式車両検査は公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、所定の車両検査区域で行う。
- (2) 参加ライダーは車両と共に指定時間までに下記の提示物を持参し、提示しなければならない。
  - ①車両仕様書
- (3) 公式車両検査を受けない車両あるいは検査の結果、参加不相当と判断された車両はレースへの出場が拒否される場合がある。
- (4) ライダーが競技中に着用しなければならないものとして車両検査の際、車両検査役員によって点検を受けるものは下記のとおりとする。
  - ①ヘルメット ②ブーツ ③グローブ ④ライダースーツ ⑤脊椎パット ⑥チェストパット ⑦ヘルメットリムーバー
- (5) 競技車両へのカメラ搭載については、事務局に申請し競技監督の許可を得た上、車検において取り付け状態の確認を受けること。

#### 第15条 公式予選

- (1) 公式予選の義務周回数は特に設定しない。
- (2) 決勝レースへの出場台数はSPA直入：25台、オートポリス：48台以下とする。

#### 第16条 決勝レースのスタート

- (1) 決勝レースのスターティンググリッド最前列は3台、以下3台、3台の交互配列になる。
- (2) ポールポジションは最前列 SPA直入：右側、オートポリス：左側とする。
- (3) 決勝レースのスタート方式はクラッチスタートとする。
- (4) スタート進行の詳細は公式通知及び、ライダーズブリーフィングにて知らされる。

#### 第17条 レースの終了

各レースの終了は、チェッカーフラッグによりトップ走者がゴールした後、SPA直入：3分、オートポリス：5分を経過した時点とする。

#### 第18条 順位の決定

- (1) 順位は、完走者の中から周回数の多い順に決定される。
- (2) 同一周回数場合はコントロールラインの通過順位とする。
- (3) 完走者のみが入賞の対象となる。
- (4) コントロールラインを通過するときはライダーとバイクが同時に通過しなければならない。

#### 第19条 再車検

- (1) レース終了後入賞車両は、一時保管される。この時、エンジンを分解し排気量の測定を行う場合があり、規定を超える改造等についての検査を受けなければならない。
- (2) 分解の指示が出された場合、ライダーもしくは登録されたピットクルーのみで作業にあたらなければならない。

- (3) 検査によって違反があった場合は失格とする場合がある。

## 第20条 ペナルティー

- (1) ライダー及びピットクルーは大会期間中、大会規則及び大会役員の指示に従いもし違反行為があった場合ペナルティーを課せられる場合がある。
- (2) ピットクルー等チーム員の違反行為に対する責任は全てライダーが負うものとする。

## 第21条 レース中及び練習中におけるルール

- (1) コースは常に先入車を優先とし、追い抜きするものは前方の車両を妨害してはならず、又前方の車両は後方の車両の進路を無理に妨害してはならない。
- (2) いかなる場合においても逆走は禁止する。但し、コース役員の指示がある場合は除く。
- (3) スタートを含めレース中は、コースエリア内でやむを得ず停止した車両のライダーは、他のライダーに動かないことを示し、それらが過ぎ去ってから車両をレースの障害にならない場所に移動させなければならない。さらに他を妨害することなく自分で再スタート出来る場合のみにコースへ復帰できるものとする。
- (4) コース上における再スタートや修理は、自分自身で行わなければならない。
- (5) ライダーは工具などを携帯する事は出来ない。
- (6) ライダーが修理のためにピットに向かう場合は、コースに沿ったグリーンを定められた方向に巡回しながら、コース役員の指示に従いピットまで車両を押し帰ることが出来る。
- (7) コース上でリタイアするライダーは、コース外の安全な場所に車両を移動しレース終了まで待機しなければならない。
- (8) レース進行中にピットに入った車両は、レースを放棄したものとみなされ、リタイヤ扱いとなる場合がある。
- (9) レース中に事故に見舞われた車両は、オフィシャルによって安全検査のために停止を求められることがある。又、不適当もしくは危険とみなされた車両、ライダーはレースから除外されることもある。
- (10) ライダーはレース中、一切酒気を帯びたり、また興奮剤等により精神状態をつくらせてはならない。

## 第22条 賞 典

賞典は各レース毎に、大会公式通知にて発表する。

## 第23条 年間シリーズランキング表彰

シリーズを通して3戦以上レース開催されたクラスについて、下表に基づくポイントで、年間ランキングを決定し、(株)オートポリスランキング表彰式にて表彰する。

(台数・・・予選出走台数)

順位/台数	25以上	22~24	20~21	18~19	16~17	14~15	12~13	10~11	8~9	6~7	4~5	2~3	0~1
1位	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	10	不成立
2位	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17		
3位	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15			
4位	13	13	13	13	13	13	13	13	13				
5位	11	11	11	11	11	11	11	11					
6位	10	10	10	10	10	10	10						
7位	9	9	9	9	9	9							
8位	8	8	8	8	8								
9位	7	7	7	7									
10位	6	6	6										
11位	5	5											
12位	4	4											
13位	3												
14位	2												
15位	1												

※複数のクラスにわたりランキングが存在する場合、格上クラスが対象となる。

## 第24条 抗議

- (1) 正式に参加受理されたチーム監督のみ抗議することができる。車両または車両検査に対する抗議は、直ちにその意思を車検委員に伝えること。
- (2) 暫定結果に対する抗議は暫定結果発表後30分以内に限り受けられる。
- (3) 車両に関する抗議はレース終了後30分以内に限り受けられる。
- (4) 競技役員の判定に対する抗議は受けない。
- (5) 抗議しようとするときは、抗議対象事実発生後すみやかに、定められた手続きによって大会事務局に申し入れをしなければならない。抗議手続きは、大会事務局に備付けの抗議申し立て書に記載し、1件につき、抗議保証金10,000円、ガソリンに関する抗議保証金は、100,000円をそえて大会事務局に提出しなければならない。
- (6) 正式な手続きを踏んで提出された抗議申し立て書だけが受けられ、大会審査委員会において審議される。
- (7) 大会審査委員会は、必要と認めた場合、証人をたて、その証言を求め、十分実情を調査したうえで裁定を下す。
- (8) 大会審査委員会が下した裁定に対しては一切抗議することはできない。
- (9) 抗議が成立した場合のみ抗議保証金が返還される。
- (10) 上記各項に定める以外については、2019年MFJ 国内競技規則付則4 30 の定め に則る。

## 第25条 レースの延期および中止

- (1) 大会審査委員会は、特別な事情が生じた場合、大会を延期あるいは中止することがで

きる。

- (2) 大会審査委員会の決定に対して全ての関係者は従わなければならない。
- (3) 大会の中止と参加料等の返却は、次の表のとおりとする。参加者は、その他一切の損害賠償を主催者に請求することはできない。

事 例	参加料
予選が1回も行われず中止	選手受付した全チームに事務手数料¥3,000を差し引き返却
予選は行われ、決勝グリッド発表後中止	選手受付した全チームに事務手数料¥3,000を差し引き半額返却
決勝スタートが行われたのち中止	返却しない

- (4) 大会が延期になった場合、参加者が支払った参加料については、公式通知あるいは他の方法にて示す。

## 第26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) 参加申し込み受付に際して、その理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒否することができる。
- (2) 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、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) 参加受付後であっても、競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による診断を受けるよう、要求する場合がある。ライダーがこれを拒否した場合、また、診断の結果走行に適さないと判断された場合は、当該ライダーの登録を取り消す場合がある。この決定に対する抗議は認められない。
- (4) レースナンバーの指定、あるいはピットの割当等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- (5) や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ライダ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。
- (6) すべての参加者、ライダー、ピットクルーの肖像権およびその参加車両の音声、写真、映像など、報道、放送、放映、出版、広告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。
- (7) 5チーム以内の範囲で決勝出場者を招待することができる。この件に際しての抗議は一切受付けない。
- (8) 公序良俗に反する言動がある参加者に対しては、選手受付後であっても参加を拒否することができる。

## 第27条 損害の補償

- (1) 車両の破損

参加者は、車両およびその附属品が破損した場合、その責任を各自が負わなければならない。

- (2) 損傷の責任

競技会開催期間中、またはその前後に起きたライダーおよびピットクルー、ヘルパーの損傷は自らが責任を負うものとする。

## 第28条 大会役員の責任

参加者、ライダーおよびピットクルーは主催者・大会役員・競技役員が一切の損害補償の責任を免ぜられていることを知っていなければならない。すなわち大会役員はその職務に最善を尽すことは勿論であるが、もしその行為によって起きた参加者、ライダー、ピットクルーおよび車両等の損害に対して、大会役員は一切の補償責任のないことをいう。

## 第29条 参加者の遵守事項

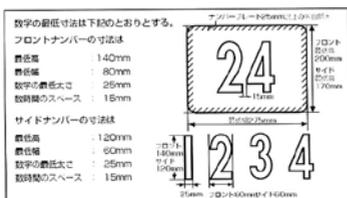
- (1) レース仕様車でサーキット付近および一般公道を走行することを禁止する。  
また、これに違反したライダーはライセンスを剥奪し、今後の参加を拒否する。
- (2) 競技規則上の解釈をめぐる混乱、トラブル等が生じた場合は大会審査委員会の解釈をもって最終とする。
- (3) パドック、ピット内ではブレーキテスト、テストラン等は一切禁止する。  
これに違反したライダーは失格を含むペナルティーを課す。
- (4) パドック、ピットは安全上すべて禁煙とするので、指定された場所、自分の車の中以外での喫煙は禁止する。
- (5) その他の競技規則については2019MFJ国内競技規則に基づく

# ——第3章 車両規則——

## 第30条 車両規則基本仕様

- (1) 材質
  - ① フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。
- (2) フレームの定義
  - ① フレームとは、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部分を含む構造全体をいう。
  - ② シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームとみなし、ボルトオン（脱着可能）のものはフレームとみなさない。
- (3) ナンバープレート
  - ① ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は275mm×200mmとする。
  - ② プレートは平面から50mm以上カーブ（突出）してはならない。また、カバーされたり曲げたりされてはならない。
  - ③ 1枚のプレートがフロントに、垂直面から後方に向かって30°以内の角度で傾斜して固定されなければならない。他の2枚はモーターサイクルの両側に、外に向かって垂直に固定されなくてはならない。
  - ④ ナンバープレートははっきりと見えるように装着され、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。
  - ⑤ ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかし、どのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。

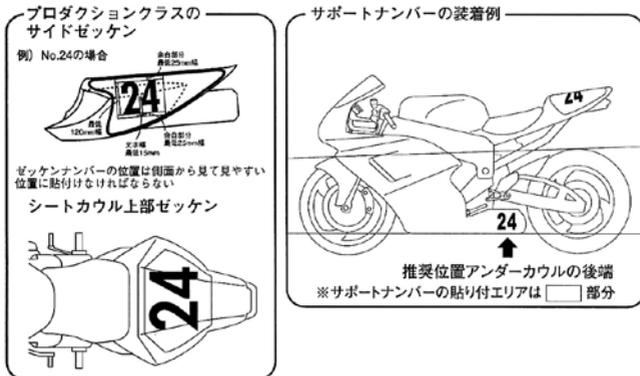
- ⑥別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはストリームライニングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。
- ⑦数字ははっきり読めるように、また、太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しで書かれなければならない。また、数字の最低寸法は次のとおりとする。



数字の書体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。  
また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy **0123456789**

プロダクションクラスのサイドゼッケン+サポートナンバーの装着例

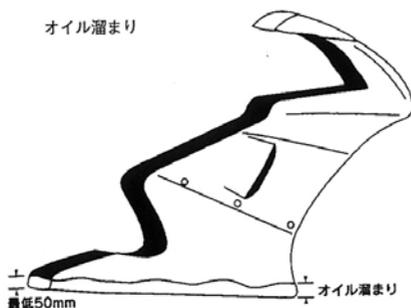


- ⑧アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。  
サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。  
サポートナンバーの最低寸法は、2桁ゼッケン幅185mm×高さ150mm、3桁ゼッケンの最低幅は260mmとする。ナンバーの地色は、自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。アッパーカウルとアンダーカウルの分割位置も変更可能とする。
- ⑨正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。
- ⑩すべてのナンバープレートの周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。この規則に適合していないナンバー・プレート装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- ⑪ナンバープレートの地色および数字の蛍光色は禁止とする。
- ⑫ナンバープレートの色は自由とする。  
ただし、地色と数字は反対色とし明確に認識できるようにすること。

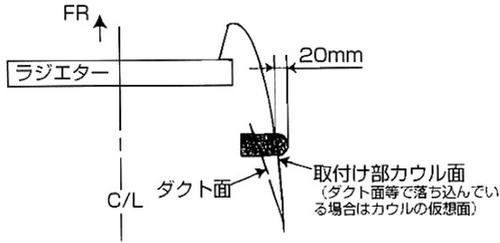
- (4) レースのために取り外さなければならない部品（ハイウエイスター・クォーター・SST250・NEOSTANDARDはこの限りではない）
- ①ヘッドライト／テールライト／ウインカー／リフレクター
  - ②ナンバープレートと、リヤフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
  - ③セーフティーバー／センタースタンド／同乗者用フットレスト／クラブレール
  - ④ホーン
  - ⑤その他車検時に安全上取り外しを指示された部品
- (5) ボディーワーク
- ①ロードレースにおけるモーターサイクルは、荷重がかからない状態において、タイヤ以外のいかなる部分も地面に触れることなく、垂直線から50°の角度に傾斜することができなくてはならない。
  - ②フロントホイールは（タイヤを除く）、フロントフェンダーに隠れる部分を除き、サイドからはっきりと見えなくてはならない。
  - ③カウルのいかなる部分もフロントホイールアクスルから前方100mm を通る垂直線より前にあってはならない。フロントフェンダーはカウルとはみなされない。ただし、メーカー出荷時の状態で基準に合致していない場合は、メーカー出荷時の形状を維持していることを条件に認められる。
  - ④車両のいかなる部分もリヤタイヤの最後端を通る垂直線の後部にあってはならない。ただし、メーカー出荷時の状態で基準に合致していない場合は、メーカー出荷時の形状を維持していることを条件に認められる。
  - ⑤エアfoil、またはスポイラーは、それがフェアリングまたはシートと一体構造になっている場合に限り取りつけることができる。これは、フェアリングの幅を越えてはならないうえ、ハンドルバーの高さを越えてはならない。
  - ⑥尖っているエッジは、少なくとも半径8mm の丸みを持たせなくてはならない。
  - ⑦ウインドスクリーンの先端と、全てのフェアリングの露出部分の先端は丸められていないなくてはならない。
  - ⑧通常のライディング・ポジションにおいてライダーは後方の両側および上から全体（腕の前部を除く）が視認されなくてはならない。ライダーの顔またはヘルメットとフェアリング（ウインドスクリーン含む）との間の最低スペースは100mm とする。この規則の適用を免れるために透明な材質を使用することは禁止される。
  - ⑨いかなる場合においてもフェアリングの最大幅は600mm を超えてはならない。
  - ⑩ライダーシートの後部の高さは最高150mm とする。この高さは、シートの固いベースの最下部から、ライダー後方のフェアリングの最上部までを測った場合のものである。
  - ⑪ハンドルバーの位置がどこにあっても、フェアリングとハンドルバー先端あるいはステアリング・ステム、およびそれに装着されている装備類との間隔は最低20mm なくてはならない。
  - ⑫ナンバープレートが固定されている前部の傾斜角度は垂直面から後部へ30° 以上あってはならない。
  - ⑬シートまたはその後方にあるいかなる部分（排気系を除く）の幅も450mm 以上あってはならない。
  - ⑭燃料タンクのキャップは、燃料タンクの外観形状からはみ出さないように、また転倒の際に外れることがないように取り付けられなくてはならない。2000年以降に生

産された車両のみ適用。

- ⑮エンジンおよびその他すべての電気部品を停止することのできる効果的なイグニッションキルスイッチがハンドルバーのグリップを握った状態での手の届く範囲に取り付けなければならない。
- ⑯全ての4ストローク車両については、エンジンの破損または故障時に、エンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジンクーラント総量の最低半分（最低2リットル）をアンダーカウルで保持できる構造でなければならない。端部の折り返しの高さは最低50mmとする。内部には吸収材および耐火素材が装着されていることが望ましい。
- ※ハイウェイスタークラス等、レース用アンダーカウル以外の場合は汎用アンダートレイの装着でも可。

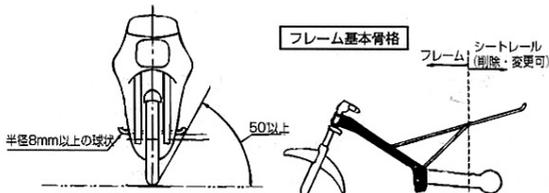
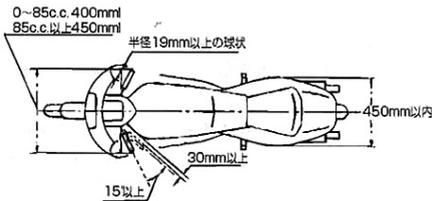
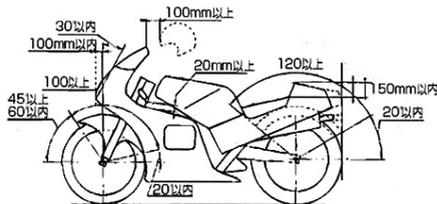


- ⑰アンダーカウルには直径20mm（許容誤差+ 5mm）の水抜き用の孔を最低1個は設けなくてはならない（孔は2個までとする）。この孔は、ドライコンディションの時は閉じられていなければならない、競技監督がウエットレースの宣言を行なった時のみ開けることができる。
- ⑱チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤ・スプロケットガードを取り付けなくてはならない。そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方法は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。スイングアームの補強とリヤ・スプロケットガードを兼ねることは認められない。
- リヤ・スプロケットガードの板厚は最低2mm なければならない。
- ⑲車両にはフロント・スプロケットガードが装着していなければならない。逆シフトにする際に、フロント・スプロケットガードが干渉する場合、最小限のカットが認められる。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。
- ⑳転倒時の車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンの取り付けを認める。
- プロテクティブコーンはフェアリング表面より突き出し量を20mm までとし、先端は半径10mm 以上の曲面で面取りされていなければならない。また、プロテクティブコーンにエンジン保護以外の機能を持たせることは禁じられる。



(6) フロントフェンダー、リアフェンダー

- ① フェアリングがある場合、フェンダーは必要とされない。フェアリングが無い場合にはフェンダーが必要とされる。
- ② フェンダーはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。
- ③ フロントフェンダーは、ホイールの周囲を最低 $100^\circ$  に渡ってカバーしていなくてはならない。また、下図記載の角度の範囲内でなければならず、その部分はホイール自体がカバーされてもよい。



※シートサポートはボルトオンの場合はフレームとみなさない。

- ④ フロントフェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は $45^\circ$  と $60^\circ$  の間でなくてはならない。フェンダーの後端とホイール中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は $20^\circ$  を越えてはならない。
- ⑤ リアフェンダーは、ホイールの周囲を最低 $120^\circ$  に渡ってカバーしていなくてはならない。

- ⑥リヤフェンダー後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は $20^{\circ}$  を越えてはならない。
  - ⑦フェアリングがある場合、マッドガードは必用とされない。フェアリングがない場合にはマッドガードが必要とされる。
  - ⑧シートのフェアリングがリヤ・タイヤの後側の垂直接線にまで達している場合には（許容誤差 - 50mm）、リヤフェンダーを装着する必要は無い。
- (7) エキゾーストパイプ
- ①エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件を全すべて満たさなくてはならない。
  - ②排気ガスは後方に排出しなければならないが、ほこりを立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
  - ③エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。
- (8) ハンドルバー
- ①ハンドルバーの最低幅は450mm とする。
  - ②ハンドルバーの最低幅はグリップの外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。
  - ③ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
  - ④ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各 $15^{\circ}$  以上なくてはならない。
  - ⑤フェアリングがある場合、ハンドルバーがどの位置にあってもフロントホイールがフェアリングに接触してはならない。
  - ⑥ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいにも切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間で最低30mm の間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のも）を取りつけてなくてはならない。
  - ⑦ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。
  - ⑧軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- (9) コントロールレバー
- ①すべてのハンドルバー・レバー類（クラッチ、ブレーキ等）は、原則として端部がボール状（このボールの直径は最低19mm）でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸くなっていてはならない（この平たくした部分の厚みは最低14mm とする）。レバー端部は、レバーと一体構造に固定されていなくてはならない。
  - ②コントロール・レバー（フット・レバーおよびハンド・レバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。
  - ③ブレーキ・レバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。
- (10) スロットルグリップ
- スロットルグリップは、手を離れた時に自動的に閉じるものでなくてはならない。
- (11) キャブレター
- ジェット類、およびニードル類の変更

## (12) フューエルポンプ

- ①電動式フューエルポンプは転倒の際に自動的に作動する回路遮断システムを備えていなければならない。
- ②車検の時にテストできるように回路遮断のテスト機能が設けられなければならない。

## (13) フットレスト

- ①フットレストは改造・変更されてもよいが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。
- ②ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取り付け位置に固定しなければならない。
- ③フットレストの先端は、最低半径8mm の中空でない一体構造の球状になっていなければならない。
- ④折りたたみ式の場合は自動的に戻るようになっていなければならない。
- ⑤スチール製フットレストで折りたたみ式でない場合、その先端にはプラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されていなくてはならない。（最低半径8mm）

## (15) ブレーキ

- ①すべてのモーターサイクルは最低2つの効果的なブレーキ（各ホイールに1つ）がなくってはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。
- ②メーカー出荷時においてフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、ロワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。
- ③交換されるブレーキディスクの材質は、鉄素材でなければならない。
- ④ブレーキディスクの取付ボルトは、メーカー出荷時の状態を保ち、材質の変更もしてはならない。
- ⑤メーカー出荷時と異なるパーツを使用する場合は、十分な強度のボルト等を使用すること。
- ⑥他の車両との接触等の場合にブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備することを強く推奨する。ただし、スロットルグリップの作動に支障がないように注意すること。  
（2020年より義務付けとする）また、クラッチレバープロテクションの装備も認められる。
- ⑦レバープロテクションの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm 以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は方持ちタイプに限定される。レバープロテクションの材質は、樹脂製（ただし、カーボン、ケブラーは禁止）または、アルミニウム製に限定される。

## (16) ホイール、リム、タイヤ

- ①メーカーが出荷した一体構造ホイール（キャスト、モールド、リベット）または従来の脱着式リムに対して、スポーク、バルブまたは安全ボルト以外へはいかなる改造も禁止される。ただし、タイヤがリムから外れることを防ぐために使用される、テンションスクリューは例外とする。
- ②一般市販タイヤでE マークまたはDOT マークまたはJISの認定マークの表示がなけ

ればならない。

タイヤトレッド主溝の深さは、最低でも2.5mmでなければならない。

- ③タイヤへの追加工（ハンドカット等）は禁止される。
- ④レインタイヤは、EマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークの表示がなくても良いが「NOT FOR HIGHWAY USE」または「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」と表示されていなければならない。

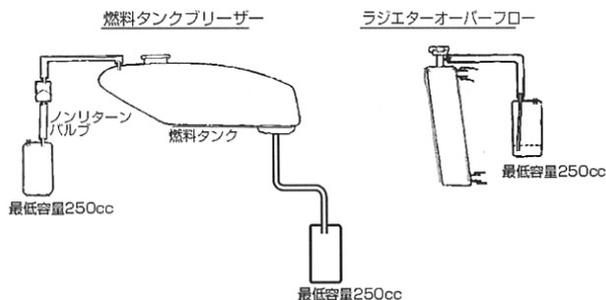
(17) スプロケット／チェーン ※Q、SST、NEOSTANDARD、CBR250DreamCUPのみ  
 フロント（ドライブ）スプロケット、リア（ドリブン）プロケット、チェーンの変更は許可されるが、公道車両と同じサイズのものに限定される。また、つなぎ目にはクリップの使用を禁止し、カシメをすること。

※ 415 サイズのチェーンは使用禁止とする。

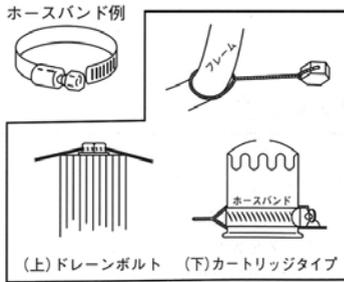
(18) フューエルタンク、オイルタンク、リザーバータンク

- ①一般市販車ベース車両は24リットルまでとする。
- ②燃料は、マシンにしっかりと固定された1つのタンク内に入れるものとする。
- ③シートタンクおよび補助タンクは禁止される。給油のために容易に脱着できる取り替えタンクを使用することは厳禁される。
- ④燃料タンクの材質は、金属製のものとする。カーボンファイバー、アラミド・ファイバー、またはファイバーグラスの材質の使用は許可されない。
- ⑤加工されたタンクには、防爆材を完全に充填すること。
- ⑥燃料タンク・ブリーザー・パイプには、ノン・リターン・バルブを取り付けなくてはならない。

これは、適切な耐油性のある材質でできた、最低容量250cc のキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。

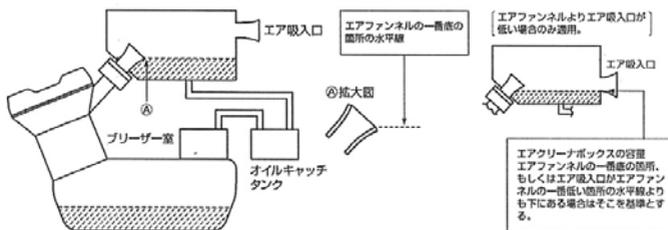


- ⑦燃料タンク・フィルター・キャップおよびオイルフィルターキャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。
- ⑧全てのドレインプラグはワイヤーロックしなければならない。外部オイルフィルタースクリューおよびオイルフィルターボルトでオイルパンに進入するもの、オイルクーラー、フロントフォークドレンボルト等のオイル供給パイプについても全て安全にワイヤーロックされていなくてはならない。



- ⑨全ての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。
- ⑩エアクリーナーボックスで1000 ccを確保されない場合、耐油・耐熱性の材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000 cc以上を確保していなければならない。(エアクリーナーボックス単体で1000cc 以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される)
- ⑪オイルブリーザータンクとして認められるエアクリーナーボックスの容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。キャッチタンクの容量は、オイルキャッチタンクが最低500cc、オイルキャッチタンクとエアクリーナーボックスの合計で1000ccとする。
- ⑫エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合、オイルが受けられるように塞がれていなければならない。
- ⑬エアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。
- ⑭ブリーザーシステムのパイプ類の締め付けは、金属製バンドを使用すること。
- ⑮ブリーザーシステムのパイプ類は、耐油性のある素材であること。

#### 4ストロークエンジンのブリーザーシステム



#### (19) 燃料/オイルの混合液、冷却水

- ①全ての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。(AVガス、航空機用燃料の使用は禁止される)
- ②競技に使用できるガソリン  
競技用ガソリンとは一般公道用市販車に使用するための通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、或いはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガ

ソリンとする。(スーパーサンデーフェスタではSPA直入で購入できるガソリンに限る)

- ③競技用ガソリンは下記MFJの定める仕様以内(無鉛ガソリン)に制限される。  
鉛の含有量は0.013g/l以下であること。リサーチオクタン価が100、0 (RON)、モーターオクタン価が89、0 (MON) 以下であること。密度は15℃において0.725g/ml~0.780g/mlであること。
- ④競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし、一般に販売されているスタンダード潤滑油および1.5%以下のアルコール(燃料精製中に混入されているものに限る)については認められる。(2st車両以外)
- ⑥水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物に限られる。

(20) 音量規制

- ①計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mm で、かつ中心線から後方45° で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200mm 以下である場合は45° 上方の点で行う。
- ②ノイズ・テストの際、ギヤ・ボックスにニュートラルがないマシンは、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。
- ③規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスベア・サイレンサーに関しては例外とする。
- ④ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm 域に達するまでエンジンの回転を増していかななくてはならない。測定は所定のrpm に達した時に行うものとする。
- ⑤音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。エンジン型式および排気量ごとに、エンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は下記固定回転数にて実施する。(簡易的測定方法)

エンジン形式	排気量	1気筒	2気筒	3気筒	4気筒
4ST	125~250cc	6,000RPM	7,500RPM		
	251~400cc	5,000RPM	6,500RPM	7,000RPM	8,000RPM
	401~600cc	5,000RPM	5,500RPM	6,500RPM	7,000RPM
	601~750cc	5,000RPM	5,500RPM	6,000RPM	7,000RPM
	750cc以上	4,500RPM	5,000RPM	5,000RPM	5,500RPM
2ST	125cc	7,000RPM			
	250cc		7,000RPM		
	500cc		5,500RPM	7,000RPM	7,000RPM

- ⑥2気筒エンジンの音量計測は、各エキゾースト・パイプの先端で測定される。
- ⑦規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- ⑧バンクエンジンの場合の測定回転数は、6,000rpm とする。
- ⑨rpm は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。
- ⑩所定のエンジン回転数 (rpm) = 30,000×ピストンスピード (m/s) /ピストン

ストローク (mm)

①音量規制値

4ストローク・エンジンについては11m/sec で測って105dB/A までとする。  
レース終了後は3dB/A の許容誤差が認められる。

②音量測定は気温20° を基準とする。気温10° 以下の場合許容誤差+ 1dB/A が認められる。気温0° 以下の場合許容誤差+ 2dB/A が認められる。

③音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM 規則による。

(21) テレメトリー

①動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。

②マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

③自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

**第31条 自動計測装置 (トランスポンダー)**

(1) 参加者は車検時までには車両に主催者が用意する自動計測装置を取り付けなければならない。取り付けを拒否した場合、当該車両およびライダーは、出走を認められない。

(2) 自動計測装置の配付は、選手受付時に行い、返却については各セッション終了後2時間以内とする。

万一破損・紛失した場合、1個につき65,000 円が主催者より請求される。

(3) 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 TranX260・TranXPRO・X2」(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。

①参加受付の際に使用申請を行うこと。

②計時長が判断し、競技役員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。

(4) 取り付け方法および箇所について

①自動計測装置専用ホルダーを指定の場所にタイラップ等で確実に固定すること。

②地面から60cm以内で、熱や振動の受けにくい位置とする。

※取り付け位置、方法のミスにより、タイム計測が出来ない場合があるので注意すること。

**第32条 燃料規定**

使用する燃料は、各開催サーキット施設内給油所で販売されるガソリンを使用すること。

**第33条 水冷NK・空冷NK車両規則**

第30条 車両規則基本仕様及び以下の車両規則に則ったものとする。

☆NK-N (ノーマル)

排気量	改造範囲
水冷 400cc以下	キャブレター本体の変更不可。エンジンノーマル。その他改造可
空冷 550cc以下	キャブレター本体の変更不可。エンジンノーマル。その他改造可

参加可能な車両

CB400SF、CB400SF-VTEC、CB400SF-REVO、CB-1、BROS400、インパルス、ゼファー400/550、GPZ400F/550F、GPZ400R、Z400FX/550FX、ZRX400、ザンザス、ER4N、KATANA400、バンディッド、GSR400、SV400S、SR500、XJR400、他

☆NK-M (モディファイ)

排気量	改造範囲
水冷 400cc以下	排気量変更以外改造可
空冷 550cc以下	排気量変更以外改造可

参加可能な車両

NK-Nクラス参加可能車両に加え、空冷400ccボアアップ車両 (上限550cc以下)

☆NK-O (オープン)

排気量	改造範囲
水冷・空冷 排気量制限無し	制限無し

各クラス共通

- ①スリックタイヤは使用不可。但し、レーシングレインタイヤの使用は認める。
- ②タイヤウォーマーの使用を可とする。
- ③音量を105db以下とする。(レース終了後は+5dbまで認める)

**第34条 S-80車両規則**

第30条 車両規則基本仕様及び以下の車両規則に則ったものとする。

1. 出場車両

2st 85cc以下、4st 150cc以下のホイールサイズ16インチ以上の車両

2. 車両規則

- ①タイヤは、スリックタイヤ、レーシングレインタイヤを含め自由とする。  
摩耗限度を超えたものの使用とグルーピング、カッティングは禁止する。  
また、タイヤウォーマーの使用を可とする。
- ②音量を105db以下とする。(レース終了後は+5dbまで認める)

**第35条 クォーター (Q) 250車両規則**

1. 出場車両

Ninja250R、Ninja250SL、ZZR250、CBR250R、CBR250RR、VTR250、YZF-R25、200DUKE、等

2. クラス区分

クラス	
Q250T(2気筒)	4サイクル2気筒以下、排気量200~250cc以下の市販スポーツ車
Q250S(単気筒)	

九州エンデュランスフェスタ WT・WS等オープンクラスと同一とする。

第30条 車両規則基本仕様を満たし、エンジン排気量以外改造・変更の制限無し

- ①タイヤは、通常ルートで購入出来る一般市販されている公道用タイヤのみ使用可。

摩耗限度を超えたものの使用とグルーピング、カッティングは禁止する。  
 但し、レーシングレインタイヤの使用は認める。また、タイヤウォーマーの使用を可とする。  
 ◎音量を105db以下とする。(レース終了後は+5dbまで認める)

### 第36条 スポーツストック (SST) 250車両規則

以下の規定以外は、スーパーサンデーフェスタ大会特別規則書 第2章 第30条車両規則基本仕様に準じる。

全ての車両は全ての要素において本仕様に適合していなくてはならない。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

ただし公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

用語の定義：改造＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）に対し切削、追加、

研磨を行う行為

変更＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）を、他のパーツに置き換える行為

材質＝「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。

各材質は、各々の材質を主成分としたものである。

材質については、必要に応じて製造方法も併記して規制の運用を行う。

素材＝材質と製造方法を含む。

#### 1. 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、MFJが公認の制限は適用外とする。

Ninja250R、Ninja250SL、ZZR250、CBR250R（CBR250RR不可）、VTR250、YZF-R25、200DUKE 等

#### 2. クラス区分

クラス	
SST250T (2気筒)	4サイクル2気筒以下、排気量201～250cc以下の市販スポーツ車
SST250S (単気筒)	

#### 3. 最低重量

特に車体重量制限は、設けない。

#### 4. 音量

音量を105db以下とする。(レース終了後は+5dbまで認める)

#### 5. 燃料、オイル、冷却水

5-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない（AVガス（航空機用燃料）の使用は禁止される）。

5-2 競技に使用できるガソリン競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。

5-3 競技用ガソリンとは、当該競技会の開催されるサーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。

5-4 競技用ガソリンは、鉛の含有量は0.013g/ℓ以下であること。リサーチオクタン価が100.0（RON）、モーターオクタン価が89.0（MON）以下であること。密度は15℃において0.725g/ml～0.780g/mlであること。

- 5-5 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。
  - 5-6 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物（レース用として一般市販されている冷却水）に限られる。ただし、不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。
  - 5-7 大会特別規則によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。
6. ナンバープレート及びカラー
- 6-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けてるようにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントナンバーと同じサイズでなければならない。
  - 6-2 ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
  - 6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法はフロントが幅275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mm（3桁ゼッケンの場合は、幅260mmとする）とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。
  - 6-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。
  - 6-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。
  - 6-6 アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。

## 7. 仕様

以下に明記されていないすべての事項については、MFJが公認した状態の仕様でなければならない。

同一車種において国内販売車両と輸出専用車両が異なる場合でも、国内販売車両を輸出専用車両の仕様にすることは認められない。または国内販売車両に輸出専用車両の部品を取り付けることも認められない。

### 7-2 安全確保のため、改造・変更が義務付けられる事項

- 7-2-1 スロットルグリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 7-2-2 キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取付けること。
- 7-2-3 電動式フュエルポンプがついている車両は、転倒したときにポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
- 7-2-4 クローズドブリーザーシステム

- 7-2-4-1 全ての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエアクリーナーボックス及びオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。
- 7-2-4-2 エアクリーナーボックスで1000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない（エアクリーナーボックス単体で1000cc以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される）。
- 7-2-4-3 エアクリーナーボックスのオイル受け容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。
- 7-2-4-4 エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合、オイルが受けられるように塞がれていなければならない。
- 7-2-4-5 エアクリーナーボックス及びオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。
- 7-2-5 オイルドレインプラグおよび供給パイプすべてのドレインプラグはワイヤーロックされなければならない。外部のオイルフィルター・スクリュウおよびボルトでオイル・キャピティに進入するものは、安全にワイヤーロックしなければならない（例：ドレンボルト、オイルフィルターキャップ、レベルゲージ、オイルフィルター、水冷オイルクーラーボルト等）。ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。エンジンラッチおよびACGカバーにあるメンテナンス用キャップについては、ワイヤーロックするか接着テープによる脱落防止が推奨される。
- 7-2-6 燃料タンクブリーザーパイプがついている車両は、ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けなくてはならない。これは、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクに放出されるようになっていないなくてはならない。
- 7-2-7 燃料タンクフィルターキャップは閉じた状態で漏れないようになっていないなくてはならない。
- 7-2-8 ラジエーターオーバーフローパイプがついている車両は、最低容量250cc以上のキャッチタンクを取付けなくてはならない。
- 7-2-9 リヤスプロケットガード
  - 7-2-9-1 チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
  - 7-2-9-2 そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式は、スイングアームにボルトオンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。
  - 7-2-9-3 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的になかったもので、かつシャープエッジでないこと。
  - 7-2-9-4 スイングアームとリヤスプロケットガードを兼ねることは認められる。
  - 7-2-9-5 リヤスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。
  - 7-2-9-6 フロントスプロケットガード

車両公認時のスプロケットガードが装着されていないといけない。  
逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は最小限のカットは認められる。  
本来の機能が果たせない場合は不可となる。

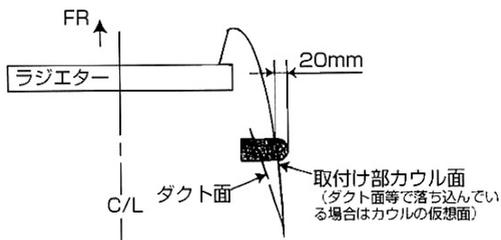
#### 7-2-10 ハンドルストッパー

ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいにも切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間に最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。

### 7-3 レースのために変更、改造、チューニングが許可される部分

#### 7-3-1 フレーム

- 7-3-1-1 リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し
- 7-3-1-2 ステアリングダンパーおよびフェアリング、シートカウル取り付け目的のためのステーおよびブラケットの追加と穴あけは認められる。
- 7-3-1-3 全てのフェアリングステーは、部分的に変えたり、交換してもよい。
- 7-3-1-4 転倒時に車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンの取り付けは可。



- 7-3-1-5 プロテクティブコーンを取り付けた場合、プロテクティブコーンの突き出し量はフェアリングの表面から20mm以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンのRは10R以上とする。
- 7-3-1-6 サイドスタンド/メインスタンドのブラケットのカットは許可される。
- 7-3-2 スタンドブラケット
- 7-3-2-1 フロントホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロックにボルト止めされなければならない。
- 7-3-2-2 リヤホイールスタンドのブラケットは、リヤフォーク（スイングアーム）に取り付けるための加工または、ボルト止めが認められる。但し必要以上に長く鋭角なものは安全上使用が認められない場合があるので注意すること。
- 7-3-2-3 ブラケットを取り付けするためのフェアリングのカットは認められる。ただし、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5mm以上なければならない。
- 7-3-3 フロントフォーク

- 7-3-3-1 フロントフォークのアウトチューブ、インナーチューブは公認車両時の状態に維持されなくてはならない。アウトチューブの表面塗装の変更は

認められる。

- 7-3-3-2 フロントフォークの内部パーツはバルブ形式を変更しない範囲で、改造または変更する事ができる。
- 7-3-3-3 フォークキャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。
- 7-3-3-4 上部と下部のフォークランプ（三叉、フォークブリッジ）は、公認車両時のままに維持されなくてはならない。
- 7-3-3-5 ステアリングダンパーを追加する、またはアフターマーケットダンパーに変更することができる。
- 7-3-3-6 ステアリングダンパーは、ステアリングロック・リミティングデバイスとしての役割を果たしてはならない。
- 7-3-3-7 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。
- 7-3-3-8 サスペンションフルードの変更。
- 7-3-3-9 ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。
- 7-3-4 リヤフォーク（リヤスイングアーム）
- 7-3-4-1 リヤサスペンション・ユニットは変更、または改造することができる。フレームとリヤフォークのアタッチメントは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。ただし、シム追加による車高調整は認められる。

（推奨事項）  
 公認車両時のリヤサスペンションを使用する場合の車高調整は以下の調整範囲を守ること。  
 ST250の車両は、一般公道用車両がベースであり、車種ごとに構造上/安全上の観点から、下記の範囲内にて調整を行なうこと。

銘柄	車種	車高調整方法
ホンダ	VTR250	調整機構なし
	CBR 250R	シム追加による手法で5mm以内
カワサキ	Ninja250R/Ninja250/Z250	調整機構なし
ヤマハ	YZF-R25	調整機構なし
KTM	250DUKE/RC250	調整機構なし

※各エントラントがメーカーオプション以外の調整用シムを製作する場合は、その材質・寸法等の仕様について各メーカーの指示に従うこと。

- 7-3-4-2 リヤサスペンションのスプリングおよびカラーは変更できる。
- 7-3-4-3 リヤサスペンション・リンケージは、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-4-4 リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付け目的の加工。
- 7-3-4-5 リヤサスペンションの残ストローク量確認を可能にするためにリヤショックカバーの取り外しは認められる。
- 7-3-4-6 サスペンションフルードの変更
- 7-3-5 エキゾーストパイプおよびシステム
- 7-3-5-1 エキゾーストパイプ
- 7-3-5-1-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-3-5-1-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなし

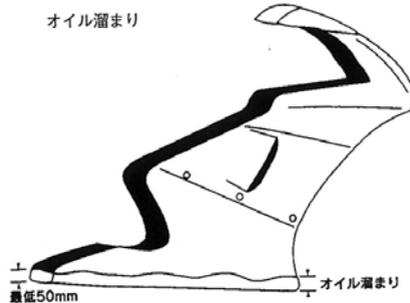
- に関わらず丸みを帯びさせていなければならない。エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。
- 7-3-5-1-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
  - 7-3-5-1-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
  - 7-3-5-1-5 エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの位置にかかわらず、リヤタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。
- 7-3-5-2 エキゾーストシステム
- 7-3-5-2-1 音量規制値以内であれば、エキゾーストパイプおよびサイレンサーを交換、または改造してもよい。サイレンサーの数、および配置は公認車両から変更が認められる（例：2into1から2into2への変更、左右1本出しから片側2本出しへの変更などは許可される）。
  - 7-3-5-2-2 サイレンサーを変更する場合、ステアの交換および取り付け位置の変更も認められる。
  - 7-3-5-2-3 エキゾーストパイプを交換した場合、遮熱板の追加は許可される。
- 7-3-6 ブレーキ
- 7-3-6-1 前後ブレーキパッドとホースの変更
  - 7-3-6-2 ブレーキホース変更に伴うパンジョウボルトの変更
  - 7-3-6-3 ブレーキフルードの変更
  - 7-3-6-4 フロントとリヤのブレーキディスクは変更しても良いが、車両公認時に装着されているキャリパー及びマウンティングに合うものでなければならない。ただし、外径とベンチレーションシステムは本来マニファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。インターナルベンチレイテッド（内側でベンチレーションを行う）ディスクは許可されない。
  - 7-3-6-5 交換されるブレーキディスクの材質は、鉄（SUS含む）のみ認められる。
  - 7-3-6-6 フロントとリヤブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）は、車両公認時のものでなければならない。公認車両にABS仕様を設定される場合は、マウントを変更しない範囲でノーマル仕様との互換性が認められる。
  - 7-3-6-7 ブレーキパッドスプリングの取り外しおよび加工は認められない。ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付きのパッドピンを使っている場合は、βピンにワイヤーロックをしなければならない。βピンの交換は許可される。
  - 7-3-6-8 ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。
  - 7-3-6-9 車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためにはロワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。

- 7-3-6-10 フロントとリヤのブレーキリザーバータンクステー取り付け位置の変更／追加を認める。
- 7-3-6-11-1 車両には、他の車両との接触等の場合にブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備することを強く推奨する。ただし、スロットルグリップの作動に支障がないように注意すること。（2020年より義務付けとする）また、クラッチレバープロテクションの装備も認められる。
- 7-3-6-11-2 レバープロテクションの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップブラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は方持ちタイプに限定される。レバープロテクションの材質は、樹脂製（ただし、カーボン、ケブラーは禁止）または、アルミニウム製に限定される。
- 7-3-7 タイヤ、ホイール
- 7-3-7-1 スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサーの変更
- 7-3-7-2 タイヤ
- 7-3-7-2-1 タイヤは変更できるが、一般公道用のタイヤに限られる。レース用のスリックタイヤは天候に関わらず使用できない。レーシングレインタイヤの使用は可。タイヤウォーマーの使用も認める。
- 7-3-7-2-2 タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。
- 7-3-7-2-3 摩耗限度を超えたタイヤは使用できない（残溝はインジケーターによる）。
- 7-3-7-2-6 バイアスタイヤを使用する場合、速度規格H以上のタイヤのみ使用が許可される。
- 7-3-7-3 ホイール  
ホイールは車両公認時に装着されているホイールとする。ただし、表面塗装については変更を認める。
- 7-3-8 フットレスト・チェンジレバー・ブレーキペダル  
フットレストは改造・変更されてよいが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。
- 7-3-8-1 ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取付け位置に固定しなければならない。
- 7-3-8-2 フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径8mmの球状でなければならない。
- 7-3-8-3 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。
- 7-3-8-4 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低半径8mm以上）。
- 7-3-9 ハンドルバー、レバー類
- 7-3-9-1 ハンドルバーの交換および取り付け位置の変更（パイプからセパレートへの変更も認められる）。

- 7-3-9-1-1 セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でもよい。
- 7-3-9-1-2 ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムまたは、プラスチック素材のものでカバーされていなくてはならない。
- 7-3-9-1-3 ハンドルバーの最低幅は450mmとする。
- 7-3-9-1-4 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 7-3-9-1-5 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 7-3-9-2 ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）およびブレーキ／クラッチケーブル／スロットルケーブルの変更は認められる。
- 7-3-9-3 ブレーキレバーに関しては、調整機構つきのものも認められるが、リモート式への変更は許可されない。
- 7-3-9-4 ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更スロットルハウジングとスイッチ一体式のものとは別体式のホルダーへの変更も認められる。
- 7-3-9-5 すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低19mmとする）となっていないなくてはならない。このボールの上下の面は平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸められなくてはならない（平ら部分の厚みは最低1.4mmとする）。この先端部分は、レバーと完全に一体となっていないなくてはならない。
- 7-3-10 ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン、エアダクト）
- 7-3-10-1 アフターマーケットのものに変更することができる。外観の変更も認められる。  
公認車両にカウルが装備されていない場合はナンバープレートを兼ねたアッパーカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウル及びそれらを取り付ける為のステーの追加が認められる。  
ただしアッパーとアンダーが別体式カウルを追加する場合は、取り付けはアッパーカウルとアンダーカウルは個々に独立して保持される構造になっていなければならない。アッパーとアンダーがファスナーにて連結されるフルカウルタイプを追加する場合は、アッパーカウルが車体に固定され、アンダーカウルも少なくとも1ヶ所は、車体に固定されなければならない。
- 7-3-10-1-2 カーボン、ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-10-1-3 フェアリングを交換した場合、フェアリングの吸気口のメッシュフィンは付いてなくても良い。
- 7-3-10-1-4 フェアリングとエアボックス間を通るオリジナルのエアダクトは、改造または交換が許可される。カーボン／ケブラー材の使用は禁止される。
- 7-3-10-2 取り付けブラケットの改造・変更
- 7-3-10-3 ウィンドスクリーンエッジ、また、その他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。
- 7-3-10-4 フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができる。カーボン／ケブラー材は使用できない。
- 7-3-10-5 リヤフェンダーの形状変更、追加・削除することができる。カーボン／

ケブラー材の使用は認められない。

- 7-3-10-6 フェアリング下部はエンジン破損時にエンジン内のオイルとエンジンクーラント容量の最低半分（最低2.5リットル）を保持できる構造とする。フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。
- 7-3-10-6-1 フェアリング下部の端部は、一番低いところから最低50mmの高さまでなければならない（下図参照）。



- 7-3-10-6-2 フェアリング下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の孔を最低1個設けなければならない（孔は2個までとする）。
- 7-3-10-6-3 この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウエット・レースを宣言した場合、開けなければならない。
- 7-3-11 シート・シートカウル  
オプションのシングルシートまたはアフターマーケットのものに変更できる。外観の変更も認められる。カーボン/ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-12 シリンダーおよびシリンダーヘッド  
シリンダーおよびシリンダーヘッドは、公認車両の状態に対して切削、追加、研磨してはならない。ボルト・オンの排気ガス対策用センサー類はシーリングプラグ（ボルト）への変更が許可される（材質はチタン禁止）。カーボン除去のみ認められ、シリンダーヘッドの研磨は一切認められない。
- 7-3-13 転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケース、カバーは樹脂製（FRPまたはカーボン、ケブラー、プラスチック、ジュラコン等）の2次カバーによって保護されなければならない。この全ての2次カバーは、厚さ2mm以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていないといけない。2次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。ただし、フェアリングの延長により接触部がカバーされる場合は2次カバーの取り付けはなくても認められる。

※上記7-3-13は、2019年適用除外とする。ただし、2次カバーについては装着を強く推奨する。

- 7-3-14 ラジエターおよび水温計
- 7-3-14-1 ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。

- 7-3-14-2 ラジエターブラケット（ステー）の変更。ただし材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウムとする。
- 7-3-14-3 ラジエターに導風板を取り付けることは認められる（カウル内部形状の変更は可）。
- 7-3-14-4 ラジエターとエキゾーストマニホールドの間に遮蔽板を取り付けることは認められる。
- 7-3-14-5 冷却のためのフェアリングへのドリルによる穴あけは認められる（直径10mm以下に限る）。
- 7-3-14-6 サーモスタットの交換・取り外しとスパーサーへの変更は認められる。
- 7-3-14-7 水温計（センサー含む）の追加および変更
- 7-3-15 排気ガス対策部品
- 7-3-15-1 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外し（エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）。
- 7-3-16 クラッチ  
クラッチスプリングの変更
- 7-3-17 キャブレター  
ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。
- 7-3-17-1 キャブレターの温水配管の取り外し
- 7-3-18 フュエルインジェクション
- 7-3-18-1 スロットルボディは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。
- 7-3-18-2 インジェクターは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。年式違いのインジェクターの使用は認める。
- 7-3-18-3 エアファンネルの交換は認められないが、公認車両に装備されたクローズドブリーザーシステムを維持した範囲でエアファンネルの改造が認められる。
- 7-3-18-4 バタフライの交換・改造は禁止される。バタフライが複数配置されるスロットルボディにおいては、スロットルグリップと連動しないバタフライについては、機械的に固定することが認められる。
- 7-3-18-5 フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリーおよびフラッシュRAMは変更してもよい。
- 7-3-18-6 燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。
- 7-3-18-7 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。
- 7-3-18-8 メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。
- 7-3-19 燃料供給
- 7-3-19-1 フュエルラインの変更
- 7-3-19-2 フュエルベントラインの変更
- 7-3-19-3 フュエルフィルターの追加・変更
- 7-3-20 ワイヤハーネス  
ワイヤハーネス（スイッチを含む）の改造、変更

- 7-3-21 スプロケット／チェーン  
 フロント（ドライブ）スプロケット、リヤ（ドリブン）プロケット、チェーンの変更は許可されるが、公認車両と同じサイズのものに限定される。また、つなぎ目にはクリップの使用を禁止し、カシメをすること。  
 ※ 415 サイズのチェーンは使用禁止とする。
- 7-3-22 エンジンレプリミッター／スピードリミッター  
 エンジンレプリミッター／スピードリミッター（イグナイター含む）の変更
- 7-3-23 点火時期／スパークプラグ
- 7-3-23-1 スパークプラグ、プラグキャップの変更
- 7-3-23-2 ハイテンションコードの変更
- 7-3-23-3 点火時期の調整
- 7-3-24 ボルト、ナット類
- 7-3-24-1 ボルト、ナット類の変更。ただし同じ材質でなければならない。
- 7-3-24-2 フェアリング（シートカウル含む）、ウィンドスクリーンの取り付けボルト・ナット類は別の素材のものに変更できる。
- 7-3-24-3 ボルト、ナット類はセーフティワイヤーを付けるために穴を開けてもよい。しかし軽量化する改造は認められない。
- 7-3-24-4 フェアリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。
- 7-3-25 オイルプレッシャースイッチ  
 オイルプレッシャースイッチはワイヤーロックができるシーリングプラグに変更することができる。
- 7-3-26 バッテリー  
 バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。
- 7-3-27 エアクリナー  
 エアフィルター・エレメントは変更、あるいは取り外すことができる。ラムダクトのないエアクリナーにおいては、エアクリナー本体（カバーを含む）を改造または、変更しない範囲で、吸気ダクトの改造および変更、取り外しが許可される。ラムダクトのない車両へのラム圧の追加は許可されない。
- 7-3-28 ポジション調整  
 燃料タンクまたはタンクカバーに、ライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。その取り付け方法は、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。部品にはカーボンまたはケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-29 トランスミッション／ギヤボックス
- 7-3-29-1 トランスミッション単体及びアッセンブリーは、同一メーカーの一般生産型車両で使用実績があり、SST250用公認車両のエンジンに追加工なしで取り付けられ、互換性のあるものは変更、交換が認められる。
- 7-3-29-2 ミッション段数の変更も認められるが最大6段までとする。
- 7-3-30 クイックシフター  
 使用が認められる。
- 7-4 取り外すことができる部品（アフターマーケット部品との交換は不可）
- 7-4-1 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル（計器用ブラケットがカウル

ステアを兼ねている場合は、カウルステアと見なし、交換は可。ただしメーターは車両公認時のものでなければならない。

- 7-4-2 ホーン
- 7-4-3 ツールボックス
- 7-4-4 タコメーター
- 7-4-5 スピードメーター
- 7-4-6 ハンドル左側のスイッチホルダー
- 7-4-7 ラジエーターファンと配線
- 7-4-8 チェーンカバー
- 7-4-9 リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ
- 7-4-10 別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート
- 7-4-11 スターターキックアーム
- 7-4-12 燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート
- 7-5 その他
  - 7-5-1 チタン合金部品の使用は禁止される（エキゾーストパイプ・サイレンサーおよびサイレンサーステアは除く）。
  - 7-5-2 エレクトリックスターターは常に正常に作動しなければならない。
  - 7-5-3 メインフレームとエンジンナンバー
    - 7-5-3-1 全てのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャシーナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない（スペアフレームの場合は刻印なしの状態でも販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない）。  
交換したメインフレームには、主催者が指示した新たな刻印の打ち込み等による識別の管理方法に従わなければならない。
    - 7-5-3-2 全てのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号（エンジンナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。クランクケース交換の場合は刻印なしの状態でも販売証明の提示。または、交換前の刻印のあるクランクケースを車検にて提示しなければならない。交換したクランクケースは、主催者が指示した新たなエンジンナンバーの刻印の打ち込みまたはペイントによる管理方法に従わなければならない。
    - 7-5-4 スイングアームの側面にカバーを取り付け広告スペースとして活用することが許可される。材質は樹脂製（FRPまたはPPで、厚さ1mm～2mm）に限定され、取り付け目的のボルト穴加工は認められる。追加のボルト穴加工の場合は6mmに限定される（既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない）。
    - 7-5-5 追加の装備
      - 7-5-5-1 自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。
      - 7-5-5-2 データロガー（データ収集器、コンピューター記録装置など）の使用が認められる。
      - 7-5-5-3 テレメトリー（無線による情報伝達）
        - ・動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。

- ・マシンには公式シグナリングデバイスの搭載が義務づけられる場合がある。

### 第37条 CBR250R DreamCup/ CBR250RR DreamCup 車両規則

レギュレーションはHRC 技術仕様をご確認ください。

CBR250R DreamCup

<http://www.honda.co.jp/HRC/event/cbr250rdreamcup/>

CBR250RR DreamCup

<http://www.honda.co.jp/HRC/event/cbr250rrdreamcup/>

### 第38条 HighwayStar PRO (ハイウェイスタープロ) 車両規則

このクラスに、タイム制限は設けられない。

クラス	排気量
PRO1000	650cc以上
PRO600	401cc~649cc

※過去にEXPクラス参加経験があり、ベストタイム48秒台以上で走行可能なライダーを対象とする。

車両規定

HighwayStar (ハイウェイスター) クラスと同一とする。

※レーシングレインタイヤの使用は可とする。

タイヤウォーマーの使用を可とする。

### 第39条 HighwayStar (ハイウェイスター/中MEN) 車両規則

このクラスは、タイムレースとし個人の自己ベストタイムによってクラス分けされる。

クラス	基準タイム
EXP	ベストタイム48秒~50秒未満のクラス
OVER50	ベストタイム50秒~60秒未満のクラス

※決勝レース中に規定タイムを切った場合賞典外とする。

※EXPクラスは別レースとする。

過去にEXPクラスを経験したライダー、及びOVER50クラスで賞典外になったライダーはエントリー時点でEXPクラスとなる。

※参加台数により、クラス分けの設定が変更される場合がある。

排気量区分

クラス	排気量
ハイウェイスター	401cc以上
ハイウェイスター中MEN	124cc~400cc

車両規定

#### 1. 出場車両

全ての車両は上記排気量区分内で一般公道走行が可能な車両をベースとする。

但し、整備不良車の出走は不可。尚且つ、車両規則基本仕様に則った車両を強く推奨する。

各メーカーのレースベース車での参加も可能。

また、同一車両で他クラスとのダブルエントリーは不可。  
同一車両以外であれば他クラスへのダブルエントリーを可とする。

## 2. 改造限度

改造限度は特に設定しないが、下記の項目と安全のための改造を施さなければならない。

- ①バックミラー、ナンバープレートを取り外し、ヘッドランプ・ウインカー・テールランプを取り外すかテープングを施すこと。サイドスタンド取り外しを推奨する。車両のフォルムは、スタンダードの形状に近い状態であれば可。
- ②オイルドレーンボルトにワイヤーロックをすることを推奨する。
- ③スリックタイヤの使用は禁止する。タイヤは、通常ルートで購入出来る一般市販されている公道用タイヤのみ使用可。摩耗限度を超えたものの使用とグルーピング、カットティングは禁止する。また、レーシングレイン及びタイヤウォーマーの使用を可とする。
- ④車両に参加受理書に記載しているゼッケンを取り付けること。その際蛍光色以外で確認しやすいものに限られる。また取り付け不可能な場合主催者側から配布される（有償）を張り付けること。
- ⑤音量を105db以下とする。（レース終了後は+5dbまで認める）

## 第40条 NinjaLIMITED車両規則

エンジョイ・ローコスト・イコールコンディションを主眼にした車両規則・競技規則にて調整中。

詳細決まり次第、発表します。

# — 第4章 NEO STANDARD (ネオスタンダード) —

## NEO STANDARDクラス

《NEO STANDARD 趣旨》

NEO STANDARD (ネオ スタンダード) は今までのスプリントレースとは異なり、新しい取り組みとして参加者個人ではなくチームとしてシリーズを競う『エントラントポイントシステム』の導入と1レースで最大2名が参加できる『リレーシステム』を取り入れ、New (新しい)、Enjoy (楽しむ)、Original (独自の) STANDARD (基準) として開催致します。

エントラントポイントシステムにより、1大会ごとにライダーの変更が可能となり、リレーシステムにより1名だけではなく最大2名までレースにご参加いただけます。より多くの方に参加いただき、またチームとして1年間のシーズンを戦い抜き、シリーズ優勝を目指していただきます。

車両に関しても、初心者でも扱いやすい4ストローク250cc・2気筒以下の車両で、低コストで参加できるクラスを目指して参ります。新たにレースを始める方や、これからも永くモータースポーツを続けて行きたいと考える皆様とともに、新しいレースの楽しみ方としてご参加をお待ちしております。

### ◆エントラントポイントシステムとは？

参加者個人ではなく、チームとしてエントリーしていただきます。シリーズポイントはライダーではなくチームに与えられます。各戦ごとライダーの変更が可能であり、レース日程の都合が合わない場合やシーズン途中の怪我等でも他メンバーによりシーズン通しての

参加が可能になります。

◆リレーシステムとは？

ライダーとして1名もしくは2名での参加が可能です。規定周回数の中で必ず一度はピットインしていただき、ライダー交代もしくは再度コースインしていただきます。リレー競走のように他ライダーの遅れをもう1名のライダーにより挽回が可能です。

## 第41条 NEO STANDARDクラス 特別規則

### 1) ライダーの資格

#### (1) 第7条に準じる。

なお、国際ライダーを登録した場合は下記の制限がかけられる。

- ① 国際ライダーを登録し、シリーズポイントを獲得したチームには、通常のシリーズポイントの半分が付与される。  
例) 優勝した場合は通常20点のシリーズポイントが付与されるが、国際ライダーを登録したチームが優勝した場合のシリーズポイントは10点となる。
- ② 国際ライダーを登録する場合は、必ず、ロードレース国内ライセンス以下のライダーを同チーム内に ライダーとして登録しなければならない。(国際ライダー1名のみ、国際ライダー2名でのエントリーは認められない。)
- ③ 国際ライダーを登録したチームが決勝レースにおいてロードレース国内ライセンス以下のライダーを走行させなかった場合は失格とする。
- ④ 国際ライダーを登録し走行したチームは、規則に定められたライダー交代を行う際、指定ピット前に最低2分間以上滞在しなければならない。なお、滞在時間の管理は参加者自身で行うこと。

#### (2) ライダーの指名登録

- 1：ライダーの指名登録とは、参加申込用紙に参加するライダーの氏名を記入し、大会事務局へ登録することをさす (TBN 等は不可)。
- 2：参加申し込み時に参加車両1台につき、1名～2名のライダーを指名登録しなければならない。
- 3：ライダーを登録するには、参加申し込み締め切りまでに登録しなければならない。ライダーの変更もしくは追加については開催日の10日前までに書面にて大会事務局宛に提出し許可を得ること。
- 4：全ライダーは、同一の大会においては他チームと重複して登録できない。
- 5：ライダー指名登録にて、偽りの申請をした場合はエントリーの取り消しもしくは、失格となる。

#### (3) ピットクルー

- 1：ピットクルーは、参加申込時に指名登録された1名もしくは2名が認められる。  
ただし、このピットクルーはNEO STANDARDライダーとして登録されてはならない。
- 2：チームの構成は、最低限ライダー1名とピットクルー1名以上とすること。

#### (4) エントラントの申請

- 1：シリーズポイントはライダーに与えられるものではなく、チームに与えられる。  
参加申し込み時に必ずチーム名を申請すること。
- 2：チーム名はシリーズ途中で変更することはできない。  
解説：チーム名を変更するとポイントを引き継げません。つまり全くの新しい

チームとして参加する事になるため、チーム名は変更できないと記載しています。

- 3：ライダーはひとつの大会で重複して登録することはできない。  
 ※第1戦はAチーム、第2戦はBチームといった参加は認められます。  
 第1戦にAとBチームから出場することはできません。

(5) 参加車両およびクラス

- 1：出場車両は下記の公認車両のみとする。  
 ただし、公認車両は追加する場合がある。追加する場合はブルテンにて公示される。  
 また第30条及びNEO STANDARD車両規則を満たしていることを条件とする。
- Honda VTR250 型式：MC33  
 ※2014年よりインジェクション車両以外の出場はできなくなりました。  
 (SPADA等MC33より古い型式は認められません)
  - Kawasaki Ninja250R 型式：EX250K・EX250L・EX250P
  - Kawasaki Ninja250-SL 型式：BK250A
  - Honda CBR250R 型式：JBK-MC41 (その他仕向地違いの車両も含む)
  - YAMAHA YZF-R25 型式：JBK-RG10J
  - BMW G310R 型式：2BL-G31AA
- 2：出場クラスは下記の通り分けられる。なお、ポイント及び表彰と賞典は完全に分けられる。

クラス名	使用車両
NEO STANDARD Ninja	Kawasaki Ninja250 型式:EK250K、L、P
NEO STANDARD R25	YAMAHA YZF-R25 型式JBK-RG10J
NEO STANDARD VTR	Honda VTR250 型式:MC33
NEO STANDARD Ninja-SL	Kawasaki Ninja250-SL 型式:BX250A
NEO STANDARD CBR	Honda CBR250R 型式:JBK-MC41 (その他仕向地違い車両含む)
NEO STANDARD G310R	BMW G310R 型式:2BL-G31AA
	Kawasaki Z系はエンジン形式に見合ったNinjaクラスとする。 また、使用可能タイヤは、パイアスタイヤのみとする。

(6) 賞典および賞典の制限

- 1：賞典の対象は第22条に準じる。  
 2：シリーズポイント数については第29条に準じる  
 3：NEO STANDARDでは、シリーズポイントはライダーでは無くチームに与えられる。よって、シーズン途中でライダーを変更しても既に獲得したポイントに影響は無い。

(7) ハンディキャップ

- 1：優勝したエントラントには次選以降参加する場合に、ピット滞在義務時間のハンディキャップが課される。ピット滞在義務時間は1分間とする。  
 2：既にピット滞在義務時間が規定されているエントラントが優勝した場合は、その時間に更に30秒を加算した時間を義務時間とする。  
 3：ピット滞在義務時間は2019年シリーズ中、継続して課すものとする。

4：ピット滞在義務時間として扱われる管理区間はコントロールラインからピットロード出口ラインまでとする。

〔例①：第1戦で優勝し1分間のピットストップ義務を負ったエンタラントが第3戦で再度優勝した場合は、第5 戦は1分30秒のピットストップが義務となります。〕

例②：国際ライダーを登録したエンタラントが優勝した際、次選に国際ライダーを登録しなかった場合は1分の、国際ライダーを登録した場合は2分30秒のピット滞在義務時間が発生します。〕

#### (8) 走行中の遵守事項

- 1：ライダーの交替もしくは腕章付け替えの際はエンジンを停止すること。
- 2：走行中、ピット内にマシンを入れた場合、予選中は走行終了、決勝においてはリタイアしたものと判定される場合がある。この決勝とはスタート前チェックを開始した時点からの事を言う。
- 3：ピットインする車両は、ヘアピン立ち上がりからコース左側に車両を寄せ安全を確認してから、ピットロードに進入しなければならない。このピットロードおよび減速区域はSPA直入：40km/h、オートポリス：60km/h規制に従い走行しなければならない。
- 4：ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近い位置の減速区域から停止区域に入り、できるだけ自己のピットに近づけて停車させること。
- 5：ピットインして停車区域に入った車両、および当該車両のライダ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過を妨害してはならない。
- 6：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、進行員の承認を得て当該車両のライダーおよびピットクルーによって後向きに押し戻し、自己のピットにつけることができる。
- 7：ピットアウトしようとする車両は、減速区域において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。
- 8：ピットアウトして、コース復帰する車両は、第2コーナーを通過するまで、コースの左側ラインに沿って走行しなければならない、その間後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。
- 9：ピットからの再スタートはセルスタートとする。

#### (9) 公式予選

1：登録されたライダーにより公式予選が行われる。ライダーが2人いる場合はタイムアタックをするライダーの指名や順番は指定しない。

解説：ライダーを2人登録している場合、タイムアタックをするのは1人でも2人でも良いです。

- 2：公式予選において走行中のライダーは、常にタイム計測が行われる。
- 3：公式予選義務周回数数は設定しない。
- 4：予選方法は各チームによって正式に登録されたライダーのタイム計測を行い、記録された最高ラップ タイム順によって決勝レースのグリッドが決められる。
- 5：タイム計測で、同一タイムを複数のチームが記録した場合は、セカンドラップタイムの早い順によりグリッドを決定する。
- 6：2クラス以上混走カテゴリーの予選選抜方法について

2クラス以上のクラスが混走指定されているレースカテゴリーについては、参加受付台数に基づく按分比例にて決勝レース出場台数を決定する。小数点以下の台数が発生した場合、一旦切り捨てにてクラス別選抜台数を決定する。その上で規定台数に満たない場合は小数点以下の台数の多いクラスから順に規定された台数になるまで配分する。

具体的なクラス別決勝出走台数については、参加受付終了後公式通知にて発表する。

【按分比例の計算例】参加台数：40台 → 決勝出走台数：30台の場合

	① 参加台数	② 按分比率	③ 按分比例台数	④ 小数点以下 切捨て	⑤ 決勝出走台数
Ninja250	10	0.25	7.5	7	8
VTR250	7	0.175	5.25	5	5
Ninja250	23	0.575	17.25	17	17
合 計	40	1	30	29 (※残1台)	30

(10) スタート

ライダーの走行順序は問わない。(スタートライダーの申請などは必要無い。)

(11) 決勝中の遵守事項

1：走行中、ライダーは必ず左腕上部にライダー腕章を着用しなければならない。

○ 第1ライダー…赤色

○ 第2ライダー…黄色

1名で参加する場合は、最初のピットインまでは赤色のライダー腕章を着用し、ピットイン後は黄色のライダー腕章を着用すること。

2：全てのチームはライダーの登録数に限らず、必ず1回はピットインしてライダー腕章を付け替えなければならない。

ライダーを2名登録しているチームはライダー交代をもってライダー腕章を付け替えたと見なす。

ただし、赤旗等の理由によりレースが中断され、再開されなかった場合はピットインをしていないチームに対し、競技結果に下記のタイム加算を課す。

タイム加算……45秒

解説：2名で参加する場合は、最初に走行するライダーが赤い腕章を着けて走行し、2番目に走行するライダーは黄色の腕章を予め装着して待機し、ピットインの際にライダー交代をしてください。また、2番目のライダーを登録し、同ライダーが走行しない場合は、ピットインしてライダー交代はせずに腕章だけ付け替えてください。登録したライダーが全員走行しなくても罰則の対象にはなりません。

(12) ピットストップ・ピット作業

1：ピット作業とは、工具や部品等で車両に対して手を加えることと、ライダーの乗降行為およびライダー腕章の付け替えの補助を言う。ピット作業が許されるエリアはピットロード、ピット側コンクリート部分とする。

2：競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のピットクルーは自己のピット前の停車区域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停車区域に

出ること、部品や工具を停車区域に置くことは禁止される。

3：決勝レース中の燃料補給は認められない。

4：ピットレーンおよびピットサインエリアでのかかとの覆われていない履物の使用は禁止される。

(13) レース中の車両修理

競技中の車両は、いかなる場合も他から援助を受けて押し出したり走行したりしてはならない。ただし、競技役員が保安目的で車両を移動させたり処置する場合、当該車両のライダーとピットクルーが救済措置のため運ばれてきた車両を自己のピット前まで運ぶ場合、および自己のピットを通り越した車両を停車区域内に押し戻す場合はこの限りではない。

(14) NEO STANDARD車両規則

- ・エンジン認識ナンバーの確認は行わない。
- ・2019スーパーサンデーフェスタ大会特別規則第2章第36条スポーツストック (SST) 250のクラス車両規定に準ずるが、以下の項目は変更とする。

1：変更箇所

1. クイックシフターは使用禁止（九州エンデュランスフェスタでは使用可）

2：タイヤ

タイヤはドライ・ウェット等のコンディションにかかわらず、以下の指定タイヤのみ使用が認められる。（九州エンデュランスフェスタではラジアルタイヤ使用可）

メーカー名	タイヤ名	FR	RR
BRIDGESTONE	BATTLAX BT- 39	BT-39 Front	BT-39 Rear
DUNLOP	TT900GP	TT900FGP	TT900GP

※速度記号 H 以上のタイヤのみ使用可能です。

※ピットレーン上ならびにグリッドでのタイヤウォーマーの使用は認められない。

## —第5章 その他—

### 第42条 大会特別規則ブルテン

主催者は年度途中においても特別規則について見直しを行う場合がある。

その内容は、九州エンデュランスフェスタ特別規則ブルテンで発表される。

また、九州エンデュランスフェスタ共通車両規則解釈についても、統一の解釈をブルテンで発表する場合がある。

発表は下記ホームページとする。

<http://www.autopolis.jp>

上記ホームページにてブルテンを確認できない参加者は、各主催者へ申し出て、ブルテンを郵送にて受け取ること。

### 第43条 負傷時の医療室受診義務

転倒・事故等により負傷した場合、必ず各サーキットメディカルセンターにて受診し記録を残さなければならない。また、負傷の度合いにより下記の応需病院に搬送される場合がある。

SPA直入

大久保病院：

大分県竹田市久住町柏木6026-2 TEL：0974-64-7777

大分三愛メディカルセンター：

大分県大分市1213 TEL：097-541-1311

大分大学医学部付属病院：

大分県由布市狭間町医大ヶ丘1-1 TEL：097-549-4411

永富脳神経外科病院：

大分県大分市西大道2-1-20 TEL：097-545-1717

オートポリス

川口病院：

熊本県菊池市隈府823-1 TEL：0968-25-2230

熊本セントラル病院：

熊本県菊池郡大津町室955 TEL：096-293-0555

菊池中央病院：

熊本県菊池市田井島1-5-1 TEL：0968-25-3141

済生会熊本病院：

熊本県熊本市南区近見5-3-1 TEL：096-351-8000

**第44条 規則の施行**

本規則は2019年1月1日より施行する。

以 上  
スーパーサンデーフェスタ大会事務局











**SPA**  
**NOIRI**  
*YOUR RACING COURSE*

**AUTO**  
*INTERNATIONAL*  
**POLIS**  
*RACING COURSE*