



MotoPicnic

MINIBIKE RACE

YEARS BOOK

Entry Manual, Regulations and Rules

2021

※2021年は主催者が「株式会社 Moto-UP」に変更となります。運営事務局はリンクスコーポレーションです。

● 2020 → 2021年 規則書の主な変更点

※規則変更点は**赤字太字**、重要事項は**太字**もしくは**下線引き**で示されています。

また下記以外にも細かい変更点がございます。



レースサイトはこちら

・エントリーマニュアル

- 4) 保険料 ・ 保険料改定
- 6) 開催クラス ・ 耐久 MP90-FB(フレッシュマンビギナー)が MP90-F(フレッシュマン)に変更
- ・ 「ST125・SP125」→「SP125」クラス名称変更
- ・ MP-N(ノーマル)クラス、MP39 クラス休止
- ・ 新設クラス「MP-K」モトピク幹事さんクラス
- ・ HRC GROM Cup スプリントは新型と前期型は別表彰の可能性
- 8) 申込方法 ・ 現金書留休止、レース時次戦の現地申込休止
- ・ 「参加申込書+銀行振込」「外部システムによるネットエントリー」に移行
- 14) 賞典 ・ HRC ワンメイククラスはメーカー正賞提供がなくなり、賞典対象を変更

・車両規定

・第3章 車両規定 第1項 ゼッケン (P.22)

・シートカウル形状により規定サイズの確保が困難な場合、シート上面にゼッケンを貼った上で、サポートナンバーをアンダー(サイド)カウルに取り付ける。ただし、シート上面、サポートナンバーともゼッケンの色分けは指定色とし、車両全ての色分けが同色であること。

・第3章 車両規定 第8項 MP-OPEN クラス限定 (P.36)

- ・ 2ストローク使用エンジンの競技専用車エンジン(例:CR80・YZ80・RM80・KX60/65/80 エンジン)の使用を認める。排気量を厳守すること。競技用エンジン積載車の耐久参加は不可。
- ・ スプリントクラス参加時はスリックタイヤ、レーシングレインタイヤの使用を認める。
- ・ 4ストローク車の排気量上限を 160cc とする。

レースエントリーの**主な変更点**

エントリーの際、下記について特にご注意ください

- エントリーは**締切日必着**になります
- エントリー期間が従来より1日**前倒し**になります。
- **現金書留によるエントリーが休止**となります。
「**参加申込書郵送+銀行振込**」での対応となります。ご入金と申込書がそろって受理となります。また、レース時の次戦エントリーも休止となります。
- **誓約書の捺印が省略**となります
必ずライダーご本人の自署(楷書体)をお願いします。
未成年選手の親権者印鑑証明書、実印による承諾書提出は引き続き必要です。
- ネットエントリーは**事前登録制ではなくなり**、
締切日までに**保険加入用紙**が事務局に届けば(必着)可能になりました。
- **キャッシュレス決済**
ネットエントリーは外部システム利用に変更となり、**クレジットカード決済**等が可能になります。
 <<恐れ入りますが、システム利用料(お支払い金額の5.3%)がお客様負担となります>>

モトビクニック エントリーマニュアル

競技会の名称 / 概要 / 参加資格 / 保険制度	P 01
参加料	P 02
開催クラス	P 03
定員及びグリッド / 申込方法 / レースカレンダー / 申込先 / 申込時の注意点	P 05
当日エントリーの注意点	P 06
申込後のキャンセル / 申込後のクラス・ライダー・車体の変更	P 06
賞典 / ポイント制度 / ランキング決定基準	P 07
固定ゼッケン / 昇格、降格制度	P 08

モトビクニック 競技特別規則**第 1 章 総則**

第 1 項 主催者の権限と参加者義務	P 09
第 2 項 損害補償	P 10

第 2 章 競技規則（競技のルール、罰則）

第 1 項 競技基本細則	P 11
第 2 項 耐久クラス競技細則	P 12
第 3 項 安全確保とペナルティ	P 13
第 4 項 競技中の車両修理とマシントラブル時の取り扱い	P 15
第 5 項 レース中の重大アクシデント	P 16
第 6 項 車両検査	P 17

第 3 章 車両規則

第 1 項 全車両共通規定	P 18
・レースオーナー制度 / サーキットライセンスのご案内	P 21
・ゼッケン規定	P 22
第 2 項 MP-N(ノーマル)、SP クラス共通規定	P 23
第 3 項 MP-N(ノーマル)クラス限定規定	P 27
第 4 項 SP クラス限定規定	P 27
第 5 項 SP-4 ストローククラス車両規定	P 28
第 6 項 ST125 クラス限定規定	P 29
第 7 項 SP125 クラス限定規定	P 33
第 8 項 SP150 クラス限定規定	P 36
第 9 項 MP-OPEN クラス限定規定	P 36
第 10 項 MP43、MP41、MP39 クラス規定	P 36
第 11 項 NSF100 HRC トロフィー クラス限定規定	P 37
第 12 項 HRC GROM Cup クラス限定規定	P 37
・【車両規則補足】車検失格事例 ・よくある質問	P 38

●**コースフラッグ**

MotoPicnic

ENTRY MANUAL

筑波コース 1000 で『 Moto Picnic (モトピクニック)』と名付けたミニバイクレースを長年開催しています。まずは、エントリー方法についてのマニュアルです。
質問はマニュアルを読んでからお願いします。
勝ち負けだけに囚われない、楽しむレースを体験して下さい。

1) 競技会の名称 及び 開催コース、開催日程

モトピクニック ミニバイク レースシリーズ 2021 英語表記) Moto Picnic Mini Bike Race Series 2020
開催コース : 筑波サーキット コース 1000(ミニバイク走行時 952.995m)

2) シリーズ戦 概要

シリーズ戦と呼ばれる『Moto Picnic Race Series (モトピクニックレースシリーズ)』は、年数回に渡って行なわれる「年間シリーズ戦」です。ラウンド毎の取得ポイントの合計により、各クラスの年間ランキングを決定します。ちょうど F1 や MotoGP のチャンピオンシップと同じような形式です。

今年度は、「筑波サーキット コース 1000」において、全 5 戦を予定しております。シリーズ戦と言っても、全戦参加しなくてもかまいません。また、ランキング対象外のクラスや、レースを体験してみたいという方のためのクラスもあります。モトピクニックレースシリーズの参加者は、「自分の都合があう時に参加する」、「前回よりは 1 つでも上の順位を目指そう」、「参加するだけで楽しい」という方が大半で、ご自分のペースで無理せず楽しんでいただけるレースです。

3) 参加資格

- ・「モトピク スポ安保険」に加入している方。(本年最初のエントリー時に加入手続き可)→詳細は保険制度項目参照。
- ・参加資格は 12 歳以上とします。12 歳～満 15 歳の方については、当該サーキットのライセンスを所持していることを条件とします。本年中 12 歳になる方を含みます。
- ・NSF100HRC トロフィークラスに限り、参加年令下限を満 10 歳とする。但し、下記条件を満たす者とします。
 - ※転倒時、一人で車両を起こして移動できることが必須
 - ※親権者(保護者)の同伴が必要。同伴者が親権者でない場合は、その方への委任状が必要。
 - ※条件を満たさない場合、参加受理後でもレース参加をお断りさせていただきます
- ・16 歳以上の方は特別なライセンスは必要ありません。
- ・レース参加にあたり、その危険性及び補償の限度について、家族(既婚者はその配偶者、未婚者は親権者又は親族)の了承を得ていることを条件とします。
- ・本規則書を全て理解、了承し、「フラッグの意味」を熟知していることを条件とします。
- ・満 20 歳未満の方は、親権者の直筆署名、捺印、**印鑑証明書(コピー不可)**の添付が必要です。本年初回参加時に「未成年者競技参加承諾書(2021)」を 1 度提出して頂ければ、以降本年度の印鑑証明書の提出は免除されます。該当する方は「未成年者競技参加承諾書(2021)」をご請求ください。
- ・満 16 歳未満の方は、上記に加え、親権者(保護者)同伴が必要です。またこの場合、親権者(保護者)が責任を持って指導することを条件とします。

4) 保険制度 「モトピク スポ安保険」

詳細は運営サイト参照

スポーツ安全保険は加入団体毎の保険であり、他の団体でスポーツ安全保険に加入している方も別途掛け金が必要です。

【加入方法】2021 年最初のエントリーの際、ネットエントリーの方は保険加入依頼書をお送りください。郵送参加申込書は保険加入依頼書を兼ねます。また参加料と一緒に年間保険料をお支払ください。以降、レース毎の保険料お支払は必要ありません。

【保険料/年】**64 歳以下 1,850 円/年、65 歳以上 1,200 円/年、中学生以下 800 円/年**、※2021 年 4 月 1 日時点
ご希望の方は重ねて筑波サーキット保険制度にも加入できます。65 歳以上推奨。

～64 歳まで)	死亡…2,000 万円	後遺障害…3,000 万円限度	入院…1 日 4,000 円	通院…1 日 1,500 円
65 歳以上)	死亡…600 万円	後遺障害…900 万円限度	入院…1 日 1,800 円	通院…1 日 1,000 円

- ・「筑波サーキット保険制度」(1,000 円/日) ※2019 年保険料改定となっております、当日エントリーの方は従来通り、こちらの保険加入となります。
死亡…350 万円 後遺障害…9～350 万円(事故日より 180 日以内発生) 入院…1 日 5,000 円
通院…なし(事故日より 180 日以内)手術給付金…50,000 円(1 事故による入院に対し 1 回まで)

5) 参加料

●郵送+銀行振込エントリー料

*参加受理書発行、振込先は参加申込書に記載

クラス	郵送参加料 (郵送手数料込)
本年初回時のみ 保険料	64歳以下 1,850円/年 中学生以下 800円/年 65歳以上 1,200円/年
スプリント (下記3クラス以外の全クラス)	9,000円(税込)
スプリント割引クラス MP43(初心者)クラス HRC GROM Cup NSF100 HRC トロフィー	6,000円(税込)
90分耐久	1チーム 17,800円(税込)
90分耐久割引クラス HRC GROM Cup	12,300円(税込)
スプリント Wエントリー割引料金	4,950円(税込)

●インターネットエントリー料

*恐れ入りますが、システム利用料(お支払い代金の5.3%)がお客様負担となります。

クラス	◆ネットエントリー 参加料
本年初回時のみ 保険料	64歳以下 1,850円/年 中学生以下 800円/年 65歳以上 1,200円/年
スプリント (下記3クラス以外の全クラス)	8,800円(税込)
スプリント割引クラス MP43(初心者)クラス HRC GROM Cup NSF100 HRC トロフィー	5,500円(税込)
90分耐久	1チーム 17,600円(税込)
90分耐久割引クラス HRC GROM Cup	12,100円(税込)
スプリント Wエントリー割引料金	4,950円(税込)

【例】本年初の郵送申込 SP-F スプリントエントリー・・・9,000円+1,850円(保険料)=10,850円

【例】スプリントMP41とSP125のWエントリー・・・9,000円+4,950円=13,950円(ネットは13,750円)

【例】スプリントHRC GROM CupとMP41のWエントリー・・・6,000円+4,950円=10,950円(ネットは10,450円)

【例】耐久(1人)とMP41スプリントのWエントリー・・・17,800円+4,950円=22,750円(ネットは22,550円)

●保険料

本年最初のエントリー時に保険手数料をお支払ください。以降、本年のエントリー時に保険手数料は必要ありません。

●郵送手数料

郵便エントリーは受理書発行手数料が加算されています。郵便不達事故の場合も差額ご返金は応じかねます。

2022年からは全てスポーツエントリーシステムに移行の予定となります。ぜひネットエントリーをご検討ください。

●当日エントリー レイトフィーと保険

※詳細は「P6. 11)当日エントリーの注意点」参照

・当日エントリーはレイトフィー3,000円が加算されます。(当該ライダーが既に申込期間内に他クラスのエントリーをしている場合、レイトフィーは1,500円。耐久は未エントリーの方が含まれる場合、レイトフィーは3,000円)

・初回参加が当日エントリーの場合は当日の掛け捨て保険(1000円/人)ご加入となります。

●単車走行会ご案内

詳細は運営 HP 参照

【参加車両】 250cc~600cc 二輪車、スクーターは除く。募集台数は最大 18 台

【参加資格】 筑波サーキットライセンスおよび他サーキットライセンス所持の方。(当日提示出来ない場合走行不可)

【走行時間】 昼休みの時間帯に、40分間予定。複数走行者可/保険料を加算。走行途中の車両変更可

【参加料】 4,800円/1台(税込)+保険1,000円/1人+計測料500円(希望者のみ)

【装備】 フルフェイスヘルメット、レーシングスーツ、ブーツ、グローブ(本書P11参照、MFJ公認アイテム推奨)

【車検】 4サイクル車両は、オイル受けアンダーカウル装着が義務となります。走行前に全車安全車検を行います

【申込方法】 申込方法は開催3日前(金曜日)運営事務局ホームページでネット申込のみ(受理後先払い)の予定。

申込空枠がある場合は当日申込可。但し、当日申込は参加料に1,000円加算となります。

【注意事項】 雨天予報の場合や事前申込者数が5台未満の場合、開催しない可能性があります

6) シリーズ戦 開催クラス

● 90分耐久

- ・ライダー：1チーム / 1人～3人
- ・計測方法：自動計測装置
- ・1人で参加する場合は、1ピットインのハンデがあります

クラス名	ランキング対象	参加対象者	参加対象車両 (他レース該当クラス名)
MP90-F(フレッシュマン)		初級者対象、2回優勝するとEXPクラスへ昇格。ラップタイムが41秒までの方が対象。	スクーターを除くモトビクニック全クラスの規定車両
MP-90EXP(エキスパート)	◎	スプリントビギナークラス 以上の方はこちら。目安としてラップタイムが41秒を切る方。	スクーターを除くモトビクニック全クラスの規定車両
HRC GROM Cup (全国大会資格カウントは第4戦まで)		HRC GROM Cup全国大会の参加資格回数にカウントされる。参加台数が1台の場合でも完走車は表彰。	GROM ※特別価格

● スプリント

- ・予選タイムアタック8分間以上、決勝12周
- ・混走で行われるクラスは、成立台数に満たない場合でも参加が認められる場合がある。

クラス名	ランキング対象	最低重量	参加対象者	参加対象車両 (他レースクラス名)
【新設】 MP-K(モトビク幹事さんクラス)			申込期間開始前までに幹事の方にお申しいただき、希望クラスを開催できます。最低開催台数目安10台	モトビクニック 全クラスの規定車両 (開催例:SP50他)
NSF100 HRCトロフィー	◎		HRC GROM CupとのWエントリー不可。(混走の可能性)MP-Nカテゴリー開催の際は混走の可能性あり。	NSF100 ※特別価格
HRC GROM Cup	◎		SP125とのWエントリー不可。ホンダGROM市販車、及びHRC GROMによるワンメイクレース	GROM ※特別価格
HRC GROM Cup フレッシュマン & MP43(モトビクよんさん)			初心者対象。HRC GROM CupとのWエントリー可。昇格制度無し。ラップタイムが43秒より速いと賞典外になります。	・GROM ・スクーターを除くモトビクニック全クラスの規定車両 ※特別価格
MP41(モトビクよんいち)			どなたでもどのクラスの車両でも参加可能。ラップタイムが41秒より速いと賞典外になります。	スクーターを除くモトビクニック全クラスの規定車両
MP-OPEN(モトビクオープン)			SP150とのWエントリー不可。(混走別表彰の予定)どなたでも参加可能です。	2サイクル85cc・4サイクル155.1cc 改造車クラス
SP(2st・4st) - F (フレッシュマン)		◎	初級者。旧SP12、SP50・MP100。	2サイクル50cc・4サイクル100cc 12、17インチマフラー改造車
SP(2st・4st) - B (ビギナー)		◎	中級者。旧SP12、SP50・MP100。	2サイクル50cc・4サイクル100cc 12、17インチマフラー改造車
SP(2st・4st) - EXP (エキスパート)	◎	◎	2020年シリーズEXPクラス参加者及び主催者が認めた者。旧SP12、SP50・MP100	2サイクル50cc・4サイクル100cc 12、17インチマフラー改造車
【名称統合】 SP125	◎		名称統合 旧「SP125・ST125クラス」。HRC GROM CUPとのWエントリー不可(混走の可能性)	4サイクル125cc以下、APE100、 XR100M、KSR110、GROM、 Z125pro、FSWミニろくGlobal、 4サイクル155.1cc以下、CBR150、 YZF-R、Kayo MR150、GSX-R125 等、FSWミニろくSuperGlobal
SP150	◎		MP-OPENとのWエントリー不可。(混走別表彰の予定)ノーマルエンジン、マフラー改造車。もちろん125ccも参加大歓迎。	YZF-R、Kayo MR150、GSX-R125 等、FSWミニろくSuperGlobal

● Wエントリー可否とご注意

- ・「NSF100HRCトロフィー/ HRC GROM Cup」、「SP-EXPとSP-BとSP-F」、「HRC GROMとSP125」、「MP-OPENとSP150」「HRC GROM Cup フレッシュマン/MP43」間ダブルエントリーはできません。
- ・HRC GROM Cup フレッシュマンとHRC GROM Cup 間のダブルエントリーは可能です。昇格制度はありません。HRC GROM Cup フレッシュマンはMP43と混走・総合表彰の為、全戦43秒より速いと賞典外になります。
- ・90分耐久は混走別表彰ですので、耐久クラス内でのダブルエントリーはできません。
- ・ダブルエントリーの場合、必ず1クラスにつき1枚の申込用紙をご使用ください。

● MP-K(モトビク幹事さん)クラス

- ・各開催の申込期間が始まる前に幹事の方が開催したいクラスを事務局にメールにてご連絡ください。最低開催台数は10台です。カテゴリー、車両規定は事務局と相談の上、決定します。締め切り時点で最低台数に満たない場合、次から選択可能です。①不開催 ②10台に満たない参加料相当を納入する。(例8台の集まり→不足2台分相当の参加料を納入して開催) 事前準備の関係で締切日時点の判断とします。予選が他クラスと混走になる場合があります。

●各クラス 2021 年変更点 及び 解説

90分 耐久	MP90-F (フレッシュマン)	<ul style="list-style-type: none"> 参加車両はスクーターを除く本レース全クラスの車両。最低重量規定はございません。 FBからフレッシュマンクラスに変更となりました。目安としてラップタイムが41秒までの方。 2回優勝した選手はEXPクラスに昇格となります。該当しないベアライダーは条件を満たすまでFに参加可能です。
	MP90-EXP	<ul style="list-style-type: none"> 自身の判断でFクラス、EXPクラスの選択が可能です。ただしEXPクラスに参加した選手は年度内Fクラスへの降格は出来ませんので、参加クラスは熟考の上、ご選択ください。 ・スプリントビギナークラス以上経験者の方はこちらのクラスを選択してください。
	HRC GROM	<ul style="list-style-type: none"> HRC GROM Cup規定車両によるクラス。2021年発売モデルと2020年までの前期型モデルの総合表彰になります。第4戦までの参加実績はベアライダー含め、HRCグランドチャンピオンシップ参加資格にカウントされます。 ・HRC特製正賞はなくなりました。昨年までは参加台数に関係なく3位まで表彰でしたが、2021年から他クラスと同様に参加台数に比しての賞典となります。
ス プ リ ン ト	【新設】 MP-Kクラス	<ul style="list-style-type: none"> MP-Kクラスは幹事制(モトピク幹事さんクラス)となります。申込期間開始前までに幹事の方にお申しいただき、希望クラスを開催できます(先着順)。最低開催台数10台。詳細はP.3競技規則書参照。車両規定は排気量をMP-OPEN以下とする。
	HRC GROM Cup	<ul style="list-style-type: none"> HRC GROM Cup規定車両によるクラス。2021年発売モデルと2020年までの前期型モデルは別表彰になる可能性があります。 第5戦も開催予定です。第4戦までの参加実績はHRCグランドチャンピオンシップ参加資格にカウントされます。 フレッシュマンクラスとのダブルエントリー可能です。従いましてフレッシュマンの昇格制度はありません。 HRC GROM Cup フレッシュマンクラスのみ参加の方もグラチャン参加資格にカウントされます。 ・HRC特製正賞はなくなりました。昨年までは参加台数に関係なく3位まで表彰でしたが、2021年から他クラスと同様に参加台数に比しての賞典となります。
	NSF100 HRCトロ フィー	<ul style="list-style-type: none"> 他クラスと混走別表彰予定です。たとえNSF100HRCトロフィークラスのエントリーが1台だとしても、クラスとしては不成立ですが、グランドチャンピオン大会の参加資格回数にカウントされます。 本クラスのみ参加資格年令下限は満10歳です。また、条件として競技規則書P1.参加資格を満たす者とします。 ・HRC特製正賞はなくなりました。昨年までは参加台数に関係なく3位まで表彰でしたが、2021年から他クラスと同様に参加台数に比しての賞典となります。
	MP43 & HRC GROM Cup フレ ッシュ マン	<ul style="list-style-type: none"> 初心者対象クラス。 モトピクニック規定のどのクラスのマシンでも参加可能です。(スクーターを除く) ・予選はタイムアタックになります。予選及び決勝中、42秒999を上回るラップタイムを記録した方はレースの続行は可能ですが、賞典外となります。 ・HRC GROM Cup フレッシュマンはMP43と混走・総合表彰の為、43秒より速いと賞典外になります。MP41とのダブルエントリー可能です。
	MP41	<ul style="list-style-type: none"> 2021年の希望ゼッケンは21番以降をお願いします。 どなたでも、モトピクニック規定のどのクラスのマシンでも参加可能です。(スクーターを除く) MP43とのダブルエントリー可能です。 予選及び決勝中、40秒999を上回るラップタイムを記録した方はレースの続行は可能ですが、賞典外となります。
	MP-OPEN	<ul style="list-style-type: none"> SP150と混走の予定です。 4サイクル160cc以下、2サイクルは排気量が85cc以下(NSR80オーバーサイズ使用可)、競技車両用エンジンの使用を認めるがオーバーサイズは不可、排気量を厳守のこと。 ・スプリント参加時はスリックタイヤ、レーシングレインタイヤの使用を認める。競技用エンジン積載車の耐久参加は不可。
	SPクラス (F・B・ EXP)	<ul style="list-style-type: none"> 特に変更ありません。 ・EXPクラスの2021年の希望ゼッケンは18番以降をお願いします。
	SP125	<ul style="list-style-type: none"> 昨年までのST125 & SP125クラスを名称統合しました。 HRC GROM Cupとのダブルエントリーは不可(混走の可能性あり)。 4サイクル125cc以下の車両の参加が可、FSWミニろくGlobalクラス、インポートミニ等 総合表彰。ST125車両は一部を除いてSP125車両規定内での改造を認める。 ・2021年の希望ゼッケンは19番以降をお願いします。
SP150	<p>スポーツプロダクションクラス。もちろん、125cc車両での参加も可。</p> <p>対象はホンダCBR150、CBR150R、CBR150-FI、CBR125R、ヤマハYZF-R15。YZF-R125、スズキジクサー150、GSX-R125、GSX-S125、GSX-R150、GSX-S150、KTM RC125、125デューク等、FSWミニろくSuperGlobalクラス17インチ以下対象車両等。記載していない車両については条件を満たしていれば可。</p> <ul style="list-style-type: none"> Kayo MR150(車体型式KAYY2CKL1K、エンジン型式ZS157FMJ-2)の参加を認める。 出力に影響しない車体周りの部品については変更を認めていく方向です。(キャリアパー、プレーキディスク等)将来的に、メーカーオプション追加設定の可能性があるため。 MP-OPENと混走別表彰の予定。 ・2021年の希望ゼッケンは16番以降をお願いします。 	

7) 定員及びグリッド

● 90分耐久

- ・募集定員 : 40台(全クラス合計台数) ・決勝グリッド : 抽選により決定

● スプリント

- ・決勝グリッド : 1クラス25台。予選タイムアタックにより決定。

(予選定数はこの限りではありません。参加台数により、他クラスと混走別表彰となる場合があります。)

- ・募集定員 : 先着25台(*1) 基本的には先着25台で締め切り。**最大28台まで認める場合がある。**但し、締切日までに26台以上の申込があった場合、予選タイム上位25名によるA決勝と、それ以下によるB決勝を行う場合があります。B決勝は他クラスと混走、もしくは周回数削減による別走となります。
- ・エントリー台数が5台以下の場合、競技不成立とし、開催しない場合がある。**また、混走で行われるクラスは、成立台数に満たない場合でも参加が認められる場合がある。**

8) 申込方法

エントリー方法は、以下の2つの方法になります。レース開催時の次戦エントリーは休止となります。

- ① **【郵送エントリー】現金書留は休止となります。「参加申込書郵送+銀行振込」にてお申込ください。参加受理書が発送されます。**
- ② **【インターネットエントリー】**申込期間内にインターネットにてエントリー ※2021年システム変更あり

9) レースカレンダー、申し込み期間、申込先

開催日	第1戦 4月4日	第2戦 5月23日	第3戦 7月11日	第4戦 9月5日	第5戦 11月14日
エントリー開始	3/14(日)	5/2(日)	6/20(日)	8/15(日)	10/24(日)
エントリー締切	3/23(火)	5/11(火)	6/29(火)	8/24(火)	11/2(火)

- ・締切日**必着**に変更となります。締め切りが火曜日になりますのでご注意ください。

- ・郵送による申込先 175-0091 東京都板橋区三園 2-22-22 Tel:03-5383-0736

(有) リンクスコーポレーション モトピク〇/〇係 (〇/〇は開催日)

- ・インターネットによる申込先 <http://www.piston-kun.com> をご参照ください。

10) 申込時の注意点

- ・参加申込書は、必ず 2021年度版所定用紙をご使用ください。電話、ファックスはネットシステムを参照ください。
- ・参加申込書(ネット保険加入書)に参加車両の車体番号を必ず記入してください。打刻無しの場合は購入先を明記。
- ・Wエントリーの場合、1クラスにつき1枚の申込用紙をご使用ください。Wエントリー可否はP3.シリーズ戦 開催クラスをご確認ください。
- ・チーム名は15文字以内でお願いします。15文字以上の文字はカットされます。
- ・申込書の誓約書に**捺印は省略**となりました。必ず自署でお願いします。未成年者の親権者印鑑証明書、実印による承諾書提出は引き続き必要です。
- ・申し込みは、書類、お支払いとも**締切日必着**を厳守のこと。締切日前に定員に達したクラスは先着順で締切ります。
- ・申込期間内にお申し込みいただいたエントリーでも、参加料のみ、参加料の不足、参加申込書のみ、エントリーフォーム送信のみ、など、**不完全な状態の場合はエントリー遅れとしてレイトフィー(3,000円)の対象**となります。
- ・エントリー時、ゼッケンナンバーの希望を受け付けます。希望ゼッケンは**2桁**までの数字とし、ダブルエントリー者、前回出場者を優先します。ご希望にそえない場合もありますことをあらかじめご了承ください。
2021年 希望ゼッケンはMP41は21番以降、SP125は19番以降、SP150は16番以降でお願いします。
- ・締切日消印を過ぎてからの申し込み(定員に満たない場合のみ受付)は当日エントリーとなり、レイトフィー3,000円が加算されます。当該ライダーが既に申込期間内に他クラスのエントリーをしている場合、当日エントリーのレイトフィーは1,500円となります。耐久クラスは未エントリーの方が含まれる場合、レイトフィーは3,000円になりますが、既エントリー者はWエントリー割引が適用されます。

- ・郵送による申込が受理されると、開催4日前までに参加受理書が発行されます。開催4日前（水曜日）までに届かない場合、主催者に連絡してください。

11) 当日エントリーの注意点

- ・各クラス定員に満たない場合、当日エントリーが可能です。レイトフィーが必要です(前項目参照)。現地にて受付時間は6:25~6:55時間厳守です。各クラスの空き状況及びレース前日に現地手続きが可能な場合は、サイトにて随時告知致します。残り枠の少ないクラスは先着順となりますのでご了承ください。
- ・ご印鑑を必ず忘れずにお持ち下さい。未成年者初参加の場合、親権者様の印鑑証明書、親権者承諾書の提出が必要。
- ・当日エントリーの方は筑波保険制度のご加入となります。保険料1,000円/人、2019年保険料改定。
- ・当日エントリーの方のプログラム冊子は数量に限りがありますので、配布は先着順となります。
- ・当日エントリーはあくまでも救済措置ですので、可能な限り、事前エントリーをお願い申し上げます。

12) 参加申込後のキャンセル

- ・参加申込後にキャンセルする場合、事務局に連絡をくださいますようお願い致します。基本的にメールにてご連絡とし、事務局からの返信メールをもってキャンセル成立とします。一方的なメール連絡でのキャンセルは無効となります。
- ・キャンセル料
 - ① 開催日の6日前(月曜日)まで：次戦に繰越し
 - ② 開催日の5日~4日前(水曜日)まで：参加料から2,000円を差し引いた額を次戦に繰越し
 - ③ 開催日の3日前~当日：繰越し及び返金は不可
- ・一旦キャンセルしたレースについて、キャンセルを取り消して当日参加する場合は当日エントリーと同様の手数料3,000円とさせていただきます。
- ・大会当日、選手受付後に出走できなくなった場合も、繰越し及び返金できません。

13) 申込後のクラス変更、ライダー変更、追加、車体番号変更

- ・締切日以降、やむを得ず参加者の都合により車両変更した場合、車体番号を開催3日前までにメールにて連絡もしくは当日受付にて所定用紙にて申請して下さい。
- ・締切日以降、やむを得ず参加者の都合によりクラス変更する場合、事務局にメールにてご連絡ください。手数料2,000円となります。参加台数によっては変更をお受けできません。**エントリー時にクラス選択を誤った場合も同様の手続きとなります。**
- ・スプリントクラスは、申し込み後のライダー変更はできません。
- ・90分耐久クラスのライダー全員の変更はできません。

90分耐久クラスのライダー変更、追加方法

① 事前変更

開催4日前(水曜日)までに基本的にメールにてご連絡ください。これ以降は当日変更となります。メールでのご連絡は、当社からの返信メールをもってライダー変更連絡が成立します。一方的なメール連絡での変更は無効となります。

事前変更追加手数料：無料

② 当日変更

当日のライダー変更、追加には印鑑が必要となります。必ずご持参ください。印鑑がない場合は、参加できませんのでご注意ください。当日変更追加手数料：1人/2,000円（保険未加入者は、+500円）

14) 賞典 及び 賞品受け取りについて

- ・ **全クラス(HRC ワンメイク含む)**、入賞順位は出場台数により以下の表のように設定され、正賞、副賞を授与します。
- ・ スプリント参加 1 台のクラス、B 決勝の表彰は行いません。

出場台数	2~6台	7~8台	9~12台	13~15台	16~19台	20~25台
賞典	1位まで	2位まで	3位まで	4位まで	5位まで	6位まで

* 出場台数 = 決勝実出走台数

- ・ 表彰式には、必ずライダー本人が出席して下さい。無断の欠席・代理人出席の場合、正賞、副賞の権利を放棄したと判断させていただきます。代理人の賞品受け取りも出来ません。新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、表彰式は行わず、各自の賞品引き取りになる場合があります。引き取りがなき場合、正賞、副賞の権利を放棄したと判断させていただきます。

【 表彰式欠席の正賞副賞の受取りについて 】

やむをえない事情により表彰式を欠席し、正賞副賞の受取りを希望する場合は下記①②から選択。手続きした方のみ正賞副賞をお渡しできます。手続きはレース結果確定後、必ず入賞者本人が所定の「賞品受取申請書」に直筆記入し主催者に提出する。締め切りは表彰式開始前までとする。締め切り後のメール等による申請不可。申請なき場合、賞品受け取り権利は消滅します。但し、入院等の場合、主催の判断で対応することがある。

- ① 宅急便送料着払いにて発送
- ② 次戦開催時、サーキットにて受け取り。次戦参加できない場合、賞品受け取り権利は消滅します。

15) シリーズポイント制度

- ・ シリーズランキング対象クラスは、出場台数に関わらず、スプリントは決勝完走者 12 位まで、耐久クラスは決勝完走者 6 位まで、ランキングポイントを与える。ポイントは完走者に対して与え、失格者は対象外である。

完走者の定義

スプリントクラスはチェッカーを受け、かつ優勝者の周回数 75%(小数点以下切り捨て)以上を走行したライダーとする。詳細は P12.「競技特別規則 第 2 章 第 1 項-8.スプリント最終順位決定と完走者」を必ず確認のこと。

耐久クラスはコース上でチェッカーを受けたライダーとする。周回数規制は特に無し。詳細は P13.「競技特別規則 第 2 章 第 2 項-7.耐久クラス最終順位決定の優先順位」を確認のこと。

いずれのクラスも P14.「第 2 章第 3 項-5 競技の終了」規定について参照のこと。

- ・ 5 台未満の場合、競技不成立とし開催しない場合がある。
- ・ シリーズ全戦の合計ポイントにより、シリーズランキングを決定します。
- ・ 耐久レースのポイントは、EXP クラスのみ対象とし、個人に対してそれぞれ与えられます。

●ポイント表

1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位
20	17	15	13	11	10	8	6	4	3	2	1

16) シリーズ ランキング決定基準

- ・ 総合得点の多い者から順位を決定する。最終戦終了時で同ポイントの場合、以下の優先基準でランキングを決定します。
- ・ 年度内に参加台数による不成立が 2 回あった場合、ランキング不成立とします。
 - ① 最終戦の上位入賞者をランキング上位とする
 - ② ①で決定できない場合は上位順位獲得回数によって決定する
 - ③ ②で決定できない場合は最終戦に近い成績結果の上位入賞者を上位とする
 - ④ ③で決定できない場合は本年度出場回数の多い者を上位とする
 - ⑤ ④で決定できない場合は前年度のランキング上位者を上位とする
 - ⑥ ⑤で決定できない場合は名字の五十音順とする
- ・ 耐久クラスはペアライダー組み合わせによる同ポイント者は同ランキングとみなす。
- ・ 年間決勝実出走台数により、最終戦表彰式において下記人数のランキング表彰を行う。
60 台以上・・ 3 位まで表彰、40 台以上・・ 2 位まで表彰、39 台以下・・ 1 位まで表彰

17) シリーズ戦 固定ゼッケン

- ・ SP、HRC GROM Cup、NSF100 HRC トロフィークラスは、前年（2020 年）ランキングに基づき、固定ゼッケンとする。NSF100 HRC トロフィー、HRC GROM Cup は頭に 10 を足して下さい。（ランキング 1→「101」）
- ・ 前年ポイント保持者は固定ゼッケンとする。固定ゼッケンを指定された者は必ず使用しなければならない。赤地に白文字（赤ゼッケン）のゼッケンはポイント保持者数の 50%とします。（割り切れない場合は切り捨て）但し、赤ゼッケンは最大で 10 位までとする（50%が 12 位としても赤ゼッケンは 10 位まで）。その他のポイント保持者の固定ゼッケンはクラス別ゼッケン指定色の中から選択可。**2021 年赤ゼッケン指定者は P.22 参照。**

例:最終戦終了時、ポイント獲得者数 20 名のクラス→翌年赤ゼッケンランキング 10 位まで

ポイント獲得者数 13 名のクラス→翌年赤ゼッケンランキング 6 位まで

18) 昇格、降格、嘆願制度

SP フレッシュマン、SP ビギナークラスについては、ランキングポイントと同様の基準で昇格ポイントが与えられます。

● 2020 年度シーズンに獲得した昇格ポイントの取り扱い

- ・ 昨年（2020 年度シーズン）、獲得した昇格ポイントについては、その 2 分の 1（割り切れない場合は切り上げ）を今シーズンに持ち越すことができます。**2020 年の持ち越しポイントはレース休止による補正がされています。**
- ・ ただし、持ち越せるのは昨年獲得したポイントのみであり、一昨年の持ち越しポイントは無効となります。

● 自動昇格制度、特別昇格制度

- ・ フレッシュマンクラス、ビギナークラスについては、上記ポイント表に基づいて昇格ポイントが与えられます。このポイントはあくまでも昇格ポイントであり、ランキングポイントではありません。
- ・ SP フレッシュマンクラスは合計 60 ポイント以上、SP ビギナークラスは合計 50 ポイント以上獲得したライダーは、次回より当該クラスの上級クラスに昇格しなければなりません。
- ・ 基本的にタイムによる特別昇格は認めない。

● 自主昇格

- ・ SP-B（ビギナー）クラスへの参加は、昇格ポイントが規定に満たない場合でも、自主的に昇格することができます。
- ・ シーズン中の自主昇格及び降格はどちらか 1 回のみしかできません。従って、シーズン中に自主的に昇格したライダーは同年度途中で降格することはできません。

【例】フレッシュマンからビギナーへ自主的に昇格した場合、同年度内に再びフレッシュマンへ降格することは不可

● 降格

- ・ 自動昇格した方のみ、下記①、②の条件を満たしていれば降格申請ができます。エントリー時に「降格申請書」（降格申請の旨と理由・クラス名・氏名を明記、書式不問）を提出して下さい。主催が許可した場合、降格できます。
 - ① 2020 年度当該クラスで、入賞できなかった(表彰対象とならなかった)
 - ② 過去 3 年以内にランキング 10 位以内の経歴がないこと
- ・ 一度降格した方は、規定昇格ポイントをクリアしなければ上級クラスへの参加はできません。また、主催の判断で昇格を勧奨する場合があります。
- ・ 自動昇格した場合、必ず一度は昇格後のクラスに参加しなければなりません。また、年度内は降格できませんので、降格を希望する場合はその年度の初参加時に決定してください。

● HRC GROM Cupフレッシュマン 本クラスに昇格制度はありません。

● 耐久クラス

- ・ MP90-F(フレッシュマン)クラスでシーズン中に 2 回優勝した選手は EXP クラスに昇格しなければなりません。ベアライダーは条件を満たすまで F クラスに参加可能です。自主的に EXP クラス参加も可能です。シーズン中に自主的に EXP クラスに参加したライダーは同年度途中で降格することはできません。

MotoPicnic

競技者特別規則

モータースポーツには危険が伴います。
参加者は、レース参加にあたり、本規則書を全て理解、了承し、「フラッグの意味」を熟知していること。また、その危険性及び補償の限度について、家族（既婚者はその配偶者、未婚者は親権者又は親族）の了承を得ていることを条件とします。

第1章 総則

第1項 主催者の権限と参加者義務

1. **主催者** 株式会社 Moto-UP 〒339-0056 埼玉県さいたま市岩槻区加倉 4 丁目 25-1

2. **運営者/事務局** 有限会社 リンクスコーポレーション

3. 主催者の権限

- ・主催者は、運営に関する全ての権限を有する。
- ・主催者は、申込者に対して理由を明かすことなくその参加を拒否することができる。また、大会秩序を乱す行為を行なった者に対しては、開催当日参加を拒否することができる。
- ・主催者は、全ての参加者、同行者の肖像権およびその参加車両の音声・写真・映像等を、放送・放映・出版（ビデオ/CD-ROM/DVD等）および電子メディア（インターネット等における放送・放映など全て含む）の対象とする権限を有する。この権限を第三者が使用することを許可できる権限も有し、無断で使用、販売をすることを禁じる。また本大会の広報のために、参加者から申込時に入手した個人情報を、公式プログラム・リザルト・場内モニター・場内アナウンス等に使用し、ラジオ・インターネットなどを通じ自由に配信、使用する権限を有する。
- ・主催者は、施設内物品販売に関する権限を有し、第三者が無断で物品販売をすることを禁じる(施設常設販売物除く)。

【補足】物品販売可能な個人、団体は主催者が許可した方のみです。無断販売を発見した場合、規定の出店料金(¥52,500)をお支払いいただきます。

- ・主催者は、施設内広告宣伝行為に関する権限を有し、第三者が無断で広告宣伝行為をすることを禁じる(施設常設掲示物除く)。

4. 参加者の義務

- ・参加者は競技するにあたって自己責任に徹しなければなりません。
- ・参加者は本競技規則を遵守することはもとより、公式通知にて指示された内容についても遵守することを義務づける。
- ・参加者は心身ともに健康で競技中アルコール、興奮剤等を摂取してはならない。麻薬、シンナー、ステロイド剤等の影響下にあってはならない。
- ・下記行為を禁止する。無断で本イベント参加者・来場者等不特定多数を対象にしたイベント開催、物品頒布による広告行為、募金行為、写真販売等の営利行為。偽計を用いて主催者公認行為と誤認せしめ個人で協賛を募り、頒布する行為。弊社の信用を害する虚偽の事実を告知し、又は流布する行為。(SNS上を含む)信用棄損に対しては法的措置も辞さない。
- ・参加者は、主催者、運営者、大会関係者に対して暴言を吐いてはならない。
- ・ピットクルーは、競技中及び練習走行中、コース内に立ち入ってはならない。競技役員の指示に従わず、コース内に立ち上がった場合、対象となったライダー本人に失格を含むペナルティを課す。
- ・ピットクルーは各自で傷害保険に加入してください。主催者はピットクルーの死亡、負傷の補償はいたしません。また、主催者は一切の責任を負いません。

5. 参加者の不正行為による代理人の出走

競技へは、登録者のみ参加を認める。不正な行為等により、登録者以外を走行させた場合、関係者及び本人は、主催者と参加者間の信頼関係を著しく失墜させた責任として、参加料の倍額を納めること。この費用は、他の大会参加者に対する説明費用の一部に充てられる。また、不正走行した者に対して見舞金制度は適用しない。

6. 駐車場の使用

- ・主催者は協賛出店に関して優先的に区画確保をすることができる。
- ・エントラント駐車場のスペースの確保はレース前日の警備員による誘導開始時間からとする。最低限の確保に限る。
- ・タイヤによるスペース確保は認めない。必ず持ち主個人が特定出来る物品で確保すること。

7. 違反行為に対する罰則

- ・大会中の違反行為に対しては、競技長の権限で下記の罰則（以下、ペナルティと記す）を課することができる。また、ペナルティに関しての抗議は、一切受け付けない。
 - a) 警告 b) 順位、タイムの加算、周回数の減算、ストップアンドゴーなど、成績に対する罰則 c) 失格
 - d) 次戦出場停止
- ・ライダーまたはその関係者による競技役員に対しての暴力的な言動に対して、失格のペナルティが課せられる。

8. 抗議

- ・抗議ができる権利を持っているのは当該レースに参加し、**抗議内容の当事者ライダーのみ**であり、他者からの抗議は一切受け付けない。抗議する場合はいかなる内容も文書によって申し立てし、抗議対象事実発生後 30 分以内に抗議保証金 10,000 円を添えて提出すること。なお、この保証金は抗議成立の場合のみ返還し、抗議不成立の場合は返還されない。
- ・主催者の裁定の内容は、当該者への通達時に説明する。運営上、説明を始める前に時間を定めて行なわれ、最大 10 分とする。
- ・正式抗議に対して下された裁定に対しては、一切抗議することはできない。

9. 大会中止の場合

- ・雨天の場合においてもレースは開催する。コース使用不能等の理由で大会中止の場合は、当日、現地にて決定をする。
- ・上記のような理由により大会を中止する場合、参加料全額を後日返金するが、前記金額以上の補償はしない。

10. 本競技規則の解釈

競技規則の解釈及び判断に混乱が生じた場合、本競技規則および**M F J 国内競技規則**に基づいた大会本部の解釈を最終決定とする。

11. 公式通知の発行

本規則に記載されていない細則、本規則発表後に生じた問題を解決するため、公式通知をもって指示することがある。公式通知は次のいずれかの方法で発表される。

- ・参加者の住所に郵送 ・受付で印刷物を配布 ・大会会場、掲示板に掲示 ・ブリーフィングで指示
- ・緊急の場合は場内放送で指示 ・事務局サイトにて告知

第 2 項 損害補償

1. 損害の補償

- ・ライダー及びピットクルーの死亡、負傷、車両の破損等、その損害責任は、各自が負うこと。**競技中発生した損害はすべて自己責任であることを認識する。**
- ・主催者及び競技役員はその職務に最善を尽くすが、大会中に生じた、ライダー、ピットクルー及び競技車両の損害に対して、一切の損害補償責任はないものとする。また、このことを参加者及びその家族が理解、承諾していること。
- ・主催者、運営者は駐車場を含む施設内で起こった事故、盗難について一切の責任を負わない。

2. 見舞金制度（※請求方法等、詳細は運営サイトにて確認して下さい）

2-1 「モトバイク スポ安保険」

～64 歳まで) 死亡…2,000 万円 後遺障害…3,000 万円限度 入院…1 日 4,000 円 通院…1 日 1,500 円

65 歳以上) 死亡…600 万円 後遺障害…900 万円限度 入院…1 日 1,800 円 通院…1 日 1,500 円

2-2 「筑波サーキット保険制度」

死亡…350 万円 後遺障害…9～350 万円（事故日より 180 日以内発生） 入院…1 日 5,000 円

通院…なし（事故日より 180 日以内）手術給付金…50,000 円（1 事故による入院に対し 1 回まで）

*いずれも治療費実費が支給される制度ではありません。従って、治療に際してはご自分の健康保険（社会保険、国民健康保険）を使用してください。*全ての治療終了後に請求となります。支払いまで、数ヶ月かかることがあります。

3. 負傷した場合の医療義務

- ・負傷した場合は、軽症の場合においても必ずサーキット医務室で診察を受け、事故報告書の記入をすること（診察を受けていない場合、保険金適用から除外されます）。制度を利用する場合、開催日の 2 日後までに主催に届出すること

第1項 競技基本細則

1. ライダー装備 ※いずれも、著しく損傷、劣化しているものは使用不可、MFJロードレース競技規則を推奨。

- ・レーシングスーツ、ブーツ、グローブはロードレース用皮革製品もしくは皮革と同等の素材のものとする。
- ・レーシングスーツはMFJ公認の1ピースが望ましい。2ピースタイプについてはMFJ公認のもののみ認める。肩、肘、腰、膝部にプロテクター(パッド)等の緩衝材が取り付けられていることが望ましい。
- ・特に18歳以下の選手は、MFJに登録されているエアバッグ使用(着用)を推奨する。(2020年MFJでは義務化)
- ・脊柱プロテクションの装着が義務付けられる。脊柱プロテクションは、レーシングスーツに内蔵されているもの、別体式に関わらず、以下の仕様を推奨。プロテクションの外側は硬質の樹脂製で内側は衝撃緩衝の素材であり、後背部の頸の付け根から腰、幅は脊柱を中心に全幅最低150mmの範囲を覆うものが望ましい。
- ・胸部を保護するモーターサイクル用 チェストガード(チェストプロテクター)の装着を推奨します。
- ・脊柱プロテクションはCE規格「EN1621-2」、チェストガードはCE規格「EN1621-3 (Level1 または Level2)」適合品の使用が望ましい。(2021年MFJは前記CE規格適合品使用を義務化)
- ・ヘルメットは、MFJ公認のロードレース用フルフェイスとする(公認用品は、MFJのサイト (<http://www.mfj.or.jp>)にて公示されています)。ヘルメットリムーバーの装着を推奨します。ヘルメットにはウェアラブルカメラ、市販時と異なる後付ディフューザー等一切の装着が禁止される。
- ・グローブは最低50mmレーシングスーツの袖口と重なり合う長さが望ましい。
- ・ブーツ素材は硬質の樹脂等も認めるが、最低70mmレーシングスーツの足首部と重なり合う長さが望ましい。

2. 車載カメラについて

- ・装備品へのウェアラブルカメラ装着は不可。
- ・車載カメラを搭載する場合は必ず主催者に申請し、カメラ装着状態で車検を受けること。カメラ固定の為のステー追加は可。ワイヤリングなどを施し転倒時に影響を及ぼさない場所に、容易に脱落、破損しないように確実に取り付けること。万が一、車載カメラが破損した場合、主催者に一切の損害補償責任はないものとする。
- ・車載カメラで撮影したソフトは私的鑑賞目的に限られ、競技の抗議資料としての利用は認めない。また、営利目的での撮影を禁ずる。但し、主催者権限を理解している旨の誓約書に署名した者に限り、当該ソフトをインターネットにて配信することを認める。

3. 選手受付、ブリーフィング

- ・当日、参加受理書を持って選手受付を行う。
- ・健康保険証(コピー可)を必ず持参すること。
- ・ブリーフィング(競技に関する要領説明)には、必ずライダー本人が出席のこと。

4. 計測装置

- ・主催者から、自動計測装置の取り付けを義務付けられた場合、それに従うこと。
- ・必ず選手受付を済ませた後、計測装置を受け取ること。
- ・自動計測装置本体、取り付けホルダーを破損、紛失、加工された場合、下記限度額の範囲内で参加者の弁償責任となり、施設に対してお支払いいただきます。脱落などないように、車両への装着には十分ご注意ください。

限度額/計測器本体 ¥50,000(税込)、取り付けホルダー ¥2,000(税込)

- ・自動計測システムが使用不能となった場合、システムダウンの前に確定している順位で、レース成立とし競技を終了する場合があります。

5. 予選とグリッド

- ・スプリントの決勝グリッドは、タイムアタック予選によって決定する。ベストラップタイムが同じ場合は、セカンドラップタイムによる。
- ・スプリントタイムアタックの予選義務周回数を2周とする。最初の1ラップ目は計測されないが周回数には算定される。
- ・大会当日、選手受付後、転倒等により予選タイムが記録されていない場合、賞典外にて決勝参加を認める場合がある。

- ・耐久のグリッドは抽選により決定する。当日エントリーは最後尾スタートとする。複数の場合、エントリー順とする。

6. スプリント スタート

- ・決勝レーススタートの合図は、レッドライト点灯後、それを消灯した時点とする。
- ・グリッド上で、危険が予測されるマシントラブルが発生した場合は、当該ライダーは速やかにオフィシャルに知らせること。修復に時間を要することが予想される場合は、競技を棄権すること。

7. ジャンプスタート (フライング)

- ・コース上から赤旗が退去した後、スタート合図の前に前進した場合、ジャンプスタートと判定される。
- ・判定されたライダーには競技結果に 30 秒加算、もしくはライドスルーペナルティを課す。ライドスルーペナルティは当該ライダーに「RIDE THROUGH」ボードが示され、ピットレーンを通過するよう指示される。ライダーはピットロード速度制限(30 km/h 以内)を遵守しなければならない、速度制限に違反した場合、手順が繰り返される。
- ・3 回目の提示を受けてもピットインせずペナルティを実行しない場合は失格とする。
- ・ライドスルーペナルティが実行される前に赤旗中断で再レースとなった場合、再レース開始後罰則を実施する
- ・ジャンプスタートの原因が明らかに不可抗力と判断した場合、ペナルティを課さない場合がある。

8. スプリント最終順位決定と完走者定義

- ・スプリント最終順位の決定は、以下の優先順位とする。
 - ①優勝者は規定周回数を完走し、最初にコントロールラインを通過したライダーとする。以降、他のライダーはその時点の周回を終え、レース終了となる。勝者の決定はフロントタイヤ先端の通過順とし、同時の場合、レース中のベストラップタイムによる。
 - ②コース上でチェッカーを受けた者の内、同一周回数の場合は、コントロールライン通過順位によって決定する。
 - ③チェッカーを受けなかった者の内、周回数の多い者から順位を決定する。
- ・完走者の定義
本レースにおいて“完走者”とはコース上でチェッカーを受け、かつ優勝者の周回数 75%(小数点以下切り捨て)以上を走行したライダーとする。本年状況を見て完走者定義の変更可能性がある。
チェッカー提示時間は 1 分間、ライダーとマシンと一緒にゴールラインを通過しなければならない。後記 P13、「第 3 項-5.競技の終了」規定について参照のこと。

9. リタイア

- ・リタイアの場合、リタイア届けを大会本部に提出すること。
- ・スプリント予選決勝とも、当該クラス集合に遅れているライダーは、前クラスチェッカー提示から 5 分以上経過した場合、リタイアとみなされ、当該クラス競技を開始する場合がある。遅刻による DNS については自己責任とする。

第 2 項 耐久クラス競技細則

1. 耐久ライダーの走行時間

- ・登録されているライダーは、そのレースにおいて最低 1 回の走行をすること。

2. 耐久のハンデ

- ・シリーズ戦 90 分耐久に 1 人で参加する場合、レーススタート後、50～60 分の間にピットストップをすること。違反した場合、1 周減算のペナルティを課す。
- ・ピットイン時に水分補給、給油等は可。

3. 耐久スタート

- ・スタートの合図はレッドライト消灯または日章旗スタートとする。
- ・スタート方法は、変則ル、マン式とする。エンジンをかけたままの状態チームクルーが車両を保持し、第 1 ライダーは車両に駆け寄ってスタートする。
- ・スタートの際、チームクルーはマシンを支えるだけで、押してはならない。押すことにより後続車との接触事故の可能性があるため、絶対に厳守すること。
- ・スタート時、エンジンが停止してしまった場合は全車両通過後、エンジンを再始動すること。

4. 燃料補給

- ・燃料補給時は必ず、スタンド等でマシンを完全に支えること。
- ・燃料補給中はエンジンを切り、他のいかなる作業も行ってはならない。
- ・こぼれた燃料、オイルは必ずふきとること。
- ・クイックチャージャーの使用を認める。またガソリンタンク交換作業による燃料補給を認める。

5. ピット内車両

- ・耐久競技中、他クラス参加車両をピット内に入れないこと。スペア部品取り用車両はゼッケンを貼っていない状態であれば認める。

6. 耐久クラス最終順位決定の優先順位

- ・最終順位の決定は、以下の優先順位とする。
 - ①コース上でチェッカーを受けた者の内、周回数の多い者から順位を決定する。同一周回数の場合は、ゴールライン通過順位によって決定する。
 - ②チェッカーを受けなかった者の内、周回数の多い者から順位を決定する。
 - ③チェッカーフラッグが振られているときに、ピットエリアで作業中の車両及びコース内で停車している車両は、チェッカーを受けなかった（リタイア）とする。

*レース終了の3分前に、ピットロード出口（コース入口）は閉鎖されます。これは、マシントラブル車がチェッカーを受ける目的のみでコースインすることを防止するためです。故障したマシンは、完全に修復してからコース復帰しなければなりません。

第3項 安全確保とペナルティ

1 遵守事項

- ・必要以上にハンドルから手を離したり、走行中の他者に触るような危険な行為をしてはならない。
- ・競技中は、いかなる場合も逆走してはならない（グラベル、ピットロードを含む）。
- ・コース上でエンジントラブル、事故等で停止した場合、ライダーは速やかにその車両をレース妨害とならない場所に移動し、安全確保に努めること。
- ・ヘルメットは、コース内（グリーン含む）で脱いではならない。必ず、ガードレールの外に出てから脱ぐこと。

2 競技役員の指示及びフラッグ無視

- ・レース中、競技役員の指示、注意を受けた場合、各ライダーは必ず指示に従うこと。
- ・フラッグの指示に従わない場合は、下記ペナルティを課す。
 - a) 警告
 - b) 順位、タイムの加算、周回数の減算、ストップアンドゴーなど、成績に対する罰則
 - c) 失格
 - d) 次戦出場停止
- ・ストップアンドゴーのペナルティ時、ライダー交替や給油作業等してはならない。
- ・フラッグ無視の判定は、現場競技役員の判定を基準とする。
- ・黄旗提示区間におけるフラッグ無視には、以下のペナルティを課す。下記掲載以外のペナルティを課す場合がある。

	全スプリントクラス	全耐久クラス
追い越し	●順位の変更 (獲得した順位に3ポジション加算) 【例】 1位→4位	●ストップアンドゴーペナルティ（5秒～10秒の停止） このペナルティを与えることができない場合（競技時間が残り5分を切っている場合等）は、レース結果に30秒以上を加算
コースアウト または転倒	●タイムの加算 もしくは周回数の減算 予選時：ベストタイムに1秒加算 決勝時：周回数を1周以上減算	●周回数を1周以上減算
事故	●失格及び次戦出場停止	●失格及び次戦出場停止

3. ショートカット通路の使用

- ・スプリントの予選中は、故意にショートカット通路を通過してはならない。違反した場合、ベストラップに1秒加算し、そのタイムを予選タイムとするペナルティを課す。
- ・スプリント決勝レース中、ショートカット通路を通過してのレース復帰は認めない。リタイアと見なす。レース復帰する場合は3コーナーから復帰すること。
- ・ショートカット通路から、コース上に復帰する場合は、必ず一旦停止し、コース係員の指示に従うこと。

4. コーナーのショートカット及びコース横断

- ・コースアウトした場合、自分に有利とならない場所からレース復帰すること。
- ・当該ライダーが有利となるショートカット(コーナーのコース外を走行)について、予選時は当該ラップタイムの抹消、決勝時はレース結果に30秒以上加算のペナルティを課す。
- ・耐久レース時、コースショートカットしてパドックに戻った場合、その当該周を無効とし、かつ1周減算のペナルティを課す。
- ・コース横断の際は、必ずコース係員の指示に従って行うこと。

5. 競技の終了

- ・競技の終了は、チェッカーフラッグを提示する。正式なレースの終了はチェッカー提示から1分間とする。制限時間内にライダーとマシンと一緒にゴールラインを通過すること。
- ・チェッカーフラッグを受けた車両は減速、徐行すること。その際、チェッカーを受けていない周回遅れの車両を抜いてはならない。
- ・ファイナルラップにコントロールラインの手前で先頭ライダーの前に他のライダーが走行している場合、「青旗+チェッカーフラッグ」が示される。先頭ライダーはレースの終了だが、先頭ライダー直前のライダーはもう1周しなければならない。
- ・所定の周回数の前にチェッカーフラッグが出された場合、その時点で競技は終了とする。チェッカーフラッグが遅れた場合でも、チェッカーフラッグが出された時点で終了とする。
- ・競技終了の合図に混乱が生じた場合、最終判断は主催者が決定する。

6. 妨害行為及び危険行為

- ・妨害行為及び、危険行為判定に対する抗議は、一切認めない。違反者はペナルティが課され、走行が適当でないと競技長が判断したライダーは失格とする。
- ・競技中、故意に他の車両の走行を妨害してはならず、明らかに重大な事故の発生が予測できる危険な行為を禁止する。
- ・コーナーは先入優先とし、追い抜きをする者は前方の車両の走行を妨害してはならない。また前方の車両は、後続車の進路を妨害してはならない。
- ・前車を追い越す目的以外での、進路変更を禁止する。
- ・直線部分での、蛇行、幅寄せ等を禁止する。
- ・他の選手にペナルティを与える目的で、故意に追い越しをさせる行為(無意味な急制動等)をしてはならない。また、そのような行為を回避するための追い越しは、ペナルティの対象外とする。

7. ピット及びピットエリアの使用

- ・ピットは、コース上競技実施されている当該クラスの者のみが競技前後の時間を含め使用できる。特定の個人、チームが一日占有使用することを禁じる。
- ・主催者からピットの割り当て指定は特にししない。1番ピット(事務局使用)以外のピットを1ピット4~5チームで譲り合って使用すること。また、スプリント決勝後は最終コーナー側ピットより、上位入賞車両の車両保管に使用する。
- ・自己のピット前(ピットエリア)以外での、部品交換、修理、燃料補給、ライダー交代を禁止する。競技中、ピット内にマシンを入れた場合、リタイア扱いとなる。但し、荒天時はこの限りでなく、都度指示をする。
- ・ピットエリア、サインエリアでの、部品や工具の常設を禁止する。
- ・作業の際は、3名以内で行なうこと。
- ・ピットサインは、各チーム1人で行い、サインエリア、もしくはピットエリア内からのみ掲示できる。ピットロードでのサイン掲示を禁止する。
- ・ピット内及びピットエリアは、火気厳禁、禁煙とする。

- ・ピットエリア、サインエリア立入の際、サンダルばき、上半身裸身は禁止する。

8. レース放棄

- ・レース中、パドック・駐車場に進入した車両はレースを放棄したものとみなし、再度コース復帰は認めない。

9. ピットロードでの禁止事項

- ・ピットロードのスピード制限は **30 km/h 以内**とする。この制限速度に違反した場合、当該ライダーにストップアンドゴー、もしくは 30 秒加算のペナルティを課す。また、ピットロード上での追い越しは禁止する。
- ・ピットロード上での作業、ライダー交代は禁止する。ピットエリア内で行うこと。
- ・ピットロード及びピットエリアの逆走を禁止する。違反した場合、2 周減算のペナルティを課す。
- ・ピットロードは、ピットインしてくる車両に優先権があるものとする。
- ・ピットロードを徒歩により横切の際は、競技車両の通過を最優先し、その動きを妨げてはならない。

10. ピットアウト

- ・ピットアウトするライダーは、安全確認を行いコースに復帰すること。
- ・ピットロード出口は競技役員によってコントロールされており、進入不可の指示の場合、コースインしてはならない。
- ・耐久クラスはレース終了 3 分前に、ピットロード出口（コース入口）を閉鎖する。
- ・コースに復帰するライダーは、コースイン直後にレーシングラインを走行してはならない。第 1 コーナー出口まで、コースのアウト側を走行し、後方から来る車両の走行を妨げてはならない。

11. ピットイン

- ・ピットインするライダーは必ず手または足を出して合図をし、安全を確認してピットロードに進入、徐行すること。
- ・ピットインの際、ピットロード入口直前で、急激にコースを横切りピットインしてはならない。あらかじめ、コース上のピットロード入口側を走行すること。
- ・自己のピット前を通り越して停車した場合、逆走してはならない。必ず降車し、車両の向きを変えずに、自己のピットまで押して戻ること。

第 4 項 競技中の車両修理とマシントラブル時の取り扱い

1. 競技中の車両修理

- ・スプリントクラスは予選、決勝を通じて同一車両を使用すること。予選終了後にクランクケース本体を交換した場合、元の部品と併せてオフィシャルに提示し、マーキングを受けること。
- ・耐久クラスは決勝中、フレーム本体、クランクケース本体の交換は不可。
- ・コース内でのライダー交代による復帰及び修復作業を禁止する。
- ・競技中、他の車両に乗り換えた場合及びゼッケン認識不可能は失格とする。

2. コース上でのマシントラブル

- ・転倒等により、マシントラブルが発生した場合は直ちにピットインし、ピットエリアで修復作業すること。
- ・自走が可能であっても、オイル、ガソリン等を漏らしている場合は、コース上から速やかに車両を退去させること。
- ・スロー走行により、ピットに戻る場合は、必ずレーシングラインを外し、周囲に注意を喚起すること。
- ・転倒、マシントラブルにより、自走ではピットに戻れない場合、ポスト員の指示に従い、待機してください。
- ・グリーン上を、長距離、長時間マシンを押し歩くことを禁止する。
- ・マシンを押し歩いてのコース横断を禁止する。違反した者は 3 周以上の減算もしくは失格とする。ただし、フルコースコーション中などオフィシャル同伴の下、コース横断を許可する場合がある。

第5項 レース中の重大アクシデント

1. フルコースコーション=競技の一時中立化

- ・走行車両の切れ間がなく転倒車の処理が難しい場合、全コース追い越し禁止としてレースを一時非競技化する。その間に事故処理を行う。
- ・耐久競技中、救急車が出動した場合、原則として、フルコースコーションとなる。スプリントはこの限りではない（モトピクニック ローカルルール）。
- ・フルコースコーションの合図は、全ポストから黄旗が提示される。
- ・フルコースコーション中の走行ラップも、周回数としてカウントする。

◆セーフティーカーが介入する場合

- ・セーフティーカーは、トップのライダーの位置に関係なくコースインする。
- ・セーフティーカー介入時には、セーフティーカーを先頭に1列に整列し、互いに追い越しをすることなく、順位を保ち走行する。その時、前車との距離は10m（車両5台程度）以内とし、前車の横に並ぶことは禁止する。
- ・トラブル等で隊列についていけない場合、後方車両に合図を送り、ラインを外して後続車にポジションを譲ること。この場合の追い越しは認められる。
- ・セーフティーカー介入中のピットインは可能とする。ただし、ピットアウトする際は、競技役員の指示の下、隊列の最後尾に復帰しなければならない。そのため、ピット出口を競技役員によってコントロールする。
- ・セーフティーカーがコース上から退去した後も、緑旗が提示される地点（コントロールライン）を通過するまでは、追い越し禁止とする。それぞれのライダーがコントロールライン通過後、各自レース再開となる。

2. 全面停止時の競技成立

- ・やむを得ない事情によりレースの続行が危険と判断された場合、競技長は走行中の全競技車両に対してレースを中断、又は中止することができる。全面停止の命令は、赤旗提示によって指示する。その場合競技の成立について、以下に定める。
- ①スプリントクラスにおいて、全面停止時点で規定周回の2/3未満の場合、そのレースは不成立とし、再スタートとする（周回数の短縮あり）。その際、赤旗を掲示した周にリタイアした者の再スタートは認めるが、掲示する前の周までにリタイアした者の再スタートは不可とする。
 - ②スプリントクラスにおいて、全面停止時点で規定周回の2/3以上を消化していた場合は、競技成立と見なす。その際のレース結果は、全面停止の原因となる事故等が発生する直前の周回のものとし、その判断は競技長が行う。
 - ③耐久においては、レースが中断、中止された時点で規定時間の1/2以上を経過していたならば、レース成立とする場合がある。ただし、競技長は、可能な限り2ヒート制を導入するよう最善を尽くす。その場合、規定競技時間は中断の時間を含める。第2ヒートのグリッドは第1ヒートが規定時間1/2未満の場合はスタート時の抽選グリッドとし、2/1以上の場合第1ヒートの成績順（事故等が発生する直前の周回のもの）とする。スタート直後（目安として3周以内）にレース中断となった場合は、抽選グリッドから、レースをやり直す。（競技時間の短縮あり）
- ・赤旗が提示された際は、全てのライダーはスローダウンしてピットロードに戻り、ピットエリアにて待機、指示を待つこと。ピット内及びパドックには戻らないこと。
 - ・競技が短縮された場合でも、参加料の返金はしない。

第6項 車両検査

1. 競技車両

- ・競技参加者は各自の良心と責任において、車両規則に合致した車両で参加すること。
- ・レース申込時に参加車両の車体番号を申告しなければならない。

2. 競技前車両検査

- ・ゼッケンを取り付けてから競技前車両検査（以下車検と記す）を受けること。
- ・車検に合格した車両のみ、競技への参加を認める。
- ・出走時、車検時と異なり、安全上問題がある場合（車検時にはチェーンカバーを装着していたが、出走時、外されている等）、出走を拒否する。
- ・**4 サイクル車はアンダーカウルを外した状態で車検を受け、外したアンダーカウルを持参すること。**
- ・車検に合格した車両には、車検合格ステッカー、もしくはペイントが施される。再車検が終了し、結果が確定するまで、これをはがしたり消去してはならない。
- ・競技前車検の合格は、競技後車検の合格を保証するものではない。

3. 車両の安全確保

- ・出場車両で危険を招く恐れのあるものについて、競技役員は修正または変更を指示し、安全確保に努める。おびたしく危険と認められるものについては、出場を拒否する。

4. 抗議

- ・車両検査に関する抗議は、一切受け付けない。競技後車検の判定についても同様である。

5. 競技終了後の車両の移動

- ・車両保管を指定された車両は、指示に従い車両保管エリアに車両を直行させなければならない。原則として、決勝結果発表後 30 分以上保管される。
- ・車両保管放棄の場合は失格を含むペナルティを課す。
- ・同一車両による W エントリーにより、車両保管がすぐに来れない場合、必ずオフィシャルからペイントを受けること。
- ・車両保管前に自己都合により分解整備した場合は失格を含むペナルティを課す。
- ・主催者は保管中の自然発生による車両損傷と、車両保管解除発表後の保管車両の責任は一切負わない。

6. 競技後車両検査

- ・競技終了後、主催者の任意により、入賞車両の競技後車検（以下、再車検と記す）を行う。
 - ・再車検を放棄した場合は失格、次戦出場停止を含むペナルティを課す。
 - ・主催者による聞き取り調査には偽りなく申告しなければならず、虚偽申告及び申告放棄した場合は再車検放棄とみなす。
 - ・申請している車体番号と異なる場合、競技前車検のペイントがなき場合、失格とする。
 - ・再車検の判定が明瞭でない場合、特定の車両について主催の判断で詳細検査を行うことがある。
 - ・当該車両関係者の立ち会いなく、競技役員のみで再車検を行なうことができる。当該者は、これに従うこと。その際、主催者が許可した以外の者は当該者を含め、車検場内に立ち入ることは出来ない。
 - ・主催者及び主催者の指定する担当員以外の者が、車両保管および車検中の**他選手の車両を検査することは許されない。**
 - ・暫定の最終結果が内定した時点で、再車検を開始する場合がある。
 - ・分解及び事後の組み立ては 1 チームにつき 2 名のみが立ち会い、作業することができる。必要以上の人数の立ち会いを禁止する。**車検中、作業者は他選手の分解部品に触れたり、検査してはならない。**
 - ・再車検に関しての費用は、各自の負担とする。
 - ・車両規定違反者は以下のペナルティを課す。車両規則違反は基本的に失格。但し、走行中の不可抗力に起因するものなどについて裁定の幅を設け、主催者の判断とする。
- a) 警告 b) 順位の加算、失格など、成績に対する罰則 c) 次戦出場停止を伴う失格(開催年度を越えても適用される)

- *言葉の意味：部品の改造・・車両出荷時の純正部品に対し加工を施すこと
部品の変更・・車両出荷時の純正部品を他の部品に置き換えること

第1項 全車両共通規定

- *すべての競技車両は、以下に定める規定に準じていること

1. 燃料及びオイル

- ・全参加車両は一般のガソリンスタンドで購入出来る無鉛ハイオク及びレギュラーガソリンを使用すること。AVガス、航空機用燃料の使用は禁止する。MFJの定める仕様以内とし、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。但し、2サイクル車の2サイクルオイルの混合は認める。
また NSF100HRC トロフィー、HRC GROM CUP はホンダ・レーシング発表のレギュレーションに従うこと。
- ・オイルは、一般市販されているものから選択すること。

2. 安全確保義務

2-1. 車両の塗装、剥離

- ・改造が許可されていない部品の塗装、剥離を禁止する。
- ・フレーム、スイングアームの塗装を許可する。但し、フレーム改造が許可されていないクラスのフレーム補強は認めておらず、塗装により隠ぺいしようとするものがあってはならないため積極的許可ではない。

2-2. ハンドル

- ・全参加車両は、左右の回転角度一杯にハンドルを切ったときに、ライダーの指をはさまないように、ハンドルと燃料タンク、カウリング等の間隔を確保すること。
- ・全参加車両は、ハンドルバーのバーエンドを必ず装着すること。ハンドルバーの先端がゴムで覆われている場合はこの限りでない。

2-3. クラッチ及びブレーキレバー

- ・全参加車両のレバー（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 16 mm とする）となっていないとてはならない。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（平らな部分の厚みは最低 14 mm 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とてはならない。
- ・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が出来る。（強く推奨）但し、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。

2-4. フットレスト及びペダル

- ・全参加車両は、フットレスト（ステップバー）先端が丸められていること。
- ・全参加車両は、チェンジ及びブレーキペダル先端が丸められていること。

2-5. 吸気方式

- ・エンジンは自然吸気であること。
- ・ラムエアシステムや酸素インジェクション、過給器等、気体、燃料に加圧する機構は不可とする。フューエルインジェクション車の参加を認める。

2-6. キルスイッチ

- ・全参加車両は、メインキーを取り外している場合、ハンドルを握ったまま操作可能な位置にキルスイッチを取り付けること。

2-7. ワイヤロックの義務

- ・全参加車両は、オイルフィルターキャップ及びオイルドレンボルトを確実に締め、ワイヤロックをすること。使用ワイヤは 0.6mm 以上が望ましい。

2-8. タイヤ

- ・タイヤは一般市販されている通常ルートで購入できるオンロードタイヤであること。自車のスピードレンジ(規格)に合ったタイヤをご使用ください。

・スリックタイヤの使用、公式発表前のタイヤの使用、タイヤへの追加工(ハンドカット、溝きり)は禁止。17インチ車両はレーシングレインタイヤの使用を認める。但し、MP-OPEN スプリントクラスはスリックタイヤ、レーシングレインタイヤの使用を認める。

・以下の競技専用及び市販タイヤの使用を認める。

ブリヂストン「RACING BATTLAX MINI S01、S02」「BT 601SS WET NHS」「E03Z」

ダンロップ「KR336」「KR337」「KR345」「KR189 ※旧モデル可(17インチ)」「KR410」

また、上記以外でも溝付きのサーキット走行専用タイヤの使用を認める。

・タイヤウォーマーの使用を認める。グリッド上での使用は禁止。

2-9. ホイール

・ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更可。ホイールバランス目的のウェイト貼り付けは可。

・ホイールの塗装を認める。但し、補強や軽量化と判断できる加工(研磨、パフがけ)及び危険な加工(強度不足を招く)は不可とする。

2-10. カウル、スクリーン ※NSF100HRC トロフィークラスはクラス別規則を優先。

・原則として、市販時にフルカウルが装着されている車両は、スクリーンを含むカウルを取り外してはならない。その際、カウルステーは全て取り付けること。フルタイラップ留めは不可とする。アッパーカウルのみ装着も不可とする(例外あり。後記「カウル、スクリーンの変更特例」を参照)。

・スクリーンを含むカウルは、材質、形状の変更、塗装、ステッカー貼付を認める。

・市販時がネイキッドの車両へのフルカウル取付けを認める。ただしその場合、当項「安全確保義務」(P18 ~P 21)を満たしていること。

・燃料タンクまたはタンクカバー、シートカウルにポジション調整のための最小限度のパッド等を追加することを認める。安易に脱落しないよう確実に取り付けること。

・カウルステー取り付け部の改造、変更を認める。但し、フレーム改造不可のクラスはフレーム部のカウルステー取付部の改造変更は不可。

2-11. カウル、スクリーンの変更特例

・市販時にフルカウルが装着されている車両において、やむを得ない理由によりカウルを入手できない場合のみ、カウルの未装着を認める。その場合、カウルステー類等、突起物の除去を完全に行った上で、当項「安全確保義務規則」(P18 ~P21)を満たしていること。またその際には、有効な大きさのゼッケンプレート(P22)を固定すること。

2-12. フェンダー ※NSF100HRC トロフィークラスはクラス別規則を優先。

・全参加車両は、フロントフェンダーの取り外しを禁止する。ただし、連続接続しているフルカウル装着車のみ、取り外しを認める。

・フロントフェンダー、リアフェンダーの材質、形状の変更を認める。

・リアフェンダーのみ、取り外しを認める。

2-13. ガソリンキャッチタンク及び、ガソリタンクブリーザーパイプ

・全参加車両はキャブレターからのオーバーフローを受け止める機構を設けること。

・2ストローク、4ストローク車両とも、容量100cc以上のガソリンキャッチタンクを取り付け、キャブレターからのブリーザーホース(NSRは2ヶ所、TZMは3ヶ所)を導くこと。

・4ストローク車両は、キャブレターボックス等を、その機構として認める。容量は100cc以上とする。

・ガソリタンクにブリーザーパイプのある車両は、容量250cc以上のガソリンキャッチタンクを取り付け、そのパイプを導くこと。また、大気解放する場合はパイプの途中に、タンク方向へ引き込むようにワンウェイバルブを取り付けること。キャッチタンクはキャブレターからのオーバーフローを受け留めるものと双方の機能を兼ねているものでも可とする。

・キャッチタンク等は、転倒時に影響を及ぼさない場所に、容易に脱落、破損しないように確実に取り付け、競技スタート時には必ず空にしておくこと。

2-14. ラジエターブリーザー、冷却水

・ラジエターのある全車両は、容量100cc以上のラジエターブリーザータンクまたはキャッチタンクを取り付け、ラジエターからブリーザータンクまでブリーザーホースを導くこと。

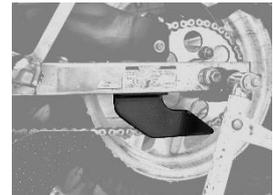
・冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物が望ましい。

2-15. チェーンカバー、エンジンケースカバー

- ・全参加車両は、フロント（ドライブ）スプロケット、リア（ドリブン）スプロケットのどちらに関してもチェーンカバーの取り外しを禁止する。ただし、リアフェンダーがチェーンカバーの機能を完全に満たしている場合は、リア側の取り外しを認める。スプロケットとの噛み合い部をカバーしていないリアフェンダーの場合、別途ガードを追加するなど対策すること。
- ・全参加車両は、クランクケースカバーのドライブスプロケット部分の切り取り加工を禁止する。MP-N(ノーマル)、SP、ST125、NSF100HRC トロフィーはクランクケースカバーの一切の加工は禁止。
- ・転倒時に地面に接触する恐れのあるエンジンケースに2次カバーを装着することを認める。(4サイクルは強く推奨)
- ・プロテクティブコーンの取り付けを認める。外装(カウル)表面より突き出し量を20mmまでとし、先端は曲面で面取りされていなくてはならない。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止。

2-16. リアスプロケットガード

- ・全参加車両は、チェーンとリアスプロケットの噛み合い部にリアスプロケットガードを取り付けること。
- ・リアスプロケットガードの取り付けは、ボルトオンやリベットまたは溶接で取り付けし、安易に脱落しないよう固定すること。タイラップ、両面テープのみの固定は不可とする。
- ・リアスプロケットガードの板厚は2mm以上とし、材質はアルミニウム、プラスチック、樹脂等、その役目を果たす十分な強度を確保していること。



R H松島製リアスプロケットガード↑

2-17. アクスルガードナット

- ・フロントおよびリアアクスルナットにプロテクターを装着する場合、セルフロックナットが機能する構造が望ましい。アクスルナットの締め付け座面は金属製であること。

2-18. 取り外し必須部品

- ・全参加車両は、公道用ナンバープレート、バックミラー、スタンド、キャリア類、補助ステップ(ピリオンステップ)、ウインカー、ホーン等を全て取り外すこと。ガソリンタンクキャップに鍵をつけたまま走行してはならない。

2-19. テレメトリー、デバイス、車載カメラ

- ・無線機、携帯電話の積載を禁止する。
- ・自動ラップ計時デバイスを追加することはできる。但し、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。
- ・ヘルメット、装備品へのウェアラブルカメラ装着は不可。カメラ固定の為に車両へのステー追加は可。ワイヤリングなどを施し転倒時に影響を及ぼさない場所に、容易に脱落、破損しないように確実に取り付けること。

3. 4ストローク車両の安全確保義務

3-1. オイルキャッチタンク

- ・車両には、容量250cc以上のオイルキャッチタンクを取り付けること。エアクリーナーボックスがこれを兼ねても良い。エアクリーナーボックスをキャッチタンクにする場合、隙間のないようにし、排出穴がある場合はふさぐこと。
- ・オイルキャッチタンクは金属性とし、転倒時に影響を及ぼさない場所に取り付けること。また、容易に脱落、破損しないよう確実に取り付けること。競技スタート時には必ず空にしておくこと。取り付けはボルトもしくは金属製のバンドとし、タイラップの固定は不可とする。
- ・取り付けられたオイルキャッチタンクの可否は、車検長の最終判断によるものとする。

3-2. オイルブリーザーライン

- ・エンジンブリーザーからオイルを受ける場合は「エンジン→オイルキャッチタンク→キャブレター吸入口へ」の順で施すこと。エアファンネルの場合はファンネル内にホースの出口を引き込み、固定すること。パワーフィルターの場合は接続すること。
- ・転倒時に、路面にオイルをこぼさないよう、エンジンにあるすべてのブローバイ出口（クランクケース、シリンダーヘッド、オイル注入口等）にはオイルブリーザーラインを設け、オイルキャッチタンクに導くこと。

※ST125 クラスはメーカー出荷時に設けられていない箇所にブローバイ出口を新設することはできません。

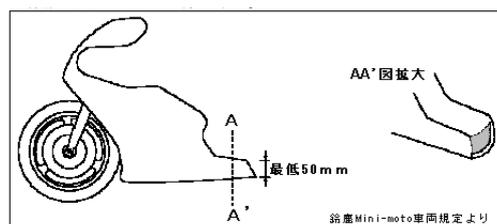
- ・施されたオイルブリーザーラインの可否は、車検長の最終判断によるものとする。

3-3. エンジンケース2次カバー

- ・すべての4サイクル車両は、転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持するすべ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ていることが望ましい。2次カバーもしくはプロテクティブコーン（エンジンスライダー）などの保護装置の装着を強く推奨する。

3-4. 4ストロークアンダーカウル

- ・エンジンオイル総容量を受け止めることができる形状の、アンダーカウルを装着すること。
- ・エンジン底面を全て覆うようにし、オイル受けのためのカウル端部(返しの部分)の高さは、最低 50mm を確保することが望ましい。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。伴う加工は可。
- ・アンダーカウル下部には、直径20mm 程度の水抜き穴を最少 1 個設けなければならない(穴は 2 個までとする)。この穴はドライコンディションの際は、耐油性のグロメット等で確実に閉鎖されていなくてはならず、レインコンディション時に限り開くことができる。
- ・アンダーカウルを取り付ける目的のステー追加を認める。



3-5. 非金属性タンクの車両(XR 等)

- ・燃料タンクが非金属性(ポリタンク等の車両、XR 等)の場合、タンクカバーの装着をすること。

4. 最低重量

- ・MP-N(ノーマル)、SP の車両最低重量は、完全装備のライダーが乗車した状態で 2 サイクル車 125kg、4 サイクル車 128kg、パイプフレーム車は 130kg とする。
- ・重量は、予選終了時、及びレース終了時において、規定重量を満たしていること。許容誤差は認めない。
- ・最低重量確保を目的とした、車両本体へのバラスト(おもり)搭載を認める。カウル類、及びライダーの装備類へのバラスト搭載は認めない。
- ・バラストの材質は自由であるが、十分な強度を確保した固体であること。
- ・バラストは、ボルトや金属バンドにより固定すること。それに伴う必要不可欠なステーの追加は認める。ただし、第 2 項「3-21 フレームの変更制限」(P26) を遵守すること。
- ・バラスト搭載者は、エントリー時及び競技前車両検査(朝の車検)時に申告し、その検査を受けること。その可否は、車検長の最終判断によるものとする。

5. 音量規制

- ・音量規制値は 99db/A とする。4 サイクル 124cc 以上 155.1cc 以下音量規制値はピストンスピード 11m/sec で測って 105db/A とする。測定環境による誤差として +1db/A、レース終了時は更に +3db/A の許容誤差を認める。
- ・測定方法、測定回転数は MFJ 競技規則に準ずる。4 サイクル車は固定回転数方式にて測定。測定回転数は NSR50/ミニ・NS50F/R は 9400rpm、TZM50 は 9800rpm、4 サイクル 150cc 以下 1 気筒は 5500rpm(筑波選手権に準じる)とする。

● レースオーナー制度 概要

詳細は HP 参照

運営事務局サイト 専用フォームからお申込み可能です！

- ・レースのオーナー(各決勝レースの冠スポンサー)を募集いたします。
- ・ご指定のレースにご希望のレース名を付けることが出来ます。(全角 12 文字以内)
(例)祝〇〇さん誕生記念 筑波太郎・花子結婚記念日 株式会社〇〇創立記念
- ・お申込者区分は「個人」と「法人、企業」の 2 区分となります。お申込レース名に商品名、ショップ名が含まれる場合は法人・企業の扱いになります。

● サーキットライセンス、スポーツ走行のご案内

モトピクニックの参加にあたって、特別なライセンスは必要ありません。しかし、レース当日は、十分な練習時間はありません。サーキットが開催しているスポーツ走行への参加をお勧めします。スポーツ走行にはサーキットライセンスが必要となります。筑波サーキットコース 1000 にはミニバイク専用のライセンス(12 歳以上)があり、レース前日のスポーツ走行当日取得が可能です。受付は随時筑波サーキットで行っています。

- ライセンス取得時に必要なもの 「印鑑・身分証明書(運転免許証など)・未成年者は親権者印鑑証明書」
 - ライセンス取得料金 新規 高校生以上 64 才以下 7,050 円、65 才以上 6,400 円、中学生以下 6,000 円
- ※詳細は、筑波サーキットにご確認ください。 ☎304-0824 茨城県下妻市村岡乙 159 TEL 0296-44-3146

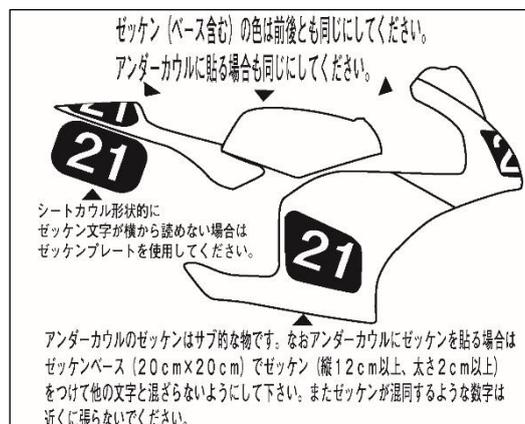
6. ゼッケン

構造上、基準の寸法を設けられない車両など、ゼッケンの可否は、車検時における車検長の最終判断によるものとする。

ゼッケンはタワー2階管制・計時からはっきり見えることを意識してください

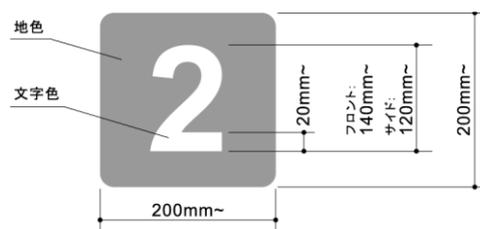
6-1. 取付位置

- ・オフィシャルが明確に識別できる位置に、フロントとリアの両サイドに**同色**で取り付けること。
- ・サイドのゼッケンは、シートカウルに取り付ける。スペースがなき場合は、ゼッケンプレートを取り付けること。(エイプ等)
シートカウル形状により規定サイズの確保が困難な場合、シート上面にゼッケンを貼った上で、サポートナンバーをアンダー(サイド)カウルに取り付ける。ただし、シート上面、サポートナンバーともゼッケンの色分けは指定色とし、車両全ての色分けが同色であること。
- ・車両の部品やライダーが自分のシートに座った身体によって隠れてはいけなない。
- ・ゼッケンベース、ゼッケンナンバーとも、**ガムテープ、ビニールテープの使用は禁止。**
- ・蛍光色、反射色(金、銀)の使用は禁止。つや消し色とする。
- ・正規のゼッケンナンバーと混同する恐れがあるその他の数字はゼッケンの周囲に貼らない。



6-2. ゼッケンナンバー

- ・洋数字の最低寸法
フロントナンバー：文字全体の縦の長さ 140mm 以上/文字の太さ 20mm
サイドナンバー：文字全体の縦の長さ 120mm 以上/文字の太さ 20mm
- ・影付文字、模様入り数字は禁止。数字間のスペースは 10mm 以上を確保し、数字が重なってはならない。



6-3. ゼッケンベース(地色)

- ・地色最低寸法は、フロント、両サイドとも 200mm×200mm 以上。**地色が数字の縁取りのみは不可。**
- ・地色はペイントが望ましい。粘着シートの場合は 1 枚ものであること。

6-4. 希望ゼッケン・固定ゼッケン

- ・参加クラスごと指定された色分けでゼッケンを取り付けること。**W エントリー車は SP クラス色指定を優先する。**
- ・エントリー時、ゼッケンナンバーの希望を受け付ける。希望ゼッケンは 2 桁までの数字とし、ダブルエントリー者、前回出場者を優先し、ご希望にそえない場合があります。
本年 2021 年は MP41 は 21 番以降、SP125 は 19 番以降、SP150 は 16 番以降でお願いします。
- ・スプリントランキング対象クラス前年ポイント保持者は指定された固定ゼッケン取り付けなければならない。
- ・ポイント保持者数の 50% は赤地に白文字の固定ゼッケンとする。但し **HRC GROM CUP は黒地/白文字でも可。**
P8「17.シリーズ戦固定ゼッケン」項を参照。

【2021年 赤ゼッケン(赤地/白文字)指定】

クラス	前年ランキング	クラス	前年ランキング
SP125	9位まで	SP	8位まで
MP-N(ノーマル)	6位まで	SP150	7位まで
HRC GROM Cup	5位まで。但し頭につけ101から	NSF100	1位まで。但し頭につけ101から
		HRCトロフィー	

●クラス別 ゼッケン色指定表 (赤ゼッケン指定車を除く)

クラス	色分け	クラス	色分け
MP43/M P 41/MP-K NSF100 HRCトロフィー SP125/SP150/MP-OPEN 90分耐久、スクーター	黄地/黒文字 白地/黒文字 黒地/白文字 ※上記から任意に選択	SPフレッシュマン	黄地/黒文字
		SPビギナー	黒地/白文字
		HRC GROM Cup (耐久含む)	黒地/白文字
		SPエキスパート	白地/黒文字
		赤ゼッケン指定者【義務】	赤地/白文字

第2項 MP-N(ノーマル)、SPクラス共通規定

【生産終了部品についての対応】

NSRmini/NSR50、NS50F/Rについて、一部部品がメーカー生産終了となり始めております。本規則書発表時点(2021年2月)で、対応可能な項目は規定に取り入れておりますが、今後、シーズン途中でも、生産終了部品が発生した場合、実情に合わせて対応してまいります。その場合も自己判断をせず、必ず主催者の発表を確認、もしくは問い合わせてください。

- *すべてのMP-N(ノーマル)クラス車両は、当項の規定及び、第1項(「全車両共通規定」P.18～)、第3項(「MP-N(ノーマル)クラス限定規定」P.27)に準じていること
- *SPクラス車両は、当項の規定及び、第1項(「全車両共通規定」P.18～)、第4項(「SPクラス限定規定」P.27)に準じていること。

1. 車両

- ・50cc以下の水冷2ストロークエンジン/マニュアルミッション車で、ホイール直径が12インチ以上17インチ以下の一般公道用市販車とする。ただし、HRC NSRmini、NS50Rの参加は認める。カワサキ KSR-I、ヤマハ TDR50の参加は不可とする。
- ・125cc以下の4ストロークエンジン/マニュアルミッション車でホイール直径が12インチ以上17インチ以下の一般公道用市販車とする。ただし、HRC NSF100、HRC GROMの参加は認める。ホンダ APE100・XR100 Motard、モンキー125、カワサキ KSR110 (BRIGH車含む)、Z125Pro、スズキ GSX-S125、タイガーホッパー125SE、GPX デーモンホッパー等。記載していない車両については条件を満たしていれば可。

2. エンジン

- ・エンジンの排気量は、市販時の排気量とする。オーバーサイズピストンの使用は認めない(メーカー純正品も不可)。

3. 改造制限(下記に示されている項目以外の改造、変更は認めない)

3-1. エンジンの変更制限

- ・原則として、シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース及びエンジン内部部品は、メーカー出荷時の状態であること。切削、追加、研磨(バリ取りを含む)は禁止する。2ストローク車のピストンセカンドリング エキスパンダー取り外しを認める。
- ・部品数量の変更は禁止する。ただし、許可したクラッチ部品を除く(P25「クラッチ機構の変更制限」を参照)。
- ・シリンダー、シリンダーヘッド、ヘッドガスケットの組み合わせは、互換性で認められている範囲内(P27)であれば制限はない。ただし、「シリンダーガスケット2枚重ね」等は認めない。組み合わせに注意すること。
- ・クランクの芯出しを認める。
- ・クランクケースカバー(R・L)の改造、変更は禁止する。
- ・4ストローク車両は原則として、エンジン自体に手を加えることは認められない。バルブ径・リフト・タイミングの変更は禁止。
但し、バルブの擦り合わせや部品を組み付ける際のバリ取り、アタリのぼかし等、一般的なメンテナンス(サービスマニュアル等)は認める。その場合でも、出荷時の形状を崩す様な加工は不可。追加のホーニング処理、ヤスリやリユーターによる加工は不可。
- ・メーカー車両出荷時に圧入されている箇所のみ、クランクケースベアリングの接着剤使用及びポンチ打ちによる固定を認める。
※NSR50・NSF100・APE100のクランクサイドベアリング部は鉄スリーブです。ケースの鉄スリーブ部分は圧入でないため上記内容の固定は認められない。
- ・2サイクル車両のバルンサーアイドルシャフトの加工を認める。

3-2. 始動機構の変更制限

- ・始動機構と、それら関連部品の取り外しを認める。

3-3. ラジエーターの変更制限

- ・ラジエーター及びラジエーターホース、ラジエーターブラケットの改造、変更を認める。
- ・導風板の取り付けを認める。
- ・サーモスタットの改造、変更を認める。
- ・水温計の取り付けを認める。

3-4. オイルポンプの変更制限

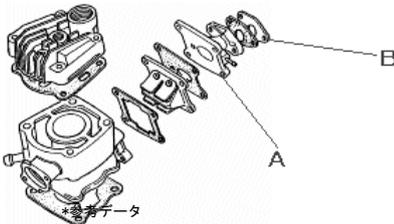
- ・分離給油のオイルポンプの改造、変更、取り外しを認める。
- ・オイルポンプを取り外した場合、マニホールドのニップルに必ずメクラ蓋をすること。

3-5. エアクリナーの変更制限

- ・エアクリナー及びボックス、エレメントの改造、変更及び取り外しを認める。
- ・ボックスを取り付けた場合も、キャブレターからガソリンキャッチタンクまで、ブリーザーホースを導くこと。

3-6. キャブレターの変更制限

- ・インジェクションをキャブレターに交換することは禁止とする。
- ・ジェット類、ニードル類、スロットルバルブの変更を認める。
- ・インテークチャンバーの取り外しと、それに伴う後処理を認める。ただし、取り外し後の処理は、メクラ蓋等で確実にこなうこと。
- ・キャブレター本体が無加工であっても、ドレンホースが本来の役割以外を施す機構は不可とする。
- ・エアファンネルの取付けを認める。
- ・フレッシュエアダクトの取付けを認める。ただし、エアファンネル、フレッシュエアダクトは、キャブレター本体を無加工で取付けられるものに限る。
- ・NSR50、NSRmini の場合、インレットパイプの種類により、インシュレーターの取り外しを禁止する（下図参照、図はインレットパイプが短いタイプ）。



- インレットパイプ (A) に短いタイプを使用している場合は、インシュレーター (B) を必ず取り付けること
- インレットパイプ (A) に長いタイプを使用している場合は、インシュレーター (B) の取付けを禁止する

短いインレットパイプの部品番号	長いインレットパイプの部品番号
17100-GT4-710 (～94NSR50用)	17100-G T 4-970 (95～NSR50用)
17101-NKL-000 (～01NSRミニ用)	17101-NLA-700 (02～NSRミニ用)
17100-GT4-000 (～01NSRミニ用代替品)	17100-GAA-000 (02～NSRミニ用代替品)

- ・APE100、APE100 タイプ D、XR100 Motard は NSF100 純正キャブレター16100-NX2-003、CRF100F キャブレター16100-KN4-A62、16100-KSJ-J01 の使用を認める。ケイヒン PD22 キャブレターのみ前記代替品として認める。(PD22 同等品と謳うものは不可) 伴うキャブレタートップセット、チョークレバーの加工、変更を認める。前記交換の際、インテークパイプは CRF100F 純正品 17110-KA8-000 への変更を認める。伴う CRF100 インシュレーターガスケット 16229-KN4-750、O リング 90302-436-004 の使用は可。エアクリナーコネクティングチューブの変更、加工、伴う最低限の部品変更を認める。KSR110 は 22 パイ以下のキャブレター変更を認める。伴う最低限の加工、変更は認める。

3-7. ワイヤハーネスの変更制限

- ・ワイヤハーネスの改造、変更を認める。

3-8. CDI、ECU の変更制限

- ・リミッターカット、及び CDI ユニットの改造、変更を認める。
- ・インジェクション仕様車はサブコンピューターの追加のみ認める。フルコントローラーの取付けは禁止。(ECU の書き換え、変更不可、点火時期の変更可能なタイプは不可ということ)

3-9. バッテリー、スターターの変更制限

- ・バッテリーの変更、取り外しを認める。
- ・充電コイルの取り外しを認める。その際に必要な加工は認める。
- ・メーカー生産終了に伴い、純正品と同等品と認められる CF ポッシュ補修用点火コイル品番 220860 の使用を認める。

3-10. スターターAssy 配線の変更

- ・スターターAssy 付属純正配線自体の変更(太さの変更、コード色の変更含む)を認める。伴うスターターベースの最小限の加工は可。但し、固定穴を長穴加工する等は従来通り不可とする。
- ・エンジンケースカバー内における、外付けの追加アースング配線は不可とする。ただし、純正アース線のアース取りは認める。(純正アース線は取り外さなくてもよい)

3-11. スパークプラグの変更制限

- ・スパークプラグ、プラグキャップの変更を認める。ただし、プラグコードの改造、変更は不可とする。イグニッションコイルの互換性については後記 P27.「4 互換性」に追記。

3-12. クラッチ機構の変更制限

- ・クラッチスプリングの変更を認める。
 - ・互換性で認められている範囲内（P27）であれば、クラッチプレート、フリクションディスクの数量変更を認める。ただし、部品数量は、自車両及び互換車両のメーカー出荷時を下回ってはならない。
- 【例】NSR ミニのクラッチディスク（メーカー出荷時 4 枚）を、93NSR50 のもの（メーカー出荷時 3 枚）へ変更することは認める。但し、クラッチディスクを 2 枚以下にすることは、NSR50 のメーカー出荷時の数量を下回るため禁止する。
- ・メーカー生産終了に伴い、NSR50/ミニのクラッチリフターロッド 22820-KR0-000(前期 3 枚仕様)代替品使用を認める。伴う最小限の加工は可。

3-13. ブレーキの変更制限

- ・ブレーキパッド、ブレーキシュー、ブレーキホース、ブレーキレバー、ブレーキケーブル、ブレーキフルードの変更を認める。レバーは、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低 16 mm とする）となっていないとてはならない。
- ・リアブレーキマスターシリンダータンクの取り外しを認める。
- ・マスターシリンダーガード、キャリパーガードの装着を認める。
- ・NS50F/R と NSR50(NSRmini/NSF100)のフロントマスターシリンダーユニットの互換性を認める。
- ・NS50F/R は NSR50/mini、NSF100 のフロントブレーキディスクの装着を認める。伴うオフセットカラー使用可。

3-14. ハンドル類の変更制限

- ・ハンドルバー及び、トップブリッジの改造、変更を認める。
- ・ステアリングステムベアリングの変更を認める。

3-15. ステップペダルの変更制限

- ・ステップペダル、ステップホルダー、リンクの改造、変更を認める。
- ・ガゼットタイプ(添え板タイプ)のステッププレート取り付けを認める。
- ・ギアポジションセンサーの取り外しを認める。

3-16. スプロケット及びチェーンの変更制限

- ・スプロケット、チェーンの変更を認める。
- ・チェーンサイズの変更を認める。

3-17. ステアリングダンパー及びハンドルストッパーの変更制限

- ・ステアリングダンパーの取付けを認める。ただし、ハンドルストッパーとの兼用は不可とする。
- ・ハンドル切れ角調整のためのストッパーの補強及び、追加ステーの使用を認める。

3-18. 操作系の変更制限

- ・スロットルワイヤー、オイルポンプ作動用ワイヤー、アクセルグリップ部（ラバーR/Lを含む）、ホルダー（R/L）の改造、変更を認める。
- ・クラッチレバー、クラッチケーブルの変更、改造を認める。レバーは、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低 16 mm）となっていないとてはならない。詳細は P.18「第 3 章 第 1 項 2-3 クラッチ及びブレーキレバー」参照。

3-19. メーター類の変更制限

- ・メーター類の改造、変更、取り外しを認める。伴う最低限の加工は認める。
- ・エンジン側のメーターケーブル駆動用ギアの取り外しを認める。ただし、取り外した場合、必ずメクラ蓋をすること。
- ・自動ラップ計時デバイス、データロガーの装着を認める。競技中の使用について特に制限がある場合は、随時指示する。

3-20. 燃料系統の変更制限

- ・給油目的での、ガソリタンク給油口の改造、変更は認める。ダミーエア抜き部のゴムの取り外しを認める。
- ・タンクカバーの装着を認める。ただし、ボルトで固定し、脱着が可能であること。

- ・フューエルフィルターの取り付けを認める。

3-21. フレームの変更制限

- ・原則としてフレームの改造、変更を禁止する。ただし、以下の場合を除く。
互換性については後記 P27.「4 互換性」に追記。
 - ①転倒又は腐食によるフレーム修復時は加工（溶接を含む）を認める。但し、補強や軽量化等、性能向上となる修復は不可とする。ハンドル切れ角調整目的等がこれにあたる。フレームの基本骨格の変更は認められない。フレーム付属のエンジンマウント取付ステー等、割れて分散してしまう箇所については当て板を使用しての補強溶接を認める。
 - ②サイドスタンド取付ステー部分の削除は認める。NS50F に限り、ステップ位置変更に伴う部分の削除は認める。
 - ③バラスト取付に必要なステー、及びカウルステー追加は認める。
 - ④必要でないステーのカットは認める。
 - ⑤シートカウル取付目的の場合は、シートレール加工（溶接を含む）を認める。
 - ⑥フレーム/エンジン各部のネジ山を変形させてしまった場合のヘリサート加工修正を認める。但し、STD のボルトが使用できること。ネジサイズの変更は禁止。
- ・フレーム及びシートレールの補強と判断できるもの及び、危険な改造（強度不足等）は不可とする。

3-22. スイングアームの変更制限

- ・リアスプロケットガード取付目的の加工を認める。
- ・リアスタンド用ブラケット取付目的の加工を認める。ただし、必要以上に長いもの、鋭利なものは不可とする。
- ・いずれも、スイングアームの補強と判断できるものは不可とする。
- ・NS50F のスイングアーム加工を認める。ただし、十分な強度を保つこと。危険な改造はしないこと。(NS50R 用リアショック取付目的の加工は OK ということ)

3-23. サスペンションの変更制限

- ・フロントサスペンションのイニシャルアジャスターの取り付け、インナーパーツ（スプリング、シートパイプ等）の改造、変更を認める。サスペンションオイルの粘度の変更を認める。
- ・フロントフォーク上下の取り付け位置の調整を認める。
- ・フロントフォークダストシールの変更、取り外しを認める。
- ・スタビライザーの取り付けを認める。
- ・リアサスペンションの変更、交換を認める。また、補助ステーの使用を認める。その場合、十分な強度を保つこと。但し、リアサスペンション本体、補助ステーともスイングアーム、フレーム側を無加工で取り付けられるものに限る。
- ・リアサスペンションとマフラーの間に遮熱板の取り付けを認める。
- ・フロントサスペンションのボトムケースの塗装を認める。
- ・NS50F および NS50R はフロントフォークの改造、変更を認める。また、ステムの改造、変更を認める。伴い、キャリパー、ディスクローター、ホイール取り付けに必要な加工及び、アクスルシャフトの変更を認める。あくまでもフォーク Assy メーカー生産終了に対応した規定であり、従来通りホイール、ホイールベアリング、キャリパーは変更不可。アクスルシャフト径の変更不可。但し、ディスクローターは「3-13 ブレーキの変更制限」を参照のこと。

3-24. ホイールの変更制限

- ・スピードメーターケーブル駆動用ギア、ダストシールの取り外しを認める。
- ・ホイールサイドカラーの変更を認める。
* アルミ等、強度の低い材質を使用した場合、アクスルシャフトの締め付け時に、破損する恐れがあります。トルク管理を充分に行ってください。
- ・NS50F および NS50R のタイヤチューブレス化は可。

3-25. ボルト及びナットの変更制限

- ・ボルト、ナット類は、同じ材質の場合のみ変更を認める。ただし、ブレーキのバンジョー、バンジョーボルト、カウルピス、スクリーンピス、オイルドレンボルトの材質変更は認める。
- ・ボルト、ナット類はワイヤーロック目的の為、穴を開けることを認める。但し、軽量化目的は不可。
- ・アクスルシャフト保護を目的としたナットの改造を認める。ただし、材質の変更は不可とする。

4. 互換性

- ・NSR50/ミニ(型式 AC10/RS50)と NSR80 (型式 HC06)のフレーム互換性を認める。
- ・フレーム打刻型式及びエンジン打刻型式の双方が同一の車両間であれば、部品の交換を認める。ただし、一切の追加加工なしで組み付け可能な部品のみとする。
- ・「NSR50 と NSRmini」、「NS50F と NS50R」については、相互の部品交換を認める。また「NSR50・NSRmini・NS50F・NS50R」のエンジン関連パーツについては互換性を認める。但し、ミッションは不可とする。
【例】・93NSR50 への NSRmini の部品（シリンダー、ガスケット）使用は認める。
- ・NSRmini および NSR50 と NSF100 の車両間において、車体関連パーツについては、その使用を認める。エンジン、電装関連パーツは認めない。【例】・NSRmini に NSF100 のスイングアーム取り付けは認める。・NSRmini に NSF100 のクラッチフリクションディスクの使用は不可とする。
- ・NSRmini/NSR50 と NS50F/NS50R、NS-1 の車両間において、イグニッションコイルの互換性を認める。本作業に伴う場合のみプラグコードの延長を認める。但し、NS50R イグニッションコイルは 2020 年 2 月現在 HRC から販売継続されていますので、そちらの使用を優先してください(品番 30510-KAB-000)。
- ・国内販売(終了)の KSR110 と KSR110 B R I G H 車の部品の互換性を認める。

第 3 項 MP-N(ノーマル)クラス限定規定

【概要】ノーマルエンジン、ノーマルマフラー車。

- * すべての MP-N(ノーマル)クラス車両は当項の規定及び、第 1 項（「全車両共通規定」P.18～、第 2 項（「MP-N(ノーマル)、SP クラス共通規定」P.23～）に準じていること

1. 改造限度

- ・市販時純正マフラーを装着していること。マフラーバンテージの装着は禁止。
- ・マフラーは走行中の接地を回避する目的での加工（凹ませる）は可。マフラー補修時の最小限の修復加工（溶接を含む）は認める。但し、補強(当て板含む)や軽量化等、性能向上となる改造、変更は不可。メーカー出荷時と著しくサイズ、形状が異なるマフラーは使用不可。

【マフラー加工についてご理解のお願い】 2017 年までノーマルマフラーの溶接は一切許可していませんでした。これは、過去、ノーマルマフラーの改造が広く行われ、内部構造の改造、長さの異なるノーマルマフラーを複数所持しセッティングするという状況を踏まえ、溶接を禁止としたものです。溶接を許可した場合、再車検の場でマフラーをカットして検査することは実質不可能です。従いまして、著しいサイズの変更、軽量化は再車検落ちとなります。その可否は、車検長の最終判断によるものとします。エントラントを信じての溶接許可となりますことをお汲み取り下さい。

- ・APE100、APE100 タイプ D、XR100 Motard は CRF100 マフラーの使用を認める。
- ・GROM、HRC GROM はホンダ GROM 純正マフラーを装着すること。(前期 18300-K26-B00・後期 18300-K26-C00 を問わない)

第 4 項 SP クラス限定規定

【概要】ノーマルエンジン、マフラー改造車。

- * すべての SP クラス車両は、当項の規定及び、第 1 項（「全車両共通規定」P.18～）、第 2 項（「MP-N(ノーマル)、SP クラス共通規定」P.23～）に準じていること

上記に加えて下記項目の改造、変更を認める。

1. 改造限度

1-1. 排気系

- ・マフラーの改造、変更を認める。ただし、消音効果のあるサイレンサーを装着すること。（「第 1 項 5 音量規制」P.21）
- ・サイレンサー及び車両の一部が後輪最後端の垂線より後ろに突出してはならない。
- ・サイレンサーは、ステーによりフレームへ固定すること。
- ・サイレンサーのステーによる取付けが出来ない場合、サイレンサーとマフラー本体をワイヤーロックすること。

2. 4 ストローク車両

- ・SP クラスに SP-4 ストローク車両の参加を認める。車両規定は「第 5 項 SP-4 ストローククラス車両規定」を参照。

第5項 SPクラス4ストローク車 車両規定

【概要】 ノーマルエンジン(ハイカム不可)、キャブレター・マフラー改造車。

*すべてのSP-4ストローク車両は当項の規定及び、第1項(「全車両共通規定」P.18～)、第4項「SPクラス限定規定」に準じていること。内容が重複する項目は本項目を優先する。

1. 車両

- ・100cc以下の4ストロークエンジン/マニュアルミッション車でホイール直径が12インチ以上17インチ以下の車両とする。ただし、ホンダGROM、HRC GROM、カワサキKSR110(B R I G H車含む)、カワサキZ125Pro、タイガーホッパー125SE、GPXデーモンホッパーの参加は認める。

2. エンジン、排気量

- ・エンジンは単気筒4ストローク、排気量は100cc以下とする。
- ・GROM、カワサキZ125Pro、ホッパーは125cc以下、KSR110は111cc以下とする。KSR110のみメーカー純正品オーバーサイズピストンの使用を認める。
- ・エンジンは出荷時の状態を基本とし、後記で認められる以外の改造、変更は不可。

3. 改造限度

改造範囲はKSR110はKSR110限定規定、他車種はSP-4ストローク規定とし、それぞれの規定に準じて下さい。

【SP-4ストローク規定】

「第4項 SPクラス限定規定」に加えて、下記改造を認める。

- ・ヘッドカバーの改造、変更を認める。(オイルシャワーヘッド等)
- ・オイルクーラーの取り付けを認める。
- ・オイルポンプの改造、変更を認める。伴うオイル通路の拡張は可。
- ・キャブレターの変更を認める。インシュレーターの取り外し、変更、およびマニホールドの改造、変更を認める。
- ・インジェクション車のフルコントローラー、サブコンピューターの使用は可。取り付けに伴う加工、変更を認める。
- ・ブレーキの改造変更を認める。但し、危険な改造はしないこと。
- ・電装系部品の改造変更を認める。(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)
- ・Lケースカバーの改造、変更は可。カラー、ワッシャーを使用し5mm厚を限度とし、熱対策することは可。Lケースガスケットの取り外しも可。但し、スプロケット部分の切り取りは不可
- ・公道市販車クランクケース使用の際、ニュートラルスイッチを取り外した場合、開口部に必ずメクラ蓋をすること。また、ニュートラルスイッチスペーサーのみを取り外す場合は、ニュートラルスイッチの抜け防止の処置を施すこと。ただし、ニュートラルスイッチは取り外さないことが望ましい。NSF100クランクケースは、元々ニュートラルスイッチのための開口部がありません。
- ・クランクケース内圧コントロールバルブの使用は可
- ・エンジンマウントキットの使用は認める。エンジン換装に伴う最小限のクランクケース切削加工は可。
- ・クラッチの改造、変更を認める。但し、クラッチハウジングのギアの歯数が純正品と変わらないこと。
- ・クラッチケースカバーの改造、変更を認める。
- ・フレーム、スイングアームの改造、変更を認める。アルミフレーム、オリジナルフレームは不可。
- ・フレームを覆うタイプのステッププレートの使用を認める。取り付けにあたりスイングアームシャフト、エンジンマウントシャフトと共締めを認める。
- ・NS50FおよびNS50R車体はフロントフォークの改造、変更を認める。
- ・フロントサスペンション、ステアリングステムの改造、変更を認める。伴うヘッドパイプの加工は可。
- ・ホイールの改造、変更を認める。ホイールベアリングのダストシール取り外しを認める。
- ・燃料タンク及びフューエルコック、フューエルライン(ストレーナー、フューエルホース等を含めた構成部品機構)、給油口の改造、変更を認める。
- ・外装品の変更を認める。
- ・ホンダNSF100、XR100 Motard、XR100R、APE100(タイプD含む)、CRF100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。ホンダGROMとHRC GROMの部品の互換性を認める。

※当レースではハイカム使用は不可。

※ハイカム使用車両はMP41、MP-OPEN等の参加をご検討ください。

【 KSR110 限定規定 】

「第4項 SPクラス限定規定」に加えて、下記改造を認める。

- ・ミッションギア変更を認める。伴う最小限のクランクケース切削加工は可。
- ・オイルクーラーの取り付けを認める。伴うクラッチケースカバーの改造、変更を認める。
- ・オイルポンプの改造、変更を認める。
- ・エアクリーナーエレメント、エアクリーナーボックスの改造、変更を認める。
- ・キャブレターの変更を認める。
- ・発電装置の磁石の取り外しのみ認める。
- ・ブレーキマスターシリンダー、ブレーキキャリパー、ブレーキディスクの変更を認める。但し危険な改造はしないこと。
- ・燃料タンク及びフューエルコック、給油口の改造、変更を認める。
- ・外装品(シュラウド取り外し、カウリング、シート、シートカウル)の変更を認める。
- ・KSR110 B R I G H車の部品使用を認める。

第6項 ST125(旧ST100)クラス 車両規定

【概要】 ノーマルエンジン、マフラー改造車。ST125クラスはSP125クラスと統合、総合表彰。

*すべてのST125クラス車両は、当項の規定及び、第1項(「全車両共通規定」P.18～)に準じていること。内容が重複する項目は本項目を優先する。

1. 車両

- ・125cc以下の4ストロークエンジン/マニュアルミッション車でホイール直径が12インチ以上17インチ以下の車両とする。ホンダ APE100、APE100 タイプ D、XR100 Motard、GROM、カワサキ KSR110 (B R I G H車含む)、カワサキ Z125Pro、タイガーホッパー125SE、GPX デーモンホッパー等。NSF100の参加は不可。HRC GROMの参加は今年まで認める。記載していない車両については条件を満たしていれば可。
- ・シーズン中であっても性能調整規定が追加される可能性がある。

2. エンジン、排気量

- ・エンジン排気量は市販時の排気量とする。
- ・ボアアップは不可。オーバーサイズピストンの使用を禁止する。

3. 改造限度(下記に示されている項目以外の改造、変更は認めない)

3-1. エンジンの変更制限

- ・原則として、エンジン自体に手を加えることは認められない。バルブ径・リフト・タイミングの変更は禁止。
- ・バルブの擦り合わせや部品を組み付ける際のバリ取り、アタリのぼかし等、一般的なメンテナンス(サービスマニュアル等)は認める。但し、出荷時の形状を崩す様な加工は不可。追加のホーニング処理、ヤスリやリユーターによる加工は不可。
- ・部品数量の変更は禁止する。ただし、許可した部品を除く。
- ・クランクケースカバー(R・L)の改造、変更は禁止する。KSR110のクラッチマニュアル化を目的としたRケースカバーの改造、変更はこの限りではない。
- ・エンジンハンガーボルトにエンジン幅とフレーム幅の調整目的でシムワッシャーを使用することを認める。但し、溶接等で固定してはならない。
- ・APE 100 タイプ D 及び XR100 Motard のシリンダー部 12195-KPH-900 ラバーA インサートの取り外し可。

3-2. 始動機構の変更制限

- ・始動機構とそれら関連部品の取り外しは可。(但し、耐久クラスは可能な限りセルスターターもしくはキックスターターが装備されていることが望ましい。)

3-3. オイルポンプの変更制限

- ・オイルポンプの取り外し、変更は禁止。

3-4. キャブレターの変更制限

- ・ APE100、APE100 タイプ D、XR100 Motard は NSF100 純正キャブレター16100-NX2-003、CRF100F キャブレター16100-KN4-A62、16100-KSJ-J01 の使用を認める。ケイヒン PD22 キャブレターのみ前記代替品として認める。(PD22 同等品と謳うものは不可) 伴うキャブレタートップセット、チョークレバーの加工、変更を認める。前記交換の際、インテークパイプは CRF100F 純正品 17110-KA8-000 への変更を認める。伴う CRF100 インシュレーターガスカート 16229-KN4-750、O リング 90302-436-004 の使用は可。エアクリナーコネクティングチューブの変更、加工、伴う最低限の部品変更を認める。(CRF100F 純正品が 2019.2 時点 メーカー在庫僅少の為、社外品も可) 但し、キャブレターからエアクリナーBOX に至るコネクティングチューブのラインは気密性を必ず保つこと。不可抗力の場合も含め、気密性を保てない場合は車検落ちとなる。KSR110 は 22 パイ以下のキャブレター変更を認める。伴う最低限の加工、変更は認める。
- ・ ジェット類、ニードル類、スロットルバルブの変更を認める。
- ・ キャブレターとエンジンを接続するパイプの間にあるインシュレーターは取り外し、もしくはキャブレター径までの加工またはアフターマーケット品に変更することを認める。オリジナルについては著しく口径が拡大されている場合、使用を認めない。
- ・ インジェクションをキャブレターに交換することは禁止とする。

3-5. エアクリナーの変更制限

- ・ エアクリナーエレメントの変更、取り外しを認める。エアクリナーエレメントホルダーの取り外し可。それ以外のエアクリナーBOXの加工は不可。
- ・ エアクリナーボックス上部にある吸入口は取り外しのみ認める。
- ・ KSR110はフレーム内部のインテークダクトの取り外し及びエアクリナーボックス隔壁(パンチングメタル部)の切除は認める。それ以外のエアクリナーボックスの加工は不可。

3-6. ハンドル類の変更制限

- ・ ハンドルバー及び、トップブリッジの改造、変更を認める。
- ・ ステアリングステムベアリングの変更を認める。

3-7. ブレーキの変更制限

- ・ ブレーキパッド、ブレーキシュー、ブレーキホース、ブレーキレバー、ブレーキケーブル、ブレーキフルードの変更を認める。クランプの取り外しを認める。その場合、ホース取り回しに注意すること。レバーは、原則として先端がボール状(このボールの直径は最低 16 mm)となっていないとてはならない。詳細は P.18「第 3 章 第 1 項 2-3 クラッチ及びブレーキレバー」参照。
- ・ マスターシリンダーガード、キャリパーガードの装着を認める。
- ・ XR100 Motard と NSF100、NSRmini 及び NSR50・80 純正ブレーキディスクローターの互換性を認める。
- ・ XR100 Motard、APE100 タイプ D と NSF100、NSRmini、NSR50・80 および NS50F/R の純正ブレーキキャリパー、純正マスターシリンダーユニットの互換性を認める。

3-8. ステップペダルの変更制限

- ・ ステップペダル、ステップホルダー、リンクの改造、変更を認める。

3-9. スプロケット及びチェーンの変更制限

- ・ スプロケット、チェーンの変更を認める。
- ・ チェーンサイズの変更を認める。

3-10. ステアリングダンパー及びハンドルストッパーの変更制限

- ・ ステアリングダンパーの取付けを認める。ただし、ハンドルストッパーとの兼用は不可とする。
- ・ ハンドル切れ角調整のためのストッパーの補強及び、追加ステーの使用を認める。

3-11. メーター類の変更制限

- ・ メーター類の追加、改造、変更、取り外しを認める。伴う最低限の加工は認める。
- ・ タコメーターケーブル駆動用ギアの取り外しを認める。
- ・ 自動ラップ計時デバイス、データロガーの装着を認める。競技中の使用について特に制限がある場合は、随時指示する。

3-12. ワイヤハーネスの変更制限

- ・ ワイヤハーネスの改造、変更を認める。

3-13. 操作系の変更制限

- ・スロットルワイヤー、アクセルグリップ部（ラバーR/Lを含む）、ホルダー（R/L）の改造、変更を認める。
- ・クラッチレバー、クラッチケーブルの変更、改造を認める。

3-14. CDI、ECUの変更制限

- ・リミッター解除装置の取り付けを認める。CDIユニット、イグニッションコイルの変更を認める。
- ・市販GROMはHRC GROM出荷時のECU使用の場合、サブコンピューターの追加は認めない。市販GROM純正ECU使用の場合はサブコンピューターの追加を認める。
- ・他車種インジェクションに関する部品はサブコンピューター追加のみ認める。フルコントローラーの取り付けは禁止。

3-15. バッテリーの変更制限

- ・メーカー出荷時にバッテリーを搭載している車両はその取り外しを認める。非搭載車はバッテリー搭載を認める。
- ・バッテリーの変更を認める。但し、搭載するバッテリーは最大12Vまでとする。

3-16. スパークプラグの変更制限

- ・スパークプラグ、プラグキャップ、プラグコードの変更を認める。ダイレクトイグニッションコイルの使用を認める。

3-17. クラッチ機構の変更制限

- ・KSR110は遠心式のクラッチをマニュアル式クラッチへ変更を認める。伴うRケースカバーの改造、変更は認める。

3-18. フレームの変更制限

- ・原則としてフレームの改造、変更を禁止する。ただし、以下の場合を除く。
 - ①転倒又は腐食によるフレーム修復時は加工（溶接を含む）を認める。ハンドル切れ角調整目的等がこれにあたる。但し、補強や軽量化等、性能向上となる修復は不可とする。シャフト貫通部等、割れて分散してしまう箇所については当て板を使用してのフレーム補強溶接を認める。
 - ②必要でないステアのカット、取り外しを認める。
 - ③突起物の取り外しを認める。
例)XR100Motardのタンデムステップはフレームにステアが溶接されている為、ステアのみ切断は認める。
 - ④ゼッケンプレート・メーター・シート等の取り付け目的のステア追加を認める。
 - ⑤フレーム/エンジン各部のネジ山を変形させてしまった場合のヘリサート加工修正を認める。但し、STDのボルトが使用できること。ネジサイズの変更は禁止。
- ・フレーム及びシートレールの補強と判断できるもの及び、危険な改造（強度不足等）は不可とする。

3-19. スイングアームの変更制限

- ・リアスプロケットガード取付目的の加工を認める。
- ・リアスタンド用ブラケット取付目的の加工を認める。ただし、必要以上に長いもの、鋭利なものは不可とする。
- ・いずれも、スイングアームの補強と判断できるものは不可とする。
- ・APE100はXR100Motard、APEタイプDのスイングアームを装着することができる。

3-20. サスペンションの変更制限

- ・フロントサスペンションのインニシャルアジャスターの取り付け、インナーパーツ（スプリング、シートパイプ等）の改造、変更を認める。
- ・フロントフォーク上下の取り付け位置の調整を認める。
- ・フロントフォークダストシールの変更、取り外しを認める。
- ・フロントサスペンションのオイル及び突き出し量の変更、車高調整する為のカラーを追加することを認める
- ・フロントサスペンションのボトムケースの塗装を認める。
- ・インナーチューブへのチタンコーティング加工を認める。
- ・スタビライザーの取り付けを認める。
- ・リアサスペンションの変更、交換を認める。また、補助ステアの使用を認める。その場合、十分な強度を保つこと。但し、リアサスペンション本体、補助ステアともスイングアーム、フレーム側を無加工で取り付けられるものに限る。
- ・APE100はXR100Motard、APEタイプDのリンゲージを装着することができる。

3-21. ホイールの変更制限

- ・スピードメーターケーブル駆動用ギアのみを取り外しを認める。
- ・ホイールベアリング ダストシールの取り外しを認める。
- ・KSR110 はホイールの交換を認める。但し、純正と同サイズのアルミホイールに限る。装着使用に関して付属部品一切の加工は禁止とする。
- ・APE100 はXR100Motard、APE タイプ D の純正ホイール、純正ブレーキ、フロントフォーク(関連部品を含む)、スイングアーム(リンク部品を含む)の装着を認める。NSRmini 用純正 3 本スポークホイールの装着を認める。併い、42311-GT4-000 (カラー、リヤアクスル) の使用も認める。
- ・APE100 はXR100Motard のリア純正ホイール取り付け目的のブレーキ止め部品の装着を認める。但し、ボルトオンで装着できるものに限る。
- ・XR100 Motard の NSF100、NSRmini 及び NSR50・80 純正ホイールとの互換性を認める。但し、車体側を無加工で取り付けられるものに限る。また、ホイールの変更に併い、42311-GT4-000 (カラー、リヤアクスル) の使用も認める。
例)NSRmini 用純正 3 本スポークホイールの装着可

3-22. 燃料系統の変更制限

- ・燃料タンク及びフューエルコック、フューエルライン(ストレーナー、フューエルホース等を含めた構成部品機構) の改造、変更は禁止する。

3-23. 排気系

- ・マフラーの改造、変更を認める。但し、消音効果のあるサイレンサーを装着すること。(「第1項 5 音量規制」P.21)
- ・サイレンサー及び車両の一部が後輪最後端の垂線より後ろに突出してはならない。
- ・エキゾーストパイプの取り回しは自由とする。
- ・APE100でエアクリーナーボックスのサイドカバーが干渉する場合、カバーのみ取り外しを認める。
- ・KSR110でマフラーをセンター出しにする場合、ナンバープレートブラケットの取り外しを認める。
- ・二次空気供給装置の取り外しを認める。ただし取り外した穴は完全に塞ぐこと。

3-24. 外装の変更

- ・外装品の変更を禁止する。但し、以下の場合を除く。
- ・塗装を認める。
- ・アンダーカウルの装着。(「第1項 3-4アンダーカウルの取り付け」P.21)。
- ・保安部品等の取り外し。(「第1項 2-18 取り外し必須部品」P.20)
- ・フロントスタンド装着目的のフェンダーへの最小限の穴あけ加工を認める。
- ・ナンバープレート用ブラケットの取り外しを認める。KSR110 は一体型になっているが取り外しを認める。
- ・APE100 (タイプD 含む) のサイドゼッケンは、プレートのみ装着することが出来る。
- ・APE100 (タイプD 含む) は、フロントゼッケンベースを兼ねた純正品以外のフロントバイザー・カウルを装着することができる。但し、そのサイズは幅410mm、高さ280mm、奥行260mmを目安とし、著しくそのサイズを越えないこと。またXR100Motard の純正ヘッドライト及びフロントバイザーへの変更を認める。
- ・APE100はフェンダーBセットリヤ80120-KRL-000及びその付属部品の取り外しを認める。
- ・乗車姿勢維持を目的とする最低限の加工(シートアンコぬき、シート表皮の変更)を認める。
- ・GROM・Z125Proフロントフェンダーは、タイヤとの干渉を避ける目的として最低限の加工・追加物を認める。但し走行時に脱落しないよう取り付けること。GROMアッパーカウル形状は純正形状を保つこと。

3-25. ボルト及びナットの変更制限

- ・ボルト、ナット類は、同じ材質の場合のみ変更を認める。ただし、ブレーキのバンジョー、バンジョーボルト、カウルビス、スクリーンビス、オイルドレンボルトの材質変更は認める。
- ・アクスルシャフト保護を目的としたナットの改造を認める。ただし、材質の変更は不可とする。

4. 互換性

- ・ APE100(タイプD含む)、およびXR100 Motardの車両間において、エンジン型式が「HC07E」で、無加工(切削・追加・研磨なし)で取り付け可能なパーツについては、その使用を認める。(吸気系パーツやエンジンパーツ及び車体関連パーツ)但し、「車体関連パーツ」に外装は含まない。車両規定「3-24 外装の変更」を遵守のこと。※オリジナル形状を保つということ。【例】・XR100 MotardにAPE100のスイングアーム取り付けを認める。
- ・ APE100(タイプD含む)、およびXR100 MotardはCRF100Fのキャブレター(旧部品番号含む)の互換性を認める。また「3-4. キャブレターの変更制限」(P29)で明記されている、インテークパイプ、インシュレーターガスケット、Oリングの使用は可。前記以外の品番が異なる部品の互換性は認めないので注意すること。
- ・ 国内販売(終了)のKSR110とKSR110 B R I G H車の部品の互換性を認める。
- ・ HRC GROMと市販GROM車両間の部品の互換性を認める。

第7項 SP125 クラス限定規定

【概要】 ノーマルエンジン、マフラー改造車。車体周りの部品については変更を認めていく方向です。

1. 車両

- ・ 一般市販されている 100CC 以上、125CC 以下 4 ストロークエンジン/マニュアルミッション車でホイール直径が 12 インチ以上 **17 インチ以下**の車両とする。ホンダ CBR125R、ヤマハ YZF-R125、スズキ GSX-R125、GSX-S125、KTM RC125、I25 デュエーク等、記載していない車両については条件を満たしていれば可。
- ・ 個別車両について判断に迷う内容をご相談ください。その場合、個々に主催が判断し、許可する場合がある。
- ・ シーズン中であっても性能調整規定が追加される可能性がある。
- ・ ST125 参加車両の本規定内の改造を認める。但し、外装変更を除く。

2. エンジン

- ・ エンジンの排気量は、市販時の排気量とする。オーバーサイズピストンの使用は認めない(メーカー純正品も不可)。

3. 改造限度(下記に示されている項目以外の改造、変更は認めない)

* すべての SP125 クラス車両は、当項の規定及び、第 1 項(「全車両共通規定」P.18~)、加えて下記項目の改造、変更を認める。

3-1. エンジンの変更制限

- ・ 原則として、エンジン自体に手を加えることは認められない。バルブ径・リフト・タイミングの変更は禁止。但し、バルブの擦り合わせや部品を組み付ける際のバリ取り、アタリのぼかし等、一般的なメンテナンス(サービスマニュアル等)は認める。その場合でも、出荷時の形状を崩す様な加工は不可。追加のホーニング処理、ヤスリやリユーターによる加工は不可。
- ・ クランクケース内圧コントロールバルブの使用は可
- ・ YZF-R125とR15の吸排気バルブの互換性を認める。

3-2. ラジエーターの変更制限

- ・ メーカー販売終了品があるため、ラジエーター及びラジエーターホース、ラジエーターブラケットの改造、変更を認める。
- ・ 導風板の取り付けを認める。
- ・ サーモスタットの改造、変更を認める。

3-3. エアクリナー、ファンネルの変更制限

- ・ インジェクションをキャブレターに交換することは禁止とする。
- ・ エアクリナー及びボックス、エレメントの改造、変更及び取り外しを認める。
- ・ ボックスを取り付けた場合も、キャブレターからキャッチタンクまで、ブリーザーホースを導くこと。
- ・ エアファンネル、フレッシュエアダクトの取付けを認める。キャブレター車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。

3-4. ワイヤハーネスの変更制限

- ・ ワイヤハーネスの改造、変更を認める。

3-5. スパークプラグの変更制限

- ・ スパークプラグ、プラグキャップ、プラグコード、**イグニッションコイル**の変更を認める。

3-6. ECUの変更制限

・インジェクション車のリミッター解除は可、サブコンピューターの追加を認める。フルコントローラーの取り付けは不可(点火時期の変更不可)。WestPower(Special Agent) 製インジェクションコントローラー (GSX-R125 Negotiator-I)の使用は可とするが、点火タイミングの変更は不可。但し、市販 GROM は HRC GROM 出荷時の ECU 使用の場合、サブコンピューターの追加は認めない。市販 GROM 純正 ECU 使用の場合はサブコンピューターの追加を認める。

- ・オートシフターの使用は可。
- ・**C D I ユニットの**変更を認める。

3-7. クラッチ機構の変更制限

- ・クラッチスプリング、クラッチプレート、フリクションディスクの変更を認める。

3-8. ブレーキの変更制限

- ・ブレーキパッド、フロントおよびリアブレーキキャリパー、ブレーキマスターシリンダー、ブレーキディスク、ブレーキシュー、ブレーキホース、ブレーキレバー、ブレーキフルードの変更を認める。レバーは、原則として先端がボール状(このボールの直径は最低 16 mmとする)となっていないとてはならない。

3-9. ハンドル類の変更制限

- ・ハンドルバー及び、トップブリッジの改造、変更を認める。
- ・ステアリングステムベアリングの変更を認める。

3-10. ステップペダルの変更制限

- ・ステップペダル、ステップホルダー、リンクの改造、変更を認める。
- ・ギアポジションセンサーの取り外しを認める。

3-11. スプロケット及びチェーンの変更制限

- ・スプロケット、チェーンの変更を認める。
- ・チェーンサイズの変更を認める。

3-12. ステアリングダンパー及びハンドルストッパーの変更制限

- ・ステアリングダンパーの取付けを認める。ただし、ハンドルストッパーとの兼用は不可とする。
- ・ハンドル切れ角調整のためのストッパーの補強及び、追加ステーの使用を認める。

3-13. 操作系の変更制限

- ・スロットルワイヤー、オイルポンプ作動用ワイヤー、アクセルグリップ部(ラバーR/Lを含む)、ホルダー(R/L)の改造、変更を認める。
- ・クラッチレバー、クラッチレバーホルダー、クラッチケーブルの変更、改造を認める。レバーは、原則として先端がボール状(このボールの直径は最低 16 mm)となっていないとてはならない。詳細は P.18「第3章 第1項 2-3 クラッチ及びブレーキレバー」参照。

3-14. メーター類の変更制限

- ・メーター類の追加、改造、変更、取り外しを認める。伴う最低限の加工は認める。ケーブル駆動用ギアの取り外し可。
- ・自動ラップ計時デバイス、データロガーの装着を認める。競技中の使用について特に制限がある場合は、随時指示する。

3-15. 燃料系統の変更制限

- ・(主に輸入車種の部品事情を鑑みて) 燃料ポンプの改造、変更は認める。
- ・インジェクション車スロットルボディ本体はメーカー出荷時の状態とし、改造、変更は不可。
- ・給油目的での、ガソリンタンク給油口の改造、変更は認める。
- ・タンクカバーの装着を認める。ただし、ボルトで固定し、脱着が可能であること。
- ・フューエルフィルターの取り付けを認める。

3-16. フレームの変更制限

- ・原則としてフレームの改造、変更を禁止する。ただし、以下の場合を除く。
 - ①転倒又は腐食によるフレーム修復時は加工(溶接を含む)を認める。但し、補強や軽量化等、性能向上となる修復は不可とする。ハンドル切れ角調整目的等がこれにあたる。フレームの基本骨格の変更は認められない。
 - ②必要でないステーのカットは認める。

③シートカウル取付目的の場合は、シートレール加工（溶接を含む）を認める。

④フレーム/エンジン各部のネジ山を変形させてしまった場合のヘリサート加工修正を認める。但し、STD のボルトが使用できること。ネジサイズの変更は禁止。

・フレーム及びシートレールの補強と判断できるもの及び、危険な改造（強度不足等）は不可とする。

3-17. スイングアームの変更制限

・リアスプロケットガード取付目的の加工を認める。

・リアスタンド用ブラケット取付目的の加工を認める。ただし、必要以上に長いもの、鋭利なものは不可とする。

・いずれも、スイングアームの補強と判断できるものは不可とする。

3-18. サスペンションの変更制限

・フロントサスペンションのイニシャルアジャスターの取り付け、インナーパーツ（スプリング、シートパイプ等）の改造、変更を認める。サスペンションオイルの粘度の変更を認める。

・フロントフォーク上下の取り付け位置の調整を認める。

・フロントフォークダストシールの変更、取り外しを認める。

・スタビライザーの取り付けを認める。

・リアサスペンションの変更、交換を認める。また、補助ステーの使用、リンクの改造、変更、伴う変更を認める。その場合、十分な強度を保つこと。

・リアサスペンションとマフラーの間に遮熱板の取り付けを認める。

・フロントサスペンションのボトムケースの塗装を認める。

3-19. ホイールの変更制限

・スピードメーターケーブル駆動用ギア、ダストシールの取り外しを認める。

3-20. 排気系

・マフラーの改造、変更を認める。ただし、消音効果のあるサイレンサーを装着すること。（「第1項 5 音量規制」P.21）

・サイレンサー及び車両の一部が後輪最後端の垂線より後ろに突出してはならない。

3-21. 外装の変更

・ST125該当車両はST125規定「3-24外装の変更」内での変更のみ認める。

・上記以外の車両は外装変更を認める。但し、第3章車両規則(第1項 2-10「カウル、スクリーン」・2-12「フェンダー」(P.19)、2-18「取り外し必須部品」(P.20)、3-4「4ストロークアンダーカウル」(P.21)、規定内であること

3-22. ボルト及びナットの変更制限

・ボルト、ナット類は、同じ材質の場合のみ変更を認める。ただし、ブレーキのバンジョー、バンジョーボルト、カウルビス、スクリーンビス、オイルドレンボルトの材質変更は認める。

・ボルト、ナット類はワイヤーロック目的の為、穴を開けることを認める。但し、軽量化目的は不可。

・アクスルシャフト保護を目的としたナットの改造を認める。ただし、材質の変更は不可とする。

第 8 項 SP150 クラス限定規定

【概要】 ノーマルエンジン、マフラー改造車。出力に影響しない車体周りの部品については変更を認めていく方向です。

1. 車両

- ・ 一般市販されている 124CC 以上、155.1CC 以下 4 ストロークエンジン/マニュアルミッション車でホイール直径が 12 インチ以上 **17 インチ以下**の車両とする。ただし、Kayo MR150(車体型式 KAYY2CKL1K、エンジン型式 ZS157FMJ-2)の参加を認める。
ホンダ CBR150、CBR150R、CBR150-FI、CBR125R、ヤマハ YZF-R15、YZF-R125、スズキジクサー-150、GSX-R125、GSX-S125、GSX-R150、GSX-S150、KTM RC125、125 デューク等、記載していない車両については条件を満たしていれば可。
- ・ 個別車両について判断に迷う内容をご相談ください。その場合、個々に主催が判断し、許可する場合がある。
- ・ シーズン中であっても性能調整規定が追加される可能性がある。

2. エンジン、排気量

- ・ エンジン排気量は市販時の排気量とする。
- ・ 補修目的の純正部品オーバーサイズピストンの使用は認める。アフターマーケット製の使用は禁止する。

3. 改造限度

- * すべての SP150 クラス車両は、当項の規定及び、第 1 項（「全車両共通規定」P.18～）、第 7 項（「SP125 限定規定」P.33～）に準じていること

第 9 項 MP-OPEN クラス限定規定

【概要】 排気量のみ規定のエンジン、フレーム改造車。

- * すべての MP-OPEN 車両は当項の規定及び、第 1 項（「全車両共通規定」P.18～）に準じていること

1. 車両

- ・ フレームについての制限はない。
- ・ ホイール直径は 12 インチ以上、18 インチ以下とする。
- ・ アンダーボーンフレーム車両(スーパーカブ 110 等)の参加を認める。但し、スクーターは不可。

ホンダ NSR50 ボアアップ車、NSR80、APE100 ボアアップ車、CBR150、CBR150R、CBR150-FI、CBR125R、ヤマハ TZM50R ボアアップ車、YZF-R15、YZF-R125、フェザー-125、スズキジクサー-150、GSX-R125、GSX-S125、GSX-R150、GSX-S150、KTM RC125、125 デューク、等が該当。 「ST150(MFJ)」、「インポートミニ(桶川)」、「DE 耐(もてぎ)」、「FSW ミニろく 125-I」、「KSR110-OPEN(カワサキ)」、「EX-mini80(菅生)」、「ミニモト OPEN(鈴鹿)」各車両はこのクラスに該当します。

2. エンジン、排気量

- ・ エンジンは単気筒、排気量は 4 ストローク ~~±55.±~~→**160cc** 以下、2 ストローク 85cc 以下とする。
- ・ 4 ストローク使用エンジンは競技・スポーツ競技専用車・一般公道用を問わない。
- ・ **2 ストローク使用エンジンの競技専用車エンジン(例:CR80・YZ80・RM80・KX60/65/80 エンジン)使用を認める。ただし、オーバーサイズは不可とし排気量上限を厳守すること。競技用エンジン積載車の耐久参加は不可。**

3. 改造限度

- ・ 第 1 項（「全車両共通規定」P.18～）及び上記項目を満たしていれば、改造限度は問わない。但し危険な改造は禁止する。
- ・ マフラー規定は P.27 「第 4 項 SP クラス 限定規定」に準ずる。音量規制は P.21 「第 3 章 第 1 項-5.音量規制」参照のこと。
- ・ **スプリントクラス参加時はスリックタイヤ、レーシングレインタイヤの使用を認める。**

第 10 項 MP43、MP41 クラス規定

1. 車両

- ・ モト ピクニックミニバイクレース規定に準ずる車両であれば、MP-OPEN を含むどのクラスのマシンでも参加可能です。

第11項 NSF100 HRCトロフィークラス車両規定

***昨年まで参加台数にかかわらず3位まで表彰しましたが、本年からは他クラス同様参加台数比による表彰となります。**

*NSF100 HRCトロフィー クラス車両は、下記規定及び、MotoPicnic 特別規則第3章『車両規則』第1項（「全車両共通規定」P.18～）に準じていること。

1. 出場車両 使用車両は、(株)ホンダ・レーシング(HRC)より販売されるNSF100とする。
2. 改造範囲 (株)ホンダ・レーシング発表の競技規則に準ずる。競技細則は(株)ホンダ・レーシングサイトに確認してください。<http://www.honda.co.jp/HRC/event/nsf100hrctrophy/regulation/>
但し、主催者が別に定める大会特別規則を優先する。全国大会出場時はローカルルールは適用されませんのでご注意ください。
3. 最低重量 車両の最低重量は規定しない。
4. 補足
 - ・フロントフォーク、リアサスペンションの残ストローク確認用のOリングやタイラップ、グリスの塗布は可。

◆モトピクニック ローカルルール（全国大会では不可）

・キャリパーガードの装着を認める。

◆改造、及び変更禁止例 (2, 改造範囲)で認められている以外の変更は禁止とする。

- ・オイルキャッチタンクから引き出したホースの出口をキャブレターBOXに引き込んでいない場合は失格
- ・ステア、ステアリングストッパーの追加は不可。(破損した場合の修正は可)
- ・各メーターは、取り外しを含み改造・変更は不可。
- ・スロットルの変更はハイスロットルを含み不可。
- ・フロントフォークダストシール、ホイールベアリングダストシールの取り外しは不可。
- ・ブレーキホースの材質変更は不可(例:メッシュホース等)
- ・スイングアームシャフト、エンジンマウントシャフトと共締めするステッププレートは不可。
- ・タンクカバーの装着、フロントフェンダーの取り外し、2段スクリーンの装着は不可。
- ・同素材であってもホームセンター等で販売されているボルト類の使用は不可。

第12項 HRC GROM Cupクラス車両規定

***昨年まで参加台数にかかわらず3位まで表彰しましたが、本年からは他クラス同様参加台数比による表彰となります。**

*HRC GROM Cup クラス車両は、下記規定及び、MotoPicnic 特別規則第3章『車両規則』第1項（「全車両共通規定」P.18～）に準じていること。

1. 出場車両 ホンダGROM(2016年以降)の市販車、及びHRCレースベース車に限定される。
2. 最低重量 車両の最低重量は規定しない。
3. 改造範囲 (株)ホンダ・レーシング発表の競技規則に準ずる。競技細則は(株)ホンダ・レーシングサイトに確認してください。<http://www.honda.co.jp/HRC/event/hrcgromcup/regulation/>
但し、主催者が別に定める大会特別規則を優先する。全国大会出場時はローカルルールは適用されませんのでご注意ください。

4. 補足

・2021年発売の新型と前期型を別表彰する可能性があります。エントリー時に車両の型を申告してください。

・フレッシュマンクラスとのダブルエントリー可能です。従いましてフレッシュマンの昇格制度はありません。HRC GROM Cup フレッシュマンクラスのみ参加の方もグラチャン参加資格にカウントされます。

・HRC GROM Cup フレッシュマンクラスはMP43と混走・総合表彰の為、ラップタイムが43秒より速いと賞典外になります。**本年は第5戦も同様になります。**

◆モトピクニック ローカルルール（全国大会では不可）

- ・キャリパーガードの装着を認める。
- ・主催者が赤ゼッケンを指定した前年ランキング上位者も黒地/白文字の色分けでも可。(どちらでも選択可能)

◆ 車両規則補足

1. SP クラス車検失格例

- ①純正品以外のクランクベアリングを使用している
- ②シリンダー、クランクケースのバリ取りをしている
- ③補修目的であっても加工したシリンダー、シリンダーヘッド、クランクケースを使用している
- ④他車種（NSR に NS50R のもの等）や社外品のミッションを組み込んでいる
- ⑤ベースガスケットを 2 枚使用している
- ⑥カーボンリードバルブを使用している
- ⑦エンジンケースカバー内から、アーシング配線を取っている
- ⑧L クランクケースカバーに切り込み、穴あけ、カラー、ワッシャーによる冷却目的の加工をしている。

2. ST125 クラス車検失格事例

- ①インシュレーター内径がキャブレターボア径以上に拡大加工されている社外品インシュレーターを使用している
- ②メーカー出荷時に設けられていない箇所にブローパイ出口を新設している
- ③APE 100(タイプ D 含む)、XR100 Motard の 5 速ミッションギア(26T)を APE50 のミッションギア 5 速(25T)に変更している
- ④L ケースカバーのガスケット取り外し、穴あけ、カラー、ワッシャーによる冷却目的の加工をしている

3. NSF100HRC トロフィー車検失格事例

- ①タイヤのローテーションが逆履き
- ②イニシャルアジャスターの装着
- ③L ケースカバーのガスケット取り外し

3. その他 クラスに関わらず、キャブレター付近等に酸素ポンペの車体搭載は不可

◆よくある質問

*掲載されていない項目について判断がつかない場合は、ご相談ください。

- | | |
|---|---|
| Q : NSF100 で ST125 クラスに参加できますか？ | A : 参加不可です |
| Q : SP 150 クラスに G S X-R 125 で参加可能できますか？ | A : 参加可能です |
| Q : SP クラスはハイカムの使用は OK ですか？ | A : 不可です |
| Q : ST125 クラスはオイルクーラーの取り付けは OK ですか？ | A : 不可です |
| Q : ST125 クラス参加の XR100 Motard に NSR ミニの 3 本スポークホイールの使用は OK ですか？ | A : 可能です |
| Q : ST125 クラス参加の XR100 Motard に NSF100 のパーツ使用は OK ですか？ | A : 車両規定で特に認めているパーツ以外の NSF100 パーツの互換性は認めません |
| Q : ST125 クラス参加の XR100 Motard はエアクリナーBOX 取り外しは可能ですか？ | A : SP125 車両規定内での変更が許可されていますので OK です |
| Q : NSR ミニで SP クラス参加の際、プラグコード変更は OK ですか？ | A : 不可です |

※2022 年に向けて

本年は運営移行期間とし、来年は新主催者に完全にバトンタッチの予定です。

参加申し込み方法など、事業者にとって効率の良い方法に移行されることと思います。

まずは少しずつ本年から外部の「スポーツエントリー」システムに移行を試みます。

従来、現金書留でエントリーいただいていたお客様もこのシステムでは、電話、ファックスによるエントリーも可能となっています。ただし、その場合のお支払い方法はコンビニの例えばファミポートを経由してのお支払いとなります。

不慣れな方もいらっしゃるかと存じますが、興味を持っていただき、トライしていただけますと幸いです。

コースフラッグ

サーキットにおいて、すべてのライダーは、フラッグの意味を理解し、その指示に従うことを義務づけられています。また、フラッグに対しては、自らすすんで見る義務があります。安全のためにも、また競技に楽しく参加するためにも、フラッグの意味を正しく理解し、積極的に見るよう心がけてください。

*一部、モトビクニックローカルルールあり

フラッグ	意味	ライダーの対応
 黄旗	<ul style="list-style-type: none"> 旗の静止：危険予告 危険力所の1つ手前のポストで提示 旗の振動：コース上（ランオフエリアを含む）に、転倒、事故等、危険がある 	<ul style="list-style-type: none"> 追い越し禁止 急ブレーキ禁止 ペースダウン
 緑旗	<ul style="list-style-type: none"> 先に出した合図の解除（コースクリア） 	<ul style="list-style-type: none"> その手前で黄旗が出ていた場合、ここから追い越し可
 白旗	<ul style="list-style-type: none"> コース上に、救急車、ペースカー等、徐行中の介入車あり 	<ul style="list-style-type: none"> 追い越し禁止 前方注意 ペースカー介入時は、1列縦隊せよ
 赤ストライプ黄旗	<ul style="list-style-type: none"> コース上に、グリップに影響を及ぼす物質（オイル、燃料、水、泥）あり 	<ul style="list-style-type: none"> 注意
 青旗	<ul style="list-style-type: none"> 1台又はそれ以上の速度の速い者が接近、追い越そうとしている 低速車に対して指示 	<ul style="list-style-type: none"> 急な進路変更、ペースダウンはせず、進路を譲れ
 黒旗+サインボード	<ul style="list-style-type: none"> マシントラブル車や、危険な走行をするライダーに指示 	<ul style="list-style-type: none"> 示された車両は、次周ピットインし、オフィシャルの指示を受けよ
 オレンジボール旗+サインボード	<ul style="list-style-type: none"> オイル漏れ等、大変危険な状態である車両に指示 	<ul style="list-style-type: none"> 示された車両は、速やかにコース上より退去せよ
 赤旗	<ul style="list-style-type: none"> 大事故や天候の急変により、レース、または走行の中断 	<ul style="list-style-type: none"> 全ての選手は最大限の注意を払いピットロードへ戻れ 急ブレーキ禁止
 ストップボード	<ul style="list-style-type: none"> ペナルティ対象となる行為をしたライダーに指示 	<ul style="list-style-type: none"> 示された車両は次周ピットインし、ペナルティを受けよ
 青旗+チェッカー	<ul style="list-style-type: none"> トップライダーはゴール、トップの直前を走るライダーはゴールではない 	<ul style="list-style-type: none"> トップの直前のライダーは、もう1周して完走せよ