



MotoPicnic

MINIBIKE RACE

YEARS BOOK

Entry Manual, Regulations and Rules

※規則変更点、重要事項は**太字**で示されています。

モトピクニック エントリーマニュアル

競技会の名称 / 概要 / 参加資格 / 参加料	P 01
開催クラス	P 02
定員及びグリッド / 申込方法 / レースカレンダー / 申込先	P 03
申込時の注意点 / 申込後のキャンセル	P 04
申込後のクラス変更、ライダー変更・追加、/ 賞典	P 04
ポイント制度 / ランキング決定基準 / 固定ゼッケン	P 05
昇格、降格制度	P 06
レースオーナー制度 / サーキットライセンスのご案内	P 06

モトピクニック 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 07
第 2 項 損害補償	P 08
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 09
第 2 項 耐久クラス競技細則	P 10
第 3 項 安全確保とペナルティ	P 11
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 13
第 5 項 レース中の重大アクシデント	P 13
第 6 項 車両検査	P 14
第 3 章 車両規則	
第 1 項 全車両共通規定	P 15
・4 ストローク車両安全確保義務、最低重量	P 17
・ゼッケン規定	P 18
第 2 項 ノーマル 50、SP12/SP50 クラス共通規定	P 19
第 3 項 ノーマル 50 クラス限定規定	P 23
第 4 項 SP12/SP50 クラス限定規定	P 23
第 5 項 ST100 クラス限定規定	P 24
第 6 項 MP100 クラス車両規定	P 27
第 7 項 MP-OPEN クラス限定規定	P 28
第 8 項 NSF100 HRC トロフィー限定規定	P 29
・車両規則補足	P 23、P 28
●コースフラッグ	P 31

MotoPicnic

ENTRY MANUAL

リンクスコーポレーションは、主催するミニバイクレースを『Moto Picnic (モトピクニック)』と名付け、企画運営しています。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 2013

Moto Picnic Mini Bike Race Series 2013

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)

開催日程 : 後記(P3)レースカレンダーに記載

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。

2013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) シリーズ戦 参加資格

- 参加資格は12才以上とします。12才~満15才の方については、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。
- 16才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才未満の方は、保護者の直筆署名、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(2013)」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(2013)」をご請求ください。
- 満16才未満の方は、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) シリーズ戦 参加料

クラス	エントリー料金	+ 保険料	=	郵送 参加料	◆レース時エントリー ◆ネットエントリー 割引参加料
スプリント	8,500円(税込)	+ 500円	=	9,000円	8,900円
Wエントリー割引料金	4,725円(税込)	他クラスとWエントリーの場合、 スプリントクラスに適用される			
90分耐久	1チーム	+ 1人:500円	=	1人・・・17,400円	17,300円
	16,900円		=	2人・・・17,900円	17,800円
	(税込)		=	3人・・・18,400円	18,300円
◆Wエントリーの場合、2クラス目の保険料は不要です。					
【例】スプリントSP12EXPとノーマル50のWエントリー・・・8500円+4725円+500円=13,725円(ネットは13,625円)					
【例】スプリントフレッシュ43とST100のWエントリー・・・8500円+4725円+500円=13,725円(ネットは13,625円)					
【例】耐久(1人)とMP100スプリントのWエントリー・・・16,900円+4725円+500円=22,125円(ネットは22,025円)					

5) 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	最低重量	参加対象者	参加対象車両 (他レース該当クラス名)
SP(SP12・SP50)・ST100・MP100	◎	◎ (ST100以外)	特に無し(どなたでも) ※カテゴリー別の表彰はしません	SP12、SP50 ST100、MP100
MP-OPEN (モトピクオープン)	◎		特に無し(どなたでも)	4サイクル125cc、2サイクル 80cc※TC-mini、DE耐等
フレッシュ43			初心者、筑波コース1000ドライ時ラップタイムが43秒までの(42秒9に届かない)方	シリーズ戦 全クラスの車両

● スプリント

- ・予選タイムアタック8分以上、決勝12周

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)
フレッシュ43			初心者。筑波コース1000ドライ時ラップタイムが43秒までの(42秒9に届かない)方	全クラスの車両
SP12F・SP50F(フレッシュマン)		◎	初級者。参加台数により、A、B決勝を行う。 SP12、SP50混走、別表彰はしない	2サイクル50cc 12、17インチマフラー改造車
SP12B・SP50B(ビギナー)		◎	中級者。 SP12、SP50混走、別表彰はしない	2サイクル50cc 12、17インチマフラー改造車
【変更あり】 SP12EXP・SP50EXP(エキスパート)	◎	◎	2012年シリーズEXPクラス参加者及び主催者が認めた者。SP12、SP50混走、別表彰はしない	2サイクル50cc 12、17インチマフラー改造車
ST100	◎		中上級者。2012年 ランキングポイント保持者(他クラス含む) 及び主催者が認めた者。	4サイクル100cc APE100、XR100Motard、KSR110
【新設クラス】 ST100F(フレッシュマン)			初級者	4サイクル100cc APE100、XR100Motard、KSR110
【第5戦エキシビジョン】 FP・FN4			特に無し(どなたでも) FP、FN4混走、別表彰はしない	スクーター改造車。モトチャンピオン杯 FP、FN4規定に準ずる。
※「NSF100HRCトロフィー」と「MP100フレッシュマン」は混走の可能性ありますので、2クラス間のWエントリーはできません				
【変更あり】 MP100(モトピク100)	◎	◎	中上級者。2012年 ランキングポイント保持者(他クラス含む) 及び主催者が認めた者。	4サイクル100cc 12、17インチマフラー改造車
MP100F(フレッシュマン)		◎	初級者。筑波コース1000ドライ時ラップタイムが41秒後半～42秒台の方が対象	4サイクル100cc 12、17インチマフラー改造車
NSF100 HRCトロフィー	◎ (第5戦開催無)		特に無し(どなたでも)	NSF100
ノーマル50	◎	◎	特に無し(どなたでも)	2サイクル 12、17インチ50ccおよび4サイクル100cc、純正マフラー車

※フレッシュ43 解説

- ・筑波コース1000でラップタイムがドライ時43秒0までの(42秒9に届かない)方が対象です。
- ・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。強制昇格などはありません。何度でもご参加いただけます。耐久クラスの総合順位は記録されます。

※ST100およびST100フレッシュマン 解説【2013年変更あり】

- ・2012年ST100クラスポイント保持者はST100フレッシュマンには参加できません。但し、クラス新設のため、2012年ランキング16位～20位の方は本年降格申請が可能です。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のでご注意ください。
- ・他クラスのランキングポイント保持者がST100クラス参加の際はST100フレッシュマンクラスへの参加はできません。(初級者対象クラスのため)

※MP100およびMP100フレッシュマン 解説【2013年変更あり】

- ・他クラスのランキングポイント保持者がMP100クラス参加の際はMP100フレッシュマンクラスへの参加はできません。(初級者対象クラスのため)
- ・MP100フレッシュマンクラスはNSF100HRCトロフィークラスと混走別表彰の予定です。従いまして、NSF100HRCトロフィーとのダブルエントリーはできません。

※SP50 解説【2013年変更あり】

- ・SP50EXPクラスはSP12EXPと統合し、SP-EXPエキスパートクラスとします。別表彰はしません。

6) シリーズ戦 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
- * 先着順とし、定員になり次第、締め切ります。ポイント保持者の優先受理はいたしませんので、ご注意ください。

● 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 : SP-F フレッシュマン・・・先着50台(*1) ・左記以外のスプリント・・・先着25台(*2)
- * 1…25台の決勝を、最大3レース行います。参加台数によっては25台未満の決勝台数になる場合があります。
- * 2…基本的には先着25台で締め切り。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。

7) シリーズ戦 申込方法

- ・エントリー方法は、以下の3つの方法があります。

- ① 現金書留(普通郵便は不可)にて、申込用紙と参加料を郵送
- ② レース開催時に次戦エントリー申込書に参加料を添えて提出 ※**本年割引制度あり**
- ③ 申込期間内にインターネットにてエントリー(詳細はホームページ)

【ネットエントリー概要】ネットエントリーは参加料を銀行振込にてお支払いいただき、エントリー内容をインターネットで、送信していただくシステムです。このネットエントリーご利用には事前に登録書の提出が必要です。耐久クラスの場合は、ライダー全員の方が登録書を提出していることが必要となります。

8) 2013 レースカレンダー、申し込み期間、申込先

Moto Picnic Race Calendar 2013

	開催日	申込期間(消印厳守)		開催コース
第1戦	4月7日(日)	3/18(月)~	3/27(水)	筑波コース1000
第2戦	5月26日(日)	5/6(月)~	5/15(水)	筑波コース1000
第3戦	7月21日(日)	7/1(月)~	7/10(水)	筑波コース1000
第4戦	10月6日(日)	9/16(月)~	9/25(水)	筑波コース1000
第5戦	11月17日(日)	10/28(月)~	11/6(水)	筑波コース1000

- ・ **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>

9) シリーズ戦 申込時の注意点

- ・ 参加申込書は、必ず2013年度版所定用紙をご使用ください。
- ・ 参加申込書(ネットエントリー登録書)に**参加車両の車体番号を必ず記入してください。**
- ・ 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。
- ・ 同じカテゴリー同士(SP12EXPとSP12B、MP100とMP100F等)でのWエントリーはできません。
- ・ NSF100HRCトロフィー/MP100F(フレッシュマン)間のWエントリーはできません。
- ・ 90分耐久は混走別表彰ですので、耐久クラス内でのWエントリーはできません。
- ・ 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。
- ・ 参加申込書内誓約書に捺印なき場合は、返送いたします。
- ・ 参加料不足の申込は受け付けできません。
- ・ 郵送による申込は、申込期間の開始日、締切日とも消印を厳守してください。

- ・クラスにより、締切日前に定員に達した場合、先着順で締め切る場合があります。
- ・申込用紙と参加料が揃わなければ、参加受理できません。
- ・電話、ファックス、電子メールによる申込はできません。
- ・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。
- ・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。**
- ・インターネットエントリーの方は参加受理画面をプリントアウトして、レース当日受付に必ずお持ちください。**プリントできない場合、当日受付前に当社が用意する所定用紙にて受理書をご自分で作成し、「参加受理画面」をモバイル画面に表示して受付窓口と一緒に提示してください。**
- ・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。

10) シリーズ戦 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。基本的にメールでのご連絡とし、当社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日前まで：次戦に繰越し
 - ② 開催日の5日～4日前まで：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
- ・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。

11) シリーズ戦 申込後のクラス変更、ライダー変更、追加

- ・エントリー締切日以降のクラス変更はできません。やむを得ず参加者の都合により変更する場合、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。事務局に連絡をくださいますようお願い致します。
- ・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)

12) シリーズ戦 賞典

- ・賞典は出場台数により、以下の通り正賞、副賞を授与します。
- ・B決勝は最大3位まで表彰します。但し、エキスパートB決勝は表彰しません。
- ・5台未満の場合、競技不成立とし、開催しない場合がある。
- ・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。

出場台数	2～6台	7～9台	10～12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

13) シリーズポイント制度

- ・シリーズランキング対象クラス（開催クラス表参照）では、完走者に対して順位毎にポイントが与えられます。5 台未満の場合、競技不成立とし、開催しない場合があります。
- ・ポイントは、出走台数に応じて異なります。
- ・NSF100HRCトロフィークラスは決勝完走全車にポイントを与える。ポイントは20 台以上のポイントを活用し、12 位以下は全車1 ポイントとする。
- ・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、個人に対してそれぞれ与えられます。

●ポイント表

	20台以上	15～19台	10～14台	7～9台	5～6台	2～4台
1位	20	20	20	14	10	6
2位	17	17	17	12	8	
3位	15	15	15	10	7	
4位	13	13	13	9		
5位	11	11	11			
6位	10	10	10			
7位	8	8				
8位	6	6				
9位	4	4				
10位	3					
11位	2					
12位	1					

※台数=決勝出走台数

14) シリーズ戦 ランキング決定基準

- ・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前年度のランキング上位者を上位とする
 - 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名字の五十音順とする
- ・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。
- ・最終戦終了時のポイント保持者数
16 人以上・・・3 位まで表彰、10 人～15 人・・・2 位まで表彰、2 人～ 9 人・・・1 位まで表彰

15) シリーズ戦 固定ゼッケン

- ・ノーマル50、SP12、SP50、NSF100 HRC トロフィー、ST100、MP100 の各クラスは、前年（2012 年）ランキングに基づき、固定ゼッケンとする。
- ・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)その他のポイント保持者の固定ゼッケンは白地に黒文字の固定ゼッケンとします。

例:最終戦終了時、ポイント獲得者数20名のクラス→2013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→2013年赤ゼッケンランキング6位まで

【2013年 赤ゼッケン(赤地/白文字)指定者】

クラス	前年ランキング	クラス	前年ランキング
SP12	8位まで	MP100	6位まで
ST100	10位まで	NSF100	2位まで
ノーマル50	6位まで	HRCトロフィー	

● 2012 年度シーズンに獲得した昇格ポイントの取り扱い

- ・昨年（2012 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。
- ・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

- ・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（SP-F クラス B 決勝は対象外）。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、MP100 フレッシュマン、ST100 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。

● 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。降格申請は、エントリー時に「降格申請書」（降格申請の旨、クラス名、氏名を明記、書式不問）を添付してください。主催が許可した場合、降格できます。
- ① 2012 年度当該クラスで、ポイントを獲得できなかった
- 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。

● レースオーナー制度 概要

- ・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。※NSF100HRCTロフィーは除く
 - ・ご指定のレースにご希望のレース名を付けることができます。（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。
- ※詳細はレースオーナー募集のお知らせをご参照ください。



● 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、十分な練習時間がありません。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ご用意いただくもの
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（ライセンスの有効期間 2013 年 4 月 1 日～2014 年 3 月 31 日まで）
7,050(6,000)円[内訳 年会費 2,400 円+スポーツ安全保険料 2,650(1,600)円]
()は中学生以下の料金

※詳細は、筑波サーキットにご確認ください。

筑波サーキット 〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙 159 TEL 0296-44-3146
http://www.jasc.or.jp

MotoPicnic

競技特別規則

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

有限会社 リンクスコーポレーション

〒175-0091 東京都板橋区三園 2-22-22

TEL 03-5383-0736

2. 共催者

ホンダセンター都

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。

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。
- ・参加者は、主催者、大会関係者に対して暴言を吐いてはならず、自己のチーム関係者の言動について責任を持たなければならない。

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. ピットクルーの責任

- ・ピットクルーは、各自が安全に対する責任意識を持つこと。
- ・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。

7. 駐車場の使用

- ・エントラント駐車場の最低限の駐車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。
- ・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。
- ・必要以上のスペース確保により無駄な空き枠が発生した場合、その当該ライダーを特定し、注意指導する。
- ・是正されない場合、シーズン途中から、駐車枠を駐車券配布制もしくは指定制に移行する。

8. 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及び行動に対しては、失格のペナルティが課せられる。

9. 抗議

- ・抗議ができる権利を持っているのは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。

10. 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。

11. 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。

12. 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

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

筑波サーキット見舞金制度に加入

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）

* 筑波サーキット見舞金制度は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、見舞金の適用からは除外されます）。
- ・見舞金制度を利用する場合は、開催日の2日後までに主催に届出すること。届出なき場合、見舞金は支払われません。

第1項 競技基本細則

1. ライダー装備

- ・レーシングスーツ、ブーツ、グローブはロードレース用皮製品とする。
- ・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。
- ・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。
- ・レーシングスーツに脊椎パッドが装備されていない場合、別体式の脊椎パッドを装着すること。スーツ内蔵の場合も、別体式の脊椎パッド装着を推奨します。
- ・胸部を保護するチェストガード(チェストプロテクター)の装着を推奨します。
- ・いずれも、著しく損傷、劣化しているものは使用不可とする。

2. 車載カメラについて

- ・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。
- ・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。

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。
- ・90分耐久参加者は、チーム責任者もブリーフィングに出席すること。

4. 計測装置

- ・主催者から、自動計測装置の取付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る。

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。
- ・スプリント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。

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なる。
- ・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。
- ・3 回目の黒旗提示を受けた周に、その指示に従わない場合は、失格とする。
- ・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。

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. 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られないこと。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。

5. 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。
- ・ガソリントank交換作業による燃料補給を認める。

6. 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。

7. 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。

	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

- ・他の選手に上記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。

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)は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. 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。

7. 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。

8. 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、リタイヤ扱いとなる。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。

9. ピットロードでの禁止事項

- ・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。
- ・ピットロード上での追い越しは禁止する。
- ・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（セーフティーカーの介入＝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、セーフティーカーの介入、先導により、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（モトビクニック 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。
- ・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。
- ・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。

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。
 - ・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。
- ・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。おびただ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。

5. 競技終了後の車両の移動

- ・車両保管を指定されたマシンは、チェッカー後、車両保管エリアに直行すること。
- ・全車両がパドックインしてから、3 分以内に車両を持ちこめない場合、不正を疑われる行為または車両保管放棄と見なし失格とする。

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。
- ・**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。
- ・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。
- ・再車検に関しての費用は、各自の負担とする。
- ・違反が認められた場合及び、車両保管、再車検を放棄した場合は失格とし、失格者は次戦出場停止とする。これは、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、無鉛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。通常のガソリンスタンドで購入できる無鉛ガソリンに限る。
- ・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. 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。

2-2. クラッチ及びブレーキレバー

- ・全参加車両は、クラッチ及びブレーキレバーの先端が球状であること。球の上下の面は平らでもよいが、球状先端部が一部削れてしまった場合、丸められていること。

2-3. 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。

2-4. 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。

2-5. 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. 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。

2-7. 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、公式発表前のタイヤの使用、タイヤへの追加加工(溝きり)は禁止。
- ・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。
- ・12インチタイヤは以下の競技専用タイヤの使用を認める。

ブリヂストン RACING BATTLEAX MINI S01、S02 ダンロップ KR336、KR337、KR345

- ・17インチタイヤは以下の競技専用レインタイヤの使用を認める。**ブリヂストン E03Z、ダンロップ KR189** ※旧モデル可

2-8. 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での装着も不可とする(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」(P15 ~P 17) 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。

2-9. 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」(P15 ~P17) 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 (P18) を固定すること。

2-10. 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。

2-11. 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ストローク車両は、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。
- ・ガソリタンク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、そのパイプの途中に、ワンウェイバルブを取り付けること。
- ・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。

2-12. ラジエーターブリーザー、冷却水

- ・ラジエーターのある全車両は、容量 100 c c 以上のラジエーターリザーバタンクまたはキャッチタンクを取り付け、ラジエーターからリザーバ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。

2-13. 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。ノーマル 50、SP12、SP50、ST100、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。

2-14. 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。



RH 松島製リアスプロケットガード↑

2-15. 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。

2-16. テレメトリー

- ・無線機、携帯電話の積載を禁止する。

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

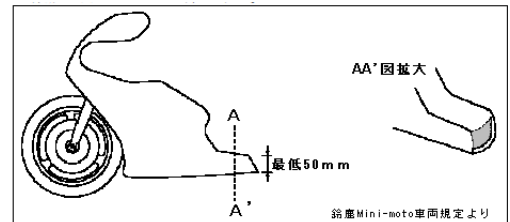
- ・オイルブリーザーラインは、「エンジン→オイルキャッチタンク→キャブレター吸入口へ」の順で施すこと。エアファンネルの場合はファンネル内にホースの出口を引き込み、固定すること。パワーフィルターの場合は接続すること。
- ・転倒時に、路面にオイルをこぼさないよう、エンジンにあるすべてのブローバイ出口（クランクケース、シリンダーヘッド、オイル注入口等）にはオイルブリーザーラインを設け、オイルキャッチタンクに導くこと。

※ST100 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. 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。
- ・アンダーカウル下部には、直径20mm 程度の水抜き孔を2個まであけることができる。この孔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。



3-4. 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

- ・ノーマル 50、SP12、SP50 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 125kg、ノーマル 50 クラス NSF100 は 128kg とする。
- ・MP100 クラスの最低重量は、完全装備のライダーが乗車した状態で 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「3-20 フレームの変更制限」(P21) 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。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 250cc 以下 1 気筒は 5500rpm(筑波選手権に準じる) とする。

ゼッケンの不備は車検落ちとなります。

ゼッケンは計測、救急、進行にとって最も重要な情報です。
読みづらいもの、容易に脱落しそうなもの、指定ゼッケンと異なる紛らわしい数字ステッカーが貼ってあるものはNGです。
今一度、ゼッケンの重要性を各々が意識して頂き、サイズ、色分けを守ってください。

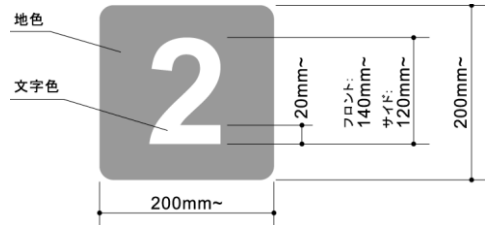


6. ゼッケン

- 全参加車両は、主催者が指定したゼッケンナンバーを、オフィシャルが明確に識別できる位置、色、形状で、フロントとリアの両サイドに取り付けること。
- 地色及び、ゼッケンナンバーには、ガムテープ、ビニールテープ、蛍光色、反射色（金、銀）の使用を禁止する。
- フロントと両サイドは同じゼッケン色とする。
- サイドのゼッケンは、シートカウル表面に貼付されていること。スペースがなき場合は可能な限り、ゼッケンプレートを取り付けること。シートカウルに規定サイズのゼッケンを貼るのが困難な場合は、シートにゼッケンを貼った上で、サブ的にサイドカウルに貼付することで認める場合がある。
- 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の表記(ステッカー等)はゼッケンベース内及びゼッケンの周囲から取り外さなければならない。
- 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。

6-1. ゼッケンナンバー

- 数字は洋数字に限定される。数字の最低寸法は、下記の通りとする。
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 以上
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 以上
- 影付文字は禁止する。数字間のスペースを確保し、数字が重なってはならない。数字間のスペースは 10mm 以上が望ましい。



6-2. ゼッケンプレート

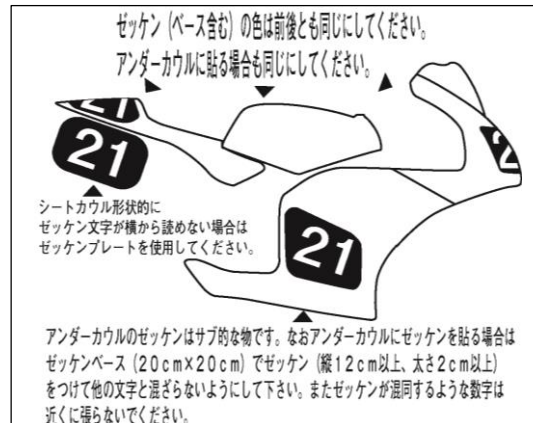
- ゼッケンの地色スペースは、フロント、両サイドとも 200mm×200mm 以上の大きさとする。構造上、基準の寸法を設けられない車両はその限りではないが、車検長の最終判断によるものとする
- ゼッケンの地色はペイントが望ましい。粘着シートの場合は 1 枚ものであること。

6-3. ゼッケンの色分け

- 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。
- 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固定ゼッケンとする。
- 赤地に白文字の固定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)。詳細は P5「15」シリーズ戦固定ゼッケン」項を参照。

【2013年 赤ゼッケン(赤地/白文字)指定者】

クラス	前年ランキング	クラス	前年ランキング
SP12	8位まで	MP100	6位まで
ST100	10位まで	NSF100	2位まで
ノーマル50	6位まで	HRCトロフィー	



●クラス別 ゼッケン色指定表

クラス	色分け	クラス	色分け
フレッシュ43 ノーマル50	黄地/黒文字	SPフレッシュマン	黄地/黒文字
NSF100 HRCトロフィー	白地/黒文字	SPビギナー	黒地/白文字
ST100/ST100フレッシュマン	黒地/白文字	SPエキスパート	白地/黒文字
MP100/MP100フレッシュマン	※上記から任意に選択	赤ゼッケン指定者【義務】	赤地/白文字
90分耐久			

第2項 ノーマル 50、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(2013年3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。

- * すべてのノーマル 50 クラス車両は、当項の規定及び、第 1 項（「全車両共通規定」P.15～）、第 3 項（「ノーマル 50 クラス限定規定」P.23）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.15～）、第 4 項（「SP12/SP50 クラス限定規定」P.23）に準じていること。

1. 車両

- ・ 車両は、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。
- ・ SP12 クラスはホイール直径が 12 インチ、SP50 クラスはホイール直径が 13～17 インチの車両とする。
- ・ ノーマル 50 クラスは HRC NSF100、**APE100**、**X R 100 Motard**、**KSR110** の参加を認める。

2. エンジン

- ・ エンジンの排気量は、2 ストローク 50cc 未満、NSF100、 APE100、 X R 100 Motard は 100cc 未満とする。KSR110 は 111cc 以下とする。
- ・ 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。
- ・ 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（P21 「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（P22）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。
- ・ ノーマル 50 クラス NSF100、APE100、X R 100 Motard、KSR110 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。

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。
- ・ 導風板の取付を認める。
- ・ サーマスタットの改造、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

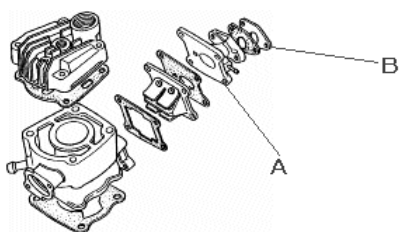
- ・分離給油のオイルポンプの改造、変更、取り外しを認める。
- ・オイルポンプを取り外した場合、マニホールドのニップルに必ずメクラ蓋をすること。

3-5. エアクリーナーの変更制限

- ・エアクリーナー及びボックス、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

- ・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り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（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) の取り付けを禁止する

*参考データ

・短いインレットパイプの部品番号

17100-GT4-710 (～94NSR50用)

17101-NKL-000 (～01NSRミニ用)

17100-GT4-000 (～01NSRミニ用代替品)

・長いインレットパイプの部品番号

17100-G T 4-970 (95～NSR50用)

17101-NLA-700 (02～NSRミニ用)

17100-GAA-000 (02～NSRミニ用代替品)

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。
- ・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**。

3-8. 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。

3-9. 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。
- ・ステッププレートは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してはならない。
- ・ステッププレートでフレームを覆ってはならない。 ※図を参照
- ・ギアポジションセンサーの取り外しを認める。



※プレートで太枠線内等を覆わない↑

3-10. 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。

3-11. 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。

3-12. 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。

3-13. 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。
- ・タコメーターケーブル駆動用ギアを取り外しを認める。ただし、取り外した場合、必ずメクラ蓋をすること。
- ・市販ラップセンサー（P-LAPⅡ等）、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。

3-14. ワイヤーハーネスの変更制限

- ・ワイヤーハーネスの改造、変更を認める。ただし、ステーターAssy 付属純正配線は、ワイヤーハーネスに含まない。

3-15. CDIの変更制限

- ・リミッターカット、及びC D Iユニットの改造、変更を認める。

3-16. バッテリーの変更制限

- ・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。

3-17. 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。

3-18. ステーターAssy 配線の変更制限

- ・ステーターAssy 付属純正配線自体の変更(太さの変更含む)は不可とする。ただし、カブラーの交換、不要な配線のカットは認める。
- ・エンジンケースカバー内における、アーシ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。

3-19. 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（P22）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。ただし、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。

3-20. 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サイドスタンド取付ステー部分の削除は認める。
 - ②NS50F 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ハンドル切れ角調整目的の場合は、加工（溶接を含む）を認める。
 - ⑥バラスト、及び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。
- ・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。

3-21. 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。

3-22. 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。
- ・フロントフォーク上下の取り付け位置の調整を認める。
- ・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、ディスクローター、キャリパーは変更不可。アクスルシャフト径の変更不可。

3-23. 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に伴うホイールエアバルブの変更を認める。
- ・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。

3-24. 燃料系統の変更制限

- ・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、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。

3-25. 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

- ・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。

【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 への 88NSR50 のダウンタイプノーマルマフラー取り付けは認める。
- ・TZM50R への TZR50R 用ピストンの使用は不可とする。
- ・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。

第3項 ノーマル50クラス限定規定

*すべてのノーマル50クラス車両は当項の規定及び、第1項（「全車両共通規定」P.15、第2項（「ノーマル50、SPクラス共通規定」P.19～）に準じていること

1. 改造限度

- ・マフラーの改造、変更を禁止する。純正ノーマルマフラーを装着していること。
- ・ノーマルマフラーへの加工を禁止する。補修目的の溶接や、マフラーバンテージの装着も禁止する。但し、走行中の接地を回避する目的での加工（凹ませる）は認める。

【ノーマルマフラー溶接禁止の背景】過去、全国のノーマル50クラスでは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でした。これを踏まえ、溶接を禁止とした経緯がございます。

溶接を許可した場合、再車検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。元に戻すこともできません。現時点では現行規則続行をご理解ください。

第4項 SP12/SP50クラス限定規定

*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.15）、第2項（「ノーマル50、SPクラス共通規定」P.19～）に準じていること

1. 改造限度

- ・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.17）
- ・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。

◆車両規則補足 - ①

1. 全クラス共通車検失格例

- ・下記のような車両は、いずれも車検において失格とする。

- ①ゼッケンの地色が数字の縁取りのみである
- ②酸素ポンペを車体に搭載している

2. ノーマル50/SPクラス車検失格例

- ①溶接加工（補修目的の場合を含む）したノーマルマフラーを使用している
- ②ノーマルマフラーを、路面への接地回避以外の目的で、凹ませている
- ③純正品以外のクランクベアリングを使用している
- ④シリンダー、クランクケースのバリ取りをしている
- ⑤補修目的で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
- ⑥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
- ⑦バランスアイドルギアを改造している
- ⑧ベースガスケットを2枚使用している
- ⑨ピストンリングのエキスパンダーを外している
- ⑩カーボンリードバルブを使用している
- ⑪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
- ⑫キャリパーピンボルトのメクラ蓋を取り外している。
- ⑬Lクランクケースカバーに整備性向上目的の切り込みや冷却目的の穴あけをしている。

第5項 ST100 クラス 車両規定

*すべてのST100クラス車両は、当項の規定及び、第1項〔「全車両共通規定」P.15〕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。

*本ST100クラス車両規定は、鈴鹿サーキット様 Mini-Moto ST クラス車両規定を参考に作成しております。

1. 車両

・車両はAPE100、APE100 タイプ D、XR100 Motard、KSR110 のフレームおよびエンジンのみとする。NSF100 は参加出来ません。MP100 クラスに参加してください。

2. エンジン、排気量

・エンジンの排気量はAPE100、XR100 Motard は 100cc 以下、KSR110 は 111cc 以下とする。
・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。

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. エアクリーナーの変更制限

・エアクリーナーエレメントの変更、取り外しを認める。
・エアクリー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を認める。それ以外のエアクリーナーボックスの加工は不可。

3-5. キャブレターの変更制限

・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の取り外し、変更を認める。但し、キャブレター径までの加工、変更に限る。※内径がキャブレターボア径以上に拡大加工されているインシュレーターは使用できません。

3-6. 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。
・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。

3-7. 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。

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. 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。

3-12. 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を取り外しを認める。
- ・市販ラップセンサー（P-LAP II等）、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。

3-13. ワイヤーハーネスの変更制限

- ・ワイヤーハーネスの改造、変更を認める。

3-14. CDI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。

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。

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。

3-18. フレームの変更制限

- ・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。
- ・不要なステーの取り外しを認める。
- ・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ーが溶接されている為、ステーのみの切断は認める。

- ・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ー追加を認める。
- ・ハンドル切れ角調整目的の場合は、加工（溶接を含む）を認める。
- ・フレーム及びシートレールの補強と判断できるものは不可とする。

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。

- ・フロントサスペンションの車高調整する為のカラーを追加することを認める
- ・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。

- ・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の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。
- ・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、ホイールの変更に伴い、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.17)
- ・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。
- ・アンダーカウルの装着。(「第1項 3-3アンダーカウルの取り付け」P.17)
- ・保安部品等の取り外し。(「第1項 2-15 取り外し必須部品」P.16)
- ・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。
- ・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。

4. 互換性

- ・APE100、およびXR100Motard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)

【例】

- ・XR100 Motard に APE100 のスイングアーム取り付けを認める。

第 6 項 MP100 クラス車両規定

*すべての MP100 車両は当項の規定及び、第 1 項（「全車両共通規定」 P.15）、
第 5 項（「ST100 クラス規定」 P.24～）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

- ・車両はミッション付 4 サイクル 100cc 車両及び KSR110 とする。ホイールサイズは 12 インチ及び 17 インチ車両とする。

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。
- ・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 M P 100 限定規定とし、それぞれの規定に準じて下さい。

【 M P 100 限定規定 】

「第 5 項 ST100 クラス車両規定」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。
- ・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。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。
- ・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）
- ・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。
- ・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。
- ・ホイールの改造、変更を認める。
- ・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。
- ・外装品の変更を認める。

※パイプフレーム車両のハイカム使用は不可とします。

※本 MP100 クラス車両規定は、桶川スポーツランド様 SS100 クラス車両規定を参考に作成しております。

【 KSR110 限定規定 】

「第 5 項 ST100 クラス車両規定」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。

第7項 MP-OPEN クラス限定規定

*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.15)に準じていること

*「DE耐(もてぎ)」、「TC-mini、耐久茶屋(筑波2000)」、「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。

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。
- ・ニーグリップ可能な形状の車両とする(カブ、スクーター不可)。

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125cc以下、2ストローク80cc以下とする。
- ・4ストローク使用エンジンは競技・スポーツ専用車・一般公道用を問わない。
- ・2ストローク使用エンジンは競技専用車エンジンの使用を禁止とする。
(例:CR80・YZ80・RM80・KX60/65/80エンジンは不可)

3. 改造限度

- ・マフラーの改造、変更を認める。マフラー規定はSP12/SP50クラス規定に準ずる。
- ・第1項(「全車両共通規定」P.15)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。

◆車両規則補足 - ②

1. ST100クラス車検失格例

- 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
- ③ ミッションギアに他車種のものを使用している

よくある質問

Q：NSF100でST100クラスに参加できませんか？

A：NSF100のST仕様車はMP100クラスにご参加ください。

Q：ST100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：ST100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：ST100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。

*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。

第8項 NSF100 HRCトロフィークラス車両規定

*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.15～）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. 使用車両

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. 使用車両

マシンはノーマル状態を基本とし、改造、変更を不可とする。エンジン排気量は100cc未満とする。

3. 改造範囲

但し、以下のものは変更を認める。

- ・キャブセッティングパーツ（ジェット類、ニードル類）
- ・ファイナルスプロケット、チェーン（チェーンサイズの変更は不可）
- ・スパークプラグ（プラグキャップ、コードの変更は不可）
- ・タイヤ（第1項全車両共通規定「2-7 タイヤ」(P15)を遵守）
- ・ブレーキパッド
- ・シートラバー
- ・エンジンオイル
- ・フロントフォークオイル
- ・ブレーキフルード
- ・ステッププレート、ステップバー
- ・チェンジペダル（シフトパターン変更に伴うリンク機構の追加は認める）
- ・ブレーキレバー、クラッチレバー
- ・ハンドルグリップ
- ・アッパー及びアンダーカウル、スクリーン(同材質で同形状のものに限る)
- ・キックペダル（28300-GT4-000：オプション設定）の取り付けは認める。
- ・前後サスペンションスプリングは、下記 HRC 純正オプション設定品に限り認める。
- ・51402-NLA-003 ・52402-NLA-003 ・52403-NLA-003
- ・NSRmini 及び NSR50・80 純正ホイール

<フロント>・44650-NLA-000 ・44650-GT4-305・44650-GT4-306 ・44650-GT4-710

<リヤ>・42650-NLA-000 ・42650-GT4-305・42650-GT4-306 ・42650-GT4-710

※ホイールの変更に伴い、42311-GT4-000（カラー、リヤアクスル）の使用も認める。

- ・NSRmini 及び NSR50・80 純正ブレーキディスクローター

<フロント>・45121-GT4-000 ・45121-GT4-710

<リヤ>・43121-GT4-000 ・43121-GT4-710

- ・シートカウルは、FRP 製に限り認める。(但しシートカウルの後端はリヤタイヤの後端から垂直に引かれた線より後ろに出してはならない。)
- ・自動ラップ計時デバイス (P-LAP 等) 但し、独立して機能し、テレメトリーシステム、データロガー、各種メーター等の機能を備えるものは不可。
※電源及びデータ取得等、いずれの場合もデバイスを車両自体のシステムに接続してはならない。
- ・FRブレーキキャリパーボルトのワイヤーロック用穴あけ加工可とする。但し、軽量化と認められる加工は禁止。
- ・FRブレーキマスターシリンダー プロテクター（金属製のこと、取付けはM10ボルト）
 - *ハンドルバーブラケットプラグ（53174-116-670, 53174-463-770）を取り外し M10 ボルトで固定すること。脱落防止の為にボルトをロック剤等で固定すること。これ以外の取り付け方法は認めない。
 - *取り付けボルト及びガードは金属製に限る。
 - *ハンドルを切った時にカウルに干渉してはならない。

- *フロントブレーキ操作、機能に支障をきたさない構造、形状のこと。
- ・リヤブレーキペダル（ポジション変更は認める）
- ・FRアクスル/ナット プロテクターおよび RRアクスル/ナット プロテクター
 - *プロテクターを装着する場合はセルフロックナットが確実に機能する構造のこと。
 - *アクスル/ナットの締め付け座面が金属製で、STDのアクスル/ナットで締め付ける構造のプロテクターの追加を認める。
 - *締め付け座面は金属製で、プロテクター部分は樹脂製の二重構造の物を認める。
 - *セルフロックナット機能に支障なきとする為、プロテクターの締め付け部板厚 $t = 2.0 \pm 0.1$ 以内のこと。
 - *走行中、アクスル/ナットの緩み無きこと。
 - *転倒によって、脱落する構造の物は、禁止。
 - *転倒後、削れによって、プロテクターの先端が鋭利な形状となった物は使用禁止。
- ・カウリングファスナー/スプリング/リベット
 - *下記4部品をアフターマーケット品に変更可能とする。(材質の変更は不可 鉄製のこと)
 - ・90655-NC8-000 ・90653-NC8-000 ・90654-NC8-000 ・91080-NC8-300
 - *STDと同じファスナー構造のこと。(STDと異なる構造は認めない)
 - *走行中、ファスナー機能を失わないこと。脱落しない構造のこと。
- ・ヘリサート加工修正
 - *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。
 - *STDのボルトが使用できること。ネジサイズの変更は禁止。
- ・リアフェンダー
 - *破損、脱落しない構造のこと。取付は、スタッピングスクリュー等、ネジ止めのこと。(FRP製に限る)
- ・スクリーンモールクリップ ・64102-MCF-000 CLIP, SCREEN MOUL の取り外し
- ・スクリーンモール ・64109-NX2-000 MOUL WIND SCREEN の取り外し
- 4. 使用するガソリンは、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に限る。(MFJの定める仕様以内のこと：鉛の含有量は $0.013\text{g}/\ell$ であること。リサーチオクタン価が $100.0(\text{RON})$ 、モーターオクタン価が $89.0(\text{MON})$ 以下であること。密度は 15°C において $0.725\text{g}/\text{ml} \sim 0.780\text{g}/\text{ml}$ であること。)
- 5. フレーム及びエンジンクランクケースを交換した場合は、刻印(フレーム No.及びエンジン No.) 無し状態で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。
- 6. 使用するタイヤは、製造メーカーより決められた走行方向(ローテーション) 以外の使用を不可とする。

【補 足】

- ・フロントフォーク、リヤ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。

◆ ローカルルール

- ・キャリパーガードの装着を認める。
- ・ゼッケンプレート(シールド)の装着を認める。








◆ 改造、及び変更禁止例 下記の例のように、上記(2, 改造範囲) 以外の変更は禁止とする。

- ・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。
- ・フロントフェンダーの取り外しは不可。
- ・2段スクリーンの装着は不可。

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	・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	・追い越し禁止 ・急ブレーキ禁止 ・ペースダウン
 緑旗	・先に出した合図の解除(コースクリア)	・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	・コース上に、救急車、ペースカー等、徐行中の介入車あり	・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	・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	・注意
 青旗	・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	・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	・マシントラブル車や、危険な走行をするライダーに指示	・示された車両は、次周ビットインし、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	・オイル漏れ等、大変危険な状態である車両に指示	・示された車両は、速やかにコース上より退去せよ
 赤旗	・大事故や天候の急変により、レース、または走行の中断	・全ての選手は最大限の注意を払いビットロードへ戻れ ・急ブレーキ禁止
 ストップボード	・ペナルティ対象となる行為をしたライダーに指示	・示された車両は次周ビットインし、ペナルティを受けよ
 青旗+チェッカー	・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	・トップの直前のライダーは、もう1周して完走せよ

選手の味方です。

リンクスコーポレーションは、様々な形で、ライダーのレース活動を応援しております。リンクスは、レースするライダーの味方です。



●応援その1：リンクス オンライン パーツショップ

インターネットを通じて、純正部品や社外部品、ヘルメットからタイヤまで、レース活動に必要なものを、低価格でご提供しております。皆様のご利用をお待ちしております。

*詳細は、当社ホームページをご覧ください。

*当社部品販売は実店舗ではなく、ネット通販のみでの運営となります。ホームページ上での当社専用フォーム、もしくはEメールにてご注文ください。

*電話にてのご注文、当社事務所での直接販売は、原則として受け付けできませんので、ご了承ください。ネット環境をお持ちでない場合のみ、ファクスにてのご注文をお受けいたします。

●応援その2：フォトサービス

プロのカメラマンが、レース当日のあなたの走りを撮影します。その写真は、ホームページ上で閲覧できます。ご希望の方には、プリント写真の販売サービスもおこなっております。参加者でない方も閲覧できますので、レース当日の雰囲気をお楽しみください。

.....www.piston-kun.com

○本規則書の一部、あるいは全てを、レース開催を目的として、複製、複製、転載することを固く禁じます。必ず、(有)リンクスコーポレーションの承諾を得てください。当社主催のレースに伴う、全ての発行物についても同様とします。

○競技特別規則の拡大解釈は、非常に危険です。ご不明な点は、必ず事務局までお問い合わせください。

○お問い合わせ時間 12:00~17:00 (定休日/土、日、祝日)
時間外、定休日、及び不在時のお問い合わせは、Eメールにてお願い致します。



有限会社 **リンクスコーポレーション**

175-0091 東京都板橋区三園2-22-22

☎03-5383-0736 ☎03-5383-0720

✉ links@piston-kun.com

🌐 <http://www.piston-kun.com>



Links corporation

有限会社 リンクスコーポレーション

175-0091 東京都板橋区三園2-22-22 tel.03-5383-0736 fax.03-5383-0763

www.piston-kun.com