

2012

スーパーサンデーフェスタ
大会特別規則

SUPER SUNDAY FESTA
REGULATION BOOK

SPRING : 4. 1 SUN
SUMMER : 7. 22 SUN
耐久祭 : 9. 23 SUN
WINTER : 11. 18 SUN



SPA直入 スーパーサンデーフェスタ

大会特別規則書目次

ロードレースにおける二次災害の防止について	1
サーキット走行に関する規則	1
競技参加にあたってのお願い	3
第1条 大会名称	4
第2条 開催会場	4
第3条 主催者	4
第4条 開催日及び開催クラス	4
SPA直入ロードレースカレンダー	6
第5条 周回数及び予選時間	6
第6条 ライダーの参加資格について	6
第7条 ピットクルーの登録義務、および参加資格について	6
第8条 参加申込方法・申込期間・参加料	6
第9条 出走の取消	7
第10条 ダブルエントリーについて	7
第11条 参加受理・参加拒否	7
第12条 公式通知	7
第13条 公式車両検査	7
第14条 公式予選	8
第15条 決勝レースのスタート	8
第16条 レースの終了	8
第17条 順位の決定	8
第18条 再車検	8
第19条 ペナルティー	8
第20条 レース中及び練習中におけるルール	8
第21条 賞典	9
第22条 年間シリーズランキング表彰	9
第23条 大会役員の実務責任	9
第24条 その他	9

車両基本仕様

第25条 車両規則基本仕様	10
第26条 自動計測装置(トランスポンダー)	17

各クラス車両規定

第27条 水冷NK・空冷NK車両規則	17
第28条 クォーター250車両規則	17
第29条 HighwayStar PRO(ハイウェイスタープロ)車両規則	18
第30条 HighwayStar(ハイウェイスター/中MEN)車両規則	18

スーパーサンデーフェスタ 耐久祭 大会特別規則

第1条 大会名称	19
第2条 開催会場	19
第3条 主催者	19
第4条 開催日及び開催クラス	19

第5条	車両規定	19
第6条	周回数及び予選時間	20
第7条	決勝出走台数について	20
第8条	ライダーの参加資格について	20
第9条	参加申込方法・申込期間・参加料	21
第10条	出走取消	21
第11条	公式車両検査	21
第12条	ピットクルーの登録義務、および参加資格について	21
第13条	公式予選	21
第14条	クォーター250、ハイウェイスター90分耐久レースについて	22
第15条	決勝レースのスタートについて	22
第16条	ライダーの厳守事項	22
第17条	ピットストップ	22
第18条	レース中のショートカット	22
第19条	レース中のガソリン補給・ライダー交替について	22
第20条	レース中の車両修理とピット作業	23
第21条	フルコースコーション(競技の一時中立化)	23
第22条	競技の中断	24
第23条	レースの終了	25
第24条	順位の決定	25
第25条	再車検	25
第26条	ペナルティー	26
第27条	レース中及び練習中におけるルール	26
第28条	賞典	26
第29条	大会役員の責任	26
第30条	その他	26
パドックマップ・AP会員取得料金・SPA直入案内		27～29

ロードレースにおける二次災害の防止の遵守事項

《転倒、または故障停止したら》

★2次災害防止を基本的に

転倒したら2次災害の防止。つまり、後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等、事故の増大を防止するよう心がけてください。

★まずはとにかく逃げる

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

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

★後続車への合図

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

★障害物のかたづけ

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

★コース内はヘルメットを

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

★再スタート

マシンが再スタート可能かどうかの確認を必ずしてください。

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

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

★転倒車両を見たら

転倒したマシンはオイル・ガソリン等をこぼす可能性があります。

走行中に転倒者を目撃したら次の周には充分注意をして通過してください。

サーキット走行に関する規則

1. 目的

本規則は、財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会(以下MFJという)が、ロードレースコース(サーキット)において練習、レースを含むサーキット走行する際の基本的な走行方法マナーを示す為の規則です。

2. 定義

2-1 サーキット走行とは、全ての者が、練習およびレースにおいてその持ちうる技量および車両の能力において、できうる限りより速く、かつ安全に走ることを目的として走行することを言います。

2-2 レコードラインの定義

レコードラインとは、そのサーキットを無理なくできうる限りより速く、かつ安全に走る為の理想的走行ラインを言います。

2-3 スロー走行とは、**ライダー、マシンのトラブル、サーキット初心者の走行、慣らし走行、コース完熟走行、下見走行をいい、基本的にはピットロードがある側のコース左端を走行してください。**

3. サーキット走行における遵守事項

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

3-1 優先権

3-1-1 サーキット走行においては、基本的にレコードラインを走行する者に優先権があります

3-1-2 スロー走行中の者は、レコードラインを走行する者を妨げてはいけません。

スロー走行車は基本的にはコースの**ピットロードがある側のコースの左端**を走行してください。

3-1-3 ピットロードにおいては、ピットインしてくる車両(先にピットロードを走行している車両)に優先権があります。

3-1-4 ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、ピットロードを出て最低でも2コーナー出口に達するまでは、コースピット側**コース左端**を走行しなければならず、その間、後方から近付く車両の走行は妨げてはならない。レコードラインへの合流に際しては、十分な速度まで加速してください。

3-2 走行中の遵守事項

3-2-1 シグナルおよびフラッグシグナルを確認し、その指示に従う義務があります。

3-2-2 通常予想できない地点での不必要な急減速をしないでください。

3-2-3 いかなる場合も、逆方向への走行あるいは規定外のコースを走行してはいけません。

3-2-4 直線部分では、前車を追い越す以外の目的で進路を著しく急激に変更することは禁止されています。

3-2-5 他のライダーの走行を妨害するような走行は避けてください。

3-2-6 必要以外にハンドルから手を離したり、足をフットレストから離し、外に突き出したりするような危険な姿勢はとらないようにしてください。

3-3 転倒・コースアウト

3-3-1 コースアウト

3-3-1-1 もしコースアウトしたら、復帰する場合は後方を確認したのちコースに復帰してください。転倒した場合は、マシンの確認(破損・オイル漏れ・グラベルの砂利等)も留意し、コースを汚さないよう注意してください。

3-3-1-2 トラブル等で走行を止める場合は、マシンをコース外の安全な場所に止めてから退去してください。

3-3-2 転倒

3-3-2-1 自分が転倒した場合は、2次災害の防止(後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等の事故の増大を防止)してください。

3-3-2-2 転倒したらまず安全なところに非難すること、特にオイルによる転倒は、後続車も同じ場所で続々と転倒してくる可能性があるので注意してください。

3-3-2-3 **安全な場所から**、でき得る限り後続車に知らせる努力をすること。**安全なタイミングを見て**電源と燃料コックをオフにして火災やガスも漏れを防止する。また可能な限り散乱部品を撤去するようお願いします。

3-3-2-4 ガードレールの外に出るまでは、ヘルメットを着用してください。

3-3-2-5 転倒したマシンは、オイル・ガソリン等をこぼす場合が多いので、転倒車両を目撃したら次の周回は充分注意して走行してください。

3-3-3 コースへの復帰

3-3-3-1 安全な場所にてマシンが走行可能かどうか確認してください。

3-3-3-2 オイル・ガソリン・冷却水・ブレーキ&クラッチオイル等の漏れが無いか確認してください。漏れが有る場合は無理にピットには帰還しないようお願いします。

3-3-3-3 走行に危険がある部分の破損、重要保安部品の破損または破損部分が鋭利になっていないか確認すること。発見された場合再スタートは控えるようお願いします。

3-3-3-4 カウリング内に泥、砂利、草等が入っていないか確認し発見した場合は可能な限り除去してください。またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはいけません。

3-3-3-5 後方の安全を充分に確認して**十分な余裕を持ってコースに復帰してください。**

3-3-4 マシントラブル

3-3-4-1 走行中にマシントラブルに見舞われた場合、レコードラインを走行するライダーの妨げにならないようピットに戻ることはできるが、後方の安全を確認し合図をしてからピット設置側(コース左端)

を走行してください。

3-3-4-2 コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、スロー走行でピットに戻ろうとはせず、速やかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めてください。

3-3-4-3 車両は自己の責任において安全装備等各サーキットにて要求される仕様を満たし、完全に整備されている事が前提です。

3-3-5 ピットイン

3-3-5-1 ピットインする車両のライダーは、ピットロード入り口手前より後方を確認したのち、ピット側（コース左端）に車両を寄せ、手または足でピットインの合図を行った後、安全を確保しピットロードを徐行してください。

3-3-5-2 ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近いピットロードからピットエリアに入り、自己のピットにできるだけ寄せて停車してください。

3-3-5-3 ピットロードのスピード制限は当該サーキットの規則に従ってください。（60km/h とします）

3-3-5-4 ピットロード、サインエリアでのピットクルーは、走行車両に優先権があることを認識し、自己の責任において安全を確保するものとします。ピットクルーが規則に従わない場合も当該チーム、ライダーが責任を追うこととなります。

3-3-6 その他

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

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

4. 損害に対する責任

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

4-2 走行に際して起こった負傷等は、参加者自らが責任を負うものとします。

—MFJ国内競技規則書引用—

競技参加にあたってお願い

★ 黄旗区間について

レースで黄旗区間の走行ルール違反が頻繁に発生しております。

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

★ 競技車両の整備の徹底について

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

本競技会は財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会の発行する国際スポーツ憲章・FIM 競技規則に基づいた
2012 MFJ国内競技規則および、本競技会大会特別規則に基づいて開催される。

エントラントの方へお願い
スーパーサンデーフェスタは、アマチュアライダーを対象としたイベントレースです。
主催者(SPA直入)が認めた特別な場合を除き、営業を目的としたショップ等と契約をしたライダーの
参加はお断りしております。

スーパーサンデーフェスタ 大会特別規則

第1条 大会名称
 スーパーサンデーフェスタ 2012

第2条 開催会場
 (株)オートポリス SPA直入コース
 大分県竹田市直入町大字上田北字浦原510-15

第3条 主催者
 SPA直入スポーツクラブ

第4条 開催日及び開催クラス
 4月 1日(日) SPRING(ハイウェイスター 90分耐久&スプリント併催)
 7月 22日(日) SUMMER(ハイウェイスター 90分耐久&スプリント併催)
 9月 23日(日) 耐久祭(フルオープン3時間&クォーター250 90分耐久併催)
 11月 18日(日) WINTER(ハイウェイスター 90分耐久&スプリント併催)

ネイキッド

クラス	車両及び排気量	ゼッケン
水冷NK	水冷・油冷 鉄フレーム車 排気量オープン	車体色と対象色 の文字
空冷NK	空冷 鉄フレーム車 排気量オープン	

※排気量 400cc以下の車両についてはアンダー400クラスとして別賞典とします。

この場合、アンダー400クラスとして5台以上の参加台数となった場合とします。

クォーター250

クォーター250	4サイクル2気筒以下、排気量250cc以下の市販スポーツ車 (Ninja250R、ZZR250、CBR250R、VTR250等) (ST125、YZF-R125、CBR125R、CBR125R等)	車体色と対象色 の文字
----------	--	----------------

九州・中国ST125

九州・中国ST125	4サイクル125cc以内の市販車両 4月1日開催 レギュレーションはこちら→ http://st125.com/	車体色と対象色 の文字
------------	---	----------------

HighwayStar PRO(ハイウェイスタープロ)

PRO 1000	一般公道走行可能な車両ベース (ホワイトバージョン可)	4サイクル	650cc以上	車体色と対象色 の文字
PRO 600			401cc~649cc	

SPA直入 ロードレースカレンダー 2012

開催日	イベント名	スーパーサンデーフェスタ				パトラックス杯		
		水・曜・毎々NK	バイクPRO	バイクEXP	バイク-53・55 OVER50・53・55	バイク-250	九州・中国ST125	Under250 オーバー5時間耐久
4月1日(日)	スーパーサンデーフェスタ SPRING (申込受付期間3月1日～3月18日)	○	○	○	90分耐久 スプリント	○	○	5時間 耐久
4月22日(日)	パトラックス杯争奪 アンチレブリカmini3時間&レーサーレブリカmini3時間 “草”耐久ミニバイクフェスタ 春大会 (KAZE D-TRACKER125ワンメイク耐久 併催) (申込受付期間3月22日～4月8日)						3時間 耐久	3時間 耐久
5月4日(金)～ 5日(土)	Under250 オープン5時間耐久 (申込受付期間3月15日～4月5日)					出場可能		5時間 耐久
7月22日(日)	スーパーサンデーフェスタ SUMMER (申込受付期間6月22日～7月8日)	○	○	○	90分耐久 スプリント	○		
9月23日(日)	スーパーサンデーフェスタ 耐久祭 (申込受付期間8月23日～9月9日)		3時間耐久			90分耐久		
10月28日(日)	パトラックス杯争奪 アンチレブリカmini3時間&レーサーレブリカmini3時間 “草”耐久ミニバイクフェスタ 秋大会 (KAZE D-TRACKER125ワンメイク耐久 併催) (申込受付期間9月28日～10月14日)						3時間 耐久	3時間 耐久
11月18日(日)	スーパーサンデーフェスタ WINTER (申込受付期間10月18日～11月4日)	○	○	○	90分耐久 スプリント	○		

1※注:上記予定は予告なく変更する場合がありますのでご了承ください。
 2※注:お申込期限は『Under250 5時間耐久』以外は、開催日の2週間前の日曜日となります。今年から変更されていますのでご注意ください。
 『Under250 5時間耐久』お申込受付期間は、3月15日～4月5日となります。

HighwayStar(ハイウェイスター)

EXP	一般公道走行可能な車両ベース (ホワイトバージョン可)	2サイクル 4サイクル	401cc以上	車体色と対象色 の文字
OVER50				
OVER53				
OVER55				

HighwayStar(ハイウェイスター)中MEN(中型)

EXP	一般公道走行可能な車両ベース	2サイクル 4サイクル	124cc～400cc	車体色と対象色 の文字
OVER50				
OVER53				
OVER55				

第5条 周回数及び予選時間

エントリー受理後に発行される公式通知により示される。

第6条 ライダーの参加資格について

APライセンスかMFJライセンス、あるいは、他MFJ公認コースライセンスの内のいずれかのライセンスをお持ちであればどなたでも参加できます。

SPA直入以外の九州一円MFJ公認サーキット紹介

熊本県:HSR九州

その他の全国のMFJ公認サーキットでも可。

上記に定められたライセンスを所持していること。

本大会の趣旨、競技規則、誓約書の内容を理解し遵守できる方。

※20歳未満の方は、誓約書に保護者の署名・捺印が必要です。

第7条 ピットクルーの登録義務、および参加資格について

ライダー1名に対し、1～3名のピット要員(耐久、は5名まで)を登録しなければならない。

MFJピットクルーライセンスは必要ありません。

第8条 参加申込方法・申込期間・参加料

(1)参加申込先

SPA直入 スーパーサンデーフェスタ事務局宛 〒878-0403 大分県竹田市直入町大字上田北字裏原510-15 TEL:0974-75-3191 FAX:0974-75-3195
--

※郵便番号を間違いなく記入していただければ、SPA直入スーパーサンデーフェスタ事務局宛で郵送できます。

(2)参加料

クラス	エントリー料 (AP会員)	エントリー料 (一般)
全クラス	¥11,000	¥12,000
ハイウェイスター 90分耐久	¥20,000 (2～3名)	AP会員料金+1名につき¥1,000
クォーター250 90分耐久	¥20,000 (2～3名)	AP会員料金+1名につき¥1,000

※上記料金は、保険及び消費税を含みます。

※ダブルエントリーの場合スプリントのみ1クラス¥1,000の割引となります。

※クレジットカードを利用して参加申込を行う事が出来ます。

※クォーター250クラスにご参加の方で、Ninja250Rで出場のKAZE会員の方は¥1,000割引となります。

耐久の場合、チーム全員がKAZE会員であることを条件とし、AP会員料金からの割引となります。

また、KAZE会員の方がWエントリーする場合Wエントリー割引のみの適用とします。

(例)

ハイウェイスター及びクォーター250耐久にWエントリーした場合の参加料

	AP 会員 2 名 AP 会員 3 名	AP 会員 2 名 一般 1 名	AP 会員 1 名 一般 2 名	一般 3 名
参加料	耐久¥20,000 スプリント¥10,000	耐久¥21,000 スプリント¥10,000 一般¥11,000	耐久¥22,000 スプリント¥10,000 一般¥11,000	耐久¥23,000 スプリント¥11,000

(3)申込期間は、レース開催日1ヶ月前から2週間前の日曜日(消印有効)までとします。

お申し込みがFAX或いはE-Mail等で同時にご入金できない場合、1週間前の日曜日までに何らかの形(カード決済、振込、現金書留、持込)でご入金ください。

(FAX用紙では正式な申込用紙としてお取り扱い出来ませんので原紙はなくさないよう郵送或いは持参してください)申込期限の開催日2週間前の日曜日以降のお申し込みは出来ませんが、¥2,000の延滞料をいただきます。尚、申込期限以降の出場取り消しは出来ませんのでご了承ください。

(4)参加申込を郵送にて行う場合、必ず現金書留郵便を使用してください。

(5)ライダーが満20才未満の場合、参加申込書の誓約書欄に親権者の署名・捺印が必要となる。

第9条 出走の取消

参加申込を行ったライダーが、何らかの事情により出場を取り消す場合、**申込期限までに**大会事務局に連絡しなければ、参加料の返却を受けられない場合がある。

第10条 ダブルエントリーについて

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

第11条 参加受理・参加拒否

(1)主催者は参加者に対して、その理由を明らかにすることなく申込を拒否又は無効とする権限を有する。

(2)参加拒否された参加者に対しては、参加料及び保険料を返還する。

(3)一旦正式受理された参加料は一切返還しない。

第12条 公式通知

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

(2)公式通知は申込締切後に発表される。

(3)公式通知の公示

大会開催日の前日までに参加者へ送付する。

第13条 公式車両検査

(1)参加車両の公式車両検査は公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、所定の車両検査区域で行う。

(2)参加ライダーは車両と共に指定時間までに下記の提示物を持参し、提示しなければならない。

①車両仕様書

(3)公式車両検査を受けない車両あるいは検査の結果、参加不相当と判断された車両はレースへの出場が拒否される場合がある。

(4)ライダーが競技中に着用しなければならないものとして車両検査の際、車両検査役員によって点検を受けるものは下記のとおりとする。

①ヘルメット ②ブーツ③グローブ ④ライダースーツ(脊椎パットを含む)

(5)競技車両へのカメラ搭載については、事務局に申請し競技監督の許可を得た上、車検において取り付け状態の確認を受けること。

第14条 公式予選

- (1)公式予選の義務周回数は特に設定しない。ただし、最低1周はラップタイムが計測されること。
- (2)決勝レースへの出場台数は25台以下とする。
- (3)予選のスタートはスタート前チェックを受けた後、ピットロードより役員の指示によりスタートする。
詳細は公式通知にて告知される。
- (4)耐久レースでの公式予選方法は公式通知にて別途告知する。

第15条 決勝レースのスタート

- (1)決勝レースのスターティンググリッド最前列は4台く、以下3台、4台の交互配列になる。
- (2)ポールポジションは最前列右側とする。
- (3)決勝レースのスタート方式はクラッチスタートとする。
- (4)スタート合図は、発光信号によって行われる。
- (5)スタート進行の詳細は公式通知及び、ライダーズブリーフィングにて知らされる。

第16条 レースの終了

- (1)各レースの終了はチェッカーフラッグによりトップのライダーに知らされる。
- (2)ゴールインを認められる時間はトップのライダーがゴールラインを通過した後、2分以内とする。
- (3)完走者はトップライダーの周回数の75%(小数点以下は切り捨てる)以上の周回を完了させていること。

第17条 順位の設定

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

第18条 再車検

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

第19条 ペナルティー

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

第20条 レース中及び練習中におけるルール

- (1)コースは常に先入車を優先とし、追い抜きするものは前方の車両を妨害してはならず、又前方の車両は後方の車両の進路を無理に妨害してはならない。
- (2)いかなる場合においても逆走は禁止する。但し、コース役員の指示がある場合は除く。
- (3)スタートを含めレース中は、コースエリア内でやむを得ず停止した車両のライダーは、他のライダーに動かないことを示し、それらが過ぎ去ってから車両をレースの障害にならない場所に移動させなければならない。さらに他を妨害することなく自分で再スタート出来る場合のみにコースへ復帰できるものとする。
- (4)コース上における再スタートや修理は、自分自身で行わなければならない。
- (5)ライダーは工具などを携帯する事は出来ない。
- (6)ライダーが修理のためにピットに向かう場合は、コースに沿ったグリーンを定められた方向に巡回しながら、コース役員の指示に従いピットまで車両を押し帰ることが出来る。
- (7)コース上でリタイアするライダーは、コース外の安全な場所に車両を移動しレース終了まで

待機しなければならない。

- (8)レース進行中にピットに入った車両は、レースを放棄したものとみなされ、リタイヤ扱いとなる場合がある。
- (9)レース中に事故に見舞われた車両は、オフィシャルによって安全検査のために停止を求められることがある。又、不適当もしくは危険とみなされた車両、ライダーはレースから除外されることもある。
- (10)ライダーはレース中、一切酒気を帯びたり、また興奮剤等により精神状態をつくろってはならない。

第21条 賞典

賞典は各レース毎に、大会公式通知にて発表する。

第22条 年間シリーズランキング表彰

耐久(ミニ以外)を含めシリーズを通して3戦以上レース開催されたクラスについて、SPA直入独自の基準に基づくポイントで、年間ランキングを決定し最終戦WinterFestaにて表彰する。なお、この表彰は速さだけでは無くシリーズ通していかに多く参戦したかを重点に置いたポイントの付け方とする。

	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位
ポイント	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

※複数のクラスにわたりランキングが存在する場合、格上クラスが対象となる。

※15位以下は、参加すべてのライダーに1ポイントが加算される。

なお、このポイントは台数に関わらずレース開催されたクラスが対象となる。

※NK・ハイウェイスターEXP・ハイウェイスターPROクラスにおいて、オープン3時間耐久に参加した場合、3時間耐久で設定されたクラスによる順位のポイントが、NK・ハイウェイスターEXP・ハイウェイスターPROクラスのシリーズポイントに加算される。耐久のポイントは、オープン3時間・ハイウェイスター90分共に正規のポイントが適応される。

これは、スプリント出場の車両と同じ車両で出場した場合のみとする。(1台でも可)また、3人チームの場合でも、同じポイントが加算される。

※オープン3時間耐久のポイントは、耐久レースまでにスプリントクラスに出場しているライダーのみにポイントが付加される。

※ハイウェイスターOVER50・53・55クラスのライダーがオープン3時間耐久に出場は可能となるが、ポイントは付加されない。90分耐久レースのみポイントの対象となる。

第23条 大会役員の責任

参加者、ライダーおよびピット要員は大会役員が一切の損害賠償の責任を免じられていることを知らなければならない。すなわち、大会役員はその職務に最善を尽くすことは勿論であるが、もしその行為によって起きた参加者、ライダー、ピット要員および競技車両の損害に対して大会役員は一切責任のないことをいう。

第24条 その他

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

車両基本仕様

第25条 車両規則基本仕様

(1)材質

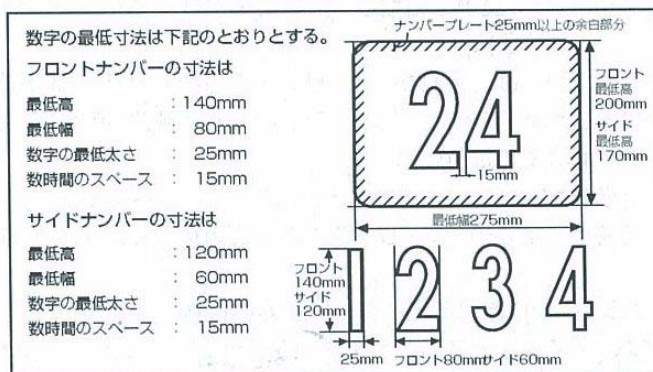
- ①フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。

(2)フレームの定義

- ①フレームとは、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部分を含む構造全体をいう。
- ②シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームとみなし、ボルトオン(脱着可能)のものはフレームとみなさない。

(3)ナンバープレート

- ①ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は275mm×200mmとする。
- ②プレートは平面から50mm以上カーブ(突出)してはならない。また、カバーされたり曲げたりされてはならない。
- ③1枚のプレートがフロントに、垂直面から後方に向かって30°以内の角度で傾斜して固定されなければならない。他の2枚はモーターサイクルの両側に、外に向かって垂直に固定されなくてはならない。
- ④ナンバープレートははっきりと見えるように装着され、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。
- ⑤ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかし、どのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
- ⑥別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはストリームライニングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。
- ⑦数字ははっきり読めるように、また、太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しで書かれなければならない。
- ⑧数字の最低寸法は次のとおりとする。



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

Futura Heavy

0123456789

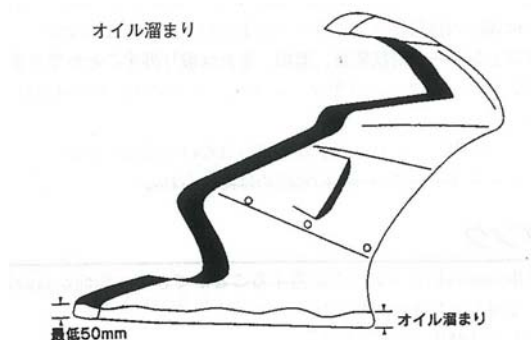
- ⑨正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。
- ⑩すべてのナンバープレートの周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。この規則に適合していないナンバー・プレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- ⑪ゼッケンの色は、赤色の地色に白文字とする。(ネオスタンダード各クラスは除く)
- ⑫ナンバープレートの地色および数字の蛍光色は禁止とする。

(4)レースのために取り外さなければならない部品(ハイウェイスター・クォーター250はこの限りではない)

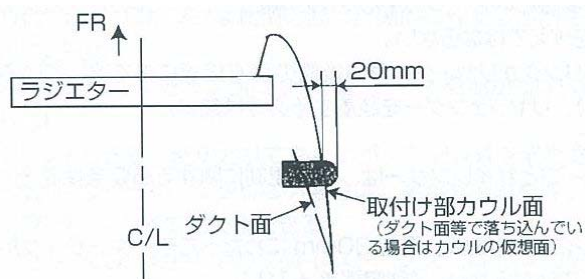
- ①ヘッドライト／テールライト／ウインカー／リフレクター
- ②ナンバープレートと、リヤフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
- ③セーフティーバー／センタースタンド／同乗者用フットレスト／クラブレール
- ⑤ホーン
- ⑥その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

(5)ボディーワーク

- ①ロードレースにおけるモーターサイクルは、荷重がかからない状態において、タイヤ以外のいかなる部分も地面に触れることなく、垂直線から50°の角度に傾斜することができなくてはならない。
- ②フロントホイールは(タイヤを除く)、フロントフェンダーに隠れる部分を除き、サイドからはっきりと見えなくてはならない。
- ③カウルのいかなる部分もフロントホイールアクスルから前方100mm を通る垂直線より前にあってはならない。フロントフェンダーはカウルとはみなされない。ただし、メーカー出荷時の状態で基準に合致していない場合は、メーカー出荷時の形状を維持していることを条件に認められる。
- ④車両のいかなる部分もリヤタイヤの最後端を通る垂直線の後部にあってはならない。ただし、メーカー出荷時の状態で基準に合致していない場合は、メーカー出荷時の形状を維持していることを条件に認められる。
- ⑤エアフォイル、またはスポイラーは、それがフェアリングまたはシートと一体構造になっている場合に限り取り付けることができる。これは、フェアリングの幅を越えてはならないうえ、ハンドルバーの高さを越えてはならない。
- ⑥尖っているエッジは、少なくとも半径8mm の丸みを持たせなくてはならない。
- ⑦ウインドスクリーンの先端と、全てのフェアリングの露出部分の先端は丸められていなくてはならない。
- ⑧通常のライディング・ポジションにおいてライダーは後方の両側および上から全体(腕の前部を除く)が視認されなくてはならない。ライダーの顔またはヘルメットとフェアリング(ウインドスクリーン含む)との間の最低スペースは100mm とする。この規則の適用を免れるために透明な材質を使用することは禁止される。
- ⑨いかなる場合においてもフェアリングの最大幅は600mm を超えてはならない。
- ⑩ライダーシートの後部の高さは最高150mm とする。この高さは、シートの固いベースの最下部から、ライダー後方のフェアリングの最上部までを測った場合のものである。
- ⑪ハンドルバーの位置がどこにあっても、フェアリングとハンドルバー先端あるいはステアリング・ステム、およびそれに装着されている装備類との間隔は最低20mm なくてはならない。
- ⑫ナンバープレートが固定されている前部の傾斜角度は垂直面から後部へ30°以上あってはならない。
- ⑬シートまたはその後方にあるいかなる部分(排気系を除く)の幅も450mm 以上あってはならない。
- ⑭燃料タンクのキャップは、燃料タンクの外観形状からはみ出さないように、また転倒の際に外れることがないように取り付けられなくてはならない。2000年以降に生産された車両のみ適用。
- ⑮エンジンおよびその他すべての電気部品を停止することのできる効果的なイグニッションキルスイッチがハンドルバーのグリップを握った状態で手の届く範囲に取り付けなければならない。
- ⑯全ての4ストローク車両については、エンジンの破損または故障時に、エンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジンクーラント総量の最低半分(最低2リットル)をアンダーカウルで保持できる構造でなければならない。端部の折り返しの高さは最低50mm とする。内部には吸収材および耐火素材が装着されていることが望ましい。

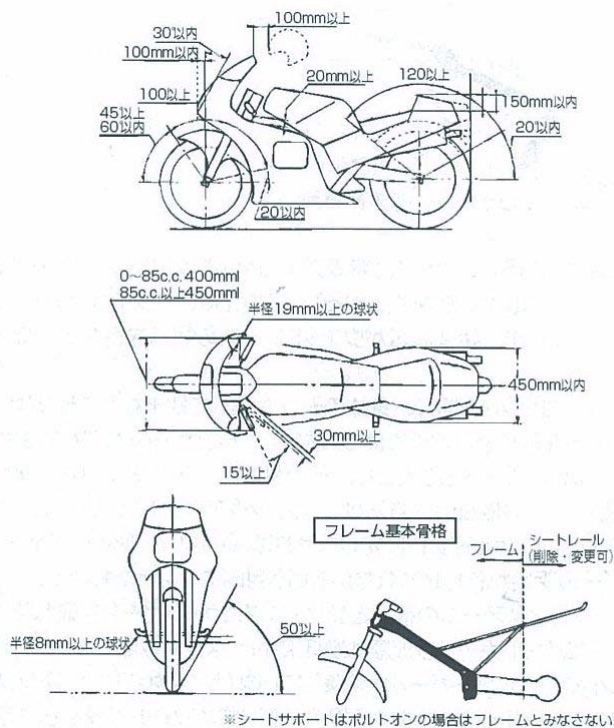


- ⑰アンダーカウルには直径20mm(許容誤差+ 5mm)の水抜き用の孔を最低1個は設けなくてはならない(孔は2個までとする)。この孔は、ドライコンディションの時は閉じられていなければならない、競技監督がウエットレースの宣言を行なった時のみ開けることができる。
- ⑱チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤ・スプロケットガードを取り付けなくてはならない。そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方法は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に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



(6)フロントフェンダー、リヤフェンダー

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



- ④フロントフェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は45°と60°の間でなくてはならない。フェンダーの後端とホイール中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は20°を越えてはならない。
- ⑤リアフェンダーは、ホイールの周囲を最低120°に渡ってカバーしていなくてはならない。
- ⑥リアフェンダー後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は20°を越えてはならない。
- ⑦シートのフェアリングがリア・タイヤの後側の垂直接線にまで達している場合には(許容誤差 50mm)、リアフェンダーを装着する必要は無い。

(7)エキゾーストパイプ

- ①エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件を全すべて満たさなくてはならない。
- ②エキゾーストパイプの先端は、最低30mmにわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない。(許容誤差 $\pm 10^\circ$)
- ③排気ガスは後方に排出しなければならないが、ほこりを立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- ④エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの垂直線より後ろにあってはならない。

(8)ハンドルバー

- ①ハンドルバーの最低幅は450mmとする。
- ②ハンドルバーの最低幅はグリップの外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。
- ③ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- ④ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各15°以上なくてはならない。
- ⑤フェアリングがある場合、ハンドルバーがどの位置にあってもフロントホイールがフェアリングに接触してはならない。
- ⑥ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱい切ってもハンドルバー(レバーを含む)と燃料タンクの間で最低30mmの間隔があるように、ストッパー(ステアリングダンパー以外のもの)を取り付けなくてはならない。
- ⑦ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作してはならない。

⑧軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

(9)コントロールレバー

①すべてのハンドルバー・レバー類(クラッチ、ブレーキ等)は、原則として端部がボール状(このボールの直径は最低19mm)でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸くなっていてはならない(この平たくした部分の厚みは最低14mmとする)。レバー端部は、レバーと一体構造に固定されていなくてはならない。

②コントロールレバー(フットレバーおよびハンドレバー)は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。

③ブレーキレバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。

(10)スロットルグリップ

スロットルグリップは、手を離れた時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

(11)キャブレター

ジェット類、およびニードル類の変更

(12)フューエルインジェクション

フューエルインジェクションコントロールユニットおよびユニットの内容の変更

(13)フューエルポンプ

①電動式フューエルポンプは転倒の際に自動的に作動する回路遮断システムを備えていなければならない。

②車検の時にテストできるように回路遮断のテスト機能が設けられなければならない。

(14)フットレスト

①フットレストは改造・変更されてもよいが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。

②ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取り付け位置に固定しなければならない。

③フットレストの先端は、最低半径8mmの中空でない一体構造の球状になっていなければならない。

④折りたたみ式の場合は自動的に戻るようになっていなければならない。

⑤スチール製フットレストで折りたたみ式でない場合、その先端にはプラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端(プラグ)が固定されていなくてはならない。(最低半径8mm)

(15)ブレーキ

①すべてのモーターサイクルは最低2つの効果的なブレーキ(各ホイールに1つ)がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。

②車両公認時においてフロントブレーキキャリア用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、ロワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。

③交換されるブレーキディスクの材質は、鉄素材でなければならない。

(16)ホイール、リム、タイヤ

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

②タイヤは交通法規に適合する一般市販タイヤでEマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークの表示がなければならない。タイヤトレッド主溝の深さは、最低でも2.5mmでなければならない。レーシングレインタイヤの使用も認める。

③タイヤへの追加工(ハンドカット等)は禁止される。

④タイヤウォーマーの使用および、故意にタイヤの加熱を行う行為はレース期間を通じて禁止され、タイヤウォーマーをピットへの持込みも禁止とする。(クラス限定)

(17)フューエルタンク、オイルタンク、リザーバタンク

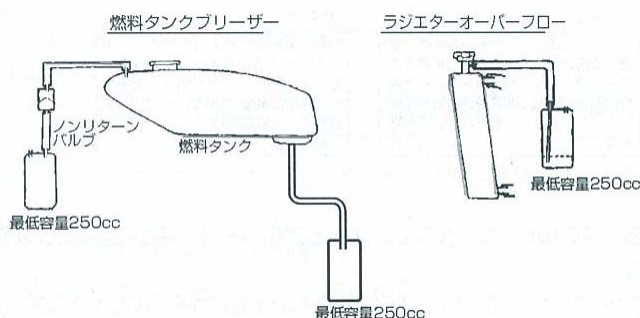
①一般市販車ベース車両は24リットルまでとする。

②燃料は、マシンにしっかりと固定された1つのタンク内に入れるものとする。

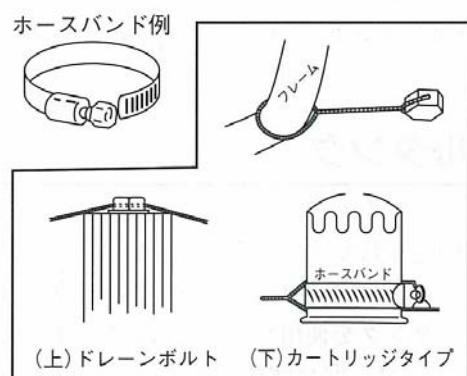
③シートタンクおよび補助タンクは禁止される。給油のために容易に脱着できる取り替えタンクを使用すること

は厳禁される。

- ④燃料タンクの材質は、金属製のものとする。カーボンファイバー、アラミド・ファイバー、またはファイバーグラスの材質の使用は許可されない。ただし、車輛公認時もしくは工場出荷時に装着されている金属以外のタンクについては使用が認められる。
- ⑤加工されたタンクには、防爆材を完全に充填すること。
- ⑥燃料タンク・ブリーザー・パイプには、ノン・リターン・バルブを取り付けなくてはならない。これは、適切な耐油性のある材質でできた、最低容量250cc のキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。

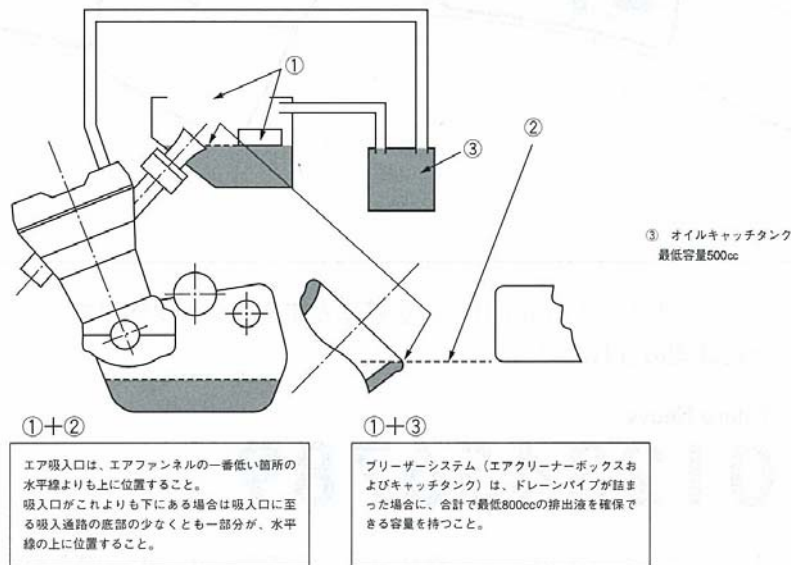


- ⑦燃料タンク・フィルター・キャップおよびオイルフィルターキャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。
- ⑧全てのドレーンプラグはワイヤーロックしなければならない。外部オイルフィルタースクリューおよびオイルフィルターボルトでオイルパンに進入するもの、オイルクーラー、フロントフォークドレンボルト等のオイル供給パイプについても全て安全にワイヤーロックされていなくてはならない。



- ⑨全ての4サイクル車両にはブリーザーシステムが採用されなければならない。オイルブリーザーラインはエアボックスに連結され、これに排出されなければならない。
- ⑩ブリーザーパイプ、またはオーバーフローパイプが装着される場合、排出はそのパイプの排気口からなされなければならない。
- ⑪オイルブリーザーパイプが装着されている場合、排出は簡単に手の届く位置に設けられたキャッチタンクに排出されなければならない。キャッチタンクの容量はオイルキャッチタンクが最低500cc、オイルキャッチタンクとエアクリーナーボックスの合計で1000cc とする。
- ⑫ブリーザーシステムのパイプ類の締め付けは、金属製バンドを使用すること。
- ⑬ブリーザーシステムのパイプ類は、耐油性のある素材であること。

4 ストロークエンジンのブリーザーシステム



(18)冷却水

水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物に限られる。

(19)音量規制

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

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

- ⑥2気筒エンジンの音量計測は、各エキゾースト・パイプの先端で測定される。
- ⑦規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- ⑧バンケルエンジンの場合の測定回転数は、6,000rpm とする。
- ⑨rpm は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。
- ⑩所定のエンジン回転数(rpm) = $30,000 \times \text{ピストンスピード(m/s)} \times \text{ピストンストローク(mm)}$
- ⑪音量規制値

4ストローク・エンジンについては11m/sec で測って105dB/A までとする。

レース終了後は3dB/A の許容誤差が認められる。

- ⑫音量測定は気温20°を基準とする。気温10°以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。気温0°以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- ⑬音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

(20)テレメトリー

- ①動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。
- ②マシンには、公式シングナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。
- ③自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

第26条 自動計測装置(トランスポンダー)

- (1)参加者は車検時までには車両に主催者が用意する自動計測装置を取り付けなければならない。取り付けを拒否した場合、当該車両およびライダーは、出走を認められない。
- (2)自動計測装置の配付は、選手受付時に行い、返却については各セッション終了後2時間以内とする。万一破損・紛失した場合、1個につき60,000円が主催者より請求される。
- (3)取り付け方法および箇所について
- ①自動計測装置専用ホルダーを指定の場所にタイラップ等で確実に固定すること。
- ②地面から60cm以内で、地面から60cm以内で、熱や振動の受けにくい位置とする。
- ※取り付け位置、方法のミスにより、タイム計測が出来ない場合があるので注意すること。

各クラス車両規定

第27条 **水冷NK・空冷NK車両規則**

オープンクラスの為、上記 車両規則基本仕様に則ったものとする。

このクラスに参加できる車両

各メーカー 空冷・水冷・油冷エンジンの鉄フレーム車両 排気量オープン
スリックタイヤは使用不可。但し、レーシングレインタイヤの使用は認める。

第28条 **クォーター250車両規則**

このクラスは、車両規則基本仕様に則った、4サイクル2気筒以下、排気量250cc以下の市販スポーツ車
車両規定

1. 出場車両

Ninja250R、ZZR250、CBR250R、VTR250、ST125、YZF-R125、CBR125R、CBR125R等

2. 改造限度

改造限度は排気量変更禁止以外特に制限無し。

下記の項目と安全のための改造を施さなければならない。

- ①バックミラー、ナンバープレートを取り外し、ヘッドランプ・ウインカー・テールランプを取り外すかテーピング
- ②を施すこと。サイドスタンド取り外しを推奨する。車両のフォルムは、スタンダードの形状に近い状態であれば可。
- ③オイルドレーンボルトにワイヤーロックをすることを推奨する。
- ④レーシングスリックタイヤの使用は禁止する。タイヤは、通常ルートで購入出来る一般市販されている公道用タイヤのみ使用可。摩耗限度を超えたものの使用とグルーピング、カッティングは禁止する。またタイヤウォーマーの使用も禁止する。(予選・決勝前のフリー走行を設ける)
- ⑤車両に参加受理書に記載しているゼッケンを取り付けること。その際蛍光色以外で確認しやすいものに
- ⑥限られる。また取り付け不可能な場合主催者側から配布される(有償)を張り付けること。
- ⑦音量を105db以下とする。(レース終了後は+5dbまで認める)

3. クラス分け

参加申込台数が3台未満のクラスは、そのクラスを不成立とし、下記表の一つ上位のクラスに統合されるものとする。

順位	クラス	概要
1	ツイン	2気筒
2	シングル	単気筒
3	シングル2	単気筒・225cc以下

※CBR250R CUPが併催されます。レギュレーションはHRC CBR250R CUP技術仕様をご確認ください。表彰はシングルクラスに統合されます。

第29条 HighwayStar PRO(ハイウェイスタープロ)車両規則

このクラスに、タイム制限は設けられない。

PRO1000	650cc以上
PRO600	401cc～649cc

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

※当該年度、九州選手権レースに参加ライダーの出場は不可とする。

車両規定

HighwayStar(ハイウェイスター)クラスと同一とする。

※レーシングレインタイヤの使用は可とする。

タイヤコントロールについて

タイヤコントロールについては、昨年を以って廃止いたします。

今後はST600指定のハイグリップタイヤの使用が可能となります。

レインタイヤについては、PRO・EXPクラスで使用可としますが、ハイウェイスターOVER50以上では使用不可とさせていただきます。

なお、昨年までの使用可能(タイヤコントロール規定に使用可能と表記されていた)タイヤも変わらず使用可能です。

第30条 HighwayStar(ハイウェイスター/中MEN)車両規則

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

EXP	ベストタイム48秒～50秒未満のクラス
OVER50	ベストタイム50秒～53秒未満のクラス
OVER53	ベストタイム53秒～55秒未満のクラス
OVER55	ベストタイム55秒超のクラス

※決勝レース中に規定タイムを切った場合賞典外とする。(OVER50、53、55クラスが混走の場合、最高基準タイム50秒を切った場合のみ賞典外となります。

※予選は、スターティンググリッドを決定する為のものとし、クラス分は決勝のベストラップによるものとする。決勝がウェットコンディションの場合、基準タイムの設定はトップタイムの下3桁が000を基準に振り分けられる。

※EXPクラスは別レースとする。

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

※参加台数により、クラス分けの設定が変更される場合がある。

排気量区分

ハイウェイスター	401cc以上
中MEN	124cc～400cc

車両規定

1. 出場車両

全ての車両は上記排気量区分内で一般公道走行が可能な車両をベースとする。
但し、整備不良車の出走は不可。尚且つ、車両規則基本仕様に則った車両を強く推奨する。
各メーカーのホワイトバージョン(レース仕様車)の車両での参加も可能。
また、同一車両で他クラスとのダブルエントリーは不可。
同一車両以外であれば他クラスへのダブルエントリーを可とする。

2. 改造限度

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

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

スーパーサンデーフェスタ 耐久祭 大会特別規則

(SPRING・SUMMER・WINTER ハイウェイスター90分耐久にも適用されます)

第1条 大会名称

☆スーパーサンデーフェスタ 2012 耐久祭
フルオープン3時間&クォーター250 90分耐久

第2条 開催会場

(株)オートポリス SPA直入コース
大分県竹田市直入町大字上田北字浦原510-15

第3条 主催者

SPA直入スポーツクラブ

第4条 開催日及び開催クラス

2012年 9月 23日(日) 耐久祭
☆フルオープン3時間耐久
☆クォーター250 90分耐久

第5条 車両規定

☆オープン3時間耐久

参加車両

2サイクル、4サイクル150cc以上の車両で、ホイールリムサイズが16インチ以上の市販ロードレーサーを除く一般市販車両で、ペアライダー各個人或いは、1台による乗り継ぎとする。

改造限度

下記に示す項目以外の改造・変更は自由とする。

- ①フレームの基本骨格(補強、ステー類のカットは可)
- ②タイヤは、一般市販されている公道用タイヤ及びレーシングレインタイヤを使用

することができる。

開催クラス

OP1(オープンワン):車両1台・2~3名チーム

OP2(オープンツー):車両2~3台・2~3名チーム

OP3(オープンスリー):車両1~3台・2~3名チーム・排気量400cc以下

※ハイウェイスターEXP及びPROクラスの方は、オープン3時間耐久に出場してください。

レインタイヤの使用は可とします。

☆クォーター250 90分耐久

参加車両

スーパーサンデーフェスタ クォーター250クラスに適合した車両でペアライダー各個人
或いは、1台による乗り継ぎとする。

改造限度

スーパーサンデーフェスタ クォーター250クラスと同一とする

開催クラス

ツインクラス、シングルクラス、225cc未満シングルクラス

☆HighwayStar(ハイウェイスター)90分耐久

参加車両

スーパーサンデーフェスタ ハイウェイスタークラスに適合した車両でペアライダー各個人
或いは、1台による乗り継ぎとする。

改造限度

スーパーサンデーフェスタ ハイウェイスタークラスと同一とする

開催クラス

中MENクラス含む、OVER50、OVER53、OVER55各クラスとする

(PROクラス及びEXPクラスの方は、オープン3時間耐久に出場してください)

※ハイウェイスターEXP及びPROクラスの方が、中MENクラスへ助っ人としての参加が可能です。

この場合、EXP及びPROクラスの方にはポイントが付加されません

第6条 周回数及び予選時間

	決勝周回数	予選時間
オープン3時間耐久 (2~3人ペアで個々の車両或いは、1台の車両の乗り継ぎ)	3時間	1チーム 20分
クォーター250 90分耐久 (2~3人ペアで個々の車両或いは、1台の車両の乗り継ぎ)	90分	1チーム 20分

第7条 決勝出場台数について

各レース、30チームとする。

(先着順の為、予選落ちはありません)

第8条 ライダーの参加資格について

☆オープン3時間耐久

(1)APライセンスまたは、MFJ公認サーキットライセンスか、MFJ競技ライセンスの
どれかを所持していればどなたでも可。

※詳しくは、27ページ附則2、出場ライセンスについてを参照してください。

(2)1チームの国際ライセンスライダーの参加は、1名までとする。

☆クォーター250 90分耐久

(1)APライセンスまたは、MFJ公認サーキットライセンスか、MFJ競技ライセンスの

どれかを所持していればどなたでも可。

※詳しくは、27ページ附則2、出場ライセンスについてを参照してください。

第9条 参加申込方法・申込期間・参加料

(1)参加申込先

SPA直入スーパーサンデーフェスタ 事務局宛 〒878-0403 大分県竹田市直入町大字上田北字浦原510-15 TEL:0974-75-3191 FAX:0974-75-3195
--

※郵便番号を間違いなく記入していただければ、SPA直入スーパーサンデーフェスタ事務局宛で郵送できます。

(2)参加料 エントリーは下表を参考に参加料を添えて申し込まなければならない。

クラス	エントリー料(AP会員)	エントリー料(一般)
オープン3時間耐久	¥24,000(2~3名)	AP会員料金+1名につき¥1,000
クォーター250 90分耐久	¥20,000(2~3名)	AP会員料金+1名につき¥1,000

※上記料金は、保険及び消費税を含みます。

※クレジットカードを利用して参加申込を行う事が出来ます。

(例)

	AP会員2名 AP会員3名	AP会員2名 一般1名	AP会員1名 一般2名	一般3名
オープン3時間耐久 (2~3名)	¥24,000	¥25,000	¥26,000	¥27,000
クォーター250 90分耐久 (2~3名)	¥20,000	¥21,000	¥22,000	¥23,000

(3)申込期間は、レース開催日1ヶ月前から2週間前の日曜日(消印有効)までとします。

お申し込みがFAX或いはE-Mail等で同時にご入金できない場合、1週間前の日曜日までに何らかの形(カード決済、振込、現金書留、持込)でご入金ください。

(FAX用紙では正式な申込用紙としてお取り扱い出来ませんので原紙はなくさないよう郵送或いは持参してください)申込期限の開催日2週間前の日曜日以降のお申し込みは出来ませんが、¥2,000の延滞料をいただきます。尚、申込期限以降の出場取り消しは出来ませんのでご了承ください。

(4)参加申込を郵送にて行う場合、必ず現金書留郵便を使用すること。

(5)ライダーが満20才未満の場合、参加申込書の誓約書欄に親権者の署名・捺印が必要となる。

第10条 出走の取消

参加申込を行ったライダーが、何らかの事情により出場を取り消す場合、**申込期限までに**大会事務局に連絡しなければ、参加料の返却を受けられない場合がある。

第11条 公式車両検査

(1)参加車輛の公式車両検査は公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、所定の車両検査区域で行う。

(2)参加ライダーは車両と共に指定時間までに下記の提示物を持参し、提示しなければならない。

①車両仕様書 ②燃料給油装置

(3)公式車両検査を受けない車両あるいは検査の結果、参加不相当と判断された車両はレースへの出場が拒否される。

(4)ライダーが競技中に着用しなければならないものとして車両検査の際、車両検査役員によって点検を受けるものは下記のとおりとする。

①ヘルメット ②ブーツ ③グローブ ④ライダーズーツ(脊椎パットを含む)

第12条 ピットクルーの登録義務、および参加資格について

1チームに対し、1~5名のピットクルーを登録しなければならない。

第13条 公式予選

- (1)公式予選の義務周回数は特に設定しない。
ただし、最低1周はラップタイムが計測されること。
- (2)決勝レースへの出走台数は、各耐久レース共に30台とする。

第14条 クォーター250、ハイウェイスター90分耐久レースについて

- (1)このレースは、各個人の車両による乗り継ぎ形式のレースとする。
- (2)1台の車両で、ライダーが交代しても可。
- (3)その他は、オープン3時間耐久と同じとする。

第15条 決勝レースのスタートについて

- (1)スタートはルマン式スタートで行う。(クォーター250・ハイウェイスターはローリングスタート)
- (2)スタート位置はスターティンググリッド順とし全車同時にスタートする。
- (3)スタートライダーは原則として参加申し込み時に第1ライダーとして登録したライダーとするが、変更する場合は大会事務局へ届け出て許可を受けること。
- (4)スタート進行の詳細は公式通知及び、ライダーズブリーフィングにて知らされる。
- (5)サポートライダーは、プラットホームより車両の後尾をささえ、他のチーム員はプラットホーム内あるいはピット内に待避しなければならない。
- (6)コース上でのタイヤウォーマーの使用は禁止するが、余熱による保温は許可する。(クラス限定)
- (7)スタート合図はフラッグタワーにて日章旗により行われる。
- (8)スタート時は、エンジンが始動した状態でのスタートとする。これによる始動装置(セル・キックスターター)の取り付けは義務付けない。この時点でエンジンが掛からず押し掛け、あるいは他人の協力を得て始動させる場合は、フラッグタワーにてグリーンフラッグが振られるまで禁止される。これに違反した場合ピットストップを命ぜられる場合がある。
- (9)スタート時、エンジンが始動しない場合プラットホーム先端かフラッグタワー下のゲートよりピットロードに移動し、指定ピットに帰りメカニックの作業を受け再スタートする事が出来る。この際役員の指示に従って行動すること。

第16条 ライダーの厳守事項

- (1)コース内で停止する場合、ライダーはただちに車両をコース脇によせ、他のライダーの邪魔にならないようにしなければならない。
- (2)コース内で、車両をコースの進行方向より逆に押しはならない。但し、役員の指示がある場合はこの限りではない。
- (3)転倒またはマシントラブルなどの理由により、リタイヤする場合はもっとも近いコース員にその意志を伝えなければならない。
- (4)車両がコース上に1時間以上停止している場合はリタイヤとみなされる。
- (5)レース中、担当のメカニックおよび役員以外の者から一切の援助を受けてはならない。
- (6)ライダーはレース中、一切酒気をおびたり、また興奮剤等により精神状態をつくろってはならない。

第17条 ピットストップ

車両が燃料補給あるいはライダー交替のためにピットストップした場合は、エンジンを停止しなければならない。それ以外の作業においてはエンジンを停止しなくてもよい。

第18条 レース中のショートカット

レース中ショートカットした場合、審査委員会の決定により原則として以下の罰則が課せられる。

- (1)公式予選中の場合、当該周を無効とする。
- (2)決勝レース中の場合、当該周を無効とし、かつ競技結果より1周減算する。

第19条 レース中のガソリン補給・ライダー交替について

<ガソリン補給>

- (1)ガソリン補給とは、補給装置を燃料タンクに接続した状態を指す。
- (2)レース中の車両へのガソリン補給は一般市販の金属製携帯缶か落差式タンクからの補給方法で行うこと。
(ハイウェイスターは落差式の使用は不可)
- (3)やぐら、ホースを使用しての給油は禁止する。
- (4)フューエルフィルターキャップの改造を伴う、クイックチャージは禁止されノーマルタンクを使用すること。
- (5)燃料タンクの形状および給油口の改造は禁止する。フューエルコックの改造は可とする。
- (6)ガソリン補給中はエンジンを停止すること。
- (7)ガソリン補給中ピットクルー1名は必ず消化器を持って作業中待機していなければならない。また、こぼれたガソリン、オイル等は必ず拭き取らなければならない。
- (8)ガソリン補給は、車両が安全にスタンドで支持された状況下で行わなければならない。
- (9)ガソリン補給中は、それ以外の作業は禁止され、ライダーは車両に乗っていても降りていてもよい。但し、ライダーの乗降行為は、作業とみなされる。

<ライダー交替>

- (1)ライダーは3時間耐久が40分以上、90分耐久が30分以上連続して運転してはならない。
- (2)ライダー交替する場合は、必ずエンジンを停止させなければならない。

第20条 レース中の車両修理とピット作業

<レース中の車両修理>

- (1)決勝レースおよび公式予選中の車両修理、調整、部品交換は、その車両に積み込んである部品と工具によって行わなければならない。
- (2)フレーム本体、クランクケース本体、ギヤボックスのキャスティング部分以外の故障部品は交換することができる。
- (3)決勝レース中、転倒等によりフューエルタンクを損傷した場合は、フューエルタンクの交換が許可される。但し、スペアタンクは公式車検時にその旨を申し出ていなければならない。交換車両は、再車検場に損傷したタンクも同時に持ち込むこと。
- (4)ピット以外の地点で停車した車両に対して、その車両に積み込んであるもの以外の部品、工具による修理、調整、部品交換を行うこと、および当該競技車両のライダー以外がそれらの作業にあたることは禁止される。
- (5)緊急やむを得ない事情で、ピット以外の地点でそれらの作業をおこなうときは、他の車両の走行の妨げにならない場所に停車しなければならない。
- (6)競技中の車両は、いかなる場合も他から援助をうけて押し出したり走行したりしてはならない。但し、保安の目的でコース員が車両を移動させたり処置する場合、および自己のピットを通り越した場合の車両を当該車両のライダー・ピットクルーが押し戻す場合はこの限りではない。
- (7)ピットインして1時間以上経過してもピットアウト出来ない車両はリタイアとみなされる。コース上でも、同一場所に1時間以上停止している車両もリタイアとみなされる。

<ピット作業>

- (1)競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のピットクルーは自己のピット前の作業区域に出て作業することができる。ピット作業の場合を除いて作業区域に出ること、部品や工具を停車区域に置くことは禁止される。
- (2)ピット内での喫煙(火気使用)は禁止される。

第21条 フルコースコーション(競技の一時中立化)

- (1)レース中の不慮の出来事(天候条件か他の原因)によって危険が生じる場合、直ちに各ポストより白いクロス(X)を記した赤旗が提示されイエローとブルーの回転灯を装備したペースカーがピットロード出口からコース上に導入される。この車両は、ふたつのイエローの回転灯を点灯する。全ての競技車両はペースカーを先頭に追い越すことなく一列隊列に並ばなければならない。
- (2)ペースカーが介入している間に、競技車両はピットインしてもよいが、ピットアウトについては、ピットロード出口にあるグリーンライトが点灯されている間のみ許可される。それ以外はレッドライトによりピットロード出口は閉鎖される。ピットアウト出来なかった車両は、次のグリーンライトまで待たなければならない。

- (3) 競技監督がペースカーの呼び戻しを決定後、ペースカーは1コーナー付近からブルーの回転灯も点灯してコースを1周する。
- (4) その後、ペースカーは、ヘアピンカーブ立ち上がりのイエローラインの破線をカットし、ピットロードへ入りこの時点からレース状態に戻る。ペースカーが導入されている間の周回数も、レース周回数として計算される。

第22条 競技の中断

- (1) 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、競技監督は大会審査委員会の指示または同意を得て走行中の全競技車両をただちに停止させることができる。ただし、緊急の場合は競技監督の判断で停止あるいは、必要な処置をすることもある。
- (2) 全車停止の命令は、全ポストで赤旗を提示すること、またはレッドシグナルの点灯、またはその両方の併用によって合図される。
 - ① 競技中断の合図と同時に、走行中のライダーは、直ちに左手を上げ後続に合図を送らなければならない。その後減速(急減速は禁物)しピットインしピットロードイエローライン右側に一列に整列しなければならない。また、中断の合図が出された時点でピットロードを走行中のライダーは、ピットインしていたものとする。
 - ② その場合に以下の事項を了解しているものとする。
 - a) 競技車両およびオフィシャル車両がトラック上にあるかもしれないこと。
 - b) トラック上は完全に閉鎖されているかもしれないこと。
 - c) 天候の状態から、レース速度での走行は不可能になっているかもしれないこと。
 - d) 車両がピットレーンに入ることができないかもしれないこと。

(4) 競技中断の手順

競技中断の手順は競技中断の合図が出される前に、スタート時刻からの経過時間または、先頭車両および先頭車両と同一周回を走行する全ての車両が何周終了していたかによって異なる。

- (A) ケースA: 先頭車両および先頭車両と同一周回数を走行する全ての車両が3周を完走していなかった場合、車両はピットロードイエローライン右側に一列に整列すること。その車両のもとへ、1台につき1名のピットクルーが出向き、スタンドなどで保持することが許される。
- (B) ケースB: 先頭車両および先頭車両と同一周回数を走行する全ての車両が3周以上を完了し、当初のレース時間の2/3未満(小数点以下は切り捨て)の経過時間であった場合は、車両はピットロードイエローライン右側に一列に整列すること。その車両のもとへ、1台につき1名のピットクルーが出向き、スタンドなどで保持することが許される。
- (C) ケースC: 当初のレース時間の2/3以上(小数点以下は切り捨て)経過している場合は、車両は事前に公示されたレース終了後の車両保管場所に停車すること。また、レースは、競技が中断される前の周回をもって終了したものとみなされる。

(5) 中断された競技の再開

危険な状態が解消した場合、競技監督は大会審査委員会の同意を得てレースを再開することができる。

(A) ケースA:

- ① 最初のスタートは無効とみなされる。
- ② 最初のグリッド表に記載されている車両は、全車再び元のグリッドよりスタートすることができる。
- ③ 車両に対する作業

競技中断の合図が出された時点で、ピット作業中の車両は合図が出された以降も引き続いて全ての作業を継続することができる。規定により、再スタートが許される車両の内、ピットロードイエローライン右側に停車中の車両は、第2パートのグリッド表が発表され、競技役員の指示が出た時点から、ピット作業を行うことができる。ただし以下の作業は禁止される。

- ・燃料補給
- ・タイヤ交換(競技監督が認めた場合を除く)

(B) ケースB:

- ① 競技は2つのパートに分けられたとみなされ、順位は第1/ 第2パートでの周回数を合算し、同一周回数の場合は第2パートの順位に基づき決定される。
- ② 第1パート(すでに行われたレースの部分)の順位は、競技中断の合図が出された周回(計時記録のある)の直前の周回終了時点の順とする。この場合主催者は前のパートのレース結果、次のパートの

レース時間、チェッカー時刻並びにスターティンググリッドを公示する。

③第2パートのグリッドは、第1パート終了時の車両の順位により配列されたグリッドとする。

④競技が中断された時に公式にリタイヤしていない車両だけが再スタートの資格を有する。

⑤車両に対する作業

競技中断の合図が出された時点で、ピット作業中の車両は合図が出された以降も引き続いて全ての作業を継続することができる。規定により、再スタートが許される車両の内、ピットロードイエローライン右側に停車中の車両は、第2パートのグリッド表が発表され、競技役員の指示が出た時点から、ピット作業を行うことができる。ただし以下の作業は禁止される。

・燃料補給

・タイヤ交換(競技監督が認めた場合を除く)

(6)中断された競技の再開の手順

ケースA・ケースB いずれの場合においても、再スタート方法は、セーフティーカー先導によるローリングスタートとする。その手順は以下の通りとする。

①競技監督は競技再開時間を決定しピット放送並びにブリーフィングにて公示する。ピットロードイエローライン右側に停車していた車両は、第2パートスタート順に整列後ピット作業が出来る。

自己のピット前で作業を行っていた車両は、ピットロードイエローライン右側への移動は許可されない。

②ピットロードイエローライン右側に停車していた車両は、スタート5分前までに、ピット作業を完了しなければならず、それ以降は、自己のピット前にて作業を行っていた車両と共にピットスタートとなる。

③スタート5分前の時点で、セーフティーカーの直後にて、5分前ボードが提示され、セーフティーカーは黄色の回転等を点灯する。これ以降、通常のスタート進行同様の進行がなされ、メインフラッグ台にてイエローフラッグが振動提示された後、隊列はセーフティーカーの先導により走行を開始する。

④走行開始後は、本規則第34条に規定されるフルコースコーション状態とみなす。

⑤フルコースコーション状態の解除は、本規則第34条に準拠し、メインフラッグ台から、グリーンフラッグが振動表示され、シグナルブリッジにグリーンランプが点灯される。各自が、コントロールラインを通過した時点でフルコースコーションは解除され、レース状態に戻る。コントロールラインを通過するまでは追い越しは厳禁とされる。

⑥セーフティーカー先導中の走行も周回数としてカウントされる。

⑦ピットスタートの車両は、フルコースコーション解除後、ピット出口の信号機の指示によりレースに復帰することができる。

第23条 レースの終了

(1)決勝レースはスタート後あらかじめ決められたレース時間が経過した時点、当初のチェッカー時刻に、先頭車両に対しチェッカーフラッグが振られる。

(2)チェッカーフラッグは3分間表示される。

第24条 順位の設定

(1)順位は、レース終了時の周回数が多い者から決定される。同周回の場合は、コントロールライン通過順位によるものとする。

(2)優勝チームの走行した距離の50%以上を走行したチームは、完走として認定される。

(3)ピットレーン上にもコントロールラインは存在するものとし、そのコントロールラインを通過することによりチェッカーフラッグを受けられることができる。

※ピットレーン上のコントロールラインは、コース上のライン延長線上とする。

(4)ピットレーンでチェッカーを受けられる場合については、以下の規定を遵守すること。

①乗車しているライダーは正規に登録されたライダーであること。

②ライダーは車検に合格した装備を完全に装着していること。

(5)招待チームは、賞典外とする。

第25条 再車検

(1)レース終了後入賞車両は、一時保管される。この時、エンジンを分解し排気量の測定を行う場合があり、

- 規定を超える改造等についての検査を受けなければならない。
- (2)検査によって違反があった場合は失格とする場合がある。
- (3)参加者は主催者がいかなる時も再検査の指示を事ができる事を知らなければならない。

第26条 ペナルティー

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

第27条 レース中及び練習中におけるルール

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

第28条 賞 典

詳細は、大会公式通知にて発表する。また、大会公式通知を正式とする。

第29条 大会役員の責任

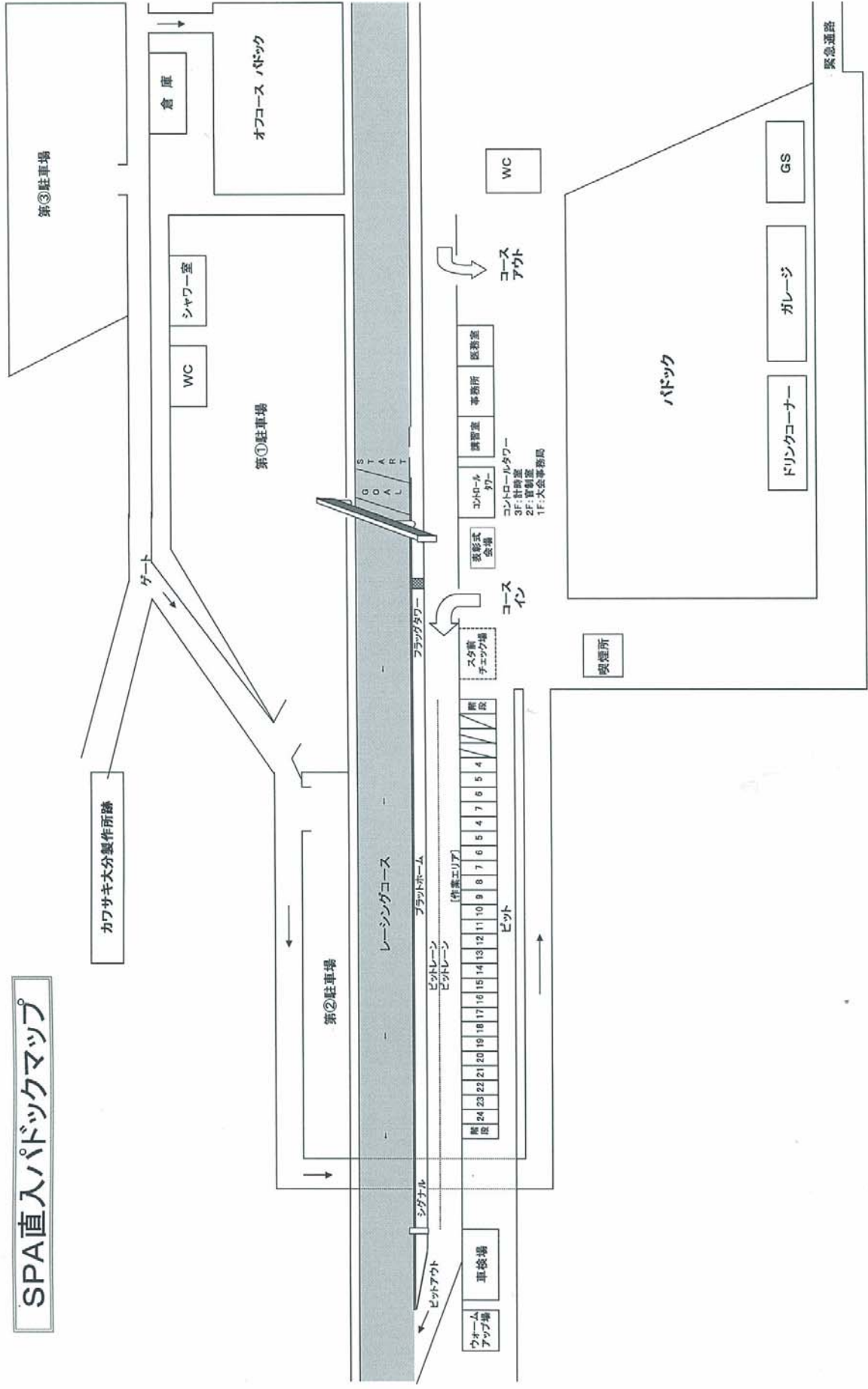
参加者、ライダーおよびピット要員は大会役員が一切の損害賠償の責任を免じられていることを知らなければならない。すなわち、大会役員はその職務に最善を尽くすことは勿論であるが、もしその行為によって起きた参加者、ライダー、ピット要員および競技車両の損害に対して大会役員は一切責任のないことをいう。

第30条 その他

- (1)レース仕様車でサーキット付近および一般公道を走行することを禁止する。また、これに違反したライダーはライセンスを剥奪し、今後の参加を拒否する。
- (2)競技規則上の解釈をめぐって混乱、トラブル等が生じた場合は大会審査委員会の解釈をもって最終とする。
- (3)パドック、ピット内ではブレーキテスト・テストラン等は一切禁止する。これに違反したライダーは失格を含むペナルティーを課す。
- (4)パドック・ピットは安全上すべて禁煙とするので、指定された場所、自分の車の中以外での喫煙は禁止する。
- (5)その他の競技規則についてはMFJ国内競技規則、およびMFJ九州ロードレース選手権特別規則に基づく。

SPA直入スーパーサンデーフェスタ大会事務局

SPA直入パドックマップ



附則1 スポーツ走行について

スポーツ走行は、必ず事前に予約をお願いいたします。

ご予約を頂かない場合、通常クラスのスポーツ走行となりますので、ご来場になられても走行できないことがあります。あらかじめご了承ください。

※スポーツ走行予約電話 0974-75-3191

(必ず、参加クラスを申告して下さい。)

※スポーツ走行できる日程は、通常のスポーツ走行と同じです

附則2、出場ライセンスについて

APライセンスかMFJライセンス、あるいは、他MFJ公認コースライセンスの内のいずれかのライセンスを持っていればどなたでも参加できます。

SPA直入以外の九州一円MFJ公認サーキット紹介

熊本県:HSR九州

その他の全国のMFJ公認サーキットでも可。

上記に定められたライセンスを所持していること。

本大会の趣旨、競技規則、誓約書の内容を理解し遵守できる方。

※20歳未満の方は、誓約書に保護者の署名・捺印が必要です。

附則3 APライセンス(オートポリスライセンス)

ライセンス取得の方法

①入会資格 モーターサイクルを愛好する原付以上の運転免許証を保有する方

②入会に必要なもの

- ・未成年の方は、親権者または保護者の承諾書と印鑑証明書一通が必要です。
- ・銀行、郵便局の口座番号、口座名が確認できる物、印鑑(届出印)(更新時、自動引き落としの為)
- ・筆記用具
- ・健康保険証
- ・運転免許証
- ・オンロードマシン(50cc以上)
- ・ヘルメット、革ツナギ、ブーツ、グローブ
- ・入会金

	新規入会料	更新料
18歳以上(有職者の方・大学生含む)	21,000円	15,750円
18歳未満(高校生含む)	10,500円	15,750円
		消費税込み

③受講予約 電話にてお申込下さい。

SPA直入事務局 TEL0974-75-3191

(受付時間:AM9:00~PM5:00)

④講習会のスケジュール

AM9:00~ 受講受付

AM9:30~ 座学

AM12:00~ 実技講習(時間は変更される事があります。)

お問い合わせ先 SPA直入コース

0974-75-3191

