

## 2026 規則

### FIM アジアロードレース選手権 2026 規則

本書（以下総称して” FIM アジアロードレース規則 “と言う）は 2026 年 3 月 6 日に発行された。

補足または修正のための続版が発行される場合がある。新規に発行される場合は、発行日と共に第 2 版、第 3 版という形で全関係者に配布される。

本書は 2026 版附則以外、FIM のその他全ての規則書よりも優先する。

FIM アジア並びに FIM アジアロードレース(ARRC)常任委員会は、如何なる場合であっても規則にある全ての条項を改訂することができる。

規則書が完成した後に変更や改訂が生じた場合、それは電子的に行われ、オンライン版が前規則に代わるものとする。

常任委員会の構成は、

- FIM アジア代表者 1 名
- TWMR（トゥーホイールモーターレーシング）代表者 1 名

とし、メンバーの利益に関わる全てのアジアロードレースに関し審議、決定するために定期的開催される。

常任委員会の招集手順、ミーティング手順（電話またはその他電子的方法）、任命や欠席時の代理等全ての手順は常に両メンバーの同意の元に行われる。常任委員会の決定は最終のものとなる。

### 一般規約および条件

本規則発行前の全ての規則は、本規則がとって代わる。

アジアロードレース選手権(以下選手権とする)に参加する全てのライダー、チーム関係者、オフィシャル、主催者及び関係者全ては、自ら、および自らの雇用人、代理人に、下記の規則の条項を遵守させる義務がある：

1. 競技規則
2. 技術規則
3. 規律および裁定規則

規則は、随時補足および改正される。

上記に明記された対象者は、アジアロードレース選手権規則（以下総称して“規則”）に則り、ペナルティーの対象となりうる。規則は、さまざまな言語に翻訳される場合があるが、解釈に関して疑義が生じた場合は、公式英語版規則が優先される。

自らのエントリーに関係する人物全員に、規則の条件を保守させるのがチームの責任である。規則を遵守することは、ライダー、あるいはイベントにマシンを出場させる他の者とチームとの共同かつ個別の責任である。

エントリーしているマシンと何らかの形で関係する者、あるいはパドック、ピット、ピットレーン、またはコースにいる者は、全員がイベントの間、常時適切なパスを身に着けていなくてはならない。

### **アンチドーピングコード**

関係する者全ては、FIM アンチドーピングコードを遵守しなければならず、状況に応じてはペナルティーが科せられる。

## 1. 競技支夫見貝リ

### 1.1 序論

1.1.1 ライダーとチームを対象としたモーターサイクルシリーズ選手権として開催される。該当する場合、ライダーとチームは、トロフィーを目指して競う。

### 1.2 イベント

1.2.1 イベントは、技術及びスポーティングチェックの開始予定時刻に開始したと見なされ、全てのレース終了後の抗議提出期限が終了し、技術的、または競技に関する検証が終了した段階（いずれか遅い方）で終了したとみなされる。レースコントロールは、全ての設備が引き続き機能できる状態を維持し、抗議提出期限が終了するまで待機し、その間、全てのオフィシャルとマーシャルもレースディレクション及び FIM アジアスチュワードの要請に対応できるように待機していなければならない。

1.2.2 イベントは、FIM アジアが選手権として承認したサーキットで開催されなくてはならない。

1.2.3 イベントで併催できるレースは、TWMR が承認したサポートレースで、イベントスケジュール（1.12）に変更を及ぼさないレース以外は組み込みにではない。

1.2.4 イベント中に、デモンストレーションやディスプレイ等、4 輪のレースを含む車両を用いた活動をコース上で行う場合、事前に TWMR の承認を受けなくてはならない。

1.2.5 主催者は、TWMR（プロモーター）によって指名される。

1.2.6 主催者は、イベントのスムーズかつ効率の良い進行のために必要な設備と人員を提供することに関して責任を持つ。

1.2.7 TWMR は、TWMR の定める全参加者、マニファクチャラー、ライダー、スポンサー、チーム、サービス会社及びオフィシャルが大会期間中および練習中の事故により補償される第三者保険をカバーする保険を手配するか各主催者より提供を受けるとする。第三者保険は、FIM アジア及び主催者による第三者に対する補償も規約に含まれていなければならない。規約は英語で記載され、主催者、TWMR 及び FIM アジア事務局に大会の 20 日前までに提出されなければならない。各大会で補償される額は最低 50 万 US ドルとする。保険適用の開始はレース前の水曜日の午前 8 時（土曜日決勝の場合は火曜日）とし、レース後の月曜日 24 時までとする。（土曜日決勝の場合は日曜日）主催者が、独自に第三者保険を準備する場合、本事項 1.2.7 に記載されている補償内容に全面的に適合するものとし、保険会社の署名捺印のされた保険証券を TWMR 及び FIM アジア事務局に提出しなければならない。本件に関する申請（用紙は TWMR より提供）大会の 20 日前までに TWMR

に郵送または発送されなければならない。

1.2.8 大会の30日前までに、大会主催者は、FIM アジア及び TWMR に下記情報を提供しなくてはならない。

- ◇ 連絡の為にオーガナイザーの名前と住所、および連絡用の電話番号、ファックス番号及び e-mail アドレス
- ◇ イベントの開催日および開催地名
- ◇ サーキットの詳細図。進行方向（時計回り、逆時計回り）及び全長。
- ◇ サーキットにおけるライダーインフォメーションセンターと公式伝達ボードの位置
- ◇ 第三者賠償保険を担当する会社の名前および住所、および保険証番号
- ◇ 主催国協会名称と住所
- ◇ 競技監督氏名（FIM 競技監督ライセンス番号併記）
- ◇ チーフメディカルオフィサー（CMO）氏名、住所、および電話番号
- ◇ 当該大会指定病院名、住所及び電話番号

特記 主催者による大会特別規則の作成および発行は要件としない。

1.2.9 大会の遅くとも 14 日前までに、TWMR は上記の情報を印刷し、イベントに参加するすべてのチーム宛に発送する。

### 1. 3                   パドック

1.3.1 遅くとも火曜日（午後2時以降）から、チームがパドック、ピットボックス、および他のすべての設備を使えるように準備され、レース終了後の朝 5 時までは、競技参加者がこれを使用できるようにしなくてはならない。

1.3.2 ピット設営を行うために到着したチームが7時から20時30分の間、アクセス可能でなければならない。

1.3.3 パドックが使用されている間、サーキットとパドックの車両進入ゲートは 24 時間体制で警備されていなければならない。

1.3.4 パドックが使用されている間中、全ライダー、チーム、マニファクチャラー、スポンサー、サービス会社、オフィシャル、FIM アジア、TWMR 等のためにサーキット内の基本的な医療サービスと消火サービスが用意されなければならない。

1.3.5 日曜日のレース前の水曜日の深夜0時から、レース後の日曜日の深夜0時まで、パドックエリアには完全な警備体制が整っていなければならない。

### 1. 4                   オフィシャル

下記の全てのオフィシャルは大会の円滑な運営のために必要とされる時間までに集合していなければならない。

#### 1.4.1 常任オフィシャル

全ての選手権常任オフィシャルは、常任委員会が任命する。

以下の全てのオフィシャルは監督業務を行う監督者として任命される。病気または不可抗力の場合以外、オフィシャルは各大会に出席するものとされる。

##### レースディレクター

規則の遵守を確実に行うようにし、またプラクティス及びレースが効率よく行われているかの監督責任を有する。レースディレクターは大会運営委員会と FIMAsia スチュワードパネルとの間の全ての情報共有に対する責任を持つこと。

レースディレクターは、罰則に関する権限を持たない。

競技監督はレースディレクターと常に協議しながら作業を進めること。

レースディレクターは下記部分について優先的な権限を有し、競技監督はその合意の元、指示を下す。

- プラクティス及びレースの運営、タイムテーブルの順守、また必要な場合、レースディレクションに対して競技規則に準拠したタイムテーブルの変更を提案する。
- レースを継続する事で安全が確保できないと判断する場合、競技規則に準拠しプラクティス又はレースを停止し、適切な再スタート手順が取れるか確認する。
- スタート手順
- メディカルカーまたは高速介入車両の使用

##### テクニカルディレクター

技術規則が適切に遵守されているか確認し、車検の管理及び技術的抗議の対応を行う。

テクニカルディレクターは彼の判断により、安全上の理由から如何なるパーツの使用も拒否することが出来る。テクニカルディレクターは、随時、技術規則に関わる一般的デザインガイドラインを発行及び改訂することが出来る。

##### メディカルディレクター

主催者によって任命され、チーフメディカルディレクターとの連絡に関して責任を有するとともにメディカルコードが適切に遵守されているか確認する。

##### FIM アジアセーフティーオフィサー

安全に関する全般的な監督責任を有する。

##### スターター

スタート手順に関する責任を有する。

## 1.4.2 各大会におけるオフィシャル

全てのイベントオフィシャルは各大会毎に以下の通り任命される。

### A) FIM アジアが任命するオフィシャル

- 1) 審査委員長及び国際審査団メンバー2名（FIM スポーティングスチュワードライセンス所持者）イベントが規則に準拠して開催されているかに関する責任を有する。

### B) 主催国協会/主催者が任命するオフィシャル

#### 2) 競技監督 ~~（競技監督ライセンス所持者）~~

役務は

- a. 大会期間中に施設が適切に準備を整えているか、大会を開催するにあたり必要とされる法的要件を満たしているか確認する。
- b. 全てのオフィシャル及びサービスが配置についているか確認する。

全てのトラック人員及び装備の配置（マーシャル、ドクター、救急車、フラッグ等 ~~消化設備、モトタクシー、回収車両、介入車両、~~）が全てのプラクティスセッション及びウォームアップの最低 30 分前までにサーキット全周にわたり配備されているかどうかを確認する。

レースディレクター、FIM アジアセーフティオフィサー、競技監督及びメディカルディレクターは以下を行う。：

毎日の最初のプラクティスセッションおよびウォームアップラップ前に最終インスペクションを行う。 ~~規則通りに準備されているか確認する。~~

最終インスペクションラップにおける各フラッグマーシャルポストにおいてイエローフラッグと共に FIM アジアセーフティオフィサーの要請するフラッグを振動提示し、また要請された装備も準備しなければならない。

- c. 大会のスムーズかつ円滑な運営のための決定を下す。
- d. 大会が規則の範囲内で運営されているか確認する。
- e. レースディレクションに対して抗議に関する報告を行う。
- f. 暫定結果（プラクティス、スーパーポール、ウォームアップ、スターティンググリッド及びレース）に速やかに署名及び時間を記載し、国際審査団に報告する。

- 3) 事務局  
役務は
  - a. 大会期間中、オフィシャル間の円滑な伝達を行う。
  - b. 国際審査団、レースディレクション及びFIMアジアスチュワードへの事務的業務のサポートを行う。
  
- 4) その他オフィシャル  
大会の効率のよい運営に必要とされるマーシャル、車検員、警備員、メディカルスタッフ等のオフィシャルで、各大会におけるこれらのオフィシャルの全てのコミュニケーションは、当該役務を担当する当該常任（パーマナント）オフィシャルを経由して行わなければならない。

#### 1.4.3 レースディレクション

選手権のレースディレクションは、常任委員会によって任命される。

#### 1.4.4 FIM アジア審査委員

FIM アジア審査委員は、大会毎にFIM アジアが任命する。

### 1. 5 大会の運営

1.5.1 大会の運営は、下記の代表により構成され審査委員会が行われる。

- FIM アジアによって任命された審査委員長。議長となる。
- FIM アジアによって任命された 1 名の審査委員及び主催国協会によって任命された、1 名の審査委員
- TWMR によって任命されたデレゲート
- レースディレクター
- テクニカルディレクター
- 競技監督
- FIM アジアセーフティーオフィサー

1.5.2 国際審査団メンバーの役務は下記の通り：

大会のスムーズかつ効率のよい運営を確認する。

規則に反する事例に対し、その助言をレースディレクションに行う。

規則違反がある場合、レースディレクションに報告する。

1.5.3 国際審査団は、大会期間中必要に応じて招集されるが、最低限以下のタイミングでミーティングが行われる：

- 第1回プラクティスセッション前
- プラクティス開催日の終了時点
- 大会終了時点

- 1.5.4 国際審査委員会の定足数は3名とする。
- 1.5.6 テクニカル及びメディカル FIM アジアオブザーバー及び環境スチュワードは国際審査団に出席する事が出来る。国際審査委員長は、会議をアシストするためにその他オフィシャルまたは人員を会議に招くことが出来る。
- 1.5.7 国際審査団の役務は以下の通り：  
車検、プラクティス及びレースに関する報告を様々なオフィシャルから受ける。  
大会が円滑で効率良く運営するための助言を主催者に行う。

## 1. 6 レースディレクション

- 1.6.1 レースディレクションの構成は以下のメンバーとする。
- **FIM アジア代表** FIM アジアセーフティーオフィサーが議長となる
  - TWMR 代表
  - レースディレクター
- 1.6.2 レースディレクションミーティングの定足数は2名とする。
- 1.6.3 各メンバーは1票の投票権を有する。決定は単純過半数で行われる。
- 1.6.4 レースディレクションは大会期間中、必要に応じていつでも招集される。
- 1.6.5 レースディレクションの役務は以下のとおり
- a) 規則に則って決定する
  - b) 規則違反に対してペナルティーを科す。
  - c) 規則書による判断では想定外の状況が起きた際に、安全を考慮して絶対的に必要であると判断された場合、レース及び/またはプラクティスセッションの進行やフォーマットが変更される。このような例外的な状況における決定は規則の特定の条項に優先される。
  - d) 規則に明記されている以外の条件を解決しなければならない場合、レースディレクションは、プレレースインストラクション（レース前指示）または状況説明、場合によってはレース前規則（特定サーキットにおける特別なケースとして）を発行する場合がある。しかし、そのような場合、規則に明記された期間内に発行されなければならない。
  - e) 大会の円滑かつ適正な運営を怠る、または、重大な規則違反をした主催者に対してペナルティーを科す。
  - f) 規則違反に関連する抗議への裁定を行う。

## 1. 7 FIM アジア審査委員

- 1.7.1 FIM スポーツスチュワードライセンスを所持する FIM アジア審査委員 3 名で構成されるパネルとし、審査委員長が議長となる。
- 1.7.2 審査委員長とその他スチュワードは規則の遵守を管理する。年に 4 回以上の審査委員を務める場合、常任委員会の承認を必要とする。
- 1.7.3 FIM アジア審査委員会の定足数は 2 名とする。
- 1.7.4 審査委員長が大会を欠席する場合、第 2 FIM アジア審査委員がその空席を埋める。
- 1.7.5 各メンバーは 1 票の投票権を有する。決定は単純過半数で行われる。同票の場合は議長が議決権を有する。
- 1.7.6 FIM アジア審査委員会は大会の運営に関与しない。
- 1.7.7 FIM アジア審査委員会は大会期間中いつでも必要に応じて召集される。
- 1.7.8 FIM アジア審査委員会は以下に関して責任を有する。：
- 大会が、規則に準拠して行われているか確認し、規則違反のある場合、レースディレクションに報告する。
  - レースディレクションの決定に対する抗議の裁定を行う。
- 1.7.9 FIM アジア審査委員会の全ての決定は、レースディレクション並びに関係する全ての関係者に書面で通達される。

## 1. 8 カレンダー

- 1.8.1 各選手権の対象となるレースのカレンダーは、原則として選手権開催前年の 12 月 1 日までに発表される。
- 1.8.2 常任委員会は、暫定カレンダーにおけるイベントの増加、削除またはキャンセルに関する権利を有する。

## 1. 9 クラス

- 1.9.1 以下のカテゴリークラスが設定される。
- アジアスーパーバイク 1000 (~~ASB1000~~)
  - スーパースポーツ 600 (~~SS600~~)
  - アジアプロダクション 250 (~~AP250~~)
  - アンダーボーン 150 (~~UB150~~)

— TVS アジアワンメイク選手権

1. 10 競技参加資格

ライダーはFMNが発行する適切なFIMコンチネタル・ライセンスを所持しなければならない。ライセンスはFIMコンチネタルとTWMRから指名されたライダーに対して発行されるが、ある特定の状況において、一大会有効なライセンスが発行される場合がある。ライセンスを受けるために、ライダーは、所属する国の協会が発行するライセンスを所持していなければならない。ライダーに追加料金はかからない。

各アンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ、アジアスーパーバイク、TVS アジアクラスのライセンスを発行するための最低年齢は以下の通り。

— アンダーボーン	13 歳
— アジアプロダクション	13 歳
— スーパースポーツ	16 歳
— アジアスーパーバイク	18 歳
— TVS アジア	13 歳

ライダーの最低年齢は、ライダーの誕生年を起点にする。最高年齢に関しては、ライダーが50歳になる年の年末までとする。

ライダーは、パスポートに記載されている一つの国籍のみとする。

複数の国籍を有する場合、最初にFIMライセンスを申請する時点でどの国の国籍とするか選択しなければならない。

国籍の喪失や変更、または不可抗力の場合、ライダーはシーズン開始前（新しいFIMライセンスの申し込みのタイミングの前）に限り、FIMにスポーツ国籍の変更を申請することができる。

ライダーはシーズンを通して自国の国旗の下で戦い、その国の下でのみポールポジション、表彰台、勝利、タイトルを獲得することができる。

チームは適切なチームライセンスを所有していなければならない。

## 1. 11 エントリー及びワイルドカード

### (a) エントリー

1.11.1 各チーム当該年の2月1日までに TWMR 事務局に当該年を通して、特別に許可を受けた場合を除き、FIM アジアロードレース選手権アンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツまたは **FIM アジアサポートイベントカップの中の** スーパーバイクの全クラスについて有効なチームのエントリー用紙を提出しなければならない。

その際には、チームはチームの指定するテストサーキット名と共に指名されたライダー名および参加クラスも提示しなければならない。

FIM アジア及び TWMR が承認するアンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ及びスーパーバイク並びにアジアスーパーバイクタイヤ開発チームは、テストサーキットの中の公式サプライヤーが指定するテストサーキット名を示さなければならない。

1.11.2 各エントリーには、FIM 規定に準拠したライダーにかけられている保険の証券番号並びに証券の満了日が明記されていなければならない。

1.11.3 **各エントリーにおいて、チームはそれぞれのライダーが FIM アジアロードレース選手権、およびその中で選ばれたクラスのサポートイベントカップにフル参戦することに積極的に関わる。**

**アンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ、スーパーバイク並びにスポーツイベントの FIM アジアの全戦に参加することを誓約しなければならない。**

例外は以下の場合のみ認められる。

- 既に参加しているライダーの負傷によるエントリーの取り下げや、回復不能な使用車両の損傷、または不可抗力による場合、チームは当該ライダーを取り下げることが出来る。
- チームはリタイヤしたライダーに代わる別のライダーを起用することを選択することができるが、エントリーしたライダーの交代期限は、アンダーボーン 150 における 1 回目の予選終了時間までの期限を除き、全クラスの最終プラクティス 3 セッション終了の 4 時間後までとする。
- 代理ライダーは、レースディレクションの承認が必要とされる。
- 医療的理由による取り下げの場合、当該大会のチーフメディカルオフィサーまたはメディカルディレクターのレターがなければならない。

- チームは、その後のFIM アジアロードレース選手権、またはFIM アジア・スポーツイベントカップにおけるエントリーをアンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ、スーパーバイク及びFIM アジアサポートカップクラスへのエントリーを医療的理由または不可抗力な理由から取り下げる場合がある。

医療的理由の場合、資格ある医師による診断が必要とされる。

チームは、エントリー義務を遂行するための資格があると FIM アジア及び TWMR が認める代理ライダーを立てる努力をしなければならない。

- 医療的または不可抗力の理由以外による取り下げの場合、チームは、FIM アジア及び TWMR の双方の承認を得なければならない。(双方ともに承認するための理由付けは必要としない)。承認を受けたら、チームは、FIM アジアロードレース選手権またはFIM アジアサポートイベントカップにエントリーしているクラスへの代替ライダーを立てることが出来、残りのFIM アジアロードレース選手権アンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ及びアジアスーパーバイクまたはFIM アジアサポートイベントカップFIM アジアサポートカップのクラスへ参加することができる。シーズンにつき 1 名の代替ライダーのみが認められる。特例についてはFIM アジア及びTWMRで審議する。

1.11.4 チームが代替ライダーを立てられない場合、FIM アジア及びTWMRは、エントリー数を満たすまで大会毎に他のチームからのライダーの追加を認める。事項 1.10 が全ての代理及び代替ライダーに関して適用される。

1.11.5 参加を認められたすべてのライダーは、参加に定義されている特定のプロモーション活動に参加する TWMR との合意事項に従わなければならない。

- a) ライダーは、TWMR から要請された場合、TWMR からの合理的な事前通知を条件として、イベント前の木曜午後に行われる事前記者会見に出席しなければならない。暫定リーダーと前レースの勝者の両方がイベント事前記者会見に出席しなければならない。残りのライダーとチームマネジメントのメンバーは、結果に応じて TWMR が決定する。
- b) ライダーは、FIM アジア規則で指定されている表彰台手順に完全に従わなければならない。

#### (b)ワイルドカード

1.11.6 各大会、主催国協会(FMNR)は 4 名のワイルドカードライダーと、他に 4 名のライダー (TWMR 2 名+プロモーターの承認のもとに開催施設から 2 名) がワイルドカードとして認められる。アンダーボーン 150 cc及びアジアプロダクション 250 ccクラスも同様とする。主催国協会または開催サーキットがワイルドカード

エントリー数を満たせない場合、プロモーターが候補でなかった他のワイルドカードを選ぶことが出来る。ワイルドカードライダーは、一大会有効なFIMコンチネンタルライセンスまたは主催国協会のライセンス所持者でなければならない。

サポートイベントクラスのライセンスは如何なる協会のライセンスでも可能とし、エントリーは当該主催国協会からFIMアジアに対して公式エントリー用紙を使用して大会の30日前までに行われなければならない。これらエントリーは、レースディレクションの承認を必要とする。

ワイルドカードエントリーは、事項 1.11.2（保険要件）の対象とする。ワイルドカードの保険は、FMNR(イベントの主催国協会)の責務とする。

1.11.7 FIM アジアはスーパースポーツ 600 並びにアジアスーパーバイク 1000 クラスに 2 名のワイルドカードを推薦することが出来、当該ワイルドカードライダーはイベントの主催国協会が発行する FIM コンチネンタル・ワンイベントロードレースのライセンスを所持していなければならない。エントリーは、FIM アジアが発行する公式エントリー用紙を使用して大会の 30 日前までに FIM アジア事務局に送られなければならない。

1.11.8. ライダーは、レースディレクター及びレースディレクションが開催するブリーフィングに出席することが必須義務とされる。

ライダーには、ブリーフィング日時がチームを通じて書面で通知される。

ブリーフィングに欠席した場合、次に行われるプラクティスまたはレースにおいて失格となる。

レースディレクションは免除する権限を有する。

1.11.9 ライダーが一つのプラクティスセッションにおいて、コースに入り、少なくとも 1 周した時点で大会に参加したものとみなされる。

1.11.10 ライダーが少なくともコースを 1 周走った時点で、同ライダーはレースに参加したものとみなされる。

1.11.11 選手権に参加する全ライダーは、FIM アジアライセンスのよってカバーされる保険の他に最低補償額を満たす保険に加入していなければならない。最低補償額（US ドルまたはその他通貨の場合は同額となるように）は以下の通りとする。

- |            |              |
|------------|--------------|
| a) 死亡      | 35,000 US ドル |
| b) 恒久的身体障害 | 65,000 US ドル |
| c) 送還費用    | 3,500 US ドル  |
| d) 治療費     | 13,000 US ドル |

各ライダーは、保険証券コピーと各国協会がプロモーターに対して発行するス

スタート許可証を受付時に提示しなければならない。上記いずれかを提示できないライダーはエントリーを拒否される。

#### 1.11.12 チーム及びライダーによる公式発表

- a) チーム及びライダーは、FIM アジアロードレース選手権に損害または悪影響を及ぼす公示やプレスリリースの発行を避けなければならない。従って、ライダー、チーム及びチーム監督及び/あるいは人員及び/あるいは代表等により、無責任に ARRC メンバーの法的利権またはアジアロードレース選手権及びスポーツの規範に反するようなリリースや公示を控えなければならない。
- b) ARRC メンバーの法的利権または ARRC 及びスポーツの規範に反する一般告知内容には下記が含まれるが、これらに限定されるものではない。
  - ARRC メンバーに対する無責任な攻撃、軽蔑、悪評または損害を与える声明またはメディアに対するコメント
  - チームのライダーやメンバーが知っている又は知りうるパブリックコメントで、このスポーツ又は ARRC メンバーの評判、イメージ、利益を損なうコメントは特に本規則の対象となる。
  - ARRC メンバー及び/またはアジアロードレース選手権の方針に関する正当な意見の相違に関する責任ある表現は禁止されない。

## 1. 12 スケジュール

1.12.1 暫定的スケジュールは以下のとおり。

**火曜日：午後2時以降にチームが到着**

水曜日：チームの到着及びセットアップ

木曜日：チームの到着及びセットアップ

暫定レースプログラム			
日時	活動/クラス	カテゴリー	プログラム
<b>木曜日</b>			
10:00~12:30 14:00~16:30	ライダー受付	全クラス	
10:30~11:30 (60 分間)	車検及びスポーツチェック	UB150 のみ	

11:45~12:45 (60分間)	車検及びスポーツチ ェック	AP250のみ	
14:00~15:00 (60分間)	車検及びスポーツチ ェック	SS600のみ	
15:15~16:15 (60分間)	車検及びスポーツチ ェック	ASB1000の み	
16:00	プリーフィング	UB150、 AP250、TVSワ ンメーカーのみ	
17:00	プリーフィング	SS600、 ASB1000のみ	
<b>金曜日</b>			
08:00~08:30 (30分間)	UB150		プラクティス1
08:40~09:10 (30分間)	AP250		プラクティス1
09:20~09:50 (30分間)	SS600		プラクティス1
10:00~10:40 (40分間)	ASB1000		プラクティス1
10:50~11:20 (20分間)	TVS ASIA		プラクティス1
11:30~12:00 (30分間)	UB150		プラクティス2
11:30~12:00 (30分間)	AP250		プラクティス2
12:10~12:40 (30分間)	SS600		プラクティス2
<b>休憩</b>			
13:30~14:10 (40分間)	ASB1000		プラクティス2
14:20~14:40 (20分間)	TVS ASIA		プラクティス2
14:50~15:20 (10分間)	UB150	プラクティス総 合順位：13位 とそれ以上	プラクティス2 予選1

15:10~15:20 (10分間)	UB150	プラクティス総合順位：1位から12位と予選1位と2位	予選2
15:30~16:00 (30分間)	AP250		プラクティス3
16:10~16:40 (30分間)	SS600		プラクティス3
16:50~17:30 (40分間)	ASB1000		プラクティス3
<b>土曜日</b>			
08:00~08:10 (10分間)	UB150	プラクティス総合順位：13位とそれ以上	予選1
08:20~08:30 (10分間)	UB150	プラクティス総合順位：1位から12位と予選1の1位と2位	予選2
08:40~08:50 (10分間)	TVS ASIA		予選1A
09:00~09:10 (10分間)	TV ASIA		予選1B
09:20~09:50 (30分間)	AP250		予選
10:00~10:30 (30分間)	SS600		
10:40~11:00 (20分間)	UB150	上位10名のライダー	スーパーポール
11:10~11:50 (40分間)	ASB1000		予選
<b>休憩</b>			
12:35	TV ASIA		レース1
13:15	UB150		レース1
14:10	AP250		レース1
15:05	SS600		レース1
16:10	ASB1000		レース1

日曜日			
9:10~09:20 (10分間)	TV ASIA		ウォームアップ
9:30~09:40 (10分間)	UB150		ウォームアップ
9:50~10:00 (10分間)	AP250		ウォームアップ
10:10~10:25 (15分間)	SS600		ウォームアップ
10:35~10:55 (20分間)	ASB1000		ウォームアップ
休憩			
12:35	TV ASIA		レース2
13:15	UB150		レース2
14:10	AP250		レース2
15:05	SS600		レース2
16:10	ASB1000		レース2

1.12.2 上記予定は以下の場合に限り変更できる。

- FIM アジア及び TWMR による大会前の変更
- レースディレクションによる大会中の変更
- レースプログラム/レーススケジュールは、TV 生放映に合わせるため、または不可抗力により変更される場合がある。

1.12.3 タイムスケジュールには、ライダー及びチームの自転車又は徒歩によるトラックを確認する時間が含まれる場合があるが、スクーターや電動二輪車両の使用は禁止される。全て周回方向に行われなければならない。

**公式イベント開始前の準備日も含め、イベント期間中トラック上でのスクーターや電動二輪車両の使用は禁止である。** 施設のセットアップとメンテナンスのためコースに入る必要があるサーキットおよび組織の運営スタッフは例外とする。

### 1. 13 テクニカルコントロール/メディカルコントロール/ドーピングコントロール

1.13.1 参加する全車両は、発行されたスケジュールに従って、テクニカルスケジュールによる安全に関する確認を最初にコースに入る前に受けなければならない。チームはテクニカルコントロールに 1 台以上の車両を提出することができる。そしてそれら車両は、車検員によって特別な識別が施される。

レースディレクションによって例外が認められる場合以外、テクニカルまたはメ

ディカルコントロールスケジュールに従わないチームは、イベントに参加することができない。

ライダー又はチームは、現在使用しているバイクが損傷し、当該バイクの交換についてテクニカルスチュワードに報告し、テクニカルディレクターによって確認された場合にのみ、2台目のバイクを使用することが出来る。テクニカルスチュワードから許可を得るためには当該車両を車検に持ち込まなければならない。この車両変更は、当該大会中に同一クラスで1回のみ行うことができる。

1.13.2 テクニカルコントロール(車検)の手順は、事項2技術規則に明記されている。

メディカルコントロールの手順はメディカルコード条項5に明記されている。

アンチドーピング手順に関する全条項はFIMアンチドーピングコードを参照。

## 1. 14 プラクティス及びテスト規制

1.14.1 UB150、AP250、SS600、ASB1000のプラクティス及びテスト規制

- a. 当該年カレンダー内のライダーによるテストはレース開催週の木曜日を起点として21日前とする。

21日以内の如何なる活動もレースディレクションの承認を必要とする。

不可抗力の場合、FIMアジアにより例外が認められる場合がある。例えば、チームが、負傷したライダーに代えてライダーを招聘した場合で、当該ライダーが、選手権開催サーキットで非意図的に練習をしていた場合。

1.14.2 プラクティスセッション（ウォームアップ含む）

- a) ピットレーン出口でグリーンライトが点灯した時点で、ライダーはピットレーンからプラクティスを開始する。
- b) プラクティスの時間は、グリーンライトが点灯した時点から開始される。プラクティスの残り時間を示すために、視認できるボード、またはカウントダウンがピットレーンで掲示され残り時間を表示する。
- c) プラクティスの終了は、2本のチェッカーフラッグが振られることによって示される。この時点でピット出口は閉鎖される。ライダーのタイムは、規定時間経過後、彼がチェッカーフラッグを通過するまで計測される。チェッカーフラッグ後、ライダーはピットに入る前にさらに1周走行することができる。プラクティスが再開される場合、**レースディレクションによる調整が行われる場合を除き**、プラクティスの残りの時間は、ピットレーンのカウントダウンデバイス、および公式タイムキーパーにレッドフラッグが表示された時点で表示

されていた残りの時間とする。

プラクティスが開始後は、サーキットのコース路面状況を変更することは認められない。ただし現場の状況の変化に対応するためにレースディレクター及び/またはFIM アジアセーフティーオフィサーの指示がある場合は例外とする。

- d) プラクティスセッション及びクオリファイセッションの開始以降の燃料補給は認められない。

#### 1.14.3 モーターサイクル

ライダーは、いずれも自身のチーム名で車検を受けている車両の内1台のマシンのみ使用することが認められるが、使用したマシンが破損した場合、テクニカルディレクターによる確認を受けた別の車両を次のセッションで使用することが出来る。

#### 1.14.4 ラップタイム

全ライダーの全てのラップが計測される。

サーキットで新しいラップレコードが出た場合、あくまでもレース中に出されたものに限られる。公式のサーキットレコードは以下のように識別される。

\*オールタイムラップレコード - レースイベントの全てのセッションにおいて出された史上最速タイム。

\*ベストレースラップ - レース中に記録された史上最速ラップタイム。

プラクティスとレース双方において、サーキットのプロテクションのファーストラインの範囲内にある、コース上に示されたフィニッシュラインを連続して2回通過して出たそれぞれのタイムを差し引いたものがラップタイムとなる。

ライダーがマシンに接触していない場合のフィニッシュタイムは、ライダーかマシンのどちらかの先端がフィニッシュラインを超えた遅い方を基準とする。

トラックリミット違反やアドバンテージを得たことによる違反を含み、またこれらに限定されず、どのようなケースにおいても違反が当該周回の有効性の決定に考慮される。またこの判定をする際に、マシンとライダーが離れていたかどうかも考慮され、違反の決定をする場合にマシンとライダーの両方が検討の対象となる。

赤旗が提示された後にライダーが周回を完了するためにフィニッシュラインを超えた場合は、同周回のラップタイムは無効となる。赤旗が提示された公式タイムの決定は、サーキットのLEDパネルで出される公式計時システムが基になる。

最初に出された赤旗提示後の全てのラップタイム、セクタータイムまたはインターメディアート・タイミングポイントで記録されたタイムは自動的に無効となり、

有みなされない。この条項は全てのフリープラクティスセッション、予選と決勝において適用される。

#### 1.14.5 プラクティス/予選の結果

リザルトは全ての予選において記録された最速タイムが基準となる。

全ての予選がキャンセルになった場合、リザルトはプラクティスセッションのコンバインドタイムの中の最速タイムを基準とする。

タイ（同タイム）の場合、2番目に速いタイム、以降同様に考慮される。

### 1. 15 レース出場資格（全クラス）

レースの出場資格を得るためには、各ライダーは、当該クラスの最も速いライダーのタイムの107%と同等のタイムを出してはならない。予選通過基準を満たしていないライダーは、フリープラクティス、またはウォームアップでそのセッションの最も速いライダーのタイムの107%と同等のタイムを出していれば参加することが認められる。これに該当するライダーはグリッドの後方からレースをスタートする。

最後の予選までに予選基準を満たせないライダーは、レースディレクションが認めない限り、以降の競技に参加することは出来ない。

（UB150については、スーパーポールにおける出場資格と予選について追加の特別規則（ASR）に明記される）

### 1. 16 グリッドポジション

1.16.1 スタートグリッド上のライダーのポールポジション位置はサーキット査察時に決定する。

1.16.2 全クラスのスタートグリッド形状は、3-3-3の梯子状とする。  
前後列のポジションはオフセットされる。  
各列間の距離は、9mとする。

1.16.3 ASB1000、SS600及びAP250レース1及びレース2のグリッドは、予選におけるライダーのタイムによって決められる。UB150のグリッドは、スーパーポールの予選の上位10名のタイムによって決定される。11位以下のバランスグリッドポジションはまず予選2のリザルトが基準となり、その次に予選1のリザルトが考慮される。予選1と2の結果で決める。

1.16.4 タイが生じた場合、2番目に速いタイム及びベストタイムの時点のタイムが考慮される。

1.16.5 最終のスタートグリッドは、各レースの1時間前に発表される。

1.16.6 グリッド位置及びスタート手順において、グリッド後方とは、予選における最終ライダーのグリッド位置より後のグリッド位置と定義される。複数のライダーがグリッド後方からのスタートとなった場合、特定のルールに従ってグリッドが決められる。

レースディレクションは、そのサーキットの状況に従い、必要に応じてグリッド後方の定義を変更する場合がある。

1.16.7 ライダーがピットレーンからレースをスタートする場合、またそのことが最終グリッド発表前に判明した場合（ペナルティー等により）、最終グリッド表に最下位のライダーが表示され、そのライダー以降に予選を通過したライダーが、空席を補填する形で移動する。ライダーはサイティングラップを周回してグリッドの最後尾に入り、ウォームアップラップの終わりにピットレーンに入り、ピットレーンからレースを開始する。

## 1. 17 レース

1.17.1 レース距離は以下のパラメーターに従ってなければならない。

— TVS アジア	最低25Km	最長55Km
— UB150	最低25Km	最長50Km
— AP250	最低30Km	最長60Km
— SS600	最低45Km	最長75Km
— ASB1000	最低60.55Km	最長90.85Km

カレンダー確定後に、FIM アジア並びに TWMR によって決定される。

1.17.2 レース距離は、レースディレクションによってのみ決定される。

1.17.3 レース中、視認できるカウントダウンボードに残りの周回数が表示される。

1.17.4 計時室の電源が一般的な常設電源である場合、UPS（無停電電源装置）に常時接続されていなければならない、もし可能であれば発電機も同様にすること。

## 1. 18 スタート手順

1.18.1 最低1周のサイティングラップを走行したライダーのみ、最終グリッド表に示された自身のグリッド位置からレースをスタートすることができる。いかなる状況においても、ピットレーンからマシンを押してグリッドへ移動することは認められない。

1.18.2 UB150、AP250、SS600、TVS Asia ワンメーカークラスのスタートの

約 15 分前（ASB1000 に限り 20 分前）に（再スタート時もしくはスケジュールの変更されたレースを除く）、ピットレーン出口がサイティンラップのために開放される。

ピットレーン出口でグリーンライトが点灯しグリーンフラッグが振動される。

ピット出口にて、5、4、3、2、1 分前の順にカウントダウンボードが提示される。

ライダーは、ピットレーンを通り、サイティンラップを1周以上行うことが出来る。その際にピットレーン上での調整やピットボックス外でのタイヤ交換が行うことが可能である。ピットボックス内で如何なる調整もしてはならない。この規則の違反が確認されたライダーはレースから失格とされる。

- 1.18.3 UB150、AP250、SS600、TVS ワンメークのレースのスタートの約 10 分前（ASB1000 クラスに限り 15 分前）（再スタート時もしくはスケジュールの変更されたレースを除く）、ピットレーン出口が閉鎖される。  
ピットレーン出口でレッドライトが点灯される。

- 1.18.4 グリッドに並ばないライダーは、ピットレーン出口にいるマーシャルの指示によりピットレーンからウォームアップ走行をスタートすることがきる。  
ピットレーンからウォームアップ走行をスタートするライダーは、レースをグリッド最後尾からスタートしなければならない。グリッド最後尾からのスタートを守らないライダーにはライドスルーペナルティーが与えられる。3 週末満でレースが再スタートになった場合、ライダーはオリジナルのグリッドに着くことが出来るが、ライドスルーペナルティーは引き続き適用される。

- 1.18.5 サイティンラップ終了後にグリッドに戻ったライダーは、グリッド後方で止まり、エンジンを停止しなければならない。その後マシンをチームメンバーが歩くようなペースでグリッド位置まで押して行く。その際にライダーは降車しても乗車のままグリッド位置まで移動しても良い。  
グリッド上のライダーに、アンブレラを持つ 1 名を含む最大 5 名の関係者がアテンドできる。グリッドに立ち入る者はすべて、グリッドパスを着用していなければならない。  
グリッドに着いた時点でヘルメットを取らなければならない。再スタート時を除く。  
ライダーが各自のグリッド位置をみつけ易いよう、オフィシャルがコースサイドにてグリッド列を示したボードを提示する。

- 1.18.6. レースをウェットかドライのいずれかを宣言することはない。  
事項 1.20 参照。

1.18.7 この時点でライダーは、コースコンディションに応じたマシンの調整や、タイヤ交換をグリッド上で行うことができる。

グリッド上にカートを持ち込んでも良い。グリッド上で2台の送風機の持ち込みも可能。

グリッド上でのタイヤウォーマーとサスペンション・プレヒーターの使用も可能。

バッテリー等他の電源は電源供給をグリッド上で行うことは認められない。

ライダーはタイヤウォーマーとバッテリーで作動するエアブローアをグリッドで使用することが可能である。

車両 1 台につき 1 基のジェネレーターを使用することが出来る。ジェネレーターはポータブルタイプでなければならず、最大電力は 2 キロワットとする。ジェネレーターのノイズ制限は最大 65dB/A とする。

グリッド上でのエンジンスターターの使用も可能である。ジェネレーター及びエンジンスターターは、マシンの後方に置かれなければならない。

全ての調整作業は、3 分ボード提示までに完了しなければならない。3 分前ボードの提示後も調整を続けたいライダーは、マシンを押してピットレーンに移動しなければならない。上記のような状況のライダーは、そのマシンと共に 1 分前ボードの提示までに必ずグリッドを離れ、ピットレーン内に移動しなければならない。ピットレーン上では、引き続きマシンの調整を行うことができる。当該ライダーは、ウォームアップ走行をピットレーンから開始し、決勝レースのスタートはグリッド最後尾からとなる。

3分前ボードの提示後もグリッド上で作業をした場合にはペナルティが課される場合がある。

1.18.8 グリッド上での給油および燃料タンクの交換は禁止される。

1.18.9 ウォームアップ走行開始 5 分前- 5 分ボードがグリッド上で提示される。

1.18.10 ウォームアップ走行開始 3 分前 - 3 分ボードがグリッド上で提示される。

ジェネレーターを取り外し、グリッドから可能な限り迅速に退去しなければならない。

カートとエアブローアは、グリッドから可能な限り迅速に出されなければならない。タイヤウォーマーをグリッド上のマシンから外す。

この時点で、ライダーにつき最大2名のメカニック、アンブレラを持った関係者、ホストTV局のクルー、および欠くことのできない競技役員を除き、全ての人員はグリッドから退去しなければならない。

ライダーは、ヘルメットを装着しなければならない。

この時点以降、(必要なオフィシャル以外は)誰もグリッドに立ち入ることは認められない。

1.18.11 ウォームアップラップ開始1分前 - 1分ボードがグリッド上で提示される。この時点で、全てのチーム関係者はグリッドを離れなければならない。メカニックは、なるべく迅速にライダーがエンジン始動する事を補助し、グリッドから退去する。

1.18.12 ウォームアップラップ開始30秒前 - 30秒前ボードがグリッド上で提示される。

全てのライダーは各自のグリッドにてエンジンを始動し待機する。

これ以降、メカニックによる補助は認められない。エンジンを始動できないライダーは、グリッドマーシャルの指示に従いマシンをピットレーンに移動させなくてはならない。その後、ピットレーンにてエンジン始動を試みるかマシンの変更を行うことができる。上記に該当するライダーは、ピットレーンからウォームアップ走行を開始することができ、レースのスタートはグリッド最後尾となる。

1.18.13 レース開始約2分前- グリーンフラッグの振動提示によりウォームアップ走行が開始される。

グリッド上でエンジンが停止したり、その他問題が発生したライダーは、手を挙げてそれを知らせなければならない。グリッド上でエンジン再始動を試みることは禁止である。オフィシャルの監視の元、または、オフィシャルの補助を受けるライダーとマシンは、グリッドからピットレーンに速やかに移動すること。当該ライダーのレースのスタートはグリッド最後尾からスタートすることができるが、その場合、ピットレーン出口が閉鎖される前にピットレーンを離れ、セーフティカーより早くグリッドにつかなければならない。ピットレーン出口閉鎖前にコースに復帰できない場合、レースをピットレーンからスタートする。

チームのメンバーは、オフィシャルの指示がない限り、一度全員退去したグリッドに立ち入ることができない。

ライダーは速度制限なしで1周走行し、その後方をセーフティカーが追尾する。低速のマシンがいる場合セーフティカーはそれを追い越す。

ピットレーン入り口にセーフティーカーより遅れて到着したライダーは、レースをピット出口からスタートしなければならない。(tまたグリッドから正確な時間にレーススタートできないライダーもピットレーン出口からスタートしなければならない)。もし当該ライダーがピットレーンに入らなかった場合には、レースディレクションの指示があった場合に1周のロングラップ・ペナルティが科せられる。

ライダーがピットレーン出口を通過した時点ですぐピットレーン出口のグリーンライトが点灯され、その時点でピットレーンで待機しているライダーはウォームアップ走行に加わることができる。30秒後、レッドライトが点灯され、マーシャルがレッドフラッグを掲示しピットレーン出口が閉鎖される。

グリッドに戻ったライダーは、各車両のフロントホイールを、グリッド位置の前方境界線上またはその後方、またその左右両側の境界を示す直線の間際に合わせ、エンジンがかかったまま待機する。

2名以上のライダーがグリッド後方よりスタートする場合、そのスタート位置は、レースの公式予選結果に準ずる。

グリッド前方に立つオフィシャルは、レッドフラッグを静止提示する。

ウォームアップ走行中にマシンに何らかの問題が発生したライダーは、ピットレーンに戻り修理する事が認められる。

エンジンストールやその他の問題があるライダーはマシンに乗ったまま手を挙げる。スタートを遅らせるその他の行為は許可しない。グリッドでエンジンの再スタートを試みることは許可しない。オフィシャルの監督と支援のもと、ライダーとマシンはグリッドを出てピットレーンへ行きメカニックの支援を受ける。

グリッドの各列にライダーが整列後、オフィシャルはパネルを下げることでグリッド列にライダーが揃ったことを示す。エンジンがストールしたり、マシントラブルの発生したライダーのいる場合、その列のパネルは下げられない。全てのパネルが降ろされ、セーフティーカーが所定位置についた時点で、グリッド後方のオフィシャルがグリーンフラッグを振動させる。

スターターは、グリッド前方にて赤旗を掲げているオフィシャルに、コース脇に移動するよう指示する。

1.18.4 レッドライトが2～5秒間点灯する。レッドライトの消灯が、レーススタートの合図となる。

セーフティーカーは1周目の間、全車を追尾走行する。セーフティーカーは低速マシンを追い越すことができる。

レッドライト装置の電源が通常の常設電源である場合、スタート時にその電源が落ちた場合に備え、カーバッテリーまたはUPS(無停電電源装置)に接続されていないなければならない。

ジャンプスタートをしたライダー及び故意にスタートボックスにつかない場合、レースディレクションからペナルティが科せられる。ライドスルーペナルティとなる。通常のケースであればそのペナルティはロングラップペナルティとなる。ロングラップペナルティを受けたら、当該ライダーがその通知を受けてから3周以内に消化しなければならない。これ以外のペナルティが科される場合もある。

モーターサイクルは、レッドライト消灯時に静止状態でなければならない。ジャンプスタートとは、レッドライトが消えようとした時点で車両が前進した場合をいう。

レッドライト点灯中に、僅かに動いた後止まる動作が見られた場合、その動きがライダーにとって有利となったかどうかの裁定は、レースディレクターの単独の判断で決定する。

ペナルティを適用するとレースディレクションが決定した場合、そのペナルティの情報を速やかにチームに伝達しなければならない。

1.18.5 スタート後にマシンが停止したライダーは、コースに沿って押しもらいエンジン始動の援助を受けることができる。ある程度の時間が経過してもエンジンがかからない場合、ライダーはピットレーンにマシンを移動し、メカニックの援助を得て作業すること。

1.18.6 レースディレクションの判断でタイムディレイが生じた後、ライダーがピットロード出口を通過した後、ピットレーン内にとどまっているライダーがスタートするため、ピットレーン出口が開放される。その場合のシグナルは(グリーンライトの点灯/グリーンフラッグの提示、またはレッドライトの消灯/レッドフラッグを下げる)となる。グリーンライトを点灯する。

ピットレーンからのスタートは、オフィシャルの指示に従い静止した位置から行われる。しかしライダーが遅れ(例:マシントラブルや修理により)、ピット出口が開放された後に到着したライダーは、レースに復帰するためにピット出口で止まる必要はない。

ピットレーンからスタートするライダーが複数いる場合、オフィシャルがスタ

ートのポジションと順番を管理する。

ピット出口からレースをスタートするライダーが10名以上いる場合、安全を考慮して、当該スタートはキャンセルとなり、新たなスタート進行が行われる。  
(クイック・スタート)

ピット出口からレースをスタートするライダーが11名未満の場合のピットレーン・レーススタート進行は以下の要領となる：

- ライダーの到着順でピット出口にペイントされたグリッドに誘導される。
- レースディレクションによるディレイの通達を行なった後、レースがスタートしたらピットレーンにとどまっているライダーのためにピット出口が開放される。
- ピットレーンにペイントされているグリッドから静止のポジションでレースをスタートするライダーに対するピットレーンスピード制限は適用されない。
- ピット出口の先からコースに交わるポイントまでペイントされている白い破線までは追い越し禁止。
- ピット出口の先からコースに交わる破線を超えないことを遵守すること。この破線を超えるまでは波線のラインを越えることは禁止とする。

レースディレクションによるディレイの適用はピット出口のレイアウトおよび距離を考慮して、グリーンライトの提示前に行う場合がある。この場合、公式のインフォメーションが通達される。

1.18.17 スタート時に安全を損なうような問題が生じた場合、スターターはスタートディレイド進行を以下の手順で実施する。：

- ・ レッドフラッグがスターター台より振動提示される。レッドライトの点灯は継続。
- ・ スターター台からスタートディレイドボードが提示され、グリッド各列のマーシャルはシグナリングプラットフォームで黄旗が振動提示される。
- ・ ライダーは各自のグリッド位置にヘルメットを装着したまま待機していなければならない。エンジンは切っても良い。
- ・ スタートディレイドの原因となったマシンは、マシンの再スタートのために作業がどのような作業が必要な場合でも、ピットレーンに運び入れられる。当該マシンが再スタートできる状態になり、出走することになった場合、当該ライダーはウォームアップラップをピットレーンからスタートでき、決勝レースのスタートはグリッド最後尾からとなる。
- ・ スタートディレイドボードが提示された後、ライダー1名につき最大2名

のメカニックがグリッドに入ることが許可される。この際メカニックの所持が許可されるものはタイヤウォーマー、スタンド、エンジンスターター、手持ち可能なツールのみとする。グリッド上にジェネレーターの持ち込みは認められない。

- 必須オフィシャルのみグリッド上にあることが許可される。メディア、ゲスト、アンブレラを持つ人員、またその他チーム関係者は入れないが、選手権オーガナイザーから許可を受けたカメラクルーは例外とする。
- スタート進行は3分ボードから再開する。このボードの提示は、出来るだけ迅速に、スターターから提示の指示が出される。(通常グリッド上の全てのライダーに各チームの必要スタッフが着いてすぐに)
- 1分ボード、30秒ボード提示後にライダーは更にもう一周ウォームアップ走行を行う。レース距離は自動的に1周減算される。
- グリッド上での行為がスタート遅延の原因となった如何なる者も、以下の更なる罰則が科される場合がある。  
罰金、ライドスルー、失格、選手権ポイントのはく奪

#### 1.18.18 レイン・オン・グリッド/またはコース上 (サイティングラップ中)

##### タイックスタートまたは再スタートの手順

\*\*\* (注記：天候の状況や状況のレベルの厳しさは正確に予想できないため、レースディレクションは特定の状況に対応するために、それぞれ違う指示を出す場合がある。全ての指示は計時モニターに表示され、またグリッド上のオフィシャルによりチームに知らされる。)

ピットレーンが開放され、通常のサイティングラップ中、またはその後で、コースのある部分はドライ、またはウエットの場合 (つまりライダーがグリッドまたはコース上にいる時)、レースディレクションは下記の進行を行う。

この進行はウォームアップラップがスタートした後、またはレース開始後 (条項 1.20 を参照) は適用されず、調整を行いたいライダーは、自由にウォームアップラップ終了後にピットレーンに戻り、ピットレーンからレースをスタートしても良い。この場合条項 1.20 が適用される。

- WET ボードが提示。提示のタイミングは、5分前カウントダウンが始まる前後であるが、通常は最終バイクが到着してから提示される。
- 最初の、または追加で行われるサイティングラップでグリッドに戻ってこなかったライダーがいる場合で、それが WET が宣言されてボードが提示される前だった場合、当該ライダーは条項 1.18.19 に従いグリッド後方からスタートしても良い。
- ホイールの交換と調整はピットレーン/ピットボックスで行わなければならない。全てのマシンと備品は手押しでグリッドから移動させなければならない。

ない。

- グリッド上でこのような退避が終わった後、レースディレクションは条項 1.20 に則りクイックスタート進行を行うためにピットレーンを開放する。
- カウントダウンの完了後、ピットレーンが 60 秒開放され、クイックスタート進行が始まる。
- レース距離はレースディレクションにより調整される。

#### 1.18.19 クイックスタートまたは再スタートの進行

レースがストップした場合、オフィシャルの指示がない限り、ライダーはピットレーンに戻らなければならない。再スタートがある場合には、以下の進行が適用される。:

- a) ピットレーンに到着したライダーはマシンの修理、調整を行なっても良い。
- b) 給油は認められない。ピットボックス内に入った車両は、リタイヤ扱いとされ、以降の再スタートは認められない。
- c) 全てのライダーがピットレーンに入ったことが確認された後、レースディレクターは、ピットレーンが再び開くまでの残り時間を発表する。最低 5 分とする。ピット出口がオープンしている残り時間の表示は計時モニターに表示され、ピット出口では 5,4,3,2,1 分前のカウントダウンボードが提示される。
- d) 当該時間経過後、ピットレーン出口は 60 秒間のみ解放される。ライダーは制限なしのスピードでスターティンググリッドまで 1 周する。セーフティーカーがそれを追従する。サイティングラップに遅れたライダーは、セーフティーカーに追い抜かれる。セーフティーカーより遅れたライダーはピットレーンに戻らなければならない。そのようなライダーは、ウォームアップラップをピットレーンから行いレースのスタートはグリッド後方からとする。
- e) ピットレーン出口の閉鎖後もピットレーンに残っているライダーは、ウォームアップラップをピットレーンから行いレースのスタートはグリッド後方からとする。サイティングラップの際にピット出口が閉まっている時にピットを出てグリッドに行くライダーがいる場合（レッドライトを通過）、ウォームアップラップの最後にピットレーンに入り、ピットレーンからスタートしなければならない。このピットレーンからのスタートを守らない場合はライドスルーペナルティが科せられる。
- f) ライダー 1 名につき 1 名のメカニック（工具を持たず）が、主としてライダーにグリッド位置を示すためにグリッドに入ることが認められる。新たなグリッド順で再スタートする場合、メカニックはライダーに新しいグリッドを指示する（タイミングスクリーンに表示された順か、グリッドの入口に配置されたオフィシャルが持つ改訂されたスタートグリッド情報に従う）。
- g) ライダーはスターティンググリッドの後ろに到着し、自身のグリッド位置

に停止しなければならない。エンジンは作動状態とし、一切の調整は認められない。ピット出口からのサイティングラップ中に何らかの修理や調整が必要となったライダーは、ピットレーンに入らなければならない。

- h) グリッド後方にセーフティカーが到着後、ただちに 30 秒ボードがグリッド前方で提示される。この時点でメカニックは速やかに最短ルートでグリッドから退出しなければならない。グリッド上の安全が確認された時点でレースディレクションより 30 秒を待たずに次の手順に進められる。
- i) 30 秒経過後/またはグリッドの安全確認後、ウォームアップラップ開始のためにグリーンフラッグが提示される。
- j) ライダーは制限なしのスピードでウォームアップラップを行い、それをセーフティカーが追従する。最後のライダーがピット出口を通過した時点で待機しているライダーの為に 30 秒間ピットレーン出口が解放され、ピット出口で待機していたライダーが解放される。ピット出口が解放している間に出入れなかったライダーは、レースをピットレーンからスタートする。30 秒経過してからレースがスタートするまでピットレーン出口は閉鎖されたままになる。ウォームアップで遅いライダーはセーフティカーに追い越される。
- k) グリッドに戻った時点で通常のステート手順が用いられ、スタートシグナルが通常通りに提示される。ピットレーンからウォームアップラップをスタートしたライダーは、オフィシャルの指示に従い、レーススタートをグリッド後方から行う。2 名以上のライダーが対象となる場合、彼らの元のグリッドポジション順とされる。セーフティカーより遅れてピットレーン入り口付近に戻ってきたライダーは、ピットレーンに入り、レーススタートをピットレーン出口から行わなければならない。
- l) スタート合図が提示され、最後のライダーがピットレーン出口付近を通過した時点で、ピット出口が解放される。ピットレーンに待機していたライダーがレースをスタートすることが出来る。
- m) レースが中断した時を除き、必要に応じてクイックスタート手順がレースディレクションによって適用される場合がある。(例：ディレイドスタート手順)

## 1. 19 レースペナルティ手順

### 1.19.1 ライドスルー手順

レース中、ピットレーンを通過しなければならないライドスルーを指示される場合があり、その間のピットでの停止は認められない。その後ライダーはレースに復帰することが出来る。

当該ライダーは、ピットレーンではスピード規制（事項 1.21.14）を遵守しなければならない。本スピード規制に違反した場合、当該ライダーには、FIM アジア審

査員がペナルティーを科し（基本的にロングラップペナルティ 2 回。ただし他のペナルティーを科すこともある）レース中に再び違反した場合、更なるペナルティーの対象となる。

レースが再スタートされた場合であっても、上記規則は適用される。

ペナルティーが実施される前にレースが中断された場合で、第 2 または後続パートのレースのある場合、第 2 または後続パートのレースのスタート後にペナルティーを完全に消化しなければならない。

**イベントが進行中の指示およびインフォメーションは計時モニターを通じて公式に出される。チームは望めばサインボードを提示することができる。**

指示とインフォメーションは、ライダーのナンバーを黒字で記したボード（縦 100 cm×横 80 cm）が 2 回スタート／フィニッシュラインで提示される。

**レース中、ペナルティを消化するために必要な周回数のカウントは、ライダーがボードでのメッセージを受け取ってからフィニッシュラインを最初に超えた時点が週回数をカウントする起点となる。**

3 回ボードが提示されても当該ライダーがライドスルーを実施しない場合、そのライダーにブラックフラッグが提示される。

レースディレクションがペナルティの合図を提示できない、またはレース終了までにライドスルーペナルティの合図をしないと決定した場合、当該ライダーには自動的にタイムペナルティが加算される。

5 周の間に違反があり、ライダーがピットレーンに入ってライドスルーを消化できない場合、自動的にタイムペナルティが加算される。

この自動的に加算されるタイムペナルティは抗議や控訴の対象にならない。

自動的に加算されるタイムペナルティの計算：規定の制限時速でピット入口からピット出口までピットレーンを通過する時間+20%。1 秒以下切り捨て。

### 1.19.2 ロングラップペナルティ手順

レース中にロングラップペナルティの手順を行うようライダーが指示されることがある。ライダーは事前に決められたルートを行くこと。このルートは塗装されていないランオフエリアで両側に白線を引いて定めたルートである。

**イベントが進行中の指示およびインフォメーションは計時モニターを通じて公式**

**に出される。チームは望めばサインボードを提示することができる。**

指示とインフォメーションは、ライダーのナンバーを黒字で記したボード（縦 100 cm×横 80 cm）が2回スタート／フィニッシュラインで提示される。

**レース中、ペナルティを消化するために必要な周回数のカウントは、ライダーがボードでのメッセージを受け取ってからフィニッシュラインを最初に超えた時点が週回数をカウントする起点となる。**

3回ボードが提示されても当該ライダーが従わない場合、ロングラップペナルティ2回またはレースディレクションが決めるその他のペナルティを科す。

ロングラップペナルティ2回のペナルティを科されたら、**2週のロングラップペナルティ**を通知されてから5周回以内に消化すること。

5回ボードが提示されている間に当該ライダーがロングラップペナルティ2回を消化しない場合、ライドスルー（またはレースディレクションが決めるその他のペナルティ）のペナルティが科される。

ライダーはロングラップルートの線の内側を走ること。違反した場合ペナルティ再度科すか、レースディレクションが決めるその他のペナルティが科される。

ロングラップペナルティを消化しているライダーには、他のライダーを妨害したり他のライダーを危険にさらすことなく安全にコースから離れ、ルートに沿って走りコースに復帰する責任がある。違反した場合厳しいペナルティが科せられる。

ロングラップルート内では追い越し禁止である。

ペナルティのエリアを含むイエローフラッグが掲示されている時はペナルティを消化してはならない。イエローフラッグのためペナルティのエリアを使用できない場合、ペナルティを消化するための周回数に追加の周回を加える。

レース運営側がペナルティの合図を提示できない、またはレース終了までにロングラップペナルティの合図をしないと決定した場合、当該ライダーにはロングラップペナルティに相当するタイムペナルティが加算される。又はレースディレクションの決定でその他のペナルティを科す。

ロングラップペナルティを消化する前にレースが中断し、レースが再スタートする場合、当該ライダーはレースの2回目のパートでロングラップペナルティ

を消化する。またはレースディレクションが決めるその他のペナルティー、例えば相当するタイムペナルティーを科す。

ロングラップルートに相当するタイムペナルティーの情報を、最初のプラクティスセッションの前にチームに通知する。

## 1. 20 ウェット及びドライレース

ウェットまたはドライレースを宣言することはない。

ウェットタイヤかドライタイヤを使用するかは完全にチームまたはライダーの決定次第とする。天候上の理由によるレースの中断は特別な状況下以外はなされず、タイヤ交換を望むライダーはレース中にピットに入り行わなければならない。

レース1またはレース2の前のサイティングラップまたはスタートグリッド上でウォームアップ中に雨がふり始めた場合、レースディレクションの裁量で条項1.18.18を発動するか否かを判断する。この時点で全てのライダー/クルーはタイヤをスリックからウェットに変えるためピットに入らなければならない。スリックでレースするには危険かどうかレースディレクションが決め、

最後のライダーがピットレーンに入った時点で7分のカウントダウンが開始される。全ライダーは、ピットに戻り7分以内にスリックからウェットタイヤに変更し、7分以内にピットから出なければならない。レースは再開され、再レースの周回数は開催施設によって決められる。レースのスタートはクイックスタート手順(条項1.19を参照)が適用される。

給油は認められない。ピットレーンでは最大3名のメカニックが作業に従事することが出来る。

## 1. 21 プラクティス及びレース中の行爲

1.21.1 ライダーは、フラッグシグナル及び指示ボードに従わなければならない。これら規則に違反した場合、事項1.22によりペナルティーの対象となる。

1.21.2 ライダーはコース上、またはピットレーンにおいて、他の競技者、参加者に危険をおよぼさない責任あるライディングをしなくてはならない。この規則に違反した場合、以下のペナルティーの対象となる。

1.21.2.1 プラクティス及びウォームアップ中の違反

- 100 200 USドルの罰金
- さらにレースディレクションはロングラップペナルティーを加えることができる。

1.21.2.2 予選中の違反

- 300 500 USドルの罰金

- さらにレースディレクションからレース1においてライドスルーまたはロングラップペナルティーが与えられる場合がある。

### 1.21.2.3 レース中の違反

- 最低 500 US ドルまたはそれ以上の罰金
- さらにレースディレクションにより失格の裁定が下る場合がある。
- 次戦においてライドスルーまたはロングラップペナルティーが与えられる場合がある。

1,21,3 ライダーはコースとピットレーンのみを使用することが出来る。ただし、ライダーが誤ってコースから離れた場合は、オフィシャルが指示した場所、またはライダーにとって有利ではない場所から再びコースに復帰することが出来る。これは、レースディレクション・プロトコルに詳述されているように、トラックリミットの超過やショートカットなどをすると有利とみなされるからである。もしライダーに有利となる状況の場合、以下のペナルティーが科せられる。

#### 1.21.3.1 プラクティス、予選及びウォームアップ中

- 当該週のラップタイム抹消

#### 1.21.3.2 レース中

- 最終ラップ前の場合、最大2度にわたり警告が掲示される。2度以上警告が出された場合、当該ライダーにはライドスルーまたは**ロングラップペナルティー**が科される。それが行使できない場合、最終結果に20秒加算のペナルティーが科される。

最終ラップ中にこの規則違反が最終ラップに影響を与え、レース結果に影響を与えた可能性がある場合、当該ライダーは、コース境界を越えたことで不利となったことを示さなければならない。明らかな不利がないとレースディレクションが判断した場合、レースディレクションは順位変更またはタイムペナルティーをライダーに科す。追加の罰則（ペナルティーポイント、罰金、失格、選手権ポイントのはく奪など）が科される場合がある。

### 1.21.4 走行できないマシンの撤去

- 1,21,4,1 クラッシュまたは技術的な問題が発生し、コース上で走行できないマシンがある場合、マーシャルはすぐにプロテクションの第一ラインの後方まで移動させなければならない。
- 1,21,4,2 当該マシンのコース上またはランオフエリアで再スタートを試みてはならない。当該マシンをサービスロード（またはサービスロードがない場合は安全に保護されている退避場所）に移動

させた上で援助を得て再スタートすることができる。

#### 1.21.5. 修理と調整

1.21.5.1 レーストラック沿いにおけるどのような修理、または調整も、プロテクションの第一ラインの後方で行わなければならない。(例：サービスロード内または安全に保護されている場所)

1.21.5.2. マーシャル以外の外部からの援助を受けてはならず、ライダーのみが修理と調整ができる。

マーシャルによる援助を除き、ライダーがひとりで行うものとし、いかなる外部の援助をも許可されない。マーシャルはライダーがマシンを起こす、修理調整中マシンを支える程度に手伝うことができる。

マーシャルはマシンの再スタートを援助することが出来る。

#### 1.21.6 再スタートの際の援助

1.21.6.1 マーシャルはライダーに対し、マシンを押し、再スタートの試みを援助をすることができる。(サービスロードがあればそこで)

1.21.6.2 どのような状況下でも、プロテクションの第一ラインのコースサイドでプッシュスタートを行うことは許されない。

#### 1.21.7 クラッシュした後に走行するマシン

1.21.7.1 クラッシュ後もマシンが動く場合には、コースに復帰しセッションを継続しても構わない。

1.21.7.2 マーシャルがクラッシュの現場に到着した際に、まだエンジンが作動していた場合、大きな損傷やオイル漏れなど、明らかに危険な状態かどうかを確認しなければならない。

1.21.8 修理のために減速してピットに戻ろうとするライダーは、できる限りレーシングラインから外れて走行しなくてはならない。

1.21.9 ライダーは、プラクティス、予選、レース中にピットに戻ることが出来るが、クォリファイ及びレース中にピットボックス内に入れることは認められない。本規則に違反した場合、失格とされる。

1.21.10 ピットでエンジンを停止したライダーは、モーターサイクルを再始動させるためにメカニックに補佐してもらうことができる。

1.21.11. ライダーは、自分以外の者をマシンに乗せて走行したり、他のライダーのマシンに同乗したりしてはならない。(例外：チェッカーフラッグまたはレッドフラッグ提示後に他のライダーを乗せる、又は他のライダーに乗せてもらうこ

と)

- 1.21.12. ライダーは、コース、およびピットレーンにおいて、オフィシャルに指示された場合を除いて、進行方向と逆方向にマシンを押ししたり、走行してはならない。
- 1.21.13. 動いているモーターサイクルとライダーのチーム、またはそのモーターサイクルのチームエントラント、またはライダーに関係している人間の間で、いかなる種類の信号も送ってはならない。ただし、計時用トランスポンダー、オンボードカメラ、ピット・ボードの判読可能なメッセージ、あるいはライダーまたはチームの身体の動きによる合図は例外とする。
- 1.21.14. 上位 10 名のライダーにはその車両に 2 つのオンボードカメラの搭載を要求される場合がある。カメラ及びその関連部品は全プラクティスセッション及びレース時に全ライダーが装備することは実用的ではないことから、当該器材を提供する会社の指定するものと同じ重量、サイズ、取り付け位置にダミーを取り付ける。カメラやその他装備、機能しているものやダミーは、指定チームに対して第 1 回プラクティスが行われる日の前日の遅くとも 14 時までに配布される。チームは、当該サプライヤーが器材を装着するためのアクセスと協力をしなければならない。

**チームやライダーがオンボードカメラ/GoPro/360 カメラなどをマシン、ヘルメットやライダーの体に装着することは許可しない、**

- 1.21.15. 大会期間中のいかなる時においても、ピットレーンにおける制限速度は、60km/h とする。ライダーはピットレーンの開始地点、すなわち 60 km/h のサインが設置されている地点から 60Km に×印がある地点まで、制限速度（60 km/h）を守らなくてはならない。

**● サーキットによっては幅の狭いピットレーンがあり、その場合はセーフティオフィサーが制限速度をさらに遅くすることができる。  
レースディレクションが通常では罰金のペナルティを科す場合でも、その違法行為が繰り返される場合、更なる追加ペナルティが科せられることがある。その追加ペナルティは過度なスピード違反やシーズンを通して繰り返す違反に対して適用されることがある。**

プラクティス中、初めて制限速度を超過したライダーには、罰金が科せられる。同じ大会で繰り返し超過する場合、そのたびに更に高額な罰金が科され、同一大会で 3 回超過した場合、レースディレクションにより更なるペナルティが科せられる。レースディレクションが、特に高速度であったと判断した場合や、シーズン中に同じ違反を繰り返した場合、より高額な罰金と更なるペナルティが科される場合がある。

レース中にピットレーンスピード違反をしたライダーにはライドスルーペナル

ティーがレースディレクションにより科される。

レースディレクションは、オフィシャルから違反の情報を得たら、その違反に関して当該ライダーのピットに通達しなければならない。

ライダーがリタイヤする場合、当該ライダーはマーシャルが指示した安全な場所にマシンを止めなくてはならない。プラクティスまたはクォリファイ中にセッション中に転倒し、その後そのセッションに復帰を希望するライダーは、トラックマーシャルの指示によりトラック上に戻り、ピットレーンに向かわなければならない。ピットレーンに戻るまでは、当該車両と自身の安全管理は、当該ライダーにあるものとする。ピットレーンにおいて、テクニカルディレクター（または彼の任命する者）が安全確認を行う。

6 マシンに何らかのトラブルが発生し、ライダーが、プラクティスまたはレースをリタイヤしなくてはならない状態となった場合、当該ライダーは減速してピットまで戻ろうせずに、コースを離れ、マーシャルの指示した安全な場所にマシンを止めなくてはならない。

1.21.16. プラクティス及びクォリファイ中、コース上で停止、減速や他のライダーを妨害してはならない。本規則に違反した場合、以下のペナルティーが科される。

**ASB1000とSS600クラスのみ、下記のペナルティが適用される**

1.21.16.1 プラクティス及びウォームアップ

— ロングラップペナルティー

1.21.16.2 予選

— 500 USドルの罰金

— レースディレクションによりライドスルーまたはロングラップペナルティーが科される場合がある。

**AP250とUB150のみ、下記のペナルティが適用される**

**1.21.16.3 プラクティス1 - 前年度/前戦で予選での最速タイムの115%をクリアできなかったライダー。新規のライダーの場合は前年度、または前戦で120%をクリアできなかったライダーには下記のペナルティが科せられる。**

**1.21.16.4 プラクティス2、予選およびウォームアップ -**

**当該ラウンドにおけるプラクティス1で記録された最速タイムの107%のプラクティスタイムをクリアできなかったライダーには下記のペナルティが科せられる。**

**1回目の違反 - レース1とレース2をピットレーンからスタートする**

**2回目の違反 - 失格（レース1とレース2への参加はできない）**

**選手権を新たに開催するするラウンドがある場合は追加の ASR が出される**

1.21.17. プラクティスセッションおよびウォームアップ中スタート練習をすることは認められる。

- a) ピットレーン出口からコースに入るまでの間で行うことが安全な場合。
- b) プラクティスセッション及びウォームアップのチェッカーフラッグ通過後、安全が確保されることを条件にレーシングラインを外した指定のプラクティススタートゾーンで、第 1 回プラクティス前に各チームに告知した手順にて行うことが出来る。本規則に違反した場合、即座に 100USD の罰金となり、更なるペナルティーが科される場合がある。

1.21.18. チェッカーフラッグ提示後、パレードラップや記念の為に自国の国旗を持ってパレードラップを行いたいと希望するライダーがいる場合、当該ライダーは安全な地帯のコース端に寄って国旗を受け取ったり、何らかの記念行事のあと、安全を確認した上でコースに復帰しなくてはならない。

チェッカーフラッグ提示直後に如何なる記念のためといえどもスタート/フィニッシュのストレート上で停止や減速する事は厳禁とされる。

1.21.19. 最終ラップの最終コーナーを出てチェッカーフラッグを通過するまで、ライダーは、走行ラインの変更を 1 度以上行ってはならない。本規則が守られない場合、総合タイムに 20 秒加算というタイムペナルティーが当該ライダーに科される。

1.21.20 自身の順位を守るために 1 回以上進路を変更することは厳禁とする。

コースによって異なるが、ライダーが、左から右、右から左へ、進路を変更することは一度のみ認められる。本規則に違反した場合、以下のペナルティーの対象となる。:

罰金、順位変更、タイムペナルティー、次レースにおけるグリッド位置降格、選手権ポイントのはく奪、失格または資格停止。

レースディレクションによるペナルティーの決定は最終であり、抗議、控訴の対象にならない。

1.21.21 チェッカーフラッグ後、トラック上を走行しているライダーは、ピットレーンまたはパルクフェルメに停止するまでヘルメットを装着していなければならない。

1.21.22 トラック上にオイルを撒き、プラクティス、ウォームアップまたはレースを同一イベント中に 2 度にわたり中断させる原因となったライダーまたはチームに対して、レースディレクションは重大なペナルティーを科す。

1.21.23 レース中にピットボックスに進入した車両のライダーは、レース終了とみなされ、それ以降レースに復帰することは認められない。

1.21.24 レース中、調整のため（タイヤ交換以外の理由で）ピットレーンに 2 度入ったライダーは、レースディレクションによりレース復帰は認められない。

1.21.25 ピット出口以降、如何なる時もホワイトラインを超えてはならない。レースディレクションによるペナルティーの対象となる。

1.21.26 チェッカーフラッグを 2 度以上受けてはならない。レースディレクションによるペナルティーの対象となる。

1.21.27 イベント前及びレース期間中は常に、ピットボックス内でレースバイクの回転数を上げることは認められない。回転数を上げる場合、排気口をピットレーンに向けた状態で、ピットボックスの前で行なわなければならない。

1.21.28 レースディレクションは、ライダーの行為が他のライダーに危険を及ぼすと判断した場合や安全上の理由からライダーに更なるペナルティーを科す権限を有している。罰則は以下のとおり。

- i) プラクティスおよびウォームアップ
  - 最終レース結果に 20 秒のタイムペナルティーの加算。
- ii) 予選
  - 失格および選手権ポイント 10 ポイントの取り消し。
- iii) レース
  - 選手権の最低でも 1 戦の出場停止
  - 大会終了後に新たな証拠が見つかった場合、レースディレクションは次の大会中に審議し、ライダーにペナルティーを科す。
  - 全てのペナルティーは、次の大会または翌年度の選手権に繰り越される場合がある。

## 1. 2.2 フラッグ及びライト

マーシャル、およびその他オフィシャルは、フラッグ、または LED ライトを提示してライダーに情報および/あるいは指示を伝える。

フラッグは全て振動提示される。

~~ライトパネルを使うことがある。~~

LED パネルの使用はフラッグの補助あるいは、代替として行う。技術的な制限でフラッグと比較すると見え方に微妙な差異がある。フラッグと LED ライトの双方が公式のシグナルである。

1.22.1 情報を伝えるためのフラッグおよびライト

### グリーンフラッグ

コースはクリア。

このフラッグは、各マーシャルポストにおいて、各プラクティスセッションとウォームアップラップの第一周回、サイティングラップ、およびウォームアップラップに振動提示される。

1 つ又はそれ以上のイエローフラッグが必要とされる事故直後のマーシャルポストにおいてこのフラッグが振動状態で提示される。

ピット出口が解放される場合、この旗はピットレーン出口で振動提示される。

### グリーンライト

このライトは、ピットレーン出口においてプラクティスセッションまたは各ウォームアップスタート時、サイティングラップスタート時、ウォームアップラップスタート時に点灯されなければならない。

降雨以外の理由で影響を受ける。

### 赤いストライプの入ったイエローフラッグ (レッドストライプ)

コース上のこの付近において、雨以外の何らかの理由により、コース面のグリップに影響がある。

このフラッグはマーシャルポストにおいて振動提示される。

### 赤い斜めクロスの入ったホワイトフラッグ (レッドクロス：クロス部分の太さは10～13cm)

コース上のこの地点において降雨がある。

このフラッグはマーシャルポストにおいて振動提示される。

### 赤い斜めクロスの入ったホワイトフラッグ+赤いストライプの入ったイエローフラッグ

コース上のこの地点で雨が降っている。

このフラッグは、フラッグマーシャルポストにおいて振動提示される。

### ブルーフラッグ

マーシャルポストにおいて振動提示され、1 名またはそれ以上の速いライダーによってまさに追い越されようとしていることを示す。

プラクティスセッションにおいて、当該ライダーは、ラインを維持し、速いライダーに追い越させるよう徐々にスピードを落とさなければならない。

レース中、当該ライダーは周回遅れになろうとしている。後ろからくるライダーまたは集団に可能な限り速やかに進路を譲らなければならない。

この規則に違反した場合、以下のペナルティーの対象となる。

- a) 1 回目のプラクティス — 警告
- b) 2 回目のプラクティスまたはウォームアップ

- 最初の違反に対し 100 US ドルの罰金
- 2 回目の違反に対し 250 US ドルの罰金
- c) 予選 — 500 US ドルの罰金
- d) レース
  - **最低でも 500 US ドルの罰金**
  - レースディレクションによりライドスルーペナルティーが科される場合がある。

注：レースディレクションは、この違反に対するライダーの行為が非常に危険であるとみなした場合、ライダーに更なる罰則を科す場合がある。[事項 1.21.26 参照](#)

#### 白黒のチェッカーフラッグ

この旗はトラック上のフィニッシュライン及びフィニッシュラインフラッグ台で振られ、セッションの終了を示す。

提示された後に複数回チェッカーフラッグを受けた場合、以下の罰則が科せられる。

- a) プラクティス/予選/ウォームアップ
  - 最初の違反に対し警告
- b) プラクティス/予選/ウォームアップ/レース
  - レース中での初めての違反の場合 100 US ドルの罰金。
  - 2 回目の違反の場合 200 US ドルの罰金
  - 3 回目の違反の場合 300 US ドルの罰金

#### 白黒のチェッカーフラッグとブルーフラッグ

振動提示の白黒のチェッカーフラッグ及び静止提示のブルーフラッグは、最終ラップにフィニッシュラインの手前でトップのライダーの直前にライダーがいる場合に一緒に出される。（事項 1.24.1 を参照）

### 1.22.2 情報及び指示を伝達するフラッグ

#### イエローフラッグ

スターティンググリッドの各列で振動提示され、スタートがディレイドとなった事を意味する。スターティンググリッドで 1 つ以上の旗が振られた場合、当該列のライダーに何らかの問題が起きていることを示す。

- i) イエローフラッグが 1 本フラッグマーシャルポストで振動提示された場合、前方のコース脇に何らかの危険があることを示す。
- ii) イエローフラッグが 2 本フラッグマーシャルポストで振動提示された場合、前方のコースの一部またはコース全体に危険な障害物があることを示す。
- iii) 1 本か 2 本の振動は、危険の度合いを表すのではなく、事故発生

- の場所を示す。
- iv) ライダーは減速し十分気を付けて進まなければならない。プラクティス、ウォームアップ中の場合、イエローフラッグを通過した時点のラップタイムはキャンセルされる。
  - v) グリーンフラッグが振動提示される地点まで、追い越しは禁止される。
  - vi) 本規則に違反した場合、以下のペナルティーが科される。
    - a) プラクティス/ウォームアップ
      - ベストラップタイムのキャンセル
    - b) 予選
      - 初めての違反の場合、罰金 100 US ドル及びベストラップタイムの抹消
      - 2 回目の違反の場合、罰金 300 US ドル及びレースをピットレーンからスタートする。
    - c) レース
      - 追い越した直後に、違反したことに気が付いた場合、手を挙げ、追い越したライダーを先に行かせなければならない。この場合、ペナルティーは科されない。
      - もし、元の順位に戻らないライダーがいる場合、必要なペナルティーの代わりにタイムペナルティーが科され、更に罰則も科される場合がある。

レース中に科されるペナルティは、計時モニターとテレビモニターを通じてチームに公式に知らされる。チームが望む場合には、ライダーに対してサインボードを提示しても良い。

ペナルティ消化までに規定されている周回数のカウントのスタートは、ライダーにメッセージが送られてからフィニッシュラインを最初に通過した時点とする。

ライダーがペナルティ消化までに定められている距離、または周回数を守らなかった場合、ライダーには更なるペナルティが科せられる。

注：レースディレクションは、この違反に対するライダーの行為が非常に危険とみなした場合、ライダーに更なる罰則を科す場合がある。条項 1.21.26 参照

- vii) 選手権審査委員によるインスペクションラップ時には、プラクティス、ウォームアップ及びレース時に実際のオフィシャルの配置

場所でフラッグを振動提示しなければならない。

#### ブルー点滅灯

プラクティス及びレース時に、ピットレーン出口で常時点灯される。

#### レッドフラッグ及びレッドライト

- i) レースまたはプラクティスが中断された場合、各フラッグマーシャルポストにおいて振動提示されコースに沿って設置してあるレッドライトが（あれば）点灯される。
- ii) 最後のレースセッション中は、ライダーはゆっくりとピットに戻らなければならない。
- iii) プラクティス/予選の場合もライダーはゆっくりとピットに戻らなければならない。
- iv) ピットレーン出口が閉鎖されている場合、ピットレーン出口でレッドフラッグが提示され、レッドライトシグナルが点灯される（あれば）。  
ライダーはピットレーンから出ることは認められない。
- v) 本規則に違反した場合、以下のペナルティーが科される。
  - a) プラクティス、予選、ウォームアップ、レース
  - 初めての場合、警告
  - 2回目の場合、罰金 200 US ドル

注：レースディレクションは、この違反に対するライダーの行為が非常に危険であるとみなした場合、ライダーに更なる罰則を科す場合がある。条項 1.21.26 参照

- vi) レッドフラッグがサイティングラップ及びウォームアップラップ終了時にスタートグリッドで静止提示される。
- vii) レッドフラッグは、トラック閉鎖時にも用いられる。  
レッドライトは各レースのスタート前にスタートラインで2～5秒間点灯される。

#### ブラックフラッグ

- i) このフラッグは、一人のライダーのみに指示を与えるために掲示されるもので、ライダーのナンバーとともにスタート/フィニッシュ

ユラインにおいて振動提示される。

当該ライダーはそのラップ終了後にパドックで停止しなければならない。ペナルティーとしてこの旗が使用された場合、再スタートすることはできない。

- ii) すぐにレースディレクションに報告する。
- iii) 本規則に違反した場合、以下のペナルティーが科される。
  - a) プラクティス、予選、ウォームアップ、レース  
300 US ドルの罰金

注：レースディレクションは、この違反に対するライダーの行為が非常に危険であるとみなした場合、ライダーに更なる罰則を科す場合がある。条項 1.21.26 参照

#### **オレンジディスク (φ40cm) 付きブラックフラッグ**

- i) このフラッグは当該ライダーの一名にのみ指示を与えるものとし、フィニッシュライン及び各フラッグマーシャルポストでライダーナンバーを付したボードとともに提示される。
- ii) このフラッグは、当該ライダーのマシンにトラブルが発生しており、彼自身又は他のライダーに危険を及ぼす恐れがあることから速やかにトラックから離れなければならないことを表す。
- iii) オフィシャルの指示がない限り当該ライダーはトラックに戻ってはならない。
- iv) この規則に違反した場合、ブラックフラッグ違反として下記ペナルティーの対象となる。
  - a) プラクティスまたはウォームアップ中
    - 1 回目の違反の場合罰金 100 US ドル
    - 2 回目の違反の場合罰金 250 US ドル
  - b) 予選
    - 罰金 300 US ドル及びベストラップタイムの抹消
  - c) レース
    - 罰金 300 US ドル及び失格

注：レースディレクションは、この違反に対するライダーの行為が非常に危険であるとみなした場合、ライダーに更なる罰則を科す場合がある。条項 1.21.26 参照

### 1.22.3 フラッグのサイズ

フラッグのサイズは、横 100 cm × 縦 80cm とする。フラッグのサイズは、第 1 回ブラクティスセッションが行われる前日に確認される。

### 1.22.4 フラッグの色

“パントーン”の色番号は下記の通りとする：

オレンジ：Pantone 151C

ブラック：Pantone Black C

ブルー：Pantone 298C

レッド：Pantone 186C

イエロー：Pantone Yellow C

グリーン：Pantone 248C

フラッグの色は、第 1 回ブラクティスセッション開始の前日に確認される。

### 1.22.5 ライダーのナンバーボード

ブラックボード（横 70cm×縦 50cm）は、白い数字のセットでライダーのナンバーを取り付けるボードで、数字の線幅は最低 4 cm、高さ最低 30cm とする。

このボードは各フラッグマーシャルポストに配備されなければならない。

### 1.22.6 フラッグマーシャルポスト

フラッグマーシャルポストの位置は、サーキット査察時に決定される。

### 1.22.7 マーシャルのユニフォーム

マーシャルのユニフォームは白色、またはオレンジ（Pantone 151C）とし、レインコートは透明であることを強く薦める。

## 1. 23            メディカルカー

メディカルカーがコース上に入る場合、黄色の点滅灯を装備していること。MEDICAL CARと車体後部及び側面に明確に記載されていなければならない。

## 1. 24            レースの終了およびレース結果

### 1.24.1 レースで規定された周回数をトップのライダーが完了した時点で、フィニッシュラインに立つオフィシャルによってチェッカーフラッグが振られる。

チェッカーフラッグは後続ライダーにも出し続けられる。チェッカーフラッグがトップを走行するライダーに出されたら、どのライダーもピットレーン出口からコースに戻ることはできない。

チェッカーフラッグが出されたら、ピットレーン出口でレッドライトが点灯され、レッドフラッグを持つマーシャルがピットレーン出口に立つ。

最終ラップのフィニッシュラインの前で、チェッカーフラッグを提示されるレースリーダーの直前に他のライダーがいる場合、オフィシャルは、チェッカーフラッグとブルーフラッグを同時に掲示する。これは、チェッカーフラッグを受けるレースリーダーにレース終了を伝え、その直前を走行するライダーには、もう1周走行してチェッカーフラッグを受けなければならないということを伝えるためのものである。

チェッカーフラッグの提示が遅れた場合（トップのライダーが指定された周回数を終えた後）、当該レースは、トップのライダーが定められた周回数を終えた時点で終了したものとされる。

- 1.2.4.2 2人またはそれ以上のライダーがフォトフィニッシュ（写真判定が必要なフィニッシュ）をした場合、フロントホイールの先端がフィニッシュラインの平面を先に通過した者に対して有利な判定が下される。

タイの場合、レース中のベストラップタイムの速いライダー順にランクされる。

- 1.2.4.3 レース結果は、ライダーがフィニッシュラインを通過した順番と走行した周回数に基づく。  
ライダーがマシンから離れた状態であった場合、フィニッシュタイムはライダーもしくはマシンのどちらかの先端がフィニッシュラインを最後に通過した時点とする。

- 1.2.4.4 レースの完走者としてみなされ、リザルトに載るためにライダーは：

- a レース距離の75%を走行していなければならない。
- b 優勝者がコース上のフィニッシュライン（ピットレーンではない）を通過してから5分以内にコース上で（ピットレーンではなく）フィニッシュラインを通過しなければならない。

- 1.2.4.5 上位3位以内のライダーは、オフィシャルに誘導され、可能な限り速やかに表彰式に向かわなければならない。上位3位までの表彰式への参加は義務である。

- 1.2.4.6 新たなコースレコードは、レース中のライダーのみが対象となる。

- 1.2.4.7 プラクティス及びレースにおいて、ラップタイムはトラック上にペイントされ

たフィニッシュラインを連続して通過したタイムを差し引いたものとする。

- 1.2.4.8 どのような場合であっても、周回の有効性を決定する際には、トラックリミットやアドバンテージを得た場合を含む違反が考慮されるが、これに限定されるものではない。これには、マシンとライダーが分離されている場合も含まれ、この場合、違反を判断する際にはマシンとライダーの双方を考慮する。

## 1.25 レースの中断

- 1.25.1 ウォームアップラップ開始以降にレースディレクターがレース中断を決定した場合、レッドフラッグがフィニッシュライン、およびすべてのフラッグマシナルポストで提示される。ライダーはただちにスローダウンし、ピットレーンに戻らなくてはならない。

リザルトは、先頭を走るライダーがレッドフラッグが出る前にフルラップを完了した時点で、トップを走行するライダーとそれ以外の全てのライダーの同周回での最終ポイントの結果とする。

例外： レースがチェッカーフラッグ後に中断された場合、下記の手順となる：

- レース中断前にチェッカーフラッグが掲示されたすべてのライダーに関しては、レースのラストラップ終了時点での順位を部分的順位とする。
- レース中断前にチェッカーフラッグが掲示されなかったすべてのライダーに関しては、レースの最後から2番目のラップ終了時点での順位を部分的順位とする。
- 完全な順位が、ラップ/タイムの原則に準じて、二つの部分的順位を総合して確立される。

レッドフラッグ提示時点でレースに積極的に参加していないライダーは順位に含まれない。レッドフラッグ提示後5分以内にピットレーンに押し下り乗車したりして戻らないライダーも順位に含まれない。

- 1.25.2 レースが、ASB1000 及び SS600 は3周末満、AP250 及び UB150 は2周をレースリーダーおよびリーダーと同一周回のライダーが完了していない場合、レースは無効と判断され、新たなレースが行われる。レースディレクションは、新たなレース周回数をチーム及びライダーに通告する。レースが再開できないと判断された時点で、レースはキャンセルとされ、選手権として考慮されない。

- 1.25.3 レースが、ASB1000 及び SS600 は3周以上、AP250 及び UB150 は2周以上をレースのリーダーおよびリーダーと同一周回のライダーが完了し、オリジナルのレース距離の2/3（最も近い周回数に切り捨て）を消化していない場合、事項 1.26.4 に従い、レースは再スタートされる。再スタートが不可能と判断された場合、中断前のレースで完了したとされ、選手権の半分のポイントが与えられる。

- 1.25.4 リザルトが、トップライダー以下、同一周回を走行していたその他全ライダーが、本来のレース距離の2/3（最も近い周回数に切り捨て）を消化している場合、レースは成立したとみなされチャンピオンシップポイントがフルに与えられる。
- 1.25.5 「積極的なレース参加」の本規則上の定義は、コース上を走行するライダー、またはマシンを再スタート/修理するライダー、またはコースに復帰、またはピットレーンに戻るライダーとする。レースディレクターは、ライダーの積極性を判断し、レースディレクターの判断に如何なるライダーも抗議することは認められない。

#### 1. 26 中断されたレースの再スタート

- 1.26.1 レースが再スタートされる場合、再スタートはコースコンディションが許す限りできるだけ早く行なわれなくてはならない。ライダーがピットに戻り次第、レースディレクターは新たにスタートの手順が開始される時間を可能な限り速やかに発表する。
- 1.26.2 第2レースが開始される前に、第1レースのリザルトがチームに配布されなければならない。
- 1.26.3 スタート手順は、レースディレクションによる指示が無い限り、全クラスともにクイック再スタート手順(事項 1.18.19)が適用される。
- 1.26.4 再スタートするレースの条件は、以下のとおりとする。
- i) 上記事項 1.25.2 に記載された状況の場合
    - オリジナルのスタート時のサイティングラップまたはウォームアップラップを完了していないライダーを含み、全ライダーが再スタートできる。
    - マシンは修理することができる。給油は認められない。
    - 第2パートレースの周回数は、本来のレース距離の2/3を完走する数とし(双方のケースとも端数を切り捨て)最低周回数は4周とする。
    - グリッド位置は、オリジナルのレース時のグリッド位置とする。
  - ii) 事項 1.25.3(2/3を消化していない場合)及び事項 1.25.4(2/3を完了した場合)の場合
    - 第1パートのレースで完走したライダーのみが、再スタートすることが認められる。再スタートするためにライダーは、中断されたレースにおけるレッドフラッグ提示後5分以内にピットレーン(押すか乗車して)に戻らなければならない。

- 車両の修理は認められる。給油は認められない。
- 第 2 パートのレースの周回数は本来のレース距離の 2/3 を完了するために必要な周回数とし、最低 2 周とする。
- グリッド位置は、最初のレースの順位に基いて決定される。
- レースの最終順位は、順位、および各ライダーが最終レース終了までにフィニッシュラインを通過した周回数を合算したものの双方に基づき決定される。事項 1.25.4 の規定が適用される。

1.26.5 第 1 レースにおいてスタートポジションのペナルティー（例：グリッド順位の降格、ピットレーンからのスタート）を受けたライダーは、オリジナルのレーススタート時に実施された事とされ、再スタートにおいてはそのペナルティは適用されない。

事項 1.26.2（2 周が完了していない時点でのレース中断）においては、新たなスタートは、完全に新たなレースのものとなるため、既存のポジションペナルティーが適用される。

1.26.6 再スタートしたレースが中断され、レースディレクションが次の再スタートが可能と見なした場合、次の再スタートの条件は事項 1.26.4 (ii) に準じるものとする。その際のレース距離およびリザルトの決定方法は以下のとおりとする。

- レースが、ASB1000 及び SS600 は 4 周かそれ以上、AP250 及び UB150 は 3 周かそれ以上完了している時に中断した場合、レースは成立したとみなされチャンピオンシップポイントがフルに与えられる。レースの順位は事項 1.28 による。
- 再スタートしたレースが、ASB1000 及び SS600 クラスで 4 周末満の場合、レースはできれば更に再スタートとされ、レースディレクションが ASB1000 及び SS600 の場合最低 4 周以上の周回数を決定する。グリッドは、中断されたレースが 3 または 4 周完了していた事を条件に、その順位に基づき決定される。（3 周に満たないレースの場合、無効とみなし、再スタートのグリッド決定要素または出場資格決定要素ではなくなる。）  
AP250 及び UB150 クラスにおいて 3 周末満が完了した場合、第 3 パートのレースは行われず。選手権ポイントの半分のポイントが与えられる。レースの順位は事項 1.28 に記載されているとおりとする。第 2 レースが再スタートし、どのレースも 2 周以上を完了できない場合、レースはキャンセルとされ、選手権ポイントは与えられない。
- ASB1000 及び SS600 クラスで、更に再スタート（第 3 レース）したレースが 4 周末満で中断された場合、これ以上の再レースは行われず。レース結果は、第 1 レースが 4 周以上の場合、第 1 パートレースの結果に基づき、選

手権ポイントがフルに与えられる。

- 第 1 レースが再スタートとなり、それ以降のレースがどれも 5 周以上行われなかった場合、レースはキャンセルとされ、選手権ポイントは与えられない。
- レースディレクションは、必要に応じて再スタートレースのスケジュールを調整する。

## 1. 27            チェックエリア

レース終了後、またはレース中断後の後半レースの終了後、テクニカルディレクターまたは車検員による車検、または抗議の申入れに備え、チェックエリアに移動しなくてはならない。マシンは通常、レース終了より 30 分後にチェックエリアから解放される。

## 1. 28    選手権ポイントおよび順位

1.28.1    ライダーおよびチームは、**FIM** アジアロードレース選手権のタイトルを競う。

1.28.2    ライダーの獲得ポイントは、各レースにおいて授与されたものを指す。

1.28.3    チームアワードは全ての契約チームを対象とする。1 クラスに 2 名以上のライダーが出るチームは、最高 2 名のライダーに限りチームアワードの順位対象に指名できる。

チームに 2 名以上のライダーがいる場合、最高 2 チーム（チーム A とチーム B）編成できる。

チームアワードの順位に最低 1 名のライダーが含まれていること。

各レースで 2 名の指名ライダーが獲得するポイントをチームの得点数として累計し、チームの総合選手権ポイントとして数える。

チームがシーズンの途中でライダーを外す場合、下記の条件に従いチームはライダー変更を宣言できる。

1. ライダーが身体的にレース出場不適である。チーフメディカルオフィサーが確認する。
2. 身体的に不適という以外の理由でチームがライダーをシーズンの途中で交代させる場合、ライダーはチームを変えることができるが、チームアワードを争う資格を失い、それまでに獲得した得点はチーム変更前のチームに残る。

3. チーム A とチーム B があるチームは、選手権のシーズンを通じライダーの交換を許可されない。

1.28.4 レース毎に、下記スケールの選手権ポイントが授与される。

1 位	25 ポイント	6 位	10 ポイント	11 位	5 ポイント
2 位	20 ポイント	7 位	9 ポイント	12 位	4 ポイント
3 位	16 ポイント	8 位	8 ポイント	13 位	3 ポイント
4 位	13 ポイント	9 位	7 ポイント	14 位	2 ポイント
5 位	11 ポイント	10 位	6 ポイント	15 位	1 ポイント

1.28.5 **FIM** アジアロードレース選手権アンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ、FIM アジアサポートイベントカップのアジアスーパーバイク、全てのレース結果が選手権のランキングに反映される。

1.28.6 ポイント数の累計が同点の場合、最終順位は、レースで記録した最上位の回数にもとづき決定される（1 位の回数、2 位の回数等）。上記によってタイを解くことができない場合、より直近の選手権において最高順位を達成した順に高い順位が与えられる。

1.28.7 ライダーが、異なるマシンで参加した場合、当該ライダーが最も多くポイントを獲得したマシン名が最終順位表の氏名横に記載される。コンストラクター順位算出には影響を及ぼさない。

1.28.8 **ワイルドカードエントリーは、選手権の最終ラウンドで合算されるチャンピオンシップポイントの対象とはならない。**

1.28.9 アジア選手権の各カテゴリー又は FIM アジア選手権の優勝者は **FIM ASIA** セレモニーへの出席を義務付けられる。

## 1. 29 競技者への指示と連絡

1.29.1 チームおよびライダーは、レースディレクター及び/または競技監督より、規則に準拠した特別な通知書をもって各種指示を受ける場合がある。通知書は、公式掲示板に掲示され、チーム代表者に配布される。

1.29.2 プラクティスおよびレースの全ての順位とリザルト並びに競技役員により発行された裁定書は、公式掲示板に掲示される。又は電子的方法やチームのメールボックスへの配布で通達されたとみなされる。

1.29.3 レースディレクション、常任競技役員、または競技監督より、チームまたはライダーへの伝達事項は、書面か電子的方法で伝達される。電子メールや公式計

時モニターが含まれこれに限らない。同様に、チームまたはライダーが、レースディレクション、常任競技役員、あるいは競技監督へ送る伝達事項も、書面で連絡しなくてはならない。

### 1. 30      ピットストップ

ライダーは、レース中、ピットレーン入ることが出来る。予選とレースの間はラインを越してピットボックスに入ってはならない。

給油は厳禁とされる。

本規則に違反した場合、失格というペナルティーが科される。

全てのシーズンで全てのクラスに下記の手順を適用する。：

- i) ピットレーンでタイヤ交換を希望するライダーは、自分のガレージ前で停車し、エンジンを停止しなければならない。パワーツールの使用が認められる。(電動または圧縮空気、同時に使用できるのは最大2つまでとする)
- ii) リフトのスタンドは、マニュアル操作とし、パワーアシストを用いてはならない。
- iii) 車両の再スタート時に予備のスターター及び/あるいはブースターバッテリーを使用することは認められない。
- iv) マーシャルは、常に監視し、本規則に対する違反を報告し、レースディレクションによりライドスルーペナルティーが科される。
- v) ピットストップ中、マシンの調整は認められる。
- vi) タイヤ交換に従事できるのは3名のクルーメンバーとする。本規則に違反した場合、レースディレクションによりペナルティーが科される。
- vii) タイヤ変更を伴わないピットストップは本規則に影響されない。

### 1. 31      ピットレーン内のチーム要員

安全上の理由から、以下の規則を厳密に遵守しなければならない。

- 1.31.1      マシンの調整作業を行っている間を除き、出場している以外のクラスのプラクティス、ウォームアップおよびレース中にチーム関係者がピットレーンに立入ることは禁止される。
- 1.31.2      ピット前の作業エリア内に立ち入ることのできるライダー1名あたりのチーム要員の数は以下のように制限される。：
  - SS600 及び ASB1000    6名
  - AP250 及び UB150       4名
- 1.31.3      全クラスとも、シグナリングプラットフォーム上のチーム要員人数は、ライダー1名につき最大4名までに制限される。

1.31.4 常設であれ仮設であれ、常にピットボックス内でレース車両のエンジン始動や空ぶかしは認められない。エンジンは、ピットレーンまたはピットボックスまたはテント外で行われなければならない。

1.31.5 ホイール交換作業中は、モーターサイクルのエンジンは停止しなければならない。

### 1. 32 抗議が生じた場合に実施される車検に必要な保証金

抗議に基づいてシリンダー容量を測定するためにマシンを分解・組み立てするのに必要な保証金は下記のとおりである：(材料を含み) **2,000 USD**

抗議を行った側が敗訴した場合、保証金は勝訴側に支払われる。

抗議を行った側が勝訴した場合、保証金は返却される。

### 1. 33 イベントに不参加の場合

イベントにエントリーしたが、その後、当該イベントに参加しないことを決めたライダーは、オーガナイザーに報告しなくてはならない。エントリー用紙を提出したにもかかわらず、欠場したライダーに関して国際審査委員会から FIM アジアに連絡される。FIM アジアは下記のペナルティーを科す：

1.33.1 1回目の違反： 罰金 200 USD

1.33.2 同シーズン中に連続する違反：選手権対象となる次の大会への出場停止

国際審査委員会から報告書を受理した段階で FIM アジア執行事務局は、当該ライダーの FMN に無断欠場の理由を尋ねる。遅くとも 15 日以内に当該 FMN から無断欠場に関する返事が送られ、ペナルティーに関する決定が出される。

同日に別のイベントに出場したライダーに対して、出場停止が宣言されることもある。

### 1. 34 抗議/上訴

抗議 注意：保証金 500 USD	暫定結果発表後 30 分以内
↓	
レースディレクションによる聴聞	レースディレクションミーティング
↓	
レースディレクション裁定の上訴 注意：保証金 1,000 USD	レースディレクション結果通達から 30 分以内
↓	
FIM アジア審査委員 聴聞	即座

↓

決定の確定	確定以降抗議は認められない
-------	---------------

↓

FIM アジア審査委員裁定に対する上訴 注意：保証金 5,000 USD	5 日間
---	------

↓

CDI（国際規律法廷）による聴聞	6 週間
------------------	------

↓

CAS（スポーツ仲裁法廷）への上訴	5 日間
-------------------	------

## 3 規律及び裁定規定

### 3. 規律及び裁定規定

#### 3.1 原則

参加者、オフィシャル、オーガナイザーにかかる義務に関しては、FIM アジアの発行する諸規定に明記される。

これらの義務に違反したことが証明された、あるいはこれを守らなかったことが証明された場合には、本規律および裁定規則に明記されるペナルティーの対象となる。

#### 3.2 ペナルティー

ペナルティーには下記の種類がある：

- 警告
- 罰金
- **ロングラップペナルティー**
- ライドスルー
- 順位変更
- タイムペナルティー
- 失格
- 選手権ポイントの剥奪
- 資格停止
- 資格剥奪

##### 3.2.1 ペナルティーの定義と適用

- |             |   |
|-------------|---|
| • 警告        | 個人的又は公に行われる   |
| • 罰金        | 50 US ドルから 10,000 US ドルまでの現金によるペナルティー   |
| • ライドスルー    | 条項 1.19 参照  |
| • 順位変更      | 条項 1.22.2 参照  |
| • タイムペナルティー | ライダーの実質的な結果に影響を及ぼす 2 分までの加算かあるいはタイムの削除  |
| • 失格        | 大会、プラクティスセッション（ブラックフラッグまたはオレンジディスクによる）またはレース（ブラックフラッグまたはオレンジディスクによる）、またはその結果により失格 |

- 選手権ポイントの取り消し：選手権ポイントの喪失。すでに参加した  
チャンピオンシップレース
- 資格停止 選手権に出場する権利の喪失。一つまたはそ  
れ以上のレースに対して適用される。
- 資格剥奪 FIM アジアの管轄下で行われる全ての活動に  
参加する権利を最終的かつ完全に失う事。

### 3.2.2 複数のペナルティー

状況に応じて、ひとりの違反者に複数のペナルティーが科されることもある。

## 3.3 規律及び裁定組織

規律および裁定に関する要件を扱う資格のあるFIMアジアの規律および裁定組織には下記がある：

- レースディレクション
- FIM アジア審査委員
- FIM アジア規律法廷(CDI)

### 3.3.1 レースディレクション

- 構成  
レースディレクションは、事項 1.6 に基づいて構成される。
- 権限  
レースディレクションは規律要件に関して権限を有し、下記の場合に  
ライダー、チーム人員、オフィシャル、プロモーター/オーガナイザー  
及び全てのイベントまたは選手権に関わる人物に自動的にペナルテ  
ィーを科すことが出来る。

>大会中に個人またはグループによる故意的または過失的な現行規則  
または大会オフィシャルの指示に反する行為のある場合

>大会中に個人またはグループが大会またはスポーツの利益に反する  
腐敗または不正な行動または行為をする場合

レースディレクションは規則違反に関連する抗議を裁定する資格を有  
する。

- ペナルティーはレースディレクションが宣告できる。  
レースディレクションが宣告できるペナルティーは以下のとおり

- a) 警告
- b) 罰金
- c) ロングラップペナルティー
- d) ライドスルー
- e) 順位変更
- f) タイムペナルティー
- g) 失格
- h) 選手権ポイントのはく奪
- i) 資格停止

更に、レースディレクションは、レースディレクション裁定以上の罰則を求め国際規律法廷（CDI）に提訴する場合がある。

### 3.3.2 FIM アジア審査委員パネル

- 構成  
FIM アジア審査委員パネルは、事項1.7に明記されている要件を備えている人員によって構成される。
- 権限  
FIM アジアパネルは、レースディレクションによる裁定に対する控訴を受ける。
- 控訴に続きFIM アジア審査委員パネルによって科すことのできるペナルティーは以下のとおり
  - a) 警告
  - b) 罰金
  - c) タイムペナルティー
  - d) 失格
  - e) 選手権ポイントの剥奪
  - f) 資格停止

更に、FIM アジア審査委員パネルは、FIM アジア審査委員パネルの権限内より更に重いペナルティーを科してもらうために、その違反についてFIM アジア規律法廷（CDI）に提訴することもできる。

### 3.3.3 FIM アジア司法委員会

FIM アジア司法委員会（CJI）は、任命された有資格者で構成される。

- 構成

FIM アジア司法委員会は、各協会から任命されたメンバーにより構成される。各国協会は、1名又はそれ以上の当該国籍を有する者を任命することが出来る。総審議会によって任命が決定され、任期は4年とする。

- 資格

FIM アジア司法委員会 (CJI) に任命される資格は、その候補者が大学レベルにおける法律学科卒業していなければならない。また、最低 FIM の公式言語の一つに堪能でなければならない。また、候補者は FIM の役員またはライセンス所持者であってはならない。

### 3.3.4 FIM アジア規律法廷 (CDI)

- 委員の任命

FIM アジア規律法廷の委員は、FIM アジア司法委員会委員長が任命する。委員長と委員で CDI が構成される。

- 手順

任命されたメンバーの氏名は、すべての関係者に通達される。関係者は、構成メンバーに関する通達を受けてから3日以内に、正当性を証明する抗議文を添えて、当該裁定委員会の構成に、部分的、または全体的に反対する権利を有する。FIM アジア最高委員会が、この反対は妥当だと判断した場合、必要な代替者が任命される。それ以外の場合、この反対を拒否し、公聴会日程を確定する。

法廷は、専門家の意見を要請したり、有効と思われる証人を招集する場合がある。

- 権限及び資格

FIM アジア規律法廷 (CDI) は、FIM アジア審査委員パネルの決定に対する控訴を聴聞する。

FIM アジア規律法廷 (CDI) は、レースディレクションまたは FIM アジア審査委員パネルの要請に基づき、判決を宣告する。

競技会終了後、5日以内に、FIM アジア会長、FIM アジア最高委員会または取締役会は、FIM アジア規則違反に関して全て国際規律法廷 (CDI) に委ねることができる。

### 3.3.5 法的手続きにおける当事者としての FIM アジア

- 機能

国際司法パネル（CDI）に対する全ての控訴は、FIMアジアは起訴の形式でその利益について主張する、または立場について説明する権限を有する。

- 任命  
各事例において、FIMアジア最高委員会がFIMアジアを代表する人物を任命する。
- 手順  
FIMアジアによる介入は任意であり、FIMアジア最高委員会の理解のもとに随時行われる。  
当事者としてのFIMアジアは、他の当事者と同様の権利と義務を有する。  
FIMアジアは、聴聞会に出席者を出す、あるいは文書にて主張を行うことができる。

### 3.4 抗議と控訴

#### 3.4.1 抗議権

あらゆる自然人又は法的存在、ライダー、チーム、マニファクチャラー、オフィシャル、その他は

- FIMアジアの権威に基づく決定によって影響を受けたら、その決定に対して抗議する権利を持つ。  
以下を科すか否かにかかわらず、レースディレクションの陳述書に対して抗議する事は認められない。
  - 順位変更
  - ライドスルー
  - ブラックフラッグ及びオレンジディスク旗によるプラクティスまたはレースから失格
  - ピットレーンにおけるスピード違反に関する罰金

写真判定を基準とするレースディレクションの事実確認後の裁定に対する抗議は受け付けられない。

#### 3.4.2 控訴権

FIMアジアの規律決定に対する控訴に関する規則は下記のとおりとする：

レースディレクションの裁定に対する抗議のみをもとに、FIMアジア審査委員パネルへの控訴

FIM アジアシュワードの裁定が、レースディレクションの裁定を肯定する場合、その裁定に対する控訴は認められない。彼らの裁定が最終のものとなる。

抗議又は控訴が認められないペナルティーは以下のとおり

- ピットレーンスピード違反に対する罰金、ピット出口ライン違反、またはスタート練習違反。
- 順位変更（降格）
- ライドスルーペナルティーまたは順位変更ペナルティーに代わり科すタイムペナルティー
- ライドスルー（耐久の場合、ストップ&ゴー）
- プラクティス中のトラック境界違反による当該周ラップタイムの抹消
- ブラックフラッグ及びオレンジディスク旗によるプラクティスまたはレースから失格
- レース時のグリッドペナルティー

FIMアジア審査委員パネルが、レースディレクションからCD1への裁定を批准しない場合のFIMアジア審査委員パネルの裁定。

#### 3.4.3 抗議の手順および期限

すべての抗議は、直接関与する者によってのみ署名され、提出されなければならない。ひとつの抗議はひとつの要件に関してのみとし、抗議は、結果発表または競技監督の決定通知から1時間以内に提出されなければならない。

抗議は責任のあるオフィシャル（競技監督、レースディレクターまたは大会事務局）に抗議料金 500 USドルまたは同等の通貨と共に提出されなければならない。選手権年間契約をしているチーム及びライダーは、抗議料の代わりにTWMRが発行する保証書を提出できる。ライダー、チーム、マシンの出場資格に関する抗議はオフィシャルプラクティス開始前に提出されなければならない。

#### 3.4.4 抗議の聴聞

聴聞後、レースディレクションは、すべての抗議に対して決定を出さなくてはならない。抗議は、付則及び特別規則に基づいて判定される。

#### 3.4.5 抗議裁定の有効

レースディレクションが下すペナルティーの裁定は、即時有効とする。

### 3.4.6 控訴提出の期限

控訴提出の期限は下記のとおりとする：

ー レースディレクションの決定に対する控訴	30分
ー FIM アジア審査委員パネルの決定に対する控訴	5日
ー スポーツ仲裁法廷（CAS）に提出する控訴文書	5日

期限は、控訴人が決定を受領した日から換算される。

### 3.4.7 控訴の提出

控訴を受理してもらうためには、その控訴を書面（FIM アジアスケジュールに至る控訴）書留郵便または特別な輸送方法で消印付き（FIM アジア規律法廷 CDI に至る控訴）で FIM アジア執行事務局宛てに提出しなくてはならない。

正しい保証金はケースによって、FIM アジア審査委員長（FIM アジア審査委員への控訴の場合）手渡し、または FIM アジア事務局（FIM アジア規律法廷 CDI への控訴の場合）あてに支払われなければならない。FIM アジア規律法廷（CDI）への控訴状が提出されてから 10 日以内に、控訴人は FIM アジア事務局に対しその控訴事実に関して簡潔な説明を行う。

控訴が提出されなかった、および／あるいは保証金が事項 3.4.6 に明記された期日までに支払われなかった場合、聴聞を行わずにその控訴を却下することができる。

- 控訴保証金

控訴する際の保証金は、1,000 US ドルとする。

選手権への参加契約をしているチーム及びライダーについては TWM R が発行する保証書を保証金の代わりに提出する。

- 延会の場合に支払う料金

当事者のいずれかの要請により、さらに証人を喚問する命令が出た場合、延期の保証金を支払う。この当事者は、当該裁定組織が設定する期限までに追加の保証金を支払う。この保証金が支払われるまで、聴聞は再開されない。この保証金が期限内に支払われなかった場合、裁定組織は当初の証人の証言のみによって控訴に対する裁定を行う。

- 控訴の聴聞に関して守られる期限

FIM アジア審査委員パネルは控訴が受理されたら直ちに精査するために招集される。

FIMアジア規律法廷（CDI）は、控訴を受理してから6週間以内に招集して、その控訴について審議を行わなくてはならない。

- FIMアジア審査委員パネル及びFIMアジア規律法廷（CDI）は、どのような場合においても決定を出さなくてはならない。

#### 3.4.8 控訴の有効性

控訴人の要望により、FIMアジア審査委員パネルは、レースディレクションによる裁定、決定を執行猶予できる。

控訴人の要望によりFIMアジア規律法廷（CDI）は、FIMアジア審査委員パネルによる裁定、決定を執行猶予できる。

### 3.5 すべての規律および裁定組織が取る手順

#### 3.5.1 聴聞の権利

違反の疑いがある個人または組織は、自ら、または代理人を立てて規則に基づいて弁護を行う絶対的権利を有する。

規律または裁定組織に召集された者は、自分が選び、自分の費用で雇った弁護団を立てる権利を有する。弁護団を雇うことを他の全ての当事者に知らせるため、この意思を適切に通知する。

これを怠った場合、該当する規律または裁定組織が、この弁護団の介入に意義を申し立てることもある。

召集されたが欠席した場合、欠席裁判で裁定されることがある。

規律または裁定組織は、聴聞を電話会議、あるいは電話または電子デバイスを用いた通信手段を用いて聴聞を行うと決定することもできる。このような聴聞の方法は、関係者全員が同意した場合に限り行なわれる。

#### 3.5.2 聴聞

例外的な状況において、該当する規律または裁定組織が特別の決定を出した場合以外、聴聞は公開されるものとする。

聴聞はFIMアジア公用語で行なわれる。当事者のいずれかが別の言語を用いることを希望する場合には、その当事者が必要とする通訳を用意し、その費用を負担する。

控訴人は、出席するかまたは代理人を出席させなければならない。これを怠った場合、その抗議は容認されず、費用は控訴人が負担するものとする。

委員長は聴聞会を開始したら、当事者を呼び、証人の出席していない状態で、個々の陳述を言明させる。

当事者の陳述が終わったら、該当する規律または裁定組織は、証拠を完成させるためにさまざまな証人と専門家の発言を聴聞する。当事者は、証人と専門家に彼らの証拠に対して質問する権利を有する。

該当する規律または裁定組織のメンバーは、聴聞の際に委員長の承認さえ得れば、いつでも当事者、証人、および専門家に質問することができる。

### 3.5.3 証人および専門家

各当事者は、自身の証人の出席について責任を持つ。当該裁定委員会が別の決定を下した場合を除き、証人の費用はその当事者の負担とする。

該当する規律または裁定組織は、証人に宣誓を強いる権利を持たない。したがって、宣誓証言は自由に行なわれる。証人は自らが知っている事実に関してのみ証言し、意見を述べてはならない。ただし、規律または裁定組織がその証人をある特定の分野における専門家とみなし、意見を述べるように要請した場合は、例外とする。

証言後、証人は裁定室を離れてはならない。また、これから証言を行う他の証人と話をしてはならない。

裁定委員会は、専門家を招集することができる。

### 3.5.4 判決

規律または裁定組織の決定は、すべて非公開形式で、単純過半数評決の方法で行なわれる（例外：事項 1.6.4 「レースディレクション」参照）。すべてのメンバーには、平等の投票権が与えられ、決定を出す際にはこの権利が行使されなければならない。投票棄権は認められない。規律または裁定組織の各メンバーは全ての審議の内容を機密保持する。

### 3.5.5 判決の告知

レースディレクションまたは FIM アジア審査委員パネルの決定は、大会会場にて直接通達しなければならないが、これができなかった場合、受領確認の取れる書留郵便で送付されなければならない。

FIM アジア規律法廷 (CDI) によって出されたすべての判決は、文書にされ、受領確認の取れる書留郵便で関係するすべての当事者に送付される。

### 3.5.6 判決の公表

ペナルティーを科す、または抗議、または控訴を裁定する規律または裁定組織は、調査結果を公表し、関係する全ての当事者の名前を明記する。これらの言明書の中に名前の記載された個人または団体は、FIM アジアまたは言明書を作成したその他のいかなる者に対しても控訴する権利を持たない。更に、法廷が判断しない限り、最終的な裁定はメディアセンター及びFIM アジアマガジンに掲載される。

## 3.6 手続き上の費用

規律または裁定の決定を出す為に要した費用は、FIM アジア執行事務局が算定し敗訴側に請求される。ただし、裁定委員会が別の決定を下した場合は例外とする。

### 3.6.1 罰金および費用の支払い

ペナルティーが最終決定である場合、事項 3.5.5 に基づき判定の通知から 30 日以内に FIM アジア執行事務局に全ての罰金と費用を支払う。決定によって影響を受ける個人または団体は、支払いが全額受領されるまで、FIM アジアの全ての活動への参加を自動的に停止させられる。

## 3.7 ペナルティーの相互作用

1949年4月30日、国際的にモータースポーツを運営している4つの組織の相互作用に関する合意が得られ、FIM に加え、

- 国際自動車連盟 (FIA)
- 国際航空機連盟 (FAI)
- 国際モーターボート連盟 (UIM)

FIM の要請に基づいて、資格停止、または資格剥奪のペナルティーが上記組織の管轄にあるスポーツにも適用される。

## 3.8 赦免

FIM アジア運営評議会は、FIM アジア司法委員会 (CJI) 委員長と相談の後、または彼の提案により、個人または個人のグループが控訴手続きをし尽くした後に、その罰則を緩和もしくは赦免する事ができる。

## 3.9 仲裁条項

規制組織または FIM アジア総審議会によって下された最終決定を、事項 3.4.6 に従う控訴の制限時間内にスポーツ裁定法廷に委託できる。スポーツ裁定法廷は、当該スポーツに適用される裁定規則に従って最終的な決定を下す独占的権限を持つ。

## 4. サーキット規格

サーキット規格は、FIMアジアロードレーシングサーキット規格（SRRC）に明記される。

### 4.1 タイトル及び総論

FIM アジアはアジアロードレース選手権を開催する。TVSアジアワンメイク選手権は各年にFMNが主催し、ホイールモーターレーシング Sn Bhd.がプロモーターライダーとマニユファクチャーが競技する選手権である。

### 4.2 車両とクラス

#### 4.2.1 車両

レースはアジアロードレース選手権技術規則の附則に定義されている車両が参加することが出来る。

#### 4.2.2 クラス

クラスは以下のとおり

- アンダーボーン 150cc
- アジアプロダクション 250cc
- スーパースポーツ 600cc
- アジアスーパーバイク 1000cc
- **TVS Asia TVS アジアワンメイク選手権**

### 4.3 ライダー

#### 4.3.1 ライセンス

ライダーは、コンチネンタルユニオン（CONU）が発行するコンチネンタルライセンスを所持していなければならない。主催国のライダーは、主催国ライセンスで参加することが出来る。年間のグランプリライセンス（MotoGP クラスのみ）所持者は、参加することが出来ない。但し、主催国ライセンス所持者の場合、ポイント対象外としての参加は認められる。（賞金は除く）

#### 4.3.2 契約ライダー

各大会の30日前に、FIM アジア及びプロモーターは契約ライダーのリストを公表する。

#### 4.3.3 **エントリーのライダーの受理及び拒否**

**ライダーは以下の優先事項に従って考慮される。**  
**以下の優先順位に基づいて受理するか決定される。**

- 契約ライダー
- 選手権ポイントを有しているライダー
- 各国のグレーディングリスト上のライダー
- その他ライダー

#### 4.3.4 バックプロテクター及びチェストガード

全ライダーは、フルスケールの頑丈なプラスチック製のバックプロテクター及びチェストガードを使用する義務がある。

#### 4.4 タイムテーブル

タイムテーブルは、以下の概要に則り各大会の特別規則に明記される。以下はあくまでもガイドラインであり、変更される場合がある。

木曜日	チームの到着及びセットアップ 14時-17時 受付及び車検、その他確認
金曜日	車検及びその他確認 フリープラクティス（午前） クオリファイイング・プラクティス（午後）
土曜日	フリープラクティス（午前） クオリファイイング・プラクティス（午後と夜） レース（午後）
日曜日	ウォームアップ（午前） レース（午後）

#### 4.5 プラクティス及びレース

##### 4.5.1 スタート許可

ベストタイムに7%プラスしたタイムと同等以上のタイムが最大の通過基準タイムとする。

##### 4.5.2 レース距離

レースは以下に従って開催される。

クラス	最低距離	最高距離
TVS アジアワンメイク選手権	2.5Km	5.5Km
アンダーボーン <del>450</del>	2.5Km	5.0Km
アジアプロダクション <del>250</del>	3.0Km	6.0Km
スーパースポーツ <del>300</del> <del>600</del>	5.0Km	9.0Km
ASB1000 アジアスーパーバイク1000	6.0km 5.5Km	9.0km 9.5Km

4.5.3 レースのスタート  
FIM ロードレース規則に準拠し、エンジンランニングスタートが行われる。

4.5.4 トラック閉鎖  
レースに参加する全ての参加者の為にレース開催週の月曜日からサーキットが閉鎖される。

## 5.6 賞典

5.6.1 各レースのライダーへの章典は以下のとおり。

アンダーボーン 150cc	アジアプロダクション 250cc
1位 300ドル + トロフィー	1位 400ドル + トロフィー
2位 200ドル + トロフィー	2位 300ドル + トロフィー
3位 125ドル + トロフィー	3位 200ドル + トロフィー
4位 75ドル	4位 125ドル
5位 50ドル	5位 75ドル
スーパースポーツ 600cc	アジアスーパーバイク 1000cc
1位 500ドル + トロフィー	1位 1,500ドル + トロフィー
2位 375ドル + トロフィー	2位 900ドル + トロフィー
3位 250ドル + トロフィー	3位 500ドル + トロフィー
4位 150ドル	4位 300ドル
5位 75ドル	5位 200ドル
	6位 125ドル
	7位 75ドル

4.6.2 各契約チームへの各レースに対する章典は以下のとおりとする。  
選手権シリーズを展開するための保証金を納めたチームのみ、以下の賞典が与えられる。

アンダーボーン 150cc	アジアプロダクション 250
1位 300ドル + トロフィー	1位 400ドル + トロフィー
2位 200ドル	2位 300ドル
3位 125ドル	3位 200ドル
4位 75ドル	4位 125ドル
5位 50ドル	5位 75ドル
スーパースポーツ 600cc	アジアスーパーバイク 1000cc

1位 500ドル + トロフィー  
 2位 375ドル  
 3位 250ドル  
 4位 150ドル  
 5位 75ドル

1位 1,500ドル + トロフィー  
 2位 900ドル  
 3位 500ドル  
 4位 300ドル  
 5位 200ドル  
 6位 125ドル  
 7位 75ドル

## 5.7 エントリー料金

返還対象とならないエントリー料金は以下のとおりとする。

### 契約ライダー/チーム

アンダーボーン 150cc	—大会 500ドル	
スーパースポーツ 600cc	—大会 2,450ドル	
アジアプロダクション 250cc	—大会 1,800ドル	
アジアスーパーバイク 1000cc	—大会 3,250ドル	3,050ドル

### 非契約ライダー/チーム

アンダーボーン 150	—大会 1,000ドル	
スーパースポーツ 600	—大会 3,800ドル	
アジアプロダクション 250	—大会 3,000ドル	
アジアスーパーバイク 1000	—大会 4,850ドル	4,600ドル

## 4.8 選手権ポイント及び順位

ポイントは選手権の各レースに与えられる。各レースで与えられたポイントの総ポイントにより決定される。ポイント数が同点の場合、各大会における上位入賞回数を比較して決定される。（優勝の数、2位の数等）それでもタイが生じる場合、最も順位の高かったレースを比較し、早い時点で上位に入ったライダーを優先する。

エントリーが12台に満たないクラスは、プロモーターは、賞典の変更を行うことが出来る。

### 4.8.1 選手権賞金

#### アンダーボーン 150cc -ライダーランキング

1位 900ドル + トロフィー + 総合トロフィー  
 2位 500ドル + トロフィー  
 3位 350ドル + トロフィー  
 4位 200ドル  
 5位 125ドル

#### アンダーボーン 150cc - チームランキング

1位 900ドル + トロフィー  
2位 500ドル + トロフィー  
3位 350ドル + トロフィー  
4位 200ドル  
5位 125ドル

アジアプロダクション 250cc - ライダーランキング

1位 1,200ドル + トロフィー + 総合トロフィー  
2位 700ドル + トロフィー  
3位 500ドル + トロフィー  
4位 350ドル  
5位 125ドル

アジアプロダクション 250cc - チームランキング

1位 1,200ドル + トロフィー  
2位 700ドル + トロフィー  
3位 500ドル + トロフィー  
4位 350ドル  
5位 125ドル

スーパースポーツ 600cc ライダーランキング

1位 1,500ドル + トロフィー + 総合トロフィー  
2位 900ドル + トロフィー  
3位 500ドル + トロフィー  
4位 375ドル  
5位 200ドル

スーパースポーツ 600 チームランキング

1位 1,500ドル + トロフィー  
2位 900ドル + トロフィー  
3位 500ドル + トロフィー  
4位 375ドル  
5位 200ドル

アジアスーパーバイク 1000cc ライダーランキング

1位 4,500ドル + トロフィー + 総合トロフィー  
2位 2,000ドル + トロフィー  
3位 1,500ドル + トロフィー  
4位 1,000ドル  
5位 500ドル

アジアスーパーバイク 1000cc - チームランキング

1位 4,500ドル + トロフィー

2位 2,000ドル + トロフィー

3位 1,500ドル + トロフィー

4位 1,000ドル

5位 500ドル

5 メディカルコード

メディカルコードは「FIM メディカル・スタンダード」に準拠する。