

2020

**鈴鹿サーキットロードレース
統一特別規則書**

鈴鹿サンデーロードレース特別規則書

FUN&RUN! 2-Wheels 特別規則書

コンセプト

◆サンデーロードレース

鈴鹿サンデーロードレースは、全日本ロードレースにつながる競技志向の強いレースです。年間のシリーズチャンピオンを懸けて、ステップアップを目指すビギナーや、継続的にレースを楽しむライダーが競っています。

◆FUN&RUN！ 2-Wheels

「みんなで走ってバイクをもっと楽しもう!!」というコンセプトに基づき、多種多様なバイクと幅広い年齢層のライダーが集い、みんなで「バイク遊び」をする為のイベントが「FUN&RUN！ 2-Wheels」です。

◆モトチャレ!! Moto-Challenge Meeting!!

「FUN&RUN！ 2-Wheels」南コース版の“イベント”と“レース”が「モトチャレ!!」です。タイムアタックイベントについてはMFJライセンス未加入という方でも参加できます。別途ルールブックをご参照ください。

2020 規則書の変更点

■2019年10月の増税、および鈴鹿サーキットの計時システム変更に伴い参加料を改定させていただきました。皆様のマイポインター平準化を最終的な目的として、本年よりトランスポンダーの貸し出しを有料とさせていただきますこといたしました。各カテゴリー改定後の詳細な参加料につきましては、各特別規則書をご確認下さい。

皆様にはご負担をおかけしますが、ご理解いただきますようお願い申し上げます。

■2020年鈴鹿サンデーロードレース開催クラスとしてインター/ナショナル ST1000 を開催、ナショナル JSB1000 を非開催と致します。

■サンデーロードレース第2戦にて実施の『JP250 4時間耐久ロードレース』にボーナスポイントを導入します。

■ST600Rクラスの参加車両を改定致しました。
詳細は ST600R クラス車両規定(49頁)をご確認下さい。

■エアバッグ義務化対象年齢を満22歳以下とさせていただきます。

皆様のご理解を賜りますようお願い申し上げます。

2020年 鈴鹿サーキット ロードレース統一特別規則書

鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則書

目次

コンセプト	P1
2019→2020 規則書の変更点	P1
第1章 共通事項	P6
鈴鹿サンデーロードレース特別規則書	
第1章 鈴鹿サンデーロードレース共通事項	P21
第2章 鈴鹿・近畿選手権	P23
FUN&RUN! 2-Wheels 特別規則書	
第1章 FUN&RUN! 2-Wheels 共通事項	P27
第2章 FUN&RUN Mix Big/Mix Small 特別規則	P31
第3章 ROAD STAR WARS/ROAD STAR(CHALLENGER/EXPERT)特別規則	P32
第4章 CLASSIC 特別規則	P34
第5章 NEO STANDARD 特別規則	P34
鈴鹿サーキットロードレース車両規定	
第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様	P39
第2章 鈴鹿サンデーロードレース車両規定	
JSB1000、ST1000、ST600	P49
ST600R(Revival)	P49
J-GP3	P49
JP250	P50
CBR250R Dream Cup/CBR250RR DreamCup	P50
第3章 FUN&RUN! 2-Wheels 車両規定	
FUN&RUN! 2-Wheels 開催クラス車両基本仕様	P51
FUN&RUN Mix Big	P51
FUN&RUN Mix Small	P52
ST250	P53
NEO STANDARD	P65
ROAD STAR WARS/ROAD STAR(CHALLENGER/EXPERT)	P65
CLASSIC	P66
第4章 買取規定	P68
○競技参加にあたって	P69
○もてぎ・鈴鹿共済会保険金(MS 共済会)	P70
○2輪エアバッグ機能付きウェア普及促進策(割引制度)について	P73

公 示

鈴鹿サーキットの競技会は一般財団法人日本モーターサイクリススポーツ協会(MFJ)公認のもとに国際スポーツ憲章・競技規則に基づいた2020MFJ国内競技規則および、各競技会特別規則に基づいて開催される。また以下に定める規則は鈴鹿サンデーロードレース、FUN&RUN! 2-Wheelsの基本となる共通規則である。各競技会の規則については本規則を満たした上、各競技会の特別規則を満たすことが条件となる。

第1章 共通事項

第1条 大会役員

公式プログラムにて公示する

第2条 参加申込

- ～1) 下記 URL より各大会の申し込み期間内に参加申し込みを行うこと。
申し込みは原則 WEB 申込とし、用紙にて申し込む場合は事務手数料として **1,100 円(税込)**を徴収する。
【エントリーアドレス】 http://www.suzukacircuit.jp/ms-entry_s/
また、エントリー期間を過ぎての申込については、事務局が認めた場合にのみこれを受理するが、追加料金として **3,200 円(税込)**を徴収する。
- ～2) 用紙にて申し込みの場合、参加申込用紙の本用紙を提出しない場合は正式に受理されない。
- ～3) 未成年者(20才未満)のライダーは、下記の2点が必要となる。
- ①各大会の誓約書・承諾書に本人の署名・捺印(認印)と、親権者の署名・捺印(印鑑証明書と同一)
 - ②親権者の印鑑証明書(大会開催日を含め3ヶ月以内に取得したもの)
※印鑑証明書については、手続きにより年間で申請が可能。(詳細は72ページQ&A参照)
- ～4) 20歳以上のライダーは誓約書・承諾書に本人の署名・捺印(認印)が必要。
- ～5) FUN&RUN! 2-WheelsでROAD STAR(EXPERT・WARS含む)I・IIクラスは、大会期間中有効な自賠責保険証書の写しを提出すること。
- ～6) 上記の～1)～～4)の項目を満たせない者は、競技に参加することはできない。
- ～7) 参加を拒否された申込者に対しては参加料が返還される。
- ～8) 参加申込み後のキャンセル料に関する規定は以下の通りとする。
- | | |
|------------------------|--------------------|
| ①エントリー期間内 | なし(全額返金) |
| ②エントリー終了～大会2週間前(日曜日)まで | 2,200 円(税込) |
| ③大会2週間前(月曜日)～大会当日まで | 全額(全額負担) |

第3条 参加条件

- ～1) 当該クラスに必要なかつ、当該年度有効なMFJ競技ライセンスを所持していること。
- ～2) ライダーおよびピット要員はもてぎ・鈴鹿共済会(以下MS共済会)に加入すること。
- ～3) 当該年度有効なMFJピットクルーライセンスを所持しているピット要員を最低1名登録すること。一旦登録したピットクルーは選手受付時に変更することは可能とするが、申請人数より追加することはできない。変更の際は手数料1,000円が必要となる。
※FUN&RUN! 2-WheelsではMFJピットクルーライセンス未所持者でも登録可能とする。
- ～4) 登録されたピットクルーは他クラス出場のライダー、及び他チームに既に登録されているピットクルーを二重に登録することはできない。
- ～5) コース上で負傷事故があった場合など、正しく救助活動を行うために、ライダーは負傷・身体的障害・疾患がある場合、参加申込時に大会事務局まで申告しなければならない。申告を怠ると参加が取り消される場合がある。
- ～6) 申込時よりライダーの変更は認められない(複数ライダー等の一部クラスは除く)

第4条 もてぎ・鈴鹿共済会(MS共済会)

MS共済会は年間加入または暫定加入とする。

- ～1) 年間加入はSMSC会員もしくはTRMC-S会員として登録され所定の共催会費を納めた者とする。
- ～2) 暫定加入は当該大会(特別スポーツ走行、予選、決勝)のみ有効とする。

ライダー…7,000 円<国際レーシングコース>

ピット要員…500 円

第 5 条 参加車両

～1) MFJ 技術規則および別途定められた各競技会特別規則の車両規則に合致する車両であること。同一車種でのダブルエントリーの場合、各車両規則に合致していなければ参加できない。車検適合に手直しが必要となる場合は合致しているとはみなさない。

※FUN&RUN ROAD STAR(ROAD STAR WARS)クラスと他クラスは、同じ車両で参加は出来ない。

■補足:ROAD STAR(ROAD STAR WARS)クラスに出場した同一車両のナンバープレートを取り外したうえ他クラスに参加すること、またはその反対の行為は禁じられる。

～2) 予選グループが複数の場合は、フロントゼッケンの左下に予選グループを明記すること。

第 6 条 参加受理書

～1) エントリーが正式に受理された者には参加受理書がレース前日までに送付される。

～2) 参加者は参加受理書、また同封されたその他の案内を事前に確認し、参加受理書の記載内容に相違がある場合は、速やかに大会事務局まで連絡をしなければならない。

～3) その他変更届やリタイア届は鈴鹿サーキットホームページの「参加者向け情報」欄へ掲載される。

■サンデーロードレース

<https://www.suzukacircuit.jp/sundayr/>



■FUN&RUN

https://www.suzukacircuit.jp/funandrun2_s/



第 7 条 ピットの使用

～1) フルコース・東コースレースの公式予選、決勝レースの使用ピット、もしくはパドック内整備エリアが大会事務局によって割当てられる。(西コースレースはピット・パドックの指定は行わない。)

～2) 大会期間中、～1)により割り当てられたピットは施設の不備等、やむをえない理由により事前に大会事務局の許可を得た場合を除き変更することはできない。大会事務局の許可なく変更した場合は罰則を科す場合がある。

～3) 公式予選・決勝レースを問わずコース側のピットのシャッターは開けておくこと。

～4) ピット内でタバコ・発電機・電熱器等の火気を扱わないこと。

～5) 開催クラスが複数に渡っている場合、ピットを割り当てられた参加者は公式予選、決勝レースを通じて、コース側ピットシャッターより3mの部分、他クラスの作業スペースとして使用できるよう、工具、部品等は置かないこと。

第 8 条 公式通知の掲示

公式通知・競技結果の公式掲示は、施設内公式掲示板において行う。

第9条 選手受付

- ～1) 参加を正式に受理された参加者は大会前日、または当日に行われる選手受付を済ませること。
- ～2) 選手受付では登録されたライダー・ピット要員の身分証(クレデンシャル)が正式参加受理書と引き換えに交付される。
- ～3) 選手受付時に次のものを提示もしくは提出しなければならない。
 - ①参加受理書
 - ②車両仕様書
 - ③MFJライセンス(ライダー必須/ピットクルー各大会規則に準ずる)
 - ④SMSC/TRMC-Sライセンス(ライダー/ピットクルー大会規則に準ずる)
(ピットクルーはMS共済会会員証の提示も可)
 - ⑤誓約書・承諾書(インターネットでのエントリーの場合、別紙にて提出が必要)
 - ⑥運転免許証・自賠責保険証コピー(必要なクラスのみ)
 - ※ライセンスの提示は有効年度のライセンスの現物以外は一切受付できない。
 - ※捺印は認印に限る。拇印、シャチハタ、スタンプ印はすべて不可。
 - ※提出書類は1エントリーにつき1枚必要。(ダブルエントリーは2枚必要)
- ～4) メディカルチェックリストは選手受付時に提出することを推奨する

第10条 身分証(クレデンシャル)と通行証

- ～1) 交付された参加者の身分証は、競技会期間中、確認しやすい位置に着用すること。
- ～2) 参加者のサービスカーは、大会事務局が交付する通行証を貼付していなければパドックへの通行ができない。
- ～3) パドック通行が許される参加者のサービスカーは、原則として参加車両1台につき2台とする。
- ～4) パドックおよび鈴鹿サーキット内における通行、駐車、行動の指示は公式通知と案内標識によって示されるが、参加者はこの指示に従うこと。
- ～5) 交付される身分証や通行証は他に貸与したり転用したりしてはならない。
- ～6) 身分証、通行証を紛失または破損した時は事務局にて再交付の手続きをとること。

第11条 競技車両の検査・ライダーの装備

- ～1) ライダーは競技車両(公式予選・決勝レースを走行できる状態の車両)、車両仕様書(1エントリーにつき1枚必要。同一車両でWエントリーの場合は2枚必要。)と共に指定時間までに所定の場所に提示物を持参し集合すること。その際アンダーカウルを外した状態で車両を持ち込み、外したアンダーカウルも持参すること。**外部スターターを使用する場合、公式車検時に車検員の検査を受けることができる。**
- ～2) 公式車両検査を受けない競技車両あるいは検査の結果、参加が不相当と判定された競技車両はレースへの出走が拒否される。
- ～3) 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公式車検の際、車検員によって検査を受けるものは次の通りである。
 - ①ヘルメット
 - (1) MFJ国内競技規則 付則4 ロードレース競技規則 10-1に基づく。
 - (2) ROAD STAR(CHALLENGER I・EXPERT・WARS含む)クラスはJIS規格(旧JIS規格C種も可)、またはSNELL規格合格のフルフェイスヘルメットも認められる。
 - ②ヘルメットリムーバー
MFJ国内競技規則 付則4 ロードレース競技規則 10-1-5に基づく。
 - ③レーシングスーツ
 - (1) MFJ国内競技規則 付則4 ロードレース競技規則 10-2-1に基づく。
 - (2) ROAD STAR I・II(CHALLENGER・EXPERT含む)クラスは革、又はそれと同等以上の強度を証明できる素材で製造された全身を覆うスーツも認められるがMFJ公認のものが望ましい。また革ジャンパー+革パンツの装備は不可とするが、上下セパレートタイプのレーシングスーツは可とする。
 - (3) ROAD STAR WARSクラスはMFJ公認レーシングスーツであること。
 - ④エアバッグ機能付きウェア
各競技会開催時に**満22歳以下**の参加者は、エアバッグ機能付きウェアの装着を義務とする。その他の参加者についても、エアバッグ機能付きウェアの使用を強く推奨する。

- ⑤ 脊柱プロテクション
MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-1-8 に基づく。
- ⑥ チェストガード
MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-1-9 に基づく。
- ⑦ グローブ
MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-2 に基づく。
- ⑧ ブーツ
MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-3 に基づく。
- ⑨ マウスガード(マウスピース)
MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-5 に基づく。
口の怪我防止のために、カスタムメイドのマウスガードの装着が推奨される。
- ～4) 公式車検時と異なる競技車両、装備(ヘルメット、ヘルメットリムーバー、レーシングスーツ、脊柱プロテクション、チェストガード、ブーツ、グローブ、)を競技に使用した場合、罰則が科せられる。(失格等含む)
- ～5) 海外ライダー(スポット参戦)の装備について
日本国外からの参戦ライダーの装備は、ヘルメット、レーシングスーツについて、参戦ライダーの母国の安全基準を満たす装備であれば使用を認める。
- ～6) 車検長は必要と判断した場合、競技監督の承認を得て、公式車検の時間外であっても随時、参加者に車両検査を行う権限を持ち、この検査に応じない参加者に対して罰則が科せられる。

第 12 条 燃料規定

- ～1) 燃料は MFJ 国内競技規則付則 4 ロードレース競技規則 13-11 に基づき規制され、施設内給油所にて発行される指定のガソリン購入証明ステッカーを車両仕様書に貼付し提出すること。
(購入日より 14 日間有効とする。)
※ただし ROAD STAR(CHALLENGER I・EXPERT・WARS 含む)、CLASSIC は除く
- ～2) ガソリン購入証明ステッカー提出期限は、公式車両検査終了までとする。やむを得ず公式車両検査までに提出できない場合は、当該レース公式予選開始時までに車検員に提出すること。
- ～3) サーキット内供給燃料
 - ① 供給時間: 公式通知にて公示する。
 - ② 供給場所: B パドック入口
 - ③ 各銘柄のガソリンを混ぜて使用してはならない。(前回使用したガソリンが混ざることのないように注意すること。)
 - ④ 消防法に合致した金属製携行缶を用いて購入すること。

銘柄	シェル V-Powar	シェル レギュラーガソリン
鉛分	検出されない	検出されない
オクタン価 (モーター法)	88.2	-
オクタン価 (リサーチ法)	99.5	90.3
密度 (15℃)	0.7367g/cm ³	0.7194g/cm ³

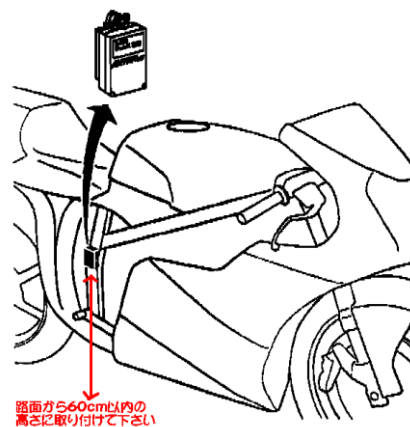
※2019 年 12 月現在

第 13 条 下見バス・特別スポーツ走行

- ～1) 当該レースの特別スポーツ走行前までに以下の 2 つの条件の両方に当てはまる選手は、下見バスに乗車することが義務付けられる。
 - ① 過去 1 年間で鈴鹿サーキットのフルコース・スポーツ走行(東コースレースの場合は東コーススポーツ走行、西コースレースの場合は西コース・スポーツ走行)の走行時間が 60 分未満。
 - ② 2019～2020 年シーズンにおいて鈴鹿サーキット主催レースの出場回数が 2 回未満
(決勝レースを完走して 1 回の出場とみなす)
- ～2) 特別スポーツ走行の最大台数は下記のように定める。()内は FUN&RUN!2-Wheels
 - ① フルコースレース…… 70 台(50)
 - ② 東コースレース……… 40 台(35)
 - ③ 西コースレース……… 50 台

第14条 自動計測装置(トランスポンダー)の装着

- ～1) 全ての参加者は、主催者が用意する貸し出し用トランスポンダー、またはMylaps製マイポ
ンダーを公式車検時までには競技車両に装着すること。
- ～2) 参加者は、使用するマイポ
ンダーが走行中、常に計測できる状態に機能させる責を負う。
マイポ
ンダーに不具合が生じた場合、主催者の用意する貸し出し用トランスポンダーを取り付けなければ
参加が認められない。
- ～3) マイポ
ンダーは他の参加者と共有することはできない。
- ～4) 貸し出し用トランスポンダーについては各レース終了後
1時間以内に返却すること。
(予選不通過車両は当該予選結果発表後1時間以内
とする。)
- ～5) 貸し出し用トランスポンダーを万一破損、紛失した場合、
理由の如何を問わず1個につき54,000円(税込)が
主催者より請求される。
- ～6) 貸し出し用トランスポンダーとマイポ
ンダーを同時に取り
付けての使用は禁止する。



※2020 シーズンより、レンタル トランスポンダーの貸し出し料として 1,000 円を参加料と併せて徴収いたします。
皆様のご理解をお願い申し上げます。

第 15 条 ピットレーン

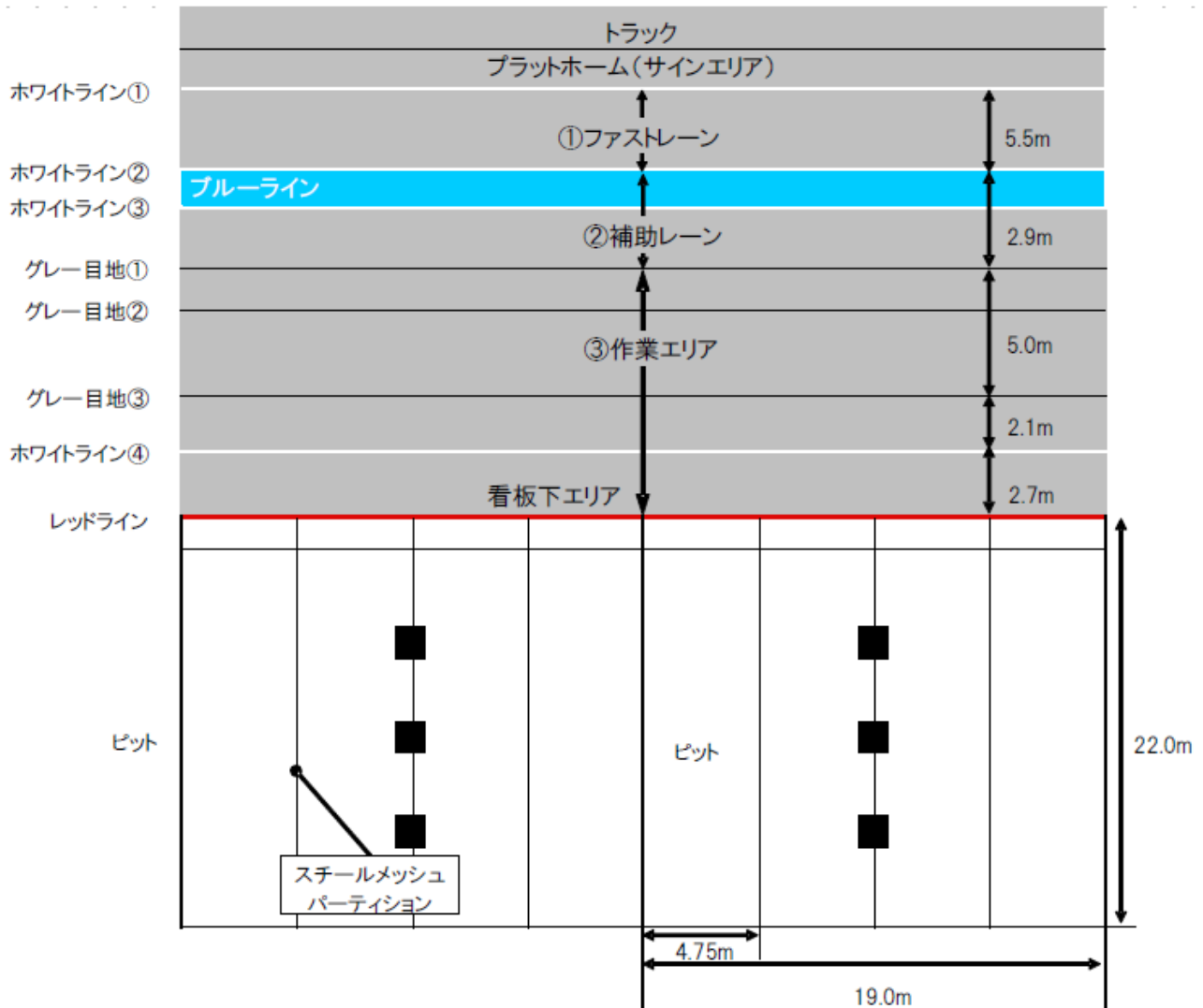
～1) フルコース(東コース含む)ピットボックス前の部分(ピットレーン)は次の 3 つに区分される。

① ピット走行レーン…シグナリング・プラットホームとホワイトライン②の間の部分。

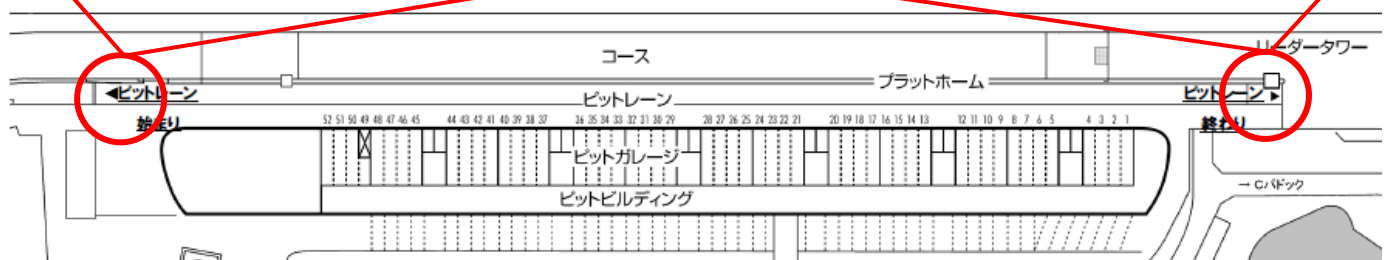
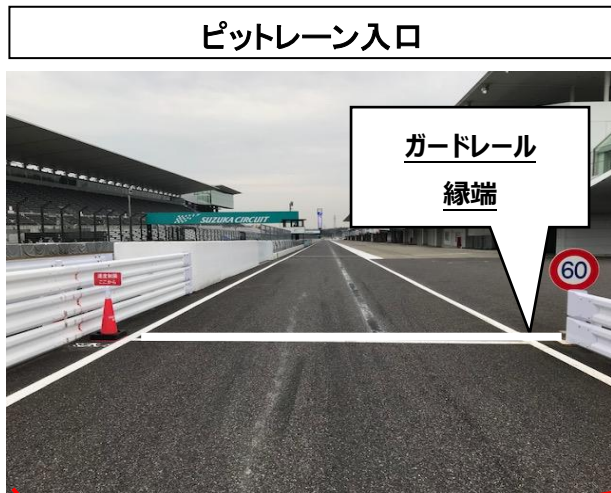
これはピットインおよびピットアウト専用の区域。

② 補助レーン …ホワイトライン②とグレー目地①の間の部分。ピット走行レーンから ピット作業エリア(あるいはその逆)へ移動する時に通過する区域。

③ ピット作業エリア …グレー目地①とレッドラインまでの部分。ピット作業のための 部分であり、車両停車を行う区域。ただし、看板下エリアでは給油を伴う作業は禁ずる。



- ～2) ピットレーンの速度制限について
 東コースは 60km/h、西コース 40km/h とする。違反した場合には罰則を科す。



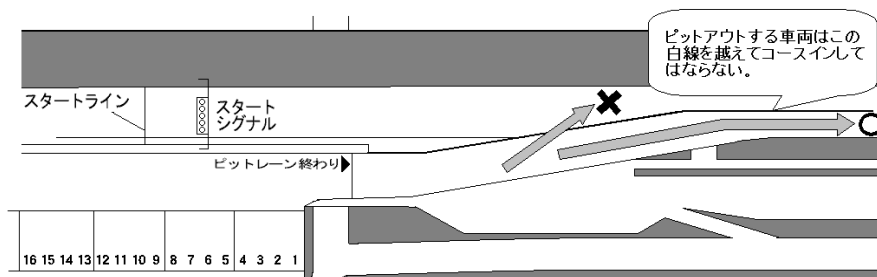
- ～3) ピットレーン先端シグナルライトについて(フルコース・東コース)、大会期間中を通じて「赤」が点灯しているときは、コースインしてはならず、「緑」が点灯していれば、コースインすることが出来る。無灯や青灯の点滅の場合は緑灯と同様に扱う。
- ～4) ピットインするライダーは、130R(フルコース)/逆バンク(東コース)/スプーンカーブ出口(西コース)より走行ラインをコース右端に取り、手もしくは足でピットインの合図を行なった後、安全を確認してピットイン専用路に進入すること。ピットレーンでは上記～1) ①のファストレーンを走行し、補助レーン・作業エリアの走行は極力短くするよう努めること。

第 16 条 ピットアウト・ピットイン

- ～1) ピットアウトについて

①フルコース・東コースの場合

- (1) コースインするライダーは、第 2 コーナーを通過するまでコース右端に沿って走行すること。コースインは各自の責任において行わなければならない、走行車両との合流に対し最大限の注意を払い、後方から近づく車両の走行を妨げないように行うこと。
- (2) ピット出口から第 1 コーナーにかけて引かれている白線は以下の通り運用を行う。
 - 1) ピットレーンよりトラックに合流する車両は、白線を越えて走行してはならない。
 - 2) このラインはトラック上を走行中の車両を制限するものではない。

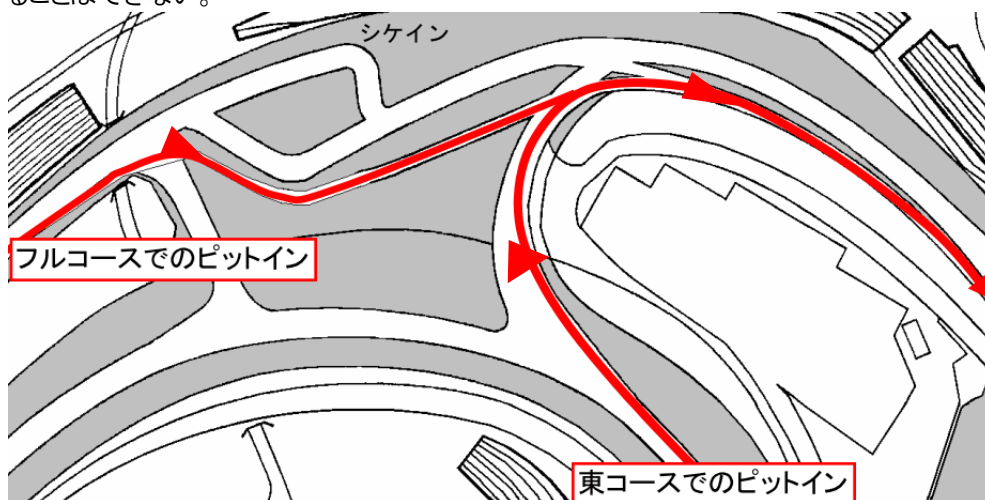


②西コースの場合

- コースインするライダーは、減速区域を出て 130R を通過するまで、コース右端に沿って走行しなければならない。コースインは各自の責任において行わなければならない、走行車両との合流に対し最大限の注意を払い、後方から近づく車両の走行を妨げないこと。

本コース走行車とピットアウト車との接触を避ける目的で、西管理室フラッグ台(24P)で白黒分割旗を振って合図する。違反した場合は、審査委員会より罰則を科す。

- ～2) ピットインはピットイン専用路を使用しなければならない
東ショートカット及び、その他のショートカットを使用してのピットインは禁止する。違反した場合、再コースインすることはできない。



第 17 条 走行中の遵守事項

- ～1) 以下のケースのショートカットは罰則を科す場合がある。
例:シケイン直進によるショートカット、コーナーオーバーラン等、コース外を走行し、復帰の際、当該ライダーが有利となるショートカットなど。
①コーナーオーバーランまたは転倒後は、安全確認を行った後にコース復帰すること。
②①の違反により当該ライダーに優位性が発生したり、後方の安全確認を怠ったりした場合、以下の罰則を科す場合がある。
公式予選中 : 当該ラップタイムの抹消
決勝レース中 : ライドスルーペナルティ(FUN&RUN!2-Wheels ではタイム加算ペナルティ)
※最終ラップ等の残り周回数が少なく、ライドスルーペナルティを与えられない場合は、審査委員会よりタイム加算ペナルティを科す。
- ～2) 東コース、フルコース大会の特別スポーツ走行及び公式予選セッション中、決勝レースにおけるサイティングラップ中において、スタート練習を実施することが出来る。これ以外のスタート練習は一切禁止とする。スタート練習を行う者はピット先端のペナルティストップエリア(下図の円)に縦一列に並ぶこと。通常コースインするものを優先とし、必ず後方から来ていないことを目視で安全確認を行いスタートすること。チェッカー後、ピット出口信号が赤の場合には、スタート練習は出来ない。西コース大会においては、スタート練習は禁止とする。

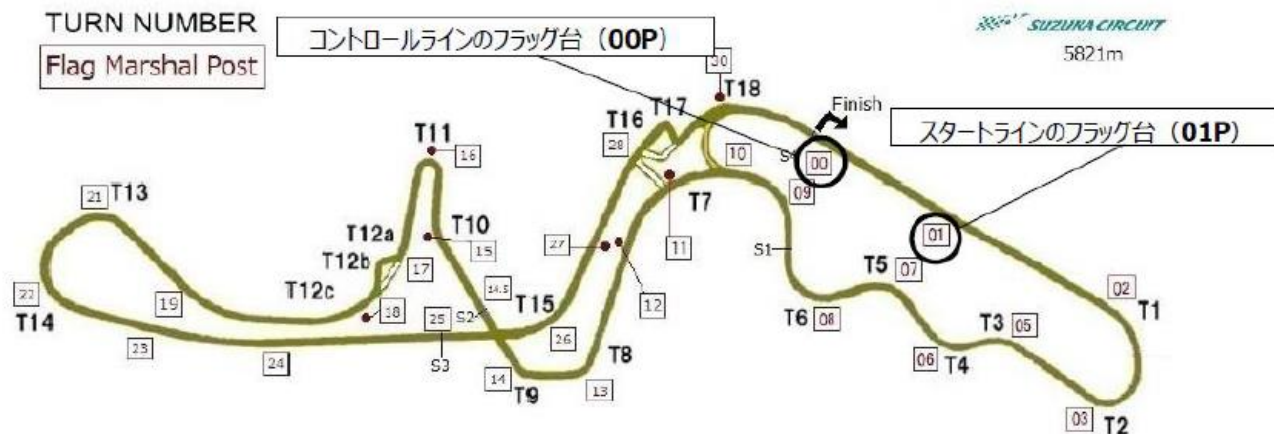


～3) フラッグポストについて

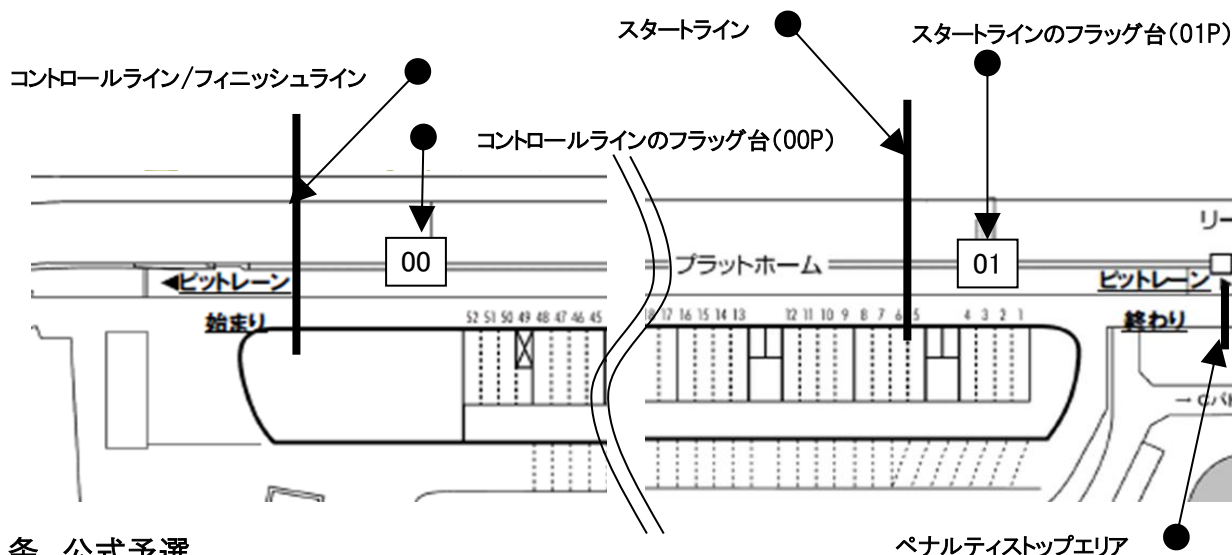
下図の通りにフラッグポストを設定する。コースイン 1 周目の際に必ず位置を確認すること。

- ①フルコースレース :00～30 ポスト (計 29 箇所)
- ②東コースレース :00～10、30 ポスト (計 11 箇所)
- ③西コースレース :11～28 ポスト (計 18 箇所)

※ダブルチェッカー防止のため、走行終了時にチェッカー旗提示後、コントロールラインを最初に通過したライダーに合わせて、各ポストで黄旗の 1 本静止が提示される。



～4) スタートラインとコントロールライン／フィニッシュラインについて
フルコース、東コースレース時の各ラインは下図の通り。



第 18 条 公式予選

～1) 公式予選の義務周回数は定めないが、少なくとも 1 周はラップタイムが計測されなければならない。

～2) 予選一組の最大台数は下記のように定める。

- ①フルコースレース…… 52 台
- ②東コースレース……… 40 台
- ③西コースレース………43 台

～3) 決勝レース出場台数は下記のように定める。

- ①フルコースレース…… 44 台
- ②東コースレース……… 34 台
- ③西コースレース………36 台

～4) 混走レース選抜方法

公式車検を受け合格した各クラスの参加台数比率により、各クラスの決勝出場台数を決定する場合があります。決定された台数は公式車検終了後、公式通知にて発表される。

※算出された比率の端数は端数が大きいクラスの台数から切り上げを行う。端数が同数の場合は審査委員会にて正式に台数を決定する。)

～5) 特別にライダーズブリーフィングで公示された場合は、公式予選開始前に、定められたコースインゲートを通り、コースインしなければならない。

- ～6) ウェイティング(繰り上げ出場)の方法
MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 15-2-10 に基づく。ウェイティングの申請は、大会事務局まで行うこと。

第 19 条 スタート

- ～1) スタートイングリッド
①フルコース/東コースレース
最前列は 3 台とし、以下各列同数で配列される。ポールポジションは左側とする。
②西コースレース
最前列は 3 台とし、以下各列同数で配列される。ポールポジションは右側とする。
※フルコースおよび東コースレースにおいては、階段状グリッドを使用するものとする。
- ～2) 決勝レースのスタート方法は、クラッチスタートとする。
- ～3) スタート合図は発光信号もしくは日章旗によって行われる。
- ～4) スタート進行は MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 17 に準じて行われる。
サイティングラップ終了後にグリッドに戻ったライダーは、オフィシャルが赤旗 2 本を静止提示している場所で一旦停止し、ライダーはエンジンを切らなければならない。その後ライダーまたはチーム員が押し歩くような速さで所定のグリッド位置につく。その際にライダーは降車しても乗車したまま移動しても良い。但し、天候を含む大会開催状況により省略・変更される場合がある。省略・変更の際は公式通知・ライダーズブリーフィング・場内放送等で案内される。
- ～5) スタート進行の詳細は公式通知またはライダーズブリーフィングにて通達される。
- ～6) スタート前チェックは時間厳守。タイムテーブル、スタート進行表を確認し、時間内に完了すること。スタート前チェックを完了していない場合、決勝レースへの出走は認めないものとする。
- ～7) 鈴鹿サンデーロードレースにおいてはサイティングラップ後、グリッド上においてタイヤウォーマーのためのジェネレーターを使用しても良い。またジェネレーターの使用については、MFJ 国内競技規則 付則 4 17-4-4 に準ずる。
FUN&RUN! 2-Wheels においては、サイティングラップ後、グリッド上においてタイヤウォーマーのためのジェネレーターを使用できないが、余熱は使用可(ST250 も含む)。ただしNEO STANDARDは余熱の使用も不可とする。
- ～8) エンジン始動時に外部スターターを使用する場合、グリッド上でオイル漏れ等の整備不良があり、レース進行に支障があると判断された場合は、オフィシャルにより外部スターターの撤去が指示される場合がある。
- ～9) スタート時の安全性を脅かすようなトラブルが発生した場合はスタートディレイドとする。その際は、赤旗振動表示と、「スタートディレイド」のボードがスタートラインのフラッグ台(01P)にて掲示される。エンジンを停止させなくてもよい。スタート手順は 1 分前からの再開になる。ウォームアップラップを 1 周行い、レースは 1 周減算となる。スタートディレイドの原因となったライダーはピットレーンに入れられ、もし再スタートできる時には、最後尾のグリッドからスタートしなければならない。
- ～10) スタートにおける反則は MFJ 国内競技規則付則 4 18 に準ずる。「RIDE THROUGH」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード(下記参照)がコントロールラインのフラッグ台(00P)にて掲示される。(フルコースレース時には 24 ポスト、東コースレース時には 07 ポストにおいても同一のボードが掲示されるが、これは 3 回の掲示の回数には入れない。)



※ゼッケンは例となります。

また、罰則の通知は当該ライダーのチームにもボードにて通達する。残り周回数が少なく、レース終了までに罰則が消化できない場合は、レース結果に 30 秒加算される場合もある。
(3 回目の掲示を受けた周にピットインせず、ライドスルーペナルティを実行しないライダーは失格とし、全ボードで黒旗+ゼッケンボードが掲示される)
同時に複数のジャンプスタートが発生した場合は、予選タイムが速いライダーからとする。
なお、鈴鹿サンデーロードレース西コース大会及び FUN&RUN! 2-Wheels においてはスタート違反と判断された場合、タイム加算ペナルティが科される。罰則の通知は、当該ライダーとチームに『ボード』(下記参照)にてゼッケンを通達する。ライドスルーペナルティではないのでピットインしないこと。

※ゼッケンは例となります。



第 20 条 赤旗時について

- ～1) 決勝時に赤旗を提示する場合、MFJ 国内競技規則 付則 4-23-1 に準ずる。23-1-2 をケース A、23-1-3 をケース B、23-1-4 をケース C として運用する。
- ～2) 赤旗後の再スタートについては、MFJ 国内競技規則 付則 4-24-1-8 クイックリスタートが適用される。
- ～3) 再開後のレース周回数はピットモニター、放送等で発表される。
- ～4) 再開されたレースが再び赤旗になった場合、そのスケジュールを変更する場合がある。
- ～5) 再開されたレースが再び赤旗になった場合、そのスケジュールを変更する場合がある。

第 21 条 レース終了

- ～1) 各レースの終了は、チェッカーフラッグによりトップ走者がゴールしたのち、フルコースは 5 分、(西コースは 3 分)、東コースは 2 分を経過した時である。
- ～2) チェッカーフラッグの提示位置はコントロールラインのフラッグ台(00P)とする。
- ～3) 同着と判定された場合は、レース中のベストラップタイムによって順位を決定する。

第 22 条 順位決定

レース結果にて順位を得るためには、下記の項目をそれぞれ満たさなければならない。

- ～1) 優勝者がフィニッシュした後、第 21 条 ～1)の終了時間以内に、フィニッシュラインを通過しなければならない。
- ～2) ピットレーンではなくコース上のフィニッシュラインで、チェッカーを受けた完走者の中から周回数の多い順に決定される。同周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。
- ～3) チェッカーを受けなかった完走者を周回数の多い順に決定する。同周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。

第 23 条 決勝レース出走前の短縮

天候等の理由により決勝レース短縮の場合は、MFJ 国内統一規則 総則 第 3 章 29-5-1 に準じ、当初の周回数の 2/3 以上に短縮される。

第 24 条 参加者の遵守事項

- ～1) 何らかの理由で競技に参加できなくなった時は、その理由も合わせてリタイヤ届を提出すること。
- ～2) 全ての参加者は競技会期間中、競技役員の指示に従うこと。
- ～3) ピットレーン及びサインエリアに立ち入る場合、ゾウリ、スリッパ、サンダル、ハイヒール等安全性が低い履物は禁止する。また、競技役員が上記履物以外に危険と判断した場合は指導する。
- ～4) 主催者や大会後援者、大会審査委員会及び他参加者の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。
- ～5) 参加代表者は自身の行動はもちろん、自チームのライダー、ピット要員、ゲストなど全員の行動について責任をもたなければならない。
- ～6) すべての参加者は、スポーツマンシップに則り行動しなければならない。
- ～7) 大会事務局の許可なく、ピットの占有、パドックの場所取り(テープ、タイヤ、ロープ等)をしてはならない。
- ～8) 大会期間中ならびにスポーツ走行において、産業廃棄物(タイヤ、バッテリー、カウル等)の不法投棄は禁止する。違反した場合は、該当チーム・ライダーに対して罰則を科す。
- ～9) 不必要なエンジンの空吹かし、急発進、ブレーキテストなどを含む暴走行為を行ってはならない。

～10) これら参加者の違反に対する罰則は、最終的にライダーへ科せられる場合がある。

第 25 条 負傷時の医務室受診義務

負傷した際は、必ずサーキット内メディカルセンターにて診断を受けなければならない。
受診していない場合、MS共済会の適用から除外される場合がある。

第 26 条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

- ～1) 参加申込の受付に際してその理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピット要員を選択あるいは参加を拒否することができる。
- ～2) チーム名が公序良俗に反する場合、公式プログラム・結果表への記載の拒否または変更を命じることができる。
- ～3) 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し指定医師による健康診断書の提出を求め、健康上の理由により競技出場の可否を最終的に決定することができる。
- ～4) 競技番号の指定、あるいはピットの割り当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- ～5) 止むを得ない理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったライダーの登録または変更について許可することができる。
- ～6) すべての参加者、ライダー、ピット要員の肖像権およびその参加車両の音声、写真、映像など、報道、放送、放映、出版に関する権限を有し、この権限を第三者が使用する事を許可できる。
- ～7) 公序良俗に反する言動がある参加者に対しては、選手受付後であっても参加を拒否することができる。

第 27 条 大会役員の責任

参加者、ライダー及びピット要員は大会役員が一切の損害補償の責任を免ぜられていることを知っていなければならない。すなわち大会役員は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、及び競技車両の損害に対して一切の補償責任のないことをいう。

第 28 条 鈴鹿サーキットロードレース特別規則ブルテン

- ～1) シーズン中に規則変更になった場合など、参加者に案内される新たな規則として「鈴鹿サーキットロードレース特別規則ブルテン(以下ブルテンとする。)」が発行される。
- ～2) ブルテンは鈴鹿サンデーロードレースと FUN&RUN! 2-Wheels に関して発行される。
- ～3) ブルテンは一度公示された公式通知についても発行される。
- ～4) レース参加者は事前に以下のアドレスよりブルテンを確認の上、レースに参加すること。

http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry_s/download/3



第 29 条 各種申請方法

エントリー後の変更申請(ピットクルー、競技車両、チーム名など)、リタイア届、指定ピット割の追加要望は下記”お問い合わせフォーム”もしくは SMSC 事務所にて直筆の申請のみが受け付けられる。
電話での申請は一切受け付けられない。

<https://mls.mobilityland.co.jp/form/inquiryInformation.aspx?formNo=+m6MXamlcwE=>



第 30 条 本規則の解釈

本規則および本競技会に関する公式通知や諸規則の解釈について疑義がある場合、参加者は文書によって質疑申し立てができる。質疑に対する解答は、大会審査委員会の解釈または決定を最終的なものとして関係当事者に口頭で通告される。

第 31 条 本規則の施行

本規則は鈴鹿サーキットにおける鈴鹿サンデーロードレースおよび FUN&RUN! 2-Wheels に適用されるもので、各大会の参加申込受付開始と同時に有効となる。

以上

2020 年 鈴鹿サンデーロードレース 特別規則書

第1章 鈴鹿サンデーロードレース共通事項

第1条 開催場所/主催者/参加申込先

- ～1) 開催場所
 鈴鹿サーキット
 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992
 TEL 059-378-1111(代表)
 全コース 5.821km
 東コース 2.243km
 (西コース 3.483km)
- ～2) 主催者
 (株)モビリティランド
 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992
 TEL 059-378-1111(代表)
- ～3) 参加申込先
 鈴鹿サーキット SMSC 事務局
 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992
 TEL 059-378-3405(直通)
 FAX 059-378-3625
 窓口受付時間 9:30～16:00

第2条 参加資格

- ～1) 鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則 第1章 共通事項
 第3条 参加条件を満たすこと。
- ～2) 2020年 SMSC 2輪フルコースライセンス、
 もしくは 2020年 TRMC-Sロードコース 2輪ライセンスを所持していること。
- ～3) 各クラスで定められている、MFJライセンス区分は以下のとおりとする。

クラス	ジュニア	フレッシュマン	国内	国際
JSB1000《8 耐トライアウト》	×	×	×	○
鈴鹿インター JSB1000	×	×	×	○
鈴鹿インター ST1000	×	×	×	○
鈴鹿インター ST600	×	×	×	○
鈴鹿インター J-GP3	×	×	×	○
鈴鹿インター JP250	×	×	×	○
鈴鹿ナショナル ST1000	×	○	○	×
鈴鹿・近畿ナショナル ST600	×	○	○	×
鈴鹿・近畿ナショナル J-GP3	○	○	○	×
鈴鹿・近畿ナショナル JP250	○	○	○	×
鈴鹿 ST600R(Revival)	×	○	○	×
CBR250R Dream Cup Eクラス	○	○	○	○
CBR250RR Dream Cup	○	○	○	○

○…参加可 ×…参加不可

- ～4) ピット要員は1名～3名を登録しなければならない。

第3条 参加料

～1) スポットエントリー者の参加料は以下の通りとする。

クラス	参加料 ※税込 (一大会・一種目)
全クラス	20,800 円
エアバッグ装着の場合	参加料から-2,000 円
Mylaps 製マイポンダー使用の場合	参加料から-1,000 円

～2) 同一クラスに年間エントリーする場合の参加料は以下の通りとする。

クラス	参加料 ※税込 (年間分・一種目)
鈴鹿インター JSB1000 <u>鈴鹿インター ST1000</u> <u>鈴鹿ナショナル ST1000</u> 鈴鹿インター J-GP3 鈴鹿・近畿ナショナル J-GP3 鈴鹿インター ST600 鈴鹿・近畿ナショナル ST600	94,000 円 (年 5 戦分)
鈴鹿インター JP250 鈴鹿・近畿ナショナル JP250 鈴鹿 ST600R(Revival) CBR250R Dream Cup E クラス CBR250RR Dream Cup	75,200 円 (年 4 戦分)

※JP250 4 時間耐久レースのエントリー料は上記料金には含まれない。

※満 22 歳以下の参加者は、エアバッグ装着を義務とする。なお、義務化によって発生する経費負担増に伴う支援は別途詳細にて案内する。

※エアバッグ装着の場合は上記金額から 1 戦あたり 2,000 円を、Mylaps 製マイポンダー使用の場合は 1 戦あたり 1,000 円を割引く。

第4条 年間エントリー

～1) 年間エントリーを希望する場合は、第 1 戦のエントリー期間中に第 3 条～2)の参加料を添えて申し込むこと。以降の年間エントリーは受け付けない。

～2) 年間エントリーの参加者には年間エントリー受付期間内に申し込まれたエントリー情報を元に参加受理書が案内される。

～3) 年間エントリー時に提出した誓約書・承諾書は 1 シーズンを通して有効とする。但し、該当クラスのみ有効とし、他のクラス、あるいは他の大会に出場する場合は別途必要となる。【JP4耐出場の際も必要】

～4) 年間エントリーの未成年者(20 才未満)は、下記の 2 点を提出すれば、該当クラスについて 1 シーズンを通して有効となる。

①年間誓約書・承諾書に本人の署名・捺印(認印)と、親権者の署名・捺印(印鑑証明書と同一)

②親権者の印鑑証明書(大会開催日を含め 3 ヶ月以内に取得したもの)

但し、該当クラスのみ有効とし、他のクラスあるいは他の大会に出場する場合は別途必要となる。

～5) シーズンの途中でエントリー情報が変更となった場合は速やかに大会事務局まで申し出ること。ただし、ライダー変更は認められない。

～6) 一度年間エントリーをした場合、主催者が大会を中止した場合を除き、いかなる場合も参加料の返金を行わない。大会の中止により返金を行う場合、1 戦当たりの金額は 18,800 円(税込)とする。

～7) 年間エントリーの参加者で第 1 戦にライセンスチェックが完了した者は、ピットクルーの変更等がない限り、第 2 戦以降の選手受付を簡略化できる。ただし、何らかの理由により MFJ ライセンスを返還、もしくは失効した場合は大会事務局まで申し出ること。なお、ライダーの MFJ ライセンスは毎回提示すること。

～8) 公式車検はスポットエントリーと同様、通常の手順にて行うこと。

第2章 鈴鹿・近畿選手権

第1条 競技会の名称

2020 鈴鹿・近畿選手権シリーズ 鈴鹿サンデーロードレース

第2条 開催種目・参加申込期間

～1) 開催種目・参加申込期間

(数字は周回数)

シリーズ		第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	最終戦
日程		4/12(日)	5/16(土) ～17(日)	7/5(日)	9/20(日)	10/30(金) ～31(土)	12/5(土) ～6(日)
開催クラス		東	フル	東	東	フル	フル
INT	JSB1000/ST1000 《8耐トライアウト》	-	12 (※1)	-	-		-
INT	インターJSB1000	12	10	15	12		10
INT	インターST1000						
NAT	ナショナル ST1000	12	10	15	12		10
INT	インターST600	12	10	15	12		10
NAT・F	ナショナル ST600						
NAT・F	ST600R(Revival)	12	-	15	12		10
INT	インターJ-GP3 (NSF250R 併催)	12	10	15	12	10 (NSF250R グラチャン併催)	
NAT～J	ナショナル J-GP3 (NSF250R 併催)						
INT	インターJP250	10	4耐	13	10		8
NAT～J	ナショナル JP250						
INT～J	CBR250R Dream Cup Eクラス	10	-	13	10	8	HRC グラチャン
INT～J	CBR250RR Dream Cup						
参加申込期間		2/29(土) ～ 3/12(木)	4/4(土) ～ 4/16(木)	5/23(土) ～ 6/4(木)	8/8(土) ～ 8/20(木)	9/19(土) ～ 10/1(木)	10/24(土) ～ 11/5(木)

～2) 下記のクラスは、それぞれ混走となる場合がある。

①インターJSB1000 ・ インターST1000

②インターST600 ・ ナショナル ST600 ・ ST600R(Revival)

③インターJ-GP3 ・ ナショナル J-GP3

④インターJP250 ・ ナショナル JP250

⑤CBR250R Dream Cup Eクラス ・ CBR250RR Dream Cup

～3) GP-MONO 車両は J-GP3 クラスに出場となる。

～4) 周回数は変更となる場合がある。

～5) ウェット・レース宣言時には、決勝レース周回数を2周減算(耐久レースは除く)となる。

～6) ナショナル JSB1000 クラスは開催しない。

～7) (※1) 5月16日、17日開催のJSB1000/ST1000《8耐トライアウト》は鈴鹿8耐第43回大会の選抜レースとする。(※詳細は後日発行する特別規則書を参照)

～8) (※1) 5月16日、17日開催のJSB1000/ST1000《8耐トライアウト》は土曜日予選・決勝の1DAY開催とする。

第3条 賞典

- ～1) 各レース1位～6位…トロフィーおよび副賞
- ～2) シリーズ賞
選手権別に各クラス1位～3位…トロフィーおよび副賞
※シリーズ上位入賞者はシリーズ表彰式を行う。
- ～3) パーツメーカー賞
詳細は公式通知にて公示する。
- ～4) 賞の制限
MFJ国内競技規則 付則1 MFJライセンス昇格・降格に関する規則4 自動昇格に必要な得点(ポイント)に基づき賞典の制限を定める。

第4条 鈴鹿選手権ランキング決定基準

以下の基準により1位～9位までを決定する。10位以降は総合得点の多いものから順位を決定するが、同点の場合は同順位とする。

- ～1) 鈴鹿選手権シリーズで得た全ての得点を合計し、総合得点の多いものから順位を決定する。
- ～2) 上記～1)で同点となった場合、上位順位獲得回数の多い者が上位となる。同点の者同士で、1位を獲得した回数で比較し、多い者が上位。これでも同位の場合、2位を獲得した回数で比較する。以下、下位まで同様に比較する。
- ～3) 上記～2)で決定できない場合、NGKスパークプラグ杯(最終戦)での順位が上のものを上位とする。
- ～4) 上記～3)で決定できない場合はNGKスパークプラグ杯(最終戦)に最も近いレースにおいて、より上位順位を獲得した者を上位とする。
- ～5) 上記～4)で決定できず、1戦のみのポイントにて同ポイントの場合は予選順位が上位の者を上位とする。(耐久で同チームのライダーがその大会のみでポイントを獲得した場合は予選タイムが速い方を上位とする。)
- ～6) 上記～5)で決定できない場合、組織委員会において決定する。
- ～7) 4耐では、ペアライダーにそれぞれポイントを付与する。

第5条 NGK スパークプラグ杯におけるボーナスポイント

- ～1) NGK スパークプラグ杯では、通常のポイントシステムに3点を加算するボーナスポイントを適用する。
- ～2) ボーナスポイントは鈴鹿選手権シリーズのシリーズポイントとしてのみ認められる。
- ～3) MFJライセンス昇格のためのポイントとしては認められない。

第6条 第2戦 JP250 4時間耐久ロードレースにおけるボーナスポイント

- ～1) 第2戦 JP250 4時間耐久ロードレースでは、通常のポイントシステムに3点を加算するボーナスポイントを適用する。
- ～2) ボーナスポイントは鈴鹿選手権シリーズのシリーズポイントとしてのみ認められる。
- ～3) MFJライセンス昇格のためのポイントとしては認められない。

第7条 近畿ロードレース選手権ランキング

- ～1) 鈴鹿サーキット、及び岡山国際サーキットにおいて開催されるナショナル ST1000、ナショナル ST600、ナショナル J-GP3、ナショナル JP250 クラスに参加したライダーを対象とする。
- ～2) 当該年度シリーズランキング決定時点で、MFJライセンス登録地が近畿2府4県(大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・和歌山県・滋賀県)のライダーを近畿選手権のランキング対象とする。
- ～3) 上記に該当する参加者は追加の負担無く、近畿選手権の対象となる。
- ～4) 近畿選手権のランキング成績は、各選手権の成績とは別にMFJ近畿支部が管理し、対象者が特別昇格申請をした場合、可否推薦の参考成績とされる。
- ～5) 大会毎のポイント集計は行わず、シリーズ最終戦の結果報告がなされた時点で集計を行い、対象クラスの成績上位3名を年間シリーズ表彰の対象とする。詳細はMFJ近畿支部より対象者へ案内される。

FUN&RUN! 2-Wheels
特別規則書

第1章 FUN&RUN! 2-Wheels 共通事項

第1条 開催場所/主催者/参加申込先

～1) 開催場所

鈴鹿サーキット

〒510-0295三重県鈴鹿市稲生町 7992

TEL 059-378-1111(代表)

フルコース 5.821km

東コース 2.243km

～2) 主催者

(株)モビリティランド

〒510-0295三重県鈴鹿市稲生町 7992

TEL 059-378-1111(代表)

～3) 参加申込先

鈴鹿サーキット SMSC 事務局

〒510-0295三重県鈴鹿市稲生町 7992

TEL 059-378-3405(直通)

FAX 059-378-3625

窓口受付時間 9:30～16:00

第2条 参加資格

- ～1) 鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則 第1章 共通事項 第3条 参加条件を満たすこと。
 ～2) 各クラスで定められている、MFJライセンス区分は以下の通りとする。

クラス	運転免許証	ジュニア	エンジョイ	フレッシュマン	国内	国際
FUN&RUN Mix Big(EXPERT)	×	×	×	○	○	○
FUN&RUN Mix Small(EXPERT)	×	×	×	○	○	○
ST250	×	○	×	○	○	○
NEO STANDARD	×	○	×	○	○	○※1
ROAD STAR WARS I	◎	×	×	×	○	○※2
ROAD STAR WARS II	◎	×	×	○	○	○※2
ROAD STAR CHALLENGER I	◎	×	○	○	○	×
ROAD STAR I						
ROAD STAR II						
ROAD STAR EXPERT I	◎	×	○	○	○	○
ROAD STAR EXPERT II						
CLASSIC	×	×	×	○	○	○

◎…必須 ○…いずれかが必要 ×…参加不可

- ※1… 国際ライダーが参加する場合、ハンディキャップを設定する。
 ※2… 国際ライダーが参加する場合、**2018～2020年**に鈴鹿 8 耐・全日本ロードレース選手権に出場実績のある選手は参加を認めない。
- ～3) SMSC ライセンス(フルコース 2 輪/フルコースライドオンクラブ/ライドオンクラブのいずれか)もしくは TRMC-S ロードコース 2 輪ライセンスを所持していること。ただし、CLASSIC クラスはこの限りではない。
- ～4) ROAD STAR EXPERT I・II クラスは過去大会の ROAD STAR クラスで以下のタイムを切ったライダーが対象となる。また MFJ 国際ライセンス所持者は無条件に EXPERT クラスでの参加となる。
- ROAD STAR I
 東コース大会:1 分 2 秒
 フルコース大会:2 分 40 秒
- ROAD STAR II
 東コース大会:1 分 6 秒
 フルコース大会:2 分 45 秒
- ～5) ROAD STAR CHALLENGER I クラスは ROAD STAR クラスの入門クラスとし、初出場者やラップタイムに自信のない参加者のためのクラスとする。
 このクラスで ROAD STAR CHALLENGER I …東コース 1 分 8 秒、フルコース 2 分 45 秒をクリアした参加者は次大会より ROAD STAR I / II クラスにそれぞれステップアップする。
- ～6) ROAD STAR CHALLENGER I …東コース 1 分 6 秒、フルコース 2 分 40 秒を切った参加者はそれぞれ賞典から除外する。
- ～7) FUN&RUN Mix Big、FUN&RUN Mix Small 各クラスに上位クラスとし「EXPERT」クラスを設定する。EXPERT クラスに該当するライダーは通常クラスには参加できない。EXPERT クラス対象となるライダーは以下の条件を満たす者とする。
 過去の当該クラスにおいて
 FUN&RUN Mix Big
 東コース 59 秒、フルコース 2 分 32 秒を切るタイムを出したライダー
 FUN&RUN Mix Small
 東コース 1 分 2 秒、フルコース 2 分 40 秒を切るタイムを出したライダー
- ～8) 必ず 1 名ピット要員を登録すること。
- ～9) 9 月 12 日(土)FUN&RUN ! 2-Wheels Full Course Special は通常の参加資格を満たしていることを条件とし、必要ライセンスは以下の通りとする。

■レース競技

- ・ 参加クラスに該当する MFJ ライセンス
- ・ SMSC ライセンス(フルコース 2 輪/フルコースライドオンクラブのいずれか)
もしくは TRMC-S ロードコース 2 輪ライセンス
以上 2 点が必要となる。
※ROAD STAR WARS クラスは運転免許証も必要となる。

■タイムアタック競技

- ・ 参加クラスに該当する MFJ ライセンス
- ・ SMSC ライセンス(フルコース 2 輪/フルコースライドオンクラブのいずれか)
もしくは TRMC-S ロードコース 2 輪ライセンス
- ・ 運転免許証
以上 3 点が必要となる。

第 3 条 参加料

～1) 各クラスの参加料は以下の通りとする。

クラス	参加料(エアバッグ登録) ※税込
ROAD STAR (CHALLENGER/EXPERT 含む)	<u>12,000 円</u>
NEO STANDARD	<u>19,700 円</u>
CLASSIC	<u>21,300 円</u> ※SMSC/TRMC-S 会員 <u>30,700 円</u> ※SMSC 暫定会員
上記以外のクラス	<u>21,300 円</u> <u>12,000 円</u> ※29 歳以下の参加者
エアバッグ装着の場合	<u>参加料から-2,000 円</u>
Mylaps 製マイポonder 使用の場合	<u>参加料から-1,000 円</u>

※CLASSIC クラスの SMSC 暫定会員料金は MS 共済会費 7,000 円を含む。

※満 22 歳以下の参加者は、エアバッグ装着を義務とする。なお、義務化によって発生する経費負担増に伴う支援は別途詳細にて案内する。

～2) エントリー期間は次ページ一覧に記載する期間とする。

エントリー期間を過ぎての申込については、事務局が認めた場合にのみこれを受理するが、大会前週の金曜日の正午をもって最終期限とする。但し、追加料金として 3,200 円 を徴収する。またエントリー期間以降のエントリーは公式プログラムへの掲載は保証されない。

第4条 開催日/開催クラス/エントリー期間

～1) 開催日/開催クラス/エントリー期間

		日程			
		3/28(土)	6/13(土)	8/8(土)	9/12(土)
クラス		東	東	東	フル
FUN&RUN Mix Big / EXPERT		○		○	○
FUN&RUN Mix Small / EXPERT		○		○	○
ST250		○		○	○
NEO STANDARD		○	○	○	○
ROAD STAR WARS I			○		○
ROAD STAR WARS II			○		○
ROAD STAR CHALLENGER I		○		○	
ROAD STAR I / II		○		○	
ROAD STAR EXPERT I / II		○		○	
CLASSIC	C-50				
	C-90		○		
	C-125				
	C-350				
	C-500		○		
	C-OPEN				
参加受付期間		2/15(土) ～2/27(木)	5/2(土) ～5/14(木)	6/27(土) ～7/9(木)	8/1(土) ～8/13(木)

～2) FUN&RUN! 2-Wheels Full Course Specialにおける NEO STANDARD クラスはフルコースにて実施する。

～3) エントリー台数が少ないクラスについては他のクラスと混走レースとする場合がある。

第5条 賞典

～1) 各クラス、カテゴリーの表彰については各クラスの特別規則に基づく。

～2) 2クラス以上の混走レースの際、総合賞を設定する場合がある。(設定される際は別途告知する)

第6条 招待選手

(タイムアタック各クラス、NEO STANDARD クラスは除く)

～1) 基本的にゼッケンは、「01」番が指定される。(他のクラスと混走となった場合、W エントリーの場合「02～09」番を指定する場合もある)

～2) 次回参加大会のみ同クラスのエントリー料免除の特典が与えられる。(申込時に申告すること)

～3) 対象招待選手は賞典外参加(順位・賞典は与えられない)とするが、予選・決勝において記録されたラップタイム等は、公式のものとして扱う。

～4) 招待選手のエントリーしたクラスがグリッド数を超えたエントリー台数となり、その招待選手が公式予選を通過するタイムを記録した場合、公式予選結果表の順位認定はされないが、決勝レースのグリッドは与えられる。また、そのグリッドは原則として公式予選結果表のタイム順とする。

第7条 その他の競技規則

その他の競技規則については、MFJ 国内競技規則、ならびに鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則に準ずる。

第 2 章 FUN&RUN Mix Big/Mix Small 特別規則

第 1 条 開催クラス

クラス	カテゴリー	概要
Mix Big	OPEN ・ Big I ・ Big II	■競技用車両(2st126cc 以上/4st401cc 以上)
Mix Small	Small I ・ Small II	■競技用車両(2st86cc～250cc/4st126cc～750cc)

※Mix Big クラスにおいて、スーパースポーツレプリカ系車両(YZF-R1、CBR1000RR、Panigale R 等の JSB1000 出場車両等を指す)にて出場する場合、カテゴリーは C-OPEN での出場とする。

第 2 条 賞典

- ～1) エントリー台数に関わらず、各クラス総合 1 位～3 位の車両を表彰対象とする。ただし完走しチェッカーを受けた者を対象とする。
- ～2) カテゴリー賞は以下のとおり設定する。
各カテゴリーの優勝者に賞典を与える。ただし、各カテゴリーの参加者がいる場合のみ設定される。

クラス	カテゴリー	4st			2st
		3～4 気筒	2 気筒	単気筒	気筒数問わず
Mix Big	C-OPEN	401cc 以上			251cc 以上
	C-Big I	751cc 以上			-
	C-Big II	401cc～750cc			126cc～250cc
Mix Small	C-Small I	251cc～400cc	251cc～745cc	251cc～750cc	126cc～250cc
	C-Small II	126cc～250cc			86cc～125cc

第 3 章

ROAD STAR WARS/ROAD STAR(CHALLENGER/EXPERT)特別規則

第 1 条 開催クラス

形式	クラス	カテゴリー	概要
タイムアタック形式	ROAD STAR CHALLENGER I	C-1・2・3・4	<p>■ナンバー付車両(2st251cc 以上/4st401cc 以上) ROAD STAR I の入門クラスとして設定される。 東コース 1 分 6 秒(フルコース 2 分 40 秒)を切ったライダーは 賞典から除外される。 また、東コース 1 分 8 秒(フルコース 2 分 45 秒)を切った ライダーは、次大会 CHALLENGER クラスの参加は認めない。</p>
	ROAD STAR I	C-1・2・3	<p>■ナンバー付車両(2st251cc 以上/4st401cc 以上) 東コース 1 分 2 秒(フルコース 2 分 40 秒)を切った場合は 次大会 EXPERT クラスへ。</p>
	ROAD STAR II	C-4・5・6・7	<p>■ナンバー付車両(2st86cc～250cc/4st100cc～750cc) 東コース 1 分 6 秒(フルコース 2 分 45 秒)を切った場合は 次大会 EXPERT クラスへ。</p>
	ROAD STAR EXPERT I	C-1・2・3	<p>■ナンバー付車両(2st251cc 以上/4st401cc 以上) 過去 ROAD STAR I クラスで東コース 1 分 2 秒 (フルコース 2 分 40 秒)を切ったライダー、 または MFJ 国際ライセンスライダーであること。</p>
	ROAD STAR EXPERT II	C-4・5・6・7	<p>■ナンバー付車両(2st86cc～250cc/4st100cc～750cc) 過去 ROAD STAR II クラスで東コース 1 分 6 秒 (フルコース 2 分 45 秒)を切ったライダー、 または MFJ 国際ライセンスライダーであること。</p>
レース形式	ROAD STAR WARS I	C-1・2・3	<p>■ナンバー付車両(2st251cc 以上/4st401cc 以上) 2018～2020 年に鈴鹿 8 耐・全日本ロードレース選手権に出場実績のある選手は参加を認めない。</p>
	ROAD STAR WARS II	C-4・5・6・7	<p>■ナンバー付車両(2st86cc～250cc/4st100cc～750cc) 2018～2020 年に鈴鹿 8 耐・全日本ロードレース選手権に出場実績のある選手は参加を認めない。</p>

※エントリー台数が少ない場合は混走とする場合がある。

※車両規則の詳細は車両規則の項参照。

※別途さらに細分化されたカテゴリー賞あり。第 4 条～4)の項参照。

第 2 条 ROAD STAR(CHALLENGER/EXPERT)競技手順

～1) フリー走行

10 分～20 分行なわれる。(※フリー走行出走の義務付けは行わない。)

～2) タイムアタック

①ライダーはスタート前チェックを受け、マシンと共にウェイティングエリア(51 番ピット付近)に待機する。

②オフィシャルの指示またはシグナル合図により、コースインシラップタイムを計測する。

③タイム計測終了はチェッカーフラッグで表示する。チェッカーフラッグ表示後はコントロールライン付近でのやむを得ない場合を除き追い越しをしてはならない。またチェッカーフラッグを受けた車両は速やかにピットインをして割り当てられたピットまたはパドックに戻ることに。

第3条 競技終了/順位決定(ROAD STAR WARS 除く)

- ～1) 当該競技でベストタイムを出したライダーが優勝者となる。以下、持ちタイムの速い順に順位が決定される。同一タイムの場合は当該参加者の2番目に速いタイムが持ちタイムとなり、持ちタイムが速い方が上位となる。(2番目に速いタイムも同一の場合は3番目に速いタイム同士を比較する。以下同様にして順位を決定する)
- ～2) 各グループ間の天候/路面コンディションの違いは順位決定の際、一切考慮されない。
(※安全性/走行しやすさを考慮し、排気量・マシン・重量等によりグループ分けを行うため、各グループの順位を基に総合順位を決定することは適当ではないため)

第4条 賞典

- ～1) 各大会の各クラス、各部門(ROAD STAR I・II/ROAD STAR CHALLENGER I/ROAD STAR EXPERT I・II)の上位1位～3位
※ただし、ROAD STAR CHALLENGER Iは東コース大会で1分6秒、フルコース大会で2分40秒を切ったライダーは賞典から除外される。
- ～2) 車両規則で分類されるカテゴリーの1位(但し、その分類されたカテゴリーにエントリーがある場合のみ。)
- ～3) 賞の制限
エントリー台数に関わらず、各クラス総合1位～3位の車両を表彰対象とする。ただし最低1周のラップタイムを計測された者(ROAD STAR WARSは完走しチェッカーを受けた者)を対象とする。
- ～4) カテゴリー賞は以下のとおり設定する。
各カテゴリーの優勝者に賞典を与える。ただし、各カテゴリーの参加者がいる場合のみ設定される。

クラス	カテゴリー	4st.				2st.
		4気筒以上	3気筒	2気筒	単気筒	気筒数問わず
ROAD STAR WARS I / ROAD STAR I (CHALLENGER/ EXPERT)	C-1	751cc 以上	1001cc 以上	1001cc 以上	—	—
	C-2	601～750cc	751～1000cc	801～1000cc	—	401cc 以上
	C-3	401～600cc	651～750cc	746～800	751cc 以上	251～ 400cc
ROAD STAR CHALLENGER I	C-4	—	401～650cc	401～745cc	401～750cc	—
ROAD STAR WARS II / ROAD STAR II (EXPERT)	C-4	—	401～650cc	401～745cc	401～750cc	—
	C-5	251～400cc	—	—	—	126～ 250cc
	C-6	100～250cc	251～400cc	251～400cc	251～400cc	86～125cc
	C-7	—	—	126～250cc	126～250cc	—

第4章 CLASSIC 特別規則

第1条 開催クラス

- ～1) 1974年までに生産された車両であること。
- ～2) クラス・カテゴリー区分

クラス	カテゴリー	排気量	ゼッケンカラー (プレート[下地]/数字)
CLASSIC	C-50	～ 50cc	自由/自由 ※蛍光色を除く対照色で あれば自由とする。
	C-90	51cc ～ 90cc	
	C-125	91cc ～ 125cc	
	C-350	126cc ～ 350cc	
	C-500	351cc ～ 500cc	
	C-OPEN	501cc ～	

※同クラス内または同カテゴリー内でのダブルエントリーはできない。

※年代・レーサー/市販マシン・ワークス/プロダクションマシン問わず排気量により分類される。

※車両規則の詳細は車両規則の項参照

※1975年以降の車両で参加を希望する場合には、参加申込前に大会事務局まで連絡し、承認された場合に限り出場が可能。

第2条 賞典

- ～1) エントリー台数に関わらず、各カテゴリーの1位～3位を表彰対象とする。賞の制限は設けないが、チェッカーを受けた車両を対象とする。また、総合賞の設定は行わない。

第5章 NEO STANDARD 特別規則

第1条 出場クラス

- ～1) 出場クラスは以下の通り5つのクラスに分けられる。
 - ①NEO STANDARD VTR250 クラス(Honda VTR250 使用チーム)
 - ②NEO STANDARD Ninja250 クラス(Kawasaki Ninja250R 使用チーム)
 - ③NEO STANDARD CBR250R クラス(Honda CBR250R 使用チーム)
 - ④NEO STANDARD YZF-R25 クラス(YAMAHA YZF-R25 使用チーム)
 - ⑤NEO STANDARD G310R クラス(BMW G310R 使用チーム)
- ※出場車両の追加はブルテンにて公示する。

第2条 ライダー指名登録

- ～1) ライダーの指名登録とは、参加申込時に参加するライダーの氏名を記入し、大会事務局へ登録することを指す。(T.B.N等は不可)
- ～2) 参加申込時に参加車両1台につき、1～2名のライダーを指名登録すること。
- ～3) ライダーの変更、もしくは追加をする場合は、開催日の10日前までに書面にて大会事務局に提出し、許可を得ること。
- ～4) 全ライダーは同一大会において、他チームと重複して登録することはできない。
- ～5) ライダー指名登録で、虚偽の申請をした場合はエントリー取り消し、もしくは失格とする。

第3条 ピットクルー

- ～1) ピットクルーは、参加申込時に指名登録された1名もしくは2名が認められる。
ただし、このピットクルーは当該大会においてライダーとして登録されていない。
- ～2) チーム構成は、最低限ライダー1名とピットクルー1名以上とすること。

第4条 エントラントポイントシステム

- ～1) シリーズポイントはライダーに与えられるものではなく、エントラントに与えられる。参加申込時に必ずエント

ラント名を申請すること。同エントラントから複数チームで出場する際はエントラント名を区別すること。

- ～2) 原則としてエントラント名をシリーズ途中で変更することはできない。変更した場合エントラントポイントは引き継ぐことはできない。
- ～3) ポイント付与は、MFJ 国内競技規則 付則 1 MFJ ライセンス昇格・降格に関する規則 4 に基づく。

第 5 条 走行中の遵守事項

- ～1) ライダーが交替もしくは腕章の付け替えの際は、エンジンを停止すること。
- ～2) 腕章の着脱の際、破いたり切ったりしてはならず、レース終了後は大会事務局へ返却すること。

第 6 条 公式予選

- ～1) 登録されたライダーにより公式予選が行われる。2 名登録の場合はタイムアタックをするライダーの指名や順番は指定しない。
- ～2) 予選方法は各チームによって正式に登録されたライダーのタイム計測を行い、記録された最高ラップタイム順によって決勝レースのグリッドが与えられる。
- ～3) タイム計測で同一タイムを複数のチームが記録した場合は、セカンドラップタイムの早い順によりグリッドを決定する。
- ～4) 2 クラス以上が混走する場合、参加台数に基づく案分比例にて決勝レース出場台数を決定する。具体的なクラス別決勝出走台数については、参加受付終了後公式通知にて発表する。

【案分比例の計算例】

参加台数:A クラス 10 台 : B クラス 20 台 = 0.3333 : 0.6666
決勝グリッド数 : 20 台の場合
決勝出場台数 : A クラス 7 台 : B クラス 13 台

第 7 条 スタート

- ～1) ライダーの走行順序は問わない。(スタートライダーの申請は必要ない)

第 8 条 決勝レース中の遵守事項

- ～1) 走行中、ライダーは必ず腕章を右腕上腕部に着用しなければならない。
 - 第 1 登録ライダー…青色
 - 第 2 登録ライダー…黄色1 名で参加する場合は、最初のピットインまでは青色のライダー腕章を着用し、ピットイン後は黄色のライダー腕章を着用すること。
- ～2) 全てのチームはライダーの登録数に関わらず、必ず 1 回はピットインをし、ライダー腕章を付け替えなければならない。ただしライダーを 2 名登録しているチームは、ライダー交代をもってライダー腕章を付け替えたとみなす。
何らかの理由により、2 名登録のチームが、1 名のライダーで走行する事になった場合は、大会事務局に申告する事。ただし、赤旗等の理由により、レースが中断され、再開されなかった場合は、ピットインしていなかったチームに対し、競技結果に 30 秒のタイム加算を科す。

第 9 条 レース中の車両修理

競技中の車両は、いかなる場合も他から援助を受けて押し出したり走行したりしてはならない。ただし以下の場合には除外される。

- ① 競技役員が保安目的で車両を移動させるなどの処置をする場合。
- ② 当該車両のライダーとピットクルーが救済処置のために運ばれてきた車両をピット前まで運ぶ場合。
- ③ 自己のピットを通り過ぎた車両を作業エリア内に押し戻す場合。

第 10 条 賞典

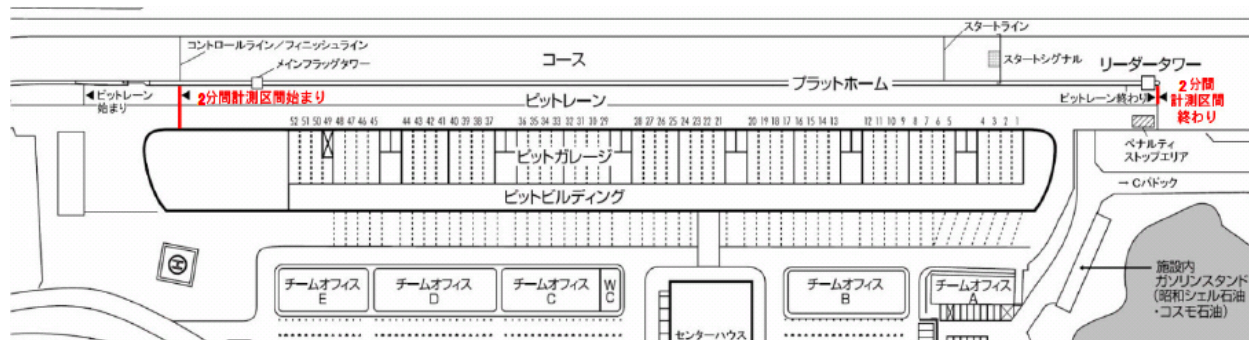
- ～1) 各クラス 1 位～3 位までのエントラントを表彰する。
- ～2) 賞の制限は設けませんが、チェッカーを受けた車両を対象とする。
- ～3) 年間エントラントポイント上位 3 チームには正賞および副賞が贈られる。

第 11 条 上位入賞チームのハンディキャップについて

- ～1) 各クラスのレースにおいて、上位に入賞したチームには、次戦のグリッドにおいてハンディキャップを科す。
- ～2) 第 2 戦以降、前戦の結果に基づき、各クラス 1 位・2 位チームに対し、ハンディキャップを課す。
 - 1 位…次大会 クラス最後尾グリッドからのスタート
 - 2 位…次大会 クラス予選通過台数×0.5+1 番手(小数点切捨て)からのスタート
 - 例: 予選通過台数が 5 台の場合 3 番手
 - 6 台の場合 4 番手 からのスタート但し、該当チームは予選を通過しなければならず、予選結果がハンディキャップより下位の場合は、予選結果を優先する。
- ～3) ハンディキャップはチームに対して科すものとする。
- ～4) ハンディキャップは 1 位・2 位を獲得した次大会のみ対象とし、欠場しても繰り越さない。

第 12 条 国際ライダー登録チームのハンディキャップについて

- ～1) 国際ライダーを登録し、シリーズポイントを獲得したチームには通常のポイントの半分が付与される。
例) 優勝した場合は通常 20 点のシリーズポイントが付与されるが、国際ライダーを登録したチームが優勝した場合のシリーズポイントは 10 点となる。
- ～2) 国際ライダーを登録する場合、必ず国内ライセンス以下のライダーを同チーム内にライダーとして登録しなければならない。(国際ライダー 1 名のみ、または国際ライダー 2 名でのエントリーは認められない)
- ～3) 決勝レースにおいて、国内ライセンス以下のライダーを走行させなかった場合は失格とする。
- ～4) 規則に定められたライダー交代(ピットイン)を行う際、下図の区間に最低 2 分以上滞在しなければならない。なお、滞在時間の管理は参加者自身で行うこと。ピットインの 2 分間滞在は一回を義務とする。ピットイン 2 分間滞在規則に違反した場合は、審査委員会より罰則を科す。



鈴鹿サーキットロードレース車両規定

第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様

第1条

以下に規定する基本仕様はロードレース競技を行う上で必要とされる基本規則であり、鈴鹿サーキットにて開催される特別規則により指定されたクラスの全ての車両に適用される。カテゴリ別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリ別仕様が適用される。

鈴鹿サンデーロードレース JSB1000、**ST1000**、ST600、J-GP3、ST600R、JP250各クラス、FUN&RUN! 2-WheelsのROAD STAR(CHALLENGER・EXPERT・WARS含む)クラスは、各クラスの規則を参照とする。

～1) カテゴリ

1-1 レーサークラス

レース専用生産された車両

1-2 スポーツプロダクション

一般市販車をベースとして各種目別仕様に準じてレース用に改造された車両

～2) 排気量の算出方法

2-1 総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。すなわち直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表される。

2-2 公式

総排気量 = $(D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times$ 気筒数

D=ボア C=ストローク 単位=cm 小数点以下4桁で切り捨て

2-3 測定の際には、ボアに1/10mmまでの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを越える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100mmのリミットまで行われる。

2-4 シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。

2-5 全てのカテゴリにおいて、スーパーチャージは禁止される。

～3) 保安部品

3-1 保安部品(補助ステップ・ヘッドライト・テールランプ・ウインカー・ホーン・バックミラー・スタンド)・荷台・公道用ナンバープレートは取り外すこと。

～4) 一般的なアイテム

4-1 材質

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する。ホイール・スピンドルは、軽合金の使用も禁止する。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は認められる。

4-2 フレームの定義

4-2-1 フレームとは図(補足図)で示すとおり、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を含む構造全体をいう。

4-2-2 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。

4-3 リヤスプロケットガード

4-3-1 チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けること。

4-3-2 そのガードはスプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム合金、頑強なプラスチックまたは樹脂とする。取り付け方式はスイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければいけない。

4-3-3 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないとい目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。

4-3-4 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る。

4-3-5 チェーンガードの板厚は最低2mmなければならない。

4-4 エキゾーストパイプ

4-4-1 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て満たさなくてはならない。

4-4-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしに関わらず丸みを帯びさせていなければいけない。

エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。

- 4-4-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- 4-4-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするため、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 4-4-5 エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの位置に関わらず、リヤタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。

4-5 ハンドルバー

- 4-5-1 ハンドルバーの最低幅は、2ストローク 85cc/4ストローク130ccまでのマシンは最低400mm、これを越えるマシンは最低450mmとする。
- 4-5-2 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。……補足図参照
- 4-5-3 ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされていなくてはならない。
- 4-5-4 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° 以上あること。……補足図参照
- 4-5-5 ストリームライニングがある場合、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ストリームライニングに接触してはならない。
- 4-5-6 ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいにも切ってもハンドルバー(レバーを含む)と燃料タンクの間で最低30mmの間隔があるように、ストッパー(ステアリングダンパー以外のもの)を取り付けること。
- 4-5-7 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 4-5-8 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 4-5-9 エンジン及びその他全ての電気部品を停止することの出来る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ること。

4-6 コントロールレバー

- 4-6-1 すべてのハンドルバー・レバー(クラッチ、ブレーキ等)は、原則として先端がボール状(このボールの直径は最低16mm)であること。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ること(平らな部分の厚みは最低14mmとする)。この先端部分はレバーと完全に一体となっていなくてはならない。
- 4-6-2 コントロール・レバー(フット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ていること。
- 4-6-3 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。

4-7 スロットルコントロール

スロットルコントロールは、手を離れた時に自動的に閉じるものであること。

4-8 フュエルポンプ

- 4-8-1 エレクトリックフュエル・ポンプは、事故の際に自動的に作動するサーキット・カットアウト(回路開閉器)を介して配線されていること。
- 4-8-2 この機能が車検時に確認できるよう、エレクトリックフュエル・ポンプにはテスト機能があること。

4-9 フットレスト

- 4-9-1 フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径8mmの球状でなければならない。
- 4-9-2 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。
- 4-9-3 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム合金、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)が固定されていること。(最低半径8mm以上)

4-10 ブレーキ

- 4-10-1 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(各ホイールにひとつ)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。

4-10-2 左右へのフロントブレーキキャリパーのフロントブレーキラインの分岐部分は、ローフォークブリッジ（ロワートリプルクランプ）より上にあること。但し、車両公認時においてローフォークブリッジより下にある場合は例外とする。

4-11 フェンダーおよびホイールプロテクション

4-11-1 フェンダーはタイヤの両側方に張り出していること。

4-11-2 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ること。また、補足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。

4-11-3 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° の間であること。フェンダーの後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。

4-11-4 リヤフェンダーは、ホイールの周囲を最低120° に渡ってカバーしなければならない。

4-11-5 リヤフェンダー後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は20° を越えてはならない。（補足図参照）

4-11-6 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。

4-11-7 シートのフェアリングがリヤタイヤの後側の垂直接線にまで達している場合には（許容誤差－50mm）、リヤフェンダーを装着する必要は無い。

4-12 フェアリング(カウリング、ウインドスクリーン含む全てのボディワーク)

4-12-1 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、各サイドからはっきりと見えなければならない。

4-12-2 フェアリングのいかなる部分も、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。ノーマルのフェンダーはフェアリングとはみなされない。

※スポーツプロダクションクラスに限り、車両公認時の形状がこの項目に合致しない場合、種目別仕様である公認時の形状の維持が優先される。

4-12-3 フェアリングのいかなる部分も、リヤ・ホイール・アクスルを通る垂直線の後部にあってはならない上、リヤ・ホイールのリムはこの線の後部円周180° に渡ってはっきり見えなければならない。

4-12-4 モーターサイクルのいかなる部分も、リヤ・ホイール外側の後端の垂直接線より後方にあってはならない。

※スポーツプロダクションクラスに限り、車両公認時の形状がこの項目に合致しない場合種目別仕様である公認時の形状の維持が優先される。

4-12-5 エアfoilまたはスポイラーは、それがフェアリングまたはシートと一体構造になっている場合に限り取り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上、ハンドルバーの高さを越えてはならない。

4-12-6 尖っているエッジは、少なくとも半径8mmの丸みを持たせなければならない。

4-12-7 ウインドスクリーンの先端と、すべてのフェアリングの露出部分の先端は丸みを持たせなければならない。

4-12-8 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及び上から全体（腕の前部を除く）が視認されなければならない。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。

4-12-9 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。

4-12-10 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であること。

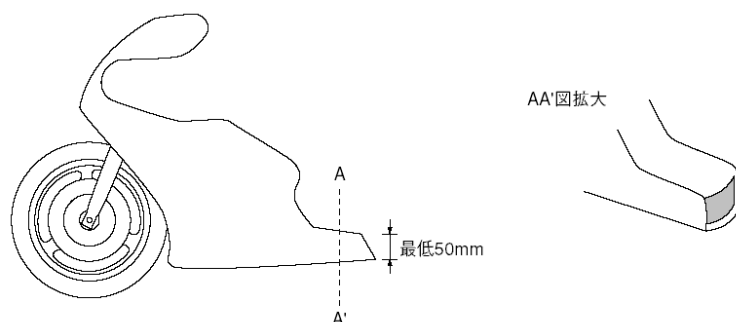
4-12-11 ナンバープレートが固定されている前部の傾斜角度は垂直面から後部へ30° 以上あってはならない。（補足図参照）

4-12-12 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。

4-12-13 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ていること。

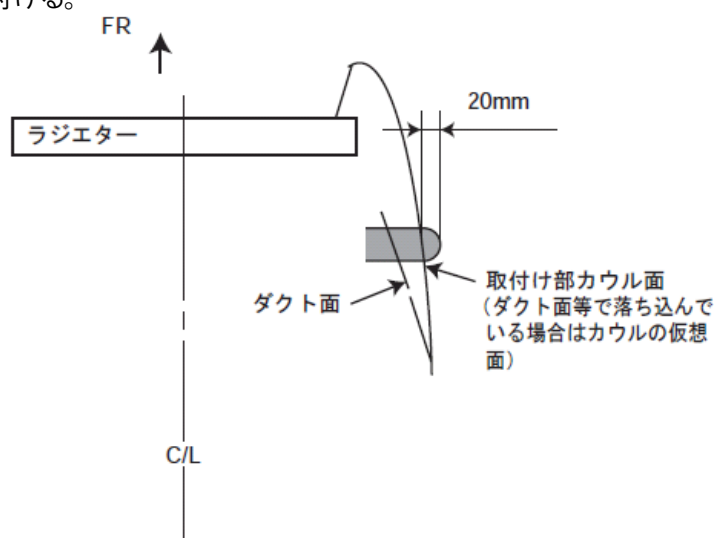
※この規則は、2000年以降の市販車に対してのみ適用される。

- 4-12-14 全ての4ストローク車両は、エンジンの破損または故障時に、その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をフェアリング下部(オイル受け)で保持できる構造になっていなければならない。



フェアリング下部(オイル受け)の端部は一番低いところから最低50mmの高さでなければならない。

- 4-12-15 フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られてもよい。この規則を満たすための最低限の外観変更が許可される。
- 4-12-16 アンダーカウル下部には、直径20mm(許容誤差+5mm)の孔を最高2つまで設けても良いが、この孔はドライコンディションレースの際は耐油/耐熱性を持つグロメット等で確実に閉じていること。競技監督がウェット・レースを宣言した場合のみ開くことができる。また、上記の規則に合致するアンダーカウル取付け用ステーの追加は認められる。
- 4-12-17 上記変更以外に、スポーツプロダクションのフェアリングには何も追加できない。
- 4-12-18 全ての4ストローク車両はプロテクティブコーンの装着、もしくは2次カバーのいずれかの装着を義務付ける。



〈プロテクティブコーン〉

4-13 モーターサイクルの傾斜角

- 4-13-1 ロードレースおよびプロダクション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ること。(補足図参照)

4-14 ホイール、リム、およびタイヤ

- 4-14-1 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)または従来の着脱式リムに対して、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。
- 4-14-2 ホイールリムの幅は、ETRTO(ヨーロッパタイヤリム技術機構)の定める方法によりフランジウォールの内側にて測定される。
- 4-14-3 リムの最低直径は400mmとする。

4-15 ナンバープレート

- 4-15-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイド又は、シートカウル上部で数字の上部をライダー

一に向けるようにゼッケンナンバーが装着され、オフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。またモーターサイクルのいかなる部分によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。シートカウル上部のゼッケンサイズはフロントナンバーと同じサイズでなければならない。

- 4-15-2 ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていること。最低寸法は275mm×200mmとする。この面積は単色であること。シート～シートカウルにまたがってゼッケンを貼付する等ゼッケンスペースが単色でない場合は、カッティングシート等を貼り、上記寸法のゼッケンスペースを単色で確保した上でゼッケンを貼付すること。
- 4-15-3 ゼッケンスペースの湾曲による突出は平面から50mm以上超えてはならない。またカバーされたり曲げたりされてはならない。
- 4-15-4 1枚のプレートがフロントに、垂直面から後方に向かって30度以内の角度で傾斜して固定されていること。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ていること。
- 4-15-5 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にも、またライダーが自分のシートに座った時に身体にも隠れてはいけない。
- 4-15-6 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るようにすること。
- 4-15-7 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。
- 4-15-8 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為に、地の色同様につや消しで書かれていること。

※判別しづらい組み合わせ例

以下の組み合わせのゼッケンは認められない。また、以下の組み合わせ以外であっても、判別しづらい場合は修正を指示される場合がある。色の指定がある場合は、その指定に従うこと。

- ・ 赤地に黄色文字、あるいはその逆
- ・ 赤地に紫文字、あるいはその逆
- ・ 黄色地に白文字、あるいはその逆

※FUN&RUN! 2-Wheelsにおいて、オフィシャルよりサイドゼッケンが識別できないと判断された場合は、サポートゼッケンを貼付すること。

- 4-15-9 アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。サポートナンバーの最低寸法は、2桁ゼッケン幅185mm×150mm、3桁ゼッケンの最低幅は260mmとする。
- ナンバーの地色は、自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。アッパーカウルとアンダーカウルの分割位置も変更可能とする。

- 4-15-10 数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロントナンバー

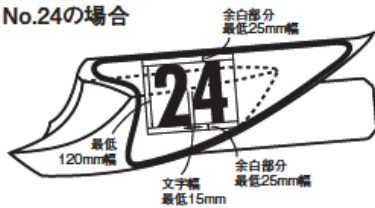
最低高	140mm
最低幅	80mm(1の場合25mm)
数字の最低の太さ	25mm
数字間のスペース	15mm

サイドナンバー

最低高	120mm
最低幅	60mm(1の場合25mm)
数字の最低の太さ	25mm
数字間のスペース	15mm

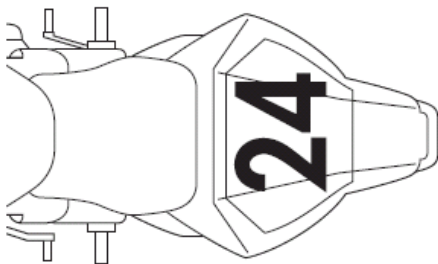
サイドゼッケン

例) No.24の場合

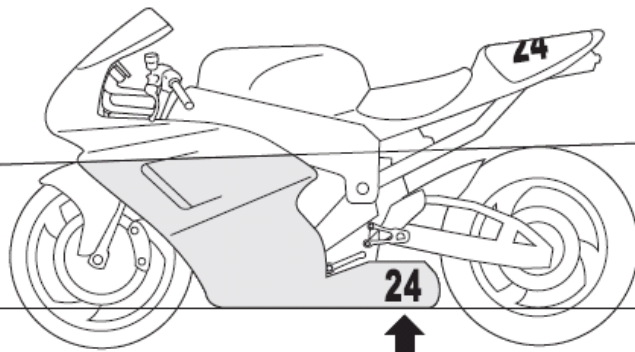


ゼッケンナンバーの位置は側面から見て見やすい位置に貼付けなければならない

シートカウル上部ゼッケン



サポートナンバーの装着例

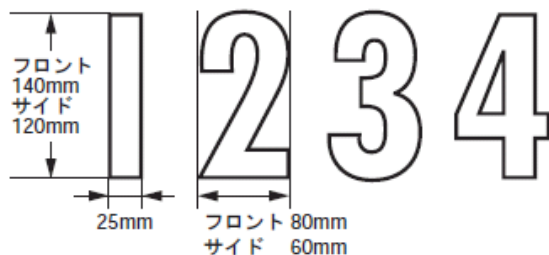
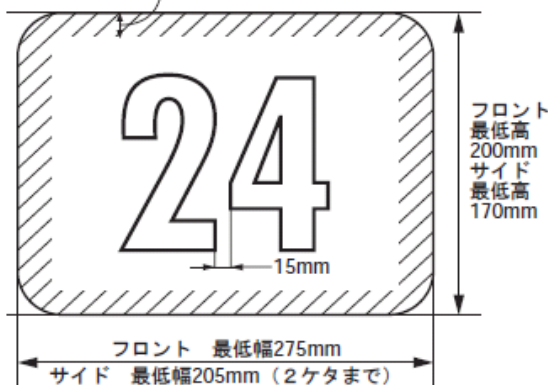


推奨位置アンダーカウルの後端

※サポートナンバーの貼り付エリアは  部分

アンダーカウルにはサポートゼッケンを必ず張ること

ナンバープレート25mm以上の余白部分



ゼッケン書体の良い例

Futura Heavy

1234567890

ゼッケン書体の悪い例

1234567890

跳ねが「7」と混同しやすい。

「8」と混同しやすい。

1234567890

余計な装飾・跳ねのある文字はその他の数字と混同しやすい。
数字の太さが一定でないものは読み取りやすい。

1234567890

- 4-15-11 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すこと。
- 4-15-12 全てのナンバープレートの数字の周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示しないこと。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。

4-16 燃料タンク及びオイルタンク

- 4-16-1 スポーツプロダクションはカテゴリーごとに設定する。
- 4-16-2 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。
- 4-16-4 シートタンクおよび補助タンクは禁止される。すべての競技において、給油の為に容易に脱着出来る取り換えタンクを使用することは禁止される。
- 4-16-5 タンクの容量を減少させる一時的充填物の使用は禁止される。
- 4-16-6 タンクに防爆材を完全に充填することを義務付ける。但し、メーカーより一般公道用として市販された車両の純正タンクについては、一切の改造・変更がない場合に限り、この条件を免除される。

4-16-7 オイルキャッチタンクとブリーザーシステム

【2ストローク車両】

オイルブリーザーパイプが装着される場合、オイル放出は容易に手が届く場所に設けられたキャッチタンクに行く。このタンクは競技の前に空にすること。オイルキャッチタンクの最低サイズは、ギヤボックスブリーザーの場合250ccとし、エンジンブリーザーの場合には500ccが勧められる。

【4ストローク車両】

クローズドブリーザーシステムを備えていること。オイルブリーザーパイプはエアボックス接続され、ボックス中に排出されること。(補足図参照)

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最低1000ccとする。エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合は、オイルを受けられるように塞ぐこと。

4-16-8 オイルドレンプラグおよび供給パイプ

全てのオイルドレインボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されること。オイルキャビティに進入する外部オイルフィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックすること。(CBR等オイルフィルターカバーの取付ボルトもワイヤーロックの事。)

またオイル供給ライン(パイプ、ホース等)を改造・変更している場合も、ワイヤーロックを施すこと。

4-16-9 ガソリンキャッチタンク

キャブレターからのオーバーフローのガソリンを受け留めるためのガソリンキャッチタンクの装着が義務付けられる。またフュエルタンクブリーザーパイプのついたフュエルタンクを使用する場合は、このブリーザーからもガソリンキャッチタンクに接続すること。

ガソリンキャッチタンクに接続するチューブには全てノンリターンバルブを取り付けること。ガソリンキャッチタンクの最低容量は250ccとする。

4-16-10 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

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こと。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ること。

4-17 燃料、燃料／オイルの混合液及び冷却水

4-17-1 全ての車両は、MFJの定める無鉛ガソリンを使用すること。(AVガス、航空機用燃料の使用は禁止する)

4-17-2 競技に使用できるガソリン

競技に使用できるガソリンは以下の項目全てに合致していること。

4-17-2-1 競技用ガソリンとは一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、あるいはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。(ロードレースに関しては大会時にサーキットにて購入できるガソリンに限る)

4-17-2-2 競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内(無鉛ガソリン)に制限される。(AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない)

- ・鉛の含有量は0.013g/l以下であること。
- ・リサーチオクタン価が100.0(RON)、モーターオクタン価が89.0(MON)以下であること。
- ・密度は15°Cにおいて0.725g/ml~0.780g/mlであること。

4-17-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール(燃料精製中に混入されているものに限る)は認められる。

4-17-2-4 大会特別規則によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合それに従うこと。

4-17-3 冷却水

4-17-3-1 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物(レース用として一般販売されている冷却水)に限る。ただし不凍液が含まれる冷却水は使用できない。

4-17-3-2 ラジエターオーバーフローパイプを有する場合、最低容量が250ccのラジエターキャッチタンクを取り付けること。ただしラジエターリザーバータンクを有する場合、取り付けの必要はない。

4-18 音量規制

4-18-1 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。但し、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。

4-18-2 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ること。

- 4-18-3 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は禁止する。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。
- 4-18-4 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くこと。測定は所定のrpmに達した時に行う。
- 4-18-5 rpm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。
- 4-18-6 所定のエンジン回転数(rpm) = (30,000 × ピストンスピード < m/s >) / ピストンストローク (mm)
- 4-18-7 サンデーロードレース各クラスにおける車両の音量測定は、MFJ国内競技規則の各クラス技術仕様にに基づき実施する。その他のレースの4ストローク車両の音量測定は、以下の固定回転数方式が適用される。エンジン型式及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、測定は以下の固定回転数にて実施する。

■スポーツプロダクション、プロダクションをベースとしたエンジン。

	単気筒	2気筒	3気筒	4気筒
250cc (4ストローク)	5,500rpm	7,500rpm		<u>8,000rpm</u>
400cc (4ストローク)	5,000rpm	6,500rpm	7,000rpm	8,000rpm
600cc (4ストローク)	5,000rpm	5,500rpm	6,500rpm	7,000rpm
750cc (4ストローク)	5,000rpm	5,500rpm	6,000rpm	7,000rpm
Over750cc(4ストローク)	4,500rpm	5,000rpm	5,000rpm	5,500rpm
150cc (2ストローク)	7,000rpm			
250cc (2ストローク)		7,000rpm		<u>7,000rpm</u>
500cc (2ストローク)		5,500rpm	7,000rpm	7,000rpm

■その他レース用エンジン、GPフォーミュラ。

	単気筒	2気筒	3気筒	4気筒
J-GP3 250(4ストローク)	6,000rpm			
J-GP3 125(2ストローク)	7,000rpm			

- 4-18-8 音量計測は各エキゾーストパイプの先端で測定される。
- 4-18-9 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。
- 4-18-10 バンケルエンジンの場合の測定回転数は、6,000rpmとする。
- 4-18-11 現行の音量規制値
 2ストロークエンジンはピストンスピード13m/secで測って105dB/Aまでとする。4ストロークエンジンは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。全日本選手権においては4-18-7の固定回転数を使用することもできる。
- 4-18-12 周辺の音量は、モーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。
- 4-18-13 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。また気温0℃以下の場合、許容誤差+(プラス)2dB/Aが認められる。
- 4-18-14 メーターの読み方は常に切り捨てとする。(例:99.9dB/A=99dB/A)
- 4-18-15 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。

4-19 テレメトリー

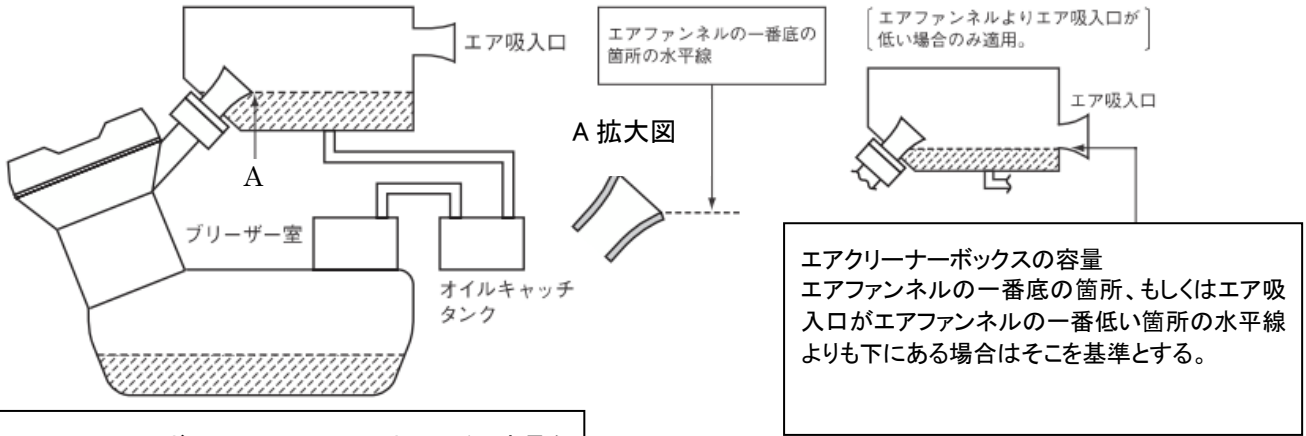
動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。マシンには、自動計測装置の搭載が必要とされる可能性もある。P-LAPなどの自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされないが、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

4-20 最低重量

各種目別技術仕様において、最低重量が設定され、バラストに関する明記が無い場合、その重量規定を満たすためにバラストを装着することは認められない。

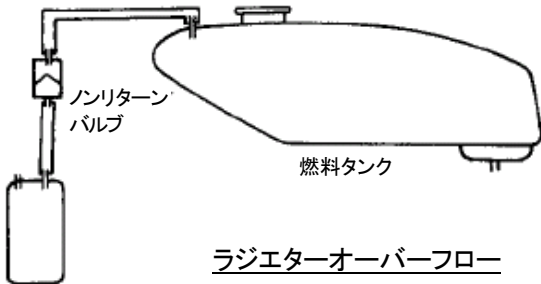
【補足図】

4 ストロークエンジンのブリーザーシステム



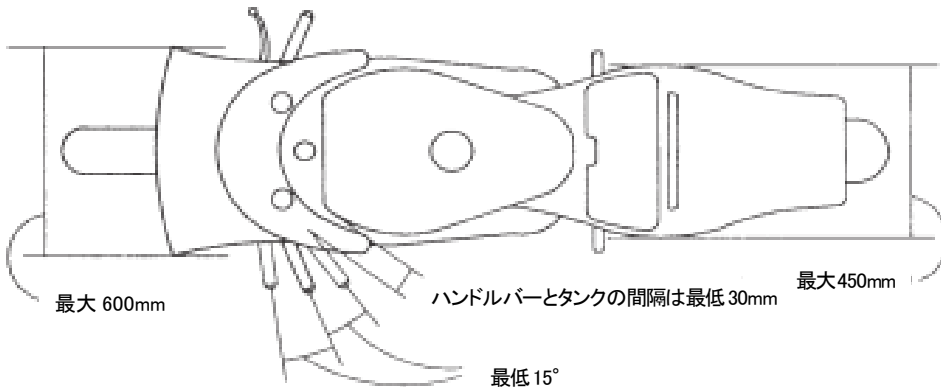
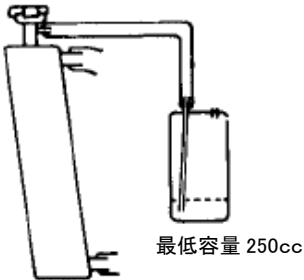
エアクリーナーボックスで 1,000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で 1,000cc以上を確保していなければならない。(エアクリーナーボックス単体で 1,000cc以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される)。

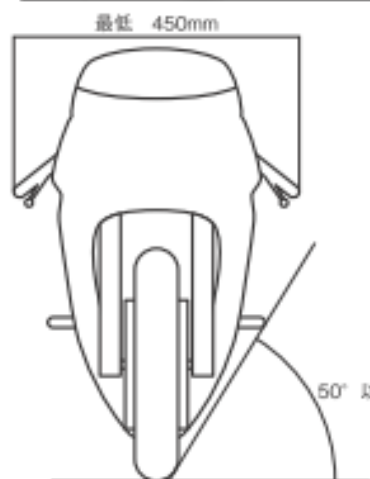
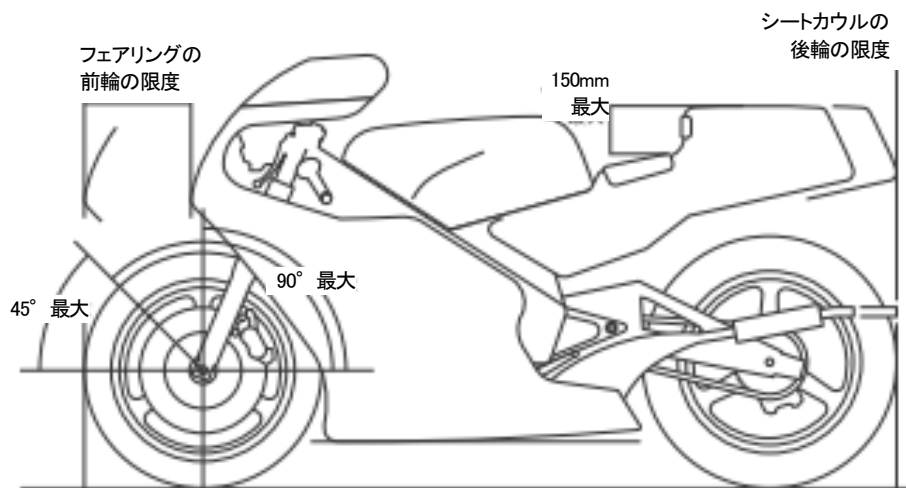
燃料タンクブリーザー



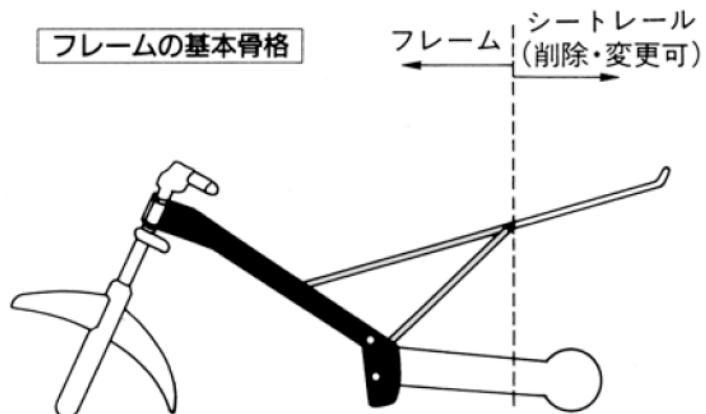
最低容量 250cc

ラジエターオーバーフロー





フレームの基本骨格



※シートサポートはボルトオンの場合はフレームとみなさない。

第2章 鈴鹿サンデーロードレース車両規定

第1条 JSB1000、ST1000、ST600クラス車両規定

JSB1000、ST1000、ST600、各クラスの車両規定はMFJ国内競技規則の各クラス技術規則に準じる。但し、ナショナルST600クラスにおいて、Nクラス規定は適用しない。

また、JSB1000、ST600クラスにおいてリヤセーフティライトを装備することができる。リヤセーフティライトを装備する際の仕様は、MFJ国内競技規則 付則8 JSB1000技術仕様 7-14-6に従わなければならない。

ST1000クラスのタイヤはダンロップのワンメイクタイヤのみ使用することができる。

ST600クラスのタイヤはブリヂストンのワンメイクタイヤのみ使用することができる。

(詳細はMFJ国内競技規則参照)

第2条 ST600R(Revival)クラス車両規定

～1) 出場車両

車両は一般生産型車両でST600 車両としてMFJが公認(過去の公認含む)したもので、以下の型式以前のモデルに限定する。

ST600R クラス対象車両	
HONDA	CBR600RR(PC40 型 最終型…12年)以前のモデル
KAWASAKI	ZX-6R(ZX600R 型…08年)以前のモデル
SUZUKI	GSX-R600(L1 型…10年)以前のモデル
YAMAHA	YZF-R6(1JS 型…11年)以前のモデル

※上記以外の車両に関しては問い合わせのこと。

早見表(白色の部分が適合型式になります)

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
HONDA	←	←	←	←	←	←	CBR 600RR (PC40 後期)	←	←	←	CBR 600RR (PC40 中期)	←	CBR 600RR (PC40 前期)
KAWASAKI	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	ZX-6R (ZX 600R)	←	ZX-6R (ZX 600P)
SUZUKI	←	←	←	←	←	←	←	←	GSX R600 (L1)	←	←	GSX R600 (K-8)	←
YAMAHA	←	←	YZF-R6 (17MOD EL) BN6	←	←	←	←	YZF-R6 (12MODE L) 1JS	←	←	←	YZF-R6 (08MODE L) 13S	←

～2) 車両規定

出場車両の規定以外はMFJ国内競技規則 ST600 技術規則、ならびに第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様に準じる。但し、Nクラス規定は適用しない。

ST600Rクラスのタイヤはブリヂストンのワンメイクタイヤのみ使用することができる。

(詳細はMFJ国内競技規則参照)

第3条 J-GP3 車両規定

～1) 4ストローク車両はMFJ国内競技規則 付則7 GPフォーミュラ技術仕様 第10項 J-GP3クラス4ストローク車両技術仕様に準じる。

～2) 2ストローク車両(GP125)車両は、MFJ国内競技規則 付則7 GPフォーミュラ技術仕様 第11項 J-GP3クラス2ストローク車両の技術仕様に準じる。

第4条 JP250 車両規定

MFJ国内競技規則 付則11 JP250技術仕様に準じる。タイヤはダンロップのワンメイクタイヤのみ使用することができる。(詳細はMFJ国内競技規則参照)

第5条 CBR250R DreamCup E クラス/ CBR250RR DreamCup 車両規定

以下を除いてホンダオフィシャルウェブサイト内、2020年 CBR250R DreamCup 技術仕様並びに 2020年 CBR250RR DreamCup技術仕様に準じる。

(掲載ページアドレス: <http://www.honda.co.jp/HRC/event/>)

※オイルフィルターカバーの取付ボルトのワイヤーロックに注意をする事。

～1) タイヤ規定

レーシングレインタイヤの使用を認める。

～2) タイヤウオーマー

鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則 第1章 共通事項 第19条～7)に準じ、サイティングラップ後グリッド上においてタイヤウオーマーのためのジェネレーターを使用しても良い。

第6条 タイヤマーキング規定

ST1000, ST600(R), JP250, CBR250R Dream Cup E クラス, CBR250RR Dream Cup のドライタイマーキングについては公式車検時に実施する。

使用するドライタイヤを車検時間内に車検場へ持ち込み、車検員に申し出てマーキングを受けること。

このときドライタイヤは競技車両に装着されていても単体で持ち込んでも構わない。

第3章 FUN&RUN! 2-Wheels 車両規定

第1条 FUN&RUN! 2-Wheels 開催クラス 車両基本仕様

(FUN&RUN Mix Big / FUN&RUN Mix Small 各クラスに適用)

- ～1) 出場車両
各クラスの規定に準ずる。
- ～2) 仕様
- ①車両は第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様に合致していること。以下の項目に関しては市販時の状態で規則に合致していない場合でも、市販時の形状を維持していることを条件に認められる。
 - ②改造範囲
以下の各項目以外の改造変更は自由とする。
 - (1) エンジン
 - 1) ボアアップは可能とするが最大排気量は FUN&RUN Mix Big 2,000cc とする。
(FUN&RUN Mix Small 400cc まで)
 - 2) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース及びギアボックスシェルは切削による改造以外は認められない。
 - (2) ミッション：変更可能。最大 6 速まで。
 - (3) マフラー：変更可能。素材は制限しない。音量は 105db/A 以内とする。(FIM 方式)
 - (4) ホイール：ホイールの交換は可能であるが最低直径 16 インチとする。カーボンホイールの使用は認めない。
 - (5) ブレーキ：変更可能。但しカーボン素材は禁止される。
- ～3) 禁止事項
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及びホイール・スピンドル構造にチタニウムを使用することは禁止。ホイール・スピンドルに関しては軽合金も使用してはならない。但し、フロントフォークインナーチューブへのチタンコーティング加工は認められる。

※上記で規定されている事項以外は基本的に制限されないが、大会事務局が必要と判断した場合、規定の変更・追加・削除等を行う場合がある。

第2条 FUN&RUN Mix Bigクラス

- ～1) 出場車両
2つのホイールとエンジンを有する車両であること。
- ①競技専用車および一般生産型市販車 2st.251cc/4st.401cc 以上で、ホイールサイズ 16 インチ以上の車両に限る。車両の改造範囲は第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様に適合していること。上記に抵触する可能性のある競技車両で参加を希望する場合は、参加申込前に大会事務局まで連絡し、承認された場合に限り出場が可能となる。
 - ②4 ストローク(気筒数問わない)エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した 751cc 以上の車両であれば出場が認められる。但し、スーパースポーツレプリカ系車両(YZF-R1、CBR1000RR、Panigale R 等の JSB1000 出場車両等を指す)でないことを条件とする。
 - ③4 ストローク(気筒数問わない)エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した 401cc 以上 750cc 以下の車両もしくは 2 ストローク(気筒数問わない)エンジンを搭載した 126cc 以上 250cc 以下の車両であれば出場が認められる。但し、例外として、以下の車両の参加を認める。
HONDA NS400R、YAMAHA RZV500R、SUZUKI RG400 Γ、SUZUKI RG500 Γ

カテゴリー	4st. (気筒数問わず)	2st. (気筒数を問わず)
C-OPEN	①401cc 以上	①251cc 以上
C-Big I	②751cc 以上	
C-Big II	③401～750cc	③126cc～250cc

～2) 仕様

車両の改造範囲は第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様に適合していること。以下の項目に関しては市販時の状態で規則に合致していない場合でも、市販時の形状を維持していることを条件に認められる。

改造範囲

以下の各項目以外の改造変更は自由とする。

- (1) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース及びギアボックスシェルは切削による改造以外は認められない。
- (2) ミッション：変更可能。最大6速まで。
- (3) マフラー：変更可能。素材は制限しない。音量は105db/A以内とする。(FIM方式)
- (4) ホイール：ホイールの交換は可能であるが最低直径16インチとする。カーボンホイールの使用は認めない。
- (5) ブレーキ：変更可能。但しカーボン素材は禁止される。

【禁止事項】

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及びホイール・スピンドル構造にチタニウムを使用することは禁止。ホイール・スピンドルに関しては軽合金も使用してはならない。但し、フロントフォークインナーチューブへのチタンコーティング加工は認められる。

※上記で規定されている事項以外は基本的に制限されないが、大会事務局が必要と判断した場合、規定の変更・追加・削除等を行う場合がある。

～3) クローズドブリーザーシステム

クローズドブリーザーシステムを推奨する。エンジンブリーザー・ギアボックスブリーザーからのオイルを受けるキャッチタンクはエアクリーナーボックスが兼ねるものも可とする。

～4) 重量

最低重量は制限しない。

～5) タイヤ

スリックタイヤ(レーシングレイン含む)の使用が許可される。

～6) ナンバープレート及びゼッケンナンバープレートは、フロントと両サイドの

3枚を取り付けること。ゼッケンカラーは蛍光色以外の対称色であれば自由とする上記以外の規定については第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様 4-15に準拠すること。なお車両によってシートカウル両サイドにゼッケンを貼付けることが難しい、または識別が困難な場合は、車検長の判断により鈴鹿ロードレース基本仕様 4-15-1、4-15-9(シートカウル上部ゼッケンならびにサポートゼッケン)が適用される。

～7) 買取規定(Mix Big C-Big I・II)

第4章 買取規定に準ずる。また、この買取規定には拒否権を行使することが出来る。ただし拒否権を行使した場合は、次回出場の際、順位認定及び賞典授与の対象外となる。

第3条 FUN&RUN Mix Smallクラス

～1) 出場車両

- ① 4ストローク3～4気筒エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した251cc以上400cc以下の車両であれば出場が認められる。
- ② 4ストローク2気筒エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した251cc以上745cc以下の車両であれば出場が認められる。
- ① 4ストローク単気筒エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した251cc以上750cc以下以下の車両であれば出場が認められる。
- ② 2ストローク(気筒数を問わない)エンジンを搭載した126cc以上250cc以下の車両であれば出場が認められる。
- ③ 4ストローク単～4気筒エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した126cc以上250cc以下の車両であれば出場が認められる。
- ④ 2ストローク(気筒数を問わない)エンジンを搭載した86cc以上125cc以下の車両であれば出場が認められる。

上記車両の改造範囲は第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様に適合していること。

カテゴリー	4st. 3～4 気筒	4st. 2 気筒	4st. 単気筒	2st. (気筒数問わず)
C-Small I	①251cc～400cc	②251cc～745cc	③251cc～750cc	④126cc～250cc
C-Small II	⑤126cc～250cc			⑥86cc～125cc

～2) 仕様

車両の改造範囲は第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様に適合していること。以下の項目に関しては市販時の状態で規則に合致していない場合でも、市販時の形状を維持していることを条件に認められる。

改造範囲

以下の各項目以外の改造変更は自由とする。

- (1) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース及びギアボックスシェルは切削による改造以外は認められない。
- (2) ミッション：変更可能。最大6速まで。
- (3) マフラー：変更可能。素材は制限しない。音量は105db/A以内とする。(FIM方式)
- (4) ホイール：ホイールの交換は可能であるが最低直径16インチとする。カーボンホイールの使用は認めない。
- (5) ブレーキ：変更可能。但しカーボン素材は禁止される。

【禁止事項】

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及びホイール・スピンドル構造にチタニウムを使用することは禁止。ホイール・スピンドルに関しては軽合金も使用してはならない。但し、フロントフォークインナーチューブへのチタンコーティング加工は認められる。

※上記で規定されている事項以外は基本的に制限されないが、大会事務局が必要と判断した場合、規定の変更・追加・削除等を行う場合がある。

～3) クローズドブリーザーシステム

クローズドブリーザーシステムを推奨する。エンジブリーザー・ギアボックスブリーザーからのオイルを受けるキャッチタンクはエアクリーナーボックスが兼ねるものも可とする。

～4) 重量

最低重量は制限しない。

～5) タイヤ

スリックタイヤ(レーシングレイン含む)の使用が許可される。

～6) ナンバープレート及びゼッケンナンバープレートは、フロントと両サイドの

3枚を取り付けること。ゼッケンカラーは蛍光色以外の対称色であれば自由とする。上記以外の規定については第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様4-15に準拠すること。

なお車両によってシートカウル両サイドにゼッケンを貼付けることが難しい、または識別が困難な場合は、車検長の判断により鈴鹿ロードレース基本仕様4-15-1、4-15-9(シートカウル上部ゼッケンならびにサポートゼッケン)が適用される。

～7) 買取規定

第4章 買取規定に準ずる。また、この買取規定には拒否権を行使することが出来る。ただし拒否権を行使した場合は、次回出場の際、順位認定及び賞典授与の対象外となる。

第4条 ST250 車両規定

以下の規定以外は第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様準じる。

全ての車両は全ての要素において本仕様に適合してはならない。本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。ただし公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

用語の定義：

改造＝オリジナルパーツ(車両公認時に装着されたもの)に対し切削、追加、研磨を行う行為

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

材質＝「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。各材質は、各々の材質を主成分としたものである。

材質については、必要に応じて製造方法も併記して規制の運用を行う。

素材＝材質と製造方法を含む。

1. 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、MFJが公認した車両でなければならない。

2. 排気量区分

ST250	201cc～250cc	4ストローク	最大2気筒
-------	-------------	--------	-------

3. 最低重量

3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

クラス名称	単気筒	2気筒
ST250	130kg	135kg

3-2 各レース終了後、無作為に抽出されたマシンの重量が最終車検時にレースを終えた状態で測定される。

3-3 マシンは、レースを終えた状態で車重規定に合格していなくてはならず、マシンには、水、オイル、燃料、またはタイヤを含む一切のものを追加することができない。

3-4 レース後、マシンの車重には1kgの許容誤差が認められる。

3-5 練習走行及び予選時に、マシンの車重検査を受けるようライダーに要請が出されることもある。この場合ライダーとチームの作業をできる限り妨害しないように行われるが要請を受けたライダー、チームは、その要請に従わなくてはならない。

4. 音量

4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。

4-1-1 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。

4-1-2 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。

4-1-3 規制に適合しているサイレンサーには大会ごとに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。

4-1-4 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定の回転数域に達するまでエンジンの回転を増していかななくてはならない。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。

4-1-5 回転数は、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。

$$4-1-6 \text{ 所定のエンジン回転数 (rpm)} = \frac{30,000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$$

4-1-7 音量規制値

ピストンスピード 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。音量測定は下記固定回転数を使用することもできる。

4-1-8 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。

単気筒	2気筒
5,500rpm	7,500rpm

4-1-9 サイレンサーが1本を超える場合の音量計測は、各エキゾーストパイプの先端で測定される。

4-1-10 音量測定は、走行時と同じモードで測定される。スイッチ等のモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行う場合がある。音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。

4-1-11 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。

4-1-12 周辺の音量は、モーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。

4-1-13 音量測定は気温20°Cを基準とする。気温10°C以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。

4-1-14 気温0°C以下の場合、許容誤差+2dB/Aが認められる。

4-1-15 メーターの読み方は常に少数点以下を切り捨てとする(105.9dB/A=105dB/A)。

4-1-16 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。

5. 燃料、オイル、冷却水

- 5-1 全ての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない(AV ガス(航空機用燃料)の使用は禁止される)。
- 5-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致してはならない。
- 5-3 競技用ガソリンとは、当該競技会の開催されるサーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。
- 5-4 競技用ガソリンは、鉛の含有量は 0.013g/l 以下であること。リサーチオクタン価が 100.0(RON)、モーターオクタン価が 89.0(MON) 以下であること。
密度は 15℃において 0.725g/ml~0.780g/ml であること。
- 5-5 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および 1.5%以下のアルコール(燃料精製中に混入されているものに限る)については認められる。
- 5-6 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物(レース用として一般市販されている冷却水)に限られる。ただし、不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。
- 5-7 大会特別規則によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

6. ナンバープレート及びカラー

- 6-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントナンバーと同じサイズでなければならない。
- 6-2 ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
- 6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。
最低寸法はフロントが幅 275 mm×高さ 200 mm、サイドは、幅 205 mm×高さ 170 mm(3桁ゼッケンの場合は、幅 260 mmとする)とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディ又はフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。
- 6-4 全てのナンバープレートの数字の周囲には最低 25 mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。
- 6-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。
- 6-6 アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。
- 6-7 ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする(蛍光色は禁止)。ナンバープレートの地色は、単色でなければならない。
ST クラス 白地に黒文字
※サポートナンバー及び数字の最低寸法については、第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様 4-15-9、10を参照

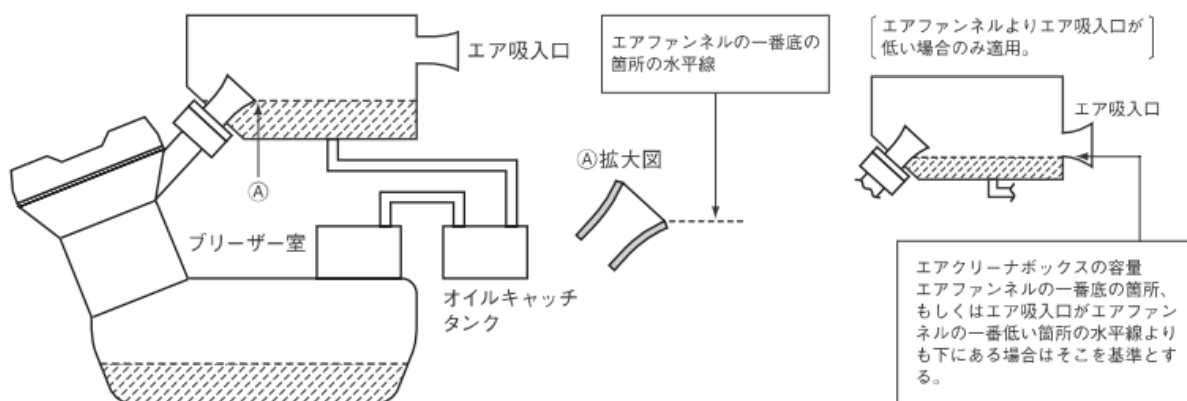
7. 仕様

以下に明記されていないすべての事項については、MFJ が公認した状態の仕様でなければならない。同一車種において国内販売車両と輸出専用車両が異なる場合でも、国内販売車両を輸出専用車両の仕様にするとは認められない。または国内販売車両に輸出専用車両の部品取り付けすることも認められない。

- 7-1 レースのために取り外されなければならない部品
 - 7-1-1 ライト/ウィンカー/リフレクター
 - 7-1-2 バックミラー
 - 7-1-3 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
 - 7-1-4 セーフティバー/センタースタンド/サイドスタンド
 - 7-1-5 同乗者用フットレスト/グラブレール

- 7-1-6 シートレールに取り付けられた荷掛けフック(溶接されたものの切削も可)
- 7-1-7 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品
- 7-2 安全確保のため、改造・変更が義務付けられる事項
- 7-2-1 スロットルグリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 7-2-2 キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取付けること。
- 7-2-3 電動式フュエルポンプがついている車両は、転倒したときにポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
- 7-2-4 クローズドブリーザーシステム
- 7-2-4-1 全ての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエアクリーナーボックス及びオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。
- 7-2-4-2 エアクリーナーボックスで 1000cc のオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で 1000cc 以上を確保していなければならない。(エアクリーナーボックス単体で 1000cc 以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される)。
- 7-2-4-3 エアクリーナーボックスのオイル受け容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。
- 7-2-4-4 エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合、オイルが受けられるように塞がれていなければならない。
- 7-2-4-5 エアクリーナーボックス及びオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム

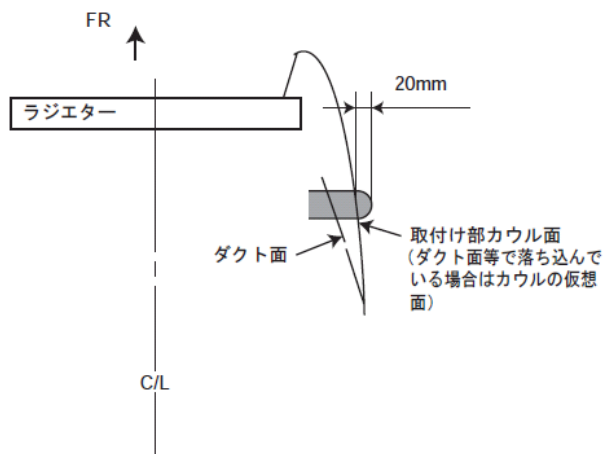


- 7-2-5 オイルドレインプラグおよび供給パイプ

すべてのドレインプラグはワイヤーロックされなければならない。外部のオイルフィルター・スクリューおよびボルトでオイルキャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックしなければならない。(例:ドレインボルト、オイルフィルターキャップ、レベルゲージ、オイルフィルター、水冷オイルクーラーボルト等)。

ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。エンジンクラッチおよびACGカバーにあるメンテナンス用キャップについては、ワイヤーロックするか接着テープによる脱落防止が推奨される。
- 7-2-6 燃料タンクブリーザーパイプがついている車両は、ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けなくてはならない。これは、適切な材質でできた最低容量 250 cc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。
- 7-2-7 燃料タンク・フィルターキャップは閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。
- 7-2-8 ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、最低容量 250 cc以上のキャッチタンクを取付けなくてはならない。
- 7-2-9 リヤスプロケットガード
- 7-2-9-1 チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 7-2-9-2 そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。

- 7-2-9-3 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 7-2-9-4 スイングアームとリヤスプロケットガードを兼ねることは認められる。
- 7-2-9-5 リヤスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。
- 7-2-9-6 フロントスプロケットガード
車両公認時のスプロケットガードが装着されていなければならない。逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は最小限のカットは認められる。本来の機能が果たせない場合は不可となる。
- 7-2-10 ハンドルストッパー
ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいにもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間に最低 30 mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。
- 7-3 レースのために変更、改造、チューニングが許可される部分
- 7-3-1 フレーム
- 7-3-1-1 リヤサブフレームにボルト・オンされたアクセサリーの取り外し
- 7-3-1-2 ステアリングダンパーおよびフェアリング、シートカウル取り付け目的のためのステーおよびブラケットの追加と穴あけは認められる。
- 7-3-1-3 全てのフェアリングステーは、部分的に変えたり、交換してもよい。
- 7-3-1-4 転倒時、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付けは可。



- 7-3-1-5 プロテクティブコーンを取り付けた場合、プロテクティブコーンの突き出し量はフェアリングの表面から 20 mm以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンの R は 10R 以上とする。
- 7-3-1-6 サイドスタンド／メインスタンドのブラケットのカットは許可される。
- 7-3-2 スタンドブラケット
- 7-3-2-1 フロントホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロックにボルト止めされなければならない。
- 7-3-2-2 リヤホイールスタンドのブラケットは、リヤフォーク（スイングアーム）に取り付けるための加工または、ボルト止めが認められる。但し必要以上に長く鋭角なものは安全上使用が認められない場合があるので注意すること。
- 7-3-2-3 ブラケットを取り付けするためのフェアリングのカットは認められる。ただし、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5mm以上なければならない。
- 7-3-3 フロントフォーク
- 7-3-3-1 フロントフォークのアウトチューブ、インナーチューブは公認車両時の状態に維持されなくてはならない。アウトチューブの表面塗装の変更は認められる。
- 7-3-3-2 フロントフォークの内部パーツはバルブ形式を変更しない範囲で改造又は変更することができる。
- 7-3-3-3 フォークキャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。
- 7-3-3-4 上部と下部のフォーククランプ（三叉、フォークブリッジ）は、公認車両時のままに維持されなくてはならない。
- 7-3-3-5 ステアリングダンパーを追加する、またはアフターマーケットダンパーに変更することができる。

- 7-3-3-6 ステアリングダンパーは、ステアリングロック・リミティングデバイスとしての役割を果たしてはならない。
- 7-3-3-7 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。
- 7-3-3-8 サスペンションフルードの変更。
- 7-3-3-9 ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。
- 7-3-4 リヤフォーク(リヤスイングアーム)
- 7-3-4-1 リヤサスペンション・ユニットは変更、または改造することができる。フレームとリヤフォークのアタッチメントは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。ただし、シム追加による車高調整は認められる。

〈推奨事項〉

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

銘柄	車種	車高調整方法
ホンダ	VTR250/CBR125R	調整機構なし
	CBR250R	シム追加による手法で5mm以内
カワサキ	Ninja250R/Ninja250/Z250	調整機構なし
メグリジャパン	Negelli250r	調整機構なし
アプリリア	Aprillia RS4 125	調整機構なし
ヤマハ	YZF-R25	調整機構なし

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

- 7-3-4-2 リヤサスペンションのスプリングおよびカラーは変更できる。
- 7-3-4-3 リヤサスペンション・リンケージは、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-4-4 リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付け目的の加工。
- 7-3-4-5 リヤサスペンションの残ストローク量確認を可能にするためにリヤショックカバーの取り外しは認められる。
- 7-3-4-6 サスペンションフルードの変更
- 7-3-5 エキゾーストパイプおよびシステム
- 7-3-5-1 エキゾーストパイプ
- 7-3-5-1-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-3-5-1-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしに関わらず丸みを帯びさせていなければならない。エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角部は 0.5R 以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。
- 7-3-5-1-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- 7-3-5-1-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 7-3-5-1-5 エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの位置にかかわらず、リヤタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。
- 7-3-5-2 エキゾーストシステム
- 7-3-5-2-1 音量規制値以内であれば、エキゾーストパイプおよびサイレンサーを交換、または改造してもよい(エキゾーストパイプにはチタン、カーボンの使用はできない。ただし、サイレンサーには、チタン、カーボンの使用は認められる)。サイレンサーの数、および配置は公認車両から変更が認められる(例:4into2 から 4into1 への変更、左右1本出しから片側2本出しへの変更な

どは許可される)。

- 7-3-5-2-2 サイレンサーを変更する場合、ステーの交換および取り付け位置の変更も認められる。チタン、カーボンのステーの使用は禁止される。
- 7-3-5-2-3 エキゾーストパイプを交換した場合、遮熱板の追加は許可される。
- 7-3-6 ブレーキ
 - 7-3-6-1 前後ブレーキパッドとホースの変更
 - 7-3-6-2 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更
 - 7-3-6-3 ブレーキフルードの変更
 - 7-3-6-4 フロントとリアのブレーキディスクは変更しても良いが、車両公認時に装着されているキャリパー及びマウンティングに合うものでなければならない。ただし、外径とベンチレーションシステムは本来マニファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。インターナルベンチレイトド(内側でベンチレーションを行う)ディスクは許可されない。
 - 7-3-6-5 交換されるブレーキディスクの材質は、鉄(SUS 含む)のみ認められる。
 - 7-3-6-6 フロントとリアブレーキキャリパー(マウント、キャリア、ハンガー)は、車両公認時のものでなければならない。公認車両に ABS 仕様を設定される場合は、マウントを変更しない範囲でノーマル仕様との互換性が認められる。
 - 7-3-6-7 ブレーキパッドスプリングの取り外しおよび加工は認められない。ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付きのパッドピンを使っている場合は、βピンにワイヤーロックをしなければならない。βピンの交換は許可される。
 - 7-3-6-8 ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。
 - 7-3-6-9 車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためにはロワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。
 - 7-3-6-10 フロントとリアのブレーキリザーバータンクステー取り付け位置の変更/追加を認める。
 - 7-3-6-11 車両には、他の車両との接触等の場合、ブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備することを推奨する。ただし、スロットルグリップの作動に支障がないように注意すること。
- 7-3-7 タイヤ、ホイール
 - 7-3-7-1 スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサーの変更
 - 7-3-7-2 タイヤ
 - 7-3-7-2-1 タイヤは変更できるが、一般公道用のタイヤに限られる。レース用のスリックタイヤは天候に関わらず使用できない。レーシングレインタイヤの使用を認め、使用可能なタイヤを以下に記す。

【ダンロップ】

FRONT KR189
REAR KR389

【ブリヂストン】

FRONT ME01Z
REAR ME77

FRONT W01
REAR W01

※以上のパターンより車種に適合するタイヤを装着すること。使用タイヤの追加は、ブルテンで公示する。

- 7-3-7-2-2 タイヤの追加工(再グルーピング等)は禁止される。
- 7-3-7-2-3 摩耗限度を超えたタイヤは使用できない(残溝はインジケーターによる)。
- 7-3-7-2-4 グリッドおよびピットレーン上でのタイヤウォーマーのためのジェネレーターの使用は禁止するが、FUN&RUN! 2-Wheels ST250 クラスにおいて余熱は使用可とする。

7-3-7-2-5 使用できるタイヤは下記表に示される各ホイールに適合したサイズに限定される。フロント用タイヤをリヤに、リヤ用タイヤをフロントに使用することは許可されない。

ホイールサイズ	適合タイヤ (M/C)				
	(100/*-17)	(110/*-17)	(120/*-17)		
17×2.50-F	(100/*-17)	(110/*-17)	(120/*-17)		
17×2.75-F	(100/*-17)	110/*-17	(120/*-17)		
17×3.00-F	110/*-17	120/*-17			
17×3.50-R	110/*-17	120/*-17	130/*-17	140/*-17	(150/*-17)
17×4.00-R	130/*-17	140/*-17	150/*-17		

・()付きはバイアスタイヤのみ使用可。

7-3-7-2-6 バイアスタイヤを使用する場合、速度規格 H 以上のタイヤのみ使用が許可される。

7-3-7-3 ホイール

ホイールは車両公認時に装着されているホイールとする。ただし、表面塗装については変更を認る。

7-3-8 フットレスト・チェンジレバー・ブレーキペダル

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

7-3-8-1 ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取付け位置に固定しなければならない。

7-3-8-2 フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径8mmの球状でなければならない。

7-3-8-3 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。

7-3-8-4 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端(プラグ)が固定されなくてはならない(最低半径8mm以上)。

7-3-9 ハンドルバー、レバー類

7-3-9-1 ハンドルバーの交換および取り付け位置の変更(パイプからセパレートへの変更も認められる)。

7-3-9-1-1 セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でもよい。ただし、別体式でバーの取り付けがブラケットに差し込み式でボルトのみによる締め付けで固定される構造のものを使用する場合は、ボルトが緩んでもバーが抜けないように、少なくとも直径 5mm 以上のボルトまたはピンで、ブラケットとバーを接合しなければならない。

7-3-9-1-2 ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムまたは、プラスチック素材のものでカバーされていなくてはならない。

7-3-9-1-3 ハンドルバーの最低幅は 450 mmとする。

7-3-9-1-4 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。

7-3-9-1-5 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

7-3-9-2 ブレーキレバー／クラッチレバー(ホルダーを含む)およびブレーキ／クラッチケーブル／スロットルケーブルの変更は認められる。

7-3-9-3 ブレーキレバーに関しては、調整機構つきのもも認められるが、リモート式への変更は許可されない。

7-3-9-4 ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更

スロットルハウジングとスイッチ一体式のもは別体式のホルダーへの変更も認められる。

7-3-9-5 すべてのハンドルバー・レバー(クラッチ、ブレーキなど)は、原則として先端がボール状(このボールの直径は最低 19 mmとする)となっていなくてはならない。このボールの上下の面は平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸められなくてはならない(平らな部分の厚みは最低 14 mmとする)。この先端部分は、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。

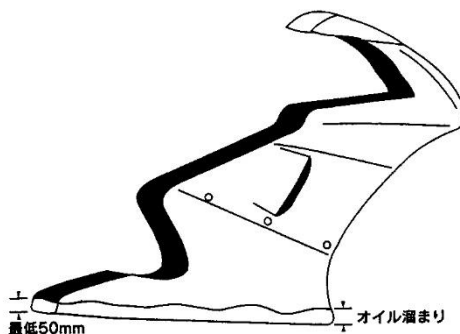
7-3-10 ボディワーク(フェアリング、ウインドスクリーン、エアダクト)

7-3-10-1 アフターマーケットのものに変更することができる。外観の変更も認められる。公認車両にカウルが装備されていない場合はナンバープレート兼ねたアッパーカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウル及びそれらを取り付ける為のステーの追加が認められる。ただしアッパーとアンダーが別体式カウルを追加する場合は、取り付けはアッパーカウルとアンダーカウルは個々に独立して保持される構造になっていなければならない。

アッパーとアンダーがファスナーにて連結されるフルカウルタイプを追加する場合は、アッパーカウルが車体に固定され、アンダーカウルも少なくとも1ヶ所は、車体に固定されなければならない。

- 7-3-10-1-2 カーボン、ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-10-1-3 フェアリングを交換した場合、フェアリングの吸気口のメッシュフィンが付いてなくても良い。
- 7-3-10-1-4 フェアリングとエアボックス間を通るオリジナルのエアダクトは、改造または交換が許可される。カーボン／ケブラー材の使用は禁止される。
- 7-3-10-2 取り付けブラケットの改造・変更
- 7-3-10-3 ウィンドスクリーンエッジ、また、その他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。
- 7-3-10-4 フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができる。カーボン／ケブラー材は使用できない。
- 7-3-10-5 リヤフェンダーの形状変更、追加・削除することができる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-10-6 フェアリング下部はエンジン破損時にエンジン内のオイルとエンジンクーラント容量の最低半分（最低 2.5 リットル）を保持できる構造とする。フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。
- 7-3-10-6-1 フェアリング下部の端部は、一番低いところから最低 50 mmの高さまでなければならない。

オイル溜まり



- 7-3-10-6-2 フェアリング下部には、直径 20 mm(許容誤差+5mm)の水抜き用の孔を最低1個設けなければならない(孔は2個までとする)。
- 7-3-10-6-3 この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェット・レースを宣言した場合、開けなければならない。
- 7-3-11 シート・シートカウル
オプションのシングルシートまたはアフターマーケットのものに変更できる。外観の変更も認められる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-12 シリンダーおよびシリンダーヘッド
シリンダーおよびシリンダーヘッドは、公認車両の状態に対して切削、追加、研磨をしてはならない。ボルト・オンの排気ガス対策用センサー類はシーリングプラグ(ボルト)への変更が許可される(材質はチタン禁止)。カーボン除去のみ認められ、シリンダーヘッドの研磨は一切認められない。
- 7-3-13 転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケース、カバーは樹脂製(FRP またはカーボン、ケブラー、プラスチック、ジュラコン等)の2次カバーによって保護されなければならない。この全ての2次カバーは、厚さ 2 mm以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。2次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。ただし、フェアリングの延長により接触部がカバーされる場合は2次カバーの取り付けはなくても認められる。
- 7-3-14 ラジエターおよび水温計
- 7-3-14-1 ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。
- 7-3-14-2 ラジエターブラケット(ステー)の変更。ただし材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウムとする。
- 7-3-14-3 ラジエターに導風板を取り付けることは認められる(カウル内部形状の変更は可)。
- 7-3-14-4 ラジエターとエキゾーストマニホールドの間に遮蔽板を取り付けることは認められる。

- 7-3-14-5 冷却のためのフェアリングへのドリルによる穴あけは認められる(直径 10 mm以下に限る)。
- 7-3-14-6 サーモスタットの交換・取り外しとスパーサーへの変更は認められる。
- 7-3-14-7 水温計(センサー含む)の追加および変更
- 7-3-15 排気ガス対策部品
 - 7-3-15-1 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外し(エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること)。
- 7-3-16 クラッチ
 - クラッチスプリングの変更
- 7-3-17 キャブレター
 - ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。
- 7-3-17-1 キャブレターの温水配管の取り外し
- 7-3-18 フュエルインジェクション
 - 7-3-18-1 スロットルボディは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。
 - 7-3-18-2 インジェクターは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。
 - 7-3-18-3 エアファンネルの交換は認められないが、公認車両に装備されたクローズドブリーザーシステムを維持した範囲でエアファンネルの改造が認められる。
 - 7-3-18-4 バタフライの交換・改造は禁止される。バタフライが複数配置されるスロットルボディにおいては、スロットルグリップと連動しないバタフライについては、機械的に固定することが認められる。
 - 7-3-18-5 フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリーおよびフラッシュ RAM は変更してもよい。
 - 7-3-18-6 燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。
 - 7-3-18-7 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。
 - 7-3-18-8 メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。
- 7-3-19 燃料供給
 - 7-3-19-1 フュエルラインの変更
 - 7-3-19-2 フュエルベントラインの変更
 - 7-3-19-3 フュエルフィルターの追加・変更
- 7-3-20 ワイヤハーネス
 - ワイヤハーネス(スイッチを含む)の改造、変更
- 7-3-21 スプロケット／チェーン
 - フロントスプロケット、リヤホイールスプロケットは丁(歯)数および材質の変更が許可されるが、歯幅および取り付け位置と方法は公認車両と同じでなければならない。チェーンも変更は許可されるが、サイズ(520等)は公認車両と同じでジョイントはカシメ方式のものを使用しなければならない。
- 7-3-22 エンジンレブリミッター／スピードリミッター
 - エンジンレブリミッター／スピードリミッター(イグナイター含む)の変更
- 7-3-23 点火時期／スパークプラグ
 - 7-3-23-1 スパークプラグ、プラグキャップの変更
 - 7-3-23-2 ハイテンションコードの変更
 - 7-3-23-3 点火時期の調整
- 7-3-24 ボルト、ナット類
 - 7-3-24-1 ボルト、ナット類の変更。ただし同じ材質でなければならない。
 - 7-3-24-2 フェアリング(シートカウル含む)、ウインドスクリーンの取り付けボルト・ナット類は別の素材のものに変更できる。
 - 7-3-24-3 ボルト、ナット類はセーフティワイヤーを付けるために穴を開けてもよい。しかし軽量化する改造は認められない。
 - 7-3-24-4 フェアリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。
- 7-3-25 オイルプレッシャースイッチ
 - オイルプレッシャースイッチはワイヤーロックができるシーリングプラグに変更することができる。
- 7-3-26 バッテリー
 - バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。
- 7-3-27 エアクリーナー

エアフィルター・エレメントは変更、あるいは取り外すことができる。ラムダクトのないエアクリーナーにおいては、エアクリーナー本体(カバーを含む)を改造または、変更しない範囲で、吸気ダクトの改造及び変更、取り外しが許可される。ラムダクトのない車両へのラム庄の追加は許可されない。

7-3-28 ポジション調整

燃料タンクまたはタンクカバーに、ライディングポジション調整のための最小限度の部品(パッド、樹脂類など)を追加することが認められる。その取り付け方法は、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。部品にはカーボンまたはケブラー材の使用は認められない。

7-3-29 トランスミッション／ギヤボックス

7-3-29-1 トランスミッション単体及びアッセンブリーは、同一メーカーの一般生産型車両で使用実績があり、ST250 用公認車両のエンジンに追加工なしで取り付けられ、互換性のあるものは変更、交換が認められる。

7-3-29-2 ミッション段数の変更も認められるが最大6段までとする。

7-3-30 クイックシフターは認められない。ただし、電氣的スイッチを手動で作動させ、チェンジに2モーション以上の動作が必要なエンジンカットシステムは許可される。

7-3-31 エンジンオイル

7-4 取り外すことができる部品(アフターマーケット部品との交換は不可)

7-4-1 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル(計器用ブラケットがカウルステーを兼ねている場合はカウルステーと見なし、交換は可。ただしメーターは車両公認時のものでなければならない)。

7-4-2 ホーン

7-4-3 ツールボックス

7-4-4 タコメーター

7-4-5 スピードメーター

7-4-6 ハンドル左側のスイッチホルダー

7-4-7 ラジエーターファンと配線

7-4-8 チェーンカバー

7-4-9 リヤサブフレームにボルト・オンされたアクセサリ

7-4-10 別体〔ボルト・オン〕のライセンスプレート

7-4-11 スターターキックアーム

7-4-12 燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート

7-5 その他

7-5-1 チタン合金部品の使用は禁止される(サイレンサーおよびサイレンサーステーは除く)。

7-5-2 エレクトリックスターターは常に正常に作動しなければならない。

7-5-3 メインフレームとエンジンナンバー

7-5-3-1 全てのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号(シャーシナンバー)が刻印または表示されていなくてはならない(スペアフレームの場合は刻印なしの状態の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない)。

交換したメインフレームには、主催者が指示した新たな刻印の打ち込み等による識別の管理方法に従わなければならない。

7-5-3-2 全てのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号(エンジンナンバー)が刻印または表示されていなくてはならない。クランクケース交換の場合は刻印なしの状態の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるクランクケースを車検にて提示しなければならない。

交換したクランクケースは、主催者が指示した新たなエンジンナンバーの刻印の打ち込みまたはペイントによる管理方法に従わなければならない。

7-5-4 スイングアームの側面にカバーを取り付け広告スペースとして活用することが許可される。材質は樹脂製(FRP または PP で、厚さ1mm~2mm)に限定され、取り付け目的のボルト穴加工は認められる。追加のボルト穴加工の場合は6mmに限定される(既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない)。

7-5-5 追加の装備

7-5-5-1 自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

7-5-5-2 データロガー(データ収集器、コンピューター記録装置など)の使用が認められる。

7-5-5-3 テレメトリー(無線による情報伝達)

- ・動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。
- ・マシンには公式シグナリングデバイスの搭載が義務づけられる場合がある。

第5条 NEO STANDARD クラス

～1) 出場車両

- ① Honda VTR250(型式:MC33)
※キャブレター車両の参加は、インジェクション車両に統一する。
- ② Kawasaki Ninja250(R)(型式:EX250K、EX250L)
- ③ Honda CBR250R(型式:JBK-MC41)
※その他仕様違いの車両も含む。
- ④ YAMAHA YZF-R25(型式:JBK-RG10J)
- ⑤ BMW G310R(型式:2BL-G31AA)
- ⑥ 出場車両の追加は、ブルテンで公示する。

～2) 最低重量は制限しない。

～3) ナンバーの文字の色は白か黒とする。

～4) チタン、カーボン素材のエキゾーストパイプ、およびステーは使用が認められる。

～5) 転倒時に地面に接触する恐れのある、フェアリングに覆われていないオイルを保持する全てのエンジンケースは2次カバー、もしくはプロテクティブコーンいずれかの装着を推奨する。

～6) タイヤはバイアスタイヤとし、使用可能なタイヤを以下に指定する。 レーシングレイン、タイヤウォーマーの使用は禁止とする。

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

※速度記号 H 以上のタイヤのみ使用可能。

～7) タコメーターの追加が認められる。(変更は認められない。)

～8) 上記以外は第3章 FUN&RUN! 2-Wheels 車両規定 第4条 ST250 車両規定に準ずる。

第6条 ROAD STAR WARS/ROAD STAR(CHALLENGER/EXPERT)

～1) 出場車両

①ROAD STAR WARS I /ROAD STAR I

2ストロークエンジン 251cc 以上/4ストロークエンジン 401cc 以上の車両で公道走行が認められているナンバー付き車両に限られる。ただし違法改造車及び整備不良車の出走は認められない。また気筒数の制限は行わない。

②ROAD STAR WARS II /ROAD STAR II

2ストロークエンジン 86cc～250cc/4ストロークエンジン 100cc～750cc の車両で公道走行が認められているナンバー付き車両に限られる。ただし、違法改造車及び整備不良車の出走は認められない。また気筒数の制限は行わない。

～2) 仕様

改造に制限は設けない。ただし下記の項目、ならびに上記 ～1)に適合していること。

①保安部品の取り外し

ヘッドライト・ブレーキランプの取り外しは認めない。灯火類には必ず全体にテーピングを行うこと。(競技用ワイヤーハーネスの使用は認めない。)

ウインカー・バックミラーの取り外しは可。サイドスタンドは取り外しを推奨する。バックミラーを取り外さない場合はミラー面全体にテーピングを施すこと。

カウルの固定に関与する部分でミラーを取り外す場合、ミラー取り外し前と同じようにカウルの固定が行われるよう対策を講じること。

②ナンバープレート・自賠責保険

車検時に公道走行が可能なバイクの確認を行なうので、取り外しは不可。ナンバープレートは各陸運局発行のものとし、市町村発行の「仮ナンバー」は認めない。

また参加車両は大会期間中有効な自賠責保険に加入していること。

参加申込時に参加申込書に自賠責保険証書の写しを添付して申し込むこと。

～3) ワイヤーロック

ドレーンボルトへのワイヤーロックが施されていないといけない。

- ～4) タイヤ
使用可能なタイヤは、一般公道走行が可能なタイヤとし、スリックタイヤ及びレインタイヤの使用は認められない。
- ～5) ゼッケン(競技番号)
競技番号は車両の前面(ヘッドライト付近)と右側面(シートまたはシートカウル後方部付近)の2箇所に貼付しなければならない。(※ROAD STAR WARS クラスは左側面への装着も義務付けられる。)色は特に定めないが、下地と対象色の判別しやすいものでなくてはならない。(蛍光色は認められない。)車体直付けで視認性が悪い場合は別体のプレート装着が望ましい。
※ゼッケンは大会当日までに各自が準備すること。
最低寸法など詳細な規定は、鈴鹿サーキットロードレース車両規定 第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様の4-15-10の寸法を「参考」とすること。

～6)カテゴリー区分

クラス	カテゴリー	4st.				2st.
		4気筒以上	3気筒	2気筒	単気筒	気筒数不問
ROAD STAR WARS I / ROAD STAR I (CHALLENGER/ EXPERT)	C-1	751cc 以上	1001cc 以上	1001cc 以上	—	—
	C-2	601～750cc	751～1000cc	801～1000cc	—	401cc 以上
	C-3	401～600cc	651～750cc	746～800	751cc 以上	251～400cc
ROAD STAR CHALLENGER I	C-4	—	401～650cc	401～745cc	401～750cc	—
ROAD STAR WARS II / ROAD STAR II (EXPERT)	C-4	—	401～650cc	401～745cc	401～750cc	—
	C-5	251～400cc	—	—	—	126～250cc
	C-6	100～250cc	251～400cc	251～400cc	251～400cc	86～125cc
	C-7	—	—	126～250cc	126～250cc	—

第7条 CLASSIC

- ～1) 1974年以前のロードレース仕様の工場レーサー、市販レーサー、もしくは改造レーサーでフレームもエンジンも1974年以前に生産されたものであること。クランクケースの形状が同一のものである場合、エンジンとフレームは同一型式でなくともよいが、エンジンコンプリートおよびフレームへの加工変更は認めない。
- ～2) パワーアップを目的としなく、性能維持のための排気量アップはそのクラスの15%までとする。
- ～3) 以下の部品には必ず穴あけによる0.6mm以上のステンレスワイヤーロックを締め付け方向にするか、もしくは割リピンで緩み止めをすること。
①エンジンおよびミッションのドレーンボルト
②オイルフィルターキャップ
③オイルレベルゲージ
④前後ホイールアクスルシャフト・ナット
⑤トルクアーム取り付けボルト・ナット
⑥リアショック取り付けボルト・ナット
⑦マフラー&サイレンサー取り付けスプリング部
⑧エキゾーストパイプ/マフラー/サイレンサー取り付けボルト・ナット
- ～4) 4サイクル車はその排気量より容量の多いオイルキャッチタンクを取り付けること。
※但し、最低容量は500cc以上とする。なお、転倒時に容易に脱落したり破損等せず、高温にも耐えられる材質のものでオイルがこぼれないように確実に取り付けること。
※オイル缶、または飲料水缶等、容易なものは不合格とし出場は認めない。
また、車検時に容易に形式・容量が確認できなければならない、スタート時には必ず空にしておくこと。
※オイル漏れのないように二重・三重の注意と予防対策をすること。

※【取り付けの勧め】オイル溜まり装着、アンダーカウル、アンダートレー

過去にオイル漏れを起こしたり、またオイル漏れの可能性が強い車両での参加者は MFJ 国内競技規則書を参考にし取り付けること。

- ～5) 2 サイクル車はギアボックスブリーザーパイプの取り付けられている車両のみ有効な 250cc 以上の容量のオイルキャッチタンクを取り付けること。
- ～6) 参加車両の全ての燃料ホースの端は、有効なクランプがなされていること。
- ～7) タイヤは一般市販され、通常ルートで購入できる公道用オンロードタイヤのみとする。(SP タイヤ/レーシングレインタイヤは可)レーシングスリックタイヤ、また磨耗限度を超えたタイヤの使用は禁止する。タイヤウォーマーは使用可だが、サイティングラップ後グリッド上においてウォーマーのためのジェネレーターを使用できない。
余熱は使用可。
- ～8) 全てのマシンはマフラーにサイレンサーを安全かつ有効確実に取り付けること。
またサイレンサーの排気は全て側方に開口のない管により、車両の後方に排出されること。
- ～9) 生産時のエンジンの冷却方式、クラッチ形式の変更・改造をしてはならない。
 - ①オイルクーラーの取り付けは認められる。
 - ②サスペンション形式の変更・改造は認められるが、2 本サスペンションを 1 本形式にしてはならない。
 - ③スイングアームの補強・改造・変更は許される。
 - ④ブレーキをディスクブレーキへ変更改造は許される。
 - ⑤ホイール直径は 17～19 インチであれば、リム幅、材質等の変更は自由とする。
その他は当時のシルエットが望ましい。
- ～10) 燃料は車両にしっかりと固定された唯一のタンク内に収めるものとする。シートタンクおよび補助タンクの使用は認めない。
燃料タンクの材質は金属製であること。燃料タンクブリーザーパイプを取り付ける場合は、ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けること。
これらは適切な材質の最小限容量 250cc 以上のキャッチタンクに排出式とする。
- ～11) その他車検において危険性があると判断された場合は即刻改善しなければ走行は認めない。
また車検長の判断により走行上危険と思われる車両は出場を取り消す場合がある。
- ～12) 各クラス別にゼッケンを前面および左右両側面に取り付けて明確に識別できなければならない。
- ～13) ナンバープレート及びゼッケンナンバープレートは、フロントと両サイドの 3 枚を取り付けること。ゼッケンカラーは蛍光色以外の対称色であれば自由とする。上記以外の規定については第 1 章 鈴鹿ロードレース基本仕様 4-15 に準拠すること。
- ～14) その他の細部は原則として第 1 章 鈴鹿ロードレース基本仕様 に準ずる。

第4章 買取規定

第1条 買取規定

1 大会にてクラス3位以内に入賞した車両は購入希望者がいた場合、下記価格にて販売すること。売買によって発生する税金はこの金額に含まれない。

FUN&RUN Mix Big クラス	350 万円
FUN&RUN Mix Small クラス、ST250 クラス	200 万円

- ～1) 購入希望者はクラス3位以内に入賞した車両が、決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請することができる。
 - ① 売主である場合を除き購入申請者が満たす条件はない。
(競技参加者である必要はなく、主催者・観客も含め購入申請ができる。)
 - ② 購入申請は決勝レース暫定結果発表後に行うことができる。
 - ③ 購入申請が締め切られた後、売主に購入申請があったことが通達される。
- ～2) 購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、以下のものを揃え、主催者へ提出すること。購入申請の撤回は認められない。
 - ① 購入申請用紙
 - ② 購入者の運転免許証のコピー
 - ③ 購入申請保証金…50万円
- ～3) 購入希望者が複数の場合、申請締め切り終了後、抽選の会場・時間が購入希望者に通達される。購入者は主催者により抽選が行われ、決定される。
(売買契約が無効となった場合に備え、全購入希望者に購入優先順位が同時に抽選で決定される。なお、購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。)
- ～4) 購入申請者が発生した時点より主催者は車両を売買契約日まで保管する。
(売主が車両に触れることは厳に禁じられる。)
- ～5) 売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内の間に設定されなければならない。売主、購入者、そして主催者の三者合意のもと、売買契約日を決定する。
- ～6) 前項にて決定された売買契約日に購入代金(現金)と、車両の受け渡しが行われる。
- ～7) 売買契約日までに売主・購入者双方とも身分証明書のコピーを主催者に提出すること。
- ～8) 売買契約は売主・購入者双方と主催者立ち会いのもと行われる。
- ～9) 本条～5)にて決定された売買契約日に、購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金は返却されない。また、この場合に発生する経費(運搬費等)は購入希望者が負担する。
- ～10) 売買契約が無効になった場合は本条～3)で決定された、優先順位の次点の購入希望者に購入権利が与えられる。主催者より次点購入希望者に連絡がされ、3日以内に再度、購入申請保証金が主催者に提出された時点で購入権利の移行が確定する。確定しなかった場合は再度さらに次点の者に購入権利の発生が連絡され同様に扱われる。購入権利の移行が確定した後に、売主に連絡され三者合意のもと、三者立会の売買契約調整日が設定され、売買契約調整日より5項以降の規定が適用される。
- ～11) 上記規定は購入者・売主・主催者の三者合意があれば、部分的に簡略化することができる。なお、三者の合意が必要な規定に関し、調整が困難な場合は主催者が決定する権利を有する。(売買契約日等)
- ～12) 売買された車両が売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否することができる。

競技参加にあたって

●競技車両の整備について

競技車両の整備不良による、パーツやカメラ(申請必要)の落下・オイル漏れの発生などが相次いでおり、競技の安全性を脅かす事例が多発しています。

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・負傷を招く危険性があり、安全な競技運営の妨げとなります。

以下の事例を参考のうえ、走行前に今一度、マシンのチェックを行ない、

完全に整備された状態の競技車両でレースに臨んでください。

事例 1. スイングアームピボットナットが緩みにより脱落。後続車のウインドスクリーンを貫通。

ライダーに幸い負傷はなかったが、ヘルメットに直撃した場合は極めて危険な事例。

事例 2. 取り付けナットの緩みにより、サイレンサーが脱落。後続車の妨げとなった。※

事例 3. ボルト+タイラップで固定していたフロントフェンダーのタイラップ固定部が緩みガタつきが発生。走行中の風圧により、固定部が破損しフロントフェンダーが脱落。

西ストレート コース中央に落下した。※

事例 4. カムチェーンテンショナーのボルト緩みによりボルトが脱落。オイル漏れ発生の原因となり、後続車が転倒し、赤旗中断となった。※

事例 5. 走行中ラジエターホースが外れ、ラジエター液をコース上にまいた。それに乗った後続車が次々と転倒した。※

事例 6. 走行中ブレーキレバーが脱落した。※

事例 7. カメラの 2 次落下防止が不完全で脱落した※

※印のある事例は鈴鹿サンデーロードレースや FUN&RUN! 2-Wheels で実際に発生した事例です。

●黄旗区間について

黄旗区間における事故が相次いでいます。

黄旗は「前方に危険がある」「減速せよ」の意味を表すフラッグ

(「追越禁止」はあくまでも、安全を確保するために副次的に義務付けられることであり、

黄旗は「追越禁止」だけを意味するフラッグではありません。)です。

黄旗が掲示されている区間で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。

黄旗は参加ライダー(転倒者・走行者ともに)の安全を守るために掲示されるものです。

「黄旗を見ていなかった」「追い越しにはならないので減速しなかった」と考えている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なう事が出来ません。黄旗区間で追い越しをする(レース状態を継続する)、転倒する、二次事故を引き起こすなどは、あってはならない事であり、重大な規則違反です。今一度フラッグの重要性を認識してください。

●レース終了後の再車検について

鈴鹿サンデーロードレースにおいて、決勝レース終了後の再車検にて入賞車両に対して、エンジン分解検査を実施いたしましたが、一部参加者が分解検査を拒否するという事態が発生し、当該参加者に対して失格を宣告いたしました。

レース終了後の再車検のエンジン分解に応じる義務は、MFJ 国内競技規則書にも記載された競技参加者の義務であり、各種の競技規則は競技の公平性を維持するために規定されているものであり、これを守れない方は競技に参加いただけません。

各参加者は競技参加にあたっての義務を理解し、競技の公平性を守るため各自の参加義務を果たしてください。

もてぎ・鈴鹿共済会 保険金請求手続きの流れ ～鈴鹿サーキットで走行中もしくは走行のためのピット作業で受傷された場合～

1.事故の通知

事故により負傷した場合、必ず鈴鹿サーキットメディカルセンターにて診察を受け、利用記録を残すようお願いします。利用記録がなければ、保険金のご請求手続きをしていただく事ができません。負傷された場合、必ず当日中に鈴鹿サーキットメディカルセンターにて受診してください。但し、生命に関わるような緊急時はこの限りではありません。



2.ご請求書類は

鈴鹿サーキットメディカルセンターの利用情報から、負傷された皆様に保険会社(損害保険ジャパン日本興亜株式会社)より、ご請求についてのご案内を郵送にてお送りいたします。負傷程度によってはご案内されない場合がございますので、主催者にご連絡いただきお取り寄せください。



3.ご請求手続きは完治してから

保険金ご請求は、お怪我が完治してからご請求ください。
入院された場合、入院日数に対し1,000日を限度として入院保険金をお支払い致しますので、経過した場合は完治する前でもご請求ください。ご請求書類は、同封されている保険会社宛て返信用封筒にてご送付ください。



4.保険金が指定された口座に振り込まれます。

保険会社に書類が到着した段階で不備がない場合、通常10日ほどでご指定いただいた口座に振り込まれます。

もてぎ・鈴鹿共済会につきましては、鈴鹿サーキット SMSC 事務局までお問合せください。
TEL:059-378-3405 営業時間:9時～17時

もてぎ・鈴鹿共済会ご加入の傷害総合保険の概要 ・お支払い保険金のご案内

当保険は、もてぎ・鈴鹿共済会の定めるサーキット内において急激かつ偶然な外来の事故(以下『事故』という)によってその身体に被った傷害に対して、共済会規定、傷害総合保険普通保険約款に従い、保険金をお支払いいたします。

1. お支払いする保険金

保険金の種類	保険金をお支払いする場合	お支払額
死亡保険金	事故によりケガをされ、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に死亡された場合、死亡・後遺障害保険金額の全額をお支払いします。ただし、すでに後遺障害保険金をお支払いしている場合は、その金額を差し引いてお支払いします。	3,000万円
後遺障害保険金	事故によりケガをされ、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に後遺障害が生じた場合、その程度に応じて死亡・後遺障害保険金額の4%~100%をお支払いします。ただし、お支払いする後遺障害保険金の額は、保険期間を通じ、死亡・後遺障害保険金額を限度とします。	120万円~ 3,000万円
入院保険金	事故によりケガをされ入院された場合、入院日数に対し、1,000日を限度として、1日につき入院保険金日額をお支払いします。	5,000円 (1,000日限度)
手術保険金	事故によりケガをされ、そのケガの治療のため病院または診療所において以下①または②のいずれかの手術を受けた場合、入院保険金日額に所定の倍率(入院中に受けた手術の場合:20倍・外来で受けた手術の場合:5倍)を乗じた手術保険金をお支払いします。ただし1事故につき1回の手術に限ります。 ①公的医療保険制度における医療診療報酬点数表に、手術料の算定対象と列挙されている手術(※1) ②先進医療に該当する手術(※2) (※1)以下の手術は対象となりません。 創傷処置、皮膚切開術、デブリードマン、骨または関節の非観血的または徒手的な整復術・整復固定術および授動術、抜歯手術 (※2)先進医療に該当する手術は、治療を直接の目的としてメス等の器具を用いて患部または必要部位に切除、摘出等の処置を施すものにかぎります。	入院中の手術の場合 100,000円 外来で受けた手術の場合 25,000円
通院保険金	事故によりケガをされ通院された場合、事故の発生の日からその日を含めて1,000日以内の通院日数に対し、90日を限度として、1日につき通院保険金日額をお支払いします。ただし、入院保険金をお支払いすべき期間中の通院に対しては、通院保険金をお支払いしません。 ※通院保険金の支払いを受けられる期間中に新たに他のケガをされた場合であっても、重複して通院保険金をお支払いしません。	3,000円 (90日限度)

2. 保険金をお支払いできない主な場合

- ・故意または重大な過失、自殺行為、犯罪行為または闘争行為による事故。
- ・無資格運転、酒気を帯びた状態または麻薬等により正常な運転をできないおそれがある状態での運転中の事故。
- ・脳疾患、疾病または心神喪失による事故。
- ・地震もしくは噴火またはこれらによる津波による事故。
- ・戦争、暴動(テロ行為を除きます。)などによる事故。
- ・頸部症候群(いわゆる『むちうち症』)または腰痛で医学的他覚症状のないもの など に対しては、保険金をお支払いできません。
- ・外科的手術その他医療処置

※上記内容は、概要を説明したものです。詳しい内容につきましては、裏面の取扱代理店または損保ジャパン日本興亜までお問い合わせください。

3. 事故が発生した場合におとりいただく手続き

1. 事故の通知

会員の皆さまが事故により負傷した場合、共済会規約に従って必ず共済会指定のサーキット内の医務室にて事故記録を残すようお願いいたします。(ただし、生命に関わるような緊急時を除く)

2. 保険金ご請求のお手続き

(1) 共済会指定の医務室にある事故記録から負傷された会員の皆さまに保険会社または取扱代理店より保険金ご請求についてのご案内をいたします。
(負傷程度によってご案内されない場合がございますのでご注意ください。)

(2) 被保険者(負傷された会員さま)または保険金を受け取るべき方(これらの方の代理人を含みます)が保険会社所定の書類を提出されないとき、または、提出された書類について知っている事実を記載されなかったり、事実と相違する内容を記載されたときは、保険金をお支払いできませんのでご注意ください。

4. 個人情報の取扱について

○もてぎ・鈴鹿共済会は、事故発生時において本契約会員に関する個人情報を、損保ジャパン日本興亜㈱に提供します。

○損保ジャパン日本興亜㈱は、本契約に関する個人情報を、本契約の履行、損害保険等損保ジャパン日本興亜㈱の取り扱う商品・各種サービスの案内・提供、等を行うために取得・利用し、業務委託先、再保険会社、等に提供を行います。

なお、保健医療等の特別な非公開情報(センシティブ情報)については、保険業法施行規則により限定された目的以外の目的に利用しません。詳細につきましては、損保ジャパン日本興亜㈱の公式ウェブサイトに掲載の個人情報保護宣言をご覧くださいか、取扱代理店または損保ジャパン日本興亜営業店までお問い合わせ願います。

もてぎ・鈴鹿共済会会員の皆さまは、これらの個人情報の取扱にご同意ください。

ご契約、事故に関するお問い合わせ先

取扱代理店

株式会社ホンダスタッフィングサービス

〒510-0201 三重県鈴鹿市稲生町7992

TEL:059-370-0247(営業時間平日9:00~18:00)

FAX:059-370-0248

ご契約に関するお問合せ先

損害保険ジャパン日本興亜㈱ 三重支店 四日市法人支社

TEL:059-353-6557 FAX:059-351-5417(営業時間平日9:00~17:00)

事故に関するお問合せ先

・『ツインリンクもてぎ』での事故

損害保険ジャパン日本興亜㈱ 関東保険金サービス第二部 栃木火災新種保険金サービス課

TEL:028-633-7431 FAX:028-633-7456(営業時間平日9:00~17:00)

・『鈴鹿サーキット』での事故

損害保険ジャパン日本興亜㈱ 中部保険金サービス第一部 愛知火災新種保険金サービス第一課

TEL:052-953-3911 FAX:052-953-3691(営業時間平日9:00~17:00)

2 輪エアバッグ機能付きウェア普及促進策(割引制度)について

株式会社モビリティランド 鈴鹿サーキットでは、モータースポーツの安全性向上の為に、毎年設備改修を行い、事故の発生そのものを防ぐと共に、参加者皆様への啓蒙活動として走行前ミーティングやウォームアップ走行等を取り入れ安全向上に力を注いでおります。

さらに、転倒発生時におけるライダーの負傷を少しでも軽減させる安全対策として、2010 年からロードレース安全装備品の推奨装備として「エアバッグ機能付きウェア」を認定し、2010 年よりエアバッグ機能付きウェアを装着したレース参加者には、レースエントリー料を 1,000 円割引、MS共済会会費より 1,000 円割引、合わせて 2,000 円を割引させていただきます。

エアバッグの普及によって、より安全にロードレースがお楽しみいただける環境を構築できるものと考えております。

運用方法につきましては以下の通りになります。

■対象エアバッグ機能付きウェア

無限電光、Greedy、クシタニ、RS タイチ、HYDO、SKY、スズキビジネス、キジマ、ゴールドウィン、SPIDI、PRIDEONE、各社で製作され頸部を保護するものとします。

割引サービス対象商品に関しては以下 URL、「2輪エアバッグ機能付きウェア普及促進策(割引制度)について.pdf」からご確認ください。割引サービス対象商品リストに掲載のない商品の使用に関しましては、お問合せください。

http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry_s/download/5

■割引適用方法

- ① エントリーの際にエントリー用紙かエントリーフォームにメーカー、商品名を記載してください。
- ② 精算時 2,000 円割引後のエントリー料金をお支払いください。
- ③ 選手受付時にメーカー、商品名が記載された車両仕様書を提出してください。
- ④ 公式車検にて車両仕様書とエアバッグ機能付きウェア本体を持参してください。
- ⑤ 公式予選前、コースインチェックの際にオフィシャルが確認をいたします。
- ⑥ 決勝レースのグリッド上にて着用しているかオフィシャルが確認をいたします。

**※満 22 歳以下の参加者は、エアバッグの装着が義務となっております。
なお、義務化によって発生する経費負担増に伴う支援は別途詳細にて案内いたします。**

Memo