

CBR250R Dream Cup Grand Championship 2013 大会特別規則書

公示

本競技会は、CBR250R Dream Cupグランドチャンピオンシップ 2013 大会特別規則、および 2013 年鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則に基づいて開催される。

第1章 競技規則

第1条 大会名称

CBR250R Dream Cup Grand Championship 2013

第2条 主催

株式会社ホンダ・レーシング

〒351-0024 埼玉県朝霞市泉水3丁目15番1号

TEL:048-461-8781 FAX:048-469-0306

第3条 承認

財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会(MFJ)

〒104-0045 東京都中央区築地3-11-6 築地スクエアビル10階

TEL:03-5565-0900 FAX:03-5565-0907

第4条 開催日

2013年11月30日(土)、12月1日(日)

第5条 開催地

鈴鹿サーキット 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992

第6条 開催レース

CBR250R HRC Dream Cup Grand Championship 2013

フルコース 8周 (1周/5,821 m)

参加可能車両:CBR250R

●参加料金 …15,000円(税込)

●参加資格 …①各サーキットのシリーズランキングにおいて各クラス別に上位2~4名までのライダーで、主催者の認定を受けた者に限る。

②2013年度のMFJ競技ライセンス(国際、国内、フレッシュマン、ジュニア可)保持者。

③満20歳未満の者は、保護者直筆承諾署名、実印による捺印、及び保護者の印鑑証明が必要。(3ヶ月以内に取得したもの。)

④グランドチャンピオンシップクラスは12歳以上の者が出場できる。

※2013年1月1日時点での年齢で区分する。

第7条 参加申込み

(ライディングハート事務局の申し込み方法による。)

1) 申込用紙に必要事項を記入し、代金と共に現金書留にて期間中に申込まなければならない。
(期間内必着)

2) ピットクルーは当該年度有効な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。
最大3名までの登録ができる。

- 3)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。
- 4)コース上で負傷事故があった場合など、オフィシャルが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、参加申し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。
- 5)上記の書類を選手受付時まで完全に提出できないものはいかなる理由があろうと競技に参加することはできない。
- 6)参加を受理された後、参加を取消す申込者に参加料は返却されない。
- 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。

第8条 参加申し込み期間

CBR250R Dream Cup Grand Championship 2013
2013年11月1日(金)～11月13日(水)必着

第9条 MS共済会保険

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(スズカサーキットモータースポーツクラブ)会員、もしくはTRMC-S(ツインリンクもてぎクラブスポーツ)会員として登録され、所定の共済会費を収めた者とする。
- 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
※ライダーの暫定加入は特別に定められた場合のみ行うことができる。

第10条 選手受付(書類検査)

選手受付時に下記の書類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 MFJライセンス(ライダー/ピットクルー)
- ③ SMSC/TRMC-Sライセンス(ライダー/ピットクルー)
- ④ 車両仕様書
- ⑤ ライダープロフィール(提出を推奨します)
- ⑥ その他、大会事務局が指定したもの

第11条 車両の変更

参加する車両の変更は大会前日までに大会事務局に申し出ること。

変更手数料として、1箇所につき1,000円の手数料を支払うものとする。

大会当日の変更は認められない。

第12条 参加車両

- 1)全ての車両は、CBR250R Dream Cup Grand Championship 2013大会特別規則書に定められた車両規則に合致する車両でなければならない。
- 2)ゼッケンナンバーは、参加受理書に定めるゼッケン番号を車両前面に1ヶ所、シートカウル両側面に1ヶ所ずつ装着しなければならない。(天井ゼッケンの場合には、サポートゼッケンを義務とする。)数字の書体はFutura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、デザイン文字、影付き文字などは認められない。

3)各クラスのゼッケンナンバー色は下記の通りとする。

クラス	ベース色	文字色
CBR250R Dream Cup グランドチャンピオンシップクラス	白	赤
	ベース・文字共につや消しとする。	

※ゼッケンベース色や、文字色、書体等は車検員の指示に従うものとする。

第13条 身分証(クレデンシャル)・通行証

- 1)参加申し込みが正式に受理された参加者には、指定登録されたライダー、ピットクルーなどのクレデンシャルが大会事務局より送付される。(もしくは参加受付にて配布される。)
- 2)参加者のトランスポーターは、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および入場ができない。また駐車中も通行証を車の前方から見える位置に提示すること。通行証を確認できない場合は予告無しにレッカー移動する場合がある。
- 3)通行が許される参加者のトランスポーターは、1台とする。
- 4)交付された身分証や車両通行証は他に貸与・転用してはならない。偽造、コピー等もしてならない。違反があった場合は没収または罰則を課す場合がある。(失格もある。)
- 5)身分証、通行証を紛失または破損した場合は事務局に再交付の手続きをとること。

第14条 自動計測器(トランスポンダー)の装着

- 1)全ての参加者は大会事務局が用意した自動計測器を車検時まで装着し、公式予選、決勝レースを通じ装着していなければならない。取り付けを拒否した場合、当該車両およびライダーは出走を認められない。
- 2)自動計測器の配布は選手受付時に行い、返却については各レース終了後1時間以内とする。(予選不通過車両は当該予選終了後1時間以内とする。)万一破損・紛失した場合、1個につき52,500円(税込)が大会事務局より請求される。
- 3)地面から60cm以内で、熱や振動の受けにくい位置とする。
- 4)トランスポンダーの動作確認の為、練習走行(任意)において最低2周走行すること。
練習走行の不参加により、予選時のトランスポンダーの動作確認で計測器トラブルが生じた場合、正確な計測ができない場合もある。

第15条 燃料規定

- 1)使用する燃料は、指定ガソリンスタンドで購入し受付にて購入証明書を提出すること。使用出来る燃料は、無鉛ハイオク及びレギュラーガソリンに限る。AV ガスおよびレースガソリンは使用できない。(MFJ の定める仕様以内のこと:鉛の含有量は 0.013g/l 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。)
- 2)燃料使用量に関する制限は無い。

第16条 車両検査・装備検査

- 1)参加車両の公式車両検査およびライダーの装備品検査は公式通知に示されたタイムスケジュールに従って指定された場所で行う。
- 2)公式車両検査を受けない車両あるいは検査の結果、参加が不適当と判断された車両はレースへの出場が拒否される。

- 3)大会中に、公式車両検査を受けた車両およびライダー装備以外の車両、装備を使用した場合、罰則が課せられる場合がある。
- 4)ライダーが競技中に着用しなければならないものとして装備検査を受けるものは次のとおりである。
- ①ヘルメット ロードレースタイプのフルフェイスに限る。(MFJ公認のもの)
 - ②ヘルメットリムーバー
 - ③グローブ 革製もしくは革同等の素材で出来ているものに限る。
 - ④レーシングスーツ 革製もしくは革同等の素材で出来ているものに限る。(MFJ公認のもの)
- ※左胸前部内側または胸部下前立てにカタカナで氏名、アルファベットで血液型を記入すること。
- ⑤ブーツ 革製もしくは革同等の素材で出来ているものに限る。
 - ⑥背負い式脊椎パッド
- ※レーシングスーツに内蔵されている形式のものは主催者に確認すること。
- 硬質プラスチックのもので、レーシングスーツに内蔵されているスポンジは認めない。
- ⑦チェストプロテクター(胸パッド) 原則としてレース用を使用すること。
 - ⑧エアバックシステム エアバックベスト、ならびにエアバック機能付きレーシングスーツの使用を推奨する。
- 5)ライダーが走行中に装備しなければならないものについて、損傷、破れ、磨耗、劣化等で使用に際し、車検員が危険と判断したものは使用することが出来ない。
- 6)抗議があった場合は再車検を行う。
- 7)レース終了後、主催者が指定した車両およびライダーは再車検を受けなければならない。主催者の判断により車両の分解検査を行う場合がある。参加者はこれを拒否することはできない。分解検査はその車両のライダーおよびピットクルーが分解を行う。ライダーおよびピットクルーが分解出来ない場合は、主催者が有償にて代行する。
- 8)フレーム及びエンジンクランクケースを交換した場合は、刻印(フレーム No.及びエンジン No.)無し状態で販売証明の提示、または交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない。

第17条 ピットおよびパドックの使用

- 1)ピットは、割り当てに従って使用すること。ピットの移動は禁止とする。
- 2)ピット内は火気厳禁とする。タバコ、カセットコンロ、暖房器具等の使用は禁止。喫煙は、場内の定められた場所に限る。
- 3)ピット内にペットを連れ込むことは禁止とする。

第18条 ブリーフィング

ブリーフィングにはライダーは必ず出席すること。場所、時間については公式通知に示す。

第19条 ピットロード/ピットアウト・ピットイン

- 1)大会期間中を通じてピットロードのスピード制限は60km/h以下とする。違反した場合は罰則を課す場合がある。
- 2)その他説明資料①参照のこと。

第20条 サインエリアおよびピットロードの使用

サインエリアは、サインボードの掲示・計測のみに使用とし、椅子、パラソルの設置、飲食は禁止。ピットロードを横切る際は、車両に充分注意すること。

(ライダー・ピットクルーに登録していない方の入場は禁止とする。)

第21条 公式予選

- 1) 公式予選の義務周回数は定めない。
- 2) スタートグリッドは予選のタイム順で決定する。
- 3) 決勝レースの出場台数は、45台とする。
- 4) コースインは、公式通知等で案内されたピットを通り行うこと。

第22条 スタート方法

スタート方法については説明資料②に示す。

第23条 競技中の注意事項

- 1) ピットインラインおよびピットアウトラインを跨いで走行することはペナルティーの対象となる。
- 2) 危険な走行、妨害走行などはペナルティーの対象となる。
- 3) スロー走行車は後方の安全を十分に確認し、合図をしながら基本的にはコースピット側(右端)を走行する。
また、著しくスピードが落ちてピットに戻れないと判断した場合は、すみやかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
- 4) 決勝レース中に車両をピットガレージへ入れた時点でリタイヤしたものとする。
- 5) ライダーはシグナルおよびフラッグシグナルを確認し、その指示に従う義務がある。
- 6) オイル漏れ等による車両トラブルによりオレンジボール旗提示を受けた車両は、速やかに安全な場所に停止しなければならない。
- 7) ジャンプスタートのペナルティーに対し、「STOP」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード(ペナルティーストップボード)をコントロールライン等で掲示する。3回目の提示を受けた周にピットインせず、ペナルティーを実行しない場合、失格となることもある。また残り周回数によってはリザルトに反映させることがある。
- 8) いかなる場合も、逆方向への走行あるいは規定外のコースを走行してはならない。

第24条 レースの一時中断

- 1) 競技監督が何らかの理由でレースの続行が危険と判断した場合、車両の走行およびレースを中断することが出来る。
- 2) レース中断の指示はフラッグマーシャル台及び全ポストで赤旗が提示され競技の中断が合図される。
- 3) 走行中のライダーは車両の速度を落とし、ピットレーンに戻らなくてはならない。(この時、後続車に注意のこと。)
- 4) その他に関しては、説明資料②に示す。

第25条 レースの終了

- 1) トップを走行する車両が各クラスに定められた周回数を終了した時点で、トップ走行する車両にチェッカーフラッグが振られる。
- 2) 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、5分を経過した時とする。

第26条 順位の決定

- 1) 優勝者は規定の距離または時間を完走して最初にフィニッシュライン(コントロールライン)を通過したライダーとする。

- 2) 映像判定が用いられる場合の順位の設定は、フロントホイールの先端がフィニッシュラインを最初に通過したマシンからとする。
- 3) 優勝者がフィニッシュラインを通過したら、他のライダーはその時点で走行している周回を終え、フィニッシュラインを通過した時点で終了となる。
- 4) コース上のフィニッシュラインで、チェッカーフラッグを受けた完走者の中から周回数の多い順に決定される。

第27条 参加者の遵守事項

- 1) 参加申込後に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) 参加者は、出場する大会の前日までに、公式通知等で告知されている規則の変更や追加を確認しなければならない。
- 3) 参加者は、競技会期間中は競技役員の指示に従わなければならない。
- 4) 参加者は、ホテル・キャンプ場宿泊施設以外では、宿泊することはできない。
- 5) 許された場所以外での喫煙は厳禁とする。
- 6) 参加者は、主催者や大会後援者、大会審査委員会およびレース参加者の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。
- 7) 参加者代表は、自身の言動はもちろん、自チームのライダー、ピットクルー、ゲストなど全員の行動について責任を持たなければならない。
- 8) 参加者は、スポーツマンシップにのっとり行動しなければならない。
- 9) レース事務局の許可なく、ピット・パドックの占有をしてはならない。(ガムテープ・タイヤ等による場所取り)
- 10) ピット・パドック使用时に出るゴミ、廃液等は使用者が責任をもって処理し、ゴミは分別して処分すること。粗大ゴミ等(カウル、マフラー、タイヤなど)は必ず参加者が持ち帰ること。また、廃油入れには、ガソリン・クーラントは入れないこと。処理できない品の置き去りについては不法投棄となり処罰される。
- 11) 競技に関する業務に携わっている者およびライダーは、アルコール類または薬品(興奮剤、麻薬)を服用してはならない。
- 12) ライダー・チームクルーは、CBR250R Dream Cup Grand Championship 2013 代表にふさわしい服装で参加すること。

第28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) 参加申し込みの受付に際して、その理由を示すこと無く、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒むことができる。
- 2) チーム名が公序良俗に反する場合、公式プログラム・結果表への表記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要求し、健康上の理由による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、ピットの割当等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- 5) や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氏名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、ピットクルー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ことを許可することができる。

- 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。
- 8) 保安上または不可抗力による特別の事情が生じた場合、大会審査委員会の了承を得てレースの延期、中止、およびレース距離の短縮、コースの変更等を決定することができる。

第29条 負傷時の医務室受診義務

負傷した際は、必ずサーキット内医務室の診断を受けなければならない。受診していない場合、共済会の適用から除外される場合がある。

●負傷時の指定病院

(1) 鈴鹿中央総合病院

鈴鹿市安塚町山之花1275-53

TEL:059-382-1311

(2) 鈴鹿回生病院

鈴鹿市国府町112-1

TEL:059-375-1212

(3) 三重県立総合医療センター

四日市市大字日永5450-132

TEL:059-345-2321

第30条 抗議

- 1) 抗議の申し立てはライダーおよびエントラント代表者のみが抗議申し立てができる。
- 2) 抗議申し立てる場合、暫定結果発表後 30 分以内に抗議書に記載し競技監督に提出する。
- 3) 抗議に対する裁定は大会審査委員会が下したものが最終決定となる。審査委員会が下した裁定に関する抗議は認められない。
- 4) 抗議保証料は1項目につき 3 万円とする。またタイヤ、ガソリンに関する抗議保証料を 10 万円とする。
- 5) 特定のライダーに対する抗議は、抗議保証料の他に抗議者が検査費用を負担する。検査の結果違反が立証された場合には返却される。尚その場合は違反者が検査料を負担すること。

第31条 賞典

賞典は各クラスにおいて優勝者のみトロフィーまたはそれに相当するものが与えられる。

第32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の疑義がある場合、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33条 大会役員の責任

参加者、ライダーおよびピットクルー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、大会役員はその職務に最善を尽くすことは勿論であるが、その行為によって起きた参加者、ライダー、ピットクルー、および競技車両の損害に対して大会役員は一切の補償責任のないことをいう。

第34条 公式通知の発行

本規則に記載されていない競技運営上の細則や、参加者に対する指示、本規則発表後に生じた必要指示事項は、公式通知によって示される。

公式通知は、

- ①参加者の住所に郵送される。
- ②大会事務局にて配布される。
- ③コントロールタワー前の掲示板に掲出される。
- ④ライダーズブリーフィングで配布する。
- ⑤緊急の場合は場内放送で伝達される。

以上のいずれかの方法によって参加者に通告される。

第2章 車両規則

2013年度 「CBR250R Dream Cup技術仕様」に準ずる。

第1条 基本仕様

- 1) 全ての参加車両は、次の項目が安全な状態であること。
 - ① エキゾーストパイプの取り付けはボルト、ナットで確実に固定されていること。
 - ② レバー、ペダル、ステップ等の先端は、丸みを帯びた形状であること。
 - ③ ハンドルの切れ角は、左右いっばいにきった状態でもハンドルバーと車両の隙間は、30mmの隙間があること。
 - ④ フェアリングは、振動等で容易に脱落しないように確実に固定されていること。
 - ⑤ エンジンまわりは、オイル汚れ等完全に除去されて、オイル漏れがないこと。
- 2) 全ての参加車両はオイルドレンボルト、フィルターキャップのそれぞれがワイヤーロックで固定されていること。(同締め NG、単体でワイヤーロックすること。)
- 3) 車検の確実性、トラブルの早期発見のためにきれいに整備清掃されている車両のみ車検を受けることができる。
- 4) 指定タイヤは以下の通り。

・ダンロップ a-12 又は a-13

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。

使用するタイヤは、製造メーカーより決められた走行方向(ローテーション)以外の使用を不可とする。

ホイールサイズ	適合タイヤ		
2.75-17/F		110/*-17	
4.00-17/R		140/*-17	

- ・ ホイールサイズのFはフロント用、Rはリヤ用を示す。
- ・ レーシングレインタイヤの使用を認める。DUNLOPタイヤのレインタイヤに限らせて頂きます。
- ・ レインタイヤに限り上記適合タイヤサイズ以外でも、タイヤメーカーが推奨したホイールサイズに適合していれば使用が許可される。

ホイールサイズ	レーシングレイン 適合タイヤ		
2.75-17/F		110/*-17	
4.00-17/R		140/*-17	150/55R17

※溝きり、カッティング等のタイヤへの加工は禁止。

- 5) フレーム及びエンジンクランクケースを交換した場合は、刻印(フレーム No.及びエンジン No.)無し状態で販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない。

第2条 使用車両

使用車両は、(株)本田技研より販売されるCBR250R市販モデルおよび(株)ホンダ・レーシング(HRC)より販売されるCBR250Rスポーツベース車とする。

「CBR250R CUP技術仕様」追加項目

- 1) オプションパーツに設定されている、「シフトインジケーター」の装着を認める。

(関連パーツ)

・SHIFT UP INDICATOR	37564-NX7-003
・SHIFT UP LENS COMP	37569-NX7-003

- 2) タイヤウオーマー使用制限

「CBR250R CUP技術仕様」の7-3-7-1-6 グリッド及びピットレーン上でのタイヤウオーマーの使用は禁止される。(電源が入っていないタイヤウオーマーの使用も禁止)。に対し、以下のように変更する。

- ・ジェネレーター、バッテリーなどの電源を使用してのタイヤウオーマーの使用はピット内及びパドックに限定する。グリッド及びピットレーン上に於いて、ジェネレーター、バッテリーなどの電源を使用してのタイヤウオーマーの使用は禁止。グリッド及びピットレーン上に於いて、保温を目的とした電源が入っていないタイヤウオーマー、カバーの使用は認められる。

- 3) 7-2-9 フロントスプロケットガード

7-2-9-1 純正のLリヤカバーが装着されていなければならない。ただし、逆シフトにしようとする際、Lリヤカバーに干渉する場合は最小限の改造は認められる。本来の機能が果たせない場合は不可となる。に、以下の文を追加する。

- ・**ドライブチェーンの飛越しと噛み込みを防止する目的で設けられているドライブチェーンガイドはドライブスプロケットの変更でチェーンが干渉する場合の改修は認めるが取り外しは不可。**

- 4) 7-3-2 フロントフォーク

7-3-2-2 フロントフォーク内部パーツはスプリング及びスプリング変更に伴うカラーの変更に限り認められる。

に、以下の文を追加する

- ・**スプリング及びスプリング変更に伴うカラーの変更は認められるがその他の加工・改修・カラーの追加は一切認められない。**

- 5) 7-3-4 リヤサスペンション

7-3-4-1 リヤサスペンションのスプリングとスプリングカラーはアフターマーケットのものに変更できる。

変更するスプリングとスプリングカラーは、リヤサスペンションの機能を障害しないものに限り認められる。

スプリングは、材質の変更はできない。スプリングカラーの材質は、アルミの使用が認められる。

に、以下の文を追加する

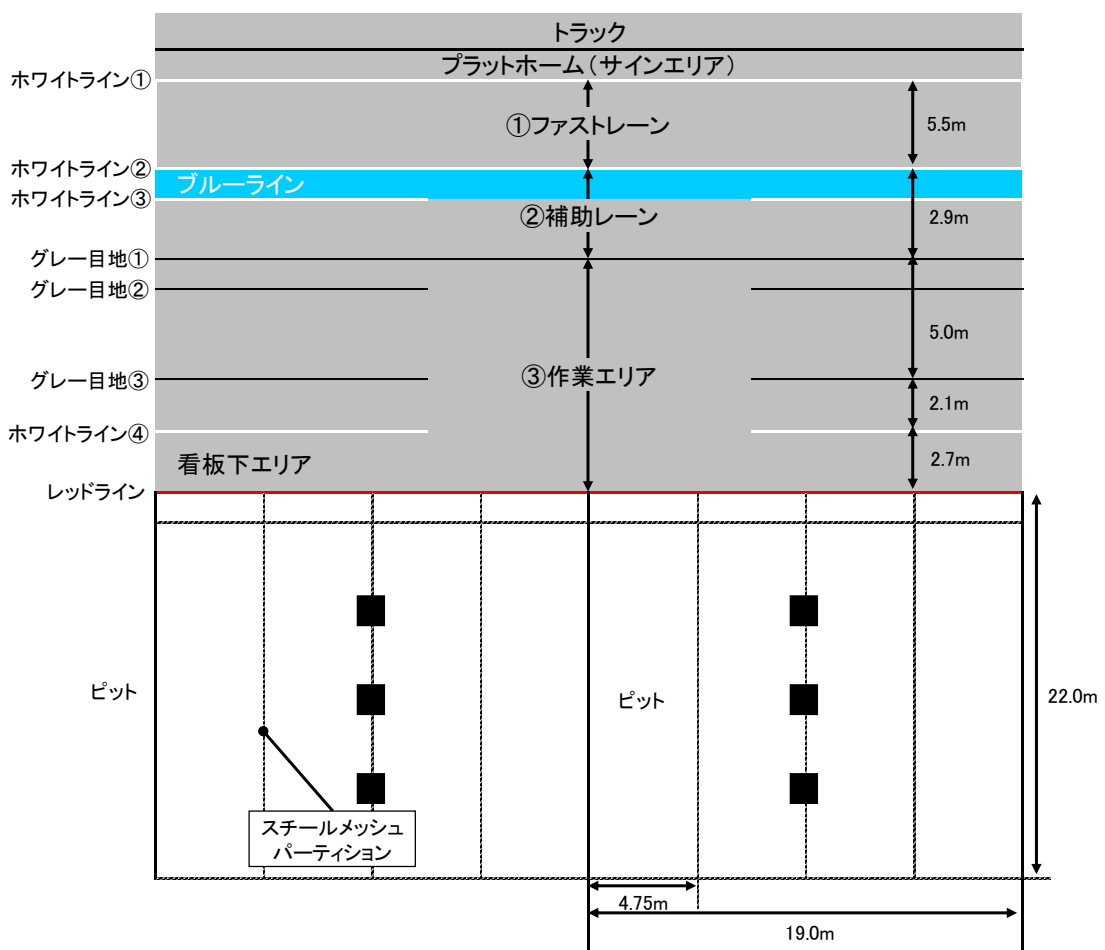
- ・**スプリングカラーにスプリングイニシャル調整機能を認める、但しアルミ材でのイニシャル調整機能は不可とする。**

鈴鹿サーキット補足資料

ピットロード

～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ファストレーン… 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であり、徐行すること。
- 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。ファストレーンから作業エリア(インナーレーン)、あるいは作業エリア(インナーレーン)からファストレーンへ移動する時に通過する区域。
- ③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) ピットロードの速度制限について
ピットロードの安全を確保する目的で大会期間中を通じて制限速度をフルコース・東コースは 60km/h(ミニバイクレースは 40km/h)、西コース 40km/h とする。違反した場合にはペナルティを科す。
- ～3) ピットロード先端シグナルライトについて(フルコース・東コース・南コース)フリー走行・公式予選決勝レースを通じて「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

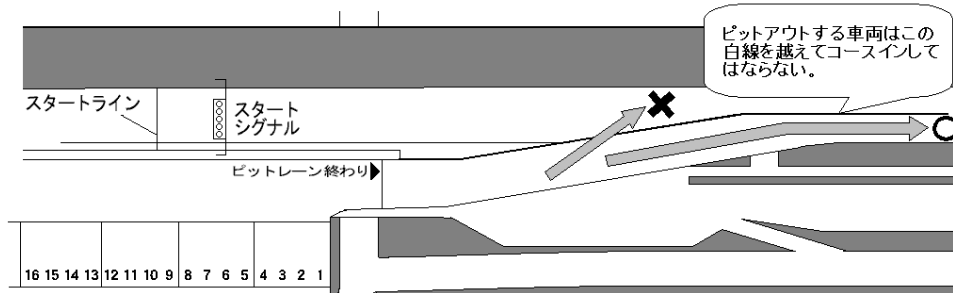
出口(西コース)より走行ラインをコース右端に取り、手でピットインの合図を行なった後、安全を確認してピットイン専用路に進入すること。ピットレーンでは上記～1) ①のファストレーンを走行し、補助レーン・作業エリアの走行は極力短くするよう努めること。

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) ピットアウトして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ライン(白線)は以下の通り運用を行う。
 - 1) ピットを離れピット出口からトラックに入る車両は、進行方向左側のラインより右側を走行しなければならない。車両のフロントまたはリアタイヤがラインを踏み越えてはならない。
 - 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

ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、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。

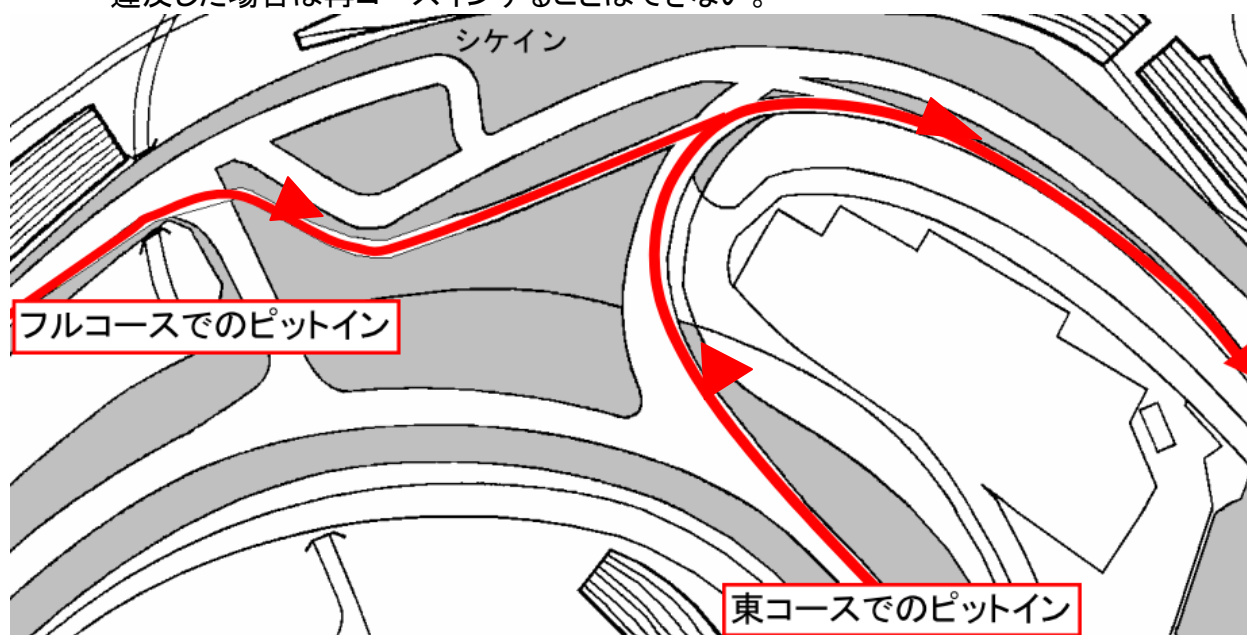


<フルコース・東コース>



<西コース>

- ～2) ピットインはピットイン専用路を徐行して行うこと。
 東ショートコースを使用してピットインすることは禁止する。
 違反した場合は再コースインすることはできない。



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場合は以下の罰則を科す場合がある。
 予選中：当該ラップタイムの抹消
 決勝中：STOP&GO ペナルティ
- ※最終ラップ等、STOP&GO ペナルティを与えられない場合、30 秒のタイム加算とする。

- ～2) 鈴鹿サンデーロードレースの東コース、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、ピット出口から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、必ず後方から車両が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。



～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。

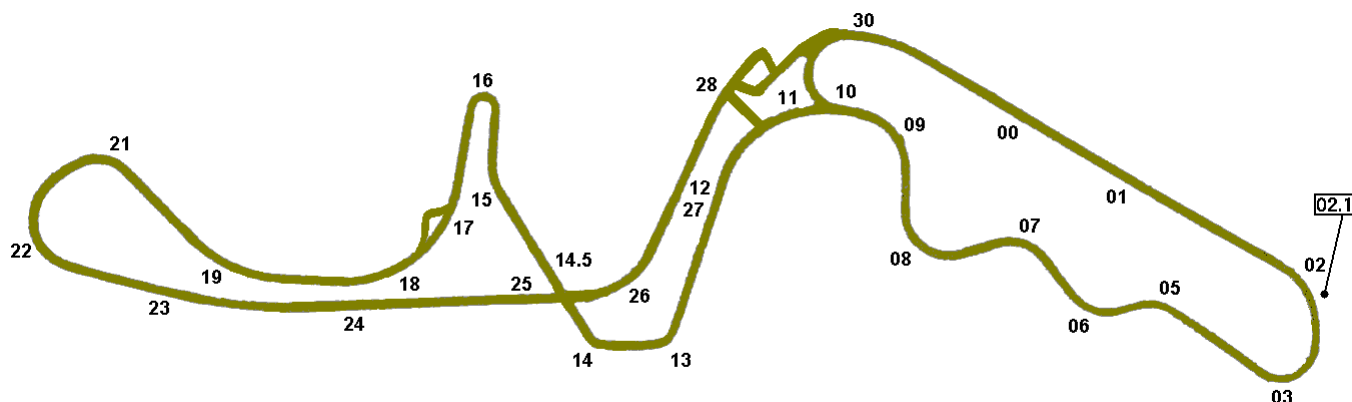
コースイン 1 周目の際に必ず位置を確認すること。

フルコースレース :00～30 ポスト (計 30 箇所)

東コースレース :00～10、30 ポスト (計 12 箇所)

西コースレース :11～28 ポスト (計 18 箇所)

四角で囲まれた 2.1 ポストは黄旗禁止区間の短縮、安全性向上のために設置する。



スタート

～1) スターティンググリッド

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エンジンスタートによる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「スタート方法」に準じて行われる。

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関する項目のため、適用外とします。

～8) スタート方法は原則として以下の手順で行われる。

① ウォームアップラップ開始時、エンジン始動後グリッドへ押し戻すこと。

また、スターティンググリッド位置は各自の責任をもって確実に把握すること。

② ウォームアップラップの開始は、グリーンフラッグ振動表示を合図とする。

③ グリーンフラッグはピット出口のフラッグ台で表示される。

ウォームアップラップのスタートは、一列目より順にスタートすること。

その際、接触・追突が無いよう、十分に気をつけること。

④ 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、レッドライトが点灯したままイエローシグナルを点滅させ、「スタートディレイド」

および「エンジンストップボード」がピット出口のフラッグ台にて掲示される。

ただちにエンジンを停止すること。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。

⑤ レーススタートはウォームアップラップが終了しグリッド整列後、レッドライトが2～5秒間点灯され、レッドライトが消灯された時点で

スタートとなる。スタート時は追突事故を避ける為、前方をよく見て

スタートすること。スタートシグナルが何らかのトラブルで使用不可能と

なった場合には、日章旗にてスタート合図を行う。この際の合図は、日章旗を頭上に掲げた時点がシグナルの赤ランプと同じ意味であり、振り下ろされることにより、レーススタートとする。

⑥ スタート違反と判断された場合、ストップ&ゴーペナルティが科される。

当該ライダーはピットインし、ピットロード出口手前のペナルティエリアで一旦停止すること。

※「STOP」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボードが掲示される。

また、ペナルティ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、レース終了までにペナルティ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、ペナルティによるストップ&ゴーを実行しないライダーは失格とする)

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。

- ⑦ ジャンプスタートを含め、ストップ&ゴーペナルティの際は、途中ピットボックス等に停車することなく、ペナルティを受けなくてはならない。この規則に違反した場合は、ストップ&ゴーペナルティの手順が繰り返される。

赤旗時について

- ～1) 赤旗が提示された場合、全車最大限の注意を払い走行しピットインすること。
- ～2) ピットに戻ってきた車両はオフィシャルの指示に従うこと。
- ～3) 赤旗が提示された場合、**MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 24 「赤旗中断されたレースの再スタート」**に準じ、レースの進行状況により、以下 3 ケースに分けられる。

- ① トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が3周未満しか走行していない場合、当該レースは無効とされ、再レースが行われる。もし再レースのスタートが不可能な場合、このレースの中止が宣言され、予選があった場合、ポイントは予選結果に基づいて正規のポイントの 1/2 が与えられる。(小数点以下2桁は四捨五入)
- ② トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が3周以上、しかし本来のレース距離の 2/3 未満(小数点以下切り捨て)の場合、レースの最終結果は複数のレースの周回数を合算し順位が決定される。周回数が同数の場合、最終レースの結果が優先される。もしレースの再スタートが不可能な場合、1回目のレース結果でレースは完了とし、ポイントは正規のポイントの 2/3(小数点以下2桁は四捨五入)が与えられる。

例: 30 週のレースの場合

トップのライダーは9周目を終えて 10 周目に入ったが、その他のライダー全員が9周目を終えていない時点で赤旗が提示された場合レース結果は8周目を終えた時点でのものとされ、第2レースは 22 周となる。トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が9周目を終えて 10 周目に入っていた時点で赤旗が提示された場合、レース結果は9周目を終えた時点でのものとされ、第2レースは 21 周となる。

- ③ トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が本来のレース距離の 2/3(小数点以下切り捨て)を走行した場合、当該レースは完了したとみなされ、通常のポイントが与えられる。
- ～4) 競技結果が 2/3 未満の場合の再スタートについては、以下の通りとする。

- ① 赤旗中断によりライダーがピットイン後、競技監督よりサイティングラップスタート時刻が発表される。
- ② サイティングラップ開始(義務付けられていない)
ピットロード出口はサイティングラップ開始 30 秒後に閉鎖。
サイティングラップを終了した車両はエンジンを切らずにグリッドへ着くこと。
サイティングラップに参加できないライダーはピットレーンからウォームアップラップを開始し、正規のグリッドにつくことができる。
但し、押し出しでグリッドへ着くことはできない。
また、グリッドについた車両のエンジンは停止しない。
- ③ ウォームアップラップ 30 秒前ボードが提示される。

ライダー、オフィシャル以外のコース上への進入は禁止される。
この時点でグリッドへ着いていないライダーはピットスタートとなる。

- ④ ウォームアップラップ 30 秒前ボードが提示される。(以降通常のスタート手順)

もてぎ・鈴鹿共済会保険金(MS 共済会)請求の手続き

1. 医務室で必ず初期治療を受ける事。

必ず、鈴鹿サーキット医務室にて診察を受け、事故記録を残して下さい。
事故記録がなければ、給付金の支給を受けることができません。



2. 請求書は主催者にあります。

請求に必要な書類を鈴鹿サーキットまたは、各主催者から取り寄せて下さい。



3. 請求は完治してから。

給付金請求は、けがが完治してからご請求下さい。

また、けがをしてから 180 日を経過した場合は、完治する前でもご請求下さい。



4. 請求は鈴鹿サーキットへ。

請求書中の必要な事項を記入いただき、MS 共済会、MFJ 双方の給付金請求書、
ならびに必要な書類を鈴鹿サーキットまでご提出下さい。



5. 給付金が、指定口座へ振り込まれます。

通常、書類に不備がない場合、2ヶ月以内にご指定いただいた口座へ振り込まれます。

※その他詳細につきましては、鈴鹿サーキット SMSC 事務局
TEL 059-378-3405 までお問い合わせ下さい。

もてぎ・鈴鹿共済会 (MS 共済会) 保険金支払い規定 (抜粋)

3. 本会が保険会社と締結する保険内容及び保険金額は次の通りとする。
下記に記載されていないものは、保険契約約款に従う。
 - (1) 死亡保険金 : 事故の日から 180 日以内にその事故による負傷が原因で死亡した場合 3,000 万円の支払いを受けるものとする。
 - (2) 後遺障害保険金 : 事故の日から 180 日以内にその事故が原因で身体の一部をなくしたり、その機能をなくした場合、保険会社の定める約款の支払区分に記載された率に応じ 3,000 万円を限度として後遺障害保険金の支払いを受ける。
 - (3) 入院保険金および手術保険金: 事故が原因で傷害を被り、その直接の結果として日常生活に支障をきたし、かつ、病院または診療所に入り医師の治療を受けた場合、次の入院保険金の支払いを受ける。また、入院保険金を支払うべき傷害の治療を直接の目的として、保険会社の定める約款に記載された手術を受けたときは、次の手術保険金の支払いを受ける。
入院の場合…1 日につき 1,500 円
手術の場合…保険会社の定める約款の支払区分通り。
 - (4) 通院保険金 : 事故が原因で傷害を被り、その結果として日常生活に支障をきたし、かつ、医師の治療を要した為、病院または診療所に通い、医師の治療を受けた場合、次の通院保険金の支払いを受ける。
実治療日数…1 日につき 1,000 円
通院とは、事故により平常の生活または業務に従事することに支障をきたした期間内で、実際に医師の治療を受けたことをいう。したがって治療を行っている場合でも、平常の生活または業務に従事することに支障のない程度に回復したときは、それ以降の通院は保険金の支払いを受ける対象にはならない。
4. 個人会員は、事故により負傷した場合、必ず本会指定の鈴鹿サーキット/ツインリンクもてぎ内医務室にて事故記録を残さなければ保険金の請求は出来ない。ただし、生命に関わるような緊急時にはこの限りでない。
5. 保険金受取のための必要書類
 - (1) 傷害保険金請求書
 - (2) 傷害の程度を証明する医師の診断書もしくは、全治した時の医師の治療証明書(ただし、医師を指定する場合もある)
※保険金請求金額が 10 万円未満の場合は、治療費領収書で代用可能。
 - (3) 同意書
 - (4) その他、本会が契約した保険会社が指定する書類
6. 保険金の支払いは、本会が契約した保険会社を通じて行う。
7. 保険金は、健康保険、労災保険には関係なく支払われる。

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。ライダーは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. 走行中ラジエーターホースが外れ、ラジエー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。※

※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。