

CIRCUIT AZUMINO
MINI BIKE REGULATION
2021

あづみ野チャレンジカップ
ミニバイク規則書

レース日程表及び特別規則書

あづみ野チャレンジカップレース日程 (カート&バイク)

○第1戦 4月11日(日) ○第4戦 9月12日(日)
○第2戦 5月9日(日) ○第5戦 10月10日(日)
○第3戦 7月11日(日) ○第6戦 11月14日(日)

ミニバイクイベント

○第1回 5月15日(土) ○第2回 7月17日(土) ○第3回 9月18日(土)

ミニバイク4耐inあづみ野

○第1回 6月6日(日) ○第2回 11月7日(日)

2021 あづみ野チャレンジカップバイクレース規則書

第1章 総 則

第1条 競技会の名称

あづみ野チャレンジカップ

第2条 ■開催場所

サーキットあづみ野

〒399-8604 長野県北安曇郡池田町大字広津 4108

TEL 0261-62-0245

■受付事務所

〒399-8201 長野県安曇野市豊科南徳高 1622-2 F-1 パーク内

TEL 0263-72-6801 Fax 0263-72-6801 (9時～18時まで)

E-mail kart@circuit-azumino.com

URL http://www.circuit-azumino.com

第3条 オーガナイザーの名称と住所

(有) サーキットあづみ野

長野県松本市岡田松岡 116-3

第4条 大会競技役員

競技長 技術委員長

計時委員長 コース委員長

第5条 競技クラス区分

開催クラス SPクラス OPENクラス

第2章 参加申し込み

第6条 参加定員

- (1) 参加受付台数は原則、各クラス先着18台までとする。
- (2) エントリー締め切り時点で3台未満の場合は、当該クラス不成立とする。(不成立の場合でもレースは混走で行う)

場合がある。)

第7条 参加資格及び参加料

- (1) MFJライセンスを所持、またはサーキットあづみ野コースライセンスを所持していること。
- (2) 20歳未満は親権者の出場承諾書及び捺印が必要。詳細は別表
- (3) ミニバイク SP、OPEN クラス ￥9000-

上記エントリーフィーの中にはピット1名分の登録料を含む。ピットクルー追加1名 登録&保険料¥1000

第8条 参加申し込み方法・場所及び受付期間

- (1) 申し込みは、上記受付事務所、F-1パークとする
- (2) 競技会開催5日前 (Eメール・FAX・電話にて申し込み可)
- (3) 申し込みに必要な書類
参加申込書、競技会参加に関する誓約書、車両申告書、ライセンス

第9条 参加の受理と参加拒否

- (1) 参加申し込み者に対して大会事務局より参加受理又は参加拒否が通知される
- (2) 参加を拒否された申し込み者に対しては参加料が返還される。
- (3) 参加を受理後、参加を取り消す申込者には、当日キャンセルはエントリー費の全額、前日、前々日の場合は半額を返還もしくは支払う事とする。
- (4) 競技会開催5日前以降のエントリーは遅延エントリー金500円を徴収する。

第3章 参加車両規定

第10条

(1) 総合仕様 (全ての車両に該当する規則)

レース前車検での主催者側の判断には、その解釈の全てに対して、いかなる場合でも参加者は抗議を申し立てられ無い。車両規則に反した者は、主催者判断で当該シリーズの次のレースに出場停止処分とする場合がある。

1. ブレーキは、前輪後輪にそれぞれ安全で独立した、有効な制動力を持つ物を備えなければならない。
2. ハンドルは回転角度を左右いっぱいについた際、ライダーの指を挟まないようにハンドルと燃料タンク、カウリング等に間隔を確保しなければならない。
3. クラッチレバー、ブレーキレバー、グリップレバーは変更可。ただし、その先端に丸みを持たせなければならない。
4. ステップバー、ペダル類の先端は、安全上丸められていなければならない。
5. 全車両は、サイドスタンドステーを切除してはならない。
6. 取り外さなければならない物は、バックミラー、スタンド類、フロントバスケット、リヤキャリア等。またヘッドライト、テールランプ、ウィンカーなどは、取り外すかテーピングを施さなければならない。
7. オイルドレンボルト及び給油口(エンジンオイル、ミッションオイル)は、必ずワイヤーロックを施すこと。ドレンボルトの改造、変更は可。
8. 燃料タンクにブリーザーパイプを取付ける場合は、必ず透明または半透明のキャッチタンク (100cc以上)を取付ける事。但し、ワンウェイバルブの機能を満たしていないキャップを使用する場合は、ワンウェイバルブを取付ける事。
9. オイルキャッチタンク、燃料キャッチタンクは、必ず走行前に空にしておく事。
10. 他のライダーに危険や迷惑を及ぼすような、改造はしてはならない。
11. 排気音を抑える為に、有効な消音機 (サイレンサー) を装着すること。消音機が装着されている場合でも、著しく排気音が大きい車両は、主催者判断により出場を拒否する場合がある。なお、自車の音量が気になる場合は、事前に主催者に問い合わせること。

12. ラジエーターを装着している全ての車両は、転倒時に内容物が漏れ出しにくい構造のリザーバータンク、またはキャッチタンク（100cc 以上）を転倒時に影響の無い場所に強固に取付けなければならない。サーモスタッドの取り外しは可。ラジエーターに不凍液が入っている場合は、水または水とアルコールの化合物に取り替えておく事。
13. キャブレターからのオーバーフローパイプに、透明または半透明のガソリンキャッチタンク（100cc 以上）を転倒時に影響の無い場所に強固に取付けなければならない。
14. ゼッケンプレートの大きさは、各辺 200mm 以上の大きさのものでなければならない。ただし、やむをえない場合には、走行前車検にて合格となった物のみ使用可。競技ナンバーは車輛の前と左側面後方に取り付けねばならない。色などは自由。車輛にほかのナンバーが記載されている場合はかならず隠すこと。
15. ゼッケンの書体は、ゼッケンプレートの枠内に明記し、走行前車検にて合格となった物のみ使用可。
16. アクスルシャフト（F/R）の固定はロックナットまたは割りピンを使用すること。アクスルシャフト及びスイングアームピボットボルトにアルミ・チタン・マグネシウムを用いる事を禁ずる。
17. 一般公道走行用の車両でなくとも、規則で認定された車両については、参加を認める。（例 TZ50・NS50R・NSRmini・NSF100・HRC GROM）
18. 互換性が認められた物以外の車両は、原則として原動機型式およびフレーム型式の異なる車両の部品を使用することはできない。（型式とはメーカーが定めた、機種に属する原動機番号、フレーム番号をいう。）
（例外）NSR 4st コンバート仕様車/NS50R 4st コンバート仕様車
年式により異なる原動機番号を持つ本体、部品は、同車種フレームに限り使用を認める。
（例）NSR50 の車両に NS50R、NS-1 の部品は使用不可。
'94NSR50 の車両に'95NSR50 の部品は使用可。（但し NSR50 に関しては SP 規則の条件付き）
TZM50R の車両に TZR50R の部品は使用不可。
19. 市販タイヤを使用する全クラスに関して、レース終了後、購入希望者が発生した上位入賞車両のタイヤについて、定価または市場相場に値する金額で、売却しなくてはならない。
20. ミッション車の燃料タンクに、樹脂製などのカバーを装着することを認める。ただし、取付け方法は車検員の指示があった場合に容易に取り外せるものとする。転倒時、脱落しないよう強固に固定すること。
21. 全てのチェーン駆動車に関して、フロント、リヤスプロケットの両方に、チェーンカバーを装着すること。但しリヤフェンダーがチェーンカバーの機能を完全に満たしている場合の取り外しは可。またスイングアーム下側、チェーンとスプロケットの噛合い部分にリヤ（ドリブン）スプロケットガードの装着を必須とする。安易に脱落しないよう、強固に取付けること。ガード装着目的のスイングアームへの加工は可とする。
22. 4st ミッション車両は、万が一のトラブルを想定し、エンジンオイル総量を受け止める事ができる容量と形状を確保したアンダーカウルを装着すること。走行中にエンジンが破損した場合、路面にオイル等が漏れないようエンジンの下面を覆い、且つ十分な側面の高さを確保していること。エキゾーストとアンダーカウルが接触しないように注意すること。アンダーカウルは最深部で最低 50mm 以上の深さがあること。アンダーカウルの下部には直径 20mm の水抜き孔を 2 箇所設けてもよいが、この孔はドライコンディションレースの際には耐油/耐熱性のグロメットなどで確実に閉じていなくてはならず、レインコンディション時に限り開くことができる。なおアンダーカウルを装着するために、ステーを追加することは認められるが、取り付け用以外のステー機能を持たせることは不可。なお、4st スクーターは、オイルを受けるアンダーカウルと同等の役割を果たす物の装着が望ましい。
23. データーロガーの取付けは可とする。ただし取付けは脱落の無いように強固に固定すること。センサー類の取付けのステー等の追加は認めるが、安全を考慮した形状にて取付けること。
24. 無加工で装着できるアーシングケーブルの装着を認める。
25. 純正品と同形状、同サイズ、同等素材のものに限り、社外製のブレーキディスクローター、フロントフォークインナーチューブの使用は可。※スクーターの場合はフロントフォーク ASSY も可。
26. 車体及び外装関連部品の塗装は可。改造変更が認められていないクラスのエンジン関連部品の塗装、剥離、表面処理

等は一切禁止。

27. ウェイト規定なし。

(2) SPクラス (総合)

下記以外の改造、変更は一切不可。

原則

1. 車両の排気量は2stは50cc未満、4stは100cc未満とする。例外としてKSR110、GROM125の参加を認める。
(ピストンはメーカー純正でもオーバーサイズの使用は不可。) なお、戦力バランスを考慮しシーズン中に規則が変更される場合がある。

車体

1. フレームの改造、変更は不可。ただし、サイドスタンド取付部はそのステーを先端部より40mm程度削除すること。
2. 不要ステーの削除(シートレールの一部を含む)、ゼッケンプレート、メーターやシート固定の為の追加ステーの使用、カウル取付けの為のステーの追加、およびハンドルの切れ角調整の為の改造はフレームの強度、剛性にまったく影響を与えない場合に限り可。ただし、どの場合も先端を丸める処理を施すこと。
3. エンジン換装やクラック対策に伴う最小限の追加工を認める。エンジンマウントKITの使用およびエンジン換装に伴う追加ステーなどの使用は可。
4. ハンドルバー、バーエンドおよびトップブリッジの改造、変更は可。ただし、フレーム部分の改造は不可。
5. ステアリングダンパーの使用は可。ただしステアリングストッパーとの兼用は不可。
6. メーター類の改造、変更は可。
7. ガソリンタンクは市販時のもので改造、変更は認めないが、フューエルコック、給油口の改造、変更は可。
8. ステップバー及びペダル、ステップホルダー、リンクなどの改造、変更は自由であるが、どのペダルも容易に操作できる位置でなければならない。さらに総合仕様(1)-4に従って処理されていないなければならない。
9. フレーム・マフラー部分におけるクラックや破損部分の溶接による補修を認める。(性能に影響する部分の変更、改造は不可)但し、主催者判断で溶接部分の分解検査を行う場合がある。
10. NSR50/miniとNSF100/Ape100/XR100Mの間においてエンジン部品以外で無加工、無改造で使用可能な部品についての互換性を認める。(17inch車両は[2-17]規定5を適用)
11. NS50RとNS50Fの車体部品の互換性を認める。
12. ボルト、ナットの変更は可。ただしアクスルボルト、スイングアームピポッドボルト及びエンジン内部については不可。アルミやチタン製のボルト・ナットをエンジン関係とブレーキ関係に使用する事は、(ブレーキオイル系統、ドレンボルト、クラッチケースカバーは除く)安全を考慮し全て不可。

外装

1. カウルが市販時に装着されている車両の社外品への交換は可。カウルステーの変更改造は可。脱落しないように処置すること。シート以外のカウルの取り外しは自由とするが、その場合はフロントフェンダーを装着していること。
2. フロントフェンダー、リヤフェンダーの改造変更は可とし、フロントフェンダーはフルカウル装着車両のみ取り外しを可とする。
3. シートカウルの改造、変更は可。改造変更の有無を問わず、転等時にシートカウルが外れないように、強固に固定すること。

サスペンション

1. フロントサスペンションの変更は不可。但し内圧調整の為のバルブの取り付け、スプリングの変更、イニシャルアジャスターの取り付け、インナーパーツ(シートパイプ、スプリングなど)の改造、変更、スタビライザーでの補強は可。ダストシールの変更、取外しも可。
2. リヤショックの変更は可。また、取り付けに伴うアダプターの使用は可とするが、十分な強度を持った物である事。

また、リヤサスペンションとマフラー間における遮熱板の追加、ストロークセンサーの追加は可。

ホイール・タイヤ

1. ホイールアッセンブリの変更は不可。ただし、スピードメーター用の駆動用のギア、およびダストシールの取り外し、互換性の認められたパーツのみ可。
2. ホイールカラーの変更は可。ただし、ベアリングディスタンスカラーの変更は不可。
3. ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可。
4. タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できる物のみ使用可。磨耗限度を超えたもの、グルービング（溝きり・カッティング）、レース専用スリックタイヤは使用不可。また、タイヤのチューブレス化に伴うバルブの追加を認める。

ブレーキ

1. ブレーキレバー（総合仕様（1）-3により処理）パッド、シューの材質、ブレーキオイル、ブレーキホース、バンジョーボルトの改造、変更は認める。キャリパーガードの使用を推奨する。キャリパーガードの装着に伴うボルトの変更は、アルミ、チタン製を除き可。
2. リヤマスターシリンダーホースとリザーブタンクが一体の形状となるリザーブタンクレスキットおよび、それと同等の機能を有すパーツの装着を可とする。なお、キャップ部にはワイヤーロックを施すこと。
3. ディスクローターは純正同一形状及び、同材質に限り変更を認める。追加工は一切禁止。
4. 17inch 車両に関しては、[2-17],[4st]規定を適用。

チェーン・スプロケット

1. F/R スプロケット、ドライブチェーン及びチェーンサイズの変更は可。チェーンスライダの改造変更、追加は可。

電装

1. リミッターカット及び CDI ユニット、ワイヤーハーネス、カプラーの改造、変更は可。ただし、出荷状態時に備わっていない機構が追加される物は一切不可。メインキーを外す場合はキルスイッチを装着すること。
2. バッテリーの変更、取外しは可。また不要なステーターコイル及びコイルベースの切除、取外しは可。
3. スパークプラグ、プラグキャップ、プラグコード、イグニッションコイルの変更は可。
4. ECU セッティングによる、燃調・点火時期及びレブリミットの変更は可。またそれに付随したパーツ（燃調コントローラー等）の取付けは可。オートシフターについても、取付けを認める。

エンジン関連

1. 始動機構（セルモーター・キックスターター等）とそれらの関連部品の取外しは可。
2. エンジンを整備する際のバルブの擦り合わせや、部品を組み付ける際のバリ取り、アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。ただし、出荷時本来の形状を崩すような加工は一切不可。ホーニングやリユーターを使つての加工は不可とする。
3. クランクケースおよびケースカバーの改造変更は不可。ただしエンジン換装時の干渉を避けるための、最小限の切削のみ可。
4. ラジエーター本体の変更、改造は不可。ただしラジエーターカバー、サーモスタッドの改造、変更、追加は可。強度、剛性に影響しないエンジン冷却の為の整流板等の追加は可。また、エンジン熱からリヤショックを保護するための、断熱板の装着を認める。
5. クラッチプレート、フリクションディスクの改造、変更は不可。ただしクラッチスプリング、クラッチセンター（クラッチボス）の改造・変更およびクラッチプレート、フリクションディスクの枚数の変更は可。4st 車両に関しては Ape50 のクラッチ関連パーツの流用を可とする。
6. KSR110 に限り、クラッチ関連パーツの改造、変更を認める。
7. NSR50 と NSRmini の部品の互換性を認める。
8. レギュレーションにて明記されていないパーツの互換性については、同一品番の物であれば可とする。

吸排気関連

1. キャブレターは、ジェット類、ニードル類などのセッティングインナーパーツの変更、及びインテークチャンバーの取外しと、その後の閉止処理のみ可。それ以外の改造変更は不可。
2. YAMAHA TZM50R、TZR50R、RZ50について、キャブヒーティング機構の取外し（ホースのみ）と、その後の処理（ホース取り外し後の蓋）のみ可とする。
3. エアクリーナーボックス及びエレメント、キャブガードの改造、変更、取外しは可。またエアーファンネルの取付けは可（ただし、エアーファンネルはキャブレター本体を無改造で取付けられるものに限る）
4. スロットルワイヤー、スロットルグリップ部（ハイスロットル・ラバー・パーエンドを含む）オイルポンプ作動用のワイヤーの改造変更は可。

（3）2st 車両

2st ミッション付準改造車の車両規定を[2st]として記載

2st ミッション付準改造車。ホイール径が 12inch を超える車両の特別規定を[2-17]として記載

下記以外の改造、変更は一切不可。

1. [2st] マフラーの改造、変更は可。ただし、（7）音量規定を満たすこと。サイレンサーのテールパイプエンドは水平が望ましい。なお、サイレンサーは後輪最後端の垂線より後ろに突出してはならない。
2. [2st] 分離給油のオイルポンプ（オイルタンクなどの関連部品を含む）の改造、変更及び取外しと閉止処理は可。
3. [2-17] NS50R（形式番号：S50R）と NS50F（形式番号：AC08）の部品互換性を認める。
ただし下記事項を遵守すること。
NS50R のシリンダーを使用する際は、シリンダーヘッド、シリンダーヘッドガスケットも、NS50R 用を使用すること。
NS50F のシリンダーを使用する際は、シリンダーヘッド、シリンダーヘッドガスケットも、NS50F 用を使用すること。
4. [2-17] NS50F/R への NSR50/mini、NSF100 フロントマスターシリンダーの使用及び、オフセットカラーを介しての、NSR50/mini、NSF100 の F ブレーキディスクの使用を認める。（SP クラスブレーキ規定 3 を適用）
5. [2-17] NS-1 の車体関連部品の互換性を認める。また F ボトムケースに関しては、XR100-M/APE100Type-D の流用を認める。
6. [2-17] NSR-mini のラジエターの流用と、それに伴うステー、ホースの改造、変更を認める。

NS50-R/F の部品欠品措置として、シーズン中に同メーカー他車種部品の流用を認める場合がある。

上記以外の変更、改造については SP クラス総合規定に順ずる。

（4）4st 車両

ミッション付 100cc4st 準改造車規定を[4st]として記載

下記以外の改造、変更は一切不可。

1. [4st] 車両の排気量は 100cc 未満とする。例外として KSR110、GROM125 の参加を認める。
メーカー純正品であっても、オーバーサイズピストンの使用は不可。
2. [4st] NSF100 の参戦を認める。但し既存車両との戦力バランスを考慮し、変更部品の使用制限など、重要な部分を含み猶予なく変更することがある。
3. [4st] NSF100、XR100M/R、APE100(Type-D)の部品の互換性を認める。但し XR100R シリンダー ASSY "12100-436-000"の使用は不可。（上記パーツ＝スカートを除くシリンダーの高さが 69.75mm 以下の物）※製品誤差や測定環境等による+/-0.1mm の誤差を認める。
4. [4st] カムシャフトの変更を認める。ただし、その場合はカムホルダー、ロッカーアーム等ヘッド周りのパーツを無

加工で取り付けられるものであること。

5. [4st] クランクケース内圧コントロールバルブの使用は可。
6. [4st] キャブレターは取り付けに際し、エンジン、車体を無加工で装着できる場合に限り、ベンチュリー径 $\Phi 22\text{mm}$ までのキャブレターに変更改造可。それに伴うマニホールドの変更も可。またジェットやニードル、スロットルバルブの改造変更も可。
7. [4st] マフラーの改造変更は可。ただし、(7) 音量規定を満たすこと。サイレンサーは後輪最後端の垂線より後ろに突出してはならない。
8. [4st] オイルクーラーの装着は可。また、それに伴うヘッドカバー、クラッチケースカバーの改造、変更は可。(オイルシャワーヘッド等も可) 但し、ホースは耐熱、耐油性を満たしたもので、ホースバンド等で強固に固定する事。
9. [4st] オイルポンプの改造、変更は可。またそれに伴うオイル通路の拡張及び閉止加工は可。
10. [4st] オイルキャッチタンクは、クランクケースよりホースの出ている物のみ取り付けなければならない。なお、転倒時に容易に脱落したり破損せず、高温にも耐えられるもので、オイルがこぼれだしたりしないよう処置をし、確実に取付けること。
11. [4st] フライホイール変更改造は可。但し加工する際は最低限の耐久性を損なわないよう、十分注意すること。
12. [4st] 17inch 車両は、F/R ブレーキ関連・スイングアームの改造、変更を認める。

上記以外の改造、変更は一切不可とする。純正部品においては、パーツリスト記載の部品番号によって市販されている物を使用すること。特にベアリングやガスケットに関しては意図しない違反、性能向上に繋がる場合がある為、注意すること。

(5) OPEN クラス

1. 上記 SP 規定範囲外の改造、変更を施された車両は OPEN クラスとなる。
2. 車両の排気量は 2st85cc・4st125cc 以下とする。ミッションは 6 段以下とする。
3. 4st ミッション車両は 250cc 以上のオイルキャッチタンクを装備すること。および総合仕様規則(1)-22 を満たしていること。
4. 音量規定を満たしていること。

(6) 音量規定

1. 車両の排気音は走行時 92dB 以下でなければならない。コース内でのランダム計測で基準を満たすこと。事前の測定方法は、マフラー排気口から同等の高さで後方に 50cm、そこから約 45 度の角度で音量計にて測定。エンジン回転は 5000 回転以上。音量計で 90dB 以下が基準を満たしたものとす。

(7) ライダーの装備

1. 出走するライダーは以下の装備を装着して走行しなければならない。また著しく損傷しているものについては使用を認めない場合がある。

- ・フルフェイスヘルメット
- ・レーシングスーツ ※MFJ 公認であることが望ましい。セパレートの場合はファスナー等で接続できる物であること。
- ・レーシンググローブ、レーシングブーツ ※皮製でプロテクション機能の備わっているレース用の物。
- ・脊椎パッド (推奨) ※スーツに装着されているものを使用する場合は不要。
- ・ヘルメットリムーバー (推奨)
- ・チェストプロテクター (推奨)

2. 脊椎パッド、ヘルメットリムーバー、チェストプロテクターは、安全・怪我防止のため、装着を強く推奨する。

(8) 公式車両検査

1. 走行前・競技終了後に車両検査が行われる。その際非合法な部分が有りながらも、なお技術員に発見されなかったとしても承認を意味するものではなく、レース中にそれに対する疑義が生じた場合は旗の指示を受ける場合がある。車両検査の日時及び場所は通常の場合とし、それ以外の時は公式通知により示される。
2. ライダーは公式車検に立ち会わなければならない。その際服装に関しても、技術員の検査を受けなければならない、また次の物は競技中、携行又は着用していなければならない。
○ライセンス ○競技用ツナギ ○ヘルメット ○グローブ ○シューズ ○保険証
3. レース終了後、公式通知によって定められた場所で車検が行われる。
4. 音量規制については第3章 参加車両規定 (8) 音量規定に従う。

第4章 競技に関する事項

第10条 競技内容

- (1) 参加受付、車両検査、開会式、ライダーズブリーフィング
- (2) 公式練習
但しピットアウトしたのちどの場所で停止した場合でも 公式練習に参加したものと認める。
公式練習に参加しなかったドライバーは、タイムトライアルのタイムに4秒のペナルティーを加算する。
- (3) レース成立台数は、公式練習時3台以上とする。当日のキャンセル等で成立しない場合は、レースは行うがシリーズとしての成立はしない。

第11条 タイムトライアル

- (1) 全てのドライバーはタイムトライアルに参加しなければならない。
不参加の場合はタイムトライアル失格とし予選ヒートは最後尾とする。
- (2) タイムトライアルの出走順は特に指定せず全てのクラスで規定時間計測を行う。
台数の多い場合、出走台数は競技長の判断により決定する
- (3) ウォーミングアップ中（スタート前）に車両が停止し自力でスタートできない場合の再トライは認めない。
- (4) タイムトライアルをそのほかの方法で行うときは、公式通知によって示される。

第12条 レース方法

レースは、予選2ヒート、決勝1ヒートとし、決勝の結果により最終順位を決定する。
全クラスそのほかの方法で行う場合は公式通知により示される。

第13条 予選ヒート

- (1) 予選ヒートの、グリッドポジションはタイムトライアルの結果による。予選1、2ヒートの両ヒート共、旧カート全日本選手権方式のポイント制とし、合計ポイントが多い順で決勝ヒートのグリッドポジションが決定される。
- (2) コース最大出走台数を18台と規定し最大出走台数を超える出場者があった場合は、予選を2グループに分けて予選ヒートを行う。予選ヒートのグループ分け方法はタイムトライアル結果による。
周回数は公式通知により示される。

第14条 決勝ヒート

- (4) 予選を通過した者のみで行う。最大18台
- (5) グリッドポジションは予選ヒートの合計ポイントが多い順とする。
- (6) 周回数は公式通知により示される。

第15条 スタート

- (1) ミニバイクはスタンディングスタートとする。（耐久レースの場合、ルマン式スタートの場合がある）
- (2) スタートして、先頭の車両が1周しコントロールラインを通過する前にスタートラインを越える事が出来なかった車両はそのヒート失格とする。

第16条 信号旗及び信号機

サーキットあづみ野の信号機を原則使用する。

第17条 給油

スプリントレース中の給油は禁止される。

第18条 レース終了

レース着順1位の者がフィニッシュライン通過後2分以内に自力で同ラインを通過した者までに対し、チェックカーフラッグが振られる。

第19条 車両保管及び再車検

- (1) レース終了後、技術委員長の指示により車両保管及び再車検が行われる。
- (2) 車両保管の時間はレース終了後30分とし所定の場所で行われる。
車両保管解除後ライダーは速やかに引き取らなければならない。
- (3) 技術委員長はスタートした全ての車両に対して検査の権限を持ち、指示を受けたエントラントもしくはその代理人、ライダーが、責任を持って車両の分解、組立を行わなければならない。
但し、検査車両には、関係役員、エントラント、及びライダー以外は立ち会う事が出来ない。
- (4) 本条項の検査に応じない場合は失格とする。
- (5) 上記条項の違反者には大会審査委員会の決定するペナルティーが課せられる。

第20条 ピットクルー及びピット

- (1) ピット内及びピット前作業エリア内で作業できるのは、当該クラスに出場しているライダー及びピットクルーのみとする。
- (2) ピットクルーの行為については、レース中における場合はライダーの直接統括の責任があるものとする。
ピットクルーによる規則違反で、当該ライダーに対し黒旗の指示となる事がある。
- (3) ピットにおいては特別許可の無い限り火気及び発火物の使用を禁止すると共に消火器の携行を義務づける。

第21条 ピットサイン

走行中のライダーに対しピットクルー1名がプラットホームよりピットサインを送ることが出来る。

第22条 完走

規定周回数の1/2以上を完走し、かつチェッカーを受けなければならない。

第23条 順位決定

- (1) レースの順位は次の順序により、周回数の多い順に決定される。
 - 1 チェッカーを受けた完走者（規定周回数の1/2以上を完了。チェッカーを受けた者）
 - 2 チェッカーを受けない未完走者（規定周回数の1/2以上を完了。チェッカーを受け無かった者）
- (2) 未完走者（チェッカーに関わらず、規定周回数の1/2以上を走行していない者）
- (3) 同周回の場合は、その周回を先に完了した者を優先する。

第24条 抗議

- (1) 書面をもって抗議料を添付の上、競技長を経由の上大会審査委員会へ提出するものとする。
- (2) 結果への抗議の場合は レース終了後30分以内、車両に対する場合は車両検査の決定直後に行うものとする。
- (3) 抗議料は、20,300円（消費税込み）とする。

第25条 成績決定及び賞典

- (1) 決勝ヒートの順位により決定する。
- (2) 賞典は、ライダーに対して行われる。
- (3) 内容は、以下の通りとする。
 - 1位～6位 トロフィー、又は副賞但し、参加台数により賞典の対象が制限される場合がある。
表彰されるライダーは台数の約40%を目安にする。

(4) ミニバイククラスの表彰は、各クラス同時に行う場合がある。

(5) 賞典の対象者は決勝ヒート完走者に限る。

第26条 シリーズ賞

(1) シリーズポイント一覧

優勝=20 2位=18 3位=16 4位=14 5位=12 6位=10 7位=9 8位=8
9位=7 10位=6 11位=5 12位=4 13位=3 14位=2 15位=1

ポイントは決勝ヒート完走者のみ与えられる。

シリーズポイントは全戦有効とし、かつ最終戦に出場しなければならない。

最終戦には1.5倍のポイントが加算される。

総合ポイントが同ポイントの場合は、上位入賞回数が多い者、次に出場回数の多い順に決定される。

(2) 年間の総合ポイントにより、シリーズチャンピオンを決定してシリーズ表彰する。

シリーズ対象クラス ミニバイクは、SPクラス・OPENの2クラス。

シリーズの賞典は、上位3名の入賞者に授与される。

但し、各クラス年間総参加台数が30台未満の場合は、シリーズ賞に制限がある。

(3) 参加台数不足のため不成立になったクラス(2レース中止)は、シリーズ表彰を行わない。

第27条 広告に関する事項

ナンバープレートに広告を表示することは認められない。その他の広告について、オーガナイザーは次のものに関し抹消する権限を有し、ドライバーはこれを拒否することが出来ない。

(1) 公序良俗に反するもの

(2) 政治、宗教に関係したもの

第28条 ペナルティー(罰則)

(1) ペナルティーは降着、1周減算、失格の3種類とし競技長の判断で決定する。

(2) レース中はコースを外れてショートカットする事は認められず、当該行為はペナルティーの対象となる。

(3) 走路審判員が反則又は妨害行為と見なした者に対してはペナルティーを課す。

その行為が2回以上に及ぶ場合は、失格とする。

(4) レース当日のライダーズブリーフィングより、ピットクルーの規則違反はライダーへの、ペナルティーとして課せられ場合がある。

(5) 大会競技中の違反に対するペナルティーは競技長が大会審査委員会に諮り審査委員会によって決定される。

(6) 大会審査委員会は状況により、罰則を軽減又は強化する事が出来る。

第29条 コース復帰及びリタイヤ

(1) 公式練習、タイムトライアル、レース中、コース上で停止した場合は、他を妨害することなく自力で再発進出来る場合に限りレースに復帰できる。

(2) 公式練習、タイムトライアル、レース中、のリタイヤしたライダーは、車両を安全な場所に移動しそのヒートが終了するまで自分の車両を離れてはならない。その際安全のためヘルメットの装着を義務づける。

第30条 競技会の延期、中止、及び取り止め

オーガナイザーは大会審査委員会の承認を得て大会の1部もしくは全部を延期、中止又は取りやめることが出来る。イベントの全部を中止あるいは24時間以上延期する場合は、エントリーフィーは全額返還される。ただし、共済会費、保険料は返還されない。

尚、エンタラント及びライダーはこれによって生ずる損失についてオーガナイザーに抗議する権利を有しない。

さらにオーガナイザーは大会審査委員会の承認を得てイベントの内容を変更する権限を併せて保有するものとする。これに対する抗議は一切認められない。

第5章 その他一般事項

第31条 損害の補償

- (1) 参加者は参加車両及びその付属品並びにレース場の施設、機材、器具に対する補償の責任を負うものとする。
- (2) エントラント、ライダー、ピットクルーはコース所有者、オーガナイザー及び大会役員が一切の損害補償の責任を免除されていることを了承していなくてはならない。

第32条 誓約書の署名

ライダー、ピットクルーは参加申し込み用紙に記載された誓約文に署名捺印しなければならない。

第33条 本規則の解釈

本規則並びに競技の細則に関する疑義については大会事務局宛に質疑申し立てができる。

この回答は大会審査委員会の決定を最終的なものとして示される。

第34条 オーガナイザーの権限

オーガナイザー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なく参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは拒否することができる。
- (2) 大会スポンサーの広告を参加車両に貼付させることができる。
- (3) やむを得ない理由により公式プログラム又は参加名簿の印刷に間に合わなかったドライバーの指名登録又は変更について許可することが出来る。
- (4) 全ての参加者、ライダー、ピットクルー、及びその参加車両の音声、写真、映像等、報道、放送、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が出来る。

第35条 保険の義務

1. 「サーキットあづみ野・スポーツ安全保険」の加入を強く推奨する。(当サーキットスポーツ保険加入・保険内容については、別紙、およびホームページを参考)
2. あづみ野スポーツ安全保険に加入していないライダーは、個人でイベントに適応する保険加入を強く推奨する。
3. 保険未加入者については、走行及び見学など、全ての練習および、イベント内での出来事に関連して起こった死亡、負傷、その他事故および損害について、全て自己責任とし、決して(有)サーキットあづみ野、あづみ野F-1パークならびにそれらの従業員、係員、または他の走行者、入場者に対して非難・責任追及・損害賠償・訴訟など一切起こさない事とする。また万一、自分が事故を起こした場合は、事故に起因する全ての賠償責任を負う事とする。

■ サーキットあづみ野 スポーツ安全保険のご案内 ■

サーキット走行には、怪我が付きものです。いざというときの為に保険加入をお勧めいたします。

加入しなくても走行はできますが、その場合、サーキットに対し、一切の保険金・治療費・見舞金などの請求はできません。

(1) 保険料金

<input type="checkbox"/> 大人 (高校生以上)	2 4 0 0 円
<input type="checkbox"/> 子供 (3月31日で15歳以下)	1 3 0 0 円

(2) 保険適応条件

被保険者がサーキットあづみ野を走行中(練習・レース)またはイベント開催日の往復中に、急遽で偶然な外来の事故により被った傷害。(日射・熱中病及び細菌性・ウイルス性食中毒を含む)による死亡、後遺障害、入院、手術、通院を補償します。

(3) 保険期間

4月1日午前0時～3月31日午後12時まで
途中からの申し込みも料金は一律となります。

(4) 保険加入にあたり

随時加入募集中。保険加入手続きをしてから約1週間の時間がかかります。お早めにお入りください。

(3) 料金・加入区分

加入区分	保険料合計	死亡保障	後遺障害	入院（1日）	通院（1日）
大人	2400円	2000万円	3000万円	4000円	1500円
子供	1300円	2000万円	3000万円	4000円	1500円

以上