

TT93白系ライディングスポーツカップ 2013年度レギュレーション

主催

(株)富士宮白系スピードランド／ピットインジン

開催場所

富士宮白系スピードランド

2013年度日程

第1戦 4/14(日)
第2戦 5/12(日)
第3戦 6/9(日)
第4戦 9/8(日)
第5戦 11/10(日)
5時間耐久 7/28(日)

2012年度からの変更点及び項目

新設クラス、クォーター(250)カップについて

2014年度以降のCBR250Rカップ正式開催を目指した4ストローク 250cc 単気筒～2気筒マシンのノーマルベース一部改造クラス。

追加クラス、M4について

Mクラスの4ストローク車輛クラスとして新設します。SPクラスに対するSP100クラスに相当します。既存のM12・M50クラスと混走・同一賞典とします。

追加クラス、FN4について

SP100と同様にエンジンの4ストローク化が進んでいるため、新たなスクータークラスとして新設します。既存のFPクラスと混走・同一賞典とします。

新設クラス、アンダークラスについて

以前から要望のあったサテライトクラスと上位クラスの間にあたるクラスを新設します。今まではサテライトクラスで優勝しても、上位クラスのトップ・中堅ライダーとの差があり、ステップアップしてのエントリーを躊躇してしまうライダーが多かったのが現状でした。その解決策として、ゆくゆくは上位クラスで走れるようにモチベーションを保ちつつ、かつ同レベルのライダー同士でシーズンを通して楽しめるレースが出来るようにという狙いがこのクラスの設置目的です。チャレンジ・サテライトとの最大の違いはポイント制・シリーズチャンピオンを決定するクラスになります。サッカーで言うフル日本代表(上位クラス)を目指すU-23、U-21などになぞらえて、次世代を担うという意味を込めて「アンダークラス」と命名しました。もちろんこのクラスで満足する事なく、上位クラスで参戦出来るようになる事を運営側としては希望しています。

ポイント制度改定(救済措置)について

昨今のミニバイクレース人口減少に伴い、ここ数年クラスによっては不成立レースが発生する事が増えてきました。規定台数不足によってレースが不成立、エントリーしたライダーが未出走になる事や、毎戦エントリーをしているライダーにとってシリーズチャンピオン無効という事態は好ましくないため、規定台数にエントリー台数が当日達しなかった場合は、運営とエントリーした選手にて協議の上、4台以下でもレースを成立させるケースを作ります。その場合、**最下位を除く完走ライダーには通常の半分のポイントを付与します。**

ストローク車輛のアンダーカウルについて

車輛の4ストローク化に伴い、コースへのオイル漏れ対策として、将来の義務化を見据えたアンダーカウルの装着を推奨します。

エントリー料金

各クラス 6,500円(ダブルエントリーは11,000円、トリプルエントリーは16,500円)
※チャレンジクラスのみ 5,500円
5時間耐久 1チーム 20,000円
事前エントリー申し込み締切日は、レース開催日より5日前とします。

当日エントリーも可能ですが、当日受付処理料金2,000円が別途加算されます。
また、参加台数によっては当日エントリーをお断りさせて頂く場合があるため、事前エントリーを強くお奨めします。

レースが中止となった場合はエントリー料は次戦に繰越しになります。返還されません。
参加選手側の都合で当日未出走の場合はエントリー料の繰越しも返還もされません。
チャレンジクラス及びサテライトクラスとその他のクラスは同時エントリー出来ません。

例:

- × チャレンジクラスとM12/M50クラスのダブルエントリー
- × サテライトクラスとHRCTロフィーのダブルエントリー
- × チャレンジクラスとサテライトクラスのダブルエントリー
- チャレンジクラスとサイドカークラスのダブルエントリー（※サイドカー等の特殊なクラスはOK）
- M12/M50とSP12/SP50/SP100のダブルエントリー
- アンダークラスと4stクラスのダブルエントリー

エントリーの受付

参加申込書に必要な事項をすべて記入・捺印の上エントリー料を添えてお申し込み下さい。

（未成年者の場合は親権者の署名、捺印が必要になります）

参加選手の名前をニックネームにする場合は**必ず本名も**記入して下さい。

ライディングスポーツ誌に掲載の際は本名表記となります。

長すぎる名前・チーム名は一部削除される場合があります。

リザルトなどを後日郵送する際に必要となりますので住所・電話番号は正確に記入して下さい。

郵送にはヤマト運輸クロネコメール便を使用しています。

マンション・アパート名・部屋番号まで明記して頂かない場合リザルトが届きません。

住所の記載ミスなどにより返送されたりリザルトは**再送致しません**。

エントリー方法は以下の通りです。

現金書留にてエントリー代金・エントリー用紙を**ピットインジンに郵送**

白糸スピードランドにてエントリー

ピットインジンにて直接エントリー

銀行振込とFAXを使ったエントリー

締め切り、振込先口座など詳細は[こちら](#)

エントリー用紙の記入方法、ダウンロードは[こちら](#)

参加受理

一度正式に受理された、エントリー料は一切返還されません。

主催者は参加者に対して理由を明らかにすることなく申し込みを拒否または無効にすることができます。

この場合、出場料は返還されます。

正式受理後のライダーの変更は認めません。

参加資格

健康で良心的判断のできる者とします。但し、未成年者は、親権者の同意を必要とします。

開催クラス

M12(12インチノーマル:初心者～上級者)

M50(13インチ以上ノーマル:初心者～上級者)

M4(4ストローク一部改造:初心者～上級者)

SP12(12インチ一部改造(SP12F:初心者、SP12B:中級者、SP12EXP:上級者))

SP50(13インチ以上一部改造)

SP100(4ストローク 100cc 一部改造)

4ST(130cc以下の4ストローク)

HRC Trophy(Honda NSF100 ストッククラス)

クォーター(250)カップ(4ストローク 250cc 一部改造)

FP(2ストローク 50ccスクーター 一部改造)

FN4(4ストローク 125ccスクーター)

サイドカー(レーシングサイドカー)

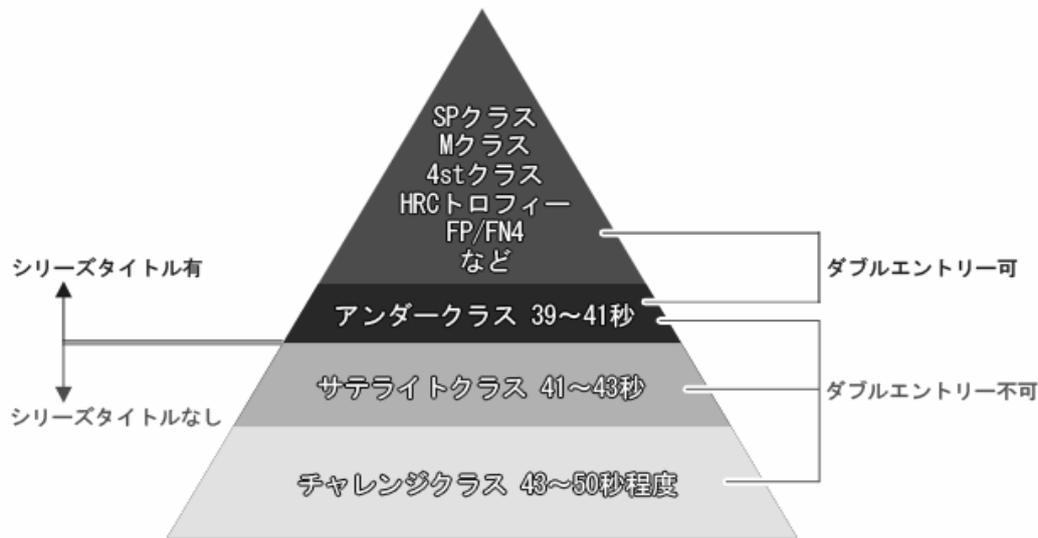
アンダークラス(ベストラップ39～41秒のライダー)

サテライトクラス(ベストラップ41～43秒のライダー)

チャレンジクラス(ベストラップ43～50秒位のライダー)

5時間耐久(ノーマルクラス/改造クラス)

参加台数が少ない場合は、各クラス混走となる場合があります。



クラス別ヒエラルキーピラミッドのイメージ

クラス分けについて

M12/M50/M4混走、SP12/SP50/SP100混走、FP/FN4混走同一賞典とします。
 全てのクラスにおいて、参加台数により以下の通りクラス分けを行います。
 24台以下：1クラス
 25～39台：2クラス(Aクラス／Bクラス)
 40台以上：3クラス(Aクラス／Bクラス／Cクラス)
 クラスの内訳は、上級(A)、中級(B)、初級(C)とします。クラス分けのボーダーラインは、主催者が決定します。
 但し主催者が認定したSP12/SP50/SP100及びM12/M50/M4クラスのシード選手は一番上のクラス(A)に参加しなければなりません。シード選手とは前シーズンランキング1位～3位の選手及び主催者が認定した選手(随時認定します)とします。

服装

ライダーの服装は競技を安全に行うことができる物でなければなりません。
 必ず皮革製のレーシングスーツ・ブーツ・グローブ、ヘルメットを着用し、丈夫で機能を十分に発揮できるものでなければなりません。
 ヘルメットは、フルフェイスでJIS・C規格以上の物、あるいはそれと同等の物で角ばっていない物を着用して下さい。
脊椎パッド(プロテクター)、胸部プロテクター(チェストガード)、ヘルメットリムーバーの装着を強く推奨します。

車両検査

出場車両は全て車両検査を受け合格しなければなりません。
 レース終了後、上位入賞車両は、車両保管を行い再車検を受けなければなりません。
 車両規定については、各クラスの車両規則を参照して下さい。各クラス別はこちら

競技内容

受付・車両検査・ライダーズミーティング(※必ず参加して下さい)
 公式練習：各クラス 5分
 タイムアタック：各クラス 10分
 決勝ヒート：15周／24台(クラスにより周回数は異なります)

決勝のグリッドはタイムアタックの成績順です。

スタート

各クラスともエンジンスター(クラッチスタート)とします。
 フライングをしたと判断された選手はピットストップとします。

スタートはシグナルスタートです。
状況やクラスによってはフラッグの合図によるスタートになる場合があります。

ゴール

1位の選手がチェッカーフラッグを受けてから1分間でレースを終了します。
レースは、規定周回数の3分の2を消化した時点で成立とします。

抗議

参加ライダー及びメカニックのみが抗議保証金 5,000円を申請書に添えて大会本部に申請することができます。
レース結果に対する抗議はレース終了後20分以内に限り受け付けます。
抗議保証金は抗議が成立した場合のみ返還されますが、不成立の場合には没収されます。

競技(レース)の中止

やむをえぬ理由によってレースが中止又は延期される可能性もありますが、これに対する大会審査委員会の下した決定に対して参加者は一切抗議することは出来ません。

公式練習中／競技中のルール

計測器の取り付けのため、ウエイティングエリアに前レース終了の2／3経過時までに集合しない場合は、最後尾スタートになります。
コースは常に先入車を優先とし、追い抜きをする者は前方の車を妨害してはなりません。また、前方の車は後続の進路を無理に妨害してはなりません。
役員が違反又は妨害行為(プッシング・ブロッキング・その他非スポーツマン的行為)とみなした者についてはペナルティを科します。更にその行為が2回以上におよぶときは失格とします。
コースサイドを含め、いかなる場合も定められた方向と逆に走行してはなりません。但し、役員の指示のある場合を除きます。
レース中はやむを得ない場合を除き、コースを外れてショートカットする事は認められず、該当行為はペナルティの対象となります。
衝突を避けたり転倒の為に、やむを得ずコースアウトした場合はその最も近い場所から再びレースに復帰しなければなりません。
コース上における再スタートや修理は自分自身で行わなければなりません。
ライダーが修理のためにピットに向かう場合は、コースに沿ったグリーン上を定められた方向に沿って迂回しながらピットまで車両を押して帰ることができます。但し、役員の指示のある場合はこの限りではありません。
コース上でリタイヤするライダーは、コース外の安全な場所に車両を撤去し、レース終了までその場所にて待機しなければなりません。
ピットイン・ピットアウトは、決められた場所で行わなければなりません。
レース中に事故に見舞われた車両は、役員によって安全検査の為に停止を命じられることもあります。
不適当、もしくは危険とみなされた車両・ライダーはレースから除外されることもあります。
レース進行中の役員の裁定に対しては一切の抗議は受け付けません。
エンジン及び排気音が大きすぎると役員が判断した場合、レースから除外されることもあります。

肖像権・パブリシティ権に関して

レース当日の参加者及び関係者の映像、写真、音声などの記録の著作権は運営者にあるものとします。
レースに参加または観戦した時点で上記に同意したものとみなします。
レース時に運営側で撮影した映像、写真、音声や個人情報の一部(エントリー時に記載した氏名など)はインターネット上のウェブサイトや雑誌に記載・展示する事があります。また、第三者への個人利用も許可出来るものとします。
当サイトを含む公式関連ウェブサイト内コンテンツの2次利用に関してはプライバシーポリシーをご確認下さい。
肖像権に関する個人的申し立て(掲載の削除など)は随時受け付けます。
写真や動画サイト等のコンテンツ共有に関しては、個人ウェブサイト・SNSその他類似サービスの種類に拘わらず、必ず引用元として当店の名前「PIT IN ZIN」(カナ、アルファベットなど表記の方法・形式は問いません)を記載して下さい。
尚、記載後の報告等は不要です。

その他の注意事項

パドック・ピットでの走行テストは一切禁止とします。また、ピットロードは徐行です。
競技規約の解釈をめぐってのトラブルは、役員の解釈を最終決定とします。

賞典

各クラス出場台数の30%に賞典が与えられます。
特別賞／シリーズタイトル賞／参加賞

シリーズポイント

レースにおいて、役員から公式に与えられるポイントを下記に示します。
全5戦を終了した時点において、獲得ポイントによりシリーズチャンピオンを決定します。
年間2戦以上不開催またはレース不成立が発生したクラスについてはシリーズチャンピオンを決定しません。
チャレンジクラス及びサテライトクラスはポイント対象外クラスです。
参加台数はエントリーした台数とします。決勝および予選を出走しなくても参加台数として扱われます。
完走、チェッカーフラッグを受けた選手のみポイント獲得とします。
転倒及びマシントラブルなど、リタイヤした選手には順位がポイント獲得圏内であってもポイントは付きません。

順位／台数	12台超	10～11台	8～9台	6～7台	5台	4台以下
1位	15(22.5)					*7.5
2位	12(18)					*6
3位	10(15)					*5
4位	8(12)					不成立
5位	6(9)					
6位	5(7.5)					
7位	4(6)					
8位	3(4.5)					
9位	2(3)					
10位	1(1.5)					
	ポイントなし					

最終戦のみ通常の1.5倍のポイントが加算されます。

(*)不成立レースの救済措置

ポイント対象クラスでエントリーが4台以下だった場合、当日該当クラスの参加者と運営で協議、レース開催に至った場合は、決勝レースを完走した最下位を除く選手に通常の半分のポイントを加算します。

公式フラッグ



国旗(日章旗):レースのスタート。(実際のレースは一部を除きシグナルスタートです)



白黒チェッカー旗:レース(予選・練習走行)終了。



赤旗:レースまたはプラクティスが中断されすべてのライダーはその場に停止。



黒旗:示されたライダーは次の周でピット停止。(非スポーツマン行為、危険車両、未計測車両等)



黄旗(静止):危険である、追い越し禁止。
黄旗(振る):減速、停止準備、追い越し禁止。



赤／黄ストライプ旗:コースが滑りやすいので注意。



青旗(静止):追い越しされようとしている。現在の進行方向をそのまま保持。
青旗(振る):追い越される寸前である。



緑旗:コースがクリア状態となった。

バイクナンバー(ゼッケン)

字体・書体は自由ですが、誰が見てもわかる数字にしてください。
(Rが角ばっているものは不可とします。例: 数字ゼロの場合、ロー× | 0→○)

大きさは、縦15cm×横8cmを目安にしてください。(ガムテープは不可)
当日エントリーなどバイクナンバーの無い方は当日受付にて**3枚/1セット 200円**で販売しています。
数量に限りがあるため、なるべく事前に用意して下さい。

バイクナンバーベース

すべての車両は、前方と後部両方に明確に識別できるようバイクナンバー(ゼッケン)及びプレートを装着しなければなりません。
カウリング装着車にはプレートの装着は不可。
プレートの寸法は、横20cm×縦20cm以上とします。
シーズン初めての参加の場合、申し込み受理後に事務局から割り当てられ、HPにて確認出来ます。
ゼッケンお問い合わせシステムは携帯電話からもアクセス可能です。
バイクナンバーは年間登録され、以降シーズン中はそのナンバーが固定ナンバーとなります。
同年度内・同クラス2回目以降の参加の際は必ず同じバイクナンバーを使用して下さい。
シーズン途中でゼッケンを変更した場合、新しいゼッケンでの獲得ポイントはゼロから計算となります。
変更前のポイントは加算されません。
ゼッケンベース用のカットインシートを当日受付にて**10cm/90円**で販売しています。
数量に限りがあるため、なるべく事前に用意して下さい。

バイクナンバーの色分け(ベースカラーと文字色)

M12/M50	ベース青地に白文字 (シード選手は黒地に白文字)
M4	ベース青地に白文字 (シード選手は黒地に白文字)
SP12F	ベース黄地に黒文字
SP12B	ベース白地に黒文字
SP12EXP	ベース赤地に白文字
SP50	ベース白地に黒文字
SP100	ベース白地に黒文字
4ST	ベース黄地に黒文字
HRC Trophy	指定なし(自由)
FP	指定なし(自由)
FN4	指定なし(自由)
サイドカー	指定なし(自由)
アンダークラス	ベース白地に黒文字
サテライトクラス	ベース黒地に白文字
チャレンジクラス	ベース緑地に白文字

蛍光色は禁止されています。

車両規則(総合)

ブレーキは、前輪後輪にそれぞれ独立した有効なブレーキを備えなければならない。
ハンドルは、回転角度を左右一杯に切った時に、ライダーの指をはさ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。
クラッチレバー及びブレーキレバーの先端は安全上、丸められていなければならない。
フットレスト、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。
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。又、ヘッドライト、テールランプ、ウインカーなどは取り外すかテープングをしなければならない。
カウルなどを取り外した場合は、ステー類も取り外すこと。
オイルドレー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すること。
市販穴あきボルトの使用は可。

燃料タンクにブリザーパイプを取り付ける場合は、必ずキャッチタンク(100cc以上)を転倒時に影響のない場所に確実に取り付けなければならない。
クランクケースよりブリザーホースの出ている車両のみ、その排気量の1/2以上のオイルキャッチタンクを転倒時に影響のない場所に確実に取り付けなければならない。
ラジエターを装着している全ての車両は、リザーバータンク又はキャッチタンク(100cc以上)を転倒時に影響のない場所に確実に取り付けなければならない。
全ての車両は、キャブレターからのガソリンキャッチタンク(100cc以上)を転倒時に影響のない場所に確実に取り付けなければならない。
他のライダーに危険及び迷惑をおよぼすような改造はしてはならない。
車両の排気音は、2サイクルは99db(A)以下、4サイクルは99db(A)+5db(A)以下でなければならない。
音量の測定方法は排気管の端部から0.5m、センターラインから測って45°の角度で排気管の高さと同じ高さにマイクロフォンを据え付けて測定する。その時のピストンの平均スピードは、2サイクルは13m/s、4サイクルは11m/sとする。但し、レース終了後は+3db(A)まで認める。
アクセルシャフト(F/R)の固定は、ロックナット又はワリピンを使用すること。
形式の違う車両の部品は共通性がないとする。但し、運営委員会が認めた部品に関してはこの限りではない。
4ストローク車輛は全オイル量が受けられる容量のアンダーカウルを装着する事(スクーターを除く)を推奨します。

クラス別車両規則

M12(12インチスポーツバイク(ノーマル):NSR50/TZM50/NSRmini)

アンダーカウルの取り外しは可。(ただし、アッパーカウルをしっかりと固定する事。スクリーンは取り外し不可)
フルカウル・シートカウルは純正部品以外の物に変更可。
Fフェンダーの取り外しは可。
キャブレターのセッティング(ジェット類、ニードル)
エアクリーナーエレメント、エアクリーナーボックス、エアファンネルの取り付け
スパークプラグ、プラグキャップ(プラグコードの変更は可)
始動機能とそれらの関連部品
2サイクル車の分離給油のオイルポンプの取り外し
バッテリー、電送系、メータ系、保安部品等の取り外し
リミッターのカット及びCDIユニット
前後ブレーキパット、ブレーキシュー、ブレーキレバー、ブレーキホース、ブレーキワイヤー
スプロケット、チェーン
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。(スリックタイヤ及びグルーピング(溝切り・カッティング)は不可)
アクセルワイヤー、アクセルグリップ
ステップ、ステッププレート、ステップペダル
NS及びNSR50については、シリンダー、シリンダーヘッドヘッドガスケットの組合せを同年式の物にしなければならない。
TZ及びTZMについては、オーバーサイズのシリンダーピストン、ピストンリングの使用不可。
フロントサスペンションの変更は不可。但しエア加压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。
また、ダストシールの変更、取り外しも可。
リヤショック、ホイルカラー
ハンドルバー、およびトップブリッジの改造、変更は可。但しフレームなどの改造は不可。
NSRmini出荷時の純正部品の流用は可。

M50(13インチ以上スポーツバイク(ノーマル):NS50F/NS50Rなど)

カウリングは市販時に取り付けられている物であること。
但しカウリングの取り外しは可。(バイクナンバー(ゼッケン)プレートを装着すること)
エアークリーナーボックスは、NS50Rの場合工場出荷時の状態とします。NS50Fは取り外し可。
上記以外は、M12クラス車両規定に準ずる。

M4(4ストロークノーマルベース一部改造:エイブ/XRモタード/NSF100/KSR110など)

フレームの補強は不可。ステーの追加は可。サブフレームの加工は可。
但しRサスペンション取り付けピボットより後方。エイブ、XRモタードは50cc車輛のフレーム使用可。

Fサスペンション内部パースの変更加工を認める。トップブリッジ変更可。

Rサスペンションの変更は可。サスペンションを取り付ける為のアダプターの使用可。
スイングアームの改造変更は可。但し材質の変更は不可。

前後ブレーキは生産時装着の物。ホース、オイル、パッド、シューの変更可。
エイブはタイプDの部品を使ってのディスクブレーキへの変更は可。それに伴うFフォーク部品の使用も認める。

ハンドルの変更可。
タンクの変更可。但し強固に取り付けのこと。
シートの変更可。
フェンダーの変更可。
ステップ(ステップホルダー)の変更、装着可。
ホイールは純正部品のみ認める。ホイール装着に使うカラーの変更は可。
スピードメーターギアの取り外し可。
KSRのマニュアルクラッチへの変更は可。
キャブレターの変更は不可。内部パーツの変更可。ファンネルの装着も可。
容量500cc以上の金属製のオイルキャッチタンクを装着すること。
ブリザーホース解放口はキャブレター吸気口の50mm以内に向ける。エアクリーナーボックス装着の車輛はホースをボックスに取り付ける。
NSF100を除いた車輛はマフラーの変更可。但し有効なサイレンサーを装着すること。
オイルクーラーの装着可。装着するためのクランクケース、クラッチカバーの加工変更可。ホースは耐油ホースとする。
CDIの変更は可。ハーネス、ステーターコイルの加工は可。コイルの変更可。
ハンドルに有効のエンジンストップのスイッチを取り付けること。
上記以外は、M12クラス車両規定に準ずる。
M4クラスはシーズン中・後にレギュレーションが流動的に変更になる場合があります。

SP12F/SP12B/SP12EXP(12インチ以下一部改造)

アンダーカウルの取り外しは可。(但しアッパーカウルをしっかりと固定する事。スクリーンは取り外し不可)
フルカウル・シートカウルは、純正部品以外の物に変更可。
Fフェンダーの取り外しは可。
キャブレターのセッティング(ジェット類、ニードル)
エアクリーナーエレメント、エアクリーナーボックス、エアーファンネルの取り付け
スパークプラグ、プラグキャップ(プラグコードの変更は可)
始動機能とそれらの関連部品
2サイクル車の分離給油のオイルポンプの取り外し
バッテリー、電送系、メータ系、保安部品等の取り外し
リミッターのカット及びCDIユニット
前後ブレーキパット、ブレーキシュー、レバー、ブレーキホース、ブレーキワイヤー
スプロケット、チェーン
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。(スリックタイヤ及びグルーピング(溝切り・カッティング)は不可)
アクセルワイヤー、アクセルグリップ
マフラーの改造、変更。但し、消音効果のあるサイレンサーを装着しなければならない。
フロントサスペンションの変更は不可。但しエアー加圧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。また、ダストシールの変更、取り外しも可。
リヤショック、ホイールカラー
ステアリングダンパー(ステアリングストッパーとの兼用は不可)
カウリングの取り外しは不可。但し純正以外部品のカウリングの装着は可。
ステップ、ステッププレート、ステップペダル
NS及びNSR50については、シリンダー、シリンダーヘッド、ヘッドガasketの組合せを同年式の物にしなければならない。
TZ及びTZMIについては、オーバーサイズのシリンダーピストン、ピストンリングの使用不可。
形式の同じフレームのメーカー純正部品の流用(例:'88NSR50のホイール→'94NSRのホイール等)
ホイールカラー、リードバルブの材質
ハンドルバー、およびトップブリッジの改造、変更は可。但しフレームなどの改造は不可。

SP50(13インチ以上一部改造)

カウリングの取り外しは可。(バイクナンバー(ゼッケン)プレートを装着すること)
Fフェンダー取り外しは可
シートは、一般市販されている物は可。
上記以外はSP12クラス車両規定に準ずる。

SP100(4ストローク 100cc 一部改造)

NSF100、XR100-M/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による±0.1mm前後の振れは許容範囲とする。
また、NSE50/miniに関しては、エンジン関係部品以外の互換性を認める。

ヘッドカバーの改造、変更は可。(オイルシャワーヘッド等)
キャブレターの改造、変更、及びそれに伴うマニホールドの改造、変更は可。
ジェットやニードル、スロットルバルブの改造、変更は可。
オイルクーラーの装着は可。また、それに伴うクラッチケースカバーの改造、変更は可。
但しその際使用するホースは耐熱、耐油性を満たした物で、ホースバンド等でしっかりと固定する事。
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加工は可。
イグニッションコイルの改造、変更は可。
スパークプラグ及びプラグコード、プラグキャップの改造、変更は可。
純正フライホイールの軽量化加工は可。
但し加工する際は最低限の耐久性を損なわない様充分注意する事。
安全性を考慮し、フライホイール外周肉厚が9.5mm以上で、側面の取り付けとボスとの高低差が5.5mm以内である事が望ましい。
インナーローター等社外品への変更は一切不可とする。
クランクケース及びシフトケースカバーの改造、変更は不可。
但しエンジン換装時に干渉を避けるための最小限の切削のみ可。
エンジンマウントキットの使用は可。
フレームは原則的に出荷時の状態を基本とするが、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、
アタリのぼかし等最低限必要なメンテナンスは可。
但し出荷時本来の形状を崩すような加工は一切不可。
追加のホーニング処理及びヤスリやリユーターを使用する事は厳禁とする。
13インチ以上車輻のドライブチェーンスライダの改造、変更は可。また、チェーンテンショナー機構の追加も可。
上記以外の車体関係の改造・変更範囲についてはSP12/SP50各車両規定に準ずる。
SP100上記規定は混走2ストローク車輻(SP12/SP50)との公平性を保つため、シーズン中・後に流動的に変更になる場合があります。
4ストローク車輻の性能及びタイムの向上に合わせ、キャブレター口径が22φに制限される可能性があります。
上記事項により、主催者が随時発表する追加レギュレーションに充分注意する事。

4ST(130cc以下の4ストローク)

排気量は130cc以下とする。※但し事前申請により主催者側の許可下した車両に限り130ccを超える車両も参加可。
4サイクルのミッション付きエンジンであること。
250cc以上のオイルキャッチタンクを装着すること。
マフラーは消音効果のあるサイレンサーを装着しなければならない。
ミッションは6段以下とする。
上記以外の改造、変更は可。
スリックタイヤ装着での優勝者は、次戦以降スリックタイヤ禁止となります。

NSF100 HRC Trophy(NSF100 HRCトロフィー)



使用車両は、(株)ホンダ・レーシング(HRC)より販売されるNSF100市販モデルのみとする。
マシンはノーマル状態を基本とし、改造、変更を不可とする。(エンジン排気量は100cc未満)
但し以下のものは変更を認める。
キャブセッティングパーツ(ジェット類、ニードル類)
ファイナルスプロケット、チェーン(チェーンサイズの変更は不可)
スパークプラグ(プラグキャップ、コードの変更は不可)
タイヤ(溝きり、カッティング等の加工は不可)

詳細は各主催者の判断に従うものとする。
ブレーキパッド/シートラバー/エンジンオイル/フロントフォークオイル/ブレーキフルード/
ステッププレート&バー/チェンジペダル(シフトパターン変更に伴うリンク機構の追加は認める)/
ブレーキレバー/クラッチレバー/ハンドルグリップ
アッパー及びアンダーカウルはFRP製で同形状のものに限る。
キックペダル(28300-GT4-000:オプション設定)の取り付けは認める。
前後サスペンションスプリングは、HRC純正のオプション設定品に限り認める。

- 51402-NLA-003 SPRING, FRONT FORK(SHOWA)
- 52402-NLA-003 SPRING, REAR CUSHION
- 52403-NLA-003 SPRING, REAR CUSHION

NSRmini及びNSR50・80純正ホイール

フロント:44650-NLA-000/44650-GT4-305/44650-GT4-306/44650-GT4-710
リヤ:42650-NLA-000/42650-GT4-305/42650-GT4-306/42650-GT4-710

ホイールの変更に伴い、42311-GT4-000(カラー、リヤアスクル)の使用も認める。

NSRmini及びNSR50・80純正ブレーキディスクローター

フロント:45121-GT4-000/45121-GT4-710
リヤ:43121-GT4-000/43121-GT4-710

シートカウル

但しシートカウルの後端はリヤタイヤの後端から垂直に引かれた線より後ろに出してはならない。
自動ラップ計時デバイス(P-LAP等)

但し、独立して機能し、テレメリーシステム、データロガー、各種メーター等の機能を備えるものは不可。
電源及びデータ取得等、いずれの場合もデバイスを車両自体のシステムに接続してはならない。
下記の例の様に上記以外の変更は認めないものとする。
ステア、ステアリングストッパーの追加は不可。(破損した場合の修正は可)
各メーターは、取り外しを含み改造・変更は不可。
スロットルの変更はハイスロットルを含み不可。
フロントフォークダストシール、ホイールベアリングダストシールの取り外しは不可。
ブレーキホースの材質変更は不可(例:メッシュホース等)

クォーターカップ(4ストローク 250cc 一部改造)

ベースエンジンがシングルまたはツインの250cc、ロードモデルキャストホイールの車輛。
CBR250RのレギュレーションはCBR250Rカップ公式ページのレギュレーションに準じます。
<http://bike.eigy.co.jp/cbr250r/>
その他の車輛についてはお問い合わせ下さい。
クォーターカップはシーズン中・後にレギュレーションが流動的に変更になる場合があります。

FP(2ストローク 50ccスクーター 一部改造)

車両の排気量は2ストローク50cc未満とする。
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
マフラーの変更は可。但し、消音効果のあるサイレンサーを装着しなければならない。
駆動系の改造・変更、及びスターター関連部品の取り外し、改造は可。
クランクシャフト・リヤホイールの改造、変更は不可
クランクケースカバーの穴あけ加工などは不可
分離給油用オイルポンプ(関連部品を含む)の改造・変更及び取り外しは可。また、オイルポンプを取り外した後へのフタの装着も可。オイルタンクの取り外し及びオイル通路の遮断加工も可。
フロントフォーク(三又を含む)の改造・変更は可。スタビライザーの効果、役目のみを発生する場合に限り、スタビライザーの使用は可。フロントフォークとの干渉を避けるため、最小限のカバー類切削は可。
ハンドルバー、フレーム、ホイール、キャリパーの改造・変更は不可
充電コイルの改造・変更は可。
キャブレターファンネルの変更可。
タイヤ・リヤサスペンション・キャブレターのセッティングパーツ・プラグ等の変更可。
ウェイトローラーの変更・純正部品の流用可。
ブレーキホース・パッドの材質変更は可。

FN4(4ストローク 125ccスクーター)

4ストローク排気量125cc以下のタイヤサイズ10インチ以下のスクーター。
灯火類の取り外し可。
メーター類の取り外し、取り付け可。
aim・バーカル等のマルチメーターは不可
メーターワイヤー取り外し可。

メーターギア取り外し可。
メッシュホース(Fブレーキホース)の取り付け可。
油脂類(ブレーキフルード・エンジンオイル・フォークオイル・各部塗布グリース)の交換・変更可。
路面接触の緩和、ライダー体格差補正のための車高調整用アダプタ追加可。及び、突き出し量変更のステム小加工は可。
路面保護、安全性確保のための車体路面接触部分の最小限の切削可。
但し、切削は指定部分のみ(開催期間中に変更する場合があります)
走行性能に関わる可能性のあるマフラーの切削加工は不可
安全性に問題がある(強度低下等)と思われる切削加工は不可。
タイヤ変更可。(純正サイズ変更も認める)
ライダー体重差、斜体個別差補正のためのウェイトローラー変更可。
リヤサスペンション変更可。
リヤショックの取り付け位置、取り付け形状の変更・仕様変更は不可
パーエンド、グリップの追加・変更可。(取り付け指定)
ライダー差補正のため、ブレーキレバーの変更可。(但し、無加工の物に限る)
安全性確保のため、ブレーキパッド交換可。
カバー類の追加・変更可。(ライトカバー追加、社外カウルへの変更)
但し、変更の場合は材質の変更は認めない(軽量カーボン、FRP等)
純正指定プラグへの変更可。(但し、レーシングプラグ、メーカー指定品以外は不可)
プラグ&キャップ変更、インジェクションコントローラー追加、キャブパーツ変更、アース追加、ハーネス加工、
ホイールカラー変更等、専門特殊知識を要したり、コストUPといった参入に抵抗に繋がるものは全て不可
駆動系は、同一車種でも年式による仕様変更が存在するため、その部品の使用は認めるが、
変更がある場合は事前に変更申請すること(要品番提示)。
変更があるのに申請のない場合はレギュレーションに合致していても失格とする
限定仕様車の走行性能に関わるパーツは原則使用禁止
バルブすり合わせ、バルブシートカット、クリアランス調整については、基本メンテナンス範囲
(サービスマニュアル記載内容)以外の方法(シートカットの角度変更等)は不可
規定値を超える状態への設定、加工は失格
その他の研磨、アタリ取りは全て不可
FN4クラスはシーズン中・後にレギュレーションが流動的に変更になる場合があります。

アンダークラス

車両規定はM12/M50・SP12/SP50/SP100・4ST・FP・FN4・HRC Trophyに準じます。
参加資格は自己申告で**ベストラップ39～41秒のライダーが対象**です。
アンダークラスと上位クラスのダブルエントリーは可。
アンダークラスでは上位クラスと同様にポイント制にてシリーズチャンピオンを決定します。
決勝で規定周回の過半数(半分以上)のタイムが規定タイムより速かった場合は、
賞典(順位)そのままシリーズポイントのみ半分の加算となります。
上位クラスにてシード認定されている選手はアンダークラスに参加する事は出来ません。
シード選手は事務局が随時認定しますが、自己申告も認めます。
各車両規定通りの上位クラスにステップアップして下さい

サテライトクラス

車両規定はM12/M50・SP12/SP50/SP100・4ST・FP・FN4・HRC Trophyに準じます。
参加資格は自己申告で**ベストラップ41～43秒のライダーが対象**です。
サテライトクラスで**1度優勝した選手は、ベストラップタイムに関係なくその年度内でのサテライトクラス及び**
チャレンジクラスにエントリーする事が出来ません。
ベストラップが規定タイム内の場合、翌シーズンは再びサテライトクラスにエントリー可能です。

アンダークラス、又は各車両規定通りの上位クラスにステップアップして下さい
上位入賞した選手について、**予選・決勝を通じてラップタイムが規定より明らかに速かった場合は**
協議の上、失格になる事があります。
予選でのベストタイムが規定より速いタイムを記録した場合、運営側の判断により決勝のみ
上位クラスに参加して頂く事があります。

チャレンジクラス

車両規定はM12/M50・SP12/SP50/SP100・4ST・FP・FN4・HRC Trophyに準じます。
参加資格は自己申告で**ベストラップ43～50秒位のライダーが対象**です。
決勝レースはリバースグリッド・ハンデキャップ方式です。予選タイムの遅い順にポールポジションから並んでいきます。
ラップタイムに著しく差がある選手にはそのラップタイムにより相応のタイムハンデが与えられます。

チャレンジクラスで優勝もしくは2回以上表彰台に上がった選手は、ベストラップタイムに関係なくその年度内でのチャレンジクラスにエントリーする事が出来ません。
ステップアップの条件を満たした選手のベストタイムが上位クラス出場相当と認められない場合は、事務局の判断により再びチャレンジクラスにエントリー可能です。
ベストラップが規定タイム内の場合、翌シーズンは再びチャレンジクラスにエントリー可能です。

サテライトクラス、又は各車両規定通りの上位クラスにステップアップして下さい

上位入賞した選手について、予選タイムより決勝レースのラップタイムが明らかに速かった場合は協議の上、失格になる事があります。

予選でのベストタイムが規定より速いタイムを記録した場合、運営側の判断により決勝のみ上位クラスに参加して頂く事があります。

サイドカー

日本レーシングサイドカー協会事務局までお問い合わせ下さい。

その他レースに関するお問い合わせ

お問い合わせはピットインジン(Pit in zin)まで。

レース当日に次回分のエントリーを受け付けております。希望者の方はお気軽に受付まで申し出て下さい。

白糸スピードランド及びピットインジンは、参加者全員が安全で楽しめるレースを目指して努力します。皆様、何卒ご協力の程よろしくお願い申し上げます。