

# 2020 OKAYAMAロードレースシリーズ規則書

## 公 示

本競技会は、一般財団法人日本モーターサイクリススポーツ協会（MF J）公認／承認のもとに、国際モーターサイクリズム連盟（FIM）の国際スポーツ憲章・競技規則に基づいたMF Jの国内競技規則ならびに本特別規則に基づいて開催される。

### 第1条 競技会の名称

2020 OKAYAMAロードレースシリーズ

### 第2条 競技会の格式

MF J 公認、承認による国内格式ロードレース競技会

### 第3条 主催者

株式会社岡山国際サーキット

〒701-2612

岡山県美作市滝宮1210

TEL：0868-74-3311

FAX：0868-74-2600

### 第4条 開催場所

岡山国際サーキット （1周：3, 747m／右回り）

〒701-2612

岡山県美作市滝宮1210

TEL：0868-74-3311

FAX：0868-74-2600

### 第5条 大会組織

各公式プログラムおよび各公式通知に示す。

### 第6条 タイムスケジュール

タイムスケジュールは、公式通知に示す。

第7条 開催日程、開催クラス、開催回数、ライセンス区分、出場申込期間

※次年の各クラス継続可否および混走については本年の参加台数を考慮して決定します。

[illegible]

RR=OKAYAMAロードレースシリーズ

## MR=MOTO Revolution with Moto Renaissance

◆3月開催のレースは前年(2019年)のライセンスが必要です。

\* MFJエンジニア会員取得はレッスンの1ヶ月前までに済ませてください。

※ ST1000、ST600、JP250、CBR250は指定タイヤのみ使用可能です。ご注意ください。

※ MFJエッジイ会員はスポーツ9歳以上より出場可能とします。

※ 250ccクラスの2時間耐久は複数クラス混走、ライダー2名での参加になります。(1名では参加できません)

## 第8条 参加資格

1. 参加するライダーは、本競技会開催期間中に有効な本特別規則第7条に示すMF J ロードレース競技ライセンスを保持していなければならない。
2. ライダー1名に対し、1名以上のピット要員を登録しなければならず、そのピット要員は本競技会開催期間中に有効なMF J ピットクルーライセンスを保持していなければならない。  
1名のライダーに対し登録出来るピットクルーの最大人数は3名とする。

## 第9条 出場申し込み

### 1. 出場申込先

岡山国際サーキット・レース事務局

〒701-2612 岡山県美作市滝宮1210

TEL: 0868-74-3311 FAX: 0868-74-2600

ホームページ: <http://www.okayama-international-circuit.jp>

### 2. 出場申込期間

本規則書第7条に示す。

### 3. 出場料（1種目あたり／税込み）

#### ①他クラス

|     |         |
|-----|---------|
| 出場料 | 20,950円 |
|-----|---------|

#### ②ST600（ナショナル・インター）

|                    |         |
|--------------------|---------|
| 1) 出場料             | 20,950円 |
| 2) 出場料+タイヤ料金（1セット） | 46,393円 |

#### ③ST1000（ナショナル・インター）

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| 1) 出場料             | <u>20,950円</u> |
| 2) 出場料+タイヤ料金（1セット） | <u>47,675円</u> |

※②2) 及び③2) にはタイヤ料金（ST600=25,443円、ST1000=26,725円）が含まれます。

※タイヤ購入注文書をもれなく記入し、タイヤ料金および出場料と合わせて、各大会の出場申込期間に行うこと。（Webエントリーの場合、購入注文書は不要）

※1大会あたり最大1セットまで購入可能とする。タイヤのみの購入は出来ない。

※Webエントリーは300円割引

### 4. 出場申込方法

出場申し込みは申し込み期間内に

①岡山国際サーキットホームページでのWebエントリー

②現金書留による郵送

③岡山国際サーキット事務局窓口

④銀行振込による支払い（申込用紙別途郵送）

【振込先口座】 トマト銀行 吉井支店

株式会社岡山国際サーキット

普通 1088242

上記何れかの方法で行わなければならない。（申し込み期間内の消印のあるものを有効とする）

尚、郵送、サーキット窓口、銀行振込で行う場合は下記のことを揃え申し込むこと。

・出場申込書（大会事務局指定のものに必要事項を記入のこと）

・出場料

・出場ライダーが満20歳未満の場合は、出場申込書の承諾書に保護者の署名・捺印とその印鑑証明のコピー1通（3ヶ月以内に取得したもの）を必要とする。

※電話またはFAXによる出場申し込みは一切受け付けない。

※申し込み時に車両をT. B. N.（記載漏れ）とした場合で、大会1週間前までに連絡が無い場合

は、T. B. N. 登録料が必要となる。

|                   |         |
|-------------------|---------|
| T. B. N. 登録料 (税込) | 5, 500円 |
|-------------------|---------|

#### 5. 出場申し込み後のキャンセルに関する規定

出場申し込み後、やむを得ない理由により出場をキャンセルする場合、参加料の取り扱いは以下の通りとする。

- ・エントリー開始～大会14日前・・・事務手数料を差し引き返金
- ・大会13日前～大会当日・・・・・・・・返金なし

|            |         |
|------------|---------|
| 事務手数料 (税込) | 2, 200円 |
|------------|---------|

#### 6. その他

- ・電話またはFAXによる出場申し込みは、一切受け付けない。
- ・MFJ承認レースに限り、やむを得ない事情で上記申込期間内に手続きを行えなかった参加者は、当該レース開催日の7日前までに上記提出物に加え下記の物を提出すること。

- 参加者の氏名
- 参加クラス
- 理由を記した嘆願書
- 事務手数料

|            |         |
|------------|---------|
| 事務手数料 (税込) | 3, 300円 |
|------------|---------|

ただし、この場合事前に事務局に連絡しなければならない。

- ・NSF250R ChallengeはJ-GP3とダブルタイトルになる。申し込み時に予め申請すること。

#### 7. 参加受理と不受理

- ・出場申し込み者には締め切り後に大会事務局から参加受理または不受理が通知される。
- ・Webエントリーで参加受理書の郵送を希望の場合は、郵送料200円が必要。
- ・参加を受理された後に参加を取り消す申込者には参加料は返還されない。
- ・参加を受理されなかった参加者には参加料が返還される。ただし、事務手数料を差し引く。

|            |         |
|------------|---------|
| 事務手数料 (税込) | 2, 200円 |
|------------|---------|

#### 8. エントリー申込時に競技番号（ゼッケンナンバー）の希望を申請できるが、希望が重複した場合は参加実績等を考慮し大会事務局が決定する。なお、番号を塗装した場合の優先はない。

#### 9. チーム名称

参加申込の際に使用するチーム名は公序良俗に反しないものとし、大会事務局が了承したものに限る。

### 第10条 出場受付

- 参加が正式に受理された参加者は、大会前日または当日行われる出場受付を済まさないといけない。  
ライダーおよびピットクルーのクレデンシヤル、サービスカーの車両通行証はこの時に交付される。
- 出場受付時には、以下の物を提示もしくは提出しなければならない。
  - ・正式参加受理書
  - ・MFJ競技ライセンス（参加ライダー）
  - ・MFJピットクルーライセンス（登録ピットクルー）
  - ・車両仕様書
  - ・健康保険証（コピー可）
  - ・レース出場誓約書（Webエントリー者のみ）

※MFJ競技ライセンスを提示できない場合、理由の如何を問わず出場できない。但し、MFJにライセンス照会を行い確認が取れたものに関しては参加を認める場合がある。  
その際は、調査手数料が必要となる。

|            |         |
|------------|---------|
| 調査手数料 (税込) | 1, 100円 |
|------------|---------|

- 登録ピットクルーに変更がある場合は、出場受付時にピットクルー変更届けを提出すること。  
また、出場申込後にピットクルーの追加登録をする場合は追加登録料が必要となる。

※1名のライダーに対し登録出来るピットクルーの最大人数は3名とする。

|                    |         |
|--------------------|---------|
| ピットクルー変更料／1名（税込）   | 1, 100円 |
| ピットクルー追加登録料／1名（税込） | 3, 300円 |

4. 出場受付は、参加台数によって大会前日も行う場合がある。
5. **ST600・ST1000タイヤ引き替え券は出場受付時に受け取りが出来る。タイヤの引換時間・場所は公式通知にて公示される。**

## 第11条 クレデンシャルと車両通行証

1. 交付されたクレデンシャルは、大会期間中確認しやすい位置に必ず着用しなければならない。
2. Bパドックへの車両通行証は、参加車両1台につき1枚発行する。参加者のサービスカーは、大会事務局が交付する通行証に車両の登録ナンバーを記入し、車両前部の確認しやすい位置に貼付していなければ、パドックへの通行およびパドックでの駐車ができない。ただし参加車両および部品・工具を搬入するために必要な場合以外はパドック内を通行することができず、通行や積み降ろし作業は、競技役員の指示に従って行わなければならない。
3. 岡山国際サーキット場内における通行・駐車・行動の指示は、公式通知と案内標識等によって示され、参加者はこの指示に従わなければならない。
4. 交付されるクレデンシャル・車両通行証は、他人に貸与したり転用したりしてはならない。
5. クレデンシャル、車両通行証を紛失または破損したときは、大会事務局にて再交付の手続きをとり、再交付を受けること。ただし、再交付手数料を必要とする。

|               |         |
|---------------|---------|
| 再交付手数料／1枚（税込） | 3, 300円 |
|---------------|---------|

## 第12条 トランスポンダー（自動計測装置）

1. トランスポンダーの取り付けを指示された場合は、車検時までに車両に取り付けなければならない。取り付けを拒否した場合は、当該車両およびライダーは出走を認められない。
2. トランスポンダーの配布は出場受付時もしくは公式通知に示された場所にて公式通知に示された時間に行われる。返却については大会事務局にて各レース終了後速やかに行うこと。また、予選不通過もしくはリタイアの場合はそれが確定した時点で速やかに返却すること。

## 第13条 車両検査

1. 参加車両の車両検査およびライダーの装備品検査は、タイムスケジュールに従って岡山国際サーキットBパドック内の車検場にて行う。
2. 車両検査にあたってはライダー本人が検査を受ける車両とともに、指定時間内に下記のものを用意して車検場に集合しなければならない。

①車両仕様書

②ヘルメット [MF J 公認品]

③ヘルメットリムーバー

④グローブ

⑤ブーツ

⑥レーシングスーツ [MF J 公認品]

⑦脊椎パッド

⑧チェストガード

予選・決勝を通じて使用するものを提示すること。

※エアバッグ式プロテクターの装着が推奨される。（18歳以下の選手は装着義務あり）

※レーシングスーツの胸部内側にカタカナで氏名を明記する事。血液型も併せて明記する事が推奨される。

3. 検査を受ける車両は、あらかじめアンダーカウルを外しておくこと（外したアンダーカウルも持参）。また車両ゼッケンは、指定された字体のものを使用し、走行中に脱落しないよう、しっかり貼付すること。（ゼッケンが不明瞭な場合、予選タイムの計測が拒否される場合がある）

4. 公式車両検査の結果、参加が不適当と判定された参加者、または車検長による改善命令に応じない参加者は当該競技会から除外される。
5. 車両検査に車両を提示する事は、当該車両が全ての規則に適合していることを申告したものと見なされる。車両検査終了後に不適合が発見された場合の罰則は、当該競技会から除外もしくは失格まで適用される場合がある。また、一度合格した車両であってもレース後の再車検や次大会の車検に合格することを保証することではない。
6. 公式車検は、大会前日に行う場合もある。
7. やむを得ない事情による車両変更は、競技監督の承認を得なければならず、参加申込をした同クラスについてのみ許される。

**公式予選開始後変更するフレーム・エンジンは変更前の車両と同型式でなければならない。**

|                                                              |          |
|--------------------------------------------------------------|----------|
| エントリー終了時から公式予選開始までの車両変更手数料（税込）                               | 5, 500円  |
| 公式予選開始から決勝レーススタートまでの間にフレームボディ・エンジンまたはその両方を交換する場合の車両変更手数料（税込） | 11, 000円 |

8. 主催者指定のラップタイム計測装置と併用して、他のラップタイム計測器の装着は許可されるが、主催者指定のトランスポンダーに影響（疑似信号、ノイズなどにより）を及ぼすものは取り外さなくてはならない。また、大会主催者の指定した計測器以外は、全て非公式の記録となるので抗議は一切受け付けない。

## 第14条 ガソリン

競技に使用できるガソリンは岡山国際サーキット場内のガソリンスタンドで販売される以下の無鉛ガソリンのみとする。

【無鉛ハイオク】

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| 商 品 名：出光スーパーゼアス           |        |
| 密 度：15℃ g/cm <sup>3</sup> | 0.7441 |
| オクタン価：リサーチ法               | 100    |
| 鉛 分：g/l                   | 0      |

※シーズン中に指定ガソリン銘柄が変更される場合は、事前に参加者に告知される。

## 第15条 スプリントレースの公式予選

1. 公式予選はタイムトライアル方式とする。
  2. 計測は1周回目から行い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（第15条5.の場合を除く）。
  3. 公式予選の参加台数が本特別規則に定める各クラス決勝出場台数を越える場合には、公式予選を複数の組に分けて行う場合もある。
  4. ウェイティング（繰り上げ出場）の方法
    - ①ウェイティングの希望者はウェイティング願い書を予選暫定結果発表後30分以内に大会事務局に提出する。
    - ②願い書提出者のうち上位3名のものは、本特別規則第16条に示すライダーズブリーフィングに出席すること。
    - ③当該クラスのライダーズブリーフィング開始時点でリタイヤがない場合、出走は不可となる。
  5. 公式予選が最大決勝出走台数に満たなかった場合に、予選通過基準タイムを満たさなかったライダーは決勝出場嘆願（暫定結果発表30分以内）を提出することが出来る。その場合、過去の実績等を考慮した上で大会審査委員会の承認により当該ライダーは決勝レース出走を認められる場合がある。この場合の決勝出走願いの提出の手順は上記4. ウェイティングの方法①に準ずる。
- 尚、予選に出走していない場合でも、競技会審査委員会において申請者が決勝レースに出場する条

件を満たしていると判断した場合は、決勝レースへの出走を認められる場合がある。ただしこの場合、出走の可否に関係なく申請手数料が必要となる。

また、出走が認められなかった場合の申請手数料は返金される。

|             |        |
|-------------|--------|
| 申請手数料／台（税込） | 3,300円 |
|-------------|--------|

6. 参加台数が少数の場合は他クラスとの混走にて行う場合がある。

7. 下記の各クラスは混走とする。

①CBR250R DREAM CUP（ビギナー・エキスパート）、CBR250RR DREAM CUP

②ナショナルJ-GP3、インターJ-GP3

③ナショナルJP250、インターJP250

④ナショナルST600、インターST600

⑤ナショナルST1000、インターST1000、インターJSB1000

8. 複数クラスの混走レースについては、参加台数の合計が最大決勝出走台数を越えた場合、各クラスの予選出走台数に対する下記計算方式（按分比例式）によって決勝出場台数を決定する。

（例）ナショナルJ-GP3クラスの場合

$$\text{NJ-GP3クラス決勝出走台数} = \frac{\text{NJ-GP3クラス（予選出走台数）}}{\text{J-GP3（I+N）}} \times 42 \text{台}$$

## 第16条 ライダーズブリーフィング

決勝レースに出走するライダーは、タイムスケジュールによって定められた当該クラスのライダーズブリーフィングに必ず出席しなければならない。また、ブリーフィングに遅刻・欠席したライダーは、再ブリーフィングを受けること。この際再ブリーフィング料が必要となる。

|          |        |
|----------|--------|
| 遅刻／名（税込） | 2,750円 |
| 欠席／名（税込） | 5,500円 |

## 第17条 決勝レース

1. ライダーおよび参加車両は、決勝レースのコースイン前の指定された時間内に、車検委員によるスタート前チェックを受けなければならない。

2. 決勝レースの各クラス最大決勝出走台数（グリッド数）は、各クラス別に下記の通りとする。

| クラス                                                  | 台数  |
|------------------------------------------------------|-----|
| J-GP3（ナショナル・インター）                                    | 42台 |
| ST600（ナショナル・インター）                                    | 42台 |
| ST1000（ナショナル・インター）／JSB1000（インター）                     | 40台 |
| JP250（ナショナル・インター）                                    | 42台 |
| CBR250R DREAM CUP（ビギナー・エキスパート）<br>CBR250RR DREAM CUP | 44台 |

3. 参加台数が少数の場合は他クラスとの混走にて行う場合がある。

4. 「WET」宣言時は決勝レース周回数を1周減算する。

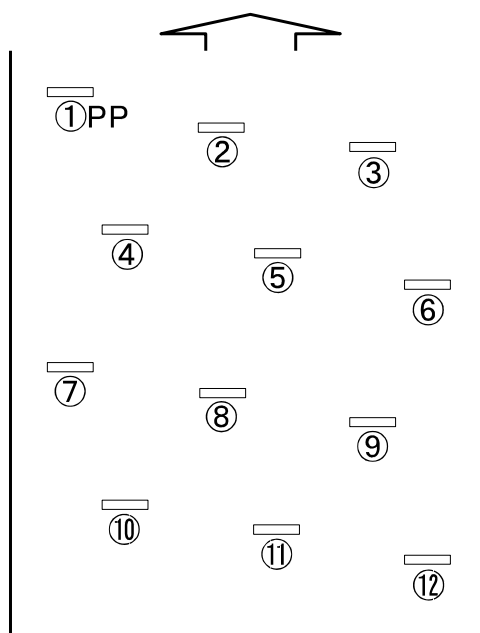
## 第18条 スプリントレースのスタート方法

1. スプリント決勝レースのスタート方法は、クラッチスタートとする。

2. スターティンググリッドは、以下に示される階段状グリッドを使用するものとする。また、グリッドボードは奇数列のみ表示される。

3. ポールポジション (P P) は、最前列進行方向左側とする。

※グリッド図



以降同手順で最終車両まで

4. スタート進行手順

| 状況                   | 手順               | 備考                                                                                      |
|----------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| ウォームアップラップ<br>開始10分前 | サイティングラップ開始      | グリッド到着後はエンジン停止。<br>グリッドでの給油禁止。<br>グリッドへのタイヤウォーマー用発電器持ち込みが許可される。<br>手押しでグリッドへ着けることが可能。   |
| 「5min」ボード提示          | ピット出口閉鎖          | グリッドへ着けていない車両はピットレーン（走行レーン）からウォームアップラップを開始することが出来る。                                     |
| 「3min」ボード提示          | 作業終了<br>クルー退場    | 引き続き作業を希望する者はピットレーン作業エリアへ移動。<br>ライダーとメカニック2名、傘持ち1名がグリッドに残る。<br><b>※タイヤウォーマーは速やかに外す。</b> |
| 「1min」ボード提示          | エンジン始動           | 傘持ちピットへ。<br>エンジン始動後はメカニックもピットへ。                                                         |
| 「30sec」ボード提示         | 待機               | エンジン始動できない場合はピットレーン作業エリアに移動。                                                            |
| イエローランプ点滅<br>+緑旗振動   | ウォームアップラップ<br>開始 | 1周して再びグリッドへ着く。<br>各ポストから緑旗提示するので、確認すること。                                                |
| 前方に赤旗オフィシャル          | グリッド帰着           | フロントタイヤ先端をグリッドラインに合わせる。<br>エンジンはかけたまま。                                                  |
| 赤旗オフィシャル退去           | 待機               | スタート準備。                                                                                 |
| 赤灯点灯→消灯              | レーススタート          |                                                                                         |

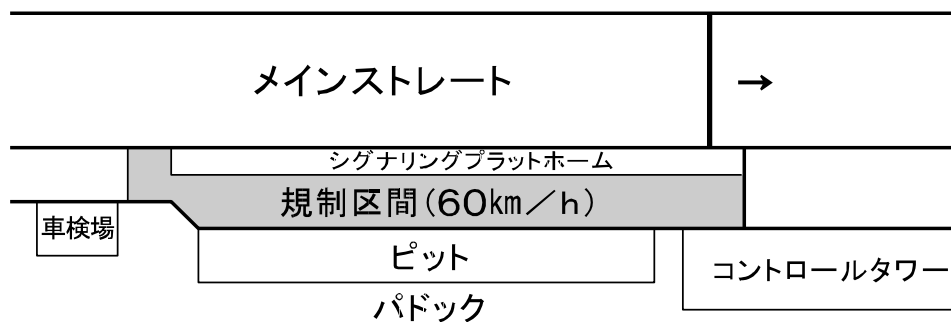
スタートシグナルは、レッドライトが点灯され、その後にレッドライトが消灯された時点でスタートとなる。

## 第19条 ピットインおよびピットアウト

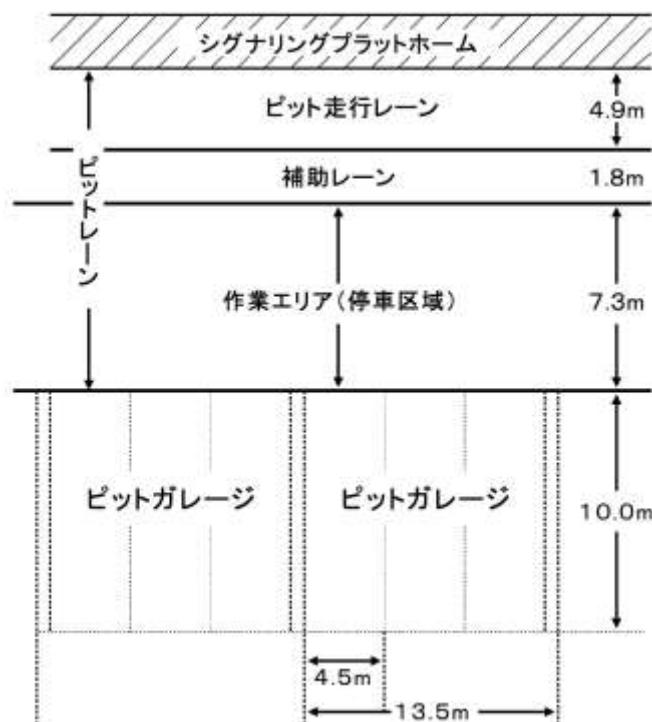
1. ピットレーン（走行レーン）においては先にピットレーンを走行している車両に優先権がある。
2. ピットレーンにおける速度制限は安全管理上60km/hまでとする。

これに違反すると罰則が与えられる場合がある。

- ・予選中・・・・・・・・・・予選タイムの一部抹消
- ・サイティングラップ中・・・・・・罰金
- ・決勝レース中・・・・・・・・ライドスルー



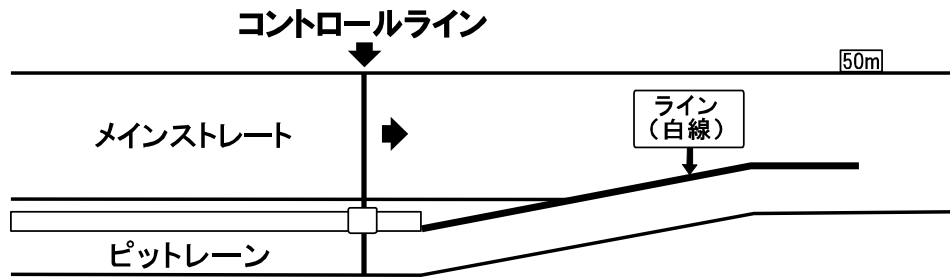
3. ピット前の直線部分に区画されたプラットフォームと黄線の間は、ピットインおよびピットアウト専用の通路ピット走行レーン、黄線と黄線の間は補助レーン、黄線とピットの間はピット作業のための作業エリアとなる。



4. ピットインするライダーは、第10コーナー出口より走行ラインを右端にとり、第11コーナー出口から手足等でピットインの合図を行い、安全を確認してピットイン専用路に入り走行レーンを徐行しなければならない。
5. 補助レーンは、ピットインまたはピットアウトする際に必要最低限の横断のみが許される。補助レーン・作業エリアの走行は禁止される。
6. ピットレーン出口のシグナルランプについて
  - 赤ランプの点灯：コースインしてはならない。
  - 緑ランプの点灯：コースイン可。
  - 青ランプの点滅：本コース上に走行車両あり。ライダーは各自の責任においてコースイン。
7. ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、減速地帯を出て第1コーナーを抜けるまでコース

右端（イン側）に沿って走行しなければならず、その間後方から接近する車両の走行を妨げてはならない。

ピットレーンからトラックに合流の際は、ピット出口からトラック上に引かれているライン（白線）を越えて走行しないこと。



#### 8. ピットでの停車・再スタート

ピットからの再スタートはキックスタート・セルスタート・プッシュスタートのいずれでも自由とする。プッシュスタートの援助は2名までとする。外部のバッテリーを使用することは禁止される。

### 第20条 ピット作業

1. 決勝レース中、ピット作業を行う場合は、各自のピット前作業エリアで行うこと。ピットガレージの中（シャッターより内側）およびパドック内に車両を入れるとリタイアしたものと判断される。
2. 決勝レースおよび公式予選中の車両の修理・調整・部品交換などは、ピットに準備してある部品と工具によって行われなければならない。
3. 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のメカニックは自己のピット前の作業エリアに出て作業することができる。ピット作業の場合を除いて作業エリアに出ること、部品や工具を作業エリアに置くことは禁止される。
4. 1回のピット作業を行う場合、同時に作業できるピットクルー人数は、その車両に登録された2名のピットクルーとライダーの合計3名までとする。
5. シグナリングプラットホームに出られるピットサインマンの人数は1台のエントリーに付き、2名までとする。（必ず入場可能なクレデンシャルを着用のこと）
6. ピット内および停車区域は清潔を保ち、器材を整頓し人災防止につとめなければならない。ピット内での喫煙など火気の使用は厳禁される。
7. ピット作業では、電動工具等の火花を発生する装置を使用してはならない。また、電気消費量の多い器具を使用する場合は、各自で電源を用意すること。
8. ピット作業を行うメカニックは安全上、肌の露出の少ない衣類（難燃性が望ましい）を着用すること。また、ピットクルーはピットレーン・シグナリングプラットホーム・スターティンググリッド等に入場の際はサンダル・極端な底高シューズなどは避け、動きやすいシューズを着用すること。
9. スポンサー・ゲスト等をピットに招待しているチームは、各チーム責任者においてピットでの安全マナーを徹底指導すること。また、ゲストはピットレーン（作業エリア・走行レーン・プラットホーム）には入場できない。

### 第21条 予選・決勝中の遵守事項

1. 走行中の遵守事項  
危険回避等やむを得ない場合、また特に競技役員の指示があった場合を除き以下の事項を遵守すること。これに違反した場合はペナルティの対象となる。
2. ショートコース、短縮路など規定コース外を走行してはならない。
3. 予選・決勝終了後、ピットおよびパドックへは規定のピット進入路を走行し、ショートコース・緊急車両通路などを通して本コース外へ出てはならない。  
①予選・決勝終了後はピットおよびパドックへは規定のピット進入路を走行し、ピットインする事。  
ショートコース・緊急車両通路などを通して本コース外へ出てはならない。

②走行中は、車両にいかなる者も同乗させてはならない。

③2コーナーシケインへの進入をミスし、エスケープロードに進入した場合は「一旦停止」の後、安全を確認した上でコースに戻ることが許される。

4. 「ピットストップ」、「ライドスルー」ペナルティ

①「ピットストップ」のペナルティが課せられた場合は、当該ライダーに対してメインフラッグポスト（同時に他のポストから表示される場合もある）から「ゼッケンNo.を記した【STOP】ボード」が表示される（黒旗は提示しない）。当該ライダーは速やかにピットインして（ピットレーン速度60km/h 厳守）、ピットレーン出口右側にあるペナルティエリアにマシンを停止させること。

②「ライドスルー」のペナルティが課せられた場合は、当該ライダーに対してメインフラッグポスト（同時に他のポストから表示される場合もある）から「ゼッケンNo.を記した【RIDE THROUGH】ボード」が表示される。当該ライダーは速やかにピットインしてピットレーンを通過すること。

5. 車両の停止とリタイア

①やむを得ない理由により、コース内で停止する場合には、ライダーは速やかに車両をコース脇のグリーン上の安全な場所に寄せ、他のライダーの走行の支障にならないようにしなければならない。また、耐久レースにてやむを得ずマシンをピットまで押して戻る場合は、コースの際から離れたグリーン上を他の走行車両に注意しながら行うこと。また、オフィシャルの指示がない限りはコースを横断したり、コース上を押したりしないこと。

②コース内で車両をコースの進行方向と逆に押したり、引いたりして車両を移動してはならない。ただし、オフィシャルの指示のある場合はこの限りではない。

③事故または車両故障などの理由によってリタイアする場合はその地点からもっとも近いオフィシャルに報告し、用意してある用紙によってリタイア届けを提出しなければならない。

④ライダーは、リタイア届けを提出したオフィシャルに車両を預けてコースより退去しなければならない。ライダーはこの車両をそのレースが終了するまでオフィシャルの管理下におかなければならない。ただし、そのレースに支障のない地点まで車両を移動させることをオフィシャルから指示された場合は、これに従わなければならない。

## 第22条 競技の中断・セーフティカーの導入

やむを得ない事情によりレースの続行が危険と判断された場合、競技監督は赤旗を掲示してただちにレースを中断するか、黄旗＋SCボードを提示して1台のセーフティカーを導入し競技を非競技化することができる。

1. 赤旗を掲示する場合

①赤旗がコントロールラインと全てのマーシャルポストで掲示される。ライダーはただちにスロウダウンし、ピットレーンに戻らなくてはならない。当該レースの結果は前の周を終えた時点でのものとされる。

②赤旗提示後5分以内にマシンに乗って、またはマシンを押してピットレーンに戻ってこれられないものは再スタートできない。（ただし競技結果が2周以下の再スタートでは全ライダーが再スタートできる）

2. セーフティカー導入の場合

事故発生時にライダーもしくはオフィシャルが危険な状況にはあるがレースを中断するほどではないと競技監督が判断した場合、セーフティカーが介入してレースを一時非競技化し、スロウ走行で先導し、その間に事故処理を行う方法である。

また、MFJ国内競技規則 付則4 23-2-2に基づき運用される。

## 第23条 レース終了

1. レース終了の合図（チェッカーフラッグ）は規定のレース時間・距離が終了した時点で先頭車両が最初にコントロールラインを通過する時に表示される。

2. チェッカーフラッグは先頭車両がフィニッシュラインを通過後4分間表示される。
3. チェッカーフラッグが表示された時点でピットレーン出口は閉鎖される。

## 第24条 レース後の再車検

1. 決勝レースを終了し入賞した車両は、競技役員の指示により、パドック内の所定の区域に必要な時間車両保管される。なお、保管中の車両を改造したり整備したりしてはならない。
2. 競技会審査委員会または車検長が求める車両検査に必要な分解、組み立て作業は、参加者またはその代理人の責任で行わなければならない。許可された関係者以外のものが検査に立ち会うことは出来ない。
3. 車両保管区域への車両の出し入れは、競技役員の監督の下に行わなければならない。保管を解除された車両は参加者によって速やかに引き取らなければならない。なお、保管解除後の放置車両についての責任は各参加者による。
4. 入賞車、抗議対象者および車検長指名者は、レース終了後または競技会審査委員会の求めに応じて、随時車両の分解、音量測定その他必要な方法により車両検査を受けなければならない。これを拒否した場合の罰則は、失格まで適用される場合がある。

## 第25条 車両・部品買い取り規定

車両・部品等の買い取り規定のあるクラス（**ST1000**／**JSB1000**、**ST600**、**JP250**）に関しては、各クラスの買い取り規定に従って手続きが行われる。

## 第26条 得点

1. 得点は、MFJ国内競技規則第3章26.『公式得点』に基づき与えられる。なお、承認クラスにおいても20ポイント制とする。
2. 本大会での得点は、『2020 OKAYAMAロードレースシリーズ』のシリーズポイントに加算される。
3. 2時間耐久レースはシリーズポイント対象レースとして開催する。

### ①JP250

それぞれのライダーにフルポイントが与えられる。

※国際ライダーとジュニア・フレッシュマン・国内ライダーいずれかのペア組は出来ない。

(シリーズポイント対象につき)

### ②CBR250R DREAM CUP (エキスパート)・**CBR250RR DREAM CUP**

それぞれのライダーにフルポイントが与えられる。

※CBR250Rクラスにエキスパートクラスとビギナークラスの組み合わせでエントリーした場合、エキスパートクラスとなりシリーズポイントもエキスパートクラスに加点される。

## 第27条 賞典

1. 各大会賞典の詳細については公式プログラムもしくは公式通知に示す。
2. 各大会賞典の対象は、予選出走台数により下記の通り制限する。  
また、混走クラスの場合は各クラスの予選出走台数で賞典対象が与えられる。

| 予選出走台数  | 賞典の対象 |
|---------|-------|
| 2台～3台   | 1位    |
| 4台～5台   | ～2位   |
| 6台～7台   | ～3位   |
| 8台～9台   | ～4位   |
| 10台～11台 | ～5位   |
| 12台～    | ～6位   |

3. トロフィーの制限は下記の通り

| 予選出走台数 | トロフィー授与 |
|--------|---------|
| 2台～3台  | 1位      |
| 4台～5台  | 1位～2位   |
| 6台～19台 | 1位～3位   |
| 20台～   | 1位～6位   |

## 第28条 シリーズランキング

- OKAYAMAロードレースシリーズランキングの決定は、シリーズを通じて同一クラスにて得た合計得点の高いものより上位とする。
- 複数ライダーが同一得点を得た場合は、下記基準を用いて順位を決定する。
  - 1位回数の多いもの。
  - 1位回数が同じ場合は2位回数が多いもの、と言うように上位入賞回数が多いものより上位とする。
  - 上記①、②で決定できない場合は、先に最高得点を挙げた方を上位とする。
  - 上記①から③でも決定できない場合は、シリーズ組織委員会により決定される。
- 近畿選手権ランキング
  - 岡山選手権（ST1000クラス、ST600クラス、J-GP3クラス、JP250クラス）レースにおいて近畿2府4県のライダーを対象に近畿選手権がかけられる。
  - 近畿選手権対象者は当該年度9月1日時点でMF J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）のライダーとする。
  - 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。
  - 近畿選手権のランキング成績は、岡山選手権の成績とは別にMF J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。
  - 大会毎のポイント付与は行わず、最終戦終了時点の各カテゴリー成績上位3名とする。
  - 近畿選手権ポイントランキング上位者は、MF J近畿支部よりランキングの認定証が授与される。

## 第29条 シリーズ賞

OKAYAMAロードレースシリーズ各クラスのシリーズランキング1～6位の入賞者にシリーズ賞が授与される。なお、各クラスのシリーズ開催数の内3戦以上が成立しなければ当該クラスのシリーズ賞は成立しない。また、各クラスにおいて開催したレース数の50%以上に出場しなければシリーズ賞の対象ライダーとはならない。

シリーズ対象クラス：CBR250R DREAM CUPエキスパートクラス

### CBR250RR DREAM CUP

ナショナルJ-GP3・インターJ-GP3

ナショナルJP250・インターJP250

ナショナルST600・インターST600

ナショナルST1000・インターST1000・インターJSB1000

## 第30条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

- 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・ピットクルーを選択あるいは参加拒否することができる。
- 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。
- 競技番号の指定あるいはピット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。
- 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。
- 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指名登録、または

変更について許可をすることができる。

6. すべての参加者・ライダー・ピットクルーおよびその参加車両の音声・写真・映像などの報道・放送・放映・出版・電子メディア等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できる。
7. 以下の場合にチームの参加またはライダーの参加を拒否する事が出来る。
  - ・競技会における秩序を無視して混乱を引き起こした者、またはその恐れが極めて強いと思われる者。
  - ・レースが自己責任の前提で成り立つ事を理解承認できない者。
  - ・自己を反省することなく、人の過失ばかりを主張する者。
  - ・暴力行為等を含め周囲に対して脅威を与えた者。
  - ・スポーツマンとしてふさわしくない発言・行動をくり返す者。
8. 本大会を円滑に運営するため、審査委員会の同意を得ることにより、すべての事項についての決定権を行使することができる。

### 第31条 参加者・ライダー・ピットクルーの遵守事項

1. MF J 国内競技規則および本特別規則を熟知し、これを遵守するとともに、競技役員の指示に従って競技会の秩序維持に協力しなければならない。
2. モータースポーツが危険性を伴う競技であることを十分認識の上、自己の責任において誠実かつ適切に競技を遂行するとともに、大会期間中万一事故が発生し、参加者自身や関係者および車両が被害を受けることがあっても、一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（MF J）をはじめ主催者、競技関係者（団体および個人）、施設職員、傭員あるいは他の参加者および関係者に対して迷惑を掛けないことを誓約しなければならない。
3. すべての参加者は、競技会が円滑に運営されるよう協力し、スポーツマンとしての襟度を保ち、言語を慎み礼儀正しく、明朗公正に行動しなければならない。また競技会の期間中に、薬品によって精神状態を繕ったり、飲酒したりしたものは競技会から除外される。
4. 参加者・ライダー・ピットクルーは秩序ある行動をとること。そして、相互にまたは、競技役員に対して攻撃的または、侮辱的な言動および行動を行うことは厳に慎まなければならない。
5. すべての参加者は、自らの意志と責任において参加するものであることを深く認識し、万一の場合に備えて家族に競技会への参加の了解を得ておくとともに、十分な自主責任体制を整えた上で参加しなければならない。
6. 競技期間中は、ペット類のBパドック内への持ち込みは禁止される。

### 第32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事項は、公式通知によって示される。公式通知は下記方法で参加者に通知される。

- ①Eメールでの送信
- ②岡山国際サーキットWebサイトへの掲載
- ③参加者の住所に郵送される。
- ④大会事務局に掲出される。
- ⑤出場受付時に配布される。
- ⑥公式予選後、あるいは公式予選や決勝レース前など必要に応じて招集されるライダーズブリーフィングで指示される。
- ⑦緊急の場合はオフィシャルからの通知、もしくは場内放送で伝達される。

### 第33条 ブルテンの発行

シーズン途中における規則の改定、追加などはブルテンとして公表される。

## 第34条 本特別規則の施行

本特別規則は、第1条に示される競技会に適用されるものであり、当該競技会の出場申込受付開始と同時に有効となる。

## 第35条 耐久レースの追加規則

耐久レースは前記に加え下記事項を満たすこと。

### 1. 2時間耐久レース

#### ①参加クラス区分および車両

参加クラスは特別車両規則によって区分されたSS250、CBR250R（エキスパート・ビギナー）、CBR250RR、JP250（インター、ナショナル）クラスの6クラスとする。

※CBR250Rクラスにエキスパートクラスとビギナークラスの組み合わせでエントリーした場合、エキスパートクラスとなりシリーズポイントもエキスパートクラスに加点される。

※車両は1エントリーにつき1台のみ登録可能。

※タイヤは予選・決勝を通して使用本数制限しない。

#### ②登録ライダーの人数、参加資格

1) 登録ライダー人数 2名

2) 参加資格 MF J ロードレース競技ライセンス（J～I）

※国際ライセンスライダーは1名のみ登録可（JP250は除く）

3) JP250クラスは国際ライダーとジュニア・フレッシュマン・国内ライダーいずれかのペア組は出来ない。（シリーズポイント対象につき）

ジュニア・フレッシュマン・国内でのペアもしくは国際ライダーペアのみとする。

#### ③ピットクルー

1エントリーに対して登録できるピットクルーは3名までとし、ライダーがピットクルーを兼ねる事もできる。登録するピットクルーは16才以上でMF J ピットクルーライセンスを所持していること。

尚、登録ピットクルーに変更がある場合は、出場受付時にピットクルー変更届けを提出すること。

|                  |        |
|------------------|--------|
| ピットクルー変更料／1名（税込） | 1,100円 |
|------------------|--------|

また、申込後にピットクルーの追加登録をする場合は追加登録料が必要となる。

|                    |        |
|--------------------|--------|
| ピットクルー追加登録料／1名（税込） | 3,300円 |
|--------------------|--------|

### 2. 出場申し込み

#### ①周回数（時間）・エントリー料

2時間耐久レース・・・・・・・・・・33,000円（税込）／1エントリー

#### ②「T. B. N. ライダー」登録

耐久レースに限りライダーのT. B. N. 登録が行える。

参加申し込み時に登録ライダーを「T. B. N.」として登録出来るのは、既にAライダーが確定登録している場合のBライダーに限り認められる。また、「T. B. N. ライダー」の登録は大会当日の出場受付時までに登録料を添えて大会事務局に届けでること。

|                     |        |
|---------------------|--------|
| T. B. N. 登録料／1名（税込） | 5,500円 |
|---------------------|--------|

（※大会の14日前までに登録を届け出た場合、登録料は必要ない。）

### 3. 登録ライダー編成の変更

登録ライダーに変更がある場合は、当該クラスの出場受付時までに書面にて下記変更料を添えて大会事務局に変更内容を届け出ること。それ以後の変更は出来ないものとする。

|                  |        |
|------------------|--------|
| 登録ライダー変更料／1名（税込） | 5,500円 |
|------------------|--------|

（※大会の14日前までに変更を届け出た場合、変更料は必要ない。）

### 4. 車両検査

車両検査にあたってはライダー本人が検査を受ける車両とともに、指定時間内に下記のものを用意して車検場に集合しなければならない。

- ①車両仕様書
- ②ヘルメット (MF J 公認)
- ③ヘルメットリムーバー
- ④グローブ
- ⑤ブーツ
- ⑥レーシングスーツ (MF J 公認)
- ⑦脊椎パッド
- ⑧チェストガード

予選・決勝を通じて使用するものを提示すること。

※エア・バッグ式プロテクターの装着が推奨される。

(CBR250R、CBR250RR、JP250は義務付け)

- ⑨燃料補給器

- ⑩消火器 (1 エントリーにつき、正常に作動する内容量 3 kg 以上の消火器を最低 1 本は用意すること。[使用有効期限内のもので外観は著しく損傷・腐食していないものが望ましい])

## 5. 公式予選

- ①公式予選を行い、決勝レーススターティンググリッドを決定する。選出方法は以下の通り。

- 1) 公式予選は各チームに登録された、A ライダーおよび B ライダーによって行われる。
- 2) 決勝レースに出走する全てのライダーは当該クラスの前選通過基準タイムをクリアしなければならない。従って一方のライダーが前選通過基準タイムをクリアしていた場合でも、もう一方のライダーが前選基準通過クリアしていない場合には、そのチームは決勝レースには選抜されない。
- 3) 前選組分け別に計時予選を行い、A ライダー・B ライダーのいずれかの速いタイムを前選タイムとし、タイム順に上位より計 60 台を選抜する。  
前選タイムが同タイムの場合は、もう一方のライダーのタイムを比較し、速い方の車両が上位となる。
- 4) 前選通過基準タイムは、同一コンディションで予選が行われた場合は、各クラス区分のトップタイムの 130% 以内、コースコンディションの異なる場合は前選組ごとの該当クラストップタイムの 130% 以内とする。
- 5) 最多決勝出場台数は 60 台とする。
- 6) A ライダーおよび B ライダーの前選開始前にウエイティングエリアにてライセンスチェックを行うので各ライダーは持参のこと。
- ②計測は 1 周目から行い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。
- ③申込台数が多数の場合公式予選を複数組にて行う場合がある。その場合、前選組分けは主催者の抽選にて行われるものとする。また、台数が少数の場合は他のクラスとの混走にて行う場合がある。
- ④予選が複数組に分かれて行われる場合、決勝選抜方法は 2020 MF J 国内競技規則に準ずる。

## 6. ライダーズブリーフィング

決勝レースに出走するライダーは、タイムスケジュールによって定められた当該クラスのライダーズブリーフィングに必ず出席しなければならない。また、ブリーフィングに遅刻・欠席したライダーは、再ブリーフィングを受けること。この際再ブリーフィング料が必要となる。

|           |          |
|-----------|----------|
| 遅刻／名 (税込) | 2, 750 円 |
| 欠席／名 (税込) | 5, 500 円 |

## 7. スタート方法

スタート方法は、ルマン式もしくはルマン式スタaggered スタート (複数のグループに分けて行う時間差スタート) とする。

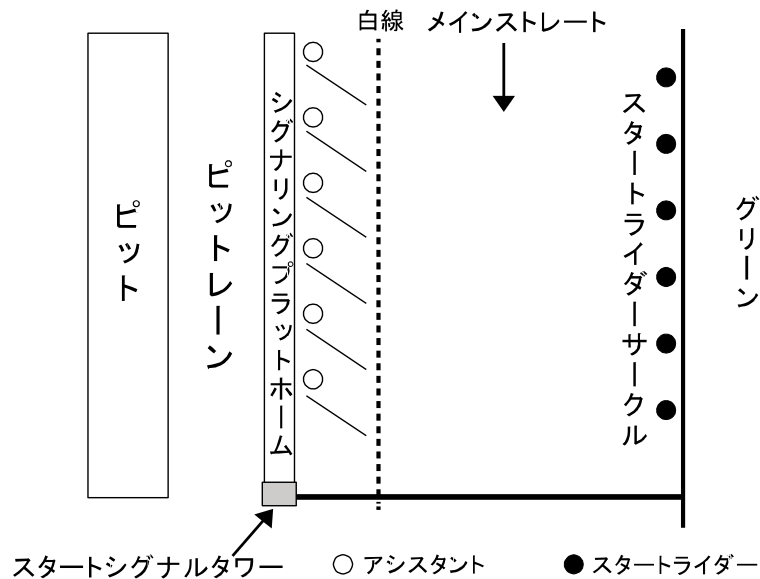
※天候・路面状況により安全の為、ペースカー先導によるスタートとする場合がある。

スタート進行手順

| 時間           | 表示            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| スタート<br>15分前 | ピット出口<br>オープン | [サイティングラップ開始] <ピット出口開放><br>ウエイティングエリアから17番ピットのコースインゲートを通り、コース1周の下見走行を行い各自のグリッドに付く。10台ごとのグリッドボードとグリッドライン中央にグリッドNo.を記入してあるのでそれを目安に前後輪をグリッドラインに合わせる。                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| スタート<br>10分前 | ピット出口<br>クローズ | [ピット出口閉鎖]<br>ピット出口閉鎖後はサイティングラップのコースインは出来ない。コースイン出来なかった車両は手押しでプラットホーム開口部よりグリッドに付ける。<br><u>※グリッド上でのタイヤウォーマーの使用は許可される。</u><br><u>※タイヤウォーマー用の発電機(1台につき1基)持ち込みも許可される。</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 7分前          |               | [エンジンウォームアップ終了] エンジン停止                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| スタート<br>5分前  | 5min<br>ボード   | [プラットホーム開口部閉鎖]<br>5分前ボードを提示したオープンカーが自己のグリッドの前を通り過ぎたらスタートライダーは全員メインスタンド側サークルに移動。<br><u>※スタンド側コース上に○印あり (5台ごとにナンバーリング)</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| スタート<br>3分前  | 3min<br>ボード   | [ヘルメットあごひもチェック] [メカニック退場]<br>マシンを支えるアシスタント1名・傘持ちのグリッドガール1名以外はグリッドより退場。すべての調整作業終了(これ以降の作業はピットにて行う)<br><u>※タイヤウォーマーを取り外すこと。</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| スタート<br>1分前  | 1min<br>ボード   | スタートライダーサークルのスタートライダー1名とマシンを支えるアシスタント1名以外はグリッドより退場                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              | 30sec ボード     | スタート30秒前ボード表示+場内アナウンス                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|              |               | カウントダウン (3秒前までは場内アナウンスあり)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| スタート         | シグナル<br>赤→消灯  | 決勝レーススタート<br>シグナルタワーの赤ランプが点灯しその後に赤ランプが消灯したらスタートライダーがスタートライダーサークルから離れマシンに駆け寄りエンジン始動しスタート。<br>①エンジン始動装置付き車両が先にスタート。<br>車両を支えるアシスタントはスタート時に車両を押し出さないこと。<br>アシスタントがコース脇白線を越えた場合ジャンプスタートとなる。<br>②その後、エンジンスタート出来ないマシン(押し掛けの必要なマシン)はメインフラッグマーシャルがグリーンフラッグを振った後に押し掛けによるスタートが許される。<br>③ピットスタート(スタート出口シグナルによる)は、グリッドからスタートした車両の集団が通過した後、ピットレーン出口のグリーンランプが点灯したらスタートとなる。<br><u>※スタート手順違反した場合は「ライドスルー」ペナルティが課せられる。</u><br><u>※スタート後全車がピットレーン前を通過した後にサインマンはプラットホームへ入場可能。</u> |

- ①スタートライダーは原則Aライダーとする。事情によりAライダーがスタートライダーを務められない場合は当該クラスの出走前点検開始までに大会事務局に変更届けを提出すること。
- ②スタート手順に違反した場合は「ライドスルー」ペナルティが課せられる。

## ③ルマン式グリッド図



※マシンを支えるアシスタントは自チームのBライダーもしくはピットクルーの何れかとし服装はライダーの全装備（ヘルメット・ヘルメットリムーバーを除く）とする。またアシスタントのライダー装備（ヘルメット・ヘルメットリムーバー除く）が準備できない場合は、ピットスタートとなる。

※マシンを支えるアシスタントはスタート時の安全管理上1台に対し1名のみとし、エアバッグ取り付けの為アシスタント1名の追加が認められるが、ライダー装備（ヘルメット、リムーバー除く）であること。

## ④決勝レースのスターティンググリッド

公式予選の順位に基づき60番までのグリッドが決定される。

押し掛けが必要な車両のグリッド後方への移動は行わない。

## ⑤決勝レースに出走する全ての車両はサイティングラップを行い各自のスターティンググリッドに付くこと。サイティングラップを行わなかった全ての車両（ピットスタート車両含む）には「ライドスルー」のペナルティが課せられる。

## 8. ペースカー先導によるスタート

①天候・路面状況によりペースカー先導によるスタートとなった場合のスタート手順は、「3分前ボード」表示までの手順は通常のスタート進行と同様する。ただし、「5分前ボード」表示後もスタートライダーは自己のマシンの側に留まるものとする。

②「1分前ボード」表示にてエンジン始動。スタートライダーおよびエンジン始動アシスタント1名以外はグリッドより退去。エンジン始動後はアシスタントも速やかにグリッドよりピットへ退去。

③「30秒前ボード」表示。全てのライダーはエンジンが始動した状態でグリッドの所定の位置に着かなければならない。この時点でエンジンが始動出来なかった車両およびエンジンストールによりスタート出来ない車両は、オフィシャルおよび後続車両にスタート不能の合図をし、全車スタート後に最後尾車両が通過後にオフィシャルの補助を受けて再度エンジン始動を試み、容易に始動しない場合はマシンをピットレーン作業エリアに移動する。

④メインフラッグタワーのレッドランプの消灯により、グリッド前方に待機していたペースカーはグリッドを発ち、全競技車両は1列隊列で車間距離10m（車両5台分の程度）の間隔でグリッドの順番にペースカーに続きスタートする。メインフラッグタワーでは「SCボード」が提示され同時に全ポストで「黄旗+SCボード」が表示されている。

⑤ペースカーが先導する周回の追い越しは禁止される。何らかの理由により隊列から遅れた場合は、元のグリッド順位には戻れないものとし、隊列の最後尾に付くものとする。

⑥ペースカーがピットレーンに入り、先頭のライダーがコントロールラインに近づいている時点で、

レーススタートの予告としてメインフラッグタワーではグリーンランプが点灯され緑旗が振動表示される。同時に全ポストの「黄旗+SCボード」は一斉に下げられる。

⑦グリーンランプが点灯され「黄旗+SCボード」が下げられた後も、各車両ともコントロールラインを通過するまでは追い越しは禁止される。

⑧ペースカー先導による周回中もレース時間（距離）に含まれるものとする。

## 9. ピット作業

①1回のピット作業もしくは燃料補給を行う場合の同時に作業出来るピット作業要員は、その車両に登録されたライダーおよびピットクルーの合計4名までとする。ライダーが車両に乗っている場合（マシンを支えている場合も）そのライダーも作業員の人数に含まれる。また、万一の火災に備え、消火器を持って待機している消火要員は、最大作業要員の4名には含まれない。

②ピット作業では、電動工具・エアツール（エアガンは除く）および火花を発生する装置を使用してはならない。

③フレーム・クランクケース・ギヤボックスケース以外の全ての壊れた部品を交換することができる。

④レース中、転倒により燃料タンクを破損した場合は、燃料タンクの交換が許可される。ただし、この場合のスペアタンクは車検を受け合格したものに限る。入賞車両は、再車検場へクラッシュしたタンクも同時に持ち込むこと。

⑤ピットに準備してある部品・工具などによる修理・調整・部品交換は、正規にピットインした車両に対してのみ行なうことができる。

⑥ピット以外の地点で停車した車両に対して、その車両に積み込んであるもの以外の部品・工具による修理・調整・部品交換を行なうこと、および当該競技車両運転中のライダー以外が、それらの作業にあたることは厳重に禁止される。

⑦緊急やむを得ない事情で、ピット以外の地点でそれらの作業を行なうときは、他の車両の走行の支障にならない場所に停車しなければならない。

⑧競技中の車両はいかなる場合も他から援助を受けて押出したり走行したりしてはならない。ただし、保安目的でオフィシャルが車両を移動させたり処置する場合はこの限りではない。

⑨誤って自己のピット前を通り越した車両はエンジンを停止後オフィシャルの承諾を得て、当該車両のライダー・ピットクルーによって後ろ向きに押し戻すことが出来る。

⑩作業エリアでのタイヤウォーマーの使用は可能とするが、給油中は禁止される。

## 10. 燃料補給

①燃料補給中とは、燃料補給に関する一連の作業の中で燃料キャップを開けた状態を指す。

給油装置は消防法に適合した、20リットル以下の耐圧金属製携行缶を使用、もしくは耐圧金属製のクイックタイプ（自然落下式）を使用すること。給油に使用する金属製携行缶に装着するホースは変更できるが、クイックタイプの給油装置も含め、接続するホースは1本タイプで（2本接続タイプは使用不可）、内径40mm未満長さ50cm未満までとする。また取付部に緩みやガタ等が無く液体もれしない構造である事。ホースを取付ない場合手動式ポンプの使用可。

②ポリタンク・プラスチック製容器・ジョッキ等は使用できない。

③給油時間は特に設けないが余裕を持って安全に行うこと。

④給油装置については消防法に準拠したものを使用し、車検の際に車検場に持ち込み車検委員の許可を受けること。

⑤燃料補給中はエンジンを停止していなければならない。

⑥燃料補給中は、登録されたライダーもしくはピットクルーの内1名が消火要員として必ず消火器を持って作業中待機していなければならない。また、こぼれた燃料・オイル等はウエス・オイル処理剤等を使用して必ず拭きとらなければならない。

⑦燃料補給は、車両が安全にセンター支持タイプのスタンドで支持された状況の下で行わなければならない。燃料補給中はそれ以外の作業は禁止され、ライダーは車両に乗っていない。また、ライダーの乗降行為は禁止される。

⑧ピット内での燃料の保管は、消防法に合致した耐圧金属容器を使用し100リットル未満とする。

- ⑨レース中に燃料補給が行われる場合、チーム監督はオフィシャルの指示に従って主催者より配布される所定の用紙を用いて、補給を行なう1周前に給油届けを行うこと。
- ⑩燃料補給要員及び、消火要員は万一の火災から身を守るために、長袖・長ズボンで難燃性の素材の衣服を着用すること。また、顔・目を保護出来る用具（フルフェイスヘルメット・フェイスマスク+ゴーグル等）の着用が望ましい。
- ⑪公式予選中の燃料補給は可能。上記手順に従って行うこと。
11. 予選・決勝中の遵守事項
- 予選・決勝終了後、ピットおよびパドックへは規定のピット進入路を走行し、ショートコース・緊急車両通路などを通して本コース外へ出てはならない。
- ①決勝中転倒などによる車両トラブルにより、やむを得ずショートカット部からBパドック内へ戻る場合は、オフィシャルの許可を得た上で、エンジンを停止した状態で押して戻ること（エンジンが始動している状態での自走不可）。その場合、自チームのピットに戻るまでは運転中のライダーおよびオフィシャル、登録されたピットクルー以外が当該車両に介入することは出来ない。無断でショートカットした場合、別途ペナルティが加えられる。
- ②公式予選・フリー走行・決勝レースを通して、走行する全てのライダーは必ず右腕部に主催者より配布されるライダー識別用の腕章を着用しなければならない。色分けは下記の通り。
- 〔赤〕・・・Aライダー  
〔黄〕・・・Bライダー
- ③2コーナージケインへの進入をミスし、エスケープロードに進入した場合は「一旦停止」の後、安全を確認した上でコースに戻ることが許される。
12. 車両の停止とリタイア
- ①やむを得ずマシンをピットまで押して戻る場合は、コースの際から離れたグリーン上を他の走行車両に注意しながら行うこと。また、オフィシャルの指示がない限りはコースを横断したり、コース上を押したりしないこと。
- ②車両がコース上にレース全走行時間（周回）の半分以上停止している場合はリタイアと判定される。
13. ライダー交替
- ①1人のライダーが連続して走行出来る最大連続走行時間は80分とする。
- ②1人のライダーの最大合計運転時間は80分とする。
- ③ペナルティストップ時のライダー交代は不可
- ④ライダー交替・ピット作業を行う場合、チーム監督はピットインの1周前までにピットオフィシャルに届け出なければならない。
- ⑤ライダーが交替する時はエンジンを停止しなければならない。
- ⑥ライダー1名に対し1つの自動計測器が割り当てられる。ライダー交代の際は必ず自動計測器の積み替えを行う事。

大会事務局

### 第36条 CBR250R DREAM CUP／CBR250RR DREAM CUP特別競技車両規則

1. CBR250Rドリームカップ事務局より発行される「2020年CBR250Rドリームカップ車両規則」及び「CBR250RRドリームカップ車両規則」に準じた車両とする。  
<https://www.honda.co.jp/HRC/event/cbr250rdreamcup/>  
<https://www.honda.co.jp/HRC/event/cbr250rrdreamcup/regulation/>
2. 岡山国際サーキットシリーズ大会特別規則
  - ①排気音量  
岡山シリーズでは105dB/Aとする。
  - ②燃料  
岡山シリーズでは、サーキット内で供給される無鉛ハイオクガソリンに限る。
  - ③レーシングレインタイヤの使用を認める。
3. 参加資格の特記事項  
CBR250Rドリームカップはビギナー、エキスパートの2クラスを開催する。  
尚、ビギナークラスの基準タイムは**2分1秒**とする。  
※エキスパートクラスでポイントを獲得したライダーはビギナークラスに参加できない。  
※基準タイムをクリアしたライダーの繰り上げは行わないが、ビギナークラスで著しくタイムの速いライダーは次戦以降出場を拒否される場合がある。  
※エキスパートクラスのみシリーズ賞を設定する。

### 第37条 ST600N車両

MFJ国内競技規則9 ST600技術仕様8に基づき、地方選手権ナショナルクラスへのST600N車両の参加が許可される。

### 第38条 その他の競技細則

その他の競技細則については、MFJ国内競技規則および各大会の特別競技規則に基づいて運営される。また、規則の解釈に疑義・混乱が生じた場合、各大会の審査委員会の決定を最終のものとする。

大会事務局

## OKAYAMAロードレース基本仕様

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仕様であり、岡山国際サーキットでのすべての競技会（ナンバー付き車両クラスを除く）に出場する車両に適用される。カテゴリ別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリ別特別車両規則が適用される。

### 1) 整備

車両は入念に整備され、安全点検を怠ってはならない。

### 2) 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合金を使用することは禁止される。ホイールスピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金のナットとボルトの使用は許可される。

### 3) リア・スプロケットガード

チェーンとリア・スプロケットの間に手足が巻き込まれることのないように、スイングアームにボルトオンまたは溶接でガードを取り付けなければならない。

尚、車検長によりスイングアームの一部でスプロケットガードの役割を果たしていると判断された場合は取り付けなくても良い。

### 4) エキゾーストパイプ

- ・音量は105 dB/Aを上限とし、各クラスの特別規則で制限されている場合は、それに従わなくてはならない。レース終了後は+3 dB/Aの許容誤差が認められる。

測定は下記に示される所定の回転数で行われる。

ピストンスピード：4ストローク＝11m/sec 2ストローク＝13m/sec で計測

$$\text{回転数 (rpm)} = \frac{3000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$$

- ・排気ガスは後方に排気され、後続ライダーに迷惑がかからない構造でなければならない。
- ・エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤ後端の垂直接線より後ろにあってはならない。

### 5) ハンドルバー

- ・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なくてはならない。また先端が鋭利であってもならない。
- ・ハンドルバーの中央位置からの両側への回転角度は最低各15°以上なければならない。
- ・ハンドルバーがどの位置にあっても、フロントホイール、フロントフォーク、ハンドルバー等の可動部分やライダーの手がカウリング、燃料タンクを含む車体に接触してはならない。
- ・ステアリングダンパーはストッパーの役目をしてはならない。

### 6) コントロールレバー

- ・すべてのレバー類は原則として端部がボール状でなくてはならない。ボール状最低直径 16mm
- ・ボール状を平たくした場合（円柱状）の厚みは最低 13mmとする。

### 7) スロットルグリップ

- ・スロットルグリップは、手を離れたときに自動的に閉じなければならない。

### 8) フットレスト（ステップバー）

- ・フットレストの先端は最低直径16mmの球状でなければならない。

### 9) フェアリング・カウリング・ウィンドスクリーン

- ・フロントホイールはフェンダーに隠れる部分を除いてサイドからはっきりと見えなくてはならない。
- ・車両のいかなる部分もリヤタイヤ後端の垂直接線より後ろにあってはならない。
- ・尖っているエッジは、少なくとも半径8mmの丸みをもたせなければならない。
- ・500cc以上の4ストローク車両は、その車両に使用されているエンジンオイル・冷却水の合計の最

低半分をフェアリング下部で保持できるように、アンダートレイを装着しなければならない。

- ・アンダートレイには雨天時水抜き用の直径20mm以上25mm以下の孔を最低1つ設けることが義務づけられる。またこの孔は最大2つまで設けることが出来るが、ドライコンディションの時は閉じられていなければならない。
- ・スクリーンエッジは丸く加工されなければならない。

#### 10) ゼッケンナンバー

- ・車両の前部、右側、左側の合計3カ所にゼッケンナンバーを表示しなくてはならない。
- ・シートカウルトップゼッケンを認める。  
シートカウルトップゼッケンを採用した車両は、サポートゼッケンが義務づけとなる。  
シートカウルトップゼッケンのサイズはフロントと同じサイズとなる。
- ・ゼッケンベースとゼッケンナンバーはそれぞれ単色とし、対象色としなければならない。蛍光色の使用は禁止する。
- ・ゼッケンナンバーは明瞭なゴシック体とし、MFJ国内競技規則に記載の指定字体からかけ離れた字体であってはならない。
- ・ゼッケンナンバーの最低寸法は下記の通りとする。  
高さ                =フロント部 140mm/サイド部 120mm  
幅                    =フロント 80mm/サイド 60mm  
ストローク幅 =25mm 数字間のスペース15mm
- ・ゼッケンナンバーの周囲には最低25mmの余白が無ければならない。
- ・車検長または計時長より訂正の指示があった場合、それに従わなければならない。
- ・アンダーカウルにサポートナンバーの装着を推奨する。

#### 11) フューエルタンク

- ・すべての競技において給油のために容易に脱着できる取り替えタンクを使用することは禁止される。
- ・フューエルタンクには防爆材を充填しなければならない。ただし一般市販車両の鉄製タンクで、車両公認時のものから一切の改造変更が無い場合は防爆材を充填しなくても良い。

#### 12) フューエルポンプ

エレクトリックフューエルポンプは、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）を介して配線されなくてはならない。この機能が車検時に確認できるようにテスト機能がなくてはならない。

#### 13) キャッチタンク

- ・オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリーナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。
- ・オイルブリーザーラインを公認車両から変更した状態で、エアクリーナーボックスで1000cc以上のオイル受け容量を確保できない場合は、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付け、合計で1000cc以上確保すること。（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。）
- ・2ストローク車両でギアボックスブリーザーパイプの装着されている場合は、最低容量250ccのオイルキャッチタンクに排出される構造でなければならない。
- ・燃料タンクブリーザーパイプ及びキャブレターブリーザーパイプには最低容量250cc以上のキャッチタンクを取り付けなければならない。尚、燃料タンクブリーザーパイプにはノンリターンバルブを取り付けなければならない。

#### 14) 冷却水

- ・冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合液に限られる。
- ・ラジエーターオーバーフローパイプには最低容量250ccのキャッチタンクを取り付けなければならない。

#### 15) ワイヤロック

オイル通路のボルト、オールドレインボルト、オイルフィルターキャップ、外部オイルフィルターはワイヤロックされなければならない。フロントフォークオールドレインボルトがある場合もワイヤロックされなければならない。

**16) 取り外さなければならない部品**

ヘッドライト、リヤライト、ウィンカー、スタンド（センター、サイド共に）、ミラー、反射板、陸運局発行のナンバープレート、ボルトオンのキャリア類。

**17) キルスイッチ**

ハンドルを握ったまま操作できる位置にキルスイッチを取り付けなくてはならない。

**18) プロテクティブコーン**

プロテクティブコーンを取り付けた場合、突き出し量はフェアリングの表面から 20mm 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角は 10R 以上の丸みを保たせること。

**19) ST1000/JSB1000、ST600技術仕様エンジン2次ケースカバーの装着について**

転倒時に地面と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、複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーによって保護されなければならない。

複合材の代わりに一部またはすべてをアルミニウム合金製の2次カバーで保護することも認められるが、転倒時に滑り易くなるように外見はエッジ等の無いスムーズな面で構成されていなければならない。

これらのカバーは、オリジナルのカバーの少なくとも1/2以上が保護されてなければならない。複合材（カーボンまたはケブラー製）2次カバーの厚さは2mm以上とする。

アルミニウム合金製の2次カバーは厚さ4mm以上とし、急激な衝撃、摩耗、転倒のダメージに耐えるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない。（オリジナルのカバーと伴締めとすることが推奨される。）



取り付け後

**20) OKAYAMAロードレースシリーズ出場の4ストローク車両においては、前記エンジン2次ケースカバーの取付を推奨する。****21) その他**

- ・主催者指定のラップタイム計測装置と併用して、他のラップタイム計測器の装着は許可されるが、主催者指定のトランスポンダーに影響（疑似信号、ノイズなど）を及ぼすものは取り外さなくてはならない。また、大会主催者の指定した計測器以外は、全て非公式の記録となるのでこれに基づく抗議は一切受け付けない。
- ・車検長が安全でない車両と判断した場合は、出走することは出来ない。
- ・上記規則に解釈の相違が生じた場合は、当該競技会車検長の判断を最終のものとする。

以上  
大会事務局

●数字の最低寸法は下記のとおりとする。

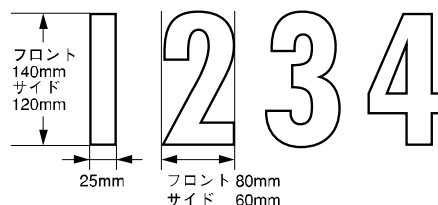
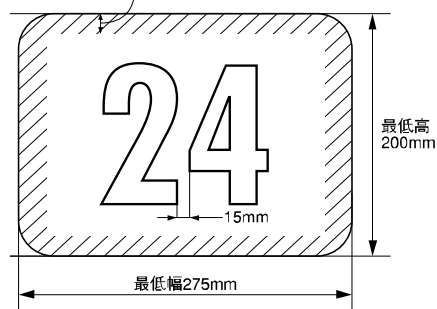
フロントナンバーの寸法は

|          |         |
|----------|---------|
| 最低高      | : 140mm |
| 最低幅      | : 80mm  |
| 数字の最低の太さ | : 25mm  |
| 数字間のスペース | : 15mm  |

サイドおよびサポートナンバーの寸法は

|          |         |
|----------|---------|
| 最低高      | : 120mm |
| 最低幅      | : 60mm  |
| 数字の最低の太さ | : 25mm  |
| 数字間のスペース | : 15mm  |

ナンバープレート25mm以上の余白部分



●数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

サイドゼッケン

例: No.24の場合

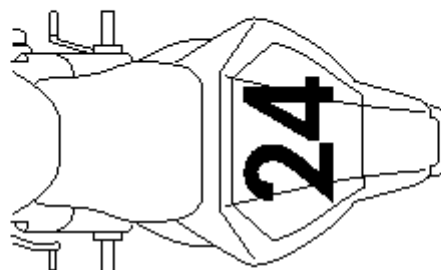


ゼッケンナンバーの位置は側面から見て見やすい位置に貼付けなければならない

(悪い例)

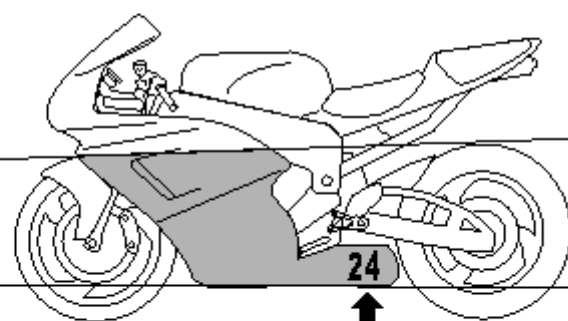


シートカウル上部ゼッケン



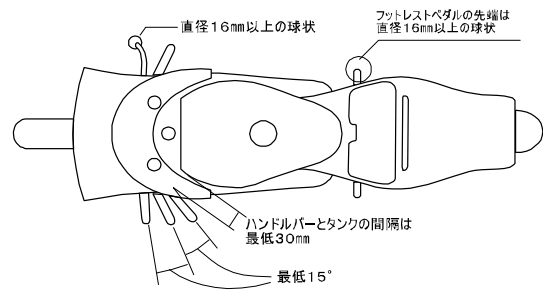
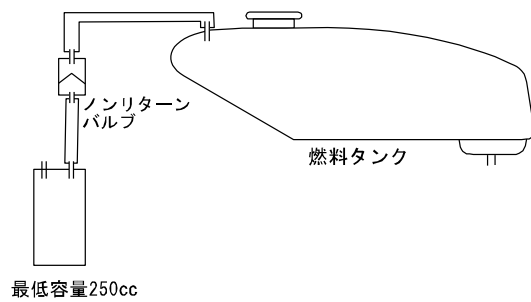
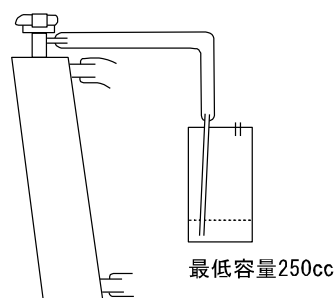
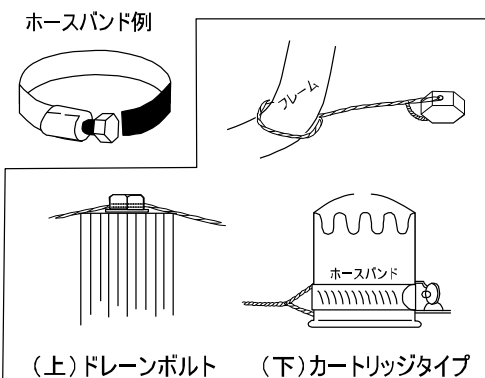
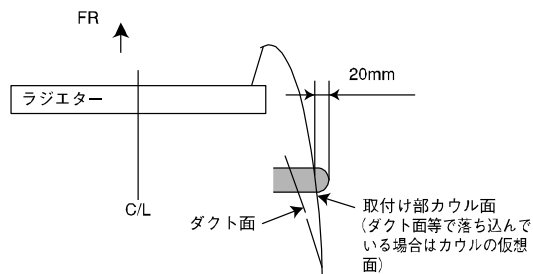
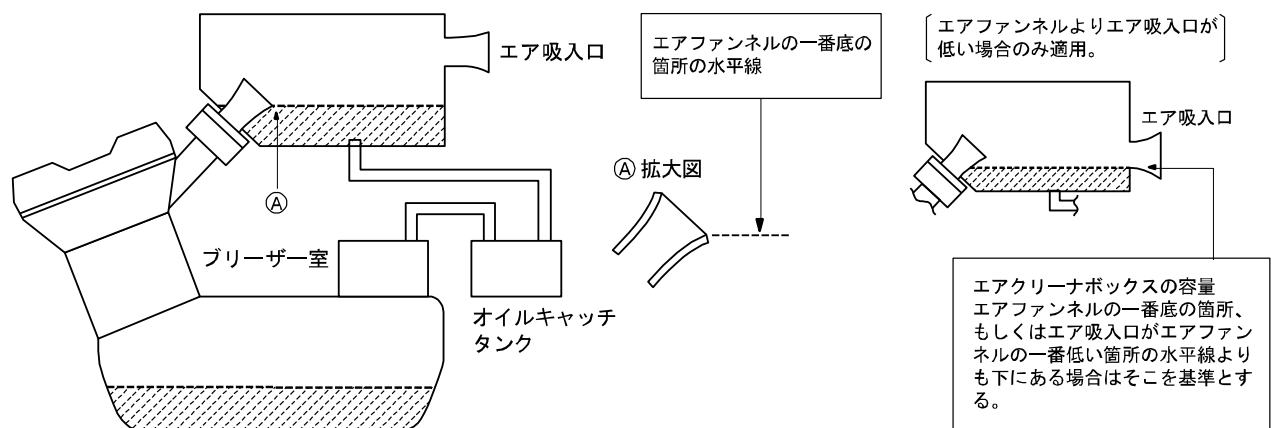
ゼッケンサイズは、フロントナンバーと同じサイズでなければならない。

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

**燃料タンクブリーザー****ラジエターオーバーフロー****ワイヤーロック****ブロックティブ・コーン図****4ストロークエンジンのブリーザーシステム**

## ■ ゼツケン書体の良い例

例) Futura Heavy

**1234567890**

## ■ ゼツケン書体の悪い例

跳ねが「7」と間違えやすい

「8」と間違えやすい。

**1234567890**

余計な装飾・跳ねのある書体はその他の数字と間違えやすい。

**1234567890**

数字の太さが一定でない物は誤認しやすい。

**1234567890**