

# 目 次

<b>2024 MOTO Revolution大会特別規則書</b> .....	<b>3</b>
第1条 競技会の名称.....	3
第2条 競技会の格式.....	3
第3条 主催者.....	3
第4条 開催場所.....	3
第5条 大会組織.....	3
第6条 タイムスケジュール.....	3
第7条 開催日程、開催クラス、周回数、ライセンス区分、出場申込期間.....	4
第8条 参加資格.....	5
第9条 出場申し込み.....	6
第10条 出場受付.....	7
第11条 クレデンシヤルと車両通行証.....	7
第12条 トランスポンダー（自動計測装置）.....	8
第13条 車両検査.....	8
第14条 ライダーの装備の特記事項.....	9
第15条 ガソリン.....	9
第16条 公式予選.....	9
第17条 ライダーズブリーフィング.....	10
第18条 決勝レース.....	10
第19条 スタート方法.....	10
第20条 ピットインおよびピットアウト.....	12
第21条 ピット作業.....	13
第22条 予選・決勝中の遵守事項.....	14
第23条 競技の中断.....	15
第24条 レース終了.....	15
第25条 レース後の再車検.....	15
第26条 賞典.....	16
第27条 主催者の権限.....	16
第28条 参加者・ライダー・ピットクルーの遵守事項.....	16
第29条 公式通知の発行.....	17
第30条 ブルテンの発行.....	17
第31条 本特別規則の施行.....	17
第32条 耐久レースの追加規則.....	17
<b>2024 MOTO Revolution特別競技車両規則</b> .....	<b>18</b>
第33条 排気量区分.....	18
<b>ヒストリックレース車両規則</b> .....	<b>19</b>
第34条 ヒストリックレース規定.....	19
第35条 MC（クラシック）車両規定.....	19
第36条 NMC（ネオ・クラシック）車両規定.....	20
<b>シングル&amp;ツインレース車両規則</b> .....	<b>21</b>
第37条 シングル&ツインレース車両規定.....	21
第38条 XTM.....	23
第39条 SUPERTWIN.....	23
第40条 SUPERTWIN LIGHTS.....	25

<b>その他のクラスの車両規則</b> .....	<b>26</b>
第41条 ドリーム50 .....	26
第42条 80-Mini (2&4) .....	27
第43条 ES (Expert Single) .....	28
第44条 AT (AirTwin) .....	28
第45条 SS250 .....	28
第46条 オープン・マイスター/オープンR .....	28
第47条 オープン/オープン-Challenge/オープンSS .....	29
第48条 F3 (レトロ、モダン) .....	29
第49条 Ninja Team Green Cup .....	30
第50条 ニーラー .....	30
<b>OKAYAMAロードレース基本仕様</b> .....	<b>31</b>

2024 MOTO Revolution  
(モト レヴォリューション)  
大会特別規則書

公 示

本競技会は、一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）承認のもとに、MFJ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**

2024 MOTO Revolution  
(2024 モト レヴォリューション)

**第2条 競技会の格式**

MFJ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、周回数、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。

カテゴリ	大会名 開催日	ミニ		クラシック		シングル			その他		ツイン			オープン					岡山ロードレース						申し込み期間					
		ドリーム50	80-Mini	MC125	NMC125	ES	MS1	MS2	SS250	F3モダン	F3レトロ	SUPERTWIN	SUPERTWIN LIGHTS	AT	MT	XTM(スリック可)	オープン・マイスター	オープンR	オープン	オープンSS	オープン-Challenge	Ninja Team Green Cup	ニーラー(エキジビション)	ミニバイク		CBR250	J-GP3	ST600	USB/ST1000	JP250
参加に必要なMFJライセンス区分	E・P(A)・J~1	F~1	F・N	J~N	J~1	F~1	F・N	F~1	F・N	F~1	N・1	N・1	F~1	N・1	N・1	F~1	F~1	F~1	F~1	F~1	F~1	F~1	90分	90分	90分	2時間	2時間	2時間	2時間	2時間
RR 1	3月31日																													2月25日(日) ~ 3月4日(月)
RR&MR2	5月5日	●																												3月31日(日) ~ 4月8日(月)
RR&MR3	6月16日																													5月12日(日) ~ 5月20日(月)
RR&MR4	8月11日																													7月7日(日) ~ 7月15日(月/祝)
RR&MR5	9月1日	●																												7月28日(日) ~ 8月5日(月)
RR&MR6	11月24日																													10月20日(日) ~ 10月28日(月)
周回数		5周					7周					8周																		

RR=OKAYAMAロードレースシリーズ MR=モトレヴォリューション

※ドリーム50・80 - Miniは、MFJビットクルーライセンス(Aタイプ)での参加可能。

MFJライセンス未取得者は事前にMFJエンジンジョイ会員証の取得が義務付けられております。取得されていない方は出場大会の1ヶ月前までに申請が必要です。(当日申請不可)

※SS250の2時間耐久出場可能MFJライセンス区分はF(フレッシュマン)、N(国内)及びI(国際)となります。※国際ライダーは1名のみ登録可。

※申し込み台数が1台の場合は、上位クラスへ編入されます。予選出走台数が1台の場合も決勝レースから上位クラスに編入されます。

※Ninja Team Green Cupのエントリー期間は4/28(日)~5/20(月)となります。ご注意ください。

【ライセンス区分略称】

E...エンジンジョイ  
P(A)...ビットクルー(A)  
J...ジュニア  
F...フレッシュマン  
N...国内  
I...国際

**第8条 参加資格**

1. ライダー

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. ピットクルー

ライダー1名に対し、1名以上のピット要員（混走クラスを含む同レース出場ライダー以外）を登録しなければならない。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。

※Ninja Team Green CupクラスはMF Jピットクルーライセンスを所持していなくてもピットクルー登録ができる。ただし、ピットクルー登録料が必要となる。

ピットクルー登録料/名 (税込)	1, 100円
------------------	---------

3. ラップタイム規定のあるクラスについて、ラップタイムとは、同一車両、もしくは同一型式の車両で岡山国際サーキットにて開催されたオートバイレースでの公式予選もしくは決勝レースで記録されたラップタイムとする。不正が発覚した場合理由の如何を問わず失格とする。

①下記規定タイムより速い車両は参加不可となります。上級クラスへ参加してください。

クラス	規定タイム	上級クラス
オープン-Challenge	1分55秒	⇒ オープンクラス
オープン/オープンSS	1分47秒	⇒ オープンR
オープンR	1分42秒	⇒ オープン・マイスター

②繰り上げ規定

オープン-Challenge・・・1分55秒より速い場合、次回以降上級クラスへ予選でラップタイムが1分53秒より速い場合、決勝レースからオープンクラスへ繰り上げ。グリッドは予選タイムに基づき決定。  
決勝レースでラップタイムが1分50秒より速い場合、表彰及び賞典対象外。

オープン/オープンSS・・・・・・1分47秒より速い場合、次回以降上級クラスへラップタイムが1分44秒より速い場合、表彰及び賞典対象外。

オープンR・・・・・・1分42秒より速い場合、速いタイムを出したその走行からオープン・マイスターへ

③国際ライダーの繰り上げ規定

オープン-Challenge・・・1分55秒より速い場合、表彰及び賞典対象外  
※予選で1分53秒より速い場合、決勝はオープンクラスに繰り上げ。

オープン・・・・・・1分47秒より速い場合、表彰及び賞典対象外

4. タイム調整の禁止

予選決勝を通じて、規定タイムより速くならないような走行を禁止する。故意にタイム調整をしていると審査委員会が判断した場合、失格になる場合がある。オープンおよびオープン-Challengeでは、主催者が指定したタイム計測装置以外（時計も含む）の装着・搭載は出来ない。

5. マイスター認定タイム（下記より速いタイムを記録した場合、マイスターに認定する）

AT・・・・・・1分45秒

MT・・・・・・1分43秒

## 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

下記の通りサーキットライセンスの有無によりエントリー料金が異なる。

	OIRC取得者	一般
1種目あたりその他のクラス	26,400円	30,800円
ドリーム50、80-Mini、 MC/NMC125	23,100円	27,500円
Ninja Team Green Cup	21,000円	

※Wエントリーの場合、2クラス目から1クラスに付き出場料2,000円引き(耐久を除く)

※Ninja Team Green CupクラスはMFJピットクルーライセンスを所持していなくてもピットクルー登録ができる。ただし、ピットクルー登録料が必要となる。

### 4. 参加申込方法

**申込は原則WEB申込とし、書面にて申し込む場合は申込事務手数料として550円/1件(税込)を徴収する。**

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

【URL】[https://www.ms-event.net/oicweb/user/?a=race.race\\_entry\\_list](https://www.ms-event.net/oicweb/user/?a=race.race_entry_list)

②現金書留による郵送(申込事務手数料+550円)

③岡山国際サーキット事務局窓口(申込事務手数料+550円)

④銀行振込による支払い(申込用紙別途郵送)(申込事務手数料+550円)

【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18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. 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～エントリー期間終了・・・事務手数料 1,100円 を差し引き返金

・エントリー期間終了後～大会14日前・・・事務手数料 2,200円 を差し引き返金

・大会13日前～大会当日・・・・・・・・・・返金なし

## 6. その他

電話またはFAXによる出場申込は、一切受け付けない。

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

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。

## 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及び参加可否の通知以前に参加を取り消す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。

3桁ゼッケンを希望する場合は運営手数料5,500円/台(税込)が必要となる。

## 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

1. 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ければならない。ライダーおよびピットクルーのクレデンシャル、サービスカーの車両通行証はこの時に交付される。
2. 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
- ・メディカルパスポート(MFJ書式)
- ・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
-----------	---------

3. 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、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

## 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. 参加者がゲストを招待する場合は、参加申込時に申請しゲスト用クレデンシャルを購入すること。また、各参加者はゲストのピット・パドックにおける安全マナー（禁煙等）を徹底すること。  
※ゲスト用クレデンシャルはレース当日の出場受付時より販売を行うが、その場合は大会事務局にて申請し購入すること。
6. 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、車検時までには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ヤの場合はそれが確定した時点で速やかに返却すること。
3. マイポンダーを使用する場合は、参加申し込み時に計測器番号を申告すること。

## 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。グリッド上で車両とは別体のエンジンスターターを使用する場合は、そのスターターの検査が義務付けられる。

なお、装備品検査は申告書による書面にて行う場合がある。その場合は、定められた期日までに申告書を提出すること。

- ・車両仕様書
- ・ヘルメット（MF J 公認）
- ・ヘルメットリムーバー
- ・グローブ
- ・ブーツ
- ・レーシングスーツ（MF J 公認）
- ・脊椎パッド（CE規格）
- ・チェストガード（CE規格）

} 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、参加が不相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ない、参加申込み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。

(申し込み時に車両の記載漏れがあった場合で、大会1週間前までに連絡が無い場合は車両変更扱いとなる。)

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。
9. **ライダーの装備の特記事項**
  - ①必ずロードレース用のMFJ公認品で、フルフェイスタイプのヘルメット着用のこと。モトクロス用は不可。
  - ②ブーツ、グローブは革もしくは革と同等の素材であり、フックなどが外部に突出していないものでなければならない。

## 第14条 ガソリン

競技に使用できるガソリンは通常のカスタムスタンドのポンプから販売されている無鉛ガソリンとする。

※ヒストリック(MC、NMC)クラスにおいては車両の保存を第一に考え、有鉛ガソリンの使用を認めるが、場内に持ち込む場合は、必ず申し込み時に申告を行い、取り扱い・保管にも最大限の注意を払うこと。

※他クラスの有鉛ガソリンの使用も、主催者の判断にて使用を認める場合がある。必ず参加申込を行う前に参加者から事前申請をすること。

## 第15条 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。
3. 決勝出場嘆願の方法

①予選通過基準者タイム(該当クラストップタイムの120%以内)を満たさなかったライダーは決勝出走嘆願(暫定結果発表30分以内)に大会事務局に提出する事が出来る。

※ドリーム50・80-Mini・MC125・NMC125に限り、予選通過基準タイムは設けない。

②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。

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申請手数料は返金される。

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

4. 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。
5. 下記の各クラスは混走とする。
  - ①ドリーム50、80-Mini、MC125、NMC125
  - ②ES、MS1、MS2、SS250
  - ③SUPERTWIN、SUPERTWIN LIGHTS、F3レトロ、F3モダン
  - ④MT、XTM、AT
  - ⑤オープン・マイスター、オープンR
  - ⑥オープン、オープンSS
 参加台数によって、混走クラスが追加・変更となる場合がある。
6. 参加台数が最大決勝出走台数（グリッド数）を上回った場合、同クラスにおいても組分けを行い予選・決勝を行う場合がある。その場合、決勝レースの組分け方法はタイム順とし、各レースで賞典が与えられる。
7. 申し込み台数が1台の場合、上位クラスへ編入となる。予選出走台数が1台になった場合も決勝レースから上位クラスに編入となる。

### 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のスタート前チェックはスターティンググリッド上で行われる。  
 注) グリッド上で車両とは別体のエンジンスターターを使用する場合は、そのスターターの検査も義務付けられる。
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。
 

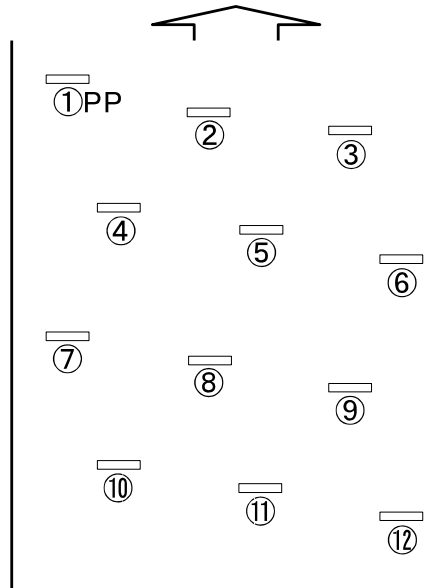
クラス	台数
その他のクラス	44台
ドリーム50、80-Mini、MC125、NMC125	51台
3. 「WET」宣言時は決勝レース周回数を1周減算する。

### 第18条 スタート方法

1. 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（PP）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 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。 グリッドでの給油禁止。 タイヤウォーマー使用可。グリッドへの発電機持ち込み可（車両1台につき発電機1台）。 <u>ただし、発電機は持ち運び可能なハンディタイプとし車両の後方に置かなければならない。</u> 手押しでグリッドへ着けることが可能。 <b>サイティングラップは1周のみ可能。</b>
「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 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。 ライダーとメカニック2名がグリッドに残る事が可能。 <b>※タイヤウォーマーは外す。</b>
「1min」ボード提示	エンジン始動	エンジン始動後はメカニックも <u>速やかに</u> 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 +緑旗振動	ウォームアップラップ 開始	※決勝出走台数により、2グループに分けて波状スタートを行う場合がある。 1周して再びグリッドへ着く。 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。 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	

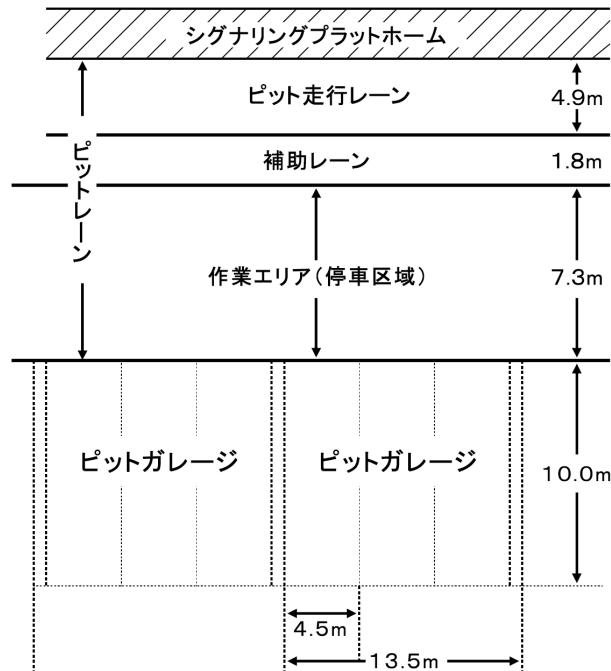
スタートシグナルは、レッドライトが点灯され、その後にレッドライトが消灯された時点でスタートとなる。

## 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・・・・・・・・審査委員会の裁量による。
  - ・決勝レース中・・・・・・・・ライドスルーペナルティ

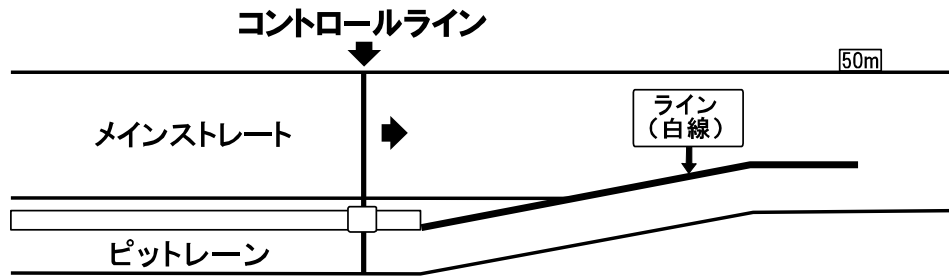


3. ピット前の直線部分に区画されたプラットホームと黄線の間は、ピットインおよびピットアウト専用の通路ピット走行レーン、黄線と黄線の間は補助レーン、黄線とピットの間はピット作業のための作業エリアとなる。



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する。
7. ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、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ない。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、ピットレーン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。



#### 【シケイン導入路について】

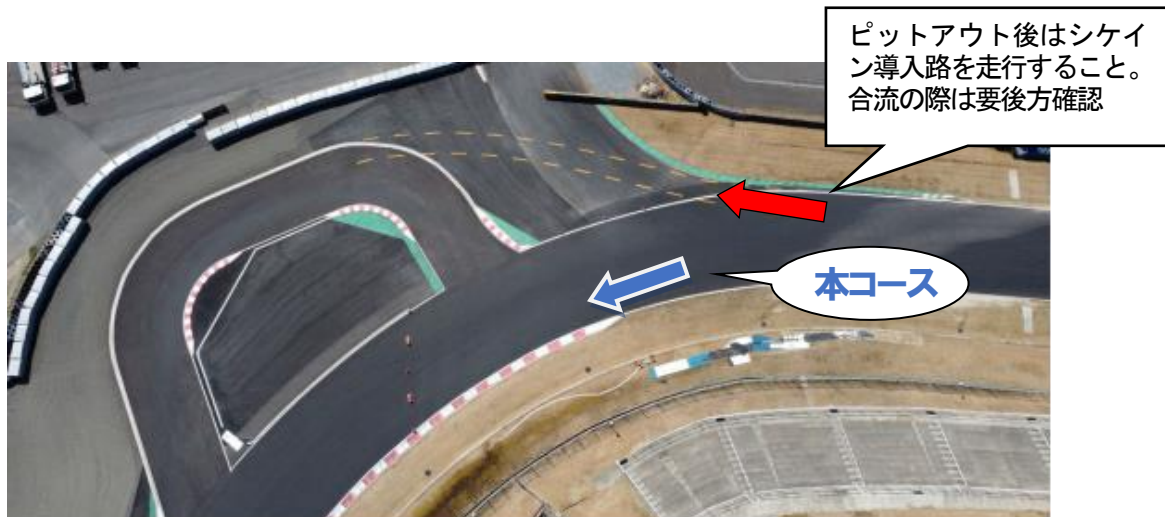
スプリントレース予選・決勝でのピットアウト後のシケインはシケイン導入路を走行すること。

また、シケイン導入路まではコース進行方向右端に沿って走行すること。

なお、ピットアウトしたラップ以外で本コースから外れた場合、走路外走行とみなす。

※ピットアウトしたラップ以外で導入路を使用した場合、走路外走行の扱いとなる。

※車両トラブル等でスロー走行中の車両は、シケイン導入路を使用すること。



#### 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するが、車両とは別体のエンジンスターターを使用する場合は、車検員による検査が終了したものを使用すること。

### 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台のエントリーにつき、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. コースイン**

#### **【予選コースイン】**

公式予選はピットガレージから直接ピットレーンに出てコースインすること。

ピット出口で2分前ボードが提示されたら当該クラスの車両は作業エリアおよびピットレーンに進入可能となる。

#### **【決勝レースコースイン】**

サイティングラップはピットガレージからピットレーンを通りコースインすること。

ピット出口シグナルが緑灯点灯されたら当該クラスの車両は作業エリアおよびピットレーンに進入可能となる。

### **2. 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。

### **3. 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。**

### **4. 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コーナークイックへの進入をミスし、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。

### **5. 「ライドスルー」ペナルティ**

「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。

### **6. 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す場合は、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。

## 7. 疑義調査依頼書について

本競技会では、疑義調査依頼を大会事務局にて受け付けます。

【 疑義調査依頼の定義 】	疑義調査依頼は、走行セッション中に違反行為を受けた、または違反行為を視認した場合に、チーム監督またはライダーの責任においてオーガナイザーに報告することを指す。
【 目的 】	検証作業の正確化、迅速化
【 手順 】	①チーム監督またはライダーは指定の疑義調査依頼書に報告内容を記入。 ②疑義調査依頼書を競技会事務局に提出する。 ③調査依頼は当該の走行セッションが終了してから10分後まで受付する。 走行セッション終了時間は、チェッカー提示時間とする。
【 受付不可疑義調査依頼 】	①審判員が役務遂行中に行われた判定に対する調査依頼。 ②邪意によるものと判断される場合。 ③根拠がないと判断される場合。 ④上記に記載される手順以外の方法による調査依頼。
【 補足事項 】	①疑義調査結果は個別に回答せず、違反行為が確認できた場合は、通常のペナルティ通告手順で対象者に通告する。 ②疑義調査依頼の提出は、抗議・控訴の時間制限に何ら影響を及ぼさない。

## 第22条 競技の中断

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、競技監督は走行中の全競技車両に赤旗を表示してただちにレースを中断する。

### 【赤旗中断の手順】

- 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ピットレーンに戻ってこ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)

## 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、競技役員の手配により、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えることは出来ない。
3. 車両保管区域への車両の出し入れは、競技役員の手配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 賞典

1. 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. 賞典の対象は、出場受付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出場受付台数で賞典が与えられる。

出場受付台数	賞典対象	暫定表彰対象
1台	—	—
2台～3台	1位	1位～3位
4台～5台	1位・2位	
6台～9台	1位～3位	1位～6位
10台～		

## 第26条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

1. 参加申込の受付に際して、その理由を示すことなく、参加者・ライダー・ピットクルーを選択あるいは参加拒否することができる。
2. 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。
3. 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。
4. 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。
5. やむを得ない理由により、公式プログラムの印刷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27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、備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。
7. 当該大会の当該クラスに正式登録された、参加者・ライダー・ピットクルー以外は、競技に参加することは出来ない。
8. 競技会前日または当日の走行で脳震盪Grade-1以上と診断された場合、セカンドインパクトの危険からそれ以降の当該大会への参加は許可されない。

### **第28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、タイミングモニターへの掲示もしくはオフィシャルからの通知、または場内放送で伝達される。

### **第29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30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31条 耐久レースの追加規則**

2時間耐久レースは前記に加え2024 OKAYAMAロードレースシリーズ規則書 第35条を満たすこと。

大会事務局

MOTO Revolution  
特別競技車両規則

原則として、すべての車両は2024年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

また、以下に各クラスの個性に応じた特別車両規定を設けるので、各クラスに応じた規則を遵守すること。  
なお、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。

本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。

**※車両メーカーから販売されているレースベース車両およびそれに準ずるものは一般生産型モーターサイクルおよび、市販モーターサイクルに含まれる。**

**第32条 排気量区分**

ミニ	排気量(cc)		その他	排気量(cc)	
	4st	2st		4st	2st
ドリーム50	75以下		F3レトロ	400以下	350以下
80-Mini(2&4)	80以下		F3モダン	400以下	350以下
MC125	125以下		オープン-Challenge	590以上	
1966年までに生産された車両	250以下	125以下	オープン	590以上	
ネオ・クラシック	排気量(cc)		オープン・マイスター オープンR	オープン	
	4st	2st			
NMC125	125以下		SS250	2気筒 250以下 単気筒 300以下	
シングル	排気量(cc)			オープンSS	
	4st				
MS1(ModifiedSingle1)	251以上		2気筒 850以下		
MS2(ModifiedSingle2)	251未満		3気筒 700以下		
ES (ExpertSingle)	オープン		4気筒 600以下		
ツイン	排気量(cc)				
	4st				
AT(AirTwin)	390以上				
MT(ModifiedTwin)	600以上				
XTM	390以上				
SUPERTWIN	500以上~700以下				
SUPERTWIN LIGHTS	500以上~700以下				

ヒストリックレース車両規則

公 示

本規則は、MF J 国内競技規則に基づいて行われるMF J レジャースポーツ承認競技会の為に制定されるものである。

また、本規則の基本的精神は、広くレジャースポーツ部門の範疇における、初級、中級及び上級ライダーたちが、モーターサイクルスポーツの歴史を理解する上で、歴史的なモーターサイクルを実働状態で保存する事によって、その重要な発展の事実を目のあたりにする喜びや、大切さを認識する事にある。

歴史を正しく理解する事は、我が国のモータースポーツ振興の一端に貢献するものと確信するものでもある。

**第33条 ヒストリックレース規定**

MF J が承認する歴史的なモーターサイクルによるレースは、その総称をヒストリックレースと呼ぶ。また、以下の2つの年式による区別によって、これを明確に分けて行うものとする。

なお、この年式による区分は、諸外国のヒストリックレースの流れに合わせるべく、それを模範として、日本国内の現状を加味したものである。

1. クラシッククラス規定

1974年以前に生産されたモーターサイクルによる競技会。モーターサイクルの製造国についての制限はない。

2. ネオ・クラシッククラス規定

1979年以前に生産されたモーターサイクルによる競技会。モーターサイクルの製造国についての制限はない。

**第34条 MC (クラシック) 車両規定**

1. 出場車両

車両は基本的に1974年以前に生産されたモーターサイクルとするが、1974年以前に生産された同形式の車両がその後も継続して生産されたものだけに限り主催者の判断によって年式によらず出場させる事が出来る。また、車両によっては1974年以前のモーターサイクルであってもこのレースを主催する主催者の判断によって出場を制限される場合もある。いずれの場合も、競技会において同一の性能のモーターサイクルを競技させる事を目的において主催者の適切な判断に委ねるものである。

車両区分 (排気量cc) を以下の通りとする。

また、車両区分 (排気量cc) を以下の通りとする。

車両区分	排気量 (cc)	1966年迄に生産された車両の排気量制限	
		4 s t	2 s t
MC 1 2 5	1 2 5 cc以下	2 5 0 cc以下	1 2 5 cc以下

※上記総排気量に対し15%のボアアップまで認める。

2. 改造の限度

全ての車両は、原則として本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に示される条件に適合していなくてはならない。なお、全ての車両でスリックタイヤの使用は認められない。

※ヒストリックレースの基本的精神を重視し、当時のシルエットを損なわない事を大前提とすること。

3. 危険防止

危険な改造、他に迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。競技出走前の公式車検において、車検委員が危険と判断した車両は出走を取り消す場合もある。

4. ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由とする。

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

### 第35条 NMC（ネオ・クラシック）車両規定

1. 出場車両

車両は基本的に1979年以前に生産されたモーターサイクルとするが、1979年以前に生産された同形式の車両がその後も継続して生産されたもの限り主催者の判断によって年式によらず出場させる事が出来る。また、車両によっては1979年以前のモーターサイクルであってもこのレースを主催する主催者の判断によって出場を制限される場合もある。いずれの場合も、競技会において同一の性能のモーターサイクルを競技させる事を目的において主催者の適切な判断に委ねるものである。

車両区分（排気量cc）を以下の通りとする。

車両区分	排気量 (cc)
NMC 1 2 5	1 2 5 cc以下

2. 改造の限度

全ての車両は、原則として本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に示される条件に適合していなくてはならない。なお、全ての車両でスリックタイヤの使用は認められない。

※ヒストリックレースの基本的精神を重視し、当時のシルエットを損なわない事を大前提とすること。

3. 危険防止

危険な改造、他に迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。競技出走前の公式車検において、車検委員が危険と判断した車両は出走を取り消す場合もある。

4. ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由とする。

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

## シングル&ツインレース車両規則

### 公 示

本規則は、MF J 国内競技規則に基づいて行われるMF J レジャースポーツ承認競技会の為に制定されるものである。

また、本規則の基本的精神は、広くレジャースポーツ部門の範疇における中級・初級ライダーの育成を主眼とし、将来を担う若いライダーの健全な発展を願うと同時に、我が国のモータースポーツ振興の一端に貢献することを目的とするものである。

### 第36条 シングル&ツインレース車両規定

#### 1. 出場車両

車両は、すべて4サイクル単気筒（シングル）エンジンか4サイクル2気筒（ツイン）エンジンを有するモーターサイクルで製造国についての制限はない。

#### 2. 総合仕様

車両は、安全のために次の各項のすべてを満たしていなければならない。原則として、すべての車両は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

##### ①ブレーキ

車両は前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。

##### ②リム及びホイール

最小リム直径16インチまでとし、最大リム直径は19インチまでとする。

##### ③フロントスプロケットガードの装着

車輛公認時のスプロケットガードが装着されていないといけない。

逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は、最小限のカットは認められる。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。

##### ④音量規制

音量はFIM方式による測定方法で、105db(A)以下。

##### ⑤カウリング

カウリングを使用する場合は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に加え次の条件をそなえたものでなければならない。

- 1) 前輪の車軸を通る垂線の50mm前方から後輪、車軸垂線の間になければならない。
- 2) カウリングの下端と地面との間隔は荷重のかかった状態で100mm以上でなければならない。
- 3) ライダーが普通に乗車状態でライダーの両前腕部以外は上方、後方、両側面から見えなければならない。ライダーの顔面またはそのヘルメットとカウリング（ウインド・スクリーンを含む）との間の最小限スペースは100mmとする。
- 4) 後方に面しているカウリングのいかなる部分も、その端部を少なくとも半径35mmの球状にしなければならない。後方に面しているウインド・スクリーンの端部にはガードを施して切り傷を負う恐れのないようにしなければならない。

##### ⑥フェンダー

フロントフェンダーは取り付けなければならない。カウリング使用の場合は取り外し可。

##### ⑦オイルキャッチタンク

すべての車両（標準でエアクリーナーボックスが装着されている車両も含む）はその排気量より容量多いオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。ただし、エアクリーナーボックスの形状がオイルを溜められる形状であるものに関しては、強く推奨とする。キャッチタンク取り付けの判断は車検長の裁定を最終とし、その裁定に対する一切の抗議を受け付けない。

##### ⑧燃料タンク

燃料は、車両にしっかりと固定されたタンク内に収めるものとする。シート・タンク及び補助タ

ンクの使用は禁止されている。

⑨シリンダー

シリンダーのキャスティング（鋳造）を変更することなくボアを拡大することができる。ただし、この拡大が当該車両本来の出場を認められるクラスの排気量の限度を越えないことを条件とする。

⑩取り付けなければならないもの

1) レースゼッケンプレート／ゼッケン色

MS 1、MS 2	白ベースに黒文字
AT、MT、SS 250	蛍光色を除く対照色であれば自由

2) ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

3) 以下の部品には、必ずワイヤーロックまたは、割りピンのゆるみ止めをすること。

- ・エンジン及びミッションのドレーンボルト
- ・オイルフィルターキャップ
- ・オイルレベルゲージ
- ・前後ホイールスピンドル及びナット
- ・オイルエレメント取り付けボルト・ナット

4) 前後ブレーキキャリパーの取り付けボルト及びフロントフォークオイルドレンボルトはワイヤーロックされていることが望ましい。

⑪部品の最後端

いかなる部品も後輪最後端垂線より後ろに突き出していない。

⑫次の部品の使用は禁止する。

- 1) すべての過給装置の使用。
- 2) オフロード、モトクロス、トライアルタイヤの使用。

⑬危険防止

危険及び迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。公式車検において危険と判定された車両は出走できない。

3. モディファイド (M) クラス及びAT (Air Twin) クラスの改造限度

①出場車両

市販レーサーを除く一般生産型モーターサイクルを基に、改造規定に従い改造された車両。

②改造の限度

すべての車両は、総合仕様を示されている条件に適合しているもので、下記に示されている項目以外の改造・変更は自由とする。

1) フレームの変更は不可。補強及びステア類のカット、リアサスペンションのレイダウンやサスペンション型式変更に伴う改造は可。

(AT、MTクラスは、フレームとスイングアームの変更が許される。ただし、一般に市販されているものに限る。)

2) エンジンの型式の変更は不可

3) シリンダー、吸入・排気バルブ数の変更は不可

4) ピストンストローク (AT、MTクラスは可) の変更は不可

5) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、ギアボックスシエルの材質  
ただしGPマシンのエンジンパーツは使用不可。

6) **タイヤは、一般市販され通常ルートで購入できる溝付きオンロードタイヤのみ使用可。レーシングレインは使用可。**磨耗限度を超えたもの及びグルーピング、カッティングは禁止する。

7) 下記の制限内で改造をおこなうことができる。

ギアミッションは6速の範囲内でギアボックスシエルに変更を加えない限りギア段数及び変速比を変更できる。

8) MS 2クラスは、市販アフターパーツが少ないことを考慮し、例外的に最大直径1mmまでのオーバーサイズピストンの使用を認める。ただし、使用が認められるのは、シリンダー内壁

の傷や破損に対応するために用意されているオートバイメーカー純正品のオーバーサイズピストンに限定される。この措置はマシン修復時のコスト低廉化を目的としており、パワーアップを目的とするオーバーサイズピストンの使用は一切禁止される。また、この判断は車検長の裁定を最終とし、その裁定に対する一切の抗議を受け付けない。

- 9) AT、MTクラスについて改造規定に適合しない機種は、事前に全体写真（カウルをはずした写真）と車両仕様を添付し、このレースの主催者に判断を委ねること。主催者が許可したものに限り、出場を認める場合がある。尚、性能に著しく差が生じた車種は、次戦より主催者にてクラス分けを決定する。
4. その他  
同一クラス同一メーカーの車両について、一切の追加工無しで組み付け可能な単品、結合部品の交換は認められる（スイングアーム・ブレーキの交換も認められる）。  
改造規定に適合しない機種または性能に著しく差が生じる車種は、このレースの主催者にてクラス分けを決定する。
5. グース350の特定措置について  
グース350に限り、グース250のフレーム・サスペンション・スイングアームを使用することを認める。

### 第37条 XTM

1. 出場車両  
4サイクル2気筒エンジンを有する排気量390cc以上の一般生産型モーターサイクルとする。
2. 改造の限度  
①すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則**第36条**2. 総合仕様及び、3. モディファイド（M）クラス及びAT（Air Twin）クラスの改造限度に適合していること。  
②スリックタイヤが使用できる。
3. ゼッケン色  
蛍光色を除く対照色であれば自由。  
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

### 第38条 SUPERTWIN

1. 出場車両  
①4サイクル2気筒エンジンを有する排気量500cc以上700cc以下の一般生産型モーターサイクルとする。  
尚、本年については車両カタログ数値80PS以下の車両のみ参加可能とする。  
②エントリーの際はベースエンジンの車両を、メーカー、車両名、年式として登録すること。  
③上記以外の車両で参加を希望する場合は、岡山国際サーキット レース事務局に、
- ・理由書
  - ・車両の仕様を詳細に記した資料（写真・改造箇所含む）
  - ・車両性能を証明する資料（パワーチェックデータ、参加ライダーによる走行データおよび比較資料、同等の性能である根拠など）

上記3点を揃え事前に審査を受けること。なお、審査料が必要となる。

審査料（税込）／1台	11,000円
------------	---------

2. 総合仕様  
車両は、安全のために次の各項のすべてを満たしていなければならない。原則として、すべての車両は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様<sup>2</sup>に準ずる。
- ①ブレーキ  
車両は前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。

②リム及びホイール

最小リム直径16インチまでとし、最大リム直径は19インチまでとする。

③フロントスプロケットガードの装着

車輛公認時のスプロケットガードが装着されていなければならない。

逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は、最小限のカットは認められる。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。

④カウリング

カウリングを使用する場合は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に加え次の条件をそなえたものでなければならない。

- 1) 前輪の車軸を通る垂線の50mm前方から後輪、車軸垂線の間になければならない。
- 2) カウリングの下端と地面との間隔は荷重のかかった状態で100mm以上でなければならない。
- 3) ライダーが普通に乗車状態でライダーの両前腕部以外は上方、後方、両側面から見えなければならない。ライダーの顔面またはそのヘルメットとカウリング（ウインド・スクリーンを含む）との間の最小限スペースは100mmとする。
- 4) 後方に面しているカウリングのいかなる部分も、その端部を少なくとも半径35mmの球状にしなければならない。後方に面しているウインド・スクリーンの端部にはガードを施して切り傷を負う恐れのないようにしなければならない。

⑤フェンダー

フロントフェンダーは取り付けなければならない。カウリング使用の場合は取り外し可。

⑥燃料タンク

燃料は、車両にしっかりと固定されたタンク内に収めるものとする。シート・タンク及び補助タンクの使用は禁止されている。

⑦ゼッケンプレート／ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

⑧部品の最後端

いかなる部品も後輪最後端垂線より後ろに突き出していない。

⑨すべての過給装置の使用は禁止する。

⑩危険防止

危険及び迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。公式車検において危険と判定された車両は出走できない。

3. 改造限度

すべての車両は、総合仕様に示されている条件に適合しているもので、下記に示されている項目以外の改造・変更は自由とする。

- ①フレームとスイングアームの変更が許される。ただし、一般に市販されているものに限る。エンジン積載のための加工、補強及びステー類のカット、リアサスペンションのレイダウンやサスペンション型式変更に伴う改造は可。
- ②エンジンの型式の変更は不可
- ③シリンダー、吸入・排気バルブ数の変更は不可
- ④ピストンストローク、ボアの変更は可。ただし総排気量は700cc以下とする。
- ⑤シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、ギアボックスシエルの材質  
ただしGPマシンのエンジンパーツは使用不可。
- ⑥タイヤは、スリックタイヤ、レーシングレイン使用可。磨耗限度を超えたもの及びグルーピング、カッティングは禁止する。
- ⑦下記の制限内で改造をおこなうことができる。  
ギアミッションは6速の範囲内でギアボックスシエルに変更を加えない限りギア段数及び変速比を変更できる。



## 4. その他

岡山国際サーキット レース事務局とは別にプロモーション事務局を設ける。

プロモーションに関する決定は、岡山国際サーキット レース事務局とプロモーション事務局が連携して行う。

## 【SUPERTWINプロモーション事務局】

マイスタークラブ事務局

〒709-0301 岡山県備前市吉永町加賀美10-1 (出張所)

TEL: 0869-93-4210

info@sidepontoon.co.jp

**第39条 SUPERTWIN LIGHTS**

## 1. 基本コンセプト

SUPERTWIN LIGHTSクラスは、車両開発途中でもモチベーションを保てるよう設けられたクラスであり、参加の容易さを求めて設定されたクラスではない。

## 2. SUPERTWIN車両規則に下記制限を設けたものとなる。

## 3. 改造限度

- ①フレームとスイングアームの変更は不可。補強及びブステー類のカット、リアサスペンションのレイダウン変更に伴う改造は可。
- ②フロントフォークのインナーチューブ、アウターチューブは変更できない。(内部の変更は可能)
- ③エンジン本体、ミッション部品の変更、改造は不可。
- ④フルコンECUの利用は禁止。
- ⑤タイヤは、一般市販され通常ルートで購入できる溝付きオンロードタイヤのみ使用可。レーシンググレインは使用可。

## その他のクラスの車両規則

### 第40条 ドリーム50

1. 出場車両  
ホンダドリーム50に限定する。
2. 改造の限度  
ワイヤーロックやブリーザーシステム等を含めた本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様の範囲とし下記に記載された改造、加工及び変更は認められる。  
タイヤは市販されているオンロード用タイヤで速度レンジL（120km/h）以上とし磨耗限度を超えたもの、及びグルーピング（溝切り、カッティング等）は許されない。また、スリックタイヤの使用は禁止する。レーシングレインタイヤの使用は許される。
3. 車両規定
  - ①フレーム廻り  
フレーム本体の変更及び補強、不要なステー類のカットは認められる。また、フロントフォーク、ステアリングステム、トップブリッジ、ハンドル、ハンドルストッパー、リアサスペンション、スイングアーム等の変更及び改造に伴う加工は認められる。
  - ②外装廻り  
ガソリタンク、シート、フットレスト、ハンドル類等の変更・改造及びカウリングの取り付けは認められる。
  - ③ホイール  
17インチまたは18インチのスポークホイールであればスポーク、リムともに変更は認められる。
  - ④ブレーキ改造、変更ともに認められる。
  - ⑤エンジン  
クランクケース本体の変更は認められないがその他の加工、改造は認められる。シリンダー、シリンダーヘッド、ピストン、ピストンリング、クランクシャフト、トランスミッション、クラッチの変更及び改造も認められる。
  - ⑥吸排気系  
キャブレター、インテークマニホールド、バルブ、マフラー、サイレンサーの改造、変更ともに認められる。過給機の使用は認められない。
  - ⑦電気系改造、変更は認められる。
  - ⑧排気量  
総排気量50ccに対し50%のボアアップまで認められる。(=75cc)
  - ⑨ファイナル  
レシオ変更は認められる。
  - ⑩ドライブチェーン  
チェーンサイズの変更は認められる。
  - ⑪サスペンション  
改造、変更は認められる。
4. ゼッケン色  
蛍光色を除く対照色であれば自由とする。  
※ただし、国際ライセンス所持者のゼッケン色に限って赤ベースに白文字とする。また、ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様<sup>に</sup>準ずる。

**第41条 80-Mini (2&4)**

## 1. 出場車両

車両は基本的に1989年以前に生産されたモーターサイクルとするが、1989年以前に生産された同形式の車両がその後も継続して生産されたものに限り主催者の判断によって年式によらず出場させる事が出来る。尚、排気量は2サイクル、4サイクルに関係なく80cc以下とする。

## 【出場可能車両 (例)】

HONDA NS50F・MBX50  
 YAMAHA YSR50・YSR80・RZ50  
 SUZUKI GAG・RG50E・RG50・ウルフ50  
 KAWASAKI AR50

## 2. 改造の限度

ワイヤーロックやブリーザーシステム等を含めた**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**の範囲とし下記に記載された改造、加工及び変更は認められる。

タイヤは市販されているオンロード用タイヤで速度レンジL (120km/h)以上とし磨耗限度を超えたもの、及びグルーピング (溝切り、カッティング等) は許されない。また、スリックタイヤの使用は禁止する。レーシングレインタイヤの使用は許される。

## 3. 車両規定

## ①フレーム廻り

フレーム本体の変更及び補強、不要なステー類のカットは認められる。また、フロントフォーク、ステアリングステム、トップブリッジ、ハンドル、ハンドルストッパー、リアサスペンション、スイングアーム等の変更及び改造に伴う加工は認められる。

## ②外装廻り

ガソリタンク、シート、フットレスト、ハンドル類等の変更・改造及びカウリングの取り付けは認められる。

## ③ホイール

ボルトオン (一切の加工なく) で装着できる同一メーカー純正ホイールへの変更。

## ④ブレーキ改造、変更ともに認められる。

## ⑤エンジン

クランクケース本体の変更は認められないがその他の加工、改造は認められる。シリンダー、シリンダーヘッド、ピストン、ピストンリング、クランクシャフト、トランスミッション、クラッチの変更及び改造も認められる。

## ⑥吸排気系

キャブレター、インテークマニホールド、バルブ、マフラー、サイレンサーの改造、変更ともに認められる。過給機の使用は認められない。

## ⑦電気系改造、変更は認められる。

## ⑧排気量

総排気量80ccまでボアアップが認められる。

## ⑨ファイナル

レシオ変更は認められる。

## ⑩ドライブチェーン

チェーンサイズの変更は認められる。

## ⑪サスペンション

改造、変更は認められる。

## 4. ゼッケン色

黄ベースに黒文字とする。

※ただし、国際ライセンス所持者に限って赤ベースに白文字とする。

また、ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

## 第42条 ES (Expert Single)

1. 出場車両  
全ての車両は4サイクル単気筒エンジンを有するモーターサイクルで、**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に適合していなければならない。
2. 改造限度
  - ①オリジナルフレーム、もしくはエンジンとフレームが別モデルの場合も出場を認められる。  
ただし、エントリー時に全体写真（カウルをはずした写真）を添付すること。
  - ②エンジンの排気量・型式・構造に制限はない。
  - ③スリックタイヤの使用は認められる。
3. ゼッケン色  
蛍光色を除く対照色であれば自由とする。  
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

## 第43条 AT (Air Twin)

1. 出場車両  
4サイクル空冷2気筒エンジンを有する排気量390cc以上の一般生産型モーターサイクルとする。
2. 改造の限度  
すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則**第36条**2. 総合仕様及び、
  3. モディファイド (M) クラスの改造限度に適合していること。
3. ゼッケン色  
蛍光色を除く対象色であれば自由とする。  
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

## 第44条 SS250

1. 出場車両  
4サイクル2気筒エンジンを有する排気量250cc以下または4サイクル単気筒エンジンを有する排気量300cc以下の一般生産型モーターサイクルとする。  
なお、単気筒250cc車両については、部品互換のある排気量251～300ccの車両が存在する場合に限り、その純正部品と交換することによる排気量の変更が認められる。（シリンダー内壁を削る方法での排気量アップは安全管理上禁止する。）
2. 改造の限度  
すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則**第36条**2. 総合仕様及び、
  3. モディファイド (M) クラスの改造限度に適合していること。
3. ゼッケン色  
蛍光色を除き対象色であれば自由とする。  
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

## 第45条 オープン・マイスター／オープンR

1. 出場車両  
全ての車両は、GPマシン（市販レーサー等）を除く、4サイクル車両は390cc以上、2サイクル車両は240cc以上の一般生産型モーターサイクル車両とする。なお、主催者の判断で危険またはその可能性を有すると判断した車両は出走出来ない。
2. 改造限度  
全ての車両は、**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に示されている条件に適合していなくてはならない。なお、全ての車両でスリックタイヤの使用は認められない。
3. ゼッケン色  
蛍光色を除く対照色であれば自由だが、赤ベースに白文字を推奨する。  
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

## 第46条 オープン/オープン-Challenge/オープンSS

### 1. 出場車両

GPマシン（市販レーサー等）を除く590cc以上の2気筒以上の車両とする。

### 2. 改造の限度

全ての車両は、**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に示されている条件に適合しているもので、下記に示されている項目以外の改造、変更は自由とする。

#### ①フレーム及びエンジン

項目		オープン-Challenge	オープン
フレーム	フレームの変更	可	可
	補強及びブステーのカット	可	可
	リアサスペンションのレイダウンやサスサスペンション形式変更に伴う改造	可	可
	オリジナルフレームへの変更	不可	不可
エンジン	エンジンの載せ替え変更	可	可
	エンジン型式の変更	不可	可
	同型式エンジンへの変更	可	可
	類似シリーズのエンジンへの変更	不可	可
	シリンダーの数の変更	可	可
	吸入・排気バルブの数の変更	可	可
	シリンダー/シリンダーヘッド/クランクケース/ギアボックスシエルの材質の変更	可	可
ギアミッション段数（6速以内）および変速費の変更	可	可	ギアミッションは6速の範囲内/ギアボックスシエルの改造不可

#### ②タイヤ及びホイール

タイヤは、一般市販され通常ルートで購入できる溝付きオンロードタイヤのみ使用可。レーシンググレインは使用可。 摩耗限度を超えたもの、及びグルーピング、カッティングは禁止する。

タイヤ、ホイールともにサイズ、材質を含めた変更が認められる。ただし、経年変化による劣化が著しい軽合金製ホイール（マグネシウム素材の物など）は、車検長の判断によって認められない場合がある。

#### ③外装廻り

変更、改造ともに認めるが、外観形状の変更は許されない。

#### ④ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由とする。

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

#### ⑤オープンSSクラスは下記排気量を対象とする。

（4気筒＝600cc以下、3気筒＝700cc以下、2気筒＝850cc以下）

## 第47条 F3（レトロ、モダン）

### 1. 出場車両

4ストロークエンジンは400cc以下、2ストロークエンジンは350cc以下のGPマシンを除く市販モーターサイクルで車両の製造国に制限はない。

①F3レトロクラス：1989年以前に生産された車両

②F3モダンクラス：1990年以降に生産された車両

※上記に合致する車両であっても、著しい性能差が明らかな場合には主催者の判断によって、年式によらずF3モダンへ編入する場合がある。

※上記の年式の区切りはレース結果を鑑み、毎年見直しを検討していくものとする。

また、特定車両の特別措置として、以下の車両をF3レトロに参加を認める。

●ヤマハR1-Z

2. 改造の限度

基本仕様

ワイヤーロックやブリーザーシステム、リアスプロケットガード、アンダートレイを含めて現行の本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様を満たしていること。

タイヤは、一般市販され通常ルートで購入できる溝付きオンロードタイヤのみ使用可。レーシングレインは使用可。 磨耗限度を超えたもの及び、グルービング、カッティング、スリックタイヤの使用は禁止する。

※改造範囲は多岐に渡るが、各部の強度、耐久性について熟慮された安全な車両であることを最優先事項とする。

3. F3レトロ

F3モダンクラスの改造限度から①、②、③、④、⑦を削除した範囲とする。

4. F3モダン

下記についてメーカー出荷時の型式に変更を加えることはできない。

下記以外の部品の改造・変更については制限がない。

①エンジンの型式

②シリンダー、吸・排気バルブの数

③ピストンストローク

④シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、及びギアボックスシエルの材質及び鋳造

⑤バルブ数、2サイクルエンジンのポート数、過給器の装着

⑥キャブレターの数

⑦フレーム

⑧燃料タンク（一切の加工なしに取り付けられる物に限る）

5. ゼッケン色

F3レトロ	赤ベースに白文字
F3モダン	青ベースに白文字

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

## 第48条 Ninja Team Green Cup

カワサキモーターズ株式会社が定める車両規則に準ずる。

## 第49条 ニーラー

JRSA（日本レーシングサイドカー協会）の車両規定に準ずる。

以上  
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＝1.1m/sec 2ストローク＝1.3m/sec で計測

$$\text{回転数 (rpm)} = \frac{30000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$$

- ・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はならない。
- ・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1.6mm
- ・ボール状を平たくした場合（円柱状）の厚みは最低1.3mm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1.6mm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サイクル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 2.0mm 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) JSB1000、ST1000/600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

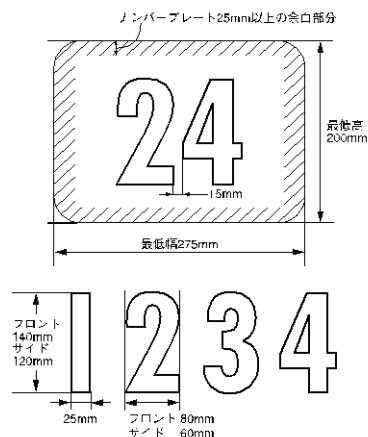
**20) OKAYAMAロードレースシリーズ出場の4サイクル車両においては、前記エンジン2次ケースカバーの取付を推奨する。****21) その他**

- ・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



●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**

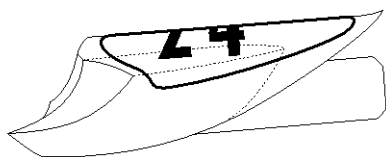
サイドゼッケン

例) No.24の場合

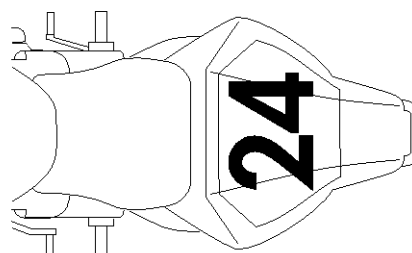


ゼッケンナンバーの位置は側面から見て見やすい位置に貼付けなければならない

(悪い例)

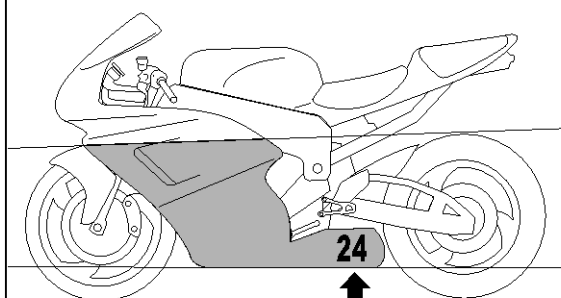


シートカウル上部ゼッケン




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。

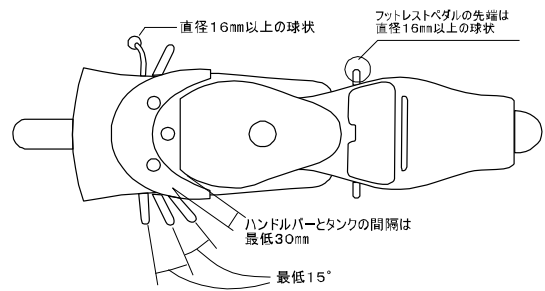
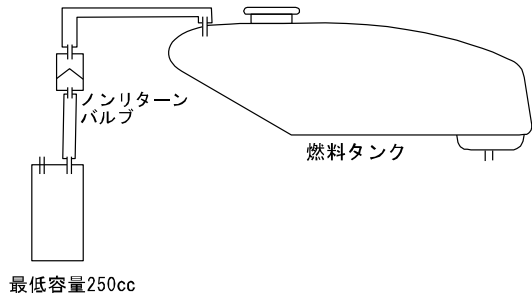
サポートナンバーの装着例



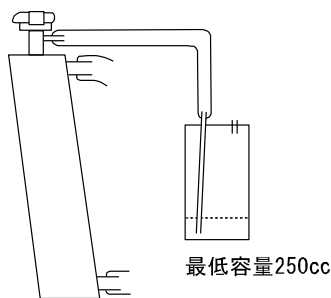
推奨位置アンダーカウルの後端

※サポートナンバーの貼り付エリアは  部分

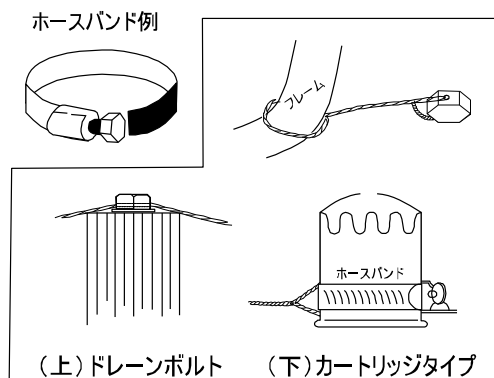
**燃料タンクブリーザー**



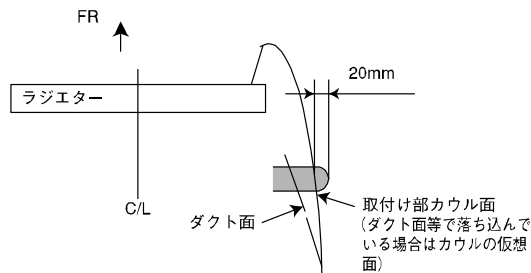
**ラジエターオーバーフロー**



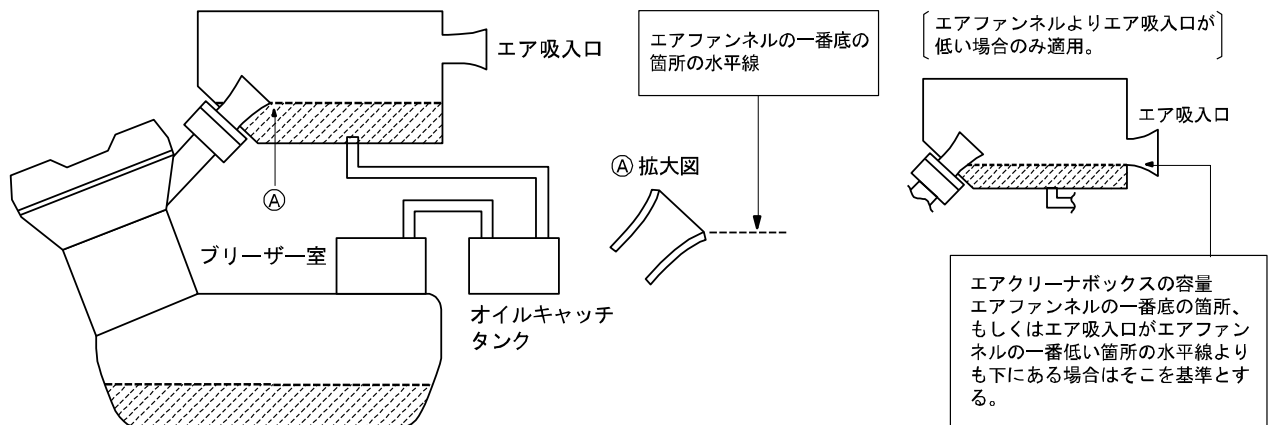
**ワイヤーロック**



**プロクティブ・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**