

全クラス総合規則

- 『1.1』 レース前車検での主催者側の判断には、その解釈の全てに対して、いかなる場合でも参加者は抗議を申し立てられない。
- 『1.2』 ブレーキは、前輪後輪にそれぞれ安全で独立した有効なブレーキを備えなければならない。
- 『1.3』 ハンドルは、回転角度を左右いっばいに切った際、ライダーの指を挟まないようにハンドルと燃料タンク、カウリング等に間隔を確保しなければならない。
- 『1.4』 クラッチレバー、ブレーキレバー、グリップレバーは変更可。ただし、その先端に丸みを持たさなければならない。
- 『1.5』 フットレスト、ペダル類の先端は、安全上丸めなければならない。
- 『1.6』 走行中に明らかにサイドスタンドステーが接触している車輛に関しては、サイドスタンドステーを切除しなくてはならない。
- 『1.7』 レース車輛に必要な無い物は取り外さなければならない、(バックミラー、スタンド類、フロントバスケット、リヤキャリア等。) また、ヘッドライト、テールランプ、ウインカー等は取り外すかテーピングを施さなければならない。
- 『1.8』 カウルなどを取り外した場合は、全てのカウルステーも取り外すこと。また、フレームの加工は最小限の切除のみ可。
- 『1.9』 オイルドレンボルト及び給油口 (エンジンオイル、ミッションオイル) は必ずワイヤーロックを施すこと。
- 『1.10』 燃料タンクにブリーザーパイプを取り付ける場合は必ず透明又は半透明キャッチタンク (100cc以上) を取り付けること、但しワンウェイバルブ機能を満たしていないキャップを使用する場合はワンウェイバルブを取り付けること。
- 『1.11』 オイルキャッチタンク、燃料キャッチタンクは必ず走行前に空にしておくこと。
- 『1.12』 他のライダーに危険や迷惑を及ぼすような改造はしてはならない。
- 『1.13』 排気音を抑える為に有効な消音器 (サイレンサー) を装着すること。消音器が装着されている場合でも、著しく排気音の大きい車輛に関しては、オーガナイザー判断により、出場を拒否する場合がある。尚、自車の音量が気になる場合は、事前にオーガナイザーに問い合わせること。
- 『1.14』 ラジエターを装着している全ての車輛は、転倒時に内容物が漏れ出しにくい構造のリザーバータンク又はキャッチタンク (100cc以上) を転倒時に影響の無い場所に強固に取り付けなくてはならない。(サーモスタットの取り外しは可。)
- 『1.15』 全ての車輛は、キャブレターからのオーバーフローパイプに透明又は半透明のキャッチタンク (100cc) を転倒時に影響の無い場所に強固に取り付けなくてはならない。

- 『1.16』 ゼッケンの書体は、縦150mm 横100mmの大ききで番号が必ず識別できること。
(例えば6が8に見える物はダメ。) 蛍光色は使用しないこと。但し、やもう得ない場合には走行前車検にて合格となった物のみ可。
- 『1.17』 ゼッケンカラーは、Sクラス…白ベースに赤文字もしくは反転。SPクラス…白ベースに黒文字もしくは反転。
- 『1.18』 アクスルシャフト (F/R) の固定はロックナットもしくは割りピンを使用すること。
- 『1.19』 車輛規則に反した者はオーガナイザー判断により、当該シリーズの次のレースに出場処分とする場合がある。
- 『1.20』 リヤサスペンションの変更は可。但し、補助ステーなどを使用する場合は、十分な強度を保つこと。強度的、構造的な判断はオーガナイザーに一任するものとする。
- 『1.21』 ミッション車の燃料タンクに樹脂製などのカバーを装着することを認める。但し、取り付け方法は、車検員の支持があった場合に、取り外せる物とする。転倒時、脱落しないように固定すること。
- 『1.22』 全てのチェーン駆動車輛に関して、フロントにチェーンカバーを装着すること。また、チェーンとスプロケットの噛み合い部にリヤ (ドリブン) スプロケットガードの装着を必須とする。但し、安易に脱落しないよう、強固に取り付けること。装着目的のスイングアームへの加工は可とする。
- 『1.23』 4st ミッション車輛は、万が一のエンジントラブル時を想定し、エンジンオイル総量を受止めることが出来る容量と形状を確保したアンダーカウルを装着すること。走行中にエンジンが破損した場合、路面にオイル等が漏れないようエンジンの下面を覆い、且つ十分な側面の高さを確保していること。アンダーカウルは、最深部で一番低いところから最低50mm以上の深さがあること。アンダーカウルの下部には直径20mmの水抜きを2つまで設けても良いが、この孔はドライコンディションレースの際には耐油/耐熱性のグロメット等で確実に閉じてなくてはならず、レインコンディション時に限り開くことが出来る。尚、アンダーカウルを装着する為のステーを追加することは認められるが、取り付け用以外のステー機能を持たせることは不可。

SP クラス規則

- 『02・01』 下記以外の改造、変更は一切不可。
- 『02・02』 一般公道の車輛でなくてもオーガナイザーが認定した車輛については、SP クラスに参加を認める（例：TZ50・NS50R・NSRmini・NSF100）
- 『02・03』 全車、メーカー市販時の原動型式とフレーム形式が合致していなければならない。但し、年式により異なる原動型式を持つ原動機及び原動機部品は、同車種フレームに限り使用を認める。但し、NSR50 と NSR80、KSR50 と KSR80 の、それぞれのフレーム及び車体関連部品の互換性を認める。
- 『02・04』 リミッターカット及び CDI ユニット改造、変更は可。ワイヤーハーネスの改造、変更も可。但し、メインキーを取り外す場合はキルスイッチを装備すること。
- 『02・05』 タイヤは一般市販されていて通常ルートで購入できる物のみ使用可。レース専用タイヤは不可。
- 『02・06』 スプロケット、チェーン、チェーンサイズの変更は可。
- 『02・07』 スパークプラグ、プラグキャップ、イグニッションコイル、プラグコードの変更は可。
- 『02・08』 カウリングは、市販時にフルカウルの装着されている車輛は、スクリーンを含むカウルの取り外しは不可。又、スクリーンを含むフルカウルは純正部品以外でも使用可。
- 『02・09』 シートカウルの改造、変更は可。尚、改造、変更の有無問わず、転倒時にシートカウルが外れないように強固に固定しなければならない。シート固定の為の追加ステー使用、改造は可。
- 『02・10』 ホンダ NSR50 と NSRmini、NS50F と NS50R のそれぞれの部品の互換性を認める。但し、シリンダーヘッドとヘッドガスケット組み合わせは同年式に限る。
- 『02・11』 ブレーキは前後交換を認める。又、交換に伴うボルト類はアルミ・チタン製を除き可とし、キャリパーガードの装着を推奨する。リヤブレーキホースとリザーブタンクが一体形状となるリザーブタンクレスキット及び、それと同等の機能を有すパーツの装着を可とする。尚、キャップ部にはワイヤーロック、タイラップ等でロックすること。（注）ブレーキとは、マスターシリンダー、キャリパー、トルクロッド、ディスクローターまでをいう。
- 『02・12』 リヤサスペンションの変更は可。但し、いかなる場合もスイングアーム、フレーム側取り付け部などの加工は一切不可。但し規則『01・20』を適用する。
- 『02・13』 13 インチ以上のマシンで S P クラスに出場する場合は、ステップ位置変更に伴う部分においてのみ、フレームの加工を認める。
- 『02・14』 ヤマハ TZM50R、TZR50、RZ50 についてキャブヒーティング機能の取外し（ホースのみ）と、その後の処理（ホース取外し後の蓋）のみ可とする。

- 『02・15』 車輛の排気量は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。)
- 『02・16』 キャブレターは、ジェット類、ニードル類などのセッティングインナーパーツの変更、及びインテークチャンバーの取り外しとその後の処理のみ可。それ以外の変更、改造は不可。
- 『02・17』 エアクリーナー及びボックス、エレメント、キャブガードの改造、変更、取り外しは可。又、エアファンネルなどの取り付けは可。但しエアファンネルはキャブレター本体を無加工で取り付けられる物に限る。
- 『02・18』 リードバルブの素材変更は可。(ボディー変更は不可。)
- 『02・19』 始動機構と、それらの関連部品の取り外しは可。
- 『02・20』 2サイクル車の分離給油のオイルポンプ(オイルタンクなどの関連部品含む)の改造、変更及び取り外しは可。
- 『02・21』 アクセルワイヤー、アクセルグリップ部(ハイスロットル、ラバーR・L、バーエンドを含む)オイルポンプ作動用ワイヤーの改造、変更は可。
- 『02・22』 クランクケースカバー(R・L)の改造、変更は可。
- 『02・23』 ラジエーター本体の変更は可。それに伴うホース類の変更、改造は可。取り付けの為の追加ステー使用可。(但しフレーム加工は一切不可。)
- 『02・24』 フレームの改造、変更は不可。但しサイドスタンド取り付け部はそのステーを先端部より40mm程度削除する事が望ましい。不要ステーの切除、及びメーター固定の為の追加ステーの使用、及びハンドル切れ角調整の為の改造は可。但し、その場合も先端を丸める処理を施すこと。カウル取り付けのための強度、剛性に影響しないステーの追加は可。
- 『02・25』 フロントサスペンションの変更は不可。但し、エア加圧の為のバルブの取り付け、スプリング変更、イニシャルアジャスターの取り付け、インナーパーツ(シートパイプ、スプリングなど)の改造、変更、スタビライザーでの補強は可。ダストシールの変更、取り外しも可。
- 『02・26』 ステアリングダンパーの使用は可。但し、ステアリングストッパーとの兼用は不可。
- 『02・27』 ハンドルバー、バーエンド及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。
- 『02・28』 メーター類の改造、変更は可。
- 『02・29』 フロントフェンダー、リヤフェンダーの追加、変更、改造は可。但し、フロントフェンダーは安全上の問題により、フルカウル装着車輛のみ取り外しを可とする。

- 『02・30』 ステップペダル、ステップホルダー、ステップバー、リンクなどの改造、変更は自由であるが、どのペダルも容易に操作できる位置で無ければならない。但し、規則『01・05』に従って処理されてなければならない。
- 『02・31』 オイルキャッチタンクは、クランクケースよりホースの出ている物のみ取り付けなければならない。尚、転倒時に容易に脱落したり破損せず、高温にも耐えられる物で、オイルがこぼれ出たりしないように処理し、確実に取り付けること。
- 『02・32』 バッテリーの変更、取外し、及び充電コイルの取り外しは可。
- 『02・33』 アルミ・チタン製のボルト、ナットの使用については、エンジン関係とブレーキ関係（但し、ブレーキ系統とクラッチケースカバーは除く）は安全上のため、全て不可。
- 『02・34』 クラッチ機構は、クラッチプレート、フリクションディスク、クラッチスプリング、クラッチセンター（クラッチボス）の改造、変更及びクラッチプレート、フリクションディスクの数量変更は可。
- 『02・35』 マフラーの改造、変更は可。但し規則『01・13』を満たしていること。サイレンサーのテールエンドパイプは水平が望ましい。尚、サイレンサーは後輪最後端の垂直より後ろに突出してはならない。
- 『02・36』 NSR50/80 フレームに限り、フレームとスイングアームを他年式での組み合わせを目的とするフレーム切除は可。スイングアームのベアリング取り付け加工可。
- 『02・37』 NSRmini のアイドルバランサーギヤと類似する加工品アイドルバランサーギヤの互換性を認める。
- 『02・38』 TZM50 に TZR50 のピストン&ピストンリングの使用不可。

SP4st クラス規則を『02・SP4st○○』として記載する

- 『02・4st01』 下記以外の改造、変更については、すべて SP クラスに準ずる。
- 『02・4st02』 車輛の総排気量は 100cc 未満とし、メーカー純正品であってもオーバーサイズピストンの使用は不可。
- 『02・4st03』 ホンダ 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 Assy12100 - 436 - 000 の使用は不可。(上記パーツ=スカートを除くシリンダーの高さが※69.75mm以下の物) ※製品誤差や測定環境等による±0.1mmの誤差を認める。また、エンジン関係以外に NSR50/mini の部品の互換性を認める。
- 『02・4st04』 NSR50/80/mini フレームに XR100 - M/R、APE100 (Type - D) エンジン搭載車輛の参加を認める。その他多車種組み合わせ車輛に関しては、オーガナイザーの認めた車輛のみ参加を認める。
- 『02・4st05』 ヘッドカバーの改造、変更は可。(オイルシャワーヘッド等)
- 『02・4st06』 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。また、ジェットやニードル、スロットルバルブの改造、変更も可。但し、キャブレターの口径 24mm までとする。
- 『02・4st07』 マフラーの改造、変更は可。但し、総合仕様『01・13』を満たしていること。又サイレンサーの後端部は、リヤエンドの垂直より後ろに突出してはならない。
- 『02・4st08』 クラッチスプリングの改造、変更は可。また APE50 のクラッチパーツ使用は可。オイルクーラーの装着は可。又、それに伴うクラッチケースカバーの改造、変更は可。但し、ホースは耐熱、耐油性を満たした物で、ホースバンド等で強固に固定すること。
- 『02・4st09』 オイルポンプの改造、変更は可。又、それに伴うオイル通路の拡張加工は可。
- 『02・4st10』 始動機構と、それらの関連結品の取り外しは可。
- 『02・4st11』 ステーターコイル類の取り外しは可。
- 『02・4st12』 クランクケース及び L ケースカバーの改造、変更は不可。但し、エンジン換装時の干渉を避ける為の、最小限の切削のみ可。
- 『02・4st13』 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。又、不要ステーの削除及びメーターやシート固定の為の追加ステーの使用、ハンドル切れ角調整の為の加工も可。但し、どの場合も先端を丸める処理を施すこと。エンジンマウント KIT の使用及び、エンジン換装に伴う追加ステー等の使用は可。

『02・4st14』 エンジンを整備する際の、バルブ擦り合わせや部品を組み付ける際のバリ取り、アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。但し、出荷時本来の形状を崩すような加工は一切不可。ホーニングやポート研磨、リユーターを使つての加工は厳禁とする。

『02・4st15』 カワサキ KSR110 の参加を認める。又、エンジン関係以外に限り、KSR50/80 の部品互換性を認める。

『補足1』 レギュレーションは安全面、既存車輛との戦力バランスを考慮し、上記パーツの使用許可など、重要な部分を含め、猶予期間無く変更することが有る。本クラスは過渡期であることを鑑み、レギュレーションは継続的に変化していくこととする。

調整案

SP4st のキャブレター口径の制限 (22mmまで) など。

その点を踏まえた上で、主催者が発表する追加のレギュレーションには十分注意して下さい。

Sクラス規則

- 『03・01』 下記改造範囲外の改造、変更は不可とする。
- 『03・02』 S2stクラス規則を『03・2st○○』として記載。S4stクラス規則を『03・4st○○』と記載する
- 『03・03』 ミッションは6段以下とする。
- 『03・04』 マフラーについては、SP規定に準ずる。
- 『03・2st01』 車両の排気量は51.5cc以下とする。
- 『03・4st01』 車両の排気量は125cc以下とする。
- 『03・4st02』 排気量116cc以上の車両は、キャブレター口径22mmまで。又は、口径18mm以下のリストラクターを使用すること。
- 『03・4st03』 250cc以上のオイルキャッチタンクを装着すること。転倒時に容易に脱落したり破損せず、高温にも耐えられる物で、オイルがこぼれ出たりしないように処置をし、確実に取り付けること。

レース後車検について。

- 1 主権者側から指示のあった車両は、レース後に保管されるものとする。
- 2 保管場所には、主権者の許可無く立ち入ることを禁ずる。
- 3 保管車両に対して分解車検を行う場合がある。
- 4 分解車検時の分解は、主権者側、もしくは主権者側から指示された者のみが行う。
- 5 分解車検に伴う紛失は（冷却水、オイル、ガスケット、シール類等）、主権者側には一切責任の無いものとする。
- 6 SPクラスの分解車検は、公開車検とする。
- 7 スプリントレース後保管後に、耐久レースで同車両を使用する等の特別な理由がある場合のみ、主権者側の許可を得て主権者側が立会いの下、保管車両の整備が出来る物とする。
- 8 ⑥の様に、分解車検前に他レースに他車両を使用する場合は、レース使用中の作業に関しても、主権者側の立会いの下でのみ、同車両に関する作業が出来るものとする。尚、レース終了後に再度保管される。