

# 幸田サーキット KM耐 レギュレーション

## 1. 共通規定

### ◆ 参加資格

常識を持ち、スポーツマンシップにのっとった行動が出来るもの。20歳未満は親権者の同意を得ているもの。

### ◆ 参加者の遵守事項

全ての参加者は、競技開催中はオフィシャルの指示に従うこと。

競技中の飲酒はしない。サーキットからの行き帰りにも飲酒運転をしないこと。

競技中に薬品等に依存し精神状態を保て無い者は参加不可とする。

参加者の健康状態に異常がある場合は参加してならない。

### ◆ 参加者の装備

・フルフェイスヘルメット MFJ公認が望ましく、著しく損傷したものは主催者判断で使用を認めない場合がある。

・レーシングスーツ MFJ公認が望ましい。セパレートの場合はファスナー等で接続できるタイプである事。

・レーシンググローブ・ブーツ 皮製でレース用のものに限る。

・脊椎パット・チャストプロテクター 脊椎パットの装着は必須とし、チャストプロテクターは装着している事が望ましい。

## 1-1 参加車両

参加出場車両は以下の通りとする。

クラス	車両
1. 4stST //	ホンダ APE100・XR100モタード・KSR110
2. NSF100 //	NSF100ノーマル
3. SP100 //	NSF100・APE100・XR100
4. 2st //	12インチ・50cc (KSRは80cc以下)

※KSR車両の参加が多い場合は、KSRのみでクラスを設定予定

## 1-2 総合規定

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) 前輪・後輪に独立した有効なブレーキを装備していること。

※パッド・シュー・ワイヤー・ホースの変更は可。APE100 はXR100 モタード のブレーキキャリパーを使用は認められる。

(2) ハンドルは左右に一杯に切った時、ライダーの指を挟まない間隔を確保していること。

(3) 性能を損なわず先端が丸ければ、レバー類・ペダル類(ステップホルダー含む)の変更は可。グリップラバーの変更も可。

(4) 走行中明らかに路面に接地する突起物は、安全上取り除くこと。サイドスタンドステーの切除が望ましい。

※XR100 モタードのタンデムステップはフレームにステーが溶接されている為、ステップのみ取り外すとステーが突起物として残ってしまうので、ステーのみの切断又はステーがむき出しにならない様に柔軟な物で覆うこと。

(切断含む)

(5) バックミラー・キャリア等のアクセサリ類は取り外すこと。ランプ類は飛散防止テーピングでも良い。

(6) カウル等を取り外す場合はステーも取り外すこと。装着カウル類は転倒等で簡単に外れないよう固定すること。

※ゼッケンプレート・メーター・シート等の取付けを目的としたステーの追加は認められる。

(7) 当サーキットでは発信機(トランスポンダー)を使用するので、簡単に脱落しない装着スペースを必ず備えること。

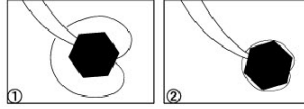
(8) オイルドレンボルト・オイルフィルターキャップ・オイルフィルター・オイルチェックボルトのボルト類は、必ずワイヤー

ロックをする事を義務付ける。(下記図1を参照)

※ワイヤーロックのワイヤーは必ず閉まる方向にワイヤーを張り、たるみの無いようにする事。

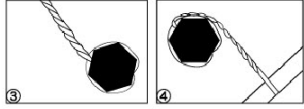
図1 ワイヤーロック

●正しいワイヤーロックの方法 (適当なステンレスワイヤーを使用する)  
ワイヤーロックは図のようにボルトを締める方向にワイヤーを引くこと。



① 鎖の部分に穴の開いたボルトの穴に、ワイヤーを2本同時に入れて引っ張る

② 引っ張るワイヤーの下に通したワイヤーが来るように注意。



③ ワイヤーをねじる (切れ  
ない程度に)。

④ 動かなく、適切な位置にワイヤーを固定するか、ボルトが締まってくる方向にワイヤーを引っ張る。緩みすぎているとダメです。

- (9) オイルキャッチタンク装備車は走行前に必ずタンク内を空にすること。
- (10) 極端に大きな排気音を出す車両は、走行できません。(主催者判断・参加料返還なし)
- (11) ラジエターを装着している車両はリザーブタンク又はキャッチタンクを装備のこと。サーモスタットの取外しは可。
- (12) 市販状態のフレームとエンジンの組合せを変更してはならない。(SP100クラスは除く)
- (13) フロントサスペンションの変更は不可。(SP100クラスは除く)

但し、オイルおよび突き出し量の変更、車高調整する為のカラーを追加することが認められる。※外部カラーのみ可・フロントフォーク内へ設置するものについては不可。スタビライザー・ステアリングダンパーの追加は可とする。

リアサスペンションは、リアサスペンションユニット本体およびスプリングの加工・変更は認められない。(SP100クラスは除く)

取り付け位置を変更・改造不可。APE100はリアサスペンションをXR100モタードの純正リアサスペンションユニット(スプリング・ダンパーパッド類の関連パーツ含む)を使用することができる。

- (14) 全ての車両は、キャブレターからの「オーバーフローパイプ」に、透明か半透明のガソリンキャッチタンクを転倒時に影響の無い場所に必ず装備のこと。また走行前には必ずタンク内を空にすること。
- (15) ゼッケンはゼッケンプレートの枠内に明記(書体自由・色指定無)し、走行前車検にて合格したもののみ使用可。
- (16) 市販タイヤを使用する。
- (17) 車両規則に反した者は、主催者判断で違反したレース以降のレースに出場を認めない場合がある。
- (18) 全てのチェーン駆動車両に関して、フロント、リヤスプロケットの両方に、チェーンカバーを装着すること。ただし、リヤフェンダーがチェーンカバーの機能を完全に満たしている場合の取外しは可。また、チェーンとスプロケットの噛合部にリヤスプロケットガードの装着を必須とする。尚、安易に脱落しないよう、強固に取付けること。その装着目的のスイングアームへの加工は可とする。

### 1-3 再車検

- (1) レース終了後、入賞車両はランダムに再車検を行なう場合がある。呼び出しのあった該当ライダーは所定の場所に車両を持ち込む事。再車検により違反が見つかった場合は、当核レースを失格とし、以降のレース出場に関しても制限される場合がある。

### 1-4 給油

- (1) 3時間耐久レースの為、途中給油することができる。
- (2) レース中の給油はピット前及びピット内で車両停止・エンジン停止状態で5リットルまでの給油が求められる。5リットル以上の給油をした場合は、失格対象となる。
- (3) 給油は携行缶(5リットル容量の携行缶が好ましい)を必ず使用して行う事を原則とする。

※プラスチック製ジョッキ等での給油は不可。ジョッキでの給油が発覚した場合、ペナルティーの対象となる。

## 1-5 ペナルティー

- (1) ライダー、ピットクルーは大会規則、大会役員の指示に従い違反行為のあった場合に課せられたペナルティーに関しては抗議できない。

種類	ペナルティー
フラッグ無視	厳重注意または順位の降格または失格
フライング	ストップ&ゴー(ピットストップ)
ショートカット	1回目＝厳重注意 2回目以降＝1周減算
危険行為	厳重注意または失格

その他の記載されていない事柄に関しても競技長の判断によりペナルティーとなることがある。すべての違反行為については競技長の判断を最優先とする。

## 1-6 主催者側の権限

- (1) 主催者は参加を拒否できる。
- (2) 大会に関する参加者、同業者及び肖像権や音声、写真、映像等に関する権限は主催者にあるものとし、第三者に対してその使用を許可できる。

## 1-7 保険制度

- (1) 参加者は、K-MAX&MSAが主催するモータースポーツイベント中に怪我をした場合、傷害保険や賠償責任を負う事故を填補する保険「スポーツ安全保険」を受給する事が出来る。保険金に関しては、別紙資料のご請求をしてください。
- (2) イベント参加する場合、スポーツ安全保険加入は必須とする。
- (3) 加入費用は¥2,000-/名 保険期間は、加入手続き日の翌日より加入年度の年度末(3月31日)まで。保証内容などの詳しくは、スポーツ安全協会のパンフレット及びホームページをご覧ください。  
財団法人 スポーツ安全協会 <http://www.sportsanzen.org/>

## ☆ 4stSTクラス (APE100/XR100モーター/KSR110)

### ◆ エンジン

#### 車両の排気量は、4st-100cc未満とする。

- (1) 下記エンジン部品の変更は認められる。
  1. スパークプラグ・プラグコード
  2. アクセルワイヤー・クラッチワイヤー・スロットルグリップ(ハイスロの使用を認める。)
  3. CDI ユニット・イグニッションコイル(メインキーを取り外す場合は、誰でも容易に操作できるキルスイッチを装着する事)
- (2) 下記部品については純正品を加工して使用することを認める
  1. ワイヤーハーネス(純正加工のみ可)
- (3) 以外のエンジン部品についての修正・加工は一切認められない。  
※純正オーバーサイズピストンの使用を禁止する  
※カムシャフトへの一切の加工・修正の禁止
- (4) リミッター解除装置を取り付けることができる

### ◆ ミッション

- (1) 2次ファイナルレシオ(スプロケット)・チェーンの変更は認められるが、その他トランスミッションの変更は認められない。

### ◆ クラッチ

- (1) クラッチ機構は、純正部品で構成されていなければならない。

### ◆ 吸気系

- (1) ジェット・ニードル・スロットルバルブの変更は認められる。(セッティングパーツの変更は可。)  
上記以外の改造・変更は禁止する。
- (2) エアクリーナーエレメントは変更もしくは取り外すことができる。

### ◆ 吸気制限部の加工

- (1) キャブレターとエンジンを接続するパイプの間にあるリストラクターは取り外し、もしくはキャブレター径までの加工またはキャブレター径の社外品に変更することができる。  
それ以外の加工変更は禁止する。
- (2) エアクリーナーボックス上部にある吸入口(下図)は取り外しのみができる。
- (3) エアクリーナーボックス内の隔壁は切除してよい。それ以外のエアクリーナーボックスの加工は禁止する。
- (4) ラム圧及び走行風を利用した、過吸気システム(装置・エアダクトホース)の取付や使用は不可。

### ◆ 排気系

- (1) マフラーを交換することは認められる。  
**※コントロールタワー3Fにて排気音量測定を実施し、93dBを超える車両に対しては走行の中断及び排気音の低減措置実施を求める場合がある。**
- (2) エキゾーストパイプの取り回しは自由とする。  
※ マフラーをセンター出しにする場合も、フェンダーの加工・取り外しは禁止する。  
※ ナンバーブラケットは取り外す事。
- (3) テールエンド、スラッシュカット等、切断面での使用は不可。カールもしくは丸みのある処理をしてなくてはいけない。

### ◆ フューエル系

- (1) 燃料タンク及びフューエルコック、フューエルラインの改造・変更は禁止する。

## ◆ 外装の変更

- (1) 規定以外の外装の変更は禁止する。
- (2) フロントフェンダー・リアフェンダーの加工や取り外し・取付け位置の変更は禁止とする。  
ただし、フロントスタンドをかけるために最小限の穴あけ加工は認められる。ナンバープレート用ブラケットの取り外しも認められる。(マフラーをセンター出しにする場合も含む)
- (3) APE100 については、XR100 モタード の純正ホイールおよび純正ブレーキ・フロントフォーク(関連パーツを含む)・スイングアーム/リンゲージ・ヘッドライト及びフロントバイザーを装着することができる。
- (4) APE100 純正ヘッドライトを使用する場合は、フロントゼッケンベースを兼ねたアフターマーケット品のフロントバイザー・カウルを装着することができる。
- (5) APE100 のサイドゼッケンは、プレートのみ装着することが出来る。サイドゼッケンを兼ねたアフターマーケット品のカウルの使用は禁止する。  
※ゼッケンプレートを兼ねたリアフェンダーの使用禁止、ゼッケンプレートのみ可
- (6) XR100モタードのシュラウド装着部は、メーカー出荷時からの変更は禁止する。
- (7) ノーマル座席シートの取り外しは禁止する。乗車姿勢維持を目的とする最低限の加工・追加物を認める。追加物を装着した場合は、走行時に脱落しない様にする事。
- (8) 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事が出来る容量と形状を確保したアンダーカウルを必ず装着する事。またそのアンダーカウルを装着のための加工は認められる。

## ◆ 計器類

- (1) 標準装着されている計器類の追加・変更することが認められる。
- (2) タコメーター装着の為に、車両へ最低限の加工をすることが認められる。
- (3) 速度取り出しギヤのみの取り外しは認められる。
- (4) ラップタイマーやデータロガー、車載カメラ、簡易GPSの装着も可とするが、如何なる場合も脱落及び走行の支障をきたさぬ様、充分気を付けて取付ける事。

## ★ NSF100 ノーマル クラス

### HRCトロフィー 車両規則に準ずる。

<http://www.honda.co.jp/HRC/event/nsf100hrctrophy/regulation/pdf/2011kitei.pdf>

- (1) 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。
- (2) 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)
- (3) 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/アンダーカウル、スクリーン(同材質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

※ NSR Mini 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、リヤアクスル)の使用も認める。

※ NSR Mini 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(FRP 製に限る)

(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、テレメトリーシステム、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。

## SP100 クラス

### ◆ エンジン

#### 車両の排気量は、4st-100cc未満とする。

- (1) 下記エンジン部品の変更は認められる。
  1. スパークプラグ・プラグコード
  2. アクセルワイヤー・クラッチワイヤー・スロットルグリップ(ハイスロの使用を認める。)
  3. CDIユニット・イグニッションコイル(メインキーを取り外す場合は、誰でも容易に操作できるキルスイッチを装着する事)
- (2) 下記部品については純正品を加工して使用することを認める
  1. ワイヤーハーネス(純正加工のみ可)
- (3) 以外のエンジン部品についての修正・加工は一切認められない。
  - ※ 純正オーバーサイズピストンの使用を禁止する
  - ※ ヘッドカバーの加工・変更(オイルシャワーヘッド等)
  - ※ オイルクーラーの追加取付
  - ※ クランクケース・クラッチカバーの改造・変更。
  - ※ フライホイール・ステーターコイルの変更・加工
  - ※ カムシャフトの変更。カムシャフトへの一切の加工・修正。
  - ※ カムスプロケットの変更・加工。
  - ※ オイルポンプの変更・加工
  - ※ エキゾースト・インテークバルブの変更・加工
  - ※ シリンダーヘッドポートの研磨・加工
  - ※ エンジン整備の際の、バルブ擦り合せや組みつけの際のバリ取り、アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。但し、出荷時本来の機構・構成を崩す様な加工は一切不可。また、ホーニング処理及び、鉄ヤスリやリューターを使用する事は厳禁とする
- (4) 2次ファイナルレシオ(スプロケット)・チェーンの変更は認められるが、その他トランスミッションの変更は認められない。
- (5) クラッチ機構は、純正部品で構成されていなければならない。
- (6) 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加工・変更は可。尚、キャブレター口径を22mm以下までとする。
- (7) ジェット・ニードル・スロットルバルブの変更は可。(セッティングパーツの変更は可。)  
上記以外の改造・変更は禁止する。
- (8) エアクリーナーエレメントは変更もしくは取り外すことができる。
- (9) キャブレターとエンジンを接続するパイプの間にあるリストラクターは取り外し、もしくはキャブレター径までの加工またはキャブレター径の社外品に変更することができる。
- (10) エアファンネルは、キャブレター本体を無加工で取付る事の出来るものに限り変更は可。
- (11) クランクケースから出ているブリーザーホースには、オイルキャッチタンクもしくはそれと同等の機能を満たす物を装着しなければならない。尚、その際使用されるホース及び本体は、高温にも耐えうる材質の物を使用する。ブローバイガスについては、エアクリーナーBOX又はファンネル吸気への循環方式とする。
- (12) ラム圧及び走行風を利用した、過吸気システム(装置・エアダクトホース)の取付や使用は不可。
- (13) マフラーを交換することは認められる。

※コントロールタワー3Fにて排気音量測定を実施し、93dBを超える車両に対しては走行の中断及び排気音の低減措置実施を求める場合が有る。

(14) エキゾーストパイプの取り回しは自由とする。

※ マフラーをセンター出しにする場合も、フェンダーの加工・取り外しは禁止する。

※ ナンバーブラケットは取り外すこと。

(15) テールエンド、スラッシュカット等、切断面での使用は不可。カールもしくは丸みのある処理をしてなくてはならない。

#### ◆ 車体系

(1) フレームは原則的に出荷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は可。(NSR 50フレームに縦型4st-100ccエンジンの搭載も含む)

(2) エンジン換装時に干渉を避ける為の最小限の削除のみ可。

(3) エンジンマウントキットの使用は可。

(4) リヤスイングアームの加工・変更は可。

(5) 前後サスペンション、ステアリングシステムの加工・変更は可。

(6) ホイールアッセンブリの加工・変更は不可。(アルミホイール・カーボンホイールなど)

(6) 前後ブレーキシステムの加工・変更は可とするが、前後共に効果的な機能を満たしているものとする。

#### ◆ フューエル系

(1) 燃料タンク及びフューエルコック、フューエルラインの改造・変更は禁止する。

#### ◆ 外装の変更

(1) 規定以外の外装の変更は禁止する。

(2) フロントフェンダー・リアフェンダーの加工や取り外し・取付け位置の変更は禁止とする。

ただし、フロントスタンドをかけるために最小限の穴あけ加工は認められる。ナンバープレート用ブラケットの取り外しも認められる。(マフラーをセンター出しにする場合も含む)

(3) APE100 については、XR100 モタード の純正ホイールおよび純正ブレーキ・フロントフォーク(関連パーツを含む)・スイングアーム/リンゲージ・ヘッドライト及びフロントバイザーを装着することができる。

(4) APE100 純正ヘッドライトを使用する場合は、フロントゼッケンベースを兼ねたアフターマーケット品のフロントバイザー・カウルを装着することができる。

(5) APE100 のサイドゼッケンは、プレートのみ装着することが出来る。サイドゼッケンを兼ねたアフターマーケット品のカウルの使用は禁止する。

※ゼッケンプレートを兼ねたリヤフェンダーの使用禁止、ゼッケンプレートのみ可

(6) XR100モタードのシュラウド装着部は、メーカー出荷時からの変更は禁止する。

(7) ノーマル座席シートの取り外しは禁止する。乗車姿勢維持を目的とする最低限の加工・追加物を認める。追加物を装着した場合は、走行時に脱落しない様にする事。

(8) 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事が出来る容量と形状を確保したアンダーカウルを必ず装着する事。またそのアンダーカウルを装着のための加工は認められる。

#### ◆ 計器類

(1) 標準装着されている計器類の追加・変更することが認められる。

(2) タコメーター装着の為に、車両へ最低限の加工をすることが認められる。

(3) 速度取り出しギヤのみの取り外しは認められる。

(4) ラップタイマーやデータロガー、車載カメラ、簡易GPSの装着も可とするが、如何なる場合も脱落及び走行の支障をきたさぬ様、充分気を付けて取付ける事。

## ★ 2st・2stKSR クラス

### ◆ エンジン

排気量は2st-50cc以下とする。KSRは80cc以下とする。

- (1) 下記エンジン部品の変更は認められる。
  1. スパークプラグ・プラグコード
  2. アクセルワイヤー・クラッチワイヤー・スロットルグリップ(ハイスロの使用を認める。)
  3. CDI ユニット・イグニッションコイル(メインキーを取り外す場合は、誰でも容易に操作できるキルスイッチを装着する事)
- (2) 下記部品については純正品を加工して使用することを認める
  1. ワイヤーハーネス(純正加工のみ可)
- (3) 以外のエンジン部品についての修正・加工は一切認められない。  
※純正オーバーサイズピストンの使用を禁止する

### ◆ ミッション

- (1) 2次ファイナルレシオ(スプロケット)・チェーンの変更は認められるが、その他の変更は認められない。

### ◆ 電装系

- (1) ハーネス類の変更改造は可。リミッターカット、CDIの変更は可。
- (2) メインキーはキルスイッチを装備すれば取り外し可。
- (3) 始動装置と関連部品の取り外し可。バッテリー・発電コイルの変更・取り外し可。

### ◆ 吸気系

- (1) キャブレターはセッティングパーツの変更のみ可。スパークプラグ・キャップの変更は可。
- (2) エアクリーナーはBOXを含み取り外し可。エアファンネルは無加工取り付けに限り可。
- (3) ラム圧及び走行風を利用した、過吸気システム(装置・エアダクトホース)の取付や使用は不可。

### ◆ クラッチ

- (1) クラッチスプリング・ボスの変更・改造は純正部品であれば可。2st分離給油装置の取り外しは可。

### ◆ 排気系

- (1) マフラーを交換することは認められる。

**※コントロールタワー3Fにて排気音量測定を実施し、93dBを超える車両に対しては走行の中断及び排気音の低減措置実施を求める場合がある。**

- (2) サイレンサーは、リヤタイヤの垂線より後ろに突出してはならない。
- (3) テールエンドパイプは、水平が望ましい。
- (4) エキゾーストパイプの取り回しは自由とする。  
※マフラーをセンター出しにする場合も、フェンダーの加工・取り外しは禁止する。  
※ナンバーブラケットは取り外すこと。

### ◆ 外装の変更

- (1) カウル類は市販のシルエットを損なわなければ変更可。但し、転倒等で簡単に外れないよう固定されている事。
- (2) フェンダーは装着が望ましい。
- (3) チェーン・スプロケットカバーの取り外しは不可。但し、同等の機能を備えた物への変更は可。
- (4) ハンドル・トップブリッジの変更は可。ホイールカラーの変更は可。ダストシール・ドリブンギヤの取り外し可。
- (5) 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事が出来る容量と形状を確保したアンダーカウルを必ず装着する事。またそのアンダーカウルを装着のための加工は認められる。

### ◆ 計器類

- (1) 標準装着されている計器類の追加・変更することが認められる。
- (2) タコメーター装着の為に、車両へ最低限の加工をすることが認められる。

(3) 速度取り出しギヤのみの取り外しは認められる。

(4) ラップタイマーやデータロガー、車載カメラ、簡易GPSの装着も可とするが、如何なる場合も脱落及び走行の支障をきたさぬ様、充分気を付けて取付ける事。

**< 注意事項 > 規定は悪意に拡大解釈を禁止します。**