

《 2021年 KM耐 競技規則書 》

◆ 開催日

《 ビギナー90分耐久 ・ 130km耐久 ・ エンジョイ！90分耐久 ・ 3時間耐久 》

第1戦 3月27日(土) & 4月4日(日)

第2戦 10月2日(土) & 10日(日)

《 Wednesday 3時間耐久 》

第1戦 6月 2日(水)

第2戦 11月10日(水)

◆ 開催サーキット

幸田サーキットYRP桐山

〒444-0126 愛知県額田郡幸田町大字桐山字立岩1-100

TEL : 0564-62-7522 FAX : 0564-62-7548

◆ 事務局 申し込み・お問い合わせ先

KM耐 運営事務局

〒444-0044 岡崎市康生通南3-2 221ビル 3F (株MSA 内)

TEL : 0564-21-3393 FAX : 0564-21-4628

URL : www.msa221.com

Email : info@msa221.com

◆ 参加料

- | | | |
|-------------------|------|-------------|
| ● ビギナー 90分 | 1チーム | ¥10,000(税込) |
| ● 130km耐久 | 〃 | ¥15,000(税込) |
| ● エンジョイ！90分 | 〃 | ¥12,000(税込) |
| ● 3時間耐久 | 〃 | ¥18,000(税込) |
| ● Wednesday 3時間耐久 | 〃 | ¥12,000(税込) |

◆ 参加受付

- エントリー開始は参加レース開催1ヶ月前から開始します。HP及びFacebookでご案内します。
- エントリーは専用フォーマットに記載の上、メール・FAX・郵送でお申し込み下さい。
- エントリー費は受理書にて指定期日までに指定口座振込みで申し込んで下さい。

※ 振込先 : 下記口座へお振込みをお願い致します。尚、振込手数料はお客様御負担でお願い申し上げます。

《ゆうちょ銀行口座からの振込みの場合》

ゆうちょ銀行 記号・番号 12160-90814081 KM耐事務局(ケムタイジムキョク)

《他金融機関からの振込みの場合》

ゆうちょ銀行 218(店名・店番) 普通 9081408 KM耐事務局(ケムタイジムキョク)

◆ クラス

- 4st STクラス : 4st100cc ミッション12インチ以下 (APE100・XR100モタード)
- 2st クラス : 2st50cc ミッション17インチ以下
- NSF100 クラス : NSF100ノーマル
- GROM クラス : GROM
- SP クラス : 2st50cc未満17インチ以下 (NSR50/mini・NS50F/R)
4st100cc未満12インチ以下 (NSF100・APE100・XR100モタード・GROM)
- KSR クラス : KSR110・80・50
- 4st50cc クラス : モンキー ・ ゴリラ ・ モンキーバハ ・ CB50 等
- 4st17インチ クラス : 4st125cc未満/17インチ以下 (YZF-R125/GSX-R125/CBR125R/DUKE125/RC125/RS4)

※上記に記載されていない車両で参戦希望の場合はお問合せ下さい。

◆ 参加受理・ゼッケン

- ゼッケンはリクエストできますが、受理書にてゼッケンを指定させていただきます。ご希望に添えない場合も有ります。
- ゼッケンは参加者が用意して下さい。
- ゼッケンはフロント及びサイド(左右)に明確に着用して下さい。書体・色の指定はありませんが判りやすくして下さい。

◆ 参加者の装備

● フルフェイスヘルメット

JIS規格C種以上またはMFJ公認のフルフェイスシールド付きに限る。

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。オフロード用ヘルメットの使用は認めない。

● レーシングスーツ

MFJ公認のものが望ましい。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。

著しく損傷したスーツは主催者判断で使用を認めない場合がある。

● 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する。チャストプロテクターは装着している事が望ましい。

◆ 公式練習・公式予選・決勝

- 各レースのタイムスケジュール参照(ホームページ内タイムスケジュールリンクよりご確認ください。)

◆ 車検及び再車検

- (1) レース前に行う車検は、車両の安全性且つレース中のアクシデントを回避する為に行うものです。各クラスに参加される車両規則の違反を確認するものではありません。
- (2) 参加される全ての車両は、決められた時間内に所定の車検場で車検を受ける。
- (3) 改善・再車検の指導等は、車検長の判断に速やかに従う。
- (4) 車検に合格されました車両にはステッカーが貼付されますので、大会終了までは除去しない。
- (5) 決勝レース前までの走行で、転倒により大破した車両を修理した場合、決勝レース前に再車検を行う。

◆ 競技進行規則

- (1) ピットロードは30km/h以下目安で走行すること。
- (2) コースインする時は、本コースに後続のマシンがないか、もしくは十分な距離がある事を確認し、必ず手でコースインは合図をすること。(コース内のマシンが最優先)
- (3) コース上で急な進路変更や蛇行走行、幅寄せ、前者の直後に着く等の危険行為は厳禁とする。
- (4) プッシング、ブロッキング、非スポーツマン行為等の危険行為、妨害行為をしないこと。
- (5) コース上で転倒した場合、後続車との衝突を避ける為、後方をよく確認をして行動をすること。再スタートが不可能な場合、コース外の安全な場所へマシンと共に避難すること。
- (6) マシントラブル等でストップする場合は、コース上に停車しないで、コース外の安全な場所に避難すること。
- (7) 競技中はオフィシャルが掲示するフラッグ(旗)に必ず従うこと。
- (8) ピットロード・コースは、いかなる場合も逆走してはならない。(オフィシャルの指示の場合を除く)
- (9) ライダーは必ずライダーズブリーフィングに参加すること。不参加が発覚した場合、競技に出場する事はできない。
- (10) ビギナー90分耐久は1周58秒を切る周回は周回数加算しないペナルティーとする。58秒を切る周回を連続及び3回以上出した場合は、失格となる場合がある。
なお、予選タイムはこのルールは適応にはならない。(予選は58秒を切ってもOK)
- (11) エンジョイ! 90分耐久(エンジョイ! 60分耐久含む)は1周56秒を切る周回は周回数加算しないペナルティーとする。56秒を切る周回を連続及び3回以上出した場合は、失格となる場合がある。
なお、予選タイムはこのルールは適応にはならない。(予選は56秒を切ってもOK)
- (12) レーススタート(ウォームアップラップ含む)はル・マン式とする。但し、ビギナー90分耐久とエンジョイ! 90分耐久はエンジンを始動したままでスタートする。
- (13) スタートセレモニーの選手紹介後に2週のウォームアップラップ(スタート練習を兼ねる)を実施する。
- (14) 130km耐久・3時間耐久参戦ライダーはラップタイムが58秒を切れるライダーの参加をお願いします。
ラップタイムがトップと極端に異なる場合は、危険走行と見なし、該当ライダーが失格になる場合があります。
- (15) **転倒・車両トラブルによりコース内で再走行不能となる場合はレスキュー車で回収致します。レースは失格にはなりませんので、安全を確保し、停止地点で待機して下さい。**

◆ レース中断・中止・事故処理の規則

- (1) 赤旗中断等の場合、競技時間の3分の2を経過していれば、競技成立とする。その場合、如何なる理由であっても、抗議や参加料の返還請求は受け付けない。
赤旗中断の原因が参加者のアクシデントにより、コース復旧に時間を要し経過時間が3分の2に達しない場合、主催者が説明の上、参加者と同意でレース成立を決める。
- (2) 赤旗時の再スタートは、赤旗発生直前の順位でピット前に整列し、セイフティカー(SC)先導の上、ローリングスタートでレース再開する。レース再開はSC撤収と同時にグリーンフラッグを合図とする。
- (3) 赤旗中断中もレース進行時間は継続される。130km耐久は周回数125周での耐久なので、中断中は1分1周で周回加算される。
- (4) 転倒によりサーキット施設及び備品を破損した場合は事故当事者に現状復帰(弁償)を請求される場合がある。
- (5) 怪我を負った者がメディカルセンターに運ばれた場合、後の対応はチーム関係者が行うこととする。30分以内に怪我当人を医療機関に独自で搬送するか、主催者の救急車手配に対し異議申し立てはできない。
なお、救急車を呼んで後の警察による現場検証でレース中止となった場合は主催者は責任を負わず、返金も応じない。
- (6) 事態発生後、チーム関係者が怪我当人の対応をしない場合は、レース失格とする。
- (7) 中断中はピットにて作業・給油・ライダー交代は可能です。
- (8) ブラックフラッグ(黒旗)を提示されたライダー及び車両はスローダウンしてピットに入る。

◆ 給油

- (1) レース中は途中給油することができる。給油量の制限は有りません。赤旗中断中でも給油は可能。
- (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・スタンド設置状態で給油する。
- (3) レース決勝中での給油は携行缶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の場合はピット内にて行うこと。

◆ 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。

◆ 主催者側の権限

- (1) 主催者は理由を明かすことなく参加を拒否できる。
- (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。

◆ 保険制度

- (1) 参加者は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を推奨する。
- (3) その場合の加入費用は¥3,000-/名 保険期間は、加入手続き日の翌日より翌年の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/>

◆ 全クラス 車両規定

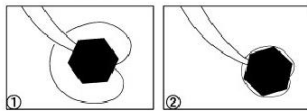
車両規則に合わない車両の場合でも、車検長が総合判断し、主流車両より有利なものではなく、且つ安全性に問題ない場合は参加を認める場合がある。その解釈の全てに対して、いかなる場合でも参加者は抗議を申し立てられない。

- (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の使用は認められる。
- (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) ハンドルバーエンドはキャップなどを必ず取付けること。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) 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)

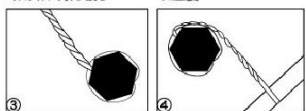
※ワイヤーロックのワイヤーは必ず閉まる方向にワイヤーを張り、たるみの無いようにする事。

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 ① ①の部分に穴の開いたボルトの穴に、ワイヤーを2本同時に挿入して引っ張る



③ ワイヤーをねじる(切れにくい程度に)。
④ 動かなく、適切な位置にワイヤーを固定するか、ボルトが締まっていく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) 4st車両で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。 ブリザーホースは大気開放せず、キャブ吸入口の一番低い箇所を水平線よりも上部に取付けること。
- (10) 極端に大きな排気音を出す車両は事前準備不備と判断し、失格として走行できない。(主催者判断・参加料返還は別途協議)

※全ての参加車両は、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。

- (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。クーラントは不凍液使用不可。
- (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。(SPクラスは除く)
但し、NSR⇔NSRminiは互換性を認め、全ての部品の組合せが可。(圧縮比等基本性能に変化の生じる組合せ及びラム圧不可)

- (13) 全車両のフロント及びリアサスペンションの変更は可能。
- (14) 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、リヤフエ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嚙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。
- (15) 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キャッチタンク内を空にすること。
- (16) ゼッケンの書体は、ゼッケンプレートの枠内に明記し、走行前車検にて合格となったもののみ使用可。(主催からのゼッケン配布は無い。各自でフロント+サイド(左右)を用意する。)
- (17) 市販タイヤを使用する。(ドライタイヤ・レインタイヤ共)
- (18) タイヤウォーマーの使用は認められる。タイヤウォーマー使用の際は発電機を持参すること。サーキットピット内の電源は使用不可。
- (19) 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。その決定に対して、異議を申し立てする事は認められない。

☆ 4st ST クラス

車両の排気量は、4st100cc未満とする。ミッション12インチ以下（鈴鹿ミニモトSTクラス規則に準ずる車両）

◆ エンジン

- (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
- (3) 以下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
※カムシャフトの変更、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。(KSRはその限りではない。)

◆ 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。
- (1) 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。
- (2) 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。
但し、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。ゼッケン用プレート装着の際は転倒時に外れない様に固定すること。
- (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) 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。
- (6) 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。但し、アンダーカウルは脱落防止のため、タイラップ・ワイヤーのみでの取り付けを禁止する。アンダーカウル下部(オイル受け)の端部は、一番低いところから最低50mmの高さでなければならない。アンダーカウル下部には、直径20mm(許容誤差+5mm)の水抜き用の孔を最少1個設けなければならない(孔は2個までとする)。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。

◆ 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。(アクスルカラーへの変更可。)
- (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、取付ける事。マイトランスポンダの着用は不可。

☆ 2st クラス

車両の排気量は、2st50cc未満とする。ミッション17インチ以下

- (1) 2st50cc未満車両とし、純正部品であってもオーバーサイズピストンの使用は不可。
マフラーはノーマルに限る(ノーマル以外のマフラーを装着の場合は、エントリークラスがSPクラスになる)
- (2) スプロケット・チェーンはサイズを含み変更可。ハーネス類の変更改造は可。
- (3) 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。
- (4) リミッターカット、CDIの変更は可。メインキーはキルスイッチを装備すれば取り外し可。
- (5) ホイールカラーの変更は不可。ダストシールの取り外し不可。タコメータードリブンギヤの取り外し可。
- (6) 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こと。アンダーカウルを着用すること。
- (7) 始動装置と関連部品の取外し可。バッテリー取外し可。発電コイルの変更不可。
- (8) スロットル(巻き取り装置)の変更・改造可。
- (9) チェーン・スプロケットカバーの取外しは不可。但し、同等の機能を備えた物への変更は可。
- (10) ハンドル・トップブリッジの変更は可。フェンダーは装着が望ましい。
- (11) 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。
- (12) 2st分離給油装置の取外しは可。
- (13) エアクリーナーは取外し可。エアーファンネル等の取付は可。
- (14) リアサスペンションの変更可。フロントサスペンションの変更不可。但し、インナーパーツの変更可。
- (15) 2stエンジン車両の車体関係は他の車両部品の流用可能だが、必要以上の改造は主催者判断で失格とする場合がある。(参加料返還なし)

☆ NSF100ノーマル クラス

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。

(1) HRC トロフィー規則に準じます。詳しくは HRC ホームページを参照。

<https://www.honda.co.jp/HRC/event/nsf100hrctrophy/regulation/>

☆ GROM クラス

使用車両は、(株)ホンダ・レーシング(HRC)より販売される GROM 市販モデルのみとする。

(1) HRC トロフィー規則に準じます。詳しくは HRC ホームページを参照。

<https://www.honda.co.jp/HRC/event/hrcgromcup/regulation/>

☆ SP クラス

車両の排気量は、2st50cc未満/17インチ以下 4st100cc/12インチ以下とする。(GROM参加可)

◆ エンジン

● 2st車両規則

- (1) 2st50cc未満の車両とし、純正部品であってもオーバーサイズピストンの使用は不可。
- (2) チャンバー・マフラーの変更可。
- (3) スプロケット・チェーンはサイズを含み変更可。ハーネス類の変更改造は可。
- (4) 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。
- (5) リミッターカット、CDIの変更は可。メインキーはキルスイッチを装備すれば取り外し可。
- (6) ホイールカラーの変更は不可。ダストシールの取り外し不可。タコメータードリブンギアの取り外し可。
- (7) 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こと。
- (8) アンダーカウルを着用すること。
- (9) 始動装置と関連部品の取り外し可。バッテリー取り外し可。発電コイルの変更不可。
- (10) スロットル(巻き取り装置)の変更・改造可。
- (11) 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。
- (12) ハンドル・トップブリッジの変更は可。フェンダーは装着が望ましい。
- (13) 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。
- (14) 2st分離給油装置の取り外しは可。
- (15) エアクリナーは取外し可。エアーファンネル等の取付は可。
- (16) リアサスペンションの変更可。フロントサスペンションの変更不可。但し、インナーパーツの変更可。
- (17) 2stエンジン車両の車体関係は他の車両部品の流用可能だが、必要以上の改造は主催者判断で失格とする場合がある。(参加料返還なし)

● 4st車両規則

- (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、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加工して使用することを認める。
1. ワイヤハーネス
- (3) 下記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、鉄ヤスリやリユ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。(KSRはその限りではない。)
- (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、キャブレター口径は制限しない。
- (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け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) 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)の取付や使用は可。
- (13) マフラーを交換することは可。
- (14) エキゾーストパイプの取り回しは自由とする。
※ その場合、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加工は可。(NSR50フレームに縦型4st100cc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、ステアリングステムの加工・変更は可。
- (6) ホイールアセンブリの加工・変更は不可。(アルミホイール・カーボンホイールなど)

(7) 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) フロントカウル・タンクカバー・シートカウルなどの外装変更は可。

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

但し、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、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) 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。但し、アンダーカウルは脱落防止のため、タイラップ・ワイヤーのみでの取り付けを禁止する。アンダーカウル下部(オイル受け)の端部は、一番低いところから最低50mmの高さでなければならない。アンダーカウル下部には、直径20mm(許容誤差+5mm)の水抜き用の孔を最少1個設けなければならない(孔は2個までとする)。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。

◆ 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。(アクスルカラーへの変更可。)

(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。

☆ KSR クラス

◆ エンジン

- (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(ハイスロの使用は不可)
 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) 以下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。バッテリーの取り外しは可・発電コイルの変更取り外し不可。

◆ 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) エアクリナーはBOXを含み取り外し不可。
- (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。

◆ ブレーキ

- (1) ブレーキパッド・ブレーキホースの変更可。
- (2) フロントブレーキマスターの変更不可。

◆ 排気系

- (1) マフラーを交換することは認められる。
- (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。
※ナンバーブラケットは取り外す事。

◆ 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(色では無く、アクスルカラーをいう)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。(アクスルカラーへの変更可。)
- (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、取付ける事。

☆ 4st17インチ クラス

車両の排気量は、4st125cc/17インチ以下とする。

◆ エンジン

- (1) 下記エンジン部品の変更は認められる。
 1. マフラーの変更
 2. スパークプラグ・プラグコード
 3. 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。)
 4. ECUセッティングによる燃料調整及びレブリミットの変更可。それに伴うサブコンの使用可(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
 2. 燃料ポンプの変更・改造
 3. ABS機構のキャンセル
- (3) 以下のエンジン部品についての修正・変更・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
 - ※ カムシャフトの変更、一切の加工・修正の禁止
 - ※ スロットルボディ本体の変更・改造
- (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) クラッチスプリング・フリクションプレート・クラッチプレートの変更可。

◆ 吸気系

- (1) エアクリーナーエレメントの変更可。

◆ サスペンション

- (1) リアサスペンションの変更可。それに伴うアダプターの使用やリンク及びリンクベアリングの改造・変更可。
- (2) フロントサスペンションの変更不可。但し、インナーパーツの変更可。

◆ ブレーキ

- (3) ブレーキパッド・ブレーキホースの変更可。
- (4) フロントブレーキマスターの変更可。

◆ 外装の変更

- (1) 転倒時に地面と接触をするクランクケース及びエンジンカバーに厚さ2mm以上の2次カバー(FRPもしくは樹脂製)を強固に取付ける事。
- (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・取付け位置の変更可。
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
- (3) 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。但し、アンダーカウルは脱落防止のため、タイラップ・ワイヤーのみでの取り付けを禁止する。アンダーカウル下部(オイル受け)の端部は、一番低いところから最低50mmの高さでなければならない。アンダーカウル下部には、直径20mm(許容誤差+5mm)の水抜き用の孔を最少1個設けなければならない(孔は2個までとする)。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、ウエットレースの時には開けなければならない。

◆ 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) 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、取付ける事。

◆ タイヤ・ホイール

- (1) レーシングタイヤの使用不可。 但し、レーシングレインタイヤは使用可。
- (2) ホイールの変更不可。