

HONDA

Honda エコ マイレヅジ チャレンジ2011
Honda Eco Mileage Challenge

第3回 もてぎ大会

競技規則

Regulation



- ▼開催日:2011年8月27日[土]
▼会場:ツインリンクもてぎ 西コース

公示

Honda エコ マイレッジ チャレンジは、Honda4ストロークのエンジンを使い1リットルのガソリンで何km走行できるか、無限の可能性に挑戦し、独創的なアイデアと技術を競う研鑽の場である。

大会名称	第3回Honda エコ マイレッジ チャレンジ2011 もてぎ大会
開催日	平成23年8月27日(土)
主催	株式会社 モビリティランド
協賛	本田技研工業株式会社
会場	ツインリンクもてぎ 西コース
参加申込期間	7月1日(金)～7月22日(金)消印有効
募集数	150チーム
参加費	15,000円(消費税込み)

<グループカテゴリー>

- ◆グループⅠ(中学生クラス)
- ◆グループⅡ(高校生クラス)
- ◆グループⅢ(大学・短大・高専・専門学校生クラス)
- ◆グループⅣ(一般クラス)
- ◆ニューチャレンジクラス
- ◆市販車クラス

①参加申し込み

大会ホームページから『参加申込書』『誓約書』ダウンロードいただき、必要事項をご記入後、事務局宛にお申込み下さい。受付締切後に事務局より受理書を発送致します。

②車両構造申告書

大会ホームページから『車両構造申告書』をダウンロードいただき、8月13日(土)までにFAXもしくは郵送して下さい

③受付・車検

受付:受付を済ませて初めて競技に参加となります。
車検:安全に走行する為に、車両規則に合わせた車検を行います。

④燃料供給

ガラス製180ccの公式燃料タンクを貸与し、公式燃料を全員に供給します。

⑤初期値燃料計測

走行前に供給した燃料の重量を測り、オフィシャルとチームマネージャーで相互確認します。

⑥微調整

出走直前、暖機運転などで消費した燃料をオフィシャルが補充します。
燃料タンクに印された基準線まで正確に調整し、オフィシャルとチームマネージャーで相互確認します。

⑦走行

スタートは、1台ずつ出走します。
平均速度は25km/h以上で規定周回数を走行します。

⑧ゴール後燃料計測

ゴールラインを通過し、チェッカーフラッグを受けて完走となります。
走行後の燃料計測を行い、使用した燃料の重量を測り、オフィシャルとチームマネージャーで相互確認します。※場合によっては再車検、車両保管を実施します。

⑨表彰式

全ての車両がゴールした後、暫定結果公表後、正式結果発表となります。
各クラス入賞チームの表彰があります。

開催概要

▽	開催概要	1
▽	大会の参加申込～競技の進行	2

第1章 参加規則

第1条 参加規程	第1項	グループカテゴリー	4
	第2項	参加申し込み	4
	第3項	ドライバー変更	4
	第4項	参加受理	5
	第5項	タイムスケジュール	5
	第6項	車両構造申告書	5
	第7項	参加受付(大会時)	5
	第8項	車両及び装備の検査	5
	第9項	スタート前チェック	5
	第10項	ドライバーの装備	5
	第11項	各届出書	5

第2章 競技規則

第1条 競技規程	第1項	決勝	6
	第2項	燃料供給	6
	第3項	初期値燃料計測	6
	第4項	スタート	6
	第5項	競技中の停車	6
	第6項	ゴール	6
	第7項	ゴール後燃料計測	7
	第8項	リタイヤ	7
	第9項	失格	7
	第10項	順位の決定	7
	第11項	賞典	7
	第12項	抗議	7
	第13項	主催者の権限・その他	7
	第14項	本競技に使用するフラッグ	8

第3章 車両規則

第1条 車両規程	第1項	車体【Gr. I -IV・ニューチャレンジクラス】	8
	第2項	車体【市販車クラス】	9
	第3項	トランスポンダ	9
	第4項	ゼッケン	9
	第5項	エンジン	9
	第6項	ブレーキ	10
	第7項	スターター装置	10
	第8項	バッテリー	10
	第9項	前方視界	10
	第10項	後方視界(バックミラー)	10
	第11項	安全性の確保	10

第2条 燃料系統	第1項	燃料	11
	第2項	燃料タンク	11
	第3項	燃料タンクの取り付け	11
	第4項	キャブレター	11
	第5項	キャブレター車における燃料流量の確保	11
	第6項	燃料系統改造の申請	11
	第7項	燃料遮断装置	11
	第8項	燃料配管	11
	第9項	禁止事項	11

第3条 燃料系統全重量計測に関する特別規則

第1項	燃料系統全重量計測の意義	12
第2項	燃料系統全重量計測の方法	12
第3項	注意事項	12

競技規則改訂箇所一覧

▽	改訂箇所一覧	13
▽	改訂箇所比較	13～20

会場図

▽	会場図	21
---	-----	----

第1章 参加規則

第1条 参加規定

第1項 グループカテゴリー

グループカテゴリー表

	排気量50cc未満		排気量 50cc以上 150cc以下
	中学生	グループⅠ	市販車クラス	ニューチャレンジクラス
高校生	グループⅡ		
大学・短大・高専・ 専門学校生	グループⅢ		
一般	グループⅣ		

グループⅠ(中学生クラス)

中学校に在学している方のためのクラスです。チームマネージャーは教員の方とし、ドライバーを含むチーム員は同学校に在籍している生徒とします。

グループⅡ(高校生クラス)

高等学校に在学している方のためのクラスです。チームマネージャーは教員の方とし、ドライバーを含むチーム員は同学校に在籍している生徒とします。

グループⅢ(大学・短大・高専・専門学校生クラス)

大学・短大・高専・専門学校に在学している方のためのクラスです。チームマネージャーは教員または満20歳を超えた学生とし、ドライバーを含むチーム員は同学校に在籍している学生とします。

グループⅣ(一般クラス)

一般参加者のためのクラスです。家族や友人、また職場の仲間に参加できます。

ニューチャレンジクラス

50cc以上150cc以下のHonda4ストロークエンジンをベースとしたエンジンを搭載したオリジナル車両で参加できるクラスです。学生・一般を問わず参加できます。

市販車クラス

Honda4ストローク50ccエンジンを搭載した市販二輪車で参加できるクラスです。入門クラスとして最適です。

第2項 参加申し込み

1) 参加申し込み期間／7月1日(金)～7月22日(金)

- グループⅠ(中学生クラス)
- グループⅡ(高校生クラス)
- グループⅢ(大学・短大・高専・専門学校生クラス)
- グループⅣ(一般クラス)
- ニューチャレンジクラス
- 市販車クラス

合計 150チーム

※募集数にて締切りとする。

期限は必ず守ること。

※参加受付以前～以降の申し込みは受け付けない。

※ピットは限りがあるため、申込先着にてピットを割り当てする。

ピット割り当てのないチームはパドックスペースを割り当てする。

テント等は参加者が用意すること。

2) 参加方法は公式サイトから「参加申込書」「誓約書」を

入手し、漏れなく記入・捺印をしてエントリー料金を期限内に事務局へ郵送してください。

申し込み先：株式会社モビリティランド

第3回Honda エコ マイレージ チャレンジ2011 もてぎ大会事務局
栃木県芳賀郡茂木町松山120-1

TEL:0285-64-0200 FAX0285-64-0209

URL: <http://www.twinring.jp>

3) チーム員構成は以下の通りとする。

チームマネージャー 1名

ドライバー 1名

メカニック / ヘルパー 3名

以上計5名で1チームとする。

※ドライバーは1車両のみ運転可。

※同一車両による複数エントリーは認めない。

※チームマネージャーとドライバーが同一人物である場合の参加は認めない。

※チームマネージャーは20歳以上とする。

【ドライバーの年齢制限】

大会当日で満15歳以上満20歳未満の者は親権者の承諾を得た者とし、申し込み時に年齢を証明できるもの(保険証または学生証のコピー等)と印鑑証明書を必ず添付すること。

【グループⅠ・中学生クラスの場合】

ドライバーの年齢が満15歳に達しない場合は親権者の承諾と年齢を証明できるもの(保険証または学生証のコピー)と印鑑証明書を提出すること。

第3項 ドライバー変更

参加申し込み後にドライバーの変更がある場合、ただちに大会事務局にドライバーの変更届を提出しなければならない。ドライバー以外のチームメンバーが参加申し込み後に変更があった場合にも、ただちに大会事務局に連絡をする事。大会事務局から郵送される(又は公式サイトより入手可能)変更届を提出すること。また、チーム名や車両名などが変更になる場合でも変更届を提出すること。

第4項 参加受理

- 1) 参加申込書と参加費は大会事務局で受理し、締切日後に受理書が発行される。ただし、記入漏れ等のあった場合はこの限りではない。
- 2) いったん受理された参加費は、大会中止の場合以外は返還されない。

第5項 タイムスケジュール

タイムスケジュールは申し込み締切後、公式通知により参加者に示される。

第6項 車両構造申告書

全ての参加者は郵送される車両構造申告書を指定された期日までに全て記入し、大会事務局に提出しなければならない。

- ※提出期日: 2011年8月13日(土)まで
- ※車両構造申告書の提出後に変更点が生じた場合は、内容を修正し大会事務局に再提出のこと

第7項 参加受付(大会時)

- 1) 大会当日の参加受付の場所、時間は公式通知によって示される。全ての参加者は定められた時間にその代表者が参加受付を行わなければならない。
- 2) 全ての参加車両は受付で支給されるトランスポンダ(計測チップ)を車体に取り付けなければならない。
(トランスポンダ⇒P.9)

第8項 車両及び装備の検査

車両検査の場所、時間は公式通知により示される。

- 1) 全ての参加者は定められた時間内に車両検査を受けなければならない。
- 2) 車両・ドライバーとも出走直前と同様の状態、装備で車両検査を受けなければならない。またその際、車両構造について車検員の質問に的確に答えられる者が付き添うこと。
- 3) 主催者により車両検査にて規則違反及び、安全上不適当と判断された車両は参加者による修理、修正を行った後に再車検を受けることができる。
再車検で不合格となった車両は競技に参加する事ができない。
なお、再車検を受けた車両は走行テストを行う場合がある。
- 4) 大会開催中、大会事務局又は主催者は随時、車両検査(分解検査)・保管を行うことができる。

第9項 スタート前チェック

全ての参加者は決勝日の定められた時間にスタート前チェックを実施しなければならない。

第10項 ドライバーの装備

- 1) ヘルメットの装着が義務付けられる。
ヘルメットは下記の規格適合品で、傷の無いものを使用すること。
(フルフェイス、ジェット型に限る。)

- ・SNELL M2000/M2005/M2010 (スネル規格)
SA2000/SA2005/SA2010
- ・JIS T8133:2000/2007 (日本工業規格)
(排気量125cc以下および1種は不可)
※JIS T8133で2000年版以前の場合、C種のみ許可される
- ・ECE R22-04/ECE R22-05 (欧州規格)
- ・BS6658 Grade A (英国規格)
- ・DOT FMVSS-218 (米国運輸省規格)

- ★JIS規格C種合格ステッカーはヘルメット内部に貼付されています。



ヘルメット断面図

- 2) 長袖・長ズボン・グローブ・靴の着用が義務付けられる。走行中の裸足は認めない。また、服装は十分に安全の確保ができるものとする。
※走行中、くるぶしなどが露出しないように留意すること。

第11項 各届出書

大会事務局より以下の書類が配布される。競技に必要な書類であり記入漏れ、また印の押し忘れがある場合、大会に参加できない場合があるので注意すること。

● 事前提出書類

- ・参加申込書/参加誓約書(7月1日~7月22日まで)
- ・車両構造申告書(8月13日まで)

● 参加受付時に必要となる書類

- ・参加受理書
- ・車検チェックリスト
- ・決勝用チェックリスト
- ・チームPR用紙
- ・ドライバー変更届け

第2章 競技規則

本競技は本規則に従い製作された競技車両により規定されたコースを規定時間内に走行し、燃費を計測する。

第1条 競技規定

練習走行については競技とは見なされないが、本規則を遵守するものとする。詳細は、大会前に参加者に配布される公式通知に沿うものとする。

第1項 決勝

- 1) 走行速度: 平均速度25km/h以上であること。
- 2) 燃費計算: 公式距離 ÷ (消費燃料重量 ÷ 燃料密度) = 燃費
- 3) 走行距離・走行時間

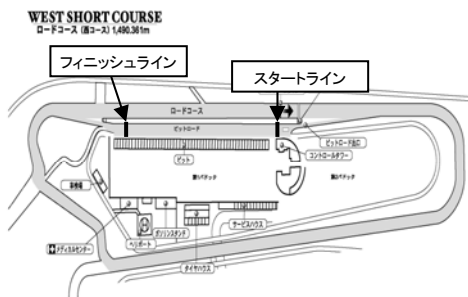
【グループⅠ／グループⅡ／グループⅢ／グループⅣ
ニューチャレンジクラス】

周回数	10周(14,606.61m)
規定時間	35分03秒351以内

【市販車クラス】

周回数	5周(7,154.805m)
規定時間	17分10秒291以内

※規定時間に達した車両は周回数に関わらず、その周回内にゴールすること。



走行における基本ルールは「低速で走行する車両は右側走行とする」コース上を多数の車両が同時に走行する場合もありうるので、ドライバーは可能な限り基本ルールを守り、お互いの安全を優先して走行すること。

第2項 燃料供給

大会事務局より決勝日に大会公式燃料タンクを貸与し公式燃料が供給される。
(大会公式燃料タンク⇒P.11)

第3項 初期値燃料計測

参加者は供給された燃料の初期値計測を行うこと。その際、計測値を確認し大会事務局が参加受付時に配布する『決勝用チェックリスト』(ピンク)にサインをすること。

第4項 スタート

- 1) 各クラスとも、基本ゼッケン順で、1台ずつスタートする。
- 2) スタートラインでは、自車のブレーキで停止状態にあるものとし、スタートフラッグが振り上げられたら、速やかに走行を開始すること
- 3) タイム計測は、スタートラインより2m前方の計測ラインを通過した時に計測を開始とする。
(本大会は、自動計測システムを採用致します。)
- 4) スタート旗が振り上げられた後、10秒以内に発進出来なかった場合は再スタートとなる。

【再スタートについて】

10秒以内に発進出来ない場合、またはスタートライン20mの地点にある「レッドライン」の手前で車両が停止した場合、再スタートが1回に限り認められる。

その際、オフィシャルが「再スタート」を通告するので、オフィシャルの誘導に従って速やかに車両を移動すること。
(オフィシャルが車両に再スタートシールを貼付)

※車両先端が「レッドライン」を越えて停止した場合は再スタートは出来ない。

「各グループの最終車両がスタートしてから10分間」を各グループの再スタート可能時間とし、その時間内にスタート出来なければ、それ以降のスタートは認められない。

第5項 競技中の停車

- 1) 競技中、事故または故障によって停車する場合、ドライバーは安全に車両を路肩に寄せなければならない。
- 2) オフィシャルは競技の安全性を確保する為、修理の為の停車であってもコース外へ強制的に停止車両を排除することができる。
- 3) 故障の際、ドライバーが独力で修理できた場合のみ、コースに復帰できる。
- 4) 走行不能な場合は、オフィシャルに対し速やかにリタイヤの届出をすること。
(第8項リタイヤ⇒P.7)

第6項 ゴール

- 1) ゴール時間は各車両に取り付けたトランスポンダがゴールラインを通過した時とする。
- 2) エンジン切って惰性で走行しても良いが、後続の車両と衝突の恐れがあるため、途中で停車せず、安全な速度で、ゴール後車検エリアに移動しなければならない。
※ゴールラインからゴール後車検エリア周辺は車両や人で混雑していることがあるので、スピードを落とし、注意して移動すること。
- 3) オフィシャルの指示によって、チームマネージャー又は代理人が、エア抜き、燃料コックの閉鎖、燃料チューブの切断、及び燃料タンクの取り外しを行うこと。
オフィシャルの立会いなく、上記を行ってはならない。
- 4) オフィシャルの判断で燃料システムの温度上昇が大きく測定に支障が生じると思われた場合は、冷却を指示することがある。
- 5) オフィシャルの判断により車両保管及び、再車検が行われる場合がある。

第7項 ゴール後燃料計測

車両から取り外された燃料タンクは、直ちに燃料計測を行うこと。
消費された燃料の重量は(初期値燃料重量-ゴール後燃料重量)で算出される。

第8項 リタイア

出走前および走行中に走行不能となった場合は「リタイア」となる。

- 1) 燃料供給前に出走出来なくなった場合、又は燃料供給後スタート前に走行不能となった場合は参加受付にて配布されるリタイア届に必要な事項を記入し、競技事務局内の「リタイア受付」へ提出すること。
- 2) 走行中に走行不能となった場合、コースオフィシャルにリタイアを申告し、コースオフィシャルから支給されるリタイア届けに所定事項を記入し、コースオフィシャルに提出すること。

リタイアの場合、下記の場所に競技結果に必要な書類・備品を提出・返却すること。

決勝用チェックリストの提出・・・競技事務局テント「リタイア受付」へ
燃料タンクの返却・・・燃料供給テントへ
トランスポンダの返却・・・トランスポンダ返却テントへ
※走行中のリタイア車の引渡し場所は45pit横、パークフェルメ。

第9項 失格

第3章車両規則に違反して走行した場合、
また決勝中以下の場合失格とする。

- 1) 公式燃料以外の燃料を使用した場合。
- 2) 競技中、燃料を補給した場合。
- 3) 競技中、故意にほかの車両の進路妨害をしたと認められる場合。
- 4) 駆動力を公式燃料以外から得た場合。事前に蓄積した電力や公式燃料以外のエネルギーを使用して走行した場合、人力を使用して走行した場合など。
- 5) 周回数をオーバーした場合。または足りない場合。
- 6) 規定時間内にゴールが出来なかった場合。
- 7) 故意にスタート時間を遅らせたと認められる場合。
- 8) 車両検査、スタート前チェックを受けずに出走した場合。
- 9) 走行中、燃料コックやチューブなどの燃料システムを故意に触れた場合。

※その他、主催者・オフィシャルの指示に沿わない場合は失格とみなす場合がある。

第10項 順位の決定

順位の設定は下記条件の順とする。

- 1) 燃費の良い順とする。
- 2) 同一燃費の場合は平均速度が速い者を上位とする。
- 3) 同一平均速度の場合はドライバーの体重の重いものを上位とする。

第11項 賞典

決勝出場者から選出する。

◆各クラス別入賞順位

・グループ I (中学生クラス)	1～3位
・グループ II (高校生クラス)	1～3位
・グループ III (大学・短大・高専・専門学校生クラス)	1～3位
・グループ IV (一般クラス)	1～3位
・ニューチャレンジクラス	1～3位
・市販車クラス	1～3位

※表彰式後、失格者があつた場合でも、順位の繰り上げは行わない。

第12項 抗議

- 1) 抗議は書面にて抗議保証金を添えてチームマネージャーから大会事務局に行くことができる。(競技委員及び、各セクションの委員に対し、個別に抗議することはできない。)
- 2) 抗議は暫定結果の掲示発表後15分以内に行うことができる。
- 3) 他のチームに対する抗議は受け付けない。また他チームを誹謗する言動または理論的根拠不十分と見なされる異議申し立ても受けない。
- 4) 下された裁定に対して再抗議することはできない。
- 5) 抗議保証金は¥10,000-とし、抗議が認められた場合を除き一切返還されない。

第13項 主催者の権限・その他

- 1) 主催者は次の権利を留保する。
 - a. 気象条件を含む不慮の事態により競技の停止、中止、延期または変更する権利。
 - b. 競技規則・車両規則に違反して不当な有利性を得たと判定された参加者、他の競技車両を故意に妨害した参加者、正規のコースから故意に逸脱した参加者、特に燃料消費量や推進力の性能を狂わせるような行為を行った参加者、その他大会の取り決めた禁止事項等を行なった参加者に対し、失格などペナルティを課す権利。
 - c. 主催者は理由を示すことなく参加の受理及び、拒否をすることができる。
 - d. 競技・車両規則全般の判定は競技審査委員会が行う。また、疑義が生じた場合、ならびに本書に規定されていない事項は主催者の判断により判定、または規定を追加することができる。

- 2)大会中に起こり得る全ての人的負傷、物的損傷に対する責任は参加者自身にある。
- 3)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指示事項、または変更事項は公式通知によって示される。公式通知は以下のいずれかの方法で参加者に通知される。
 - a.チームマネージャーの住所へ郵送される。
 - b.大会当日掲示板に示される。
 - c.ドライバーズミーティングで指示される。
 - d.緊急の場合は場内放送で伝達される。
 公式通知で示される細則も、失格の対象となる場合があるので十分留意すること。
- 4)本規則は参加料の納付と同時に効力を発する。

第14項 本競技に使用するフラッグ

本競技に使用するフラッグは以下とする。
チーム全員でしっかりと把握し走行中のルールを守ること。

【スタートフラッグ】



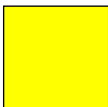
競技スタート
スタートフラッグが振り上げられたら、10秒以内にスタートしなければならない。

【ホワイトフラッグ(白旗)】



コース上に緊急車両(救急車等)・マールカー(コースの安全を確認するための車両)等が進入しているの、十分に注意して走行しなければならない。

【イエローフラッグ(黄旗)】



危険予告・安全確認・前方注意
前方で競技車両が停止しているなど、危険予告をしている。前方を十分注意しなければならない。

【ブルーフラッグ(青旗)】



スピードの速い車両が追い越そうとしているので、進路を変えず、後方を注意しなければならない。

【ブラックフラッグ(黒旗=失格)】



ゼッケンNo.を示すボードと併用され、ゼッケンNo.を示されたチームの車両は、直ちにコース外に停止しオフィシャルの指示に従う。(失格)

【レッドフラッグ(赤旗)】



競技の中断または中止を示す。対象者(ドライバー)は、十分注意してゴールポイントへ向かう。

【チェッカーフラッグ】



競技終了

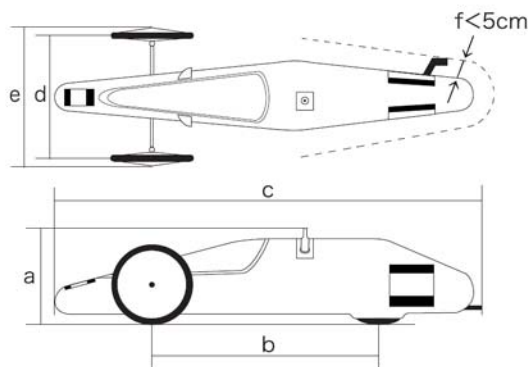
第3章 車両規則

下記の車両規則はグループ I・II・III・IV・ニューチャレンジクラス共通のものとする。【市販車クラス】に関しては、他のクラスと違う規則があるので確認すること。エンジンの規則に関しては同章の第5項に示す通り規定する。

第1条 車両規定

第1項 車体【グループ I～IV・ニューチャレンジクラス】

- 1)参加車両は3輪以上とし、停止時・走行時にかかわらず自立できる構造であること。平坦な所で全輪が常時路面に接地すること。



a. 全高	.....	1.8m以下
b. ホイールベース	.....	1.0m以上
c. 全長	.....	3.5m以下
d. トレッド	.....	0.5m以上
e. 全幅	.....	1.7m以下
f. エキゾーストパイプ(排気管)はボディ端面より5cm以上出ないこと。 ボディ後方からの排気を強く推奨する。		

- 2)安全性について
 - ・安全性向上の為、走行の際にドライバーのヘルメットの先端が、前輪の車軸より後方にある車体であること。
 - また、衝突の際、頭部に直接衝撃を受ける構造は禁止する。
 - ・運転姿勢で、車両のフレーム(床)よりドライバーの足が前方に飛び出さない構造であること。衝突の際、身体に直接衝撃を受ける構造は禁止とする。
 - また、安全性向上の為、ドライバーと路面の間は下肢部を含め完全に遮断されていること。
- 3)燃料タンクの取り付けについて
 - ・主催者が貸与する競技用燃料タンクを車両規則第2条、第3項に準拠する形で取り付けなければならない。
 - ・燃料微調整の際にカウルを取り外す事なしに微調整が行える構造であること。
- 4)舵角について
 - ・最小回転半径は5m以下が望ましい。

第2項 車体【市販車クラス】

原則として、認定時の型式(市販車の状態)を変えてはならない。
本項に記載した変更のみ認める。

■認定時の型式

本田技研工業㈱が発行するカタログ・サービスマニュアルに記載された主要諸元を示す。主要諸元は以下の項目が含まれる。

- ・全長、全幅、全高、シート高
- ・懸架方式
- ・フレーム形式
- ・タイヤサイズ(前/後)
- ・始動方式
- ・ブレーキ方式(前/後)
- ・変速機形式

■変更が認められる項目

以下の部品のみ取り外しが認められる。

1. フェンダー(フロント・リア)
2. キャリア(フロント・リア)
3. レッグシールド
4. スピードメーターケーブルのみとする。

■変更及び補強する項目

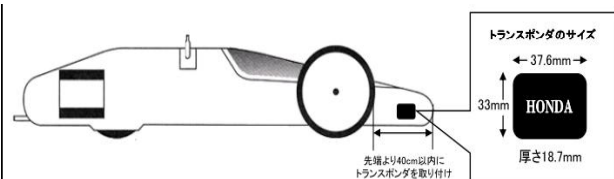
1. 灯火類(ヘッドライト・ウインカー・テールランプ等)は転倒時にガラス片等が飛び散る恐れがあるため、テーピングを施すか、又は取り外さなければならない。

上記以外の変更は認められない。風防やカウル類の装着も禁止とする。

第3項 トランスポンダ

主催者から配布されるトランスポンダ(自動計測用発信器)は指定された位置・方法で取り付けなければならない。

【トランスポンダの取り付け】



<取付位置>

車体先端より40cm以内の車両側面に取り付けること。

- ・全国大会: 左側面
- ・各地区大会(鈴鹿、九州、もてぎ): 右側側面

※受信感度の理由から、カウル外側への装着を強く推奨する。

<取付方法>

- 1) 長い辺を地面に対して平行にして、取付けること。
- 2) ボディーが上下分割タイプの場合は下部ボディーに装着すること。
- 3) 走行中に落下しないように、しっかりと取付けること。
- 4) 取付けは、タイラップを推奨する。タイラップがない場合は粘着テープでも可とするが、透明なテープに限る。
返却時にトランスポンダ表面のステッカーが剥がれないように、ビニール等に包んで固定すること。
- 5) トランスポンダと路面の間(トランスポンダ下方向)には、下記のような電波を遮断する物質(下記参照)が無いように注意すること。
 - 金属板(アルミ系を含む)
 - 金属メッシュ
 - カーボン繊維の含まれた樹脂板
- 6) カーボンボディーの車体は、電波を吸収する特性を持っているためトランスポンダとボディーの間が3~4cm離れるように発砲スチロール等を挟み取付けること。
- 7) トランスポンダにカバーを取付ける場合、透明かつ脱着が容易なものに限る。

【トランスポンダの保管】

内蔵された電池が消耗する場合があるため電源が入ったテレビやパソコンのディスプレイから1.5m以上離れた場所で厳重に保管すること。

【トランスポンダの返却】

競技終了後、『トランスポンダ回収テント』に忘れずに返却すること。なお、リタイヤした場合でも『トランスポンダ回収テント』に返却すること。トランスポンダが返却されなかった場合、また破損や紛失した場合、実費8,000円をすみやかに主催者に支払うこと。

※大会当日支払いが無い場合は後日請求させていただきます。

第4項 ゼッケン

全ての車両は主催者の支給するゼッケンを車体両側及び車両フロント部、計3ヶ所の見やすい位置へ貼付しなければならない。

その際、他の競技会等で使用したゼッケンは貼付しないこと。

なお、競技中何らかの理由でゼッケンを失った場合、記録認定がなされない場合がある。



ゼッケンシートサイズ

車体両側・・・27cm×27cm
フロント部・・・15cm×10cm

各クラスのゼッケンシートは以下の通りとする。

- グループ I (中学生クラス) 赤
- グループ II (高校生クラス) 青
- グループ III (大学・短大・高専・専門学校生クラス) 黄
- グループ IV (一般クラス) 緑
- ニューチャレンジクラス オレンジ
- 市販車クラス 水色

【市販車クラスの場合】

ライダーが走行姿勢をとった場合にゼッケンが隠れないよう取り付けなければならない。

第5項 エンジン

【グループ I・II・III・IVクラス】

エンジンはHonda製4ストローク50ccエンジンをベースとし、下記項目を満たし、改造を認める。

- ・総排気量が50cc未満で自然吸気(NA)型であること。
- ・潤滑オイルが、タイヤ、ブレーキ等にかからない構造とすること。
- ・受皿を取付け、潤滑オイルが車外に流出することを防止すること。
- ・受皿は、雨天時の水流入、そして走行中の振動を考慮し、十分な大きさであること。また適切な方法で取付けること。

【ニューチャレンジクラス】

エンジンは50cc以上150cc以下のHonda製4ストロークエンジンをベースとし、下記項目を満たし、改造を認める。

- ・総排気量が50cc以上150cc以下で自然吸気(NA)型であること。
- ・潤滑オイルが、タイヤ、ブレーキ等にかからない構造とすること。
- ・受皿を取付け、潤滑オイルが車外に流出することを防止すること。
- ・受皿は、雨天時の水流入、そして走行中の振動を考慮し、十分な大きさであること。また適切な方法で取付けること。

【市販車クラス】

認定時の型式(市販車の状態)を変えてはならず、一切の改造も許されない。

■認定時の型式

本田技研工業㈱が発行するカタログ・サービスマニュアルに記載された主要諸元を示す。主要諸元は以下の項目が含まれる。

・総排気量 ・燃料供給装置 ・点火装置

【総排気量の算出方法】

総排気量はシリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。すなわち、ボアはシリンダー内径によって表され、ストロークはピストンの上死点から下死点までの距離で計算される。

$$\text{総排気量(cc)} = (D \times D \times 3.1416 \times C \div 4) \times \text{気筒数}$$

$$D = \text{ボア(cm)} \quad C = \text{ストローク(cm)}$$

排気量は、小数点以下を切り捨ててにより丸めて表示する。

第6項 ブレーキ

【グループ I, II, III, IV, ニューチャレンジクラス】

ブレーキは操作部(レバー)も含め2系統を有し、安全にブレーキが効く装置でなければならない。

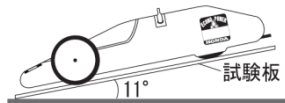
また、キャリパー・ブレーキパッド等のカシメ取り付け等、安全性が十分確保されていること。ブレーキ操作レバーは車体に固定されていること。

【車検で行う制動能力検査】

大会当日、グループ I ~ IV・ニューチャレンジクラスは車検時に試験板を用いた制動能力検査(ブレーキテスト)を行う。

【検査方法】

1) ドライバーが乗車し、走行可能な状態で試験板の上に車両を載せる



2) ドライバーはブレーキを握り、チーム員は試験板の後端を20%(11°) 勾配になるように持ち上げる。

3) 車両が傾斜した状態で動かない事を車検員が確認する。

【市販車クラス】

認定時の型式(市販車の状態)を変えてはならない。

(車検にて制動能力検査は行われない。)

第7項 スターター装置

1) 全ての車両は、ドライバーが正常な運転姿勢からエンジンを始動できる何らかのスターター装置を備えなければならない。

2) 車両に駆動力を与えることができるスターター装置は禁止とする。マニュアル車は、クラッチが切れている時のみスターターが作動する構造であること。

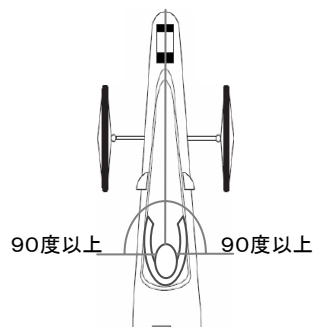
第8項 バッテリー

車両に搭載するバッテリーは一般に市販されているものでなければならない。

第9項 前方視界

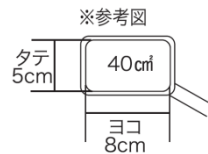
全ての車両は、ドライバーが正常な運転姿勢で頭部のみ動かして、ミラー、プリズム、ペリスコープ等を使用することなく、正面から左右それぞれ90度以上見通せること。

また、雨天時などウィンドスクリーンが曇る場合には、取外すなど適切な処置をとること。



第10項 後方視界

全ての車両は後方視界を確保する為に、左右各1個フレーム付きバックミラーを備えること。そのバックミラー1個(片側)の鏡の面積は40cm²(例: タテ5cm × ヨコ8cm)以上とする。



ドライバーが正常な運転姿勢で、後続車両の状況を見通すことができること。また雨天時などウィンドスクリーンが曇る場合には、取外すなど適切な処置をとること。



【市販車クラスの場合】

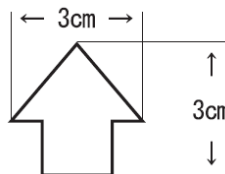
左右どちらか片側だけでも可とするが、型式認定時のもの、または該当する車種のHonda純正部品を使用すること。

第11項 安全性の確保

1) 脱着可能なカウルで、車両の全部または一部を覆うことはできるが車内及び車外から、容易に短時間で、外すことができることに限る。

事故等の緊急時、道具がなくても、ドライバーが手足だけでカウルを外し、直ちに車両から脱出できなければならない。直ちに脱出できないような構造の車両は、ドライバーの安全の為、走行を許可しない。

また、事故等の緊急時、オフィシャル又はチーム員が、直ちにカウルを取外し、ドライバーを車外に救出できなければならない。そのために、誰でも外部からカウルを短時間で外せるように、留具の場所やカウルを開ける方向を示した下図のような表示(矢印マーク)をペイント、あるいはステッカーで明示すること。

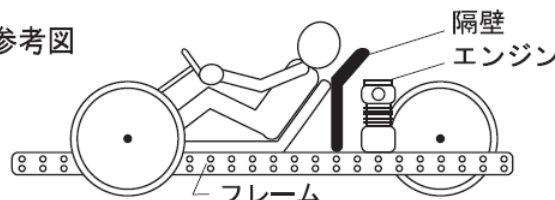


貼付する箇所のベース色と見分けがはっきりする色にすること。

2) 走行中の火災など万一の場合にそなえて、ドライバーを保護する隔壁を操縦席とエンジン間に設けること。隔壁の高さはエンジン上部よりも高く、かつエンジン室からの出火時にドライバーを保護できるような十分な大きさとする。隔壁の材質は燃えにくいものとする。

※シートと一体の隔壁も可とする。

※参考図



- 3) 全ての車両は他の競技者に危害を加える可能性のある鋭いエッジや突起が無いようにしなければならない。
- 4) 全ての車両は操縦安定性に十分な剛性を有すること。

※自転車用ホイールを使用の場合、本来横方向の荷重に対する強度が不足しがちな為、カーブで壊れやすいことに十分留意すること。

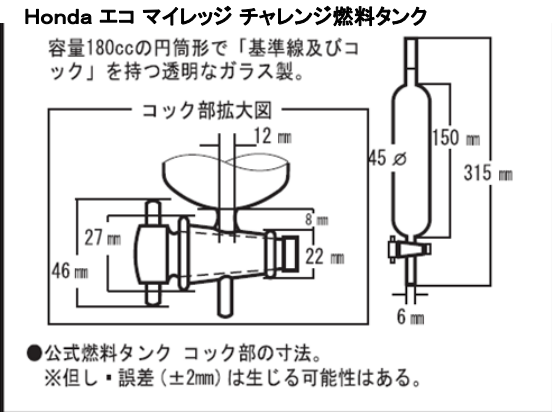
第2条 燃料系統

第1項 燃料

参加者は競技に際し、主催者の支給する公式燃料を使用しなければならない。

第2項 燃料タンク

競技には、主催者の貸与する燃料タンクを使用しなければならない。燃料タンクの形状は下記の通りである。



※上記の燃料タンクを破損した場合、理由の如何を問わず ¥20,000-(消費税込)をすみやかに主催者に支払うこと。

第3項 燃料タンクの取り付け

- 1) 燃料タンクの取り付け機具は、各自制作のこと。
取り付け方法は自由だが、ガムテープ等粘着テープの使用は禁止とし、ゴムバンド等で取り外しが容易な構造にすること。燃料タンクは基準線が水平となるように取り付ける。
- 2) 出走直前の状態において側面から燃料タンクが目視でき、かつ燃料の微調整がカウルを取り外すこと無しに容易に行える構造とすること。
- 3) 全ての燃料系統は、運転中のドライバーから手が届かず触れない構造であること。
- 4) 燃料タンクからキャブレターフロート室や燃料ポンプまでの配管は耐ガソリン性を有する透明なチューブでなければならず、長さは必要最低限とすること。
チューブ内に気泡・蒸気・ガスなどが滞留しないような構造とし、気泡の滞留がないことを容易に確認できる構造とすること。
- 5) 更に、キャブレター車の場合は燃料タンクのコックの位置はキャブレターのフロート室入口より高くすること。
- 6) ゴール後燃料タンクの取外しの際には、燃料系統が完全に見えないこと。

第4項 キャブレター

フロート室を有する構造の場合はフロート室の燃料を抜き取ることが出来るドレンを必ず有すること。

第5項 キャブレター車における燃料流量の確保

燃料タンクからキャブレターのフロート室へ自然に流れる燃料の流量は、1時間に1リットル以上でなければならない。

第6項 燃料系統改造の申請

燃料噴射装置(インジェクション)を有する車両で市販の構造から変更を行う場合は、その構造及び論理的根拠を、参加規定第6項車両構造申告書の書類と共に大会事務局まで提出しなければならない。また電磁弁等使用の際も車両構造申告書に明記し、提出しなければならない。

【市販車クラスの燃料噴射装置付き車両に関して】

認定時の燃料供給装置の形式が電子制御燃料噴射装置の場合、主催者が貸与する公式燃料タンクを使用するための最小限の変更が許される。この場合は、参加車両申告書の裏面にその構造、論理的根拠を詳しく記入し大会事務局へ提出すること。

(燃料ポンプの追加やそれに伴う配管類の変更は許されるが公式燃料タンクから燃料ポンプまでの配管は透明なチューブとし、長さも最小限とすること。燃料ポンプからインジェクターまでの配管は高圧に耐えられるものとする。)

第7項 燃料遮断装置

燃料遮断装置として電磁弁を使用する場合はイグニッションスイッチがONの状態での燃料の遮断が開放される構造でなければならない。

第8項 燃料配管

- ・燃料系統は競技中に容積が変化しないこと。
- ・燃料噴射装置を有する車両の高圧配管は膨張なきよう十分耐圧性を有する耐圧ホース等を使用すること。
- ・燃料配管内に空気および燃料蒸気が滞留しない構造とすること。
- ・燃料噴射装置を有する車両は燃料ポンプが他の装置と連動なく単独で作動し、高圧側配管内の燃料を加圧可能な構造とすること。

第9項 禁止事項

- 1) 燃料を冷却してはならない。
- 2) 公式燃料のみを使用し、その他燃料の使用を禁止する。
また、一切の添加剤の使用を禁止する。
- 3) 燃料タンクに加圧及び減圧することを禁止する。
- 4) 燃料タンクへ、直接あるいは間接的に加圧を行うことを禁止する。
- 5) 燃料系統にガソリンの流れを遮断するための負圧コックを装着してはならない。
- 6) 燃料タンクは基準線が斜めになるように取り付けてはならない。
- 7) 車両に駆動力を与えることができる電気モーターの搭載は禁止する。
- 8) その他、計測値に狂いが発生するような構造、行為を禁止する。

第3条 燃料系統全重量計測に 関する特別規則

第1項 燃料系統全重量計測の実施 について

ガソリンは温度によって体積が変化する一方、重量は温度で変化しない。よって本競技では走行前後で燃料タンクの重量を計測し、消費した燃料の量を算出するトップアップ方式を採用しています。

しかし本大会では、希望するチームに対し、エンジンから燃料タンクまでの全ての燃料系統の重量を計測する「燃料系統全重量計測(通称全重量計測)」も実施します。

燃料系統全重量計測を希望する場合には、参加申し込み書類にて、大会事務局に事前申請が必要となります。

※全重量計測の希望は、競技審査委員会によって審議され、希望を受理するかどうか判断される。

※キャブレター採用車と燃料噴射装置採用車、いずれであっても全重量計測を希望することができる。

第2項 燃料系統全重量計測の方法

- 1) 全重量計測の希望が受理された車両は、競技のスタート直前およびゴール直後に、燃料タンクから燃料噴射ノズルまたはキャブレターまでの、ガソリンの入った燃料系統の全ての部分(以下、燃料系計測部)の重量を計測する。
- 2) 燃料系計測部の重量計測の前に、燃料系計測部の締結・固定・シールに用いるネジやパッキン類・リングなど、外せる部品は残さず全て外さなければならない。
※これら着脱部への液体パッキン類の使用は認めない。
- 3) 重量計測は、各チームで用意する「置き台」に乗せ、計測員の指示で計量器に乗せて計測を行う。
※スタート前の重量計測で燃料がこぼれた場合は計測員の指示のもと、こぼれた燃料を全て拭取って計測する。
- 4) スタート前の重量計測後、暖機運転などで燃料を消費しても、燃料の補充は行わない。(スタート直前の燃料微調整は行わない)
- 5) ゴール後の重量計測時に燃料計測部に燃料以外のゴミ・雨水・オイルなどの付着がある場合には車検員が付着物の除去を指示する場合がある。
- 6) ゴール後の重量計測で置き台や計量器の受け皿に燃料がこぼれた場合拭き取らずにそのまま計測する。但し、受け皿以外にこぼれた燃料の補充は認めない。

第3項 燃料系統全重量計測車両 に適用される追加規則

- 1) 燃料計測部を、チームスタッフ1名、または2名だけで車両からの取外し及び車両への取付けが1分間以内で完了できること。
※この手順は車検時に確認が行われ、不合格の場合、車両構造の変更を指示する場合がある。
- 2) 燃料タンクと燃料噴射装置またはキャブレター間の燃料チューブを外さずに燃料系計測部を車両から外せること。
- 3) キャブレター採用車の場合、スロットルケーブルを外しやすい構造とし、デバイス類の配線ケーブルはコネクターを設け、着脱前後で燃料計測部の同一性を確保すること。
- 4) 燃料噴射装置採用車で全重量計測を行う場合、自前のタンクの使用を認める。
※ただし、燃料は公式燃料を使用しなければならない。
※自前の燃料タンクを使用する場合、タンクの安全性を明記すること。
- 5) 自前の燃料タンクを使用する場合、燃料タンクへの加圧を認める。
※ただし、加圧される燃料系統(燃料配管・燃料タンク)と加圧ガスを充填するガスタンクの安全性について構造申告書に添付すること。
※燃料タンクおよび加圧ガスタンクが、何らかの理由により破損や破裂した場合にもドライバーの安全が確保できるようにすること
- 6) 重量計測の際、燃料計測部を格納して重量計に載せるための「置き台」を、各チームで準備すること。「置き台」にはゼッケンナンバーを記すこと。
※「置き台」は競技中、大会事務局にて保管管理される。
「置き台」の提出先、提出締切りなどの詳細は別途、大会事務局から指示される。
※重量計測時に、燃料タンクやキャブレターを傾けると燃料が洩れる恐れがある為、「置き台」は燃料タンクやキャブレターを水平に保持する構造とする。
※燃料計測部・燃料・置き台を含めた重量が1.8kgを超えないように、「置き台」は軽量なものとする。
- 7) 燃料系計測部の着脱部への液体パッキン類の使用は認めない。

第4項 注意事項

燃料系計測部の着脱時、および重量計測中に、誤って燃料が洩れたりこぼれたりした場合の責任は全て参加者自身が負うものとする。

改訂箇所一覧			
P4	第1条 参加規定	第2項	参加申し込み
P5	第1条 参加規定	第10項	ドライバーの装備
P6	第1条 競技規定	第4項	スタート
P6	第1条 競技規定	第6項	ゴール
P7	第1条 競技規定	第9項	失格
P8	第1条 車両規定	第1項	車体[グループⅠ～Ⅳ・ニューチャレンジクラス]
P9	第1条 車両規定	第2項	車体[市販車]
P9	第1条 車両規定	第3項	トランスポンダ
P9-10	第1条 車両規定	第5項	エンジン
P10	第1条 車両規定	第7項	スターター装置
P10	第1条 車両規定	第9項	前方視界
P10	第1条 車両規定	第10項	後方視界
P10	第1条 車両規定	第11項	安全性の確保
P11	第2条 燃料系統	第9項	禁止事項
P12	第3条 燃料系統全重量計測に関する特別規則	第1項～第4項	

【改訂前】

【改訂後】

P4: 第2項 参加申し込み

- 1) 参加申し込み期間／7月5日(月)～7月20日(火)
- グループⅠ(中学校クラス)
 - グループⅡ(高等学校クラス)
 - グループⅢ(大学・短大・高専・専門学校クラス)
 - グループⅣ(一般クラス)
 - ニューチャレンジクラス
 - 市販車クラス

P4: 第2項 参加申し込み

- 1) 参加申し込み期間／7月1日(金)～7月22日(金)
- グループⅠ(中学生クラス)
 - グループⅡ(高校生クラス)
 - グループⅢ(大学・短大・高専・専門学校生クラス)
 - グループⅣ(一般クラス)
 - ニューチャレンジクラス
 - 市販車クラス

P5: 第10項 ドライバーの装備

- 1) ヘルメットの装着が義務付けられる。
ヘルメットは下記の規格適合品で、傷の無いものを使用すること。
(フルフェイス、ジェット型に限る。)

- ・SNELL M2000／M2005 (スネル規格)
SA2000/SA2005
- ・JIS T8133:2000/2007(日本工業規格)
(排気量125cc以下用および1種は不可)
※JIS T8133で2000年版以前の場合、C種のみ許可される
- ・ECE R22-04／ECE R22-05 (欧州規格)
- ・BS6658 Grade A (英国規格)
- ・DOT FMVSS-218 (米国運輸省規格)

P5: 第10項 ドライバーの装備

- 1) ヘルメットの装着が義務付けられる。
ヘルメットは下記の規格適合品で、傷の無いものを使用すること。
(フルフェイス、ジェット型に限る。)

- ・SNELL M2000／M2005／**M2010** (スネル規格)
SA2000/SA2005／**SA2010**
- ・JIS T8133:2000/2007(日本工業規格)
(排気量125cc以下用および1種は不可)
※JIS T8133で2000年版以前の場合、C種のみ許可される
- ・ECE R22-04／ECE R22-05 (欧州規格)
- ・BS6658 Grade A (英国規格)
- ・DOT FMVSS-218 (米国運輸省規格)

【改訂前】

P6:第4項 スタート

- 1) スタートは1台ずつ走行し原則的に各クラスともゼッケンの順番で行う。
- 2) スタートラインでは、自車のブレーキで停止状態にあるものとする。方法は、ローリングスタート方式とし、スタートフラッグが振り上げられた後、速やかに走行を開始する。
- 3) 計測開始は、車両停止位置より2m前方の計測ラインを通過した時に計測を開始とする。
(本大会は、自動計測システムを採用致します。)
- 4) スタートフラッグが振り上げられた後、10秒以内にスタート出来なかった場合は再スタートとなる。

【再スタートについて】

：

：

：

※「レッドライン」を車両の先端が超えて停止した場合は再スタートは出来ない。

「各グループの最終ゼッケンの車両がスタートしてから10分間」を各グループの再スタート可能時間とし、その時間内にスタート出来なければ、それ以降のスタートは認められない。

【改訂後】

P6:第4項 スタート

- 1) 各クラスとも、基本ゼッケン順で、1台ずつスタートする。
- 2) スタートラインでは、自車のブレーキで停止状態にあるものとし、**スタートフラッグが振り上げられたら、速やかに走行を開始すること。**
- 3) **タイム計測は、スタートラインより2m前方の計測ラインを通過した時に計測を開始とする。**
- 4) スタートフラッグが振り上げられた後、10秒以内に**発進**出来なかった場合は再スタートとなる。

【再スタートについて】

：

：

：

※**車両の先端が「レッドライン」を越えて**停止した場合は再スタートは出来ない。

※「各グループの**最終車両**がスタートしてから10分間」を各グループの再スタート可能時間とし、その時間内にスタート出来なければ、それ以降のスタートは認められない。

P6:第6項 ゴール

- 1) ゴール時間は各車両に取り付けたトランスポンダがゴールラインを通過した時とする。
- 2) チームマネージャーは燃料コックの閉鎖及び、燃料タンクの取外しまで、全て責任を持って行うこと。
- 3) オフィシャルの判断で燃料系統の温度上昇が大きく測定に支障が生じると思われた場合は、冷却を指示することがある。
- 4) オフィシャルの判断により車両保管及び、再車検が行われる場合がある。

P6:第6項 ゴール

- 1) ゴール時間は各車両に取り付けたトランスポンダがゴールラインを通過した時とする。
- 2) エンジンを切って惰性で走行しても良いが、**後続の車両と衝突の恐れがあるため、途中で停車せず、安全な速度で、ゴール後車検エリアに移動しなければならない。**
※ゴールラインからゴール後車検エリア周辺は車両や人で混雑していることがあるので、**スピードを落とし、注意して移動すること。**
- 3) オフィシャルの指示によって、**チームマネージャー又は代理人が、エア抜き、燃料コックの閉鎖、燃料チューブの切断、及び燃料タンクの取外しを行うこと。**
オフィシャルの立ち会いなく、上記を行ってはならない。
- 4) オフィシャルの判断で燃料系統の温度上昇が大きく測定に支障が生じると思われた場合は、**冷却を指示することがある。**
- 5) オフィシャルの判断により車両保管及び、再車検が行われる場合がある。

【改訂前】

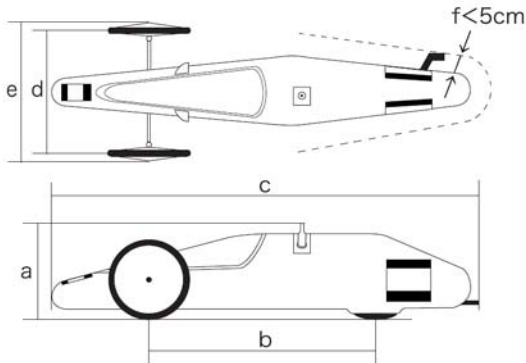
P7:第9項 失格

第3章車両規則に違反して走行した場合、
また決勝中以下の場合失格とする。

- 8) 車両検査、スタート前チェックを受けずに出走した場合。
※その他、主催者・オフィシャルの指示に沿わない場合は失格と
みなす場合がある。

P8:第1項 車体【グループI~IV・ニューチャレンジクラス】

1) 参加車両は3輪以上とし、停止時・走行時にかかわらず自立できる構造であること。平坦な所で全輪が常時路面に接地すること。



- a. 全高 1.8m以下
- b. ホイールベース 1.0m以上
- c. 全長 3.5m以下
- d. トレッド 0.5m以上
- e. 全幅 2.5m以下

f. エキゾーストパイプ(排気管)はボディ端面より5cm以上出ないこと。
ボディ後方からの排気を強く推奨する。

- 3) 燃料タンクの取り付けについて
 - ・主催者が貸与する競技用燃料タンクを車両規則第2条、第3項に準拠する形で取り付けなければならない。
 - ・燃料微調整の際にカウルを取り外す事なしに微調整が行える構造であること。

P9:第2項 車体【市販車クラス】

■変更及び補強する項目

- 1. 灯火類(ヘッドライト・ウインカー・テールランプ等)
転倒時にガラス片等が飛び散る恐れがあり、テーピングを施すか、又は取り外すこと。

■変更が認められる項目

以下の部品のみ取り外しが認められる。

- 1. フェンダー(フロント・リア)
- 2. キャリア(フロント・リア)
- 3. レッグシールド
- 4. スピードメーターケーブルのみとする。

※上記以外の変更は認められない。風防やカウル類の装着も禁止とする。

【改訂後】

P7:第9項 失格

第3章車両規則に違反して走行した場合、
また決勝中以下の場合失格とする。

- 8) 車両検査、スタート前チェックを受けずに出走した場合。
- 9) 走行中、燃料コックやチューブなどの燃料システムを故意に触れた場合。
※その他、主催者・オフィシャルの指示に沿わない場合は失格と
みなす場合がある。

P8:第1項 車体【グループI~IV・ニューチャレンジクラス】

1) 参加車両は3輪以上とし、停止時・走行時にかかわらず自立できる構造であること。平坦な所で全輪が常時路面に接地すること。

- a. 全高 1.8m以下
- b. ホイールベース 1.0m以上
- c. 全長 3.5m以下
- d. トレッド 0.5m以上
- e. 全幅 1.7m以下

f. エキゾーストパイプ(排気管)はボディ端面より5cm以上出ないこと。
ボディ後方からの排気を強く推奨する。

- 3) 燃料タンクの取り付けについて
 - ・主催者が貸与する競技用燃料タンクを車両規則第2条、第3項に準拠する形で取り付けなければならない。
 - ・燃料微調整の際にカウルを取り外す事なしに微調整が行える構造であること。

- 4) 舵角について
 - ・最小回転半径は5m以下が望ましい。

P9:第2項 車体【市販車クラス】

■変更及び補強する項目

- 1. 灯火類(ヘッドライト・ウインカー・テールランプ等)
転倒時にガラス片等が飛び散る恐れがあるため、テーピングを施すか、又は取り外さなければならない。

■変更が認められる項目

以下の部品のみ取り外しが認められる。

- 1. フェンダー(フロント・リア)
- 2. キャリア(フロント・リア)
- 3. レッグシールド
- 4. スピードメーターケーブル

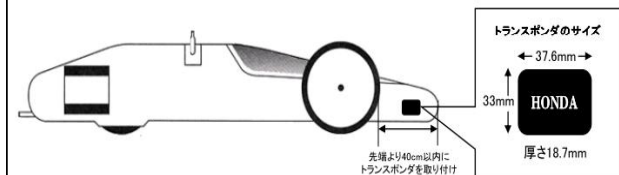
※上記以外の変更は認められない。風防やカウル類の装着も禁止とする。

【改訂前】

P9:第3項 トランスポンダ

主催者から配布されるトランスポンダ(自動計測用発信器)は指定された位置・方法で取り付けなければならない。

【トランスポンダの取り付け】



<取付位置>

車体先端より40cm以内の左側に取り付けること。

<取付方法>

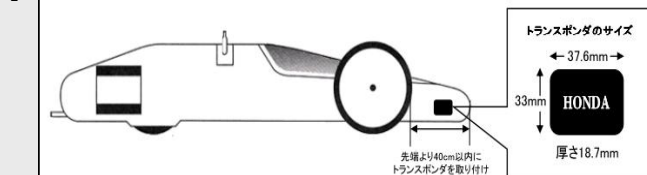
- 1) ステッカー面を表にし、矢印(UP)を上に向けて走行中に落下しないように装着すること。
※ボディが上下分割タイプの場合は下部ボディに装着すること。
- 2) 取り付けは、ガムテープ又は、タイラップ等で固定すること。
※ガムテープで固定する場合は、返却時にトランスポンダ表面のステッカーが剥がれないようにビニールなどで包んで固定すること。
- 3) ステーがある場合、タイラップでの固定を推奨する。
- 4) トランスポンダと路面の間は電波を遮断する物質(下記参照)が無いようにする。
●金属板(アルミ系を含む)
●金属メッシュ
●カーボン繊維の含まれた樹脂板
(カーボンモノコック製の車体内部設置は不可)
- 5) カーボンボディの車体は、電波を吸収する特性を持っているためトランスポンダとボディの間が3~4cm離れるように発砲スチロール等を挟み取り付けること。
- 6) トランスポンダ用カバーを装着する場合、カバーが透明かつ脱着が容易であること。

【改訂後】

P9:第3項 トランスポンダ

主催者から配布されるトランスポンダ(自動計測用発信器)は指定された位置・方法で取り付けなければならない。

【トランスポンダの取り付け】



<取付位置>

車体先端より40cm以内の**車両側面**に取り付けること。

- ・全国大会: 左側面
- ・各地区大会(鈴鹿、九州、もてぎ): 右側面

※受信感度の理由から、カウル外側への装着を強く推奨する。

<取付方法>

- 1) 長い辺を地面に対して平行にして、取付けること。
- 2) ボディが上下分割タイプの場合は、下部ボディに装着すること。
- 3) 走行中に落下しないように、しっかりと取付けること。
- 4) 取り付けはタイラップを推奨する。タイラップがない場合は、粘着テープでも可とするが、透明なテープに限る。
返却時にトランスポンダ表面のステッカーが剥がれないように、ビニール等に包んで固定すること。
- 5) トランスポンダと路面の間(トランスポンダの下方向)には、下記のような電波を遮断する物質がないように注意すること。
・金属板(アルミ系を含む)
・金属メッシュ
・カーボン繊維の含まれた樹脂版
- 6) カーボンボディの車体は、電波を吸収する特性を持っているためトランスポンダとボディの間が3~4cm離れるように発砲スチロール等を挟み取り付けること。
- 7) トランスポンダにカバーを取付ける場合、透明かつ脱着が容易なものに限る。

【改訂前】

P9: 第5項 エンジン

【グループ I・II・III・IVクラス】

エンジンはHonda製4ストローク50ccエンジンをベースとし、改造は自由である。ただし、総排気量が50cc未満で自然吸気(NA)型であること。また潤滑オイルが漏れない構造であること。

【ニューチャレンジクラス】

エンジンは50cc以上150cc以下のHonda製4ストロークエンジンをベースとし、改造は自由である。また潤滑オイルが漏れない構造であること。

(Honda製4ストローク50ccエンジンをベースとしてはならない。)

※エンジン及びその他の潤滑オイルが車外に流出すること、また、タイヤ・ブレーキ等にかかることを防止すること。

※オイル受皿等で防止し、走行時における流出にも考慮すること。

【改訂後】

P9: 第5項 エンジン

【グループ I・II・III・IVクラス】

エンジンはHonda製4ストローク50ccエンジンをベースとし、**下記項目を満たし、改造を認める。**

- ・総排気量が50cc未満で自然吸気(NA)型であること。
- ・潤滑オイルが、タイヤ、ブレーキ等にかからない構造とすること。
- ・受皿を取付け、潤滑オイルが車外に流出することを防止すること。
- ・受皿は、雨天時の水流入、そして走行中の振動を考慮し、十分な大きさであること、また適切な方法で取付けること。

【ニューチャレンジクラス】

エンジンは50cc以上150cc以下のHonda製4ストロークエンジンをベースとし、**下記項目を満たし、改造を認める。**

ただし、

- ・総排気量が50cc以上150cc以下で自然吸気(NA)型であること。
- ・潤滑オイルが、タイヤ、ブレーキ等にかからない構造とすること。
- ・受皿を取付け、潤滑オイルが車外に流出することを防止すること。
- ・受皿は、雨天時の水流入、そして走行中の振動を考慮し、十分な大きさであること、また適切な方法で取付けること。

P10: 第7項 スターター装置

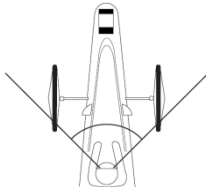
全ての車両は、ドライバーが正常な運転姿勢からエンジンを始動できる何らかのスターター装置を備えなければならない。スターター動力を使い車両を前進させる構造をとってはならない。マニュアル車は、クラッチが切れている時のみスターターが作動する構造であること。

P10: 第7項 スターター装置

- 1) 全ての車両は、ドライバーが正常な運転姿勢からエンジンを始動できる何らかのスターター装置を備えなければならない。
 - 2) 車両に駆動力を与えることができるスターター装置は**禁止**とする。
- マニュアル車は、クラッチが切れている時のみスターターが作動する構造であること。

P10: 第9項 前方視界

全ての車両は、ドライバーが正常な運転姿勢で正面から少なくとも左右90°に渡り、ミラー、プリズム、ペリスコープ等を使用することなく、直接見通すことのできる視界を有すること。



P10: 第9項 前方視界

全ての車両は、ドライバーが正常な運転姿勢で**頭部のみ動かして**、ミラー、プリズム、ペリスコープ等を使用することなく、正面から左右それぞれ90度以上見通せること。また雨天時などウィンドスクリーンが曇る場合には、取外すなど適切な処置をとること。

90度以上

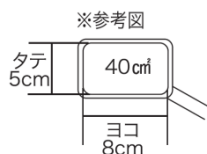
90度以上

P10: 第10項 後方視界(バックミラー)

全ての車両は後方視界を確保する為に、左右各1個フレーム付きバックミラーを備えること。そのバックミラー1個(片側)の鏡の面積は40cm²(例:タテ5cm×ヨコ8cm)以上とする。

《市販車クラスの場合》

左右どちらか片側だけでも可とするが、型式認定時のもの、または該当する車種のHonda純正部品を使用すること。



P10: 第10項 後方視界

全ての車両は後方視界を確保する為に、左右各1個フレーム付きバックミラーを備えること。そのバックミラー1個(片側)の鏡の面積は40cm²(例:タテ5cm×ヨコ8cm)以上とする。

ドライバーが正常な運転姿勢で、**後続車両の状況を見通すことができること。**

また雨天時などウィンドスクリーンが曇る場合は、取外すなど適切な処置をとること。

《市販車クラスの場合》

左右どちらか片側だけでも可とするが、型式認定時のもの、または該当する車種のHonda純正部品を使用すること。

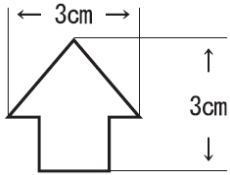
【改訂前】

P10:第11項 安全性の確保

- 1) 屋根付きの車両は、この部分の全部または、一部を脱着式のカウルで覆うことが許されるが、その開閉は車内及び、車外から容易に操作出来なければならない。事故などの緊急の場合にドライバーは直ちに車両から道具を使わず手で脱出できなければならない。そのため蓋の固定にガムテープなどを用いた固定方法は禁止する。
また、救助員によって引き出されることが可能でなければならない。その際、外部から開ける場合にそなえカウルを開ける方法や方向が分かるように矢印で表示しなければならない。

【矢印表示の様式】

緊急の場合に外部からオフィシャル又はチーム員が脱着式のカウルを開ける際に、留具の場所やカウルを開ける方向が分かるように下図の表示を行うこと。



白または赤
※貼付する箇所の色と
見分けがはっきりとつく
様にする。

【改訂後】

P10:第11項 安全性の確保

- 1) 脱着可能なカウルで、車両の全部または一部を覆うことはできるが、車内及び車外から、容易に短時間で、外すことができるものに限る。

事故等の緊急時、道具がなくても、ドライバーが手足だけでカウルを外し、直ちに車両から脱出できなければならない。
直ちに脱出できないような構造の車両は、ドライバーの安全の為、走行を許可しない。

また、事故等の緊急時、オフィシャル又はチーム員が、直ちにカウルを取外し、ドライバーを車外に救出できなければならない。

そのために、誰でも外部からカウルを短時間で外せるように、留具の場所やカウルを開ける方向を示した下図のような表示(矢印マーク)をペイント、あるいはステッカーで明示すること。

貼付する箇所のベース色と、
見分けがはっきりする色にすること。

P11:第9項 禁止事項

- 1) 燃料を冷却してはならない。
- 2) 公式燃料のみを使用し、その他燃料の使用を禁止する。
また、一切の添加剤の使用を禁止する。
- 3) 燃料タンクに加圧及び減圧するようことを禁止する。
- 4) 燃料タンク及び燃料配管に空気タンクを用いた加圧を行うことを禁止する。
- 5) 燃料系統にガソリンの流れを遮断するための負圧コックを装着してはならない。
- 6) 燃料タンクは基準線が斜めになるように取り付けしてはならない。
- 7) その他、計測値に狂いが発生するような構造、行為を禁止する。

P11:第9項 禁止事項

- 1) 燃料を冷却してはならない。
- 2) 公式燃料のみを使用し、その他燃料の使用を禁止する。
また、一切の添加剤の使用を禁止する。
- 3) 燃料タンクに加圧及び減圧するようことを禁止する。
- 4) 燃料タンクへ、直接あるいは間接的に加圧を行うことを禁止する。
- 5) 燃料系統にガソリンの流れを遮断するための負圧コックを装着してはならない。
- 6) 燃料タンクは基準線が斜めになるように取り付けしてはならない。
- 7) 車両に駆動力を与えることができる電気モーターの搭載は禁止する。
- 8) その他、計測値に狂いが発生するような構造、行為を禁止する。

【改訂前】

P12:第1項 燃料系統全重量計測の意義

競技に使用するガソリンは温度によって体積が変化する。そのため競技の前後で燃料タンクの重量を計測し燃料消費量換算する重量計測方式をとっているが、現在のトップアップ方式では、燃料タンク内ガソリンとタンク以外の箇所のガソリンに、部分的温度差が生じる可能性がある為、燃料タンクのみでの計測では、必ずしも正確な計測であるとは言えない。本大会は、希望するチームに対しより正確な燃料消費量を計測するため燃料系統の全重量計測を実施する。本大会は、希望者に対し燃料噴射装置採用車の燃料タンク加圧方式を認めそれに伴う燃料系統全重量計測も実施する。キャブレター装着車であっても希望するチームには、燃料系統全重量計測を実施し正確な燃料消費を計測する。

P12:第2項 燃料系統全重量計測の方法

- 1) 燃料噴射装置採用の車両およびキャブレター装着車で燃料系統全重量計測を選択した車両は、燃料タンクから燃料噴射ノズルまたはキャブレターのガソリンの入った燃料系統の全ての部分(以下、燃料系計測部に略)の重量を、競技のスタート直前およびゴール直後に計測する。
- 2) 上記チームは燃料系計測部を、2名以下で1分間以内に取り外しおよび取付ができる構造と手順を確立すること。この手順は車検時に確認を行う。
- 3) 上記チームは重量計測用の「置き台」を、各チームで準備すること。ゼッケンナンバーを表示した上で競技中は大会事務局にて保管管理する。
- 4) 燃料系統全重量計測を希望するチームは自前の燃料タンクの使用を認める。但し、燃料は公式燃料を使用すること。
- 5) 燃料系計測部の重量計測は、各チームで用意した「置き台」に乗せ、計測員の指示で計量器に乗せてから計測を行う。
- 6) 重量計測は、燃料系計測部の締結・固定・シールに用いるネジやパッキン類・Oリングなど、外せる部品は残さず全て外し同時に計測を行う。また、これら着脱部への液体パッキン類の使用は認めない。
- 7) スタート前の重量計測で燃料がこぼれた場合は計測員の指示のもと、こぼれた燃料を全て拭取って計測する。
- 8) スタート前の重量計測後に暖機運転などで燃料を消費しても、燃料の補充は行わない。(スタート直前のトップアップは行わない)
- 9) ゴール後の重量計測時に燃料系計測部に燃料以外のゴミ・雨水・オイルなどの付着がある場合には車検員が付着物の除去を指示する場合がある。
- 10) ゴール後の重量計測で置き台や計量器の受け皿に燃料がこぼれた場合、拭き取らずにそのまま計測する。但し、受け皿以外にこぼれた燃料の補充は認めない。

【改訂後】

P12:第1項 燃料系統全重量計測の実施について

ガソリンは温度によって体積が変化する一方、重量は温度で変化しない。よって本競技では走行前後で燃料タンクの重量を計測し、消費した燃料の量を算出するトップアップ方式を採用しています。しかし本大会では、希望するチームに対し、エンジンから燃料タンクまでの全ての燃料系統の重量を計測する「燃料系統全重量計測(通称 全重量計測)」も実施します。燃料系統全重量計測を希望する場合には、参加申し込み書類にて、大会事務局に事前申請が必要となります。

- ※全重量計測の希望は、競技審査委員会によって審議され、希望を受理するかどうか判断される。
- ※キャブレター採用車と燃料噴射装置採用車、いずれであっても全重量計測を希望することができる。

P12:第2項 燃料系統全重量計測の方法

- 1) 全重量計測の希望が受理された車両は、競技のスタート直前およびゴール直後に、燃料タンクから燃料噴射ノズルまたはキャブレターまでの、ガソリンの入った燃料系統の全ての部分(以下、燃料系計測部)の重量を計測する。
- 2) 燃料系計測部の重量計測の前に、燃料系計測部の締結・固定・シールに用いるネジやパッキン類・Oリングなど、外せる部品は残さず全て外さなければならない。
※これら着脱部への液体パッキン類の使用は認めない。
- 3) 重量計測は、各チームで用意する「置き台」に乗せ、計測員の指示で計量器に乗せて計測を行う。
※スタート前の重量計測で燃料がこぼれた場合は計測員の指示のもと、こぼれた燃料を全て拭取って計測する。
- 4) スタート前の重量計測後、暖機運転などで燃料を消費しても、燃料の補充は行わない。(スタート直前の燃料微調整は行わない)
- 5) ゴール後の重量計測時に燃料計測部に燃料以外のゴミ・雨水・オイルなどの付着がある場合には車検員が付着物の除去を指示する場合がある。
- 6) ゴール後の重量計測で置き台や計量器の受け皿に燃料がこぼれた場合拭き取らずにそのまま計測する。但し、受け皿以外にこぼれた燃料の補充は認めない。

【改訂前】

P12:第3項 注意事項

- 1) 燃料系計測部の着脱時、および重量計測中に、誤って燃料が洩れたりこぼれたりした場合の責任は全て参加者自身が負うものとする。その原因が競技役員・計測員の不手際起因する場合であっても、大会主催者・競技役員・計測員はその責を負わない。
- 2) 燃料タンクと燃料噴射装置・キャブレター間の燃料チューブを外さずに全燃料系計測部を車両から外せる事。
キャブレター装着車は、スロットルケーブルを外しやすい構造とし、デバイス類の配線ケーブルはコネクターを設け、着脱時の同一性を確保すること。
- 3) 重量計測時に、燃料タンクやキャブレターを傾けると燃料が洩れる恐れがあるため、各チームにおいてペットボトルなどを加工して燃料タンクやキャブレターを水平に保つ軽量な置台を準備する。この際、燃料系着脱部・燃料・置き台を含めた重量が1.8kgを超えないこと。
- 4) 燃料タンク加圧方式を採用する場合は、各チームで加圧タンクを用意すること。(燃料タンクの貸与はしない)
- 5) 燃料を空気などで加圧する場合には、加圧される燃料系統(燃料配管・燃料タンク)と加圧ガスを充填するガスタンクの安全性について構造申告書に添付すること。自前の燃料タンクも、同様にタンクの安全性を明記すること。
また、燃料タンクおよび加圧ガスタンクが、何らかの理由により破損や破裂した場合にもドライバーの安全が確保できるようにすること。

【改訂後】

P12:第3項 燃料系統全重量計測車両に適用される追加規則

- 1) 燃料計測部を、チームスタッフ1名、または2名だけで車両からの取外し及び車両への取付けが1分間以内で完了できること。
※この手順は車検時に確認が行われ、不合格の場合、車両構造の変更を指示する場合がある。
- 2) 燃料タンクと燃料噴射装置またはキャブレター間の燃料チューブを外さずに燃料系計測部を車両から外せること。
- 3) キャブレター採用車の場合、スロットルケーブルを外しやすい構造とし、デバイス類の配線ケーブルはコネクターを設け、着脱前後で燃料計測部の同一性を確保すること。
- 4) 燃料噴射装置採用車で全重量計測を行う場合、自前のタンクの使用を認める。
※ただし、燃料は公式燃料を使用しなければならない。
※自前の燃料タンクを使用する場合、タンクの安全性を明記すること。
- 5) 自前の燃料タンクを使用する場合、燃料タンクへの加圧を認める。
※ただし、加圧される燃料系統(燃料配管・燃料タンク)と加圧ガスを充填するガスタンクの安全性について構造申告書に添付すること。
※燃料タンクおよび加圧ガスタンクが、何らかの理由により破損や破裂した場合にもドライバーの安全が確保できるようにすること。
- 6) 重量計測の際、燃料計測部を格納して重量計に載せるための「置き台」を、各チームで準備すること。「置き台」にはゼッケンナンバーを記すこと。
※「置き台」は競技中、大会事務局にて保管管理される。
「置き台」の提出先、提出締切りなどの詳細は別途、大会事務局から指示される。
※重量計測時に、燃料タンクやキャブレターを傾けると燃料が洩れる恐れがある為、「置き台」は燃料タンクやキャブレターを水平に保持する構造とする。
※燃料計測部・燃料・置き台を含めた重量が1.8kgを超えないように、「置き台」は軽量なものとする。
- 7) 燃料系計測部の着脱部への液体パッキン類の使用は認めない。

P12:第4項 注意事項

燃料系計測部の着脱時、および重量計測中に、誤って燃料が洩れたりこぼれたりした場合の責任は全て参加者自身が負うものとする。

もてぎ大会コース図

ツインリンクもてぎ 西コース

WEST SHORT COURSE

ロードコース (西コース) 1,490.361m

