

5. 申込み登録及び費用

- 1) 個人エントリー 所定の出場申込書、誓約書、健康管理届、主催者の要求する資料及びエントリー費、現金書留にて同封または銀行振込にて申し込む。
- 2) 個人エントリー費 **25,000 円(消費税込)**
- 3) 個人エントリー費に含まれるもの
1 日目夜～3 日目昼の計 6 食の食事。登録した者には登録証(ID カード)、食券を渡す。その他主催者が提供するもの。
- 4) チームエントリー 個人エントリー3 名で 1 チームを構成することができチームクラスにエントリーすることができる。
- 5) チームエントリー費 **3,000 円/3 名に付(消費税込)**

- 6) 競技関係者登録 競技関係者とは、チーム監督及びメカニック、チームスタッフ(家族等同行者)のことをいい、選手に準ずる資格を有する。
- 7) 競技関係者登録費 **4,000 円(消費税込) * 小学生以下無料**
- 8) 競技関係者登録費に含まれるもの
1 日目昼～3 日目昼の計 6 食の食事、登録した者には登録証(ID カード)、食券を渡す。その他主催者が提供するもの。

- 9) エントリー費の返還 大会受付時まで、主催者が受付を拒否した者には全額返還する。それ以外にエントリー費の返還はない。

- 10) 指定銀行
■愛媛銀行 久米支店 普通預金 3311632
SSER 代表 山田徹 (エスエスイーアール ダイヒョウ ヤマダテツ)
■ゆうちょ銀行 記号01600 番号59907
店名:一六九店 店番:169 当座 0059907
カ)エスエスイーアールオーガニゼーション
■ジャパンネットバンク 001-4851759
エスエスイーアール ヤマダ テツ

6. 参加者及び参加資格

- 1) 本競技会に参加する者は、参加申し込みを行う時点において、参加車両を運転するに有効な自動車運転免許証を取得後、1 年以上を経過していなければならない。
- 2) 本競技会に参加するものは、競技に耐え得る体力、精神力、及び運転技術を有すると自認できるものであること。
- 3) 未成年者の参加は保護者の承認及び署名捺印を要し、責任のもてる同行者がいること。
- 4) エントリー用紙類の該当欄をすべて正確に記載する。
運転免許証、登録証、自賠責保険証、健康保険証の各表・裏面のコピー、顔写真(胸から上・無帽)。
※顔写真の提出は証明写真 4cm×3cm(縦×横)を申込書に貼付、または 400×500pixel 以上の JPEG データをメールにて support@sser.org へお送りください。

7. 参加者の責任

大会の参加は参加者本人の意思によって行われる。本大会に参加するにあたり発生した身体的損害また車両や携行品における損害について、主催者はその損害の責を負わない。主催者はその運営において安全を重視し、危険がみなされる場合は、変更および中止、継続参加の中断の申し入れなどを行い、参加者はこれに従う。主催者はその大会の安全管理に最善を尽くすが、事故は全て参加者責任による。同時に参加者は自らの判断で競技の続行に危険が伴う場合などは、その旨を主催者に文書によって伝え参加の中断をすることが出来る。安全に関する事項については十分に協議し、双方とも誠意ある態度でこれを実行する。

8. 章典の対象となるクラス

- 1) 個人総合クラス 全ての選手は個人総合クラスの対象となる。
- 2) グループ A クラス 過去 SSER シリーズ戦においてグループ A クラスのポイントを獲得した者及びグループ B クラスで 5 位以内の入賞者。その他は自由。
- 3) グループ B クラス 上記の者は除外される。
- 4) グループ N クラス 過去 SSER シリーズ戦においてグループ N クラスで 10 位以内に入賞していない者。また過去の SSER で総合 30 位以内、SSER Super-N 及び SSER Group-N 大会で 10 位以内に入賞したことのない者、又はそれと同等の者。

※ 上記グループクラスについては自己申告とする。

- 5) チームクラス (グループ A、グループ B、グループ N)の各クラス 1 位～3 位チームを表彰。
- 6) カテゴリー I 550cc 以上のマシンは自動的にこのクラスとなる。
- 7) カテゴリー II 250cc 以上 550cc 未満のマシンは自動的にこのクラスとなる。
- 8) インターナショナル カテゴリー I、II にあってカタログデータ上の乾燥重量が 160kg 以上を有することを条件とし自己申告によって、このクラスにエントリーできる。
- 9) カテゴリー III 200cc 以上 250cc 未満のマシンは自動的にこのクラスとなる。
- 10) プロモーション カテゴリー III にあって 4 ストロークのマシンは自動的にこのクラスとなる。
- 11) カテゴリー IV 125cc 以上 200cc 未満のマシンは自動的にこのクラスとなる。
- 12) カテゴリー V 80cc 以上 125cc 未満のマシンは自動的にこのクラスとなる。
- 13) カテゴリー VI 50cc 以上 80cc 未満のマシンは自動的にこのクラスとなる。
- 14) アドベンチャー 50cc 未満の車両は自動的にこのクラスとなる。
- 15) レディースクラス すべての女性者対象のクラス
- 16) UNDER 28 すべての 28 歳以下の選手は、自動的にこのクラスにも W エントリーする。
- 17) OVER 48 すべての 48 歳以上の選手は、自動的にこのクラスにも W エントリーする。

9. 検 査

検査時に必要な書類、運転免許証、車両の登録証(又は車検証)、自賠責保険証、健康保険証(健康保険証のみはコピーでも可)を用意すること。また義務づけられた装備品、服装を準備すること。車両検査時には燃料を第 1 ステージ走行に必要な量を満たした状態で検査を受けること。

10. 参加車両及び装備

1) 参加車両

受付申し込み締め切り日までに登録された車両に限り、仮ナンバーは認めない。主催者の判断でエンデューロ又はそれと同等と認定できる車両とする。

2) 車両改造の範囲

車両は原則として改造は認められないが、部分的に法規制範囲内で改造を許可する。最も重要な件は、純正サイレンサー又は SSER 公認サイレンサーを装着し、かつその機能が保持されていることであり、周辺に対して排気音量による迷惑をおよぼさないものであること。

2)-1 改造が許されない箇所

- エンジン(シリンダ、シリンダヘッド、クランクケース、オイルパン、ギアボックス)
- フレーム
- サイレンサー(サイレンサーはその機能が保持された純正品又は SSER 公認品に限る)
- 排気系(エキゾーストパイプ、チャンバーを言う)
- 著しく外観が変更されているもの。威嚇的なグラフィック等は禁止される。
- ドライブスプロケットカバーを取り外すことは出来ない。

2)-2 改造可能箇所

- サイクルメーターの使用を認める。ただし以下の条件を満たすこと。
 - a) 取付け位置は走行中に容易にスピードを確認できる位置であり、メーターの外部又は内部に照明を取り付けること。
 - b) 本体及びセンサーの取付けについて安全性及び耐久性に問題がある場合は車検時に不合格となる場合もあるので、取付け方法には十分に注意すること。
- キャブレターの変更は可能である。ただし、ハンドルバーがどのような状態でも手を放せばスロットルが自動的に元に戻ること。
- 保安部品に関しては、原則的に改造は認めない。ただし、ヘッドライト、補助燈火類の追加・改造は、著しい突起物、危険な素材を使用した追加・改造でなく、かつ道路運送車両法の保安基準に反しない限りこれを認める。ただし、異常が認められた際は、ただちに改造前の状態に復旧できること。
- フロント・リヤともサスペンションの変更は自由。(全高・全長の変更は不可)
- ハンドルバー、バックミラー、前後スプロケットの歯数の変更、リム及びスポークの変更、又タンデムステップの取り外し等は認められる。

2)-3 道路運送車両法に基づく保安部品の基準

保安基準(道路運送車両の保安基準)より抜粋。

32条 前照灯(ヘッドライト)

- 走行用前照灯(ハイビーム)はそのすべてを同時に照射したときは、夜間前方100mの距離にある交通上の障害物を確認できる性能を有し、かつ、その最高光度の合計は300,000カンデラを超えないこと。
- 走行用前照灯の数は、二輪自動車にあつては、1個又は2個であること。**
- すれ違い用前照灯(ロービーム)はその照射光線が他の交通を妨げないものであり、かつ、そのすべてを同時に照射したときに夜間前方40mの距離にある交通上の障害物を確認できること。
- すれ違い用前照灯の数は、二輪自動車にあつては、1個又は2個であること。
- 二輪自動車の前照灯は、その照明部の中心が地上1.2m以下となるように取り付けられていること。
- 前照灯は、車両中心面に対し対称の位置に取り付けられていること。ただし、すれ違い用前照灯の側方に走行用前照灯を備える二輪自動車にあつては、走行用前照灯及びすれ違い用前照灯の中心が車両中心面に対して対称の位置にあればよい。
- 走行用前照灯及びすれ違い用前照灯は、原動機が作動している場合に常にいずれかが点灯する構造であること。
- 照射光線は車両の進行方向を正射するものであること。
- 灯火の色は、白色であること。
- 前照灯は、その取付部に緩み、がた等がある等その照射光線の方向が振動、衝撃等により容易にくるうおそれのないものであること。

[解説] 前照灯は車体の中心部にあつて、合計灯数は特に問わない。

それぞれハイビーム、ロービームを装備しリエゾンの一般公道で対向車がある場合は必ずロービームで走行すること。全て点灯した場合の光量が極端に明るすぎないこと。(300,000カンデラ以下)それぞれの取り付けは極めて確実に容易に光軸がぶれる事が無いようにすること。一般公道上で一般車両に迷惑又は危険が及ぶ状況である又は容易にそうなる可能性があるものであつてはならない。

走行時は、昼間、夜間を問わず、必ず前照灯を点灯しなければならない。

33条 前部霧灯(フォグランプ)

- 前部霧灯は、白色又は淡黄色であり、その全てが同一であること。
- 照明部の中心がすれ違い用前照灯の照明部の中心を含む水平面以下となるように取り付けられていること。**
- 主光軸は下向きであり、かつ同時に3個以上点灯する構造のものでないこと。

36条 番号灯(ナンバー灯)

- 夜間後方20mから自動車登録番号標の数字等の表示を確認できるものを備えること。
- 灯光の色は白色であること。

37条 尾灯(テールランプ)

- 夜間後方300mから点燈を確認できること。
- 光源が5W以上で照明部の大きさが15cm²以上であること。
- 灯光の色は、赤色であること。
- 照明部の中心が地上2m以下となるようにとりつけられていること。

38条 後部反射器(リフレクター)

- 形状は三角形以外の形で夜間後方150mから前照灯で照射した場合にその反射光を照射位置から確認できること。
- 反射部の大きさは10cm²以上であること。
- 反射光の色は、赤色であること。

39条 制動灯(ストップランプ)

- 昼間にその後方100mから点灯を確認できること。
- 光源が15W以上で、照射部の大きさが20cm²以上であること。
- 尾灯兼用のものは主制動装置を操作したときのみ、その光度が5倍以上に増加すること。
- 灯光の色は赤色であること。
- 照明部の中心が地上2m以下となるように取り付けられていること。

41条 方向指示器(ウインカー)

- 車両中心線上の前方及び後方30mの距離から照明部が、見通すことのできる位置に左右1個ずつ備えること。
- 光源が10W 以上60W 以下であり、かつ、その照明部の面積が7cm²以上であること。
- 毎分60 回以上120 回以下の一定の周期で点滅するものであること。
- 車両中心線を含む鉛直面に対して対称の位置に取り付けられたものであること。
- 照明部の中心において、前方は250mm以上、後方は150mm 以上の間隔を有し、最外側の前照灯・尾灯より外側にあること。
- 照明部の中心は、地上2.3m以下となるように取り付けられていること。
- 燈光の色は燈色であること。

44条 後写鏡(バックミラー)

- 歩行者等に接触した場合に、衝撃を緩衝できる構造であり、歩行者等に傷害を与えるおそれのあるものでないこと。
- 反射面の面積は69cm²以上でありこと。
- 反射鏡が円形の場合は直径94～150mm。円形以外の場合は、直径78mmの円を内包し、120mm×200mmの長方形を内接すること。
- 後写鏡の中心が、ハンドルの中心から280mm以上外側に取り付けられていること。
- 車両の左右両側に取り付けられていること。

2)-4 騒音

騒音に対する対策は、地域住民の強い要望によります。特にリエゾン区間での走行の方法にご注意下さい。騒音とは、エンジン、吸排気系、冷却系、及びタイヤ接地部等から発生し、走行条件によって異なるが、一定条件における定常走行騒音、排気騒音、近接排気騒音及び加速走行騒音について基準が設けられている。

		近接排気騒音法基準値			
		平成10年 規制以前	平成10年 規制		平成13年 規制
原 動 機 付 自 転 車	第一種原付車 (50ccまで)	95db	適用 時期	84db ----- 新型車:H10.10.1 継続車:H11.9.1 輸入車:H12.4.1	84db
	第二種原付車 (50ccを超えて125ccまで)	95db		95db	適用 時期 ----- 90db 新型車:H13.10.1 継続車:H14.9.1 輸入車:H14.9.1
二 輪 自 動 車	軽二輪自動車 (125ccを超えて250ccまで)	99db	適用 時期	94db ----- 新型車:H10.10.1 継続車:H11.9.1 輸入車:H12.4.1	94db
	小型二輪自動車 (250ccを超える)	99db		99db	適用 時期 ----- 94db 新型車:H13.10.1 継続車:H15.9.1 輸入車:H15.9.1

[検査標準]より抜粋

計測位置等

ハ) 近接排気騒音を計測する場合の計測位置等は、次のとおりとする。

- a) マイクロホンの向きは、水平とし、かつ、排気管開口部中心へ向けるものとする。
- b) 複数の排気管開口部を有し、その間隔が0.3m以下である自動車にあっては計測の対象とする排気管開口部は、最も後方(最も後方の排気管開口部を複数有する自動車にあっては最も後方、外側かつ上方)のものとする。
- c) 複数の排気管開口部を有し、その間隔が0.3mを超える自動車にあっては、それぞれの排気管開口部を計測の対象とする。

運転方法等

ハ) 近接排気騒音を計測する場合には、次によるものとする。

- a) 自動車は停止状態、変速機の変速位置は中立、クラッチは接続状態とする。ただし、変速機が中立の変速位置を有していない自動車にあっては、駆動輪を地面から浮かせた状態とする。
- b) 原動機を最高出力時の回転数の75%(最高出力時の回転数が5,000rpmを超える自動車にあっては50%)の回転数±3%の回転数に数秒間保持した後急速に減速し、アイドリングが安定するまでの間の最高騒音を計測する。

計測値の取扱い

イ) 計測は2回行い、1デシベル未満は切り捨てるものとする。

ロ) 2回の計測値の差が2デシベルを超える場合には、計測値を無効とする。ただし、いずれの計測値も保安基準第30条第1項に掲げる数値を超える場合には有効とする。

ハ) 2回の計測値(ニ)により補正した場合には、補正後の値)の平均を騒音値とする。

ニ) 計測の対象とする騒音と暗騒音の計測値の差が3デシベル以上10デシベル未満の場合には、計測値から次表の補正值を控除するものとし、3デシベル未満の場合には計測値を無効とする。

計測の対象とする騒音と暗騒音の計測値の差	3	4	5	6	7	8	9
補 正 値	3	2			1		

(単位 デシベル)

2)-5 ナンバープレート

ナンバープレートは、地面に対し45°以上の角度を保ちナンバープレート燈が装備されていること。(基本的にナンバープレートはノーマルであること。)

3) タイヤ

モトクロスタイヤ及びミシュランデザートの使用を禁止する。使用可能なタイヤは、国内仕様車の純正装着タイヤ、またはFIM公認エンデューロタイヤで公道走行可能なもの。使用予定タイヤをエントリー申込書に記載して提出すること。使用不可のタイヤで申し込みを行った場合、申し込みを受け付けない場合もある。

4) 参加車両に関しては、主催者がゼッケン、広告ステッカーの貼付を義務づけることがある。これらの貼付物は、開始から終了までの間、完全な状態で保持されていなければならない。

5) サイレンサーの公認申請

サイレンサーの製造業者は本大会組織にサイレンサーの公認申請書を次の書類を添付して提出することによって公認番号を受けることができる。 必要な書類: 申請書、騒音測定データ、図面、及び内部仕様の説明書

11. 服装及び装備品の規定

1) 次のヘルメット規格が使用を許可されます。

JISまたはSNELL規格適合品で製造年が平成12年3月20日以降のもの。JIS規格については「用途(125cm3未満の旨)」の表示品は使用できない。また上記を満たしていても大きな損傷のあるものは使用できない。

ヘルメットの使用許可範囲に関して、ECE22-05を取得している生産地がヨーロッパのヘルメットの使用を許可します。

2) オフロード用のパンツ(プロテクター内蔵)、オフロード用ブーツ。

3) 脊椎及び胸部を十分に保護するプロテクターの使用を義務づける。

ダブルタイプ(胸部及び背面を保護するタイプ)のブレストガードの使用は認められる。ただし、背面は身長に対して短すぎたり、分割式や割れたり欠けたりして十分な保護ができないものは認めない。

胸部は十分なプロテクション効果がなければならない。

※樹脂など硬質素材による保護であること。圧縮スポンジなどのプロテクターは認められない。

4) ヘルメットリムーバーの使用が義務付けられる。

これは首への負傷の懸念があるような転倒事故を起こした場合に、医師やオフィシャルスタッフが緊急のためにヘルメットを取り外す際に、首への負担を回避するためのものです。ヘルメットに内蔵されている場合は免除される。

また、ネックブレイスの使用を推奨する。

5)バックミラーは必ず左右に取り付けが必要。

6) 工具及びパンク修理具。

7) ホイッスル、非常食 1 食分。

8) 装備携行は車両に固定、又はウエストバックを使用する。ゼッケンのかくれるデイバック等の使用を禁じ、ジャンパーや雨具の着用の際はゼッケンの装着を直さなければならない。ゼッケンナンバーは、予め出場許可証に記載されたナンバーを黄地に青文字で指定の書体で明確に装着のこと。但しナンバーは出場許可証と共に送付する。(文字寸法 150mm×180mm、フロント 1 枚、両サイド各 1 枚)

12. パルクフェルメ

- ①車両検査終了後、直ちにパルクフェルメに車両を止めなければならない。ライダーはエリア内に留まることはできない。
- ②各自のスタートの 20 分前にパルクフェルメの入場出来る。入場の際にはオフィシャルのチェックを受ける。
- ③第 1・第 2・第 3 ステージのゴール後においては、最後の SS のゴールからパルクフェルメに入るまで 30 分のニュートラルタイムが与えられる。30 分以内に再車検を受けパルクフェルメに入らなければならない、これに遅れると遅れた時間のみ減算される。ニュートラルタイムはパルクフェルメ会場前のニュートラルゾーンにて整備等の作業を行う。ピットに戻ることは許されない。
- ④パルクフェルメ解除は表彰式後となる。パルクフェルメに立ち入ることは違反行為となる。この違反者は失格、完走者は RESULTS を抹消される。

13. 競技方法

1) コース

- ①1周 100km～150km の周回コースを 3 日間で 250km～300km。
コースの状況等によって決定する。
 - ②コースマークにより進行する。
 - ③競技委員長は道路状況の変化、その他の理由により予告なくコースを変更することができる。その場合は競技役員の間合図又は案内標示板で表示する。
- ### 2) チェックカードの使用は原則的にない。但し、総合スタート及び総合ゴールの際 ID カードにタイムを記入する。
- ### 3) チェックポイント(CP)の種類
- ①スタートチェックポイント(S.C.P)
スペシャルステージ(S.S)の始まりに設けられる C.P であり、指示されたスタート時刻に役員の手指示によりスタートする。S.C.P は秒計時である。
 - ②フィニッシュチェックポイント(F.C.P)
S.S の終わり、及びトランスポート区間の始まりに設けられる C.P であり、秒計時である。又、次の区間のスタート時刻は到着時刻の秒を切り捨てた時刻とする。そしてこの C.P の手前 100m は追い越し禁止としてフィニッシュライン手前で減速をしなければならない。
 - ③アライバルチェックポイント(A.C.P)
トランスポート区間の終わりに設けられる C.P であり分計時である。
通常 S.C.P と併設される。A.C.P から S.C.P までの区間と F.C.P の計測ラインより前・後方各 100m の区間は役員のコントロールゾーンであり、その区間での参加車両の整備は灯火類、ライセンスプレート、ゼッケン、広告の汚れを拭くこと以外は一切禁止する。
 - ④ブラインドチェックポイント(B.C.P)
B.C.P は一般走行に準じたラリー走行中の非常識な行動(民家付近における暴走、一時停止不履行等)に対して任意の地点で役員がチェックを行うものであり、これに対する抗議は一切認めない。

14. 計 時

- 1) 分計時区間は各 C.P の計時を分単位とし秒以下を切り捨てる。
- 2) 秒計時区間は各 C.P の計時を秒単位とし秒未満を切り捨てる。

15. 所要時間による減算

- 1) 分計時区間(トランスポート区間)における各 C.P 間の標準所要時間との差、遅早共に 1 分につき 1 分の減算とする。
- 2) 秒計時区間(S.S 区間)における各 C.P 間の所要時間 1 秒単位にて減算する。

16. 所要時間以外の減算

- | | |
|--------------------|-------------|
| 1) スタート時刻に遅れたとき | 1 分につき 1 分 |
| 2) コース逆走 | 1 件につき 20 分 |
| 3) チェックポイント不通過 | 60 分 |
| 4) ID カード紛失及び不携帯 | 1 分以上 |
| 5) ニュートラルタイムに遅れたとき | 1 分につき 1 分 |

17. 反則行為による減算

- 1) C.P の発見は全て参加者の責任であり、特に S.S に於いて F.C.P が発見できないという理由で S.C.P への逆走は、失格とする。
- 2) コントロールゾーン内の追い越し 10 分
- 3) 妨害及びスポーツマンらしくからぬ行為 10 分以上又は失格
- 4) 役員の指示に反する行為及び言動 20 分以上又は失格
- 5) 道路交通法違反
警察による摘発 失格
役員による摘発 10 分以上又は失格
B.C.P による摘発 10 分以上
- 6) ガソリンスタンド以外の場所での給油行為は失格とする。(大会本部周辺でも同様)また、コース上での燃料切れによる走行不能はリタイヤとなる。

18. 保安機能の逸失による減算

- 1) 消音機能の低下及び逸失 30 分以上又は失格
- 2) 燈火類の機能の低下及び逸失 1 分以上又は失格
- 3) SS 内でライセンスプレートを脱落させた者は、その SS 内で回収ができなければ失格となる。

19. ゼッケンナンバーとスタート順位の決定

- 1) ゼッケンナンバーは各グループの受け付け完了順に付けられるものとする。
- 2) 原則としてパルクフェルメ又はパーキングエリアからスタート地点までエンジンの始動を禁止する。ゼッケンナンバー順 4 台同時に 1 分間隔でスタートする。スタート 30 秒前にエンジンを始動できる。
- 3) 第 2 ステージのスタートはリザルト順であるが、状況によって変更する場合もある。

20. 順位の決定

- 1) 個人エントリーは減算数の少ないものを上位とする。
- 2) チームエントリーは個人エントリーの減算数を合算し、減算数の少ないものを上位とする。
- 3) 同点の場合はペナルティの有無、ステージの SS-1、SS-2 の順で審査する。

21. 賞典

- 1) 個人総合優勝 金メダル・記念杯・副賞
- 2) 個人総合 2 位 銀メダル・記念杯・副賞
- 3) 個人総合 3 位 銅メダル・記念杯・副賞
- 4) 個人総合 4 位～30 位 メダル・副賞
- 5) グループ A クラス優勝 金メダル・記念杯・副賞
- 6) グループ A クラス 2 位 銀メダル・記念杯・副賞
- 7) グループ A クラス 3 位 銅メダル・記念杯・副賞
- 8) グループ B クラス優勝 金メダル・記念杯・副賞
- 9) グループ B クラス 2 位 銀メダル・記念杯・副賞
- 10) グループ B クラス 3 位 銅メダル・記念杯・副賞
- 11) グループ N クラス優勝 金メダル・記念杯・副賞
- 12) グループ N クラス 2 位 銀メダル・記念杯・副賞
- 13) グループ N クラス 3 位 銅メダル・記念杯・副賞
- 14) チーム・グループ A クラス優勝 金メダル・副賞・賞金 7,000 円
- 15) チーム・グループ A クラス 2 位 副賞・賞金 5,000 円
- 16) チーム・グループ A クラス 3 位 副賞・賞金 3,000 円
- 17) チーム・グループ B クラス優勝 銀メダル・副賞・賞金 7,000 円
- 18) チーム・グループ B クラス 2 位 副賞・賞金 5,000 円
- 19) チーム・グループ B クラス 3 位 副賞・賞金 3,000 円
- 20) チーム・グループ N クラス優勝 銅メダル・副賞・賞金 7,000 円
- 21) チーム・グループ N クラス 2 位 副賞・賞金 5,000 円
- 22) チーム・グループ N クラス 3 位 副賞・賞金 3,000 円
- 23) カテゴリー別各賞 1 位のみ 記念杯
- 24) レディースクラス 1 位～3 位 記念杯
- 25) UNDER 28 / OVER 48 各 1 位～3 位 記念杯

22. タイムアウト(失格)

- ①主催者の指定した標準通過時刻より C.P で 100 分以上遅着した場合。
- ②タイムアウト(失格)及び減算の例外

自チーム以外の負傷者の緊急を要する救助のための減算タイムアウト又は失格の対象となった場合、最終ゴールで ID カード提出時に文書にて申し立てること。(救出された参加車両のゼッケン及び内容、ライダーの署名があること)この場合は競技委員長の権限で、これを軽減又は免除することがある。

23. 安全

リエゾン区間は追越しようとする相手が一般車両、競技車両にかかわらず全て追越禁止とする。但し停止している車両又はスローダウンしてハザード又は手信号で追越を指示する場合は除く。又速度超過及び追越しは失格処分とする。これらを監視する為に主催者は数ヶ所のブラインドチェック、計測所を設置する。

24. 棄権

競技を棄権する場合は、各 CP 及び競技役員が所持している用紙に署名の上競技役員に提出すること。いかなる場合といえども、自らの判断で競技の継続を放棄しその場から立ち去らないこと。この場合、役員関係者が捜索にかかった経費は、人数×時間計算で本人に請求が及ぶものと規定する。

25. 捜索

競技中より行方不明となった場合、役員は最前の努力を尽くして捜索を行う。車両の回収作業は大会終了以降とする。

26. 責任の所在と損害の補償

本大会に参加するのは参加者各自の任意であり、大会内容が自身の体力等に合わないと思われる際には、直ちに参加の継続を中断するのは参加者の責任である。主催者は、その役務に最善を尽くすが、大会中の事故などにより負った損害は参加者が負うものとする。特に近年のエゾジカなど野生動物との衝突など、予測不可能な事態も充分考慮に入れ、常に慎重な参加態度が望まれる。こうした事故などにおいて主催者や大会関係者・関係機関・地方自治体などに一切の損害賠償請求をしないことを誓約し参加する。

27. 抗議

- 1) 参加者は、不当に処遇されていると判断した時、これに対し抗議する権利を有する。
- 2) 抗議は、抗議の対象となる事由を具体的に記述した文書に抗議料 3,000 円を添えて競技委員長に提出しなければならない。抗議料は、その抗議が認められた場合にのみ返還される。
- 3) 計時に関する抗議はその C.P の責任者の判定を最終的なものとし、これに対する抗議は受け付けない。
- 4) 競技に関する抗議は各ステージの各自のゴール後 30 分以内に提出しなければならない。
- 5) 審査委員会の裁定結果は、審判長より口頭で当事者に通告される。
- 6) 抗議は参加者 1 名またはチームとして登録された 3 名の連名により成立し、参加者間の任意のグループによる抗議はこれを受け付けない。

28. サービス

- 1) コース内に 1 ヶ所のサービスエリアを設ける。そこには登録されたメカニック及び車両のみ入ることが許され、選手へのアシスタンスを行うことができる。それ以外の者の立ち入りを厳禁する。サービスエリアまでの移動は登録された車両以外使用することはできない。また、そこでの給油は禁止される。
- 2) リエゾン区間にあるガソリンスタンドを営業させ、その位置をライダーズミーティングで発表する。
- 3) サービスカー登録をされた車両は、コース内に入れない。サービスエリアまでの移動ルートはコマ地図及び地図で示され、これ以外のルートを通ることは厳しく禁止される。これは選手との事故を防ぐために厳に守らなければならない。

29. 肖像権

本大会を対価を得て公開又はテレビ、ラジオ、映画、写真等の対象にすることは総て主催者の権限であり、主催者が本大会の広報のため、参加者の氏名、写真等を使用することは自由である。

肖像権および大会の関連映像の使用について

本大会の肖像権および知的所有権の全てを主催者が管理する。この大会の告知や報道などのため、主催者の権限で参加者の肖像等を使用することができる。参加者は大会中に得ることの出来たルートの情報やGPSのログやSSなど、また一般的な風景以外の特にSSの位置や状況の分かるものや走行中の画像およびデータ、ルートブックなどの情報を、動画サイトほかインターネットなどの媒体を使って公開するには、許可が必要である。また大会の肖像をそれぞれのブログまたはHP等に使用する際は、届出が必要である。

罰則:この規約に関する違反は、知的所有権にかかわる法律の定めによる。

30 禁止事項(すべて失格の対象)

- 1) リエゾンでの速度違反・追越
- 2) オイル等の不法投棄。
- 3) パルクフェルメレギュレーション違反
- 4) 大会中に無線機を使って連絡をし、又は主催者の無線を傍受すること。
- 5) 参加しようとする選手又はその車両は大会当日までの 1 ヶ月間、愛媛県上浮穴郡久万高原町全域の林道内の練習走行を禁止する。主催者は、これをモニターし発見した場合失格とする。

31. 主催者から事故発生にあたっての注意事項

- 1) 道路交通法を遵守しての大会運営において、一般の車両地元の車両の通行を最優先し、事故等は直ちに大会本部に届け出ること。
- 2) 事故は総て参加選手自らの責任で、主催者側はこれに関与しないのは勿論であるが規則書の不十分な理解で事故の責任が主催者や施設関係者にあるといった抗議は、これを認めない。
- 3) 競技関係外車両と事故を起こした場合、競技への参加を一時中断し、総て参加者の責任でこれを処理すること。
- 4) 競技中の選手間の事故は総て選手間で処理し、主催者側はこれに関与しない。

32. 本規則書の解釈

本規則書の解釈は電話又は FAX 又は E-Mail で実行委員会に問い合わせること。大会当日の本規則書の不十分な理解による質問事項は断ることがある。

☆ 宿泊のご案内

■ 駐車場に車で宿泊する場合の費用はエントリーに含まれています。

■ 宿泊施設の利用についてはSSER ORGANISATIONで受付のみ致します。下記の中から選択して下さい。料金は1泊1人分の料金です。今大会では2泊分が必要となります。

■ また、下記の宿泊費用は当日直接施設へお支払いとなります。

	宿泊施設	宿泊費(消費税込)	定員	備考
A	洋間	3,500円	8名 / 3部屋	トイレ付き
B	和室	3,500円	4名 / 10部屋	トイレ付き
C	大広間	3,000円	38名 / 1部屋	

※ 幼児以下は無料