



**TOUR DE NIPPON SERIES
2018 REGULATION**
シリーズ戦特別規則書

SSER
ORGANISATION



【公示】

SSER ツールドニッポンシリーズ 2018 は、道路運送車両法ならびに道路交通法に準拠して定める本特別規則書に拠って当実行委員会の管理・運営のもと開催される。

【精神】

参加するにあたって、特に自然環境や社会環境に十分な配慮をし、良きライダーとして良き社会人として秩序と調和を大切にすること。よってこうしたスポーツの地位向上と、モーターサイクルの健全な発展に寄与するものとする。

第1戦 The 4th YUFUIN RALLY 3DAYS 2018

開催日： 2018年3月16日(土)～3月18日(日)3日間

開催地： 九州 湯布院

第2戦 The 30th TOUR DE BLUEISLAND 2018

開催日： 2018年4月28日(土)～5月5日(土・祝日)8日間

開催地： 四国

第3戦 The 12th CROSS COUNTRY RALLY HOKKAIDO 4DAYS 2018

開催日： 2018年7月13日(金)～7月16日(月・祝日)4日間

開催地： 北海道

第4戦 The 1st RALLY TOHOKU 3DAYS 2018 (仮称)

開催日： 2018年10月19日(金)～10月21日(日)3日間

開催地： 東北/福島

(条件)

参加する個人総合成績がシリーズポイントの対象となる。したがって、大会ごとにクラス、車両の変更は自由である。

(シリーズポイントカウント)

次の方法によりシリーズポイントの計算をする。総合順位よりポイント表に示されたポイントを合計する。

同ポイントの場合は、3位以内に限り第2戦TBIの順位の上位のものを上位とする。

いずれも同大会にポイントがない場合は第3戦の順位の結果で決定する。

ポイント表

順位	各戦共通
1	15
2	12
3	10
4	8
5	6
6	5
7	4
8	3
9	2
10	1

(表彰)

12月に東京において上位3名の年間表彰が行われる。

(2018年度の副賞)

総合優勝 ラリーモンゴリア2019のエントリー費100万円相当が免除され招待される。

総合2位 同上50万円が免除され優待される。

総合3位 同上30万円が免除され優待される。



1.参加車両及び装備

1) 参加車両

この項目に関する抗議などは受け付けない。

本エントリー受付締切日までに登録された車両に限る。(仮ナンバーは認められない。)登録名義(使用者)が参加者本人であること。登録名義(所有者および使用者)が参加者と違う場合は名義人の貸与証明書を提出すること。車両はオフロードバイクに限られる。航続距離が**200km**を超えるものと自らが責任をもって判断した車両。スクーター形状(ステップスルーのもの)のものなど認めない。

2) 車両改造の範囲

車両改造は原則として認めない。ただし部分的に法規制範囲内であって、その改造が公示にある「精神」の解釈における主催者の判断において、その範囲にあると容認できる場合は、これを許可する。最も重要な件のひとつは、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。また車両からそのほかの騒音や、威嚇的で不用意なグラフィックなどではないことなどが要求される。

2)-1 法規制範囲内であっても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。
- ※部品製造終了など純正部品が入手できないなど特例的に審査する場合がある。**

2)-2 改造可能箇所

- ラリーメーター/サイクルメーター**の使用においては以下の条件を満たすこと。
 - a) 取付け位置は走行中に確実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が確保されていること。
- キャブレターの変更は可。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。
- 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の範囲内でこれを認める。
ヘッドライトは走行中、常時点灯とする。また、減光(HI/LOW切り替え)スイッチは、ハンドルグリップから手をはなす事無く操作できる位置に配置すること。
- フロント・リアともサスペンションの変更は可(全高・全長の変更は不可)
- ハンドルバー、バックミラー、前後の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は可。
- 燃料タンクの改造については、メインタンクの変更は従来通り認められる。
サブタンクをリアに増設することを認める。但し、以下の点に注意すること。これらの点は車検時にチェックされる。
※ガソリンを入れることを目的として責任ある製造者により製造されているものであること。
※ゴムバンドなどの伸縮性の材質での固定は不可。ボルト・ナットを使用した堅牢な取り付け方法であること。
※タンク容量に特に制限はないが、リアフレームへの加重を考慮し常識の範囲内であること。
※フューエルパイプの取り回しには十分に注意すること。

2)-3 道路運送車両法に基づく保安部品の基準

保安基準(道路運送車両法)より抜粋。

32条 前照燈

- 走行用前照燈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。
- すれ違い用前照燈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。
- 二輪自動車の前照燈は、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っては、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。
- 照射光線は車両の進行方向を正射し、その主光軸は下向きであること。
- 燈火の色は白色または淡黄色であり、そのすべてが同一であること。
- 取り付け部は光軸の方向が振動、衝撃等により容易に狂わない構造であること。

[解説] 前照灯は車体の中心部にあって燈数は特に問わない。

それぞれハイビーム、ロービームを装備しリエソ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で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ってはならない。

33条 前部霧灯

- 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 番号燈

- 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。
- 燈光の色は白色であること。

37条 尾燈

- 夜間後方300mから点燈を確認できること。
- 照明部の大きさが15cm²以上であること。
- 燈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

- 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とき、その反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 制動燈

- 昼間後方100mから点燈を確認できること。
- 照射部の大きさが20cm²以上であること。
- 尾燈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。
- 燈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

- 車両中心線上の前方及び後方30mの距離から指示部が、見通すことのできる位置に左右1個ずつ備えること。
- 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。
- 燈光の色は橙色であること。



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以上であること。
- 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 / 騒音に対する法規の遵守は極めて重大である。
特にリエゾン区間での走行の方法に注意。

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。

(単位 デシベル)

		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	84db ----- 適用時期 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	90db ----- 適用時期 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	94db ----- 適用時期 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	94db ----- 適用時期 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(ロ)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。
- 二) 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値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		

2)-5 ナンバープレート

ナンバープレートは、**上向き40° ~ 下向き15°**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。

脱落を防止するため装着の補強またはワイヤリングなどを施すこと。破損を繰り返して欠損や汚損のはなはだしいナンバープレートの使用は認めない。

3) タイヤ

モトクロスタイヤの使用を禁止する。使用可能なタイヤは、以下の通りとする。

- 国内仕様車の純正装着タイヤ
- FIM公認エンデューロタイヤで公道走行可能なもの
(ミシュラン デザート、ミシュラン AC10、ピレリ SCORPION XC は不可)
- 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。

4) 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る。

JIS または SNELL 規格適合品で製造年が 2007 年(平成 19 年)4 月 1 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。ヘルメットはこれ以外であっても、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する。



②オフロード用のパンツ、ブーツ及びグローブ。ニーシンガード必要、ショートブーツは禁止。

③脊椎及び胸部を十分に保護するプロテクターの使用は義務づけられる。

ダブルタイプ(胸部及び背面を保護するタイプ)のプ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られない。

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。

※ プロテクターは露出しない。ジャケットのインナーに着用しなければならない。

④ヘルメットリムーバーは義務付けられる。

これは転倒時に頸椎への損傷を未然に防ぐものであり、ヘルメットリムーバーは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ある。ヘルメットに内蔵されている場合は免除される。

⑤ネックブレイスは強く推奨する。

⑥工具及びパンク修理具

⑦懐中電灯2ケ(ヘッドランプタイプ×1・マグライトタイプ×1)、サイリウム(ケミカル発光棒)×2、ホイッスル×1、コンパス、ロープ(φ5mm以上長さ10m以上)、アルミシート(エマージェンシーブランケット)、食器セット、テント、シュラフ、非常食2食分(2000kcal以上)、水1L、ツーリングマップル(走行するエリアが掲載されたもの)

※テント・シュラフを預ける場合は、ダブルバックの中に入れること。

⑧主催者は次のステッカースペースをゼッケン等の貼付及び主催者側のスポンサーの為に空けておくことを要求する。

a.フロントライトカウル、左右のサイドカバー上 左右250mm×天地180mm

b.フロントフェンダー先端部より300mmの間。

※振り分けバッグ等を使用する場合は、バッグにゼッケン貼付用のプレート(樹脂)を左右共に取付ける事。

※サイドゼッケンは、必ず車体後部サイドカバー部で、ライダーにより確認が阻害されない位置に貼付する。
シェラウドやタンク等に貼付する事は禁止される。

⑨ヘルメット左側頭部に100mm×100mm以上のサイズの蛍光オレンジ又はヘルメットのカラーリングと区別できるゼッケンを貼付すること。(各自が用意する)

⑩マップホルダーの使用を義務づける。

マップホルダーとは、ルートブック(A5 サイズ、幅 148mm)を連続して見るためにロール状となったルートブックを収納するケースで、防水されており照明があっても夜間でも 見ることが可能なものである。また、転倒などの衝撃の際にライダーが十分に保護されていることが必要。取り付けについては、ハンドルブリッジは原則として不可。メーターの視認を妨げず、かつ前方視界を妨げない位置に取り付けなければならない。

ラリーメーター用の照明のアルミ等のバイザー取付け形状にも十分な安全措置が必要。

ナビゲーション周り及びスクリーンなどに、鋭利な端部を有しないこと。鋭利でないとしてもエッジ部は柔軟な素材でカバーしなければならない。

⑪バックミラーは必ず左右取り付けること。

⑫ハンドルブリッジには、原則としてハンドルバーパット以外を取り付けてはならない。

5) フロントゼッケンスペースについて

フロントにゼッケンナンバーを貼るスペースは金属であってはならない。また、鋭利な端部を有する形状も禁止する。



6)通信手段

無線送受信機の搭載及び所持は禁止する。但し、公共放送の受信のみ可能なものを除く。また、携帯電話の所持については自由。

7)義務づけられた車両装備

エンジンオイルのドレンボルトに脱落防止のワイヤリングを装備しなければならない。
ドレンボルトとはそれが脱落した場合、モーターサイクルが走行中にエンジンオイルが散逸するボルトを言う。

8)GPS

GPSの使用を認める。ただし日本国内の道路地図ソフト等の使用は禁止する。
あくまでもルートブックに従い走行し、GPSは緯度・経度を使った基本的なナビゲーションの補助に使用するもののみとする。取り付け方法については車検時にチェックし、危険なものについては改善を求める。

2. 競技方法

1)コース

1)-1 ルートブック(A5サイズ、幅148mm)を使い、各クラスに応じた道路交通法に従い走行する。国道、県道、市町村道、有料道路、林道、民有地、モトクロスコース等を使用し、環境保護と地域の交通を優先したコース設定とする。

1)-2 コース変更

主催者は道路状況の変化、その他の理由により予告なくコースを変更できる。その場合は競技役員の合図又は案内標示板で表示する。

2)チェックカード

チェックカードはエマーゼンシー封筒に印刷されている。各通過確認のCPでこれを提示し、通過の確認を意味するタイムの記入を受ける。チェックカードは、毎日のゴールチェックでオフィシャルに提示したあと返却される。
各SSは提示の必要は無いが、役員に求められたときは提示しなければならない。

3)チェックポイント

3)-1 チェックポイント(CP)の種類

OPC(パスチェック)通過チェックと呼ぶこともある。
リエゾン区間中に毎日1~2ヶ所用意する。開設時間は限られている。

OSCP(スタートチェックポイント)

SSのスタート地点に設けるCPで、秒計時である。

OFCP(フィニッシュチェックポイント)

SSのフィニッシュ地点に設けるCPで、秒計時である。手前100mにフラッグが掲示される。

OGCP(ゴールチェックポイント)

1日の最終ゴール地点に設けるCPで、分計時である。

GCPをクリアした車両は直ちにキャンプエリア内に入り役員の指示に従って車両を駐車させる。

3)-2 コントロールゾーン

CPの前後100mはオフィシャルのコントロールゾーンであり、「CP100」のフラッグからCPまでの間の追い越しは全て禁止される。万一、同時にこのゾーンに進入した場合は左側走行車両が優先権を得、右側走行車両は直ちに減速し左側走行車の後方に着かなければならない。この規則が守られない追い越し車両は計時計測されない。計測は進行方向の左側にて行われる。

コントロールゾーン内では、ゼッケン、スポンサーの広告ステッカー、ライト類の汚れを拭く以外車両の整備を禁止する。休息も同様であるが役員からの指示、説明等がある場合は特例とする。



3)-3 チェックポイントにおいて

- ①PC, SCP, FCPに到着した車両は、オフィシャルの指示に従って車両を止め、エンジンを切り、オフィシャルヘチェックカードを提出することが義務づけられる。
- ②SCPでスタートを待つ場合、自分より3台先の車両がスタートした後エンジンを始動できる。但し、この台数はそのCPのオフィシャルの判断で増減する場合もある。
※チェックカードに記載された時刻は、そのCPを離れた時点で固定される。従って記載された時刻の確認は参加者の責任である。

3. 計時

- 1)分計時区間は各CP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CPの計時を秒単位とし秒未満を切り捨てる。
- 3)FCP到着の為コントロールゾーンに進入した車両は十分に減速し、フィニッシュライン(オフィシャル車両のライン上)をクロスする際は徐行し、オフィシャルに自らのゼッケンを確認させる義務をもつ。これに違反した車両は計時計測されない。
- 4)上記3)やコントロールゾーン内での追い越しで計測されなかった車両は、ペナルティは与えられないが、そのSS最大所要時間者との同一タイムが与えられる。

4. 総合スタート及びスタート順位の決定

- 1)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。各自のスタート時刻の30秒前よりエンジンを始動できる。
- 2)グランドスタートはアドベンチャークラスより行う。アドベンチャークラスのスタート順は常にゼッケン順とし、30秒間隔にて1台ずつスタートする。その後、原則として前日迄の総合順位の1位の者より1台ずつ30秒間隔でスタートする。(但し、状況に応じて間隔は変更する場合もある)
- 3)SSのスタートに関しては、SCPへの到着順とする。

5. 抗議

1)原則

- ・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。
- ・抗議は、抗議の対象となる理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。
- ・計時に関する抗議はそのCP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。
- ・競技に関する抗議は当日の各自のゴール後2時間以内に提出しなければならない。リザルトの発表も2時間をもって固定される。
- ・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. パーキングエリアとパルクフェルメの定義

どちらも車検場、プロローグ会場、キャンプ場で車両を駐車させるためにオフィシャルが定めたエリアである。パーキングエリア内では、車両の整備等、自由に行えるが、1度入った車両を翌朝又は次のスタート前までに持ち出した場合失格となる。パルクフェルメでは、キャンプ用品等、身の周りの物、ルートマップの取り付け、取り外しを行う以外一切禁止し、各自スタートの15分前に入ることができる。



7. アシスタンス

オフィシャルの用意したアシスタンス以外は、参加者で競技続行中の者から受けることを除き禁止する。任意の地点にスペアパーツを輸送すること、ラリールートから離れた整備、部品の調達、観衆のアシスタンス及びラリー同走者等は全て厳しく禁止され、失格の対象となる。選手間のアシスタンスについて、安全が確保できない等緊急の場合及びオフィシャルの指示による場合以外は以下の行為を禁止する。

- コース上でのバイクによるバイクのけん引。
- 他の選手によるエンジン始動。
- 他の選手がバイクにまたがること。

コース上で(SCPを出てGCPに入るまでの間)これらに反した場合、アシストを受けた選手を失格とする。

8. 棄権

1) 原則

競技を棄権する場合は、チェックカード裏面のリタイア届に必要な事項をすべて記載の上、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。

2) 当日において棄権するものは、毎日チェックカードと共に渡されるエマージェンシー用封筒を開封して、その中に記載のある夜の宿泊地まで連絡を入れること。棄権後の状況にて失格かリタイアかその扱いが判定される。最悪の場合又は連絡が不通の場合は、大会本部の留守番電話に連絡しなければならない。

9. 失格とリタイア

1) 失格

- ・SS所要タイム以外の減点が10時間を越えた者。
- ・SSを故意にスタートしなかった者。
- ・翌朝の1番車スタートまでにGCPのチェックを受けていない者。
- ・その他17項参照。

2) リタイア

- ・競技の続行を技術的、体力的要因にて役員によって止められた者。
- ・マシントラブル等、競技の続行を自らの判断で中止した者でリタイア届が正式に提出された場合。
※失格とリタイアは明確に区別され、失格となった者はラリーから完全に除外され全ての権利を剥奪される。リタイア者は競技の最後尾又は別ルートから次のキャンプに向かうことができる。参加者としての権利は保全される。

10. 失格及び減算の例外

負傷者の緊急を要する救助のための減算又は失格の対象となった場合、チェックカード最終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会の権限でこれを軽減又は免除することがある。抗議料は不要である。

11. エマージェンシーセット

スタート時に渡されるエマージェンシー封筒には、その日のコース、目的地及び緊急連絡方法が明記しており、問題が発生した場合、これを開封し連絡をしなければならない。この封筒を開封することにペナルティは与えられない。CP、SS等の不通過、マキシムタイムオーバー等を計算する。



12. 減点/減算

1) SS内は所要時間を全て減算する。

2) CP不通過

・パスチェック不通過

1回目・・・1時間のペナルティ

2回目以降2時間のペナルティ

・SS不通過

2時間以上のペナルティ又は失格

3) スタート時間の遅れ

所定のスタート時刻に遅れたその時間をペナルティとして減点

4) GCPIにおけるマキシマムタイム遅れ

2時間のペナルティ

5) 前照灯不点灯

10分 スタート時はスタート拒否

6) 保安部品の機能の逸失

1時間又は失格

7) チェックカード紛失

10分以上又は失格

8) オフィシャルの指示に反する行動

3時間又は失格

9) 口頭による抗議

1回目・・・1時間/2回目・・・失格

※但し、抗議文を提出した後の口頭での事情説明は正当な行為であることを確認する。

10) その他17項参照

13. 順位の設定

減算数の少ないものを上位とする。同点の場合はSS-1の減算数差で、以降SS-2, SS-3により決定する。チームクラスは、チーム全員のタイムの平均値を出し決定する。リタイア者の出たチームは、最下位の参加者と同タイム+1hrを与える。

14. 捜索及び救助

競技中より行方不明となった場合、役員は最善の努力を尽くして捜索を行う。救助された者は、その当日のキャンプ地、又は医療施設まで役員によって運ばれる。車両の回収に関しては、主催者はその義務を負わないが、その地点を参加者には明確に示す。

15. 損害の補償

大会役員は、その役務に最善を尽くすことは勿論であるが、競技者の負傷、死亡その他、車両の損害に関しては主催者及び大会役員は一切の責任を負わない。

16. 肖像権

本大会を、公開又はテレビ、ラジオ、映画、写真、ウェブサイト上に掲出することは全て主催者の権限のみであり、主催者が今大会または今後の広報のため、参加者の氏名、写真等を使用することは自由である。又、参加者が本大会の肖像権を使用する場合は主催者に申し入れなければならない。

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。

17. 大会中の情報送信について

参加者は事前にメールアドレス(必ず本人のみが受信できるもの)を登録しておけば、大会中のさまざまなインフォメーションが受信できる。またトラブル等の情報を送信することによって主催者への連絡の補助的役割を負わす。



18. ペナルティ一覧

	対象事項	ペナルティの内容	
検査	登録受付指定時刻への遅れ	分計時により遅れた時間をペナルティとする	×
	検査終了時間以内に検査が終了できない	30分以上又は失格	失格
	書類・車両不備等で検査不合格	×	失格
	禁止された装備品	検査時点では撤去すれば良いが、検査終了以降大会終了時迄に所持があった場合は失格	失格
	レギュレーションで定められた装備品の不備	検査中断し検査終了時刻迄に完備されなかった場合は失格	失格
競技規則	チェックカードの改ざん、虚偽の記載	×	失格
	他の参加者又は役員への妨害等	×	失格
	アンスポーツマンライクな行動について		
	指定されたスタート時刻への遅れ	分計時により遅れた時間をペナルティとする	×
	指定されたスタート時刻へ30分を越える遅れ	×	失格
	パルクフェルメ・パーキングエリアに関する違反	×	失格
	道交法違反・交通事故の警察による摘発及び処理	×	失格
	アシスタンスの違反	×	失格
	抗議の方法違反(口頭による抗議)	1回目・・・1時間/2回目・・・失格	失格
	オフィシャルの指示に反する行動	3時間又は失格	失格
	SSの所要時間以外の減点が10時間を越えた	×	失格
	SSを故意にスタートしない	×	失格
	翌朝の1番車のスタート迄に前日のチェックカードの提出がされていない	×	失格
	パスチェック不通過	1回目・・・1時間/2回目以降2時間	×
	SS不通過	2時間以上又は失格	失格
	GCPにおけるマキシマムタイム遅れ	2時間	×
	前照燈不点燈	10分 スタート時はスタート拒否	×
	保安部品の機能の逸失	1時間以上又は失格	失格
	全てのCPにおける逆方向からの進入	1時間	×
	GCP通過後直ちにチェックカードを提出しない	1時間	×
GCPチェックカード提出後キャンプ地を離れる	×	失格	
チェックカード紛失	10分以上又は失格	失格	
モトクロス	コースの試走	×	失格
コース	コースステップへの接触	10分	×
ルール	コースステップの切断	20分	×
	コースのショートカット	1時間	×

*参加に関しては当該大会概要及び申込書をご利用下さい。

*サイレンサーに関する詳細はホームページをご参照ください。