

2022

FIM アジアロードレース

競技規則

技術規則

(ASB1000)

(SS600)

(AP250)

(UB150)

一般規約および条件

アンチドーピングコード	1
1. スポーツ規則	
1. 1 序論	2
1. 2 イベント	2
1. 3 パドック	3
1. 4 オフィシャル及び組織	4
1. 5 審査委員	6
1. 6 レースディレクション	7
1. 7 FIM アジア審査委員	8
1. 8 カレンダー	9
1. 9 クラス	9
1. 10 競技参加適格者	9
1. 11 エントリー及びワイルドカード	9
1. 12 スケジュール	12
1. 13 テクニカルコントロール/ドーピングコントロール	14
1. 14 プラクティス	14
1. 15 レース出場資格(全クラス)	15
1. 16 グリッドポジション	16
1. 17 レース	16
1. 18 スタート手順	17
1. 19 ライドスルーの手順	23
1. 20 ウェット及びドライレース	24
1. 21 プラクティス及びレース中の行為	24
1. 22 フラッグ及びライト	28
1. 23 メディカルカー	32
1. 24 レースの終了およびレース結果	33
1. 25 レースの中断	34
1. 26 中断されたレースの再スタート	35
1. 27 チェックエリア	37
1. 28 選手権ポイントおよび順位	37
1. 29 競技者への指示と連絡	38
1. 30 ピットストップ	38
1. 31 ピットレーン内のチーム要員	39
1. 32 抗議が生じた場合に実施されるマシンコントロールに必要な保証金	39
1. 33 イベントに参加しなかった場合	39

FIM アジア並びに FIM アジアロードレース常任委員会は、如何なる場合であっても規則にある全ての条項を改訂することができる。

規則書が完成した後に変更や改訂が生じた場合、それは電子的に行われ、オンライン版が前規則に代わるものとする。

常任委員会の構成は、

- FIM アジア代表者 1 名
- トゥーホイールモーターレーシング (TWMR) 代表者 1 名

とし、メンバーの利益に関わる全てのアジアロードレースに関し審議、決定する。

常任委員会の招集手順、ミーティング手順（電話またはその他電子的方法）、任命や欠席時の代理等全ての手順は常に両メンバーの同意の元に行われる。常任委員会の決定は最終のものとされる。

一般規約および条件

本規則発行前の全ての規則は、本規則にとって代わられる。

アジアロードレース選手権(以下選手権とする)に参加するすべてのライダー、チーム関係者、オフィシャル、主催者及び関係者全ては、自ら、および自らの雇用人、代理人に、下記の規則の条項を遵守させる義務がある：

1. スポーツ規則
2. 技術規則
3. 規律および裁定規則

規則は、随時補足および改訂される。

上記に明記された者は、アジアロードレース選手権規則(以下規則とする)に則り、ペナルティー対象者となりうる。規則は、さまざまな言語に翻訳される場合があるが、解釈に関して疑義が生じた場合は、公式の英語版規則が優先される。

自らのエントリーに関係する人物全員に、規則の条件を保守させるのがチームの責任である。規則を遵守することは、ライダー、あるいはイベントにマシンを出場させる他の者とチームの合同かつ個別の責任である。

エントリーしているマシンと何らかの形で関係する者、あるいはパドック、ピット、ピットレーン、またはコースにいる者は、全員がイベントの間、常時適切なパスを身に付けていなくてはならない。

アンチドーピングコード

関係する者全ては、FIM アンチドーピングコードを熟読しなければならない。状況に応じてペナルティーが科せられる。

1. スポーツ規則

1.1 序論

1.1.1 ライダーとチームのための選手権が開催される。

1.2 イベント

- 1.2.1 イベントは、技術及びスポーツチェックの開始予定時刻になった段階で開始したと見なされ、すべてのレース終了後の抗議提出期限が終了し、技術的、またはスポーツ的な立証が終了した段階（いずれか遅い方）で終了したとみなされる。
レースコントロールは、すべての設備が使える状態のまま、抗議提出期限が終了するまで待機し、すべてのオフィシャルとマーシャルも、その間、レースディレクション及び FIM アジアスチュワードの要請に答えられるように待機していなければならない。
- 1.2.2 イベントは、FIMアジアが当該選手権用に承認したサーキットで開催されなくてはならない。
- 1.2.3 イベントで併催できるレースは、TWMR が承認したサポートレースとし、イベントスケジュール（1.12）に変更を及ぼさないレースのみとする。
- 1.2.4 イベント中に、“デモンストレーション” や “ディスプレイ” などのように 4 輪のレースを含み車両を用いた活動を行う場合、事前に TWMR の承認を受けなくてはならない。
- 1.2.5 主催者は、プロモーターによって指名される。
- 1.2.6 主催者は、イベントのスムーズかつ効率の良い進行のために必要な設備と人員を提供することに関して責任を持つ。
- 1.2.7 TWMR は、TWMR の定める全参加者、マニファクチャラー、ライダー、スポンサー、チーム、サービス会社及びオフィシャルが大会期間中の事故により補償される第三者保険をカバーする保険を手配するか各主催者より提供を受けるものとする。第三者保険は、FIM アジア及び主催者による第三者に対する補償も規約に含まれていなければならない。規約は英語で記載され、主催者、TWMR 及び FIM アジア事務局に大会の 20 日前までに提出されなければならない。各大会で補償される額は最低 50 万 US ドルとする。保険適用の開始はレース前の水曜日の午前 8 時（土曜日決勝の場合は火曜日）とし、レース後の月曜日 24 時までとする。（土曜日決勝の場合は日曜日）
主催者が、独自に第三者保険を準備する場合、本事項 1.2.7 に記載されている補償以上のものとし、保険会社の署名捺印のされたあ保険証券を TWMR 及び FIM アジア事務局に提出しなければならない。本件に関する申請（用紙は TWMR より提供）

大会の20日前までに TWMR に郵送または発送されなければならない。

1.2.8 大会の30日前までに、大会主催者は、FIM アジア及び TWMR に下記情報を提供しなくてはならない。

- ◇ 連絡の為のオーガナイザーの名前と住所、および連絡用の電話番号、ファックス番号及び e-mail アドレス
- ◇ イベントの開催日および開催地
- ◇ サーキットの詳細図。進行方向（時計回りであるか、逆時計回りか）、及び全長。
- ◇ サーキットにおけるライダーインフォメーションセンターと公式伝達ボードの位置
- ◇ 第三者賠償保険を担当する会社の名前および住所、および保険証番号
- ◇ 主催国協会名称と住所
- ◇ 競技監督氏名（FIM クラークオブザコースライセンス番号併記）
- ◇ チーフメディカルオフィサー（CMO）氏名、住所、および電話番号
- ◇ 当該大会指定病院名、住所及び電話番号

特記 主催者は、大会特別規則の作成並びに発行を要求されない。

1.2.9 大会の遅くとも14日前までに、TWMR は上記の情報を印刷し、イベントに参加するすべてのチーム宛に発送する。

1. 3 パドック

1.3.1 遅くとも火曜日から、チームがパドック、ピットボックス、および他のすべての設備を使えるように準備され、レース終了後の朝5時までは、競技参加者がこれを使用できるようにしなくてはならない。

1.3.2 パドックは、ピット設営を行うために到着したチームが、7時から20時30分の間、出入りが可能でなければならない。

1.3.3 パドックが使用されている間中、サーキットとパドックの車両進入ゲートは24時間体制で警備されていなければならない。

1.3.4 パドックが使用されている間中、全ライダー、チーム、マニファクチャラー、スポンサー、サービス会社、オフィシャル、FIM アジア、TWMR 等のためにサーキット内の基本的な医療サービスと消火サービスが用意されなければならない。

1.3.5 日曜日のレースに先立つ水曜日の深夜0時から、レース後の月曜日の深夜0時まで、パドックエリアには完全な警備体制が整っていなければならない。

1. 4 オフィシャル及び組織

下記の全てのオフィシャルは大会の円滑な運営のために必要とされる時間までに集合していなければならない。

1.4.1 常任オフィシャル

全ての選手権常任オフィシャルは、常任委員会が任命する。

以下の全てのオフィシャルは監督業務を行う監督者として任命される。病気または不可抗力の場合以外、オフィシャルは各大会に出席するものとされる。

レースディレクター

適切な規則運営、プラクティス及びレースが効率よく行われているかの監督責任を有する。

レースディレクターは、罰則に関する権限を持たない。

レースディレクターは、競技監督と常に相談の上仕事に従事する。

レースディレクターは下記部分について優先的な権限を有し、競技監督はその合意を示し命令を下す。

- プラクティス及びレースの運営、タイムテーブルの維持、そして必要な場合、レースディレクションに対してスポーツ規則に準拠したタイムテーブルの変更を提案する。
- もし、継続する事によって安全が確保できないと判断する場合、スポーツ規則に準拠しプラクティス又はレースを停止し、適切な再スタート手順が取れるか確認する。
- スタート手順
- メディカルカーまたは高速介入車両の使用

テクニカルディレクター

技術規則が適切に遵守されているか確認し、車検の管理及び技術的抗議の対応を行う。

テクニカルディレクターは彼の独断により、安全上の理由から如何なるパーツの使用も拒否することが出来る。テクニカルディレクターは、随時、技術規則に関わる一般的デザインガイドラインを発行及び改訂することが出来る。。

メディカルディレクター

主催者によって任命され、チーフメディカルディレクターとの連絡に関して責任を有するとともにメディカルコードが適切に遵守されているか確認する。

セーフティーオフィサー

安全に関する全般的な監督責任を有する。

スターター

スタート手順に関する責任を有する。

1.4.2 各大会におけるオフィシャル

全てのイベントオフィシャルは各大会毎に任命され、FIM によって承認される。

A) FIM アジアが任命するオフィシャル

- 1) 審査委員長及び国際審査団メンバー2名（FIM スポーティングシュワードライセンス所持者）イベントが規則に準拠して開催されているかに関する責任を有する。

B) 主催国協会/主催者が任命するオフィシャル

2) 競技監督（競技監督ライセンス所持者）

役務は

- a. 大会期間中に施設が適切な準備を整えているか、大会を開催するにあたり必要とされる法的要件を満たしているか確認する。
- b. 全てのオフィシャル及びサービスが配置についているか確認する。

全てのトラック人員及び装備の配置（マーシャル、消化設備、モトタクシー、回収車両、介入車両、フラッグ等）がプラクティスセッション及びウォームアップの最低 30 分前までにサーキット全周にわたり配備されているかどうか。

レースディレクター、FIM アジアセーフティオフィサー、競技監督及びメディカルディレクターが、毎日の最初のプラクティスセッションまたはウォームアップラップ前に最終インスペクションを行い、規則通りに準備されているか確認する。

最終インスペクションラップにおける各フラッグマーシャルポストにおいてイエローフラッグが振動提示され、フラッグ及び FIM アジアセーフティオフィサーの要望する装備も準備されていなければならない。

- c. 大会のスムーズかつ円滑な運営のための決定を下す。
- d. 大会が規則の範囲内で運営されているか確認する。
- e. レースディレクションに対して抗議に関する報告を行う。
- f. 暫定結果（プラクティス、ウォームアップ、スターティンググリッド及びレース）に速やかに署名及び時間を記載し、国際審査団に報告する。

3) 事務局

役務は

- a. 大会期間中、オフィシャル間の円滑な伝達を補佐する。
- b. 国際審査団、レースディレクション及び FIM アジアスチュワードへの秘書的役割を果たす

4) その他オフィシャル

大会の効率のよい運営に必要とされるマーシャル、テクニカルスチュワード、警備員、メディカルスタッフ等

各大会におけるオフィシャル間のコミュニケーションは、当該役務を担当する常任（パーマネント）オフィシャルを経由して行うこととする。

1.4.3 レースディレクション

選手権のレースディレクションは、常任委員会によって任命される。

1.4.4 FIM アジア審査委員

FIM アジア審査委員は、大会毎に FIM アジアが任命する。

1. 5 審査委員

1.5.1 大会の運営は、下記構成メンバーによる審査委員会によって行われる。

FIM アジアによって任命された審査委員長。議長となる。

FIM アジアによって任命された第2 審査委員及び主催国協会によって任命された、

第3 審査委員

TWMR によって任命されたデレゲート

FIM アジアレースディレクター

FIM アジアテクニカルディレクター

競技監督

FIM アジアセーフティーオフィサー

1.5.2 国際審査団メンバーの役務は常に下記のとおりとする

—大会のスムーズかつ効率のよい運営を確認する。

—規則に反する事例に関する助言をレースディレクションに行う。

—規則違反がある場合、レースディレクションに報告する。

1.5.3 国際審査団は、大会期間中必要に応じて招集されるが、最低下記ミーティングを行う。

—第1回プラクティスセッション前

—プラクティス日の終了時

—大会終了時

1.5.4 国際審査団の定足数は3名とする。

投票を必要とする決定の場合、審査委員長、第2及び第3審査委員のみ投票権を持っている。

全メンバーが1票を有する。決定は単純過半数による。同票が生じた場合、審査委員長が決裁権を有する。

1.5.5 テクニカル及びメディカル FIM アジア代表及び環境スチュワードは国際審査団に出席する事が出来る。国際審査団委員長は、会議の円滑化のためにその他オフィシャルまたは人員を会議に招くことが出来る。

1.5.7 国際審査団の役務

車検、プラクティス及びレースに関する報告を様々なオフィシャルから受ける。

大会の更なる円滑かつ「効率よい運営のための助言を主催者に行う。

1. 6 レースディレクション

1.6.1 レースディレクションの構成は以下のメンバーとする。

- FIM アジア代表 FIM アジアセーフティーオフィサーが議長となる
- TWMR 代表
- レースディレクター

1.6.2 レースディレクションミーティングの定足数は2名とする。

1.6.3 各メンバーは1票の投票権を有する。決定は単純過半数で行われる。

1.6.4 レースディレクションは大会期間中、必要に応じて招集される。

1.6.5 レースディレクションの役務は以下のとおり

a) 規則に明記されたとおりに決定する

b) FIM アジアロードレース選手権規則に則り、大会の安全、円滑な運営を確実にするための運用を行う。

- c) 安全条件を考慮したレースフォーマットまたは/及びプラクティスセッションの変更。これは規則に記載され得ない状況を解決するために絶対的に必要と判断された場合に限る。このような例外的な状況の場合、規則の特定条項を上回るものとする。
- d) 規則に明記されている以外の条件を解決しなければならない場合、レースディレクションは、プレレースインストラクション（レース前指示）または状況説明、場合によってはレース前規則（特定サーキットにおける特別なケースとして）を発行する場合がある。しかし、そのような場合、規則に明記された期間内に発行されなければならない。
- e) 大会の円滑かつ適正な運営を怠った主催者または重大な規則違反をした大会に対するペナルティーを科す。
- f) 規則違反に関連する抗議への裁定を行う。

1. 7 FIM アジア審査委員

- 1.7.1 FIM スポーツシュワードライセンスを所持する FIM アジア審査委員 3 名で構成されるパネルとし、会の議長は、審査委員長とする。
- 1.7.2 審査委員長とその他委員は規則の遵守を管理する。年に 4 回以上の審査委員を務める場合、状に似員会の承認を必要とする。
- 1.7.3 FIM アジア審査委員会の定足数は 2 名とする。
- 1.7.4 審査委員長が大会を欠席となる場合、第 2 審査委員がその空席を埋める。
- 1.7.5 各メンバーは 1 票の投票権を有する。決定は単純過半数で行われる。タイが生じた場合、議長が決裁権を有する。
- 1.7.6 FIM アジア審査委員は大会の運営に関する役職と兼務しない。
- 1.7.7 FIM アジア審査委員会は、大会期間中いつでもミーティングを開催する事が出来る。
- 1.7.8 FIM アジア審査委員会は以下に関して責任を有する。
 - a. 大会が、規則に準拠して行われているか確認し、規則違反のある場合、レースディレクションに報告する。。
 - b. レースディレクションの決定に対する抗議の裁定を行う。
- 1.7.9 FIM アジア審査委員会の全ての決定は、レースディレクション並びに関係する全ての者に書面で通達される。

1. 8 カレンダー

1.8.1 各選手権の対象となるレースのカレンダーは、原則として選手権開催の 12 月 1 日までに発表される。

1.8.2 常任委員会は、暫定カレンダーにおけるイベントの増加、削除またはキャンセルに関する権利を有する。

1. 9 クラス

1.9.1 以下のカテゴリークラスが設定される。

- アジアスーパーバイク 1000 (ASB1000)
- スーパースポーツ 600 (SS600)
- アジアプロダクション 250 (AP250)
- アンダーボーン 150 (UB150)

1. 10 競技参加適格者

1.10.1 ライセンス

ライダーは、それぞれの協会が発行する有効な FIM コンチネンタルライセンス(アンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ、スーパーバイク)を所持していなくてはならない。大会によって FIM アジアまたは TWMR の指定するライセンスが発行される場合がある。ライセンスを受けるために、ライダーは、所属する国の協会が発行するライセンスを所持していなければならない。各アンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ、スーパーバイククラスのライセンスを発行するための最低年齢は以下の通り。

- | | |
|--------------|------|
| — アンダーボーン | 13 歳 |
| — アジアプロダクション | 13 歳 |
| — スーパースポーツ | 16 歳 |
| — スーパーバイク | 18 歳 |

ライダーの最低年齢は、ライダーがその年齢に達する年とする。最高年齢に関しては、ライダーが 50 歳になる年の年末までとする。

1. 11 エントリー及びワイルドカード

1.11.1 各チーム当該年の 2 月 1 日までに TWMR 事務局に当該年を通してアンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ及びスーパーバイクの全クラスについて有効となるチームのエントリー用紙を提出しなければならない。但し、特別な事情のある場合を除く。同時に、チームはチームの指定するサーキット名と共にライダー名および参加クラスも提示しなければならない。アンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ及びスーパーバイク並びにアジアスーパーバイクタイヤ開発チームはテストを行うサーキットの中で公式支給タイヤをテストするサーキット名を告知しなければならない。

- 1.11.2 各エントリーには、FIM 規定に準拠したライダーにかけられている保険の証券番号並びに満期日が明記されていなければならない。
- 1.11.3 各チームは、アンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ、スーパーバイク並びにスポーツイベントの FIM アジアの全戦に参加することを誓約しなければならない。例外は以下の場合のみ認められる。
- 既に参加しているライダーの負傷によるエントリーの取り下げや、使用車両の損傷、または不可抗力によるもの。
 - 医療的理由による取り下げの場合、当該大会のチーフメディカルオフィサーまたはメディカルディレクターの支持書がなければならない。
 - チームは、更にアジアロードレース選手権におけるアンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ、スーパーバイク及び FIM アジアサポートカップクラスへのエントリーを医療的理由または不可抗力な理由から取り下げる場合がある。
医療的理由の場合、資格ある医師による診断が必要とされる。
チームは、エントリー義務を遂行するために有能であると FIM アジア及び TWMR が認める代理ライダーを立てる努力をしなければならない。
 - 医療的または不可抗力の理由以外による取り下げの場合、チームは、FIM a 字ア及び TWMR の双方の承認を得なければならない。(双方ともに承認するための理由は必要としない) チームは、アジアロードレースにエントリーしているクラスへの代替えライダーを立てることが出来、残りのアンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ、スーパーバイク及び FIM アジアサポートカップのクラスへ参加する。シーズンにつき 1 名の代替えライダーが認められる。特例については FIM アジア及び TWMR で審議する。
- 1.11.4 チームが代替えライダーを立てられない場合、FIM アジア及び TWMR は、エントリー数を満たすまで大会毎に他のチームからのライダーの追加を認める。事項 1.10 は、全ての代理及び代替えライダーに関して適用される。
- 1.11.5 各大会、主催国協会は 4 名のワイルドカードライダー、他に 4 名のライダー (TWMR 2 名 + プロモーターの承認のもとに開催施設から 2 名) がワイルドカードとして認められる。アンダーボーン及びアジアプロダクションクラスも同様とする。主催国協会または開催施設がワイルドカードエントリー数を満たせない場合、プロモーターがのころ分のワイルドカードを使用することが出来る。ワイルドカードライダーは、一大会有効な FIM コンチネンタルライセンスまたは主催国協会のライセンス所持者でなければならない。
サポートイベントクラスのライセンスは如何なる協会のライセンスでも可能とし、エントリーは主催国協会から FIM アジアに対して公式エントリー硫黄氏を使用して大会の 30 日前までに行われなければならない。これらエントリーは、レースディレクションの承認を必要とする。

ワイルドカードエントリーは、事項 1.11.2（保険要件）の対象とする。ワイルドカードの保険は、主催国協会の責務とする。

1.11.6 FIM アジアはスーパースポーツ 600 並びにアジアスーパーバイク 1000 クラスに 2 名のワイルドカードを申請することが出来、当該ワイルドカードライダーは FIM コンチネンタル大会ライセンスを所持していなければならない。エントリーは、公式エントリー用紙を使用して大会の 30 日前までに FIM アジア事務局に送られなければならない。

このエントリーは、アジアロードレース委員会の承認を必要とする。FIM アジアに承認されたワイルドカードライダーは、事項 1.11.2 保険要件を条件とされる。

1.11.7 ライダーは、レースディレクター及びレースディレクションが開催するブリーフィングに出席することは義務とされる。

ライダーは、ブリーフィング日時をチームを通じて書面で知らされる。

ブリーフィングに欠席した場合、次に行われスプラクティスまたはレースから失格とされる。

レースディレクションは免除する場合がある。

1.11.8 初めてのブリーフィングセッションが予定されている日の午後 5 時より選手権委初めて参加するライダーの為に義務ブリーフィングが開催される。このブリーフィングを欠席した場合、大会から失格とされる。レースディレクションにより免除される場合がある。

1.11.9 ライダーがイベントに参加したと定義されるためには、最低 1 回のプラクティスセッションに参加しなければならない。

1.11.10 ライダーがスタート後 1 周目を終えた時点でレースに参加したとされる。

1.11.11 選手権に参加する全ライダーは、最低補償額を満たす保険に加入していなければならない。最低補償額（US ドルまたはその他通貨）は以下の通りとする。

- a) 死亡 35,000 ドル
- b) 身体障害 65,000 ドル
- c) 送還費用 3,500 ドル
- d) 治療費 13,000 ドル

各ライダーは、保険証券コピーを受付時に提示しなければならない。提示できないライダーは、そのエントリーを拒否される。

1.11.12 チーム及びライダーによる公式発表

- a) チーム及びライダーは、アジアロードレース選手権に損害または悪影響を及ぼす公示やプレスリリースの発行を避けなければならない。従って、ライダー、チーム及びチーム監督及び/又は人員及び/又は代表等により、無責任に ARRC メンバーの法的利権またはアジアロードレース選手権及びスポーツの規範に反するようなリリースや公示を控えなければならない。
- b) ARRC メンバーの法的利権または MotoGP 及びスポーツの規範に反する一般告知内容には下記が含まれるが、それに限定されるものではない。
 - ARRC メンバーに対する無責任な攻撃、軽蔑、悪評または損害を与える声明またはメディアに対するコメント
 - 無責任な評価や、イメージまたはスポーツそのものに対して不当にチームライダーやメンバーを害するような、メンバーチームのライダーが知り得るまたは当然知りうるパブリックコメントは、明確に本規則の適用範囲とする。
 - ARRC メンバー及び/またはアジアロードレース選手権の方針に関する意見の相違についての責任ある合法的表現は禁止されない。

1. 12 スケジュール

1.12.1 大会の基準スケジュールは以下のとおりとする。

木曜日

10:00-12:30	受付（全クラス）
14:00-16:30	受付（全クラス）
13:30-14:30（60分）	車検及びスポーツチェック（AUB150）
14:30-15:30（60分）	車検及びスポーツチェック（AP250）
15:30-16:15（45分）	車検及びスポーツチェック（SS600）
16:15-17:00（45分）	車検及びスポーツチェック（ASB1000）
17:00-	ブリーフィング（全ライダー）

金曜日

08:30-09:00（30分）	プラクティス1	（UB150）
09:10-09:40（30分）	プラクティス1	（AP250）
09:50-10:20（30分）	プラクティス1	（SS600）
10:30-11:00（40分）	プラクティス1	（ASB1000）
11:20-11:50（30分）	プラクティス2	（UB150）
12:00-12:30（30分）	プラクティス2	（AP250）
12:40-13:10（30分）	プラクティス2	（SS600）

休憩

13:40-14:20 (40分) プラクティス2 (ASB1000)
14:30-15:00 (30分) 予選 (UB150)
15:10-15:40 (30分) プラクティス3 (AP250)
15:50-16:20 (30分) プラクティス3 (SS600)
16:30-17:10 (40分) プラクティス3 (ASB1000)

土曜日

08:30-08:40 (10分) ウォームアップ (UB150)
08:50-09:20 (30分) 予選 (AP250)
09:30-10:10 (40分) 予選 (SS600)
10:20-10:50 (30分) スーパーポール (上位 15 台) (UB150)
11:00-11:40 (40分) 予選 (ASB1000)

休憩

13:05- レース1 (UB150)
14:00- レース1 (AP250)
14:55- レース1 (SS600)
16:00- レース1 (ASB1000)

日曜日

09:30-09:40 (10分) ウォームアップ (UB150)
09:50-10:00 (10分) ウォームアップ (AP250)
10:10-10:25 (15分) ウォームアップ (SS600)
10:35-10:55 (20分) ウォームアップ (ASB1000)

休憩

13:05- レース2 (UB150)
14:00- レース2 (AP250)
14:55- レース2 (SS600)
16:00- レース2 (ASB1000)

1.12.2 上記予定は以下の場合に限り変更される。

- FIM アジア及び TWMR による大会前の変更
- レースディレクションによる大会中の変更
- レースプログラム/レーススケジュールは、LIVE TV に合わせるためまたは不可抗力により変更される。

1. 13 テクニカルコントロール/ドーピングコントロール

1.13.1 参加する全車両は、発行されたスケジュールに従い、テクニカルスケジュールによって安全に関する確認が第 1 回プラクティス前に行われなければならない。チームはテクニカルコントロールに 1 台以上の車両を提出することができる。そしてそれら車両は、車検員によって特別な識別が施される。レースディレクションによって例外が認められる場合以外、テクニカルコントロールのスケジュールに従わないチームはイベントに出場することができない。

1.13.2 テクニカルコントロール(車検)の手順は、技術規則事項 2.1、2.2 及び 2.3 に明記される。

1.13.3 ドーピングコントロールを受ける如何なるライダーも、その通知を受けてから 1 時間以内に身分証をとともにメディカルセンター内にあるドーピングコントロールルームに届け出なければならない。

1. 14 プラクティス

1.14.1 プラクティス及び UB150、AP250、SS600、ASB1000 のテスト規制

- a. プロモーターの承認を得ずに行うレース開催の土曜日から起算して 21 日前に行うライダーによるテスト
 - ・21 日以内の如何なる活動もレースディレクション、TWMR 及び FIM アジアの承認を要する。
- b. 不可抗力の場合、FIM アジアにより例外が認められる場合がある。例えば、チームが、負傷したライダーに代えてライダーを招聘した場合で、当該ライダーが、選手権開催サーキットで練習をしていた場合。
- c. オフィシャルプラクティスの開始前の 4 日間は、エンジンを使用しない車両のみトラック上に入ることが出来る。
TWMR 及び FIM アジアによって例外が認められる場合がある。本規則に違反した場合、その違反した日によってライダーのエントリーが拒否されるか、当該サーキットでの選手権の参加を拒否される。

1.14.2 プラクティスセッション (ウォームアップ含む)

- a) ピットレーン出口でグリーンライトが点灯した時点で、ライダーはピットレーンからプラクティスを開始する。
- b) プラクティスの時間は、グリーンライトが点灯した時点から開始される。プラクティスの残り時間を示すために、見やすいボード、またはカウントダウンがピットレーンで掲示される。

- c) プラクティスの終了は、2本のチェッカーフラッグが振られることによって示される。この時に、ピット出口は閉鎖される。ライダーのタイムは、時間が終了し、彼がチェッカーフラッグを通過するまで計測される。チェッカーフラッグ後、ライダーはピットに入る前にさらに1周走行することができる。
- d) プラクティスが事故やその他理由により中断された場合、スタートライン及びすべてのマーシャルポストで赤旗が掲示される。すべてのライダーはゆっくりとピットレーンに戻らなくてはならない。プラクティスが再開されることになったら、プラクティスの残りの時間は、レースディレクションによる調整の無い限りピットレーンのカウントダウンデバイス、および公式タイムキーパーに赤旗が表示された時点で表示されていた残りの時間とする。
- e) 一旦プラクティスが開始されたら、如何なる者もサーキットのコース路面状況を変更することは認められない。これには、レースディレクター及び/またはFIMアジアセーフティーオフィサーの許可及び/または指示無ではトラック上の清掃も認められないトラックマーシャル及びフラッグマーシャルも含まれる。

1.14.3 モーターサイクル

ライダーは、いずれも自身のチーム名で車検を受けていることを条件に1台のマシンをプラクティスで使うことが認められる。使用したマシンが破損した場合、テクニカルディレクターによる検証を受けなければならない。

1.14.4 ラップタイム

全ライダーの全てのラップが計測される。

1.14.5 クオリファイプラクティスの結果

結果はクオリファイプラクティスに参加した全てのライダーの記録された最も良いタイムに従って出される。

全てのクオリファイプラクティスがキャンセルとされた場合、フリープラクティスに参加した全てのライダーの記録された最も良いタイムに従って出される。

タイ(同タイム)の場合、2番目に良いタイムが考慮される。

1. 15 レース出場資格(全クラス)

レースの出場資格を得るためには、各ライダーは、当該クラスの最も速いライダーのタイムの107%と同等のタイムを出してはならない。予選通過基準を満たしていないライダーは、同一セッション内にそのセッションの最も速いライダーのタイムの107%と同等のタイムを出していれば参加することが認められる。

最後のクォリファイラクティスまでに予選基準を満たせないライダーは、レースディレクションが認めない限り、以降の競技に参加することは出来ない。
(アンダーボーン 150 については、スーパーポール予選について追加の特別規則 (ASR) に明記される)

1. 16 グリッドポジション

- 1.16.1 スタートグリッド上のライダーのサイドポジションはサーキット査察時に決定する。

- 1.16.2 全クラスのスタートグリッド形状は、3-3-3 の梯子状とする。
前後列のポジションはオフセットされる。
各列間の距離は、9mとする。

- 1.16.3 ASB1000、SS600 及び AP250 レース1 及びレース2のグリッド位置は、クォリファイラクティスにおけるライダーのタイムによって決められる。
UB150 の上位 15 名のグリッド位置は、スーパーポールクォリファイのタイムによって決定される。

- 1.16.4 タイが生じた場合、2 番目に速いタイム及びベストタイムの時点のタイムが考慮される。

- 1.16.5 最終のスタートグリッドは、各レースの 1 時間前に発表される。

1. 17 レース

- 1.17.1 レース距離は以下のパラメーターに従ってなければならない。
 - UB150 最低2.5Km 最大5.0Km
 - AP250 最低3.0Km 最大6.0Km
 - SS600 最低4.5Km 最大7.5Km
 - ASB1000 最低5.5Km 最大8.5Km

カレンダー確定後に、FIM アジア並びに TWMR によって決定される。

- 1.17.2 レース距離は、レースディレクションが決定することが出来る。

- 1.17.3 レース中、視認性のよりカウントダウンボードによって残りの周回数が表示される。

- 1.17.4 計時室の電源が一般的な常設電源である場合、いずれも UPS (無停電電源装置) と発電機の両方に常時接続されていなければならない。

1. 18 スタート手順

1. 最低 1 周のサイティングラップを走行したライダーのみが、最終グリッド表に示された自身のグリッド位置からレースをスタートすることができる。いかなる状況においても、ピットレーンからマシンを押してグリッドへ移動することは認められない。

2. UB150、AP250、SS600 クラスのスタートの約 15 分前（ASB1000 に限り 20 分前、再スタート時もしくはスケジュールの変更されたレースを除く）、ピットレーン出口がサイティングラップに向け開放される。ピットレーン出口でグリーンライトが点灯される。

ピット出口にて、5、4、3、2、1 分前の順にカウントダウンボードが提示される。

ライダーは、ピットレーン上での調整やピットボックス外でのタイヤ交換が行われるピットレーンを通過することにより、サイティングラップを 1 周以上行うことが出来る。ピットボックス内で如何なる調整も行われてはならない。この規則の違反が確認されたライダーはレースから除外される。

3. UB150、AP250、SS600 クラスのスタートの約 10 分前（ASB1000 クラスに限り 15 分前、再スタート時もしくはスケジュールの変更されたレースを除く）、ピットレーン出口が閉鎖される。ピットレーン出口でレッドライトが点灯される。

4. グリッドに並ばないライダーは、ピットレーン出口にいるマーシャルの指示の基、ピットレーンからウォームアップ走行をスタートすることができる。

ピットレーンからウォームアップ走行をスタートするライダーは、レースをグリッド最後尾からスタートしなければならない。グリッド最後尾からのスタートを守らないライダーにはライドスルーペナルティーが与えられる。再スタート時の場合、ライダーはオリジナルの位置に着くことが出来るが、3 周以内にライドスルーペナルティーを実施しなければならない。

5. サイティングラップ終了後にグリッドに戻ったライダーは、グリッド後方で止まり、エンジンを停止しなければならない。その後モーターサイクルをチームメンバーが歩くようなペースでグリッド位置まで押して行く。その際にライダーは降車しても乗車のまグリッド位置まで移動しても良い。

グリッド上のライダーには、メカニックとアンブレラを持つ1名を含む最大5名の関係者が傍についていても良い。グリッドに立ち入る者はすべて、グリッドパスを着用していなければならない。

グリッドに着いた時点でヘルメットを取らなければならない。再スタート時とウェットレースの場合を除く。

ライダーが各自のグリッド位置をみつけ易いよう、オフィシャルがコースサイドにてグリッドの列番号を示したボードを提示する。

6. レースをウェットかドライのいずれかを宣言することはない。事項 1.20 参照。
7. この時点でライダーは、コースコンディションに応じたマシンの調整や、タイヤ交換をグリッド上で行うことができる。

グリッド上でのタイヤウォーマーの使用が認められる。バッテリー等他の電動工具はグリッド上で使用することが認められない。グリッド上でのタイヤウォーマーを使用する為に車両1台につき1基のジェネレーターを使用することが出来る。ジェネレーターはコンパクトなポータブルタイプで最大電力2キロワットが2つ迄でなければならない。ジェネレーターの音量は最大65dB/Aとする。

グリッド上でのエンジンスターターの使用もまた認められる。ジェネレーターおよびエンジンスターターは、マシンの後方に置かれなければならない。

全ての調整作業は、3分ボードの提示までに完了しなければならない。3分前ボードの提示後も調整を続けるライダーは、マシンを押してピットレーンに移動しなければならない。上記のような状況のライダーは、そのマシンと共に1分前ボードの提示までにグリッドを離れ、ピットレーン内に移動しなければならない。ピットレーン上では、引き続きマシンの調整、またMotoGPに限り交換を行うことができる。当該ライダーは、ウォームアップ走行をピットレーンから開始しなければならない。また決勝レースのスタートはグリッド最後尾からとなる。

8. グリッド上での給油および燃料タンクの交換は禁止される。
9. ウォームアップ走行開始5分前-5分ボードがグリッド上で提示される。

10. ウォームアップ走行開始 3 分前 - 3 分ボードがグリッド上で提示される。
ジェネレーターを取り外し、グリッドから可能な限り迅速に退去しなければならない。

トロリーとエアブローは、グリッドから可能な限り迅速に出されなければならない。タイヤウォーマーをグリッド上のマシンから外す。

この時点で、ライダーにつき2名のメカニック、アンブレラを持った関係者、ホスト TV 局のクルー、および欠くことのできない競技役員を除き、全ての人員はグリッドより退去しなければならない。

ライダーは、ヘルメットを装着しなければならない。

この時点以降、(必要なオフィシャル以外は) 誰もグリッドに立ち入ることは認められない。

11. ウォームアップラップ開始 1 分前 - 1 分ボードがグリッド上で提示される。

この時点で、メカニック以外の全てのチーム関係者はグリッドを離れなければならない。メカニックは、なるべく迅速にライダーがエンジン始動する事を補助し、グリッドより退出しなければならない。

12. ウォームアップラップ開始 30 秒前 - 30 秒前ボードがグリッド上で提示される。

全てのライダーは各自のグリッドにてエンジンを始動し待機する。

これ以降、メカニックによる補助は認められない。エンジンを始動できないライダーは、グリッドマーシャルの指示に従いマシンをピットレーンに移動させなくてはならない。その後、ピットレーン内にてエンジン始動を試みるかマシンの変更を行うことができる。上記に該当するライダーは、ピットレーンよりウォームアップ走行を開始することができ、レースのスタートはグリッド最後尾となる。

13. レース開始約 2 分前- グリーンフラッグの振動提示によりウォームアップ走行が開始される。

グリッド上でエンジンが停止したり、その他問題が発生したライダーは、手を挙げてそれを知らせなければならない。グリッド上で再始動を試みることは禁止される。オフィシャルの監視の元、または、オフィシャルの補助を受けるライダーとマシンは、メカニックの補助を受けることが認められるピットレーンに速やかにグリッドから運ばなければならない。そのようなライダーはウォームアップラップをピットレーンからスタートし、レースのスタートはグリッド最後尾からスタートすることができるが、彼らはピットレーン

出口が閉鎖される前にピットレーンを離れ、セーフティカーより早くグリッドにつかなければならない。ピットレーン出口閉鎖前に、コースに復帰できない場合、レースをピットレーンから開始しなければならない。チーム員は、オフィシャルの指示がない限り、一度クリアとなったグリッドに立ち入ることができない。

ライダーは速度制限なしで1周走行し、その後方をセーフティカーが追尾する。低速のマシンがいる場合セーフティカーはそれを追いつく。ピットレーン入り口に至るまでにセーフティカーより遅れてきたライダーは、ピットレーンに入り、レースをピットレーン～スタートする。

ライダーがピットレーン出口ライトを通過した時点ですぐピットレーン出口のグリーンライトが点灯され、その時点でピットレーンで待機しているライダーはウォームアップ走行に加わることができる。30秒後、レッドライトが点灯され、ピットレーン出口が閉鎖される。

グリッドに戻ったライダーは、各車両のフロントホイールを、グリッド位置の前方境界線上またはその後方、またその左右両側の境界を示す直線の間合いに合わせ、エンジンがかかったまま待機する。

2名以上のライダーがグリッド後方よりスタートする場合、そのスタート位置は、レースの公式予選結果に準ずる。

グリッド前方に立つオフィシャルは、赤旗を静止提示する。

セーフティカーより遅れてピットレーン入口付近に到達したライダーは、ピットレーンに入り、ピットレーン出口からレースのスタートを行わなければならない。(その為レースを定められた時間にグリッドからスタートできなかったライダーは、ピットレーンからスタートしなければならない)

ウォームアップ走行中にマシンに何らかの問題が発生したライダーは、ピットレーンに戻り修理する事が認められる。

グリッドの各列にライダーが整列終、オフィシャルはパネルを下げることでグリッド列にライダーが揃ったことを示す。エンジンがストールしたり、マシントラブルの発生したライダーのいる場合、その列のパネルは下げられない。全てのパネルが降ろされ、セーフティカーが所定位置についた時点で、グリッド後方のオフィシャルがグリーンフラッグを振動させる。

スターターは、グリッド前方にて赤旗を掲げているオフィシャルに、コース脇に移動するよう指示する。

14. レッドライトが2～5秒間点灯する。レッドライトの消灯が、レーススタートの合図となる。

セーフティカーは1周目の間、全車を追尾走行する。セーフティカー

ーは低速マシンを追い越すことができる。

レッドライト装置の電源が通常の常設電源である場合、スタート時にその電源が落ちた場合に備え、カーバッテリーまたはUPS(無停電電源装置)に接続されていなければならない。

ジャンプスタートをしたライダー及び故意にスタートボックスにつかない場合、ライドスルーペナルティーとなる。

モーターサイクルは、レッドライト消灯時に静止状態でなければならない。ジャンプスタートとは、レッドライトが消えようとした時点で車両が前進した場合をいう。

レッドライト点灯中に、小さな動きや連続して止まる動作が見られた場合、その動きがライダーにとって有利となったかどうかの裁定は、レースディレクターが決定する。

ペナルティーを適用するとレースディレクションが決定した場合、そのペナルティーの情報を速やかにチームに伝達しなければならない。

15. スタート後にマシンが停止したライダーは、コースに沿ってエンジン始動の援助を受けることが出来る。ある程度の時間が経過してもエンジンがかからない場合、ライダーはメカニックが作業することが出来るピットレーンにマシンを入れなければならない。
16. ライダーがピットロード出口を通過した後、ピットレーン内にまだ残っているライダーがスタートするため、ピットレーン出口のグリーンライトを点灯する。
17. スタート時に安全を損なうような問題が生じた場合、スターターはスタートディレイド進行を以下の手順で実施する。：
 - ー 赤旗がスターター台より振動提示される。レッドライトの点灯は継続。
 - ー スターター台から Start Delayed ボードが提示され、グリッド各列のマーシャルはシグナリングプラットフォームで黄旗が振動提示される。
 - ー ライダーは各自のグリッド位置にヘルメットを装着したまま待機してなければならない。エンジンは切っても良い。
 - ー スタートディレイドの原因となったマシンは、どのような作業が必要な場合であっても、ピットレーンに運び入れられる。当該マシンが再スタートできる状態になり、出走することになった場合、そのライダーはウォームアップラップをピットレーンからスタートでき、決勝レースのスター

トはグリッド最後尾からとなる。

- Start Delayed ボードが提示された後、ライダー1名につき最大2名のメカニックがグリッドに入ることが許可される。この際にメカニックの所持が許可されるものはタイヤウォーマー、スタンド、エンジンスターター、手持ち可能なツールのみとする。
グリッド上にジェネレーターの持ち込みは許められない。
- 必須オフィシャルのみグリッド上にいることが許可される。メディア、ゲスト、アンブレラを持つ人員、またその他チーム関係者は退去しなければならないが、選手権オーガナイザーから許可を受けたカメラクルーは例外とする。
- スタート進行は3分ボードから再開する。このボードの提示は、出来るだけ迅速に、スターターから提示の指示が出される。(通常グリッド上の全てのライダーに各チームの必要スタッフが着いてすぐに)
- 1分ボード、30秒ボード提示後にライダーは更にもう一周ウォームアップ走行を行う。レース距離は自動的に1周減算されるか、あるいはそれ以上の減算をレースディレクションが認めた場合に行われる。
- グリッド上での行為がスタート遅延の原因となった如何なる者も、更なる罰則が科される場合がある。

18 クイックスタートの手順

レースが中断された場合、オフィシャルの支持がない限り、ライダーはピットレーンに戻らなければならない。再スタートが行われる場合、以下の手順がとられる。

- ピットレーンに戻った時点で、車両への修理、調整が認められる。
- 給油は認められない。ピットボックス内に入った車両は、リタイヤ扱いとされ、以降の再スタートすることが認められない。
- 全てのライダーがピットレーンに入ったことが確認された後、レースディレクターは、再スタートまでの残り時間をピットレーンに提示する。最低5分とする。
- 当該時間経過後、ピットレーン出口は**60秒間のみ**解放される。ライダーは制限なしのスピードでスターティンググリッドまで1周する。セーフティーカーがそれを追従する。サイティングラップに遅れたライダーは、セーフティーカーに追い抜かれる。セーフティーカーより遅れたライダーはピットレーンに戻らなければならない。そのようなライダーは、ウォームアップラップをピットレーンから行いレースのスタートはグリッド後方からとする。
 - a) ピットレーン出口の閉鎖後もピットレーンにいるライダーは、ウォームアップラップをピットレーンから行いレースのスタートはグリッド後方からとする。
 - b) 各ライダー1名のメカニック(工具を持たず)が、ライダーにグリッド位置を示すためにグリッドに入ることが認められる。

- c) ライダーはグリッドに戻り、自分の位置に停止しなければならない。エンジンは作動状態とし、一切の調整は認められない。
- d) グリッド後方にセーフティーカーが到着後、30秒ボードがグリッド前方で提示される。この時点だ、メカニックは速やかにグリッドを退出しなければならない。グリッド上の安全が確認された時点でレースディレクションより30秒を待たずに次の手順に進められる。
- e) 30秒経過後/またはグリッドの安全確認後、ウォームアップラップ開始のためにグリーンフラッグが提示される。
- f) ライダーは制限なしのスピードでウォームアップラップを行い、それをセーフティーカーが追従する。最後のライダーがピットレーン出口を通過した時点で待機しているライダーの為に30秒間ピットレーン出口が解放される。
- g) グリッドに戻った時点で通常のスタート手順が用いられ、スタートシグナルが通常通りに提示される。
- h) ピットレーンからウォームアップラップをスタートしたライダーは、オフィシャルの指示に従い、レーススタートをグリッド後方から行う。2名以上のライダーが対象となる場合、彼らの基のグリッドポジション順とされる。セーフティーカーより遅れてピットレーン入り口付近に戻ってきたライダーは、ピットレーンに入り、レーススタートをピットレーンから行わなければならない。
- i) スタート合図が提示され、最後のライダーがピットレーン出口付近を通過した時点で、ピット出口が解放される。ピットレーンに待機していたライダーがレーススタートすることが出来る。
- j) 必要に応じてクイックスタート手順がレースディレクションによって適用される場合がある。(例：ディレイドスタート手順)

1. 19 ライドスルーの手順

レース中、ピットレーンを通過するライドスルーを要求される場合があり、その間の停止は認められない。

その後ライダーはレースに復帰することが出来る。

当該ライダーは、ピットレーンではスピード規制(事項 1.21.14)を遵守しなければならない。本スピード規制に違反した場合、当該ライダーには、FIMEWC スチュワードによりペナルティーが科される(基本的にストップ&ゴーとするが、その他おペナルティーが科される場合がある)。レース中に再び違反した場合、更なるペナルティーの対象となる。

レースが再スタートされた場合であっても、上記規則は適用される。

ペナルティーが実施される前にレースが中断された場合、第2パートのレースのある場合、第2パートのスタート後に停止を要求される。

ライダーのナンバーを黒字で記したイエローボード(縦100cm×横80cm)がフィニッシュラインで提示されるとともに、モニターにその情報が掲示される。

当該ライダーがライドスルーを実施しない場合、最大3回までボードが提示され、その結果、ストップ&ゴーペナルティーが科される。

レース終了までにライドスルーペナルティーを実施できない場合、当該ライダーには自動的にタイムペナルティー20秒が加算される。

1. 20 ウェット及びドライレース

ウェットまたはドライレースを宣言することはない。ウェットタイヤかドライタイヤを使用するかは完全にチームまたはライダーの決定次第とする。天候上の理由によるレースの中断は特別な状況下以外はなされず、タイヤ変更を望むライダーはレース中にピットに入り行わなければならない。スーパースポーツ 600、ASB1000 及び UB150 クラスのみ、レース1又はレース2ノ間に降雨があり、レースディレクションが危険であると判断した場合、全マーシャルに赤旗の提示を命令する。この場合、全ライダーは、ピットに戻りスリックからウェットタイヤに変更する。最後のライダーがピットレーンに入った時点で7分のカウントダウンが開始される。レースは再開され、再レースの周回数は開催施設によって決められる。レースのスタートはクイックスタート手順(事項 1.18)の第3項目以降が適用される。給油は認められない。ピットレーンでは最大3名のメカニックが作業に従事することが出来る。

1. 21 プラクティス及びレース中の行為

- 1) ライダーは、フラッグシグナル、ライトシグナル(使用された場合)、及び指示ボードに従わなければならない。これら規則に違反した場合、事項 1.22 によりペナルティーの対象となる。
- 2) ライダーはコース上、またはピットレーンにおいて、他の競技者、参加者に危険をおよぼさないライディングをしなくてはならない。この規則に違反した場合、以下のペナルティーの対象となる。
 - 1.21.2.1 プラクティス、クォリファイ及びウォームアップ中
罰金、最速タイムの抹消、グリッド後方からのスタート
 - 1.21.2.2 レース中
失格、次のレース時にライドスルー、罰金、選手権ポイント10ポイントの剥奪、資格停止
- 3) ライダーはコース、およびピットレーンのみを使用することができる。しかしながら、ライダーが誤ってコースを外れてしまった場合、当該ライダーは、オフィシャルの指示した場所、または自分の有利とならない場所からコースに復帰することができる。
プラクティスまたはウォームアップ中にこの規則に違反した場合には、当該ラップのラップタイムの無効とされ、レース中にこの規則に違反した場合には、レースディレクションによりペナルティーが科される。

順位変動ペナルティーの場合、フィニッシュライン上で簿度が当該ライダーに対して最大 3 周に亘り提示される。ボードの提示 3 回までに順位変更しないライダーにはライドスルーペナルティーが科される。

レースの最終ラップで本規則に違反した場合、レース結果にトラック境界違反と同様の不利益が与えられる。レースディレクションが

明確な不利益分を s に出出来ない場合、順位の変更かレースディレクションの裁定によるタイムペナルティーが科される。

更なるペナルティー（罰金、失格、選手権ポイントの剥奪等）が科される場合がある。

- 4) レーストラック沿いにおけるどのような修理、または調整も、マーシャルによる援助を除き、ライダーがひとりで行うものとし、いかなる外部の援助をも許可されない。マーシャルはライダーがマシンを起こすことを手伝うことができる。
- 5) ライダーがリタイヤする場合、当該ライダーはマーシャルが指示した安全な場所にマシンを止めなくてはならない。プラクティスまたはクォリファイ中にセッション中に転倒し、その後そのセッションに復帰を希望するライダーは、トラックマーシャルの指示によりトラック上に戻り、ピットレーンに向かわなければならない。ピットレーンに戻るまでは、当該車両と自身の安全管理は、当該ライダーにあるものとする。ピットレーンにおいて、テクニカルディレクター（または彼の任命する者）が安全確認を行う。
- 6) マシンに何らかのトラブルが発生し、ライダーが、プラクティスまたはレースを中止しなくてはならない場合、当該ライダーは減速してピットまで戻ろうせずに、コースを離れ、マーシャルの指示した安全な場所にマシンを止めなくてはならない。
- 7) 修理のために減速してピットに戻ろうとするライダーは、できる限りレーシングラインから外れて走行しなくてはならない。
- 8) ライダーは、レース中にマシンの調整、燃料補給やタイヤ交換のためにピットに戻ることができる。しかし、ピットボックス内に入れることは認められない。本規則に違反した場合、失格とされる。
- 9) ピットでエンジンを停止したライダーは、モーターサイクルを再始動させるためにメカニックに補佐してもらうことができる。

- 10) ライダーは、自分以外の者をマシンに乗せて走行したり、他のライダーのマシンに同乗したりしてはならない。(例外：他のライダーまたはチェッカーフラッグまたは赤旗後の他のライダーによって)
- 11) ライダーは、コース、およびピットレーンにおいて、オフィシャルに指示された場合を除いて、進行方向と逆方向にマシンを押ししたり、走行してはならない。
- 12) 動いているモーターサイクルとライダーのチーム、またはそのモーターサイクルのチームエントラント、またはライダーに関係している人間の間には、いかなる種類の信号も送られてはならない。ただし、計時用トランスポンダー、ラップトリガー、GPSからの信号、ピット・ボードの判読可能なメッセージ、またはあるいはライダーまたはチームの身体の動きによる合図は例外とする。
- 13) 上位 10 名のライダーにはその車両に 2 つのオンボードカメラの搭載を要求される場合がある。カメラ及びその関連部品は全プラクティスセッション及びレース時に全ライダーが装備することは実用的ではないことから、当該器材を提供する会社の指定するものと同じ重量、サイズ、取り付け位置にダミーを取り付ける。カメラやその他装備、機能しているものやダミーは、指定チームに対して第 1 回プラクティスが行われる日の遅くとも 14 時まで配布される。チームは、当該サプライヤーが器材を装着するためにアクセスと支援をしなければならない。
- 14) 大会期間中のいかなる時においても、ピットレーンにおける制限速度は、60km/hとする。ライダーはピットレーンが始まる地点、すなわち 60km/hのサインが設置されている地点から、ペナルティーエリアまで、制限速度(60km/h)を守らなくてはならない。
プラクティス中、制限速度を超過したライダーには、150ユーロの罰金が科される。
レース中、ピットレーンで速度違反を犯したライダーにはストップ&ゴーペナルティーが科される。
レースディレクションが、特に高速度であったと判断した場合や、大会期間中に同じ違反を繰り返した場合、より重いペナルティーの対象とされ、更なるペナルティーが科される場合がある。
レース中にピットレーンスピード違反をしたライダーにはライドスルーペナルティーが科される。
レースディレクションは、オフィシャルから違反の情報を得たら、その違反に関して当該ライダーのピットに伝達しなければならない。
- 15) プラクティス、およびレース中にコース上で理由なく減速や停止することは禁止される。

- 16) プラクティスセッション、ウォームアップ中、スタート練習をすることは認められる。
- a) ピットレーン出口からトラック入り口までの間で安全な場合
 - b) プラクティスセッション及びウォームアップのチェッカーフラッグ通過後、安全が確保されることを条件にレーシングラインを外した指定のプラクティススタートゾーンで、第1回プラクティス前に各チームに告知した手順にて行うことが出来る。本規則に違反した場合、即座に100USDの罰金となり、更なるペナルティーが科される場合がある。
- 17) チェッカーフラッグ提示後、パレードラップや何らかの記念の為に自国の国旗を持ってパレードラップを行いたいと希望するライダーのある場合、当該ライダーは安全な地帯のコース端に寄って国旗を受け取ったり、何らかの記念行事のあと、安全を確認したうえでコースに復帰しなくてはならない。チェッカーフラッグ提示直後に如何なる記念のためといえどもスタート/フィニッシュのストレート上で停止する事は厳禁とされる。
- 18) 最終ラップの最終コーナーから出るとき、ライダーは、走行ラインの変更を1度以上行ってはならない。本規則が守られない場合、総合タイムに20秒加算というタイムペナルティーが当該ライダーに科される。
- 17) チェッカーフラッグ後、トラック上を走行しているライダーは、ピットレーンまたはパークフェルメに停止するまでヘルメットを装着していなければならない。
- 18) ピットレーンまたはトラック以外でのレース用モーターサイクルに乗車することは認められない。
- 19) 自分の順位を守るために進路を変更することは禁止される。但し、サーキットによって右側から左に、または左側から右に進路変更することは一度のみ認められる。
本規則に違反した場合、以下のペナルティーが科せられる。
罰金、順位変更、タイムペナルティー、次レースのグリッド位置の降格、選手権ポイントのはく奪、失格または資格停止。
レースディレクションによるペナルティーの裁定が最終のものとされ、如何なる抗議/控訴も受けない。

- 20) プラクティスまたはクオリファイセッションにおいて、ライダーは停止、減速または他のライダーの進路妨害をすることは禁止される。本規則に違反した場合、以下のペナルティーのうち一つが科される。
クオリファイセッション中に出したベストタイムへの 15 秒加算
または
レース¹ノスタートをピットレン~行う
または
罰金 200USD
- 21) チェッカーフラッグ後、ピットレーンまたはパルクフェルメに停止するまで、ライダーはヘルメットを装着していなければならない。
- 22) トラック上にオイルを撒き、プラクティス、ウォームアップまたはレースを同一イベント中に 2 度にわたり中断させる原因となったライダーまたはチームに対して、レースディレクションは重大なペナルティーを科す。
- 23) レース中にピットボックスまたはパドックに進入した車両のライダーは、レース終了とみなされ、それ以降レースに復帰することは認められない。
- 24) レース中、調整又はタイヤ交換以外のその他理由によりピットレーンに 2 度入ったライダーは、レースディレクションによりレース復帰は認められない。
- 25) ピット出口以降、如何なる時もホワイトラインを交差してはならない。レースディレクションによるペナルティーの対象となる。
- 26) チェッカーフラッグを 2 度以上受けてはならない。レースディレクションによるペナルティーの対象となる。

1. 2.2 フラッグ及びライト

マーシャル、およびその他オフィシャルは、フラッグ、またはライトを提示してライダーに情報を提供する、および/あるいは指示を伝える。

フラッグは全て振動提示される。

1.2.2.1 情報を伝えるためのフラッグおよびライト

グリーンフラッグ

トラッククリア

このフラッグは、各マーシャルポストにおいて、各プラクティスセッション、プラクティス時のウォームアップラップ、サイティングラップ、およびウォームアップラップの1周目に振動提示される。

1つ又はそれ以上のイエローフラッグが必要とされる事故直後のマーシャルポストにおいてこのフラッグが振動状態で提示される。

このフラッグは、ピット出口でグリーンライトとともに振動提示される場合があり、それはピットレーン出口が解放されたことを表す。

グリーンライト

このライトは、ピットレーン出口においてプラクティスセッションまたは各ウォームアップスタート時、サイティングラップスタート時、ウォームアップラップスタート時に点灯されなければならない。

赤いストライプの入ったイエローフラッグ (レッドストライプ)

コース上のこの付近において、雨以外の何らかの理由により、影響を及ぼす恐れがある。

このフラッグはマーシャルポストにおいて振動提示される。

赤い斜めクロスの入ったホワイトフラッグ (レッドクロス：クロス部分の太さは10～13cm)

トラック上のこの地点において降雨がある。

このフラッグはマーシャルポストにおいて振動提示される。

赤い斜めクロスの入ったホワイトフラッグ+赤いストライプの入ったイエローフラッグ

トラック上のこの地点で雨が降っている。

このフラッグは、マーシャルポストにおいて振動提示される。

ブルーフラッグ

フラッグマーシャルポストにおいて振動提示され、速いライダーにまさに追い越されようとしていることを示す。

プラクティスセッションにおいて、当該ライダーは、ラインを維持し、速いライダーに追い越させるよう徐々にスピードを落とさなければならない。

レース中、当該ライダーは周回遅れになろうとしている。後ろからくるライダーまたは集団に可能な限り早く進路を譲らなければならない。

この規則に違反した場合、以下のペナルティーの対象となる。

罰金、失格、選手権ポイントのはく奪

このフラッグは、ピットレーンから離れようとしているライダーに対して、トラック上の集団が迫っている場合に振動提示される。

白黒のチェッカーフラッグ

このフラッグは、コース上においてレースまたはプラクティスセッションの終了を示すために振動提示される。

白黒のチェッカーフラッグ及びブルーフラッグ

振動提示の白黒のチェッカーフラッグ及び静止提示のブルーフラッグは、最終ラップにフィニッシュラインの手前でトップのライダーの直前にライダーがいる場合に一緒に出される。(事項 1.24.1 を参照)

1.22.2 情報及び指示を伝達するフラッグ

イエローフラッグ

スターティンググリッドの各列で振動提示され、スタートがディレイドとなった事を意味する。

イエローフラッグが1本フラッグマーシャルポストで振動提示された場合、前方のコース脇に何らかの危険があることを示す。

イエローフラッグが2本フラッグマーシャルポストで振動提示された場合、前方のコースの一部またはコース全体に危険があることを示す。

ライダーはスローダウンし、いつでも停止できるように準備していなくてはならない。グリーンフラッグが振動提示される地点まで、追い越しは禁止される。

プラクティスセッション中にこの規則に違反した場合、その違反が確認された当該ラップのタイムが抹消される。

レース中にこの規則に違反した場合、

- i) ライダーは元の位置に戻らなければならない。フィニッシュライン上で当該ライダーに対し最大3周に亘りボードが提示され、ライドスルーペナルティが科される。
- ii) 最終ラップの違反の場合、総合タイムに20秒が加算される。

双方の場合、上記のほかに更なるペナルティーが科される場合がある。

追い越してしまった直後に、当該ライダーが違反に気づいた場合、そのライダーは手を上げ、追い越してしまったライダーを先に行かせる。この場合、ペナルティーは科されない。

最終インスペクションラップの際、プラクティス、ウォームアップおよびレース時にフラッグマーシャルが待機する所定の位置においてこの旗が振動提示される。

ブルー点滅灯

プラクティス及びレース時に、ピットレーン出口で点灯される。

ホワイトフラッグ

フラッグマーシャルポストにおいて振動提示され、この旗はライダーがコースのその部分でマシンを押している、またはゆっくりと走行していることを示す。

ホワイトフラッグ提示中に他のライダーを追いこすことは禁止される。マシンを押しているまたはゆっくりと走行しているライダーを追いこすことは認められる。

特記事項

このフラッグは常にイエローフラッグと共に提示される。

レッドフラッグ及びレッドライト

レースまたはプラクティスが中断された場合、各フラッグマーシャルポストにおいて振動提示されコースに沿って設置してあるレッドライトが点灯される。ライダーはゆっくりとピットに戻らなければならない。

ピットレーン出口が閉鎖されている場合、ライトは点灯される。

ピットレーン出口が閉鎖されている場合、ライトが点灯される。公式レッドライトシグナルと共にレッドフラッグも提示される場合がある。

ライダーはピットレーンから出ることは認められない。

この規則に違反した場合、以下のペナルティーの対象となる。

罰金、失格、選手権ポイントのはく奪、資格停止

レッドフラッグは、サイティングラップ終了後に、スターティンググリッド後方で静止提示される。

ウォームアップ終了時に、レッドフラッグはスターティンググリッド前方で静止提示される。

レッドフラッグは、トラックを閉鎖する場合にも使用される。

ブラックフラッグ

このフラッグは、一人のライダーのみに指示を与えるために掲示されるもので、ライダーのナンバーとともに各マーシャルポストにおいて振動提示される。当該ライダーはそのラップ終了後にピットで停止し、ペナルティーとしてこの旗が使用された場合、再スタートすることはできない。

このフラッグ提示前に、当該ライダーのチームに通告される。

この規則に違反した場合、下記ペナルティーの対象となる。

罰金、失格、選手権ポイントのはく奪、資格停止

オレンジディスク（φ40cm）付きブラックフラッグ

このフラッグは当該ライダーにのみ指示を与えるものとし、各フラッグマーシャルポストでライダーのスターティングナンバーを付したボードとともに提示される。このフラッグは、当該ライダーのマシンにトラブルが発生しており、彼自身又は他のライダーに危険を及ぼす恐れがあることから速やかにトラックから離れなければならないことを表す。この規則に違反した場合、下記ペナルティーの対象となる。
罰金、失格、選手権ポイントのはく奪、資格停止

1.22.3 フラッグのサイズ

フラッグのサイズは、横100cm X 縦80cmとする。

1.22.4 フラッグの色

“パントーン”の色番号は下記の通りとする：

オレンジ：Pantone 151C

ブラック：Pantone Black C

ブルー：Pantone 298C

レッド：Pantone 186C

イエロー：Pantone Yellow C

グリーン：Pantone 248C

フラッグの色は、第1回目のプラクティスセッション開始の前日に確認される。

1.22.5 ライダーのナンバーボード

ブラックボード（横70cm×縦50cm）は、ライダーのナンバーと数字の横幅が最低4cmで高さが最低30cmの白い数字のセットとする。

このボードは各フラッグマーシャルポストに配備されなければならない。

1.22.6 フラッグマーシャルポスト

フラッグマーシャルポストの位置は、サーキット査察時に決定される。

1.22.7 マーシャルのユニフォーム

マーシャルのユニフォームは白色、またはオレンジ（Pantone 151C）とすることが強く薦められる。

1.23 メディカルカー

メディカルカーがコース上に入る場合、白い車体で青の回転灯を装備していることを推奨する。MEDICAL CARと車体後部及び側面に明確に記載されていなければならない。

1. 2.4 レースの終了およびレース結果

1.2.4.1 レースの為に規定された周回数をトップのライダーが完了した時点で、フィニッシュラインでチェッカーフラッグが提示される。チェッカーフラッグが振られる。チェッカーフラッグは後続ライダーにも出し続けられる。チェッカーフラッグがトップを走行するライダーに出されたら、どのライダーもピットレーン出口からコースに戻ることはできない。

チェッカーフラッグが出されたら、ピットレーン出口でレッドライトが点灯され、レッドフラッグを持つマーシャルがピットレーン出口に立つ。

チェッカーフラッグを提示されるライダーの直前に他のライダーがいる場合、オフィシャルは、チェッカーフラッグとブルーフラッグを同時に掲示する。これは、チェッカーフラッグを受けるライダーにはレース終了を伝え、直前を走行するライダーには、もう1周走行してチェッカーフラッグを受けなくてはならないということを伝えるものとする。

1.2.4.2 二人またはそれ以上のライダーがフォトフィニッシュ（写真判定が必要なフィニッシュ）をした場合、フロントホイールの先端がフィニッシュラインの平面を先に通過した者に対して有利な判定が下される。

ライダーがマシンと一体でない場合のフィニッシュタイムは、ライダーまたはマシンのどちらかがフィニッシュラインを超えた時のタイムとする。

タイの場合、レース中のベストタイムの早いチーム順にランクされる。

1.2.4.3 レース結果は、ライダーがフィニッシュラインを通過した順番と走行した周回数に基づく。

1.2.4.4 レースの完走者としてみなされ、結果に名前を残すためにチームは：

a 当該クラスの優勝者が走行したラップ数の75%以上を走行していなければならない。

b 優勝者がコース上のフィニッシュライン（ピットレーンではない）を通過してから5分以内にフィニッシュラインを通過しなければならない。

1.2.4.5 上位3位以内のライダーは、オフィシャルによってエスコートされ、可能な限り速やかに表彰式に向かわなければならない。上位3位までの表彰式への参加は義務とされる。

1.2 4.6 新たなコースレコードは、レース中のライダーによるもののみとされる。

1.2 4.7 プラクティス及びレースにおいて、ラップタイムはトラック上にペイントされたフィニッシュラインを連続して通過したタイムを差し引いたものとする。

1. 25 レースの中断

1.2 5.1 天候状況またはその他の理由によってレースディレクターがレース中断を決定した場合、レッドフラッグがフィニッシュライン、およびすべてのフラッグマーカーポストで提示され、マーシャルはサーキット全域でレッドライトを点灯する。ライダーはただちにスローダウンし、ピットレーンに戻らなくてはならない。

リザルトは、トップを走行するライダーとこのライダーと同周回にいるすべてのライダーが、レッドフラッグの掲示を受けずにフルラップを完了した時点での結果とする：

例外： レースがチェッカーフラッグ後に中断された場合、下記の手順が取られる：

- レース中断前にチェッカーフラッグが掲示されたすべてのライダーに関しては、レースのラストラップ終了時点での順位を部分的順位とする。
- レース中断前にチェッカーフラッグが掲示されなかったすべてのライダーに関しては、レースの最後から2番目のラップ終了時点での順位を部分的順位とする。
- 完全な順位が、ラップ/タイムの原則に準じて、二つの部分的順位を総合して確立される。

レッドフラッグ提示時点でレースに参加していないライダーは順位に含まれない。レッドフラッグ提示後 5 分以内にピットレーンに押したり乗車したりして戻らないライダーもまた順位に含まれない。

1.25.2 レースが、ASB1000 及び SS600 は 3 周、AP250 及び UB150 は 2 周をレースのリーダーが完了しておらず、他のライダー全員がリーダーと同一周回の場合、レースは無効と判断され、新たなレースが行われる。レースディレクションは、あらたにレース周回数をチーム及びライダーに通告する。レースが再開できないと判断された時点で、レースはキャンセルとされ、選手権として考慮されない。

1.25.3 レースが、ASB1000 及び SS600 は 3 周、AP250 及び UB150 は 2 周以上をレースのリーダーが完了し、他のライダー全員がリーダーと同一周回の場合で、オリジナルのレース距離の 2/3 を消化していない場合、事項 1.26.4② 従い、レースは再スタートされる。再スタートが不可能と判断された場合、中断前のレースで完了したとされ、選手権の半分のポイントが与えられる。

- 1.25.4 リザルトが、トップライダー以下、同一周回を走行していたその他全ライダーが、本来のレース距離の2/3を消化している場合、(双方のケースとも端数を切り捨てて完走した周回数のカウント)、レースは成立したとみなされチャンピオンシップポイントがフルに与えられる。
- 1.25.5 積極的なレース参加を本規則上の定義は、トラック上でライディングするライダー、またはマシンを再スタート/修理するライダー、またはトラックに復帰、またはピットレーンに戻るライダーとする。レースディレクターは、ライダーがその積極性を判断し、レースディレクターの判断に如何なるライダーも抗議することは認められない。

1. 26 中断されたレースの再スタート

- 1.26.1 レースが再スタートされる場合、再スタートはコースコンディションが許す限りできるだけ早く行なわれなくてはならない。ライダーがピットに戻り次第、レースディレクターは新たにスタートの手順が開始される時間を可能な限り速やかに発表する。
- 1.26.2 第2レースが開始される前に、第1レースのリザルトがチームに配布されなければならない。
- 1.26.3 スタート手順は、レースディレクションによる指示が無い限り、全クラスともにクイック再スタート手順(事項 1.18)が適用される。
- 1.26.4 再スタートするレースの条件は、以下のとおりとする。
- i) 上記事項 1.25.2 に記載された状況の場合
 - オリジナルのスタート時のサイティングラップまたはウォームアップラップを完了していないライダーを含み、全ライダーが再スタートできる。
 - マシンは修理または変更することができる。給油は認められない。
 - 第2パートレースの周回数は、本来のレース距離の2/3とし(双方のケースとも端数を切り捨て) **最低周回数は4周とする。**
 - グリッド位置は、オリジナルのレース時のグリッド位置とする。
 - ii) 事項 1.25.3(2/3 を消化していない場合)及び事項 1.25.4(2/3 を完了した場合)の場合
 - 第1パートのレースで完走したライダーのみが、再スタートすることが認められる。再スタートするためにライダーは、中断されたレースにおけるレッドフラッグ提示後5分以内にピットレーン(押すか乗車して)に戻らなければならない。
 - 車両の修理は認められる。給油は認められない。
 - 第2パートのレースの周回数は本来のレース距離の2/3を完了するものと

し、最低 2 周とする。

- ・ グリッド位置は、第 1 パートの順位に基いて決定される。
- ・ レースの最終順位は、順位、および各ライダーが最終レース終了時にフィニッシュラインを通過した周回数を合算したものの双方に基づき決定される。事項 1.25.4 の規定が適用される。

1.26.5 第 1 レースにおいてスタートポジションペナルティー（例：グリッド順位の降格、ピットレーンからのスタート）を受けたライダーは、オリジナルのレーススタート時に実施されたこととされ、再スタートにおいてはそのペナルティは適用されない。

事項 1.26.2 における（2 周が完了していない時点でのレース中断）においては、新たなスタートは、完全に新たなレースのものとなるため、既存のポジションペナルティーが適用される。

1.26.6 再スタートしたレースが中断され、レースディレクションが次の再スタートが可能

と見なした場合、次の再スタートの判断の条件は事項 1.26.4 (ii) に準じるものとする。その際のレース距離およびリザルトの決定方法は以下のとおりとする。

- ・ レースが、ASB1000 及び SS600 は 4 周、AP250 及び UB150 は 3 周以上をレースのリーダーが完了し、他のライダー全員がリーダーと同一周回の場合、レースは成立したとみなされチャンピオンシップポイントがフルに与えられる。レースの順位は事項 1.28 による。
- ・ 再スタートしたレースが、ASB1000 及び SS600 クラスで 4 周末満の場合、レースは更に再スタートとされ、レースディレクションが最低 4 周以上の周回数を決定する。グリッドは、中断されたレースの 3 または 4 周での従二に基き決定される。（3 周に満たないレースの場合、無効とみなし、再スタートのグリッド決定要素がなくなる。）
AP250 及び UB150 クラスにおいて 3 周が完了した場合、第 3 パートのレースは行われない。選手権ポイントの半分のポイントが与えられる。レースの順位は事項 1.28 に記載されているとおりとする。第 2 レースが再スタートし、どのレースも 2 周以上を完了できない場合、レースはキャンセルとされ、選手権ポイントは与えられない。
- ・ ASB1000 及び SS600 クラスにいて、更に再スタート（第 3 パート）が 4 周末満で中断された場合、これ以上の再レースは行われない。レース結果は、第 1 パートのレースが 4 周以上の場合、第 1 パートレースの結果に基づき、選手権ポイントがフルに与えられる。

- ・ 第1レースが再スタートとなり、それ以降のレースがどれも5周以上行われなかった場合、レースはキャンセルとされ、選手権ポイントは与えられない。
- ・ レースディレクションは、必要に応じて再スタートレースのスケジュールを調整する。

1. 27 チェックエリア

レース終了後、またはレース中断後の後半レースの終了後、テクニカルディレクターまたは車検員による車検、または抗議の申入れに備え、チェックエリアに移動しなくてはならない。マシンは通常、レース終了より30分後にチェックエリアから解放される。

1. 28 選手権ポイントおよび順位

1.28.1 ライダーおよびチームは、アジアロードレース選手権のタイトルを競う。

1.28.2 ライダーの獲得ポイントは、各レースにおいて授与されたものを指す。

1.28.3 チームの獲得するポイントは、レースでの順位結果にもとづき、そのマシンの中で最も上位につけたマシンに対するポイントのみとなる。

1.28.4 レース毎に、下記スケールの選手権ポイントが授与される。

1位	25ポイント	6位	10ポイント	11位	5ポイント
2位	20ポイント	7位	9ポイント	12位	4ポイント
3位	16ポイント	8位	8ポイント	13位	3ポイント
4位	13ポイント	9位	7ポイント	14位	2ポイント
5位	11ポイント	10位	6ポイント	15位	1ポイント

1.28.5 アジアロードレース選手権アンダーボーン、アジアプロダクション、スーパースポーツ、アジアスーパーバイク、全てのレース結果が選手権のランキングに反映される。

1.28.6 ポイント数の累計が同点の場合、最終順位は、レースで記録した最上位の回数にもとづき決定される（1位の回数、2位の回数等）。上記によってタイを解くことができない場合、より直近の選手権において最高順位を達成した順に高い順位が与えられる。

1.28.7 ライダーが、異なるマシンで参加した場合、当該ライダーが最も多くポイントを獲得したマシン名が最終順位表の氏名横に記載される。コンストラクター順位算出は改正される。

1.28.8 各カテゴリーの世界チャンピオンは、FIM公式セレモニーへの出席を義務付けられる。

1. 29 競技者への指示と連絡

- 1.29.1 チームおよびライダーは、レースディレクター及び/または競技監督より、規則に準拠した特別な通知書をもって各種指示を受ける場合がある。
通知書は、公式掲示板に掲示され、チーム代表者に配布される。
- 1.29.2 プラクティスおよびレースの全ての順位とリザルト、ならびに競技役員により発行された裁定書は、公式掲示板に掲示される。
- 1.29.3 レースディレクション、常任競技役員、または競技監督より、チームまたはライダーへの伝達事項は、書面かまたは、電子メールや公式計時モニターを含む電子手段で連絡されなくてはならない。同様に、チームまたはライダーより、レースディレクション、常任競技役員、あるいは競技監督への伝達事項も、電子メールを含む電子手段を含む書面にて連絡されなくてはならない。

1. 30 ピットストップ

ライダーは、レース中、ピットレーン入ることが出来る。(ラインを越してピットボックスに入ってはならない)

給油は厳禁とされる。

本規則に違反した場合、失格というペナルティーが科される。

ASB1000 及び SS600 クラスの場合のみ、シーズンをとおして以下の手順が用いられる。

- i) ピットレーンでタイヤ交換を希望するライダーは、自分のガレージ前で停車し、エンジンを切らなければならない。パワーツールの使用が認められる。(電動または圧縮空気、同時に使用できるのは最大2つまでとする)
- ii) リフトのスタンドは、マニュアル操作とし、パワーアシストを用いてはならない。
- iii) 車両の再スタート時に予備のスターター及び/あるいはブースターバッテリーを使用することは認められない。
- iv) マーシャルは、常に監視し、本規則に違反のある場合レースディレクションによりライドスルーペナルティーが科される。
- v) ピットストップ中、マシンの調整は認められる。
- vi) タイヤ交換に従事できるのは3名のクルーメンバーとする。本規則に違反した場合、レースディレクションによりペナルティーが科される。
- vii) タイヤ変更を伴わないピットストップは本規則に影響されない。

1. 31 ピットレーン内のチーム要員

安全上の理由から、以下の規則が厳密に遵守されなければならない。

- 1.31.1 マシンの調整作業を行っている間を除き、出場している以外のクラスのプラクティス、ウォームアップおよびレース中にチーム関係者がピットレーンに立入ることは禁止される。
- 1.31.2 ピットの作業エリア内に立ち入ることのできるライダー1名あたりのチーム要員の数は以下のように制限される。
 - SS600 及び ASB1000 6名
 - AP250 及び UB150 4名
- 1.31.3 全クラスとも、シグナリングプラットフォーム上のチーム要員人数は、ライダー1名につき最大4名までに制限される。

1. 32 抗議が生じた場合に実施されるマシンコントロールに必要な保証金

抗議に基づいてシリンダー容量を測定するためにマシンを分解・組み立てするのに必要な保証金は下記のとおりである：(材質を含み) 800USD

抗議を行った側が敗訴した場合、保証金は勝訴側に支払われる。

抗議を行った側が勝訴した場合、保証金は返却される。

1. 33 イベントに参加しなかった場合

イベントにエントリーしたが、その後、当該イベントに参加しないことを決めたライダーは、オーガナイザーに報告しなくてはならない。エントリー用紙を提出し他にもかかわらず、無断で欠場したライダーに関して国際審査委員会から FIM アジアに連絡される。FIM アジアは下記のペナルティーを科す：

- 1.33.1 1回目の違反 : 罰金 200USD
- 1.33.2 同シーズン中のその後の違反 : 選手権対象となる次の大会への出場停止

国際審査委員会から報告書を受理した段階で FIM アジア執行事務局は、当該ライダーの FMN に無断欠場の理由を尋ねる。遅くとも 15 日以内に当該 FMN から無断欠場に関する返事が送られ、ペナルティーに関する決定が出される。

同日に別のイベントに出場したライダーに対して、出場停止が宣言されることもある。

抗議/上訴

抗議 注意：保証金 500USD	結果発表後 1 時間以内 又は レースディレクション決定から 30 分以内
↓	
レースディレクションによる聴聞	レースディレクションミーティング
↓	
レースディレクション裁定の上訴 注意：保証金 1,000USD	30 分
↓	
FIM アジア審査委員 聴聞	即座
↓	
決定の確定	以降の抗議は認められない
↓	
FIM アジア審査委員裁定に対する上訴 注意：保証金 1,000USD	5 日間
↓	
CDI（国際規律法廷）による聴聞	6 週間
↓	
CAS（スポーツ仲裁法廷）への上訴	5 日間