

2023

FIM アジアロードレース

運営規則

一般規約および条件

アンチドーピングコード	2
1. スポーツ規則	
1. 1 序論	3
1. 2 イベント	3
1. 3 パドック	4
1. 4 オフィシャル	4
1. 5 審査委員	7
1. 6 レースディレクション	8
1. 7 FIM アジアスチュワード	9
1. 8 カレンダー	9
1. 9 クラス	10
1. 10 競技参加適格者	10
1. 11 エントリー及びワイルドカード	10
1. 12 スケジュール	13
1. 13 テクニカルコントロール/ドーピングコントロール	13
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	24
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	25
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	38
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
3. 規律及び裁定規定	
3.1 原則	41
3.2 ペナルティー	41

3.3	規律及び裁定組織	.....	42
3.4	講義と控訴	.....	45
3.5	全ての規律及び裁定組織が取る手順	.....	48
3.6	手続き上の費用	.....	50
3.7	ペナルティーの相互作用	.....	51
3.8	赦免	.....	51
3.9	裁定条項	.....	51
4	サーキット規格	.....	52
5			
5.1	タイトル及び総論	.....	52
5.2	車両とクラス	.....	52
5.3	ライダー	.....	52
5.4	タイムテーブル	.....	53
5.5	プラクティス及びレース	.....	53
5.6	賞典	.....	54
5.7	エントリー料金	.....	55
5.8	選手権ポイント及び順位	.....	56
5.8.1	選手権賞金	.....	56

アジアロードレース規則の改正

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
- TWMR (トゥーホイールモーターレーシング) 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、決定するために定期的開催される。

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なる。

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) に参加する全てのライダー、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、随時補足および改正される。

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モーターサイクルシリーズ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等、4 輪のレースを含む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、TWMR（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

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の元、指示を下す。

- 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判断により、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 アジアセーフティーオフィサー、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 アジアセーフティー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当該常任（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 1 名の審査委員及び主催国協会によって任命された、1 名の審査委員
- TWMR によって任命されたデレゲート
- レースディレクター
- 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、最低限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
- プラクティス開催日の終了時点
- 大会終了時点

- 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。~~
- 1.5.6 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) 規則違反に対してペナルティーを科す。
~~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 アジアスチュワード（審査委員）

- 1.7.1 FIM スポーツスチ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スチュワード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、常任委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する場合、第 2 FIM アジア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、議長が議決権を有する。
- 1.7.6 FIM アジア審査委員会は大会の運営に関与しない。
- 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前年の 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)
- TVS アジアワンメーク選手権

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。特定の大会に限り、FIM アジアまたは TWMR により一大会有効な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な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テスト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。FIM アジア及び TWMR が承認するアンダーボーン、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、テストサーキットの中の公式サプライヤーが指定するテストサーキット名を示さなければならない。

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同意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 アジア及び 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付けは必要としない) 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 が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 150 cc 及びアジアプロダクション 250 cc 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、プロモーターが残り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 アジア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疏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が義務とされる。

ライダーには、ブリーフィング日時がチームを通じて書面で通知される。

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権限を有する。

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、最低 1 周を終えた時点でレースに参加した事とされる。

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/あるいは人員及び/あるいは代表等により、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 ARRC 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
 - 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無責任な評価や、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

規則書の基本タイムテーブルの時間軸がずれて掲載されているため、本規則日本語版から削除する。

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、TV 放映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って、テクニカルスチュワードによる安全に関する確認を第 1 回プラクティス前に受けなければならない。
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、テクニカルまたはメディカルコントロールスケジュールに従わないチームは、イベントに参加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、2.3、2.4 及び 2.5 に明記される。

1.13.3 ドーピングコントロールを受けるライダーは、その通知を受けてから 1 時間以内に身分証を持ち、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行かなければならない。

1. 14 プラクティス

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

- 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 アジアの承認を必要とする。
- 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、大会に参加するライダーは、エンジンを使用しない車両でのみトラックに入ることが認められる。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、視認しやすいボード、またはカウントダウンがピットレーンで掲示され残り時間を表示する。
- 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、規定時間経過後、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。

以下は、規則から削除されているが、必要と思われる為、記載を継続した。
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レッドフラッグが掲示される。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場合、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が行われな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レッドフラッグが表示された時点で表示されていた残りの時間とする。

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。

- e) プラクティスセッション及びクオリファイセッションが開始以降、その間の燃料補給は認められない。

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車両の内 1 台のマシンをプラクティスで使用することが認められる。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確認を受けた別の車両を次のセッションで使用することが出来る。

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速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速いタイムに従って出される。タイ（同タイム）の場合、2 番目に速いタイム、以降同様に考慮される。

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いなくてはならない。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。

最後のクオリファイプ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ポールポジション位置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、クオリファイプ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、スーパーポールクオ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いないなければならない。

— TVS アジア	最低25Km	最長55Km
— UB150	最低25Km	最長50Km
— AP250	最低30Km	最長60Km
— SS600	最低45Km	最長75Km
— ASB1000	最低55Km	最長85Km

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によってのみ決定される。
- 1.17.3 レース中、視認性の良い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）と発電機の両方に可能な限り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ラップのために開放される。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失格とされる。

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列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キロワットを2つ迄としなければならない。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。
ジェネレーター及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、ライダーにつき最大 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越す。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からスタートしなければならない。

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間に合わせ、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、レッドフラッグを静止提示する。

~~セーフティカーより遅れてピットレーン入り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後、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。:
 - レッドフラッグ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。
 - スターター台からスタートディレイドボードが提示され、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。
 - 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。
 - 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。
 - スタートディレイド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、以下の更なる罰則が科される場合がある。

罰金、ライドスルー、失格、選手権ポイントのはく奪

18 クイックスタートの手順

レースが中断された場合、オフィシャルの指示がない限り、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、以降の再スタートは認められない。
- 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。再スタートレース時に計時スクリーン上と異なる新たなグリッド位置となる場合、メカニックまたはグリッド入り口に待機するオフィシャルはライダーに新たな改訂版グリッド情報を伝えなければならない。
- 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。ピット出口からのサイティングラップ中に何らかの修理や調整が必要となったライダーは、ピットレーンに入らなければならない。
- 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ス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を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しなければならないライドスルーを要求される場合があり、その間のピットで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、再度ライドスルーペナルティーが科される。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で、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ライドスルーを実施する。

フライングのペナルティーを科されたライダーが第 2 パートにおいてもフライングをした場合、当該ライダーにはブラックフラッグが提示される。

ライダーのナンバーを黒字で記したイエローボード（縦 100 cm×横 80 cm）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 の間に降雨があり、レースディレクションが危険であると判断した場合、全マーシャルにレッドフラッグの提示を命令する。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。全ライダーは、ピットに戻り 7 分以内にスリックからウェットタイヤに変更し、7 分以内にピットから離れなければならない。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 ブ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 ブラクティス、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。

ブ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が無効とされ、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ボード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な出出来ない場合、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、支えることを手伝うことができる。

マーシャルは町ん才再スタートを援助することが出来る。

- 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リタイヤしなくてはならない状態となった場合、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、プラクティス、クォリファイ、レース中にピットに戻ることが出来るが、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レッドフラッグ提示後に他のライダーによる場合）
- 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時までに配布される。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協力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60kmに×印がある地点まで、制限速度（60km/h）を守らなくてはならない。

プラクティス中、初めて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。再度超過した場合、更に重いペナルティーが科され、同一大会で3回超過した場合、レースディレクションにより更なるペナルティーが科せられる。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通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、安全を確認した上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。
- 19) 自身の順位を守るために1回以上進路を変更することは厳禁とされる。コースによって異なるが、ライダーが、左から右、右から左へ、進路を変更することは一度のみ認められる。本気そっくに違反した場合、以下のペナルティーの対象となる。罰金、順位変更、タイムペナルティー、次レースにおけるグリッド位置降格、選手権ポイントのはく奪、失格または資格停止。
- 20) プラクティスまたはクオリファイ中、ライダーは、トラック上で停止、減速または他のライダーの妨害をしてはならない。本規則に違反した場合、以下のペナルティーの一つが科される。クオリファイ中に出した最も良いタイムへの15秒加算、又はレース1をピットレーンからスタート、又は罰金200ドル。
- 21) 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ル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。
- 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。

降雨以外の影響がある。

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、フラッグ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速やかに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る。もし、3回の提示を受けてもライダーが元の位置に戻らない場合、当該ライダーにはライドスルーペナルティーが科される。

ii) 最終ラップでの違反の場合、総合タイムに20秒が加算される。

双方の場合、上記の他に更なるペナルティー（ペナルティーポイント、罰金、資格停止）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き、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、ウォームアップ及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フラッグが振動提示される。

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。

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。

レッドライトは、レーススタート時にスタートライン上で2秒から5秒の間点灯される。

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

注：アジアではホワイトフラッグの設定が無い。

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 100 cm X 縦 80cm とする。フラッグのサイズは、第 1 回プラクティスセッションが行われる前日に確認される。

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 4 cm 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ければならないということを伝えるものとする。

- 1.2.4.2 2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速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シャルポストで提示され、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。

1.2.5.2 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、新たな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。

1.2.5.3 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 1.2.6.4 に従い、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事とされ、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周での順位に基き決定される。（3周到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ではなくなる。）
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ぬ。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クラスにおいて、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ぬ。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、F I M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並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、SS600 クラスはシーズンを通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、エンジンを停止しなければならない。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

3 規律及び裁定規定

3.1 原則

参加者、オフィシャル、オーガナイザーにかかる義務に関しては、FIM アジアの発行する諸規定に明記される。

これらの義務に違反したことが証明された、あるいはこれを守らなかったことが証明された場合には、本規律および裁定規則に明記されるペナルティーの対象となる。

3.2 ペナルティー

ペナルティーには下記の種類がある：

- 警告
- 罰金
- ライドスルー
- 順位変更
- ~~• ストップ&ゴー~~
- タイムペナルティー
- ~~• グリッドペナルティー~~
- 失格
- 選手権ポイントの剥奪
- 資格停止
- 資格剥奪

3.2.1 ペナルティーの定義と適用

- 警告 個人的又は公に行われ、聴聞会無しに与えられる
- 罰金 50US ドルから 10000US ドルまでの現金によるペナルティー
- ライドスルー 事項 1.19 参照
- 順位変更 事項 1.22.2 参照
- ~~• ストップ&ゴー 事項 1.10.2 参照~~
- タイムペナルティー ライダーの実質的な結果に影響を及ぼす 2 分までの加算かあるいはタイムの削除

- 失格

自動的またはその他ペナルティーとは別の大会、プラクティス、レースまたはランキングで得た結果の喪失

大会、プラクティスセッションまたはレース（ブラックフラッグまたはオレンジディスクによる）からの即座に失格
- 選手権ポイントの剥奪

選手権ポイントの剥奪
- 資格停止

選手権における一つまたはそれ以上のプラクティスセッションに対して適用される。
- 資格剥奪

FIM アジアの管轄下で行われる全ての活動に参加する権利を最終的かつ完全に失う事。

3.2.2 複数のペナルティー

状況に応じて、ひとりの違反者に複数のペナルティーが科されることもある。

3.3 規律及び裁定組織

規律および裁定に関する要件を扱う資格のある F I M の規律および裁定組織には下記がある：

- レースディレクション
- FIM アジア審査委員
- FIM アジア規律法廷(CDI)

3.3.1 レースディレクション

3.3.1.1 構成

レースディレクションは、事項 1.6 に基づいて構成される。

3.3.1.2 権限

レースディレクションは規律要件に関して権限を有し、下記の場合にライダー、チーム人員、オフィシャル、プロモーター/オーガナイザー及び全てのイベントまたは選手権に関わる人物に自動的にペナルティーを科すことが出来る。

規則違反：

ライダーまたはチームメンバー、または上記の者による故意的または過失的な現行規則または大会オフィシャルの指示に反する行為のある場合

オフィシャル及びプロモーターオーガナイザーの故意的または過失的な、大会のスムーズかつ効率よい運営を阻害したり重大な規則不履行のあった場合

レースディレクションは規則違反に関連する抗議を裁定する資格を有する。

レースディレクションによるペナルティーは以下のとおり

- a) 警告
- b) 罰金
- c) ライドスルー
- d) 順位変更
- e) タイムペナルティー
- f) 失格
- g) 選手権ポイントのはく奪
- h) 資格停止

更に、レースディレクションは、レースディレクション裁定以上の罰則を求め国際規律法廷（CDI）に提訴する場合がある。

3.3.2 FIM アジア審査委員パネル

構成

FIM アジア審査委員パネルは、事項 1.7 に明記されている要件を備えている人員によって構成される。

権限

FIM アジアパネルは、レースディレクションによる裁定に対する控訴を受ける。

FIM アジア審査委員パネルによって科すことのできるペナルティーは以下のとおり

- a) 警告
- b) 罰金
- c) タイムペナルティー
- d) 失格
- e) 選手権ポイントの剥奪
- f) 資格停止

更に、FIM アジア審査委員パネルは、更に重いペナルティーを科してもらうために、その違反について FIM アジア規律法廷（CDI）に提訴することもできる。

3.3.3 FIM アジア司法委員会

3.3.3.1 構成

FIM アジア司法委員会（CJI）は、下記によって構成される。

FIM アジア司法委員会は、各協会から任命されたメンバーにより構成される。各国協会は、1名又はそれ以上の当該国咳を有する者を任命することが出来る。総審議会によって決定され、任期は4年とする。

資格

FIM アジア司法委員会（CJI）に任命される資格は、その候補者が大学レベルにおける法律学科卒業していなければならない。また、最低FIMの公式言語の一つに堪能でなければならない。また、候補者は役員またはFIMライセンス所持者であってはならない。

3.3.4 FIM アジア規律法廷（CDI）

委員の任命

FIM アジア規律法廷の委員は、FIM アジア司法委員会委員長が任命する。

手順

任命されたメンバーの氏名は、すべての関係者に通達される。関係者は、構成メンバーに関する通達を受けてから3日以内に、正当性を証明する抗議文を添えて、当該裁定委員会の構成に、部分的、または全体的に反対する権利を有する。FIM アジア最高委員会が、この反対は妥当だと判断した場合、必要な代替者が任命される。それ以外の場合、この反対を拒否し、公聴会日程を確定する。法廷は、専門家の意見を要請したり、有効と思われる証人を招集する場合がある。

権限及び資格

FIM アジア規律法廷（CDI）は、FIM アジア審査委員パネルの決定に対する控訴を聴聞する。

FIM アジア規律法廷（CDI）は、レースディレクションまたはFIM アジア審査委員パネルの要請に基づき、判決を宣告する。

競技会終了後、5日以内に、FIM アジア会長、FIM アジア最高委員会または取締役会は、FIM アジア規則違反に関して国際規律法廷（CDI）に委ねることができる。

3.3.5 法的機関としてのFIM アジア

機能

国際司法パネル（CDI）に対する全ての控訴は、FIMアジアは起訴の形式でその利益について主張する、または立場について説明する権限を有する。

任命

各事例において、FIMアジア最高委員会がFIMアジアを代表する人物を任命する。

手順

FIMアジアによる介入が、FIMアジア最高委員会の理解のもとに随時行われる。

本コードに従い、当事者としてのFIMアジアは、他の当事者と同様の権利と義務を有する。

FIMアジアは、聴聞会に出席者を出す、あるいは文書にて主張を行うことができる。

3.4 抗議と控訴

3.4.1 抗議権

FIMアジアの決定によって影響を受ける者、すなわちライダー、パッセンジャー、スポンサー、マニファクチュラー、オフィシャル等は、その決定に対して抗議することができる。

以下に関するレースディレクションの決定に対して抗議する事は認められない。

- 順位変更
- ライドスルー
- ブラックフラッグ及びオレンジディスク旗によるプラクティスまたはレースから失格
- ピットレーンにおけるスピード違反に関する罰金

写真判定を基準とするレースディレクションの事実確認後の最低に対する抗議は受け付けられない。

3.4.2 控訴権

FIMアジアの規律決定に対する控訴に関する規則は下記のとおりとする：

レースディレクションの裁定に対するFIMアジア審査委員パネルへの控訴
FIMアジアスチュワードの裁定が、レースディレクションの裁定を肯定する者である場合、その裁定に対する控訴は認められない。彼らの裁定が最終のものとなる。

抗議又は控訴が認められないペナルティーは以下のとおり

- ピットレーンスピード違反に対する罰金、ピット出口ライン違反、またはスタート練習違反。
- 順位変更
-
- ライドスルーペナルティーまたは順位変更ペナルティーに代わるタイムペナルティー
- ライドスルー（耐久の場合、ストップ&ゴー）
- プラクティス中のトラック境界違反による当該周ラップタイムの抹消
- ブラックフラッグ及びオレンジディスク旗によるプラクティスまたはレースから失格
- レース時のグリッドペナルティー

FIMアジア審査委員パネルが、レースディレクションからCD1への裁定を批准しない場合のFIMアジア審査委員パネルの裁定。

3.4.3 抗議の手順および期限

すべての抗議は、直接関与する者によってのみ署名され、提出されなければならない。ひとつの抗議はひとつの要件に関してのみとし、抗議は、競技監督が署名してから1時間以内に提出されなければならない。

抗議は大会特別規則の条項に基づいて、責任のあるオフィシャル（競技監督、レースディレクターまたは大会事務局）に抗議料金500USドルまたは同等の通貨と共に提出されなければならない。選手権年間契約をしているチーム及びライダーは、TWMRに対して抗議料に代わり保証書を提出しなければならない。

ライダー、チームの資格や、クラスまたは大会にエントリーする車両に関する抗議はオフィシャルプラクティス開始前に提出されなければならない。

3.4.4 抗議の聴聞

聴聞後、レースディレクションは、大会期間中に出されたすべての抗議に対して決定を出さなくてはならない。抗議は、付則及び特別規則に基づいて判定される。

3.4.5 抗議裁定の有効

レースディレクションが下すペナルティーの裁定は、即時有効とする。

3.4.6 控訴提出の期限

控訴提出の期限は下記のとおりとする：

— レースディレクションの決定に対する控訴	30分
— FIM アジア審査委員パネルの決定に対する控訴	5日
— スポーツ仲裁法廷（CAS）に提出する控訴文書	5日

期限は、控訴人が決定を受領した日から換算される。

3.4.7 控訴の提出

控訴を受理してもらうためには、その控訴を書面（FIM アジアスチュワードに至る控訴）書留郵便または特別な輸送方法（FIM アジア規律法廷 CDI に至る控訴）で執行事務局宛てに提出しなくてはならない。

正しい控訴状と保証金は、FIM アジア審査委員長（FIM アジア審査委員への控訴の場合）、FIM アジア事務局（FIM アジア規律法廷 CDI への控訴の場合）あてに提出されなければならない。

FIM アジア規律法廷（CDI）への控訴状が提出されてから10日以内に、控訴人はFIM アジア事務局に対しその控訴事実に関して簡潔な説明を行う。

控訴が提出されなかった、および／あるいは保証金が事項3.4.6に明記された期日までに送られてこなかった場合、聴聞を行わずにその控訴を却下することができる。

抗議または控訴を行う際に支払う料金

控訴する際の保証金は、1000USドルとする。

選手権への参加契約をしているチーム及びライダーについてはTWMRへ支払い誓約書を提出する。

延会の場合に支払う料金

当事者のいずれかが、証人喚問の延期を申請する場合、この当事者には、当該裁定組織が設定する追加の保証金の支払いが要請される。この保証金が支払われるまで、聴聞は再開されない。この保証金が期限内に支払われなかった場合、裁定組織は当初の証人の証言のみによって控訴に対する裁定を行う。

控訴の聴聞に関して守られる期限

FIM アジア審査委員パネルは控訴が受理されたら直ちに精査するために招集される。

FIMアジア規律法廷（CDI）は、控訴を受理してから6週間以内に招集して、その控訴について審議を行わなくてはならない。

FIMアジア審査委員パネル及びFIMアジア規律法廷（CDI）は、どのような場合においても決定を出さなくてはならない。

3.4.8 控訴の有効性

控訴人の要望により、FIMアジア審査委員パネルは、レースディレクションによって裁定された仮決定を差止め命令または裁決によって猶予することもできる。

控訴人の要望によりFIMアジア規律法廷（CDI）は、FIMアジア審査委員パネルによって裁定された仮決定を差止め命令または裁決によって猶予することもできる。

3.5 すべての規律および裁定組織が取る手順

聴聞の権利

規則に基づいて違反を犯した個人、または組織は、自ら、または代理人を立てて弁護を行う絶対的権利を有する。

規律または裁定組織に召集された者は、自分が選び、自分の費用で雇った弁護団を立てる権利を有する。弁護団を雇ったことに関する適切な通達がFIMアジアに行われ、この要件に関与している他の当事者にもそのことが伝わらなければならない。

これを怠った場合、該当する規律または裁定組織が、この弁護団の加入に意義を申し立てることもある。

召集を要請されたが、それに従わずに欠席した当事者は、裁判欠席され、放棄とみなされる。

規律又は裁定組織の前で行う聴聞に関して、規律または裁定組織は、聴聞を電話会議の形式で行う、あるいは電話または他の電子デバイスを用いた通信手段を用いて行うと決定することもできる。このような聴聞の方法は、関係者全員が同意した場合に限り行なわれる。

3.5.2 聴聞

例外的な状況において、該当する規律または裁定組織が特別の決定を出した場合以外、聴聞は公開されるものとする。

聴聞は FIM アジア公用語で行なわれる。当事者のいずれかが別の言語を用いることを希望する場合には、その当事者が必要とする通訳を用意し、その費用を負担する。

控訴人は、出席するかまたは代理人を出席させなければならない。これを怠った場合、その抗議は容認されず、費用は控訴人が負担するものとする。

委員長が聴聞会を開始したら、当事者を呼び、証人の出席していない状態で、個々の陳述を言明させる。

当事者の陳述が終わったら、該当する規律または裁定組織は、証拠を完成させるためにさまざまな証人と専門家の発言を聴聞する。当事者は、証人と専門家に彼らの証拠に対して質問する権利を有する。

該当する規律または裁定組織のメンバーは、聴聞の際に委員長の承認さえ得れば、いつでも当事者、証人、および専門家に質問することができる。

3.5.3 証人および専門家

各当事者は、独自に証人を召集し、出席させることができる。この場合、費用はその当事者の負担となるが、当該裁定委員会が別の決定を下した場合は例外とする。

該当する規律または裁定組織は、証人に宣誓を強いる権利を持たない。したがって、宣誓証言は自由に行なわれる。証人は自らが知っている事実に関してのみ宣言し、意見を述べてはならない。ただし、規律または裁定組織がその証人をある特定の分野における専門家とみなし、意見を述べるように要請した場合は、例外とする。

証言後、証人は裁定室を離れてはならない。また、これから証言を行う他の証人と話をしてはならない。

裁定委員会は、専門家を招集することができる。

3.5.4 判決

規律または裁定組織の決定は、すべて非公開形式で、単純過半数評決の方法で行なわれる。すべてのメンバーには、平等の評決権が与えられ、決定を出す際にはこの権利が行使されなければならない。投票棄権は認められない。

いかなる場合においても、控訴を提出している当事者側は、控訴されている当事者側の申し出の後に、陳述を増やすことはできない。

3.5.5 判決の告知

レースディレクションまたは FIM アジア審査委員パネルの決定は、大会会場にて直接通達しなければならないが、これができなかった場合、受領確認の取れる書留郵便で送付されなければならない。

F I M アジア規律法廷 (CDI) によって出されたすべての判決は、文書にされ、関係するすべての当事者に書留で送付される。

3.5.6 判決の公表

抗議、または控訴を裁定する規律または裁定組織は、抗議または控訴を公表する、あるいは調査結果を公表し、関係する当事者の名前を明記する権限を持つものとする。これらの言明書の中に名前の記載された個人または団体は、FIM アジアまたは言明書を作成したその他のいかなる者に対しても控訴する権利を持たない。更に、法廷が判断しない限り、最終的な裁定はメディアセンター及び FIM アジアマガジンに掲載される。

3.6 手続き上の費用

規律または裁定の決定を出す為に要した費用は、FIM アジア執行事務局から敗訴側に請求される。ただし、裁定委員会が別の決定を下した場合は例外とする。

3.6.1 罰金および費用の支払い

裁可が決定的なものとなり、罰金あるいは費用が事項 3.5.5 に基づいて判決の日から 30 日以内に支払われなかった場合、決定によって影響を受ける個人または団体は、自動的に FIM アジアの全ての活動への参加を停止させられる。

これは全ての支払いが FIM 執行事務局に対して行なわれるまで続くものとする。

3.7 ペナルティーの相互作用

1949年4月30日、国際的にモータースポーツを運営している4つの組織の相互作用に関する合意が得られ、FIMに加え、

- 国際自動車連盟 (FIA)
- 国際航空機連盟 (FAI)
- 国際モーターボート連盟 (UIM)

FIMの要請に基づいて、資格停止、または資格剥奪のペナルティーも上記組織の管轄にあるスポーツにも適用される。

3.8 赦免

FIMアジア運営評議会は、FIMアジア司法委員会 (CJI) 委員長と相談の後、または彼の提案により最終的に罰則を与えられた者に対して罰則の緩和もしくは赦免を行う事ができる。

3.9 裁定条項

司法組織またはFIMアジア総審議会によって下された最終決定に対して、通常の裁判所へ控訴することはできない。このような決定は、スポーツ裁定法廷に提出され、スポーツ裁定法廷が、当該スポーツに適用される裁定規則 (事項 3.4.6) に基づいて、最終的な判決を出す独占的な権限を有する。

4. サーキット規格

サーキット規格は、FIMサーキット規格（SRRC）に明記される。

5.

英語版規則では項目タイトルと中身が一致しないため日本語版は5として以下を掲載

5.1 タイトル及び総論

FIM アジアは、ライダーとマニファクチャラーが競技する各FMNが主催しツーホイールモーターレーシングがプロモートするアジアロードレース選手権、TVSワンメイクレースを行う。

5.2 車両とクラス

5.2.1 車両

レースはアジアロードレース選手権技術規則に景帝されている車両が参加することが出来る。

5.2.2 クラス

クラスは以下のとおり

- アンダーボーン 150
- アジアプロダクション 250
- スーパースポーツ 600
- アジアスーパーバイク 1000
- TVS アジアワンメイク選手権

5.3 ライダー

5.3.1 ライセンス

ライダーは、コンチネンタルユニオンが発行するコンチネンタルライセンスを所持していなければならない。主催国のライダーは、主催国ライセンスで参加することが出来る。グランプリライセンス（MotoGPクラスのみ）、スーパーバイク世界選手権ライセンス（SBKクラスのみ）所持者は、参加することが出来ない。但し、主催国ライセンス所持者の場合、ポイント対象外としての参加は認められる。（賞金は除く）

5.3.2 契約ライダー

各大会の30日前に、FIM アジア及びプロモーターは契約ライダーのリストを公表する。

5.3.3 ライダーの受理及び拒否

以下の優先順位に基いて受理するか決定される。

- 契約ライダー
- 選手権ポイントを有しているライダー
- 各国のレーティングリスト上のライダー
- その他ライダー

5.3.4 バックプロテクター及びチェストガード

全ライダーは、フルスケールの頑丈なプラスチック製のアックプロテクター及びチェストガードを使用することは義務とされる。

5.4 タイムテーブル

タイムテーブルは、以下のスキームに則り、各大会の特別規則に明記される。しかし、以下はガイドラインであり、変更される場合があることを理解しなければならない。

木曜日	チームの到着及びセットアップ 14時—17時 受付及び車検、その他確認
金曜日	車検及びその他確認 フリープラクティス（午前） クォリファイプラクティス（午後）
土曜日	フリープラクティス（午前） クォリファイプラクティス（午後） レース（午後）
日曜日	ウォームアップ（午前） レース（午後）

5.5 プラクティス及びレース

5.5.1 スタート許可

最低ベストタイムの107%同等以上のタイムが通過基準タイムとする。

5.5.2 レース距離

レースは以下に従って開催される。

クラス	最低距離	最高距離
TVS ワンメイク選手権	25Km	55Km
アンダーボーン 150	25Km	50Km
アジアプロダクション 250	30Km	60Km
スーパースポーツ 300	50Km	90Km
アジアスーパーバイク 1000	55Km	95Km

5.5.3 レースのスタート

FIM ロードレース規則に準拠し、エンジンランニングスタートが行われる。

5.5.4 トラック閉鎖

レースに参加する全ての参加者の為にレース開催週の月曜日からサーキットが閉鎖される。

5.6 章典

5.6.1 各大会、各クラスのライダーへの章典は以下のとおり。

アンダーボーン 150

1位 300ドル + トロフィー
2位 200ドル + トロフィー
3位 125ドル + トロフィー
4位 75ドル
5位 50ドル

アジアプロダクション 250

1位 400ドル + トロフィー
2位 300ドル + トロフィー
3位 200ドル + トロフィー
4位 125ドル
5位 75ドル

スーパースポーツ 600

1位 500ドル + トロフィー
2位 375ドル + トロフィー
3位 250ドル + トロフィー
4位 150ドル
5位 75ドル

アジアスーパーバイク 1000

1位 1500ドル + トロフィー
2位 900ドル + トロフィー
3位 500ドル + トロフィー
4位 300ドル
5位 200ドル
6位 125ドル
7位 75ドル

5.6.2 各契約チームへの各レースに対する章典は以下のとおりとする。

選手権シリーズを展開するための保証金を納めたチームのみ、以下の章典が与えられる。

アンダーボーン 150	アジアプロダクション 250
1位 300ドル+トロフィー	1位 400ドル+トロフィー
2位 200ドル	2位 300ドル
3位 125ドル	3位 200ドル
4位 75ドル	4位 125ドル
5位 50ドル	5位 75ドル
スーパースポーツ 600	アジアスーパーバイク 1000
1位 500ドル+トロフィー	1位 150ドル+トロフィー
2位 375ドル	2位 900ドル
3位 250ドル	3位 500ドル
4位 150ドル	4位 300ドル
5位 75ドル	5位 200ドル
	6位 125ドル
	7位 75ドル

5.7 エントリー料金

返還対象とならないエントリー料金は以下のとおりとする。

契約ライダー/チーム

アンダーボーン 150	—大会 400ドル
スーパースポーツ 600	—大会 2100ドル
アジアプロダクション 250	—大会 1550ドル
アジアスーパーバイク 1000	—大会 2700ドル

非契約ライダー/チーム

アンダーボーン 150	—大会 800ドル
スーパースポーツ 600	—大会 3100ドル
アジアプロダクション 250	—大会 2550ドル
アジアスーパーバイク 1000	—大会 3950ドル

注：英語版では訂正されていないものの、シリーズプロモーターより
ASB1000 クラスワイルドカードエントリー料金の訂正連絡があったため、日本語版は訂正した。

5.8 選手権ポイント及び順位

ポイントは選手権の各レースに与えられる。各レースで与えられたポイントの総ポイントにより決定される。ポイント数が同点の場合、各大会における上位入賞回数を比較して決定される。（優勝の数、2位の数等）それでもタイが生じる場合、最も順位の高かったレースを比較し、早い時点で上位に入ったライダーを優先する。エントリーが12台に満たない場合、プロモーターは、章典の変更を行うことが出来る。

5.8.1 選手権賞金

アンダーボーン 150 ライダーランキング

1位 900ドル + トロフィー + 総合トロフィー

2位 500ドル + トロフィー

3位 350ドル + トロフィー

4位 200ドル

5位 125ドル

アンダーボーン 150 チームランキング

1位 900ドル + トロフィー

2位 500ドル + トロフィー

3位 350ドル + トロフィー

4位 200ドル

5位 125ドル

アジアプロダクション 250 ライダーランキング

1位 1200ドル+トロフィー+総合トロフィー

2位 700ドル+トロフィー

3位 500ドル+トロフィー

4位 350ドル

5位 125ドル

アジアプロダクション 250 チームランキング

1位 1200ドル+トロフィー

2位 700ドル+トロフィー

3位 500ドル+トロフィー

4位 350ドル

5位 125ドル

スーパースポーツ 600 ライダーランキン

- 1位 1500ドル+トロフィー+総合トロフィー
- 2位 900ドル+トロフィー
- 3位 500ドル+トロフィー
- 4位 375ドル
- 5位 200ドル

スーパースポーツ 600 チームランキング

- 1位 1500ドル+トロフィー
- 2位 900ドル+トロフィー
- 3位 500ドル+トロフィー
- 4位 375ドル
- 5位 200ドル

アジアスーパーバイク 1000 ライダーランキング

- 1位 4500ドル+トロフィー+総合トロフィー
- 2位 2000ドル+トロフィー
- 3位 1500ドル+トロフィー
- 4位 1000ドル
- 5位 500ドル

アジアスーパーバイク 1000 チームランキング

- 1位 4500ドル + トロフィー
- 2位 2000ドル + トロフィー
- 3位 1500ドル + トロフィー
- 4位 1000ドル
- 5位 500ドル