

特集

1985年版

MFJ

国内競技規則



日本モーターサイクル協会



圧巻!! 抜群のアクセラレスポンスが生み出す加速フィーリング。
感嘆!! テーパーカット接地電極の採用で、始動一発の高着火性。
鮮烈!! プラチナ特殊合金の中心電極、レーザー3点溶接の採用で信頼性を高めた中心電極接合部。

SPARK PLUGS



卓越の走りはいまライオンを超えた!
 いま、ライダーたちの感性に火をつけるデンソースパークプラグZU 新発売

日本電装

BRIDGESTONE



一瞬を逃さない、高性能ブロック・パターン。
大地は、チャンスに満ちている。

硬質路面タイプ

All Roundタイプ

軟質路面タイプ

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|
|  |  |  |  |  |  |
| M23 | M22 | M37 | M38 | M39 | M40 |
| フロント専用 | リヤ専用 | フロント専用 | リヤ専用 | フロント専用 | リヤ専用 |
| タイヤサイズ | タイヤサイズ | タイヤサイズ | タイヤサイズ | タイヤサイズ | タイヤサイズ |
| 80-90-17(4) | 110-90-14(2) | 90-90-21(4) | 75-90-18(4) | 75-90-17(4) | 110-90-14(4) |
| 7.75-17(4) | 4.10-18(4) | 90-90-21(4) | 225-80-18(4) | 80-90-17(4) | 125-90-18(4) |
| 2.50-19(4) | 3.00-18(4) | 100-90-21(4) | 130-90-18(4) | 80-90-17(4) | 135-90-18(4) |
| 2.75-21(4) | 3.50-17(4) | 100-90-21(4) | 140-90-18(4) | | |
| 3.00-21(4) | 3.0-17(4) | | 140-90-18(4) | | |
| | 4.00-18(4) | | | | |
| | 4.0-18(4) | | | | |
| | 5.0-18(4) | | | | |

まるで、生きているようなグリップ力だ。一瞬のチャンスに、生きもののように反応して確実に大地をとらえるブロックパターン。ほんのわずかなグリップも、勝利へつながる一歩かもしれない。タイヤを、性能で選びぬく時代になった。ブリヂストンのモトクロス専用タイヤ。

●モトクロス専用タイヤです。モトクロス場以外の一般道路では使用できません。

MOTOCROSS

株式会社ブリヂストン 東京都中央区京橋1-10-1 TEL.03(567)0111(代)

世界に名だたる荒野が、XLXの舞台だ。

なぜ男は、荒野に惹かれるのだろうか。

生命の危険さえ伴う苛酷さにもかかわらず、冒険ラリーは熱狂の度を増している。

大自然を相手に自分の可能性の極限に挑む。それは男のロマンをかきたててやまない。

XLX250R、冒険心を持つプライベートライダーたちのチャレンジスピリットを満たすタフなマシン。

'84年も数多くのライダーにパートナーとして選ばれ、

パリ・ダカールラリーに続き、バハ1000、ファラオラリーでも大活躍をみせた。

3倍から4倍もの大排気量マシンに混じり、みごと完走を果たしたばかりか、

クラス優勝・入賞と好成績を残した。

大自然のふところ深く分け入るほどに真価をしめすタフネスとハイパフォーマンス。

生物の生存を拒んだ不毛の荒野は、XLXのスペシャルステージなのだ。



主要諸元 ● 型式MD08 ● 空冷4サイクルOHV4バルブ単気筒・245cm³ ●
最高出力26PS/6,500rpm ● 最大トルク2.2kg-m/1,500rpm ● 車両重量
128kg ● 乾燥重量118kg ● 6段リターン変速 ● フロリシク・リアサスペンション ● フロント・エアアシストサスペンション ● 前後アルミリム ● 燃料タンク容量10ℓ ● リアバック標準装備 ● 車体色(ブラッシュメタリック)
標準現金価格 ¥358,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

スーパー4サイクル・ランドスポーツ
XLX250R



PHARAOHS RALLY (PHOTO: M. UCHIDA)

HELLO! GOOD RIDER

身につけよう。安全走行のためのルールとマナー。

- ヘルメットを正しくかぶりましょう。 ●点検整備を忘れずに。 ●安全のため改造はやめましょう。
- 安全速度で走りましょう。 ●カーブではスピードをひかえめに。 ●追越しは余裕をもって。
- 自分を目立たせるため、早朝・夕方「ヘッドライト早め点灯」を。

BAJA 1000

モトジャーナリスト・ライダー
森岡達氏+XLX250R改 バハ1000、単独完走

バハ、カリフォルニア半島の大自然を舞台に展開される古い歴史をもつラリー。昨年までは2日制だったのが、今回は1,177kmの荒れた砂漠をノンストップ・一日で走るコース設定。変化に富んだ地形から世界一苛酷といわれるこのレースに、森岡氏がチャレンジ。XLX250R改を駆り日本人初の完走。しかも今回はライダー交替が許されたこのラリーで、参加者中ただひとり単独完走という快挙を果たした。



PHARAOHS RALLY

「チーム子連れ狼」

中村洋氏+XR250R改「ファラオラリー」クラス優勝

エジプトの熱砂を8日間にわたり、4,000kmの距離を走破するエンテューロレース。コースはカイロのギゼーのピラミッドをスタートし、エジプトを南下。再びカイロに還りスフィンクスの下でゴールとなる。日中は60度を越す猛暑がライダーを襲う。プライベート参加の「チーム子連れ狼」の中村氏は初参加ながらXR250R改でみごとクラス優勝。チームメイトの東尾氏もXLX250R改で入賞を飾った。



PHOTO: K. YOKOTA

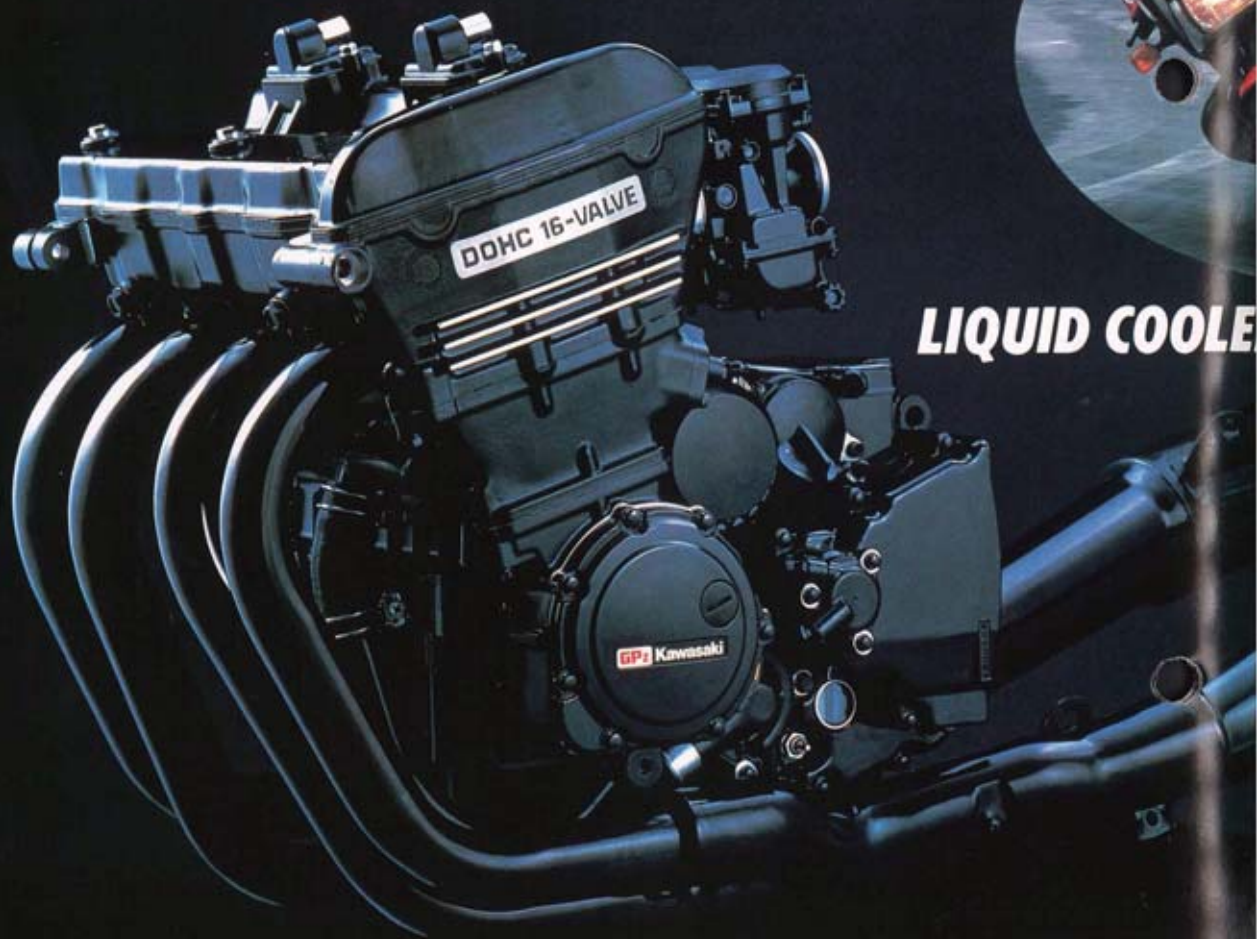


BAJA1000

■マナーは心のルールです。大切にしましょう。
道を譲られた時には、「ありがとう」の合図を忘れずに。
ちょっとした心づかいが、気持ちのよい走りをつくれます。

■セーフティ・ライドを楽しむために——。
制動停止距離は速度の2乗に比例して長くなります。スピード
に応じたブレーキング・テクニックを、しっかり身につけましょう。

なぜ、インライン4



LIQUID COOLE

MULTI REVOLUTION for RACE

●写真は、テストライダーによるサーキットでのテスト

Ride in Good Manners.

●ヘルメットを正しくかぶりましょう。●点検・整備を忘れずに。●安全のため改造はやめましょう。
安全に走るための心がけ、ルールとマナー

★安全速度で走りましょう
★カーブではスピードをひかえめに
★無理な追い越しはやめましょう

のか?

Kawasaki



DOHC 16VALVE INLINE-4



ING POTENTIAL

GPz750Rに搭載した軽量・コンパクトなパワーユニットは、パフォーマンス、耐久性……すべてにおいてストリートフォーミュラにふさわしい高度なレベルを達成。インライン4が誇る多くのメリットをカワサキインダストリアルテクノロジーで磨き上げ「なぜ、インライン4なのか?」という問いに明快な回答を出しました。

【水冷4ストロークDOHCインライン4のメリット】

- フリクションロスが少なく、エネルギー効率がよい。
V4などのシステムと比べ、カムシャフト・カムチェーン・ベアリング……を共有できるため、部品点数が少なく構造的にシンプルにできメカニカルロスが少ない。つまり、爆発エネルギーを最大限に効率よくパワーとして抽出できる。
- 吸排気効率が高くパワーアップが容易。
吸気から排気までの経路を一直線に設定できることで、優れた吸排気効率を確保できる。また、各気筒の吸排気特性を同調させやすい。
- ストロークの間隔が均一で1次バランスを確保できる。
180度等間隔爆発のインライン4は、理論上1次振動をゼロに近づけることが容易で、強度部品を大幅に軽減し、優れた耐久性を確保します。
- 軽量・コンパクト化が可能。
シンプルでメカニズムによって軽量・コンパクトなパワーユニットが生み出せる。これは理想的なウェイトバランスの設定につながり、優れた運動性能を実現する。

独自のウェットライナーが、インライン4に革新を生んだ。

ウェットライナーは、シリンダースリーブに冷却水路を設けて直接シリンダーを冷却する画期的な部材です。これにより、シリンダーブロック左側のカムチェーントンネルを実現すると同時に、シリンダーピッチを大幅につめ全幅を狭めることにより小さな前面投影面積を達成。水冷システムによる高圧縮比の確保、吸気から排気までのストレートな流れによって吸排気効率を飛躍的に向上。圧倒的なパワーとあらゆる回転域で鮮烈な加速性能を誇るパフォーマンスを実現しています。



究極の回答ストリートフォーミュラ

GPz750R

- 水冷4ストローク4気筒・DOHC16バルブ ●最高出力77ps/9,000rpm ●最大トルク6.5kg-m/7,000rpm ●セミエア・フロントサスペンション ●ADS(アンチ・ダイブシステム) + AVDS(オートマチック・バリアブル・ダンピングシステム) ●ボトムリンク式ユニートラックサスペンション ●4層式オイルクーラー ●油圧式クラッチ ●シート高780mm ●車両重量228kg(乾燥) ●カラー(ツートーンカラー) ●ルミネナスボラスブルー×ギャラクシーシルバー・ファイアクランカーレッド×グレーストーン・エポニー×ファイアクランカーレッド ●標準現金価格¥748,000(北海道及び沖縄を除く)
- 仕様及び諸元は予告なしに変更することがあります。

行を撮影したものです。一般公道では制限速度を守り、ムリな走行をしないようにしましょう。

- ★十分に確認し、確認されるよう努めましょう
- ★早朝、夕方は早めにヘッドライトの点灯を
- ★いつもふさわしい服装で乗りましょう

スピーディな
部品供給

●カワサキ純正部品は、カワサキ特約店で求めください。

カワサキではカワサキ特約店と直結したスピーディな純正部品直送体制を展開しています。

●カタログご希望の方は、必要事項を明記し170円切手を同封の上、〒673 明石市川崎町1-1 カワサキオートバイ販売株式会社(カタログ係)までお送りください。

歴代メーカー&ライダーチャンピオンはすべてSUZUKI。
世界モトクロス選手権125ccクラス、
10年連続メーカー&ライダーチャンピオン獲得。

Motocross

V1 RA75 & G-Rahier V2 RA76 & G-Rahier V3 RA77 & G-Rahier V4 RA78 & A-Watanabe V5 RA79 & H-Everts

テクニカルコースを制覇する、
ニューRM。

V10のすべてを結集し、
さらに、VPSS

(Variable Progressed Suspension System)など
数々のニューテクノロジーを搭載し、
鮮烈にデビュー。



SAFE & JOYFUL

モーターサイクルに乗るためのマナーとルール
守ろう、身につけよう/安全運転。

★ヘルメットを正しくかぶりましょう。
★点検、整備を忘れずに。
★安全のため改造はやめましょう。



Photo
RA + M・リナルディ

King, SUZUKI

V6 RA80 & H-Everts V7 RA81

& H-Everts V8 RA82 & E-Geboers V9 RA83 & E-Geboers V10 RA & M-Rinaldi



VPSS



NEW RM SERIES

RM250 ●全長2,165mm ●全幅855mm ●全高1,265mm ●水冷2ストローク
単気筒・フルリードバルブ ●最高出力46.0ps/8,500rpm ●最大トルク4.43
kg-m/7,000rpm ●VPSS ●フルフローター 標準現金価格 ¥450,000
RM125 ●全長2,160mm ●全幅855mm ●全高1,265mm ●水冷2ストローク
単気筒・パワーリードバルブ ●最高出力34.0ps/11,250rpm ●最大トルク2.28
kg-m/10,000rpm ●VPSS ●フルフローター 標準現金価格 ¥376,000
RM80 ●全長1,795mm ●全幅785mm ●全高1,035mm ●水冷2ストローク
単気筒・パワーリードバルブ ●最高出力22.5ps/12,500rpm ●最大トルク
1.36kg-m/11,000rpm ●フルフローター 標準現金価格 ¥200,000

●この車輻はレース用につくられたもので、一般公道での走行はできません。

●安全速度で走りましょう。
●車間距離は余裕をもって。
●合図は早めに行ないましょう。

●一時停止は正確に。
●カーブではスピードをひかえめに。
●早朝・夕暮れは早めにライトの点灯を。

●カタログ請求は請求券と切手170円分を同封のうえ、〒432静岡市浜松市
外高塚300鈴木自動車工業株式会社 営業課 2輪企 課長 課長 課長
両譯RMシリーズ係へ。

信頼に劣る技術の Suzuki
SUZUKI

人間いばり、走りも人間。
YAMAHA

僕をチャンピオンにしたのは、車と僕。
YZZだ。

リック・ジョンソン、20才。圧倒的な強さで'84AMAナショナル250ccモトクロスシリーズのタイトルを獲得。しかもその勝利が、並居るワークスマシンを相手に、市販モトクロスーYZZ50によるものもあって、リックとともにYZZ50の実力の高さに、大きな賞賛が贈られている。

革新の足、B.A.S.S.搭載。新たな走り、勝利を目指す'85YZZシリーズ。

'84モデルをベースに、さらに細部にわたる煮詰め直しを行い、一段と戦力を増した'85YZZシリーズ。ますます苛酷になるモトクロスに対応し、全機種ともワーアップを実現。またYZZ250・125の足まわりには、フロントディスクブレーキを採用するほか、リアブレーキとリヤダンパーを連動させ減衰力を調整する、新開発のB.A.S.S. (ブレイクアシストシステム) を搭載。ギャップ走行中のブレーキ時に後輪のはね上がり減少させるなど、新たな走りを生み出す革新の装備で、'85シーズンの勝利を一層確実なものとしている。



YZ125



YZ80

YZ250 ●水油2サイクル・ピストンリードバルブ・246cc ●最高出力43ps 8,250rpm ●最大トルク1.15kgm 7,000rpm ●リターン式5段 ●フロントディスクブレーキ ●B.A.S.S.搭載 ●乾体重量96.5kg ●標準現金価格 ¥440,000
YZ125 ●水油2サイクル・ピストンリードバルブ・123cc ●最高出力33ps 11,250rpm ●最大トルク0.19kgm 10,500rpm ●リターン式5段 ●フロントディスクブレーキ ●B.A.S.S.搭載 ●乾体重量96.5kg ●標準現金価格 ¥350,000
YZ80 ●水油2サイクル・ピストンリードバルブ・75.1cc ●最高出力21.5ps 11,750rpm ●最大トルク1.34kgm 11,000rpm ●リターン式6段 ●乾体重量60kg ●標準現金価格 ¥199,000

**'85 YAMAHA
YZZ SERIES**



RICK JOHNSON THE WINNER OF AMA NATIONAL 250cc MOTOCROSS CHAMPIONSHIP

YZZ250

HAVE A NICE RIDE! ナイスライディングをよろしく。

■ヘルメットを正しくかぶりましょう。■点検・整備を忘れずに。■安全のため改造はやめましょう。
●安全速度で走りましょう。無理な追い越しはやめましょう。●カーブではスピードをひかえめに。●よく見る、よく見られることに努めましょう。●早朝・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。●ヤマハライディングスクールで、正しいライディングテクニックをマスターしましょう。

●カタログご希望の方は機種名・雑誌名を明記のうえ、郵便切手170円を添えてお送りください。●ヤマハ発動機株式会社 〒430静岡県豊田市新員2500 TEL05383(2)1111



55mph Vol.4

イタリア特集をはじめ、充実の100ページ。1部500円
55mphの第4号は、イタリアに取材・ロケーションした豪華特集をはじめ、神戸のホルンレースに挑戦した高橋氏のオートバイ小説、カーニバル・編隊・フリームの話など、充実した記事満載。ご希望の方は切手500円を同封してお送りください。〒104 31東京機動車庫弘善館93号(5)ヤマハ55mph編集部

BOY'S M. ROBERT



親子でモトクロス キジマはロベルトで オウ・エン

シニアの為のロベルトも用意

●シニア用のロベルト各種製品を豊富に取り揃えてあります。



85年全日本モトクロス選手権
シリーズ全戦に出店致します。

速かった子、遅かった子 ロベルト

●ロベルトBOY'Sヘルメット 品番405-495 赤・黄・白/青・白/赤
¥26,000 ●ロベルトBOY'Sプレストガード 品番405-213 青/黄・赤/
黄・赤/白・青/白・黒/黄 ¥10,000 ●ロベルトBOY'S MXグローブ
品番402-506 白/赤 S・M・L ¥6,500 ●ロベルトBOY'S MXパン
ツ 品番403-910 3才-7才 青・赤 ¥15,000 8才-11才 青・赤 ¥16,
000 品番403-912 18インチ-24インチ(4サイズ) 白/赤・黄・白/青・
白・緑/白 ¥23,000 品番406-915 18-24インチ(4サイズ)白/赤・黄・
白/青・白・緑/白 ¥25,000 メッシュ製 品番406-916 18-24インチ
(4サイズ) 白/赤・黄・白/青・白・緑/白 ¥27,000 ●ロベルトBOY'S
MXブーツ 品番406-575 エンデュロ 20.0cm-24.0cm(9サイズ)赤/
黒 ¥35,000 品番406-576 クロス 20.0cm-24.0cm(9サイズ)赤/黒
¥35,000

販売代理店募集中!!

※84ロベルトMX用品総合カタログあります。詳しくは、お問い合わせください。

M.ROBERT日本総合代理店 株式会社 木 島

Show Room 〒114 東京都北区田端新町1-24 北進ビル ☎03(893)7521
西新井営業所 / 商品研究開発部 〒123 東京都足立区西新井4-16 ☎03(897)21670

詳しくは、最寄りの有名ショップ又は、当社Show Roomにて好評発売中です。製品に関するお問い合わせは、下記までお願いいたします。

☎03-897-2167(代表)

ロードを切り裂くGS-16

マシンのポテンシャルをフルに引き出し、ハイパワーとビッグトルクをロードにたたきつける。

セミレーシング仕様のトレッドコンパウンド開発によって、ハイレベルのロードホールディングを実現。さらにフルバンク時のグリップ力を高め、コーナーでのタイヤ信頼度を大幅に向上させました。コンピュータ設計をベースとして開発されたアグレッシブトレッドパターンは、ドライ・ウエットの両面において安定したグリップ性能を発揮。安全で快適なハイスピードクルージングをお約束します。



HIGH-SPEED

GS-16

新発売

GS-16Fサイズ/●3.50V19 4PR **WT** ●100/90-19 57H 4PR
WT **T/L** ●100/90-18 56H 4PR **T/L** ●100/90-16 54H 4PR
WT **T/L** ●90/90-19 52H 4PR **T/L** ●90/90-18 51H 4PR **T/L**

GS-16Rサイズ/●4.50V17 4PR **WT** ●130/90-16 67H 4PR
WT **T/L** ●120/90-17 64H 4PR **WT** **T/L** ●110/90-18 61H
 4PR **T/L** ●110/90-18 61S 4PR **WT** **T/L** ●110/80-18 58H
 4PR **T/L** ●100/90-18 56S 4PR **T/L**

WT: チューブタイプ **T/L**: チューブレス

INDOAC GROUP

井上ゴム工業株式会社 ■タイヤ事業部/名古屋市千川区八家町三丁目28番地 千454 ☎(052)361-8661 ■東京支店/東京都品川区大崎2丁目9番12号 千141 ☎(03)491-6041

We Love Wind.
ヘルメットは、GOLEのBODYです。

ジオラマ。ギョウ。俺が

俺が



G5 フライレックトップ
スモークカラー



ヘルメットの生命といえるフォーム。
ヤマハは、先進のエアロダイナミック
テクノロジーから、風圧抵抗を低
減させたフォームを生み出した。



ヘルメット内に空気を取り入れ、湿気
と熱気を外に逃がし、快適性を向上。
シールドの傾斜を仰いで視界も良好。
ヤマハのインテリジェントシステムです。

georanna

- FRP製 ●MFJ公認 ●5段階開閉シールド ●顔部にジャストフィットの内装
- サイズ/55~58cm, 57~58cm, 59~60cm, 61~62cm
- B1~B4 ¥24,000 ●G1~G16 ¥29,000

●お問い合わせの際は、お近くのヤマハ販売店へ

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県静岡市新貝2500
TEL.05383(2)1111

進化するライダーの為に。

時道で、ハイウェイ、オフロード、サーキットで、今、熱く語られはじめたモーターサイクルストーリー。その驚くべき進化はライダーによりシビアなテクニックと、より高度な安全性を求めています。走ることを楽しませるビュアでスポーティなデザイン、人間工学にもとづいた先進のフォーム、数々のレース実績からフィードバックされた機能性と安全性など、ヘルメットやウェアにもモーターサイクルとともに進歩する新しいコンセプトが必要とされてきています。より早く、より美しく、より快適に。ハイレベルなライダー達へ、世界のトップブランドを贈ります。

Pure
Racing
Mind
Ghibli



Ghibli
スーパータイプ
定価 ● ¥29,500
カラー ● 白+デザインステッカー
サイズ ● S, M, L, XL
規格 ● JIS-C種, MFJ公認

U.S.A. NO.1
Helmets!



M-2
定価 ● ¥62,000
カラー ● 銀/アンズラサイトシルバー
サイズ ● S, M, L, XL
規格 ● SNELL-1980, MFJ公認

Suits
THE BIKE



FR-2
(スペシャルレーシングスーツ)
定価 ● ¥148,000
(L, XLは2,000円高)
カラー ● 黄/白/黒・青/白/紺・
白/赤/黒
サイズ ● M, L, LL, XL

近未来への提案



THE BIKE

世界のブランド



Imported by
Le Mans Japan Corp.

Ghibli

Imported by
Union Enterprise Corp.

Daito

株式会社 大都
〒110 東京都台東区北上野1-7-1
TEL. 03-844-8270

1984年シーズン終了。 頂点のコンペティションシーンに、 今年も MICHELIN

■ロードレース世界G.P. 80cc 8戦8勝
 ■ロードレース世界G.P. 125cc 8戦8勝
 ■ロードレース世界G.P. 250cc 12戦10勝
 ■ロードレース世界G.P. 500cc 12戦8勝

■世界耐久選手権 6戦6勝
 ■トライアル世界選手権 13戦13勝

COMPETITION TIRES

| サイズ | タイプ | 価格 |
|-------------|------|---------|
| 8/61-18 TL | SC12 | ¥22,000 |
| 8/61-18 TL | PC20 | ¥22,000 |
| 10/63-18 TL | SF22 | ¥23,200 |
| 10/63-18 TL | PC14 | ¥23,200 |
| 12/60-16 TL | SF11 | ¥26,900 |
| 12/60-16 TL | SF12 | ¥26,900 |
| 12/60-16 TL | TF11 | ¥26,900 |
| 12/60-16 TL | PF14 | ¥26,900 |
| 10/64-18 TL | SV12 | ¥24,400 |
| 10/64-18 TL | PV20 | ¥24,400 |
| 10/64-18 TL | TG11 | ¥24,400 |
| 11/64-18 TL | SF11 | ¥25,600 |
| 11/64-18 TL | SF12 | ¥25,600 |
| 13/66-18 TL | SG22 | ¥29,000 |
| 13/66-18 TL | TG22 | ¥29,000 |

| サイズ | タイプ | 価格 |
|---------------|--------|---------|
| 13/66-18 TL | PC14 | ¥29,000 |
| 14/68-18 TL | S1238E | ¥31,000 |
| 14/68-18 TL | S1238F | ¥31,000 |
| 16/70-18 TL | SF21 | ¥38,200 |
| 16/70-18 TL | SF22 | ¥38,200 |
| 16/70-18 TL | SG21 | ¥38,200 |
| 16/70-18 TL | SG22 | ¥38,200 |
| 16/70-18 TL | TG23 | ¥38,200 |
| 16/70-18 TL | PC14 | ¥38,200 |
| 16/72-18 TL | SB21 | ¥42,000 |
| 16/72-18 TL | SB22 | ¥42,000 |
| 11/68-19 TL | TG11 | ¥27,000 |
| 11/68-19 TL | PF14 | ¥27,000 |
| 3.25 H 18 S41 | PV11 | ¥18,700 |
| 3.50 H 18 S41 | PV11 | ¥19,900 |

TRIAL COMPETITION

| サイズ | チューブタイプ | |
|---------------|---------|-------------|
| | タイヤ | チューブ |
| 2.75-21 (前輪用) | ¥14,300 | 21AB ¥1,900 |
| 4.00-18 (後輪用) | ¥17,800 | 18CT ¥2,100 |

RADIAL X1-W

| | | |
|-----------------|---------|-------------|
| 4.00 R 18 (後輪用) | ¥22,800 | 18CT ¥2,100 |
|-----------------|---------|-------------|

※(W)は外気温15-20℃以下で使用するウィンタータイプ



MICHELIN

日本ミシュランタイヤ株式会社

〒160 東京都新宿区西新宿1-25 新宿センタービル46階 ☎(03)345-1041

S=SLICK T=MEDIUM P=RAIN

FROM ROAD MACHINE TO RACING MACHINE ...THEY WIN WITH CHAMPION.



In racing, it's performance and reliability that win on the day. That's why the big names in bike racing like Carlos Lavado, Eric Geboers, Georges Jobé and Angel Nieto all won their 1983 World Championships on Champion.

That racing experience is built into the same Champion spark plugs made for your machine.

So for your regular tune-up take a tip from the men who make the most famous performance machines.

Fit a new set of Champions!



Champion Wins
the World Over.



NIPPON CHAMPION SPARK PLUG K.K.

P.O. BOX 48 YOKOHAMA PORT. YOKOHAMA JAPAN 〒231-91 TEL. 045 (641) 5876

何かを見つけた
たい多
ライダーの85



TO RIDE  TO FIND
BY RIDING THEM

つきあえばつきあうほど、味わいを
深めてゆく(モーターサイクルライ
ディング)。走ること、乗ることは、ま
さに発見そのものです。風を感じ、
自分自身の意外な面を見つける。
1985年は、そんなモーターサイク
ルとの関係にもう一步積極的であ
りたいもの。クシタニは考えます。ラ
イダーとして、人間として、いつまで
も新鮮な感動を忘れないように、と。



- 株式会社 フルーツ
- 本社 本社 浜松市東区東町596-1 05313413681
 - 東京支社 東京都港区上野区2-12 0378771264
 - 大阪支社 大阪府大阪市東区10-3 092711621260
 - 仙台支店 仙台市青葉区1-3-51 09221191286
- 仙台 店 02257131773 ● 札幌 店 0119317776
- 仙台 店 02214718022 ● 新潟 店 05512612018
- 仙台 店 02281812844 ● 長野 店 0262510719
- 仙台 店 02481227184 ● 岐阜 店 0582912261
- 東京 店 03718312785 ● 川崎 店 0374319581
- 大阪 店 0661317433 ● 神戸 店 078421813399
- 千葉 店 04714216362 ● 横浜 店 04543121202
- 東京 店 0343211229

● 京都 店 07513476252 ● 名古屋 店 05212278749
- 北 店 05212413414 ● 新潟 店 09517010186
- 京 店 0551211814

● 京都 店 07513711301 ● 岡山 店 08612518330
- 愛媛 店 07518112131 ● 徳島 店 08712119090
- 大塚北 店 0613513083 ● 東京 店 031018113115
- 大塚南 店 06134112001 ● 福岡 店 09217118600
- 福岡 店 09212116174 ● 北九州 店 09112112014
- 福岡 店 09211214105 ● 大 店 093191212754
- 福岡 店 09212121316 ● 熊本 店 09613121818
- 熊本 店 09617131664 ● 鹿児島 店 09912121279
- 熊本 店 09618171705

MX - ing



風になった。鳥になった。あした、僕は何になるのだろう。

SUPER DIGGER

FOR SPECIAL HARD SURFACE

超硬質



F501 front
R501 rear

F501

3.00-21 T/T

R501

4.00-18 4PR T/T
4.50-18 4PR T/T
5.00-18 4PR T/T

FOR HARD SURFACE

硬質



F500 front
R500 rear

F500

80/100-21 51M T/T

R500

110/100-18 51M T/T
120/100-18 68M T/T

FOR SOFT SURFACE

軟質



F520 front
R520 rear

F520

90/100-17 40M T/T
80/100-21 51M T/T

R520

90/100-14 49M T/T
110/100-18 54M T/T
120/100-18 68M T/T

FOR WET SURFACE

ウェット



F540 front
R540 rear

F540

80/100-21 51M T/T

R540

110/100-18 64M T/T
120/100-18 68M T/T

●スーパーディガーは、モトクロス専用タイヤです。モトクロス場以外の一般公道では使用できません。

 **YOKOHAMA**
High Performance Motorcycle Tires

MFJ国内競技規則 **1985年版**

■もくじ

MFJの活動.....20

エントリーの手順.....21

さあ君も参加しよう！ モーターサイクルスポーツ

'85 MFJ国内競技規則総則.....26

付則1・ロードレース.....33

付則2・ロードレース車輛規定.....36

付則3・'85全日本選手権大会特別規則.....46

付則4・モトクロス.....55

付則5・'85全日本選手権大会特別規則.....59

付則6・トライアル.....65

付則7・'85全日本選手権大会特別規則.....72

ミニバイク競技会指導要綱.....76

付録.....78

MFJ公認車輛・公認部品・公認タイヤ.....78

全日本選手権ランキング基準・ライセンス昇降格規定.....85

歴代チャンピオン.....88

MFJ選手共済制度.....90

信号旗、レースナンバープレート・ライセンス識別カラー.....91

昭和60年1月1日発行

日本モーターサイクル協会

MFJ(エム・エフ・ジェイ) The Motorcycling Federation of Japan

〒104 東京都中央区銀座1-9-12 西山興業東銀座ビル Tel.03-561-8566



高松宮殿下をお囲みして

MFJの活動

昭和36年(1961年)創立のMFJは、日本のモーターサイクルスポーツのすべてを統轄する公認団体。ユネスコに加盟するFIM(国際モーターサイクリスト連盟)に所属する唯一の日本代表機関です。

MFJは現在、全国8ブロックから構成され、多くのモーターサイクルファンを会員として、ロードレース、モトクロス、トライアル、スノーモビルなどの多彩なスポーツイベントを開催

する一方、安全運転に役立つ用品、部品の普及や、レースのルールづくり及び組織の育成を図り、日本におけるモーターサイクルスポーツの充実をめざす幅広い活動を展開しています。

本誌「国内競技規則」は、こうしたスポーツイベントに参加する際のルールとマナーを網羅したもの。全国の会員のみならず、より活発に競技大会へ参加していただけるようMFJはこの「国内競技規則」をお届けします。



エントリーの手順

さあ君も参加しよう! モーターサイクルスポーツ

ロードレース、モトクロス、トライアルなどの各競技は、今年もシーズン中、毎週のように開催される。どの競技に出場する場合も、決められたエントリー手順に沿って参加申込みをすることが必要。ここでは、とくに今年はじめて競技に参加しよう、という人のために競技出場の申込みからエントリーまでの手順を紹介しておこう。

●エントリー申込みまで

1. 競技種目を決める。

ロードレース、モトクロス、トライアル……どの競技も魅力いっぱいのスポーツ。でも、1度にふたつの種目に出場するっていうのは無理というもの。自分ももっとチャレンジしたい種目を決めるのがエントリーの第1歩なのだ。



2. MFJ競技ライセンスを取る。

競技種目を決めたら、MFJ競技ライセンスを取得する。このMFJ競技ライセンスを取得せずに、競技大会への出場を申し込んでも受理されないから注意しよう。なお、ロードレースの競技ライセンスを取得するには、サーキットでの3時間走行証明、またはMFJ公認ロードレースノービスライセンス講習会における資格認定が必要なので、準備しておこう。



●エントリーの作業

3. 出場する大会を決め、出場申込書に記入する。

出場したい競技大会を決めたら主催者から出場申込書を取り寄せ、必要事項を記入する。記入もれのないようにくれぐれも注意のこと。



4. 出場申込書を主催者に郵送する。

出場申込書に参加料・保険料を添えて主催者に郵送する。郵送は必ず現金書留で。

5. 主催者から参加受理書などが送付されてくる。

参加受理書、車輛改造申告書、車輛通行証、タイムスケジュール表などが、君の手もとに送られてくる。



6. ①参加受理書, ②MFJライセンス, ③運転免許証, ④健康保険証, ⑤健康管理カード, ⑥車輛改造申告書を用意する。

いよいよ大会前日。当日①～⑥を持参できるように準備する。モトクロス及びトライアルは⑤と⑥は不要。なお③運転免許証は、自動車安全運転センター発行の運転記録証明書及び高等学校発行の免許証保管証でもよい。

MFJライセンスは、出場ライダーとビットクルーのものが必須。ライセンスは絶対に忘れないように！



●大会当日の手順

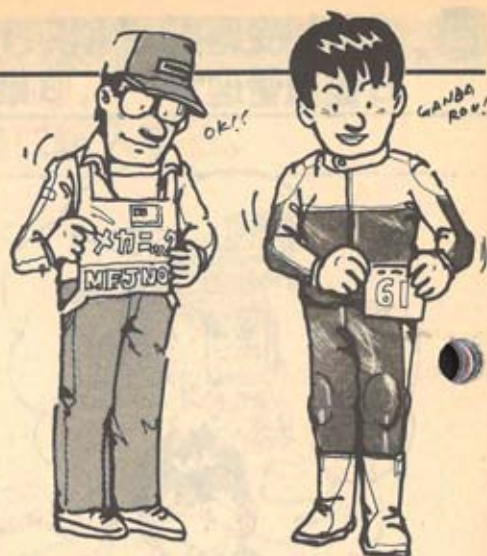
7. 大会当日, 選手受付けを済ませる。

大会当日、会場に着いたら指定の時間内に選手受付を済ませる。ここでプログラム、参加賞、ライダーとビットクルーのゼッケンを受けとる。腕章・ゼッケンの保証料として1枚・2,000円が必要。ただし保証料は競技終了後、腕章・ゼッケンの返却と同時に返却される。



8. ゼッケンをつける。

ゼッケンを指定の位置につける。ゼッケン（または腕章）をつけていない場合は、ピット作業をすることはできない。



マナーを守って健全スポーツ

MFJ公認競技会は、すべて国内競技規則にもとづいて実施される。定められたルールを守るのももちろん、常識的なマナーを守って参加しよう。お互いにルールとマナーを守ることで、より安全で健全なモーターサイクルスポーツを満喫しよう。

規則書を**読む。**

▶これは競技会参加の第一歩！

ルールを**守る。**

▶これは参加者の義務だ！

①競技規則書をよく読んでエントリーしよう。

③大会公式通知も必ず読んで競技に参加しよう。大会当日、会場の掲示板にも公式通知が発表される場合があるので注意しておく。

②各競技会においては、特別規則が定められている場合があるので、その場合は特別規則を読んでおこう。



ロードレース競技会の車検風景。定められた時間内に車検を受けよう。工具を持参しておく、不備をすぐ直すことができる。



モトクロス競技会の車検風景。もちろん時間厳守を。ヘルメットの検査もこのときに受ける。

9. 車輛検査を受ける。

出場マシンの車輛検査(車検)を指定された時間内に受ける。(ロードレースの場合は、このとき運転免許証と改造申告書を提示する)ウェア類(ヘルメット、ブーツ、ツナギ、グローブ)の点検もこのとき行なわれる。MFJ公認ヘルメットであるにもかかわらず、MFJ公認マークの付いていないものは特別検査料として、1,000円必要となる。



エントリーの手順

④タイムスケジュールで定められた時間を守ろう。受付、車検、開会式、予選、決勝……いずれもオンタイムで競技がスムーズに運営されるように協力しよう。

⑤ゼッケンナンバーの書体・位置についても規則書にある指示を守ろう。

⑥走行中のマナーを守ろう。●転倒時はすみやかにコース外に出る。●ピットアウトの際は周囲への十分な注意を。●フラッグの指示には必ず従う……などは重要ポイント。

⑦メカニックのマナーを守ろう。●メカニックゼッケンを指定の位置につける。●サインはピットエリア内から出す……など。

⑧リタイアのときのマナーを守ろう。車検を受けたにもかかわらず、予選に出走できなくなった場合は、必ずリタイア届けを主催者に提出しよう。



↑トライアル競技会の車検受付。指定の時間内に受けなければならない。

↓ゼッケンプレートの書体・大きさは競技規則で定められているものに限る。不備がある場合は車検を通らない。



総則

'85MFJ国内競技規則総則



本国内競技規則は、国際モーターサイクリスト連盟（Fédération Internationale Motorcycliste—略称FIM）の国際スポーツ憲章、FIM競技規則にもとづいて作成され、日本国内のモーターサイクルスポーツの国内規則の一部として発行する。

本国内競技規則は、総則と付則に大別され、競技種目によって内容に差異のある事項は付則に示される。



| | | | |
|----------------------------|----|-------------------------|----|
| [1] MFJ国内競技規則について | 27 | [12] ライダーおよび車輛の変更 | 30 |
| [2] 特別規則および公式通知 | 27 | [13] 走行中の遵守事項 | 30 |
| [3] ライセンス | 27 | [14] レース | 30 |
| [4] エントラント、ライダー、ピットクルー | 28 | [15] 優勝者、入賞者および完走者 | 31 |
| [5] 出場申込み | 28 | [16] 入賞車輛の検査 | 31 |
| [6] 出場料、MFJ選手共済費および指定保険料 | 29 | [17] レース結果および記録の公表 | 31 |
| [7] 配布物品 | 29 | [18] レースの延期、中止および打ち切り | 32 |
| [8] 賞および得点 | 29 | [19] 抗議 | 32 |
| [9] 出場車輛 | 29 | [20] 損害の補償 | 32 |
| [10] 燃料およびオイル | 30 | [21] 競技規則の違反行為に対する罰則 | 32 |
| [11] 車輛検査 | 30 | [22] 大会審査委員会の権限 | 32 |

[1]MFJ国内競技規則について

MFJ国内競技規則は、日本国内のモーターサイクルスポーツのための規則であり、国際モーターサイクリスト連盟 (Fédération Internationale Motocycliste—略称FIM) の国際スポーツ憲章、FIM競技規則にもとづいたものである。

日本モーターサイクル協会 (略称MFJ) はFIMの日本における代表機関として、モーターサイクルスポーツの国内管理、一般的モータリゼーションの普及、振興等の目的のために本国内競技規則を制定、施行する。

1. 適用の範囲

本国内競技規則はMFJのライセンスを所有する者が参加するMFJまたはFIM公認及び承認のもとに行なわれるすべてのモーターサイクルスポーツ競技会 (以下競技会という) に適用され、各種目によって、内容に差異のある事項はそれぞれの付則に記載する。

2. 競技規則の解釈

競技会における判定および競技規則全般の解釈は、本国内競技規則にもとづいて、競技会審査委員会 (以下大会審査委員会という) だけがおこない、大会審査委員会の判定および解釈を最終的なものとする。

[2]特別規則および公式通知

1. 競技会の公示

競技会は、この国内競技規則にもとづいておこなわれ、会の運営上、競技の細部の規則並びに指示は公示、特別規則、および公式通知によって公示される。

2. 特別規則および公式通知

特別規則および公式通知は、競技会主催者 (以下主催者という) が発行し、競技会が運営される。

1) 特別規則

特別規則には次の各項が示される。

- (1) 競技会の名称
- (2) 主催者の名称、所在地および連絡先
- (3) 開催日時

- (4) 開催場所 (コース)
- (5) 競技の内容と参加者、ライダーの資格
- (6) 出場申込み受付場所
- (7) 出場申込み期間
- (8) 出場料と保険料金
- (9) クラス区分
- (10) 出走者の定員
- (11) 賞およびその詳細
- (12) 運営組織
- (13) その他、国内競技規則に定められた事項

2) 公式通知

公式通知には特別規則に記載し得なかった競技会運営の細部にわたる規則、指示等が示される。

[3]ライセンス

ライセンスとは、MFJが会員に対して発行する競技者認定証 (ライダーライセンス) とビットクルーライセンスがあり競技会に参加するために必要な証書である。

1. ライセンス区分

ライセンスには下表のライセンス資格区分がある。

2. ライセンス取得者の資格

ライセンス取得申請をおこなう者は下記の条件をみたしていなければならない。

- 1) 日本にスポーツ国籍を有する者。

注:日本国内に3か月以上継続的に居住した外国人がその期間を証明できる書類を提出すれば、スポーツ国籍は日本にあるものとみなされる。ただし、本人が所属する国の代表機関の書面による承諾を必要とする。

- 2) 運転免許証所持者。
- 3) 職業選手でないこと。また過去に職業選手として登録し、または登録されたことのある者は、登録取消後1年以上経過した者でなければならない。

注:職業選手とは、日本小型自動車振興会所管のレースのために登録された者、およびスタントカー、サーカス等に所属している者をいう。

- 4) ロードレースノービスライセンス取得申請の場合には、MFJ公認ロードレースノービスライセンス講習

■ライセンスの資格区分

| 種目 | ライセンス区分 | | | | | |
|--------|---------|------|------|------|--------|--------|
| | 国際A級 | 国際B級 | ジュニア | ノービス | Bライセンス | ビットクルー |
| ロードレース | ○ | ○ | — | ○ | ○ | ○ |
| モトクロス | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| トライアル | ○ | ○ | ○ | ○ | — | — |

会において資格認定を得た者、又は、MFJ公認サーキットの3時間走行証明を得ている者。

- 5) ロードレースBライセンス取得申請の場合は、MFJ公認サーキットのライセンス講習会受講証明を得ている者。

3. ライセンスの停止

下記の場合、ライセンスは停止される。

- 1) 日本にスポーツ国籍がなくなった場合。
- 2) 運転免許取消処分または停止処分を受けた場合。(停止の場合はその期間満了の日まで)
- 3) 職業選手として登録された場合。
- 4) MFJの認めないモーターサイクル競技に出場した場合。
- 5) MFJ資格審査委員会の裁定により停止処分を受けた場合。(資格審査委員会の定める期間)

4. 競技者ライセンス資格の昇格及び降格

競技者ライセンスの昇格及び降格は、付録(85頁参照)ライセンス昇・降格規定に定める。

[4] エントラント、ライダー、ピットクルー

1. エントラント

- 1) MFJに所属していて、「参加の申請」をおこなった個人およびクラブ。
- 2) MFJに登録されている車輛メーカー、及び関連産業メーカーで、「参加の申請」をおこなった者。

2. ライダー

ライダーとはMFJ会員で、当該競技会に「出場申込み」をおこなった者。

3. ライダーの資格

- 1) 当該競技会出場申込みのとき、日本にスポーツ国籍を有する者で、運転免許証およびMFJの競技者ライセンスを所有する者に限る。ただし、満20歳未満の者は親権者の承諾書を必要とする。
- 2) 主催者は競技会当日、運転免許証(または、自動車安全運転センター発行の運転記録証明書、高等学校発行の免許証保管書でも可)とMFJ競技者ライセンスの提示を求め、当日資格を判定する。
- 3) ライダーは過去6か月以内に重大な刑法上または道路交通違反によって処罰された者であってはならない。
- 4) ライダーは、医師によってレース出場可能な健康体であると診断された場合、レース出場資格者、もしくはレース継続資格者としてみとめられる。
主催者は、どのライダーに対しても、指定した医師による健康診断を要求することができる。またこの診断をもって最終とする。
- 5) 開催期間中、転倒事故等により負傷したライダー

は指定医師の承認を得なければ再び出走することはできない。

4. ピットクルー(メカニック、ピットサインマン、ヘルパー)

- 1) メカニック(ピットクルー)
メカニックとは、16歳以上のMFJ会員でMFJピットクルーライセンスを所有し当該競技に「参加の申請」をおこなった者とする。
- 2) ピットサインマンおよびヘルパー(ピットクルー)
ピットサインマンおよびヘルパーとは、16歳以上のMFJ会員でMFJピットクルーライセンスを所持し、ライダーまたはメカニックを援助する目的で当該競技会に「参加の申請」をおこなった者。

5. 参加者(エントラント、ライダー、ピットクルー)の遵守事項

参加者は次の事項を守らなければならない。

- 1) 競技会中は、MFJ国内競技規則にしたがって行動し、参加者はすべての行動に対して責任を持たなければならない。
- 2) 国内競技規則および競技管理上のあらゆる規定や競技役員への指示にしたがい、かつレース場以外では交通法規を守らなければならない。
- 3) 常にスポーツマンとしての態度を保ち、野卑な言動は厳に慎まなければならない。
- 4) 競技に関する業務についているときは、飲酒あるいは薬品によって精神状態をつくろってはならない。
- 5) 競技会中は参加の身分証(ライセンス)を必ず携帯していなければならない。

[5] 出場申込み

1. 申込み方法

- 1) 申込み期間、申込み場所、その他の詳細については当該特別規則に示される。
- 2) 主催者より支給された用紙の記載事項のすべてに指示どおり記入し、この競技規則を厳守することを誓約しなければならない。
- 3) 主催者は、エントラント、ライダーおよびピットクルーのいずれに対しても、その理由を明らかにすることなく申込みを拒否、または無効とする権限を有する。

2. 定員

- 1) レース出走者数または出場申込み者数の定員は特別規則に示される。
- 2) 出場申込み者数が10名に満たない場合は、そのクラスのレースを中止することがある。

3. 出場車輛の登録

出場申込み者は、「出場申込み書」により競技会に使用する出場車輛(以下車輛という)を主催者に登録しなけ

ればならない。

〔6〕出場料, MFJ選手共済費および指定保険料

1. 出場料

エントラント, またはライダーは, 出場申込みのときに出場料を(金額は特別規則に明示)払込まなければならない。

2. MFJ選手共済費および保険料

ライダーは, 出場申込みのときMFJ選手共済費および指定保険料の実費を主催者に払込まなければならない。選手共済費, 保険料の内容の詳細は付録(90頁参照)に示される。

3. 出場料等の払戻し

いったん, 主催者に受理された出場料等は払戻しされない。

〔7〕配布物品

参加賞および配布物品は主催者(大会事務局)から交付される。時期および詳細は特別規則に示される。

〔8〕賞および得点

1. 賞

賞およびその詳細は特別規則に示される。

2. 競技会において与えられる得点は次のとおりである。

| 順位 | 得点 | 順位 | 得点 | 順位 | 得点 |
|----|-----|-----|-----|-----|----|
| 1位 | 20点 | 6位 | 10点 | 11位 | 5点 |
| 2位 | 17点 | 7位 | 9点 | 12位 | 4点 |
| 3位 | 15点 | 8位 | 8点 | 13位 | 3点 |
| 4位 | 13点 | 9位 | 7点 | 14位 | 2点 |
| 5位 | 11点 | 10位 | 6点 | 15位 | 1点 |

3. 出走台数による賞および得点

1) 出走台数が25台に満たない場合, 下表のとおり賞および得点を制限する。ただし賞は原則として6位までとする。

2) 出走台数は, そのクラスの決勝レースのスタートラインに並んだ台数をいう。ただし予選がある場合は, その総台数をいう。

| 出走台数 | 得点 | 出走台数 | 得点 |
|---------|------|---------|-----|
| 25台以上 | 15位迄 | 12台~13台 | 6位迄 |
| 22台~24台 | 12位迄 | 10台~11台 | 5位迄 |
| 20台~21台 | 10位迄 | 8台~9台 | 4位迄 |
| 18台~19台 | 9位迄 | 6台~7台 | 3位迄 |
| 16台~17台 | 8位迄 | 5台 | 2位迄 |
| 14台~15台 | 7位迄 | | |

〔9〕出場車輛

1. クラスの区分

車輛は排気量によって原則として次のようにわけられ, 付則に示される。

1) GPフォーミュラ・ロードレース

| クラス | 最小排気量 | 最大排気量 |
|-------|--------|-------|
| 80cc | 51cc~ | 80cc |
| 125cc | 81cc~ | 125cc |
| 250cc | 126cc~ | 250cc |
| 500cc | 351cc~ | 500cc |

2) TTフォーミュラ・ロードレース

| クラス | 2サイクル型 | | 4サイクル通常吸気型 | | 4サイクル過給型 | | 最大限シリンダー数 |
|-------|--------|-------|------------|-------|----------|-------|-----------|
| | 最小 | 最大 | 最小 | 最大 | 最小 | 最大 | |
| TTF 1 | 351cc | 500cc | 601cc | 750cc | 301cc | 375cc | 4 |
| TTF 2 | 251cc | 350cc | 401cc | 600cc | 201cc | 300cc | 4 |
| TTF 3 | 126cc | 250cc | 251cc | 400cc | 126cc | 200cc | 4 |
| TTF 4 | 51cc | 125cc | 126cc | 250cc | 62.5cc | 125cc | 4 |

3) プロダクション・ロードレース

| クラス | 最小排気量 | 最大排気量 |
|----------|--------|-------|
| 50ccクラス | — | 50cc |
| 80ccクラス | 51cc~ | 80cc |
| 125ccクラス | 81cc~ | 125cc |
| 250ccクラス | 126cc~ | 250cc |

4) モトクロス

| クラス | 最小排気量 | 最大排気量 |
|-------|--------|-------|
| 80cc | 51cc~ | 80cc |
| 125cc | 81cc~ | 125cc |
| 250cc | 126cc~ | 250cc |

5) トライアル

排気量によるクラス区分は設けない。

2. 総排気量の算出基準

各エンジン・シリンダーの排気量は, シリンダー体積を測定するのに用いられる幾何公式によって計算される。すなわち直径はボアによって表わされ, 高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表わされる。

$$\text{総排気量(cc)} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4} \times \text{気筒数}$$

D=ボア, C=ストローク

3. 仕様

車輛は付則に示す「改造の限度」と「仕様」に合致し,

かつ特別規則の条件をみたし、安全上完全に整備されているものでなければならない。

4. 危険な車輛

車検長または大会審査委員会より危険であると判断された車輛は、理由のいかんを問わずレースに使用することはできない。

[10] 燃料およびオイル

1. 燃料

レースに使用する燃料は、一般市販ガソリンでなければならない。また主催者が指定しレース場内にて供給する場合、ガソリンの製造メーカーおよびその他の詳細は公式通知に示される。

2. オイル

オイルの製造メーカーは指定しない。

3. その他の規定

- 1) ガソリンおよびオイルには、オクタン価や燃料効率を高めるような添加剤あるいは起爆剤を加えてはならない。
- 2) ガソリンにオイルを混合する必要があるときは、安全を確認して作業しなければならない。また主催者より作業場所の指定がある場合は必ずその指示にしたがわなければならない。

[11] 車輛検査

1. 車輛検査

- 1) 車輛は、競技規則にもとづいた車輛検査を受けなければならない。車輛検査の時刻、および場所は公式通知に示される。
- 2) 車輛は、レース直前に車輛検査を受けたままの状態に保たれているかどうかのチェックを受けなければならない。チェックの時刻およびチェック場所は公式通知に示される。

2. 使用部品の登録（車輛改造申告書）

ライダーは、車輛検査時に大会事務局より支給された車輛改造申告書をもって、使用する車輛、部品等の製造メーカー型式の登録をしなければならない。

[12] ライダーおよび車輛の変更

1. ライダーの変更

ライダーの変更は耐久レースを除いて認められない。

2. 車輛の変更

出場登録した車輛の変更は許されない。

- 1) ただし、破損など止むを得ず出場登録済の車輛を

変更する必要がある場合は、規定の書式にしたがって車輛の変更申請をおこない、競技総監督がこれを認めた場合に限り車輛の変更が認められる。

- 2) 紛争に際して、製造メーカーについての立証の責任は参加者側にあるものとする。
- 3) その他、特別規則に示される。

3. ライダーと車輛

ライダーと車輛の双方を変更することはできない。

[13] 走行中の遵守事項

- 1) 必要以外にハンドルから手を離したり、足をフットレストから離したり、外につき出したりするような危険な姿勢をとってはならない。
- 2) 故意に他のライダーの走行を妨害するような走りかたをしてはならない。
- 3) 車輛はそれ自身が持つ動力、およびライダーの筋力、または重力などの自然現象以外の方法で、走ったり、加速したりしてはならない。
- 4) 他の人の援助を一切受けてはならない。他の人による援助とは、そのレースに参加しているライダー、きめられた位置についている担当のメカニックおよび業務執行中の役員以外の人から車輛に触れることをいう。
- 5) 車輛にいかなる他人も同乗させてはならない。
- 6) ライダーはレース中、酒気をおびたり、または医薬品等(興奮剤、麻薬等)により故意に精神状態をつくろってはならない。

[14] レース

1. 予選

出場者数が多い場合等は、予選またはタイムトライアルによって決勝レース出場者を決定することがある。その詳細については付則および特別規則に示される。

2. スタート

スタートの方法は付則および特別規則に示される。

3. 合図旗および合図(91頁参照)





1) レース中、大会役員が次の合図、旗を示した場合、各ライダーはただちにそれに従わなければならない。

- (1) シグナル緑または国旗…スタート
- (2) 赤 旗…全ライダーの走行停止
- (3) 黄 旗

① 静止…危険予告

② 振る…コース上に重大な危険あり、徐行、安全、確認、追越し禁止

注：重大な危険とは、コース上に事故車輛またはライダーの存在および役員等による事故等の処理作業中のため、コースの全面または部分的閉鎖を意味する。

- (4) 緑 旗…先に示された合図の解除
- (5) 3本黄色縦縞のある赤旗…コース上オイルあり
- (6) 青 旗…追越し車あり、進路ゆずれ
- (7) 白 旗…コース上に救急車またはサービス車あり、またはコース上で救急作業がおこなわれている。
- (8) 黒 旗…黒旗により指示されたライダーは走行停止
- (9) チェッカーフラッグ…レース終了（ゴールイン）

この合図旗の使用は、役員にのみ許され、他のいかなる合図旗またはそれとまぎらわしいもの使用はいっさい認められない。

4. 停止

- 1) レース中、コース内で停止する場合には、ライダーはただちに車輛をコースの脇によせ、他のライダーの走行の邪魔にならないよう十分に注意しなければならない。
- 2) レース中、車輛をコースの進行方向と逆方向に移動してはならない。ただし、大会役員の指示のある場合はこの限りではない。
- 3) 事故、または車輛故障などの理由によってリタイ

ア（中途退場）する場合は、その地点からもっとも近い大会役員（コース審判）に報告し、用意してある用紙によってリタイア届けを提出しなければならない。

- 4) ライダーは、リタイア届けを提出した大会役員に車輛をあずけて退場しなければならない。
- 5) ライダーは停止車輛をそのレースが終了するまで大会役員の管理下におかななければならない。ただし、そのレースに支障のない地点まで車輛を移動させることをコース審判（大会役員）から指示された場合にはこれに従わなければならない。

5. レースの終了

レースの終了は、チェッカー・フラッグによりトップ走者がゴールしたのち付則および特別規則に示す時間を経過した時点である。

(15) 優勝者、入賞者および完走者

優勝者、入賞者および完走者の定義は付則に示す。

(16) 入賞車輛の検査

レース終了後、各クラスの1位から6位までの車輛は暫定結果発表後30分以上保管され、必要に応じて検査される。

(17) レース結果および記録の公表

- 1) レース終了直後、暫定結果の公表をおこなう。
- 2) レース正式結果は、レース終了後3時間以内に、公表される。
- 3) 参加者、ライダーは公表されたレース正式結果に対して抗議することはできない。



[18] レースの延期、中止および打ち切り

- 1) レースは特別な理由のない限り、打ち切ったり、中止したりされない。
- 2) 大会審査委員会が（特別な理由によってレースのいずれかを延期、または放棄しなければならないと判断したときに限り、レースを延期または中止することができる。
- 3) すべての関係者は大会審査委員会の決定にしたがわなければならない。
- 4) 特にやむを得ぬ理由によって、トップ走者がそのレースにきめられた周回数（または時間）の3分の2を完走しないうちにレースを打ち切った場合は、そのレースは無効となる。
- 5) トップ走者が決められた周回数（または時間）の3分の2以上を完走した場合でレースを打ち切った時は、大会審査委員会はそのレースの判定結果に条件を付して発表する。
- 6) レースまたは大会が中止された場合、参加者が支払った出場料は返還されるが、他のいっさいの損害賠償を主催者に請求することはできない。
- 7) 大会審査委員会が下した裁定に対してはいっさい抗議することはできない。

[19] 抗議

- 1) エントラント、ライダーおよびピットクルーのみが抗議申し立てができる。
- 2) 抗議しようとするときは、定められた手続によって大会事務局に申し入れをしなければならない。抗議手続きは、大会事務局に備え付けの抗議申し立て書に記載し、1項目につき、抗議保証金10,000円をそえて大会事務局に提出しなければならない。
- 3) 暫定結果に対する抗議は発表後30分以内に限り受付られる。
- 4) 正式の手続きをふんで提出された抗議申し立て書だけが受付られ、大会審査委員会において審議される。
- 5) 大会審査委員会は、証人を必要と認めた場合証人をたて、その証言を求め、十分に実情を調査したう

えて裁定をくだすものとする。

- 6) 大会審査委員会が下した裁定に対してはいっさい抗議することはできない。
- 7) 抗議保証金は抗議が成立した場合のみ返還される。

[20] 損害の補償

1. 車輛の破損

- 1) 車輛およびその附属品等が破損した場合、その責任は参加者が負わなければならない。ただし、車輛が車検長または大会審査委員会によって保管されている期間をのぞく。
- 2) 車検長または大会審査委員会は、車輛を保管している期間中に、これらの車輛がなんらかの理由によって破損した場合には、一台当たり10万円を最高限度額としてその所有者に補償する。

2. 損傷の責任

競技会開催期間中、またはその前後に起された損傷は自らが責任を負うものとする。

3. 大会役員の責任

ライダーおよびピットクルー等の参加者は、大会役員がいっさいの損害補償の責任を免ぜられていることを知っていなければならない。すなわち大会役員はその職務に最善を尽すが、仮りに大会役員の行為によって起きた参加者、ライダー、ピットクルーおよび車輛等の損傷に対しても、大会役員はいっさいの責任のないことをいう。

[21] 競技規則の違反行為に対する罰則

大会中（競技会）における違反行為に対しては、その軽重によって大会審査委員会ならびに競技総監督の権限で下記の罰則を課することができる。

- 1) 注意処分（口頭による注意または注意処分通告書）
- 2) 嚴重戒告（戒告通知を受けたものは始末書提出）
- 3) 罰金（1万円以上5万円以下）
- 4) 競技結果に対する1分以内の加算
- 5) 競技結果に対する1分以上の加算または1周以上の減算
- 6) 失格

違反の判定は、競技総監督の判断を優先するが、罰則の裁量や適用は、大会審査委員会の決定を優先するものとする。

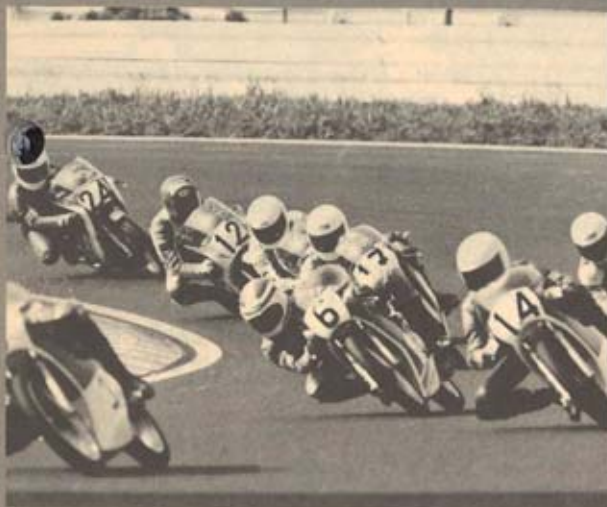
罰則は、大会審査委員会の報告にもとづき、MFJ資格審査委員会によってさらに事後の出場停止、資格停止にまでおよぶかどうか、審査、裁定され、30日以内に通告される。

[22] 大会審査委員会の権限

大会審査委員会は、競技役員規定に基づき競技会において最高権限を行使することができる。

ROAD RACE

付則1・ロードレース



| | |
|-----------------------|----|
| [1]適用の範囲 | 11 |
| [2]ロードレース | 13 |
| [3]公式予選 | 13 |
| [4]レース | 13 |
| [5]優勝者、入賞者順位、完走者および得点 | 17 |
| [6]ライダーの装備 | 17 |

[1]適用の範囲

以下に記す規則は、総則にもとづき、ロードレース競技会に適用される。

[2]ロードレース

ロードレースとは、舗装され、完全にクロードされたサーキットでおこなわれるレースであり、総則およびこの付則により運営・管理される。

[3]公式予選(オフィシャル・プラクティス)

1. 公式予選の日程

- 1) 公式予選は原則として各クラス別におこなわれる。
- 2) 公式予選の日程および時間は特別規則に示される。

2. 公式予選の内容

- 1) レースに出場するすべてのライダーは、必ず公式予選に参加し、最終的に出場資格を取得しなければならない。
- 2) 公式予選においては、競技役員による車輛の安全上のチェックがなされた後にスタートし、与えられた時間を任意に走行することができる。与えられた時間内であれば走行を中断し、または再スタートすることができる。
- 3) 公式予選では、ラップタイムが測定されている。この測定で、ベスト・ラップタイムがはなはだしく

おとるものは、たとえ定員以内であっても出場資格を与えられない場合がある。

- 4) 公式予選において測定された各ライダーの最高ラップタイムにより、大会特別規則に示されるレース出場台数を限度としてスタート位置が定められる。最高ラップタイムが同じ場合は次のラップタイムの順位による。
- 5) 各クラスの公式予選義務周回数は3周以上とする。なお、最初の1ラップ目は計測されないが、周回数には算定される。
- 6) 2種目以上に出場するライダーは、出場全種目の公式予選に出場しなければならない。

3. 予選通過者で出場不可能となった者はすみやかに届けを出さなければならない。

[4]レース

1. スタート位置

- 1) レースのスタート位置は、各ライダーに与えられている車番とは関係なく最高ラップタイムによって決定される。

2. スタートまでの行動

- 1) スタートまでの行動は原則として次の時間割による。
スタート 約60分前 給油およびレース前車輛チェック開始、終了後ただちに待機

区域に入る。待機区域コースへ誘導。

| | | |
|------|-----------------|---------------|
| スタート | 15分前 | ウォーミングアップ開始 |
| スタート | 5分前 | スタート位置整列 |
| スタート | 3分前 | エンジン停止 |
| スタート | 2分前 | 表示 メカニック離れる |
| スタート | 1分前 | 表示 |
| スタート | 30秒前 | 表示 |
| スタート | 10秒前 | レースのスタートを示す合図 |
| スタート | 青色シグナルまたは国旗にて表示 | |

- 2) 決められた時間以外にエンジンを始動させてはならない。

3. スタート

- 1) スタートは、原則として、押しがけによる同時スタートとする。
- 2) スタート位置は、すべての正規のスタートラインからなされたものとし、各ライダーに与えられたスタート位置による距離的、時間的なハンディキャップはいっさい考慮されない。
- 3) スタートの合図は原則としてシグナル・ランプによっておこなわれる。ただし特別の理由により旗によっておこなわれることがある。

4. ビット

ビットとは車輛の修理、調整、部品交換、燃料補給などの作業をおこなう目的のためにライダーに与えられた区域のことである。

5. ビットイン

- 1) ビットインする車輛のライダーは、ビットロード入口手前よりビット側に車輛を寄せ、手または足でビットインの合図を行ったのち、安全を確認してビットロードを徐行しなければならない。
ビットエリア（停車区域）を走行してビットインしたりビットアウトする事は禁止される。
- 2) ビットインする車輛のライダーは、自己のビットに出来るだけ近いビットロードからビットエリアに入り、出来るだけ自己のビットに近づけて車輛を停車させ、必ずエンジンを停止させなければならない。
- 3) ビットインしてビットエリアに入った車輛、及び当該車輛のライダーやビットクルーは、ビットインして来る他の車輛、あるいはビットアウトして行く他の車輛の通過を妨げてはならない。
- 4) ビットインのさい、自己のビット前を通り越して停車した車輛のライダーは、エンジンを停止させたのち、競技役員の承認を得て当該車輛のライダー及びビットクルーによって後むきに押し戻し、自己のビットにつけることが出来る。

6. ビットアウト

- 1) ビットロードに於てはビットインしてくる車輛に

優先権がある。

- 2) ビットアウトしてコースに復帰するライダーは、ビットロードを出て最初のコーナー出口に達するまで、コースビット側に沿って走行しなければならない、その間、後方から近づく車輛の走行を妨げてはならない。

7. ビット作業

- 1) レース中における車輛の修理、調整、部品交換は、ビットに準備してある部品と工具によっておこない、必ずエンジンは停止しておこななければならない。
- 2) ビットに準備してある部品、工具による作業は、正規にビットインした車輛に対してのみおこなうことができる。
- 3) エンジンアッセンブリーおよびフレームアッセンブリーを交換してはならない。
- 4) ビット区域内にオイルをこぼしたり、汚したりした場合は、ただちにきれいに掃除しておかなければならない。

8. ビット作業人員

- 1) ライダーはその車輛のメカニックを2名まで持つことができる。
- 2) レース中にビットインし、エンジンを停止した車輛に対しての作業は、2名のメカニックと、その車輛のライダーの計3名だけに限られる。
- 3) ライダーに対するビットクルー（メカニック、ビットサインマンおよびヘルパー）の合図は、大会競技役員の使用する合図用旗にまぎらわしいものであってはならず、また「ビット区域」のみで合図ることができる。
- 4) ビット作業をおこなう者はすべてビットクルーライセンス所持者で、大会に参加の申請がなされた者でなければならない。
- 5) ビットクルーは開催期間中を通じてどの大会役員の指示にもしたがわなければならない。
- 6) ビットクルーが守らなければならないことに違反





した時は、そのピットクルーの担当のライダーが責任を問われ、罰則が課せられる。

9. レースの終了

各レースの終了は、チェッカーフラッグによりトップ走者がゴールしたのち特別規則に示す時間を経過した時であり、チェッカーフラッグ・マーシャルが指定位置より退場したことにより示される。

注：原則的にコースの1周の距離を1kmにつき1分として定められる。

〔5〕優勝者、入賞者順位、完走者および得点

優勝者

優勝者は、規定の周回数を最短時間で完走したライダーである。



2. 入賞者および順位の優先順序

入賞者および入賞順位は、チェッカーを受けた完走者の中から周回数の多い順に決定され、同周回数の場合はゴールライン通過の順位による。

3. その他の優先順序

周回数の多い者を優先する。同周回数の場合はゴールラインの通過順位による。

4. 完走者

- 1) 優勝者の75%以上の周回数を完了したライダーが完走者である。
- 2) レース途中でリタイヤ届を提出したライダーも完走周回数を完了している場合は完走者とみなされる。

5. 得点

- 1) 得点は総則〔8〕(29頁参照)によって与えられる。

〔6〕ライダーの装備

1. ヘルメット

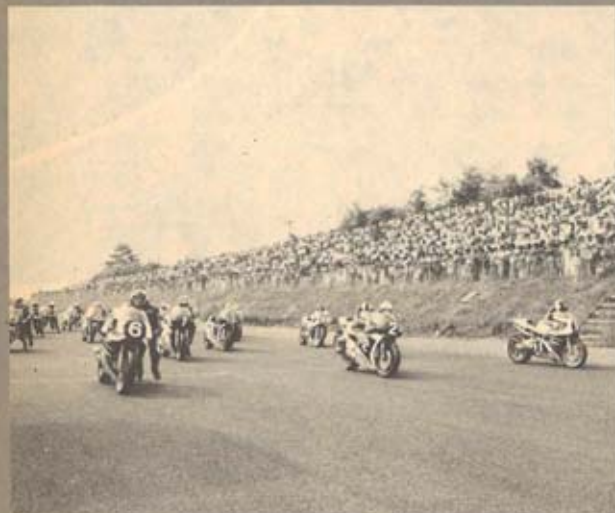
- 1) ヘルメットはフルフェイス型のものでMFJが公認したものでなければならない。
- 2) MFJの公認したヘルメットには下記の認証マークが貼付される。
- 3) 競技会の車輛検査受付時に、ヘルメットの検査がおこなわれ、検査に合格しなかったヘルメットは、MFJの公認したヘルメットでも、ライダー本人の安全上使用を禁止する。
- 4) MFJの公認認証マークの貼付されていないヘルメットについては、特別検査料(1,000円)を支払い、新規に検査を受けなければならない。



ヘルメットには特別推薦を示すホワイト地、またはゴールド地の認証マークがついてなければならない。

ROAD RACE

付則2・ロードレース車輛規定



- (1) レース出場車輛……………①
- (2) 総合仕様……………③⑥
- (3) GPフォーミュラ部門の改造限度……………③⑨
- (4) TTフォーミュラ部門の改造限度……………④①
- (5) プロダクションの改造限度……………④③

〔1〕レース出場車輛

出場車輛（以下車輛という）は、下記の仕様と改造の限度をみだし、安全上完全に整備されているものでなければならぬ。

1. 車輛の排気量区分

車輛の排気量区分は原則として次のようにわけられ、開催種目および運用は特別規則に示される。

●GPフォーミュラ部門

| 排気量 | 最小排気量 | 最大排気量 |
|----------|--------|-------|
| 80ccクラス | 51cc～ | 80cc |
| 125ccクラス | 81cc～ | 125cc |
| 250ccクラス | 126cc～ | 250cc |
| 500ccクラス | 251cc～ | 500cc |

●T.T.フォーミュラ部門

| クラス | 2サイクル型 | | 4サイクル通常吸気型 | | 4サイクル過給型 | |
|------|--------|-------|------------|-------|----------|-------|
| | 最小 | 最大 | 最小 | 最大 | 最小 | 最大 |
| TTF1 | 351cc | 500cc | 601cc | 750cc | 301cc | 375cc |
| TTF2 | 251cc | 350cc | 401cc | 600cc | 201cc | 300cc |
| TTF3 | 126cc | 250cc | 251cc | 400cc | 126cc | 200cc |
| TTF4 | 51cc | 125cc | 126cc | 250cc | 62.5cc | 125cc |

●プロダクション

| 排気量 | 区分 |
|-------|-------------|
| 80cc | 51cc～80cc |
| 125cc | 81cc～125cc |
| 250cc | 126cc～250cc |

〔2〕総合仕様

車輛は、安全のために次の各項のすべてをみだしてはならない。

1) ブレーキ

車輛は前後輪にそれぞれ独立した有効なブレーキを備えなければならない。

2) リムとタイヤ

50ccと80ccを除き最小限リム直径は16インチとする。

3) ハンドルバー

(1) ハンドルの端から端までの幅は450mm以上でなければならない。

(2) 中心線または中央位置の両側に対するハンドルの回転角度は20度以上でなければならない。

4) ハンドルバーのクリアランス

(1) グリップ部およびレバーとカウリングとのクリアランスは20mm以上でなければならない。

(2) ハンドルの回転角度を左右いっばいに切った時ライダーの指を挟まないようにハンドルバーと燃料タンクの間には最低30mmの間隔を確保しなければならない。

5) クラッチおよびブレーキレバー

クラッチレバーおよびブレーキレバーの末端は、直径19mm以上の球状で容易に取れたり外れたりするものであってはならない。

6) フートレストおよびペダル

- (1) フートレストは、前後車輪の中心を通過する線の100mm上方より下側に、そして後輪の中心を通過する垂線の前側になるように取り付けられ、どのコント

ロール・ペダルも容易に操作できる位置になければならない。

- (2) フートレストおよびペダル類の先端の角は安全上丸められていなければならない。

7) シートエンドの高さ

シートの後方の部分が150mm以上の高さがあるてはならない。(44頁図参照)

8) 排気管

排気はすべて側方に開口のない管により、車輛の後方に排出されなければならない。排気管の端部は少なくとも30mmの距離にわたって、マシンのセンター軸と水平かつ平行でなければならない。また排気管は後輪最後端垂線より突出してはならず、排気がほこりを立てるように排出されたり、後続のライダーに、迷惑を与えるように排出されてはならない。

9) 騒音規定

- (1) 排気管及びサイレンサーは騒音規制についてのすべての要求事項を満たしていなければならない。

- (2) 騒音はFIM方式による測定方法で、4サイクル車の場合=110+5db(A)、2サイクル車の場合=110db(A)以下でなければならない。

FIM方式とは排気管後方0.5m、45度の角度にマイクロフォンを設置し、ピストンの平均スピードを4サイクルの場合11m/s、2サイクルの場合13m/sでエンジンが回転している時の騒音を測定する方法をいう。*左記表を参照

騒音規定：回転数

| ローク (mm) | 2サイクル | | 4サイクル | | |
|-------------|--------|--------|---------------|-------|-------|
| | 2サイクル | 4サイクル | ストローク (mm) | 2サイクル | 4サイクル |
| 30 | 13,000 | 11,000 | 66 | 5,909 | 5,000 |
| 31 | 12,580 | 10,645 | 67 | 5,820 | 4,925 |
| 32 | 12,187 | 10,313 | 68 | 5,735 | 4,853 |
| 33 | 11,818 | 10,000 | 69 | 5,652 | 4,783 |
| 34 | 11,470 | 9,706 | 70 | 5,571 | 4,714 |
| 35 | 11,142 | 9,429 | 71 | 5,492 | 4,648 |
| 36 | 10,833 | 9,167 | 72 | 5,416 | 4,583 |
| 37 | 10,540 | 8,919 | 73 | 5,342 | 4,521 |
| 38 | 10,263 | 8,684 | 74 | 5,270 | 4,459 |
| 39 | 10,000 | 8,462 | 75 | 5,200 | 4,400 |
| 40 | 9,750 | 8,250 | 76 | 5,132 | 4,342 |
| 41 | 9,512 | 8,049 | 77 | 5,065 | 4,286 |
| 42 | 9,285 | 7,857 | 78 | 5,000 | 4,231 |
| 43 | 9,069 | 7,674 | 79 | 4,937 | 4,177 |
| 44 | 8,863 | 7,500 | 80 | 4,875 | 4,125 |
| 45 | 8,666 | 7,333 | 81 | 4,815 | 4,074 |
| 46 | 8,478 | 7,174 | 82 | 4,756 | 4,024 |
| 47 | 8,297 | 7,021 | 83 | 4,699 | 3,976 |
| 48 | 8,125 | 6,875 | 84 | 4,643 | 3,929 |
| 49 | 7,959 | 6,735 | 85 | 4,588 | 3,882 |
| 50 | 7,800 | 6,600 | 86 | 4,535 | 3,837 |
| 51 | 7,647 | 6,471 | 87 | 4,483 | 3,793 |
| 52 | 7,500 | 6,346 | 88 | 4,432 | 3,750 |
| 53 | 7,358 | 6,226 | 89 | 4,382 | 3,708 |
| 54 | 7,222 | 6,111 | 90 | 4,333 | 3,667 |
| 55 | 7,090 | 6,000 | 91 | 4,286 | 3,626 |
| 56 | 6,964 | 5,893 | 92 | 4,239 | 3,587 |
| 57 | 6,842 | 5,789 | 93 | 4,194 | 3,548 |
| 58 | 6,724 | 5,690 | 94 | 4,149 | 3,510 |
| 59 | 6,610 | 5,593 | 95 | 4,105 | 3,474 |
| 60 | 6,500 | 5,500 | 96 | 4,063 | 3,438 |
| 61 | 6,393 | 5,410 | 97 | 4,021 | 3,402 |
| 62 | 6,290 | 5,323 | 98 | 3,980 | 3,367 |
| 63 | 6,190 | 5,238 | 99 | 3,939 | 3,333 |
| 64 | 6,093 | 5,156 | 100 | 3,900 | 3,300 |
| 65 | 6,000 | 5,077 | | | |



10) 車輛の傾斜角

車輛の傾斜度は無負荷で、タイヤを除きどの部分も接地することなく垂線に対して50°傾斜させることが可能でなければならない。(44頁図参照)

11) フェンダー(泥よけ)

フェンダーは、前後とも取りのぞいてもかまわない。ただし取り付けの場合は44頁図に示すとおり確実に装備しなければならない。

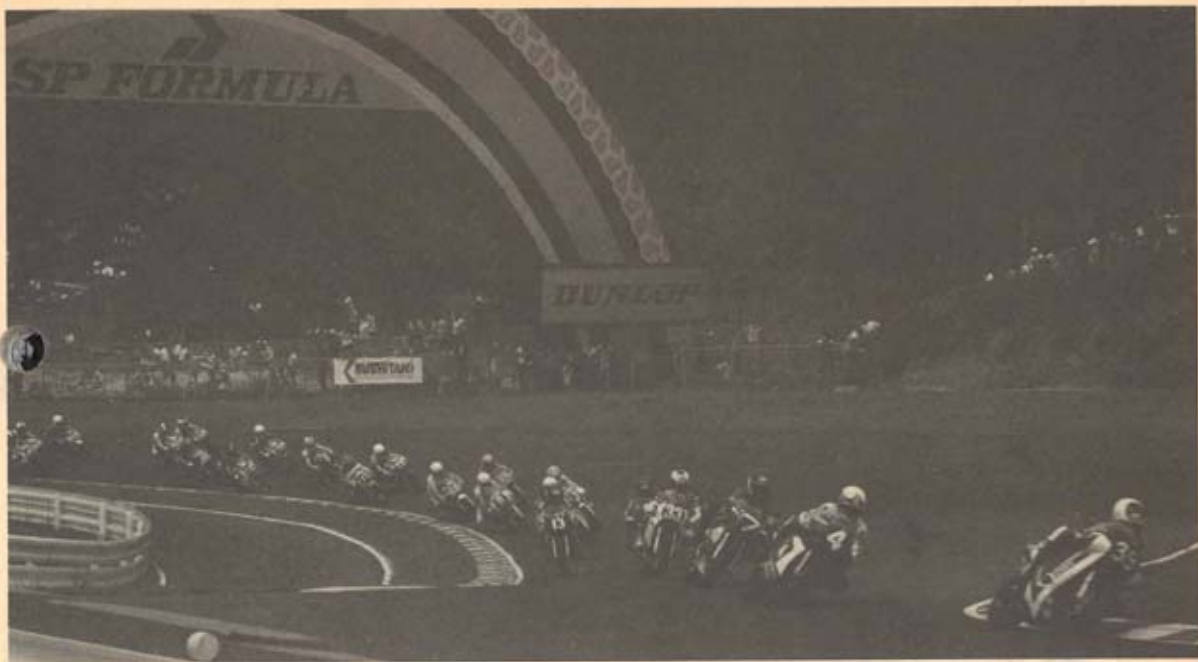
- 12) 取りはずさなければならないもの
ライト類、バックミラー、スタンド類、荷台、およびキックアームは取りはずさなければならない。
- 13) カウリング
カウリングを使用する場合は次の条件をそなえたものでなければならない。(44頁図参照)
- (1) タイヤを除く前輪は両側に明瞭に見えなければならない。
 - (2) 前後輪の車輪を通る垂線の間になければならない。
 - (3) カウリングの下端と地面との間隔は100mm以上でなければならない。
 - (4) ライダーが普通に乗車した状態でライダーの両前輪端部以外は上方、後方、両側面から見えなければならない。
 - (5) 上記の適用を避けるために透明な物質を使用することはできない。
 - (6) カウリングの前端部の形状は44頁の図に示す範囲でなければならない。
- 14) レースナンバープレート
- (1) ナンバープレートの大きさ
ナンバープレートは、車輻の前面に取りつけるものは左右285mm以上、上下235mm以上の大きさのもので、44頁図に示されているものでなければならず、車輻の左右に取りつけるのは44頁図右に示されているように左右300mm以上、上下250mmの長方形のものでなければならない。
 - (2) 取り付け方法
ナンバープレートは1枚は車輻の前面に、前向きに、垂直から25度以内の角度をつけて取り付け(44頁図参照)、車輻の両側面にも各1枚垂直方向に取り付けなければならない。
 - (3) ナンバープレートの色分け

ナンバープレートおよび文字の色分けは次の通りである。

ノービス部門=白地に黒文字
国際B級部門=緑地に白文字
国際A級部門=赤字に白文字

- (4) ナンバーの字体および寸法
ナンバーの字体はブロック体とし、ナンバープレートの枠内に明確に記入しなければならない。角ばった字体や斜体であってはならない。
ナンバーの文字寸法は、高さ200mm、幅は25mmとする。誤読されないよう書体には注意。(45頁図参照)
- 15) 後輪の可視範囲
後輪のリムは後輪の垂直線の後部円周180度にわたって明瞭に見えなければならない。
- 16) 部品の最後端
いかなる部品も後輪最後端垂線よりうしろに突出してはならない。
- 17) ワイヤロック
エンジンのドレインボルト類は必ず穴をあけワイヤで所定の位置に固定する。
- 18) オイルキャッチタンク
全ての車輻はその排気量より容量の多いオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。ただし2サイクル車はクランクケースよりホースの出ている車輻のみ、その排気量の5%より容量の多いオイルキャッチタンクを取り付けること。なお、転倒時に容易に脱落したり破損したり、オイルがこぼれないように、確実に取り付けなければならない。
- 19) 危険防止
他のライダーに危険および迷惑をおよぼすよう造をしてはならない。





ロードレース

[3]GPフォーミュラ部門の改造限度

競技の公平および安全性に関連して次のような改造制限を定める。

1 国際A級

- (1) 車輛の製造メーカー、型式は制限されない。

区分

| クラス | 排気量区分 | 最大排気筒数 | 最大限ミッション | 最大限タンク容量 |
|-------|-------------|--------|----------|----------|
| 125cc | 81cc~125cc | 2 気筒 | 6 段 | 32ℓ |
| 250cc | 126cc~250cc | 2 気筒 | 6 段 | 32ℓ |
| 500cc | 251cc~500cc | 4 気筒 | 6 段 | 32ℓ |

- (2) すべての車輛は総則及び総合仕様を示されているロードレースについてのすべての条件に全面的に適合していなければならない。
- (3) 半乾燥重量は下記の最低重量をみたしていなければならない。

半乾燥重量とは、走行可能な状態から燃料を抜いた車輛重量をいう。ただし、分離給油の場合のオイルは燃料とみなす。

| クラス | 最低重量 |
|--------------|-------|
| 125cc (単気筒) | 70kg |
| 125cc (2 気筒) | 75kg |
| 250cc | 90kg |
| 500cc | 100kg |

なお、上記の最低重量をみたすために、ダミーウエイトを装備してはならない。

- (4) 車輛が発生する騒音については、総合仕様9)参照

(37頁)

- (5) 下記の部品および構造にチタニウムを使用してはならない。

フレーム、フロントフォーク、フロントフォーク・ブラケット、スイングアーム、スイングアーム・スピンドル、ハンドルバー、ホイールスピンドル、ステアリングシャフト。

- (6) 過給は認められない。

2 国際B級

- (1) 車輛はMFJ公認車輛でなければならない。その製造メーカー、型式の詳細は公示される。
改造をおこなう場合は、下記各項に規定されている事項を遵守しなければならない。

車輛区分

| クラス | 排気量区分 | 最大排気筒数 | 最大限ミッション | 最大限タンク容量 |
|-------|-------------|--------|----------|----------|
| 125cc | 81cc~125cc | 2 気筒 | 6 段 | 32ℓ |
| 250cc | 126cc~250cc | 2 気筒 | 6 段 | 32ℓ |
| 500cc | 251cc~500cc | 4 気筒 | 6 段 | 32ℓ |

- (2) すべての車輛は総則及び総合仕様を示されているロードレースについてのすべての条件に全面的に適合していなければならない。
- (3) 下記の諸点について車輛は公認仕様と異なってはならない。

ただし、公認車輛の部品および公認部品の組合せはこの限りではない。

- ① エンジン型式
気筒数、ピストンストローク
- ② シリンダーのホエアップは公認された車輛の排

気量区分をオーバーしてはならない

- ③ 4サイクルの場合のシリンダーバレルの鋳造および材質
- ④ 2サイクルの場合のシリンダーバレルの鋳造および材質とポート数
- ⑤ シリンダーヘッドの鋳造および材質
- ⑥ クランクケースの鋳造および材質
- ⑦ 変速機ケースの鋳造および材質
- ⑧ 一次減速方式
- ⑩ 吸気および排気方式
- ⑪ 気化器（キャブレッター）方式

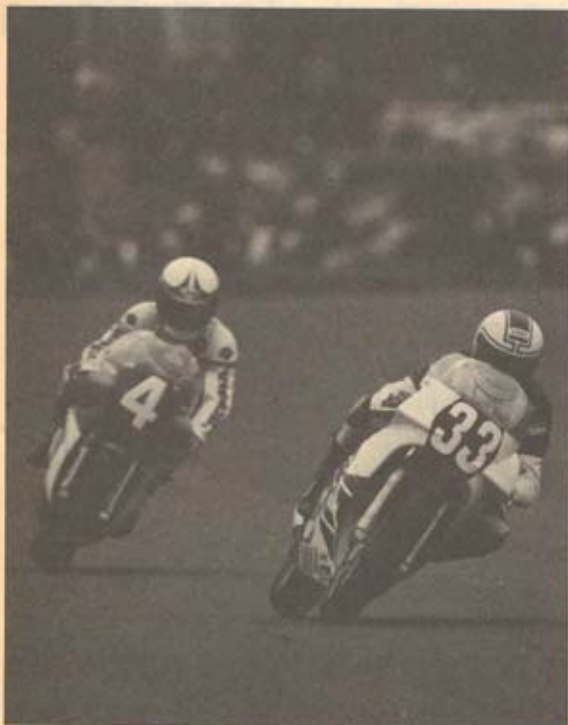
- (2) 燃料タンク容量は最小限6ℓ、最大限32ℓとする。
- (3) 半乾燥重量は、次の最低重量をみたしていなければならない。

半乾燥重量とは、走行可能な状態から燃料を抜いた車輻重量をいう。ただし、分離給油の場合のオイルは燃料とみなす。

| ク ラ ス | 最低重量 |
|-------------|-------|
| 125cc (単気筒) | 70kg |
| 125cc (2気筒) | 75kg |
| 250cc | 90kg |
| 500cc | 100kg |

なお、上記の最低重量をみたすために、ダミーウェイトを装着してはならない。

- (4) 車輻が発生する騒音については総合仕様9)参照(37頁)
- (5) 左記の部品および構造にチタニウムを使用してはならない。



フレーム、フロントフォーク、フロントフォーク・ブラケット、スイングアーム、スイングアーム・スピンドル、ハンドルバー、ホイールスピンドル、ステアリングシャフト。

- (6) 過給は認められない。

- (7) 構成部品

- ① 下記の部品はMFJが公認したものでなければならない。(MFJ公認部品)

シリンダー、シリンダーヘッド、

3 ノービス

- (1) 車輻はMFJ公認車輻でなければならない。その製造メーカー、型式の詳細は公示される。

改造を行なう場合は、下記各項に規定されている事項を遵守しなければならない。

車輻区分

| クラス | 排気量区分 | 最大排気筒数 | 最大限ミッション | 最大限タンク容量 |
|-------|-------------|--------|----------|----------|
| 80cc | 51cc～80cc | 単気筒 | 6段 | 32ℓ |
| 125cc | 81cc～125cc | 2気筒 | 6段 | 32ℓ |
| 250cc | 126cc～250cc | 2気筒 | 6段 | 32ℓ |

- (2) すべての車輻は総則及び総合仕様9)に示されているロードレースについてのすべての条件に全面的に適合していなければならない。
- (3) 異った機種エンジンの、フレームの組合わせは公認車輻同クラス同士に限りおこなうことができる。
- (4) クランクウェブのバランス穴の充填は認められない。
- (5) 変速機のギア段数は6段を限度とする。ただしMFJ公認部品に限る。
- (6) 気化器は公認車輻のものおよびMFJ公認部品のみ使用できる。
- (7) 車輻最低重量は次の通りである。

| ク ラ ス | 最低重量 |
|-------------|------|
| 80cc | 55kg |
| 125cc (単気筒) | 70kg |
| 125cc (2気筒) | 75kg |
| 250cc | 90kg |

- (8) 車輻が発生する騒音については総合仕様(37項)にある条件をみたすものとする。

- (9) 構成部品

- ① 下記の部品はMFJが公認したものでなければならない。(MFJ公認部品)

シリンダー、シリンダーヘッド、変速機、フロント・クッション、リア・クッション、キャブレッター

- ② チタン合金を素材とし、これを加工して製造された部品を使用してはならない。

- 00 過給は認められない。



[4] TTフォーミュラ部門の改造限度

1. 車輛の排気量区分

車輛のクラス区分は原則として次のように分けられ、開催種目および運用は特別規則に示される。

| クラス | 2サイクル型 | | 4サイクル通常吸気型 | | 4サイクル過給型 (国際A・B級のみ) | |
|------|--------|-------|------------|-------|------------------------|-------|
| | 最小 | 最大 | 最小 | 最大 | 最小 | 最大 |
| TTF1 | 351cc | 500cc | 601cc | 750cc | 301cc | 375cc |
| TTF2 | 251cc | 350cc | 401cc | 600cc | 201cc | 300cc |
| TTF3 | 126cc | 250cc | 251cc | 400cc | 126cc | 200cc |
| TTF4 | 51cc | 125cc | 126cc | 250cc | 62.5cc | 125cc |

注：エンジンは各クラスの上限を15%越える排気量の公認車輛のものまで、ベース車輛として選択できるが、ボアダウンによって当該クラスのリミット内に排気量を下げなければならない。(ストロークダウンはできない)

国際A級・B級

2. 国際A・B級の車輛

TTフォーミュラ・モーターサイクルは、現在生産されているモーターサイクルで、一般ユーザーが容易に入手し得るものであり、下記の条件をみたしていなければならない。

- (1) 車輛は市販レーサーを除く一般生産型モーターサイクルでMFJまたはFIMが公認したものでなければならない。

- (2) 世界選手権における出場車輛は、通常の販売ルートを通じて一般ユーザーに市販され、毎年3月1日以前に、その型式の車輛について1000台以上販売されたことがFIMによって審査、認可されたものでなければならない。(FIM公認車輛)

3. 国際A・B級の改造の限度

- 1) すべての車輛は、総合仕様に表示されているロードレースについてのすべての条件に全面的に適合していなければならない。
- 2) 下記のものについて、認可型式に変更を加えることは禁止される。
 - (1) エンジンの型式
 - (2) シリンダーの数
 - (3) ピストンストローク
 - (4) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケースおよび変速機ケースの材質および構造
 - (5) 4サイクルエンジンのバルブ数
 - (6) 2サイクルエンジンのポート数
 - (7) キャブレターの数
- 3) 下記の制限内で改造をおこなうことができる。
 - (1) ギアミッションは6速の範囲内でギアボックスシェルに変更を加えない限りギア段数及び変速比を変更できる。
 - (2) 燃料タンク最大容量は耐久レース、および鈴鹿200kmレースに限り特別規則に示される。

(3) シリンダーのキャスティング（鋳造）を変更することなくボアを拡大することができる。ただし、この拡大が当該車輛本来の出場を認められるクラスの排気量の限度を超えないことを条件とする。ただし、再ボーリングの場合は当該クラスのリミットの1%オーバーまで認められる。

(4) 安全上の理由により、ヘッドライト、電装品、ホーン、ナンバープレート、スピードメーターおよび競技規則にうたわれているその他の部品を取り外すことが認められる。

(5) 安全と騒音コントロールのために、排気管とマフラーの改造が認められる。騒音規定については総合仕様参照。37頁

(6) 過給は2:1の比率で認められる。

(7) 下記の部品および構造にチタニウムを使用してはならない。

フレーム、フロントフォーク、フロントフォーク・ブラケット、スイングアーム、スイングアーム・スピンドル、ハンドルバー、ホイールスピンドル、ステアリングシャフト。

ノービス

4. ノービス部門の車輛

車輛は市販レーサーを除く一般生産型モータサイクルで、MFJが公認したものでなければならない。

5. ノービス部門の改造の限度

1) すべての車輛は、総合仕様を示されているロードレースについてのすべての条件に全面的に適合していなければならない。

2) 下記のものについて、公認型式に変更を加えることは禁止される。

(1) エンジンの型式

(2) シリンダーの数

(3) ピストンストローク

(4) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース

(5) 4サイクルエンジンのバルブ数

(6) 2サイクルエンジンのポート数

(7) キャブレターの数と型式

(8) フレーム

(9) 燃料タンク

00 過給は認められない

3) 下記の制限内で改造をおこなうことができる。

(1) ギアミッションは6速の範囲内でギアボックスフェルに変更を加えない限りギア段数及び変速比を変更できる。(MFJ公認部品)

(2) シリンダーのキャスティング（鋳造）を変更することなくボアを拡大することができる。ただし、この拡大が当該車輛本来の出場を認められるクラスの排気量の限度を超えないことを条件とする。ただし、再ボーリングの場合は当該クラスのリミットの1%オーバーまで認められる。

(3) 安全上の理由により、ヘッドライト、電装品、ホーン、ナンバープレート、スピードメーターおよび競技規則にうたわれているその他の部品を取り外すことが認められる。

(4) フレームの補強及び必要でないステア類のカット。

(5) 燃料タンクの給油口及びコック。

(6) 安全と騒音コントロールのために、排気管とマフラーの改造が認められる。騒音規定については総合仕様参照。37頁

4) 構成部品

① 変速機はMFJが公認したものでなければならない。(MFJ公認部品)

② チタン合金を素材とし、これを加工して製造された部品を使用してはならない。





〔5〕プロダクションの改造限度

1. プロダクションロードレースの車輛

プロダクションロードレースの車輛(以下車輛という)は市販レーサーを除く一般生産型モーターサイクルでMFJが公認したものでなければならない。

2. 車輛の排気量区分とライセンス区分

| クラス | ライセンス区分 | 排気量区分 |
|-------|-----------|-------------|
| 50cc | Bロード、ノービス | 50ccまで |
| 80cc | Bロード、ノービス | 51cc~80cc |
| 125cc | Bロード、ノービス | 81cc~125cc |
| 250cc | ノービス | 126cc~250cc |

3. 改造の限度

- 1) すべての車輛は総則及び総合仕様を示されているロードレースについてのすべての条件に全面的に適合していなければならない。
- 2) 下記のものについて公認型式に変更を加える事は禁止される。
 - (1) エンジン及びキャブレター
 - (2) フレーム
 - (3) フロントおよびリアサスペンション
 - (4) フロントおよびリアフォーク (ステアリングシステム、トップブリッジ含む)
 - (5) ホイールアッセンブリー
 - (6) チェーンサイズ
 - (7) 燃料タンク
 - (8) サイドカバー
 - (9) ステップおよびペダル

00 変速機

01 ブレーキ

02 マフラーおよびサイレンサー

3) 下記の範囲内で改造を行う事が出来る。

(1) キャブレターのジェット、ニードル類の変更、エアークリーナーケースのとりはずし。

(2) スパークプラグの変更。

(3) ドライブ、ドリブンスプロケットの歯数の変更。

(4) チェーンケースの取外は自由とするが、ライダーの足が巻込まれないようにカバーを付けることが望ましい。

(5) ハンドルバーの変更は認められるが、グリップエンド位置はトップブリッジよりも上とする。ただし、車輛公認時のものはこのかぎりでない。

(6) カウリングは車輛公認時に装着されている物のみ認められる。

(7) メーター類の改造変更。

(8) シート、シートラバースポンジの改造のみ認められる。

(9) タイヤは一般に市販されていて、通常ルートで購入出来る物のみが認められる。スリックタイヤ (レーシングレイン、インターミディエイト、グルーピングしたものを含む) の使用は認められない。

00 ガソリンタンクのキャップ、コック。

01 ラジエーターカバー、ライトステー、ウインカーステー、ホーンステーのとりはずし。

4) 安全のために行わなければならない改造

(1) オイルキャッチタンク、総合仕様。(38頁参照)

(2) サイド及びメインスタンドは取外さなくてはならない。

(3) 排気騒音規定は総合仕様(37頁)参照。

(4) ワイヤロック。総合仕様 (38頁) 参照。

総合仕様(36頁より)参考図

25度以内

前面のナンバープレートは、垂直に対して25度以内の角度とする。

25mm以下

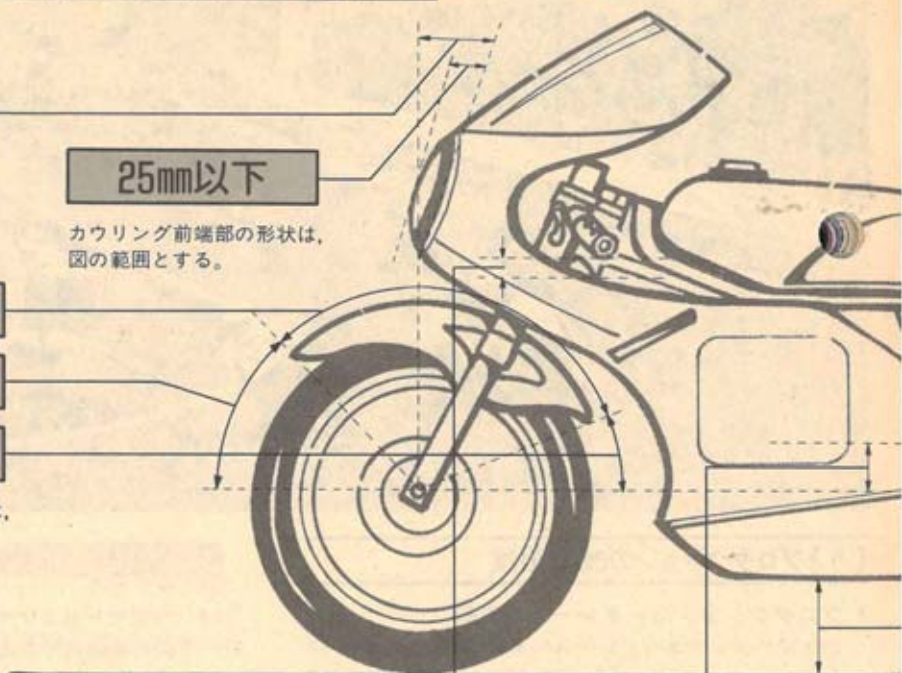
カウリング前端部の形状は、図の範囲とする。

100度以上

45度～60度の間

20度以下

フェンダーを取りつける場合は、図の示すように装備する。



19mm以上

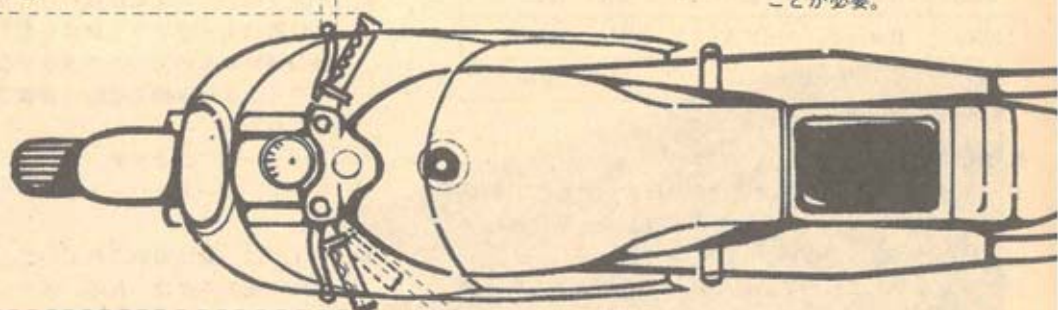
クラッチレバー、ブレーキレバーの先端は、直径19mm以上の球状とする。

20mm以上

グリップ部、レバーとカウリング間には20mm以上のクリアランスをとる。

100mm以下

フットレストは、前後車輪の中心を結ぶ線の100mm上方より下側に、また輪の中心を通過する垂直の前側に取り付けられることが必要。



450mm以上

ハンドル幅は450mm以上とする。

20度以上

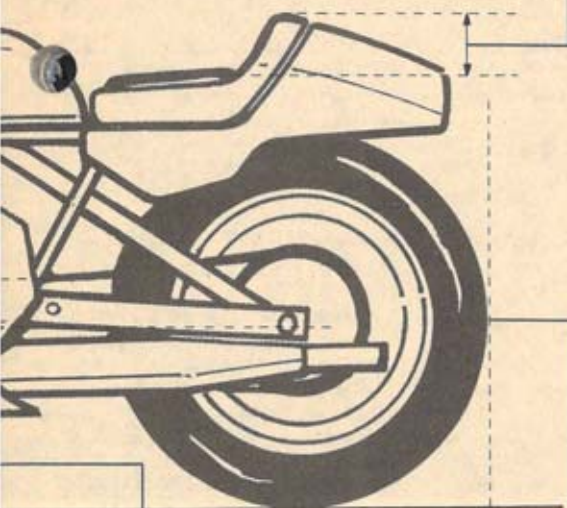
ハンドルの回転角度は20度以上とする。

30mm以上

ハンドルをいっばいに切ったとき、ハンドルバーと燃料タンクの間隔は30cm以上にする。

150mm以下

シート後方部分の高さは150mm以下にする。



ナンバープレートの大きさ



前面に取りつけるもの

車輛の左右に取りつけるもの

100mm以上

カウリング下端と地面には100mm以上の間隔をとる。

はみ出し禁

いかなる部品もこの垂直線より後方に出てはならない。

丸める

フットレスト、ペダル類の先端は丸められたものとする。

10mm以上

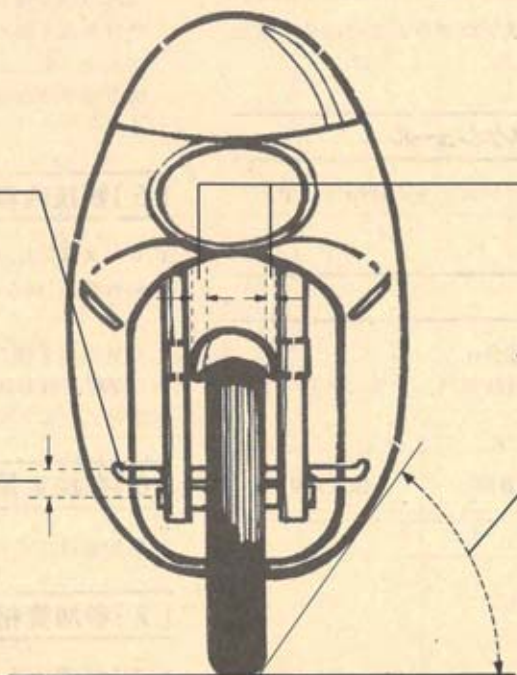
フェンダーを取りつける場合は、フェンダー幅をタイヤ幅より左右それぞれ10mm以上とる。

100mm以下

フットレストは、前後車輪の中心を結ぶ線の100mm上方より下側に、また後輪の中心を通過する垂線の前側に取りつけられることが必要。

50度以上

無負荷の状態、タイヤを除きどの部分も接地することなく50度の傾斜角をもつこと。



ROAD RACE

付則3'85全日本選手権大会特別規則



全日本選手権ロードレース大会は、日本モーターサイクル協会（MFJ）公認のもと、MFJ国内競技規則にしたがい開催される。本特別規則は、1985年度全日本選手権シリーズのすべての大会に適用される。

| | | | |
|-------------------|----|----------------------|----|
| (1)開催競技会 | 46 | (19)ライグーの変更 | 50 |
| (2)運営実行組織 | 46 | (20)出場車輛の変更 | 50 |
| (3)公式通知、タイムスケジュール | 46 | (21)公式予選 | 50 |
| (4)開催種目 | 46 | (22)決勝レース出場台数 | 50 |
| (5)競技内容 | 46 | (23)スタート | 50 |
| (6)参加定員 | 46 | (24)スタートにおける反則 | 50 |
| (7)参加資格 | 46 | (25)レース | 50 |
| (8)出場申込み | 47 | (26)レース中の合図 | 50 |
| (9)出場料および保険料 | 47 | (27)停車指示 | 50 |
| (10)参加受理 | 48 | (28)棄権(リタイア)と停止 | 50 |
| (11)賞および得点 | 49 | (29)レース終了 | 50 |
| (12)レース出場車輛 | 49 | (30)優勝者、入賞者、完走者および順位 | 50 |
| (13)競技者番号(ナンバー) | 49 | (31)レース終了後の車輛の保管と再検査 | 50 |
| (14)ライダーの装備 | 49 | (32)レースおよび大会の延期・中止等 | 50 |
| (15)ガソリンおよびオイル | 50 | (33)抗議 | 50 |
| (16)ピット割当て | 50 | (34)違反に対する罰則 | 50 |
| (17)出場受付 | 50 | (35)本規則の解釈 | 50 |
| (18)車輛および装備の検査 | 50 | (36)本規則の施行 | 50 |

[1]開催競技会(次頁に提示)

[2]運営実行組織

大会運営・実行組織は公式プログラムまたは公式通知に示される。

[3]公式通知、タイムスケジュール

公式通知およびタイムスケジュールの詳細は、申込み締切り後に発送される。

[4]開催種目

1. 競技部門およびクラス区分

全日本選手権シリーズの競技部門、クラス区分は下記の通りである。

| 部門 クラス | 国際B級 | 国際A級 |
|-----------|------|------|
| 125cc | ○ | ○ |
| 250cc | ○ | ○ |
| 500cc | ○ | ○ |
| F-3 | ○ | ○ |
| F-1 | ○ | ○ |

1) ノービスから国際B級に昇格した者は、1年間500

cc及びF1には出場できないが、特別に希望する場合はロードレース委員の推薦を得てエントリー締切までに資格審査委員会に申請することができる。

2) 全日本選手権シリーズ・ロードレース大会にノービス地方選手権が併催となる場合がある。

全日本選手権ロードレース大会および主要ロードレース大会、耐久レース(世界選手権)の開催種目および地方選手権併催レース種目は47頁掲載の表の通りである。

[5]競技内容

1. レース区分は次頁および53頁の通りである。ただし、参加台数、天候などの都合により変更される場合がある。

2. 全日本選手権シリーズ第11戦日本GPロードレース大会および第6戦鈴鹿200kmレース大会の国際A、B級部門は、国際格式によって開催される。

[6]参加定員

参加定員は定めない。

[7]参加資格

1. エントラントおよびライダー

エントラントおよびライダーは、1985年度版MFJ国内

競技規則・総則(4)(28頁)に合致していなければならない。

2. 日本GPの参加資格

ノービス部門は85年7月15日までの地方選手権シリーズ大会の得点合計で、125cc、250cc、F-3各クラス上位の者で次に示す人数に参加資格が与えられる。スポーツランドSUGO=10名、筑波サーキット=15名、鈴鹿サーキット=20名、西日本サーキット=5名、の合計50名。エントリーが50名に満たない場合は鈴鹿サーキットからくり上げる。

入し、出場料および保険料を添えて大会事務局に提出しなければならない。



出場申込み

- 1) 出場申込み場所は各主催者の住所とする。
- 2) 出場申し込み手続き
 - (1) 各部門とも所定の申込み書に必要事項をすべて記

'85全日本選手権シリーズ大会カレンダー

| 開催日 | 大会名 | ノービス(併催) | | | 国際A級—B級 | | | | |
|--------------------|-------------------------------------|----------|-----|-----------|---------|-----|-----|----|----|
| | | 125 | 250 | F3 | 125 | 250 | 500 | F3 | F1 |
| 3月9日(土) 10日(日) | 全日本選手権シリーズ第1戦 BIG 2 & 4 | / | / | / | / | / | ○ | / | ○ |
| 3月23日(土) 24日(日) | 全日本選手権シリーズ第2戦 筑波ロードレース大会 | ○ | ○ | / | ○ | ○ | ○ | ○ | / |
| 4月20日(土) 21日(日) | 全日本選手権シリーズ第3戦 鈴鹿ロードレース大会 | / | / | F3 SS4 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 5月4日(土) 5日(日) | 全日本選手権シリーズ第4戦 筑波ロードレース大会 | ○ | / | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | / |
| 5月18日(土) 19日(日) | 全日本選手権シリーズ第5戦 SUGOロードレース大会 | ○ | / | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 6月8日(土) 9日(日) | 全日本選手権シリーズ第6戦 鈴鹿200kmロードレース大会 | ○ | ○ | / | ○ | ○ | / | ○ | ○ |
| 6月22日(土) 23日(日) | 全日本選手権シリーズ第7戦 筑波ロードレース大会 | ○ | ○ | / | ○ | ○ | / | ○ | ○ |
| 7月6日(土) 7日(日) | 全日本選手権シリーズ第8戦 SUGOロードレース大会 | ○ | ○ | / | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 8月10日(土) 11日(日) | 全日本選手権シリーズ第9戦 筑波ロードレース大会 | ○ | ○ | ○ | ○ | / | ○ | / | ○ |
| 8月24日(土) 25日(日) | 全日本選手権シリーズ第10戦 SUGOロードレース大会 | / | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 9月7日(土) 8日(日) | 全日本選手権シリーズ第11戦 第22回 日本GPロードレース大会 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 合計 | | 8 | 7 | 6 | 9 | 9 | 10 | 9 | 9 |

〈インターナショナルレース〉

- 7月27/28日 世界耐久選手権鈴鹿8時間耐久レース、
- 9月28/29日 鈴鹿グレート20
- 10月5/6日 インターナショナルSUGOビッグロードレース
- 11月17日 鈴鹿オールスターロードレース

- (2) 2クラス以上に出場を申込み場合は別々に申込み書を作成しなければならない。
- (3) 郵送の場合は現金書留とし、締切り日当日の消印のあるものまでが有効となる。
- (4) 電話による申込みおよび締切り日以後の申込みはいっさい受付けない。

(9) 出場料および保険料

1. 出場料およびライダー保険料

- 1) 第1戦～第11戦
 出場料 1クラス 6,500円

MFJ選手共済費および保険料

1人1口3,500円(保険金額550万円)
 ただし2口以上10口までは1口1,350円
 (保険金額1口50万円)

- 2) ビットクルー(メカニック、ビットサインマン、ヘルパー等)はMFJ会員で、ビットクルーライセンスを所持しなければならない。

- (1) ビットクルーライセンス (保険金額500万円)
 ライセンス料、共済会費、 1,000円 (年間)
 MFJ会費 3,500円
 計 4,500円
- (注:すでに入会しているもの、他のライセンス

開催競技会の日程、名称、主催、開催場所、出場申込み期間

*85全日本選手権シリーズはグランプリを含め下表の11戦おこなう。

| 日 程 | 大会 名 称 | 主 催(出場申込み先) | 開催場所 | 出場申込み 期間(消印有効) |
|--------------------|---|--|---------------------------------|----------------------|
| 3月9日(土) 10日(日) | 全日本選手権シリーズ第1戦 Big 2 & 4 レース(鈴鹿) | テクニカルスポーツ 〒513三重県鈴鹿市住吉町6786 ホンダワールド隣内 ☎0593(78)1455 | 鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111 | 1月28日(月) 2月7日(木) |
| 3月23日(土) 24日(日) | 全日本選手権シリーズ第2戦 筑波ロードレース大会 | 朝日本オートスポーツセンター 〒105 東京都港区虎の門1-5-8 オフィス虎ノ門1ビル ☎03(591)6056 | 筑波サーキット ☎0296(44)3146 | 2月11日(月) 2月21日(木) |
| 4月20日(土) 21日(日) | 全日本選手権シリーズ第3戦 鈴鹿ロードレース大会 | テクニカルスポーツ 〒513三重県鈴鹿市住吉町6786 ホンダワールド隣内 ☎0593(78)1455 | 鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111 | 3月11日(月) 3月21日(木) |
| 5月4日(土) 5日(日) | 全日本選手権シリーズ第4戦 筑波ロードレース大会 | 関東信越モータースイクル協会 〒108 東京都港区港南3-3-10 東京都軽自動車協会内 ☎03(472)6241 | 筑波サーキット ☎0296(44)3146 | 3月25日(月) 4月4日(木) |
| 5月18日(土) 19日(日) | 全日本選手権シリーズ第5戦 SUGOロードレース大会 | SUGOスポーツクラブ 〒989-14 宮城県柴田郡村田町菅生 スポーツランドSUGO内 ☎022483-3111 | スポーツランド SUGO ☎022483-3111 | 4月8日(月) 4月18日(木) |
| 6月8日(土) 9日(日) | 全日本選手権シリーズ第6戦 鈴鹿200kmレース大会 | テクニカルスポーツ 〒513三重県鈴鹿市住吉町6786 ホンダワールド隣内 ☎0593(78)1455 | 鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111 | 4月29日(月) 5月9日(木) |
| 6月22日(土) 23日(日) | 全日本選手権シリーズ第7戦 筑波ロードレース大会 | 日本オートスポーツセンター 〒105 東京都港区虎の門1-5-8 オフィス虎ノ門1ビル ☎03(591)6056 | 筑波サーキット ☎0296(44)3146 | 5月13日(月) 5月23日(木) |
| 7月6日(土) 7日(日) | 全日本選手権シリーズ第8戦 SUGOロードレース大会 | SUGOスポーツクラブ 〒989-14 宮城県柴田郡村田町菅生 スポーツランドSUGO内 ☎022483-3111 | スポーツランド SUGO ☎022483-3111 | 5月27日(月) 6月6日(木) |
| 8月10日(土) 11日(日) | 全日本選手権シリーズ第9戦 筑波ロードレース大会 | 朝日本オートスポーツセンター 〒105 東京都港区虎の門1-5-8 オフィス虎ノ門1ビル ☎03(591)6056 | 筑波サーキット ☎0296(44)3146 | 7月1日(月) 7月11日(木) |
| 8月24日(土) 25日(日) | 全日本選手権シリーズ第10戦 SUGOロードレース大会 | SUGOスポーツクラブ 〒989-14 宮城県柴田郡村田町菅生 スポーツランドSUGO内 ☎022483-3111 | スポーツランド SUGO ☎022483-3111 | 7月15日(月) 7月25日(木) |
| 9月7日(土) 8日(日) | 全日本選手権シリーズ第11戦 第22回日本グランプリロード レース大会 | 日本モーターサイクル協会 〒105 東京都中央区銀座1-9-12 西山興業東銀座ビル ☎03(561)8566 | 鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111 | 7月19日(月) 7月29日(木) |

を所持しているものは、1,000円のみ)

- (2) 受付で提示できない場合は理由を問わず出場することができない。

[10]参加受理

- 1) 必要事項を記入した出場申込み書、必要金額を大会事務局が受理した時点で、参加受理書が送られる。
- 2) いったん受理された出場料、保険料はいかなる理由があっても返還されない。公式予選を通過しなかったものも同様である。
- 3) 大会が中止された場合、参加が拒否された場合(申込み者が必要な手続きを怠った場合はこれにあてはまらない)にのみ出場料、保険料が返還される。

[11]賞および得点

1. 賞

- 1) 賞の詳細については公式通知に示される。
- 2) 国際A級、B級部門の合同レースの場合でも、公式通知に示された賞が入賞順に与えられる。

2. 全日本選手権ランキングの得点

- 1) 得点は総則[8]の2., 3. (29頁参照) によって与えられる。
- 2) 日本GPロードレース大会については、上記の得点に、さらに3点が加算される。
- 3) 全日本選手権ランキングの順位は上記によって与えられた得点の総合計によって決定される。その詳細は日本選手権ランキング順位決定方法 (85頁参照) に

示される。

- 4) 異ったライセンス部門との合同レースの場合でも、全日本選手権ポイントは各ライセンス部門別に与えられる。

3. 賞および得点制限

- 1) 賞および得点の制限は、総則[8]3. (29頁参照) による。

[12]レース出場車輛

車輛は、付則2(36頁参照)を厳守しなければならない。

[13]競技者番号(ナンバー)

- 1) 国際A級部門のライダーには、ライディングNo179に示す通り年間指定ナンバーが割当てられる。
- 2) 他部門のライダーには、主催者によってナンバーが割当てられ、参加受理書に記入して通知される。
- 3) レース・ナンバーは、車輛検査までに、規定の書体および色分けで記入しておかなければならない。
- 4) レース・ナンバーの状態は、車輛検査時に検査員によって点検され、判読しにくいと判断された場合には修正が要求される。

[14]ライダーの装備

- 1) ライダーの服装、ヘルメットおよびゴーグル等は、付則1[6] (35頁参照) による。
- 2) レーシングスーツの色は自由であるが3色以上にす



ることが望ましい。

- 3) レーシングスーツには、ライダー名を一ヶ所に記入することが望ましい。

(15) ガソリンおよびオイル

- 1) ガソリンおよびオイルは総則[10] (30頁参照)による。
- 2) ガソリンの銘柄およびその詳細は公式通知に示される。
- 3) 車輛検査および公式予選中は、パドック内の所定の給油区域内においてガソリンの給油を受けなければならない。

(16) ピット割当て

- 1) 各ピットの使用は、公式通知による。

(17) 出場受付

- 1) 出場受付の時間および場所は公式通知に示される。
- 2) 定められた時間内に必ず本人が運転免許証(または、自動車安全運転センター発行の運転記録証明書、高等学校発行の免許証保管書)、MFJライセンス、健康管理カード、参加受理書を提示して出場資格の確認を受けなければならない。
- 3) 運転免許証を所持していないものは、原則として出場が認められない。
- 4) MFJライセンスを提示できない者は原則として出場が認められない。

(18) 車輛および装備の検査

- 1) 車輛検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールにしたがって、パドック内の車輛検査区域においておこなわれる。
- 2) 車輛検査のための車輛はライダー本人が持参し、必ずタイムスケジュールに示された時間内に検査を済まなければならない。これ以後の検査は大会審査委員会が、不可抗力な事情によるものとして特別に認めた場合以外はおこなわれない。
- 3) ライダーは改造申告書を提出し、装備品一式の検査を受けなければならない。
- 4) 車輛検査持込み台数はノービスおよび国際B級部門は出場1レースにつき1台に限定、国際A級部門は2台までとする。
- 5) 車輛検査において、規則または安全上出場が不適当と判断された車輛は、公式予選を含むいっさいの走行を拒否される。
- 6) 主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車輛検査をおこなうことがある。

(19) ライダーの変更

ライダーの変更は、総則[12] (30頁参照) による。

(20) 出場車輛の変更

- 1) 車輛の変更は総則[12] (30頁参照) による。
- 2) ただし、車輛変更の申請は同部門、同クラスの車輛に限定され、手数料5,000円を添付して大会事務局に申請しなければならない。
- 3) 車輛の変更は、公式予選終了後は如何なる理由であっても認められない。

(21) 公式予選

- 1) 公式予選の内容は付則1〔3〕 (33頁参照) による。
- 2) 公式予選の日程および時間は公式通知または公式プログラムに示される。

(22) 決勝レース出場台数

- 1) 決勝レース出場台数は、開催場所により原則として次の台数以下とする。
 - (1) 鈴鹿サーキット=44台
 - (2) 筑波サーキット=32台
 - (3) スポーツランドSUGO=32台
- 2) 国際A級とB級が混走の場合それぞれの部門の予選出走台数の比率によって部門ごとの出走台数を決定する。

(23) スタート

- 1) スタート前のウォーミングアップは、役員の指示にしたがい慎重に安全を確認して所定の区域内を、所定の巡回方向で走行しなければならない。
- 2) パドック内においてはウォーミングアップ走行する





ことは禁じられる。

- 3) スタートまでの行動は、付則1〔4〕2. (33頁参照)による。
- 4) スタート2分前の表示が出されたあと、ただちにメカニック、ヘルパーは、所定のスタート区域からコース外へ退去しなければならない。違反したものは罰金が適用される。
- 5) スタートは、付則1〔4〕3. (34頁参照)による。
- 6) スタートでエンジンが始動しないライダーは、競技役員への指示にしたがって、再スタートすることができる。

〔24〕スタートにおける反則

- 1) スタートラインについた車輛およびライダーは、スタート用意からスタート合図がされてスタートが終るまで出発合図の統制下にあり、スタート合図がおこなわれる前に所定の位置から前進したり、あるいはピットクルーがスタートの規則にしたがわなかった場合には、スタート審判員によって反則とみなされる。
- 2) スタートにおいて反則行為をした場合、当該ライダーはレース結果に1分以下を加算するか、1周の減算か、または失格の罰則が適用される。この場合できるだけ速やかに、ライダーのピットに通告されるが、判定に対する抗議は受けつけられない。

〔25〕レース

- 1) 走行中の遵守事項は総則〔14〕(30頁参照)による。

- 2) コースは右回りの所定の走路とし、如何なる場合でも逆方向、あるいは、規定外のコースを走行してはならない。これに違反した場合は失格とする。
- 3) レースまたは予選中、直線部分では、前車を追越すために、あるいは後車のスリップ・ストリーミングを外す目的以外で、進路を著しく変更することは許されない。

〔26〕レース中の合図

- 1) レース中の合図は、総則〔14〕3. (30頁参照)による。
- 2) 赤旗の使用は、コントロールライン上において、競技総監督、または競技総監督の命を受けた代理役員のみに限られる。

〔27〕停車指示

- 1) レース続行が危険とみなされるライダーまたは車輛について、競技総監督は、大会審査委員会の同意を得てピットインを命じ、あるいはレースから除外することができる。この決定に対する抗議は受付けられない。
- 2) 天災、大事故等不慮の事態が発生した場合は、競技総監督は、赤旗によって全ライダーに対し、その場に停止を指示することができる。

〔28〕棄権(リタイア)と停止

- 1) リタイアと停止は、総則〔14〕4. (31頁参照)による。

- ライダー本人が負傷その他の理由でリタイア届を提出できないときは、競技役員判定より、リタイアと認めることができる。
- ピット以外の地域でリタイアする場合、ライダーは車輛をレース（または予選）終了まで競技役員管理下におかなければならない。ただし、競技役員から車輛移動を指示された場合は、これに従わなければならない。
- 車輛を押してピットに帰る場合は必ずコース両サイドのいずれか片側のグリーンを歩くこと。
- コース外側より、作業もしくは工具・部品等の援助を受けてはならない。この場合は失格とされる。

[29]レース終了

各レースの終了は、チェッカー・フラッグによりトップのライダーがゴールインしたのち次の時間を経過したときである。

| | |
|---------------------|-----|
| 鈴鹿サーキット | 4分間 |
| 筑波サーキット、スポーツランドSUGO | 2分間 |

[30]優勝者、入賞者、完走者および順位

優勝者、入賞者、完走者および順位は付則1〔5〕（35頁参照）による。

[31]レース終了後の車輛の保管と再検査

- 上位入賞車輛は、所定の位置より役員誘導にしたがって車輛保管区域へ入らなければならない。
- 上位入賞車輛は騒音測定およびエンジンを分解して排気量を測定するほか、規定を越える改造などについて再検査をおこなうことがある。
- 上位入賞車輛は暫定結果発表後30分以上保管される。



[32]レースおよび大会の延期・中止等

- 大会は、原則として本規則に発表した日程から変更または延期されることはない。
- レースまたは大会が中止された場合、参加者が支払った出場料、保険料は返還されるが、他の一切の損害賠償を主催者に請求することはできない。

[33]抗議

- 抗議は、総則[19]（32頁参照）による。
- 車輛の分解検査に要した費用はその抗議が不成立の場合には抗議提出者、成立した場合には抗議対象者が支払わねばならない。この車輛の分解等に要した費用は車検長が算定する。

[34]違反に対する罰則

競技規則による違反行為に対する罰則は、総則[21]（32頁参照）による。

[35]本規則の解釈

本特別規則および競技に関する疑義は、事務局あて質疑申立てができる。なおこの回答は大会審査委員会の解釈、決定が最終的なものとして示される。

[36]本規則の施行

本規則は、各競技大会の参加申込み受付日より施行となる。なお本規則に示されていない事項はMFJ国内競技規則による。

昭和60年1月1日

大会事務局長

<第1戦・2 & 4 鈴鹿サーキット>

| | 部 門 | クラス | 周回数 | 完 走 周回数 |
|----------------|---------|-------|-----|------------|
| 選全 手日 権本 | 国際A, B級 | 500cc | 15周 | 12周 |
| | 国際A, B級 | F-1 | 15周 | 12周 |

<第2戦, 第4戦, 第7戦, 第9戦 : 筑波サーキット>

| | 部 門 | クラス | 周回数 | 完 走 周回数 |
|---------------------------------|---------|-------|-----|------------|
| 地 方 併 催 選 手 権 | ノービス | F-3 | 18周 | 14周 |
| | ノービス | 125cc | 18周 | 14周 |
| | ノービス | 250cc | 18周 | 14周 |
| 全 日 本 選 手 権 | 国際A, B級 | 125cc | 20周 | 15周 |
| | 国際A, B級 | 250cc | 25周 | 19周 |
| | 国際A, B級 | 500cc | 30周 | 23周 |
| | 国際A, B級 | F-3 | 20周 | 15周 |
| | 国際A, B級 | F-1 | 25周 | 19周 |

※注：大会ごとに開催クラスが異なります。

<第3戦 : 鈴鹿サーキット>

| | 部 門 | クラス | 周回数 | 完 走 周回数 |
|---------------------------------|---------|-------|-----|------------|
| 地 方 併 催 選 手 権 | ノービス | SS400 | 10周 | 8周 |
| | ノービス | F-3 | 10周 | 8周 |
| 全 日 本 選 手 権 | 国際A, B級 | 125cc | 12周 | 9周 |
| | 国際A, B級 | 250cc | 15周 | 12周 |
| | 国際A, B級 | 500cc | 17周 | 13周 |
| | 国際A, B級 | F-3 | 15周 | 12周 |
| | 国際A, B級 | F-1 | 15周 | 12周 |

<第5戦, 第8戦, 第10戦 : スポーツランドSUGO>

| | 部 門 | クラス | 周回数 | 完 走 周回数 |
|---------------------------------|---------|-------|-----|------------|
| 地 方 併 催 選 手 権 | ノービス | F-3 | 18周 | 14周 |
| | ノービス | 125cc | 18周 | 14周 |
| | ノービス | 250cc | 18周 | 14周 |
| 全 日 本 選 手 権 | 国際A, B級 | 125cc | 20周 | 15周 |
| | 国際A, B級 | 250cc | 20周 | 15周 |
| | 国際A, B級 | 500cc | 30周 | 23周 |
| | 国際A, B級 | F-3 | 20周 | 15周 |
| | 国際A, B級 | F-1 | 20周 | 15周 |

※注：大会ごとに開催クラスが異なります。

<第6戦・200kmレース : 鈴鹿サーキット>

| | 部 門 | クラス | 周回数 | 完 走 周回数 |
|---------------------------------|---------|-------|-----|------------|
| 地 方 併 催 選 手 権 | ノービス | 125cc | 10周 | 8周 |
| | ノービス | 250cc | 13周 | 10周 |
| 全 日 本 選 手 権 | 国際A, B級 | 125cc | 12周 | 9周 |
| | 国際A, B級 | 250cc | 15周 | 12周 |
| | 国際A, B級 | 500cc | 15周 | 12周 |
| | 国際A, B級 | F-3 | 15周 | 12周 |
| | 国際A, B級 | F-1 | 34周 | 26周 |

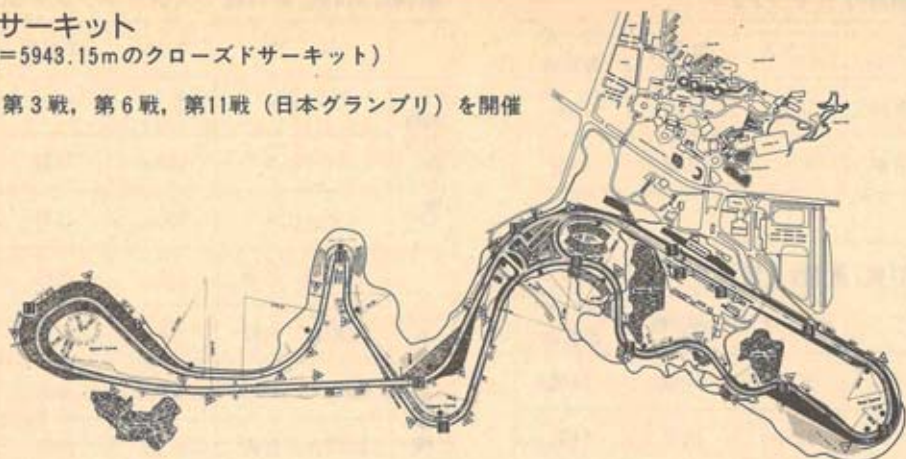
<第11戦・日本GP : 鈴鹿サーキット>

| | 部 門 | クラス | 周回数 | 完 走 周回数 |
|---------------------------------|---------|-------|-----|------------|
| 地 方 併 催 選 手 権 | ノービス | F-3 | 10周 | 8周 |
| | ノービス | 125cc | 10周 | 8周 |
| | ノービス | 250cc | 13周 | 10周 |
| 全 日 本 選 手 権 | 国際A, B級 | 125cc | 12周 | 9周 |
| | 国際A, B級 | 250cc | 15周 | 12周 |
| | 国際A, B級 | 500cc | 17周 | 13周 |
| | 国際A, B級 | F-3 | 15周 | 12周 |
| | 国際A, B級 | F-1 | 15周 | 12周 |

●鈴鹿サーキット

(1周=5943.15mのクロズドサーキット)

第1戦, 第3戦, 第6戦, 第11戦(日本グランプリ)を開催

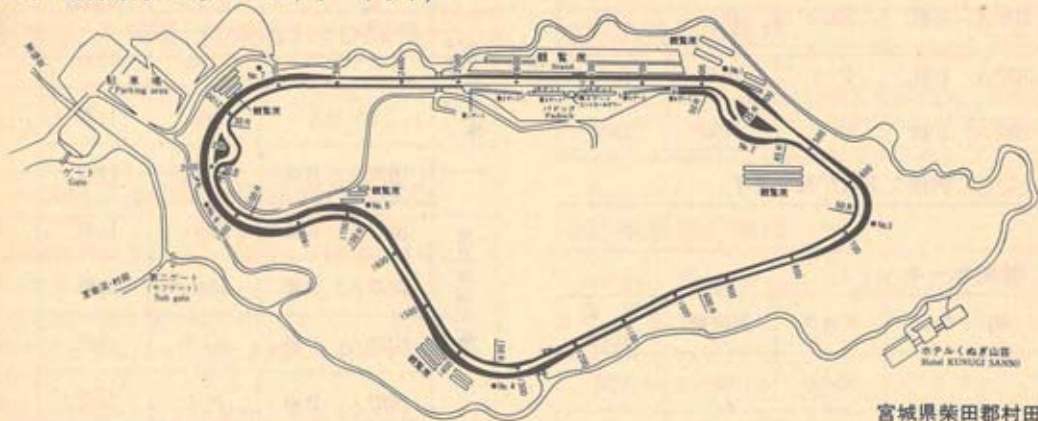


三重県鈴鹿市稻生町7992

●スポーツランドSUGO

(1周=2660.675mのクロズドサーキット)

第5戦, 第8戦, 第10戦を開催



宮城県柴田郡村田町菅生

●筑波サーキット

(1周=2045mのクロズドサーキット)

第2戦, 第4戦, 第7戦, 第9戦を開催



茨城県結城郡千代川村岡字西原

MOTOCROSS

付則4・モトクロス



- [1]適用の範囲.....55
- [2]モトクロス.....59
- [3]出場車輛.....55
- [4]ライダーの装備.....57
- [5]公式予選.....59
- [6]レース.....59
- [7]優勝者、入賞者順位、完走者および得点.....59

[1]適用の範囲

以下に記す規則は、総則と共にすべての国内モトクロス競技会に適用される。

[2]モトクロス

モトクロスとは、走路面に凹凸、急勾配、走行方向が急変化する等の地形のところで行なわれるクロスカンントリー・レースであり、総則およびこの付則により管理される。

[3]出場車輛

車輛は下記の改造の限度と仕様をみたし、安全上完全に整備されているものでなければならない。

なお、改造されて型式（モデル）が判明できないような車輛は出場することはできない。

1. クラス区分

車輛のクラス区分は原則として次のように分けられ、開催種目および運用は特別規則に示される。

| クラス | 最小排気量 | 最大排気量 |
|-------|-------|-------|
| 80cc | 51cc | 80cc |
| 125cc | 100cc | 125cc |
| 250cc | 175cc | 250cc |

2. 改造の限度

競技の公平および安全性に関連して次のような改造の制限を定める。

1 国際A級部門の車輛改造の限度

車輛の製造メーカー型式は制限しない。

改造をおこなう場合は、下記各項に規定されている事項を厳守しなければならない。

- (1) 半乾燥重量は下記の最低重量をみたしていなければならない。半乾燥重量とは、走行可能な状態から燃料をぬいた車輛重量をいい、分離給油式の場合のエンジン潤滑オイルは燃料とみなす。

- ① 車輛最低重量は次の通りである。

125cc = 88kg 250cc = 98kg

- ② 最低重量をみたすためにグミューウェイトを装着してはならない。

- (2) 騒音は下記の条件を満たしていなければならない。

- ① 車輛には、有効かつ外見で判断しうる消音器が装着されていなければならない。

- ② 騒音はFIM方式による測定方法で110db(A)以下でなければならない。

FIM方式とは排気管後方0.5m、後方45度の角度にマイクロフォンを設置し、ピストンの平均スピードを4サイクルの場合11m/s、2サイクルの場合13m/sでエンジンを回転させているときの騒音を測定する方法をいう。

- (3) チタン合金を素材とし、これを加工して製造され

た部品を使用してはならない。

2 国際B級、ジュニア、ノービス部門の車輛改造限度

車輛は、一般生産型モーターサイクルで、MFJが公認したものでなければならない。

その製造メーカー、型式の詳細は公示に示される。機械加工または仕上げによる修正、調整、軽量化、もしくは形状の変更をおこなう場合は、下記各項に規定されている事項を厳守しなければならない。

- (1) 機械的伸長、他の物質の添加または分子構造や金属面に変更をもたらすような処理（焼き入れ等）および材質の変更をしてはならない。
- (2) フレームの基本骨格は公認型式のものでなければならないが、補強等はおこなってもよい。
- (3) 異った機種エンジンの、フレームの組み合わせは公認車輛同士に限りおこなうことができる。ただし、小排気量車のフレームと大排気量車のエンジンを組み合わせることはできない。
- (4) クランクケース本体やクランクシャフト・アッセンブリーは公認型式のものでなければならない。
 - ① クランクウェブのバランス穴の充填は認められる。
 - ② ユニット・コンストラクション（単体構造）エンジンの場合のクランクケース本体とは変速機部分を含むものとする。
- (5) 変速機のギヤ段数は6段を限度とする。

ただし、クランクケースおよびミッションケース外に変速装置をつけ加えてはならない。
- (6) 冷却方式を変更してはならない。
- (7) 弁形式を変更してはならない。
- (8) 燃料吸入方式を変更（フェューエルインジェクターの取り付け等）してはならない。
- (9) 気化器は公認車輛時のもの、またはMFJ公認部品を使用しなければならない。
- (10) 半乾燥重量は下記の最低重量をみたしていなければならない。
 - ① 半乾燥重量とは、走行可能な状態から燃料をぬいた車輛重量をいう。ただし、分離給油式の場合のエンジン潤滑オイルは燃料とみなす。
 - ② 車輛最低重量は次の通りである。
125cc=88kg 250cc=98kg
 - ③ 最低重量をみたすためにダミーウェイトを装着してはならない。
- (11) 騒音は下記の条件をみたしていなければならない。
 - ① 車輛には、有効かつ外見で判断しうる消音器が装着されていなければならない。
 - ② 騒音はFIM方式による測定方法で、110db(A)以下でなければならない。

FIM方式とは排気管後方0.5m、後方45度の角度にマイクロフォンを設置し、ピストンの平均スピードを4サイクルの場合11m/s、2サイクルの場合

合13m/sでエンジンを回転させているときの騒音を測定する方法をいう。

(12) 構成部品

- ① 下記部品はMFJが公認したものでなければならない。

シリンダー、シリンダーヘッド、変速機、キャブレター
- ② 下記部品はMFJに市販届出申請を行ない承認されたものでなければならない。

フロントクッション、リアクッション
- ③ チタン合金を素材とし、これを加工して製造された部品を使用してはならない。

3 Bライセンス部門の車輛改造限度

- (1) 車輛は市販レーサーを除く一般生産型モーターサイクルで、MFJが公認したものでなければならない。その製造メーカー、型式の詳細は公示に示される。
- (2) 変更してもよい部品。
 - ① ハンドルおよびその附属品
 - ② コントロール・ケーブルワイヤー類
 - ③ タイヤ
 - ④ フートレスト
 - ⑤ フェンダー
 - ⑥ シート
 - ⑦ 消音器の内部
 - ⑧ エアクリーナー
 - ⑨ 点火プラグ
 - ⑩ メインスイッチ
 - ⑪ ペダル類
 - ⑫ スプロケット
 - ⑬ チェーンケース
- (3) 取りはずさなければならない部品。
 - ① スタンド類
 - ② キャリア類
 - ③ タンデム・フートレスト
 - ④ 車輛番号標板（ブラケットごと）
 - ⑤ バックミラー
 - ⑥ ライト類およびガラス類（ただし、レンズおよびライト類の飛散防止を施せばよい）
- (4) 取り付けなければならない部品。
 - ① レースナンバープレート
 - ② ハンドルレバーエンド
- (5) 騒音は下記の条件をみたしていなければならない。
 - ① 車輛は、有効かつ外見で判断しうる消音器が装着されていなければならない。
 - ② 騒音はFIM方式による測定方法で、110db(A)以下でなければならない。

FIM方式とは排気管後方0.5m、後方45度の角度にマイクロフォンを設置、ピストンの平均スピードを4サイクルの場合11m/s、2サイクルの場合13m/sでエンジンを回転させているときの騒音を測定する方法をいう。
- (6) 上記、(2)(3)(4)の各項に記載された部品以外は一切変更改造をおこなってはならない。

3.仕様

- 1) 排気管および消音器
 - (1) 車輛は規定の騒音規制値を満足していなければならない。

(2) 排気消音器の長さは後輪後端を通る垂直線より突出してはならない。

2) タイヤ

タイヤチェーン、スパイク等を加工装備してはならない。

3) 過給

過給器を取付けたり過給をしたりしてはならない。

4) クラッチとブレーキレバーおよびペダル

(1) クラッチレバーおよびブレーキレバーはその末端が直径19mm以上の球状に作られ、容易にとれるものであってはならない。

(2) ブレーキペダルおよびギヤシフトペダルの位置は自由である。ただしその先端は安全上丸められていなければならない。

5) ブレーキ

前後輪にそれぞれ独立した有効なブレーキをそなえていなければならない。

6) フェンダー

前後車輪には有効なフェンダーが装備されていなければならない。特に後輪はその後部上四半分の上側から35°以上履われていることが望ましい。〔第1図参照〕ただし、前輪フェンダーについては、主催者が認めれば取りはずしてもよい。

7) 取りはずさなければならない部品

ライト類、バックミラー、スタンド類、荷台およびチェーンケース（プロダクションのみチェーンケースはこの限りではない）は取りはずさなければならない。

8) レースナンバープレート

(1) ナンバープレートの大きさ

ナンバープレートは、第2図に示す大きさ以上のものでなければならない。

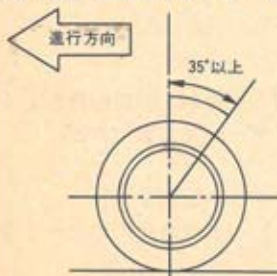
(2) 取り付け方法

ナンバープレートは、車輻の前面に1枚を前向きに、車輻の両側面に各1枚を垂直方向に取り付けなければならない。

(3) ナンバープレートの色分け（91頁参照）

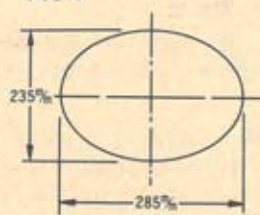
ナンバープレートおよび文字の色分けは次の通りである。

〔第1図〕後輪のフェンダー角度



〔第2図〕

レースナンバープレートの大きさ



Bライセンス部門＝白地に黒文字

ノービス部門＝白地に黒文字

ジュニア部門＝黄地に黒文字

国際B級部門＝緑地に白文字



国際A級部門125ccクラス＝赤地に白文字

国際A級部門250ccクラス＝赤地に黄文字

(4) ナンバーの字体

ナンバーの字体はブロック体とし、ナンバープレートの枠内に明確に記入しなければならない。角ばった字体や斜体であってはならない。なお蛍光色の文字の使用は禁止する。

9) 他のライダーに危険および迷惑をおよぼすような構造であってはならない。

〔4〕ライダーの装備

1. ヘルメット

(1) ヘルメットは、日本工業規格JIS T8133-1982-C種及びJIS-T8133-2種(JIS-T8133の1982年8月までの規格)、USA S. I. STANDARD-Z90-1-1970、米国スネル規格1980によって示された検査に合格したか、またはそれ以上の性能を有するジェット型かフルフェイス型のもので、MFJが公認したものでなければならない。

(2) MFJの公認したヘルメットには、認証マークが貼付されている。

(3) 競技会の車輻検査受付時にヘルメットの検査がおこなわれ、検査に合格しなかったヘルメットは、MFJの公認したヘルメットでもライダー本人の安全上使用を禁止される。

(4) MFJ公認の認証マークの貼付されていないヘルメットについては、特別検査料(1,000円)を支払い、特別検査を受けなければならない。



ヘルメットにはゴールド地の認証マークが貼付されていなければならない。

2. ゴーグル

ガラスを用いたゴーグルの使用はいっさい禁止される。枠は柔軟なもの、または転倒等による衝撃を受けた場

合でも危険でないものでなければならない。

3. ライダーの服装

- 1) 服装はレース中ライダーの身体の安全を確保し、操縦技術を妨げるものであってはならない。
- 2) 下半身は皮製または革と同等以上の耐摩耗性、耐熱性を有する材質のスポンを着用しなければならない。
- 3) 上衣は特に規制しないが、安全で自由な動作をさまたげず、丈夫なものを着用しなければならない。
- 4) 突出部のない革、または革と同等以上の性能をもつ手袋および靴を着用しなければならない。
- 5) ライダーは競技会中、合成繊維（ナイロン、テロン等）製の肌着を着用してはならない。

[5]公式予選

1. 公式予選の日程

- 1) 公式予選は原則として各クラス別におこなわれる。
- 2) 公式予選の日程は特別規則に示される。

2. 公式予選の内容

- 1) そのクラスの出場申し込み台数が、規定の同時出走最多台数（30台）を大きく越えた場合、決勝進出者決定のための公式予選がおこなわれる。
- 2) 公式予選は、原則として大会公示に示される周回数のレースによっておこなわれる。
- 3) 決勝進出台数は特別規則に示される。

[6]レース

1. スタート位置

レースにおけるスタート位置の決定方法は特別規則に示される。

2. スタートまでの行動

- 1) ライダーは、特別規則に定められた時間割りを厳守しなければならない。
- 2) ライダーは、レース直前のチェックの後、車輛とともに指定区域内に待機していなければならない。
- 3) エンジンのウォーミングアップは特別規則に定められた時間内でおこなわなければならない。

3. スタート

- 1) スタートの方法については、原則として各部門ともエンジンランニングスタートとし、その際、必ずヘルメット上部に左手をあてて待機し、スタート合図によりスタートすることとする。
ただし、スターティングマシンを使用する場合は上記の待機姿勢をとらなくてもよい。
- 2) スタート位置は、すべて正規のスタート・ラインからなされるものとし、各ライダーに与えられたスタート位置による距離的、時間的なハンディキャッ

プはいっさい考慮されない。

- 3) スターティングマシンが使用される場合は、車輛の位置は原則としてスターティングマシンの後方の区域内とする。
- 4) スタートの合図は、スタート係が国旗を振ることによっておこなわれる。ただし、スターティングマシンを使用する場合はこの限りではない。
- 5) スタート合図以前にスタート・ラインを出たものがあつた場合は、スタート・ライン前方において赤旗が振られ、スタートをやりなおす。ただし同一ライダーが2回以上フライングをした場合はそのライダーは失格とする。

4. コースアウト

ライダーは、走行中やむをえず定められたコースを外れた場合、再びコースにもどるにははずれ出た地点より走行し直さなければならない。

5. レース終了

レースの終了は優勝者の完走後、チェッカーフラッグマーシャルが定位置を離れること、または大会役員車がコースを一巡することによって示される。

[7]優勝者、入賞者順位、完走者および得点

1. 優勝者

優勝者は、規定のレース時間プラス2周を最短時間で完走したライダーである。

2. 入賞者および順位の優先順序

入賞者および入賞順位は、チェッカーを受けた完走者の中から周回数の多い順に決定され、同周回数の場合はゴールライン通過の順位による。

3. その他の順位の優先順序

- 1) レース終了時までにはゴールラインに達しない走行中の完走者。
- 2) 完走周回数をまっとうしたのち、リタイアした者。
- 3) 上記以外の者については周回数の多い者を優先する。

4. 完走者

各レースにおいて、優勝者の80%以上の周回数を完了してチェッカーを受けたライダーが完走者である。

得点

- 1) 得点は総則[8]の2., 3. (29頁参照) によって得点が与えられる。
- 2) 選手権シリーズ大会（県、地方、全日本等）の得点は原則として、上記1)によって与えられる。
- 3) レースが2ヒートでおこなわれる場合は、この得点は各ヒート毎に与えられる。

MOTOCROSS

付則5・'85全日本選手権大会特別規則



全日本選手権モトクロス大会は、日本モーターサイクル協会(MFJ)公認のもとに、MFJ国内競技規則にしたがい開催される。本特別規則は、1985年度全日本選手権シリーズのすべての大会に適用される。

| | | | | | |
|-------------------|----|-----------------|----|---------------------|----|
| [1]開催競技会 | 59 | [13]競技者番号 | 61 | [25]レース | 63 |
| [2]運営実行組織 | 59 | [14]ライダーの装備 | 62 | [26]レース中の合図 | 63 |
| [3]公式通知、タイムスケジュール | 59 | [15]ガソリンおよびオイル | 62 | [27]レース終了 | 63 |
| [4]開催種目 | 59 | [16]ピットエリア | 62 | [28]優勝者、入賞者および得点 | 63 |
| [5]競技内容 | 59 | [17]出場受付 | 62 | [29]入賞車輛の検査 | 63 |
| [6]参加定員 | 59 | [18]車輛検査 | 62 | [30]レースおよび大会の延期、中止等 | 63 |
| [7]参加資格 | 59 | [19]ライダーの変更 | 62 | [31]抗議 | 63 |
| [8]出場申込み | 60 | [20]車輛の変更 | 62 | [32]レース中の違反行為に対する罰則 | 63 |
| [9]出場料およびMFJ選手共済費 | 60 | [21]部品の変更 | 62 | [33]本規則の解釈 | 63 |
| [10]参加受理 | 60 | [22]自由練習および公式練習 | 62 | [34]本規則の施行 | 63 |
| [11]賞および得点 | 60 | [23]公式予選 | 62 | | |
| [12]出場車輛 | 60 | [24]スタート | 62 | | |

[1]開催競技会(次頁に提示)

[2]運営実行組織

大会運営・実行組織は公式プログラムまたは公式通知に示される。

[3]公式通知・タイムスケジュール

公式通知およびタイムスケジュールの詳細は、申込み締切り後に発送される。

[4]開催種目

- 1) 全日本選手権シリーズの競技部門、クラス区分は下記のとおりである。

| 部門 | ジュニア | 国際B級 | 国際A級 |
|-----|-------|-------|-------|
| クラス | 125cc | 125cc | 125cc |
| | 250cc | 250cc | 250cc |

- 2) 大会によりノービス部門の競技が併催されるが、ノービス部門は全日本選手権の対象とはならない。

[5]競技内容

ノービス 10分+2周

| | |
|------|--------|
| ジュニア | 15分+2周 |
| 国際B級 | 25分+2周 |
| 国際A級 | 30分+2周 |

注:上記競技内容は天候等の都合により、大会審査委員会の決定によって変更される場合がある。

[6]参加定員

定員は定めない。

[7]参加資格

1.参加者およびライダー

- 参加者およびライダーは、MFJ国内競技規則、総則〔4〕(28頁参照)に合致していなければならない。
- 国際A級部門のライダーは、昭和60年1月10日までにMFJに登録したクラスにのみ出場することが認められる。

2.日本GP大会の参加資格

- ジュニア部門:7月7日までの全日本選手権シリーズ大会及び地方選手権シリーズ大会の得点合計で125cc、250cc各クラス上位の者で次に示す人数。
北海道=3名 東北=10名 関東=18名 中部=15名 関西=6名 中国=2名 四国=2名 九州=4名
なお主催地方に2名を加える。
- 国際B級部門:7月6、7日の全日本選手権第7戦

開催競技会の日程, 名称, 主催, 開催場所, 出場申込み期間

'85全日本選手権シリーズはグランプリを含め下表の10戦おこなう。

| 日程 | 大会名称 | 主催(出場申込み先) | 開催場所 | 出場申込み期間 |
|---------------------|---|---|-------------------------------|------------------------------|
| 3月16日(土) 17日(日) | 全日本選手権シリーズ第1戦 関東モトクロス大会 (国際A級2ヒート制)(N地方選抜大会併催) | 関東信越モーターサイクル協会 〒108 東京都港区港南3-3-10 東京都軽自動車協会内 ☎03(472)6241 | 埼玉県川島町セ ーフティパーク 埼玉 | 2月13日(水) 2月23日(土) 消印有効 |
| 4月6日(土) 7日(日) | 全日本選手権シリーズ第2戦 九州モトクロス大会 (国際A級2ヒート制)(N地方大会併催) | MFJ九州スポーツ委員会 〒810 福岡県福岡市中央区赤坂2-5-54 ホンダショップ高武 内 ☎092(715)8699 | 熊本県 セーフティパー ク熊本 | 3月6日(水) 3月16日(土) 消印有効 |
| 4月27日(土) 28日(日) | 全日本選手権シリーズ第3戦 中国モトクロス大会 (国際A級2ヒート制)(N地方大会併催) | MFJ西日本スポーツ委員会 〒730 広島県広島市南区松川町3-19 柳広島英油内 ☎082(261)8386 | 島根県大東町オ ートランド山陰 | 3月27日(水) 4月6日(土) 消印有効 |
| 5月11日(土) 12日(日) | 全日本選手権シリーズ第4戦 鈴鹿モトクロス大会 (国際A級2ヒート制) | 柳ホンダランド鈴鹿サーキット 〒510-02 三重県鈴鹿市稲生町 7992 ☎0593(78)1111 | 三重県鈴鹿市鈴 鹿サーキットモ トクロスコース | 4月10日(水) 4月20日(土) 消印有効 |
| 5月25日(土) 26日(日) | 全日本選手権シリーズ第5戦 東北モトクロス大会 (国際A級2ヒート制)(N地方大会併催) | MFJ東北スポーツ委員会 〒980 宮城県仙台市北根1-19-37 ☎0222(73)0475 | 宮城県村田町ス ポーツランド SUGO | 4月24日(水) 5月4日(土) 消印有効 |
| 6月15日(土) 16日(日) | 全日本選手権シリーズ第6戦 四国モトクロス大会 (国際A級2ヒート制)(N地方大会併催) | MFJ四国スポーツ委員会 〒790 愛媛県松山市三番町7-13-11 松山カワサキみはら内 ☎0899(32)6151 | 愛媛県松山オー トテック | 5月15日(水) 5月25日(土) 消印有効 |
| 7月6日(土) 7日(日) | 全日本選手権シリーズ第7戦 北海道モトクロス大会 (国際A級2ヒート制)(N地方大会併催) | 北海道モーターサイクル協会 〒065 北海道札幌市東区東雁来町 52 ☎011(782)1492 | 北海道留寿都村 ルスツ高原カン トリョーランド | 6月5日(水) 6月15日(土) 消印有効 |
| 8月31日(土) 9月1日(日) | 全日本選手権シリーズ第8戦 東北モトクロス大会 (国際A級2ヒート制)(N地方大会併催) | MFJ東北スポーツ委員会 〒980 宮城県仙台市北根1-19-37 ☎0222(73)0475 | 秋田県男鹿市男 鹿山牧場 | 7月31日(水) 8月10日(土) 消印有効 |
| 9月14日(土) 15日(日) | 全日本選手権シリーズ第9戦 関西モトクロス大会 (国際A級2ヒート制)(N地方大会併催) | 関西モーターサイクル協会 〒673 兵庫県神戸市西区玉津町 居住67-1 兵庫県軽自動車協会内 ☎078(927)7701 | 兵庫県エキサイ ティングモータ ースポーツ加西 | 8月14日(水) 8月24日(土) 消印有効 |
| 10月12日(土) 13日(日) | 全日本選手権シリーズ第10戦 第22回モトクロス 日本グランプリ大会 (国際A級2ヒート制) | 日本モーターサイクル協会 〒104 東京都中央区銀座1-9-12 西山興業東銀座ビル ☎03(561)8566 | 宮城県村田町ス ポーツランド SUGO | 8月23日(金) 9月2日(月) 消印有効 |



北海道大会までの全日本選手権シリーズ大会において各クラスともランキング上位30名+2名のライダー、30名に満たない場合は主催地方及び隣接地方の選手権シリーズでの上位者。

〔8〕出場申込み

- 1) 申込み場所 申込み場所は各主催者住所とする。
- 2) 出場申込み
 - (1) 各部門とも所定の申込み書に必要な事項をすべて記入の上、出場料およびMFJ選手共済(通称MFJ保険)費を添えて提出しなければならない。
 - (2) 2クラス以上に出場を申込み場合でも、申込み書は1枚でよい。ただし2クラス以上出場に必要な事項をすべて記入すること。
 - (3) 郵送の場合は現金書留とし、締切り当日の消印のあるものまでが有効となる。
 - (4) 締切り日以降の申込みおよび電話による申込みはいっさい受けつけない。

〔9〕出場料およびMFJ選手共済費

| | | |
|----------------|-------------------------|------------------|
| 国際A・B級 ジュニア | 出場料(保険料込み) (2クラス目より) | 6,000円 4,000円 |
| 併催ノービス 地方大会 | 出場料(保険料込み) (2クラス目より) | 6,000円 4,000円 |
| 日本グランプリ 大会 | 出場料(保険料込み) (2クラス目より) | 7,000円 5,000円 |

MFJ選手共済費=通称MFJ保険料1,000円を含む

〔10〕参加受理

- 1) 必要事項のすべてが明記された出場申込み書、必要金額が大会事務局に受理されたのちに、参加受理書が発送される。
- 2) いったん受理された出場料、共済費はいかなる理由があっても返還されない。公式予選を通過しなかった場合も同様である。
- 3) 大会が中止された場合、参加が拒否された場合(申込み者が必要な手続を怠った場合はこれにはあてはまらない)にのみ出場料、共済費が返還される。

〔11〕賞および得点

1. 賞および得点

- 1) 高松宮杯 日本GPにおける最優秀ブロックに与えられる。
- 2) その他の賞の詳細は公式通知に示される。
- 3) 全日本選手権ランキングの得点
 - (1) 得点は総則〔8〕2., 3. (29頁参照)によって与えられる。

- (2) モトクロスGP大会については、規定の得点にさらに3点が加算される。
 - (3) レースが2ヒートでおこなわれた場合は、それぞれのヒート毎に規定の得点が与えられる。
 - (4) 全日本選手権ランキングの順位は、上記によって与えられた得点のすべてが加算され、その合計点によって決定される。
 - (5) その詳細は全日本選手権ランキング順位決定方法(85頁参照)に示される。
- 4) 賞および得点の制限
賞および得点の制限は、総則〔8〕3. (29頁参照)による。なお国際A級の出走台数は各ヒートのレースのスタートラインに並んだ台数とする。

2. 日本GP大会における賞の規定

- 1) 最優秀クラブ賞は、MFJ公認クラブで、そのクラブの全入賞者の得点を合計し、最多得点を獲得したクラブに授与される。
- 2) 最優秀ブロック賞、最優秀クラブ賞は、レースごとのライダーの最高得点を集計して与える。

〔12〕出場車輛

車輛は付則4〔3〕(55頁参照)を遵守しなければならない。

〔13〕競技者番号(ナンバー)

- 1) 国際A級および国際B級の一部(20番まで)のライダーには、年間指定ナンバーが割当てられる。
- 2) 他のライダーには、主催者によってナンバーが割当てられ、参加受理書に記入して通知される。
- 3) ナンバーは、車輛検査までに、規定の書体および色で記入しなければならない。(91頁参照)
- 4) 年間指定ナンバーを与えられているライダーは、ヘルメットの両側にナンバーを記入しなければならない。



- 5) ナンバーの状態は、車輛検査時に車検員によって点検され、判読しにくいと判断された場合には修正が要求される。

- レース中、ナンバープレート、配布されたゼッケンおよびヘルメットナンバーシールを装着せずに走行した場合、また、間違ったナンバーを装着して走行した場合はその周回は記録されない。
- 雨天の場合、すべてのライダーはヘルメットの両側面にナンバーを記さなければならない。

[14]ライダーの装備

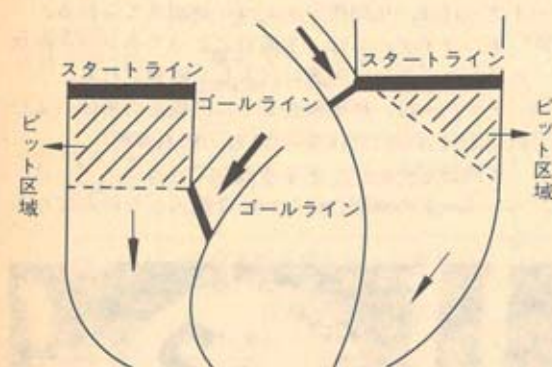
- ライダーの服装等は、付則4〔4〕3. (58頁参照)による。
- MFJ認証マークが貼付されていない公認ヘルメットを使用しているものについては、特別検査料金(1,000円)を支払わなければならない。

[15]ガソリンおよびオイル

- ガソリンおよびオイルは、総則〔10〕(30頁参照)による。
- ガソリンの銘柄およびその詳細が公式通知によって主催者から指定された時は、当該ガソリンを使用しなければならない。

[16]ピットエリア

ピットエリアは主催者により指定される。特に指定のない場合のピットエリアはスタートラインからゴールラインまでの周回走行にさしつかえないコース上である。(第1図参照)



第1図 ピットエリア (区域)

[17]出場受付

- 出場受付の時間および場所は公式通知に示される。
- 定められた時間内に、必ずライダー本人が出頭し運転免許証(または自動車安全運転センター発行の運転記録証明書、高等学校発行の免許証保管書)、MFJライセンス、参加受理書を提示して、出場資格の確認を受けなければならない。
- 運転免許証(または自動車安全運転センター発行

の運転記録証明書、高等学校発行の免許証保管書)を所持していない者は、原則として出場を認められない。

- MFJライセンスを提示できない者は、原則として出場が認められない。

[18]車輛検査

- 車輛検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールにしたがって、パドック内の車輛検査区域においておこなわれる。



- 車輛検査のための車輛はライダー本人が持参し、必ずタイムスケジュールに示された時間内に検査を済まなければならない。規定時間以後の車輛検査は、大会審査委員会が不可抗力な事情によるものとして特別に認めた場合以外はおこなわれない。
- 車輛検査持込み台数は1クラスにつきノービスタ(地方大会)、ジュニアおよび国際B級部門は1台に限り、国際A級部門のライダーは制限を設けない。
- 車輛検査において、規則または安全上出場が不適当と判定された車輛は、公式予選を含む一切の走行を拒否される。
- 主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車輛の検査をおこなうことができる。

[19]ライダーの変更

ライダーの変更は認められない。

[20]車輛の変更

出場登録した車輛の変更は許されない。

破損など止むを得ず出場登録済の車輛を変更する必要が生じた場合は、規定の書式にしたがって車輛の変更申請をおこない、競技監督がこれを認めた場合に限り車輛の変更が認められる。

- 車輛変更の粉争に際して、銘柄についての立証の責任は参加者側にあるものとする。
- その他、特別規則に示される。
- 車輛変更申請は、同部門、同クラスの車輛に限定



され、手数料5,000円を添付しなければならない。

- 4) 車輛の変更は、公式予選終了後は如何なる理由があっても認められない。
- 5) 2ヒート・システムの場合、第1ヒート目と第2ヒート目の車輛の変更は認められない。

〔21〕部品の変更

- 1) エンジン・アッセンブリーの変更は認められない。
- 2) 2ヒートの場合、第1ヒート終了後すべての出走車輛は封印される。なお、封印された部品以外のものの交換は許される。封印する場所はクランクケースの接合部分。

〔22〕自由練習および公式練習

- 1) 競技前日の走行練習は禁止される。
- 2) ライダーは安全確保のためにも主催者が設けた公式練習に参加し、走行しなければならない。

〔23〕公式予選

- 1) 公式予選の内容は付則4〔5〕(58頁参照)による。
- 2) 公式予選の有無、周回数、決勝進出台数、その他の詳細は公式通知またはプログラム等に示される。
- 3) 公式予選の組分けは公式練習終了以前に発表される。

〔24〕スタート

1. スタートの方法

- 1) 原則として各部門ともスターティングマシンを使ったエンジンランニングスタートとする。
- 2) ただしスターティングマシンを使用しないエンジンランニングスタートの際は、必ずヘルメット上部に左手を当てて待機し、スタート合図によりスター

トすることとする。

2. スタート台数

原則として30台とする。

3. 予選レースのスタート位置の決定方法

スタート順位は抽選により決められ、スタート位置は自由選択とする。

4. 決勝レースのスタート位置の決定方法

スタート順位は、下記の要領にて決められ、スタート位置は自由選択とする。

- 1) タイムトライアルによるタイム順
- 2) タイムトライアルがない場合は抽選による。
- 3) 2ヒート制の場合、第1ヒートのスタート位置は上記による。
- 4) 2ヒート制の場合、第2ヒートのスタート位置は第1ヒートの結果による。

5. ウォーミングアップ

エンジンのウォーミングアップは主催者の指示する時間内に限られる。

6. エンジン始動の合図がなされた後

ウォーミングアップ以後、スタート係によってスタートのためのエンジン始動の合図がなされた後は(キックスタートの場合は、エンジン停止の合図がなされた後)ライダーからタイムのサインがあっても、スタート係はこれを考慮しない。

〔25〕レース

- 1) レース中の遵守事項は総則〔13〕(30頁参照)による。
- 2) ピットエリア内で車輛の整備などをおこなえるメカニックは2名に限られる。
- 3) レース中、消音器またはエキシパンションチャン



バーがはずれた場合は、競技役員より当該ライダーに対して黒旗が示され、ピットインし、修理の後、審判員の許可を得た上で再出走が認められる。

[26]レース中の合図

- 1) レース中の合図は総則[14]3. (31頁参照)による。
- 2) 競技内容に示されている規定の時間を経過した後、トップのライダーがゴール地点に現われた時点から、残りの周回数を示す合図が出される。

[27]レース終了

レースの終了は付則4〔6〕5. (58頁参照)による。

[28]優勝者、入賞者および得点

1. 各レースにおける優勝者、入賞者、完走者および順位は、付則4〔7〕(58頁)による。

2. 2 ヒートシステムの総合順位決定方法

- 1) 各ヒートごとに次の得点が与えられる。
1位20点、2位17点、3位15点、4位13点、5位11点、6位10点、7位9点、8位8点、9位7点、10位6点、11位5点、12位4点、13位3点、14位2点、15位1点
- 2) 総合順位の決定は、①合計得点の多いもの、②合計周回数の多いもの、③着順上位のあるもの、④2ヒート目の成績にしたがっておこなわれる。

[29]入賞車輛の検査

- 1) レース終了後、入賞となった車輛は、直ちに車検員によって決められた区域内に管理され、暫定結果発表後30分間保管され、必要に応じて検査される。
- 2) 入賞車輛は車輛重量および騒音が測定され、規定をみたしていない車輛は失格となる。

[30]レースおよび大会の延期、中止等

- 1) 大会は、本規則に発表した日程を変更または延期されることはない。
- 2) レースまたは大会が中止された場合、参加者が支払った出場料、共済費は返還されるが、他の一切の損害賠償を主催者に請求することはできない。

[31]抗議

- 1) 抗議は、総則[19] (32頁参照)による。
- 2) 車輛の分解検査に要した費用はその抗議が不成立の場合は抗議提出者、成立した場合には抗議対象者が支払わねばならない。この車輛の分解等に用いた費用は車検長が算定するものとする。
- 3) 車輛の分解検査に立会う者は、車検長および抗議を受けた当事者のみとする。

[32]レース中の違反行為に対する罰則

レース中の違反行為については、競技総監督ならびに大会審査委員会がその権限において違反の軽重を判定、下記の罰則を課することがある。

- 1) 故意に走路を妨害した場合、失格とする。
- 2) レース中に他の援助を受けた場合、失格とする。
- 3) コース上で逆走した場合、失格とする。
- 4) コース審判により示された信号旗にしたがわなかった場合失格とする。
- 5) 1度コース外に出て他の所より再びレースに復帰した場合、1周減算または失格とする。
- 6) ウォーミングアップ中止後、役員の手許なくエンジンを始動させた場合、1周減算とする。
- 7) フライングスタートが確認された場合、黒旗をもってその旨ライダー本人に通告される。黒旗で合図されたライダーは、その場で1分間停止し、競技役員の手許によって再スタートする。
- 8) 同一ライダーがフライングを2度繰返した場合はそのライダーは失格とする。

[33]本規則の解釈

本規則および競技に関する疑義は、大会事務局あて質問申立てができる。なお、この回答は大会審査委員会の決定を最終的なものとする。

[34]本規則の施行

本規則は出場申込み受付日より有効となる。
なお、本規則に示されていない事項は、MFJ国内競技規則による。

昭和60年1月1日

大会事務局長

TRIAL

付則6・トライアル



| | |
|---------------|----|
| [1] トライアル | 65 |
| [2] 適用の範囲 | 65 |
| [3] 賞 | 65 |
| [4] 出場車輛 | 65 |
| [5] ライダーの装備 | 67 |
| [6] コース | 68 |
| [7] セクション | 68 |
| [8] タイムキーピング | 68 |
| [9] 競技の進行 | 68 |
| [10] ペナルティ | 69 |
| [11] ペナルティの定義 | 69 |
| [12] 競技結果 | 71 |
| [13] 同点者の判定 | 71 |

[1] トライアル(オブザベーション・トライアル)

トライアルとは、自然の地形を利用してさまざまな走行条件を設定し、これを採点区間として定められた時間内に走破することで操縦技術の信頼性を試す競技である。大会は1日または2日以上にわたっておこなわれ、採点区間の成績とタイムキーピングによりその結果が表わされる。

[2] 適用の範囲

以下に記す規則は、総則と共にすべての国内トライアル競技会に適用される。

[3] 賞

総則(29頁参照)に定める出走台数により次の通り賞を定める。担し、地方選手権大会以下の場合は、この限

| 出走台数 | 賞の範囲 | 出走台数 | 賞の範囲 |
|---------|------|---------|------|
| 25台以上 | 15位迄 | 12台~13台 | 6位迄 |
| 22台~24台 | 12位迄 | 10台~11台 | 5位迄 |
| 20台~21台 | 10位迄 | 8台~9台 | 4位迄 |
| 18台~19台 | 9位迄 | 6台~7台 | 3位迄 |
| 16台~17台 | 8位迄 | 5台 | 2位迄 |
| 14台~15台 | 7位迄 | | |

りではない。賞の詳細は大会公示によって示される。

[4] 出場車輛

1. 出場車輛(以下車輛という)は車検終了後の部品の取付け取外しは認められない。担し、転倒等により破損した部品の交換は認められる。
2. 車輛は下記の改造の限度と仕様をみだし、安全上完全に整備されているものでなければならない。なお、改造されて型式(モデル)が判明できないような車輛は出場することができない。

1. 競技が一般公道を使用する場合の車輛の改造限度

車輛は、運輸省認定車で、車輛保安基準に合致したものでなければならない。また一般公道を走れる状態のもので、次の保安部品を装着していなければならない。

登録番号プレート、ライト、スピードメーター、クラクション、フラッシャーランプ、バックミラー、ブレーキランプ、消音器等。なおガラス類には飛散防止策を施さなければならない。

2. 競技が一般公道を使用しない場合の車輛の改造限度

出場車輛の銘柄、型式は規定しない。

1 国際A級部門、国際B級部門

改造の仕上げ、調整をする場合は、下記各項に規定されている事項を遵守しなければならない。

- (1) 車輛の騒音はMFJ方式による測定方法で、80

db(A)以下でなければならない。

MFJ方式とは、排気管後方15m、地上1.2mの位置にマイクロフォンを設置し、排気量別に下記の回転数でエンジンを回転させているときの静止騒音を測定する方法をいう。

| 最小排気量 | 最大排気量 | 回転数 |
|-------|-------|----------|
| — | 80cc | 6,000rpm |
| 81cc | 125cc | 5,500rpm |
| 126cc | 250cc | 5,000rpm |
| 251cc | 500cc | 4,500rpm |
| 501cc | — | 4,000rpm |

(2) チタン合金を素材とし、これを加工して製造された部品を使用してはならない。

2 ジュニア部門、ノービス部門

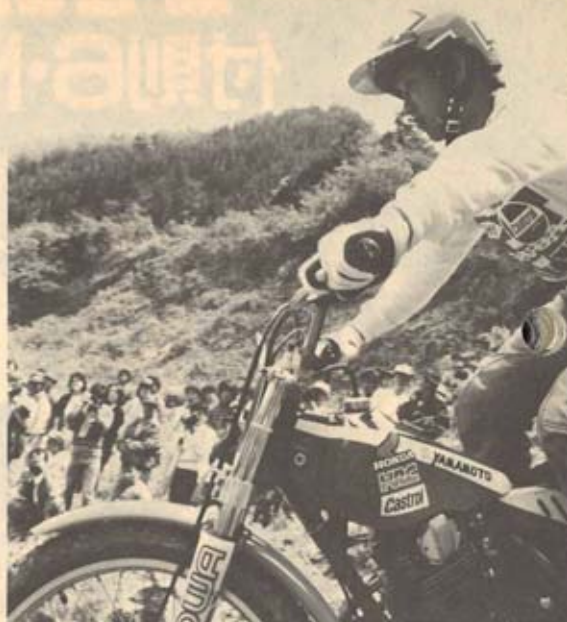
車輛は国内および国際的に市販されているモーターサイクルで、MFJが公認したものでなければならない。なお、輸入車輛にあってはMFJに申請しなければならない。その銘柄、型式の詳細は公示に示される。改造の仕上げ、調整をおこなう場合は、下記各項に規定されている事項を遵守しなければならない。

(1) 騒音はMFJ方式による測定方法で80db(A)以下でなければならない。

MFJ方式とは、排気管後方15m、地上1.2mの位置にマイクロフォンを設置し、排気量別に上記の回転数でエンジンを回転させているときの静止騒音を測定する方法をいう。

(2) チタン合金を素材とし、これを加工して製造された部品を使用してはならない。

3. 仕様



1) 排気管および消音器

排気管および消音器は規定の騒音規制値を満足していなければならない。

2) タイヤ

(1) タイヤはMFJに公認申請をおこない、承認されたものでなければならない。

ただし、国際A級および国際B級部門はFIM公認規格に合致していれば、この限りではない。

(2) タイヤに改造を加えてはならない。

(3) タイヤにチェーン、スパイク等を加工装付してはならない。

☆トライアルタイヤ公認規格

トライアル競技に使用するタイヤは下記各項をみだし、MFJに公認申請を行ない、承認されたものでなければならない。

A: トレッドの深さ

トレッド面に直角に測って13mm以内であること。同一円周のすべてのスタッドの深さは同一であること。

B: トレッドの幅

タイヤの幅方向では9.5mm以内であること。

C: トレッドの幅

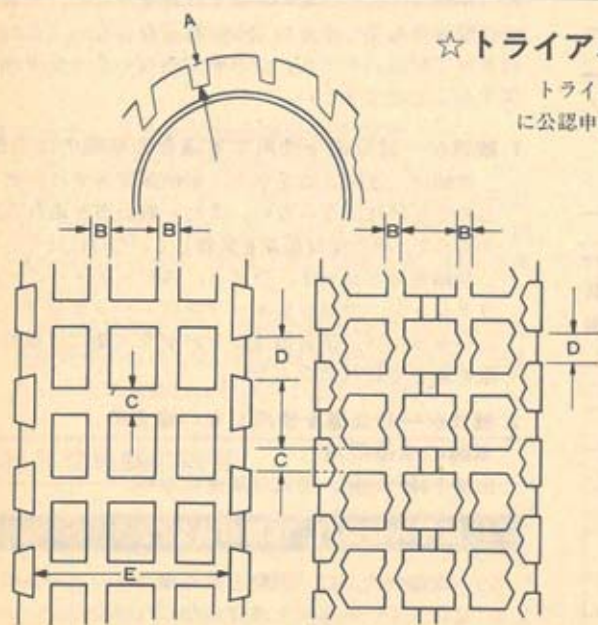
タイヤの円筒方向では13mm以内であること。

D: 肩部スタッドのスペース

22mm以内であること。

E: トレッドのさしわたす寸法

タイヤウォールに直角に測った場合、タイヤの全幅に及んでいてはならないが、スタッドによって中断されている場合はこの限りではない。



- 3) クラッチおよびブレーキレバー、ペダル
 - (1) クラッチレバーおよびブレーキレバーはその末端が直径19mm以上の球状に作られ、容易にとれるものであってはならない。
 - (2) ブレーキペダルおよびギアシフトレバーの位置は自由である。ただし、その先端は安全上丸められていなければならない。
- 4) ブレーキ

前後輪にそれぞれ独立した有効なブレーキを備えていなければならない。
- フェンダー

前後輪には有効なフェンダーが装備されていなければならない。



4. 競技用ナンバープレート

- 競技が一般公道を使用しない場合、競技用ナンバープレートを装着しなければならない。
- 1) ナンバープレートの寸法

ナンバープレートは第1図に示す大きさのものではなければならない。
 - 2) 取り付け方法

ナンバープレートは1枚を車輻の前面に見えやすいように前向きに取り付けなければならない。
 - 3) ナンバープレートの色分け

ナンバープレートおよび文字の色分けは次のとおりである。

ノービス部門＝白地に黒文字
 ジュニア部門＝黄地に黒文字
 国際B級部門＝緑地に白文字
 国際A級部門＝赤地に白文字

- 4) ナンバープレートの字体

ナンバープレートの字体はブロック体とし、ナンバープレートの枠内に明確に記入しなければならない。正しい書体は91頁に示す。

第1図 ナンバープレート



- なお、国際A級および国際B級部門については第1図に示すようにプレート下部に記名しなければならない。
- 5) 他のライダーの迷惑をおよぼすような構造をしてはならない。

[5]ライダーの装備

1. ヘルメット

- 1) ヘルメットは、日本工業規格JIS T8133-1982のA種、および同JIS T8133の1種 (JIS T8133の1982年8月までの規格) 以上のもので、MFJが公認したもの



でなければならない。

- 2) MFJの公認したヘルメットには認証マークが貼付されている。
- 3) 競技会の車輛検査受付時にヘルメットの検査がおこなわれ、検査に合格しなかったヘルメットは、MFJの公認したヘルメットでもライダー本人の安全上使用を禁止される。
- 4) MFJ公認の認証マークの貼付されていないヘルメットについては、特別検査料(1,000円)を支払い、特別検査を受けなければならない。

2. ライダーの服装

- 1) 服装は、下半身は長ズボン、上半身は長袖でなければならない。
- 2) 手袋および足首以上を保護する突出部のない皮靴またはゴム長靴を着用しなければならない。

〔6〕コース

コースには次のコースマークが設定される。

- 1) 右折(ターンライト) 赤いカードに“R”の黒字
- 2) 左折(ターンレフト) 青いカードに“L”の黒字
- 3) 直進(ストレート・オン)
白いカードに“SO”の黒字
- 4) 一般公道を使用する場合は、上記カードの他に、交差点の手前50mに進行方向を予告するカードが設定される。

〔7〕セクション

- 1) セクションの表示
セクションは次のセクションカードおよびテープ



で表示される。

- (1) 入口 右側 赤地にセクションナンバー
左側 青地に“Section Bigins”または“IN”
- (2) 途中 右側 赤いカード又はテープ
左側 青いカード又はテープ
- (3) 出口 右側 赤字にセクションナンバー
左側 青地に“Section Ends”または“OUT”
- (4) テープを使用する場合は、入口及び出口に赤と青のカードを置く。

2) セクションの幅

- (1) セクションの横幅はできる限り自然の障害物で制限されるが、カード及びテープによって制限する場合は1.2m以上なければならない。
- (2) 同じ側のカードとカードの間を迂回することはできない。
- (3) 採点区間

セクションにおける採点は、前輪の接地面の先端又は外側(車軸)がセクション入口のカードを過ぎた時点から開始され、前輪の接着面の先端又は外側がセクション出口のカードを過ぎた時点で終了する。

〔8〕タイムキーピング

- 1) ライダーは、原則としてあらかじめ抽選で決められた順序により、1分間隔でスタートする。ただし同時スタートの場合はこの限りではない。
- 2) 決められたスタート時刻に遅れたライダーにつき1点の減点が課せられ、20分以上の遅れは失格となる。
- 3) コース走行時の平均速度は原則として20km/h以下とする。
- 4) ライダーには全コースを走破するための時間が与えられ、これに遅れてゴールしたライダーは失格となる。
- 5) 全コースを走り終えたライダーはゴール地点でタイムチェックを受けなければならない。

〔9〕競技の進行

- 1) スタートの合図を受け、初めてエンジンを始動させることができる。
- 2) タイムキーピングを採用した場合、各セクションへのライダーの進入順序は自由であるが、オブザーバーによって指示された場合にはこれにしたがわなければならない。
- 3) セクション間の移動は、コースマーク又はテープにしたがっておこなわなければならない。
- 4) ライダーはセクションに入る準備ができ次第、手を上げてオブザーバーに合図しなければならない。



- 5) オブザーバーの指示により、速やかにセクションに入らなければならない。
- 6) セクション内でフルペナルティ（減点5点）を受けたライダーは、速やかにセクション外へ車輛を移動させなければならない。
- 7) ライダーはセクション内で一切の援助を受けてはならない。ただし、フルペナルティを受けたライダーはこの限りではない。
- 8) 競技中、車輛の整備はライダー自身がコース上及び主催者の定める区域でおこなわなければならない。これに違反した場合は失格となる。
競技中、事故を起した場合や車輛の故障等の理由でまた競技続行が不可能な場合は、速やかに役員に申し出なければならない。
- 9) 必要以上のスタンディング等、不適当なライダーのおこないについては、オブザーバーの指示に従わなくてはならない。

〔10〕ペナルティ

- 1) セクションにおける減点は0-1-2-3-5-10点とする。
 - (1) クリーン……………0点
 - (2) 足つき……………1点～3点減点
 - (3) 失敗……………5点減点
 - (4) 放棄……………10点減点
- 2) タイムキーピングによるペナルティは次のとおり課せられる。
 - (1) 予定されたスタート時間に遅れた場合……1分につき1点減点、20分以上の遅れは失格

- (2) ゴールタイムチェックの遅れ……失格
- 3) ライダーの不適切な行為に対するペナルティは次のとおり課せられる。
 - (1) 役員に対する不適当な態度……………100点減点
 - (2) セクションにおいて役員
の指示に従わなかった場合……………10点減点
 - (3) 定められたコースを不適当
にカットした場合……………50点減点

注：上記(3)に関してはさらにセクション放棄の減点が加算される。

〔11〕ペナルティの定義

セクションにおけるペナルティの定義は次のとおりとする。

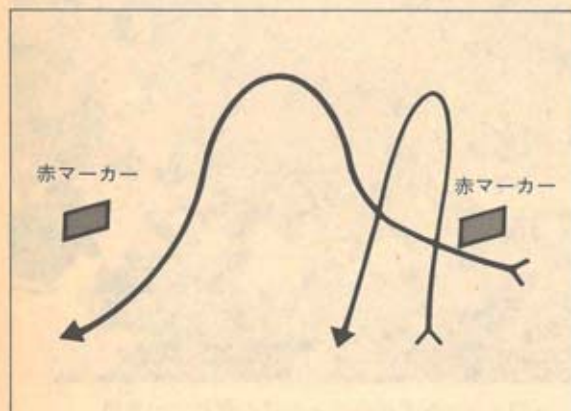
1. 足つき

- 1) 1点減点
 - (1) 足つき1回
 - (2) 足つき状態でつま先とかかかとが交互についている場合
 - (3) 片足を軸にしてマシンを回転させた場合
 - (4) 手を立木・壁等についた場合
 - (5) 体または車輛が障害物等にもたれかかり、バランスを修整した場合
- 2) 2点減点
 - (1) 足つき2回
 - (2) 上記1)の1点減点となる行為が2回行われた場合
 - (3) 両足同時の足つき
- 3) 3点減点

- (1) 足つき3回以上
- (2) 上記1)の1点減点となる行為を3回以上行われた場合

2. 失敗 (減点5点)

- 1) バック中の足つき
- 2) 登り坂等での足つきの状態でフロントタイヤが浮いてリアタイヤがバックした時
- 3) マーカーの迂回 (下図のようなふくらみ又はターン)



- 4) 車輻・ライダーによるテープ切断およびたるませ、またはテープを止めている物を移動・破損した場合
- 5) 車体の右側又は左側に両足が同時に足つきをした場合
- 6) 両足つきの状態で車輻がフロントホイールを上に90°以上かたむいた場合。
- 7) フロントタイヤまたはリアタイヤがテープの上からテープ外に出て、立木、壁、石等に接触した場合
- 8) 走ってきて足をついた状態でフロントタイヤが完全に停止した場合 (担し、フロントタイヤが前進を止めた状態から約1秒以内に少しでもフロントタイヤが前進を開始すれば減点5の対象にはならない。)
- 9) スタンディングによるフロントタイヤが完全に停

止している状態から足を地面についても約1秒以内に足をあげれば減点5の対象にはならないが、この状態でフロントタイヤが進まずに再び足をつけば減点5となる。

- 10) マーカーの移動
- 11) 第三者の援助を受けた場合

3. 減点の対象とならない行為

- 1) 接触
接触とは、体の各部分またはバイクの各部分が立木、壁、石等その他の障害物に触れることをいふ。これによって明らかにバランスの修正が行われない限り減点の対象とならない。
- 2) 下記の場合は減点5の対象とならない。
(1) テープの上からフローティングターン等によるフロントタイヤ又は、リアタイヤのテープ外に出た場合、テープ外の立木、壁、石、地面等に接触せずにテープ内に戻った場合 (右図参照)



●トライアルの減点は0-1-2-3-5-10

時間厳守とフェアプレーの精神で

減点ゼロ
おみごと/
クリーンです



減点1
残念、
足つき1回



減点2
無念なり
足つき2回



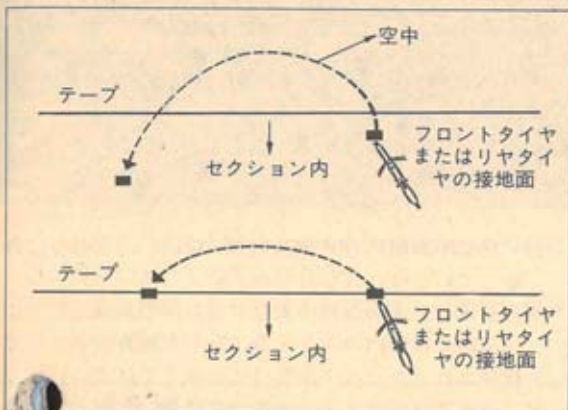
減点3
足バタバタ
3回以上



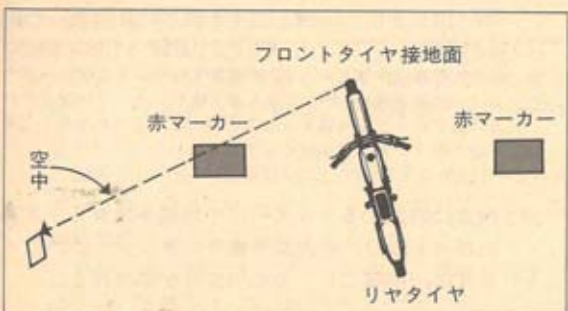
減点5
ミスりました。
失敗です



トライを放棄すれば減点10/ それ、ゴー



- (2) マーカー付近でのフローティングターン等によるマーカー迂回については、フロントタイヤの接地面と接地面がマーカーの内側を通れば減点5の対象とはならない。(下図参照)



- (3) V字型の地形等でステップがかみ込んで停止をした場合、ステップに足が乗っていれば減点5の対象とはならない。
 (4) アンダーガードが引っかかりシーソー状態になり、エンジンが停止しても減点5の対象とはならない。尚、この状態から足をつかないでエンジンを始動させて競技の続行もできる。
 (5) エンジンが停止して足つきを行った場合でも、

車輪が前進していれば減点5の対象とはならず、ただの足つきの減点となる。

- (6) 足つきの状態で前輪を真横に移動又は振る事は前進とみなし、減点5の対象とはならない。
 3) 減点の対象にならない車輪の部分
 車輪が停止状態で立木、壁、石等又は地面で重心を支えても減点の対象とはならない車体の部分
 (1) タイヤ
 (2) リム
 (3) ステップ
 (4) アンダーガード底部

4.放棄

- (1) セクションを走行しなかった場合。
 (2) オブザーバーの判断により、失敗申告を認める場合もある。

[12]競技結果

- (1) 総減点数の少ないものから順位を定める。
 (2) ワンデイトライアルの場合は、原則として当日の競技結果の発表を公式とする。
 (3) 2日以上たって競技が行なわれる場合は、競技終了日より一週間以内に公式結果が発表される。

[13]同点者の判定

- (1) 同点者の判定は、次の判定順序に従っておこなう。
 (1) クリーン数の多い者を上位とする。
 (2) 1点減点の多い者を上位とする。
 (3) 2点減点の多い者を上位とする。
 (4) 3点減点の多い者を上位とする。
 (5) 以上によって決定できない場合は同位とする。
 (2) 主催者の権限によりスペシャルステージ等で判定する場合もある。

TRIAL

付則7・'85全日本選手権大会特別規則



全日本選手権トライアル大会は、日本モーターサイクル協会(MFJ)公認のもとに、MFJ国内競技規則にしたがい開催される。本特別規則は、1985年度全日本選手権シリーズのすべての大会に適用される。

| | | |
|--------------------|------------------|-----------------------|
| [1] '85年度の開催競技会 | [10] 競技者番号(ナンバー) | [19] 車輛保管 |
| [2] 公式通知、タイムスケジュール | [11] ライダーの装備 | [20] 競技会の延期、中止およびうち切り |
| [3] 開催種目 | [12] ガソリンおよびオイル | [21] 抗議 |
| [4] 運営実行組織 | [13] 出場受付 | [22] 参加者の遵守事項 |
| [5] 参加者およびライダー | [14] 車輛検査 | [23] 本規則の違反、裁定 |
| [6] 出場申込み | [15] ライダー | [24] 本規則の施行 |
| [7] 出場料およびMFJ選手共済費 | [16] 練習 | |
| [8] 賞および得点 | [17] スタート | |
| [9] 出場車輛 | [18] ゴール | |

[1] '85年度の開催競技会(75ページ参照)

[2] 公式通知、タイムスケジュール

公式通知およびタイムスケジュールの詳細は、申込み締切り後に発送される。

[3] 開催種目

1. トライアル

(オブザベーション・トライアル)

付則6 [1] (65頁) 参照。

- 1) 全日本選手権の対象部門は、国際A級部門および国際B級部門とする。ただし、大会当日ジュニア部門の地方大会が併催されることもある。
- 2) セクション数およびタイムキーピングの方法については、公式通知に示される。

[4] 運営実行組織

大会運営・実行組織は公式プログラムまたは公式通知に示される。

[5] 参加者およびライダー

1. 参加資格

- 1) 1985年版MFJ国内競技規則、総則[4] (28頁)に合致していなければならない。
- 2) 日本GP大会以外の大会では、国際A級部門および国際B級部門のみとする。ただし地方大会として併催されるジュニア部門はこの限りではない。
- 3) 日本グランプリ大会の参加資格

国際B級部門。9月22日までの各地方選手権ランキング上位の者で次に示す順位の者。

| | | |
|--------|--------|--------|
| 北海道=6位 | 東北=15位 | 関東=30位 |
| 中部=25位 | 北陸=6位 | 関西=25位 |
| 中国=8位 | 四国=8位 | 九州=15位 |

注：地方選手権シリーズには、大会ごとに総則[8] (29頁参照)に示された得点が与えられ「全日本選手権ランキングの決定の方法」(85頁参照)に準じて地方選手権ランキングが決定される。(他ブロックに所属する者にも得点は与えられ参加した地方選手権ランキング成績として認められる。)

例：関東に所属するライダーが中部選手権シリーズ戦に得点を取り、中部選手権ランキング上位25位に入れば、中部としての参加資格が得られる。

[6] 出場申込み

1. 全日本選手権シリーズ大会出場申込み

出場申込み書(ジュニア部門の地方大会併催、日本GP各地方選抜者用も含む)に必要な事項を記入の上、出場料およびMFJ選手共済費を添えて提出しなければならない。

2. 参加定員

- 1) 特に定めがないが、併催ジュニア部門については主

催者の判定により制限される場合がある。

- 2) 日本グランプリ大会については参加資格に示された選抜規定による。

〔7〕出場料およびMFJ選手共済費

| | |
|-------------------|--------|
| 出場料：国際A級部門 | 7,000円 |
| 国際B級部門 | 7,000円 |
| ジュニア部門(地方大会併催時) | 7,000円 |
| (MFJ選手共済費200円を含む) | |

〔8〕賞および得点

1. 賞

- 1) 付則6.トライアル規則〔3〕(65頁参照)にもとづいて授与される。
その他の賞の詳細は公式通知に示される。
- 2) 国際A級、及び国際B級部門全日本ランキングの得点。
 - (1) 得点は総則〔8〕の1.,2. (29頁参照)によって与えられる。
 - (2) 日本グランプリトライアル大会については、上記の得点にさらに3点が加算される。
 - (3) 全日本選手権ランキングの順位は、上記によって与えられた得点のすべてが加算され、その合計得点によって決定される。
 - (4) その詳細は全日本選手権ランキング順位決定方法(85頁参照)に示される。

〔9〕出場車輛

車輛は、付則6〔4〕2.および3. (65頁参照)を遵守しなければならない。

〔10〕競技者番号(ナンバー)

- 1) 国際A級及び国際B級の一部(前年度全日本選手権シリーズ有得点者)には、年間指定ナンバーが割当られる。
- 2) 前項1)以外の国際B級及び併催する他部門のライダーには主催者によってナンバーが割当てられ、参加受理書に記入して通知される。
- 3) 主催者から特に指示がない場合は、車輛検査までに規定の書体および色分けでナンバーを記入しなければならない。
- 4) ナンバーの状態は、車輛検査時に車検員によって点検され、判読しにくいと判断された場合には修正が要求される。
- 5) 競技中、ナンバープレートおよび配布されたゼッケンを装着せず、また間違ったゼッケンを装着して走行した場合は、そのトライは記録されない。

〔11〕ライダーの装備

ライダーの服装、ヘルメットは、付則6〔5〕(67頁参照)による。

〔12〕ガソリンおよびオイル

- 1) ガソリンおよびオイルは総則〔10〕(30頁参照)による。
- 2) ガソリンの銘柄およびその詳細が公式通知によって主催者から指定された場合は、当該ガソリンを使用しなければならない。

〔13〕出場受付

- 1) 出場受付の時間および場所は公式通知に示される。
- 2) 出場受付は、定められた時間内に、かならずライダー本人が出頭し、運転免許証(または、自動車安全運転センター発行の運転記録証明書、高等学校発行の免許証保管書でも可)、MFJライセンス、参加受理書を提示して、当日の出場資格を確認しなければならない。
- 3) 運転免許証(または、自動車安全運転センター発行の運転記録証明書、高等学校発行の免許証保管書でも可)を所持していない者は原則として出場が認められない。
- 4) MFJライセンスを提示できない者は、原則として出場が認められない。

〔14〕車輛検査

- 1) 車輛検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールにしたがって、競技開始前にパドック内の車輛検査区域においておこなわれる。
- 2) ライダーはタイムスケジュールに示された時間内に、必ずライダー本人が車輛を持参し車輛検査を受けなければならない。規定時間以後の検査は、大会審査委員会が不可抗力な事情によるものとして特別に認めた場合以外はおこなわれない。
- 3) 車輛検査への持込みは1台に制限される。
- 4) 車輛検査において、規則または安全上出場が不適当と判定された車輛は、一切の走行を拒否される。
- 5) 主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車輛の





検査をおこなうことがある。

[15]ライダー

ライダーおよび出場車輛の変更は原則として認められない。ただし、総則[12] (30頁参照) に該当する場合は出場受付終了以前に手数料5,000円を添えて申請し、チーフオブザーバーの許可を受けなければならない。

[16]練習

大会当日コースおよびセクションのいかなる場所においても練習は禁止される。これに違反したライダーは失格とする。担し主催者が特別認めた区域内でウォーミングアップができる場合がある。

[17]スタート

- 1) 原則として、スタート順位は抽選によって決められる。
- 2) 決められたスタート時刻に遅れたライダーには、1分につき1点の減点が課せられ20分以上遅れたライダーは失格となる。

[18]ゴール

ライダーには特時間が決められ、ゴール時間に遅れたライダーは失格とする。

[19]車輛保管

- 1) 車輛は車輛検査後スタートまで、またゴール後主

催者から保管解除の通知があるまで、指定された区域に保管される。

- 2) 入賞車は、暫定結果発表後、原則として30分以上保管され、必要に応じて検査される。

[20]競技会の延期、中止およびうち切り

- 1) 大会は、本規則に発表した日程から変更または延期されることはない。
- 2) 大会は、大会審査委員会が、特別な理由によって競技の延期または放棄しなければならないと判断したときに限り競技を延期または中止される。
- 3) 大会が中止された場合、参加者が支払った出場料、保険料は返還されるが、他の一切の損害賠償を請求することはできない。

[21]抗議

- 1) 抗議は、総則[19] (32頁参照) による。
- 2) 車輛の分解検査に要した費用は、その抗議が不成立の場合は抗議提出者、成立した場合には抗議対象者が支払わねばならない。この車輛の分解等に要した費用は車検長が算定するものとする。

[22]参加者の遵守事項

ライダー、エントラントなど参加者は次の事項を守らなければならない。

- 1) 競技会は、MFJ国内競技規則にのっとっておこなわれる。参加者はすべての行動に対して責任をとらなければならない。
- 2) 参加者はすべて本競技会特別規則にのっとり行動すること。従って、失格、さらに退場に至る罰則が課せられる。

開催競技会の日程、名称、主催、開催場所、出場申込み期間

'85全日本選手権シリーズはグランプリを含め下表の9戦おこなう。

| 日 程 | 大会名称 | 主 催(出場申込み先) | 開催場所 | 出場申込み期間 |
|-----------|---|--|-----------------------------|------------------------------------|
| 3月3日(日) | 全日本選手権シリーズ第1戦 中部トライアル大会 | MFJ中部トライアル委員会 〒470-01 愛知県愛知郡東郷町 諸輪字東脇59-99 鈴木唯一気付 ☎05613(8)0736 | 岐 阜 県 土岐トライアル場 | 1月22日(火) ↓ 2月1日(金) 消印有効 |
| 3月24日(日) | 全日本選手権シリーズ第2戦 九州トライアル大会 | MFJ九州トライアル委員会 〒837 福岡県八女市大字吉田1328 内野徳助気付 ☎09432(4)3629 | 熊 本 県 小林建設砕石場 | 2月12日(火) ↓ 2月22日(金) 消印有効 |
| 4月14日(日) | 全日本選手権シリーズ第3戦 四国トライアル大会 | MFJ四国トライアル委員会 〒770 徳島県徳島市徳島本町3-8 ホンダ二輪徳島内 岸 正裕気付 ☎0886(53)5355 | 徳 島 県 吉野川河川敷 | 3月5日(火) ↓ 3月15日(金) 消印有効 |
| 5月12日(日) | 全日本選手権シリーズ第4戦 東北トライアル大会 | MFJ東北トライアル委員会 〒982 宮城県仙台市長町3-3-9 ホンダ宮城販売株内 大友克人気付 ☎0222(47)0123 | 秋 田 県 荒川鉱山跡地 | 4月2日(火) ↓ 4月12日(金) 消印有効 |
| 6月2日(日) | 全日本選手権シリーズ第5戦 関東トライアル大会 | 関東信越モーターサイクル協会 トライアル委員会 〒108 東京都港区港南3-3-10 東京都軽自動車協会内 ☎03(472)6241 | 栃 木 県 鶏頂山スキー場 | 4月23日(火) ↓ 5月3日(金) 消印有効 |
| 6月23日(日) | 全日本選手権シリーズ第6戦 北陸トライアル大会 | MFJ北陸スポーツ委員会 〒930 富山県富山市藤木521-1 富山県軽自動車協会内 ☎0764(24)6420 | 富 山 県 牛岳スキー場 | 5月14日(火) ↓ 5月24日(金) 消印有効 |
| 7月21日(日) | 全日本選手権シリーズ第7戦 北海道トライアル大会 | 北海道モーターサイクル協会 〒065 北海道札幌市東区東雁来町52 ☎011(782)1492 | 夕 張 市 マウントレースイ 国際スキー場 | 6月11日(火) ↓ 6月21日(金) 消印有効 |
| 10月6日(日) | 全日本選手権シリーズ第8戦 関西トライアル大会 | MFJ関西トライアル委員会 〒675 兵庫県加古川市野口町 良野261-3 山本レーシングサービス内 ☎0794(23)2335 | 未 定 | 8月27日(火) ↓ 9月6日(金) 消印有効 |
| 11月10日(日) | 全日本選手権シリーズ第9戦 第13回日本グランプリ トライアル大会 | 日本モーターサイクル協会 〒104 東京都中央区銀座1-9-12 西山興業東銀座ビル ☎03(561)8566 | 山 形 県 栗子国際スキー場 | 10月1日(火) ↓ 10月11日(金) 消印有効 |

- 参加者は国内競技規則、本規則および競技管理上のあらゆる規定を守り、競技役員への指示にしたがわなければならない。また公道上では交通法規を守らなければならない。
- 参加者は常にスポーツマンとしての態度を保ち、公正に行動しなければならない。
- 参加者は競技期間中、飲酒あるいは薬品によって精神状態をつくろってはならない。
- 競技が一船公道の走行を含む場合、ライダーは運転免許証、MFJトライアルライセンスを必ず携帯しなければならない。

[23]本規則の違反、裁定

本規則に対する違反の認定は大会審査委員会によって判断され、違反者には罰則が適用される。裁定後はいか

なる理由といえどもこれにしたがわなければならない。

[24]本規則の解釈

本規則および競技に関する疑義は、事務局あて質疑申立てができる。なお、質疑申立てに対する回答は大会審査委員の決定を最終的なものとする。

[25]本規則の施行

本規則は出場申込み受付日より有効となる。
なお、本規則に示されていない事項は、MFJ国内競技規則による。

昭和60年1月1日

大会事務局長

MINI BIKE

ミニバイク競技会指導要綱(総則)



日本モーターサイクル協会(MFJ)は、本競技会の国内管理体制と、モータースポーツ管理の必要に鑑み本指導要綱を定める。すなわち、健全な競技を育成して、各競技の適切な規則を作成し、公平な競技プログラムと、競技に際しての安全性を促進することである。

この規則は、すべての人が安全性に関心を持つようにするため制定するものであるが、この規則にしたがうのは主催者の義務である。さらに、競技への参加者は、規則および安全性を適切に評価したうえで競技に参加しなければならない。

(1)適用の範囲

本ミニバイク競技規則は、ミニバイク競技会に適用されるが、この規則に関連する全般の解釈は、MFJ国内競技規則にもとづき競技主催者の判定および解釈を最終のものとする。

(2)ミニバイク競技の規則

1. ミニバイク競技車輛

ミニバイクとは、17インチ以下のホイール(リム)を装着した、エンジン排気量80cc以下の車輛をいう。このミニバイクには一般市販の通常型とスポーツ専用型がある。

2. クラスの区分

クラス区分は50ccと80ccの2クラスとする。

| クラス | 最小排気量 | 最大排気量 |
|------|-------|--------|
| 50cc | — | 50ccまで |
| 80cc | 51cc | 80ccまで |

3. 参加資格

ミニバイク競技会に参加し、出場するライダーの資格は16歳以上とし、MFJ会員Bライセンスを所持している者とする。ただし、20歳未満の者にあつては親権者、もしくは保護者の同意承諾書を提出しなければならない。

4. 参加受理

参加申込み書および参加料(保険料を含む)の受領をもって参加を受理する。また、いったん受領した参加料はいかなる理由があつても返却しない。

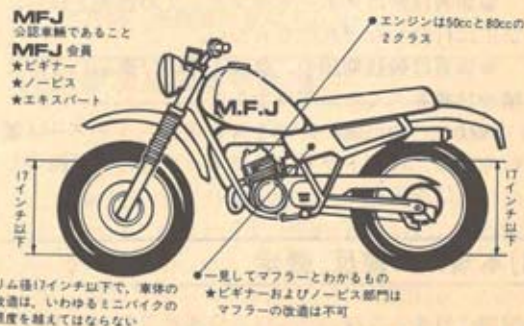
5. 男女の同一性

ミニバイク競技、または行事の参加について“性別による差別”はつけられない。すべての参加者は、同一のルールのもとに、規則に定められた適切なクラスで競技しなければならない。

(3)出場者の区分およびレース区分

出場者の区分は初心者(ビギナー)、中級技量をもったノービス、上級技量を備えるエキスパートの3段階に分け、ビギナーおよびノービスはBライセンス所持者とする。

●これがミニバイクの規定だ



ホイールは17インチ以下というのがミニバイクの規定。

る。ただし、ビギナー部門の参加は優勝経験者を除く。
またエキスパート部門はノービス、ジュニア、国際Aまたは国際Bのライセンスを所持するものに限られる。(右下の表参照)

(4)改造の限度

車輛はすべてMFJ公認のものでなければならない。

1. ビギナーおよびノービス

各クラスの排気量に合致し、リムサイズ17インチ以下の一般市販モデル(スポーツ専用型も含む)車で、改造はいっさい認められない。

2. エキスパート

各クラスの排気量に合致し、リムサイズ17インチ以下の市販されている車輛であること。

- 1) エンジンは公認されたものでなければならないが、改造は、冷却方式の変更を含んですべて自由とする。
- 2) 車体の改造については、ミニバイクの限定を超えてはならない。

(5)騒音規制

騒音は下記の条件をみたしていなければならない。

- 1) 車輛には、有効かつ外見ですぐにマフラーと分かる消音器が装着されていなければならない。
- 2) ビギナーおよびノービス部門については、マフラーの改造はいっさい認められず、騒音も車輛の公認された状態のままではなければならない。



- 3) 騒音はFIM(国際モーターサイクリスト連盟)方式による測定方式で、110db(A)以下でなければならない。
- 4) FIM方式とは、排気出口の後方0.5m、45度の角度にマイクロフォンを設置し、ピストンの平均スピードを4サイクルエンジンで11m/s、2サイクルエンジンで13m/sに達するエンジン回転のときの騒音測定方法である。

| 資格 | クラス | 条件 | ライセンス |
|-----------------|------|-----------------------------------|---------------------------------------|
| ビギナー (初心者) | 50cc | 16歳以上の初心者を対象とする (優勝経験者は参加出来ない) | Bライセンス 所持者 |
| | 80cc | | |
| ノービス (中級者) | 50cc | 上記よりの移行者、及び主催者が 出場を認めた者を対象とする | Bライセンス 所持者 |
| | 80cc | | |
| エキスパート (上級者) | 50cc | 上記よりの移行者、及びノービス 以上のライセンス所持者 | ノービス ジュニア 国際A,B ライセンス 所持者 |
| | 80cc | | |



MFJ公認車輛

▶一般市販車

| 排気量 | 川崎重工業株 | 鈴木自動車工業株 | 本田技研工業株 | ヤマハ発動機株 |
|-----------------|--|---|--|--|
| 50 | | RG50, RG50I | SS50, CB50JX-1, DAXST50, XE50, XE50-II, MB50, BIALS TL50, MONKY, GORILA, MT50, XL50S, MTX50R, MBX50, TLM50 | MR50, FX50, RD50, TY50, MINI GT50, GR50, GT50-II, MR50-II, RD50S, RD50SP, QB50, RX50S, QA50, RZ50, DT50 |
| 80 | | RG80E | GL65, DAX ST70, XE75, XE75-II, XL80S, MB8, MBX80 INTEGRA | V70S(D.ES.ED), TY80, MINI GT80, GR80, GT80-II, MR80, RX80S |
| 90 } 125 | GA4(90TR), 90G1L, 90GA1(90S), 90GA2(90SS), 90GA3(90SSS), G8S, G6, (KE90), G8T(KC90), B1, KM(MC1), B1-T, 120, KC125, KE125(KS125), KH125, AR125 | GT125, RG125, RG125E, RA125 | CS90, SL90, CL90K, CB90, CL125, CB125, CB125S, CD125K, CL125K, BAIALS TL125, TL125S, TL125K2, MT125, SL125S, XL125, XL125S, CB125JX, CB125T1, Ihatovo, XL125R, CB125T, MTX125R, MBX125F, TL125 | DT90, RD90, A7, AS2, RD125, DT125, AX125, TY125, DT125, SR125, XT125, RZ125, RZ125S |
| 175 } 250 | 175B11L, B11TL, 250SS, KH250, KL250A, Z250FT, GPZ250, KL250R, KR250 | GT250, GT185, RG250, RG250E, GSX250-E, GSX250T, RG250I, GS250FW, RG250I ^{HB} , RH250 | CB175, CL250, CB250, MT250, TL250, XL250, CB250T, XL250S, CB250RS, SUPERHAWK, CB250RSZ, SILK ROAD, XL250R, CB250T Master, CB250T LA Custom, VT250F, CBX250RS, VT250F INTEGRA, GB250 CLUBMAN, XLX250R, TLR200, MTX200R, MVX250F, NS250F, NS250R, | RD250, TY250J, TY175, GX250, GX250SP, SR250, XS250S, RZ250, XT250, XS RZ250R, XT250T, XT200, DT200R, RZ250RR, SRX250, SRX250F, TY250 SCOTTISH |
| 350 } 400 | 350SS, F5(350TR), S2T, KZ400, Z400, KH400, Z400LTD, GPZ400, GPZ400F, GPZ400F-II | GS400, SP370, GL400, GSX400E, GN400E, GSX400F, GSX400T, GSX400L, GSX400FS, GSX400FW, GSX-R | GL350, SL350, CB350, CJ360T, CB400F, CB400F1, CB400F2, GL400, HAWK-CB400T, HAWK-II, HAWK-III, SUPER HAWK-III, CM400T, CBR400F, WING GL400 CUSTOM, WING GL400, CBX400F, XL400R, FT400, CX-EURO, VF400F, NV400SP, CBR400F, VF400F INTEGRA, CBR400F ENDURANCE | RX350, RX350PRO, RD350, RZ350, RZ350R, DT400, RD400, GX400, GX400SP, SR400, XJ400, XS400SP, XJ400D, XJ400SP, XZ400, XT400, XJ400ZS, XJ400Z, XV400SP, XS400, FZ400R, XJ400Z-E |

| 排気量 | 川崎重工業株 | 鈴木自動車工業株 | 本田技研工業株 | ヤマハ発動機株 |
|-----------------|--|--|---|--|
| 500 S 750 | 500SS, 650W1, 650W1S, 750SS, Z2, H1, S3, Z750 Twin, Z750F, Z650, KZ750R, GPZ750, GPZ750R | GS750, GSX750E, GS650G, GS750GL, GSX750S, GR650, GSX550L, GSX750S | CB450K1, CB500, CB500F-II, CB750, CB750F2, CB500T, CB500F, CB500F(K3), CB750(K7), CB750F-II, CB750K, CB650, CB750F, XL500S, FT500, SABRE, MAGNA, VF750F, CB750F INTEGRA, CBX500F INTEGRA, NV750 CUSTOM, CBX650 CUSTOM, XLV750R, CBX750F, CBX750F HORIZON | 650XS1, TX500, TX650, TX750, XT500, GX500, GX750, XS650SP, XS750SP, XJ650SP, XV750SP, XJ750E, XJ750A, XV750E, XV750A, XT600Z, XJ750E-II, XZ550, RZV500R, XV750 |

▶ロードレーサー

| | | | | |
|-----------------|--|--|--|--|
| 125 | | | MT125R(325), MT125R-II, MT125R-III, (HRC) RS125R-W, RS125R, RS125R-III, RS125R-IV, RS125R-V | TA125, TZ125 |
| 250 | | | RS250R | TZ250(430), TZ250-II(430), TZ250-III, TZ250W, TZ250(26J), TZ250(49V) |
| 350 S 500 | | RG500, RGB500, RGB500-II, RGB500-III | RS500R | TZ350(430), TZ350-II, TZ350-III, TZ350W, TZ500 |

▶モトクロスサー

| | | | | |
|---------------|---|------------|--|--|
| 50 S 80 | KX80, KX80D, KX80F | RM50, RM80 | XR80, CR80R, CR80R-II | YZ50, YZ80 |
| 125 | KX125, KX125A, KX125B, KX125C, KX125D | RM125 | CR125M, CR125M1, CR125M2, CR125M3, CR125R | YZ125-III, YZ125-IV, YZ125(2Y5, 3N8), YZ125 |
| 250 | F21M, KX250, KX250A, KX250B, KX250C, KX250D | RM250 | CR250M, CR250M1, CR250R, XR200R | YZ250-II, YZ250-III, YZ250-IV, YZ250 |

▶トライアラー

()内は一般市販車

| | | | | |
|--|-------|----------------|---|---|
| | KT250 | RL250L (RL250) | (BAIALS TL125), (BAIALS TL125K2), (BAIALS TL125S), TL250, (TL50), TL200R, TL200R-II, TL220R-II, RS200T, RS200TS, (Ihatovo), (TL125), (TLR200), RS250T, (TLM50), RS250TA RTL250S | (TY50), (TY80), (TY125), (TY250J), (TY250-II), (TY175), (TY50-II), TY250R (TY250 SCOTTISH) |
|--|-------|----------------|---|---|

MFJ公認輸入車輛

| 總輸入元 | 車名 |
|---------------|---|
| | ハスクバーナ125CR・250CR, ヤワGZ250 |
| 南モリワキエンジニアリング | モリビデリMBA145 |
| 日新通商株 | マランカ125E2C |
| 株成川商会 | ベネリ250 QUATTRO |
| 株レイズ | BETA240 TRIAL, BETATR32 |
| オオタニモータプロダクト | MBA125VR |
| 株旺文社インターナショナル | FANTIC350, FANTIC450, FANTIC330, FANTIC430, FANTIC250, FANTIC237, FANTIC400 |
| 諸井敬商事株 | MONTESA COTA349, MONTESA COTA123, MONTESA COTA200, MONTESA COTA248 |
| 株西武百貨店 | SWM240 TLNW |
| 株トシ・ニシヤマ | KTM125MX, KTM250MX, アームストロングCMT250, アームストロングCMT320 |

FIM TTフォーミュラ公認車輛

| 排気量 | 川崎重工業株 | 鈴木自動車工業株 | 本田技研工業株 | ヤマハ発動機株 | |
|--|--|--|--|---|--|
| FORMURA 1 | KZ650, KZ750, KZ750V, KZ750(Z2), ZX750A GPZ750R | PE400, GR650, GS650EZ, GS650GZ, GS750, GSX750E, GSX750EX, GSX750SZ | CB650(RC03), CBX650C, CB750F2, CB750FZ(RC04), CB750K, NV750C, VF750F, VF750S, CBX750F, XLV750 | IT425, XJ650, XS650SP, XJ750, XV750, XS750E, XS850, RD400E | |
| | FORMURA 2 | KZ500, KZ550, KZ550H | DR500SZ, GS500E, GS550E, GS550M, GSX550E | CX500, VT500, XL500R, XR500R, FT500, CB550F2, CBX550F2, XL600R, VF500F | RD350(RZ350), XT500, SR500, XJ550, XJ600, XT550, XV500, XT600Z, XZ550, RD350(31K)RZR |
| | | FORMURA 3 | KZ400, KZ400M GPZ400F | GSX400F, GSX400E, DR400S, GN400L, RG250W(RG250I*) GSX400WR | CB400N, CB400F1, CBX400F, CBR400F, MVX250F, MTX200R, XR350R, XL400R, VF400F |
| FORMURA 1 | | | FORMURA 2 | | |
| BMW R65, BMW R80, BSA Rocket III, DUCATI DM 650 SL/A, DUCATI DM 650 SL, LAVERDA 750 SF3, MOTO GUZZI Le Mans/850, NORTON 750, OSSA YANKEE 500, TRIUMPH Trident 750 | | | DUCATI 500 SL, LAVERDA 500, MORINI 500 | | |

MFJ公認部品

| 会社名 | 部 品 名 |
|---------------|---|
| 鈴木自動車工業株 | RG500スペシャルRCU。 |
| 株 ホンダレーシング | CBR400F用6速ミッションキット, VF400F用6速ミッションキット, CBX400F用6速ミッションキット。 |
| ●メリワキエンジニアリング | 水冷シリンダーキット, ホンダJX125用MRE, ホンダMT125用水冷キットパーツ(New 100-01)。 |
| 野口モータース株 | YZ125用シリンダーキット, MX用NSW-1, RR用NSW-2。 |
| 株 ヨシモト | TZ125ミッションキット。 |
| ● 無 限 | OR125R用エンジンパワーアップキットME125RZ, CR125R用エンジンパワーアップキット(シリンダー), 無限ME125A1 スーパープロキット, 無限ME250A1 スーパープロキット, 無限ワークスME125水冷キット, 無限ワークス水冷BANZAI キット, ME250W無限ワークス水冷スーパープロキット, 無限SHOWA ワークスフロントフォークキット, 無限SHOWA '83 ME125スペシャルフロントフォークキット, 無限SHOWA '83 ME125スペシャルリヤクッション Assy, 無限'83 ME125スペシャルシリンダーヘッドセット, 無限'83 ME125スペシャルエキスパンションチャンバー, 無限'83 ME125WIV エンジンパワーアップキット, 無限'83 ME125スペシャルフェールタンク, 無限SHOWA '83 ME250スペシャルフロントフォークキット, 無限SHOWA '83 ME250スペシャルリヤクッション Assy, 無限'83 ME250WIII エンジンパワーアップキット, 無限SHOWA '84 ME125スペシャルフロントフォークキット, 無限SHOWA '84 ME125スペシャルリヤクッション Assy, 無限SHOWA '84 ME125W エンジンパワーアップキット, 無限SHOWA '84 ME250スペシャルフロントフォークキット, 無限SHOWA '84 ME250スペシャルリヤクッション Assy, 無限'84 ME250 エンジンパワーアップキット, 無限'84 ME250スペシャルヘッドセット, 無限'85 ME80W エンジンパワーアップキット, 無限SHOWA '85 ME125ワークスフォークパーツ, 無限SHOWA '85 ME125スペシャルリアクッション, 無限'85 ME125W エンジンパワーアップキット, 無限SHOWA '85 ME250 ワークスフォークパーツ, 無限SHOWA '85 ME250スペシャルリアクッション, 無限'85 ME250W エンジンパワーアップキット。 |

次ページにつづく

| 会社名 | 部 品 名 |
|---------------|---|
| テクニコム・ミスターヒロ | カワサキKH125用水冷キットパーツ, トランスミッションキット。 |
| 岩道モータース | カワサキKX125用水冷キットパーツKX125AW。 |
| 董 場 工 業 株 | リヤクッションユニット TSシリーズ(オイル複筒調整式), * TS-Sシリーズ(オイル複筒調整式), * MGSシリーズ(ガス封入単筒調整式), * MGS-Sシリーズ(ガス封入単筒調整式), * MGシリーズ(ガス封入単筒式), * MSシリーズ(オイル複筒式), * SSシリーズ(オイル複筒式), * SGSシリーズ(一体形成タンク付ガス封入複筒調整式)。 |
| R S ・ タ イ チ | フォークスエアショックス (MX用), オーリングスショックス (MX用)。 |
| 株 極 東 | KONI リヤクッションアブソーバー (油圧式 KONI スペシャルD)。 |
| 南極東精機製作所 | クリーニングキップ(160×60, 125×60, 115×60)。 |
| 株アサミレーシング | ホホワイトパワーリヤクッション (MX用), フロントフォーク・アップサイドダウン。 |
| 株 S. R. S. 久保 | RG250用クロスミッションキット, '84 RG250I' ショックアブソーバー Assy リア, '84 RG250I' レーシングフロントフォーク Assy。 |
| 株スポーツショップ・イシイ | XJ400Z (ZS) クロスミッションKit。 |
| 株ヨシムラ JAPAN | GSX-R用クロスレシオトランスミッション, ヨシムラ・カヤバレーシングフロントフォークアッシー, GSX-R用レーシングリアクッションユニットアッシー。 |
| 株 菅 生 | RZ250RR クロスミッションキット, '85 TY250R 用ボアアップキット, FZ400R クロスミッションキット, FZ400R 用レーシングリアクッションユニット Assy。 |

MFJ公認トライアルタイヤ

| 会社名 | タイヤ名 | サイズ |
|-------------|--|--|
| 株日本ダンロップ | TRIALS UNIVERSAL K-120 | 2.75-21, 3.00-21, 3.50-18, 4.00-18, 2.75-21, 4.00-18, |
| 横 浜 ゴ ム 株 | トレールスポーツ | 2.50-18, 2.75-18, 2.75-19, 2.75-21, 3.00-18, 3.00-19, 3.00-21, 3.25-18, 3.25-19, 3.50-18, 4.00-18, 各PRY620。 |
| 日本ミシュランタイヤ株 | MICHELIN TRIAL COMPETITION TRIAL COMPETITION X1S TRIAL COMPETITION X1W | 2.75-21, 4.00-18, 4.00-18, 4.00-18。 |
| 井 上 タ イ ヤ 株 | 井上トライアルタイヤ TRIAL HI-TEC TR5 TRIAL HI-TEC TR5 | 2.75-19, 2.75-21, 3.00-18, 3.00-21, 3.25-18, 3.50-18, 4.00-18, 2.75-21, 4.00-18。 |
| 株ブリヂストン | TRAIL WING23 TRAIL WING24 | 2.75-21-4PR, 4.00-18-4PR。 |
| 株クシタニ | ビレリ・モト・トライアル | 2.75-21, 4.00-18。 |
| 岡 田 商 事 株 | メッツラー トライアルC | 2.75-21, 4.00-18。 |
| 株阿部商会 | ビレリ・MT43・プロフェッショナル | 4.00-18。 |

MFJ公認ヘルメット

| 会社名 | ロードレース特選 | ロードレース用 | モトクロス用 | トライアル・ツリング用 |
|-------------------------------------|--|---|---|---|
| アッソヘルメット株 | | | | アッソア |
| 株 阿 部 商 会 | | | PIRELLI X100. | PIRELLI X70. |
| 株 新 井 広 武 | CLC RX-7, AVANTI, ASTRO, X-75, VENT, SL80, RZR, RZ035, K-700, XJ-040D, FA-200, SUPER DOLPHIN8, SPENCER REPLICA, SHINGLTON REPLICA, COOLEY REPLICA, 高橋国光, 松本恵二, RACER REPLICA, SUPER VENT, RAPIDE, RACING VENT, TROPHY. | X-1, RS-Z, F-X. | CLC R-7, M-X, Challenger-S, S-75, R-7G- S-70. | TL-1, TL-3, TL-8, TX-8, TX-7, R-2, R-10, RS-10, AT. |
| 岡 田 商 事 株 | | SHIMPSON M-62, BOERI DRIVER. | SHIMPSON M-52. | |
| 株 極 東 | | NOLAN N31, NOLAN N32, NOLAN N33, NOLAN スペースライダー, NOLAN N34. | NOLAN N19, | NOLAN JET, NOLAN MINI JET, NOLAN インテグラール, NOLAN NO2. |
| クノ一工業株 | | UVEX F-1, KH-100, UVEX AERO ホーク, UVEX モンテカルロ, UVEX チャンピオン, UVEX モナーク, KH-808. | UVEX ウイリー, UVEX ガラクシー, UVEX レーシングジェット, KH56, KH25. | UVEX TRIAL. |
| 株 コ ミ ネ オ ー ト セ ン タ ー | | NARVA NE, NARVA NE-II, NARVA NZ, NARVA KF-1000, NARVA NA. | NARVA NJ1, NARVA CROSS. | NT-1, KH-100, KH-300A, KH300B, KH300E, KH300F, Z5000, FUJI100, FUJI300, NT-1, A-TECH. |
| 株 ジャ パ ン ト レ ー ド ア ソ シ エ ー シ ョ ン | | AGV X-3000. | AGV X-101. | AGV X-70. |
| 昭 栄 化 工 株 | GR-Z, ER-7, TASK-1, TASK-2, TASK-3, AREMET ER-2, W-Gardner V-2, RF-KATAYAMA, RF-101, RF-102, RF-GARDNER, TASK-5, TASK-3, RF-VOGUE. | ST-Z, ZG, RC-1 ZE, GX-R, VR, ARTE-MR, Z-100, INTERO-ER, PS-R31, PS-R32, PS-R36, PS-R37, PS-R38, PS-R39, PS-R44, PS-R45, TF-201, TF-202, TF-203, VR-5, KATAYAMA-GP, ES, ES-2, RC-2, HF-7, HF-8, HF-9, GX-R Custom, ZR, PS-R53, PS-R54, PS-R48, PS-R60. | PS-J31, PS-J32, PS-J33, PS-J34, EX-11, PS-L41, PS-L32, PS-L33, PS-L34, PS-L35, PS-L37, PS-L38, PS-L39, SR-X7, SR-T, SR-6, EX-2, EX-5, ZV, GR-X, GV, H-1, SR-X, TJ-101 (RG-8), ZX TJ-102 (SR-G), NEW GV, PS-J43, PS-L51, TJ-201V, PS-L50. | SV, L5, TR-1, PS-F06, PS-L45TL. |
| 株 大 都 | BELLM-2, BELL STAR LTD. | DIFI-GHibili スーパー. | BELL M0T04. | BELL MAGNAM LTD, BELL R-T. |

| 会社名 | ロードレース特選 | ロードレース用 | モトクロス用 | トライアル・ツーリング用 |
|-----------|----------|--|--|---|
| 株立花自動車用品 | | GT-X1, GT-X2。 | | GT-1, GT-200, F-500D, Custom F-500。 |
| 東京シート株 | | R-40, R-41。 | | |
| 日栄プラスチック株 | | FF-100。 | OX-300, OX-300P, OX-320, OX-500, DX-700。 | FS-100, CS-500, CS-600。 |
| 日新通商株 | | | | JEB'S JET。 |
| マルシン工業株 | | DX-6, INDY500, MG-MOTO, MG-STAR, MG-80, MV-75, MV-1, MV-1DX, GENERAL, IMPERIUM, FALCON, ALTUS, DAYTONA, M-450。 | MV-Z, MV-ZDX, MZ-X, MZ-GX, MZ-F, MZ-80, I BEX, M-38, M-52。 | BEETLE, M-37, M-130, M-230, M-250, M-800。 |
| メット工業株 | | | KX-7, CHIP'S KING。 | F-1, F-2, K-3, K-70, K-110, K-150, KX-1NASA, F-1NASA, DANDY TRIAL。 |
| ヤマハ発動機株 | | YF2000, YF2500, YF3000, YF3500, GEORAMA。 | YC1500, YC3000。 | |
| ユニコ南 | | R-01。 | GP1。 | GP-2。 |
| ヨシカワレーシング | | NAVA-3。 | | |
| RS・タイチ | | NAVA-2。 | | |
| リード工業株 | | | | RX-200, RT-10。 |
| 株ロイヤル | | MPA エルゴノミック 01, MPA IX9。 | | DIFIGibili, MPA IX7。 |
| ワールド通商株 | | KIWI K-10, KIWI-K-7, KIWI K-8。 | | |

全日本選手権ランキング基準

MFJライセンス昇・降格規定

(1) 全日本選手権ランキング

順位づけ決定の方法

全日本選手権ランキングの順位づけは、次の方法により決定される。

- 1) 全日本選手権シリーズ大会で得たすべての得点を合計し、総合得点の大なるものから順位を決定する。ただし、40点未満のものはチャンピオンとはせず、ランキング2位とする。
- 2) 上記1)で同点となった場合、上位入賞回数の多いものが上位となる。
- 3) 上記2)で決定できない場合、前年度のランキング上位のものを上位とする。
- 4) 上記3)で決定できない場合、MFJ資格審査委員会において最終決定する。

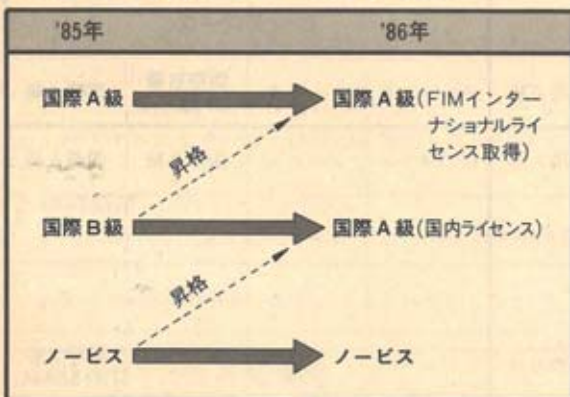
(2) ライセンス昇格規定

MFJライセンス資格は、MFJ公認のもとで開催されるモーターサイクル競技の公正を期するために、次のような昇格基準にもとづいて決定される。

お成績対象の期間は、'84年度の11月から、'85年度の10月末日までの12か月間とする。

1. ロードレース

ロードレースは、'86年からライセンス区分が変更となり、ノービスと国際A級の2クラスとなる。



1) ノービス部門から国際A級（国内ライセンス）部門

- (1) 地方選手権シリーズ大会においてノービス125、ノービス250、ノービスフォーミュラ3の各クラスで得点



20点以上の成績を得た者。

- (2) その他のクラスにおいて、MFJロードレース委員会委員が、上記の基準と同等以上の技量をもつ者と認め、資格審査委員会が承認した者。
 - (3) その他、資格審査委員会が認めたもの。
- #### 2) 国際B級部門から国際A級（国際ライセンス）部門
- (1) 全日本選手権ランキング1～5位までにランクされたもの。
 - (2) その他、資格審査委員会が認めたもの。

2. モトクロス

1) ノービス部門からジュニア部門

- (1) 地方選手権大会以上のレースにおいて各地方で下記に示す得点以上の成績を得たもの。

| 北海道 | 東北 | 関東 | 中部 | 関西 | 中国 | 四国 | 九州 |
|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| 30 | 30 | 23 | 23 | 30 | 30 | 30 | 30 |

- (2) その他のレースにおいて、地方スポーツ委員会が上記の基準と同等以上の技量をもつ者と認め、資格審査委員会が承認した者。
- (3) その他、資格審査委員会が認めた者。

2) ジュニア部門から国際B級部門

- (1) 全日本選手権シリーズ大会において得点30点以上の成績を得た者。
- (2) 地方選手権大会以上のレースにおいて各地方で下記に示す得点以上の成績を得たもの。

| 北海道 | 東北 | 関東 | 中部 | 関西 | 中国 | 四国 | 九州 |
|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| 75 | 75 | 45 | 45 | 75 | 75 | 75 | 75 |

- (3) 全日本選手権ランキングでクラス1位～6位までにランクされた者。
- (4) その他のレースにおいて、地方スポーツ委員会が上



記の基準と同等以上の技量をもつ者と認め、資格審査委員会が承認した者。

3) 国際B級部門から国際A級部門

- (1)全日本選手権ランキングでクラス1位～5位までにランクされた者。
- (2)そのほか資格審査委員会が認めた者。

3. トライアル

1) ノービス部門からジュニア部門

- (1)競技会におけるノービス部門での優勝者および2位の2名の者。(次の大会よりジュニア部門で出場すること)
- (2)上記の競技会におけるノービス部門は少なくとも10名以上の参加によって構成されたものとする。

2) ジュニア部門から国際B級部門

地方選手権大会において、各地方で下記に示す人数で得点上位の成績を得たもの。

| 地方 | 北海道 | 東北 | 関東 | 中部 | 北陸 | 関西 | 中国 | 四国 | 九州 |
|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 人数 | 4 | 5 | 30 | 10 | 3 | 10 | 6 | 5 | 10 |

3) 国際B級部門から国際A級部門

- (1)全日本選手権ランキングで、1位～5位までにランクされた者。

[3] ライセンス降格規定

ライセンスの未更新期間がある場合は、下記の基準によりライセンス資格の降格がなされる。

| 未更新期間 | モトクロス・トライアル | | | | | ロードレース | | | |
|-------|-------------|------|------|------|------|--------|------|--------------------|--------------------|
| | Bライセンス | ノービス | ジュニア | 国際B級 | 国際A級 | Bライセンス | ノービス | 国際B級 (※6年は国内A級) | 国際A級 |
| 1年 | Bライセンス | ノービス | ジュニア | 国際B級 | 国際A級 | Bライセンス | ノービス | 国際B級 | 国際A級 |
| 2年 | // | // | // | // | // | // | // | // | // |
| 3年 | // | // | ノービス | ジュニア | // | // | // | ノービス | // |
| 4年 | // | // | // | ノービス | 国際B級 | // | // | // | 国際B級 (※6年は国内A級) |
| 5年 | // | // | // | // | // | // | // | // | // |
| 6年以上 | // | // | // | // | ジュニア | // | // | // | // |

〔4〕特別昇格申請手続

1. 特別昇格基準

- 1) すでに述べた昇格基準と同等とみなされるにふさわしい成績を得た者で、昇格を希望する者のみ特別昇格申請の手続きが受けられる。

2. 申請期間

- 1) 昭和60年の11月から昭和61年の2月末日までを申請期間とする。

この期間以外の昇格申請は一概に受けられない。

3. 申請方法および申請料

- 1) 所定の申請書に必要事項を記入し、所属する地方スポーツ委員会の承認（トライアルの場合は、所属する地方トライアル委員長の推薦を得て、トライアル委員会が認めた者）を得てMFJ事務局に申請する。
- 2) 所定の申請書はMFJ事務局に用意されており、請求に応じて配布される。
- 3) 申請にあたっては申請料1,000円（切手でも可）を添えて提出すること。なお最終的な決定はMFJ資格審査委員会の審査結果による。



〔5〕特別降格申請手続

MFJライセンス資格の降格を希望する者は、以下の手続によって申請し、MFJ資格審査委員会の審査によって認められた場合降格することができる。

1. 申請手続

- 1) 所定の申請書に必要事項を明記のうえ、所属する地方スポーツ委員会の承認を得て、MFJ事務局に提出する。
- 2) 申請書用紙はMFJ事務局に用意されており、請求に応じて送付される。
- 3) 申請にあたっては申請料1,000円（切手でも可）を添えて提出すること。
- 4) 降格承認後は、降格が認められた日よりその年度が終了する日まで、再昇格規定が適用される。

2. 申請期間

- 1) 昭和60年の11月から昭和61年2月末日までを申請期間とする。
- 2) この期間以外の降格申請は一概に受けられない。

〔6〕ライセンス再昇格規定

ライセンスの降格があっても次の規定で再昇格がある。

1. ロードレース

- 1) 全日本選手権シリーズ大会において、原則として2

- 回優勝した時点で再昇格するものとする。
- 2) 公式記録によるラップタイム等により再昇格する。

2. モトクロス

- 1) 国際B級からジュニア部門に降格した場合は、全日本選手権シリーズ大会で、原則として2回優勝した時点で再昇格するものとする。
- 2) ノービス部門に降格した場合は、MFJ公認競技会において、原則として1回優勝した時点で再昇格するものとする。
- 3) その他、地方スポーツ委員会の判断により再昇格するものとする。

3. トライアル

- 1) 国際B級部門に降格した場合は、全日本選手権シリーズにおいて、原則として1回優勝した時点で再昇格する。
- 2) ジュニア部門に降格した場合は、地方選手権シリーズにおいて、原則として1回優勝した時点で再昇格する。
- 3) ノービス部門に降格した場合は、MFJ公認競技会において6位以内に入賞した時点で再昇格する。
- 4) その他、地方スポーツ委員会の判断により再昇格するものとする。

●歴代チャン

■ロードレース('68年~'84年)

| 年 | 部門 | クラス | 氏名 | | | | | | | | | | |
|-----|---------|---------|--------|-------|---------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|------|
| '68 | アマチュア | 90cc | 角谷 新二 | 72 | ジュニア | 250cc | 大本 十生 | 78 | ノービス | 90cc | 平野 芳男 | | |
| | | 125cc | 鈴木 聖弘 | | 251cc以上 | 片山 敬済 | 125cc | | 上田 幸也 | | | | |
| | | 250cc | 大脇 俊夫 | | 125cc | 渡辺富士夫 | 250cc | | 長谷川 嘉久 | | | | |
| | | 251cc以上 | 仁 仁 | | 250cc | 隔部 孝夫 | 125cc | | 伊藤 裕之 | | | | |
| | ジュニア | 90cc | 酒井 幸吾 | 73 | エキスパート | 250cc | 内田 隆 | 79 | ジュニア | 250cc | 伊藤 巧 | | |
| | | 125cc | 森井 一夫 | | 251cc以上 | 小田 豊 | 350cc | | 藤本 泰東 | | | | |
| | | 250cc | 谷口 茂夫 | | 125cc | 小田 豊 | 125cc | | 上田 公次 | | | | |
| | | 251cc以上 | 委木 哲哉 | | 250cc | 杉野 順三 | 250cc | | 石川 岩夫 | | | | |
| | セニア | 90cc | 神谷 良明 | 74 | ノービス | 90cc | 橋本久仁啓 | 80 | エキスパート | 750cc | 上野 真 | | |
| | | 125cc | 馬場 忠雄 | | 90cc | 新田 茂 | 125cc | | 富田 英光雄 | | | | |
| | | 250cc | 和田 正宏 | | 125cc | 坂 公平 | 250cc | | 吉村 俊宏 | | | | |
| | | 251cc以上 | 松永 喬 | | 250cc | 山崎 達衛 | 250cc | | 阿部 三吉 | | | | |
| '69 | アマチュア | 90cc | 野田 正彦 | 75 | エキスパート | 125cc | 毛利 良一 | 81 | ノービス | 125cc | 齊藤 三夫 | | |
| | | 125cc | 齊藤 茂憲 | | 250cc | 片山 敬済 | 350cc | | 木下 恵司 | | | | |
| | | 250cc | 中尾 康夫 | | 250cc | 角谷 新二 | 750cc | | 水谷 勝 | | | | |
| | | 251cc以上 | 数井 隆 | | 750cc | 榎本 健 | 125cc | | 五百部 徳雄 | | | | |
| | ジュニア | 90cc | 角谷 新二 | 76 | ノービス | 90cc | 岡崎 隆史 | 82 | ジュニア | 250cc | 窪田 正二 | | |
| | | 125cc | 高井 幾次郎 | | 125cc | 佐藤 健正 | 250cc | | 山本 清孝 | | | | |
| | | 250cc | 尾崎 俊彦 | | 250cc | 酒井 克 | 350cc | | 垣内 光男 | | | | |
| | | 251cc以上 | 里村 祥二 | | 90cc | 合津 悟志 | 125cc | | 田中 一瀬 | | | | |
| | セニア | 125cc | 小田 豊 | 77 | ジュニア | 125cc | 石井 康夫 | 83 | 国際A級 | 350cc | 平 憲明 | | |
| | | 250cc | 隅谷 守男 | | 350cc | 橋本久仁啓 | 750cc | | 鈴木 忠彦 | | | | |
| | | 251cc以上 | 隅谷 守男 | | 125cc | 鈴木 修 | 125cc | | 荒木 利春 | | | | |
| | | 90cc | 岩道 博 | | 125cc | 岩道 博 | 250cc | | 中山 博文 | | | | |
| '70 | ノービス | 125cc | 柴谷 正昭 | 78 | エキスパート | 750cc | 阪本 裕介 | 84 | 国際B級 | 250cc | 竹村 浩生 | | |
| | | 250cc | 小塚 法延 | | 125cc | 青木 辰己 | 350cc | | 七尾 道夫 | | | | |
| | | 251cc以上 | 鍋田 正明 | | 90cc | 高井幾次郎 | 125cc | | 新井 亮一 | | | | |
| | | 90cc | 江崎 正 | | 125cc | 片橋 英治 | 350cc | | 一瀬 憲明 | | | | |
| | ジュニア | 125cc | 青山 英二 | 79 | ノービス | 125cc | 東金 青男 | 85 | 国際A級 | 500cc | 藤本 泰東 | | |
| | | 250cc | 糟野 雅治 | | 250cc | 桶谷 俊彦 | 125cc | | 榎谷 利春 | | | | |
| | | 251cc以上 | 只野 光男 | | 90cc | 田口 勝雄 | 250cc | | 三浦 昇 | | | | |
| | | 90cc | 近藤 英二 | | 125cc | 山梨 保 | 125cc | | 荒木 利春 | | | | |
| | セニア | 125cc | 小田 豊 | 80 | ジュニア | 250cc | 酒井 克 | 86 | 国際B級 | 250cc | 小林 大 | | |
| | | 250cc | 大脇 俊夫 | | 350cc | 大島 孝治 | 125cc | | 一瀬 憲明 | | | | |
| | | 251cc以上 | 河崎 裕之 | | 125cc | 相沢 清 | 250cc | | 福田 照男 | | | | |
| | | 90cc | 平井 裕 | | 125cc | 石井 康夫 | 500cc | | 水谷 勝 | | | | |
| '71 | ノービス | 125cc | 上田 公次 | 81 | エキスパート | 750cc | 江崎 正 | 87 | ノービス | 125cc | 宮城 光 | | |
| | | 250cc | 大橋 富夫 | | 125cc | 浅見 貞男 | 250cc | | 吉田 健一 | | | | |
| | | 251cc以上 | 松谷 光明 | | 90cc | 牧野 栄 | 250cc | | 宮城 光 | | | | |
| | | 90cc | 渡辺富士夫 | | 125cc | 川上 浩 | 125cc | | 篠田 雅樹 | | | | |
| | ジュニア | 125cc | 青木 辰己 | 82 | ノービス | 250cc | 木下 恵司 | 88 | 国際B級 | 250cc | 坂口 彰 | | |
| | | 250cc | 内田 隆 | | 250cc | 東金 青男 | 125cc | | 栗谷 二郎 | | | | |
| | | 251cc以上 | 加藤 昇平 | | 350cc | 水谷 勝 | 250cc | | 齊藤 光雄 | | | | |
| | | 90cc | 江崎 正 | | 350cc | 太田 一博 | 500cc | | 平 忠彦 | | | | |
| | エキスパート | 125cc | 遠藤 恒雄 | 83 | エキスパート | 125cc | 飯田 浩之 | 89 | ノービス | 250cc | 齊藤 兼一 | | |
| | | 250cc | 中尾 康夫 | | 250cc | 毛利 良一 | 250cc | | 山田 浩史 | | | | |
| | | 251cc以上 | 浅見 貞男 | | 350cc | 佐藤 順造 | 250cc | | 塩森 俊修 | | | | |
| | | 90cc | 金谷 秀夫 | | 750cc | 高井幾次郎 | 250cc | | 宮城 光 | | | | |
| セニア | 125cc | 杉本 泉 | 84 | ノービス | 90cc | 鈴木 利彦 | 90 | 国際B級 | 125cc | 宮城 光 | | | |
| | 250cc | 大脇 俊夫 | | 125cc | 佐藤 裕文 | 250cc | | 清水 雅広 | | | | | |
| | 251cc以上 | 金谷 秀夫 | | 250cc | 藤本 泰東 | 250cc | | 田村 圭二 | | | | | |
| | 90cc | 菅原 伸夫 | | 125cc | 川上 浩 | 250cc | | 八代 俊二 | | | | | |
| '72 | ノービス | 125cc | 坂 公平 | 85 | ジュニア | 250cc | 山名 久 | 91 | 国際A級 | 125cc | 江崎 正 | | |
| | | 250cc | 上野 真一 | | | 350cc | 徳外 仁久 | | | 250cc | 栗谷 二郎 | | |
| | | 251cc以上 | 富江 昭孝 | | | 125cc | 飯田 謙之 | | | 250cc | 小林 大 | | |
| | ジュニア | 90cc | 毛利 良一 | | 92 | エキスパート | 350cc | | 鈴木 修 | 92 | | 500cc | 平 忠彦 |
| | | 125cc | 大本 十生 | | | | 750cc | | 毛利 良一 | | | | |

付録

ピオン一覧

■モトクロス('68年~'84年)

| 年 | 部門 | クラス | 氏名 | エキスパート ジュニア | 250cc | 池田 勝 | エキスパート ジュニア | 250cc | 佐々木 隆 | | |
|-------|-------|---------|-----------|----------------|----------------|----------|----------------|-------|----------------|-------|-------|
| '68 | アマチュア | 50cc | 堀 勇 | 72 | 90cc | 唐沢栄三郎 | 78 | セニア | 125cc | 瀬尾 勝彦 | |
| | | 90cc | 堀 勇 | | ジュニア | 125cc | | 唐沢栄三郎 | 250cc | 光安 鉄美 | |
| | | 125cc | 堀 勇 | | セニア | 125cc | | 唐沢栄三郎 | 90cc | 斉藤 武男 | |
| | | 250cc | 山下 和男 | | ジュニア | 125cc | | 鈴木 秀明 | 125cc | 大久保和親 | |
| | | 251cc以上 | 山下 和男 | | セニア | 250cc | | 鈴木都良夫 | 250cc | 堀口 雅史 | |
| | ジュニア | 50cc | 鏡名 博昭 | 73 | ノービス | 90cc | 菅家 恵 | 79 | エキスパート ジュニア | 125cc | 秋元 春夫 |
| | | 90cc | 鏡名 博昭 | | 125cc | 村上 光則 | 250cc | | 原口 衛 | | |
| | | 125cc | 西 信之 | | 250cc | 菅家 恵 | 125cc | | 光安 鉄美 | | |
| | | 250cc | 西 信之 | | 90cc | 古田 哲郎 | 250cc | | 光安 鉄美 | | |
| | | 251cc以上 | ロバートE.エーモ | | ジュニア | 125cc | 古田 哲郎 | | 250cc | 小野沢良一 | |
| | セニア | 90cc | 星野 一義 | 73 | エキスパート ジュニア | 125cc | 岸川 清秀 | 80 | ジュニア | 125cc | 小野沢良一 |
| | | 125cc | 星野 一義 | | 250cc | 藤 秀信 | 250cc | | 谷川龍太郎 | | |
| 250cc | | 山本 隆 | セニア | | 125cc | 鈴木都良夫 | 125cc | | 庄司 覚 | | |
| アマチュア | 50cc | 田中 敏夫 | 74 | セニア | 125cc | 鈴木 秀明 | 81 | 国際B級 | 125cc | 東福寺保雄 | |
| | 90cc | 多田 茂次 | | 250cc | 鈴木 秀明 | 250cc | | 杉山 良文 | | | |
| | 125cc | 中里 道夫 | | ジュニア | 90cc | 谷川 徹二 | | 125cc | 村尾 勝一 | | |
| | 250cc | 岩尾 一敏 | | 125cc | 光安 鉄美 | 250cc | | 茶谷 学 | | | |
| | 50cc | 堀 勇 | | エキスパート ジュニア | 125cc | 渡辺 明 | | 125cc | 岡部 篤史 | | |
| ジュニア | 90cc | 従野 孝司 | 74 | ジュニア | 125cc | 渡辺 明 | 81 | 国際B級 | 125cc | 岡部 篤史 | |
| | 125cc | 鈴木 秀明 | | 250cc | 鈴木 秀明 | 250cc | | 125cc | 東福寺保雄 | | |
| | 250cc | 鈴木 秀明 | | セニア | 125cc | 鈴木 秀明 | | 250cc | 福本 敏夫 | | |
| | 90cc | 山本 隆 | | ジュニア | 90cc | 北村 隆賢 | | 125cc | ロン・キング | | |
| セニア | 125cc | 矢島金次郎 | 74 | ジュニア | 125cc | 青山 金助 | 82 | ジュニア | 250cc | 馬場 善人 | |
| | 250cc | 鈴木 忠男 | | 250cc | 青山 金助 | 250cc | | 125cc | 小橋 勝年 | | |
| | 50cc | 一色 薫 | | エキスパート ジュニア | 125cc | 東福寺保雄 | | 125cc | 小橋 勝年 | | |
| ノービス | 90cc | 小田切信雄 | 75 | ジュニア | 125cc | 東福寺保雄 | 82 | 国際B級 | 125cc | 大関 昌典 | |
| | 125cc | 平野 芳男 | | 250cc | 東福寺保雄 | 250cc | | 250cc | 東福寺保雄 | | |
| | 250cc | 青木 雅和 | | セニア | 125cc | 杉尾 良文 | | 125cc | 天田 淳 | | |
| | 250cc | 鈴木都良夫 | | ジュニア | 90cc | 増田 耕次 | | 250cc | 天田 淳 | | |
| ジュニア | 90cc | 岩尾 一敏 | 75 | ジュニア | 125cc | 月岡 尚人 | 83 | 国際B級 | 125cc | 茶谷 学 | |
| | 125cc | 岩尾 一敏 | | 250cc | 月岡 尚人 | 250cc | | 250cc | 茶谷 学 | | |
| | 250cc | 吉村 太一 | | ジュニア | 125cc | 横山 隆夫 | | 125cc | 庄司 覚 | | |
| | 125cc | 吉村 太一 | | エキスパート ジュニア | 125cc | 光安 鉄美 | | 250cc | 杉尾 良文 | | |
| セニア | 250cc | 吉村 太一 | 76 | ジュニア | 125cc | 青山 金助 | 84 | ジュニア | 125cc | 講所 伸一 | |
| | 90cc | 栗原 和年 | | セニア | 125cc | 鈴木都良夫 | | 250cc | 250cc | 小栗 伸幸 | |
| | 125cc | 栗原 和年 | | ジュニア | 90cc | 竹沢 正治 | | 125cc | 菅原 義広 | | |
| ノービス | 250cc | 斉藤 英夫 | 76 | ジュニア | 125cc | 渡辺 義己 | 84 | 国際B級 | 125cc | 鶴田 忍 | |
| | 90cc | 中村 忠 | | ジュニア | 125cc | 小沢 孝 | | 250cc | 250cc | 東福寺保雄 | |
| | 125cc | 杉浦 種保 | | ジュニア | 250cc | 福田 正敏 | | 125cc | スチーブ・マーン | | |
| | 250cc | 竹沢 正治 | | エキスパート ジュニア | 125cc | 佐藤 健二 | | 250cc | | | |
| | 125cc | 瀬尾 勝彦 | | ジュニア | 250cc | 大泉 浩一 | | 250cc | | | |
| ジュニア | 250cc | 瀬尾 勝彦 | 77 | セニア | 125cc | 瀬尾 勝彦 | 84 | 国際A級 | 125cc | 瀬尾 勝彦 | |
| | 125cc | 矢島金次郎 | | ジュニア | 250cc | 瀬尾 勝彦 | | 250cc | | | |
| | 250cc | 上野 広一 | | セニア | 250cc | 瀬尾 勝彦 | | 250cc | | | |
| ノービス | 90cc | 藤 秀信 | 78 | ジュニア | 90cc | 原本 松市 | 84 | 国際A級 | 125cc | 山本 昌也 | |
| | 125cc | 藤 秀信 | | ジュニア | 125cc | 庄司 覚 | | 125cc | 和田 弘行 | | |
| | 250cc | 藤 秀信 | | ジュニア | 250cc | ジェイ・ロケット | | 125cc | 山本 昌也 | | |
| | 250cc | 小田切信雄 | | エキスパート ジュニア | 125cc | 佐々木 隆 | | 250cc | 米沢 満夫 | | |

■トライアル('74年~'84年)

| 年 | 部門 | 氏名 | 年 | 部門 | 氏名 | 年 | 部門 | 氏名 |
|-----|--------|-------|-----|--------|-------|-----|------|-------|
| '74 | ノービス | 伊吹 健次 | '78 | ジュニア | 山田 民雄 | '82 | 国際B級 | 高田 雅孝 |
| | ジュニア | 近藤 博志 | | エキスパート | 近藤 博志 | | 国際A級 | 高山 昌也 |
| '75 | ジュニア | 蜂巣 秀男 | '79 | ジュニア | 佐藤 雄一 | '83 | 国際B級 | 和田 弘行 |
| | エキスパート | 加藤 文博 | | 国際A級 | 近藤 博志 | | 国際A級 | 山本 昌也 |
| '76 | ジュニア | 町田 晴博 | '80 | ジュニア | 広木 一美 | '84 | 国際B級 | 米沢 満夫 |
| | エキスパート | 黒山 一郎 | | 国際A級 | 丸山 胤保 | | 国際A級 | 山本 昌也 |
| '77 | ジュニア | 山本 昌也 | '81 | ジュニア | 石原 正美 | | | |
| | エキスパート | 近藤 博志 | | 国際A級 | 黒山 一郎 | | | |

1985 (S60)

MFJ選手共済・保険制度

| 種目 | ライダー掛金 (1名1大会) | ピットクルー掛金 (1名1年間) | 支払条件 | | | 共済及び 保険適用 | |
|--|---|---|--|--|--|--|----------------|
| | | | 最高限度額 (死亡、不具廃疾) | 傷害保険支払い額 | 支払い適用期間 | | |
| ロードレース | 3,500円 (1口目) (但し10口まで 掛けられる 2口目より 1口 1,350円) | 1,000円 (支払い条件は モトクロスと 同じ) | 500万円(MFJ共済 保険)、50万円 (MFJ指定保険) 合計550万円 (1口目) 但し2口以上10口 まで、1口につき 50万円 (MFJ指定保険) | ①1,000円(MFJ共済保険) ×全治日数 ②500円(MFJ指定保険)× 治療日数 合計1,500円(1口目) 但し2口以上10口まで、 1口につき500円 (MFJ指定保険) ③診断書作成補助金5,000円 | 6ヵ月(180日) 大会当日のレース 中 (公式練習含む) (公式予選含む) | MFJ指定 保険及びMFJ 役員・選手 共済適用 | |
| | 保険金請求に ついての 必要書類事項 | ①傷害保険金請求書(指定) ②MFJ役員選手共済金請求書 ③全治したときの医師の治療証明書(指定) | | ④サーキットの事故証明書 | | | |
| B ライ セン ス 対 象 種 目 | サーキット におけるブ ロダクショ ン、ミニバ イクレース | 2,000円 | 1,000円 | 500万円 | ①1日1,000円×全 治日数 ②診断書作成補助金 5,000円 | 6ヵ月(180日) 大会当日のレース 中 (公式練習含む) (公式予選含む) | MFJ役員・選手 共済 |
| | ミニモトク ロス、雪上 車、エンデ ューロその 他オンロード 車による 競技会 | 500円 | | 500万円 | | | |
| | モトクロス | 1,000円 | 1,000円 | 500万円 | | | |
| | トライアル | 200円 | | 500万円 | | | |
| Bライセンス、モトクロス、トライアル、ピットクルー | | | 傷害保険金請求に ついての必要書類 | | ①全治したときの医師の診断書(治療先の診断書) ②MFJ役員選手共済金請求書 | | |

- 注：1. ロードレースライダー以外は保険料は1口に限られます。
2. 同一大会で2種目以上出場する場合は保険料の高い種目が適用されます。
3. 上記保険は治療費が支払われませんので各自の健康保険証で治療を受けてください。

保険請求の手続きは……

1 まず主催者に連絡

負傷したその日に主催者に連絡してください。万一日に連絡できない場合は、負傷日より二日後までにご連絡ください。なお、連絡がない場合は、保険金が支払われませんのでご注意ください。

2 大会主催者からMFJ役員 選手共済金請求書をもらう

ケガをした大会の主催者からMFJ役員選手共済金請求書をお願い、本人の氏名および住所、生年月日、大会名と開催年月日、出場クラス、ケガの内容を記入し、大会主催者に送ってください。

3 診断書が必要

ケガが治りましたら、治療先から診断書をお願いしてください。(なお、ロードレースで負傷した場合は、MFJ所定の保険会社の診断書が必要になりました。この所定の診断書用紙は主催者に用意してありますので請求してください)

4 請求先は主催者事務局です

医師の診断書(ロードレースの場合はMFJ所定の保険会社の診断書)と、大会主催者の事故証明書を入手しましたら、この両方の書面を添えて負傷者本人が主催者事務局長宛に保険請求してください。



SIGNAL FLAGS

信号旗

(合図旗および合図)

競技中、大会役員が次の信号旗を示した場合、各ライダーは、ただちにこれに従わなければならない。



スタート

国旗またはシグナルの緑および
スターティングマシン



赤旗

全ライダーはただちに停まれ!!



青旗

追越車あり道路をゆずれ!!



緑旗

先に示した合図解除



黄色縦縞の赤旗

コース上にオイルあり注意



黄旗

危険あり注意。振られた場合は
大いに危険!! スピードダ
ウン徐行せよ!!



黒旗

指示されたライダーは走行停
止せよ!!



白旗または赤十字旗

コース上に救急車あり!!



チェッカー旗

レース終了!! キミはゴールした

レースナンバープレート・ライセンス識別カラー

ロードレース

- 前面：タテ235mm×ヨコ285mm
- 側面：タテ250mm×ヨコ300mm



プロダクション(前面)



ノービス(側面)



国際B級(前面)



国際A級(側面)

モトクロス

タテ235mm×ヨコ285mm



Bライセンス



ノービス



ジュニア



国際B級



国際A級(125cc)



国際A級(250cc)

トライアル

タテ150mm以上×ヨコ175mm以上



ノービス



ジュニア



国際B級



国際A級

注：タテ×ヨコの数字は、ナンバープレート
の寸法を示す。数字の書体はFIMの指定
に基づくMFJの正規のものである。

ヘルメットのMFJ公認マーク

※MFJ公認マークの貼付されていないヘルメットについては、
特別検査料金(1,000円)を支払い、特別検査を受けなければ
ならない。



ロードレース特選



ロードレース用
モトクロス用



トライアル用
ツーリング用

ON THE ROAD,
IN THE
LEATHER.



コンセントレーション・コンセプト。

安全性と着心地。

身につけるもののクオリティが、意識の集中を左右する。



A-118

A-132

A-133

A-118 片山レプリカ (3月1日発売)

¥135,000

エルボーカッパ、ヒザカッパなどの安全対策はもちろん、バンクセンサー、膝下ベンチホール等、セーフ&ファーストの機能を結集。牛皮は1.2mm厚。

●カラー/ホワイト×レッド×ネイビーブルー

●サイズ/M, L, LL

A-132 GPウネビ (2月発売予定)

¥125,000

ホワイトを基本色とした新鮮感覚のレーシングスーツ。7パッド4カッパの安全装備に加え、ヒザ上シャーリング、膝下ベンチホール、バンクセンサー等、新機構も多彩。牛皮は1.2mm厚を使用。

●カラー/ホワイト

●サイズ/M, L, LL

A-133 GPヨシノ (3月発売予定)

¥125,000

7パッド4カッパの安全装備に、ヒザ上にもシャーリング、7カ所にオベロンと動きやすさも徹底。ベンチホール、バンクセンサー付。1.2mm厚牛皮。

●カラー/レッド×ホワイト、ブルー×ホワイト

●サイズ/M, L, LL

B-058 プリモシューズ

¥33,000

前部のシャーリングで、自在な足踏の動きを実現。

●カラー/ブルー×ホワイト、レッド×ホワイト

●サイズ/24.5-27.5cm

E-226 U-REL 鉄打

¥11,800

U-REL100以外の革は使っていません。指関節には特殊縫製をなし、すばらしい装着感を達成したオンロードグローブの最高峰。

●カラー/ブルー×ホワイト、ベージュ

●サイズ/M, L

GT BUGGY

大阪市西成区千本町1丁目22-11 〒557 TEL:06659-510290
ITALY OFFICE: VIA VOGHERA 27/20144 MILANO ITALY TEL:8357063



B-058

E-226

U-REL100

84
21
ST
GP
84
21
ST
GP
84
21
ST
GP

ビデオで体感!! '84日本グランプリ

ロードレース&モトクロス&トライアル

忙しくて観戦できなかったライダーの為に
オフ・シーズンじっくり研究したいライダーの為に
もう一度、興奮とスリルに出会いたいライダーの為に
贈るライヴ・ビデオ新登場!!

国内レースの最高峰「日本グランプリ」を「ロードレース」「モトクロス」「トライアル」にわたり、ビデオカセットで発売。リザルトを含め、音楽とエキゾーストサウンド、ナレーションで完全収録

GP



NEW PRINTING

**ロードレーシング
ザ・転倒** スペシャル

★スピード・レースのもう一つの見せ場、転倒シーンをロックロールにのせて大特集!!「倒れる」「転ぶ」「滑る」「ぶっ飛ぶ」ロードレース版珍プレイ大特集!!

●C69-9187(VHS)
●C69-9687(β)
¥7,800(30分)カラーステレオHi-Fi

1月21日発売

ザ・グランプリ/ロードレース

—'84第21回日本グランプリロードレース大会—

★鈴鹿の雨の中で開催された'84日本GP。国際A級500ccの平忠彦のライディングを中心に、F-1・F-3の宮城光の躍動のライディングを収録。

●C69-9172(VHS) ●C69-9672(β) ¥9,800(45分)カラーステレオHi-Fi

NEW PRINTING

**'84
ワールド
グランプリ
ロードレース**

**2月21日発売
予約受付中**

★'84年ロードレース世界選手権の総集編。エディ・ローソンVSフレディ・スベンサーの熱きチャンピオン争いを完全収録。

¥9,800(45分)カラーステレオHi-Fi



ザ・グランプリ/モトクロス

—'84第21回モトクロス日本グランプリ大会—

★国際A級250cc・125ccの各ヒートを収録。リック・ジョンソン、ボブ・ハンナ、ジェフ・ワードらのアメリカン・ライディングを完全収録。

●C69-9173(VHS) ●C69-9673(β)
¥9,800(45分) カラーステレオHi-Fi

ザ・グランプリ/トライアル

—'84第12回日本グランプリトライアル大会—

★国際A級トップ・トライアルの華麗なテクニックとトライアルGPの魅力を完全収録。

●C69-9186(VHS) ●C69-9686(β)
¥9,800(45分) カラーステレオHi-Fi

1月21日発売

NEW PRINTING

**'84
ワールド
グランプリ
モトクロス&
トライアル**

**2月21日発売
予約受付中**

★'84年モトクロス世界選手権及びトライアル選手権の総集編。マラーベ、ルジャーのスーパーテクニック完全収録。

¥9,800(45分)カラーステレオHi-Fi

MOTOR SPORTS COLLECTION

**第11回TBC
ビック・ロード・レース**

—男たちの熱い闘い—

★ケニー・ローバーツ、平忠彦らの華麗なテクニックとスピードバトル。

●C69-9040(VHS) ●C69-9540(β)
¥9,800(30分)カラー

**'83
ワールド
グランプリ
ロードレース**

★'83ロードレース世界選手権のハイライト・シーン完全収録。

●C69-9073(VHS) ●C69-9573(β)
¥12,800(45分)カラーステレオHi-Fi

**'83
ワールド
グランプリ
モトクロス&
トライアル**

★'83年モトクロス世界選手権及びトライアル選手権の特集編。

●C69-9074(VHS) ●C69-9574(β)
¥12,800(30分)カラーステレオHi-Fi

お買い求めは………
通信販売にてどうぞ

【お申し込み方法】現金書留又は郵便為替にて送料(700円)をそえて、①タイトル名②ビデオ形式(VHS・β)③会員番号④所属クラブ名⑤氏名⑥住所⑦郵便番号⑧TEL⑨年令⑩職業、を明記の上、下記へお申し込み下さい。
【お申し込み先・お問い合わせ先】 ☎03-499-1763
〒106 東京都港区西麻布4-2-12麻布ハウス401 インステップ instep CORP.

羅 夢

〒516 三重県鈴鹿市住吉5-11-36 鈴鹿郵便局私書箱13号 TEL0593-78-9101

通信販売でお求めの方は下記、通信販売代理店 CUSTOMPARTS SHOP AYE AYEまでお申し込み下さい。

なお、車種、年式、品名、個数を明記の上お申し込み下さい。

〒510 鈴鹿市白子郵便局私書箱5号 TEL0593-78-4704 2万円以上お買い上げの方、送料サービス(沖縄を除く)土、日、月休み

羅夢の製品は全国有名ショップ又は鈴鹿サーキット・ライダーズサロンでもお求めになれます。

※業者の方は担当中西までTEL下さいませ!!

羅夢SPレース用バックステップKIT (アルミ52S前出し加工)

| | | | | | |
|--------------|---------|------------|---------|-------------------|---------|
| RZ250/350 | ¥39,800 | NEW GP2400 | ¥43,800 | GSX400R | ¥43,800 |
| RZ250/350R | ¥39,800 | VT250 | ¥39,600 | GP21100 | ¥49,800 |
| RG250F | ¥39,800 | CBX400F | ¥39,800 | CB750F (FC&FA&FB) | ¥46,000 |
| VF400F | ¥39,800 | NEW VT250 | ¥39,800 | VF750 | ¥46,000 |
| GP2400 | ¥38,000 | RZ250/350 | ¥39,800 | GSX7 | ¥51,800 |
| KR250 (近日発売) | ¥39,800 | XJ400Z | ¥43,800 | NS250F/R | ¥39,800 |
| MXV250 | ¥39,800 | CBR400 | ¥43,800 | | |
| FZR400 | ¥39,800 | | | | |

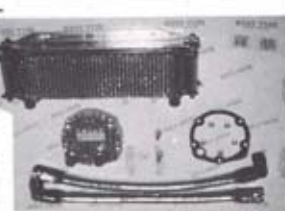
絶賛発売中!!



EARL'SオイルクーラーKIT

米国製直輸入
ステンレス製ストーンガード付

| | |
|------------------------|---------|
| GSX750刀 | ¥68,000 |
| CBX400F & CBR400F | ¥68,000 |
| GP400 | ¥58,000 |
| GSX400R, FZR400 (近日発売) | ¥69,000 |
| VF400F | ¥69,000 |



クリップオン・ステアリングKIT

(RACING EQUIP BELLDEER製)
(製用カラー&ステーボルト一式)
オールアルゴン浴槽

| | |
|---|----------|
| CBX400F, MXV250, VF400 | ¥15,200 |
| RZ250/350R (タコメーターケーブル付) | ¥17,000 |
| XJ400Z, GPZ, RG250F, CBR400, RZ250/350, KR250 | ¥14,800 |
| NS250, FZR400, GSXR400 | ¥14,800 |
| 別売 | |
| ★ショート | ¥900×2 |
| ★ロング | ¥1,400×2 |



コンペティションレース用スタンド

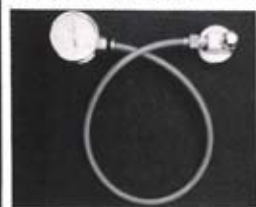
(F&Rタイヤがワンタッチでもち上げるサーキットの)

| | |
|--|---------|
| GP400, FX400, VF400, XJ400, CBX400F, CBR400R | ¥12,000 |
| RZ250, 350 (リヤのみ) | ¥12,000 |
| FZR400, GSXR400 | ¥12,000 |



FエアフォークバランスチューブKIT ★★NEW TYPE★★

FフォークAirサスKit, シャーシーセッティングの決め手!!
Fフォークキャップゴールド&シルバーホーミングアルマイト仕上げ
オレンジカラーウレタンチューブ採用(A級規格メーター付)
フィッティングには最高級ワンタッチフィッティングを使用



| | | |
|------|---------|---------|
| ホンダ | TYPE-I | ¥19,800 |
| | TYPE-II | ¥21,800 |
| カワサキ | | ¥22,800 |
| ヤマハ | TYPE-I | ¥22,800 |
| | TYPE-II | ¥24,800 |

アルミオイルキャッチタンクKIT

シルバー&ゴールドホーミングアルマイト
フィニッシュ(サーキット走行の必需品)

| | |
|-------------------------------|---------|
| CBX400, VF400, GPZ400, XJ400Z | ¥12,800 |
| CBR400F | ¥13,800 |
| GSX400R | ¥13,800 |
| FZR400 | ¥13,800 |



IGチューニングシステムBELLDEERコード

抵抗値1KΩ以下, NGK特注品ショッキングオレンジ8φシリコンコード
プラグキャップ

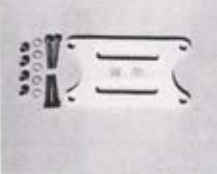


| | |
|--|---------|
| VF750F | ¥14,300 |
| CBX400F, FX400, GP400, CBR400 | ¥12,800 |
| VF400, CB750F | ¥13,800 |
| KR250, VT250 (キャップのみ) RZ250/350, RZ250 | ¥10,800 |
| R/350R, RGI | ¥4,000 |
| XJ400, GSX400 | ¥9,000 |
| NS250 | ¥4,000 |
| XJ400Z, FZR, GSXR400 | ¥10,000 |

Fフォークスタビライザー

アルミ52S前出し加工, 高精度!!
(ホーミングアルマイト・フィニッシュ)

| | |
|-------------------|---------|
| VT250, MXV, VF400 | ¥14,600 |
| RZ250/350R | ¥15,200 |
| CBX400 | ¥14,800 |



羅夢E/X TUNINGシステム

| | | | |
|--------------------|---------|--------------------|---------|
| CBX400F4-1 TYPE | ¥64,000 | MBX50 | ¥28,000 |
| GSX400R4-1 TYPE | ¥64,000 | RG50F | ¥28,000 |
| VF400 4-2 TYPE | ¥79,000 | RG250F | ¥79,000 |
| VF400 手直し 4-2 TYPE | ¥89,000 | KR250 | (近日発売) |
| RZ250/350R | ¥79,000 | NS250 | ¥79,000 |
| RZ250/350 | ¥64,000 | NEW VT250 2-1 TYPE | ¥49,800 |
| GPZ400 4-1 TYPE | ¥64,000 | FZR400 4-1 TYPE | ¥64,000 |
| XJ400Z 4-1 TYPE | ¥64,000 | | |
| CBR400 4-1 TYPE | ¥64,000 | | |
| 4-2-1 TYPE | ¥74,000 | | |
| RM125アルミサイレンサー | ¥16,300 | | |
| RM250アルミサイレンサー | ¥18,300 | | |



EARL'SプレーキホースKIT

MADE IN USA



| | |
|----------------------|---------|
| RZ250, VT250, RG250 | ¥12,900 |
| CBX400F, VF400F | ¥24,300 |
| GSX400 | ¥29,200 |
| CB400N, XJ400, FX400 | ¥30,200 |
| GSX400R | ¥34,300 |
| KR250 | (近日発売) |
| NS250 | ¥34,300 |
| FZR400 | ¥34,300 |
| GP400Z | ¥41,000 |
| RG250F | ¥38,100 |
| RZ250R/350R | ¥33,800 |
| CBR400F | ¥37,300 |

FRP製品 (TT-III)

| | |
|------------------------------------|---------|
| Fフェンダー18インチ, RZ & RZR, etc | ¥9,800 |
| 16インチ, VT, VF, CBR | ¥10,800 |
| フルカウルTZタイプ250ccクラス風 スタリオン, トップステー付 | ¥67,000 |
| ハーフカウルKit 400ccクラス用, スクリーン付 | ¥68,000 |
| UPカウルKit TZタイプスクリーン付 | ¥38,000 |
| RG500Fタイプ, スクリーン付 | ¥43,000 |
| シート TZタイプ | ¥18,000 |
| RZR用 | ¥35,000 |



ラジエーター・ガードKIT

水冷エンジンの心臓部を確実にガード!!
ステンレス&アルミ製メッシュタイプ



| | |
|--------------|--------|
| MBX50, RG50F | ¥3,600 |
| VT250 | ¥3,900 |
| RZ250R | ¥4,300 |
| RG250F | ¥4,100 |
| XJ400Z | ¥4,600 |



METZELER



●85メツラーは、レースシーンにトライします。

ヨーロッパのプロダクションレースで高いシェアを誇るメツラータイヤは、ME33レーザー・ME99A、sport コンパウンドで日本向けサイズを発表し、日本のプロダクションレースにトライします。くわしいサポートの情報は下記メツラープロジェクトに電話して下さい。

岡田商事株式会社

第二事業部

〒105 東京都港区芝大門1丁目3番7号

メツラータイヤプロジェクト

岡田商事株式会社 3F TEL (03)459-8214

担当 田原・小泉



MFJ公認ヘルメット

昭栄化工株式会社

〒105 東京都港区新橋2-9-2 鎌田ビル
☎ 03-502-0301

Z-100 ¥39,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：パールホワイト、ファイヤーレッド、ディープシルバー、ブラック
- サイズ：S、M、L、XL
- ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造
- スネル規格M 85、JIS規格C種

RF-101 ¥36,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：パールホワイト、ファイヤーレッド、ディープシルバー/リフレクター、ストライプ
- サイズ：S、M、L、XL
- ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造
- スネル規格M 85、JIS規格C種

TASK-3 ¥32,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：ホワイト、レッド
- サイズ：S、M、L、XL
- ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造
- スネル規格M 85、JIS規格C種

TASK-FIVE ¥32,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：ホワイト、レッド
- サイズ：S、M、L、XL
- ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造
- スネル規格M 85、JIS規格C種

RF-GARDNER ¥36,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：レーシングコンセプトカラー（ホワイトベース+レッド&ブルー）
- サイズ：S、M、L、XL
- ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造
- スネル規格M 85、JIS規格C種

RF-VOGUE ¥35,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：（ブラックベース+レッド）ホワイトストライプ
- サイズ：S、M、L、XL
- ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造
- スネル規格M 85、JIS規格C種

RF-102V ¥29,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：ホワイト、ブラック、ファイヤーレッド、ディープシルバー
- サイズ：S、M、L、XL
- ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造
- スネル規格M 85、JIS規格C種

RF-V KATAYAMA
¥36,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：ファイヤーレッド+ゴールドストライプ
- サイズ：S、M、L、XL
- ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造
- スネル規格M 85、JIS規格C種

TF-201 ¥19,000



●MFJロードレース公認規格

- カラー：ホワイト、ブラック、ファイヤーレッド
- サイズ：S、M、L、XL
- ファイバーグラス積層構造
- JIS規格C種

MFJ公認ヘルメット



昭栄化工株式会社

〒105 東京都港区新橋2-9-2 鎌田ビル
☎ 03-502-0301

TF-202 ¥24,000

インターロ
INTERO ER ¥25,000

GR-Z ¥45,000



●MFJロードレース公認規格

- カラー：ホワイト、ブラック
- サイズ：S、M、L、XL
- ファイバーグラス積層構造
- JIS規格C種



●MFJロードレース公認規格

- カラー：ホワイト、シルバー、ブラック、ファイヤーレッド
- サイズ：S、M、L、XL
- ファイバーグラス積層構造
- JIS規格C種



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：ホワイト、シルバー
- サイズ：4幅体4サイズ(S、M、L、XL)
- カーボン&ファイバーグラス複合積層構造
- スネル規格M85、JIS規格C種

EX-2 ¥29,000

TJ-201 V ¥24,000

SR-X7 ¥12,500



●MFJモトクロス公認規格

- カラー：ホワイト、イエロー、ファイヤーレッド
- サイズ：S、M、L、XL
- ファイバーグラス積層構造
- JIS規格C種



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー：ホワイト、ファイヤーレッド、ディープシルバー、ブラック
- サイズ：S、M、L、XL
- ファイバーグラス積層構造
- JIS規格C種



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー：ホワイト、シルバー、ブラック、ファイヤーレッド
- サイズ：4幅体4サイズ(S、M、L、XL)
- ファイバーグラス積層構造
- JIS規格C種

TJ-101 ¥15,500

GR-X ¥32,000

TR-1 ¥13,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：ホワイト、ブラック、ディープシルバー、ファイヤーレッド
- サイズ：4幅体4サイズ(S、M、L、XL)
- ファイバーグラス積層構造
- スネル規格M85、JIS規格C種



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー：ホワイト、シルバー
- サイズ：4幅体4サイズ(S、M、L、XL)
- カーボン&ファイバーグラス複合積層構造
- スネル規格M85、JIS規格C種



●MFJトライアル公認規格

- カラー：ホワイト、ファイヤーレッド、イエロー
- サイズ：S、M、L、XL
- ファイバーグラス積層構造
- JIS規格B種



MFJ公認ヘルメット

株式会社 新井 広武

〒330 埼玉県大宮市東町2-12

☎ 0486-41-3825

CLC RX-7 T/D ¥43,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー/白・シルバー
- サイズ/55cm-56cm 57cm-58cm
59cm-60cm 61cm-62cm
- スネル規格1985

TROPHY ¥36,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー/白・シルバー
- サイズ/55cm-56cm 57cm-58cm
59cm-60cm 61cm-62cm
- スネル規格1985

RACING VENT ¥40,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー/白
- サイズ/55cm-56cm 57cm-58cm
59cm-60cm 61cm-62cm
- スネル規格1985

SUPER VENT ¥35,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー/赤・青・ガンメタリック
- サイズ/55cm-56cm 57cm-58cm
59cm-60cm 61cm-62cm
- スネル規格1985

RAPIDE G2 ¥31,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー/白・青・赤・黒・ガンメタリック
- サイズ/55cm-56cm 57cm-58cm
59cm-60cm 61cm-62cm
- スネル規格1985

ASTRO G2 ¥28,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー/赤・青
- サイズ/55cm-56cm 57cm-58cm
59cm-60cm 61cm-62cm
- スネル規格1985

CLC R-7 ¥28,000



●MFJロードレース特選公認規格

- カラー/白・シルバー
- サイズ/55cm-56cm 57cm-58cm
59cm-60cm 61cm-62cm
- スネル規格1985

MX-VENT ¥29,800



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白・赤・黄・青・黒
- サイズ/55cm-56cm 57cm-58cm
59cm-60cm 61cm-62cm
- JIS-C種

AT ¥17,000



●MFJモトクロス、トライアル公認規格

- カラー/白・赤
- サイズ/55cm-56cm 57cm-58cm
59cm-60cm 61cm-62cm
- JIS-B種



MFJ公認ヘルメット

株式会社コミネオートセンター 〒111 東京都台東区小島2-20-11
☎ 03-862-9811(代)

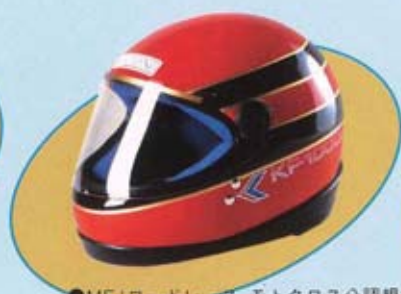
KF-1000RS II ¥24,000



●MFJロードレース, モトクロス公認規格

- カラー/黒/赤・紺/白
- サイズ/M・L・LL
- FRP製 SR超硬度シールド
- JIS-C種

KF-1000RS III ¥24,000



●MFJロードレース, モトクロス公認規格

- カラー/赤/黒
- サイズ/M・L・LL
- FRP製 SR超硬度シールド
- JIS-C種

KF-1000RS ¥22,000



●MFJロードレース, モトクロス公認規格

- カラー/黒/銀・赤/青
- サイズ/M・L・LL
- FRP製 SR超硬度シールド
- JIS-C種

NARVA-CROSS ¥17,800



●MFJロードレース, モトクロス公認規格

- カラー/白/赤/青・白/赤・黄/青
- サイズ/M・L・LL
- FRP製
- JIS-C種

KF-1000 ¥17,800



●MFJロードレース, モトクロス公認規格

- カラー/黒/赤・白/青・白/赤
- サイズ/M・L・LL
- FRP製
- JIS-C種

NR ¥12,000



●MFJロードレース, モトクロス公認規格

- カラー/白・黒
- サイズ/S・M・L・LL
- FRP製
- SR超硬度シールド
- JIS-C種

KOMINE ¥25,000
エクストラ



●MFJトライアル・ツーリング公認規格

- カラー/銀・黒
- サイズ/M・L・LL
- FRP製
- JIS-I種

NARVA ジェット I ¥22,000
II (ライン無) ¥20,000



●MFJロードレース, モトクロス公認規格

- カラー/赤・白・青
- サイズ/S・M・L・LL
- FRP製 SR超硬度シールド
- JIS-C種

NJ-1 ¥13,000



●MFJトライアル・ツーリング公認規格

- カラー/赤・白・黒
- サイズ/M・L・LL
- FRP製
- JIS-2種



MFJ公認ヘルメット

メット工業株式会社

〒136 東京都江東区北砂 6-12-14

☎ 03-645-2545

K-150 ¥12,500



●MFJトリアル・ツーリング公認規格

- カラー/ブルー&ゴールド
- サイズ/M・L
- JIS規格B種

K-2 ¥10,000



●MFJトリアル・ツーリング公認規格

- カラー/ホワイト・ブラック・シルバー
・キャンディーレッド・ブルー
・グリーン・イエロー
- サイズ/M・L・XL
- JIS規格B種

F-1 ¥13,000



●MFJトリアル・ツーリング公認規格

- カラー/ホワイト・ブラック・シルバー
・キャンディーレッド・ブルー
・グリーン・イエロー
- サイズ/M・L・XL
- JIS規格B種

FR-1 ¥14,500



●MFJトリアル・ツーリング公認規格

- カラー/ホワイト・ブラック・シルバー
・キャンディーレッド・ブルー
・グリーン・イエロー
- サイズ/M・L・XL
- ボードンシールド使用 ●JIS規格B種

KX-1 ¥9,500



●MFJトリアル・ツーリング公認規格

- カラー/ホワイト・ブラック・シルバー
・サンシャインレッド・ブルー
- サイズ/M・L・XL
- JIS規格B種

K-110 ¥9,000



●MFJトリアル・ツーリング公認規格

- カラー/ブラック&ホワイト
- サイズ/M・L

K-3 TRIAL ¥8,500



●MFJトリアル・ツーリング公認規格

- カラー/ホワイト・ブラック・シルバー
・サンシャインレッド・ブルー
- サイズ/M・L
- JIS規格A種

ダンディー ¥9,000



●MFJトリアル・ツーリング公認規格

- カラー/ホワイト・ブラック・シルバー
・レッド
- サイズ/S・M・L
- JIS規格B種

KX-7 ¥12,500



●MFJロードレース・モトクロス公認規格

- カラー/ホワイト・ブラック・シルバー
・サンシャインレッド
- サイズ/M・L・XL
- JIS規格C種

MFJ公認ヘルメット



クノー工業株式会社 〒141 東京都品川区西五反田7-22-17
☎ 03-494-3371-6

UVEX quattro (ウベックス クワトロ)



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白・赤黒
- サイズ/S、M、L、XL
- FRP+PC・シールドバンパー
- ベンチレーション
- JIS規格C種

UVEX DAYTONA ¥34,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー 白・赤・黒
- サイズ M、L、XL
- スーパーロック内蔵
- JIS規格C種

BRONCO ¥25,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー 白・赤・黒・銀
- サイズ S、M、L、XL
- FRP積層構造
- JIS規格C種

UVEX MARTIN WIMMER ¥40,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー 一色
- サイズ L、XL
- JIS規格C種

UVEX MASTER ¥29,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー 白・赤
- サイズ M、L、XL
- JIS規格C種

UVEX BOSS VISION ¥32,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー 白・赤・黒
- サイズ M、L、XL
- ダブルサンドレンズ
- JIS規格C種

UVEX ギャラクシー ¥19,000



●MFJ公認規格

- カラー/赤・銀・白・黒
- サイズ/S・M・L・XL
- FRP積層構造
- JIS規格A種

UVEX SUPER JET ¥19,000



●MFJトライアル・ツーリング公認規格

- カラー 白・赤
- サイズ M、L、XL
- JIS規格A種



MFJ公認ヘルメット

マルシン工業株式会社 〒124 東京都葛飾区四ツ木5-9-6
☎ 03-693-5791

ST-1 ¥29,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/
- サイズ/M・L・XL
- ケブラー・ハイブリッドコンボ構造
- ARシールド装着
- スネル規格

ST-2 ¥26,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/赤・ダークシルバー
- サイズ/M・L・XL
- ケブラー・ハイブリッド・コンボ構造
- ARシールド装着
- スネル規格

FALCON ¥26,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白
- サイズ/S・M・L・XL
- セブラー・ハイブリッド コンボ構造
- ベンチレーション機構
- ARシールド装着 ●スネル規格

ALTUS ¥23,800



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白・赤・黒・シルバー
- サイズ/S・M・L・XL
- シールド/AR-314 ●ラチェット機構
- FRP製
- JIS規格C種

MG-80R ¥20,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白・赤・ダークシルバー
- サイズ/S・M・L・XL
- ケブラー・ハイブリッド コンボ構造
- ARシールド装着 ●スネル規格

MG-MOTO ST ¥39,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/トリコロール
- サイズ/S・M・L・XL
- ケブラー・ハイブリッド コンボ構造
- スネル規格

MZ-80 ¥16,500



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白・ダークシルバー
- サイズ/S・M・L・XL
- ケブラー・ハイブリッド コンボ構造
- スネル規格

MZ-2R ¥18,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白・黒・赤
- サイズ/M・L
- シールド/AR-302 ●ラチェット機構
- FRP製
- JIS規格C種

MZ-GX ¥26,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白・赤
- サイズ/M・L
- FRP製
- JIS規格C種



MFJ公認ヘルメット

株式会社 立花自動車用品 〒133 東京都江戸川区本一色557-3
☎ 03-653-6277

マキシム 5000 ¥24,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白/ブルー、白/ゴールド
白/レッド、ツートンカラー
- サイズ/M・L
- JIS-C種

マキシム 4000 ¥19,800



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/レッド・ブルー・グリーン
- サイズ/M・L
- JIS-C種

マキシム 2000 ¥16,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/ホワイト・ブルー・レッド・
ブラック・スカーレット
- サイズ/M・L
- JIS規格C種

GT-1 ¥8,800



●MFJトライアル、ツーリング公認規格

- カラー/ホワイト・ブラック・グリーン
レッド・ブルー・オレンジ・シルバー
スカーレット
- サイズ/M・L
- JIS-A種

F-500DX ¥11,000



●MFJトライアル、ツーリング公認規格

- カラー/I ブルー・ホワイトツートン
II ブルー・ゴールドツートン
III 白黒ツートン
- サイズ/M・L
- JIS-A種

エクスイヤー ES2
¥19,800



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/ホワイト・シルバー・レッド
- サイズ/M・L
- JIS-C種

株式会社 ローヤル 〒145 東京都大田区北千束2-26-11
☎ 03-726-1331

ERGONOMIC 01
¥29,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/レッド・ホワイト・ブラック
- サイズ/M・L・XL
- 8段階開閉シールド・ダブルサンドレンズ
- JIS規格C種

EMME 9 ¥28,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/レッド&ホワイト・シルバー&
レッド・ホワイト&ブルー
シルバー&ブルー
- サイズ/M・L・XL
- 8段階開閉シールド
- JIS規格C種

JET EMME 7 ¥12,000



●MFJトライアル、ツーリング公認規格

- カラー/レッド・ブラック・ブルー・
ホワイト
- サイズ/M・L・XL
- 3段階可変シールド

MFJ公認ヘルメット



ヤマハ発動機株式会社

〒438 静岡県磐田市新貝2500
☎ 05383-2-1111(大代)

ジオラマ B

¥24,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/ブラック/レッド・ホワイト/レッド
- サイズ/S・M・LL
- FRP・硬化処理シールド
- JIS-C種

ジオラマ G ¥29,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/ブラック/レッド・ホワイト/レッド
- サイズ/S・M・LL
- FRP・硬化処理シールド
- JIS-C種

株式会社 大 都

〒110 東京都台東区北上野1-7-1
☎ 03-848-8270(代)

BELLM-2 ¥62,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/銀 ツートン
- サイズ/S、M、L、XL
- ベンチレーション機構
- スネル規格(1980)

BELL ¥70,000

エディーローソンレプリカ



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白 赤
- サイズ/S、M、L、XL
- ベンチレーション機構
- スネル規格(1980)

BELL スター LTD

¥50,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/銀・アンスラサイト銀・黒
- サイズ/S、M、L、XL
- ベンチレーション機構
- スネル規格(1980)

BELL MOTO-4 ¥48,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白・赤・青・黄
- サイズ/S、M、L、XL
- アジャスターブルバイザー付ベンチレーション機構
- スネル規格(1980)

BELL マグナム LTD

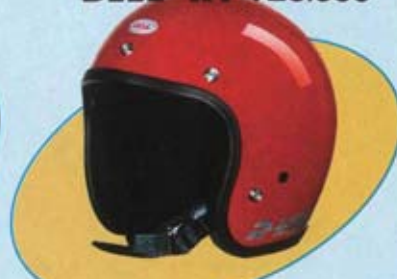
¥35,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/黒・白・アンスラサイト銀
- サイズ/S、M、L、XL
- スネル規格(1980)

BELL RT ¥26,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/赤・白・黒・マルーンレッド
- サイズ/S、M、L、XL
- DOT規格 (JIS規格C種)

MFJ公認ヘルメット



ワールド通商株式会社

〒107 東京都港区赤坂2-10-8 信和ビル
☎ 03-583-1502(代)

KIWI K-10 SARON ¥30,000 KIWI K-8 CROSBY ¥42,000 KIWI K-10 VF ¥30,000



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/レプリカライン
- サイズ/M・L・XL
- ソノート・ゴロワーズステッカーキッド付
- JIS規格C種



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/レプリカライン
- サイズ/S・M・L・XL
- JIS規格C種



●MFJロードレース、モトクロス公認規格

- カラー/白・黒
- サイズ/M・L・XL
- バイザーくもり止エアシステム付
- JIS規格C種

MFJ公認ヘルメット制度について



●MFJロードレース
特選公認規格シール



●MFJロードレース・
モトクロス公認規格シール



●MFJトライアル
・ツーリング
公認規格シール

ヘルメットのMFJ公認制度はわが国モーターサイクルレースの出場の際に
着用するヘルメットの保安、安全性を確保するために定められた制度で、苛酷
なレースの事故防止に必要なヘルメットの強度、形状を規定している。

MFJ公認ヘルメットは各ランクに従って、上記ロードレース特選公認規格、
ロードレース・モトクロス公認規格、トライアル・ツーリング公認規格の3種
類の各シールを公認されたヘルメットに添付することを義務付けられている。
従ってMFJの競技に参加するものはそれぞれに適合したシールを添付したヘル
メットを着用しなければMFJ公認レースには出場することが出来ない。

この制度は同時に苛酷なレースの事故防止に役立つ強度をスネル、JIS規格
の保証の上に認定しているため、一般の着用の際に際しても、このMFJ公認制度
の効用がヘルメットの保安、安全性に役立つことを深く念願している。

FET

MOTOR CYCLE SPECIAL GOODS



TUNE-UP YOUR MIND!

WITH EXCELLENT MOTORCYCLE-GOODS.

NOIAN

AXO

S SINISALO

RG

VDO

rukka

Campagnolo

WINKYBEAM

ÖHLINS

FET **Tefline**

THE GOLD
BELT LINE

KALGARD

S.E.V. MARCHAL

GOLDBELT

SCOTT USA
WE'RE NUMBER ONE.

TRIMBRITE

KONI

FET
MotoPlus
CREATIVE NEW PRODUCT FOR RIDERS

FET極東

この広告に関するお問い合わせは右記へ、〒157 東京都世田谷区千歳台4-30-11 ☎03(484)3179 営業所:札幌・仙台・小田・新潟・金沢・東京・名古屋・大阪・広島・高松・福岡
●最新版FET2 輪経合カタログVol.5が完成しました。お希望の方は送料共切手¥1,200分同封の上座極東までお申し込み下さい。



● スタートは、走りの、戦いのドラマの最終章^{エピソード}…そういいいい
かもしれない。ここまでにした試練の時間の長さ比べて、
晴れ舞台の走りは短かく、一瞬のここのように思えるからだ。
入念にコースを走りこんだ時間。マシンの隅々までを調整
し愛情を注ぎこんできた時間。プラグにしても自分で選定
し、その着火性とレスポンスの良さを確かめ、深い信頼関
● 係をきずいてきたその時、その時間が今、この瞬間に問わ
れる。結果となって表われてくる。レーサーよ。ライダー達よ。
悔いをのこさないために、有終の美でかざるために……

スタートを切るまでが勝負だ。

GO WITH THE LEADER-NGK SPARK PLUG



日本特殊陶業

DUNLOP チャンピオンをささえる

ダンロップ



'84世界選手権ロードレース500cc部門のチャンピオンを獲得したE.ローソン。写真協力：木引繁雄

ダンロップ「アローマックス」新発売。

ARROWMAX

'84世界選手権ロードレース500ccクラス、ダンロップを装着するE.ローソンが優勝4回、2位4回の安定した走りで、11戦目(全12戦)にしてシリーズチャンピオンを獲得した。

世界チャンピオンをささえるダンロップのレーシングテクノロジー。

そのスピリットが息づくダンロップ・アローマックス——フルバンクからの立ち上り、ワンディングロードの敏速な切り返し、高速道路での直進走行……

いま走りに美を追求するライダーたちを魅了する。



GT200A (FRONT)

100/90-16 54H
120/85-16 60H
90/90-18 51H
100/90-18 56H
90/90-19 52H
100/90-19 57H

●サイズチューブレスタイプです。

GT200 (REAR)

130/90-16 67H
110/90-17 60H
110/80-18 58H
110/90-18 61H
120/90-18 65H
130/90-18 66H

●サイズチューブレスタイプです。