

MFJ

国内競技
規則書

1990年版



日本モーターサイクル協会



加速レスポンスが違^い！高性能プラグ

プラチナ特殊合金中心電極

プラチナ特殊合金の超極細中心電極 (0.7φ) 使用により、飛火性を向上。接合部はレーザー3点溶接により、すぐれた信頼性を発揮します。



テーパーカット接地電極

従来のU溝カットをさらに極めたテーパーカット接地電極の採用により、消炎作用を低減させ、着火性を向上。絶妙の加速レスポンスと高出力を実現しました。



〒448 愛知県刈谷市昭和町1-1 TEL.0566>25-5511

ヴ
イ
ヴ
イ
ツ

ド
レ
ス
ポ
ン
ス



WINNING RADIAL



勝利に近づく。バトラックスS。



ライバルとの闘い。タイムとの闘い。そして、自分との闘い。そんな熾烈なレーシング・シーンにあって、確実にサーキットを騒がせてきたタイヤがある。その名は、バトラックスS・ラジアル。サーキットのトップ・トレンド、勝利に最短距離にあるRADIALだ。Makes The Spirit Of Racing!



レーシングパフォーマンスを秘めたロードギア

BATTLAX-S

from BRIDGESTONE MOTORSPORT



新登場

GSX-R750

- 型式:GR7AC●4サイクル・油冷・4気筒・DOHC・4バルブ●SACS●総排気量:749cc
- 最高出力:77ps/9,500rpm●最大トルク:6.8kg-m/7,000rpm●38スリングショット・キャブ●ラジアルフロー・オイルクーラー
- ステンレス・4into1マフラー●フルアジャスタブル・倒立式フロントフォーク●別体タンク式フルアジャスタブル・リヤショックユニット●フロントフローティング・ダブルディスク&異径4ポットキャリパー●タイヤサイズ:フロント120/70R17 58H リヤ170/60R17 72H扁平ラジアルタイヤ
- 乾燥重量:198kg●車体色:ブルー・ホワイトツートン/レッド・ホワイトツートン/ブラック・グレーツートン
- メーカー希望小売価格:¥839,000(北海道・沖縄および一部離島を除く)

静かにやさしく、いい運転。

定期点検整備を受けましょう。

●やめよう、マフラーの不正改造/ ●いつでもどこでも、絶対しない空ふかし/ マフラーの芯をぬいたり、マフラーを切ったり、マフラーをはずしたり、レース用のマフラーに付けかえたりする不正改造は、騒音のもと、みんなに迷惑をかけてしまいます。

●カタログご希望の方は、機種名、雑誌名を明記し、切手175円分を同封のうえ、〒432-81 浜松市外高塚 鈴木自動車工業株式会社 スズキインフォメーションセンターへ、GSX-R750係へ。

偉大なる Daytona の集合体である。

進化のプロセスは、レーシングマシンとの照合から始まった。

基準となるモーターサイクルの素質は、レーサーに凝縮されているからである。

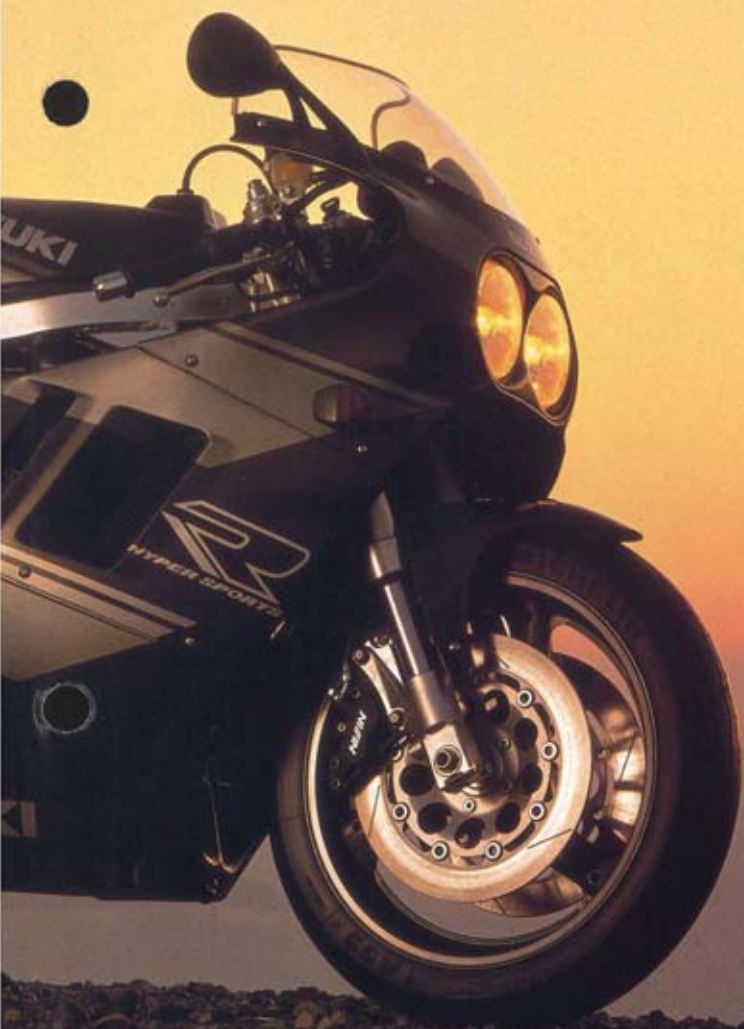
同時に、五感を愉悅の領域へと導くレーシング・テクノロジーも

極限を極めたレーサーの中で培われるものである。

進化の到達点はここにある。

成熟のクオリティ・マシン、GSXR750。

実戦で検証された Daytona の具象が、ここに君臨する。



※ 諸君がご検討するモデルタイプ設定してあります。(10,000円税) ※ 価格には保険料・税金(消費税を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれていません。 ※ 消費税額は別途、計算の1/4を申し受けます。

バイクは昼間もライト・オン!

●ヘルメットを正しくかぶりましょう。●必着、乗車を忘れず、●安全のため飲酒はやめましょう。
●安全速度で走りましょう。●一時停止は正確に。●車間距離は余裕をもって。●カーブでは
スピードをひかえめに。●自らは早めに行きましょう。●昼間も必ずライトをつけて走りましょう。

もっと個性的にもっとあなたらしく
Personal Best

 SUZUKI

ただならぬ気配。

静かにやさしく、いい運転。●やめよう、マフラーの不正改造！●いつでもどこでも絶対しない空ぶかし！
マフラーの芯をぬいたり、マフラーを切ったり、マフラーをはずしたり、レース用のマフラーに付けかえたりする不正改造は、騒音のもと。みんなに迷惑をかけてしまいます。

●定期点検整備を受けましょう。

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175円を添えて、〒438 静岡県磐田市新貝2500 ヤマハ発動機株式会社 広報室まで。

人間にいちばん近い乗りものなんだ。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社

世界で初めて、デュアルビームプロジェクターヘッドライトを装着。そのスタイリングが、磨きぬかれた走りを予感させる。スーパースポーツFZR400RR。人呼んで“ダブルアール”誕生。ワークスマシンYZF400ゆずりのディメンションにより、エンジンはもとより、マシンのすみずみにまでライダーの意思がリアに伝達する。これは、ダブルアールライダーのみに許された喜びだ。

●型式3TJ ●4サイクル・水冷・DOHC・4バルブ・並列4気筒・399cc ●最高出力59ps/12,000rpm ●最大トルク4.0kg-m/9,500rpm ●リターン式6段 ●乾燥重量160kg ●タイヤF:120/60R17-55H, R:160/60R17-59H

FZR400RR: ¥739,000
SILKY WHITE/APPLE RED



BLACK GOLD



FZR400RR SP仕様: ¥839,000
全国限定発売 1,000台
SILKY WHITE/FINE RED



BRANDNEW

FZR400RR & FZR400RR SP

- 価格はメーカー希望小売価格(北海道・沖縄および一部離島を除く)
- 価格には保険料・税金(含む消費税)・登録などに伴う費用等は含まれていません。●消費税額は別途計算の上申し受けます。
- メーカーオプションで速度警告灯装着仕様車(¥10,000高)もあります。

Y.E.S.S.

スポーツ・バイク・ライフを大きく広げるイエスです。

●Y.E.S.S.(イエス)とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS STAFFの略。モーターサイクルがプレゼントしてくれる限りなく大きな遊びの世界をも、もっと積極的に、もっと愉快に楽しもうと生まれたクラブです。●サーマフェスティバル、バイクヒレックス、レースなどへの参加のお誘いや、さまざまな施設の利用割引など、特典もいろいろ。入会のお問い合わせ、お申し込みはY.E.S.S.のステッカーのあるY.E.S.S.加盟店へどうぞ。



見る・見られる・いい運転
バイクは昼間モライト・オン!



街では吹かない

バタバタと早おくりの都会を脱ぎ捨て、週末は再び風の中へ戻っていく。待ち受ける道々や森の精。見つめ直すことのできる唯一の時間なのだ。さあ、New XLRのハンドルを山へ向けようではないか。



[新登場] XLR250R NEW COLOR ●Engine Type: Air-cooled, 4-stroke, 4-valve, OHC, single・249cm³
●Max. Horsepower: 26PS/8,500rpm ●Max. Torque: 2.5kgm/7,500rpm
●Dry Weight: 112kg ●Brakes: (F)Disk・(R)Disk ●Headlight: 35/36.5W Single ●409,000yen

●価格はすべてメーカー希望小売価格(北海道、沖縄および一部離島を除く)

静かにやさしく、いい運転。 ●やめよう、マフラーの不正改造/
●いつでもどこでも、絶対しない空ぶかし!

マフラーの芯をぬいたり、マフラーを切ったり、マフラーをはずしたり、レース用のマフラーに付けかえたりする不正改造は、騒音のもと、みんなに迷惑をかけてしまいます。



①昼間のライトオンはロービームでね!
②バッテリー・チェックはこまめにしようね!

風がある。



 **HONDA**
RIDING NEW

TVさえも見る事のない一日だが、この一日は自分自身を
オートバイが休眠中だなんて、もったいない。もったいない。

XLR BAJA NEW COLOR ●Engine Type: Air-cooled, 4-stroke, 4-valve, OHC, single-249cm³
●Max. Horsepower: 28PS / 8,500rpm ●Max. Torque: 2.5kgm / 7,500rpm
●Dry Weight: 114kg ●Brakes: (F)Disk ●(R)Disk ●Headlight: 35/35W Dual ●429,000yen.

価格には保険料・税金(消費税を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれていません。

We Like Bikes.
バイクが好きだから、セーフティライド

「もっと楽しく、安全なライディング」ホングは実践します。  

スポーツバイクをお買い上げのお客様に「セーフティ・アライズ」を実施中。
その場であなたのライディング特性がわかります。また、多様なトレーニングを多
につけたライダー・練習におススメの「ホンダスポーツライディング
スクール」ライディングの安全性と楽しさを提供する実践的スクールです。3ヵ月も参加していただき、

カタログご希望の方は、カタログ請求券と切手175円を同封し、住所・氏名・年齢・職業を明記の上、〒107 東京都港区南青山2-1-1 本田技研工業株式会社販売促進部「XLR250R・XLR BAJA」係まで。

バイクの楽しみ方
XLR250R・XLR BAJA
販売店

NEW ZXR750登場。



(写真は海外仕様につき、国内仕様とは一部異なります。)

静かにやさしく、いい運転。

●やめよう、マフラーの不正改造/

●いつでもどこでも、絶対しない空ぶかし/

マフラーの芯をぬいたり、マフラーを切ったり、マフラーをはずしたり、レース用のマフラーに付けかえたりする不正改造は、騒音のもと。みんなに迷惑をかけてしまいます。

カタログご希望の方は、必要車種名と雑誌名を明記し175円切手を同封の上、〒673 明石市川崎町1-1 カワセ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。

F1R750

- F-1マシンのノウハウとパーツを多用し、エンジン性能を向上。
- 急激なエンジンブレーキ使用時にもリヤホイールのホッピングやロックを防ぐK-BATL (Kawasaki Back Torque Limiter) を装備。
- 高い冷却効果を誇る湾曲タイプラジエターの採用により、常に安定したエンジン性能を確保。
- E-BOXフレームや足まわりにもF-1レースのノウハウをフィードバックし、走行性能を向上。
- 軽量化と高剛性を両立させたレーシングタイプのスイングアーム、KIS-ARM (Kawasaki Iso Strain Arm) を採用。
- ボディ全体の軽量化により、走行性能を向上。

ZXR750

● Engine type: Liquid-cooled, 4-stroke, 4-cylinder, DOHC, 16-valve
 ● Displacement: 748cc ● Max. power: 77ps/9,000rpm ● Max. torque: 6.8kg-m/7,000rpm ● L×W×H: 2,090mm×745mm×1,165mm ● Dry weight: 200kg ● Color: Lime green×Blue 24×Pearl alpine white, Ebony×Pearl cosmic gray

メーカー希望小売価格 815,000円

※価格には消費税、別途消費税別として登録料がかかります。登録料は各都道府県により異なります。また、公道走行には必ずヘルメットを着用してください。また、公道走行には必ずヘルメットを着用してください。また、公道走行には必ずヘルメットを着用してください。

安全に走るための心がけ、ルールとマナー。見る・見られるいい運転
RIDE IN GOOD MANNERS.

- ヘルメットを正しくかぶりましょう。 ● 点検・整備を怠れずに、● 安全のための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。 ● 無理な追い越しはやめましょ
- 十分に確認し、確認されるよう努めましょう。 ● 昼間の走行時にもヘッドライトの点灯を、



カワサキ車ならびに純正部品のお求め、ご相談はこのマークのあるカワサキ正規販売店「アーク」まで、お気軽にどうぞ。

Kawasaki
カワサキオートバイ販売株式会社
株式会社カワサキモータースサービス

SIGNAL FLAGS

信号旗

(合図旗および合図)

競技中、競技役員が次の信号旗(フラッグ)を示した場合、各ライダーはこの旗の指示に従わなければならない。

旗の種類	旗の意味		旗の種類	旗の意味	
	ロードレース	モトクロス		ロードレース	モトクロス
 国旗	レーススタート (通常緑シグナルで示す)	レーススタート (スターティングマシン) で行なう場合もある。	 赤旗	レースまたはプラクティス が中断され、すべてのライ ダーは最大限の慎重さと注 意を持ってそれぞれのピッ トに戻る。サーキットを閉 鎖する場合にも用いる。	全ライダー停止
 黄旗	静 止	危険予告・追い越し禁止	 黄旗と赤ストライプ 付黄旗の交差提示	レース停止(赤旗と同じ意味) (コントロールラインで赤 旗が出されたら、すぐに 各ポストで掲示される。)	
	振 動	コース上(ランオフエリア 含む)に危険がある。 減速・停止準備・追越禁止			
 白旗	静 止	1つ先のポスト付近に徐行 中の介入車両あり	 黒旗	白ナンバーを付した黒ボ ードを併用する。 示されたナンバーを付けて いるライダーは次のラップ でピット停止。	ナンバーを示したボードと 併用。指示されたライダー は走行停止。
	振 動	直前に徐行中の介入車両 あり			
 赤ストライプ付 黄旗	コース表面が滑りやすい		 青旗	追越しシグナル、1台また はそれ以上のスピードの速 いマシンが追いつこうとし ている。	警告、ラップされようと している。
 緑旗	先に出した合図の解除 (コースクリアー)				
 チェッカー旗	先に出した合図の解除			レース終了	レース終了

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

国際A級対称種別は
125cc、250cc、500cc、F3、F1、SB、耐久

●高さ: タテ235×ヨコ295mm
●長さ: タテ250×ヨコ300mm



国際A級(125cc)(前面)



国際A級(250cc)(側面)



国際A級(500cc)(側面)



国内A級F3(前面)



F1・SB(側面)



耐久(側面)



国内A級SP750(前面)



国内B・C級SP(側面)

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

モトクロス

●タテ135×ヨコ295mm



ジュニア



国内B級



国内A級



国際B級



国際A級(125cc)



国際A級(250cc)

トライアル

●タテ150以上×ヨコ175mm以上



ジュニア



国内B級



国内A級



国際B級



国際A級

ヘルメットのMFJ公認マーク

*MFJ公認ヘルメットで
MFJ公認マークの貼付
されていないヘルメット
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。



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

1990年版 MFJ国内競技規則書 目次

信号旗/レースナンバープレート・ライセンス識別カラー	10
日本モーターサイクル協会の組織	12
MFJ国内競技規則	15
ROAD RACE	
細則1:ロードレース競技細則	42
細則2:ロードレース車両細則	47
細則3:'90全日本選手権大会(MFJカップ含む)特別規則	62
付録:'90地方選手権大会	75
MOTOCROSS	
細則4:モトクロス競技細則	84
細則5:'90全日本選手権大会特別規則	89
TRIAL	
細則6:トライアル競技細則	102
細則7:'90全日本選手権大会特別規則	108
SUPPLEMENT (付録)	
細則8:MFJライセンス昇格・降格に関する規則	118
MFJ公認車両・ヘルメット・部品・トライルタイヤ	122
MFJ共済会制度	129
歴代チャンピオンリスト	130

※'90ミニバイク規則は、本誌とは別に小誌として別冊を出しております。

1990年1月1日発行
ライディング臨時増刊・通巻242号

日本モーターサイクル協会

The Motorcycling Federation of Japan (M.F.J.)

〒103 東京都中央区東日本橋2-16-7 第2オカノビル7F ☎03-865-8441

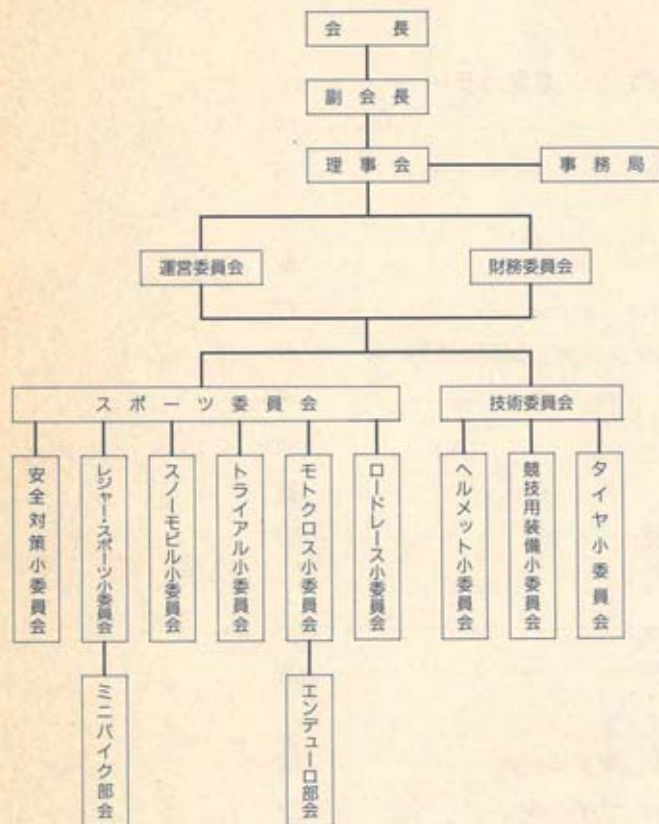
日本モーターサイクル協会の組織

The Motorcycling Federation of Japan

MFJ主要役員

(平成2年1月1日現在)

日本モーターサイクル協会組織図



●ロードレース小委員会

役職	氏名
委員長 (スボ常)	藤井 璋美
副委員長	神谷 忠
委員	杉本 五十洋
委員 (MX)	板橋 康行
委員	太田 初美
委員	内藤 正典
委員	龜山 大
委員	井内 良
委員	山本 健
委員	川竹 二生
委員	倉留

●モトクロス小委員会

役職	氏名
委員長 (スボ常)	村上 正司
副委員長	斎藤 昇志
委員 (RD)	岡田 武志
委員 (SM)	太田 初美
委員	井上 宋一
委員	高橋 道雄
委員	高田 雅夫
委員	田中 隆一
委員	若木 恭一
委員	若川 雅夫
委員	秋尾 龍男

●トライアル小委員会

役職	氏名
委員長 (スボ常)	山本 隆
副委員長	鈴木 唯一
委員 (スポーツ)	鈴木 孟
委員 (LS)	大友 克人
委員	小野寺 政弘
委員	成田 省造
委員 (スポーツ)	野田 弘拓
委員	富 拓
委員	鳥飼 恒彬

●理事会

役職	氏名
会長	石塚 秀男
副会長	青木 浩道
常務理事	杉木 沼四郎
理事	斎藤 純雄
理事	鈴木 金太郎
理事	小宮 功
理事	小岩 井陸
理事	高橋 鐵郎
理事	横内 悦夫
理事	和田 庄太郎
理事	関 登
理事	岩田 定雄
理事	田邊 益夫
理事	鈴木 義修
理事	高木 宏一
理事	玉城 昌一
監事	飯沼 治夫
監事	藤 崎
事務局長	安松 幹夫

●財務委員会

役職	氏名
財務委員長	鈴木 勝修
財務委員 (運営委)	小林 修
財務委員 (運営委)	川崎 芳夫
財務委員 (運営委)	野崎 忠寿
財務委員 (運営委)	山本 礼仁
財務委員 (運営委)	石尾 登
財務委員	杉木 沼四郎
財務委員	鈴木 四郎

●技術委員会

役職	氏名
委員長	伊藤 光夫
副委員長	秋鹿 方彦
技術委員	佐々木 弘司
技術委員	堤 利雄
技術委員	川合 豊彦
技術委員	杉木 沼四郎
常任委員	鈴木 四郎

●スノーモビル小委員会

役職	氏名
委員長 (スボ常)	宮本 正之
委員 (MX)	井上 宋一
委員 (LS)	斎藤 正義
委員	高橋 和雄
委員	藤本 勝

●運営委員会

役職	氏名
運営委員長 (財務委)	小林 修
運営委員	小粥 雅徳
運営委員 (財務委)	川崎 芳夫
運営委員 (財務委)	鶴 日出海
運営委員 (財務委)	石尾 登
運営委員 (スボ常)	菅原 冠雄
運営委員	外川 一雄
運営委員 (LS)	宮城 久夫
運営委員	山田 和夫
運営委員	杉木 沼四郎

●スポーツ委員会

役職	氏名
委員長 (運営委員)	外川 一雄
副委員長 (RD)	上野 利男
副委員長	藤井 璋美
常任委員	染谷 光彦
常任委員	名倉 茂
常任委員	若山 武光
常任委員	伊藤 光夫
常任委員	伊藤 鹿
常任委員 (MX)	鈴木 正
常任委員 (TR)	山本 隆
常任委員	杉木 沼四郎
常任委員	鈴木 四郎
委員 (TR)	鈴木 孟
委員 (LS)	猪股 謙一
委員	村山 宋一
委員	藤原 宣彦
委員 (TR)	富 拓
委員	高武 富久美

●レジャー・スポーツ小委員会

役職	氏名
委員長 (スポーツ)	村山 宋一
委員 (TR)	小野寺 政弘
委員	黒田 典秀
委員	藤沢 忠義
委員 (SM)	斎藤 正義
委員	北村 美津弘
委員	鈴木 貞男
委員	山田 和夫

都・府・県モーターサイクル・スポーツ協会

(平成2年1月1日現在)

都道府県	区分	会長	専務理事又は事務局長	郵便番号	所在地	電話番号
北海道	北海道ブロック	和田 庄太郎	高橋 昭重	065	札幌市東区東雁来3条1-4-3 札幌地区軽自動車協会内	011 (782) 1432
	MFJ札幌	和田 庄太郎	河原 博	065	札幌市東区東雁来3条1-4-3 札幌地区軽自動車協会内	011 (782) 1432
	MFJ旭川	細川 悦郎	石坂 辰義	070	旭川市1条通5丁目右7号 藤細川商會	0166 (22) 7301
	MFJ釧路	笹山 紀彦	児玉 賢次	084	釧路市鳥取大通6-1-1 釧路地区軽自動車協会内	0154 (51) 0745
	MFJ帯広	石原 正光	広瀬 晴美	080-24	帯広市西19条北1-8-3 帯広地区軽自動車協会内	0155 (33) 3166
	MFJ北見	磯角 幸雄	古林 能仁	090	北見市三輪5-13 北見地区軽自動車協会内	0157 (24) 6130 0966(24)3653(ヤマノ)
	MFJ函館	藤尾 尚司	藤尾 尚司	041	函館市亀田本町67-32 藤尾輪業社内	0138 (43) 1801
東北	東北ブロック	関 登	安藤 八郎	983	仙台市扇町3-3-10 宮城県二輪車安全普及協会内	022 (284) 9484
	MFJ青森	上杉 利男	下山 作一	030	青森市港町2-10-13 青森県二輪車安全普及協会内	0177 (42) 1477
	MFJ岩手	加藤 英治	及川 雪男	020-01	盛岡市みたけ5-16-27 岩手県軽自動車協会内	0196 (43) 8835
	MFJ宮城	高橋 英夫	安藤 八郎	983	仙台市宮城野区扇町3-3-10 宮城県二輪車安全普及協会内	022 (284) 9484
	MFJ秋田	石塚 俊夫	佐藤 勇磨	010	秋田市八橋大畑2-12-55 秋田県二輪車安全普及協会内	0188 (82) 6219
	MFJ山形	佐藤 与市	羽角 宏	990-02	山形市立谷川12丁目449番地7	0236 (86) 3600
	MFJ福島	関 登	佐藤 三男	960	福島市吉倉字名倉1-1 藤福自販会館内	0245 (46) 2577
関東	関東ブロック	岩田 定雄	宮城 久夫	108	港区港南3-3-10 東京都軽自動車協会内	03 (472) 6241
	MFJ東京	岩田 定雄	宮城 久夫	108	港区港南3-3-10 東京都軽自動車協会内	03 (472) 6241
	MFJ茨城	石川 和夫	大内 勝也	310	水戸市住吉町292-8 茨城県軽自動車協会内	0292 (47) 5832
	MFJ栃木	阿子島 俊一	伊藤 喜代美	321-01	宇都宮市西川田本町1-2-37 栃木県軽自動車協会内	0286 (45) 0958
	MFJ群馬	河原井 源次	滝沢 又	379-21	前橋市野中町322-1 群馬県軽自動車協会内	0272 (61) 0505
	MFJ埼玉	永田 正雄	能井戸 紀一	330	大宮市大学中釘2082 埼玉県軽自動車協会内	0486 (24) 1221
	MFJ千葉	秋篠 敬作	金子 竹治	260	千葉市新港223 千葉県軽自動車協会内	0472 (42) 1564
	MFJ神奈川	藤 崎 毅	鈴木 克典	226	横浜市緑区池辺町3575 神奈川県軽自動車協会内	045 (931) 4230
	MFJ新潟	中村 義郎	加藤 俊明	950	新潟市大形本町117-3	025 (275) 5704
	MFJ山梨	荻原 茂賢	仲田 幸弥	406	山梨県東八代郡石和町唐柏791-1 山梨県軽自動車センター	05526 (2) 7548
	MFJ長野	柳田 勝	小泉 清人	380	長野市大字西和田字東和田境438-3 長野県軽自動車協会内	0262 (43) 1967

区分	会 長	専務理事又は 事務局長	郵便 番号	所 在 地	電 話 番 号	
都道府県						
中部ブロック	田 邊 節	中 村 茂 男	466	名古屋市昭和区天白町大字八事字富士見ヶ丘110-6 愛知県軽自動車協会内	052 (833) 9676	
中	MFJ静岡	戸 田 芳 司	422	静岡市国古田32-7 静岡県軽自動車協会内	0542 (61) 4455	
	MFJ富 山	斎 藤 正 義	930	富山市藤木521-1 富山県軽自動車協会内	0764 (24) 6420	
	MFJ石 川	坂 井 豊 治	921	金沢市入江3-134 石川県自動車販売店会館内	0762 (91) 7111	
	MFJ福 井	佐 藤 憲 二	津崎信弘(代行)	910-37	福井市浅水町138字上榎木11-2 福井県軽自動車協会内	0776 (38) 0558
	MFJ岐 阜	仲 神 桂 二	早 川 幸 男	501-61	岐阜県羽島郡柳津町大字高桑字立野3278-1 岐阜県軽自動車協会内	0582 (79) 1561
部	MFJ愛 知	田 邊 節	466	名古屋市昭和区天白町大字八事字富士見ヶ丘110-6 愛知県軽自動車協会内	052 (833) 9676	
	MFJ三 重	藤 井 理 美	佐 野 純 二	544-03	津市雲出長常町六の割1190-1 三重県軽自動車協会内	0592 (34) 8611
近畿ブロック	鈴木義夫	山田和夫	550	大阪府西区立売堀1-7-14 大阪府二輪車安全普及協会内	06 (541) 5254	
近	MFJ滋 賀	中 田 眞 悟	寺 田 三 喜 男	520-01	大津市唐崎3-17-1 滋賀県自動車会館内	0775 (62) 3858 ホンダ二輪店舗内(各)
	MFJ京 都	櫻 井 伊 蔵	兵 藤 泰 弘	612	京都市伏見区竹田向代町51-5 京都自動車会館内	075 (671) 5887
	MFJ大 阪	鈴木義夫	神 田 圭 造	550	大阪府西区立売堀1-7-14 大阪府二輪車安全普及協会内	06 (541) 5254
	MFJ兵 庫	西 海 義 治	中 林 稔 弘	673	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
	MFJ奈 良	小 島 末 太 郎	畑 中 武	630	奈良市南京終町2-321-1 奈良県二輪車安全普及協会内	0742 (61) 5593
MFJ和歌山	林 伸 良	竹 内 高 夫	641	和歌山市西浜中川向坪1,660-388 和歌山県二輪車安全普及協会内	0734 (32) 5378	
中国ブロック	椋代 修	藤原 宣彦	700	岡山市柳町2丁目10-17 柱代ビル2F	0862 (22) 8625 (ホンダ二輪岡山)	
中	MFJ鳥 取	山下泰資	中 村 周 造	680	鳥取市秋里246-5 鳥取県二輪車安全普及協会内	0857 (28) 8650
	MFJ島 根	堀 尾 俊 之	清 水 昭 二	690	松江市八幡町725番地 島根県二輪車安全普及協会内	0852 (37) 1885
	MFJ岡 山	椋代 修	藤原 宣彦	700	岡山市柳町2丁目10-17 柱代ビル2F	0862 (22) 8625
	MFJ広 島	森 征 四 郎	佐 藤 光 義	730	広島市中区舟入南6-5-28 萩ホンダ二輪広島内	082 (295) 7111 (担当:本田千)
	MFJ山 口	佐々木 吉雄	尾 谷 紀 男	753	山口市葵一丁目5-58 山口県軽自動車協会内	0839 (22) 8877
四国ブロック	高木 宏	清家新輔	761	高松市郷東町140	0878 (62) 3212	
四	MFJ徳 島	岩 尾 英 二	富 波 拓	770	徳島市西新町4-7 務富波商店内	0886 (22) 5545
	MFJ香 川	高木 宏	谷 本 謙 二	761	高松市郷東町140	0878 (62) 3212
	MFJ愛 媛	木 村 興 洋	土 居 靖 雄	791-11	松山市南高井町1812-3 愛媛県二輪車安全普及協会内	0898 (75) 4505
	MFJ高 知	泉 谷 親 男	奥 村 巖	781-02	高知市横浜1657 高知県二輪車安全普及協会内	0888 (42) 4311
九州ブロック	玉城昌一		816	熊本市近見町2273-1 萩ホンダ熊本二輪	096 (355) 5075	
九	MFJ福 岡	西 俊 明	川 原 明 人	816	福岡市博多区半道橋2-7-70 西京ホンダ販売所内	092 (474) 8196
	MFJ佐 賀	上 田 勝	洞 野 雅 美	840-01	佐賀市若橋2-10-7 佐賀県二輪車安全普及協会内	0952 (30) 8442
	MFJ長 崎	村 上 幸 三		861-01	長崎市田中町581-3 村上ホンダ販売所	0958 (37) 8421
	MFJ熊 本	玉城昌一	松 田 忠 也	862	熊本市東町4-71 熊本県二輪車安全普及協会内	096 (367) 5488
	MFJ大 分	倉 石 満	田 原 丈 平	870-01	大分市三川上一丁目4-35 大分県軽自動車協会内	0975 (53) 1910
	MFJ宮 崎	原 川 安 雄	佐 藤 憲 三	880	宮崎市花ヶ島町新地橋1134 萩ホンダ二輪南九州宮崎営業所	0985 (27) 6611
	MFJ鹿 児 島	東 昭 美	家 村 行 夫	891-01	鹿児島市谷山港2-4-3 鹿児島県二輪車安全普及協会内	0992 (61) 8966
	MFJ沖 縄	徳 野 睦 夫	山 入 端 彰	901-21	浦添市字仲西146 沖縄ホンダモーター株内	0988 (77) 2558

'90MFJ 国内 競技規則

本国内競技規則は、国際モーターサイクリスト連盟（Fédération Internationale Motocycliste：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、総則と細則に大別され、競技種目によって内容に差異のある事項は細則に示される。

第1章 総 則

1. モーターサイクル・スポーツの国内的統括… 16
2. 公認競技会、承認競技会の格式および種目… 16
3. 大会特別規則ならびに公式通知… 17

第2章 ライセンス

4. 競技ライセンスとその種目… 18
5. 競技ライセンスの申請資格… 19
6. 競技ライセンスの有効期間… 20
7. 競技ライセンスの効力の失効等… 20
8. 競技ライセンス資格の昇格および降格… 20

第3章 競 技 会

9. 競技参加者… 21
10. 競技参加者の遵守事項… 22
11. ライダーの装備… 22
12. 競技出場の申し込み… 23

13. 出場料およびMFJ共済会掛金… 24
14. 競 技… 24
15. 入 賞… 25
16. 公式得点… 25
17. 出場車両… 26
18. MFJ公認車両および公認部品・用品… 26
19. 燃料およびオイル… 27
20. 車両検査… 27
21. ライダーおよび車両の変更… 29
22. 優勝者の決定… 30
23. 入賞者の車両検査… 30
24. 競技結果および記録の公表… 30
25. 競技会の延期および中止等… 30
26. 暫定結果に対する抗議… 31
27. 損害に対する責任… 32
28. 大会審査委員会の権限… 32
29. 違反行為に対する罰則… 32

第1章

総則

1 モーターサイクル・スポーツの国内的統括

1. この規則は、わが国のモーターサイクル・スポーツの国内管理並びにこれの普及振興、競技の安全、公正および秩序を保持することを目的とする。
2. 日本モーターサイクル協会(以下「MFJ」という)は、国際モーターサイクリスト連盟(Fédération Internationale Motorcycliste以下「FIM」という)の日本における代表機関として、国際スポーツ憲章、FIM競技規則に準拠してこの規則を制定する。
3. モーターサイクル・スポーツに参画するすべての者は、スポーツマンとしての誇りを堅持し、本国内競技規則ならびに特別規則等を遵守する等、善良なる市民でなければならない。
4. この規則は、MFJの主催またはMFJの公認する競技会に適用され、各競技種目の細部については、別に定めるそれぞれの細則による。また公認競技会以外の競技会(以下「承認競技会」という)についても適用される。
5. 個々の競技会における判定および競技規約全般の解釈は、本規則に基づいて当該競技審査委員会が行い、これを最終的なものとする。

また競技会において疑義が生じた場合で、本規則に規定されていない事項はFIM国際スポーツ憲章、FIM競技規則およびその趣旨により判定する。

2 公認競技会、承認競技会の格式および種目

1. 公認競技会の格式
 - 1) 国内格式競技会
国内格式競技会は、MFJライセンス所持者のみが参加することができ、この競技会運営にはMFJ国内競技規則が適用される。
 - 2) 国際格式競技会
国際格式競技会は、各国モーターサイクル協会(FMN)が発行するFIMインターナショナルライセンスを所持する複数のFMNのライダーが参加することができ、この競技会にはFIM競技規則が適用される。
2. 格式の内わけおよびその優先順位は、下記のとおりとする。

公 認 競 技 会		公 認 競 技 会	
優先順位	国 際 格 式	優先順位	国 内 格 式
1	世界選手権競技会(FIMカップ含む)	6	全日本選手権(MFJカップ含む)
2	国際選手権競技会	7	特別競技会
3	日本(MFJ)グランプリ	8	地方選手権競技会
4	全日本選手権	9	県選手権競技会
5	国際競技会(MFJカップ含む)	10	その他

3. 公認競技会の種目

公認競技会の種目は、次のとおりとする。

- 1) ロードレース
- 2) モトクロス
- 3) トライアル
- 4) スノーモビル
- 5) その他MFJスポーツ委員会で認める競技

4. 承認競技会の種目は、競技会のフォーマットが銘柄競技会およびそれ以外の競技会でのとおりとする。

- 1) ロードレース
- 2) モトクロス
- 3) トライアル
- 4) スノーモビル
- 5) エンデューロ
- 6) ミニバイクレース
- 7) その他MFJスポーツ委員会で認める競技

3 大会特別規則ならびに公式通知

1. 競技会は、この規則および各種目別細則に基づいて行われるほか、競技会の運営、競技の細部および指示は、大会ごとの特別規則、公示または公式通知によって行われる。

2. 大会特別規則および公式通知は、競技主催者（以下「主催者」という）が制定または発行する。

1) 大会特別規則には次の各項が示される。

- (1) 競技会の名称・フォーマット
- (2) 競技会組織
- (3) 主催者の名称、所在地および連絡先
- (4) 開催日時・場所
- (5) 競技の種目および内容
- (6) 参加資格
- (7) 出場申し込み受け場所
- (8) 出場申し込み期間
- (9) 出場料とMFJ共済会掛金
- (10) 出走者の定員
- (11) 賞およびその詳細
- (12) その他

3. 公式通知には大会特別規則に規定し得なかった競技会運営の細部にわたる規則および大会特別規則発表後に生じた問題を処理するため、主催者は参加者に対し、公式通知をもって指示することができる。

ただし、その内容は大会特別規則およびMFJ国内競技規則に反するものであってはならない。

第2章

ライセンス

4 競技ライセンスとその種目

1. ライセンスには、競技ライセンス、Lライセンスおよびピットクルーライセンスとがあり、競技ライセンスは公認競技会に、Lライセンスは承認競技会に参加するために必要な証書である。

※ また、ライセンスを受けた者は、自動的にその住所地を管轄する都・道・府・県モーターサイクル・スポーツ協会（以下「県協会」という）所属となることとする。

2. 競技ライセンスの種目と競技会の参加区分は、次のとおりである。

●競技ライセンスの種目

種目 クラス	ロードレース	モトクロス	トライアル
国際A級	○	○	○
国際B級		○	○
国内A級 (旧ジュニア)	○	○	○
国内B級 (旧ノービス)	○	○	○
国内C級 (旧Bロード)	○		
ジュニア (IKIDS)		○	○

●スノーモービルの
競技ライセンス

スノーモビル	
ク ラ ス	A 級
	B 級
	ジュニア (IKIDS)



●競技ライセンスの種目

取得している ライセンス 参加できる 種目		競 技 ラ イ セ ンス				
		ロード レース ライセンス	モト クロス ライセンス	トライ アル ライセンス	スノー モビル ライセンス	L ライセンス
公認 競技会	ロードレース	○				
	モトクロス		○			
	トライアル			○		
	スノーモビル				○	
承 認 競 技 会	ロードレース	○				
	モトクロス	○	○	○	○	○
	トライアル	○	○	○	○	○
	エンデューロ	○	○	○	○	○
	ミニバイク	○	○	○	○	○
	スノーモビル	○	○	○	○	○
	その他MFJ スポーツ委員 会の認める競 技会	○	○	○	○	○

※運転免許を受けているもの限り、ピットクルーライセンスでライダーとして承認競技会に参加できる（Lライセンスと同じ）。

3. FIMライセンス（MFJ経由）

国内・国外における世界選手権競技会、国際競技会に参加することのできるライセンスの区分は、次のとおりである。

種目	競技ライセンス区分	取得資格
ロードレース	① 大会のみ有効なライセンス 国内における世界選手権競技会 に使用できる	当該種目の国際B級以上のライ センス所有者
モトクロス トライアル	② 年間ライセンス 国内・国外で行われる世界選手 権、国際競技会に使用できる	当該種目の国際A級ライセンス を取得後1年以上経過した者

5 競技ライセンスの申請資格

- 競技ライセンスの取得申請を行う者は、次の要件をみたしていなければならない。
 - 日本にスポーツ国籍を有すること。
 - 日本にスポーツ国籍を有しない者は、日本国内に3ヶ月以上継続的に居住した外国国籍の者が、その期間を公的に証明できる書類を提出でき、かつ本人が所属する国の代表機関の承諾書を受けていること。ただし、本人が所属する国の代表機関（FMN）からFIMインターナショナルライセンスの発給を受けており、かつFMNからの移籍許可を得て、MFJスポーツ委員会が認めた場合は、3ヶ月の居住証明は不要とする。
 - 過去6ヶ月以内に重大な刑法上の犯罪により処罰された者でないこと。

4) 種目による条件

- (1) モトクロス、トライアル、スノーモビル、Lライセンス
 - ① 運転免許（小型特殊免許を除く・以下同じ）を受けていること。
 - ② 運転免許を受けていない9歳以上の者は競技ライセンス講習会の修了証（発行後6ヶ月以内のものに限る・以下同じ）を受けていること。
- (2) ロードレース
 - ① 運転免許を受けており、下記の要件を満たしていること。

ア. 国内B級ライセンス（旧ノービス）

MFJの公認するロードレース・国内B級ライセンス講習会の修了証を受けていること。またはMFJの公認するサーキットにおける3時間走行証明書を受けていること。または国内C級ライセンスにて、公・承認ロードレース大会に2回以上の出走実績があること。または、公認・承認ロードレース競技会において、予選出走台数20台以上のレースで10位以内10台以上のレースで6位以内に入賞実績のあること（どちらか1回で可）。なお、有効実績は前年度の大会までとする。

イ. 国内C級ライセンス（旧Bロード）

MFJの公認するサーキットのライセンス講習会の修了証を受けていること。

所定の公認レースに参加したこと、または所定の成績を得ていること。

- (3) ビットクルー
 - 16歳以上であること。

6 競技ライセンスの有効期間

1. 競技ライセンスおよびLライセンスの有効期間は、交付された日から当該ライセンスに表示された年の12月31日までとする。

7 競技ライセンスの効力の失効等

1. 次の者のライセンスの効力は失効し、または停止される。
 - 1) 日本のスポーツ国籍を失った者。
 - 2) 運転免許の効力を失った者、または停止されている者。
 - 3) 氏名・年齢等を偽り、不正にライセンスを受けた者。
 - 4) MFJの認めないモーターサイクル競技会に出場した者。
 - 5) 前条の有効期限を経過し、継続申請をしなかった者。
 - 6) MFJスポーツ委員会の裁定により、停止処分を受けた者（スポーツ委員会の定める期間）。

8 競技ライセンス資格の昇格および降格

1. 競技ライセンスの昇格および降格については、別に定めるMFJライセンス昇格・降格に関する規則による（119頁参照）。

第3章

競技会

9 競技参加者

1. MFJの公認または承認する競技会に参加することのできる者は、次のとおりとする。
 - 1) エントラント
エントラントとは、MFJの正会員である二輪車メーカー、特別会員および賛助会員で「競技参加の申請」を行った団体または個人をいう。
 - 2) ライダー
ライダーとは、次の者をいう。
 - (1) MFJ競技ライセンスを受けていること（効力の停止中の者を除く）。
ただし、満20歳未満の者は、親権者の承諾書を提出したものであること。
 - (2) 競技中またはその他の転倒事故等により負傷したライダーは、主催者の指定する医師の競技参加の承諾を得ていること。
 - 3) ビットクルー
ビットクルーとは、MFJビットクルーライセンスを所有している者で次の者をいう。
 - (1) メカニック
 - (2) ビットサインマン
 - (3) ヘルパー
2. 主催者および競技役員は、競技会当日随時ライセンスの提示を求めることにより、ライダーおよびビットクルーの資格要件を確かめることができ、もし本規則に違反している者に対しては、所定の罰則が適用される。



10 競技参加者の遵守事項

1. 競技参加者は、次の事項を守らなければならない。
 - 1) 競技会中は、MFJ国内規則に従って行動し、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および競技役員の指示に従い、かつレース場以外では交通法規を守らねばならない。
 - 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、アルコール類あるいは薬品（興奮剤、麻薬等）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、参加するためのライセンスを必ず携帯していなければならない。
- ※6) 競技会に参加することが認められた者が出場できない場合（競技現場での不参加を含む）は、正当な理由をもって、その旨主催者に通告しなければならない。この通知を怠るか、または欠場の理由が正当でない場合、主催者は、速やかにMFJスポーツ委員会に報告し、ペナルティを求めることとする。
2. 特にライダーは、上記のほか次の事項を守らなければならない。
 - 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、または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) 競技中（公式練習も含む）は、他人の迷惑、または危険を伴うような行為をしてはならない。
 - 4) 車両は、それ自体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。
 - 5) 他の者の援助を一切受けてはならない。
 他の者による援助とは、そのレースに参加しているライダー、決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競技役員以外の者が車両に触れることをいう。
 なお、援助に関する細部については、別に定める競技種目別細則による。
 - 6) 競技中の車両には、いかなる者も同乗させてはならない。
 - 7) ライダーは競技中、アルコール類、または薬品等（興奮剤、麻薬等）によって精神状態をつくろってはならない。

11 ライダーの装備

1. ライダーの装備は、次のとおりとする。
 - 1) ヘルメット
 - (1) ライダーは、コース（グリーンベルトを含む）にある間は、MFJが公認したヘルメットを装着しなければならない。
 - (2) MFJ公認ヘルメットには、規定の認証マークが貼付されていないといけない。



競技会に参加するライダーは、運転を妨げずに身体の安全を確保するような服装をすること

- (3) MFJが公認するヘルメットの規格については、各競技種目別細則により定める。

なお、国際競技会においてはFIMで認められた各FMN規格のマークが前項のマークとみなされる。

- (4) 競技会の車両検査の際、ヘルメット検査が行われ、MFJが公認したものであっても、損傷しているなど著しくその機能を失っていると認められるものは、ライダーの安全上からその使用を禁止する。
- (5) MFJ公認ヘルメットで、そ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、その場で特別検査を受け合格すれば使用することができる。この場合は、別に定める特別検査料を支払わなければならない。

2) 服装

- (1) ライダーの服装は、競技中ライダーの身体の安全を確保し、運転を妨げるものであってはならない。
- (2) その他細部については、各競技種目別細則により定める。

※ 予告事項

ロードレースのレーシングスーツについては、'91年以降、MFJ公認のものでなければならない。

12 競技出場申し込み

1. 競技会への出場の申し込みは、次のとおりとする。
 - 1) 主催者が準備した用紙の記載事項のすべてを記入し、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。
 - 2) 主催者は、エンタラント、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し込みを拒否、または無効とする権限を有する。
 - 3) 申し込み期間、申し込み場所、その他の詳細については、当該競技主催者の定める大会特別規則に示される。

2. 競技出走者数または出場申し込み者数の定員は、大会特別規則に示される。
なお、出場申し込み者数が10名に満たない場合は、そのクラスの競技会を中止することがある。

13 出場料およびMFJ共済会掛金

1. エントラントまたはライダーは、出場申し込みのとき、大会特別規則に明示する出場料を支払わなければならない。
2. ライダーは、出場申し込みのときMFJ共済会掛金を主催者に支払わなければならない。MFJ共済会については、別に定める規則による。
3. いったん主催者に受理された出場料および共済会掛金は、払い戻しされない。

14 競 技

1. 出場者数が多い場合は、予選またはタイムトライアルによって決勝競技出場者を決定することがある。その詳細については、各競技種目別細則および大会特別規則の定めるところによる。
2. スタートの方法はそれぞれの種目の細則および大会特別規則の定めるところによる。
3. 競技中競技役員が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。
4. 合図旗とその意味については、各競技種目別細則の定めるところによる。
5. 停止
 - 1) 競技中、コース内で停止する場合には、ライダーはただちに車両をコース脇によせ、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) 競技中、車両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、競技役員の指示による場合はこの限りではない。
 - 3) 事故または車両故障などの理由によってリタイヤ（中途退場）する場合は、



その地点からもっとも近い競技役員（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競技役員に車両をあずけて退場しなければならない。

5) ライダーは、停止車両をその競技が終了するまで、競技役員の管理下におかななければならない。

ただし、その競技に支障のない地点まで、車両を移動させることを競技役員（コース審判）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. ゴールライン通過の際、ライダーは、マシンと離れた状態にあってはならない。

6. 競技の終了

競技の終了は、チェッカー旗によりトップ走者がゴールしたのち、細則および大会特別規則に示す時間を経過した時点である。

15 入賞

1. 入賞者は、原則として6位までとし、その詳細は大会特別規則に示される。また賞は主催者（大会事務局）から交付されるが、この時期等の詳細は大会特別規則により示される。

16 公式得点

1. 公認競技会における成績により、MFJから公式に与えられる得点は、下記のとおりとし、この詳細は、別に定める「MFJライセンス昇格・降格に関する規則」による。

(1) 全日本選手権および地方選手権競技会

台数 順位	25 以上	22-24	20-21	18-19	16-17	14-15	12-13	10-11	8-9	6-7	5	0-4
1位	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	不成立
2位	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
3位	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15		
4位	13	13	13	13	13	13	13	13	13			
5位	11	11	11	11	11	11	11	11				
6位	10	10	10	10	10	10	10					
7位	9	9	9	9	9	9						
8位	8	8	8	8	8							
9位	7	7	7	7								
10位	6	6	6									
11位	5	5										
12位	4	4										
13位	3											
14位	2											
15位	1											

② その他の公認競技会(トライアルは除く)

順位	台数	12以上	10-11	8-9	6-7	5	0-4
1	位	10	10	10	10	10	不成立
2	位	8	8	8	8	8	
3	位	6	6	6	6		
4	位	5	5	5			
6	位	4	4				
6	位	3					

17 出場車両

1. 競技に出場する車両のクラス別区分等は、各競技種目別細則の定めるところによる。
2. 総排気量は、シリンダー容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される。

公式

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

(小数点以下4ケタで切り捨てる)

D = ボア
C = ストローク
単位 = cm

測定の際には、ボアに1/10mmまでの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても、排気量が当該クラスのリミットを超える場合、エンジンが冷えた状態で再測定が1/100mmのリミットまで行われる。

3. 車両は細則に示す「車両改造限度」と「総合仕様」に合致し、かつ大会特別規則の条件を充たし、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. 大会審査委員会により危険であると判断された車両は、理由のいかんを問わず競技に使用することはできない。

18 MFJ公認車両および公認部品・用品

1. MFJ公認車両および公認部品・用品については、「MFJ車両・部品公認ならびに承認に関する規則」の定めるところによる。
なお、公認された車両および部品・用品については、MFJの発行するライディング誌、その他により公示される。
2. 公認の発効は、車両についてはMFJ技術委員会において審査し、承認された日の翌月の対応日(対応日がない場合は前日)とし、ヘルメット、レーシングスーツについては、公認された日からとする。
3. 車両は、当該競技会出場申し込みの時点で公認が発効されている車両でなければ出場申し込みをすることができない。ただし、大会当日に公認が発効される車両にあたっては、大会事務局長に車両変更申請を行って競技に使用することができる。



車両検査を受けた後、競技車両は競技直前に車両検査を受けた時の状態に保たれているかチェックを受ける

19 燃料およびオイル

1. 競技に使用する燃料は、一般市販ガソリン（民間航空機用の市販ガソリンでも可）でなければならない。供給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。なお、ロードレースに使用するガソリンについては、ロードレース競技細則の定めるところによる。
2. オイルの製造メーカーは指定しない。
3. その他燃料については、次のとおりとする。
 - 1) ガソリンおよびオイルには、オクタン価や燃焼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、必ずその指示に従わなければならない。
 - 3) ガソリンおよびオイルを入れる容器とその取扱いは、消防法により定められているところによる。

20 車両検査

1. 競技車両は、本規則および各競技種目別細則の定めるところにより、車両検査を受けなければならない。車両検査の時刻、および場所は公式通知により示される。
2. 車両は、競技直前に車両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の場所は、公式通知により示される。
3. 音量測定法は、FIM方式により次の条件によるものとする。
 - 1) 排気管から50cmのところ、端部のセンターラインから測って45°の角度で、排気管の高さと同じ高さ、すなわち地上から最低20cm以上の高さにマイクロフォンをすえ付けて測った場合、次頁表のリミット内でなければならない。

これが不可能である場合は、45°上方において測定することができる。音量測定の際は、変速ギアをニュートラルにして、車両のスタンドを立てておくものとする。検査に合格したマフラーには、印をつけなければならない。認証の後にマフラーを変更することは許されない。ただし、同様に検査され、印をつけられたスペアのマフラーについては、この限りでない。

ライダーは、変速ギアをニュートラルでエンジンを所定の回転数に達するまで回転させねばならない。所定の回転数に達したときに、測定を行うものとする。

●音量許容範囲

種目	区分	サイクル	許容範囲	レース後の許容誤差	気温による許容誤差
ロードレース		2サイクル	105db(A)以内	3db/A	20℃を正として 10°で1db/A 0°で2db/A
		4サイクル	105db(A)+5db(A)以内		
モトクロス		2サイクル	102db/(A)以内	1db/A	
		4サイクル	102db(A)+5db(A)以内		
トライアル		2サイクル	94db/(A)以内		
		4サイクル			

※予告事項：'91年以降モトクロスとロードレース（SPとF-3のみ）の音量規制を下記のとおりとする。

	モトクロス	99db/A
1991年1月1日より	ロードレースSPとF-3	102db/A
1993年1月1日より	ロードレースSPとF-3	99db/A

※'91年から4サイクルマシンの5db(A)の許容誤差は認められなくなる。

2. 回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの速度に基づくものとする。

$$A = \frac{30 \times B}{C}$$

A = 所定のエンジン回転数

B = ピストンスピード 2サイクル 毎秒13,000mm
4サイクル 毎秒11,000mm

C = ピストンストローク(mm)



車両検査の時刻、および場所は公式通知により示される

●音量規則：エンジン回転数rpm(小数点以下は四捨五入)

ピストン ストローク (mm)	(2サイクル) ロードレース モトクロス	○トライアル エンデューロ ○(4サイクル) ロードレース モトクロス	ピストン ストローク (mm)	(2サイクル) ロードレース モトクロス	○トライアル エンデューロ ○(4サイクル) ロードレース モトクロス
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			

4. ライダーが車両仕様申告を行う場合は、車両検査時に大会事務局より配付された車両仕様書をもって申請することができる。

21 ライダーおよび車両の変更

1. エントリーされたライダーの変更は認められない。
2. 登録された車両の変更は、原則として認められない。変更する必要が生じた場合は、所定の書式に従って車両の変更申請を行い、競技監督がこれを認めた場合に限り、車両の変更が認められる。

車両変更料は5,000円とする。

- 1) 公式予選終了後、安全上の理由により、フレームボディおよびクランクケースなどを交換する必要が生じた場合は、競技監督に申告し、元の部品を提示して、許可を受けなければならない。
- 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。



競技終了後、暫定結果の公表が行われ、その後3時間以内に正式結果が公表される

22 優勝者等の決定

1. 優勝者、入賞者および完走者の定義については、それぞれの種目の細則の定めるところによる。

23 入賞者の車両検査

1. 競技終了後、原則として1位から6位までの車両は、レース終了後、ただちに車両保管区域に確保され、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. 保管車両は、必要に応じて検査される。
3. その他、種目別細則ならびに大会特別規則による。

24 競技結果および記録の公表

1. 競技終了後、暫定結果の公表を行う。
2. 競技の正式結果は、暫定結果発表後3時間以内に公表される。
3. 参加者は、公表された競技の正式結果に対して抗議することはできない。

25 競技会の延期および中止等

1. 競技は、天候・異変その他安全確保に支障をきたすおそれ等、特別の理由がある場合にかぎり、競技の一部を打ち切りまたは中止することができる。
2. 前項の判断決定は、大会審査委員会が行う。

3. すべての関係者は、大会審査委員会の決定した競技の一部打ち切りまたは中止に従わなければならない。
4. 特にやむを得ない理由によって、トップ走者が、その競技に決められた周回数（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する。
※ ロードレース全日本選手権は、細則3の〔㉔レースの停止と再スタート〕（72頁）の定めるところによる。
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以上を完走して競技を打ち切った場合は、大会審査委員会は、その競技の判定結果にその理由を付して発表するものとする。
※ ロードレース全日本選手権は、細則3の〔㉔レースの停止と再スタート〕の定めるところによる。
6. 競技の中止と出場料等の返却は、下記表のとおりとする。参加者は、その他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。

区分 競技会 の不成立	出場料 MFJ共済会掛金	返却・不返却	備 考
完全 不成立	出場料	○	出走不可能
	掛金	○	
条件付 成立	出場料	×	決勝において、所定の号以上経過して中止
	掛金	×	
決勝 不成立	出場料	決勝進出者のみ○	決勝時に出走不可能
	掛金	×	

注1. ○は返却する。×は返却しない。
2. 競技の成立・不成立は、クラス単位に判断する。

7. 大会審査委員会が本項に関して下した裁定に対しては、何人も抗議することはできない。

26 暫定結果に対する抗議

1. 抗議は、暫定結果に対しのみ、発表後30分間以内に参加者だけが行うことができる。抗議しようとするときの手続きならびにこれの措置は、次のとおりとする。
 - 1) 大会事務局に備えつけられた抗議申し立て書に記載し、1項ごとに抗議保証金を添えて大会事務局に提出すること。
 - 2) 正式の手続きにより提出された抗議申し立て書のみが受付られ、大会審査委員会において審議裁定される。
 - 3) 大会審査委員会は、証人を必要と認めた場合は証人をたて、その証言を求め、十分に実情を調査したうえで裁定を下すものとする。
 - 4) 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。
 - 5) 抗議保証金は、抗議が成立した場合のみ返還される。
抗議保証金は、1項目につき10,000円とする。

27 損害に対する責任

1. 競技中、車両およびその付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、車両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中に生じたものを除く。

車検長または大会審査委員会は、車両を保管している期間中に、これらの車両がなんらかの理由によって破損した場合には、1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. 競技会開催期間中、またはその前後に起された傷害は、参加者自ら責任を負うものとする。
3. 競技役員は、その職務に最善をつくすが、仮りに競技役員らの行為によって起きたエントラント、ライダー、ピットクルーおよび車両等の損害に対しても、競技役員はいつさいの責任を負わない。

28 大会審査委員会の権限

1. 大会審査委員会は、本規則ならびにその細則に基づき、当該競技会において最終的な権限を行使することができる。

29 違反行為に対する罰則

1. 大会中（競技中も含む）における本規則または大会特別規則に違反する行為に対しては、その軽重によって大会審査委員会ならびに競技監督の権限で下記の罰則を科すことができる。

- 1) 注意処分（口頭による注意または文書による注意）
- 2) 厳重戒告（戒告通知を受けたものは始末書提出）
- 3) 罰金（10,000円以上50,000円以下）
- 4) 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
- 5) 退場
- 6) 失格

違反の事実認定は、競技監督の判断を優先するが、罰則の量刑ならびに適用は、大会審査委員会の決定によるものとする。

2. ライセンスについての罰則は、大会審査委員会の報告に基づき、MFJスポーツ委員会によって、さらに事後の出場停止、資格停止にまでおよびかどうか審査裁定され、30日以内に通告される。

附 則

1. 本規則は、1990年1月1日から施行する。

VFR400R (NC30)

※本KITパーツを購入の際は、廃車証明が必要となり、公道及び一般道路での走行は出来ません。
※KITの仕様は改良の為、予告なく変更することがあります。



この写真はKIT組込の参考マシンです。

21世紀に夢を求め

HRC
株式会社 ホンダ・レーシング
〒352 埼玉県新座市野火止8-18-4
本社 営業プロダクト直通 TEL 0484-77-9538
FAX 0484-78-7531

F-III KIT 7月中旬発売

予約受付中

詳しくはHRCサービスショールームまでお問い合わせ致します。

SHOEIのMFJ公認ヘルメット

オンロードをはじめモトクロス、トライアルと、バラエティ豊かなラインアップ。

GRVシリーズ カーボン&ケブラー&ファイバーグラスの3素材複合積層構造から生れた、先進的な「軽さと強さ」。

GRV ¥32,000 ●カラー:ホワイト、ブラック、ファイヤーレッド、スターメタリック

[GRVシリーズ共通スペック]●規格:スネル規格M85、JIS規格C種(MFJ公認)●サイズ:XS(53~54cm)●GRVブレーンのみ、S(55~56cm)、M(57~58cm)、L(59~60cm)、XL(61~62cm)●構造:カーボン&ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造
※シールド(C-10A)は、標準装備のクリアーと別売のメロースモークの2種類、各¥3,500です。また、C-10A・ANTI-FOGシールド(クリアーのみ)、¥4,500も新発売。



レガロ
GRV-REGALO ¥37,000

●カラー:ブラックベース×ブルーメタリック&シルバー、ブラックベース×レッド&シルバー、ホワイトベース×グリーンメタリック&ダークシルバー



ネクサス
GRV-NEXUS ¥37,000

●カラー:ホワイトベース×ブルー&ディープブルー、ホワイトベース×ブラック&レッド、ブラックベース×ブラウンメタリック&シルバー、ブラックベース×ホワイト&レッド



ゼファー
GRV-ZEPHYR ¥37,000

●カラー:スターメタリックベース×フロアセントレッド&ホワイト、ホワイトベース×ブルー&ディープブルー、ブラックベース×レッド&ホワイト

RSVシリーズ ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造がベースの、シェイプアップされたフォルムが魅力。

RSV ¥29,800 ●カラー:ホワイト、ブラック、ファイヤーレッド、コスミックブルー

[RSVシリーズ共通スペック]●規格:スネル規格M85、JIS規格C種(MFJ公認)●サイズ:XS(53~54cm)●GRVブレーンのみ、S(55~56cm)、M(57~58cm)、L(59~60cm)、XL(61~62cm)●構造:ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造
※シールド(C-10A)は、標準装備のクリアーと別売のメロースモークの2種類、各¥3,500です。また、C-10A・ANTI-FOGシールド(クリアーのみ)、¥4,500も新発売。



ライガー
RSV-LIGER ¥35,000

●カラー:ディープブルーベース×ブルー&スカイブルー、ブラックベース×ディープブルー&レッド、ブラックベース×ホワイト&ゴールド



セグノ
RSV-SEGNO ¥35,000

●カラー:ブラックベース×レッド、ホワイトベース×レッド、ホワイトベース×ディープブルー、ディープブルーベース×ブラック



ブライス
RSV-BRICE ¥34,000

●カラー:ホワイトベース×ブルー、ホワイトベース×レッド、ブラックベース×シルバー、ディープブルーベース×ホワイト



RSV-SP ¥35,000

■新素材の採用による、軽量化をはかったスペシャルバージョン
■シェル内の換気と同時にシールドの曇りを防止する、新機構・サイトレインションシステム
■シールドは外面をハードコート仕上げ、内面に曇り止め特殊加工をした、ANTI-FOGシールドを標準装備。

●規格:スネル規格M85、JIS規格C種(MFJ公認)●カラー:ホワイト、ブラック●サイズ:XS(53~54cm)、S(55~56cm)、M(57~58cm)、L(59~60cm)、XL(61~62cm)●構造:ファイバーグラスにニューマテリアルを含む複合積層構造※シールドは、C-10A・ANTI-FOGシールド(クリアー)、¥4,500を標準装備、別売のC-10Aシールドは、クリアー、メロースモークの2種類、各¥3,500です。

オンロード



RHV ¥24,000

●規格:JIS規格C種(MFJ公認)●カラー:ホワイト、ブラック、スターメタリック●サイズ:S(55~56cm)、M(57~58cm)、L(59~60cm)、XL(61~62cm)●構造:ファイバーグラス積層構造※シールドはM、L、XLサイズにはC-10Aを、SサイズにはSサイズ専用のSC-10Aシールドを使用しています。※シールド(C-10A、SC-10A)は、標準装備のクリアーと別売のメロースモークの2種類、各¥3,500です。また、C-10A・ANTI-FOGシールド(クリアーのみ)、¥4,500も新発売。

For better concentration

SHOEI

TOKYO
LOS ANGELES
ANTWERP

●ヘルメットのあこひはしっかり締めましょう。 ●安全確保のため、改造はしないでください。
●カタログ掲載の方は、郵便切手175円を添えて、本社までお送りください。
●部品、修理、その他ご要望、ご質問等は最寄りの営業所サービス課までお問合せください。
●商品は改良のため、予告なく仕様変更することがあります。 ※標準小売価格には、消費税は含まれていません。 ※ケブラーはデュポル社の登録商標です。
昭栄化工株式会社 本社/東京支店 東京都港区新橋2-3-2藤田ビル 4105 ☎(03)502-0301
大阪支店 ☎(06)451-6060 九州営業所 ☎(092)411-7048 仙台営業所 ☎(022)246-0155 名古屋営業所 ☎(052)703-3171

レプリカシリーズ

※GRVおよびRSVレプリカシリーズに関しては、デザイン・カラーリングなど予告なく仕様変更することがあります。



ローレン
GRV-LAWSON-II ¥38,000
●カラー:ホワイトベース

レイニー
GRV-RAINEY ¥38,000
●カラー:ホワイトベース

ガードナー
GRV-GARDNER ¥38,000
●カラー:ホワイトベース、ブラックベース

マギー
GRV-MAGEE ¥38,000
●カラー:ホワイトベース



サロン
GRV-D-SARRON ¥38,000
●カラー:ブラックベース

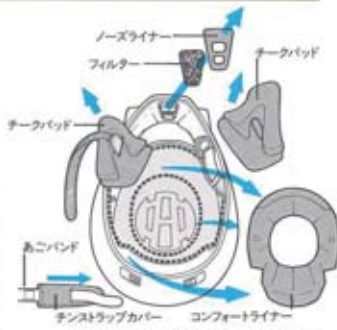
モイノー
GRV-MOINEAU ¥38,000
●カラー:ホワイトベース

ロバーツ
GRV-ROBERTS ¥38,000
●カラー:レッドベース

シメズ
RSV-SHIMIZU ¥36,000
●カラー:ホワイトベース

シティ・オフロード

モトクロス



VZ-II ¥27,000
●規格: JIS規格C種(MFJ公認)
●カラー:ホワイト、ディープブルー
●サイズ: S(55~56cm), M(57~58cm), L(59~60cm), XL(61~62cm)
●構造:ファイバーグラス複合積層構造 ※シールドは、標準装備のクリアート、別売のメロースモークの2種類、各¥3,500です。 ※バイザー(V-210)は、ホワイト、ブラック、ディープブルーの3種類、各¥2,000です。 取り外して洗えるフレッシュ内装

VX-4R ¥32,000
●規格: JIS規格C種(MFJ公認) ●カラー: ホワイト、ブラック、ファイヤード、イエロー、ブルー ●サイズ: S(55~56cm), M(57~58cm), L(59~60cm), XL(61~62cm) ●構造: ファイバーグラス複合積層構造 ※別売バイザー(V-110)は、各¥2,500です(バイザーのカラー名は、ヘルメットのカラー名とそれぞれ同色です)。 取り外して洗えるフレッシュ内装

VX-COUGAR ¥38,000
●規格: JIS規格C種(MFJ公認) ●カラー: ホワイトベース×キャンディレッド、ホワイトベース×キャンディブルー、ホワイトベース×イエロー、ホワイトベース×グリーン、ブルーメタリックベース×ピンク ●サイズ: S(55~56cm), M(57~58cm), L(59~60cm), XL(61~62cm) ●構造: ファイバーグラス複合積層構造 ※別売バイザー(V-110)は、各¥4,000です(バイザーのカラー名は、ヘルメットのカラー名とそれぞれ同色です)。 取り外して洗えるフレッシュ内装

VZ-II, VX-4R, VX-COUGAR, VJ-X, VJ-201は、コンフォートライナー、チークパッドなどの内装が手軽にはずして洗える快適なヘルメットです。

モトクロス

トライアル



VJ-X ¥26,000
●規格: スネル規格M85、JIS規格C種(MFJ公認)
●カラー: ホワイト ●サイズ: S(55~56cm), M(57~58cm), L(59~60cm), XL(61~62cm) ●構造: ケブラー&ファイバーグラス複合積層構造 取り外して洗えるフレッシュ内装

VJ-201 ¥24,000
●規格: JIS規格C種(MFJ公認) ●カラー: ホワイト、ファイヤード、ブルー ●サイズ: S(55~56cm), M(57~58cm), L(59~60cm), XL(61~62cm) ●構造: ファイバーグラス複合積層構造 ※別売バイザー(V-110)は、各¥2,500です(バイザーのカラー名は、ヘルメットのカラー名とそれぞれ同色です)。 取り外して洗えるフレッシュ内装

VJ-1 ¥18,000
●規格: JIS規格C種(MFJ公認) ●カラー: ホワイト、ブラック、ファイヤード ●サイズ: S(55~56cm), M(57~58cm), L(59~60cm), XL(61~62cm) ●構造: ファイバーグラス複合積層構造 ※別売バイザー(V-110)は、各¥2,500です(バイザーのカラー名は、ヘルメットのカラー名とそれぞれ同色です)。

TR-2P ¥19,500
●規格: JIS規格C種(MFJ公認) ●カラー: ホワイト、ファイヤード ●サイズ: S(55~56cm), M(57~58cm), L(59~60cm), XL(61~62cm) ●構造: ファイバーグラス複合積層構造 ※バイザーは、標準装備のV-150と別売のV-140の2種類、各¥1,500です。

SHOEI純正オプション(別売)

<p>BREATH GUARD GRV/RSV専用 フレスクード ¥1,000</p>	<p>BREATH BOX フレスクボックス ¥1,000</p>	<p>GOGGLE カラー: グレー、ブラック、イエロー ¥2,000</p>	<p>FACE GUARD フェイスガード (SG-1専用) 各¥2,800 ●カラー: ホワイト、ブラック、レッド、ブルー</p>	<p>AIR POCKET エアポケット (SG-1専用) 各¥1,000 ●カラー: ホワイト、ブラック</p>	<p>REFRESH MASTER リフレッシュマスター (消費スプレー) ¥1,000</p>
--	--	--	---	--	---

※別売シールドは、C-10 A、C-10、C-18にもクリアアー、メロースモークの2種類、各¥3,500です。また、ANTI-FOGシールド(クリアーのみ)、¥4,500も新発売。



'89 Champ!

国際A級125CC

'89チャンピオン
山崎冬樹選手



HIGH PERFORMANCE MC "RADIALS" FROM MOTORSPORT
GETTAR



MSPORTS
COMES OUT FROM RACING TECHNOLOGY



DRIVER - E. PIRRO

ALL JAPAN F3000 & GC SERIES
Geoff Lees Emanuele Pirro
ITALYA REYNARD 89D MUGEN KAWAI STEEL REYNARD 89D GC

ALL JAPAN SPORTS-PROTOTYPE CAR Series
TAKAO WADA AKIO MORIMOTO
CABIN RB9V NISSAN

Panasonic F3 Series
TAKAHIKO HARA AKIO MORIMOTO
CABIN RT33 MUGEN / REYNARD893 NISSAN

ALL JAPAN INTERNATIONAL A250
JUNYA ARAI YOSHIYUKI SUGAI TOSHIYUKI ARAKAKI
HONDA NSR / RS250

Le Mans co.ltd.

LE MANS BUILDING
15-2-3 CHOMEI HIRDO SHIBUYA-KU, TOKYO, JAPAN
TELEPHONES: TOKYO 03/3400-5088

DIC
HELMET

ヘルメットも 本当に良いもの
 が選ばれる時代になって
 来たと思う。シーディーンを
 かぶろう。



STREET RACER

クオリティの時代です。心が問われる世の中になりました。シーディーン。豊かな感性をカタチにしたら、3次曲面、2mm厚さのシールドが必要でした。勇氣リンリン顔です。



フォルムを風にきいてみたら、こんなに美しいチンスポイラーが出来ました。かぶり心地を肌に確かめながら、内装を仕上げました。隅々まで美しさが張りつめているシーディーン。



GLIDE

JIS C種
 ユアーズ7ファイバーグラス繊維構造
 MFJ 公認
 ¥31,000

詳しい資料もお知らせします。ハガキに住所、氏名、年齢、電話番号、ご希望をご明記の上、ご申し込みください。
 ディック 大日本インキ化学工業株式会社ヘルメット部 〒103 東京都中央区日本橋3-20-20 電話03(271)9806 ディヤールイン。

※この価格には消費税は含まれておりません。

今年も
インターナショナル

GP500(カジバ)
SUPERBIKE(ドウカテイ)

R・マモラ・R・ハスラム・A・パロス

R・ロッシュ・D・タルドツツイ

に挑戦します。ご声援ください。



CAGIVA
GROUP



●整備士経験者募集

輸入発売元

村山モータース

社・〒151 東京都渋谷区宮前2丁目6番3号 ☎03-378-0181
●本 八王子営業所・〒192 八王子市宇津木町728-1 番地 ☎0426-91-6611
●横浜営業所・〒220 横浜市西区中央1丁目26番16号 ☎045-321-5541

●ムラヤマ・オートローンをご利用ください



●定休日・毎週金曜・第2土曜・花祭日

信頼という アグレッシブな条件。

プロフェッサーの選択

F-1レースにおけるヘルメットの戦闘力とは、強力なGフォースをできるだけ軽減させ、レーサーをドライビングワークに専念させることにある。プロストは最初、アライの(GP-2)を手にした時、さほど軽いという印象はうけなかった。しかし、かぶった瞬間、吸いつくように頭と一体化し、軽く感じたという。「ここに何かある」、プロフェッサーとしての頭脳が分析をはじめた。アライのヘルメットは、頭とヘルメットの重心を限りなく近づけることによって、重さを感じさせない設計になっているのだ。そして、レースとテストを繰り返す内、それは確信に変わっていった。安全性を踏まえた上での戦闘力と呼べるものが、このヘルメットには確かにある。これが彼の答えであった。プロストは言う。この(GIGA)の戦闘力には、2輪のGPライダー達の方がよく知っているだろう。自分がアライを選んだのは、軽くて、何よりも信頼できるからだ。

アラン・プロスト(フランス)
F-1レースのドライバーとして知られる。その気風を最もドライビングワークに反映させたプロフェッサーの名に恥ぢない。現在、F-1レースには安全基準の厳格化が進み、ドライバーの安全が最優先とされている。



Super Complex Laminate

GIGA



●アライ製品については、品質管理課までお問い合わせください。
直通TEL (048) 645-3661
株式会社 アライヘルメット
〒330 埼玉県大宮市東町2-12 TEL (048) 641-3425-7

●機種名: GIGA(ギガ) ●構体: SCL(スーパーコンプレックス・ラミネート) ●規格: スネル1985 JIS C種 ●内装: ニューベンレーション内装 ●色: 白、黒、Vメタリック ●シールド: アドレスGタイプ標準装備(特許出願中) ●サイズ: (53-54)、(55-56)、(57-58)、(59-60)、(61-62) ●価格: ¥35,000(消費税は含まれていません)



●細則1

ロードレース細則———42

●細則2

ロードレース車両細則———47

●細則3

'90全日本選手権大会特別規則

(MF Jカップ含む)———62

●付録

●'90地方選手権大会———75

ROAD RACE 細則 1

ロードレース競技細則

1 適用の範囲	42	5 公式予選(オフィシャルプラクティス)	43
2 ロードレース	42	6 レース	44
3 レース出場車両	42	7 優勝者、入賞者の順位、完走者および得点	45
4 合図旗および合図	42	8 ライダーの装備	46

1 適用の範囲

以下に記す規則は、国内競技規則にもとづき、すべての国内のロードレース競技会に適用される（世界選手権を除く）。

2 ロードレース

ロードレースとは、舗装され、完全にクローズドされたサーキットで行われるレースであり、国内競技規則およびこの細則により運営・管理される。

耐久レースは特別規則による。

3 レース出場車両

1. 一大会において同一車両を複数の種目のレースに使用することはできない。
2. 一大会において同一車両を複数のライダーが使用することはできない。

4 合図旗および合図

1. 公式練習、予選および決勝レース中は、右記の合図旗が使用される。

1) 寸法

- ・シグナル用旗 60×80cm(最小限)
- ・赤旗 60×100cm

2) コントロールラインでのみ使用される旗

- ・シグナルまたは国旗……………レース・スタート
- ・白黒チェッカー旗……………レース終了
- ・赤旗……………レースまたはプラクティスが中断され、すべてのライダーは最大限の慎重さと注意をもってそれぞれのピットに復帰。赤旗はサーキットを閉鎖する場合にも用いられる。
- ・黒旗と白ナンバーを付した黒の合図板との併用……………示されたナンバーを付けているモーターサイクルのライダーは次のラップでピット停止。

3) 各コーナーポストで使用される旗

- ・黄旗……………危険！
静止……………追い越し禁止。
振る……………減速、停止準備、追い越し禁止。
- ・赤色ストライプ付きの黄旗……………コース表面滑りやすい。
- ・黄旗と赤色ストライプ付き黄旗を交差して掲示

……………レース停止。コントロールライン上で赤旗が出されたらすぐにかかげる。

- ・緑旗……………コースクリア。
- ・白旗……………コース上に徐行している介入車両あり。
静止：1つ先のポスト付近に徐行中の介入車両あり。
振る：直前に徐行中の介入車両あり。
- ・青旗……………追い越しシグナル。1台またはそれ以上の高速マシンが貴方を追い越そうとしている。
静止……………間もなく追い越される。
振る……………追い越される寸前。

4) ライトによるシグナル

スタートの際、国旗の代わりに、赤、黄、緑のライト・シグナルを用いることができる。旗によるサインの代わりに、ライトによるシグナルを使うことができる。

- ・黄色燈の点滅1、2個——黄旗と同意味。
- ・緑色燈——緑旗と同意味。
- ・赤色燈——赤旗と同意味、競技監督が使用。

ライトによるシグナルは、特に夜に行われるレースに使用しなければならない。

5 公式予選(オフィシャルプラクティス)

1. 公式予選

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

3) 公式予選は、タイムトライアル方式とレース方式がある。

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、競技役員による車両の安全上のチェックがなされた後にスタートし、定め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劣るものは、たとえ定員内であってもレース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る各ライダーのベスト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。ベストラップタイムが同じ場合は、その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、特別規則に示される。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。
- 7) 予選が複数の組に分かれて行われる場合、天候の変化等により、組ごとに路面状態に大幅な差異が生じることがあるが、その場合は、総合タイム順ではなく、各組ごとのタイム順により決定する。

※ 組み分け数による端数が出る場合とウェイトインの優先順序

例えば、グリッド数が30台で予選が4組に分かれて行われた場合は、7台ずつ28台となる。この場合のあと2名を選出する基準としては、



黄/赤色のストライプ旗は、コース表面が滑りやすいことを意味し、黄旗との交差掲示でレース停止ノ

それぞれの予選組の中からトップタイムからの差が少ない者を優先とする。また、ウェイティングの場合の優先順序も同様とする。

- 8) 最終的な予選選出方法とスターティンググリッドは大会審査委員会の決定による。
3. 予選通過者で出場不可能となった者は、すみやかにその旨を届けを出さなければならない。
4. レース出場が不可能となったことを届け出たライダーがあった場合、予選タイムを基準として繰り上げる場合がある（スタート前チェック時間内に連絡のないライダーはリタイヤとみなす）。

※ ウェイティング（繰り上げ出場）の方法

- ① 予選結果発表後、特別出走願書を提出する。
- ② 特別出走願書を提出した後、全装備にてスタート前チェックを済ませ、コースインゲートに待機する。ただし、原則として特別出走願書提出者のうち上位タイム順3位までとする。

6 レース

1. スタート方法

- 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ゼッケンナンバーとは関係なく、公式予選の結果によって決定される。
- 2) スタート方法は同時スタートとし、下記の3種類がある。
 - (1) 押しがけスタート
 - (2) クラッチスタート
 - (3) ルマン式スタート（耐久）
- 3) スタート位置は、すべてのライダーが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。
- 4) スタートの合図は原則としてシグナル・ランプによって行われる。ただし特別の理由により旗によって行われることがある。

2. ビット

ビットとは車両の修理、調整、部品交換、燃料補給などの作業を行うことを目的に、ライダーに与え



ビットに入る車両は合図を行い安全確認をしてビットロードを徐行する



られた区域のことである。

3. ビットイン

- 1) ビットインする車両のライダーは、ビットロード入口手前よりビット側に車両を寄せ、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ことは禁止される。

- 2) ビットインする車両のライダーは、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両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両および当該車両のライダーやビットクルーは、ビットロードおよびビットエリアにおいて、他の車両の通過を妨げてはならない。
- 4) ビットインの際、自己のビット前を通り越して停車した車両のライダーは、競技役員の承認を得て、当該車両のライダーおよびビットクルーによって押し戻し、自己のビットにつけることが出来る。

4. ビットアウト

- 1) ビットロードにおいてはビットインしてくる車両に優先権がある。
- 2) ビットロードに出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、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。

5. ビット作業

- 1) レース中における車両の修理、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行わなければならない。給油中は、必ずエンジンを停止しなければならない。
- 2) 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、安全上ただちに清掃しなければならない。

6. ビット作業人員

- 1) ライダーは、その車両のメカニックを2名持つ



ことができる。

- 2) レース中にピットインし、エンジンを停止した車両に対する作業は、指名した2名のメカニックと、その車両のライダーの計3名だけに限られる。
 - 3) ライダーに対するピットクルー（メカニック、ピ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旗にまぎらわしいものであってはならない。また主催者により定められたピット区域またはピットサインエリアのみで合図を送ることができる。
 - 4) ピット作業を行う者は、すべてピットクルーライセンス所持者で、大会への参加申請がなされた者でなければならない。大会当日の追加はいっさい認められない。ただし参加申請がなされている者の変更は認められる（変更料1,000円）。
 - 5) ピットクルーは競技期間中を通じて、すべて大会競技役員からの指示に従わなければならない。
 - 6) ピットクルーが諸規則に違反した場合の責任は、そのピットクルー担当のライダーに帰属し、罰則が科せられる。
7. レースの終了

各レースの終了は、チェッカー旗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。

7 優勝者、入賞者順位、完走者および得点

1. スプリントレースの場合

- 1) 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る。なお、周回数が同じ場合はゴールライン通過の順位による。
- 3) その他の優先順位
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。

2. 耐久レースの場合

耐久レースの場合は、各特別規則に示す。

3. 完走者

- 1) 優勝者の周回数の75%以上を走行したライダーを完走者とする。
- 2) ピットロードでのゴールは、周回数には積算されるがチェッカーを受けたとは認められない。

4. 得点

- 1) 得点は、国内競技規則・第3章〔⑩公式得点〕(25頁)によって与えられる。
- 2) SPフォーミュラクラスは、自動昇格ポイントの対象とはならない。

8 ライダーの装備

1. ヘルメット

- 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。
- MFJの公認したヘルメットには、右記の認証マークが貼付される。
- 競技会の車両検査受け時に、ヘルメットの検査が行われる。MFJの公認したヘルメットでも、検査に合格しなかったヘルメットは、当該ライダーの安全上その使用を禁止する。
- MFJ公認ヘルメットであっても、MFJの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(1,000円)を支払い、特別に検査を受けなければならない。

2. ライダーの服装

1) レーシングスーツ

- 革もしくは革と同等の素材(MFJの許可を得たもの)であり、MFJの公認したものが望ましい。
- MFJが公認したレーシングスーツには、公認マークが貼付される。
- 競技会の車両検査受け時にレーシングス

ツの検査が行われ、合格しなかった場合はライダー本人の安全上使用を禁止する。

※ 予告事項:

1991年1月1日から、レーシングスーツはMFJに公認されたものに限られる。

2) ブーツ・グローブ

革もしくは革と同等の素材(MFJの許可を得たもの)であり、フックなどが外部に突出していないものでなければならない。

- 競技中のライダーは、難燃性の素材を使用した肌着を着用しなければならない。



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公認マークが付いていなければならない。



ROAD RACE 細則2

ロードレース車両細則

1 レース出場車両	47	4 GPフォーミュラ部門の車両改造限度	54
2 MFJ公認車両・公認部品	48	5 スポーツプロダクションの車両改造限度	55
3 総合仕様	48		

1 レース出場車両

出場車両（以下車両という）は、下記の仕様に適合し、かつ改造の要件に合致し、安全上完全に整備されているものでなければならない。

1. 車両の排気量区分

車両の排気量区分は、各部門別に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。

●GPフォーミュラ部門

区分 クラス	通常吸気型		4サイクル過給型	
	排気量		排気量	
80cc	50ccをこえ 80cc以下	25ccをこえ 40cc以下		
125cc	80ccをこえ 125cc以下	40ccをこえ 62.5cc以下		
250cc	125ccをこえ 250cc以下	62.5ccをこえ 125cc以下		
※500cc	250ccをこえ 500cc以下	125ccをこえ 250cc以下		

注：500ccクラスはFIM規則と異なる（FIM規則は350ccをこえ500cc以下）。

●スポーツプロダクション部門

◎TT F-1クラス（国際規則）

区分 クラス	4サイクル			2サイクル
	2気筒以下	3-4気筒	4気筒過給型	4気筒まで
TTF 1	500ccをこえ 1000cc以下	400ccをこえ 750cc以下	200ccをこえ 375cc以下	250ccをこえ 500cc以下

◎スーパーバイククラス（国際規則）

区分 クラス	4サイクル		2サイクル
	2気筒	3-4気筒	2気筒
スーパー ストリート	550cc以下	250ccをこえ 400cc以下	250cc以下
スーパー バイク	550ccをこえ 1000cc以下	400ccをこえ 750cc以下	



◎SPクラス(国内規則)

区分 クラス	排気量	2サイクル	4サイクル
SP50	50cc以下	○	○
SP80	50ccをこえ80cc以下	○	○
SP125	81ccをこえ125cc以下	○	○
SP250	125ccをこえ250cc以下	○	○
SP400	250ccをこえ400cc以下	×	○
SP750	400ccをこえ750cc以下	×	○

注:但し各サーキットごとにそれぞれ2サイクル、4サイクルの排気量別に同種クラスの組み合わせが認められる。

2 MFJ公認車両・公認部品

MFJ公認車両および公認部品は、巻末付録に記載されている。また、新たに公認される車両については、毎月のライディング誌にて公示する。

1. 燃料・オイル・冷却剤

- 1) 競技会参加者の使用する車両のガソリン(以下「競技用ガソリン」という)は、一般に市販されているものでなければならない。
- 2) 競技用ガソリンとは、一般公道用の市販車に供するため、通常ガソリンスタンドにて購入できるもの、各公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるレース用ガソリンおよび民間航空機用ガソリンとする(国際A級についてはFIM規則に準じる)。
- 3) 競技用ガソリンには、販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし、一般に販売されるスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール(燃料精製中に混入されるものに限る)については認められる。
- 4) 水冷エンジンの冷却剤は、水あるいは水とエチルアルコールの混合物に限られる。

3 総合仕様

車両は、安全のために次の各項のすべてを充たしていなければならない。

1. ブレーキ

車両は、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

排気量50cc以下の車両を除き最小限リム直径は16



ハンドル・グリップ/レバーとカウリングのクリアランスは20mm以上

インチとする。

8. ハンドルバー

- 1) 最低幅
80cc以下 400mm
その他 450mm以上

※グリップ装着時も最低幅をたもつこと。

- 2) 露出したハンドルバーの先端には、固形物資を詰めるか、ゴムで覆われるようにしなければならない。
- 3) 中心線または中央位置の両側に対する最低回転角度は、20度以上でなければならない。
- 4) 前輪は、ハンドルバーがどの位置にあってもカウリングに接触しないようにしなければならない。

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ぱいに切ったとき、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で最低30mm以上の間隔を確保するようストッパー(ステアリングダンパー以外のもの)を取り付けなければならない。

5. スロットルコントロール

スロットルコントロールは、手をはなすと戻る方式でなければならない。

6. クラッチレバー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脱落するものであってはならない。この球を平たくすることは認められるが、平たくした部分の厚みは、14mm以上とし、いかなる場合においてもその端部に丸味を持たせなければならない(このレバーピボット点からボールの端まで測った場合のレバーの長さは、200mm以下とする)。

7. フットレストおよびペダル

- 1) フットレストは、前後車軸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しなければならない。
- 2) フットレストの先端は、安全上半径8mm以上に丸められていなければならない。
- 3) ペダル類の先端は、安全上半径8mm以上に丸められていなければならない。
8. シートエンドの高さ
シートエンドの後方の部分は、シート面よりも150mm以上の高さがあるてはならない。(50-51頁図参照)
9. シートまたはその後方にある、いかなる部分の幅も450mm以下でなければならない。
10. 排気系

排気系はすべて側方に開口のない管により、車両の後方に排出されねばならず、排気管の端部は少なくとも30mmの長さで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(許容誤差 $\pm 10^\circ$)。

また排気管は、後輪最端垂線より突出してはならず、その排気によりはこりを立て、タイヤやブレーキを汚したり、後続のライダーに迷惑を与えるようなオイルの飛散を防ぐに有効な処置をしなければならない。

ただし、公認時の排気系を使用する場合は、この限りではない。

11. 音量規定

- 1) 排気管およびサイレンサーは、音量規定についてのすべての要求事項を充たしていなければならない。
- 2) 音量はFIM方式による測定方式で、105db(A)以内。ただし4サイクル車は誤差値が+5db(A)

まで認められる。FIM方式による音量測定方法は、国内競技規則・第3章〔②車両検査〕(27頁)を参照。

※ 予告事項

'91年以降ロードレースSP部門とTTF-3部門の音量規制値は、下記となる。

- 1) 4サイクルは、'91年から5dbの許容誤差は廃止される(FIM決定に準拠)。
- 2) MFJ・SPおよびF-3部門の音量規制値は、'91年から102dbになる('93年から99dbになる)。

12. 車両の傾斜角

車両の傾斜角度は、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。(50-51頁図参照)。

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(50-51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) 前輪の車軸を通る垂線の50mm前方から後輪の車軸の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、ライダーの両前腕部以外は、上方、後方、両側面から見えなければならない。ライダーの顔面またそのヘルメットとカウリング(ウインド・スクリーンを含む)との間の最小限のスペースは、100mmとする。
- 5) 後方に面しているカウリングのいかなる部分も、その端部を少なくとも半径3.5mm以上の丸状にしなければならない。後方に面しているウインド・



排気は側方に開口のない管により、車両の後方に排気されること

総合仕様(48~53頁より)参考図

30度以内

前面のナンバープレートは、垂直に対して30度以内の角度とする。

50mm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

50mm前方

カウリングの前端は前車軸の垂線から50mm前方まで

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、また後輪の中心を通過する垂線の前側に取り付けなければならない。

450mm以上

ハンドル幅は450mm以上とする

20度以上

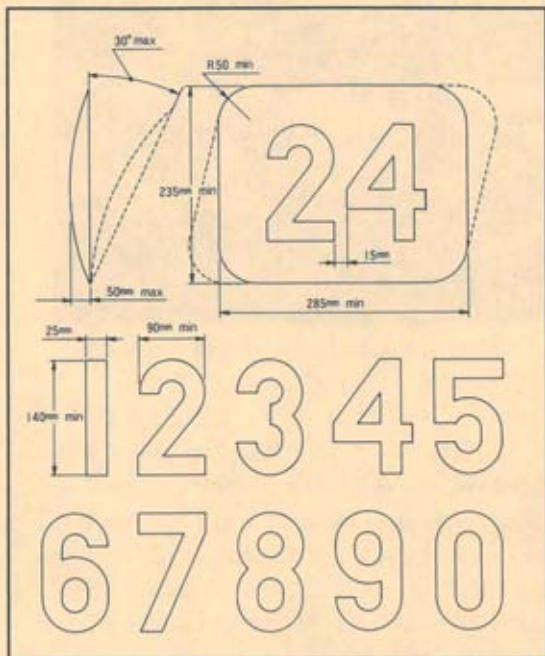
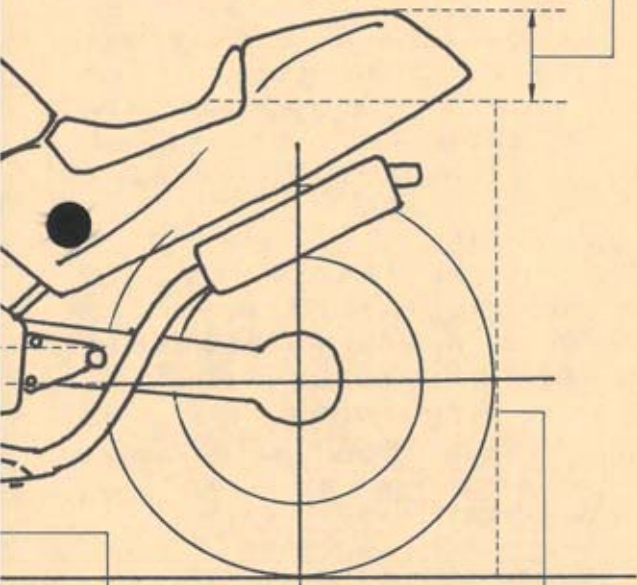
ハンドルの回転角度は20度以上とする。

30mm以上

ハンドルをいっぱい切ったとき、ハンドルバーと燃料タンクの間隔は30mm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。
サイドゼッケン位置は、シートカウルに限る。



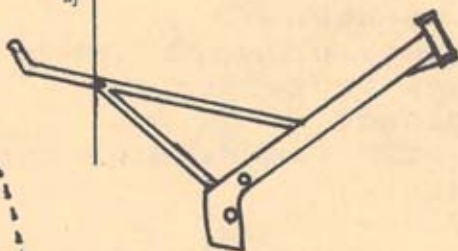
100mm以上

カウリング下端と地面には
100mm以上の間隔をとる。

はみ出し禁止

いかなる部品もこの垂直線
より後方に出てはならない。

カ
ット
可



丸める (R8mm以上)

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

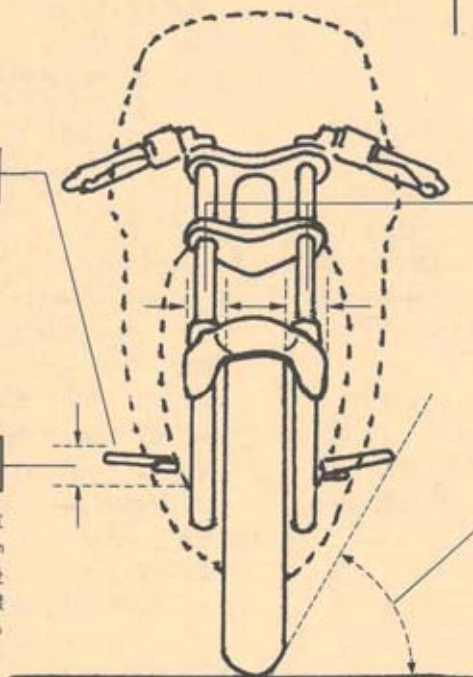
フェンダーを取りつける
場合は、フェンダー幅を
タイヤ幅より左右それぞ
れ10mm以上とる。

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

無負荷の状態で、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。





スクリーンの端部には、ガードを施して切り傷を負う恐れのないようにしなければならない。

- 6) エアfoil (空力パーツ) またはスポイラーは、それらがフェアリングまたはシートと一体構造になっている場合に限り取り付けができる。これらの装置の幅は、フェアリングの幅をオーバーしてはならず、また、その高さはハンドルの高さをオーバーしてはならない。ふちのとがった部分は、少なくとも半径8mm以上の丸味をもたせなければならない。

- 7) 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。

- 8) カウリングの前端部の形状は、50~51頁の図に示す範囲でなければならない。

- 9) 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。

14. 部品の最後端

いかなる部品も後輪最後端垂線より後方に突出してはならない。

15. フェンダー

- 1) フェンダーは、タイヤの両側に張り出していないなければならない。

- 2) フロントフェンダーは、ホイールの周囲を最低100°に渡ってカバーしてはならない。ただし、カウリングがついている場合は100°以下でもよい。フェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を水平に通る線の作る角度は45°~60°とする。

- 3) リヤ・フェンダーは、ホイールの周囲を最低120°に渡ってカバーしてはならない。フェンダーの後端とホイールの中心を結ぶ線とホイールの中心を水平に通る線の作る角度は20°以上あってはならない。

- 4) フロントフェンダーは、カウリングがある場合には必要ない。リヤフェンダーは、シートカウルがリヤタイヤ外側の垂直接線にまで達している場合は必要ない。

16. 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。

17. 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、車両の前面に取り付けるものは左右285mm以上、上下235mm以上の大きさのもので、50~51頁図に示されているものでなければならない。車両の左右に取り付けているのは50頁図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

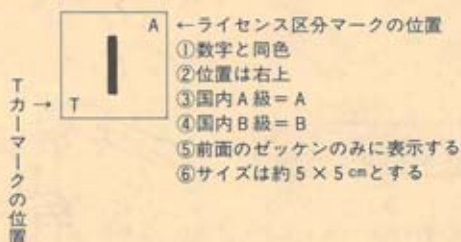
ナンバープレートの1枚は車両の前面に、前向きに、垂直から上向き30°以下の角度をつけて取り付け(50~51頁図参照)、車両の両側面にも各1枚垂直方向に取り付けなければならない。

- 3) ナンバープレートの色分け

	国際A級	国内A級	国内B級	国内C級
125	黒地に白文字	←Aマーク	←Bマーク	
250	緑地に白文字	←Aマーク	←Bマーク	
500	黄地に黒文字			
F-3※	青地に白文字	←Aマーク	←Bマーク	
F-1	白地に黒文字			
S-B	白地に黒文字			
耐久	黒地に白文字			
SP750		紺地に白文字		
SP			黒地に黄文字	←

※ 蛍光色は禁止する。

ゼッケンのマーキング



- 4) ナンバーの字体および寸法

ナンバーの字体は、上図に示すようなブロック体で、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。ナンバーの寸法文字は、高さ140mm、幅は25mmとする。ナンバープレートには、所定のナンバー以外いかなる標示もしてはならない(10頁図参照)。

18. オイル・ドレーン・プラグと供給パイプ

すべてのオイル・ドレーンプラグは確実に締め、ゆるみ止めに有効なロックワッシャーで固定するか、またはドリルで穴をあけてワイヤーで所定の位置に固定しなければならない。オイル供給パイプは、確実に固定する。

オイルキャビテーターに進入する外部のオイルフィルター、スクリーナー、またはボルトは、安全のために確実に固定しなければならない。

19. 燃料、オイル・フィルター・キャップ

燃料、オイル・フィルター・キャップは、閉じた状態でもれるおそれがあるとはならない。さらに、いかなる場合においても、誤って開くことのないよう、完全にロックさせていなければならない。

20. 燃料タンク・ブリーザーパイプ

燃料タンク・ブリーザーパイプを取り付ける場合は、ノン・リターン・パイプを燃料タンク・ブリーザー・パイプに取り付けなければならない。これらは、適切な材質の最小限容量 250cc のキャッチタンクへの排出式とする。

21. 4 サイクル車のエンジンブリーザーシステム

すべてのブリーザーパイプは、透明または半透明の材質で、ライディングポジションから目視できる位置に配管し、後端はオイルキャッチタンクへ接続しなければならない。

ただし、エア・クリーナーボックスを装着している車両については、オイルキャッチ、タンクからのブリーザーパイプをエア・クリーナーボックスに収めることができる。

※ TTF-1、スーパーバイククラスは義務付けられる。それ以外のクラスについては装備することが望ましい。

22. オイルキャッチタンク

1) 4 サイクル車

全ての車両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(ただし最低容量は500cc以上とする)。

2) 2 サイクル車

ギヤボックスブリーザーパイプの取り付けられている車両のみ有効な250cc以上の容量のオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。

※ 注意事項

オイルキャッチタンクは、転倒時に容易に脱落、または破損せず高温にも耐えられる材質のもので、オイルがこぼれないように確実に取り付けられなくてはならない。

また、スタート時には必ずオイルキャッチタンクを空にしておかなければならない。

23. ラジエーター・リザーバータンク

すべての車両は、100cc以上の容量のラジエーター・リザーバータンクを取り付けなければならない。

24. 燃料タンク

燃料タンクは、車両にしっかりと固定された唯一のものとする。

シート・タンクおよび補給タンクの使用は禁止される。軽便着脱式の取り替えタンクは、すべての種類の競技について、燃料補給の手段としては使用を禁止される。

さらに、タンクの容量を減少させる一時的充てん物の使用は禁止される。防火物質の全面的充てんは認められる。

25. ホース

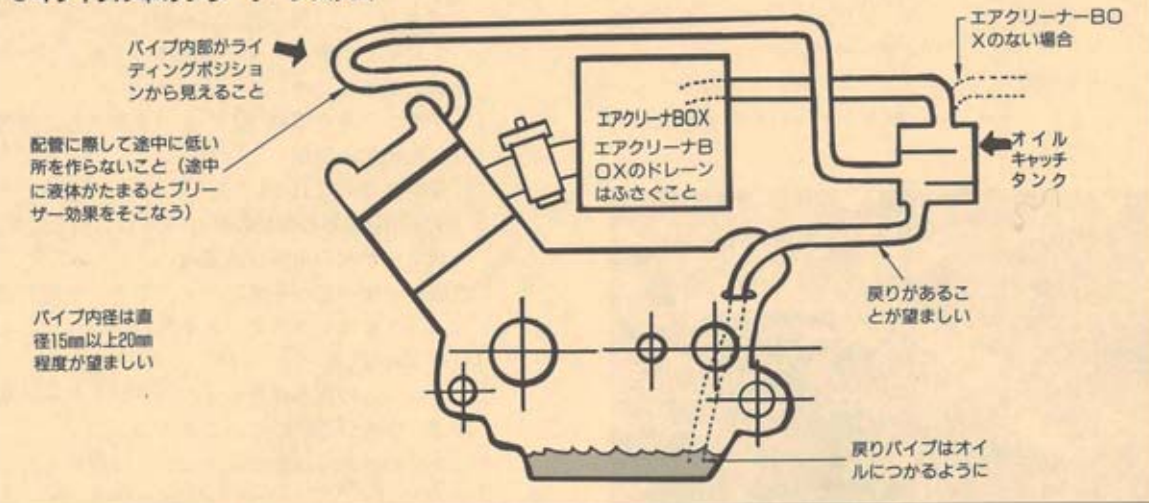
すべての熱あるいは圧力のかかるホースに関しては、耐熱・耐圧ホースを使用しなければならない。

26. 電動式フェールポンプを装備している場合は、転倒の際には、ただちにフェールポンプが自動的に停止する装置を備えていなければならない。

27. 危険防止

危険および他人に迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。

● 4 サイクル車のブリーザーシステム



4 GPフォーミュラ部門の車両改造限度

競技の公平および安全を確保するため、次のように限定する。

国際A級部門

- 1) 車両およびその改造は自由とする。

●車両区分

区分 クラス	通常吸気型 排気量	4サイクル過給型 排気量	最速 大段 限数	最気 大筒 限数	タンク 容量
125cc	880ccをこえ 125cc以下	40ccをこえ 62.5cc以下	単気筒	6段	6-32ℓ
250cc	125ccをこえ 250cc以下	62.5ccをこえ 125cc以下	2気筒	6段	6-32ℓ
500cc	250ccをこえ 500cc以下	125ccをこえ 250cc以下	4気筒	6段	6-32ℓ

注：500ccクラスは、FIM規則と異なる（FIM規則は350ccをこえ500cc以下）。

- 2) 車両は、国内競技規則およ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、適合していなければならない。
- 3) 半乾燥重量は、下記の最低重量を充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両重量をいう。ただし、分離給油の場合のオイルは燃料とみなす。

クラス	気筒数	最低重量
125cc	単気筒	65kg以上
250cc	2気筒以下	90kg以上
500cc	2気筒以下	95kg以上
	3-4気筒	115kg以上

なお、上記の最低重量をみすために、ダミーウェイトを装備してはならない。

- 4) 車両が発生する音量限度等については、細則2の〔③総合仕様〕(48頁)を参照。
- 5) 車両は、フレーム、フロント・フォーク、スイング・アーム、ハンドルバー、ホイール・スピンドル構造に、チタニウムを使用してはならない。
また、ホイール・スピンドルに軽合金を使用してはならない。



国内A級・国内B級部門(旧ジュニア・旧ノービス)

- 1) 車両は、市販レーサーまたは一般生産型で、MFJが公認したものでなければならない。
- 2) フレーム打刺型式とエンジン打刺型式が同じ車両同士のアッセンブリーまたは部品で、相互の互換性(いっさいの追加加工なしに交換できる)のあるものの交換は認められる。
- 3) 車両は、国内競技規則およ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、適合していなければならない。
- 4) 車両区分

区分 クラス	排気量	最大限 気筒数	最大限 変速段数	タンク容量
125cc	80ccをこえ125cc以下	単気筒	6段	6-32ℓ
250cc	125ccをこえ250cc以下	2気筒	6段	6-32ℓ

- 5) 半乾燥重量は、下記の最低重量を充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両重量をいう。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	65kg以上
250cc	90kg以上

なお、上記の最低重量をみすためにダミーウェイトを装備してはならない。

- 6) 車両が発生する音量限度等については、細則2の〔③総合仕様〕を参照。
- 7) 一般生産型車両の改造限度
一般生産型車両をベースに改造を行う場合は、下記の各項に規定されている要件に適合していなければならない。
- (1) フレームの基本骨格(シートレールを含む)およびクランクケース本体は、車両公認時のものであること(50-51頁図参照)。
ただし、不要なステー類のカットおよびフレームの補強は認められる。
- (1) 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いないこと。
- (3) 過給は認められない。
- (4) 上記項目以外の部品の改造・変更は自由とする。
- 8) 市販レーサーの車両改造限度
市販レーサーをベースとして改造を行う場合は、下記の各項に規定されている条件に適合していなければならない。
- (1) フレームの基本骨格およびクランクケース本体は、車両公認時のものであること。
- (2) 下記の部品の改造変更することは認められない。ただし、MFJ公認部品および同一メーカー



一のMFJの公認車両の部品のみ交換することが出来る。

- ① ミッション
- ② フロントフォーク
- ③ リヤ・サスペンションユニットおよびリンク
- ④ スイングアーム(ただし、補強は認められる)
- ⑤ キャブレター

(3) 下記部品はMFJ公認部品および同一メーカーのMFJ公認車両の部品と交換でき、また、下記のように改造することができる。

- ① シリンダー：切削によるポートタイミングおよびポート形状の変更(ポート数の変更は不可)。
- ② シリンダーヘッド：切削による燃焼室形状の変更。
- (4) 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) 過給は認めない。
- (6) 上記項目以外の部品の改造・変更は認められない。

5 スポーツプロダクション部門の車両改造限度

TTフォーミュラ部門

国際A級部門TTF-1

1. 車両の排気量区分

車両のクラス区分は、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。

区分 クラス	4 サイクル			2サイクル
	2気筒以下	3-4気筒	4気筒過給型	4気筒まで
TTF-1	550ccをこえ 1000cc以下	400ccをこえ 750cc以下	200ccをこえ 375cc以下	250ccをこえ 500cc以下

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両のものまで、ベース車両として選択できるが、ポ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)。

2. 国際A級TTF-1部門の車両

- 1) TTフォーミュラ1に出場する車両は、現在生産されているもので一般ユーザーが容易に入手し得るものであり、下記の要件をみたしていなければならない。

(1) 車両は、市販レーサーを除く一般生産型車両で、MFJまたはFIMが公認したものでなければならない。

※ 世界選手権およびインターナショナル格式においてはFIM公認車両に限られる。

3. 国際A級TTF-1部門の車両改造限度

- 1) 車両は、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要件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できない。

- (1) エンジンの型式
- (2) シリンダー、吸・排気バルブの数
- (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、およびギヤボックスシエルの材質および構造

(5) バルブ数を含む吸・排気装置および2サイクル型エンジンのポート数、キャブレターの数

- 3) 下記ものは、次の制限内で改造・変更を行うことができる。

なお、これ以外の部品の改造・変更については制限がない。

(1) ギヤミッションは、6速の範囲内でギヤボックスシエルに変更を加えない限り、ギヤ段数および変速比を変更できる。

(2) 燃料タンク最大容量は次のように制限される。

フォーミュラ1=24リッター

※ 予告事項

FIMの決定により、'91年より再ボーリングの際の排気量リミット1%オーバーは廃止される。

- (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、この拡大は当該車両本来の出場を認められるクラスの排気量の限度をこえてはならない。
- (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できる。
- (5) 安全と音量のコントロールのための、排気管とマフラーの改造ができる。音量規定については細則2の〔③総合仕様〕を参照。
- (6) すべての車両は、フレーム、フロント・フォーク、スイング・アーム、ハンドルバーおよびホイール・スピンドル構造に、チタニウムを使用することはできない。

なお、ホイール・スピンドルに軽合金を使用することも、できない。

- 4) 上記項目以外の部品の改造・変更は認められる。

国際A級TTF-3クラス

今年度より、国際A級TTF-3クラスは2サイクル(MFJカップ選手権)と4サイクル(全日本選手権)を分離して開催する。

1. 車両の排気量区分

車両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。

最大限気筒数	4 サ イ ク ル			2サイクル	
	単気筒	2気筒	3-4気筒	2気筒	
排気量	650cc以下	550cc以下	250ccをこえて 400cc以下	125ccをこえて	250cc以下

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両のものまで、ベース車両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）。

2. 国際A級TTF-3の車両

- 1) 車両は市販レーサーを除く一般生産型のもので、MFJが公認したものでなければならない。
- 2) フレーム打刻型式とエンジン打刻型式が同じ車両同士の部品またはアッセンブリーで、相互の互換性（いっさいの追加加工なしに交換できる）のあるものの交換は認められる。

3. 国際A級TTF-3の車両改造限度

- 1) すべての車両は、細則2の〔③総合仕様〕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。
- 2) 下記については、公認型式を変更することはできない。
- エンジンの型式
 - シリンダー、吸気・排気バルブの数
 - ピストンストローク

- シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、ギヤボックスシユルの材質および鋳造
- バルブ数を含む吸・排気装置および2サイクル型エンジンのポート数
- キャブレターの数と型式
- フレームの基本骨格（シートレール含む）
- 燃料タンク

- 3) 下記のものは、次の制限内で改造・変更を行うことができる。

- ギヤミッションは、6速の範囲内でギヤボックスシユルに変更を加えない限り、ギヤ段数および変速比を変更できる（MFJ公認部品）。
- 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、この拡大が当該車両本来の出場を認められるクラスの排気量の限度をこえてはならない。
- 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できる。
- フレームの補強および必要でないステー類カットすることができる。
- 燃料タンクの給油口およびコック。
- 安全と音量コントロールのための、排気管とマフラーの改造ができる。音量規定については細則2の〔③総合仕様〕を参照。
- キャブレター
 - 4サイクル車：MFJ公認部品（マグネシウム製を除く）または一般生産型車両として公認されている車両のキャブレターを使用し、これを改造・変更ができる。
 - 2サイクル車：車両公認時のものとし、ジェット類、ニードル類の変更およびエアファンネルの取り付けはできる。
- フロントおよびリヤ・サスペンションは、MFJ公認部品および同一銘柄の車両の部品のみ交換ができる（ただし、同サイズ以上）。

* 注意事項

'90年1月1日より再ボーリングの場合の排気量リミット1%のオーバーは禁止された。

4) 構成部品の制限

- 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）。
 - 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なければならない。フレーム交換の場合は車検で刻印を打刻する。
- 5) 上記項目以外の構成部品の改造・変更は認められる。

国内A級・国内B級部門

1. 車両の排気量区分

車両のクラス区分は、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。

4 サ イ ク ル		2 サ イ ク ル	
最大気筒数	単気筒	2気筒	3-4気筒
排気量	650cc以下	550cc以下	250ccをこえて 400cc以下
			250ccをこえて 250cc以下

注：エンジンは、各クラスの上限を15%こえる排気量の公認車両のものまで、ベース車両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（ただし、ストロークダウンはできない）。

2. 国内A級・国内B級部門の車両

車両は、市販レーサーを除く一般生産型車両で、MFJが公認したものでなければならない。

2) フレーム打刺型式とエンジン打刺型式が同じ車両同士の部品またはアッセンブリーで、相互の互換性（いっさいの追加加工なしに交換できる）のあるものの交換は認められる。

3. 国内A級・国内B級部門の車両改造限度

1) 車両は、細則2の〔③総合仕様〕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、適合していなければならない。

2) 下記のものについては、公認型式を変更することはできない。

(1) エンジンの型式

- (2) シリンダー、吸入・排バルブの数
- (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、ギヤボックスシェルの材質および鑄造。
- (5) バルブ数を含む吸・排気装置、および2サイクル型エンジンのポート数
- (6) キャブレターの数と型式
- (7) フレームの基本骨格（シートレール含む）
- (8) 燃料タンク

※ 予告事項

1991年1月1日より、国内A級・B級についてはリヤフォークの改造・変更は認められない。

3) 下記のもの、次の制限内で改造・変更を行うことができる。

- (1) ギヤミッションは、6速の範囲内でギヤボックスシェルに変更を加えない限り、ギヤ段数およ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トリング（鑄造）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、この拡大が当該車両本来の出場を認められるクラスの排気量の限度をこえてはならない。
- (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、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できる。
- (4) フレームの補強および必要でないステー類は、カットすることができる。
- (5) 燃料タンクの給油口およびコック
- (6) 安全と音量コントロールのための、排気管とマフラーの改造ができる。音量規定については細則2の〔③総合仕様〕を参照。
- (7) キャブレターは、車両公認時のものとし、ジェット類、ニードル類の変更およびエアファンネルの取り付けはできる。
- (8) フロントおよびリヤサスペンションは、MFJ公認部品および同一銘柄の車両の部品のみ交換が認められる（ただし、同サイズ以上）。

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。
- (3) フレームの製造ナンバーは、出場申し込み書に記入しなければならない。フレーム交換の場合は車検で刻印を打刻する。
- 5) 上記以外の部品の改造・変更は自由とする。

※ 注意事項

'90年1月1日より再ボーリングの場合の排気量リミット1%のオーバーは禁止された。



スーパーバイク部門

1. スーパーバイク部門の車両改造規則の目的

- 1) 外観上できる限りプロダクションマシンに近づける。
- 2) チューナーに自由を与えると同時に、コスト的に制限する要素を設ける。
- 3) 通常の市販ルートを通じて、充分な量の装備が入手できるクラスを設ける。
- 4) アフターマーケットサプライヤー（供給者）に興味を抱かせる。
- 5) スピードと馬力を安全なレベルに保てるようにする。

2. 車両の排気量区分と最低重量

車両の排気量区分は下記のように分けられ、開催種目および運用は、特別規制に示される。

クラス	区分	4サイクル		2サイクル	最大限燃料タンク容量
		2気筒	3-4気筒	2気筒	
スーパーバイク	排気量区分	550をこえ 1000以下	400をこえ 750以下		24ℓ
	最低重量	140kg	165kg		
スーパー ストリート	排気量区分	550cc以下	400cc以下	250cc以下	18ℓ
	最低重量	130kg	145kg	110kg	

注：水冷モーターサイクルの場合、乾燥重量（燃料なし）車両測定の前、水がラジエーターに追加されても良い。ラジエーターに水を追加する以外、モーターサイクルはレースを終えた状態で、レース後指定の最低車重に合致しなければならない。

3. スーパーバイク部門の車両

- 1) スーパーバイクのベース車両は、現在生産されているモーターサイクルで、一般ユーザーが購入できるスタンダードの量産モデルであり、過去5年以内に生産されたものとする。



- 2) MFJまたはFIM公認車両でなければならない。
※世界選手権においてはFIM公認車両に限られる。

4. スーパーバイク部門の車両改造限度

- 1) すべての車両は、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。ただし本規則にて改造を禁じられている部分で、公認時の仕様が総合仕様に合致しない場合は、本規則が優先されることとする。
- 2) 下記の部分は、公認型式に変更を加えることはできない。
 - (1) エンジンの型式
 - (2) シリンダー数
 - (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ギヤ・ボックス・シユルの材質および鋳造。
 - (5) クランクケースと関連したシリンダーおよびヘッドの位置。
 - (6) バルブ数、ポート（インテークおよびエキゾースト）、キャブレター、または他のエア・インプット・コントロール・システムを含む吸排気システム。
エキゾースト・パイプとマフラーへの変更は許可される。
 - (7) 燃料が直接燃焼室にインジェクトされる真のフューエル・インジェクションは許可されない。マニホールド・タイプのフューエル・インジェクションは、それが許可されたモデルに採用されているプロダクション（量産）ユニットであることを条件に認可される。
 - (8) キャブレター、または他のエア・インプット・コントロール・インストルメント（すなわちインジェクター）は、シリンダー・ヘッド・フランジからキャブレター（あるいはインジェクター）の反対側まで、キャブレター（あるいはインジェクター）のサイズ、タイプ、取り外し可能なジェットの数、およびエンジン・マニュアル・パーツ・ナンバーが、寸法を記入したインダクション・トラックの図とともに認可書類にリストアップされていなければならない。
 - (9) フレーム（ステアリング・ヘッドからリヤのシート・サポートまで）とその構造材質、ガゼット（補強板）またはチューブを追加することはできるが、本来存在するガビットまたはチューブが取り外されてはならない。
 - (10) ストリームランニング、フェアリング、およびシートに隣接するリヤ・パーツは、認可され

たデザインに適合しなくてはならない。

- 3) 下記の部分は認可されたモーターサイクルのそれと変更されても良い。

(これは明確化の目的のためだけである。このリストに載っていない他の部分も変更あるいは交換されても良い)

- (1) ボアは、シリンダーのパターンを変更しなければ増大されても良いが、この増大によってそのクラスのリミットを超えてはならない。排気量リミットの1%増までのリポーリング(再ポーリング)が認可される。シリンダー、シリンダー・ヘッド、クランクケースおよびギヤ・ボックス・シェルにおいては、材質は溶接または機械作業によってのみ追加されたり削除されたりすることができる。
- (2) 最多変速段数は、6段を限度とする。
- (3) 直径16インチ以下のホイール・リムの使用は禁止される。キャスト(鋳造)、モールド、リベット・タイプのホイールと合金製リムの選択は自由である。
- (4) フットレストの位置を変えても良いが、これはリヤ・ホイールの手前に設けられなくてはならない。
- (5) モーターサイクルには、どのようなタイプのハンドルバーを装備しても良い。
- (6) フロント・フォークは、全体的あるいは部分的に交換可能だが、認可されたモデルのそれと同じタイプ(リーディング・リング、テレスコピック等)で、同じサイズまたはそれ以上のサイズのものでなくてはならない。
- (7) スイングアームの修正、あるいは交換は可能だが、現行の(認可されたモデルの)フレーム寸法を超えてはならない。リヤ・ショック・アブソーバーは、変更または取り付け位置を変えても良い。ただし、それと同等のシステムが採用されなくてはならない。すなわち、デュアル・ショックか、モノ・ショックかということ。
- (8) 燃料タンクは、外から見えるならば外観上は認可されたモデルのそれと同じでなくてはならない。オリジナルのタンクを変更して、最大容量を達成することは許可される。燃料キャップの代わりに、クイック・フィル・カブラーを用いても良いが、取り付け位置は同じでなくてはならない。クイック・フィル・カブラーの最大直径は62.5mmとし、重力送りのみとする。給油を補助するための追加のベンチレーション・パイプ(通風パイプ)の使用は認可されない。ピット・ストップ中の、オリジナルの燃料タンクへの燃料追加を認可するが、燃料タンクのベン



チレーション・パイプには、燃料の流出を防ぐ装置が設けられていなくてはならない。タンク両側の間にあるクロス・オーバー・ラインは許可される(最大内径10mm)。プラクティス中に使われたのと同じサイズの燃料タンクが、大会中ずっと使われなくてはならない。

- (9) マッドガード(フェンダー)は、外観上オリジナルと同じでなくてはならないが、ホイールとタイヤのサイズ変更に合わせて位置を変えることが許可される。
 - (10) ストリームライニング、燃料タンク、フェアリングおよびリヤ・シートに隣接したリヤ・パーツの材質は変更されても良い。
 - (11) フェアリングの付いたマシンに関しては、ヘッドライトを取り外しても良い。リヤ・ライト/ブレーキ・ライトのレンズは、安全なようにテープで止められていなくてはならない。
 - (12) シートは、オリジナルのシート・ベースを用いて改造することができるが、テール・セクションを追加することはできない。
- 注：これによってオリジナルのシート・ベースのリミット内であれば、パンプ・パッドを設けることができる。
- (13) キック・レバー、ペダル、スターター、クランク・ギヤ、およびスターター・シャフトを含む電動、あるいはマニュアルのスタート・システムは取り外し可能。
 - (14) エアー・クリーナー、ツール・ボックス、ライセンス・プレート(登録標識)用ブラケットは取り外し可能。
 - (15) 確動圧を含むオイル・ラインは、もし変更されるならばスチール製の構造で、型鉄で曲げた、またはネジ山式のコネクターを持っていないなくてはならない。

(10) ステアリング・ダンパーは、追加・変更されても良い。

4) もし認可されたモーターサイクルが下記に適合しない場合、下記のとおり変更されなくてはならない。

(1) モーターサイクルには、始動しているエンジンを停止することのできる機能的なイグニッション・キル・スイッチまたはボタンが、ハンドル・バーの右のあるいは左に設けられていなくてはならない(グリップを握って届く位置になくてはならない)。

(2) セーフティ・バー、センターおよびサイド・スタンドは、取り外されなくてはならない(固定されたブラケットはそのままでも良い)。

(3) すべてのドレーン・プラグは、ワイヤー・ロックされなくてはならない。外部のオイル・フィルター・スクリューおよびボルトでオイルキャビティに進入するものは、すべて安全にワイヤー・ロックされていなくてはならない。

(4) ラジエター・オーバーフロー・パイプを含むエンジンまたはトランスミッションから出てくるすべてのラインは、耐熱性のキャッチ・パンに放出できるようになっていなくてはならない。キャッチ・パンおよびパイプは、ライダーがライディング・ポジションから見ることできる位置に設けられていなくてはならない。また、パイプは透明または半透明の材質でなければならない。ブリーザー・システムは、どれもエンジンに過剰のオイルを戻さなくてはならない。追加の規則に関しては、事項57を参照のこと。

(5) オイル・クーラーは、リヤのマッドガード(フェンダー)の上、またはそれよりも上に設けられてはならない。

SPフォーミュラ部門

1. 出場車両

車両は、市販レーサーを除く一般生産型車両で、MFJが公認したものでなければならない。

2. 車両の排気量区分

区分 クラス	排気量	2サイクル	4サイクル
SP50	50ccまで	○	○
SP80	50ccをこえ 80cc	○	○
SP125	81ccをこえ125cc	○	○
SP250	125ccをこえ250cc	○	○
SP400	250ccをこえ400cc	×	○
SP750	400ccをこえ750cc	×	○

※ただし各サーキットごとにそれぞれ2サイクル、4サイクルの排気量別に開催クラスの組み合わせが認められる。

3. 車両改造限度

1) 車両は、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要件に適合していなければならない。ただし公認時の型式に変更を加えない車両については、細則2の〔③総合仕様〕の8.シートエンドの高さ、15.フェンダー、13.カウリング、14.部品の最後端の項はこれにあたらない。

2) フレーム打刻型式とエンジン打刻型式が同じ車両同士の部品またはアッセンブリーで、相互の互換性(いっさいの追加工なしに交換できる)のあるものの交換は認められる。

3) 改造規定

車両はMFJが公認した時と同じもので、以下に記してある項目に限り改造・変更をすることができる。

(1) エンジンおよび補機

① キャブレターは車両公認時のものとし、ジェ



ット類、ニードル類の変更およびエアファンネルの取り付けができる。

- ② エアークリーナーのボックス、エレメントの改造・変更および取り外しができる。
- ③ スパークプラグ、プラグキャップの変更ができる。
- ④ イグニッションコイルの取り付け位置の変更ができる。
- ⑤ 始動機構と発電機およびそれらの関連部品の取り外しができる。
セルモーターを取り外さない場合は、それが作動しないようにしなければならない（セルスタータースイッチを取り外すこと）。
- ⑥ 点火時期の調整ができる。
- ⑦ 2サイクル車の分離給油のオイルポンプ（オイルタンク等の関連部品を含む）の改造・変更および取り外しができる。
- ⑧ アクセルワイヤー、アクセルグリップ部（ラバー RL 含む）、オイルポンプ作動用ワイヤーの改造・変更ができる。
- ⑨ クランクケースカバー（RL）の改造・変更ができる。
- ⑩ 4サイクル車のオイルクーラーの取り付けができる。
- ⑪ ラジエーター、ラジエーターカバー、クーリングファン、サーモスタットの改造・変更ができる。
- (2) マフラーの改造・変更は自由。ただし、細則2の〔③総合仕様〕に従って処置されていなければならない。
- (3) ゼッケンプレート、メーター、シート等の取り付けのためのステーの追加および必要でないステー類（シートレールの一部を含む）のカットができる。
- (4) フロントおよび、リヤサスペンションの変更はできない。ただしエア加圧、スプリングの変更はできる。
- (5) フロントおよびリヤ・フォークは、ステアリングステム・トップブリッジを含み変更はできない。ただし、必要でないステー類のカットおよびダストシールの変更、取り外しはできる。また、スタビライザーでの補強は、フロントのみができる。
- (6) ステアリングダンパーの取り付けができる。ただし、ステアリングストッパーとの兼用は、できない。
- (7) ホイールアセンブリの変更はできない。ただしスピードメーター・ギヤボックスの改造はできる。

- (8) タイヤは、一販市販されていて、通常ルートで購入できるものについてのみ交換できる。ただし、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を含む）、摩擦限度を越えたものおよびグルーピング（溝切り、カッティング）は使用できない。
- (9) スプロケット・チェーンによるファイナルレシオの変更ができる（チェーンサイズを含む）。
- (10) チェーンカバーの取り外しは自由とするが、ライダーの足がチェーンにまき込まれないように、カバーを取り付けることが望ましい。
- (11) ハンドルバーの改造・変更ができる。ただし細則2の〔③総合仕様〕、3、ハンドルバーに従って処置されていなければならない。
- (12) クラッチおよびブレーキのレバー変更ができる。
- (13) カウリングは、材質の変更ができるが、公認時の形状を保持しなければならない。またカットおよびスクリーンの変更、カウリングステーの改造・変更、カウリングの取り外しができる。
- (14) メーター類の改造・変更・取り外しができる。
- (15) シート、シートカウルの改造・変更ができる（後輪の最後端の垂線より出てはならない）。
- ※ 予告事項
1990年1月1日より、材質の変更は認められるが、公認時の形状を保持しなければならない。
- (16) 燃料タンクは、車両公認時のもので、形状の改造・変更は認められないが、フューエルコック、給油口の改造はできる。
- (17) サイドカバーの取り外しは自由だが、取り外さない場合は脱落しないような処置を施すこと。
- (18) フェンダーは、フロントおよびリヤとも改造・変更ができる。ただし細則2の〔③総合仕様〕に合致していなければならない。
- (19) ステップ・ペダルの改造・変更は良いが、細則2の〔③総合仕様〕に従って処置していなければならない。
- (20) 前後ブレーキは、当該車両公認時のものとし、変更はできない。ただしパッドまたはシューの材料およびブレーキホースのみの変更ができる。
- (21) ワイヤーハーネスの改造・変更ができる。
- (22) バッテリーの変更、取り外しができる。
- (23) キルスイッチの改造・変更は自由であるが、完全に作動しグリップを握って届く位置になくてはならない。
- (24) リミッター装置の変更ができる。
- 3) その他
(1) 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。

ROAD RACE 細則3

'90全日本選手権大会 (MFJカップ選手権含む) 特別規則

1 競技会開催日程等.....62	12 レース出場車両.....67	25 レース中の合図.....70
2 運営実行組織.....62	13 セクセンナンバー.....67	26 停車指示.....70
3 公式通知.....62	14 ライダーの装備.....67	27 レースの停止と再スタート.....70
タイムスケジュール	15 ガソリン.....67	28 リタイヤ(棄権)と停止.....71
4 開催種目.....62	16 ビット.....67	29 レース終了.....71
5 競技内容.....63	17 出場受け.....67	30 レース終了後の.....71
6 参加定員.....63	18 車両および装備の検査.....67	車両の保管と再検査
7 参加資格.....63	19 出場車両の変更.....67	31 レースおよび大会の.....71
8 出場申し込み.....63	20 公式予選.....67	延期・中止等
9 出場料および.....63	21 決勝レース出場台数.....68	32 抗議.....72
MFJ共済会掛金	22 スタートの手順.....68	33 違反に対する罰則.....72
10 参加受理.....63	23 スタートにおける反則.....69	34 本規則の解釈.....72
11 賞および得点.....63	24 レース.....70	35 本規則の施行.....72

1 競技会開催日程等(50~51頁に掲示)

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。



レース区分は、参加台数、天候等により変更されることがある

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、申し込み締切り後、申し込み者に発送される。

4 開催種目

1. 競技部門およびクラス区分

1) 全日本選手権シリーズの競技部門およびクラス区分は、次のとおりである。

部 門	国内 A 級	国際 A 級
クラス		
125cc	○	○
250cc	○	○
500cc	○	○
SP750	—	—
F-3	○	○
F-1	—	○

2) MFJカップ選手権シリーズの競技区分およびクラス区分は、次のとおりである。

部門	国内A級	国際A級
クラス		
F-3 (2サイクル車のみ)	○	○

※ 国内A級、国際A級混走とする。

3) 全日本選手権シリーズ・MFJカップ選手権シリーズ・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、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、50～51頁掲載の表のとおりである。

5 競技内容

レース区分は、50～51頁のとおりである。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。

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、1990年度版MFJ国内競技競技規則・第3章〔9〕競技参加者〔21頁〕に合致していなければならない。



エントラントおよびライダーは、国内競技規則・第3章(19)に定める

8 出場申し込み

- 1) 出場申し込み場所は、大会特別規則の定めるところとする。
- 2) 出場申し込み手続き
 - (1) 各部門とも所定の申し込み書に必要な事項をすべて記入し、出場料およびMFJ共済会掛金を添えて大会事務局に提出しなければならない。
 - (2) 2クラス以上に出場を申し込み場合は、別々に申し込み書を提出しなければならない。
 - (3) 郵送の場合は、現金書留又は主催者の定める方法とし、締切り日当日の消印のあるものが有効となる。
 - (4) 電話による申し込みおよび締切り日以後の申し込みはいっさい受けない。

9 出場料およびMFJ共済会掛金

1. 出場料およびMFJ共済会掛金

- 1) 全日本選手権・MFJカップ選手権
 出場料 1クラス 11,500円
 MFJ共済会掛金 1人1口 3,500円
- 2) ビットクルーは、ライダー1名につき4名まで認められ、(メカニック2名、ビットサインマン、ヘルパー各1名) ビットクルーライセンスの所持者でなければならない。

10 参加受理

- 1) 必要事項を記入した出場申し込み書、金額(1クラスの場合は1万5000円)を大会事務局が受理した時点で、参加受理書が発送される。
- 2) いったん受理された出場料、MFJ共済会掛金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) 大会が取りやめになった場合、また参加が拒否された場合のみ出場料、MFJ共済会掛金が返還される(申し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)。

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. 全日本選手権ランキングの得点
 - 1) 得点は国内競技規則・第3章〔10〕公式得点〔25頁〕によって与えられる。
 - 2) MFJグランプリロードレース大会およびロードレース・ジュニアグランプリ大会については、上

'90全日本選手権大会(主要ビッグイベント含む)の開催日程

開催日	大会名	国内B級(旧ノービス)				国内A級(旧ジュニア)			
		SP400	125	250	F-3 2/4混	SP750	125	250	F-3 2/4混
3月3日(土) 4日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第1戦 鈴鹿BIG 2 & 4大会							○	○
4月7日(土) 8日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第2戦 筑波大会						○	○	○
4月21日(土) 22日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第3戦 鈴鹿大会	●	●				○	○	●
4月28日(土) 29日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第4戦 西日本大会						○	○	○
5月11日(金) 13日(日)	TTフォーミュラFIMカップシリーズ第1戦 全日本ロードレース選手権シリーズ第5戦 SUGO大会					○			
5月26日(土) 27日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第6戦 筑波大会						○	○	○
6月9日(土) 10日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第7戦 鈴鹿200km大会				●			○	○
6月23日(土) 24日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第8戦 筑波大会						○	○	
7月7日(土) 8日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第9戦 SUGO大会					○			○
7月21日(土) 22日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第10戦 国内A級・鈴鹿6時間耐久ロードレース大会								○
8月4日(土) 5日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第11戦 富士スピードウェイ大会			●		○	○		●
8月24日(金) 26日(日)	スーパーバイク世界選手権シリーズ第9戦 全日本ロードレース選手権シリーズ第12戦 SUGO大会							○	
9月8日(土) 9日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第13戦 鈴鹿ロードレースインターナショナル大会			●			○		
9月22日(土) 23日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第14戦 西仙台大会						○	○	○
10月6日(土) 7日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第15戦 TBCビッグロードレース大会					○	○		
10月27日(土) 28日(日)	全日本ロードレース選手権シリーズ第16戦 MFJグランプリロードレース大会								
1月21日(土) 22日(日)	世界選手権シリーズ第1戦 日本グランプリロードレース大会選抜レース								
3月22日(木) 25日(日)	世界選手権シリーズ第1戦 日本グランプリロードレース大会								
7月20日(金) 29日(日)	FIM耐久カップ第2戦 8耐久ウィーク 国内B級鈴鹿4時間耐久ロードレース大会(28日) FIM耐久カップ第2戦 鈴鹿8時間耐久ロードレース大会(29日)	●			●				
9月1日(土) 2日(日)	MFJカップグランチャンピオン大会 (全日本ロードレース選手権シリーズ国内A級F-3併催)	●				併催 ○			

◆=世界選手権対象種目 ○=全日本選手権対象種目 ●=地方選手権対象種目 □=ノンタイトル

国際 A 級							出場申し込み先	開催場所	出場申し込み 期間(消印有効)
125	250	500	F-3 4サイクル	F-1	SB				
					○		鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510-12 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593(78)1111	鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111	1月22日(月) ↓ 2月1日(休)
○	○	○					朝日本オートスポーツセンター 〒105 東京都港区虎ノ門 オフィス虎ノ門1ビル2F ☎ 03(591)6056	筑波サーキット ☎0296(44)3146	2月26日(月) ↓ 3月8日(休)
●		○			○		鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510-12 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593(78)1111	鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111	3月12日(月) ↓ 3月22日(休)
○	○		○				MFJ山口ブロック協議会 〒753 山口県山口市葵1丁目5-8 山口県軽自動車協会内 ☎0839(22)8877	西日本サーキット ☎08375(5)0321	3月19日(月) ↓ 3月29日(休)
○	○	○			◆		SUGOスポーツクラブ 〒989-14 宮城県柴田郡村田町菅生6-1 ☎0224(83)3111/3127	スポーツランドSUGO ☎0224(83)3111	4月2日(月) ↓ 4月12日(休)
		○	○				MFJ関東ブロック協議会 〒108 東京都港区港南3-3-10 ☎ 03(472)6241	筑波サーキット ☎0296(44)3146	4月16日(月) ↓ 4月26日(休)
		○	○		○		鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510-12 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593(78)1111	鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111	4月30日(月) ↓ 5月10日(休)
○	○	○			○		朝日本オートスポーツセンター 〒105 東京都港区虎ノ門1-5-8 オフィス虎ノ門1ビル2F ☎ 03(591)6056	筑波サーキット ☎0296(44)3146	5月14日(月) ↓ 5月24日(休)
		○	○		○		SUGOスポーツクラブ 〒989-14 宮城県柴田郡村田町菅生6-1 ☎0224(83)3111/3127	スポーツランドSUGO ☎0224(83)3111	5月28日(月) ↓ 6月7日(休)
							鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510-12 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593(78)1111	鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111	6月11日(月) ↓ 6月21日(休)
●		○	○				富士スピードウェイ㈱内 全日本RR選手権事務局 〒100 東京都千代田区丸の内2-4-1 丸ビル4F ☎ 03(216)5611	富士スピードウェイ ☎0550(78)1234	6月25日(月) ↓ 7月5日(休)
○		○			◆		SUGOスポーツクラブ 〒989-14 宮城県柴田郡村田町菅生6-1 ☎0224(83)3111/3127	スポーツランドSUGO ☎0224(83)3111	7月16日(月) ↓ 7月26日(休)
		○	○		○		鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510-12 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593(78)1111	鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111	7月30日(月) ↓ 8月9日(休)
		○	○				西仙台ハイランドレースウェイクラブ 〒989-34 宮城県仙台市青葉区新川早坂山12 ☎022(395)2120/2123	西仙台ハイランドレースウェイ ☎022(395)2120	8月13日(月) ↓ 8月23日(休)
		○	○		○		SUGOスポーツクラブ 〒989-14 宮城県柴田郡村田町菅生6-1 ☎0224(83)3111/3127	スポーツランドSUGO ☎0224(83)3111	8月27日(月) ↓ 9月6日(休)
		○	○		○		日本モーターサイクル協会 〒103 東京都中央区東日本橋2-16-7 第2オカノビル7F ☎ 03(865)8441	筑波サーキット ☎0296(44)3146	9月17日(月) ↓ 9月27日(休)
□	□						鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510-12 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593(78)1111	鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111	
◆	◆	◆	併催 ○				鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510-12 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593(78)1111	鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111	
					◆		鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510-12 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593(78)1111	鈴鹿サーキット ☎0593(78)1111	
							日本モーターサイクル協会 〒103 東京都中央区東日本橋2-16-7 第2オカノビル7F ☎ 03(865)8441	筑波サーキット ☎0296(44)3146	7月23日(月) ↓ 8月2日(休)



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。その詳細は全日本選手権ランキング順位決定法(121頁)に示される。
3. MFJカップ選手権ランキングの得点

- 1) 得点は、国内競技規則・第3章〔⑩公式得点〕(25頁)によって与えられる(国内A級・国際A級混走で行われる場合の賞典は、総合結果によって与えられるが、得点はライセンス区別の順位により与えられる)。
 - 2) MFJカップグランドチャンピオン大会については、上記の得点にさらに3点が追加される。
 - 3) MFJカップ選手権は、イースタン・シリーズ(東日本)とウェスタン・シリーズ(西日本)に分けられ、それぞれ上記によって与えられた得点の総合計で決定される。その詳細は全日本選手権(MFJカップ選手権含む)ランキング順位決定方法(121頁)に示される。
4. 賞および得点制限
- 1) 賞および得点の制限は、国内競技規則・第3章〔⑩公式得点〕(25頁)による。



12 レース出場車両

車両は、国内競技規則・第3章〔⑬MFJ公認車両および公認部品・用品〕(26頁)を厳守しなければならない。

13 ゼッケン・ナンバー

- 1) 国際A級部門のライダー(前年度有得点者)には、ライディング3月号No243に示すとおり、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) ゼッケン・ナンバーは、車両検査までに、規定の書体および色分けて記入しておかなければならない。
- 4) ゼッケン・ナンバーについては、車両検査時に検査され、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

ライダーの服装、ヘルメット類は、細則1の〔⑧ライダーの装備〕(46頁)を参照。

15 ガソリン

- 1) ガソリンの銘柄およびその詳細は、公式通知に示される。
- 2) 車両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。



軽便簡易式の取り替えタンクの使用は禁止される

16 ピット

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、公式通知に示れる。
- 2) 定められた時間内に、必ず本人または参加者が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。
- 3) MFJライセンスまたは参加受理書の提示ができない者は、出場が認められない。

18 車両および装備の検査

- 1) 車両検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、パドック内の車両検査区域において行われる。
- 2) 車両検査のための車両は、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せなければならない。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行われない。
- 3) ライダーは、車両仕様書を提出し、装備品一式の検査を受けなければならない。
- 4) 車両検査時持込み台数は、国内A級部門は出場1レースにつき1台に限られ、国際A級部門は2台までとする(Tカーは同一メーカー車に限る)。
- 5) 車両検査において、規則違反または安全上出場が不適当と判断された車両は、公式予選を含むいっさいの走行を拒否される。
- 6) 予選を通過した車両全車に対し、音量測定を行う。
- 7) 主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車両検査を行うことがある。

19 出場車両の変更

- 1) 車両の変更は国内競技規則・第3章〔⑳ライダーおよび車両の変更〕(29頁)による。
- 2) 車両変更の申請は、同部門・同クラスの車両に限られ、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。

20 公式予選

- 1) 公式予選の内容は、細則1の〔⑤公式予選〕(43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。

21 決勝レース出場台数

1. 決勝レース出場台数は、各サーキット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=40台
- (4) 西日本サーキット=30台
- (5) 西仙台ハイランドレースウェイ=40台

22 スタートの方法

スタートの方法はクラッチスタートとし、その手順は、次のとおりとする。

1. スタート約30分前

- 1) ライダーは、マシンとともにコース外のウェイトニングエリアに待機する。

2. スタート約15分前 (サイティングラップ)

- 1) ライダーは、コースに出て1周のサイティングラップを行い、スターティング・グリッドにつきエンジンを停止する。サイティングラップは義務付けられてはいない。

- 2) サイティングラップを行わなかったライダーは……、

- (1) ウォーミングアップラップ開始3分前までに定められたグリッドに着ける。
- (2) ウォーミングアップラップ3分前以降は、最後尾グリッドに着かなければならない。
- (3) ウォーミングアップラップ1分前以降は、ピットレーン出口からスタートする。

いずれかの場合もウォーミングアップラップを回って正規のグリッドに着けることができる。

3) 注意事項

- (1) コースに入った後の車両交換、追加給油は厳禁される。
- (2) 車両の修理は、ピットレーンのみで許可される。
- (3) タイヤの交換は、ピットレーン、スターティンググリッドの双方で許可される。

3. ウォーミングアップラップ5分前

下記のボードが警告とともに提示される。

- 1) 5分前のボード：カウントダウン(秒読み)開始。
- 2) 3分前のボードと赤色灯：当該ライダー、ライダー1名につき2名のメカニックと1名の傘を持つ人間以外の全員がグリッドから離れる。
- 3) 1分前のボードと黄色灯：当該ライダー以外の

全員がグリッドから離れる。ライダー全員にヘルメットの顎ひもがしっかりと締められているかチェックすることを指示するボードが提示される。

4. ウォーミングアップラップスタート

- 1) 緑旗と緑色灯にて、押し掛けスタートする(外部からの援助なし)。

メカニックがライダーの補助のためコースにとどまることは禁止される。違反した場合は1分間のペナルティが科せられる。

- 2) ウォーミングアップラップの時は、ライダーは自分のスターティングポジションをキープしなくてはならない。

- 3) ライダーが自分でマシンを押し掛け出来ない場合は……、

(1) ウォーミングアップラップ5分前の合図の時に担当競技役員にその旨を告げる。

(2) このライダーは、ひとりだけメカニックを連れて、自分のスターティング・ロー(列)と平行した位置のグリッドの右端か左端に移動する。

- 4) ウォーミングアップラップを走れなかった場合の処置は、

(1) メカニックが補助してもなお始動出来なかった場合には、ライダーはマシンをピットに入れ、ピットからディレイドスタートをする。

(2) ウォーミングアップラップを走れなかったライダーは、ピットからスタートしなければならない。

5. スタート

- 1) グリッドに戻ったライダーは、エンジンを掛けたままの状態、自分のグリッドポジションで静止する。

- 2) もし、マシン等に問題があった場合は、このライダーはすみやかにピットに戻らなくてはならない。



スタートまでの残時間がボードにより表示

- 3) スタートを遅らせることを意図して、ライダーが、グリッドにつくことは禁止される。もし、ライダーが遅れてグリッドに戻ってきて、既にレッドライトが表示されている事に気が付いたら、このライダーはゆっくりとしたスピードでピットに向かわなければならない。そしてこのライダーは、ピットからディレイド・スタート(遅れてスタートすること)する。
- 4) スタートライン上、コースの中間地点では、赤旗を持った競技役員が、ライダー全員がグリッドに着くのを待つ。さらにこの競技役員は、マーシャルカーが姿を見せるまでそこに残っている。スターターの指示が出たら、この競技役員はコースを離れる。
- 5) 緑旗と赤旗を持った二人目の競技役員がグリッドの最後尾に待機する：
 - (1) 緑旗を掲示することによって、この競技役員はグリッドの用意ができたことを示し、コースの中央にいる(スタート・ラインのところ)競技役員がスターターの指示に従ってコースから離れる。
 - (2) 赤旗を掲示することによって、この競技役員は、レース・マネージメント・カーの後ろからやってきたライダーを停止させ、このライダーが緑色燈点灯後にグリッドの最後尾より静止状態からスタートするか、あるいはピットに戻るかをチェックする。
- 6) 列の番号表示ボードを持つスタートマーシャルは、グリッド各列の向かい側に立ち、自分の列のマシンが静止したらただちにボードを下げる。すべてのボードが下げられたら、スターターはグリッドが静止していることを確認して「赤色燈」を点灯する。赤色燈が点灯されてから2秒以上5秒以内に赤色燈に代わって緑色燈が点灯され、レースがスタートする。
- 7) スターティンググリッドに戻ってきた時点で、エンジンが止まったり、スタート出来ないライダーがいた場合は……、
 - (1) ライダーは手を挙げ、さらにこの列を担当するスタートマーシャルがボードを掲げて(あるいは掲げつづけて)、ボードの反対側の黄色面をスターターに向けることによって、この状況を伝える。
 - (2) スターティンググリッドに戻ってきたマシンに問題があった場合、スターターは、スタートを取り止めるよう判断し下記の手順をとる。
 - ① 赤色燈がまだ点灯されていない場合には、スタートディレイド(スタート延期)のボードがスタートラインで掲示され、赤旗が掲げられる。



すべての列の番号表示ボードが下げられると赤色燈が点灯される

- ② 赤色燈がすでに点灯されていたら、スターターは「点滅する黄色燈」を点灯し(赤色燈はそのまま)、さらにスタートディレイドのボードがスタートラインで掲げられる。
- ①②両方の場合：

エンジンは停止されスタートの手順は5分前の所から再開される。この場合、レース距離は1周減算される。このような状況で、スタートの手順が1回以上繰り返された場合には、1回ごとに1周ずつ減らされていく。このことはラップカウンターに表示される。
- (3) スタートの合図が出された後に、スタート出来なかった場合のみ競技役員がただちに介入し、エンジンを掛けるためにマシンをコースに沿って押す。もし、数回の試みによってもエンジンが掛らない場合には、競技役員がピットへ運ぶ。
- 8) スタートした集団がピットの出口を通過した後に、ピットレーンで待っているライダーがスタートする(競技役員により合図が出される)。

23 スタートにおける反則

- 1) スタートラインについて車両およびライダーは、スタート用意からスタート合図が出されスタートが終了するまで、出発合図の統制下にある。
- 2) スタート合図が行われる前に自分のスターティングポジションから前進した場合は、大会審査委員会の決定により、下記のペナルティが科せられる。
 - (1) 競技結果への1分間の加算。
 - (2) 一旦ピットストップを命じる。
- 3) ピットクルーがスタートの規則に従わなかった場合も反則とみなされ、当該ライダーに1分間もしくは失格のペナルティが科せられる。
- 4) ペナルティは、当該ライダーのピット要員にただちに通告されるが、判定に対する抗議は受けられない。

'90全日本選手権シリーズ戦および地方選手権、主要イベント

ロードレース

●鈴鹿サーキット

全長距離/5,912m
最大直線長/300m
ピット数/48個
交通/東名阪自動車道・
鈴鹿ICより13km



三重県鈴鹿市稲生町7982

●鈴鹿サーキット南コース

全長距離/1,264m
最大直線長/190m
ピット数/20個



●筑波サーキット

全長距離/2,045m
最大直線長/437.75m
ピット数/20個
交通/常磐自動車道・
谷和原ICより約25km



茨城県結城郡
千代川村大字村岡

●那須エクスプローラーサーキット

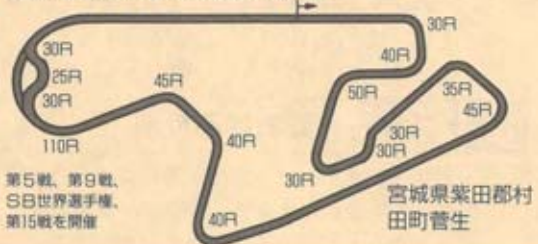
全長距離/1,156m
最大直線長/360m
ピット数/12個 交通/東北自動車道・那須ICより約10km



栃木県黒磯市寺子字坂の上677

●スポーツランドSUGO

全長距離/3,737.50m
最大直線長/704.50m
ピット数/30個
交通/東北自動車道・村田ICより約10km



第5戦、第9戦、
S10世界選手権、
第15戦を開催

宮城県柴田郡村
田町菅生

●西日本サーキット

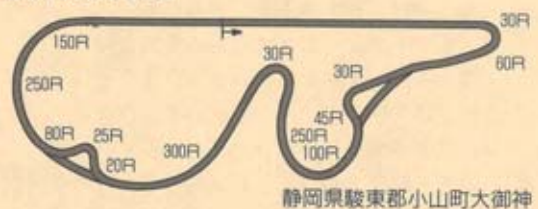
全長距離/2,815.50m(フルコース)
最大直線長/480m
ピット数/40個
交通/中国自動車道・小月ICより約16km



山口県美祿市
西厚保町

●富士スピードウェイ (FISCO)

全長距離/4,470m
最大直線長/1,600m
ピット数/40個
交通/東名高速道路・
御殿場ICより約12km



静岡県駿東郡小山町大御神



●西仙台ハイランドレースウェイ

全長距離/3,757.44m
最大直線長/548.34m
ピット数/32個
交通/東北自動車道・仙
台宮城ICより約20km

宮城県仙台市青葉区新川早坂12

開催サーキット

●HSP北海道スピードパーク

全長距離/1,389.44m
 最大直線長/365m
 ビット数/15個
 交通/札幌市内より約95km



●サホロスポーツランド

全長距離/1,453.5m
 最大直線長/325m
 ビット数/15個
 交通/帯広市内より約50km

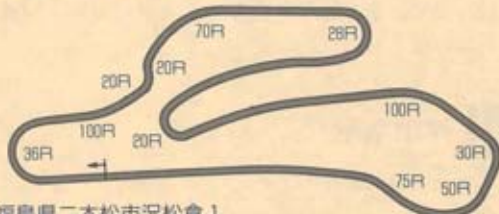
北海道上川郡新得町
 字新内西2線



●エビスサーキット

全長距離/2,061m
 最大直線長/420m
 ビット数/20個
 交通/東北自動車道・二本松ICより約20km

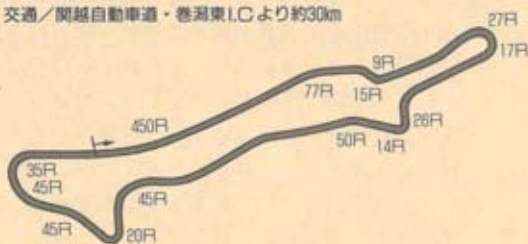
福島県二本松市況松倉1



●日本海間瀬サーキット

全長距離/2,000m
 ビット数/15個
 交通/関越自動車道・巻湖東ICより約30km

新潟県西蒲原郡岩室村間瀬610



●中山サーキット

全長距離/1,690m
 最大直線長/250m
 ビット数/56個
 交通/中国自動車道・美作ICより約20km

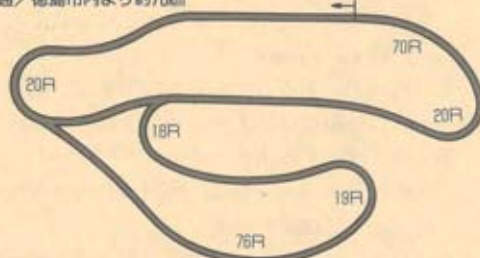
岡山県和气郡和气町大中山751



●阿讃サーキット

全長距離/905m
 最大直線長/200m
 ビット数/20個
 交通/徳島市内より約70km

徳島県三好郡三好町
 大字東山字滝久保319



●ホンダ・セーフティ&ライティングプラザ九州

全長距離/2,002m(フルコース)
 最大直線長/350m
 ビット数/30個
 交通/九州縦貫道路・熊本ICより約15km

熊本県菊池郡大津町大字平川11500



24 レース

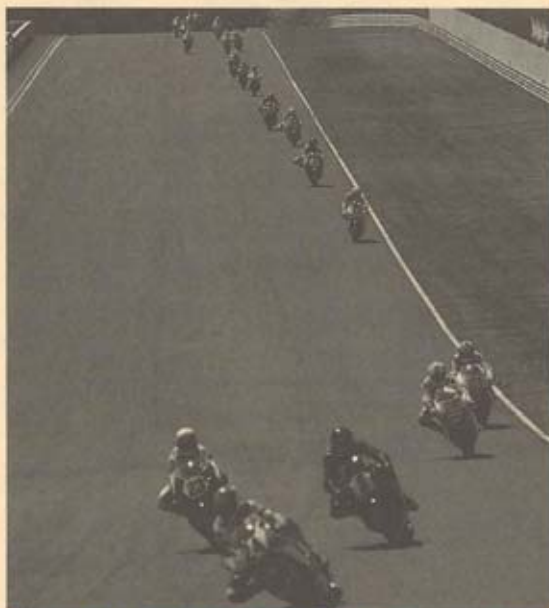
- 1) 走行中の遵守事項は、国内競技規則・第3章〔⑩ 競技参加者の遵守事項〕(22頁)のほか次による。
- 2) いかなる場合でも、逆方向への走行あるいは規定外のコースを走行してはならない。これに違反した場合は罰則が科せられる。
- 3) レース中(予選中、を含む)直線部分では、前車を追い越すため、あるいは後車のスリップ・ストリーミングを外す目的以外で、進路を著しく変更することは禁止される。

25 レース中の合図

- 1) レース中の合図は、国内競技規則・第3章〔⑭ 競技〕(24頁)による。
- 2) 赤旗の使用は、コントロールライン上において、競技監督、または競技監督の命を受けた代理役員にのみ限られる。

26 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両について、競技監督は、大会審査委員会の同意を得てピットインを命じるか、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られない。
- 2) 天災、大事故等の不慮の事態が発生した場合は、競技監督は、赤旗によって全ライダーに対し、停止を指示することができる。



直線部分において正当な理由なく進路を著しく変更してはならない

27 レースの停止と再スタート

事故または、天候その他の事情で継続が危険になって、レース停止が必要になった場合、競技監督はスタート/ゴールラインに赤旗をかかげ、同時にすべてのコースポストで、黄旗と赤色ストライプのついた黄旗を交差させてかかげ、レースが停止されたことを告げるものとする。

もしレース中、雨が降り出してきても、これはレースを中止するのに十分な理由となりえない。ライダーは、希望するならばピットに戻り、タイヤを交換することができる。雨のためにレースを中止するという決定は、豪雨の場合に関してのみ正当とされる。

天候上の理由に関してレースは1度のみ停止される。あるいは競技監督が不可避の理由において欠席している場合には競技監督代理によってのみ出されるものとする

これらの合図が出されたら、ライダーは直ちにレースを停止、除行して各自のピットに戻るが、その際、そのレースの順位は前ラップの順位によって決まる。

1. レースが再スタートされる条件は次のとおりである。

- 1) 走行が2周以下の場合
 - (1) 前回のスタートは無効とされ、前回のスタートに参加したすべてのライダーは前回の車両、もしくは同一型の車両を使用して再スタートすることができるが、車両変更の場合は、それがTカーとして登録され車検に合格し、レースに適することを車検長が認めた場合に限られる。再スタートのレースは、全距離にわたって行われ、もとのグリッド・ポジションが適用される。再スタートに出場できない車両のグリッドはそのまま空席とされる。
 - (2) レースの再スタートが不可能である場合、選手権ポイントは与えられない。
 - (3) 再スタートが行われる場合は常に、もとのレース停止から原則として30分後に行わなければならない。
- 2) 2周を越えて走行したが、その走行距離が総走行距離の75%未満である場合。
 - (1) そのレースはふたつの部分に分かれるとみなされる。レース前段の順位は、停止に先だつたラップ終了時の順位とする。
 - (2) 再スタートされたレースの距離は、当初のレースの全距離に達するまでの距離とする。
 - (3) 再スタートのスターティンググリッドにおける車両のポジションは、前回のレースの順位に基づいて計時長が決定する。
 - (4) レース前段において順位を得たライダーだけ

が再スタートを認められる。

車両の修理、あるいは交換（Tカーとして登録された車両）が認められる。国内競技規則・第3章〔②ライダーおよび車両の変更〕を参照。

- (5) レース再スタートが不可能である場合は、正規の選手権ポイントの2分の1が与えられる。
 (6) レースがふたつの部分から成る場合、各部分のラップ数が集計され、最大数のラップを走行したライダーが優勝者になる。

ラップ数で同位になった場合は、それらに要したタイムが優勝者決定のきめ手になる。

- 3) 全距離の75%以上が走行された場合
 (1) レース成立が宣言される。レース停止中に先立つラップ終了時の順位がレースの順位になる。
 (2) 正規の選手権ポイントが与えられる。

28 リタイヤ(棄権)と停止

- 1) リタイヤと停止は、国内競技規則・第3章〔14競技〕(24頁)による。
 2) ライダー本人が負傷その他の理由でリタイヤ届けを提出できないときには、競技役員の判定によりリタイヤと認めることができる。
 3) ピット以外の地域でリタイヤする場合、ライダーは車両をレース（または予選）終了まで競技役員の管理下におかなければならない。ただし、競技役員から車両移動を指示された場合は、これに従わなければならない。
 4) 車両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。その際は必ずヘルメットを着用すること。
 5) 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、チェッカー旗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	2分間
スポーツランドSUGO	3分間
西日本サーキット	3分間
西仙台ハイランドレースウェイ	3分間
間瀬サーキット	2分間
北海道スピードパーク	1分30秒間
富士スピードウェイ	3分間
H S R九州	2分間



チェッカー旗により、レース終了が合図される

中山サーキット	2分間
阿讃サーキット	1分間

30 レース終了後の車両の保管と再検査

- 1) 上位入賞車両は、所定の位置より競技役員の誘導に従って車両保管区域へ入らなければならない。
 2) 上位入賞車両は、音量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行うことがある。
 3) 上位入賞車両は、暫定結果発表後30分以上保管される。
 4) 出場者は、車両保管解除と同時に、保管車両を速やかに引き取らねばならない。主催者は車両保管解除発表後、保管車両の責任は一切負わない。

31 レースおよび大会の延期・中止等

- 1) 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。
 2) レースまたは大会が参加申し込み後に中止された場合、参加者が支払った出場料、MFJ共済会掛金は返還されるが、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。

32 抗議

- 1) 抗議は、国内競技規則・第3章〔㉔暫定結果に対する抗議〕(31頁)による。
- 2) 車両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。この車両の分解等に要した費用は車検長が算定する。

33 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、国内競技規則・第3章〔㉔違反行為に対する罰則〕(32頁)による。

34 本規則の解釈

本特別規則および競技に関する疑義は、事務局あてに質疑をすることができる。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。

35 本規則の施行

本規則は、各競技大会の参加申し込み受け日より有効となる。なお本規則に示されていない事項は国内競技規則による。

1990年1月1日

全日本選手権大会事務局長



ROAD RACE

付録

'90地方選手権大会

*競技会の細部については、各選手権の特別規則に示される。

公 示

本選手権は、FIM国際スポーツ憲章ならびにMFJ国内競技規則に準じて、MFJの公認のもとに行われるものである。

また、本選手権の基本的精神は、中級・初級ライダーの育成を主眼とし、我が国のモーターサイクルスポーツの振興に貢献することを目的とするものである。

○=ノーポイント ◎=ポイント対象 ☆★=混走

■HSPロードレース選手権シリーズ

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NA125	NA250	NAF-3	レディSP125
第1戦 5月19~20日		○	○	○	○	○		◎	◎		◎	○
第2戦 6月16~17日		○	○	○	○	○		◎	◎		◎	○
第3戦 7月14~15日		○	○	○	○	○		◎	◎		◎	○
第4戦 8月18~19日		○	○	○	○	○		◎	◎		◎	○
第5戦 9月15~16日		○	○	○	○	○		◎	◎		◎	○
2H耐久 10月13~14日				☆	☆			★			★	○
合計		5	5	5+1	5+1	5		5+1	5		4+1	6

HSP北海道スピードパーク：〒044 北海道虻田郡倶知安町字峠下155 ☎0136-23-3880

■サホロロードレース選手権シリーズ

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NA125	NA250	NAF-3
第1戦 6月3日		○	○	○	○			◎			◎
第2戦 7月1日		○	○	○	○			◎			◎
第3戦 8月5日		○	○	○	○			◎			◎
第4戦 9月2日		○	○	○	○			◎			◎
第5戦 10月7日		○	○	○	○			◎			◎
合計		5	5	5	5			5			5

サホロスポーツランドクラブ：〒081 北海道上川郡新得町字新内西2線 サホロスポーツランド内ロードレース係 ☎01566-4-5100

NB=国内B級(旧ノービス) NA=国内A級(旧ジュニア)

○=ノーポイント ◎=ポイント対象 ☆★=混走

■SUGOロードレース選手権シリーズ

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NA125	NA250	NAF-3	NASP750	IA-SB
第1戦	3月24~25日	○	○	○	○	◎	◎	◎				○	
第2戦	4月28~29日	○	○	○	○	◎	◎	◎					○
第3戦	6月16~17日	○	○	○	○	◎	◎	◎				○	
第4戦	8月4~5日	○	○	○	○	◎	◎	◎					○
第5戦	9月8~9日	○	○	○	○	◎	◎	◎					
第6戦	10月27~28日			○	○	◎	◎	◎				○	○
第6戦	11月17~18日	90分	90分	3H	3H								
TT-F	5月12~13日											○	
S-B	8月25~26日											○	
ビックRO	10月6~7日											○	
合計		4+1	4+1	5+1	5+1	5	5	5				5	3

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 ☎0224-83-3111

■西仙台ロードレース選手権シリーズ

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NA125	NA250	NAF-3	S50	S80	レティース
第1戦	4月14~15日	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎			○		
第2戦	5月12~13日	○	○	○	○	◎	◎	◎		◎			○	
第3戦	6月9~10日	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎			○		
第4戦	7月21~22日	○	○	○	○	◎	◎	◎		◎			○	
第5戦	8月18~19日	○	○	○	○	◎	◎	◎				○		
第6戦	10月20~21日	○	○	○	○	◎	◎	◎					○	
2H耐久	10月6~7日	2H	2H	4H	4H			4H			4H			○
SP	11月3~4日	○	○	○	○									
合計		7+1	7+1	7+1	7+1	6	6	6+1	2	2	1	3	3	1

ハイランドレースウェイクラブ(Hi-Roc)：〒989-34 宮城県仙台市青葉区新川早坂山12 ☎022-395-2120/2123

■エビスロードレース選手権シリーズ

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NA125	NA250	NAF-3
第1戦	4月7日	○	○	○	○	◎	◎	◎			
第2戦	5月20日	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎	◎	
第3戦	6月24日	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎		
第4戦	7月29日	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎		
第5戦	9月16日	○	○	○	○	◎	◎	◎		◎	
第6戦	10月14日	○	○	○	○	◎	◎	◎			
耐久	8月19日	1H	1H	3H	3H						
合計		6+1	6+1	6+1	6+1	6	6	5	3	2	

エビスサーキット：〒964 福島県二本松市沢松倉1番地 ☎0243-24-2972

■関東ロードレース選手権シリーズ

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NAF-3	NASP750	レティース	S50	S80
第1戦	2月24~25日	○		○	○	◎						○	○
第2戦	3月17~18日	○		○			◎	◎			○		○
第3戦	4月21~22日			○	○	◎	◎	◎					○
第4戦	7月14~15日	○			○	◎	◎	◎			○	○	
MFJ-CUP GC	9月1~2日	○	○		○				○	○			
第5戦	9月29~30日	○		○	○		◎	◎				○	○
第6戦	10月20~21日			3H	3H						○	○	
第7戦	11月10~11日	○		○	○	◎		◎					
合計		6	1	5+1	6+1	4	4	5	1	1	3	4	4

NB=国内B級(旧ノービス) NA=国内A級(旧ジュニア)

○=ノーポイント ◎=ポイント対象 ☆★=混走

■関東ロードレース選手権シリーズ

*T=筑波サーキット、F=富士スピードウェイ、N=那須EXサーキット

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NAF-3	NASP750	レディス	S50	S80
第1戦	2月24~25日	○		○	○	◎						○	○
第2戦	3月17~18日	○		○			◎	◎			○		○
第3戦	3月31日~4月1日				○	◎		◎					
第4戦	4月21~22日			○	○	◎	◎	◎					○
第5戦	5月4日	○									○	○	○
第6戦	6月2~3日			○		◎							
第7戦	7月1日					○					○	○	○
第8戦	7月14~15日	○			○	◎	◎				○	○	
第9戦	8月4~5日						◎						
第10戦	8月11~12日				○			◎					
MFJ-CUP GC	9月1~2日	○	○		○					◎			
第11戦	9月1~2日			○			◎						
第12戦	9月24日	○				○					○		
第13戦	9月29~30日	○		○	○		◎	◎				○	○
第14戦	10月20~21日			3H	3H						○	○	
第15戦	11月10~11日	○		○	○	◎		◎					
合計		8	1	7+1	8+1	6+2	6	6	0	1	6	6	6

財日本オートスポーツセンター：〒105 東京都港区虎ノ門1-5-8 オフィス虎ノ門1ビル2F ☎03-581-6056

朝カロッツェリアジャパンロードレース事務局：〒101 東京都千代田区神田東船場町26-1 東船ビル3F ☎03-252-9201

那須エクスプローランドレース事務局：〒325 栃木県那須市赤子字坂の上667 ☎0287-63-7300

スタッフハウス：〒112 東京都文京区千石4-22-8 米山ビル205号 ☎03-944-2708

■関東ロードレース選手権シリーズ

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NA125	NA250
第1戦	3月31日~4月1日	○		○	○	◎	◎	◎	◎	◎
第2戦	5月19~20日		○	○		◎	◎	◎	◎	◎
第3戦	6月16~17日	○		○	○	◎	◎	◎	◎	◎
第4戦	8月18~19日	○	○	○		◎	◎	◎	◎	◎
第5戦	10月13~14日	○		○	○	◎	◎	◎	◎	◎
第6戦	11月24~25日			○	○	◎	◎	◎	◎	◎
合計		4	2	6	4	6	6	6	6	6

日本海間瀬サーキット事務局：〒953-01 新潟県西蒲原郡岩室村大字間瀬下山610 ☎0256-65-2201

■鈴鹿ロードレース選手権シリーズ(鈴鹿サンデーロードレース)

*WC=西コース、SC=南コース、FC=フルコース

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3
第1戦	12月17日					◎	◎	◎
第2戦	2月18日					◎	◎	◎
第3戦	4月1日			○		◎	◎	
第4戦	4月21~22日				○	◎		
第5戦	5月20日		○	○	○			◎
第6戦	8月9~10日						◎	
第7戦	6月24日		○			◎	◎	
第8戦	7月19~21日,27日				4H			◎4H
第9戦	8月12日		○		○		◎	
第10戦	9月2日		○	○		◎		◎
第11戦	9月9~9日					◎	◎	
第12戦	10月7日					◎	◎	
第13戦	10月14日		○	○	○			
第14戦	12月2日		○	○	○	○	○	○
合計			6	5	5+1	7+1	7+1	5+1

テクニカルスポーツ：〒513 三重県鈴鹿市住吉町6786 株ホンダワールド内 ☎0593-78-1455

株鈴鹿サーキットランド・鈴鹿サーキット：〒510-02 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593-78-1111

NB=国内B級(旧ノービス) NA=国内A級(旧ジュニア)

○=ノーポイント ◎=ポイント対象 ☆★=混走

■西日本ロードレース選手権シリーズ

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NA125	NA250	NAF-3	NASF-750	S50	S80
第1戦	2月18日	○	○	○	○						◎		○	
第2戦	3月4日					◎	◎		◎	◎	◎			○
第3戦	4月1日	○	○	○	○			◎				◎		
第4戦	6月3日			○		◎	◎	◎				◎	○	○
第5戦	7月15日	○	○	○	○				◎	◎	◎			
第6戦	8月19日					◎	◎	◎				◎	○	○
第7戦	9月16日			3H	3H									
第8戦	10月28日	○				◎	◎	◎	◎	◎	◎			
第9戦	11月25日		○	○	○	◎						◎	○	○
合計		4	4	5+1	4+1	5	4	4	3	3	4	4	3	4

MFJ山口：〒751 山口県下関市秋根南町2-4-25 ヤマモトレーシング内 ☎0832-56-1406

■中山ロードレース選手権シリーズ

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NA125	NA250	NAF-3
第1戦	1月7日	○	○	○	○						
第2戦	2月4日					◎	◎	◎	◎	◎	◎
第3戦	3月18日	○	○	○	○						
第4戦	4月8日					◎	◎	◎	◎	◎	◎
第5戦	5月27日	○	○	○	○						
第6戦	6月17日					◎	◎	◎	◎		
第7戦	7月8日	○	○	○	○						
第8戦	8月12日					◎	◎	◎	◎	◎	◎
第9戦	9月30日	○	○	○	○						
第10戦	10月21日					◎	◎	◎	◎	◎	◎
第11戦	11月18日	○	○	○	○						
第12戦	12月7日					◎	◎	◎	◎	◎	◎
第13戦	12月23日		○	150分耐久	150分耐久						
合計		6	7	6+1	6+1	6	6	6	6	6	5

山陽レーシングクラブ：〒709-04 和気郡和気町大中山751 ☎08699-3-2333

■阿讃ロードレース選手権

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NA125
第1戦	4月15日	○	○	○		◎		◎	◎
第2戦	5月13日		○	○	○	◎		◎	◎
第3戦	7月1日	○	○	○		◎		◎	◎
第4戦	8月5日		○	○	○	◎		◎	◎
第5戦	9月16日	○		○	○	◎		◎	◎
第6戦	10月28日	○		○	○	◎		◎	◎
合計		4	4	6	4	6		5	6

徳島モーターランド阿讃内・阿讃選手権事務局：〒771-25 徳島県三好郡三好町大字東山字海久保319 ☎0883-79-3705

■九州ロードレース選手権

日程	クラス	SP125	SP250F	SP250	SP400	NB125	NB250	NBF-3	NA125	NA250	NAF-3
第1戦	3月11日						◎		◎	◎	◎
第2戦	4月15日		○	○	○						
第3戦	5月19~20日			○			◎	◎	◎	◎	
第4戦	6月17日		○			◎			◎	◎	
第5戦	7月8日			○	○			◎			◎
第6戦	8月26日			○		◎	◎				
第7戦	9月30日		○		○		◎	◎			
第8戦	10月14日			○		◎		◎			◎
合計			3	5	3	3	4	4	3	3	3

MFJ九州：〒816 福岡市博多区半道橋2-7-70 西京ホンダ販売株内 ☎092-474-6196

NB=国内B級(旧ノービス) NA=国内A級(旧ジュニア)



感動があります。

1. WSPC、日本グランプリロードレースといった
 世界選手権やSUZUKAの代名詞ともなった8耐など、
 日本を代表するモータースポーツのひのき舞台として
 数々のドラマを生み出す鈴鹿サーキット。
 バラエティに富んだのりものを取り揃え、
 親子で楽しめる遊園地モトピア。
 充実したサービスと設備が自慢のリゾートホテル。
 世界中の味覚を愉しめる多彩なレストラン。
 大人も子供も、観て、遊んで、くつろいで、
 楽しいひとときを過ごす。
 鈴鹿サーキットは、様々な感動を味わえる
 美しい自然に抱かれた総合レジャーランドです。



サーキットカートG400



スーターティングカー



日本グランプリロードレース



レストラン



ホテルK様

鈴鹿サーキット

〒510-02 三重県鈴鹿市桶生町7992/電話(0593)78-1111

株式会社鈴鹿サーキットランド 本社:電話(0593)78-1300 東京本社:電話(03)582-3221 地域セールス課:電話(0593)78-1883 大阪営業所:電話(06)372-1526 名古屋営業所:電話(052)571-7176

WAKOS

FOR
4
STROKE
ENGINE

E430 フォーシーアールファイ(4CRV)

●100%化学合成オイル
SAE20W-50 API 50 CD
耐久レース使用を目的に生まれたオイル。耐摩耗性、高温安定性、洗浄性。そして-45℃での流動点により低温時の始動にも優れた性能を発揮。大型車、外車、空冷エンジン車に最適。
17缶×12入 標準価格3,800円
※20缶(5缶)

E420 フォーシーアール(4CR)

●100%化学合成オイル
SAE15W-50 SAE75W-80
API 50 CD
レーシングテクノロジが色づき、極限での使用を可能にした最高級4サイクルレーシングオイル。化学合成ならではの優れた耐熱性能、耐油性により、コンペティションモデル、市販ハイパフォーマンスに最適。
17缶×12入 標準価格4,800円
4缶(4入) ※20缶(5缶)

フォーシーティー(4CT)

●半化学合成オイル
E400 (4CT-40)
SAE10W-40 API 50 CD
E410 (4CT-50)
SAE20W-50 API 50 CD
優れた耐摩耗性、耐焼付き性、低流動性、洗浄性により高出力、高回転エンジンの性能を引き出す最高級オイル。四輪、二輪両用。
17缶×12入 標準価格¥1,800
※4缶(4入)、20缶(5缶)有り

FOR
2
STROKE
ENGINE

E530 ツーシーアールバイ(2CRV)

●半化学合成、植物油(混合専用)
両による乳化を解消する全天候オイル。コンペティションでの極限使用を可能にした、ハイパフォーマンスレーシングオイル。ロードレースに最適。
17缶×12入 標準価格4,300円

E520 ツーシーアール(2CR)

●100%化学合成オイル(混合専用)
可動なレース条件下でエンジンの性能低下を防ぐ2サイクル専用オイル。優れた油膜により極限での焼付きも防ぎます。ロードレース、シクロクロス、ミニバイク、カートなどモータースポーツに最適。
17缶×12入 標準価格3,300円

E501 ツーシーディー(2CT)

●100%化学合成オイル
高性能2サイクルスポーツ車に最適な最高級オイル。耐摩耗性、耐焼付き性はもとより、優れた洗浄力によりエンジン内をクリーニング保ちます。分類最高級専用。
17缶×12入 標準価格3,800円

E551 ファイツーアール(V2R)

●100%化学合成オイル(分離・混合両用)
油性、耐摩耗性、耐焼付き性に優れたスーパーレスポンスオイル。ミニバイクから高性能2サイクルバイク、スノーモビル、ウォータービークルなど多岐のモータースポーツに対応した分離・混合両用オイルです。
300ml缶×12入 標準価格1,700円

一九八四年、WAKOSは鈴鹿八時間耐久において、モータースポーツの参加を開始しました。そのとき大変な事実に気がついたので。モータースポーツの世界ではたとえ日本国内のレースといえども、国産のオイルが一切使用されていないという状況に、WAKOSは決心しました。本場に日本のサーキットに合った、そして日本の風土や四季に適合したエンジンオイルを作らなければいけない。それが少しでもモータースポーツに対する貢献になれば、WAKOSはそれを誇りにできると思ったのです。そのためWAKOSが考えたのが、100%化学合成オイルをより発展させることにはやく着手することでした。化学合成オイルというところでも人工の、とか作られたというイメージを与えがちですが、実際には違います。たとえば塩を思い起こしてください。あら塩を精製し、不純物を取り除くことによって、人間の体にとって理想的な食料にするのができます。エンジンオイルもこれと同じなのです。石油という形で存在しているものから不純物を取り去り、エンジンの燃焼や潤滑に最も適したオイルに仕上げる。不純物をなくすことによって、カーボンの発生を少なくし、さらに製品による品質のばらつきをなくして安定した性能を発揮させる。これが100%化学合成オイルの、最も大きな役割なのです。WAKOSはそれ以前から手掛けている各種工業用ケミカル用品のノウハウをフルに活用することによって、日本の風土に最も適合し、ここで手に入れても均一の性能を得られるエンジンオイルを供給することを目指してまいりました。安定した品質と性能。これはモータースポーツのみならず、エンジンが潤滑というものを必要とする以上、なくてはならないものなのです。これなくしては、安心してエンジンをかけることができません。WAKOSがモータースポーツに参入して以来はやくも六年の歳月が流れました。この間、サーキットのラップタイム更新の早さは目を覚ますものがあります。想像を絶するスピードで、マシンもエンジンも、そしてライダーの乗り方やテクニックまでもが、進歩しています。WAKOSでは常にその進歩にシークロした製品を送り出すために、研究には力を惜しみません。そしてそのひとつがレース活動なのです。ロードレース世界GP125ccクラスを走る飯本久、高田孝慈の両選手がバクアップだけでなく、四輪ではグループAのデビュー2でBMW M3、デビュー3では自タレノをチームワゴンとして走らせることによって、常に最新のデータを手に入れ、新製品作りについてバックアップしているのです。そしていつの日か、日本製のオイルが、国内のみならず世界のサーキットを、そして道を制覇することができる……。これこそ、WAKOSが夢見ていることなのです。

速く。実証。

あなたのクオリティを誇ります。
モータースポーツ部・販売部員募集
年齢 20～35歳迄
勤務地 関東・東海地区の希望する各営業所
詳しくは 本社・人事担当 大川すみえ迄

■表記価格には消費税は含まれておりません。
(株)和光ケミカル
神奈川県小田原市前川16-2 TEL.0465-48-2211(F)

PIRELLI

世界スーパースポーツ世界選手権で圧倒的な強さを発揮し、栄光のチャンピオンに輝いたマールク・ビレリー。2007ワールドGP500では、イタリアGP優勝を含むキリ&ビレリーの活躍でピレリーテクノロジーの圧倒的な強さを世界に見せつけました。



sbs

SCANDINAVIAN BRAKE SYSTEMS

世界的ベストフリーブレーキパッドを実現したデンマークの高性能パッドsbsは、世界スーパースポーツ世界選手権でビモータファクトリーをフルサポートするsbsは、ロ・マラッパの果敢な走りで1戦と3戦で優勝、sbsレーシングアクオリティの高さを世界の頂点で立証しつづけています。



REGINA CHAIN

世界選手権のあらゆるレースシーンでナンバード1の記録を更新しつづける、レジーナチェーン。2007ワールドGP、スーパースポーツをはじめ、モトクロス、トライアル、ラリー選手権などで、レジーナの強い粘着力がチャンピオンタイトルを奪取しつづけています。



サーキットの脅威

製品に関する詳細は最寄りの各営業所にお問い合わせください。

58 *La Novita Della Forma Emozioni Infinite All'ultima Autodromo Moda*

Tute per motociclisti

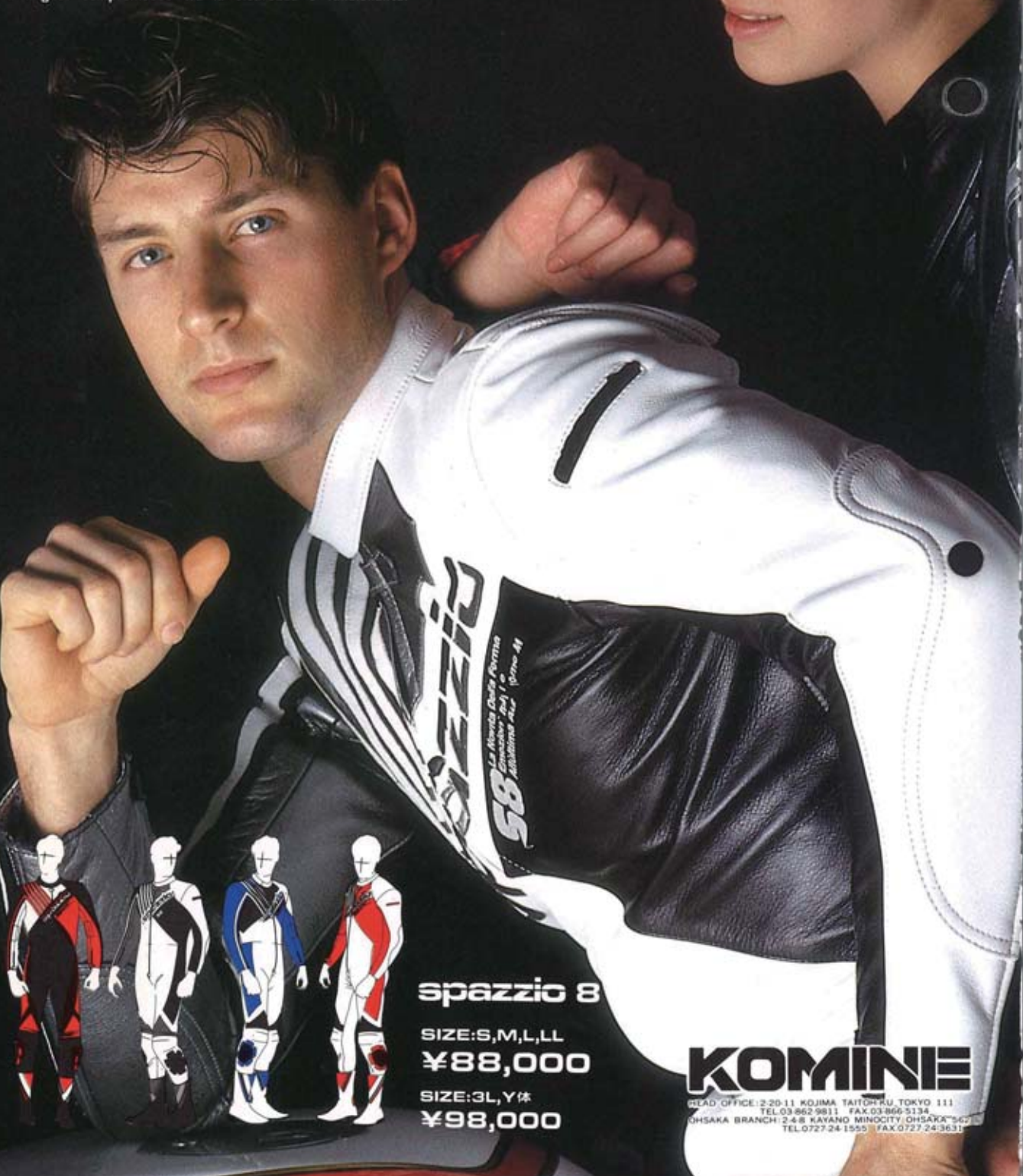
Il confort e possibile: basta sceglierlo.

Una tuta calzante, grintosa ed estremamente funzionale.

Garantisce una protezione ottimale contro il vento.

Oltre ad una formidabile capacita di assorbimento degli urti.

Tute sempre piu innovative e performanti, in grado di offrire il miglior compromesso tra la sicurezza e funzionalita.



spazzio 8

SIZE: S, M, L, LL
¥88,000

SIZE: 3L, Y 体
¥98,000

KOMINE

HEAD OFFICE: 2-20-11 KIJIMA, TAITOH-KU, TOKYO 111
TEL. 03-862-9811 FAX. 03-866-5134
OSAKA BRANCH: 2-4-8 KAYANO MINOCITY, OSAKA 567
TEL. 0727-24-1555 FAX. 0727-24-3631

●細則4

モトクロス競技細則 ————— 84

●細則5

'90全日本選手権大会特別規則 ————— 89

MOTOCROSS 細則 4

モトクロス競技細則

1	適用の範囲	84	7	車両改造限度	86
2	モトクロス	84	8	ライダーの装備	87
3	コースの仕様	84	9	公式予選	88
4	出場車両	84	10	レース	88
5	MFJ公認車両・公認部品	84	11	優勝者、入賞者順位、完走者及び得点	88
6	総合仕様	85			

1 適用の範囲

以下に記す規則は、国内競技規則ととも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、走路方向が急変するような地形のところで行われるクロスカントリー・レースである。国内競技規則およびこの細則により管理される。



モトクロスのコースの長さは1周1km以上、2km以下と定められる

3 コースの仕様

コースの長さは1周1 km以上、2 km以下とし、その幅は少なくとも追い越し可能なゆとりをもたせなければならない。

またコース等は、モトクロス会場に関する規則に準拠し、適切なレーシングコンディションと安全性とが確保されていないなければならない。

4 出場車両

車両は、細則5の〔⑥総合仕様〕と〔⑦改造〕(20頁)の限度を充たし、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両は出場することはできない。

5 MFJ公認車両・公認部品

MFJ 公認車両および公認部品は国内競技規則・第3章〔⑬ MFJ 公認車両および公認部品・用品〕(26頁)を参照。

6 総合仕様

車両は、安全のために次の各項のすべてを充たしていなければならない。

1. クラス区分

- 1) 車両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。
- 2) 最大・最小排気量および車両最低重量は下表のとおりとする。最低重量は半乾燥重量とする。半乾燥重量とは走行可能な状態から燃料を抜いた車両重量をいい、分離給油式の場合の潤滑オイルも燃料とみなす。なお、最低重量を満たすためのダミーウエイトは装着してはならない。

クラス	最小排気量	最大排気量	最低重量
80cc	51cc	80cc	61kg
125cc	100cc	125cc	88kg
250cc	175cc	250cc	98kg

2. 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。

3. タイヤ

タイヤには、チェーン、スパイク等を装備、加工してはならない。

4. ハンドルバー

ハンドルの端から端までの幅は600mm以上、800mm以下でなければならない。

5. クラッチレバーおよびブレーキレバー

- (1) 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脱落するものであってはならない。この球を平たくすることは認められるが、平たくした部分の厚みは14mm以上とし、いかなる場合においてもその端部は丸くなってはならない。これらのレバー端部は固定されており、レバーと一体構造でなくてはならない。

6. フェンダー

- 1) フェンダーは、タイヤの両側方に張り出していなければならない。
- 2) フロントフェンダーは、タイヤの周囲を少なくとも100°にわたってカバーしてはならない。また、フェンダーの前端とタイヤの中心を結ぶ線とタイヤの中心を通る水平線の角度は45°以上、60°以下でなければならない。
- 3) リヤフェンダーは、リヤ・ホイール・スピンドルを通る垂直線と、その垂直線に対し25°角度で後方に引かれる線にカバーされる弓形部の後方におよんでいなければならない。
- 4) マットガード端部は丸くして、その半径は8mm以上、60mm以下とする（87頁図参照）。

- 5) 必要である場合には、競技監督はフロント・マッドガードの取り外しを許可することができる。

7. フットレストおよびペダル

- 1) フットレストは、前後車軸の中心を通る線の上方50mm以内に、またリヤタイヤの中心を通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ってはならない。
- 2) フットレストが折りたたみ式の場合、自動的に元の位置に戻る装置が設けられていなければならない。また、その先端は半径8mm以上（87頁図）の一体構造となったプロテクションが設けられていなければならない。
- 3) フットレストが折りたたみ式、またはゴムのカバーを装着していない場合には、その先端は半径8mm以上の球状になっていなくてはならない。

8. 過給

過給は認められない。

9. 音量

- 1) 音量はFIM方式による測定方法・国内競技規則・第3章〔②車両検査〕（27頁）で、102db/A以下でなければならない。
- 2) 4サイクル型エンジンについては、5db/Aの誤差値が認められる。

※ 予告事項

- 1) '91年度より、音量規制値は99db/Aとなる。
- 2) '91年度より、4サイクル型エンジンの誤差値は認められない。

10. マフラーおよびサイレンサー

- 1) マフラーおよびサイレンサーは、規定の音量値を満足できるものでなければならない。
- 2) サイレンサーの端部は、リヤタイヤ後端を通る垂直線より突出してはならない（87頁図参照）。

11. 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、図（87頁）に示す大きさ以上のものでなければならない。



ライダー自身の安全のために、車両は総合仕様を充たす必要がある

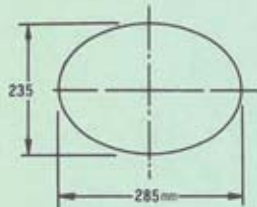
2) 取り付け方法

ナンバープレートは、車両の前面に1枚を前向きに、車両の両側面に各1枚を地面に対し垂直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。

〔第1図〕レースナンバープレートの大きさ



ジュニア部門＝黒地に白文字
(旧 KIDS)

国内B級部門＝白地に黒文字
(旧ノービス)

国内A級部門＝黄地に黒文字
(旧ジュニア)

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) ゼッケンナンバーの字体 (76頁参照)

ゼッケンナンバーの字体は、自動車登録番号用の字体とし、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 (87頁図)。

5) ゼッケンナンバープレートの中には、ゼッケンナンバー以外のものは一切標示してはならない。

12. 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。

13. 一般生産型モーターサイクルについては、下記部品を取り外さなければならない。

- (1) スタンド類
- (2) キャリア類
- (3) タンデム・フットレスト
- (4) 車両番号標板 (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策を施せばよい)

14. 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。

7 車両改造限度

競技の公平および安全性を確保するため、次のような改造の制限を定める。

1) 国際B級、国内A級、国内B級部門の車両改造限度

車両は自由とする。ただし、総合仕様をみだしていいこと。

2) 国際B級、国内A級、国内B級部門の車両改造限度

車両は、市販レーサーおよび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。車両改造限度は下記に示すとおりとする。

1. 市販レーサーの車両改造限度

市販レーサーをベースとして改造を行う場合は、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) フレームの基本骨格およびクランクケース本体は、車両公認時のものでなければならない。

2) 下記の部品はMFJが公認したもののみ変更することができる。

- (1) シリンダー
- (2) シリンダーヘッド
- (3) ミッション
- (4) フロントフォーク
- (5) リヤサスペンションユニット
- (6) スイングアーム
- (7) キャブレター

3) 最多変速段数は、6段を限度とする。

4) 上記項目以外の部品の改造変更は自由とする。ただし、細則4の〔⑥総合仕様〕(85頁)を充たしていること。

2. 一般生産型モーターサイクルの車両改造限度 (ジュニア部門を除く)

1) 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、補強等は行ってもよい。

2) 異なった機種のエンジン、フレームの組み合わせは公認車両同士に限り行うことができる。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。

3) 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、どちらも公認型式のものでなければならない。

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。

5) 冷却方式を変更してはならない。

6) 弁形式を変更してはならない。

7) 燃料吸入方式を変更 (フューエルインジェクターの取り付け等) してはならない。

8) 下記部品はMFJが公認したMFJ公認部品、または同一銘柄の公認車両の部品のみ交換することができる。

- (1) シリンダー
- (2) シリンダーヘッド
- (3) ミッション
- (4) フロントフォーク
- (5) リヤサスペンションユニット

- 4) 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。
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) 耐火性で溶けない丈夫な生地で、自由な動作を妨げない長袖のジャージーを着用しなくてはならない。
 - 3) 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ブーツを着用しなければならない。
 - 4) ライダーは競技会中、難燃性の素材を使用した肌着を着用しなければならない。

9 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行われる。
 - 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行われる。
 - 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行われる。
 - 3) 決勝進出台数は特別規則に示される。

10 レース

1. **スタートまでの行動**
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. **スタートの位置**
 - 1) ライダーは、特別規則に定められたタイムスケジュール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、車両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、特別規則に決められた時間・場所内のみ行うことができる。
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前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、車両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、スタート係の合図(国旗等)によって行われる。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、同一ライダーが再びフライングをした場合は、そのライダーを失格とする。
4. **コースアウト**
ライダーは、走行中やむを得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外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、チェッカー旗が振られ、マーシャルが定位置を離れる、またはマーシャルカーがコースを一巡することによって示される。

11 優勝者、入賞順位、完走および得点

1. **優勝者**
優勝者は、定められた周回数またはレース時間プラス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**の優先順位
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の通過順位による。
3. **その他の順位**の優先順位
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) 得点は国内競技規則・第3章〔⑩入賞〕(25頁)によって得点が与えられる。
 - 2) オープンクラスに関しては自動昇格得点対象外とする。

MOTOCROSS 細則5

'90全日本選手権大会
特別規則

1 競技会開催日程等	89	14 ライダーの装備	92	27 レース中の合図	95
2 運営・実行組織	89	15 ガソリンおよびオイル	93	28 レース終了	95
3 公式通知・タイムスケジュール	89	16 ビットエリア	93	29 優勝者、入賞者、および得点	95
4 開催部門・クラス	89	17 出場受け	93	30 入賞車両の検査	95
5 競技内容	90	18 車両検査	93	31 総合順位の決定方法	95
6 参加定員	91	19 ライダーの変更	93	32 レースおよび大会の延期、中止等	96
7 参加資格	91	20 車両の変更	93	33 抗議	96
8 出場申し込み	91	21 部品の変更	93	34 レース中の違反行為に対する罰則	96
9 出場料及びMFJ共済会掛金	91	22 自由練習および公式練習	93	35 モトクロス・デ・ナシオン派遣選手 の選択基準	96
10 参加受理	91	23 国際A級部門の競技方法	93	36 本規則の解釈	96
11 賞及び得点	91	24 公式予選	94	37 本規則の施行	96
12 出場車両	92	25 スタート	94		
13 セクセンナンバー	92	26 レース	95		

1 競技会開催日程等(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、申し込み締切り後に発送される。

4 開催部門・クラス

- 1) 全日本選手権シリーズの開催部門、クラス区分

は次のとおりとする。

部 門	国内A級	国際B級	国際A級
ク ラ ス	125cc 250cc	125cc 250cc	125cc 250cc

- 2) 国際A級部門は、全日本選手権シリーズを前期、後期の2期制とし、125ccと250ccを半期ずつのシリーズ戦とする。1大会1クラス(125ccまたは250cc)で2ヒート制とする。なお、日本グランプリ大会も1クラスのみとする。

※ 予告事項

'91年1月1日より、国際A級・B級の2部門のみ全日本選手権対象種目とし、国内A級は地方選手権対象種目とする。

- (1) 前期は250ccシリーズとし、第1戦関東大会から第7戦日本GP大会までの全7戦とする。

- (2) 後期は125ccシリーズとし、第8戦東北大会から第13戦日本グランプリ九州大会までの全6戦とする。

※ 予告事項

'91年度シリーズ戦は前期を125ccシリーズ、後期を250ccシリーズとする。

5 競技内容

1. 決勝レース

国内B級：10分+2周または左記時間に相当する周回数
 国内A級：15分+2周または左記時間に相当する周回数
 国際B級：25分+2周または左記時間に相当する周回数
 国際A級：30分+2周または左記時間に相当する周回数
 (2ヒート) 国際A級

2. 予選

1) 国内B級・国内A級・国際B級の公式予選競技内容は公式通知に示される。

'90全日本選手権大会の開催日程

	開催日	大会名	出場申し込み先	開催場所	出場申し込み期間(消印有効)
250cc	3月10日(出) ↓ 11日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第1戦関東大会	MFJ関東 〒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	1月30日(火) ↓ 2月8日(木)
	3月24日(出) ↓ 25日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第2戦九州大会	MFJ九州 〒861-41 熊本県熊本市近見町2273-1 ㈱ホンダ熊本二輪内 ☎092-474-6196	熊本県 HSR 九州内モトクロス場	2月13日(火) ↓ 2月22日(木)
	4月7日(出) ↓ 8日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第3戦中国大会	MFJ広島 〒730 広島県広島市中区舟入南6-5-28 ㈱ホンダ二輪広島内 ☎082-295-0066	広島県 グリーンパーク弘楽園	2月27日(火) ↓ 3月8日(木)
	4月21日(出) ↓ 22日	全日本モトクロス選手権シリーズ 第4戦近畿大会	MFJ近畿 〒550 大阪府大阪市西区立売堀1-7-14 大阪府二輪車安全普及協会内 ☎06-541-5254	奈良県 名阪スポーツランド	3月13日(火) ↓ 3月22日(木)
	5月12日(出) ↓ 13日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第5戦中部大会	㈱鈴鹿サーキットランド 〒510-02 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593-78-1111	三重県 鈴鹿サーキット モトクロスコース	4月3日(火) ↓ 4月12日(木)
	5月26日(出) ↓ 27日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第6戦東北大会	SUGO スポーツクラブ 〒989-14 宮城県柴田郡村田町菅生 ☎0224-83-3111	宮城県スポーツランドSUGO モトクロスコース	4月17日(火) ↓ 4月26日(木)
	6月16日(出) ↓ 17日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第7戦第27回日本グランプリ大会	㈱鈴鹿サーキットランド 〒510-02 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593-78-1111	三重県 鈴鹿サーキット モトクロスコース	5月8日(火) ↓ 5月17日(木)
125cc	7月14日(出) ↓ 15日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第8戦北海道大会	MFJ北海道 〒065 北海道札幌市東区東雁来3条1-4-3 札幌地区軽自動車協会内 ☎011-782-1492	北海道留寿都村 ルスツ高原カントリーランド	6月5日(火) ↓ 6月14日(木)
	8月18日(出) ↓ 19日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第9戦関東大会	MFJ長野 〒399 長野県松本市寿小赤2171 MFJ長野モトクロス委員会事務局 八木秀明 「コングランド内」 ☎0261-23-3441	長野県 コングランド	7月10日(火) ↓ 7月19日(木)
	9月1日(出) ↓ 2日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第10戦四国大会	MFJ愛媛 〒791-11 愛媛県松山市南高井町1812-3 愛媛県二輪車安全普及協会内 ☎0899-75-4505	愛媛県河内町 特設会場	7月24日(火) ↓ 8月2日(木)
	9月29日(出) ↓ 30日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第11戦東北大会	MFJ東北 〒983 宮城県仙台市宮城野区屑町3-4-9 宮城県二輪車安全普及協会内 ☎022-284-9484	岩手県 ハートランド岩手	8月21日(火) ↓ 8月30日(木)
	10月13日(出) ↓ 14日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第12戦中部大会	MFJ中部 〒466 愛知県名古屋市中区天白町大字八事 愛知県軽自動車協会内 ☎052-833-9676	未定	9月4日(火) ↓ 9月13日(木)
	11月3日(出) ↓ 4日(回)	全日本モトクロス選手権シリーズ 第13戦第28回日本グランプリ大会	MFJ九州 〒861-41 熊本県熊本市近見町2273-1 ㈱ホンダ熊本二輪内 ☎092-474-6196	熊本県 阿蘇山麓特設会場	9月25日(火) ↓ 10月4日(木)

2) 国際A級の公式予選の内容

- (1) セミファイナル 15分+2周 (7周~10周)
- (2) ラストチャンス 10分+2周 (5周~7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、国内競技規則・第3章〔⑨競技参加者〕(21頁)に合致していなければならない。

2. 日本GP大会の参加資格

国際A級、国際B級、国内A級部門の各クラスともフリーエントリーとする。

8 出場申し込み

1) 申し込み場所は、各主催者(申し込み先)住所とする。

2) 出場申し込み

(1) 各部門とも所定の申し込み書に必要事項をすべて記入の上、出場料およびMFJ共済会掛金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し込み場合でも、申し込み書は、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。もし記入もれのあった場合、申し込みを拒否される場合がある。

(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有効となる。

(4) 締切り日以降の申し込みおよび電話による申し込みはいっさい受け付けられない。



9 出場料およびMFJ共済会掛金

国際A・B級	出場料(MFJ共済会掛金含む)	8,000円
国内A級	(2クラス目より)	6,000円
国内B級	出場料(MFJ共済会掛金含む)	8,000円
地方大会	(2クラス目より)	6,000円
日本グランプリ大会	出場料(MFJ共済会掛金含む)	9,000円
	(2クラス目より)	7,000円

MFJ共済会掛金1,000円を含む

※ 予告事項

'91年1月1日より、出場料を下記のとおりとする。

全日本選手権	出場料(MFJ共済会掛金含む)	10,000円
	(2クラス目より)	8,000円

10 参加受理

1) 必要事項を記入した出場申し込み書、所定の金額を大会事務局が受理した時点で、参加受理書が発送される。

2) 大会が中止された場合、また参加が拒否された場合(申し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、共済会掛金が返還される。

3) いったん受理された出場料、共済会掛金は上記2)および細則5の〔⑩レースおよび大会の延期、中止等〕(96頁)の場合を除き、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。

11 賞および得点

1) 賞の詳細は、公式通知に示される。

2) 全日本選手権ランキングの得点

(1) 得点は、国内競技規則・第3章〔⑩公式得点〕(25頁)によって得られる。

(2) 日本グランプリ大会については、規定の得点に3点が加算される。

(3) 国際A級部門の得点は、ファイナルレース(決勝レース)のみ対象とし、規定の得点が与えられる。

また、予選通過者に1ポイントが与えられる。

(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基準(121頁)に示される。

3) 賞および得点の制限

賞および得点の制限は、国内競技規則・第3章〔⑩公式得点〕による。

12 出場車両

車両は、細則4の〔④出場車両〕(84頁)を遵守しなければならない。

13 ゼッケンナンバー

- 1) 国際A級および国際B級の一部(30番まで)のライダーには、年間指定ゼッケンナンバーが割当てられる。
 - (1) 国際A級の年間指定ゼッケンナンバー決定基準は、次のとおりとする。
 - ① ゼッケンナンバー1および2は、各クラスのチャンピオンとする。その場合、各クラスでの優勝回数の多い者を上位とする。
 - ② 125cc、250ccの総合ポイント順上位により決定する。
 - ③ 同点の場合、250ccクラスのポイントを優先とする。
 - ④ 250ccクラスのポイントが同点の場合、上位入賞回数が多い者を優先する。
 - ⑤ 前記③と④に該当しない者を前年度指定ゼッケンナンバー順に追加する。ただし、前年度全日本選手権に一度も参加していない者は⑦に該当させる。
 - ⑥ 国際B級により昇格した者を前年度全日本選手権ランキング順位により追加する。
 - ⑦ 前記①～⑥に該当しない者で全日本選手権に出場の申し込みのあった者を追加する。
 - (2) 国際B級(No.1～No.30まで)の年間指定ゼッケンナンバー決定基準は、次のとおりとする。
 - ① 各クラスのランキング順位により各ライダーの代表クラスを決める。
 - ② 各クラスのランキング順位を比較し、ランキング上位の者を優先する。

- ③ ランキング順位が同位の場合、そのライダーの代表クラスの上位入賞回数が多いものを優先する。
- ④ ③で決定できない場合は、代表クラスの排気量の大きい方を優先する。
- ⑤ ④で決定できない場合はスポーツ委員会にて最終決定する。
- 2) 他のライダーには、大会毎に主催者によってゼッケンナンバーが割り当てられ、参加受理書に記入して通知される。
- 3) ゼッケンナンバーは、車両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(10頁および87頁参照)。
- 4) 年間指定ゼッケン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ゼッケンナンバーを記入しなければならない。
- 5) ゼッケンナンバーの状態は、車両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。
- 6) レース中、ナンバープレートや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、間違ったゼッケン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。
- 7) 雨天の時、すべてのライダーはヘルメットの両側面にゼッケンナンバーを記さなければならない。

14 ライダーの装備

- 1) ライダーの装備等は、細則4の〔⑧ライダーの装備〕(87頁)による。
- 2) MFJ公認マークが貼付されていない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)を支払い、検査を受けなければならない。



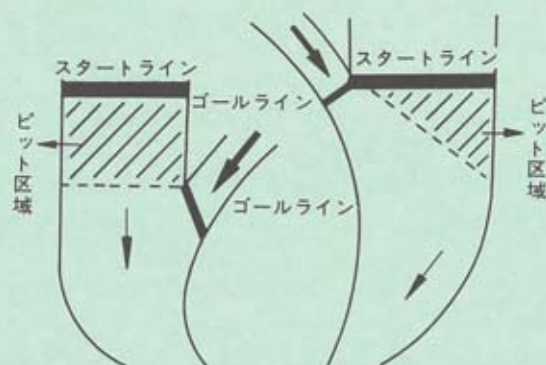
雨天の時、すべてのライダーはヘルメットの両側面にゼッケンナンバーを記することが義務となる

15 ガソリンおよびオイル

- 1) ガソリンおよびオイルは、国内競技規則・第3章〔⑱燃料およびオイル〕(27頁)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ときは、当該指定ガソリンを使用しなければならない。
- 3) ガソリンの運搬については、消防法第16条の規定に従った方法で行わなければならない。

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のないコース上である。



第1図ピットエリア(区域)

17 出場受け

- 1) 出場受け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、必ずライダー本人または当該ライダーのメカニックが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。
- 3) MFJライセンスを提示できない者は、出場が認められない。

18 車両検査

- 1) 車両検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、パドック内の車両検査区域において行われる。
- 2) 車両検査のための車両は、ライダー本人または当該ライダーのメカニックが持参し、必ずタイムスケジュールに示された時間内に検査を受けなければならない。規定時間以外の車両検査は、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行われない。

- 3) 車両検査持込み台数は、1クラスにつき国内B級(地方大会)、国内A級および国際B級部門は1台に限定、国際A級部門のライダーは制限を設けない。
- 4) 車両検査において、規則違反または安全上出場が不適当と判定された車両は、公式予選を含む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両の検査を行うことができる。

19 ライダーの変更

ライダーの変更は認められない。

20 車両の変更

破損などやむを得ず出場登録済の車両を変更する必要がある場合は、規定の書式に従って車両の変更申請を行い、競技監督がこれを認めた場合に限り車両の変更が認められる。

- 1) 車両の粉争に際して、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。
- 2) その他については、特別規則に示される。
- 3) 車両変更申請は、同部門、同クラスの車両に限定され、手数料5,000円を添付しなければならない。
- 4) 公式予選終了後の車両変更は、いかなる理由があっても認められない。

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。

22 自由練習および公式練習

- 1) 競技前日の練習走行は禁止される。
- 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。
- 3) 国際A級部門の自由練習日は土曜日とし、公式練習日は日曜日とする。

23 国際A級部門の競技方法

1. セミファイナルレース(選抜レース)
国際A級部門は、ファイナルレース(決勝レース)に出場するためのセミファイナルレース(選抜レース)

ス)を行う。

1) エントリー台数によりセミファイナルレースの組数を変更する。

- (1) 66台以内—————2組
(2) 67台以上—————3組

2. ラストチャンスレース

ラストチャンスレースを行い、ファイナルレース出場者を選抜する。ラストチャンスレース出場資格者は、次のとおりとする。

- 1) セミファイナルレースが2組の場合——各組13位より27位のライダー。
2) セミファイナルレースが3組の場合——各組9位より18位のライダー。
3) セミファイナルレースに出場し、1周以上走行したもの。

3. ファイナルレース選抜方法

- 1) セミファイナルレースが2組(エントリー台数66台以下)の場合、各組上位12名ずつ選抜し、ラストチャンスレースより上位6位を選抜する。
2) セミファイナルレースが3組(エントリー台数67台以上)の場合、各組上位8名ずつ選抜し、ラストチャンスレースより上位6名を選抜する。

4. ファイナルレース(2ヒート)

ファイナルレースは、セミファイナルレースおよびラストチャンスレースにて選抜されたライダーによって行われる。

5. レース時間または周回数

- 1) セミファイナル——15分+2周(7~10周)
2) ラストチャンス——10分+2周(5~7周)

3) ファイナル——30分+2周またはその時間に相当する周回数

6. スタート台数

スタート台数は、原則として30台とする。

7. セミファイナルレース組分け方法

主催者の定める時間・場所にて決定する。

8. セミファイナルレースのスタート位置の決定方法

スタート位置は、抽選結果の順位によりスタート位置が自由に選択できる。

9. ラストチャンスレースのスタート位置の決定方法

スタート位置は、セミファイナルレースの成績結果により組分けA組、B組、C組の順にて、スタート位置を自由選択できる。

10. ファイナルレースのスタート位置の決定方法

下記順位にて、スタート位置を自由選択することができる。

- 1) セミファイナルレースの成績上位の者から組分けされたA組、B組、C組の順。
2) ラストチャンスレースの成績上位の者から組分けされたA組、B組、C組の順。
11. スタート位置の変更について
一度スタート位置を選択し、グリッドに着いた者は、そのスタート位置を変更できない。

24 公式予選

- 1) 公式予選の内容は細則4の〔⑨公式予選〕(88頁)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。

25 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. スタートの手順

- スタート2分前(ボードまたは旗にて明示)
スタート30秒前(ボードまたは旗にて明示)
スタート10秒前(ボードまたは旗にて明示)

3. スタート台数

原則として30台とする。ただし、日本グランプリはこの限りではない。



スターティングマシンを使ったエンジンランニング方法でスタートする



すべてのライダーは安全な競技進行のためにシグナル旗に従うこと

4. 予選レースのスタート位置の決定方法

スタート位置は、抽選結果の順位により、スタート位置が自由選択できる。

5. 決勝レースのスタート位置の決定方法（国際A級を除く）

スタート位置の決定は、予選順位に基づき主催者が定める。

6. 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・場所に限られる。

7. エンジンの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競技は続行される。

26 レース

- 1) レース中の遵守事項は、国内競技規則・第3章〔⑩競技参加者の遵守事項〕(22頁)による。
- 2) ビットエリア内で車両整備などに従事するメカニックは、2名に限られる。
- 3) レース中、サイレンサーまたはエキスパンションチャンパーが外れた場合、また破損した場合は、競技役員より当該ライダーに対して黒旗およびゼッケンを記したボードが示され、ビットインし、修理の後、当該競技役員の許可を得て再出走が認められる。

27 レース中の公式シグナル(合図旗)

- 1) 公式シグナルは、約750×600mmの寸法の旗を使って次のように与えるものとする。

シグナル	意味
・赤旗	・全員停止
・黒旗とライダーのナンバーを示したボード	・当該ライダー停止
・黄旗(停止)	・危険予告
・黄旗(振る)	・コース上に重大な危険あり、徐行、安全確認、追い越し禁止
・青旗(振る)	・警告、ラップされようとしている
・緑旗	・コース上障害物なし
・白黒チェッカー旗	・レース終了

- 2) 競技内容が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。

28 レースの終了

レースの終了は細則4の〔⑩レース〕(88頁)による。

29 優勝者・入賞者および得点

各レースにおける優勝者、入賞者、完走者および順位は、細則4の〔⑪優勝者、入賞者、完走者および得点〕(88頁)による。

30 入賞者の車両の検査

- 1) レース終了後、入賞となった車両は、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) 入賞車両は、車両重量および音量が測定され、規定を充たしていない車両の当該ライダーは失格となる。

31 総合順位の決定方法

レースが2ヒートに分かれて行われる場合の総合順位の決定は、以下のとおりとする。

- 1) 1ヒート、2ヒートの合計得点が多い者。
- 2) 1ヒート、2ヒートの合計得点が同点の場合は、上位入賞者を優先する。
- 3) 上記1)、2)にて決定できない場合は、2ヒート目の成績上位の者を優先する。

32 レースおよび大会の延期・中止等

- 1) 本大会は、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) 大会審査委員会が、特別な理由によってレースを中止しなければならないと判断したときに限り、レースを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従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決められた回数（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以上を完走した時点でレースを打ち切ったときは、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。公式予選終了後の中止については、決勝進出者のみ出場料が返却される。
- 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。

33 抗議

- 1) 抗議は、国内競技規則・第3章〔㉔暫定結果に対する抗議〕(31頁)による。
- 2) 車両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。この車両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) 車両の分解検査に立合う者は、車検長および抗議を受けた当事者のみとする。

34 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、競技監督ならびに大会審査委員会がその権限において下記の罰則を料することができる。

1. 失格
 - 1) 故意に走路を妨害した場合。
 - 2) レース中に他の援助を受けた場合。
 - 3) コース上で逆走した場合。
 - 4) コース審判により示された信号旗に従わなかった場合。
 - 5) 1度コース外に出て他の所より再びコースに復帰した場合、1周減算または失格とする。

- 6) フライングを2度繰り返したライダー。
2. 1周減算
 - 1) ウォーミングアップ中止後、競技役員の許可なくエンジンを始動させた場合。
3. その他
 - 1) 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。黒旗およびゼッケンを記したボードを示されたライダーは、その場で1分間停止し、競技役員の指示によって再スタートする。

35 モトクロス・デ・ナシオン派遣選手選抜基準

1990年9月16日スウェーデンにて開催されるモトクロス・デ・ナシオンに日本選手を派遣することにあたり、下記のとおり選抜基準を設ける。

1. 日本国籍を有する者で'90年度全日本選手権前期250ccシリーズにおけるランキング上位3名の者を候補とする。
2. 車両クラスの選択は前記ランキング上位の者より優先して出場クラス(125cc、250cc、500ccのいずれかより)を選択する。
3番目に500ccが残り、3位の者が対応出来ない場合は、4位以降の者で対応出来る者を繰り上げる事とする。
3. ランキング上位3名の中で、出場意志の無い選手がでた場合は、下位より繰り上げとする。その場合ランキング上位10位までとする。
4. 支援金は1名100万円とし、経費(交通費・車両運搬・メカニック経費等)はすべて自己負担とする。

36 本規則の解釈

本規則および競技に関する疑義は、大会事務局あて質疑申し立てができる。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。

37 本規則の施行

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

1990年1月1日

全日本選手権大会事務局長

あなたの

MFJ

モーターサイクル・スポーツは、野球やテニスと同じように立派なスポーツである。観ているだけでは物足りない、自ら思い切ってサーキットを走ってみたいという行動派には、是非ともMFJ競技ライセンスの取得をお勧めしたい。

MFJ競技ライセンスは、公認競技会に出場してポイントを得ることによって、さらに上級のライセンスに昇格することができるシステム。

ロードレースをはじめとして、モトクロス、トライアル、スノーモビルなどの種目に分けられており、16歳未満で運転免許証を持たないライダーには「キッズライセンス」が用意されている。また、マイペースでモーターサイクル・スポーツを楽しみたいというライダーのためには「Lライセンス」が設けられており、ミニバイクレースやスクーターレースなどのMFJ承認競技会に出場することができる。

MFJ競技ライセンス取得の申請は、全国の都道府県モーターサイクル・スポーツ協会（県協会）で受け付けてくれるが、全国各地2000箇所の「MFJスポーツ協力店」でもライセンス取得のための申請手続き受け付けを行っている。

MFJ競技ライセンスを取得すれば、全国各地で開催される承認競技会への参加ができる他、承認競技会に参加中の万一の事故に対しては、MFJ共済保険制度が適用される。また、一般公道で不幸にしてクルマやバイクを運転または同乗中に重大事故に遇った場合には、最高120万円の見舞い金が支払われることになっている。さらに、最寄りの「MFJスポーツ協力店」を通じて、各種モーターサイクル・スポーツやレジャー情報の提供を受けられたり、月刊「ライディング」誌が毎月贈呈されるなど盛りだくさんの特典が用意されている。

MFJ競技ライセンスを取得して、モーターサイクル・スポーツライフをより一層と充実したものにしてみたいはいかがだろうか？

MFJ

MFJ(エム・エフ・ジェー)とは「日本モーターサイクル協会」—THE MOTORCYCLING FEDERATION OF JAPAN—の略称です。ユネスコ傘下の国際機関であるFIM(国際モーターサイクリスト連盟)に連なる唯一の日本代表機関として1961年の創立以来、国内のモーターサイクル・スポーツのサーキットの公認、競技の承・公認、ライセンスの発行、昇格ポイントの管理及び共済制度等を統括する幅広い活動を行っております。

県協会

県協会は、全国の都道府県モーターサイクル・スポーツ協会の略称です。ロードレース、モトクロス、トライアル、スノーモビルの多彩な公認競技会や承認競技会、ライセンス講習会やツーリング、ジムカーナなどの承認行事によって、地域に密着した幅広いモーターサイクル・スポーツ及びレジャー・スポーツ活動をそれぞれ展開しています。もちろん、ライセンス取得のための申請手続きを受け付けています。

スポーツ協力店

全国各地で地域密着型のモーターサイクル・スポーツ活動の普及・発展を推進しているシステムが「MFJスポーツ協力店」です。MFJ競技ライセンスやMFJ-Lライセンスの申し込み受け付けの最先端窓口として、これからメンバーとなるモーターサイクル・スポーツ仲間を増やしています。そして、新しい仲間たちの活動をアドバイスしてくれるのも、このスポーツ協力店です。スポーツ協力店は指定のステッカーが店頭に貼ってあります。



競技ライセンスを取って安全に楽しく走ろう

スポーツは、安全に楽しむことが基本です。モーターサイクル・スポーツは、野球やテニスと同じように立派なスポーツです。そのスポーツに参加するには、ルールとマナーを守ることが大切です。モーターサイク

ル・スポーツを安全に楽しむために、ぜひMFJ競技ライセンスを取られることをお勧めします。そして、真のモーターサイクル・スポーツを満喫してください。

ライセンスはモーターサイクル・スポーツのパスポート

MFJ競技ライセンスは、9歳以上の方や運転免許証を受けていないモーターサイクル・スポーツ大好きな人なら、講習会を受講するだけで取れます。

- MFJ競技ライセンス (16歳未満の方は「キッズライセンス」)
- MFJ-Lライセンス

MFJ競技ライセンス

MFJ競技ライセンスは、公認競技会に出場してポイントを得ることによって、さらに上級のライセンスに昇格しようとするライセンスです。種目はロードレース、モトクロス、トライアル及びスノーモビル等があります。

「キッズライセンス」は16歳未満の方に与えられ、モトクロス、トライアル及びスノーモビルの種目があり、モトクロスについては排気量が80cc以下のマシンに限定されています。

MFJ-Lライセンス

MFJ-Lライセンスは、いわゆるマイペースで楽しむスポーツ—

- モトクロス (ミニモトクロス) ●トライアル (ミニトライアル) ●エンデューロ ●スノーモビル ●ミニバイクレース (スクーターレース) 等の種目の承認競技会に出場することができます。

ライセンス取得後のメリットは盛りだくさん

MFJのライセンスを取れば、次のように盛りだくさんのメリットが受けられます。

- 全国各地で開催される承認競技会への参加。
- 承認競技会に参加中の万一の事故に対してはMFJ共済保険制度を適用。
- 一般公道で不幸にして、自家用・乗用車または自動二輪車(原付車含む)を運転または同乗中に重大事故(死亡・後遺症)にあった場合は、最高120万円の見舞い金を支払われます。
- 最寄りの「MFJスポーツ協力店」を通じて各種モーターサイクル・スポーツ及びレジャー情報の提供。
- 月刊「ライディング」誌の毎月贈呈(Lライセンスを除く)。
- MFJオリジナルステッカーの贈呈(Lライセンスを除く)。
- 「MFJ国内競技規則」の贈呈(Lライセンスを除く)。

●問合せ先：日本モーターサイクル協会(MFJ)
〒103 東京都中央区東日本橋2-16-7
第2オカノビル
☎03-865-8441





走り、限りなくドラマチック

RIDERS' SPIRIT FROM MOTORCYCLE SCENES

私たちは、モータースポーツが大好きです
もちろんレースですから、ヨーイ・ドンすれば1番もいるし、ヒリにもなります
そして、私たちはリザルトでなく、私たちが感動させてくれる
ライダーや、マシンや、それらを支えているスタッフを応援したいと思います
リザルトは数々のプロセスを積みあげた末にやってくるもの
それならば、多くの時間と、情熱とが傾けられたプロセスを
みなさんに伝えていけたらと考えています
'80年代というひとつの時代が終わり、'90年という新たなスタートが切られる今
私たちはもう一度大きな声で言いたいです
私たちはモータースポーツが大好きです。と…

ライディングスポーツは毎月24日発売。定価は520円(本体505円)

RIDING ESTABLISHED 1982 **SPORT** SINCE 1982

BUSHUSHOBO

株式会社武集書房/〒150東京都渋谷区恵比寿西1-16-3 Phone 03(463)2141

RACING SERVICE SHOP INFORMATION

勝利への大きな確信!!

YAMAHA '90 TZ250



世界GPから地方選手権まで多くのレースで大活躍しているTZ250。'90モデルのTZはヤマハのレースサポート活動、さらにYZRの開発から得られたノウハウを惜しみなく注ぎ込み、より戦闘力、完成度を高めました。

台数に限りがありますのでお早めに！
86、87、88、89 TZ250 中古もあります。
国内でTZ販売実績最高の店へ是非お越し下さい。

ライバルはファクトリーマシン '90 YZ 80、125、250

最高のポテンシャルでライバル達を寄せつけない。
モトクロス界に新風を吹き込むYZ。



'86、'87、'88、'89 YZの
中古もあります。

YSP 横浜旭
YAMAHA SPORTS PLAZA

〒241 横浜市旭区東希望ヶ丘188
TEL. 045(391)7733(代)



YAMAHA
RSS SHOP
Y.E.S.S. SHOP

RACING SERVICE
野口モーターズ

〒241 横浜市旭区東希望ヶ丘188
野口 種 晴
TEL. 045(363)5111(代)

自然と友達。



スポーツランドSUGOは

210万㎡の総合スポーツランドです。

ロードレース、モトクロス、トライアルなど

各モータースポーツゾーンから、

テニスやアーチェリーなど

充実のスポーツゾーンまで、

どれも自然に囲まれた爽快感が自慢。

いつも自然と友達でいたい——

それがSUGOの願いです。



スポーツランド



スポーツランドSUGO 宮城県柴田郡村田町菅生 ☎0224-83-3111 〒989-14

●SUGO仙台営業所 宮城県仙台市一番町1-4-1福田ビル1F ☎022-266-8401 〒980

●SUGO東京営業所 東京都中央区銀座8-8-5陽栄銀座ビル4F ☎03-575-4771 〒104

■モータースポーツに関するお問い合わせはSUGOスポーツクラブ(☎0224-83-3127)へどうぞ。

●細則6

トライアル競技細則——102

●細則7

'90全日本トライアル選手権大会特別規則——108

TRIAL 細則6

トライアル競技規則

1 適用の範囲	102	10 競技の進行	104
2 トライアル	102	11 ペナルティ	105
3 出場車両	102	12 ペナルティの定義	105
4 MFJ公認車両・公認部品	103	13 競技結果	107
5 総合仕様	103	14 同点者の判定	107
6 ライダーの装備	104	15 賞	107
7 コース	104	16 抗議	107
8 セクション	104	17 ライダーの遵守事項	107
9 タイムキーピング	104	18 審判員権限	107

1 適用の範囲

以下に記す規則は、国内競技規則とともにすべての国内トライアル競技会に適用される。

2 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、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日以上にわたって行われ、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。

3 出場車両

出場車両（以下車両という）は、次の総合仕様をみたし、安全上完全に装備されているものでなければならない。なお、改造されて型式が判明できないような車両は出場することができない。

1) 国際A級、国際B級部門

車両は自由とする。ただし総合仕様をみたしていること。

2) 国内A級(旧ジュニア)、国内B級(旧ノービス)、ジュニア(旧KIDS)部門

車両は、一般生産型モーターサイクル、または市販レーサーで、いずれもMFJ公認車両でなければならない。また、すべての車両は総合仕様をみたしていなければならない。



人工セクションを使用した競技会も多く開催される

4 MFJ公認車両・公認部品

MFJ公認車両および公認部品は、国内競技規則・第3章〔18 MFJ公認車両および公認部品・用品〕(26頁)を参照。

5 総合仕様

車両は安全のため、次の各項のすべてを充たしていなければならない。

● 排気管およびサイレンサー

排気管およびサイレンサーは、規定の音量規制値を充たしていなければならない。

2. タイヤ

- 1) タイヤは、MFJ公認タイヤでなければならない。
- 2) タイヤに改造を加えてはならない。
- 3) タイヤには、チェーン、スパイク等を装備、加工してはならない。

3. クラッチレバーおよびブレーキレバー

- 1) 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脱落するものであってはならない。この球を平たくすることは認められるが、平たくした部分の厚みは14mm以上とし、いかなる場合においてもその端部に丸味を持たせなければならない。

これらのレバー端部は固定されておりレバーと一体構造でなくてはならない。

- 2) ブレーキペダルおよびギヤ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

車両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。

5. 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。

6. チタン素材の禁止

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。

7. 音量

音量はFIM方式による測定方法で、94db(A)とする。FIM方式による音量測定方法は国内競技規則・第3章〔20車両検査〕(27頁)を参照。

8. 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下図1に示す大きさ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枚を車両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。

- ジュニア部門＝黒地に白文字
- 国内B級部門＝白地に黒文字
- 国内A級部門＝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

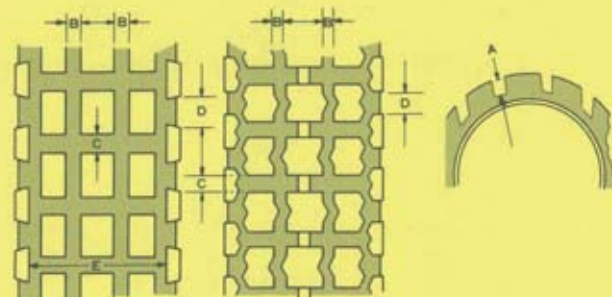
ナンバープレートの字体は、下記に示すブロック体とし、ナンバープレートの枠内に明確に記入しなければならない。判読しづらい文字、斜傾文字等の場合は、競技会への出場が一斉認められない。

図1



なお、国際A級および国際B級部門については、上図1に示すようにプレート下部に記名しなければならない。

トライアルタイヤ公認規格



トライアル競技に使用する車両のタイヤは下記各項を充たし、MFJ公認申請を行い、公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
タイヤの円周方向では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、タイヤの全幅におよ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。

9. 取り外し部品

車両が一般生産型モーターサイクルの場合は、下記部品を安全上の理由により取り外さなければならない。

- 1) キャリア類
- 2) タンデムフットレスト
- 3) 車両番号標板（ブラケットごと）
- 4) バックミラー
- 5) ライト類およびガラスレンズ類（ただしレンズおよびライト類はテーピングするなどレンズ類の飛散防止策を施せばよい）

6 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公認ヘルメットには、公認マークが貼付されている。
- 3) MFJ公認ヘルメットで、MFJの公認マークの貼付されていない公認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。
- 4) ヘルメットの検査は、競技会の車両検査受付時に行われ、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。

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品のないブーツなど皮靴、またはゴム長靴を着用しなければならない。

7 コース

コースは、コーステープまたはコースマークにより明確に表示される。コースから外れた場合、ライダーは速やかにコースに戻らなければならない。

8 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“IN”などの表示

- 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 赤地にセクションナンバー
左側 青地に“OUT”などの表示
- 4) テープを使用する場合は、入口およ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、カードおよびテープによって制限する場合は1.2m以上とする。
- 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または外側（スピンドル）がセクション入口のカードを過ぎた時点から開始され、前輪の接地面の先端または外側（スピンドル）がセクション出口のカードを過ぎた時点で終了する。

9 タイムキーピング

- 1) ライダーは、原則としてあらかじめ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は、1分につき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「持ち時間」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。

10 競技の進行

- 1) ライダーは、スタートの合図を受けて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、審判員によって指示された場合、これに従わなければならない。
- 3) セクション間の移動は、コースマークまたはテープにしたがって行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、手を上げて審判員に合図しなければならない。
- 5) ライダーは、審判員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両を移動させなければならない。
- 7) ライダーは、コース上およびセクション内で一切の援助を受けてはならない。ただし、セクション内で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) (1) 車両の部品交換は、マーキングされていないもののみ認められる。ただし、ライダーはその部品を主催者の定める区域以外の場所で受け取ってはできない。
- (2) ライダーは、主催者の定める区域内であれば他の援助を受けることができる。
- (3) ライダーは、コース上のどこにおいても工具を受け取ることができる。ただし、ライダーが車両の整備を行う場合、主催者の定める区域外では、他の援助を受けることはできない。これに違反した場合、失格とされる。
- (4) 競技中、事故を起した場合や車両の故障等の理由で競技続行が不可能な場合は、速やかに競技役員に申し出なければならない。
- 9) 必要以上にスタンディングをしたり、不適切な行為について審判員の指示があった場合、ライダーは審判員の指示に従わなくてはならない。

- 3) ライダーの不適切な行為に対するペナルティは、次のとおり科せられる。
- (1) 競技役員および審判員に対する
不適切な態度および言動……………失格退場
- (2) セクションにおいて審判員の
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

- 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、次のとおり科せられる。
- (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

12 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. 足つきの定義

ライダーの身体のだこかの部分、またはマシンのどこかの部分（フットレスト、エンジンガード、タイヤホイールを除く）が地面に触れた場合、これを足つきという。

また車両の進行を停止することなくライダーの身体のだこかの部分が障害物（立木、壁など）にもたれた場合、足つきが生じたものとみなされる。

また身体の部分で手、足の場合、そのつけ根から先を同一とみなす。従って足つきと同時に膝を接地しても、1回の足つきとみなす。

なお、足つきによるマーカー移動、破損は足つきのみの減点となる。

1) 1点減点

- (1) 足つき1回。
- (2) 足つき状態でつま先とかかとが交互についている場合。
- (3) 片足を軸にして車両を回転させた場合。
- (4) 手を立木・壁等についた場合。
- (5) 体または車両が障害物等にもたれかかり、バランスを修整した場合。
- (6) コースステープの内側または外側への足つき1回。

●トライアルの減点は0-1-2-3-5-10

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
失格です



トライを放棄すれば減点10！

2) 2点減点

- (1) 足つき2回。
- (2) 前記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

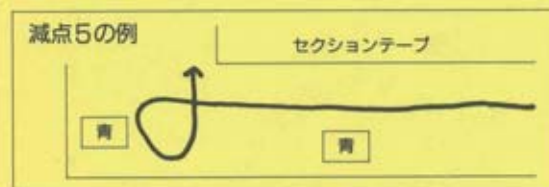
- (1) 足つき3回以上。
- (2) 前記1)の1点減点となる行為が3回以上行われた場合。

2. 失敗(減点5点)

- 1) ライダーが足つきをし、マシンが完全に進行方向に進むのをやめてしまった場合。
- 2) バック中の足つき。
- 3) 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ヤタイヤがバックした時。
- 4) マーカーの迂回(下図Aのようなふくらみ、またはターン)。
- 5) 車両・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クイなどを移動・破損させた場合。



- 6) 車体の右側または左側に両足が同時に足つきをした場合。
- 7) 両足つきの状態で車両がフロントホイールを上90°以上かたむいた場合。
- 8) フロントタイヤまたはリヤ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。
- 9) セクション内でライダー自身の車両がつけたわだちに再び触れたり、踏みつけたり、または飛び越えた場合。ただしリバースおよびホップアップの場合は減点の対象にならない(下図参照)。



- 10) 車両によるマーカー移動、マーカー破損。
- 11) 申告エスケープについては、特に審査員の判断により失敗申告とみなされたもののみとする。

3. 減点の対象とならない行為

1) 接触

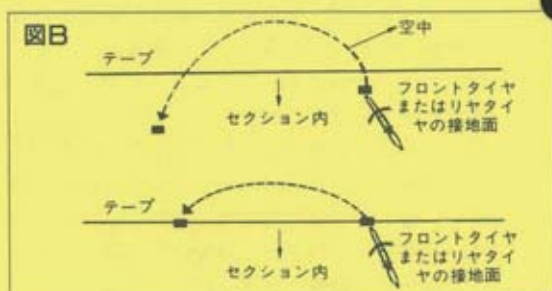
接触とは、ライダーの身体の各部分または車両

の各部分が立木、壁、石等その他の障害物に触れることを言い、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。

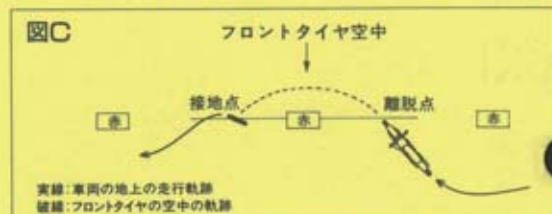
なお、マーカー、テープには車両、身体どちらで接触しても、接触のみであればペナルティは課せられない。

2) 図Bの場合は減点5点の対象とはならない。

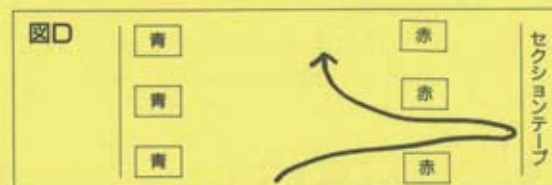
- (1) テープの上からフローティングターン等によるフロントタイヤ、またはリヤタイヤがテープ外に出た場合、テープの立木、壁、石、地面等に接触せずにテープ内に戻った場合



- (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C参照)。



- (3) セクションテープがある場合、カードとカードを結ぶ直線をはみだしてもテープより出ない限り減点とはならない(下図D参照)。



- (4) 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。そのステップ上のつま先、足裏部分が接地しても、意識的なバランス修正がない場合、減点の対象とはならない。
- (5) アンダーガードが引っかけ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。なお、この状態から足をつかかないでエンジンを始動させて競技の続行もできる。

(6) エンジンが停止して足つきを行った場合でも、車両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。

(7) 足つきの状態で前輪を真横に移動することは前進とみなし、減点5の対象とはならない。

(8) スタンディング等による、フロントタイヤが完全に停止している状態で足つきをした場合は失敗とみなされる。ただし、その時に、フロントタイヤを少しでも前進させた場合は、ただの足つきの減点となる。

3) 減点の対象にならない車両の部分

車両が停止状態で立木、壁、石等、または地面で重心を支えても減点の対象とはならない車両の部分は、次のとおりである。

- (1) タイヤ
- (2) ステップ
- (3) アンダーガード底部

4. 放棄

放棄とはセクションを走行しなかった場合をいう。

13 競技結果

- 1) 総減点数の少ないものから順位を定める。
- 2) 競技が1日で行われる場合は、原則として当日の競技結果の発表を公式とする。
- 3) 2日以上にわたって競技が行われる場合は、競技終了日より一週間以内に公式結果が発表される。

14 同点者の判定

同点者の判定は、次の判定順序に従って行う。

- 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主催者の判断により決定する。

15 賞

国内競技規則・第3章〔15入賞〕(25頁)に定める出走台数により次のとおり賞を定める。ただし、地方選手権大会以下の場合は、各大会公式通知による。

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		

16 抗議

- 1) 抗議は、国内競技規則による。
- 2) 抗議により車両の分解検査が行われた場合、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、抗議が成立した場合には抗議対象者が支払わねばならない。この車両の分解等に要した費用は車検長が算定するものとする。
- 3) 審判員の下したジャッジに対して抗議することは一切できない。

17 ライダーの遵守事項

ライダーは、次の事項を守らなければならない。

- 1) 競技会は、国内競技規則にのっとり行われる。ライダーは、すべての行動に対して責任をとらなければならない。
- 2) リタイヤするライダーは、必ずリタイヤ届を提出しなければならない。なお、本人がやむを得ず提出できない場合は、代理人による提出も認められる。これに違反した場合は、総則に記載される罰則が課せられる。
- 3) ライダーは、すべて本競技規則にのっとり行動すること。違反行為には場合によっては、失格、さらには退場に至る罰則が課せられる。
- 4) 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、競技役員の指示に従わなければならない。
- 5) 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。
- 6) 参加者は、競技期間中、アルコール類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。
- 7) 競技が一般公道の走行を含む場合、ライダーは運転免許証、MFJライセンスを必ず携帯しなければならない。また交通法規を厳守しなければならない。

18 審判員権限

審判員は、競技規則等にのっとり担当するセクション内における競技の進行、指揮の権限をもつほか、セクション内における選手の行為を減点の対象とするか否かを審判する最終的権限をもつものである。

TRIAL 細則 7

'90全日本 トライアル選手権大会 特別規則

1 開催競技会	108	11 セッケンナンバー	110	21 競技の終了	111
2 公式通知・タイムスケジュール	108	12 ライダーの装備	110	22 最終検査	111
3 開催種目および競技方法	108	13 ガソリンおよびオイル	110	23 競技結果	111
4 運営実行組織	109	14 出場受け	110	24 ヘルパーライダー	111
5 参加およびライダー	109	15 車両検査	110	25 競技会の延期、中止および打ち切り	112
6 出場申し込み	109	16 ライダーおよび車両変更	111	26 抗議	112
7 出場料およびMFJ共済会掛金	109	17 練習	111	27 ライダーの遵守事項	112
8 賞および得点	109	18 スタート	111	28 本規則の違反、裁定	112
9 特別トライアル・日本代表選手団の選考基準	110	19 競技中の車両の整備	111	29 本規則の解釈	112
10 出場車両	110	20 ゴール	111	30 本規則の施行	112

1 開催競技会 (109頁に提示)

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、申し込み締切り後に発送される。



国際A級・国際B級ともにベストクリーン賞が設定されている

3 開催種目および競技方法

1. トライアル

- 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。
- 2) 競技方法は、国際A級・国際B級ともに個人に与えられた持ち時間とコース上に設定されたセクションの採点によるものとし、国際A級全員は持ち時間、セクションにスペシャルステージが含まれる。なお、各大会のセクション数および持ち時間は、各主催者からの公式通知により発表される。

例)

国際B級 13セクション×3ラップ
(持ち時間5時間)

国際A級 13セクション×3ラップ+2スペシャルステージ
(持ち時間5時間30分)

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) 1990年版MFJ国内競技規則・第3章〔⑨競技参加者〕(21頁)の条件を満たしていること。
- 2) 日本グランプリ大会の参加資格
 - (1) 国際A級部門へのエントリーは、フリーエントリーとする。
 - (2) 国際B級部門へのエントリーは、フリーエントリーとする。

6 出場申し込み

1. 全日本選手権シリーズ大会出場申し込み

出場申し込み書(日本グランプリ含む)に必要事項を、記入の上、出場料およびMFJ共済会掛金を添えて提出しなければならない。なお、ヘルパーライダーを申請する場合は、ヘルパーライダー申請料を添付しなければならない。

2. 参加定員

ライダーの定員については特に定めない。

7 出場料およびMFJ共済会掛金

出場料：国際A級部門—————10,000円
 国際B級部門—————10,000円
 (MFJ選手共済会掛金200円含む)

8 賞および得点

1. 賞

- 1) 細則6の〔⑬賞〕(107頁)にもとづいて授与される。
 なお、国際A級、国際B級ともベストクリーン賞が追加される。(クリーン数が同数の場合は、成績が上位の者とする)。
- 2) 国際A級、および国際B級部門全日本ランキングの得点
 - (1) 得点は、MFJ国内競技規則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決定方法(121頁)に示される。

'90全日本選手権大会の開催日程

開催日	大会名	主催者・出場申し込み先	開催場所	出場申し込み期間(消印有効)
3月4日(日)	全日本選手権シリーズ第1戦 九州トライアル大会	MFJ九州 〒410 熊本市近見町2273-1 株ホンダ熊本二輪	佐賀県 城山モーター スポーツ場	1月25日(木) ↓ 2月3日(土)
5月20日(日)	全日本選手権シリーズ第2戦 中国トライアル大会	MFJ中国 〒550 山口市葵1-5-58 山口県モーターサイクルスポーツ協会 ☎0839-22-8877	山口県 周東モーター スポーツランド	4月12日(木) ↓ 4月21日(土)
6月10日(日)	全日本選手権シリーズ第3戦 東北トライアル大会	MFJ東北 〒960 福島市吉倉字名倉1-1 福島県モーターサイクルスポーツ協会 ☎0245-46-2577	山形県 栗子国際スキー場	5月4日(木) ↓ 5月13日(土)
7月8日(日)	全日本選手権シリーズ第4戦 近畿トライアル大会	MFJ近畿 〒550 大阪府大阪市西区立売堀1-7-14 ☎06-541-5254	大阪府 ブラザ阪下	5月31日(木) ↓ 6月9日(土)
8月5日(日)	全日本選手権シリーズ第5戦 北海道トライアル大会	MFJ札幌 〒065 北海道札幌市東区東雁来3条1-4-3 ☎011-782-1492	北海道 夕張マウントレース イスキューリゾート	6月28日(木) ↓ 7月7日(土)
9月16日(日)	全日本選手権シリーズ第6戦 第18回日本グランプリトライアル大会 (国際格式)	MFJ 〒103 東京都中央区東日本橋2-16-7 第2オカノビル 日本モーターサイクル協会 ☎03-865-8441	長野県 清川第1砂防公園 河川林間特設コース	8月9日(木) ↓ 8月18日(土)
10月7日(日)	全日本選手権シリーズ第7戦 中部(北陸)トライアル大会	MFJ中部 〒921 石川県金沢市入江3-134 石川県モーターサイクル・スポーツ協会 ☎0762-91-7111	石川県 金沢河内村 セイモアスキー場	8月30日(木) ↓ 9月8日(土)
10月28日(日)	全日本選手権シリーズ第8戦 中部トライアル大会	MFJ中部 〒466 名古屋市長和区天白町八事字富士見ヶ丘110-6 愛知県モーターサイクルスポーツ協会 ☎052-833-9676	岐阜県 武儀郡板取村 特設コース	9月20日(木) ↓ 9月29日(土)

トライアル

9 90トライアル・デ・ナシオン日本代表選手団の選考基準

'90年9月2日開催のトライアル・デ・ナシオン（開催国：フランス）の日本代表選手団の選考基準および詳細は下記のとおりとする。

1. 出場選手の選考基準

- 1) 日本国籍を有する者で'88全日本選手権第1戦から第2戦（中国大会）までの国際A級の得点合計の上位4名の者とする。但し経費等（交通費、車両運搬、メカニック経費他）はすべて自己負担とする。
- 2) MFJより派遣された者には一部援助金が出される。
- 3) 1)の選手で出場意志のない選手が出た場合は下位より繰り上げとする。その場合ランキング6位までの選手とする。
- 4) 5月30日までに参加者が3名に満たない場合は、日本選手団の派遣は取りやめとする。
- 5) チームユニホーム（ナショナルチームジャンパー等）は、MFJで決定するものとする。

※ 予告事項

'91年トライアル・デ・ナシオンの日本代表選手団の選考基準は、'90年全日本選手権第3戦から第8戦までと'91年全日本選手権第1戦から5月31日までに行われる全日本選手権大会までの得点合計の上位4名とする。なお、その他の規定は'90年と同様とする。

10 出場車両

車両は、細則6の〔③出場車両〕（102頁）を遵守しなければならない。



'90トライアル・デ・ナシオンは、9月2日の開催

11 ゼッケンナンバー

- 1) 国際A級・B級の年間指定ゼッケンナンバーは、別に定めるゼッケンナンバー決定基準によって割り当てられる。
- 2) 主催者から特に指示がない場合は、車両検査までに規定の書体および色分けてナンバーを記入しなければならない。
- 3) ナンバーの状態は、車両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。
- 4) 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、失格とする。

12 ライダーの装備

ライダーの服装、ヘルメットは、細則6の〔⑥ライダーの服装〕（104頁）による。

13 ガソリンおよびオイル

- 1) ガソリンおよびオイルは国内競技規則・第3章〔⑩燃料およびオイル〕（27頁）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。
- 3) ガソリンおよびオイルを入れる容器と、その取り扱いは消防法により定められているものとする。

14 出場受け

- 1) 出場受けの時間および場所は公式通知に示される。
- 2) 出場受けは、定められた時間内に、必ずライダー本人が、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) MFJライセンスを提示できない者は、出場が認められない。

15 車両検査

- 1) 車両検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、競技開始前にパドック内の車両検査区域において行われる。
- 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両を持参し車両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以外は行われない。

- 3) 車両検査への持ち込みは1台に制限される。
- 4) 車両検査において、規則または安全上出場が不適当と判定された車両は、一切の走行を拒否される。
- 5) 車両検査において、フレームボディ・クランクケース、サイレンサーについてマーキングを行う。以上の部品は、当日の競技に使用され、競技が終了するまで交換することはできない。これらの部品を車両検査後、あるいは競技中、無断で交換した場合には失格とされる。
- 6) 車両検査時には、細則6の〔⑤総合仕様〕(103頁)の方式ののっとり、車両の音量検査が行われる。
- 7) 主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車両の検査を行うことがある。

16 ライダーおよび車両変更

ライダーおよび出場車両の変更は、原則として認められない。ただし、車両の変更は国内競技規則・第3章〔②ライダーおよび車両の変更〕(29頁)に該当する場合は、出場受け付け終了以前に手数料5,000円を添えて申請し、競技監督の許可を受けた場合のみ、認められる。

17 練習

大会当日は、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が禁止される。これに違反したライダーは失格とする。ただし主催者が特別に認めた区域内でのウォーミングアップはできる場合がある。

18 スタート

- 1) 第1戦のスタート順序は、ゼッケンの下位の者からとする。
- 2) 第2戦以降は、前戦までのランキングの下位の者からとし、ポイント取得者以外のゼッケン下位から順にスタートする。

19 競技中の車両の整備

- 1) 車両のパーツは、マーキングされていないもののみ交換することができる。ただし、ライダーはスペアパーツを主催者の定める区域以外の場所を受け取ることはできない。
- 2) ライダーは、コース上のどこにおいても工具を受け取ることができる。ただし、ライダーが車両の整備を行う場合、主催者の定める区域外で、他



ライダーはコース上のどこにおいても工具を受け取ることができる

の援助を受けることはできない。これに違反した場合は失格とされる。

20 ゴール

ライダーは、定められた競技時間内にゴールしなければならない。ゴール時間に遅れたライダーは失格とする。

21 競技の終了

バックマーカーがセクションを閉鎖する場合がある。

22 最終検査

最終ラップ終了後、車両は主催者が定める区域において、車両検査時に付けたマークの有無の確認を受ける。

23 競技結果

- 1) 総減点数の少ないものから順位を定める。
- 2) 同点者の判定は次の判定順序に従って行う。
 - (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主催者の判断により決定する。

24 ヘルパーライダー

ライダー1名に対し1名のヘルパーライダーが認められる。ヘルパーライダーの資格および遵守事項は、次のとおりとする。

- 1) ヘルパーライダーは、トライアル国際B級または国際A級のライセンス所持者で、かつピットクルーライセンスを所持しており、ライダーのエン

トリー時に10,000円の申請料を添付し、申し込まなければならない。なお、エントリー締切り後の追加変更は一切認められない。

- 2) 車両は、MFJ公認車両とし、大会当日車検およびゴール後のマシンチェックを受けなければならない。
- 3) 車両のフロントゼッケンに“ヘルパー”の表示をしなければならない。
- 4) 移動コースは、ライダーと同一とし、逆走は一切認められない。
- 5) セクショントライは一切認められない。
- 6) 指定区域外での車両整備の援助または部品の供給は、一切行ってはならない。
- 7) ヘルパーライダーの不正は、当該ライダーに罰則が課せられる。

25 競技会の延期、中止および打ち切り

- 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、大会審査委員会が天変地異等の特別な理由によって競技を中止しなければならないと判断したときに限り競技が中止される。
- 3) 大会が中止された場合、参加者が支払った出場料、共済会掛金は返還されるが、他の一切の損害賠償を請求することはできない。

26 抗議

- 1) 抗議は、国内競技規則・第3章〔㊟暫定結果に対する抗議〕(31頁)による。
- 2) 車両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なければならない。この車両の分解等に要した費用は車検長が算点するものとする。
- 3) 審判員の下したジャッジに対して抗議することは一切できない。

27 ライダーの遵守事項

ライダーは、次の事項を守らなければならない。

- 1) 競技会は、国内競技規則ののっとり行われる。ライダー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) リタイヤするライダーは、必ずリタイヤ届を提出しなければならない。なお本人がやむを得ず提出できない場合は代理人による提出も認められる。これに違反した場合は、総則に記載される罰則が科せられる。



雨天時の競技会では、より慎重なライディングが要求される

- 3) ライダーは、すべて本競技会特別規則ののっとり行動すること。場合によっては、失格、さらに退場に至る罰則が科せられる。
- 4) 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、競技役員からの指示に従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。
- 5) 参加者は、常にスポーツマンとしての態度をもち、公正に行動しなければならない。
- 6) 参加者は競技期間中、アルコール類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。
- 7) 競技が一般公道の走行を含む場合、ライダーは運転免許証、MFJ競技ライセンスを必ず携帯しなければならない。

28 本規則の違反・裁定

本規則に対する違反の裁定は、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、これに従わなければならない。

29 本規則の解釈

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

30 本規則の施行

本規則は、出場申し込み受け日より有効となる。なお、本規則に示されていない事項は、国内競技規則による。

1990年1月1日

全日本選手権大会事務局長



MARCHESINI WHEEL

グランプリシーンを席巻したマルケジーニ。

最新最強、最軽量のマグホイール。

現在、ワールドGPレースにおいて、最もワークスの信頼を得ている——それがマルケジーニである。

マーベックを手がけたデザイナー、マルケジーニの手になる最強のマグホイールだ。高い製造技術により3本スポークの肉厚を薄く均一化できたため、高い剛性を確保しつつ、限界ともいえる軽量化を実現。GP500クラスのパワーを持ってしてもビックともしない高い安全マージンを誇るマルケジーニは、全品X線による厳格な品質チェックを受け、出荷される。多層マルチコートによる美しいパールホワイトに厚く塗装で、耐久性も驚くほど高い。フライベーターが愛車にいくら積熱を注いだとしても、ファクトリーマシンに、明らかに最後の一滴を曲されてしまう事は、偽らざる現実であるが、マルケジーニを選択すれば、少なくともホイールだけは全くワークスと同等の上位に立つ事ができる。マルケジーニは最高のホイールを誇るテクノロジーしか持ち合わせていないから。



メーカー名	機種	サイズF/R
HONDA	RS125R	2.15 × 17F
	"	2.50 × 17F
	"	2.50 × 17R
	"	2.75 × 17R
	"	3.00 × 17R
	RS250R	3.50 × 17F
	"	4.50 × 17R
	"	4.75 × 17R
	"	5.00 × 17R
	VFR750R(RC-30)	3.50 × 17F
	"	5.50 × 17R
"	6.00 × 17R	
YAMAHA	TZ250	3.50 × 17F
	"	4.50 × 17R
	"	4.75 × 17R
	"	5.00 × 17R
	FZR750R(OW-01)	3.50 × 17F
	"	5.50 × 17R
	"	6.00 × 17R
KAWASAKI	ZX-R750R	3.50 × 17F
	"	5.50 × 17R
	"	6.00 × 17R

●素材/マグネシウム ●カラー/パールホワイト ●商品には、エアバルブ・ハブ・スプロケットダンパー・ホイールスベアサーが同梱されています ●ボルトオンで装着できるように加工してあります。 ●記載サイズ以外も取りそろえております。



マルケジーニ輸入発売元
株式会社 カロツツェリア ジャパン
〒101東京都千代田区神田東紺屋町26-1 東紺ビル3F
TEL.03-252-9201 FAX.03-252-9203

個性派=とびきりヘルメットぞろい!!



K-80DX ■ファイバークラス製 ■サイズ/S・M・L ■カラー/ブラック・ブルー・ホワイト・レッド・シルバー・グリーン・クロームメタリック ■ワンタッチホルダー ■イヤーフラップ着脱式
¥9,500



M-1 ■ファイバークラス製 ■サイズ/S・M・L ■カラー/ブラック・ブルー・ホワイト・レッド・ピンク・ネイビーブルー・クロームメタリック ■ワンタッチホルダー ■イヤーフラップ着脱式
¥7,500



GM-1 ■ファイバークラス製 ■サイズ/M・L・XL ■カラー/ホワイト・ブラック・レッド ■ベンチレーションシステム ■スライドシールド ■ワンタッチホルダー
¥13,000

XV ■ファイバークラス製 ■サイズ/M・L・XL ■カラー/ホワイト・ブラック・レッド ■ベンチレーションシステム ■ワンタッチホルダー ■フェイスガード
¥12,000



FM-1 ■ファイバークラス製 ■サイズ/M・L・XL ■カラー/ホワイト・ブラック・レッド ■ベンチレーションシステム ■スライドシールド ■ワンタッチホルダー
¥15,000



AS-1 ■ABS樹脂 ■サイズ/S・M・L ■カラー/ブラック・ホワイト・レッド・ネイビーブルー ■ベンチレーションシステム ■回転シールド ■ワンタッチホルダー ■イヤーフラップ着脱式
¥7,500



GP-1 ■ファイバークラス製 ■サイズ/M・L・XL ■カラー/ブラック・ホワイト・レッド・ネイビーブルー・クロームメタリック ■ベンチレーションシステム ■スライドシールド ■ワンタッチホルダー
¥13,000

VI ■ファイバークラス製 ■サイズ/M・L・XL ■カラー/ホワイト・ブラック・レッド ■ベンチレーションシステム ■スライドシールド ■ワンタッチホルダー ■フェイスガード
¥13,000



Be-in (BM-1)

■ファイバークラス製 ■サイズ/フリー(調整クッション付) ■カラー/ブラック・ホワイト・ネイビーブルー・バイオレット・クロームメタリック・オーディー(新色) ■ワンタッチホルダー
¥8,000



MA-1 ■サイズ/フリー ■カラー/ホワイト・ブラック・キャンディーレッド・ネイビーブルー・クロームメタリック (軽量) ■ワンタッチホルダー ¥5,500

○ブラック ○キャンディーレッド ○ネイビーブルー ○ホワイト ○クロームメタリック



※本店内の各製品価格には消費税は含まれておりませんので御購入の際には別途消費税が加算されます。予めご了承下さい。

※ヘルメットは正しくかぶりましょう。

MET メット工業株式会社

本社工場 〒136 東京都江東区北砂6-12-14 ☎03(645)2545(代) FAX.03(644)9695 千葉工場 〒289 27 千葉県海上郡飯岡町 ☎0479(57)2565

躍進するPARK CIRCUIT TSUKUBA



平成元年記念事業完成!!

先ごろ、4輪と2輪のメイン2誌に「ファンとともに歩み、発展する筑波サーキット」という記事が掲載されましたが、筑波サーキット(財団法人・日本オートスポーツセンター＝JASC運営)では、今後とも「ファンあつてのツクバ」を合い言葉にし、ユーザー本位の運営に進んでいくつもりです。

みなさんご存知のことと思いますが、筑波サーキットではこのほど、平成元年度事業としてコントロールタワーの建て替え、2階建て南側ピットの新設などを代表とする、大規模な改修工事を行いました。

ピットの上階にはかねてから望まれていたVIPラウンジと、取材記者のためのプレスルームを新設しました。またスタートシグナル機、リーダーボード(順位掲示塔)を最新

仕様へ切り換え、燃料サービスステーションの建て替え、さらに観客に喜ばれるようにダンロップスタンド/ニッサンスタンドの新設も行われました。

こうして筑波サーキットは、安全性と快適性の向上を追求して前進、また前進。いかにファンや走る人たちが満足できる施設にするか———ということをテーマに、多くの面から新しいトライを繰り返して行っています。

筑波サーキットはご存知のように1周・2km強のコンパクトなレースコースであります。しかし、そのコンパクトなかでも、質というものを高め、それを密にしていきたいと考えていますので、今後とも引きつづきみなさんのご理解をいただきたいと思ひます。

JASC会員を広く募集中

筑波サーキットでは、JASC会員を広く募っています。これは筑波サーキットのファン組織であり、大会開催時以外のときのサーキットへの無料入場、同時にMFJ(日本モーターサイクル協会)の国内C級ライセンスの取得と、スポーツ走行会員になれる特典があります。

そのほかにも、このJASCニュースの配布や、筑波サーキット・オリジナルのテレホンカードが配られたり、筑波サーキットで行なわれるレース大会はすべて割引される優待券、カレンダー引換券の配布など…と、様々な特典があります。

そのJASC会員の新規登録は、講習会の受講料、共済保険料、ライセンス発給料、MFJ国内C級ライセンス発給料、

年会費などを含めて1万3000円となっています。そして、次年度へ更新する場合は3500円だけです。

また、2輪ロードレースの筑波シリーズなどの際には、女性観客は無料入場できるといったサービスも行っています。もしあなたの友達で未加入の人がいたら、ぜひ会員として登録されるようお願いしたいと思います。

そしてひとりでも多くのファンが「パークサーキット・ツクバ」の真随にふれ、楽しい余暇が過ごせるようになってもらいたいものです。更新の手続きを忘れていた人は、早く手続きを完了し、われわれの息の長い仲間としてサーキットの運営に協力していただけるよう希望します。

付 録

●細則8

MFJライセンス昇格・ 降格に関する規則	118
MFJ公認車両・ヘルメット・ 部品・トリアルタイヤ	122
MFJ共済会制度	129
歴代チャンピオンリスト	130

LIGENCE 細則 8

MFJライセンス 昇格・降格に関する規則

1 目的	118	4 モトクロス・ライセンスの昇格	119	7 特別昇格およびその手続き	120
2 自動昇格に必要な得点	118	5 トライアル・ライセンスの昇格	119	8 特別降格およびその手続き	120
3 ロードレース・ライセンスの昇格	118	6 自動降格の基準	120	9 再昇格基準	121

1 目的

本規則は、日本モーターサイクル協会（以下「MFJ」という）が発給管理する。競技ライセンスの昇格・降格に関し規定し、モーターサイクル競技の公正を図ることを目的とする。

2 自動昇格に必要な得点

- 1) 自動昇格に必要な得点は、公認競技会の成績に応じて与えられる。その得点は、次のとおりである。

① 全日本選手権および地方選手権競技会

順位	台数	25以上	22-24	20-21	18-19	16-17	14-15	12-13	10-11	8-9	6-7	5	0-4
1位	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	不成立
2位	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
3位	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
4位	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	
5位	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	
6位	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
7位	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	
8位	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
9位	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
10位	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
11位	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
12位	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
13位	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
14位	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
15位	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	

② その他の公認競技会（トライアルは除く）

順位	台数	12以上	10-11	8-9	6-7	5	0-4
1位	10	10	10	10	10	10	不成立
2位	8	8	8	8	8	8	
3位	6	6	6	6	6	6	
4位	5	5	5	5	5	5	
5位	4	4	4	4	4	4	
6位	3	3	3	3	3	3	

注：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とする。ただし、公式予選がある場合は、予選のスタートラインに並んだ台数とする。

- 2) 昇格の対象となる期間は、前年度の11月から当該年度の10月末日までの12ヵ月間とする。
- 3) ジュニア（18KIDS）部門の公認競技会における得点は、競技会の格式にかかわらず、上記②その他の公認競技会の得点とする。

3 ロードレース・ライセンスの昇格

- 1) 国内B級（旧ノービス）部門から国内A級（旧ジュニア）部門への昇格の対象者は、次のとおりとする。
- (1) 各地方選手権ごとの公認競技会において国内B級部門125cc、250ccおよびTTF-3クラスのいずれかの同一クラス年間得点合計で、得点10点以上の成績を得た者（異なるクラスおよび異なるサーキット間の得点は合計しない）。ただしSPフォーミュラ部門は、自動昇格対象とはなら

ないが上記と同等の成績を得た者は特別昇格の申請ができる。

- (2) 上記の基準と同等以上の技量を持つ者と判断され、都・府・県モーターサイクリススポーツ協会（以下「県協会」という）および地方ブロック協議会（以下「ブロック」という）の承認推薦された者で、MFJスポーツ委員会が承認した者。
 - (3) その他、MFJスポーツ委員会が特に必要と認め承認した者。
- 2) 国内A級から国際A級への昇格基準
- (1) 全日本選手権（MFJカップ含む）ランキング6位迄の者（自動昇格）
 - (2) 全日本選手権（MFJカップ含む）にて15ポイント以上獲得した者で、ランキング15位以内の者は特別昇格の申請ができる。
 - (3) 地方選手権以上の得点合計で30点以上獲得した者は、特別昇格の申請ができる。
 - ① 地方選手権における国内A級については表①（118頁）のポイントを与える。
 - ② 他のサーキットの得点も加算する。

4 モトクロス・ライセンスの昇格

- 1) ジュニア（旧KIDS）部門から国内B級（旧ノービス）部門への昇格の対象者は、次のとおりとする。
- (1) 公認競技会において各地方で下記に示す得点以上を得た者（複数のブロックにまたがる得点の合計はしない）。①：得点は格式にかかわらず国内競技規則・第3章〔16公式得点〕（25頁）に順ずる。

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
得点	20	20	20	20	20	20	20	20

- (2) 上記の基準と同等以上の技量を持つ者と判断され、県協会およびブロックの承認推薦された者で、MFJスポーツ委員会が承認した者。
 - (3) MFJスポーツ委員会が特に必要と認め承認した者。
- 2) 国内B級部門から国内A級（旧ジュニア）部門への昇格の対象者は、次のとおりとする。
- (1) 公認競技会において各地方で下記の得点を得た者（複数のブロックにまたがる得点の合計はしない）。

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
人数	40	40	30	30	30	40	40	30

- (2) 上記の基準と同等以上の技量を持つ者と判断され、県協会およびブロックの承認推薦された者で、MFJスポーツ委員会が承認した者。
- (3) MFJスポーツ委員会が特に必要と認め承認し

た者。

- 3) 国内A級部門から国際B級への昇格の対象者は、次のとおりとする。
 - (1) 全日本選手権ランキングで、クラス1位から6位にランクされた者。
 - (2) 全日本選手権シリーズ大会において30点以上を得た者。
 - (3) 公認競技会において各地方で、下記の得点以上を得た者。

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
得点	80	85	50	50	50	60	100	50

- (4) 上記の基準と同等以上の技量を持つ者と判断され、県協会およびブロックの承認推薦された者で、MFJスポーツ委員会が承認した者。
 - (5) MFJスポーツ委員会が特に必要と認め承認した者。
- 4) 国際B級部門から国際A級への昇格の対象者は、次のとおりとする。
- (1) 全日本選手権ランキングで、クラス1位から15位にランクされた者。
 - (2) MFJスポーツ委員会が特に必要と認め承認した者。

5 トライアル・ライセンスの昇格

- 1) ジュニア（旧KIDS）部門から国内A級（旧ジュニア）部門への昇格の対象者は次のとおりとする。
- (1) ジュニア部門は国内B級部門との混走が認められ、国内B級とジュニア部門の参加者が合計10名以上の公認競技会において下記成績を得た者。
 - ① 国内B級・ジュニア部門混走で合計参加者が29名以下の公認競技会で総合優勝した者（国内B級・ジュニア部門が同セクション、同ラップ数で行われた場合のみ）。
 - ② 国内B級・ジュニア部門混走で合計参加者が30名以上の公認競技会で総合優勝者および2位の者（国内B級・ジュニア部門が同セクション、同ラップ数で行われた場合のみ）。
 - (2) その他、上記の基準と同等以上の技量を持つ者と判断され、県協会の承認推薦された者で、



MFJスポーツ委員会が承認した者。

(3) MFJスポーツ委員会が特に必要と認め承認した者。

2) 国内B級部門から国内A級(旧ジュニア)部門への昇格の対象者は、次のとおりとする。

(1) 国内B級部門参加者10名以上の公認競技会において下記の成績をおさめた者。

① 国内B級部門で参加者29名以下の公認競技会において国内B級部門での優勝者(次の大会より国内A級部門で出場すること)。

② 国内B級部門で参加者30名以上の公認競技会において、国内B級部門での優勝者および2位の2名の者(次の大会より国内A級部門で出場すること)。

※ ①②においてジュニア部門と混走の場合、成績は総合成績とし、人数の繰り上げは認められない。

(2) その他、上記の基準と同等以上の技量を持つ者と判断され、県協会およびブロックの承認推薦された者で、MFJスポーツ委員会が承認した者。

(3) MFJスポーツ委員会が特に必要と認め承認した者。

3) 国内A級部門から国際B級部門への昇格の対象者は、次のとおりとする。

(1) 各ブロックごとの地方選手権(10月31日まで)において、下記の人数で得点上位の成績を得た者。ただし、同点者のある場合は、この人数を超えることができる。

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
人数	5	7	25	13 (内北陸1)	10	7	5	8

(2) 上記の基準と同等以上の技量を持つ者と判断され、県協会およびブロックの承認推薦された者で、MFJスポーツ委員会が承認した者。

(3) MFJスポーツ委員会が特に必要と認め承認した者。

4) 国際B級部門から国際A級部門への昇格の対象者は、次のとおりとする。

(1) 全日本選手権ランキングで、1位から5位に

ランクされた者。ただし、同点者のある場合はこの人数を超えることができる。

(2) MFJスポーツ委員会が特に必要と認め承認した者。

6 自動降格の基準

1) ライセンスの更新がなされなかった場合は、その期間によって、下表によりライセンス資格が自動降格される。

7 特別昇格およびその手続き

- 昇格基準と同等とみなされる成績を得た者で、昇格を希望する者は、特別昇格の申請ができる。
- 前項の申請は、特別昇格をしようとする前年の11月1日から12月31日までにMFJ事務局に到達されることを要し、それ以外の申請は受理されない。
- 申請は、所定の申請書に必要事項を記入し、所属する県協会およびブロックの承認を得て、MFJ事務局に申請するものとする。

なお、所定の申請書は、県協会またはMFJ事務局に用意されており、請求に応じて送配布される。

- 申請にあたっては、申請書に申請料3,000円(切手でも可)を添えて県協会に提出すること。
- 特別昇格についての最終決定は、MFJスポーツ委員会の審査結果による。

8 特別降格およびその手続き

- MFJ競技ライセンス資格の降格を希望する者は、次の手続きによって申請し、MFJスポーツ委員会の審査によって認められた場合は、降格することができる。
- 前項の申請は、特別降格をしようとする前年の11月1日から12月31日までにMFJ事務局に到達されることを要する。申請者の用紙は、県協会又はMFJ事務局に準備され、それに必要事項を記入し、申請料3,000円(切手でも可)を添えて県協会お

●自動降格基準表

種目 ライセンス	モトクロス・トライアル				ロードレース		
	国内B級	国内A級	国際B級	国際A級	国内B級	国内A級	国際A級
未更新期間							
1年	国内B級	国内A級	国際B級	国際A級	国内B級	国内A級	国際A級
2年	//	//	//	//	//	//	//
3年	//	国内B級	国内A級	//	//	国内B級	//
4年	//	//	国内B級	国際B級	//	//	国内A級
5年	//	//	//	//	//	//	//
6年以上	//	//	//	国内A級	//	//	//

※ ロードレースについては5年以上の未更新期間のある場合は、MFJ公認サーキットの走行証明が必要。

びブロックの承認・経由して、MFJ事務局に申請する。

3) 降格承認後は降格が認められた日より、その年度の終了する日まで、再昇格基準が適用される。

4) 特別降格についての最終的な決定は、MFJスポーツ委員会の審査結果による。

※ 特別降格申請は、原則的にそのライセンス区分にて1年間経過し、得点の得られなかった者のみとする。

(2) 国内A級部門に降格した場合は、地方選手権シリーズにおいて優勝した者。

(3) 国内B級部門に降格した場合は、MFJ公認競技会において6位以内に入賞した者。

(4) その他MFJスポーツ委員会が特に必要と認め、承認した者。

附

則

本規則は、1990年1月1日から施行する。

9 再昇格基準

ライセンスの降格があった者が、次の基準に適合することとなった場合は、原則としてMFJスポーツ委員会において次競技会から再昇格することを決定する。再昇格された者は、昇格されたライセンスと引き換えに旧ライセンスを、MFJ事務局に返納しなければならない。

1) ロードレース

(1) 地方選手権以上のシリーズ大会において、原則として優勝した者。

(2) 公式記録によるラップタイム等により、MFJスポーツ委員会が特に必要と認め、承認した者。

2) モトクロス

(1) 国際B級部門から国内A級部門に降格した場合は、全日本選手権シリーズ大会で優勝した者。

(2) 国内B級部門に降格した場合は、MFJ公認競技会において、1回優勝した者。

(3) MFJスポーツ委員会が特に必要と認め、承認した者。

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優勝した者。

全日本選手権ランキング決定基準

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、総合得点の多い者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者が上位となる。

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スポーツ委員会において最終決定する。



●鈴木自動車工業株

車 名	型 式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
RG50Γ	A-NA11A	49.8	41.0×37.8	'85.3.28
RG125Γ	NF11F	123	54.0×54.0	'85.7.15
RG250Γ	GJ21B	247	54.0×54.0	'85.4.18
GF250	GJ71C	249	44.0×41.0	'85.3.28
GSX-R400	GK71B	398	53.0×45.2	'85.2.25
RG400Γ	HK31A	397	50.0×50.6	'85.2.25
RG500Γ	HM31A	498	56.0×50.6	'85.5.20
GSX-R750	GR71F	749	70.0×48.7	'85.3.28
VS750	VR51A	747	80.0×74.4	'85.4.18
TS50W	A-SA11A	49.8	41.0×37.8	'85.3.28
SX125R	SF41B	124	57.0×48.8	'85.5.20
SX250R	SH41A	199	66.0×58.2	'85.5.20
MG	A-LA41A	49	39.0×41.8	'86.2.24
RG250Γ(ハーフカウル)	GJ21B	247	54.0×54.0	'86.2.24
RG250Γ(フルカウル)	GJ21B	247	54.0×54.0	'86.2.24
GF250S	GJ71C	249.2	44.0×41.0	'86.2.24
GF250SS(アンダーカウル)	GJ71C	249	44.0×41.0	'86.2.24
NZ250	NJ44A	249	72.0×61.2	'86.2.24
NZ250S(カウル)	NJ44A	249	72.0×61.2	'86.2.24
GSX-R400	GK71F	398	56.0×40.4	'86.3.26
GSX400Xインパルス	GK71E	398	56.0×40.4	'86.3.26
LS650	NP41A	652	94.0×94.0	'86.11.23
GSX-R750R	GR71G	749.2	70.0×48.7	'86.2.24
GSX-R250	GJ72A	248	49.0×33.0	'87.3.31
RG250Γ	GJ21B	247	54.0×54.0	'87.7.8
GSX-R400	GK71F	398	56.0×40.4	'87.7.8
GSX-R750	GR71G	749	70.0×48.7	'87.5.6
SAVAGE	NK41A	396	88.0×65.2	'87.5.6
RGV250Γ	VJ21A	249	56.0×50.6	'88.4.13
GSX-R400	GK73A	398	56.0×40.4	'88.4.13
GSX-R750	GR77C	748	73.0×44.7	'88.4.13
RH250J	SJ11C	249	70.0×64.8	'88.7.9
GSX-400P	CA74A	398	56.0×40.4	'88.7.9
TV250(グループ)	VJ21A	249.2	56.0×50.6	'88.8.3
GSX-R250R	GJ73A	248	49.0×33.0	'89.2.8
GSX-R250R(SP仕様)	GJ73A			'89.2.8
RGV250Γ	VJ21A	249.2	56.0×50.6	'89.2.8
RGV250Γ(SP仕様)	VJ21A			'89.2.8
GSX-R400R		398	56.0×40.4	'89.2.8
GSX-R400R(SP仕様)	VJ21A			'89.2.8
GSX-R750R	GR77C	749	70.0×48.7	'89.5.10
TS125R	SF15A	124	56.0×56.6	'89.5.10

●川崎重工株

車 名	型 式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
GPZ400R	ZX400D	398	56.0×40.4	'85.2.25
FX400R	ZX400D	398	56.0×40.4	'85.11.28
GPZ600R	ZX600A	592	60.0×52.4	'85.6.10
GPZ750F	ZX750A	738	66.0×54.0	'85.6.10
VULCAN	VN750	749	84.9×66.2	'85.2.25
AR125S	AR125A	123	55.0×51.8	'86.1.30
CASUAL SPORTS	BR250A	249	74.0×58.0	'86.1.30
GPZ250R	EX250E	248	62.0×41.2	'86.1.30
GPX750R	ZX750	748	68.0×51.5	'86.7.9
ELIMINATOR	ZL750A	748	70.0×48.6	'86.1.30
GPX250R	EX250E	248	62.0×41.2	'87.3.31
GPX400R	ZX400F	398	56.0×40.4	'87.3.31
GPZ400S	EX400A	398	70.0×51.8	'87.3.31
KR-1	KR250B	249	56.0×50.6	'88.2.16
ZX-4	ZX400G	398	57.0×39.0	'88.2.16
KS-1	MX050A	49	39.0×41.6	'88.2.16
KS-II	MX080A	78	49.0×41.6	'88.2.16
KXM200	MX200A	191	67.0×54.4	'88.5.13
ZXR750	ZXR750H	748	68.0×51.5	'89.1.21
KDX200R	KDX200R	198	66.0×58.0	'89.1.21
ZXR250	ZX250A	249	48.0×34.5	'89.3.15
ZXR250R	ZX250A	249	48.0×34.5	'89.3.15
ZXR400	ZX400H	398	57.0×39.0	'89.3.15

ZXR400R	ZX400H	398	57.0×39.0	'89.3.15
KR-1S	KR250C	249	56.0×50.6	'89.4.13
KR-1R	KR250C	249	56.0×50.6	'89.4.13

スポーツ専用市販車・ロードレーサー

●株ホンダレーシング

車 名	型 式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
RS125RV	ND4	124	56.0×50.7	'85.3.28
RS250R	ND5	249	56.0×50.6	'85.2.25
'87RS125R	NF4	124	54.0×54.5	'86.10.13
'87RS250R	NF5	249	54.0×54.5	'86.11.23
RS250R-II	ND5	249	56.0×50.6	'86.1.30
'88RS125R	NF4	124	54.0×54.5	'87.12.9
'88RS250R	NF5	249	54.0×54.5	'88.1.6
'89RS250R	NF5	249	54.0×54.5	'88.12.8
'89RS125R	NF4	124	54.0×54.5	'89.1.21
'90RS125R	NF4			'89.12.6
'90RS250R	NF5			'89.12.6

●ヤマハ発動機株

車 名	型 式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
TZ250	59W	249.7	56.0×50.7	'85.1.29
TZ250	1RK	249.7	56.0×50.7	'86.1.30
TZ250	2KM	249.7	56.0×50.7	'87.2.10
TZ250	3AK	249	56.0×50.7	'88.2.16
TZ250	3LC	249	56.0×50.7	'89.1.21
TZ250	3TC	249	56.0×50.7	'90.1.3

スポーツ専用市販車・モトクロス

●本田技研工業株

車 名	型 式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
CR80R	HE04	79	46.0×47.8	'85.9.18
CR125R	JE01	123	54.0×54.0	'85.9.18
CR250R	ME03	249	66.4×72.0	'85.9.18
XR250R	ME06	249	75.0×56.5	'85.5.20
XR80R	HE01	79.7	47.5×45.0	'86.7.2
CR125R	JE01	124.8	54.0×54.5	'86.9.30
CR250R	ME03	249	66.4×72.0	'86.9.30
XR250R	ME06	249	73.0×59.5	'86.10.13
CR80R	HE04	79.4	46.0×47.8	'87.10.7
CR125R	JE01	124.82	54.0×54.5	'87.10.7
CR250R	ME03	249.3	66.4×72.0	'87.10.7
CR125R	JE01	124.8	54.0×54.5	'88.9.2
CR250R	NE03	249.3	66.4×72.0	'88.9.2
RM80L	RC12A	79.4	46.5×46.8	'89.8.18
RM125L	RF14A	124.8	54.0×46.8	'89.8.18
RM250L	RJ15A	249.6	67.0×70.8	'89.8.18
CR125R	JE01	124.8	54.0×54.5	'89.11.9
CR250R	ME03	249.3	66.4×72.0	'89.11.9

●ヤマハ発動機株

車 名	型 式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
YZ80	1LR	79.1	47.0×45.6	'85.9.18
YZ125	1LX	123	56.0×50.0	'85.9.18
YZ250	1LU	246	68.0×68.0	'85.10.27
YZ80	2JF	79.1	47.0×45.6	'86.9.9
YZ125	2HG	123	56.0×50.0	'86.9.9
YZ250	2HH	246	68.0×68.0	'86.9.9
YZ80	2VF	79.1	47.0×45.6	'87.9.4
YZ125	2VN	123	56.0×50.0	'87.9.4
YZ250	2VM	246	66.0×68.0	'87.10.7
YZ125	3D1	124	56.0×50.7	'88.9.2
YZ250	3JE1	246	68.0×68.0	'88.9.2

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
YZ80	3ML			

●鈴木自動車工業株

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
RM80	RC12A	79	46.5×46.8	'85.10.8
RM125	RF13A	123	54.0×54.0	'85.9.18
RM250	RJ13A	246	67.0×70.0	'85.9.18
RM80	RC12A	79	46.5×46.8	'86.11.23
RM125	RF13A	123	54.0×54.0	'86.11.23
RM250	RJ13A	246	60.0×70.0	'86.12.15
RA125-II	SF13A	124	56.0×50.6	'86.11.23
RH250-II	SJ11C	249	70.0×64.8	'86.11.23
RM80	RC12A	79	46.5×46.8	'87.10.7
RM125	RF13A	123	54.0×54.0	'87.10.7
RM250	RJ14A	246	67.0×70.0	'87.10.7
RM80	RC12A	79.4	46.5×46.8	'88.9.2
RM125	RF14A	124.8	54.0×54.5	'88.9.2
RM250	RJ15A	249.6	67.0×70.8	'88.10.13
RMX250	RJ11A	249.6	67.0×70.8	'89.5.10

●川崎重工業株

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
KX60	KX060B	60	43.0×41.6	'85.7.15
KX80	KX080H	79	47.0×45.8	'85.7.15
KX125	KX125E1	124	56.0×50.6	'85.8.28
KX250	KX250D2	249	70.0×64.9	'85.8.9
KDX200	KDX200C	198	66.0×58.0	'86.10.13
KX80	KX080H	79	47.0×45.8	'86.8.5
KX125	KX125E	124	56.0×50.6	'86.8.5
KX250	KX250E	249	67.4×70.0	'86.8.5
KX60	KX060B	60	43.0×41.6	'87.9.4
KX80	KX080M	79	47.0×45.8	'87.9.4
KX125	KX125F	124	56.0×50.6	'87.9.4
KX250	KX250F	249	67.4×70.0	'87.9.4
KX80		79	47.0×45.8	'88.4.13
KX60		60	43.0×41.6	'88.9.2
KX80		79	47.0×45.8	'88.9.2
KX80-II		79	47.0×45.8	'88.9.2
KX125		124	56.0×50.6	'88.9.2
KX250		249	67.4×70.0	'88.9.2
KDX200R		198	66.0×58.0	'88.10.13
KX60	KX060B	60	43.0×41.6	'89.10.4
KX80	KX080M	79	47.0×45.8	'89.10.4
KX80II	KX080P	79	47.0×45.8	'89.10.4
KX125	KX125H	124	56.0×50.6	'89.10.4
KX250	KX250H	249	67.4×70.0	'89.10.4

スポーツ専用市販車・トライアラー

●株ホンダレーシング

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
TLM240R	F8F	236	72.0×58.0	'85.11.28
'87 TLM240R	F8F	236	72.0×58.0	'86.10.13
RTL250S	ND9	249	70.0×64.9	'86.1.30
'87 RTL250S	ND9	249	70.0×64.9	'86.10.30
RTL50S	NT9	49	39.0×41.4	'87.11.4
'88TLM250R	F8F	249	74.0×58.0	'87.1.6
'88RTL250S	NNO	249	70.0×64.9	'87.1.6
TLM220R		216	69.0×58.0	'88.4.11
'89 TLM250R	F8F	249	74.0×58.0	'88.11.3
'89 RTL250S	NNO	249	70.0×64.9	'88.12.8

●ヤマハ発動機株

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
TY250R	ILW	246	68.0×68.0	'85.9.18

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
TY350R	1VY	341	80.0×68.0	'85.10.27
TY250R	1LW	246	68.0×68.0	'86.10.13
TY250R	3BB	246	68.0×68.0	'87.11.4

スクーター

●本田技研工業株

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
アクティブCH50E	35R			'87.3.4
リードS	AF01			'87.3.4
ダクティ	AB19			'87.3.4
シャリー70	CF70	72		'87.3.4
リード80	HF01	79		'87.3.4
スベイシー80	HF02	76		'87.3.4
リーダー	A-AF03	49		'87.3.4
エクस्प्रेस	A-AB20	49		'87.3.4
エクस्प्रेसビジネス	A-AB20	49		'87.3.4
ボーカル	A-AF04	49		'87.3.4
イブ	A-AF06	49		'87.3.4
ビート	A-AF07	49		'87.3.4
フラッシュ	A-AB19	49		'87.3.4
イブスマイル	A-AF06	49		'87.3.4
ロードバル	NC50Z	49		'87.3.4
R&P	CY50	49		'87.3.4
Dio		49	39.0×41.4	'88.3.9
DJ-IRR		49	39.0×41.4	'88.3.9
PAL		49	41.0×37.4	'88.4.13
LEAD50		49	39.0×41.4	'88.5.13
LEAD90		89	48.0×41.4	'88.5.13
PAXCLUB		49	41.0×37.4	'88.5.13
シャリー	CF50	49		
STAND UP TACT	A-AF24	49	39.0×41.4	'89.5.10
HONDA G'	A-AF23	49	39.0×41.4	'89.5.15

●ヤマハ発動機株

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
サリアンCA50E	14T	49	40.0×39.2	'87.2.11
サリアンCA50ES	14T	49	40.0×39.2	'87.2.11
サリアンCA50ED	14T	49	40.0×39.2	'87.2.11
ジョグCE50E	27V	49	40.0×39.2	'87.2.11
ジョグCG50E	2JA	49	40.0×39.2	'87.2.11
チャンプCJ50EM	54V	49	40.0×39.2	'87.2.11
チャンプCJ50E	54V	49	40.0×39.2	'87.2.11
チャンプCJ80ES	2GM	79	49.0×42.0	'87.2.11
チャンプCJ50R	2NA	49	40.0×39.2	'87.2.11
チャンプCJ50E	2NE	49	40.0×39.2	'87.2.11
ミントSH50E	1YU	49	40.0×39.2	'87.2.11
ミントSH50	1YU	49	40.0×39.2	'87.2.11
キュートCN50ED	53L	49	40.0×39.2	'87.2.11
トライCP50E	52W	49	40.0×39.2	'87.2.11
ボクステンCQ50E	1HV	49	40.0×39.2	'87.2.11
エクセルCK50E	1YT	49	40.0×39.2	'87.2.11
アクティブCH50EM	35R	49	40.0×39.2	'87.2.11
アクティブCH50ET	35R	49	40.0×39.2	'87.2.11
パッソルS50	2E9	49	40.0×39.2	'87.2.11
パッソルS50D	2E9	49	40.0×39.2	'87.2.11
パッソルミリオンS50	2E9	49	40.0×39.2	'87.2.11
パッソルII S50 II	2E9	49	40.0×39.2	'87.2.11
パッソルII S50 II E	2E9	49	40.0×39.2	'87.2.11
パセッタSB50	5MO	49	40.0×39.2	'87.2.11
パセッタSB50E	5MO	49	40.0×39.2	'87.2.11
CG80Z(JOB)	5MO	79	49.0×42.0	'88.3.9
CG50Z(JOG)		49	40.0×39.2	'88.3.9
CW50(BWS)		49	40.0×39.2	'88.5.14
CX50(CHAMP CX)		49	40.0×39.2	'88.5.14
CY50	3KJ	49	40.0×39.2	'89.4.5

●鈴木自動車工業株

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
ラン	CA11A	49	41.0×37.8	'86.11.26
チャンス	CA12A	49	41.0×37.4	'86.11.26
バラ	CA13A	49	41.0×37.4	'86.11.26
ラプスリー	CA15A	49	41.0×37.4	'86.11.26
ハイ	CA19A	49	41.0×37.4	'86.11.26
ラン	CA17A	49	41.0×37.4	'86.11.26
ジュンマ	A-CA1BA	49	41.0×37.4	'86.11.26
モレ	A-FA14A	49	41.0×37.4	'86.11.26
カーナ	A-CA18A	49	41.0×37.4	'86.11.26
シュート	A-CA14B	49	41.0×37.4	'86.11.26
アドレスチューン		49	41.0×37.4	'88.7.9
アドレスウェイ		49	41.0×37.4	'88.8.13
Hi-UP		49	41.0×37.4	'88.9.9
Hi-UP R	A-CA1DS	49	41.0×37.4	'89.2.8
アドレスチューン	A-CA1CA	49	41.0×37.4	'89.5.10
SEPIA	A-CA1EA	49	41.0×37.4	'89.5.10

'85～輸入車両

●株旺文社インターナショナル

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
FANTIC TRIAL 101	FM266	249.4	74.0×58.0	'85.8.28
FANTIC HP 1	FM265	124.4	55.2×52.0	'85.8.28
FANTIC TRIAL 125.1	FM267	124.4	55.2×52.0	'86.8.5
FANTIC TRIAL 201	FM267	156.99	62.0×52.0	'86.8.5
FANTIC TRIAL 241	FM289	212	69.0×56.5	'86.8.5
FANTIC 243	FM363	212	69.0×56.5	'87.7.8
FANTIC 303	FM364	249.4	74.0×58.0	'87.7.8
FANTIC TRIAL 125	FM361	124.4	55.2×52.0	'88.1.6
FANTIC 245	FM363	212	69.0×56.5	'89.5.10
FANTIC 305	FM364	249.4	75.0×58.0	'89.5.10

●村山モーターズ

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
DUCATI	ZDM750R	748	88.0×61.5	'86.7.9
DUCATI	ZDM750M	748	88.0×61.5	'86.7.9
DUCATI	ZDM400R	398	70.5×51.0	'86.7.9
DUCATI-750S		748	88.0×61.5	'88.10.13
DUCATI-851SI		851	92.0×64.0	'88.10.13

●株レイズ

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
BETATR-34	BETAB-3	239.2	72.8×57.5	'87.2.10
BETATR-34(CAMPONATO)	BETA-3	239.2	72.8×57.5	'89.5.10

●株カロツツェリアジャパン

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
Bimota YB7	Y-B7	399	56.0×40.5	'89.2.17
Bimota YB4 corsa	YB-4E-1	749	68.0×51.6	'88.5.13

●株トシ ニシヤマ

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
KTM125MX	502	124	54.0×54.0	'89.2.25
KTM250MX	545	246.9	67.5×69.0	'89.2.25

●ジャーディン マセソン株

車名	型式	排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	公認月日
Aprilia CLIMBER240		238.2	70.5×61.0	'89.2.25

Aprilia CLIMBER300		276.6	76.0×61.0	'89.2.25
Aprilia TXR250		238.2	70.5×61.0	'89.2.25

FIM TTフォーミュラ公認車両

	FORMULA 1	FORMULA 2	FORMULA 3	FORMULA 4
本田技研工業(株)	CB650(RC03) CBX650C VFR750F CB750F2 CB750K CB750FZ(RC04) NV750C VF750F VF750S CBX750F XLV750 VFR750 CBR600F CBR750	CX500 VT500 XL500R XR500R FT500 CB550F2 CBX550F2 XL600R VF500F CBR600F TRANSALP600V	CB400N CB400F1 CBX400F CBR400F MVX250F NS250R MTX200R XR350R XL400R VF400R NSR250R VFR400R CBR400R VFR400R(PRO ARM)	CBR250R
ヤマハ発動機(株)	IT425 XJ650 RD500LC XS650SP XJ700X XJ750 XJ750X XV750 XS750E XS850 RD400E FZ750 SRX600 FZ700 FZR750 FZR750R FZR600 XTZ750	RD350(RZ350) XT500 SR500 XJ550 XJ600 XT550 XV500 XT600Z XZ550 RD350(31K)RZR SRX600 TT600 FZ600	RD250(RZ250) XT350 XJ400 DT200 XS400 FZ400R RD250(31L)RZR SR400 FZ400N XT400 XJ400ZS XZ400 FZR400 TZR250	TZR125
鈴木自動車工業(株)	PE400 GR650 GS650EZ GS650GZ GS750 GSX-R750 GSX750E GSX750EX GSX750SZ RG500R RG400R GSX-R750R GSX-R750 GSX-R750R	DR500SZ GS500E GS550E GS550M GSX550E	GSX400F GSX400E DR400S GN400L RG250W(RG250rr) GSX400WR	
川崎重工業(株)	KZ650 KZ750 KZ750V KZ750(Z2) ZX750A GPZ750R VN750 ZX750F(GPX750R)	KZ500 KZ550 KZ550H GPZ600R	KZ400 KZ400M GPZ400F GPZ400R KR250A	

MJF公認ヘルメット

'83～'84公認ヘルメット(ロードレース特選)

新アライヘルメット	昭栄化工機
XJ040 RZR RZ035 高橋国光 X-75 AVANTI スペンサー-レブリカ クーリー-レブリカ スーパー-ドゥフィン8 K-700 FA-200 シングルトンレブリカ VENT ASTRO SL-80 松本恵二 CLCRX-7 RACER REPLICAS SUPER VENT RAPIDE RACING VENT	RF-KATAYAMA TASK-1 TASK-3 TASK-5 W-GARDNER V-II ARMET ER-II GR-Z ER-7 RF-102 RF-101 RF-VOGUE RF-GARDNER

取得規格/T用=ツーリング用, M用=モトクロス用, TR用=トライアル用, R用=ロードレース用, R特選=ロードレース特選
 形状/J=ジェットタイプ, F=フルフェイスタイプ

公認ヘルメット

●昭栄化工株

名称	取得規格	形状	公認月日
PS-J15	JIS-C・T用	J	'85.5.20
PS-J46	JIS-C・T用	J	'85.5.20
PS-J47	JIS-C・T用	J	'85.5.20
PS-J48	JIS-C・T用	J	'85.5.20
RF-V KATAYAMA II	SNELL JIS-C・R特選	F	'85.6.10
PS-R61	SNELL JIS-C・R特選	F	'85.6.10
PS-R62	SNELL JIS-C・R特選	F	'85.6.10
PS-R66	SNELL JIS-C・R特選	F	'85.6.10
VT-1	JIS-C・M用	F	'85.6.10
PS-J50	JIS-C・M用	J	'85.8.28
VX-1	JIS-C・M用	F	'85.8.28
VX-2	JIS-C・M用	F	'85.11.22
PS-L52	JIS-C・M用	J	'85.11.22
PS-L53	JIS-C・M用	J	'85.11.22
GX-1	SNELL JIS-C・特選	F	'86.3.26
PS-J48	JIS-C・T用	J	'86.4.28
PS-J20	JIS-C・T用	J	'86.4.28
PS-J51	JIS-C・T用	J	'86.4.28
PS-J52	JIS-C・T用	J	'86.4.28
PS-R20	SNELL JIS-C・R特選	F	'86.4.28
RF-α	SNELL JIS-C・R特選	F	'86.4.28
TR-2	JIS-B・TR用	J	'86.7.2
VJ-1	JIS-C・M用	J	'86.8.5
RF-REAL	SNELL JIS-C・R特選	J	'86.10.13
R-76	SNELL JIS-C・R特選	F	'86.11.23
R-77	SNELL JIS-C・R特選	F	'86.11.23
R-78	SNELL JIS-C・R特選	F	'86.11.23
R-79	SNELL JIS-C・R特選	F	'86.11.23
RF-VESTA	SNELL JIS-C・R特選	F	'86.11.23
IF-SARRON	SNELL JIS-C・R特選	F	'87.3.4
VJ-201	JIS-C・T用	F	'87.3.31
TJ-72	JIS-C・T用	J	'87.6.31
GX-2	SNELL JIS-C・R特選	J	'87.6.5
GX-2(FAVOR)	SNELL JIS-C・R特選	F	'87.6.5
RFV-TASK5	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.1.6
RFV-VESTA	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.1.6
GRV	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.1.6
RFVVOGUE	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.1.6
RF-TRITONE	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.1.6
RFV-DEGREE	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.1.6
REVVOGUE	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.7.5
REV-DEGREE	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.7.5
REV-TASK5	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.7.5
REV-VESTA	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.7.5
GRV-ROBERTS	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.7.5
GRV	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.7.5
GRV-LAWSON	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.7.5
GRV-GARDNER	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.7.5
JET-X	SNELL JIS-C・R特選	F	'89.1.11
RSV	SNELL JIS-C・R特選	F	'89.1.11
VZ	JIS-C・M用	F	'89.6.13
VZ-II	JIS-C・M用	F	'89.6.13
GFV-R	JIS-C・R用	F	'89.9.5
VX-4R	JIS-C・M用	F	'89.11.7

●操アライヘルメット

名称	取得規格	形状	公認月日
F-V	SNELL JIS-C・R特選	F	'89.6.13
GIGA	SNELL JIS-C・R特選	F	'89.6.13
ASTRO-R	SNELL JIS-C・R特選	F	'89.6.13
MX-2	JIS-C・M用	J	'89.6.13

●光輪モーターズ

名称	取得規格	形状	公認月日
KVAS(KVL-KEVLAR)	JIS-C・R用	F	'85.4.18

名称	取得規格	形状	公認月日
KVAS(TV-FIBER)	JIS-C・R用	F	'85.4.18
KVAS(CROSS)	JIS-C・M用	F	'85.4.18
MDS(M84)	JIS-C・M用	F	'85.3.28
MDS(M90)	JIS-C・R用	F	'85.3.28
AGV(X70)	JIS-C・R,M用	J	'85.3.28
MDS(M81)	JIS-C・R用	F	'85.3.28
AGV(X300/83)	JIS-C・R用	F	'85.3.28
MDS(M83)	JIS-C・R用	F	'85.3.28
AGV(KR2000)	JIS-C・R用	F	'86.1.30

●ワールド通商株

名称	取得規格	形状	公認月日
ボルシェ・デザイン(CP-4)	JIS-C・R用	F	'86.2.25
KIWI(K-16)	JIS-C・R用	F	'86.7.2
KIWI(K-20)	JIS-C・R用	F	'88.1.6
ANSWER		F	'88.8.3

●コミネオートセンター

名称	取得規格	形状	公認月日
KF-RX	JIS-C・R用	F	'85.6.10
KF-RX	SNELL JIS-C・R特選	F	'85.10.8
KF-RV	JIS-C・R用	F	'86.3.26
KF-RC	JIS-C・R用	F	'86.9.9
ANSWER	SNELL JIS-C・M用	F	'86.9.9
NARVA NC-2	JIS-C・R特選	F	'88.10.5

●極東

名称	取得規格	形状	公認月日
NOLAN N42	JIS-C・R用	F	'85.2.28
NOLAN N25	JIS-C・R用	F	'87.5.6
NOLAN N35 AIR	JIS-C・R用	F	'88.5.13
AXO SPORT X-49	JIS-C・M用	F	'89.6.13

●日栄プラスチック株

名称	取得規格	形状	公認月日
DIC(TY-1)	JIS-C・R用	F	'86.4.30
DIC(DF-1)	JIS-C・R用	F	'86.1.9
DIC(DF-2)	JIS-C・R用	F	'87.3.31
DIC(GP*87)	JIS-C・R用	F	'87.7.7
DIC(K)	JIS-C・R用	F	'87.9.4
DIC(AR)	JIS-C・R用	F	'87.9.4
DIC(ZIO)	JIS-C・R用	F	'87.11.4
SUZUKI(ONE) S50C		F	'88.1.18
DIC-VR	JIS-C・R用	F	'88.12.12
DIC-Inc State	JIS-C・M用	J	'89.5.9
DIC-zio-SX	JIS-C・R用	F	'89.7.20
DIC	JIS-C・R用	F	'89.11.7

●興和精機株

名称	取得規格	形状	公認月日
GRIFFIN(G100TD)	JIS-B・TR,T用	J	'86.10.23
GRIFFIN(GS-520)	JIS-B・T用	F	'86.10.23
GRIFFIN(GX-707)	JIS-B・T用	F	'86.10.23
GRIFFIN(GS530)	JIS-B・T用	F	'86.11.23
GRIFFIN(GX707)	JIS-C・M用	F	'87.3.4
GRIFFIN(GS530)	JIS-C・R用	F	'87.3.4

●東京シート株

名称	取得規格	形状	公認月日
AMI(L05)	JIS-B・TR,T用	J	'86.7.2
R91	JIS-C・R用	F	'86.7.2
AMI(L06)	JIS-B・TR,T用	J	'87.10.7
AMI(L07)	JIS-B・TR,T用	J	'87.10.7
AMI(L08)	JIS-B・TR,T用	J	'87.10.7
RHEOS(R-21)	JIS-C・R用	F	'87.10.7
RHEOS(R-92)	JIS-C・R用	F	'87.10.7
RHEOS(R-93)	JIS-C・R用	F	'87.10.7
RHEOS(R-94)	JIS-C・R用	F	'87.10.7
RHEOS(R-95)	JIS-C・R用	F	'87.10.7

名称	取得規格	形状	公認月日
RHEOS(R-96)	JIS-C・R用	F	'87.10.7
RHEOS(R-97)	JIS-C・R用	F	'87.10.7
SEED(J-23)	JIS-B・TR,T用	J	'87.10.7
Ami		J	'88.1.18
SEED・R22		F	'88.1.18
SEED・R23		F	'88.1.18
RHEOS R98		F	'88.1.18
RHEOS R99		F	'88.1.18
RHEOS		F	'88.7.5
RHEOS RR101	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RR102	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RR103	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RR104	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RR301	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RR302	SNELL JIS-C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RA101	JIS-C・R用	F	'89.2.14
RHEOS RA102	JIS-C・R用	F	'89.2.14
RHEOS RA103	JIS-C・R用	F	'89.2.14

●谷尾商会

名称	取得規格	形状	公認月日
NAVA 3A/C	JIS-C・R用	F	'86.4.28
NAVA-8	JIS-C・R用	F	'87.7.7

●株ヤナセ

名称	取得規格	形状	公認月日
FJ(FJ-01)	JIS-C・R用	F	'86.5.28
FJ(FJ-02)	JIS-C・R用	F	'86.4.28
FJ(FJ-II・インテグラ)	JIS-C・R用	F	'87.7.7

●クノ工業株

名称	取得規格	形状	公認月日
EF-2	JIS-C・M用	J	'86.8.5
DELTA	JIS-C・M用	J	'86.8.5
AIGLE	JIS-C・M用	J	'86.8.5
LYNX	JIS-C・M用	J	'86.8.5
SETA(045)	JIS-C・R用	F	'87.3.4

●ユニコ株

名称	取得規格	形状	公認月日
VS-2	JIS-C・R用	F	'86.3.26
NEF(VS-2)	JIS-C・R用	F	'86.12.15
NEF-R02		F	'88.6.10

●ヤマハ大船渡製造株

名称	取得規格	形状	公認月日
GEORAMA-TS	JIS-C・R用	F	'86.1.30
GEORAMA-RS	JIS-C・R用	F	'86.2.24
FE-X	JIS-C・R用	F	'86.2.24
OE	JIS-C・M用	F	'86.2.24
GEORAMA-GFV		F	'88.3.15
GEORAMA-GFV-R	JIS-C・R用	F	'89.9.5
CFS	JIS-C・R用	F	'89.10.11

●ジャーディン・マセソン株

名称	取得規格	形状	公認月日
GPA(G1)	JIS-C・R用	F	'85.1.29
GPA(G2)	JIS-C・R用	F	'85.1.29
GPA(G4)	JIS-C・M用	J	'85.1.29
GPA(F1)	JIS-C・R用	F	'85.3.28
GPA(C1)	JIS-C・M用	F	'85.3.28
GPA(E1)	JIS-C・M用	J	'85.4.18

●マルシン工業株

名称	取得規格	形状	公認月日
VT-910	SNELL JIS-C・R特選	F	'85.9.18
VT-810	SNELL JIS-C・M用	J	'85.9.18

●レイズ

名称	取得規格	形状	公認月日
クラウター(JET-1)	JIS-C・M,TR用	J	'85.9.18

●株ジャパンプロダクト

名称	取得規格	形状	公認月日
R120N R2-1	JIS-C・R用	F	'86.7.2

●株旺文社インターナショナル

名称	取得規格	形状	公認月日
NAVA	JIS-C・T用	セミJ	'86.7.26

●株アール・エス・タイチ

名称	取得規格	形状	公認月日
JT(ALS-1)	JIS-C・M用	J	'87.9.4
JT(ALS-2)	JIS-C・M用	F	'87.9.4

●株ローヤル

名称	取得規格	形状	公認月日
ファンティックモーター	JIS-B・T用	J	'85.2.25

●株立花自動車部品

名称	取得規格	形状	公認月日
アクセル・クレード	JIS-C・R用	F	'85.7.15

●株大郡

名称	取得規格	形状	公認月日
BELL(MAG-4)	SNELL JIS-C・M用	J	'86.9.30

●株丸万茂又

名称	取得規格	形状	公認月日
MAC	JIS-C・R用	F	'87.8.5

●株ドルフィン・インターナショナル

名称	取得規格	形状	公認月日
BELL MOTO5	SNELL JIS-C・R特選	F	'89.5.9

MFJ公認部品

●株京浜精機製作所

部品名	型式	適用車種	公認月日
2冲イタルE/G用キャブレターASSY2	PJRR34	ロードレース用	'85.12.15
2冲イタルE/G用キャブレターASSY	PJRR36	ロードレース用	'85.12.15
2冲イタルE/G用キャブレターASSY	PJRR38	ロードレース用	'85.12.15
2冲イタルE/G用キャブレターASSY	PJMX34	モトクロス用	'85.12.15
2冲イタルE/G用キャブレターASSY	PJMX36	モトクロス用	'85.12.15
2冲イタルE/G用キャブレターASSY	PJMX38	モトクロス用	'85.12.15
2冲イタルE/G用キャブレターASSY	CRS36	ロードレース・モトクロス用	'85.8.28
2冲イタルE/G用キャブレターASSY	CRS38	ロードレース・モトクロス用	'85.8.28

●無限

部品名	型式	適用車種	公認月日
無限'86ME125エンジンパワーアップキット	YA1	モトクロス用	'85.11.28
無限SHOWA'86ME125ワータースポーターキット	YA1	'87CR125RH	'86.12.15
無限SHOWA'86ME125スペシャルリセクション	YA1	'87CR125RH	'86.12.15
無限SHOWA'86ME250ワータースポーターキット	YA2	'87CR250RH	'86.12.15
無限'86ME125フロントフォークASSY	YA1	'86CR125RG	'86.1.30
無限'86ME125スペシャルリセクション	YA1	'86CR125RG	'86.1.30
無限'86ME125スペシャルリセクション	YA2	'86CR250RG	'86.1.30
無限'86ME250ワータースポーターキット	YA2	'86CR50RG	'86.1.30
ME125Wエンジンパワーアップキット	YA1	CR125RH	'87.3.4
ME125エンジンパワーアップキット	YA1	CR125RJ	'87.12.9
ME125フロントフォークキット	YA1	CR125RJ	'87.12.9
ME125リセクション	YA1	CR125RJ	'87.12.9
ME250フロントフォークキット	YA2	CR250RJ	'87.12.9

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
ME250リヤクッション	YA2	CR250RJ	'87.12.29
ME125エンジンワッパークット	YA1		'89.1.27
ME125フロントフォークキット	YA1		'89.1.27
ME125リヤクッションASSY	YA1		'89.1.27
ME15フロントフォークASSY(横スタイフ)	YA1		'89.1.27
ME250リヤクッションASSY	YA1		'89.1.27
ME250フロントフォークキット	YA1		'89.1.27

●株ホンダレーシング

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
NS250R用6速ミッションキット	NE8	NS250R	'85.3.28
CBR400F用6速ミッションキット	NE5	CBR400F	'85.2.25
VF400F用6速ミッションキット	NE4	VF400F	'85.2.25
RS125RV用キャブレターASSY	PJ12A	RS125RV	'85.2.25
トランスミッションセット	NF2	VFR400R/Z	'86.3.26
トランスミッションセット	NF8	CBR400R	'86.7.9
トランスミッション	NH3	NSR250R	'86.10.30
トランスミッションセット	NFZ	VFR400R/2	'87.5.6
2.4リヤクッション/G用キャブレターASSY			'88.3.15
トランスミッションセット			'88.2.9
NSR250Rリヤクッション	NH3	NSR250R	'89.1.27
NSR250R・Lフロントクッション	NH3	NSR250R	'89.1.27
NSR250Rトランスミッションキット	NH3	NSR250R	'89.2.14
RS125RV、RS125RV1用シリンダー-COMP		RS125RV、RS125RV1	'89.6.13

●カヤバ工業株

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
リヤショックユニット	OG-T	ロードレース用	'85.11.28
リヤショックユニット	OGS-T	ロードレース用	'85.11.28
NSR250用リヤショック		NSR250	'88.1.6

●RS. SUGO

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
TZR250用6速クロスミッションキット	1KT	TZR250	'85.10.27
FZ750クロスミッションキット	1FM・M	FZ750	'85.3.28
FZR400用クロスミッションキット	1WG	FZR400	'86.4.28
TZR250用クロスミッションキット	1KT	TZR250	'86.10.13
SRX400クロスミッション	2NY	SRX400	'87.3.31
'87TZR250クロスミッション	1KT	'87TZR250	'87.3.31
SRX600クロスミッション	2NX	SRX600	'87.3.31
FZR400Rリヤサスペンションキット	2TX	FZR400R	'89.1.27
FZR400Rフロントフォークキット	2TK	FZR400R	'89.1.27
FZR400Rクロスミッションキット	2TK	FZR400R	'89.1.27
TZR250リヤサスペンションキット	3MA	TZR250	'89.1.27
TZ250ミッションレシオ変更キット	3MA	TZ250	'89.1.27
TZR250クロスミッションキット	3MA	TZR250	'89.1.27
TZ250シリンダーキット	3LC-C	TZ250	'89.2.14
FZR400Rクロスミッションキット	2TK-RM	FZR400R	'89.2.14
FZR400R用リヤサスペンションキット	2TK-RS	FZR400R	'89.2.14
FZR400R用フロントフォークキット	2TK-FF	FZR400R	'89.2.14
TZR250リヤサスペンションキット	3MA-RS1	TZR250	'89.2.14
TZR250ミッションレシオ変更キット	3MA-RMC	TZR250	'89.2.14
TZR250クロスミッションキット	3MA-RM	TZR250	'89.2.14

●カスノモーターサイクル

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
H・Hシリンダー	49VHH	TZ250('81-'84)	'85.2.25

●株カロッツェリアジャパン

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
オーリス・ガスショックアブソーバー	YA7100	TZR250	'88.1.6
オーリス・ガスショックアブソーバー	DV7430	TZR250	'88.1.6
オーリス・ガスショックアブソーバー	BA4412	NSR、RS100、RS125、RS250、RS125R、RS250R	'88.1.6

●株スポーツショップ イシイ

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
TZR250レース用リヤショックASSY	YC-1006	TZR250	'87.9.4
SDRリヤショックASSY			'88.2.9
TZ250用シリンダー	YC-1008	TZ250	'89.2.14

●川崎重工業株

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
KX125フロントフォークホートリッジキット	KX125-FC	KX125	'87.3.31
KX250フロントフォークホートリッジキット	KX250-FC	KX250	'87.3.31

●カワサキオートバイ販売株

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
GPZ400R用フロントフォークキット	ZX-R1	GPZ400R	'86.7.9
ZX-4用6速クロスミッションセット			'88.2.9
KR-1用6速クロスミッションセット			'88.2.9
ZX-4用フロントフォークキット	657FF1	ZX-4	'89.1.27
ZX-4用リヤショックアブソーバーキット	657RC1	ZX-4	'89.1.27
ZX-4用クロスミッションギヤセット	ZX400H	ZX-4	'89.2.14
ZX-4用フロントフォークキット	657FF2	ZX-4	'89.2.14
KR-1用クロスミッションギヤセット		KR-1	'89.3.
ZXR400、ZXR400R用キャブレターASSY		ZXR400、ZXR400R	'89.5.

●ヨシムラジャパン株

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
GSX-R400用クロスミッション	YC86	GSX-R400	'86.4.28
ヨシムラSHOWA41Fフォークキット	YS-001		'89.1.27
GSX-R400用クロスミッション用リヤクッション	YS-001	GSX-R400III	'89.1.27

●株日本ビート工業

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
クロスレシオトランスミッション	ZX400-D1	GPZ400R	'85.3.28

●株カワサキモーターサービス

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
KR250用6速クロスミッションセット	KR250AEM	KR250	'85.3.28
GPZ400R用6速クロスミッションセット	ZX400DEM	GPZ400R	'85.3.28

●南モリワエンジニアリング

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
'85NSR250R用リヤサスペンションキット	HO7	NSR250R	'89.4.11
CBR400R用リヤサスペンションキット	HO5	CBR400R	'89.4.11
'89RS250Rシリンダー改	NZ250	RS250R	'89.4.11

●オート用品株

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
GSX-R400RリヤショックアブソーバーASSY	SXR63R	GSX-R400R	'89.2.14
GSX-R400RフロントフォークASSY	SXR63F	GSX-R400R	'89.2.14

●株浅見レーシング

部 品 名	型 式	通 用 車 種	公 認 月 日
FRONT FORK UP SIDE DOWN	3548	モトクロス用	'90.1.3

MFJ公認タイヤ

●井上ゴム工業株

タ イ ヤ 名	サ イ ズ	公 認 月 日
TRIAL WINNER	4.00R18 TR-7	'86.3.26
TRIAL WINNER TR-9	4.00R18	'87.7.8

●日本ミシュランタイヤ株

タ イ ヤ 名	サ イ ズ	公 認 月 日
MICHELIN TRIAL COMPETITION×1 TL	4.00R18 TL	'87.7.8

●株日本ダンロップ

タ イ ヤ 名	サ イ ズ	公 認 月 日
K320	2.75-21 4PR	'86.11.23
K320	4.00R18 4PR	'86.11.23

MFJ共済制度

種 目	MFJ共済会掛金 (1名1大会)	共済会見舞金支払額		請求のために必要な書類
		最高限度額 (死亡、後遺症100%)	共済会見舞金支払額	
ロードレース	3,500円	MFJ共済会見舞金 1,000万円 (MFJが契約した傷 害保険含む)	MFJ共済会見舞金 A 通院実日数(ギブス等の固 定期間および通勤、通学、 就業が不可能として診断さ れた日数含む)×1,000円 B 入院実日数×1,500円 C 診断書作成補助金 5,000円	○MFJ共済会見舞金請求書 (様式9) ○完治したときの医師の診断 書 (様式10) 死亡、後遺症の場合は、上 記、様式9のほかは傷害保 険請求用紙(大正海上)等 の各種書類が必要となりま す。
スポーツプロダクション ロードレース 50・80ccのロードレース (ノーマル車レース含む)				
公認サーキットにおける シングル・ツイン・クラシックレース	2,000円			
モトクロス (市販車、レーサー125cc以上)	1,000円			
ミニモトクロス (80cc以下)	500円			
トライアル	200円			
ミニバイクレース	500円			
エンデュロ	500円			
ジムカーナー	500円			
スノーモビル	500円			
ツーリング・ラリー	500円			
ロードレースライセンス講習会 (ライセンス保持者のレーシングスクール含む)	1,000円			
モトクロスライセンス講習会 (ライセンス保持者のレーシングスクール含む)	500円			
トライアルライセンス講習会 (ライセンス保持者のテクニカルスクール含む)	200円			
スノーモビルライセンス講習会	500円			
ミニバイク講習会	500円			
ロードレース競技役員講習会	200円			
モトクロス競技役員講習会	200円			
トライアル競技役員講習会	200円			
ピットクルー	500円 (ライセンス料に含まれる)	↑	↑	↑
競技役員				
講師				

☆見舞金の支払われる期間は、受傷日から最高180日間以内の入院および通院の実日数分となります。

☆見舞金の請求期限は、受傷日より一年以内です。一年以上経過しますとその請求権は無効となります。

☆見舞金の支払われる適用範囲は、公認または承認された当該競技会の公式日程期間(主催者が申請した大会期間)で、かつ競技監督の統轄下において行われた競技中、または公式練習中に発生した事故とする(※サーキットが「行う特別スポーツ走行時の事故は、見舞金の請求は出来ません)。

☆同一大会で二種目以上出場する場合は、掛金の高い種目が適用されます。

☆上記共済会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下さい。

☆死亡、後遺症見舞金を受ける場合は、入院見舞金および診断書作成補助金は受けられません。

☆死亡見舞金の請求者は、法定相続人に限られます。

共済会見舞金請求の手続きは…

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。万一その日に連絡できない場合は、負傷日より2日後までにご連絡ください。なお、連絡がない場合は、見舞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共済会 見舞金請求書(様式9)と 診断書書式(様式10)をもらう

ケガをした大会の主催者またはMFJに、MFJ共

済会見舞金請求書(様式9)と診断書式(様式10)を請求してください。

3. 請求先は主催事務局

請求書中の必要な事項を自分で記入し、治療先の医師に診断書の記入を依頼してください。書類は一括して負傷者本人(代理人でもよい)が主催者事務局長宛に請求してください。見舞金は書類に不備のない場合に限り、2ヵ月以内に指定口座に振り込まれます。



歴代チャンピオン

'89年度全日本選手権シリーズチャンピオン〈国際A級〉



藤原慎彦
ロードレース (500cc)



岡田忠之
ロードレース (250cc)



山崎冬樹
ロードレース (125cc)



タグ・ポーレン
ロードレース (F1-F3)



岡部篤史
モトクロス (250cc)



光安鉄美
モトクロス (125cc)



成田 匠
トライアル

※歴代チャンピオンリストは、1968年度からのものです。なお、トライアルは'73年以降からです。



ROAD RACE

●ロードレース部門('68~'89年)

年	部門	クラス	氏名	年	部門	クラス	氏名	年	部門	クラス	氏名
'68	アマチュア	90cc	角谷 新二	'70	ノービス	250cc	小塚 法正	'72	ノービス	90cc	菅原 伸夫
		125cc	鈴木 聖弘			251cc以上	鍋田 正明			125cc	坂 公平
		250cc	大船 俊夫		90cc	江崎 正	250cc			上野 真一	
	251cc以上	中山 仁	125cc		青山 英二	251cc以上	富江 昭孝				
	ジュニア	90cc	酒井 幸吾		250cc	糟野 雅治	90cc		毛利 良一		
		125cc	森井 一夫		251cc以上	只野 光男	125cc		大本 十生		
250cc		谷口 茂夫	90cc	近藤 英二	250cc	大本 十生					
セニア	251cc以上	菱木 哲哉	125cc	小田 豊	251cc以上	片山 敬済					
	90cc	神谷 良明	250cc	大船 俊夫	125cc	遠辺富士夫					
	125cc	馬場 忠雄	251cc以上	河崎 裕之	250cc	阿部 孝夫					
'69	アマチュア	90cc	野田 正彦	'71	ノービス	90cc	平井 裕	'73	ジュニア	251cc以上	内田 隆
		125cc	斎藤 茂彦			125cc	上田 公次			125cc	小田 豊
		250cc	斎藤 茂彦			250cc	大橋 富夫			251cc以上	小田 豊
	251cc以上	中尾 康夫	251cc以上		松谷 光明	90cc	杉野 順三				
	ジュニア	90cc	角谷 新二		90cc	濱辺富士夫	125cc		松山 守		
		125cc	高井 幾次郎		125cc	青木 辰己	250cc		橋本久仁啓		
250cc		尾崎 俊彦	251cc以上	内田 隆	90cc	新田 茂					
セニア	251cc以上	里村 祥二	90cc	加藤 昇平	125cc	坂 公平					
	90cc	小田 豊	125cc	江崎 正	250cc	山崎 達衛					
	125cc	隅谷 守男	251cc以上	遠藤 恒雄	350cc	佐藤 順造					
'70	ノービス	90cc	隅谷 守男	'74	ジュニア	90cc	中尾 康夫	'74	エキスパート	125cc	毛利 良一
		125cc	金谷 秀夫			125cc	浅見 貞男			750cc	片山 敬済
		251cc以上	隅谷 守男			90cc	金谷 秀夫			125cc	角谷 新二
	ジュニア	90cc	岩道 博		125cc	杉本 泉	750cc		根本 健		
		125cc	柴谷 正昭		250cc	大船 俊夫	90cc		岡崎 隆史		
		251cc以上			251cc以上	金谷 秀夫					

年	部門	クラス	氏名	年	部門	クラス	氏名	年	部門	クラス	氏名
'74	ノービス	125cc	佐藤 健正	'78	エキスパート	350cc	石川 岩夫	'84	国際 B 級	250cc	田村 圭二
		250cc	酒井 克			750cc	上野 真一			フォーミュラ1	八代 俊二
	ジュニア	90cc	合津 悟志	'79	ノービス	125cc	富田 英志		フォーミュラ2	江崎 正郎	
		125cc	石井 康夫			250cc	斉藤 光雄		125cc	栗谷 二	
'75	アマチュア	250cc	橋本久仁啓	ジュニア	125cc	吉村 俊宏	250cc	500cc	小林 大彦		
		350cc	鈴木 修		250cc	阿部 三吉	500cc	平			
	エキスパート	125cc	岩道 博	国際 A 級	125cc	斉藤 三夫	'85	国際 B 級	フォーミュラ1	袴田 利明	
		750cc	阪本 裕介		350cc	木下 恵司			フォーミュラ3	太田 浩一	
セニア	125cc	青木 辰巳	国際 A 級	750cc	勝	125cc		250cc	125cc	井上 賢博	
	750cc	高井 幾次郎		125cc	五百部 徳雄	250cc		500cc	250cc	堀森 俊修	
'76	アマチュア	90cc	片橋 英治	ノービス	125cc	窪田 正二	'86	国際 A 級	フォーミュラ1	辻本 聡	
		125cc	東金 青男		125cc	山本 陽一			フォーミュラ3	山本 陽一	
	250cc	橋谷 俊彦	ジュニア	250cc	山本 陽一	125cc		250cc	500cc	山本 敏久	
	350cc	田口 勝雄		350cc	垣内 清孝	125cc		250cc	500cc	山本 敏久	
'77	ジュニア	90cc	酒井 克	国際 A 級	125cc	一瀬 憲明	'87	ジュニア	フォーミュラ3	町井 邦生	
		125cc	酒井 克		350cc	平 忠彦			125cc	250cc	町井 邦生
	エキスパート	125cc	大島 孝治	国際 B 級	750cc	鈴木 修		フォーミュラ1	山本 陽一		
		350cc	相沢 清		125cc	荒木 利春		250cc	500cc	山本 敏久	
セニア	125cc	石井 康男	国際 A 級	125cc	荒木 利春	'88	国際 A 級	フォーミュラ1	吉田 健一		
	750cc	江崎 正		250cc	中山 博文			125cc	250cc	500cc	吉田 健一
'78	ノービス	90cc	浅見 貞男	国際 B 級	350cc		竹村 浩生	'89	ジュニア	フォーミュラ3	新垣 敏之
		250cc	牧野 栄浩		500cc		七尾 道夫			125cc	250cc
	ジュニア	125cc	川上 水	国際 A 級	125cc	一瀬 憲明	500cc		250cc	嶋村 健太	
		250cc	東金 青男		350cc	藤本 水	125cc		250cc	田口 益充	
'79	エキスパート	125cc	水谷 勝	国際 B 級	250cc	窪田 雅樹	'90	国際 A 級	フォーミュラ1	大島 敏久	
		350cc	太田 一博		250cc	三浦 昇			250cc	500cc	清水 雅広
	ジュニア	125cc	坂田 浩之	国際 A 級	125cc	荒木 利春		フォーミュラ3	井上 直樹		
		350cc	毛利 良一		250cc	小林 大		125cc	250cc	原田 水	
'80	エキスパート	125cc	高井 幾次郎	国際 B 級	500cc	一瀬 憲明	'91	ジュニア	フォーミュラ3	福島 聡	
		750cc	佐藤 順造		125cc	福田 照男			125cc	250cc	坂田 和人
	ノービス	90cc	鈴木 利彦	国際 A 級	250cc	宮城 光		フォーミュラ1	宮崎 健		
		125cc	佐藤 裕文		500cc	吉田 健一		125cc	250cc	宮崎 健	
'81	ジュニア	250cc	藤本 泰東	国際 B 級	125cc	窪田 雅樹	'92	国際 A 級	フォーミュラ3	福島 聡	
		350cc	川上 清		250cc	坂口 彰			125cc	250cc	坂田 和人
	エキスパート	125cc	山名 久	国際 A 級	500cc	栗谷 二郎		フォーミュラ1	宮崎 健		
		350cc	徳外 仁久		125cc	斉藤 光雄		125cc	250cc	宮崎 健	
'82	ノービス	90cc	平野 芳男	国際 B 級	250cc	一瀬 憲明	'93	ジュニア	フォーミュラ3	福島 聡	
		125cc	坂田 裕之		500cc	福田 水			125cc	250cc	坂田 和人
	ジュニア	125cc	鈴木 修	国際 A 級	125cc	宮城 光		フォーミュラ1	宮崎 健		
		350cc	毛利 良一		250cc	吉田 健一		125cc	250cc	宮崎 健	
'83	ノービス	125cc	上田 幸也	国際 B 級	500cc	窪田 雅樹	'94	国際 A 級	フォーミュラ3	福島 聡	
		250cc	長谷川 嘉久		125cc	坂口 彰			125cc	250cc	坂田 和人
	ジュニア	125cc	伊藤 裕之	国際 A 級	125cc	栗谷 二郎		フォーミュラ1	宮崎 健		
		350cc	伊藤 巧		250cc	斉藤 光雄		125cc	250cc	宮崎 健	
エキスパート	125cc	藤本 泰東	国際 B 級	500cc	一瀬 憲明	フォーミュラ3	福島 聡				
	250cc	上田 公次		125cc	宮城 光	125cc	250cc	坂田 和人			



MOTOCROSS

●モトクロス部門('68~'89年)

年	部門	クラス	氏名	年	部門	クラス	氏名	年	部門	クラス	氏名
'68	アマチュア	50cc	堀 勇	'68	セニア	90cc	星野 一義	'69	ジュニア	250cc	鈴木 秀明
		90cc	堀 勇			125cc	星野 一義			90cc	山本 隆
	125cc	堀 勇	250cc	山本 隆	125cc	矢島 次郎					
	250cc	山下 和男	50cc	田中 敏夫	250cc	鈴木 忠男					
'69	ジュニア	251cc以上	山下 和男	アマチュア	90cc	多田 茂次	'70	ノービス	50cc	一色 薫	
		50cc	蛭名 博昭		125cc	中里 道夫			90cc	小田切 信雄	
	90cc	蛭名 博昭	250cc	岩尾 一敏	125cc	平野 芳男					
	125cc	西 信之	50cc	堀 勇	250cc	青木 雅和					
エキスパート	250cc	西 信之	ジュニア	90cc	従野 孝司	ジュニア	90cc	鈴木 都良夫			
	251cc以上	カールト・E・エー		125cc	鈴木 秀明		125cc	岩尾 一敏			

年	部 門	ク ラ ス	氏 名	年	部 門	ク ラ ス	氏 名	年	部 門	ク ラ ス	氏 名
'70	ジュニア	250cc	岩尾 一敏	'75	セニア	250cc	増田 耕次	'82	国際A級	125cc 250cc	大関 昌典 東福寺保雄
	セニア	125cc 250cc	吉村 太一 吉村 太一		ジュニア	90cc 125cc 250cc	月岡 尚人 月岡 尚人 横山 隆夫		ジュニア	125cc 250cc	天田 淳 天田 淳
'71	ノービス	90cc 125cc 250cc	栗原 和年 栗原 和年 斉藤 英夫	'76	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	光安 鉄美 青山 金助	'83	国際B級	125cc 250cc	茶谷 学 茶谷 学
	ジュニア	90cc 125cc 250cc	中村 忠 杉浦 種保 竹沢 正治		セニア	125cc 250cc	鈴木都良夫 竹沢 正治		国際A級	125cc 250cc	庄司 寛 杉尾 良文
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 瀬尾 勝彦		ジュニア	90cc 125cc 250cc	渡辺 義己 小沢 正孝 福田 正敏		ジュニア	125cc 250cc	舘所 伸一 小栗 伸幸
'72	セニア	125cc 250cc	矢島金次郎 上野 広一	'77	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	佐藤 健二 大泉 浩一	'84	国際B級	125cc 250cc	菅原 義広 鶴田 忍
	ノービス	90cc 125cc 250cc	藤 秀信 藤 秀信 藤 秀信		セニア	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 瀬尾 勝彦		国際A級	125cc 250cc	東福寺保雄 スターブ・マーン
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	小田切信雄 池田 勝		ジュニア	90cc 125cc 250cc	原本 松市 庄司 寛 ツインヘルコット		ジュニア	125cc 250cc	長沼 朝之 花田 茂樹
	ジュニア	90cc 125cc 250cc	唐沢栄三郎 唐沢栄三郎 唐沢栄三郎		ジュニア	125cc 250cc	佐々木 陸 佐々木 陸		国際B級	125cc 250cc	田淵 武 川崎 智之
'73	セニア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木都良夫	'78	セニア	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	岡部 篤史 スターブ・マーン	
	ノービス	90cc 125cc 250cc	菅家 恵 村上 光剛 菅家 恵		ジュニア	90cc 125cc 250cc	齊藤 武男 大久保和親 堀口 雅史	ジュニア	125cc 250cc	藤本 正勝 吉田 和泉	
	ジュニア	90cc 125cc 250cc	古田 哲郎 古田 哲郎 古田 哲郎		エキスパート ジュニア	125cc 250cc	秋元 春夫 原口 衛	国際B級	125cc 250cc	花田 茂樹 花田 茂樹	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	岸川 清秀 藤 秀信		セニア	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	伊田井佐夫 東福寺保雄	
'74	セニア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木 秀明	'79	ジュニア	90cc 125cc 250cc	小野沢良一 小野沢良一	ジュニア	125cc 250cc	岸田 隆夫 橋本 慎二	
	ジュニア	90cc 125cc 250cc	谷川 徹二 光安 鉄美 大賀 広美		国際B級	125cc 250cc	谷川 龍太郎 庄司 寛	国際B級	125cc 250cc	吉田 和泉 石橋 博也	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	渡辺 明 渡辺 明		国際A級	125cc 250cc	東福寺保雄 杉尾 良文	国際A級	125cc 250cc	岡部 篤史 東福寺保雄	
	セニア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木 秀明		ジュニア	125cc 250cc	平山 勝一 茶谷 学	ジュニア	125cc 250cc	大塚 元和 大塚 忠和	
'75	ジュニア	90cc 125cc 250cc	北村 隆資 青山 金助 青山 金助	'80	国際B級	125cc 250cc	岡部 篤史 岡部 篤史	国際B級	125cc 250cc	大塚 忠和 大塚 忠和	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	東福寺保雄 東福寺保雄		国際A級	125cc 250cc	東福寺保雄 福本 敏夫	国際A級	125cc 250cc	岡部 篤史 東福寺保雄	
	セニア	125cc	杉尾 良文		ジュニア	125cc 250cc	ロン・キンダー 馬場 善人	ジュニア	125cc 250cc	黒古 尚利 黒古 尚利	
'76	ジュニア	90cc 125cc 250cc	岩尾 一敏 吉村 太一 吉村 太一	'81	国際B級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年	国際B級	125cc 250cc	芹沢大藤樹 榎本 正則	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	栗原 和年 栗原 和年		国際A級	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	光安 鉄美 岡部 篤史	
	セニア	125cc 250cc	矢島金次郎 上野 広一		国際B級	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	伊田井佐夫 東福寺保雄	
'77	ジュニア	90cc 125cc 250cc	中村 忠 杉浦 種保 竹沢 正治	'82	国際B級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年	国際B級	125cc 250cc	黒古 尚利 黒古 尚利	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 瀬尾 勝彦		国際A級	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	芹沢大藤樹 榎本 正則	
	セニア	125cc 250cc	矢島金次郎 上野 広一		国際B級	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	伊田井佐夫 東福寺保雄	
'78	ジュニア	90cc 125cc 250cc	小田切信雄 池田 勝	'83	国際B級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年	国際B級	125cc 250cc	黒古 尚利 黒古 尚利	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	唐沢栄三郎 唐沢栄三郎		国際A級	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	芹沢大藤樹 榎本 正則	
	セニア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木 秀明		国際B級	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	伊田井佐夫 東福寺保雄	
'79	ジュニア	90cc 125cc 250cc	古田 哲郎 古田 哲郎 古田 哲郎	'84	国際B級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年	国際B級	125cc 250cc	黒古 尚利 黒古 尚利	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	岸川 清秀 藤 秀信		国際A級	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	芹沢大藤樹 榎本 正則	
	セニア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木 秀明		国際B級	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	伊田井佐夫 東福寺保雄	
'80	ジュニア	90cc 125cc 250cc	谷川 徹二 光安 鉄美 大賀 広美	'85	国際B級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年	国際B級	125cc 250cc	黒古 尚利 黒古 尚利	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	渡辺 明 渡辺 明		国際A級	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	芹沢大藤樹 榎本 正則	
	セニア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木 秀明		国際B級	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	伊田井佐夫 東福寺保雄	
'81	ジュニア	90cc 125cc 250cc	北村 隆資 青山 金助 青山 金助	'86	国際B級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年	国際B級	125cc 250cc	黒古 尚利 黒古 尚利	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	東福寺保雄 東福寺保雄		国際A級	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	芹沢大藤樹 榎本 正則	
	セニア	125cc	杉尾 良文		国際B級	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	伊田井佐夫 東福寺保雄	
'82	ジュニア	90cc 125cc 250cc	中村 忠 杉浦 種保 竹沢 正治	'87	国際B級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年	国際B級	125cc 250cc	黒古 尚利 黒古 尚利	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 瀬尾 勝彦		国際A級	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	芹沢大藤樹 榎本 正則	
	セニア	125cc 250cc	矢島金次郎 上野 広一		国際B級	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	伊田井佐夫 東福寺保雄	
'83	ジュニア	90cc 125cc 250cc	小田切信雄 池田 勝	'88	国際B級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年	国際B級	125cc 250cc	黒古 尚利 黒古 尚利	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	唐沢栄三郎 唐沢栄三郎		国際A級	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	芹沢大藤樹 榎本 正則	
	セニア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木 秀明		国際B級	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	伊田井佐夫 東福寺保雄	
'84	ジュニア	90cc 125cc 250cc	古田 哲郎 古田 哲郎 古田 哲郎	'89	国際B級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年	国際B級	125cc 250cc	黒古 尚利 黒古 尚利	
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	岸川 清秀 藤 秀信		国際A級	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	芹沢大藤樹 榎本 正則	
	セニア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木 秀明		国際B級	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美	国際A級	125cc 250cc	伊田井佐夫 東福寺保雄	



TRIAL

●トライアル部門('73~'89年)

年	部 門	氏 名	年	部 門	氏 名	年	部 門	氏 名
'73	選 抜	木 村 治 男	'79	ジュニア	佐 藤 雄 一	'85	国際B級	泉 裕 明
'74	ノービス	伊 吹 健 次	'80	国際A級	佐 藤 博 志	'86	国際A級	山 本 昌 也
'75	ジュニア	近 藤 博 志	'81	ジュニア	広 木 一 美	'87	国際B級	小 林 直 樹
'76	ジュニア	蜂 巣 秀 男	'82	国際A級	丸 山 嵐 保	'88	国際A級	山 本 昌 也
'77	エキスパート	加 藤 文 博	'83	ジュニア	石 原 正 美	'89	国際B級	小 谷 徹 志
'78	ジュニア	町 田 晴 一	'84	国際A級	黒 山 一 郎		国際B級	伊 藤 敦 志
	エキスパート	黒 山 一 郎		国際B級	高 田 雅 孝		国際A級	成 田 匠 志
	ジュニア	山 本 昌 也		国際A級	和 山 本 弘 行		国際B級	伊 藤 敦 志
	エキスパート	近 藤 博 志		国際A級	和 山 本 昌 也		国際A級	宮 道 昌 清
	ジュニア	山 田 民 雄		国際B級	米 沢 満 夫			成 田 匠 志
	エキスパート	近 藤 博 志		国際A級	山 本 昌 也			



Photo:DPPI

超えたところに、ミシュラン。

THE TIRE

MICHELIN

モーターサイクル・コンペティションの頂点、ワールドGP500。そこは、テクニックとテクノロジーだけが絶対の実力の世界。走りを支えるタイヤにも究極の性能が要求されています。これに応えるため、ミシュランは他に先駆けてラジアルを開発。84年のデビュー以来、圧倒的なポテンシャルを実証しつづけ、今期もローソン、シュワフツなど第一線のライダーたちの勝利に貢献しています。その超越したテクノロジーの代表、強靱な新素材「ケブラー」を使用したゼロディグリーベルトなどがそのままオンロードへ、軽量かつ高剛性、しかもグリップ力、操縦安定性、耐久性などあらゆる領域で完成された、ミシュランのストリート・ラジアルの中にそのまま結実しています。ケブラーは米国デュPont社の登録商標です。



**A59X
M59X**



今年もHi-Landに挑戦!



2輪走行ライセンス講習会 〈ライセンスは取得日より1ヶ年有効〉

- 申込方法 / 前日までに電話にて予約申し込みをして下さい。
☎ 022-395-2120・2123
- 受付時間 / AM 8:30～AM 9:00
- 当日持参 / 運転免許証、印鑑、健康保険証、写真2枚(3cm×2.5cm、無背景、無帽)、筆記用具(万年筆又はボールペン)。

- 費用 / ヘルメット、皮手袋、皮つなぎ、ブーツ、2輪車 (No付、レーサー共に可)
※20才未満の方については、所定の誓約書に競技者の署名と、なつ印(真印)を必要とします。
- 開催日 / 新規ライセンス発給料20,000円・共済費5,000円・合計25,000円
3月より12月までの間の毎週土・日曜日、及び祝・祭日
※但し、レース開催日などの特別催事がある場合は行いません。

Hi-land Grand National SP Champion Ship

(ハイランド選手権ロードレース第1戦併催)



西仙台ハイランドレースウェイに
各サーキットのプロダクション
チャンピオンが大集合!
さあ君もチャンピオンに挑戦!

主催及び参加申込先

主催/ハイランドレースウェイクラブ (Hi-RaO)
参加申込/西仙台ハイランドレースウェイ選手権事務局
申込期間/3月6日~3月16日
お問い合わせ先/〒989-34 仙台市青葉区新川早坂12
TEL. 022-395-2120・2123

4/14(土)・15(日)

※Hi-land Grand National SP Champion 大会は国内サーキットの'89地方選手権シリーズSP各クラス(S P 125、250 F、250、400) 1位~3位迄の選手を招待し、開催します。招待選手は出場料が無料、遠征費の一部が支給されます。出場御希望の招待対象の選手は、エントリーの手続きをお問い合わせの上申し込み下さい。

※挑戦者は'90MFJ国内B級所持者(SP125・250Fは国内C級でも可)であれば誰でも参加可能です。

'90 Hi-land ROAD RACE SCHEDULE

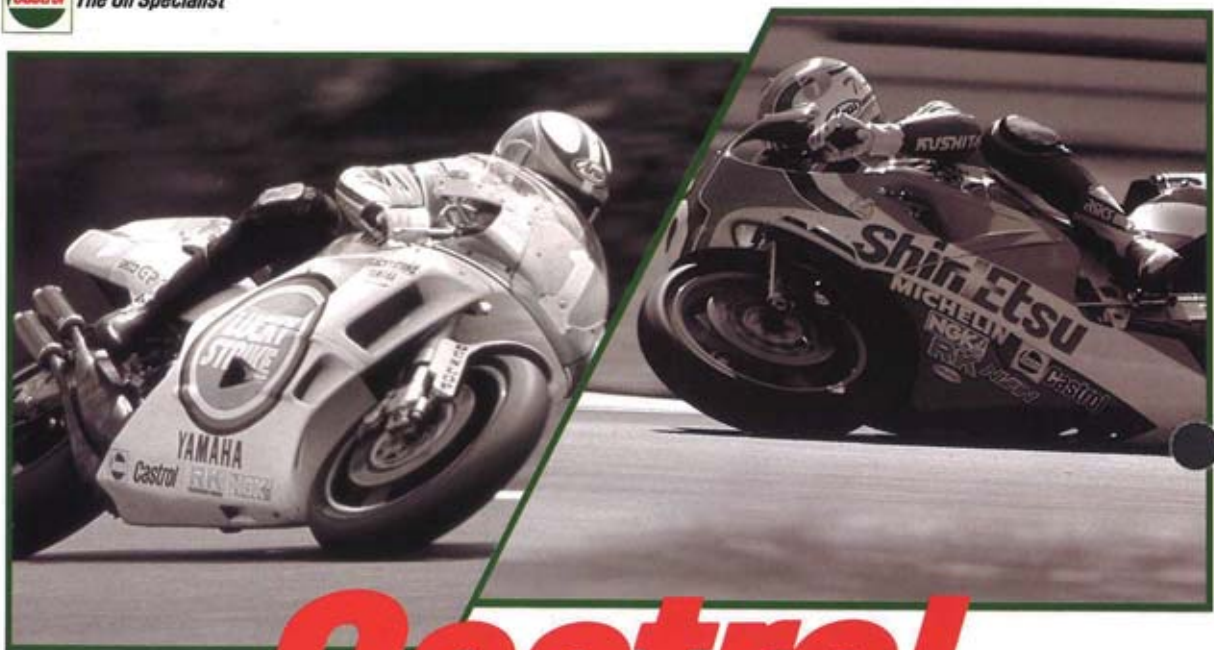
開催日	大会名称	申込期間	地方選手権										全日本選手権										
			S P				国内B級			国内A級			国際A級	スペシャル		国内A級			国際A級				
			SP 125	SP 250F	SP 250	SP 400	125	250	F-3	125	250	F-3	SP 750	MFJ カップ	50	80	125	250	F-3	125	250	F-3	
4月14日(出) 15日(日)	ハイランド選手権ロードレース第1戦 Hi-land Grand National SP Champion 大会併催	3/6 ~3/16	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○					●					
5月12日(出) 13日(日)	ハイランド選手権 ロードレース第2戦	4/3 ~4/13	●	●	●	●	○	○	○	○	○								●				
6月9日(出) 10日(日)	ハイランド選手権 ロードレース第3戦	5/1 ~5/11	●	●	●	●	○	○	○	○									●				
7月21日(出) 22日(日)	ハイランド選手権 ロードレース第4戦	6/12 ~6/22	●	●	●	●	○	○	○	○									●				
8月18日(出) 19日(日)	ハイランド選手権 ロードレース第5戦	7/10 ~7/20	●	●	●	●	○	○	○	○		☆							●				
9月22日(出) 23日(日)	全日本選手権第14戦 西仙台ハイランド大会	8/14 ~8/24																○	○	○	○	○	○
10月6日(出) 7日(日)	2時間・4時間 耐久ロードレース	8/28 ~9/7	○	○	○	○					○												
10月20日(出) 21日(日)	ハイランド選手権 ロードレース第6戦	9/11 ~9/21	●	●	●	●	○	○	○	○		○							●				

(●はハイランド選手権シリーズ表彰対象レース)

※ MFJカップは国内A級と国際A級の混走で行う。

※ ○ 2H...2時間耐久レース SP125・SP250Fの混走で行う。RiderはMFJ国内C級か国内B級のライセンス所持者で2名とする。

※ ○ 4H...4時間耐久レース SP250・SP400・F3の混走で行う。RiderはMFJ国内B級ライセンス所持者で2名とするが、その内1名はMFJ国内A級ライセンス所持者を登録することができる。



Castrol

オイルで決まる



Castrol
A747

2サイクル混合用
レース専用オイル
SAE : 50
化学合成油・植物油
の混合油
標準小売価格
¥4,000/1ℓ



Castrol
R30, 40

2サイクル混合用
・4サイクル
レース専用オイル
SAE : 30, 40
植物油
標準小売価格
¥3,000/1ℓ



Castrol
シントロン
エクストラ

4サイクル車用
API : SG/CD
SAE : 5W-50
化学合成油
標準小売価格
¥3,000/1ℓ
¥6,500/4ℓ



Castrol
Neues Formular
RS

4サイクル車用
API : SF/CC
SAE : 15W-50
化学合成油
標準小売価格
¥2,600/1ℓ
¥6,500/4ℓ



Castrol
New Formula TTS
新低煙処方

2サイクル分離・混合両用オイル
SAE : 20
化学合成油
標準小売価格 ¥1,500/0.5ℓ



Castrol
2TS
新低煙処方

2サイクル分離・混合両用オイル
SAE : 20
化学合成油
標準小売価格 ¥1,300/0.5ℓ



Castrol
GPS

4サイクル車用
API : SF SAE : 20W-50
部分合成油
標準小売価格 ¥1,500/1ℓ



Castrol
GP

4サイクル車用
API : SF SAE : 10W-40
鉱物油
標準小売価格 ¥1,500/1ℓ



Castrol
SUPER SPORTS

2サイクル分離・混合両用オイル
SAE : 20
部分合成油
標準小売価格 ¥1,300/1ℓ



Castrol
ミニ・バイク

2サイクル分離・混合両用オイル
SAE : 20
部分合成油
標準小売価格 ¥900/1ℓ



Castrol
GTX-7 DC-TURBO
2輪車専用

4サイクル車用
API : SG SAE : 10W-30
鉱物油
標準小売価格 ¥1,350/1ℓ



Castrol
GTX-7
2輪車用

4サイクル車用
API : SF SAE : 15W-40
鉱物油
標準小売価格 ¥1,050/1ℓ

※(上記の価格には、消費税は含まれておりません。)

■使用車の取扱説明書、及び缶の裏書に従ってお使いください。■お求めは全国の2輪店どうぞ。■カストロール株式会社 〒102 東京都千代田区麹町3-1 泉屋ビル TEL.03(265)6101(代)

SUPER PERFORMANCE PRO-TECH

NS-10

速さだけを見つめた究極の設計。

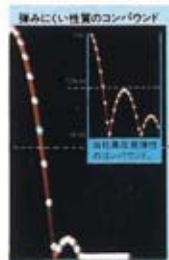
およそバイクに乗る人にとって、速さは永遠の魅力をもたらしているものです。バイクの原点だと思います。だからIRCは速さだけを見つめて、タイヤを作りました。プロテックNS-10。はっきり言って超激なタイヤです。耐摩耗性やウェット性能など、速さを追求するうえで障害となる要素には、あえて目をつぶり必要最小限に留めました。そのかわり、そこで犠牲にした分はすべてグリップの追求に注ぎ込みました。これは私達作る側にとっても、ライダー諸兄にとっても夢だったタイヤです。いま目の前にそれがあります。速さの追求。その顕著な例がコンパウンドです。プロテックNS-10は一般市販ロードタイヤでは最も柔かなコンパウンドを採用しました。タイプAスケールで60°-64°という極端なもの(一般タイヤが45°前

後)。またグリップ力を決定する反発弾性も徹底して低くしました。路面がっちり密着して絶大なグリップ力を発揮します。例えば、右の判版のように極めて弾みにくい材質なのです。ですからアスファルトの細かな凸凹まで包み込み、ガッチリと握って離さないのです。パターンデザインもグリップ追求の顕著な例です。私達の理想はスリックでした。しかし最低限の耐ウェット性能のために、やむを得ずグループを設けたのです。フロントにはストレートとウイングを、

リアにはブーメラン&アーチチャーリーカットを…。イメージはロードゴーイングスリックです。しかもこの溝4mmから6.5mmへと次第に巾広くなる形状です。次なる速さの追求はケーシング構造です。強力な構造体でトレッドをガッチリと支えます。強靱なケーシングに柔かくグリップの良

いトレッドを、これはまさにレーシングタイヤのコンセプトと同じなのです。加えて、操縦性を決定する断面形状もプロテックの名にふさわしいものです。フロントには運動性、リアには安定性を追求する断面形状を採用しました。徹底してスピードのみを追い続けたプロテックNS-10。峠ではもちろんサーキットでも大活躍が期待されます。

しかし、特に公道ではその性能をフルに引き出すテクニックと、速さをコントロールする理性が求められます。それがこのタイヤの味なのです。



反発弾性が高いほどグリップ力が増える。プロテックNS-10は、この関係の両方を満たすように設計されている。

は一般市販ロードタイヤでは最も柔かなコンパウンドを採用しました。タイプAスケールで60°-64°という極端なもの(一般タイヤが45°前

トレッド
コンパウンドは反発弾性の写真を見ていただければ一目瞭然。路面に直接当たる部分だけに、デザインの詳細まで研究しつくされているのです。

ブレーカー
これもカーカス同様、NS-10には2枚使用されています。路面からの衝撃を収め、トレッドに受けた外傷を深部まで及ぼさない役目をしながら、トレッドとカーカスの割離を防ぎ、全体の強度を上げるという重要な部分です。

カーカス
NS-10の内部構造はカーカス部に最も特徴があります。極太ナイロンをゴムで被覆した層としたため、強靱な骨格を形成しているのです。配列はもちろんバイアス(斜め)構造。

ファイバー
NS-10はこの部分から上のサイドウォール部で乗り心地、クッション性を確保しています。

ビードファイバー
鋼線を入れてゴム被覆した輪形をした補強部品。高圧空気を充填したタイヤをリムに固定する、タイヤの基本となる部分です。

インナーライナー
チューブと同じ素材を使ったチューブレスタイヤの内層ゴム。空気透過性が少なく、空気漏えいを防ぐ役目をしています。



FRONT
90/90-18 51H
100/90-16 54H
100/80-17 52H

REAR
110/90-18 58H
120/90-17 61H
120/90-18 62H
130/70-18 63H

私達と私達のタイヤに対する御意見をドシンドシお寄せ下さい。私達はそれを大歓迎します。①現在お乗りになっているバイク②使用中のタイヤ(他メーカーでも可)です③タイヤに対する御意見④住所⑤電話番号⑥氏名⑦年令⑧職業を書いて、〒107東京都港区赤坂6-5-36-B11相模原事務所内IRC情報センターRS係まで。

marchesini

マルケジーニ・ホイール



パワーを100%路面に伝えるために、
 運送性を含む操縦性向上のためには、
 いいホイールが必要
 つねに究極を求めてやまない
 レーシングフィロソフィーから生まれた
 イタリアン・プロダクト
 マルケジーニ・ホイール
 高精度のマグネシウムを
 高い鍛造技術でシンプルに成型

みごとにまでの高剛性と超軽量化を実現。
 ワークス系マシンが競って使用して、
 確かな性能を証明。

予約受付中/適応車種LIST

車種	サイズ	価格(¥)	適応タイヤサイズ
GSA-R1100(98)	F:350-17	103,000	120/130-17
	R:500-17	123,000	170-17
	R:550-18	123,000	170-18
GSA-R1100(-98)	F:350-17	103,000	120/130-17
	R:500-17	123,000	170-17
	R:550-18	123,000	170-18
GSA-R750(98)	F:350-17	103,000	120/130-17
	R:500-17	123,000	170-17
	R:550-18	123,000	170-18
FZR1000/750	F:350-17	103,000	120/130-17
	R:500-17	123,000	170-17
	R:550-18	123,000	170-18
YZ250(98) (レーサー)	F:350-17	103,000	各レーシングタイヤ
	R:450-17	113,000	
	R:450-18	113,000	
	R:475-18	118,000	
RC301(フロント/アタッシュ シフト交換必要) アタッシュシャフト:¥2,400	F:350-17	104,000	120/130-17
	R:550-17	148,000	170-17
	R:550-17	148,000	
MS250(98/90) (レーサー)	F:350-17	104,000	各レーシングタイヤ
	R:450-17	113,000	
	R:500-17	118,000	
RS125(88) (レーサー)	F:185-18	85,000	各レーシングタイヤ
	R:215-18	88,000	

発売予定/適応車種LIST

車種	サイズ	予定価格(¥)	適応タイヤサイズ
GSA750T1/1100	F:275-18	発売中	110-18
	R:400-18	発売中	140-18
GSA-R400J	F:350-17	103,000	120-17
	R:450-17	発売中	150-17
	R:450-18	発売中	150-18
RGF-250F	F:350-17	103,000	120-17
	R:450-18	発売中	150-18
SRM4/S	F:250-17	発売中	100-17
	R:275-18	発売中	120-18
BR01S/2	F:275-17	発売中	110-17
	R:450-17	発売中	150-17
RS250(90) (レーサー)	F:225-17	96,000	各レーシングタイヤ
	R:300-17	106,000	

- 素材/マグネシウム合金・カラー/パールホワイト
- マルケジーニホイールは、ボルトONで簡単に装着することができます
- 製品の仕様・価格は予告なく変更する場合がございますので、あらかじめご了承下さい
- 上記表示価格は消費税別は、定まっております



※重量比較表 世界最高の軽量化を実現

70ccホイール STD軽量化:43% (1.1kg差)	重量
一般車輪(170-17)	5.1kg
MARVIC (150-17)	3.6kg
marchesini(250-17)	2.9kg

110ccホイール STD軽量化:41% (1.1kg差)	重量
STD (140-17)	8.3kg
MARVIC (150-17)	5.7kg
marchesini(250-18)	4.9kg

●スプロケット・ダンパー
 エンジン、ミッション、チェーンスプロケット等の摩耗
 換装を目的として考案されたガスプロケット・ダンパー。
 マウンティングドラム内に納められた5-6mmのラバーが、
 ホイール各部への負担を軽減。さらには強烈な
 加速減速時のショックをもやわらげる。
 経年劣化のメリットとして、フレキシブルな弾力性、制動
 カルP、パワーロスの減少、ひいては燃費向上をもたらす



ヨシムラ marchesini Wheel
 総発売元:ヨシムラJAPAN
 各メーカーデパート/店

'90モデル用予約開始!!

- '90TZ250用
F:350-17 ¥103,000
R:500-17 ¥118,000
- '90RS125用
F:225-17 ¥96,000
R:300-17 ¥106,000

- '90RS250用
F:350-17 ¥104,000
R:450-17 ¥113,000
R:500-17 ¥118,000

ヨシムラ・ユーザークラブ ポップス・クラブ 入会受付中

ライダーたちの明るく楽しいバイクライフを願ってやまないヨシムラ
 が長年におわたって構想を練ってきたユーザークラブが発足。
 その名も"POPS CLUB=ポップス・クラブ"ご存知、あの
 ポップ吉村が考案して名付けてくれた名前だ。どうぞ、素敵で
 しょう。POPS CLUBメンバーの資格は、格別ウルサイもの
 ではない、それこそ誰れだてに入れる。ヨシムラユーザーに限
 らない、もちろんライダーにも限らない。ただ、できれば極上の
 スピリッツ、フレンドシップの持ち主であってほしい。

入会申し込みの方及び詳しい資料ご希望の方は、ヨシムラJAPAN POPS
 CLUBまで、入会申し込み書あるいは入会申し込み案内のいずれかを明
 記のうえにガキでお申し込み下さい。

チャレンジロードを、ともに駆けている。

全日本選手権500ccクラス、2年連続チャンピオン、藤原儀彦。

目標というものは、超えられてしまった瞬間

単なる通過点の意味しかもたないことを知っている。

挑戦し続けることが、

唯一頂点に通じる道であることも知っている。

この天与の才能と強靱な精神の持ち主に、幸いあれ。

日本の、そして世界の

チャレンジロードをともに駆ける

GRAND PRIX GENERATION

GRAND PRIX GENERATION

KADOYA

RACING SPIRIT AND CRAFTSMANSHIP

SINCE 1935

和歌山 〒111 東区新田町西通町3-29-21 TEL:01943-2006

'90年代のモータースポーツ・アスリート達へ。

進化したライディングスタイルが、レザースーツの CUTTING を変えた。

80年代から90年代へ。刻々と進歩を重ねるマシン、そしてそれに伴って変化するライディングポジション。ライダーはさらに低く構えることを、トラクションの変化を素早く感じ取ることを、そしてマシンを積極的にコントロールすることを要求される。

1990年のニューモデルKI-230は、サーキットを走るライダーの動きを研究し、よりライディングフォームにフィットする CUTTING を採用。ある部分は大膽に、そしてある部分はミリ単位の変更を従来のパターンに加えていった。たとえば、深い前傾姿勢に合わせてアームホールをより前に設定したこと、ハターンを大きく変更して、足の開く角度を格段に大きくしたこと。それに伴い膝のシャーリングは従来よりも小さくすることが可能になり、そのため転倒時の膝位置のずれも最小限におさえることができた。その他、大型化した肘パッドや、穴の大きさ、個数などを吟味したバンディング等、アスリートとしてのライダーにジャストフィットする構造を現実のものとした。あなたも一度、このスーツを試着していただきたい。最初は少し窮屈に感じられるこの CUTTING も、ライディングフォームをとった瞬間うそのように動きやすくなるはずだ。KI-230でクシタニからの新しいフィットネスの提案を感じていただきたい。



KI-230の大きなデザインポイントとなっているショルダーパッド。単にデザインのみならず、特に折れやすい部分を保護。



ヒザのパッドと同時に、ベルクロベースも大型化。バンクセンサーの取り付け位置に自由度が増し、深いバンクにも対応できる。

KI-230 シェルタースーツ

ニューパターンを採用により運動性を飛躍的に向上させたロードレース用レザースーツ。

●素材：(表)牛革(裏)マーバスマッシュ ●仕様：肩、肘、膝、鎖骨、背骨にインナープロテクター。肩から脇とヒザ上にシャーリングヒザ裏にリヤードを標準装備。両脇とヒザ内側にバンキングセンサーホルダータイプのエアタクト。同大モトにKUSHITANIキム入り。K-03Cレーシングセンサー付き。●カラー：青、白、白、ガンメタリック ●サイズ：M、L、LL ●¥170,000

■クシタニショップでは通信販売も受け付けております。お申し込みは、各ショップに在庫状況など直接お確かめの上お願い致します。■表記価格には消費税は含まれておりません。



株式会社 クシタニ
東京都世田谷区上用賀5-2-12 ☎03(707)2361
仙台営業所：仙台市宮城野区福地4-13-1 ☎022(295)5116
東京営業所：世田谷区上用賀5-2-12 ☎03(707)2361
浜松営業所：浜松市三島231 ☎0534(4)10251
大阪営業所：大阪市淀川区西中島6-8-31 ☎06(300)0330
熊本営業所：熊本市江津2-31-1 ☎096(379)1752

NGK Vシリーズプラグ

V・VXプラグは、
金・銀カラーのパッケージが目印です!



金のパッケージ
Vプラグ

細いゴールドパラジウムの中心電極により、着火性能がよく、始動性・加速性、燃費などにすぐれています。

銀のパッケージ
VXプラグ

プラチナを使用した細い中心電極と先のとがった側面電極が高エネルギーを生み、エンジン性能をフルに引きだします。



Vシリーズプラグは、一般プラグに比べ、中心電極径が非常に細くなっており、着火性能が格段にすぐれています。さらに、プラグの放電する電圧が低いため、エンジン性能がフルに発揮されます。

特徴

- ① 良好な始動性がえられ、低温時には特に効果があります。
- ② アイドリングの安定性が向上します。
- ③ 加速時のレスポンスが良好です。
- ④ 燃費が向上します。

NGK Vシリーズプラグ



ゴールドパラジウム
Vプラグ
(9) BP5EV



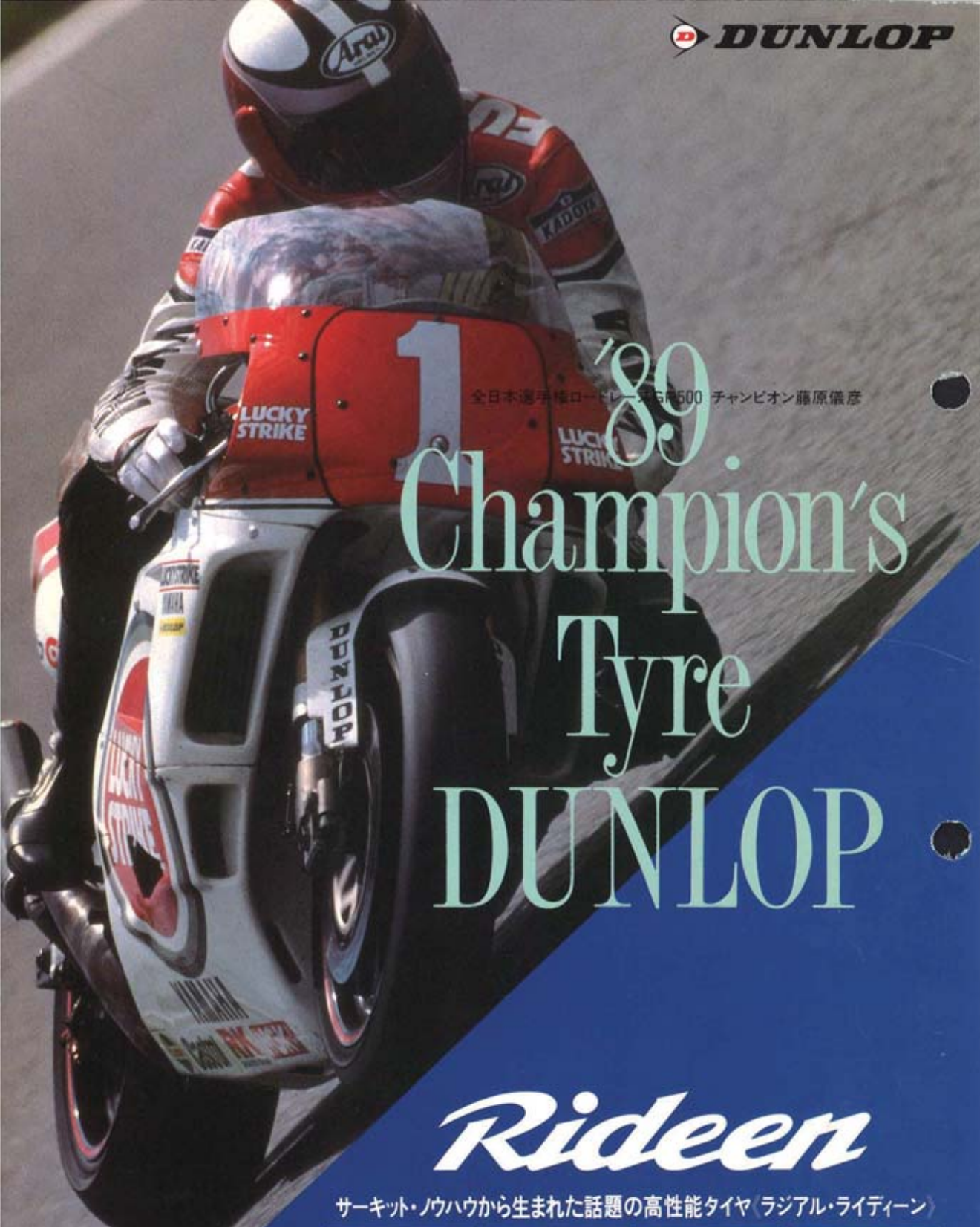
プラチナ
VXプラグ
(9) BP5EVX



ゴールドパラジウム
EGVプラグ
(9) BBEGV



DUNLOP



全日本選手権ロードレースGP500 チャンピオン藤原儀彦

'89 Champion's Tyre DUNLOP

Rideen

サーキット・ノウハウから生まれた話題の高性能タイヤ(ラジアル・ライディーン)



1989年11月1日発行 1冊100円(税別) 発行所:日本タイヤ工業株式会社 東京都中央区日本橋二丁目一丁目一〇〇号