

2001

MOTORCYCLE SPORTS RULES

国内競技規則

ROAD RACE
MOTOCROSS
TRIAL
SNOW MOBILE
DRAG RACE

MFJ




アライヘルメット

挑戦します。

※価格に消費税は含まれていません。※写真の商品は、印刷のため実物とは若干異なって見える場合があります。店頭にてご確認ください。

●アライ製品については、品質管理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 〒330-0841 埼玉県大宮市東町2-12 TEL(048)641-3825~7

2000 SUPER BIKE CLASS CHAMPION

2000 ALL JAPAN ROAD RACE CHAMPIONSHIP

おめでとうチャンピオン、さらなる栄光をその手に――。

長い積み重ね、さまざまなアクシデント、強いプレッシャー、
すべてのマイナス要因を跳ね返しプラスに変える。

その力を発揮できる者こそ
チャンピオンの栄冠を受けるにふさわしい。

井筒仁康――。

アライはこの新しいヒーローの出発を心より祝福します。

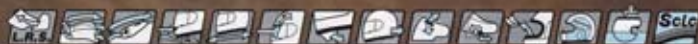
(IZUTSU)モデル RX-7RR3でデビュー。



RX-7RR3
IZUTSU

●機種名:RX-7RR3 IZUTSU ●帽体:ScLe (スーパー・コンプレックス・ラミネート・コンストラクション) ●規格:スネル2000 JIS規格 ●内装:ハイフィッティング内装(頬パッド調節可能・特許出願中) ●シールド:スーパーアドシスLポスト付標準装備(特許出願中) ●サイズ:(53-54)(55-56)(57-58)(59-60)(61-62)

¥55,000 (2001年2月発売)



負けることは怖くない。
怖いのは
挑む心を失うことです。



500ccランキング3位
マックス・ビアッジ (イタリア)
マールボロ ヤマハ チーム



500cc
カルロス・チェカ (スペイン)
マールボロ ヤマハ チーム



500cc
ギャリー・マッコイ (オーストラリア)
レッドブル ヤマハ W.C.M.

■ **メーカーチャンピオン獲得!**

FIM2000 ロードレース・ワールドグランプリ 250、500ccクラス

Racing, the YAMAHA spirit!

バイクにフレンドシップ



Manner

グッドライダーは、
ルールとマナーを
守ります。



ワールドスーパーバイクレンキング2位
芳賀紀行 (日本)
 ヤマハ WSB チーム



250cc
松戸直樹 (日本)
 ヘトロナス・スプリンタ・チームTVK



250ccランキング2位
中野真矢 (日本)
 チェスターフィールド ヤマハ テック3



500cc
レジス・ラコーニ (フランス)
 レッドブル ヤマハ W.C.M.



500cc
阿部典史 (日本)
 ANTENAS ヤマハ D'ANTIN



250ccチャンピオン
オリビエ・ジャック (フランス)
 チェスターフィールド ヤマハ テック3

ヤマハは今シーズンのワールドグランプリにおいて、メーカーチャンピオンの栄誉を獲得。そして、250ccクラスにおいては、オリビエ・ジャック選手がワールドチャンピオンの座に輝きました。レースは勝負ごとです。結果を得ることが目的ではありませんが、ヤマハはそれだけではありません。それ以上に大切にしていることがあります。それは前進し続ける情熱です。レーサーのみならず、人間の可能性は無限です。それには常にレース活動が続けることが必要であり、同様に、一人でも多くみなさまに楽しんでいただけるモーターサイクルを作り続けることだと考えます。来シーズンのレース活動、そして、21世紀のヤマハにどうぞ、ご期待ください。

●メーカーチャンピオン：ライダーのチャンピオンシップとは別に、マシンを提供するメーカーに対して設定されているチャンピオンシップ。各メーカーの最上位のライダーの獲得ポイントにレースごとに累計しそのポイント数で決定されます。

www.yamaha-motor.co.jp/race/

 **YAMAHA**

ヤマハ発動機販売株式会社

〒438-0016 静岡県静岡市岩井2000-1



YZ250

■全長×全幅×全高 2,175mm×827mm×1,201mm
 ■軸間距離/シート高/最低地上高 1,480mm/997mm/250mm
 ■乾燥質量 97.5kg
 ■エンジン種類/排気量 2サイクル・水冷・2ストローク・161cc/249cm³
 ■最高出力 36.9kW(50ps)/11,000rpm
 ■最大トルク 4.9N・m(0.5kgf・m)/7,500rpm
 Uターンの5速



YZ125

■全長×全幅×全高 2,132mm×827mm×1,213mm
 ■軸間距離/シート高/最低地上高 1,444mm/993mm/400mm
 ■乾燥質量 87.5kg
 ■エンジン種類/排気量 2サイクル・水冷・2ストローク・110cc/134cm³
 ■最高出力 26.7kW(36ps)/11,500rpm
 ■最大トルク 2.55N・m(0.26kgf・m)/10,000rpm
 Uターンの5速

COMPETITION MODEL

FULL LINE UP



YZ80LW

メーカー希望小売価格 **¥319,000**

■全長×全幅×全高 1,891mm×735mm×1,177mm
 ■軸間距離/シート高/最低地上高 1,263mm/890mm/289mm
 ■乾燥質量 69kg
 ■エンジン種類/排気量 2サイクル・水冷・2ストローク・91cc/103cm³
 ■最高出力 20.9kW(28ps)/12,000rpm
 ■最大トルク 16.7N・m(1.7kgf・m)/11,000rpm
 Uターンの5速



YZ80

メーカー希望小売価格 **¥299,000**

■全長×全幅×全高 1,803mm×725mm×1,105mm
 ■軸間距離/シート高/最低地上高 1,257mm/854mm/347mm
 ■乾燥質量 64kg
 ■エンジン種類/排気量 2サイクル・水冷・2ストローク・91cc/103cm³
 ■最高出力 20.9kW(28ps)/12,000rpm
 ■最大トルク 16.7N・m(1.7kgf・m)/11,000rpm
 Uターンの5速



TT-R125W

メーカー希望小売価格 **¥269,000**

■全長×全幅×全高 1,765mm×795mm×1,095mm
 ■軸間距離/シート高/最低地上高 1,270mm/805mm/295mm
 ■乾燥質量 79kg
 ■エンジン種類/排気量 4サイクル・水冷・SOHC・2バルブ/124cm³
 ■最高出力 7.2kW(9.8ps)/8,000rpm
 ■最大トルク 8.9N・m(0.9kgf・m)/6,500rpm
 Uターンの5速



TT-R90

メーカー希望小売価格 **¥199,000**

■全長×全幅×全高 1,525mm×605mm×855mm
 ■軸間距離/シート高/最低地上高 1,040mm/625mm/172mm
 ■乾燥質量 60kg
 ■エンジン種類/排気量 4サイクル・水冷・SOHC・2バルブ/89cm³
 ■最高出力 4.1kW(5.5ps)/7,000rpm
 ■最大トルク 6.1N・m(0.62kgf・m)/4,000rpm
 Uターンの3速



PW80

メーカー希望小売価格 **¥159,000**

■全長×全幅×全高 1,540mm×640mm×880mm
 ■軸間距離/シート高/最低地上高 1,050mm/635mm/189mm
 ■乾燥質量 67kg
 ■エンジン種類/排気量 2サイクル・水冷・2ストローク・101cc/120cm³
 ■最高出力 3.5kW(4.8ps)/5,500rpm
 ■最大トルク 6.3N・m(0.64kgf・m)/5,000rpm
 Uターンの3速



PW50

メーカー希望小売価格 **¥109,000**

■全長×全幅×全高 1,245mm×575mm×715mm
 ■軸間距離/シート高/最低地上高 895mm/445mm/125mm
 ■乾燥質量 37kg
 ■エンジン種類/排気量 2サイクル・水冷・2ストローク・110cc/140cm³
 ■最高出力 1.9kW(2.6ps)/6,500rpm
 ■最大トルク 3.5N・m(0.36kgf・m)/4,500rpm
 ステップアップ

※詳しくはヤマハバイク販売店までお問い合わせください。

●写真のため、製品の仕様は予告なく変更する場合がございますのでご了承ください。●価格に限りがありますので、お早めにお申し込みください。他、予約は数量限定を越えた場合、一部納期が変更になりますのでご了承ください。●予約納期が過ぎた場合はご購入ができません。ご了承ください。

●価格には消費税がのまされています。●価格はあくまでメーカー希望小売価格です。●価格は変動価格です。●価格は別途送料がかかります。●詳しくは販売店にお問い合わせください。

バイクにフレンドシップ



BIKE NATURALIST
 河原・森林・山原には動物がいます。
 進行販売、業界最良の
 10年保証を誇るヤマハバイク。

Manner

グッドライダーは、
 ルールとマナーを
 守ります。

時代への回答。軽量 4cycle YZ250Fデビュー! FOUR-CYCLE MORE POWER!



YZ250F

■全長×全幅×全高	2,165mm×827mm×1,303mm
■軸間距離/シート高/最低地上高	1,475mm/998mm/382mm
■乾燥重量	96.5kg
■エンジン種類/排気量	4サイクル・水冷・DOHC・5バルブ/249cm ³
■最高出力	31kW (41.5ps) / 10,500r/min
■最大トルク	28N・m (2.9kgf・m) / 8,500r/min
■変速機形式	リターン式5段



YZ426F

■全長×全幅×全高	2,171mm×827mm×1,303mm
■軸間距離/シート高/最低地上高	1,490mm/998mm/373mm
■乾燥重量	105.0kg
■エンジン種類/排気量	4サイクル・水冷・DOHC・5バルブ/426cm ³
■最高出力	43kW (58.0ps) / 9,000r/min
■最大トルク	49N・m (5.0kgf・m) / 7,000r/min
■変速機形式	リターン式5段

お求めはお近くのヤマハモーターサイクル販売店まで。

インターネットでヤマハ発動機の企業情報および製品情報をご覧いただけます。
ホームページアドレス <http://www.yamaha-motor.co.jp/>

●改良のため、製品の仕様は予告なく変更する場合がありますのでご了承ください。

●このYZ250Fは、各地域別・クラス区分・車両構成によってはお取り扱いできない場合があります。詳しくは下記の場合、
弊社主催のYZ250Fが対象である事を確認してからご購入、ご使用ください。

●YZ426F/250Fは一部のコース、レースの設置場（エンフォーロブメントレギュレーション）に対応するアライナー・サイドカバーを装着。

- YZ426F/250Fは、運輸者の認定を受けていませんので、ナンバープレートを取得することはできません。
- YZ426F/250Fは、道路を走行しますと、道路交通法及び道路運送車両法の違反となります。
- 私道、社寺の境内、公園、海辺、堤防上、農道、林道など、いわゆる道路の形態を整えていないところでも人や車が自由に入り出りできる場所は、道路とみなされます。走行場所には十分注意してください。



YAMAHA

ヤマハ発動機販売株式会社

〒438-0016 静岡県磐田市岩井2000-1

鳥の聲と沢のせせらぎ。
耳を澄ませば、風の通り過ぎる音もある。
体の中からリフレッシュする、小さな旅。



BIKE NATURALIST

※本誌に掲載のバイクは、すべてホンダ製です。
※本誌に掲載のバイクは、すべてホンダ製です。
※本誌に掲載のバイクは、すべてホンダ製です。

※風景写真の車両は、オプションパーツ装着車です。

バイクにフレンドシップ
見られるためのライトオン

Manner

グッドライダーは、
ルールとマナーを
守ります。

やめよう、不正改造。
正しく乗るから、バイクは楽しい。



Let the good times roll.
人と乗り物と、そして「遊び」のいい関係



ARKはカワサキの正規取扱店です。
安心と信頼のお店
ARKでお求めください。

余裕のパワーと足まわりで、
ハイウェイからトレッキングまで楽しめる。
Super SHERPA。



ライムグリーン×エポニー



パールホワイト×エポニー

Super
SHERPA

スーパーシェルパ

スーパーシェルパ ●空冷4ストローク単気筒/DOHC4バルブ・249cm³
●最高出力：19kW(26PS)/9,000rpm ●最大トルク：24N・m(2.4kg・m)/7,000rpm
●乾燥重量：111kg ●カラー：ライムグリーン×エポニー、パールホワイト×エポニー ●¥409,000
※価格はメーカー希望小売価格(北海道・沖縄を除く)です。詳しくはARKにおたずねください。
※価格には保険料、税金(消費税など)、登録などに伴う諸費用は含まれません。



KLEEN-Kawasaki Low Exhaust Emission system
二酸化炭素と燃費による排出物浄化システムです。

KAZEに入りませんか? **KAZE**
Kawasaki Amusing Zone for Everybody — KAZE
は思う存分モータースポーツやアウトドアライフをお楽しみ
いただけるメンバーズクラブです。ぜひ、あなたもご入会ください。
ご入会のお申し込みはARK、または
KAZEフリーダイヤルまで、0120-100819

Kawasakiに関するお問い合わせはお気軽に——お客様相談室
東京：☎03(5343)2188 明石：☎078(925)2003
カタログご希望の方は機種名と住所、氏名、生年月日、職業をご記入になり、
送料1600円の封手を同封して、下記までお申し込みください。
〒673-8998 明石市川崎町1-1 株式会社カワサキモーターズ ジャパン(カタログ係)まで。

Kawasaki
株式会社 カワサキモーターズ ジャパン
<http://www.khi.co.jp/mcycycle/>

新しいBandit、美しく、野性を秘めて。

パワーだけでも、走りのフィーリングだけでもない、ましてや、スタイルだけでもない——本当に満足できるパフォーマンスと、グローバルで揺るぎないクオリティを私達は創出したかった。美しい個性を放つ2灯式プロジェクターヘッドランプ、あるいは独創的なスタイリングに魅了された、新しいパワーと過剰なまでに充実した機能。それは、モーターサイクルに与えられた知性そのものだ。Bandit1200、1200S、走ること、振ること、そして所有することに、確かな満足と歓びを感じて欲しい。



Bandit 1200S



Bandit 1200

Bandit 1200/1200S

スズキ、新バイクライフの提案。

Bandit1200/1200S ※[]内は1200S ●エンジン型式:V719・油冷・4サイクル・4気筒 ●総排気量:1,156cm³ ●最高出力:74kW(100ps)/8,500rpm ●最大トルク:93N・m(9.5kg・m)/6,500rpm ●始動方式:セルフ式 ●乾燥重量:214kg [218kg] ●燃料タンク容量:20L ●ボディカラー:パールダークスペースブルー、ソニックシルバーメタリック ●メーカー希望小売価格 ¥819,000 [¥848,000] (北海道・沖縄及び一部地域を除く) ●価格には、保険料・税金(消費税その他を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれておりません。 ●消費税は別途計算の上、申し受けます。 ●価格は全て参考価格です。詳しくは販売店にお問い合わせください。 ※エンジン出力表示は、「ps/rpm」から「kW/rpm」へ、トルク表示は、「kg・m/rpm」から「N・m/rpm」へ切り替わりしました。 < >内は、旧単位の参考値です。



4.9%
ウェルカム
クレジット
※お申し込み
の条件あり

平成11年二輪車排出ガス規制適合車

●カタログ御希望の方は、機種名・雑誌名と住所・氏名・年齢・職業・電話番号を明記し、切手160円分(送料)を同封のうえ、下記までお申し込み下さい。
〒432-8611 浜松市高塚町300 スズキ(株) 二輪カタログ発送センター Bandit1200係まで。

バイクにフレンドシップ
見られるためのライトオン

Manner UP
グッドライダーは、
ルールとマナーを
守ります。

やめよう。
バイクの不正改造。
安全が守れないバイクは危険。

SUZUKI

あこがれていた走りがある。



DR-Z400S

スズキ、新バイクライフの提案。

パワフル&スムーズなエンジン、ライトウェイトでナローなボディ。
走りのフィールドと可能性を一気に広げるのは、
エンデューローサー・DR-Z400そのままの
妥協なきポテンシャルだ。そこには、かつてないほど
純度の高いオフロードライディングの世界と、
誰も知らなかった喜びが待っている。



DR-Z400S ●エンジン型式:K419・水冷・4サイクル・単気筒 ●総排気量:398cm³ ●最高出力:29kW(40ps)/7,500rpm ●最大トルク:39N・m(4.0kg・m)/6,500rpm ●始動方式:セルフ式 ●乾燥重量:129kg ●燃料タンク容量:10.0 ●ボディカラー:ソリッドスペシャルホワイトNo.2/マーブルサイエンスイエロー・キャンディグラブブルー/ソリッドスペシャルホワイトNo.2 ●メーカー希望小売価格 ¥628,000(北海道・沖縄及び一部地域を除く) ●価格には、保険料・税金(消費税その他を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれておりません。●消費税は別途計算の上、申し受けます。●価格は全て参考価格です。詳しくは販売店にお問い合わせください。※エンジン出力表示は、「ps/rpm」から「kW/rpm」へ、トルク表示は、「kg・m/rpm」から「N・m/rpm」へ切り替わりました。〈 〉内は、旧単位の参考値です。



平成11年 二輪車排出ガス規制適合車
DR-Z400S-6

●カタログ御希望の方は、機種名・雑誌名と住所・氏名・年齢・職業・電話番号を明記し、切手160円分(送料)を同封のうえ、下記までお申し込み下さい。
〒432-8611 浜松市高塚町300 スズキ(株) 二輪カタログ発送センター DR-Z400S係まで。

バイクにフレンドシップ
見られるためのライトオン

Manner
グッドライダーは、
ルールとマナーを
守ります。



やめよう。
バイクの不正改造。
SUZUKI OFFICIAL



SUZUKI

HYPER VTR

目にもまぶし



二輪車排気ガス規制
適合スポーツバイク
二輪車エンジン規制
最新ガス規制適合車



プロス店よりお届けします。

All Japan Motocross & Trial Championship

チャンピオン獲得!

全日本モトクロス250cc 東洋圏一級A(FC250M)
全日本トライアル(2年連続) 銀賞賞金&ATL

ご購入ありがとうございます。

ストライプパターンの車体色。シルバーに
●乾燥重量168kg ■車体色:イタリアンレッド、
登録などに伴う諸費用は含まれておりません。*価格は参考

バイクにフレンドシップ
見られるためのライトオン



やめよう。
バイクの不正改造。
それ(違法な)バイクじゃない

Manner

グッドライダーは、
ルールとマナーを
守ります。

全国のバイク・ファンとクラブ/サークルのネットワーク「モトサビ」

NMCA
日本二輪車協会
NATIONAL MOTORCYCLE ASSOCIATION OF JAPAN



TEL:03-3440-9819
ホームページ
<http://www.twics.com/nmca>
音楽ファイルNo.
03-3440-6135

EC CB!

い、全域愉快。



に加え、レッドとブルーをラインアップ。主要諸元 ● 型式BC-NC39 ● 水冷4ストロークDOHC4バルブ4気筒・399cm³ ● 最高出力39kW[53PS]/11,000rpm ● 最大トルク38N・m[3.9kg・m]/9,500rpm
キャンディフェニックスブルー、フォースシルバーメタリック、いずれもストライプ/ターン ■ ¥619,000 ※価格はメーカー希望小売価格(北海道、沖縄および一部地域を除く)です。※価格には保険料・税金(消費税など)の価格ですので、詳しくは販売店にお尋ねください。※本仕様は予告なく変更する場合があります。※車体色は印刷のため、実物と多少異なる場合があります。※HYPER VTECは本田技研工業(株)の登録商標です。

バイクが好きだから、
セーフティライド。

ホンダ二輪車(125cc超の車種)をお買い上げのお客様にもれなく

24時間・365日の安心サポート

「ホンダロードサービス」をプレゼント!

※12月31日迄

詳しくは、お近くのホンダ二輪車販売店にお尋ねください。



お問い合わせ、ご相談は、お近くのフロス店または下記の本田技研工業(株) お客様相談センターまで。全国共通フリーダイヤル ☎0120-086819

※受付時間: 9:00~17:00 (9:00~17:00)

■CB400スーパーフォーホームページ <http://www.honda.co.jp/CB400SF/>

■カタログご希望の方は、カタログ請求券と切手180円(送料)を同封し、ご署名と住所・氏名・年齢・職業を明記の上、〒150-8759 東京都渋谷区東(本田技研工業(株) カタログ課)まで、また、24時間受付のFAX情報案内もご利用ください。情報は無料、送付はお客様ご負担です。24時間 FAXインフォメーション ☎03-5412-2388

ホンダ技研工業
Customer
Service

実戦力!

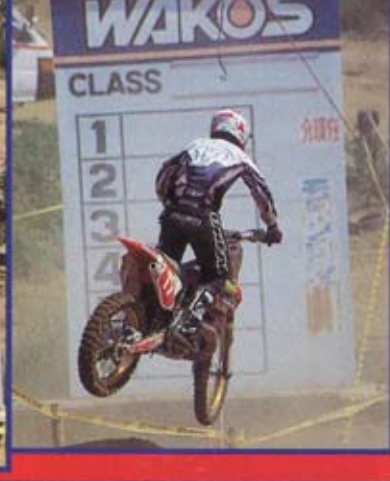
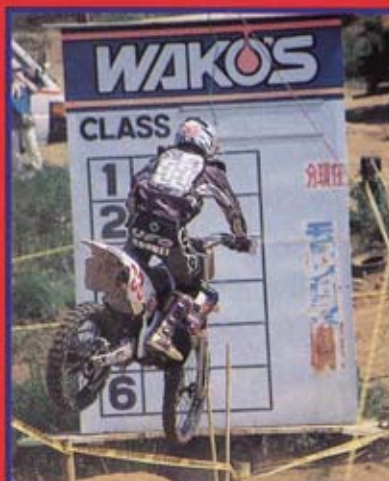


株式会社 和光ケミカル
神奈川県小田原市前川16-2 TEL.0465-48-2211(代)

【営業所】東北 福島 新潟 群馬 栃木 茨城北 茨城 埼玉 埼玉北 埼玉南
千葉 千葉南 東京 東京東 東京西 横浜 湘南 西湘 山梨 長野
静岡 浜松 岡崎 名古屋 岐阜 三重 大阪 大阪南 京都
【グループ】ワコーズ札幌 ワコーズ神戸 九州ワコーズ

WAKOSはレース(実戦)という過酷なテストフィールドで、開発し続けることの重要性を知っている。

WAKOS



4-STROKE ENGINE OIL

2-STROKE ENGINE OIL

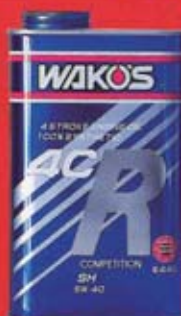
BRAKE FLUID



WR-S

液体潤滑を徹底的に追求し、ベースオイルにこだわり、熱ダレに強く、過酷な条件でこそその真価を発揮するレーシングとチューンドマシン専用オイル。

10W-30・20W-50
100%化学合成油
2L/7,000円



4CR

2輪、4輪を問わずストリートからサーキット仕様まで対応する、高性能ガソリンエンジンオイル。特に高速走行(サーキット走行、レース等)で真価を発揮する。

5W-40・15W-50
100%化学合成油
1L/2,800円



RV-R

混合専用、高度にチューニングされたエンジン、レーシングエンジン用オイル。高い潤滑性能を持ちながらセッティング能力に優れ、無鉛ハイオク仕様のロードレースで真価を発揮する。

化学合成油+変性植物油
1L/3,800円



2CRV-R

混合専用、高度にチューニングされたエンジン、レーシングエンジン用オイル。高い潤滑性能を持ちながらカーボン発生を抑え、特にモトクロス等で真価を発揮する。

化学合成油+変性植物油
500ml/2,200円



2CR

混合専用、ミニバイクからモトクロス、カート(ストッククラス)等、あらゆる車両に適合するレーシングオイル。特にミニバイク・SPの小排気量で真価を発揮する。

100%化学合成油
500ml/1,800円



SP-R

制動力の高性能とほ何かを徹底追求し、手応え優先・動き重視を両立したブレーキフルード、連続的ハードブレーキング時でもグッドタッチを維持する。(公道使用可)

スーパープロレーシング
ブレーキフルード
500ml/2,800円

確かな技術には、精密な裏づけがある。



泌尿器科
形成外科
性病科

東京上野クリニック

- 当院は予約制です秘密は、完全に厳守出来ます。●手術後も安心できる生涯無料保証システムを完備。●男性スタッフが全て対応します、お気軽にどうぞ。
- 相談・受付は24時間、電話にて対応いたします。●診療時間は、朝10時から夜8時までの年中無休です。●小冊子「手術のいろいろ」は無料で送付いたします。
- ※小冊子のご請求は、0120-087-008までお申し込みください。(クリニックの名前を伏せて別の名前で発送しますので、ご安心ください。)

札幌・仙台・新潟・大宮・東京・上野・新宿・横浜・千葉・浜松・名古屋・京都・大阪北・大阪南・岡山・福岡

メールで男の悩み相談もできるホームページです。 <http://www.ueno.co.jp> 携帯アドレス <http://www.ueno-c.com>

ご紹介できるクリニック一覧

TOKYO UENO CLINIC

<p>札幌 011-252-6000</p>	<p>仙台 022-723-3000</p>	<p>新潟 025-241-4000</p>	<p>大宮 048-642-1000</p>	<p>東京 03-3274-4000</p>	<p>上野 03-3876-7000</p>	<p>新宿 03-3343-4000</p>	<p>横浜 045-323-5000</p>
<p>千葉 043-221-8000</p>	<p>浜松 053-452-6000</p>	<p>名古屋 052-562-5000</p>	<p>京都 075-352-5000</p>	<p>大阪北 06-6456-3000</p>	<p>大阪南 06-6634-3000</p>	<p>岡山 086-224-9000</p>	<p>福岡 092-415-6000</p>

24時間無料電話相談
0120-508-550

包茎総合
案内テープ 0120-518-550
インポテンス
相談電話 0120-538-550

性病科総合
案内テープ 0120-528-550
テープ案内 メンズ総合案内
個別相談 0120-087-008



フリーダイヤルは、携帯・PHSからもご利用になれます。(インポテンス相談電話は除く)

東京上野クリニックはモータースポーツを心より応援しています。

SIGNAL FLAGS

公式シグナル(シグナル旗およびシグナル)

旗の種類	旗の意味	
	ロードレース	モトクロス
 国旗	レーススタート (通常シグナルで示す)	レーススタート (スターティングマシンで行う場合ある)
 黄旗	静止 ※ロードレースは全て振動	危険予告・減速
	振動 危険予告 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・追い越し禁止	危険予告・徐行・停止準備 ・安全確認・追い越し禁止
 白旗	振動 この先にスロー走行する車両、救急車等の介入車両がある。追い越し禁止。	
 黄ストライプ付黄旗	コース表面が滑りやすい状態	
 緑旗	コースはクリアである。予選などの一周目に提示される。黄旗が出されたあと次のポストで提示される。(追い越し禁止の解除)	
 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
 レッドクロス旗	ベアーカー介入によるレースの非競技化(注意・減速・追い越し禁止)	
 黒旗+黒字に白文字のサインボード	サインボードで示された番号の競技車両は速やかにピットインする。	サインボードで示された番号の競技車両は速やかにピットインする。
 黒旗+黒字に白文字のサインボード	サインボードで示された番号の競技車両は、速やかにピットインし一旦停止のペナルティを受ける。	
 オレンジボール/ 黒字地にオレンジの円(直径40cm)の旗	提示されたゼッケンナンバーのライダーに対して彼のマシンが、彼もしくは他のライダーに危険をおよぼすような問題に見舞われており、早急にコース上から退去しなければならない事を知らせるものである。	
 青旗	静止 追い越しシグナル。1台またはそれ以上のスピードの速いマシンが追い越そうとしている。	
	振動 追い越される直前	警告、ラップされようとしている。
 チェッカー旗	レース終了	レース終了
 青旗+チェッカー	・トップライダーはゴール ・トップライダーの直前を走るライダーはゴールではない。	

レースナンバープレート

(ナンバープレート色見本)

ロードレース			タテ235×ヨコ285mm		
 12 GP125	 34 GP250	 56 SP			
 78 SB耐久	 90 SB	 19 ストックバイク			
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235×ヨコ285mm		
 12 ジュニア	 34 国内B級/レディス	 56 国内A級			
 78 国際A級 (125cc)	 90 国際A級 (250cc)	 21 国際B級			
トライアル			タテ150以上×ヨコ175mm以上		
 31 ジュニア	 41 国内B級	 53 国内A級			
 64 T.NIPPON 国際B級	 75 T.NIPPON 国際A級	 8 T.NIPPON 国際A級スーパークラス			
ヘルメットのMFJ公認マーク					
ロードレース・モトクロス特選		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	
					
※MFJ公認ヘルメットでMFJ公認マークが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。					
レーシングスーツのMFJ公認マーク					
					
※使用するレーシングスーツには、MFJ公認マークが付いていなければならない。					

ラジアルデルタが、走りを変える。

Photo:DidierMichalet

Pilot RACE

Pilot SPORT

コンペティションタイヤのテクノロジーをストリートに。

1987年、ミシュランは世界初のラジアルタイヤ市販化に成功。そして1999年、第2世代ラジアルともいえる「ラジアルデルタ」構造を発表。レーシングタイヤ

RADIAL DELTA 

の技術を導入したこの革新的構造は、フランス語でライダーを表わす「パイロット」という名を冠され、ストリートにその姿を現したのである。プロ

ダクションレース用にハイグリップコンパウンドを与えられた「パイロットレース」。そしてハイグリップでありながら卓越したウェット性能を誇る特許フルシリカコンパウンドを響られた「パイロットスポーツ」。

ラジアルデルタが、走りを変える。



MICHELIN

Pilot

NEW MICHELIN PILOT DELTA. ONLY MICHELIN MAKE RADIALS THIS GOOD.

MFJ

国内競技規則書

2001年度版

CONTENTS

信号旗/レースナンバープレート・ライセンス識別カラー	19
MFJ国内競技規則	22

ROADRACE

細則1	ロードレース競技細則	46
細則2	2001年全日本選手権大会特別規則	64
細則3	2001年エリア選手権大会特別規則	72

MOTOCROSS

細則4	モトクロス競技細則	90
細則5	2001年全日本選手権大会特別規則	98

TRIAL

細則6	トライアル競技細則	109
細則7	2001年全日本選手権大会特別規則	118

DRAGRACE

細則8	ドラッグレース競技細則	125
細則9	2001年全日本選手権大会特別規則	133

TECHNICAL RULES

MFJ技術規則	142
基本仕様〈ロードレース〉	147
基本仕様〈モトクロス〉	156
基本仕様〈トライアル〉	162
全日本・エリア選手権ロードレース技術仕様	168
FIM技術仕様〈モトクロス・トライアル〉	183
SPクラスの仕様	185
耐久レースの追加仕様	191
国内GPクラスの仕様	193
国内モトクロスの仕様	197
国内トライアルの仕様	204
ロードレースジュニアクラスの仕様	206
ドラッグレースの仕様	210
ミニバイクの仕様	218
ストックバイククラスの仕様 (ST250/400・ST600)	221
SS600の仕様	237
S-NKの仕様	248

SUPPLEMENT

細則10	MFJライセンス昇格・降格に関する規則	253
細則11	MFJ公認クラブ等の名称に関する規程	260
細則12	MFJドーピングコントロール規則	263
共済会制度 (ライダー・ピットクルー保険)	268	
MFJ公認車両・部品・用品	269	
全国公認サーキット	286	
歴代チャンピオンリスト	289	
ピットクルーに関する指導要項	293	
MFJ組織	295	

2001年1月1日発行
ライディング臨時増刊・通巻375号

財団法人 **日本モーターサイクルスポーツ協会**

〒104-0045 東京都中央区築地2-11-24 第29興和ビル別館7F ☎03(5565)0900 FAX03(5565)0907

■発行所：財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会 <http://www.mfj.or.jp>

■編集：垂玄(株)ライディング編集部 ■印刷：河和田屋印刷社

国内競技規則

ロードレース

モトクロス

トライアル

ドラッグレース

技術規則

付録



MFJ国内競技規則

▼第1章 総 則

- 1. モーターサイクルスポーツの国内的統括23
- 2. 公認競技会、承認競技会の格式および種目23
- 3. 大会特別規則ならびに公式通知24

▼第2章 競技ライセンス

- 4. 競技ライセンスとその種目25
- 5. 競技ライセンスの取得資格26
- 6. 競技ライセンスの有効期間28
- 7. 競技ライセンスの効力の失効等28
- 8. 競技ライセンス資格の昇格および降格28

▼第3章 競技会

- 9. 競技参加者29
- 10. 競技参加者の遵守事項29
- 11. ライダーの装備(MFJ公認ヘルメット及びレーシングスーツ)30
- 12. 出場車両31

- 13. MFJ公認車両および公認部品・用品31
- 14. 燃料およびオイル31
- 15. 競技出場の申し込み31
- 16. 出場料および共済会掛金(保険料)32
- 17. ライダーおよび車両の変更32
- 18. 車両検査32
- 19. 競 技32
- 20. 優勝者等の決定33
- 21. 賞 典33
- 22. レース後の車両検査33
- 23. 競技結果および記録の公表33
- 24. 公式得点(ポイント)33
- 25. 競技会の延期および中止等34
- 26. 損害に対する責任35
- 27. 抗 議35
- 28. 控 訴 権36
- 29. 違反行為に対する罰則36
- 30. 大会審査委員会の権限36

本国内競技規則は、国際モーターサイクリズム連盟 (Fédération Internationale Motocyclisme : 略称FIM)の国際スポーツ憲章、FIM競技規則に基づいて作成され、日本国内のモーターサイクル・スポーツ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

- 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。
- 財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下「MFJ」という）は、国際モーターサイクリズム連盟（Fédération Internationale Motocyclisme（IOC認可団体）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。
- 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。
- 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）についても準用される。
- 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大会審査委員会が行い、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、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

- 公認競技会の格式
 - 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。
 - 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（以下「FMN」という）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FMN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。
- 格式の内訳およびその優先順位は、下記のとおりとする。

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	全日本選手権競技会
2	国際選手権競技会 （アジア選手権含む）	7	特別競技会
3	日本（MFJ）グランプリ	8	エリア選手権競技会
4	全日本選手権（インターナショナル）	9	地方選手権競技会
5	国際競技会	10	県選手権競技会
		11	その他公認競技会
		12	承認競技会

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 (5) ドラッグレース
- (2) モトクロス (6) エンデューロ
- (3) トライアル (7) その他MFJ中央スポーツ委員会で認める競技
- (4) スノーモビル

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次のとおりとする。

- (1) ロードレース (5) エンデューロ
- (2) モトクロス (6) ミニバイクレース
- (3) トライアル (7) ドラッグレース
- (4) スノーモビル (8) その他MFJ中央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、本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、競技会主催者（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 競技会の組織
- 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 出場料と共済会掛金（保険料）
- ⑩ 出走者の定員
- ⑪ 賞およびその詳細
- ⑫ その他

3) 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ライセンスおよびビ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。
- 2) 競技ライセンスの種目と競技会の参加区分は、次のとおりとする。

●競技ライセンス別の種目

ロードレース		モトクロス/トライアル		スノーモビル	
クラス	国際	クラス	国際A級	クラス	A級
	国内		国際B級		B級
	フレッシュマン		国内A級		ジュニア
	ジュニア		国内B級		
	ジュニア				
	PC (モトクロスのみ)				

ドラッグレース	
クラス	A級
	B級

●競技ライセンス別の参加できる競技会

参加できる種目	取得しているライセンス	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	ドラッグレースライセンス	エンデューロライセンス	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	—	—	—	○	—	—	—
	ドラッグレース	—	—	—	—	○	—	—
	エンデューロ	—	—	—	—	—	○	—
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中央スポーツ委員会 の認める競技会	○	○	○	○	○	○	○

※運転免許資格者でビットクルーライセンス（ライセンスにAと表記されているもの）所持者に限り、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）

国内競技規則

2001年ロードレースライセンス区分

ライセンス区分	参加可能格式
国際ライセンス (インターナショナル)	世界選手権 (参加資格は別途定める) 国際選手権 (参加資格は別途定める) 国内で行われるインターナショナル競技会 全日本選手権 (参加資格は別途定める) エリア選手権 その他承認・公認競技会
国内ライセンス (ナショナル)	エリア選手権/地方選手権 地方大会/その他承認・公認競技会
フレッシュマン	地方選手権/地方大会
ジュニア	その他承認・公認競技会

●FIMライセンス (MFJを経由して取得)

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	競技会	必要なライセンス		申請資格
		シリーズ参加の場合	1大会のみ参加 (国外でも使用可)	
ロードレース	世界選手権GP (グランプリ)	世界選手権GP用年間ライセンス	世界選手権GP用1大会ライセンス	ロードレース国際ライセンス所持者 最低年齢 ・125cc=15歳 ・250cc=16歳 ・スーパーバイク、500ccその他=18歳
	スーパーバイク世界選手権	SB世界選手権用年間ライセンス	SB世界選手権用1大会ライセンス	
	世界耐久選手権	世界耐久選手権用年間ライセンス	世界耐久選手権用1大会ライセンス	
	その他の国際競技会	FIMインターナショナルライセンス年間用	FIMインターナショナルライセンス1大会用	
	アジア選手権	アジア選手権用年間エントラントライセンス アジア選手権用年間ライダーライセンス	1大会のみエントラントライセンス 1大会のみライダーライセンス	
モトクロス	世界選手権GP (グランプリ) 及びスーパークロス	世界選手権GP及びスーパークロス用年間ライセンス	世界選手権GP及びスーパークロス用1大会ライセンス	モトクロス国際A級ライセンス所持者最低年齢 1 世界選手権用 ①125cc=15歳 ②250cc=16歳 ③その他=18歳 2 その他の競技会用 80cc=12歳 125cc、250cc=15歳
	その他の国際競技会	FIMインターナショナルライセンス年間用	FIMインターナショナルライセンス1大会用	
	アジア選手権	ライダー用年間ライセンス	1大会のみライダーライセンス	
トライアル	世界選手権	世界選手権用年間ライセンス	世界選手権用1大会ライセンス	トライアル国際A級ライセンス所持者 運転免許証を受けていること
	その他の国際競技会	FIMインターナショナルライセンス年間用	FIMインターナショナルライセンス1大会用	
	アジア選手権	ライダー用年間ライセンス	1大会のみライダーライセンス	
エンデューロ	ISDE等	ISDE用ライセンス		MFJモトクロスライセンス所持者でスポーツ委員会にて実績を認められた者
	アジア選手権	ライダー用年間ライセンス	1大会のみライダーライセンス	
ラリーレイド	ラリーレイド	ラリーライセンス		

海外での競技会への参加に関しては、事前にMFJに報告し、許可を得なければならない。
(相手国協会に対しMFJより出場許可を文書で発行する)

※全てのインターナショナルライセンスの取得可能最高年齢は50歳までとする。(これを超えた場合は別途審査が必要)

5 競技ライセンスの取得資格

競技ライセンス取得申請を行う者は、次の要件を満たしていなければならない。

- 1) 日本にスポーツ国籍を有すること。
- 2) 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FMN (他国協会) の承諾書を受けていること。ただし、本人が所属する国のFMNから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、MFJ中央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。

MFJから他国協会(FMN)にスポーツ国籍を移籍した者は、当該年度内はMFJライセンスの再取得はできない。

3) 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、エンデューロ、Lライセンス

- ① 運転免許証(小型特殊免許を除く・以下同じ)を取得していること。
- ② 運転免許証を受けていない者はMFJの公認する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)を取得していること。
- ③ 運転免許証を取得できる身体的要件を備えていること。

(2) ロードレース

① 国内ライセンス

下記いずれかの要件を満たしていること。

- a) MFJの公認するロードレース国内ライセンス講習会の修了証を取得していること。
有効期間：受講日より6ヶ月
- b) MFJ国内公認のサーキットにおける3時間以上の走行証明書を取得していること(走行券や走行カードは不可)。
準国内公認サーキットにおける走行の場合は上記に加えて当該サーキットと所属MFJ地方支部の推薦を必要とする。
有効期間：発行日より1年間
- c) フレッシュマンライセンスにて、公認・承認ロードレース大会に2回以上出走の実績があること。
準国内公認サーキットにおけるレースの場合は上記に加えて当該サーキットと所属MFJ地方支部の推薦を必要とする。
有効期間：前々年度('99年1月1日以降)の大会より。
- d) フレッシュマンライセンスにて、MFJ国内公認サーキット以上の施設で開催された公認・承認ロードレース大会にて下記の成績を得たもの。
準国内公認サーキットにおけるレースの場合は下記に加えて当該サーキットと所属MFJ地方支部の推薦を必要とする。
・予選出走台数が20台以上のレースで10位以内に入賞。
・予選出走台数が10台以上のレースで6位以内に入賞。
有効期間：前々年度('99年1月1日以降)の大会より。

② フレッシュマンライセンス

下記いずれかの要件を満たしていること。

- a) MFJ国内公認格式のサーキットにてサーキットライセンス講習会の修了証を取得していること。
 - b) MFJ準国内公認サーキットにてサーキットライセンス講習会の修了証を取得したものは上記に加えて当該サーキットと所属MFJ地方支部の推薦を必要とする。
 - c) MFJの公認するフレッシュマンライセンス講習会を受講し修了証を取得したもの。
 - d) 満16歳以上で運転免許証を有しないものはMFJの公認するロードレースジュニアライセンス講習会を受講し修了証を取得していること。
- ③ ジュニアライセンス
満12歳以上16歳未満の者はMFJの公認するロードレースジュニアライセンス講習会を

受講し修了証を取得していること。

(3) ドラッグレース

運転免許証を取得しており、下記要件を満たしていること。

MFJの公認するドラッグレース講習会を受講し修了証を取得していること。

(4) ビットクルー

16歳以上であること。

※本規則でいう「スポーツ国籍」とは競技参加者が最後にライセンスを交付されたFIM加盟の各国モーターサイクル協会「FMN」の国籍とする。

※ライセンス取得後の昇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。(253頁参照)

6 競技ライセンスの有効期間

1. MFJの発行する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。
2. MFJライセンスは未更新期間がある場合、ライセンス区分が降格したり、再度走行証明を取得する等の条件が付される場合がある。詳細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。(253頁参照)

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) 前条の有効期限を経過し、継続申請をしなかった者。
 - (5) MFJ中央審査委員会の裁定により、停止処分を受けた者(中央審査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(253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) ライダー

- ① 当該競技に必要なMFJ競技ライセンスを受け、参加申請した者（効力の停止中の者を除く）で当該競技に必要な身体的条件を備えていること。
- ② 当該競技の参加に必要な諸手続きを行なっている者。
- ③ 満20歳未満の者は、親権者の承諾書を提出した者。
- ④ 負傷しているライダーは、主催者の指定する医師の競技参加の承諾を得ているもの。

(2) ビットクルー

- ① 当該競技に必要なMFJビットクルーライセンスを受けて参加申請をした者。
- ② 当該競技の参加に必要な諸手続きを行なっている者。

(3) エントラント

ここで規定するエントラントとは下記の者で競技参加申請を行なった団体または個人をいう。

- ① MFJ公認クラブ（別に定める「MFJ公認クラブ等の名称に関する規程」（260頁参照））
- ② MFJライセンス取得者
- ③ MFJメーカーライセンスを所有している車両メーカー
- ④ MFJ賛助会員ライセンスを所有しているコンストラクター、部品関連メーカー

※ エントラント資格を有し、エントリー用紙により参加申請をすることによりMFJ国内競技規則に定められている抗議者の資格が得られる。

※ ロードレース全日本選手権に関しては、別途エントラントライセンス制度がある。

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国内競技規則に従って行動し、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規則を守らなければならない。
- (3) 常にスポーツマンとしての態度を保ち、下品でいやしい言葉や言動は厳に慎まなければならない。

ならない。

- (4) 競技に関する業務についているときおよびライダーは、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) 別途定めるドーピングコントロール規則を遵守する事。(263頁)
 - (6) 競技会中は、有効なライセンスを必ず携帯していなければならない。
 - (7) 競技会に参加することが認められた者が出場しない場合（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中央スポーツ委員会に報告し、ペナルティを求めることができる。
 - (8) ライダーまたはエントラントが集団で競技または予選を欠場した場合、または、そのような働きかけをした場合、主催者は速やかにMFJ中央審査委員会に報告し、ペナルティを求めることができる。
- 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) 必要以上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) 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。
 - (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、コース（ラン・オフ・エリアを含む）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。
 - (8) 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し医師団長もしくは指定医師による診断を受けさせ、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。

11 ライダーの装備(MFJ公認ヘルメット及びレーシングスーツ)

1) ライダーの装備は、次のとおりとする。

(1) ヘルメット

- ① 競技に使用するヘルメットは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、規定の認証マークが貼付されていなければならない。
- 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（各競技種目別細則による）を支払わなければならない。

(2) 服装

- ① ロードレースのレーシングスーツは、MFJ公認のものでなければならない。

- ② 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。
 - ③ その他細部については、各競技種目別細則により定める。
- (3) 装備の公認とは国内競技規則に合致することを認めるものであり、その安全性及び耐久性を保証するものではない。

12 出場車両

- 1) 競技に出場する車両のクラス区分等は、各競技種目別細則の定めるところによる。
- 2) 車両は細則に示す「出場車両」と「基本仕様」に合致し、かつ大会特別規則の条件を満たし、安全上完全に整備されているものでなければならない。
- 3) 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。
- 4) 本規則に基づき改造・変更を行う場合、その対象の選定・保守・管理は自己の責任において行うものとする。

13 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の発行する月刊「ライディング」誌、MFJホームページ (URL <http://www.mfj.or.jp>) その他により公示される。
- 2) 公認は、MFJ技術委員会において審査し、承認された日を基準にして一定の告知期間の後正式に発効する。告知期間は、MFJ技術規則第6章公認制度(144頁)を参照のこと。
- 3) 車両は、当該競技会公式車検日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。
- 4) 公認とは国内競技規則に合致することを認めるものであり、その安全性及び耐久性を保証するものではない。

14 燃料およびオイル

- 1) 競技に使用する燃料・オイル等については別に定めるMFJ技術規則による。
- 2) 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場合、安全を確認して作業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扱いは、消防法に適合する金属製の容器を使用すること。
- 3) 世界選手権に関してはFIM規則が適用される。

15 競技出場の申し込み

- 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(エントリー時で当該ライセンスを取得していること)。
 - ① 車両の登録はエントリー用紙に下記事項を記入すること。参加受理書発送後記入事項に変更がある場合は、選手受付時に車両変更手続きを行わなければならない。

- ① 銘柄 ② 車名 ③ 年式 ④ フレーム打刻型式頭番号 ⑤ エンジン打刻型式頭番号
- (2) 主催者は、エントラント、ライダーおよびピットクルーのいずれに対しても、その理由を明らかにすることなく申し込みを拒否、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。

16 出場料およびMFJ共済会掛金（保険料）

- 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（保険料）を主催者に支払わなければならない。主催者は、そのMFJ共済会掛金をMFJ共済会に納める。（別に定めるMFJ共済会規則による）
- 3) いったん主催者に受理された出場料およびMFJ共済会掛金は、競技会の延期および中止等（34頁）に合致する以外は払い戻しされない。

17 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。変更する必要がある場合は、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。車両変更手数料は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エンジンなどを交換する必要がある場合は、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) 公式車検終了後ライダー間でマシンを交換することは禁止される。
 - (3) 紛争に際して製造メーカー側の車両欠陥についての立証の責任は、参加者側にあるものとする。

18 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（スタート前チェック）。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) 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布された車両仕様書をもって申請しなければならない。

19 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) スタートの方法は各種目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（シグナル旗）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（シグナル旗）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に十分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ヤ届けを提出しなければならない。
 - (4) ライダーは、リタイヤ届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。
- 6) 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。
- 7) 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。

20 優勝者等の決定

優勝者、順位および完走者の定義については、各競技種目別の細則の定めるところによる。

21 賞典

賞典の対象者は、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。

賞は主催者（大会事務局）から付与されるが、その時間等詳細は大会特別規則または、公式通知により示される。

22 レース後の車両検査

- 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暫定結果発表後原則的に30分間保管され、必要に応じて検査される。
- 2) その他、種目別細則ならびに大会特別規則による。

23 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、暫定結果発表後遅くとも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。

24 公式得点（ポイント）

- 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（ポイント）は、次頁のとおりとし、これの詳細は、別に定める「MFJライセンス昇格・降格に関する規則」（253頁）による。

国内競技規則

- ① 全日本選手権・エリア選手権および地方選手権競技会（全日本ロードレース選手権は別途「全日本選手権大会特別規則」に定める）

出走台数 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 県大会その他

順位	出走台数					
	12台以上	10~11	8~9	6~7	5	0~4
1位	10	10	10	10	10	不成立
2位	9	9	9	9	9	
3位	8	8	8	8		
4位	7	7	7	7		
5位	6	6	6			
6位	5	5	5			
7位	4	4				
8位	3	3				
9位	2					
10位	1					

※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、予選に参加した台数を総台数とする。

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がある等、特別の理由がある場合にかぎり、そ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) 原則として中止されたレースの再レースは行なわれない。
- 5) レースの短縮及び打ち切り

(1) 決勝レース出走前の短縮

- ① 出走前にレース周回数・時間を短縮する場合は、原則として本来のレースの2/3以上とする。（但し、モトクロスの場合+1周は考慮しない）
- ② 2/3以上に短縮し参加者に発表した後にさらに状況が悪化した場合さらにその2/3以上まで短縮することができる。
- ③ 上記を上回る短縮の場合は選手の得点（ポイント）は2/3とする。
- ④ 上記の短縮の決定は大会審査委員会が行い、参加者にこのことが速やかに通知されなければならない。

(2) 決勝レース出走後の短縮・打ち切り

- ① トップ走者（トライアルの場合は、選手の95%以上）が定められた周回数/時間/セクション数の2/3を完走しないうちにレースを打ち切った場合。（但し、モトクロスの場合+1周は考慮しない）
- ② ロードレース：走行が2周以下=中止・ノーポイント（予選を行った場合は、予選結果にて半分のポイントを与える）
走行が3周以上=再スタートが不可能な場合は2/3のポイントでレース完了とする。

- ⑥ トライアル：選手の95%以上が終了したセクション数が、全セクションの25%未満のクラス＝中止・ノーポイント
選手の95%以上が終了したセクション数が、全セクションの25%以上のクラス＝半分のポイント

⑦ モトクロス他：中止・ノーポイント

- 6) トップ走者（トライアルの場合は、選手の95%以上）が決められた周回数（または時間）の2/3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し、レースは完了となり、フルポイントが与えられる。
- 7) 競技の中止と出場料等の返却は、下記表の通りとする。参加者はその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。

事 例	出 場 料	共済会掛金
予選が1回も行われず中止	選手受付した全員に返却	共済会の適用となる練習走行が行なわれていなければ返却する
予選は行われ、決勝グリッド発表後中止	決勝進出者のみ返却	返却しない
決勝スタートが行われたのち中止	返却しない	返却しない

- 8) 大会審査委員会が本項に関して下した裁定に対しては、抗議することはできない。
※上記の2/3またはパーセント表示で端数が出る場合、小数点以下は切り捨てる。

26 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100,000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、またはその前後に生じた傷害は、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、仮に競技役員の実行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、競技役員はいっさいの責任を負わない。

27 抗議

- 1) 抗議は、暫定結果発表後30分以内に当該ライダー及びエントラント代表者だけが行うことができる。抗議しようとする時の手続きならびにその措置は、次のとおりとする。
- 大会事務局に準備されている抗議書に記載し、1項目ごとに抗議保証金を添えて大会事務局に提出すること。
 - 正式の手続きにより提出された抗議書のみが受け付けられ、大会審査委員会において審議裁定される。
 - 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上で裁定を下すものとする。
 - 大会審査委員会の裁定の内容は、当該者へ通達時に説明される。レース運営上、説明を始める前に時間を定めて行なわれる（通常5分程度）。
 - 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。
 - 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、ガソリンに関する抗議保証金は100,000円とする。

28 控訴権

- 1) すべての当該競技参加者（ライダーまたはエントラント代表者）は、競技会審査委員会が宣告した罰則または裁定に対し、MFJ中央審査委員会に控訴する権利を有するものとする。
- 2) 裁定機関
 - ・大会審査委員会決定に関する控訴に関しては中央審査委員会にて裁定される。
 - ・中央審査委員会決定を最終とする。
 - ・中央審査委員会は、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上で裁定を下すものとする。
- 3) 控訴の期限
 - ・大会審査委員会に抗議を提出し、その裁定を不服として、MFJ中央審査委員会に控訴する場合は、その裁定の告知より1時間以内に、MFJ中央審査委員会あてに控訴する意思を示す文書に控訴料を添えて、当該競技会審査委員会を通じ提出しなければならない。
 - ・上記控訴の理由を示す文書に関しては、前項規定の控訴意思表示および控訴料の納付を行ったことを条件に、当該告知日より2日以内に、直接MFJ事務局に提出することが出来る。
- 4) 控訴保証金

控訴保証金は50,000円とする。

裁定機関は事情に応じて保証金の返還または没収について、または経費処理について指示する。
- 5) 控訴が受理されるために必要な手続き
 - ・期日までに控訴文書と控訴保証金がMFJ事務局まで提出されなければならない。
 - ・文書には訴え出る決定の詳細・理由が的確に述べられていなければならない。

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ることができる。

軽重 順位	罰 則	内 容	決定機関
1	訓 戒	文書による注意……始末書を提出	大会審査委員会
2	罰 金	現金100,000円以下	大会審査委員会
3	タイム/ポイント/ 周回数に対する罰則	当該ライダーの実際の成績に影響を及ぼすタイム/ポイント/周回数の加算・減算・順位の変更のペナルティ	大会審査委員会
4	失 格	大会、イベント、レースまたは結果から失格となる	大会審査委員会
5	資格停止	一定期間競技会に参加する資格を停止する	中央審査委員会
6	資格剥奪	競技会に参加する資格を剥奪する	中央審査委員会

※罰金はMFJにて管理され、安全対策等に使用される。

※罰則の詳細はリザルト表に記述される場合がある。

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、中央審査委員会によって、さらに事後の出場停止、資格停止まで及ぶかどうか審査裁定され、30日以内に通告される。

30 大会審査委員会の権限

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。

附 則

1. 本規則は、2001年1月1日から施行する。

モーターサイクルレースの 新世紀は鈴鹿から始まる

世界の頂点のレースから、気軽に参加できるレースまで、ドラマや感動は観る人、参加する人の数だけあります。いよいよ幕を開けた21世紀。新しい世紀も鈴鹿は数々のドラマを生み出します。



【2001年鈴鹿サーキットロードレース暫定カレンダー】 ※下記日程は'00年11月末日現在のもので、今後変更となる場合がありますのでご注意ください。

選手権 ライセンス クラス	大会名	コース	世界/全日本選手権				エリア選手権			鈴鹿選手権					承認競技会					主催者
			INT				INT-NAT			NAT		FRE-NAT			FRE-NAT			FRE-INT		
			SB/S-NK	GP500	GP250	GP125	ST600	SB/S-NK	GP250	GP125	GP250	GP125	SP400	SP250	ST250	NK-ST	NK4	ST600	SS5600	
2 25	鈴鹿サンデーロードレース第1戦	西					○	○											鈴鹿サーキット	
3 11	鈴鹿サンデーロードレース第2戦/FUN&RUN! 2-Wheels特別	西																	鈴鹿サーキット	
4 6-8	World Grand Prix SUZUKA	全	★	★	★	☆													鈴鹿サーキット	
28-29	鈴鹿サンデーロードレース第4戦/FUN&RUN! 2-Wheels特別	東						○											鈴鹿サーキット	
5 6	鈴鹿サンデーロードレース第5戦	西								○	○								鈴鹿サーキット	
26-27	鈴鹿スーパーバイク200km	全	☆		☆	☆													鈴鹿サーキット	
6 23-24	鈴鹿サンデーロードレース第7戦	全						○	○	○	○								鈴鹿サーキット	
7 20-22	SUZUKA ENDURANCE SUMMER 2001	全						○											鈴鹿サーキット	
8 2-5	「コカ・コーラ」 鈴鹿8時間耐久ロードレース 第24回大会	全	★8耐										●2耐	◆2耐	◆4耐	◆4耐			鈴鹿サーキット	
9 2	鈴鹿サンデーロードレース第9戦/FUN&RUN! 2-Wheels特別	東																	鈴鹿サーキット	
15-16	鈴鹿スーパーバイクレース第18戦 with FUN&RUN! 2-Wheels	全	☆		☆	☆													鈴鹿サーキット	
10 21	鈴鹿サンデーロードレース第10戦	西								○	○								鈴鹿サーキット	
11 17-18	ミリオンカードカップ 2&4レース	全	☆																鈴鹿サーキット	
12 1-2	第37回NGK(FMF)エアグランプリ	全						○	○	■	■								鈴鹿サーキット	
開催戦数							2	2	3	4	5	5	5	5	5	5	6	5		

※「コカ・コーラ」8耐(SB/S-NK)にSS5600を混走して開催することを検討中です。なお、このレースは国際ライセンスの選手のみが出場可能予定です(シリーズポイントはありません)。

【2001年FUN&RUN! 2-Wheels暫定カレンダー】

選手権 ライセンス クラス	大会名	コース	承認競技会											主催者					
			FRE-INT																
			SP125	NK-ST	Aprilia RS250	L-Twin Air/Water	X-Farmia Single-Unit	X-Farmia Twin-Unit	参入 OPEN	LEGEND	Ladies	S-MIX(FRE-NK-R)	ROAD STAR WARS		ROAD STAR	SPEED CHAIR	SIGNAL GP	Historic Bike	
3 11	FUN&RUN! 2-Wheels	西		□															鈴鹿サーキット
4 28-29	FUN&RUN! 2-Wheels Endurance Special	東													□2耐				鈴鹿サーキット
9 2	FUN&RUN! 2-Wheels Historic Special	東		□														□	鈴鹿サーキット
15-16	鈴鹿スーパーバイクレース第18戦 with FUN&RUN! 2-Wheels	全												□東	□東				鈴鹿サーキット
11 4	FUN&RUN! 2-Wheels	東																	鈴鹿サーキット
開催戦数			2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	

【2001年鈴鹿ワンデーヒーローズレース暫定カレンダー】

選手権 ライセンス クラス	大会名	コース	FRE-NAT		J-FRE-NAT		L-J-FRE-NAT								主催者			
			GP125	NK-ST	ST250	ST150	GP99	GP-mini	SB-QP	SB-P2	SB-P4	SB-P5	SB-MINI	SB-FP		ROAD STAR	SPED CHAIR	
			3 4	鈴鹿ワンデーヒーローズ Winter Round	南	□	□	□	□	□	□	□	□	□		□	□	□
4 22	鈴鹿ワンデーヒーローズ Spring Round	南	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	J.Racing
6 10	鈴鹿ワンデーヒーローズ Summer Round	南	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	Mr.Hiro
9 23	鈴鹿ワンデーヒーローズ Autumn Round	南	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	J.Racing
開催戦数			4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	

※FUN&RUN! 2-Wheels、鈴鹿ワンデーヒーローズレースはエントリー台数が少ないクラスについては他クラスとの混走レースとなる可能性があります。

【2001鈴鹿サンデーロードレース主な変更点】

- 2001年の4耐はSP4耐からST600(FRE-NAT)の4耐となります。公式予定は8耐期間中に開催予定です。
- SP耐は前々週の日、S.E.S.2001第1回にSP2耐として開催いたします。
- NK-ST2耐決勝は7/21(土)、ST250 2耐/SP2耐/NK4耐の決勝は7/22(日)開催予定です。
- S-NKはより参加しやすいたFUN&RUN! 2-Wheelsに吸収され開催いたします。
- SS5600は「コカ・コーラ」鈴鹿8耐への混走を検討中です。
- 4/28・29にFUN&RUN! 2-Wheelsで開催予定の鈴鹿サンデー-ST250クラス、エリアGP125クラスは、4/28(土)公式予選、4/29(日)決勝の2day開催予定です。
- 7/20-22にS.E.S.2001で開催されるエリアSB/S-NKクラスは、20(金)公式予選、21(土)決勝で開催予定です。
- サンデー西コースは決勝開催回数を15周→12周に変更いたします。また、南コースは同様に20周→15周に変更いたします。

【2001 FUN&RUN! 2-Wheels 主な変更点】

- ROAD STARクラスに加え、ナンバー付き車両によるレース形式競技の「ROAD STAR WARS」クラスが新設されます(参加資格・ライセンスは現在検討中です。ROAD STARとは変更される場合がございます)。
- 9月鈴鹿スーパーバイクレースに「ROAD STAR」「ROAD STAR WARS」クラスが併催されます。
- 100cc以上のスクーターによるタイムアタック「SPEED CHAIR」クラスが新設されます。ROAD STAR 11クラスと混走して開催いたします。
- NK1-Rクラスに代わり、S-NKクラスが開催されます。NK1-RクラスもS-NKに含まれます(表彰は混合に加えNK1・NK1-Rのクラス表彰もごさいます)。
- ST250、NK4-Air/HONDA/YAMAHA/SUZUKI/KAWASAKIクラスは廃止いたします。ぜひ、鈴鹿サンデー-ST250クラス、NK4クラスにご参加下さい。なお、SP125クラスはNK-ST、Aprilia RS250に混走いたします。
- GP125/250 Oldiesクラスを廃止いたします。ただし、参加賞OPENクラス、LEGENDクラスなどに同様の車両で参加が可能です。
- S-NK2耐は、4/28(土)公式予選、4/29(日)決勝の2day開催の予定です。

走行ライセンスの ご案内

SMSC会員には鈴鹿サーキット開催レース入場無料(世界選手権除く)やサーキットホテルの宿泊割引など様々な特典がございます。SMSCライセンスについての詳細は、鈴鹿サーキット/SMSC事務局までお問い合わせください。
●2輪会員(国際レーシングコース/南コース) ●ミニバイク会員(南コース) ●RIDE ON CLUB(ナンバー付/バイク・南コーススポーツ走行会員)
講習日: 世界選手権レースの開催がない日曜日(あらかじめTELにてご確認ください)
※レース・スポーツ走行でライダーをアシストされる方のための「ピットクルーパーズ(スポーツ走行会員)」も募集しております(講習不要・毎日受付中)。

2001 SUGO Millennium



■2001スーパーバイク世界選手権・全日本ロードレース選手権開催クラス

シリーズ名	WSB	全日本選手権シリーズ		エリア選手権シリーズ		SUGO種別 シリーズ	SBF シリーズ
MFJライセンス区分	国際	国際		国際・国内		国内	
クラス		GP125	GP250	GP125	GP250	SS600	ST600
レース名・開催日							
スーパーバイク世界選手権レース	4月29日	○					○
全日本ロードレース選手権シリーズ	9月 2日		○	○	○		○
全日本ロードレース選手権シリーズ	11月 4日		○	○	○		

■2001 SUGOロードレース選手権シリーズ開催クラス

シリーズ名	SUGO CUP	SUGO選手権シリーズ				エリア選手権シリーズ			
MFJライセンス区分	原付・L 原付・M	国内 (昇格対象)				国際・国内 (昇格対象)			
開催日	クラス	SP12 NP12	ST250 SP250	ST400 SP400	ST600	GP125	GP250	GP125 GP250	SB/XF SS600
SUGOロードレース選手権第1戦	3月25日		○	○	○	○	○	●	●
SUGOロードレース選手権第2戦	5月 6日	○	○	○	○	○	○		●
SUGOロードレース選手権第3戦	6月17日	○	○	○	○	○	○	●	●
SUGOロードレース選手権第4戦	7月22日		○	○	○	○	○		●
SUGOロードレース選手権第5戦	9月 9日	○	○	○	○	○	○	●	●
SUGOロードレース選手権第6戦	9月30日		○	○	○	○	○	●	●

■2001 SUGO耐久レース開催クラス

MFJライセンス区分	クラス	原付・L以上	国際・国内・F
レース名・開催日	クラス	SP12/NP12	
MINIBIKE 6時間耐久レース	7月 1日	○	
SUGOオープン6時間耐久レース	10月14日		排気量オープン

■2001 SUGOサウンドフェスティバルシリーズ開催クラス

開催クラス	略称	スプリング 4月15日	サマー 8月5日	オートム 10月28日	ライセンス 区分
DOMINGO CUP	SP125&ST150	SP125	○	○	F-N
	S80	S80	○	○	Lライ-
SINGLE	ノーマルシングル	NS	○	○	F-N
	ヤマハSRカップ	SR CUP	○	○	F-N
	ターミネーターズ・モディファイド	TN-M	○	○	F-N
	ターミネーターズ・エキスパート	TN-E	○	○	F-I
	モディファイドシングル 2	MS-2	○	○	F-N
	モディファイドシングル 1	MS-1	○	○	F-N
	スーパーモノ 2	S-MONO 2	○	○	F-N
	スーパーモノ 1	S-MONO 1	○	○	F-I
TWIN	空冷スーパーツイン	ACST	○	○	F-N
	水冷スーパーツイン	LCST	○	○	F-N
FORMULA	フォーミュラSUGO	F-SUGO	○	○	F-I
	TT F-1	F1	○	○	F-N
NORMAL	TT F-3	F3	○	○	F-N
	ノーマル250	N250	○	○	F-N
SUGO CUP	ノーマル400	N400	○	○	F-N
	ノーマルビッグバイク	NB	○	○	F-N
SUGO CUP	SP-12NP-12	SUGO CUP	○	○	原付・Lライ-
	モノミニ	SUGO CUP	○	○	原付・Lライ-



※上記レースの開催日程・クラスはまだ暫定のものです。変更または取り消しとなる可能性もあるので、ご注意ください。

情報満載SUGOホームページ公開中!!
アドレスは、<http://www.sportsland-sugo.co.jp>



〒989-1394
宮城県柴田郡村田町菅生6-1
TEL 0224 (83) 3111 (代)

BRIDGESTONE

サーキット・グリップ。

RACE TYPE
BATTLAX
BT-96

能書きを語ってもしまらない。
レースでは結果がすべてだ。
数々のSPレースでの実績が、
このグリップの威力を物語る。
サーキット・スベックBT-96。



BRIDGESTONE



筑波ツーリスト・トロフィー



全日本ロードレース選手権シリーズ



筑波ロードレース選手権シリーズ



2001 TSUKUBA CIRCUIT ROADRACE CALENDAR (暫定)

開催日	大会名	申込期	筑波選手権			イーストエリア選手権				関東・筑波選手権		筑波選手権				その他								
			SB	GP250	GP125	SB	GP250	GP125	GP125	GP250	GP125	GP400	GP750	GP125	GP250		GP600	GP400	GP125					
3月4日(土)	TSUKUBA TOURIST TROPHY in MARCH -RIDERS & MOTORCYCLE ENJOY FESTIVAL-	1/23(水) ~2/2(金)																					▲	
3月17日(土)	筑波ロードレース選手権シリーズ第1戦 関東チャレンジカップ選手権シリーズ第1戦	2/5(月) ~2/15(木)				◆	◆	◆	◆	○	○													
4月15日(日)	筑波ロードレース選手権シリーズ第2戦 関東ロードレース選手権シリーズ第3戦	3/8(木) ~3/18(日)								●	●					△	△	△	△					
5月1日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第2戦 筑波ロードレース選手権シリーズ第3戦	4/7(月) ~4/12(木)	☆	☆	☆																			
6月3日(日)	筑波ロードレース選手権シリーズ第4戦 関東ロードレース選手権シリーズ第5戦	4/23(月) ~5/2(木)								●	●		△	△		△	△							
6月24日(日)	TSUKUBA TOURIST TROPHY in JUNE -RIDERS & MOTORCYCLE ENJOY FESTIVAL-	5/15(水) ~5/25(金)																						▲
7月7日(土)	筑波ロードレース選手権シリーズ第5戦 関東チャレンジカップ選手権シリーズ第5戦	5/28(月) ~6/7(木)				◆	◆	◆	◆	○	○		△	△		△	△							
9月16日(日)	筑波ロードレース選手権シリーズ第6戦	8/7(木) ~8/17(金)								○	○													
10月27日(土)	筑波ロードレース選手権シリーズ第7戦 関東選手権第1戦・関東チャレンジカップ第6戦	9/17(月) ~9/27(木)				◆	◆	◆	◆	●	●		△	△		△	△							
11月18日(日)	TSUKUBA TOURIST TROPHY in NOVEMBER -RIDERS & MOTORCYCLE ENJOY FESTIVAL-	10/9(水) ~10/19(金)																						▲

●は筑波ロードレース選手権シリーズの開催クラスです。○は筑波ロードレース選手権シリーズの開催クラスです。◆は筑波大会以外の関東選手権で得たポイントを筑波選手権のポイントに合算することができます。◎は筑波大会以外の関東選手権で得たポイントを筑波選手権のポイントに合算することはできません。△は筑波選手権のGP250・GP125クラスは、関東選手権筑波大会の同クラスで得たポイントを合算することができます。☆は筑波大会以外の関東選手権で得たポイントを筑波選手権のポイントに合算することはできません。S: スーパーライセンス I: 国際ライセンス N: 国内ライセンス F: フレッシュマン J: ジュニア

筑波サーキットライセンスのご案内

筑波サーキットには「ファミリーライセンス」・「スポーツライセンス」の2種類のライセンスがあります。愛車の實力を知りたい、自分のテクニックを磨きたい、レースの世界で自分の可能性を試してみたいという方はライセンスの取得をおすすめします。ファミリーライセンス……講習会で取得できます。吸排気系ノーマルの車両(レーサー・市販車改造を除く)によるファミリー走行が楽しめます。講習会の当日午後1~2時まで、筑波サーキットにて直接受付を行って下さい。予約の必要はありません。

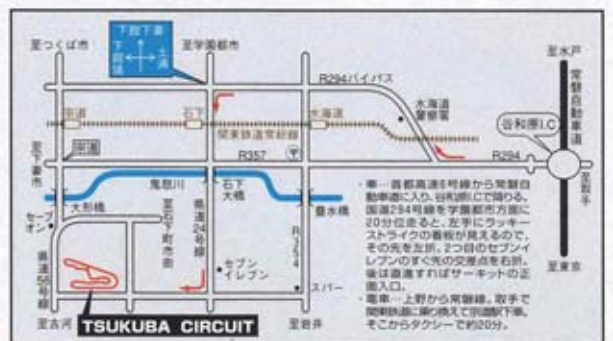
筑波サーキットライセンス講習会日程

1月14日(日)	1月28日(日)	2月12日(祝)	2月24日(土)
3月10日(日)	3月31日(土)	4月21日(土)	5月27日(日)
6月16日(土)	6月30日(土)	7月14日(土)	7月28日(土)
8月25日(土)	9月1日(土)	9月24日(祝)	10月20日(土)
11月3日(祝)	11月17日(土)	12月9日(日)	12月22日(土)

※日程・時間等は、都合により変更する場合がございます。予めお問い合わせの上ご来場下さい。

ご用意していただく物

- ①受講料:26,000円(予約金 10,000円、MFJフレッシュマンライセンス取得料を含む)
- ②身分証明書(運転免許証等) ③印鑑 ④筆記用具 ⑤写真:3x2.5cmサイズ3枚(カラー光沢のみ、白黒不可)
- ⑥ヘルメット(フルフェイス)・グローブ・ブーツ・革ツナギ
- ※講習会時のみブーツ・ツナギのかわりに厚手の服・スニーカーでも可
- ⑦吸排気系ノーマルの車両(スクーター・レーサー・改造車両は不可)
- ⑧未成年の方は、親権者の承諾書(親権者の署名・捺印のあるもの)
- ⑨スポーツライセンス……ファミリーライセンス取得後、申請できるライセンス。レーサー・レース用改造車両によるスポーツ走行が楽しめます。ファミリーライセンスを取得後、スポーツライセンス入会申込用紙に必要事項を記入・捺印の上、入会金28,000円と写真1枚(3x2.5cm/カラー光沢)を添えて(財)日本オートスポーツセンターまで現金書留にてご郵送下さい。



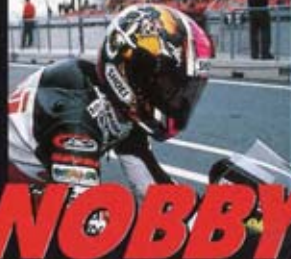
財団法人日本オートスポーツセンター (JASC)
 〒104-0041 東京都中央区新富1-9-6 新富一丁目ビル6F
 TEL:03-3555-6051
 FAX:03-3555-1048
 ホームページアドレス http://www.jasc.or.jp

筑波サーキット
 〒304-0824 茨城県結城郡千代川村岡字西原
 TEL:0296-44-3146
 FAX:0296-43-2952



ITOH

49,000円



NOBBY

49,000円



GARDNER

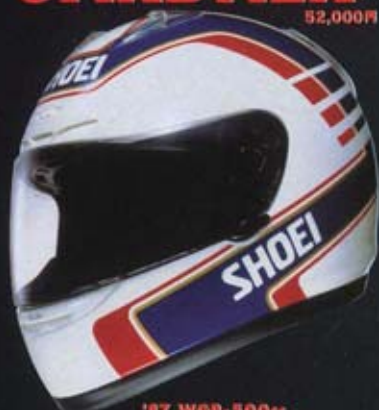
52,000円



All Japan Road Race
SUPER BIKE TEAM CABIN HONDA



WGP-125cc
GIVI HONDA LCR



'87 WGP-500cc
WORLD CHAMPION

究めた快適性能には、究めたスタイルが似合う。

PRIME 46,000円



TC-1



TC-2



TC-3

テクノロジーの進化が生んだ究極の快適性能。

X-8 R Hi RACING GROOVE



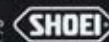
X-8R hi / 39,000円

●顔付：新素材(超強度・高耐衝撃繊維) & ファイバーグラス H.L. 構造 ●規格：JIS規格、スネル規格 (MFJ公認) ●サイズ：XS (53~54cm)、ブレンダラーのみ、S (55~56cm)、M (57~58cm)、L (59~60cm)、XL (61~62cm) ●付属：メンテナスキット、フェイスガード (オプション)、ヘルメットカバー (標準装備) ●ソフトモック (標準装備)、クリアー、スモーク、ダークスモーク 各3,800円 ●CX-1スモークミラーシート(ブルー、シルバー、グリーン/イエロー、ファイヤーオレンジ) 各7,800円 ●CF-1シート (2次塗装、ティアオフフィルム対応)：ソフトスモーク、ライトスモーク 各4,500円

ヘルメットの機能を最大限に生かすために、あごひもはしっかりと締めましょう。

●安全確保のため改良していくてくたい。●カテゴリーごとの違いは必ずしも120円を差入って当社までお取りください。●商品が改良のため予告なく仕様変更することがあります。●試乗、修理、その他ご要望は必ずしも各店舗のサービス課までお問い合わせください。本社・東京支店/〒110-0005 東京都台東区上野5-8-5 CP10ビル7F TEL:03-5686-5185 大阪支店 TEL:06-6367-8123 ホームページアドレス <http://www.shoei.com>

人間性能
HUMAN SPEC



進化を証明する、あたらしい盛り心地。

新開発3Dフルサポートインナー

3Dフルサポートインナーとして開発した3次元無段階により盛り出す支持パッドを元に、クラウンパッドから後頭部までの形状を大幅に変更、ライダーの頭を適切にサポートしていても、部分的な盛りつきを感じさせないあたらしい盛り心地を実現。

●首回りから後頭部のホールト追加によりサポート力を発揮、フィット感および乗り心地を大幅に向上。

●形状・材質共に、新採用となったチークパッドは顔面のおつくりをゆるらびつつ、しっかりとホールド感を発揮、盛り上がりからズレや感度を調整し、全体をつつこみやす。



進化を証明する、NEWベンチレーション機能。

新開発バイブレノベンチレーション

レーシンググロウエーションの先端をフィードバック、より効果的なクーリング性能を発揮。

新採用フレッシュエアインテーク

常に新鮮なエアを供給し、呼吸による湿度を抑制的に排出、走行時の快適性をさらに向上。



★ **2001 TWIN RING MOTEGI BIG RACE** ★

FIM2001ロードレース世界選手権シリーズ第13戦



Pacific Grand Prix of MOTEGI

2001年
 10月5日(fri)・6日(sat)・7日(sun)
 開催!!

●開催クラス: 500cc 250cc 125cc

2001 R²-1 MFJ全日本
 ロードレース選手権シリーズ第4戦



**もてぎスーパー
 バイクレース**

6月23日(sat)・24日(sun)
 開催!!

2001 FIMトライアル
 世界選手権シリーズ第5戦

**ウイダー
 日本グランプリ**

6月2日(sat)・3日(sun)
 開催!!



ツインリンクもてぎクラブ・スポーツ TRMC-S 会員募集中

とにかく走りたいたいのための会員制クラブ。

●ツインリンクもてぎの全日本格別のレースが観戦無料!!

駐車料金は別途頂きます

●ナンバー付の車両でもレーシングコースを走れる!

●通常営業日の入場/駐車場が無料!

※その他特典がございます。詳しくはお問い合わせ下さい。

受付・お問い合わせ TEL.0285-64-0200 ツインリンクもてぎクラブ・スポーツ(TRMC-S)

T.R.M.C. FAN CLUB CARD 会員募集中

レース観戦のための特典が盛りだくさん。

●レースチケットを割引購入

※その他特典がございます。詳しくはお問い合わせ下さい。

お問い合わせ先 東京 TEL.03-5276-7855

ミリオンインフォメーションセンター 受付時間/AM9:00~PM5:30(土・日・祝日も営業)

サマー・エンデュランス・カーニバル



8月24日(fri)・25日(sat)・26日(sun)
 開催!!

**2001もてぎオープン
 7時間耐久ロードレース**

2001 TWIN RING MOTEGI RACE CALENDAR

日程	大会	コース	WGP			全日本			関東チャンピオンシップ選手権			関東選手権・もてぎ選手権			レース			
			GP100	GP250	GP125	500	250	125	500	250	125	500	250	125				
3月25日	もてぎロードレース第1戦	250コース													5			
4月15日	もてぎトライアルロードレース第1戦														5			
5月6日	もてぎロードレース第2戦	東コース													5			
5月27日	もてぎトライアルロードレース第2戦														5			
6月2 - 3日	FIMトライアル世界選手権シリーズ第5戦	特別会場													5			
6月17日	もてぎトライアルロードレース第3戦														5			
6月23 - 24日	R ² -1 MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第4戦	250コース													4			
7月15日	もてぎロードレース第3戦	250コース													2			
7月22日	もてぎトライアルロードレース第4戦														2			
8月18日	もてぎトライアルロードレース第5戦														2			
8月24 - 25日	もてぎオープン7時間耐久ロードレース	250コース													1			
9月23日	もてぎロードレース第4戦	東コース													5			
9月29日	もてぎトライアルロードレース第6戦														5			
10月5 - 6日	FIMロードレース世界選手権シリーズ第13戦	250コース													3			
7日	もてぎトライアルロードレース第7戦														3			
11月17 - 18日	もてぎFINAL2&4レース	250コース													4			
11月25日	もてぎトライアルロードレース第8戦														5			
計			1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	2	4	3	3	3	5

◎=世界選手権対象、○=関東チャンピオンシップ選手権対象、●=関東選手権対象とサーキット選手権対象、◇=サーキット選手権対象 他
 ※上記内容は、暫定であり、変更になる場合がございます。

ツインリンクもてぎ

●通常営業時間 AM9:00~PM5:30 お問い合わせ先 TEL.0285-64-0001
 ●営業時間は変更する場合がありますので、お問い合わせください。
 ●休日の案内 1/24(土)~24(日)、6/26(土)~27(日)

●ツインリンクもてぎ
 〒321-3533 栃木県芳賀郡茂木町柳山120-1
 TEL.0285-64-0001 FAX.0285-64-0009
 ●本社
 〒104-0028 東京都中央区八重洲2-6-20
 TEL.03-3278-0777 FAX.03-3278-0733

ツインリンクもてぎ ホームページ <http://www.twining.co.jp>

**もてぎチャンピオンカップレース第5戦
 もてぎロードレース第5戦**

もてぎFINAL2&4レース

11月17日(sat)・18日(sun) 開催!!

●ツインリンクもてぎへのACCESS●

交通のご案内/東京から約2時間、気軽に行ける新プレイスポット。



- 電車/バスでご来場の場合
- 真岡鉄道・茂木駅よりバスで15分
- JR宇都宮駅西口よりバスで約90分
- 東武東上線・茂木駅よりバスで約90分
- バイクでの来場の場合
- ① 東京都自動車道 水戸ICより約40分・那珂ICより約40分・那珂ICよりR355経由、約50分・那珂ICよりR294経由、約40分
- ② 東北自動車道 鹿沼ICより約90分・宇都宮ICより約80分・大宮ICより約90分
- ③ 東北自動車道 栃木新緑JCTから、北関東自動車道 宇都宮上三川IC経由で約70分

CYCLE SOUNDS

ROAD SPORT

サイクルサウンズ

ENJOYMENT

2001 NEW STAGE

メジャーレースも、サンデーレースも!
ロードスポーツ発見マガジン

Let's Enjoy

A photograph of a woman in a red cap and white tank top cheering with her arms raised in a crowd. The background is a blurred crowd of people, suggesting a cycling event or race.

定期購読のお申込み

(株)ジック・CSルーム<読者係> 〒150-0002渋谷区渋谷1-3-18ピラモデルナ TEL:03-3499-0474 FAX:03-3499-0589

編集部へのお便り

(株)ジック・CSルーム<編集> 〒106-0044港区東麻布1-5-6麻布日比野ビル TEL:03-5570-8581 FAX:03-5570-7050

DENSO
SPARK PLUGS

Wilco Zeelenberg :
DEECEE Schenker BLT
'99 WSS Rd.4 MONZA 優勝

0.4mm IRIIDIUM
世界初 0.4mm径イリジウム合金中心電極
©2000年5月現在

杉山真実 : A-Project RT
'99 ジャパングランプリ準優勝、ワールドカップ5位

PLATINUM
オールプラチナ接地電極

川崎製車 : HKS
'96, '97 BERG ドラッグレース
プロストッククラスチャンピオン



勝利のプラグ!!

IRIDIUM RACING

チューニングプラグを変えたイリジウムパワー。
そして今、熱き要望に答えイリジウムレーシング、デビュー。
中心電極には世界初の0.4mm径イリジウム合金中心電極を、
接地電極にはオールプラチナ電極を採用し、
碍子部はシリコン塗布によりかぶりを防御。
その結果として高性能と高信頼性を実現しました。
イリジウムレーシングでGET WIN!

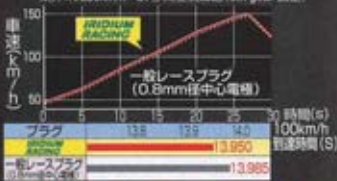
2000年 DENSO SUPPORT RIDER SERIES CHAMPION

世界 MX 125cc	G. ラングストン/KTM125
全日本 MX IA125	佐合 潔/CR125
筑波 SS600	金 栄博/YZF-R6
鈴鹿 ST600	岡田 晃範/ZX-6R
筑波 ST600	岸本 直樹/YZF-R6
T 1 ST600	藤本 俊生/YZF-R6



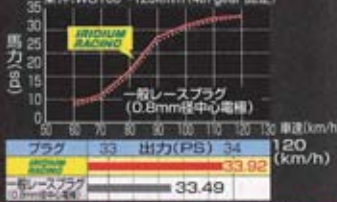
ライバルを抜き去る加速性!

車軸:250cc(2サイクル)水冷、2気筒
条件:R150km/h→27秒間全開加速(6th gear 固定)



勝負を決するパワーの差!

車軸:250cc(2サイクル)水冷、2気筒
条件:WOT60→120km/h(4th gear 固定)



※データはすべて当社調べです。一般レースプラグは当社製です。

品番一覧表

年式	リーチ	六角	形式(熱値)	設定熱値	NGK対応型式
10	19	16	IJU01-□	24,27,31,34	R016
10	19	16	RU01-□	27,31,34	R0045
12	19	16	IXU01-□	27,31,34	R216
14	19	21	IW01-□	24,27,29,31,34	R6385P
14	19	21	IWM01-□	29,31,32,34	R6179A-P
14	19	21	IRE01-□	27,31,32,34	R6725
14	19	16	IK01-□	24,27,31	R7117
14	19	16	IK02-□	24,27,31	R7119
14	19	16	IQ01-□	24,27,31	R7237
14	19	16	IQ02-□	24,27,31	R7239
14	22	16	IA01-□	31,32,34	R6120A

※IRU01-□タイプはイリジウム中心電極ではありません。
◎ご購入の際には販売店で製品の適応車種をご確認ください。

エンジン性能を大きく引き出す新世代高性能プラグ

IRIDIUM POWER



好評
発売中

0.4mm径
イリジウム中心電極

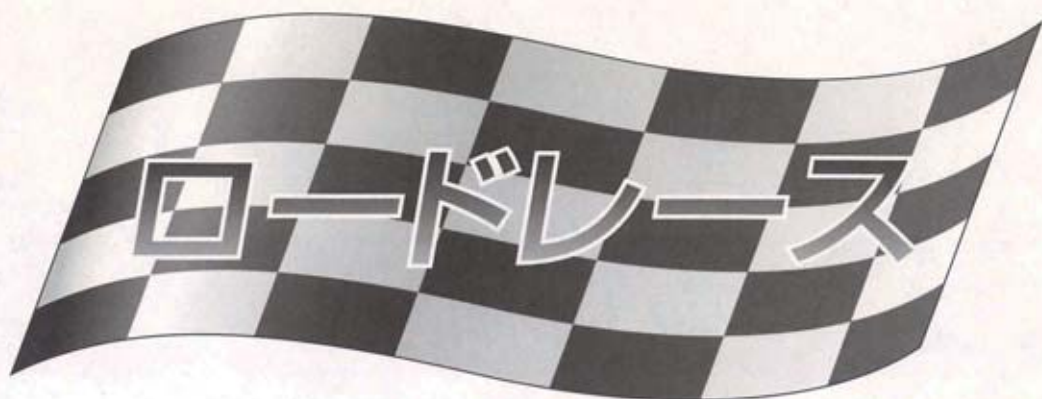
株式会社デンソー

お問い合わせ先 TEL:0565-25-6724 受付時間10:00~12:00,13:00~16:00(土、日、祝日を除く)
インターネットアドレス <http://www.denso.co.jp/PLUG>

カタログご希望の方は官製ハガキに、住所、氏名、年齢、職業を明記の上、右の
カタログ請求券を貼付し、下記までご送付ください。

〒448-8661 愛知県刈谷市昭和町1-1 株:デンソー 営業3部 第1営業室 換箱品G

資料請求券
MFJ規則第
00/12



ROADRACE

CONTENTS

▼ 細則1 ロードレース競技細則

1. 適用の範囲	46
2. ロードレース	46
3. 競技会と開催クラス	46
4. 公式シグナル	47
5. 参加資格	48
6. 出場申し込み	48
7. 参加受理	49
8. ゼッケン・ナンバー	49
9. ライダーの装備	49
10. 出場受け	50
11. 出場車両の変更	50
12. 車両および装備の検査	50
13. プリーフィング	51
14. 公式予選	51
15. 決勝レース出場台数	52
16. スタート方法	52
17. スタートにおける反則	56
18. "ウェット"および"ドライ"レース	56
19. レース中の行為	56
20. 停車指示	58
21. レースの一時停止	58
22. 赤旗中断されたレースの再スタート	60
23. リタイヤ(棄権)	60
24. レース終了	61
25. 優勝者、順位、完走者および得点	61
26. レース終了後の車両保管と再検査	61
27. レースおよび大会の延期・中止等	62
28. 抗議	62
29. 違反に対する罰則	62
30. 本規則の解釈	63
31. 本規則の施行	63

▼ 細則2 2001年全日本選手権大会特別規則

1. 公 示	64
2. 開催種目と競技会の日程	64
3. 参加定員	64

4. 追加のクラス	64
5. コースと最多出場台数	65
6. 大会審査委員会	65
7. 参加資格	65
8. 出場料および共済会掛金(保険料)	67
9. ビット要員	67
10. レース当日の練習走行	67
11. ゼッケンナンバー	67
12. 車両の変更	68
13. ビットロードのスピード制限	68
14. 公式予選	68
15. タイムキーピングシステム	68
16. スターティンググリッド	69
17. レース距離	69
18. 賞および得点	69
19. 主催者の権限	69
20. 本規則の施行	70
2001年全日本ロードレース選手権開催日程	70

▼ 細則3 2001年エリア選手権大会特別規則

1. 公 示	72
2. 開催種目	72
3. 追加のクラス	72
4. 選手権	72
5. コース	72
6. 大会審査委員会	72
7. 参加定員	73
8. 出場料および共済会掛金(保険料)	73
9. ビット要員	73
10. ゼッケンナンバー	73
11. 車両の変更	73
12. 公式予選	73
13. タイムキーピングシステム	73
14. スターティンググリッド	73
15. 賞および得点	74
16. 主催者の権限	74
17. 本規則の施行	74

※2001年からの規則変更点は太字で示されています。

細則 1

ロードレース 競技細則

1 適用の範囲

以下に記す規則は、国内競技規則に基づき、世界選手権を除く国内におけるすべてのロードレース競技会に適用される。

2 ロードレース

ロードレースとは、舗装され、完全にクロー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。ロードレースは、スプリントレースと耐久レースに区別される。

スプリントレースの定義：①レースの総走行距離250km以下、もしくは走行時間2時間以下

②個人競技

耐久レースの定義：下記いずれかに合致すること。

①レースの総走行距離が250kmを超えるもの、もしくは走行時間2時間を超えるもの。

②2人もしくは3人の交代で行われる。

コースレコードの定義：コースレコードとは、そのサーキットのもっとも良いタイムの記録であり、クラス毎に管理される。予選、決勝ともにその対象となる。

3 競技会と開催クラス

競技会と開催クラスは下記とする。

出場可能 ライセンス	大会格式	昇格ポイント対象種目				申請昇格		その他承認公認レース (特別昇格は可能)
		自動昇格						
国際ライセンス (参加資格は別途定める)	全日本選手権	GP125	GP250	SB/S-NK	ST600			
国際ライセンス 国内ライセンス	エリア選手権	↑ GP125	↑ GP250	↑ SB/S-NK (国内ライセンス)		ST600	SS600	ネイキッド その他シングル/ツインレース等
国内ライセンス	地方選手権	↑ GP125	↑ GP250			SP250 ST600	SP400 SS600	SP125 ネイキッド GP80 その他シングル/ツインレース等
フレッシュマン ライセンス		↑ GP125				SP250 ST600	SP400 ストックバイク	SP125 ネイキッド その他シングル/ツインレース等
ジュニア								GP80 その他

自動昇格＝規定の得点を得た場合は、次年度は上級クラスへ自動的に昇格となる。

申請昇格＝規定の得点を得かつ申告をした者のみ昇格する。昇格申請は2001年1月31日消印有効。

特別昇格＝規定の得点に満たない者または自動/申告昇格対象種目以外のクラスで同等の成績を得た者が申告を行い、審査の上昇格する。

4 公式シグナル

ライダーは掲示される公式シグナルを確認する義務があり、そのシグナルに従わなければならない。

1) 公式練習、予選および決勝レース中は、下記の公式シグナルが使用される。

(1) 寸 法

- ・シグナル用旗 80×100cm

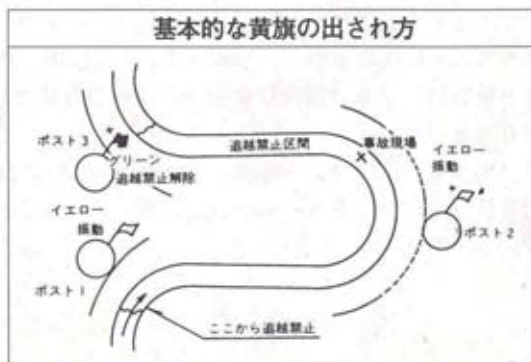
(2) コントロールラインで使用される旗

- ・シグナルライトまたは国旗……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。
- ・チェッカーフラッグと青旗を同時に掲示……ファイナルラップにフィニッシュラインの手前でトップのライダーの前に他のライダーが走行している場合。トップのライダーはチェッカーであるが、直前を走行しているライダーはもう一周しなければならない事を伝える。
- ・以下の旗は原則的にはコントロールラインで掲示されるが、必要に応じて各ポストにおいても掲示される。
- ・黒旗と白ナンバーを付した黒の合図板との併用……示されたナンバーのライダーはすみやかにピットインすること。ジャンプスタート等によるストップ＆ゴーペナルティーの場合、区別するためにPの字をシグナル板に示す。(メカニカルトラブルの場合も確認のち再スタート可となった)
- ・オレンジボール旗と白ナンバーを付した黒の合図板との併用……示されたナンバーの車両は本人または他のライダーに対して危険を及ぼすような問題に見舞われている（主にオイルもれ）ので、早急にコース上から退去し安全な場所に停止する。

(3) 各コーナーポストで使用される旗

- ・黄 旗……この先に危険がある！

振 る……危険が迫っている！スローダウンし、停止の準備。緑旗が出される地点まで追い越し禁止。(黄旗の静止提示は削除され、すべて振動提示となった。)



- ・赤色ストライプ付き黄旗………オイル等によりコース表面滑りやすい、もしくはその疑いあり。
 - ・赤旗………コントロールライン上で赤旗が出されたらすぐに提示する。
 - ・白地に赤のクロス（レッドクロス）………ベースカー介入によるレースの非競技化（注意、減速、追い越し禁止）。ライダーは一列でベースカーに従うこと。
 - ・緑旗………コースはクリアである。予選、サイティングラップ、ウォームアップラップの一周めに提示される。黄旗が出された次のポストで静止で提示され、追い越し禁止を解除する。
 - ・白旗………ゆっくり動く車両、救急車などの介入車両がコース上にある。追い越しは禁止される。ベースカーを除くスロー走行車両の追い越しは認められる。介入車両パス後は追い越し禁止は解除される。
 - 振る………この先に介入車両がある。
- （静止提示は削除され全て振動提示となる）
- ・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に追い越されようとしている。
 - 静止………間もなく追い越される。
 - 振る………追い越される寸前。

2) ライトによるシグナル

スタートの際、国旗の代わりに、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 黄旗と同意味。
- ・緑色燈 緑旗と同意味。
- ・赤色燈 赤旗と同意味、競技監督および監視ポストで使用。

ライトによるシグナルは、スタート時と特に夜間に行われるレースに使用されなければならない。

5 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、2001年度版 MFJ 国内競技規則・第3章〔⑨競技参加者〕(29頁)に合致していなければならない。

6 出場申し込み

1) 出場申し込み場所および期間は、大会特別規則の定めるところのものとする。

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事項をすべて記入し、出場料および共済会掛金(保険料)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む場合は、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までが有効となる。
- (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付けない。
(締切り日以降のエントリー料金返却に際しての郵送料、送金手数料は返却金から差し引かれる)

7 参加受理

- 1) 必要事項を記入した出場申し込み書、出場料及び共済会掛金(保険料)を大会事務局が受理した者のみに対し、参加受理書が発送される。
- 2) いったん受理された出場料、共済会掛金(保険料)は下記3)の場合を除き、いかなる理由があっても返却されない。公式予選を通過しなかった者も同様である。
- 3) 大会が取り止めになった場合、また参加申請が拒否された場合のみ出場料、共済会掛金が返却される。(申し込み者が必要な手続きを怠った場合は、返却されない)

8 ゼッケン・ナンバー

- 1) 主催者によって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。
- 2) 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で記入しておかなければならない。
- 3) 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。ゼッケンの修正を要求された場合、速やかに修正を行い、再度車両検査を受けなければならない。

9 ライダーの装備

ヘルメット及び装備は、レース期間を通じて車検で合格したものを使用しなければならない。また車検以前の練習においても、公認された適切なものを使用すること。

車検には複数の装備を持ち込み、確認を得ることができる。

1) ヘルメット

- (1) ヘルメットはフルフェイス型のもので、MFJが公認したものでなければならない。
- (2) MFJの公認したヘルメットには、下記の認証マークが貼付されている。
- (3) 競技会の車両検査受け付け時に、ヘルメット検査が行われる。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。
- (4) MFJ公認ヘルメットであっても、MFJ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、大会公式車検にて特別検査料(1,000円)を支払い、特別に検査を受け合格しなければならない。

〈MFJ公認ヘルメット認証マーク〉



2) ライダーの服装

(1) レーシングスーツ

- ① 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の公認したものでなければならない。
- ② 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ている。
- ③ 競技会の車両検査受け付け時にレーシングスーツの検査が行われ、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。
- ④ 競技会使用時には公認時のパット類が装備されていること。

〈MFJ公認レーシングスーツ認証マーク〉



- (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。
- (3) 競技中のライダーは、レーシングスーツの下にアンダーウェアを着用しなければならない。ただし、レーシングスーツに裏地がついている場合は着用しなくてもよい。

10 出場受け付け

- 1) 出場受け付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、必ず本人または参加者が MFJ ライセンス、参加受理書を提出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。

11 出場車両の変更

- 1) 車両の変更は国内競技規則・第3章〔⑩ライダーおよび車両の変更〕(32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。

12 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受けなければならない。これ以後の検査は、競技監督が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) 一大会において同一車両を複数のライダーが使用する事はできない。
- 5) 同一車両で複数の種目へのエントリーはできるが、競技運営進行上支障をきたさないことを条件とする。
- 6) 車両検査時持込み台数は、地方選手権および地方大会は出場1レースにつき1台に限られ、エリア選手権・全日本選手権は2台までとする（スベアマシンは同一メーカーに限る）。
- 7) 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。
- 8) テレメトリーは禁止される。ラップタイム計測装置はテレメトリーとみなされない。
- 9) 音量測定は車検時に全車測定、もしくは予選通過車両全車に対して行なう。
- 10) 主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車両検査を行う権限を有する。
- 11) ガソリン
 - ① 地方選手権大会／エリア選手権／全日本選手権においては2サイクル・4サイクルともにMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなければならない。MFJの定める無鉛ガソリンの定義はMFJ技術規則による。
 - ② 使用するガソリンおよびオイルはMFJ技術規則（146頁参照）に合致していなければならない。
 - ③ 使用するガソリンは当該レースのサーキットで供給するものを使用しなければならない。供給されるガソリンの仕様は特別規則もしくは公式通知に記載される。
 - ④ 承認競技会における使用ガソリンとその仕様並びに供給方法については各大会特別規則による。

13 ブリーフィング

主催者がブリーフィング（競技に関する要領説明）を行なう場合はライダー本人が必ず出席しなければならない。欠席した場合、罰則が課せられる場合がある。

14 公式予選

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。

通常はタイムトライアル方式で行う。レース方式で行う場合は、特別規則または公式通知等に示される。

2) 公式予選の内容

- (1) レースに出場するすべてのライダーは、必ず公式予選に参加し、最終的に出場資格を取得しなければならない。
- (2) 公式予選においては、競技役員による車両の安全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甚だしく劣る者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。

●予選通過基準タイム

全日本選手権：トップタイムの107%以内（SBクラスは上位3名の、平均タイムの107%以内）

エリア選手権以下：トップタイムの120%以内

予選が2回以上ある場合、予選通過基準タイムはどちらかの予選で上記に示すタイムをクリアすれば、通過基準タイムを満たしたものとする。

- (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た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、セカンドラップタイムによる。
- (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) 複数の組にわかれて行われる予選の順位決定方法
 - ① 予選結果を総合タイム順によって決定する場合と予選組ごとの順位により決定する場合がある。
 - ② 天候の変化等により路面状況に大きな差異が認められると競技監督が判断した場合には各予選組ごとの順位によって決定する。この決定に対する抗議は一切受けつけない。
 - ③ 各予選組ごとのタイム順で決定した場合のグリッドは、各予選組のトップのタイムを比較しその順番で振り分けることとする。
 - ④ 各予選組ごとのタイム順で決定したグリッド数によって端数が出る場合の優先順序は下記とする。〈ウエイティング(P52(10)参照)も同様〉
例：グリッド数30台、予選4組
 - Ⓐ 予選組上位7台で28台が選抜される。
 - Ⓑ 残り2台を予選組の8位（4台）のなかから決定するには…
・各予選組の1位のタイムと8位のタイムを比較する。

・各予選組8位のものからタイム差の少ない順に2名を選出する

- (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。
- (9) 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出なければならない。
- (10) ウエイティング（繰り上げ出場）

決勝レースに出場不可能となった者がいた場合、その者に代わり予選結果次点の者で願い書を提出したライダーの決勝レース参加を特別に認めること。

※ウエイティング（繰り上げ出場の方法）

- ① ウエイティングの資格を有する者は決勝レース出場願い書を提出した者の中で予選での上位3名までとする。但し、予選が複数組で行われた場合、総合予選結果順上位3名とする。
- ② 予選結果発表後主催者が規定する時間以内にウエイティングの願い書を提出する。
- ③ 主催者が規定する時間内にリタイヤがない場合は出走は不可となる。
- ④ 審査委員会にてリタイヤ者のグリッドは順次繰り上げる。正式グリッド発表後は、一切の繰り上げ出場は認められない。

15 決勝レース出場台数

決勝レース出場台数は、各サーキットごとに定められ、特別規則に示される。

16 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。通常はクラッチスタートにて行われる。
 - (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）

ルマン式スタートにおいては、スタートライダーを複数のグループに分けて時間差スタートをする、スタッガードスタートを採用する場合がある。(55頁参照)
- 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スタートするものとし、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一切考慮されない。
- 4) クラッチスタートの場合のスタート手順は以下のとおりとする。
 - (1) ウォームアップラップスタート約30分前
ライダーはスタート前チェックを受け、マシンとともにウエイティングエリアに待機する。
 - (2) ウォームアップラップスタート15分前
サイティングラップのためにピットレーン出口が開放される。ピット出口で5分、4分、3分、2分、1分前のカウントダウンボードが掲示される。
ただし、全ライダーがスタートした場合、カウントダウンボードの提示は省略され、以後のスタート手順が継続される。
 - (3) ウォームアップラップスタート10分前
ピットレーン出口が閉鎖される。サイティングラップは義務づけられない。サイティングラップに参加しないライダーはウォームアップラップ開始の5分前まではオフィシャルの指示に従って自分のマシンをグリッドに押しつけておくことができる。

ライダーが所定の位置に着くのを助けるために、コースサイドでオフィシャルがグリッド列を示すボードを掲げる。この段階で競技監督はレースを「ウェット」または「ドライ」のいずれかを宣言する。この宣言はグリッド上にいるライダーとピットレーンにいるライダーに対してボードで示す。ボードが出されない場合は自動的に「ドライ」とみなされる。

(4) サイティングラップ開始

サイティングラップ開始後のグリッドとピットにおいては、余熱以外のタイヤウォーマーの使用は禁止される。グリッド上での給油は禁止される。

サイティングラップ中に技術的なトラブルに見舞われたライダーは、ピットに戻って調整またはマシンの交換（スベアマシン登録可能競技のみ。以後同様）を行うことができる。この場合当該ライダーはピットレーンからウォームアップラップを開始しなくてはならない。

グリッドに着く際には十分に徐行し、所定のグリッドに着かなければならない。

この段階で、グリッド上のライダーは、マシンの調整を行ったりコースコンディションに合わせてタイヤ交換を行うことができる。グリッド上では余熱によるタイヤウォーマーの使用は許可されるが、ジェネレーター、バッテリーまたはその他の電源をグリッドに持ち込むことは禁止される。

(5) ウォームアップラップ開始5分前ボード

グリッド上で5分前のボードが掲示される。

(6) ウォームアップラップ開始3分前ボード

グリッド上で3分前のボードが掲示される。

すべての調整は「3分前」のボードが出るまでに完了しなければならない。このボードが掲示された後、さらに調整を行うことを希望するライダーはマシンをピットレーンまで押してゆき、そこで調整またはマシンの交換を行うことができる。この場合当該ライダーはピットレーンからウォームアップラップを開始する。

この時点でライダー1名につき1名のメカニックとそのライダーのために傘を持って立つ1名、主催者の認めるTVクルー、および必要なオフィシャル以外の人間は全員グリッドから退去しなければならない。スベアホイールを除く全てのタイヤウォーマー（グリッドに着いているマシンおよびピットのスベアマシン）は取り外さなくてはならない。

(7) ウォームアップラップ開始1分前ボード

グリッド上で1分前のボードが掲示される。（エンジンスタート）

この時点でライダー1名につき1名のメカニック以外の全員がグリッドから退去する。このメカニックはライダーが押しがけするのを助けその後速やかにグリッドから退出する。（車検で許可された外部スターターの使用が認められる）

(8) ウォームアップラップ開始30秒前ボード

グリッド上で30秒前のボードが掲示される。

全ライダーはエンジンが始動している状態でグリッドの所定の位置に着かななくてはならない。これ以降メカニックの援助は禁止される。マシンをスタートできないライダーはマシンをピットレーンに移動し、そこでさらにマシンが始動するよう試みるかマシンを交換することができる。このようなライダーはピットレーンからウォームアップを開始することができる。

(9) ウォームアップラップ開始（レーススタートの約2分前）

ウォームアップラップの開始を示すためにイエローライトが点滅される。ライダーは各列ごとに役員の指示に従ってスタートし、1周走行する。セーフティーカーがその後ろに続く。集団が通過したらピットレーンで待機していたライダーはウォームアップラップに

加わることが許可される。

ウォームアップ走行が開始されたら各ポストはライダーに旗の掲示位置を確認させるためにグリーンフラッグを掲示する。

グリッドに戻ってきたらライダーはエンジンを始動したまま、フロントホイールをグリッドポジションを示すラインに合わせ、所定の位置につかなければならない。グリッド最前列の前には赤旗を持ったオフィシャルが立つ。

セーフティーカーが到着した後に戻ってきたライダーはピットに導かれ、ピットからレースをスタートする。

ウォームアップラップ途中でトラブルに見舞われたライダーは、ピットレーンに戻って修理またはマシンの交換ができる。

グリッドでエンジンをストールさせたライダーまたはその他のトラブルに見舞われたライダーは、モーターサイクルにまたがったままの状態で腕を上げる。その方法によって意図的にレースのスタートを遅らせることは許されない。

グリッドの各列が整列したらオフィシャルは担当する列が整列したことを示すためにグリッド列ボードを降ろす。ある列のライダーがエンジンをストールさせたり、または他のトラブルに見舞われているときにはその列のボードは降ろされない。すべてのボードが降ろされて、セーフティーカーが戻ってきたら、グリッド後方に待機するオフィシャルがグリーンフラッグを振る。

その後スターターはグリッド前方で赤旗を掲示するオフィシャルにコースサイドに歩くよう指示を出す。

(10) スタート

レッドライトが点灯され、その2～5秒後にレッドライトからグリーンライトに変わり、レースがスタートする。

ジャンプスタートをしたライダーに対しては30秒間のタイム加算もしくはストップ&ゴーのペナルティが与えられる。ペナルティは当該ライダーのチームにも通達されなければならない。

グリーンライトが点灯された後で、マシンがストールした場合、オフィシャルはエンジンがかかるまでそのマシンをコースに沿って押すことを補佐する。それでも始動しない場合、オフィシャルの指示に従ってマシンをピットレーンに押しに行かなければならない。ピットレーンでは当該ライダーのメカニックがエンジン始動させるために援助することとマシンを交換することが許可される。

グリッドからスタートしたライダーの集団がピットレーン出口を通過したらオフィシャルはピットレーンに待機するライダーをスタートさせる。

トップを走行するライダーが1周目を終えてフィニッシュラインを通過した後、レースが中断されない限りマシンの交換は許可されない。

(11) スタートディレイド

スタート時の安全性を脅かすようなトラブルがグリッド上で発生した場合には、スタートを受け持つオフィシャルがイエローライトを点滅させ「スタートディレイド」および「エンジンストップ」のボードを掲示する。この場合ライダーはエンジンを停止させなければならない。各ライダーについて1名のメカニックがエンジン始動を補佐するためにグリッドに立ち入ることが許可される。

スタート手順は「1分前」ボードの段階から再開され、ライダーは追加のウォームアップラップを1周走行し、レース周回数は1周減算される。

※サイティングラップスタートの時間、グリッド列ボードの配列（隔列の場合もある）、

またはその他の手順について省略する場合がある。この場合、各特別規則ならびに公式通知に示される。

5) ルマン式スタートの場合のスタート手順は以下のとおりとする。

(以下のスタート手順は標準モデルであり、特別規則によって変更されることがある。)

(1) スタート準備

スタート約45分前に、ライダーはマシンと共にピットで待機してはならない。

(2) レースのスタート

—1分前：シグナルタワーカウントダウン開始

“ヘルメット” パネル+ホーン：ライダーはコースの反対側、自分のマシンの正面に立つ。

—30秒前：ボード表示

—グリーンライトまたは国旗（特別規則に明記される）：スタート

各ライダーは自分のマシンのもとへ駆け寄りエンジンを始動し、レースを開始する。

エンジンは、マシンの機械式デバイスを用いて該当ライダーひとりによって始動される。

外部からの援助は一切禁止される。

ルマン式スタートにおいて、安全上の理由により競技監督が必要と判断し、審査委員会の許可を得た場合、スタッガードスタート（スタートライダーを複数のグループに分けて行う時間差スタート）を採用する事ができる。

スタッガードスタート

—グリーンライトまたは国旗（特別規則に明記される）：スタート

最初のグループの各ライダーは自分のマシンのもとへ駆け寄りエンジンを始動し、レースを開始する。

約15秒後に国旗が振られて次のグループの各ライダーが同様にスタートする。ライダーは、前にスタートしたグループでエンジン始動の遅れたライダーが飛び出してくるかもしれないことに最大の注意を払わなければならない。

エンジンはマシンの機械式デバイスを用いて該当ライダーひとりによって始動される。外部からの援助は一切禁止される。

—オープニングラップはセーフティカーが追尾する。

(3) スタートの補助

もしライダーがマシンを始動できなかった場合、競技監督が可能だと判断した時点でグリーンフラッグを用いてアシスタントにマシンを押すことを許可する。ライダーがスタートできなかった場合には、ただちにコースマーシャルの指示により、マシンをピットに押しに行く（出口あるいは入り口いずれか近いほうから）。マシンの修理が終わり次第、ライダーは再度スタートすることが出来る。

(4) デイレイドスタート

ピットの出口地点をライダーの主要集団が通過したあとで、ピットレーンで待機しているライダーに対してライトを用いてディレイドスタートが許可される。

(5) スタート手順違反へのペナルティ

上記(1)から(4)に関するいかなる違反も、当該ライダーにはストップ&ゴーのペナルティが科せられる。

17 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、スタート手順の開始からスタート合図が出されスタートが終了するまでスタート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トポジションから前進した場合（ジャンプスタートと呼ぶフロントホイールスピンドルが各自のスタートラインより前進した）は、競技監督の決定により、下記のいずれかのペナルティが科せられる。
 - (1) 競技結果への30秒の加算。
 - (2) ストップ&ゴーペナルティ
 - ① 所定の場所での一旦停止（耐久レースでは停止時間を定める場合がある）
 - ② 当該ライダーに黒旗と黒のシグナル板にPの文字とゼッケンナンバーを付したペナルティボードを掲示する。
 - ③ 当該ライダーが停止指示を出したのちに停止しなかった場合、失格となる。
 - ④ 同時に複数のジャンプスタートが発生した場合、原則的に一周ごとに停止させる。停止の順番は予選タイムに基づきタイム順に停止の指示を出す。ボードは複数同時に掲示する場合もある。
 - ⑤ ストップ&ゴーペナルティが実行される前に赤旗中断で再レースとなった場合、再レース開始後停止することを要求される（レース終了までにペナルティが消化できない時は、レース結果に30秒加算の場合もある。）ただし3周未満で赤旗中断され、レース無効となった場合はペナルティは消滅する。ペナルティを終えていないまま再レースのスタートでもジャンプスタートをした場合、当該ライダーは失格となる。
- 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クルーにただちに通告される。判定に対する抗議は一切受けられない。

18 “ウェット” および “ドライ” レース

- 1) すべてのレースはウェットかドライに分けられる。グリッド上で、ボードが掲示される。ボードが掲示されない場合にはレースは自動的にドライとなる。この分類の目的は、ライダーにレース中天候状況の変化による影響があることを示すためである。
- 2) ドライレース
ドライレースと分類されたレースは天候状況が路面状態に影響を及ぼし、ライダーがタイヤ交換を望む可能性があると競技監督が判断した場合に中断される。
- 3) ウェットレース
ウェットレースと分類されたレースは、変化して行く状況、またはウェットの状況で通常開始され、天候の理由により中断されることはない。タイヤ交換を望むライダーはレース中ピットに入りタイヤを交換することが出来る。
- 4) すべての場合において、最初にレースが天候上の理由により中断された場合、再スタートは自動的に“ウェット”レースとなる。

19 レース中の行為

- 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] (29頁) の他、以下も適用される。これに違反した場合罰則が科せられる。
 - (1) ライダーは、指示を伝えるシグナルフラッグに従わなければならない。

- (2) もしライダーがコースアウトしたら、ライダーは、オフィシャルが指示した場所または、当該ライダーが有利にならないような場所からレースに復帰することができる。

※この際オフィシャルは下記の補助ができる。

- ・マシンを起こす補助。
- ・修理・調整が行われている間マシンを支える。
- ・ライダーの再スタートを補助する。

- (3) リタイヤする場合、ライダーは自分のマシンをオフィシャルに指示された安全な場所に止めなければならない。

- (4) もしライダーがレースからリタイヤを余儀なくされるようなマシントラブルにあった場合、そのライダーはスロー走行でピットまで戻ろうと試みず、コースアウトしてオフィシャルの指示に従い、安全な場所にマシンを止めなくてはならない。

- (5) コース上にオイル等の液体をまき散らす恐れのあるようなトラブルにあった場合、そのライダーはピットまで戻ろうとせず、コースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。

又、停止後再スタートを希望する場合はオフィシャルの確認を必要とする。

上記に違反した場合、10,000円以上の罰金が科せられる。

- (6) 修復作業のためにスロー走行するライダーは、できるかぎりピット設置側を走行しなければならない。

- (7) 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。

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。

- (9) 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。

2) ピットイン

ライダーはレース及びプラクティス中にマシンの調整やタイヤ交換のためにピットに戻ることが出来る。レースにおいては全ての作業はピットボックス前のピットエリアにて行われなければならない。ピットボックス内の作業はレース中断によるインターバル時、または予選時のみ行うことが出来る。

※ピ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、ライダーに与えられた区域である。

- (1) ピットインする車両のライダーは、ピットロード入口手前よりピット側に車両を寄せ、手または足でピットインの合図を行ったのち、安全を確認して正規のピットロード入口から進入し、徐行しなければならない。

ピットエリア（ピットボックス前の作業エリア）を走行することは禁止される。

- (2) ピットインする車両のライダーは、自己のピットにできるだけ近いピットロードからピットエリアに入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停車させなければならない。

- (3) ピットインしてピットエリアに入った車両及び当該車両のライダーやピットクルーは、ピットロード及びピ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) ピットインの際、自己のピット前を通り過ぎて停車した車両のライダーは、競技役員の許可を得て、当該車両のライダーおよびピットクルーによって押し戻し、自己のピットにつけることができる。

3) ピットアウト

- (1) ピットロードにおいてはピットインしてくる車両に優先権がある。

- (2) ビットロードからコースに復帰するライダーは、正規のビットロードからコースインし、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。
 - (3) ビットでエンジンを止めたライダーは、メカニックの補助を受けてマシンを再スタートすることができる。
- 4) ビット作業
- (1) レース中、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。
- 5) ビット作業人員
- (1) 大会の格式によって登録できるビットクルーの人数が大会特別規則に示される。
 - (2) レース中にビットインした車両に対しての作業は、登録した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。(全日本選手権は細則2全日本選手権特別規則【⑨ビット要員】参照)(67頁)
 - (3) ライダーに対するビットクルー(メカニック、ビットサインマンおよびヘルパー)の合図は、大会競技役員の使用する合図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ビット区域またはビットサインエリアのみで合図を送ることができる。
 - (4) ビット作業を行う者は、ビ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。大会当日のビットクルーの追加は一切認められない。ただし参加申請がなされている者の変更は定められた時間内のみ認められる(変更料1,000円)。
 - (5) ビットクルーは競技期間中を通じて、すべて大会競技役員の指示に従わなければならない。ビットクルーが諸規則に違反した場合の責任は、そのビットクルーが担当するライダーに帰属するものとし、罰則が科せられる。

20 停車指示

- 1) レース続行が危険もしくはその疑いがあるとみなされるライダーまたは車両について、競技監督は、ビットインを命じるか、レースから除外することができる。
- 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。

21 レースの一時停止

競技監督が天候上の理由、あるいはそのほかの理由からレースを中断することを決定した場合、1) 赤旗を掲示する。2) ベースカーを導入する。の2つの方法のいずれかを選択することができる。

1) 赤旗を掲示する場合

- (1) 赤旗がスタートラインとすべてのマーシャル・ポストで掲示される。ライダーはただちにスローダウンし、ビットレーンに戻らなくてはならない。当該レースの結果は前の周を終えた時点でのものとされる。
したがって、結果はレースを続行していたライダー全員が、赤旗が掲示されずにフルラップを完了した時点でのものとされる。
- (2) トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が3周末満しか走行していないことを結果が示した場合、当該レースは無効とされ、

まったく新たにレースが行われる。もしレースの再スタートが不可能な場合、このレースは中止と宣言される。但し、予選があった場合、ポイントは予選結果に基づいて正規のポイントの1/2が与えられる。(小数点以下2桁は四捨五入)

- (3) トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が3周以上、しかし本来のレース距離の2/3未満(小数点以下切り捨て)であった場合、レースの最終結果は二つのレースの周回数とタイムを合計して出される。もしレースの再スタートが不可能な場合、1回目のレース結果でレースは完了とし、ポイントは正規のポイントの2/3(小数点以下2桁は四捨五入)が与えられる。

30週のレースの場合の例：

トップのライダーは9周目を終えて10周目に入ったが、その他のライダー全員が9周目を終えていない時点で赤旗が掲示された場合、レース結果は8周目を終えた時点でのものとされ、セカンド・ヒートは22周となる。

トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が9周目を終えて10周目に入っていた時点で赤旗が掲示された場合、レース結果は9周目を終えた時点でのものとされ、セカンド・ヒートは21周となる。

- (4) トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が本来のレース距離2/3(小数点以下切り捨て)を走行した場合、当該レースは完了したとみなされ、ポイントはフルに与えられる。

- 2) フルコースコーション(事故発生時に競技監督の判断によって、ベースカーが介入してレースを一時非競技化し、スロー走行で先導し、その間に事故処理を行う方法。)

- (1) 競技監督がフルコースコーションを決定したら、直ちに全ポストにおいてレッドクロス旗が提示され、追い越しが禁止される。またイエローの回転灯を点灯したベースカー(またはセフティカー/以下同様)が先頭のライダーの位置に関係無くピットロードからコースインする。SCと書かれたボードがスタートラインにて提示され、ベースカーの介入を告知する。

- (2) 全ての競技車両はベースカーを先頭に一列に整列しなければならない。この時のライダーの追い越しは厳禁される。ライダー間の距離は10m(車両5台分程度)以内までとする。介入するベースカーは原則的に1台とし、その車体にはPACE CARまたはSAFETY CARと明記されていなければならない。イエロー及びブルーの回転灯を装備していなければならない。

- (3) 競技監督からの指示に基づき、ベースカーと先頭ライダーとの間にいるライダーに対して、ベースカー後部に備えられているグリーンライトを使って前に出るよう(追い越しよう)合図する。これらのライダーは減速したまま他のライダーを追い越さず走行を続け、ベースカー後方の列に合流する。この場合以外はベースカーの追い越しは禁止される。

- (4) ベースカーは先頭のライダーがその後方につき、残りのライダーがさらにその後方に整列した状態で、事故処理が終了するまで走行を続ける。

- (5) フルコースコーションの間にピットインすることは許可される。フルコースコーション中にピットアウトする場合は、ピットレーン出口にあるグリーンライトが点灯されている間のみ許可される。この間スベアマシンとの交換は認められない。

ベースカーに先導された最後尾のマシンがピット出口を通過後、約10秒間に亘りピットレーン出口のグリーンライトが点灯し、ピットアウトすることができるが、それ以外はレッドライトによりピット出口は閉鎖される。

ピットアウトできなかったライダーは、次の週のグリーンライトまで待たなければならない。

- (6) 競技監督が次のコントロールラインからのレース再開を決定したら、ベースカーはイエローの回転灯を消灯する。ベースカーはその週の終了時点でピットに入る。
 - (7) ベースカーがピットロードに入り、ライダーがコントロールラインに近づいている時点で、コントロールポストではグリーンライトが点灯され、グリーンフラッグが振動表示される。同時に全ポストのレッドクロス旗は一斉に下げられる。各ライダーはコントロールラインを通過した時点でフルコースコーションが解除され、レース状態に戻る。レッドクロス旗が下げられた後もコントロールラインを通過するまでは、追い越しは厳禁される。
 - (8) フルコースコーション中の走行ラップも周回数としてカウントされる。
 - (9) フリープラクティス中に、ベースカーを使用したフルコースコーションの練習を行う場合がある。
- ※詳細は各大会の特別規則または公式通知に示す。

22 赤旗中断されたレースの再スタート

レースが再スタートされる場合、再スタートはコース・コンディションが許すかぎり早く行われなくてはならない。ライダーがピットに戻りしだい、競技監督は新たなスタート時刻を発表する。このスタート時刻は状況が許すかぎり最初の赤旗が掲示されてから30分以内に設定される。

- 1) 競技結果が2周以下の場合の再スタートには下記各項が適用される。
 - (1) 全ライダーがスタートできる。
 - (2) マシンの修理・給油ができる。
 - (3) 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。
 - (4) 登録され車検に合格しているスペアマシンに交換できる。
 - (5) 周回数は原則的にもとのレースと同じとする。
 - (6) グリッドポジションは本来のレースと同じとする。
 - (7) 再スタートできないライダーのグリッドはそのまま空席とする。
 - (8) スタートの手順は通常にサイティングラップから始める。
- 2) 競技結果が3周以上2/3 (小数点以下切り捨て) 未満の場合の再スタートには下記各項が適用される。
 - (1) 前回のレースでトップの周回数の2/3 (小数点以下切り捨て) を走行しているライダーだけが再スタートできる。
 - (2) 第2レースが開始される前に、第1レースの結果が公示されなくてはならない。
 - (3) 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。
 - (4) マシンは修理・給油ができる。(耐久を除く)
 - (5) 登録され車検に合格しているスペアマシンに交換できる。
 - (6) 第2レースの周回数は、本来のレース距離を満たすために必要な周回数とする。(前回のレース結果の周回数に基づく)
 - (7) グリッドポジションは第1レースの結果に基づく。
 - (8) レースの最終結果は、二つのレースの周回数を合算し、最大数の周回のライダーが優勝者となる。周回数が同数の場合、二つのレースのタイムを合計したタイムによって順位が決定される。

23 リタイヤ (棄権)

- 1) リタイヤと停止 (競技中、コース内での停止) は、国内競技規則・第3章 [⑨競技] (32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。

24 レース終了

- 1) トップのライダーにチェッカーフラッグが掲示された後、引き続き後続ライダーにも特別規則に示す時間掲示される。この時間が経過した時をもってレース終了となる。

※原則的にコース1周の距離1kmにつき約1分とする。

- 2) ファイナルラップにフィニッシュライン手前でトップのライダーのすぐ前に他のライダーがいる場合、スタート・フィニッシュマーシャルは同時にチェッカーと青旗を掲示する。これはトップを走行するライダーはレースを終了するが、そのすぐ前を走っているライダーはファイナルラップを完走しチェッカーフラッグを受けなければならないということを意味する。
- 3) トップを走行するモーターサイクルが、所定の周回数を完了する前にレース終了の合図が出された場合、当該レースはその時点で終了したものとみなされる。

何らかの理由によって、レース終了の合図が遅れた場合でも、レースはそれが本来終了する時点で終了したものとみなされる。

25 優勝者、順位、完走者および得点（ポイント）

- 1) 優勝者

- (1) 優勝者は規定の距離（周回数）または時間を完走して最初にフィニッシュライン（コントロールライン）を通過したライダーである。
- (2) 写真判定が用いられる場合には勝者の決定はフロントホイールの先端がフィニッシュラインを最初に通過した方を有利とする。
- (3) 優勝者がフィニッシュラインを通過したら他のライダーはその時点で走行している周回を終え、フィニッシュラインを通過した時点で終了となる。

- 2) 順位の優先順位

優先順位：

1. 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。同周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。
2. チェッカーを受けなかった完走者を周回数の多い順に決定する。同周回数の場合はフィニッシュライン通過順位による。
チェッカーは優勝者がフィニッシュラインを通過したのち特別規則に示す時間、フィニッシュラインで掲示される。

- 3) 完走者

優勝者の周回数の75%（少数点以下切り捨て）以上を走行したライダー。

- 4) 得点

得点は、国内競技規則・第3章〔②公式得点〕（33頁）によって与えられる。

26 レース終了後の車両保管と再検査

- 1) 原則として1位～6位の車両は、所定の位置より競技役員の手配に従って車両保管区域へ入らなければならない。
- 2) 原則として1位～6位の車両は、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) 原則として1位～6位の車両は、暫定結果発表後30分間保管される。
地方選手権においては、保管時間を特別規則で定める場合がある。
- 4) 燃料検査
燃料検査の手順
 - (1) 燃料検査は各大会の審査委員会が必要と認めた場合実施できる。
 - (2) 燃料検査を行う対象クラス、ライダーは審査委員会が決定する。
 - (3) 燃料テストは審査委員会が必要と認めた場合レース期間中いつでも行うことができる。
 - (4) レース終了後に燃料タンク内に検査に必要な量が残っていないなければならない。
 - (5) 各分析ごとに、それぞれ検査に必要な量のサンプルを2サンプル摂取する。
ひとつは検査用、ひとつは保管用として封印され、当事者によってサインが施され、主催者が保管する。
潤滑油を混合した場合は混入したオイルも添えて提出しなければならない。
車検にて判別できない場合はMFJ指定の機関にて分析を依頼し検査する。
サンプルはエントラントに提出義務があり、その検査の費用は自己負担とする。
 - (6) 結果が不合格であった場合、当事者は本人の費用負担によってMFJ指定の別の機関にて保管用サンプルの分析を依頼することができる。
 - (7) 分析の費用負担は下記の通り
 - ① 大会審査委員会の決定により、特定の大会もしくはクラスに検査を行う場合。
・最初の検査の費用は主催者が負担する。
・結果が不合格で当事者が再度検査を要求する場合は当事者が負担する。
 - ② 抗議が出され特定のライダーの検査をする場合は抗議者が費用を負担し、検査の結果違反が立証された場合は返却される。
 - ③ 検査の結果違反が立証された場合は違反者が検査料を負担しなければならない。
 - (8) 競技結果
サンプル分析の結果、違反が立証された場合MFJ中央審査委員会に報告され、罰則が科せられる。また、当日受領した賞典等は返却しなければならない。
- 5) 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。

27 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基づいて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、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。

28 抗議

- 1) 抗議は、国内競技規則・第3章〔28抗議〕(35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。
- 3) ガソリンに関する抗議の場合の保証金は100,000円とする。

29 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〔29違反行為に対する罰則〕(36頁)による。罰則は文書で該当者に通知される。

30 本規則の解釈

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。

31 本規則の施行

本規則は、2001年1月1日より施行する。



細則 2**2001年全日本ロードレース選手権大会
特別規則**R²-1 全日本ロードレース専用ホームページ
<http://www.r2-1.com>**1 公示**

全日本ロードレース選手権はFIM国際スポーツ憲章に基づいたMFJ国内競技規則と全日本選手権シリーズを通じて、共通した項目をまとめた本大会特別規則と各大会の特別規則に基づきFIM・MFJ公認の国際格式競技会として開催される。

2 開催種目と競技会の日程

1) 開催種目は下記とする。

ST600

GP125

GP250

スーパーバイク (スーパーネイキッド混走)

2) レースウィークの日程

① 全日本選手権は下記日程で開催される。

月～木曜日：当該大会にエントリーしている選手は走行してはならない。これに違反した場合罰則が適用される。

金曜日：ARTA走行 (施設との協議の上、定める)

土曜日：公式予選 GP125・250 SB/S-NK：45分×2回を基準とし主催者が定める。

ST600：最低20分×1回

日曜日：午前 ウォーミングアップラン 各クラス10分

10：00～16：00以内 決勝レース

3) 競技会の日程は巻末 (70頁参照) に示す。

3 参加定員

エントリーの上限

もてぎ、SUGO、TI 48名

鈴鹿 52名 (※200kmレースのスーパーバイクのみ104台)

CP MINÉ 43台

筑波 43台

4 追加のクラス

1) その他の併催レースを追加する場合は、全日本/エリア対象クラスを含めて、全体で6ク

ラスまでとする。

- 2) 上記併催種目の設定に際しては、パドック並びに全日本の予選、決勝に影響しないことを条件とする。

5 コースと最多出場台数

コースはMFJが国際公認もしくは準国際公認したコースとする。

各施設ごとの同時出走最多台数は以下の通り。

施設	決勝	予選
SUGO	40	48
筑波	36	43
もてぎ	40	48
鈴鹿	44	52
TI	40	48
CP MINÉ	36	43

ショートカットに関する規定は、各主催者発表の特別規則に記載される。

6 大会審査委員会

- 1) 大会審査委員長はMFJロードレース委員会の委員、もしくは主催者が指名する1級競技役員でMFJが任命する。
- 2) 任命された審査委員長が定時まで会場に到着しない場合は、次席のものがこれにあたる。
- 3) 審査委員長は必要に応じてエントラントの代表者を指名し、同席させることができる。

7 参加資格

2001年R²-1参加資格は以下のとおりとする。

参加条件に関する基本的な考え方

◇ST600は国際ライセンス所持者フリーエントリー（大会によって予選組数を制限する場合がある。）

◇GPI125クラス、GP250クラス、SB/S-NKクラス

出走組を確実に一組にする。（鈴鹿200kmのスーパーバイククラスのみ2組）

*スーパーライセンスの取得資格

- ①2000年ポイント獲得者（個人資格）
- ②2000年各エリア選手権ランキング上位3名
- ③2000年エリアGPでの優勝者
- ④2001年全日本にワイルドカードで出場し、ポイント獲得した者（獲得時点での希望による）。
- ⑤世界選手権出場者などで、プロモーション委員会が認めた者。

*スーパーライセンス所持者はエリア選手権には出場できない。

*上記スーパーライセンス所持者は、全戦スポット出場申請が出来るが最多台数を越えた場合、受理されない場合がある。その場合、エントリーを受理される優先順位は以下のとおりとする。

- (1) 2001年度全日本選手権参加資格順位

- ①トップエントラントの起用する年間出場ライダー
- ②年間契約チームの起用する年間出場ライダー
- ③世界選手権出場者等、プロモーション委員会が認めたライダー
- ④スーパーライセンス所持者（上記①②に所属していないスポット参戦）

⑤ワイルドカード

*2001年度は予選の1組化に伴い、スーパーライセンス所持者であっても出場枠によって参加受理されない場合がある。

(2) スーパーライセンス所持者の優先順位 (上記①④)

①前年度全日本当該クラスのランキング順

②前年度全日本他クラスのランキング順、但し、同順位の場合、排気量の多いクラスを優先する。

③前年度当該地区エリア選手権からスーパーライセンスに昇格した者で、当該クラスのランキング順

④前年度他地区エリア選手権からスーパーライセンスに昇格した者で、当該クラスのランキング順。同順位の場合、獲得ポイントの多い者を優先する。

⑤前年度エリアGPにて昇格した者 (当該クラス優先)

⑥上記以外は主催者が決定する。

(3) トップエントラント

①各クラス2000年チームランキング15位まで (繰り下げはない)。

②トップエントラントは各クラスに+1台のエクストラシート出場権を行使できる (年間出場に限る)。エクストラシートは国際ライセンス以上を対象とする。

(4) 年間出場契約チーム (エントラント資格) *改訂~条件を変更

① 2000年にポイントを得たライダーを輩出したチームで、全戦参加することを条件とする。起用できるのはスーパーライセンスを所持するライダーのみ。エクストラシートの権利はない。チーム責任者および連絡先を明確にするため、あらかじめチーム登録が必要。エントラントライセンス取得が必要。

② R²-1第1戦の2ヶ月前 (予定) までに、チーム登録をしないといけない。

③年間出場契約をした場合、最低1名のライダーを全戦参加させることは、チームの責任とする。

*「年間出場契約チーム」は、スーパーライセンス資格のないライダーを起用できない。

(5) トップエントラントチーム・年間出場契約チーム・スーパーライセンス所持者は主催者・プロモーション委員会の行う広報活動に協力する義務を負う。

(詳細は登録申請用紙に記す)

スポット参戦できる資格「ワイルドカード」

(6) ワイルドカード選抜優先順位

2001年R²-1第2戦~第5戦

第一優先

2000年度の、同地域のエリア選手権ランキング上位を優先する。排気量クラスは問わないが、当該クラスが優先される。

第二優先

2001年度の、同地域のエリア選手権、当該クラスのランキング上位を優先する。ランキングは、エントリー締め切り時点のエリア選手権ランキングとする。

第三優先

上記以外のものは主催者が任意に選択する。

2001年R²-1第6戦~第10戦

第一優先

2001年度の、同地域のエリア選手権、当該クラスランキング上位を優先する。

第二優先

2000年度の、同地域のエリア選手権、当該クラスランキング上位を優先する。

第三優先

上記以外のものは主催者が任意に選択する。

* 予選1組化に伴いワイルドカードは、各大会最低6台の参加枠がなくなり、エントリー状況により参加できない場合がある。

(7) 予告事項

- ①2002年R²-1のトップエントラントは、2001年のチームランキングポイントにて決定する。
- ②2002年の参加資格の詳細は、2001年規則を準用するが、変更のある場合は2001年7月に告知する。

8 出場料およびMFJ共済会掛金（保険料）

出場料：1クラス	14,000円
MFJ共済会掛金（保険料）	1人 3,000円
	合計：17,000円

9 ピット要員

- 1) 1ライダーに対して6名のピットクルーが認められる。いずれもピットクルーライセンスが必要であり、当日の変更は可能であるが追加は認められない。
- 2) ピットエリアではライダー1名について3人のピットクルーが作業できる。

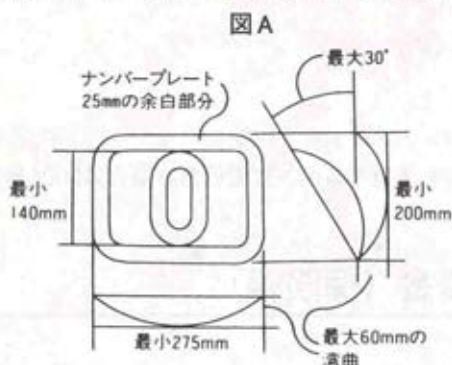
10 レース当日の練習走行

- 1) レース当日の朝、各クラスごとに最低10分間の練習走行が行われる。
- 2) 天候等やむを得ない理由で短縮または中止される場合がある。

11 ゼッケンナンバー

- 1) 前年度全日本選手権の有得点者で当該年度のスーパーライセンス申請者には、当該クラスのランキング順位に従って年間指定ゼッケンナンバーが与えられる。
- 2) その他のライダーには大会ごとに主催者からゼッケンナンバーが指定される。
- 3) ランキング順位に従って定められたゼッケンナンバーを変更する場合はMFJ中央スポーツ委員会にて許可が必要であり、別途定める料金を必要とする。
- 4) 全日本選手権ゼッケン（ナンバープレート）規定
 - ① モーターサイクルのフロントと両サイドにナンバーが装着され、観客と競技役員が明確に識別できるようにしなくてはならない。
 - ② 文字およびバックグラウンドは、図Aに記載されているサイズに適合してはならない。
 - ③ 文字の色は黒か白とし、バックグラウンドの色と判別しやすいようにされなくてはならない。※S-NKのX-Formulaは白地に赤文字、NK-1は赤字に白文字とする。
 - ④ バックグラウンドは最低限、下記の面積が単色でなければならない。蛍光色は禁止される。
・幅=275mm ・高さ=200mm

- ⑤ ナンバープレートは、垂直から30°以上傾斜してはならない。
- ⑥ ナンバープレートは、湾曲による突出が水平方向からも垂直方向からも60mm以上あってはならない。
- ⑦ 文字の周囲には最低25mm幅の余白が残されていなくてはならない。
- ⑧ ナンバーの明瞭度に関して議論が持ち上がった場合、車検長の決定を最終のものとする。判別しにくいと判断された場合はすみやかに修正しなければならない。



図B (基準の書体)

Futura Heavy
0123456789

Futura Heavy Italic
0123456789

Oliver Med.
0123456789

Oliver Med. Italic
0123456789

12 車両の変更

- 1) 公式予選ではライダーは複数の車両を使用してもよいが、これはそのライダーの名前でスペアマシンとして登録され、車検に合格していることを条件とする。
- 2) 公式車検終了後選手間でのマシンの交換はできない。
- 3) 何らかの理由で、レースが停止されることになった場合、レースの再スタート前にマシンを交換する事が出来るが、そのライダーの名前でスペアマシンとして登録され車検に合格していることを条件とする。
- 4) レースがスタートした後のスペアマシンとのマシン交換はトップの走者が1周目を終えてフィニッシュラインを通過する前までとする（赤旗中断されたレースの再スタートの場合を除く）。

13 ピットロードのスピード制限

大会期間中を通じてピットロードのスピード制限は85km/hとする。

違反した場合は罰則が科せられる。

決勝レース時（サイティングラップ開始以降）における違反への罰則は、違反1回に対してストップ&ゴーペナルティー1回とする。

14 公式予選

- 1) 公式予選
 - (1) 予選
 - ① 予選は以下のとおりとする。
GP125, 250, SB/S-NK…… 45分間×2回を基準とする
ST600……… 20分間×1回を基準とする
但し、天候等やむを得ない理由にて短縮される場合がある。
 - ② 予選の同時出走最多台数は決勝レースグリッドの120%とする。

15 タイムキーピングシステム

主催者の定める大会特別規則にて自動計測装置の取り付けを義務づけられた場合、これに従わなければならない。

16 スターティンググリッド

スターティンググリッドの数、配置は各大会の特別規則に示される。

17 レース距離

- 1) 各クラスの決勝レースの距離を下記のように定める。

ST600	40km~120km
GP125	60km~130km
GP250	60km~130km
SB/S-NK	60km~250km

- 2) 天候等やむを得ない理由によって上記の距離から短縮される場合がある。

18 賞および得点

- 賞の詳細については公式通知に示される。
- 得点は国内競技規則・第3章〔㉔公式得点〕(33頁)に従い出走台数に応じて与えられる。得点の詳細は以下に示す。(S-NKの特別措置については71頁参照)
- MFJのスポーツ国籍以外の選手については賞典は与えられるが、全日本選手権の得点は与えられない。(但し下位は繰上げない)
- 全日本選手権のランキングは得点の総合計によって決定される。その他の詳細は全日本選手権ランキング決定基準(259頁)に示される。
- R-1全日本選手権においてのみ、以下の得点(ポイントシステム)がライダーポイント、チームポイントに採用される。

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

- 6) チームランキングポイントは、そのチームが起用(ワイルドカードを除く)するライダーの中の一番よいポイントだけを抽出し、積算する。

19 主催者の権限

- 参加申し込みに際して、その理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒否することができる。
- 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。
- ゼッケンナンバー、ピット・ガレージの割り当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- やむを得ない理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったライダーの氏名登録または変更について許可することができる。

2001年全日本ロードレース選手権大会特別規則

- 5) すべての参加者、ライダー、ピットクルーおよびその参加車両の音声、写真、映像など報道、放送、放映、出版、ビデオ等に関する権利を有し、この権限を第3者が使用することを許可できる。

20 本規則の施行

本規則は、各競技会の参加申し込み受付日より有効となる。なお本規則に示されていない事項は主催者の発行する大会特別規則、および国内競技規則による。

本規則は2001年1月1日より適用する。

R²-1 2001年全日本ロードレース選手権シリーズ カレンダー

開催月日	大会名/開催クラス	開催クラス	出場申込先	出場申込期間
4月7日(土) ↓ 4月8日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第1戦 Marlboro GP of JAPAN併催 会場:鈴鹿サーキット ☎ 0593 (78) 1111	ST600	(株)鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎ 0593 (78) 3405	2月27日(火) ↓ 3月8日(木)
5月12日(土) ↓ 5月13日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第2戦 筑波スーパーバイクレース 会場:筑波サーキット ☎ 0296 (44) 3146	GP125 GP250 SB/S-NK	(財)日本オートスポーツセンター 〒104-0041 東京都中央区新富1-9-6 新富1丁目ビル6F ☎ 03 (3555) 6051	4月3日(火) ↓ 4月12日(木)
5月26日(土) ↓ 5月27日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第3戦 鈴鹿スーパーバイク200km 会場:鈴鹿サーキット ☎ 0593 (78) 1111	GP125 GP250 ST600 SB/S-NK	(株)鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎ 0593 (78) 3405	4月17日(火) ↓ 4月26日(木)
6月23日(土) ↓ 6月24日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第4戦 もてぎスーパーバイクレース 会場:ツインリンクもてぎ ☎ 0285 (64) 0001	GP125 GP250 ST600 SB/S-NK	ツインリンクもてぎレース事務局 〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町植山120-1 ☎ 0285 (64) 0200	5月15日(火) ↓ 5月24日(木)
7月7日(土) ↓ 7月8日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第5戦 CP MINÉスーパーバイクレース 会場:セントラルパークMINÉサーキット ☎ 08375 (8) 0321	GP125 GP250 SB/S-NK	セントラルパークMINÉサーキット 〒759-2152 山口県美祿市西厚保町 ☎ 0837 (58) 0321	5月29日(火) ↓ 6月7日(木)
9月1日(土) ↓ 9月2日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第6戦 SUGOスーパーバイクレース 会場:スポーツランドSUGO ☎ 0224 (83) 3127	GP125 GP250 SB/S-NK	SUGOスポーツクラブRR係 〒989-1394 ☎ 0224 (83) 3127	7月24日(火) ↓ 8月2日(木)
9月15日(土) ↓ 9月16日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第7戦 鈴鹿スーパーバイクレース「鈴鹿秋祭り」 会場:鈴鹿サーキット ☎ 0593 (78) 1111	GP125 GP250 ST600 SB/S-NK	(株)鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎ 0593 (78) 3405	8月7日(火) ↓ 8月16日(木)
10月20日(土) ↓ 10月21日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第8戦 TIスーパーバイクレース 会場:TIサーキット英田 ☎ 08687 (4) 3311	GP125 GP250 ST600 SB/S-NK	TIサーキット英田全日本RR事務局 〒701-2612 岡山県英田郡英田町滝宮1210 ☎ 08687 (4) 3311	9月11日(火) ↓ 9月20日(木)
11月3日(土) ↓ 11月4日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第9戦 SUGOスーパーバイクレース 会場:スポーツランドSUGO ☎ 0224 (83) 3127	GP125 GP250 SB/S-NK	SUGOスポーツクラブRR係 〒989-1394 ☎ 0224 (83) 3127	9月25日(火) ↓ 10月4日(木)
11月17日(土) ↓ 11月18日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第10戦 2&4レース 会場:鈴鹿サーキット ☎ 0593 (78) 1111	SB/S-NK	(株)鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎ 0593 (78) 3405	10月9日(火) ↓ 10月18日(木)

※全大会とも2日制:土曜日=公式予選、日曜日=決勝レース

※全大会ともFIM公認国際格式レース

※鈴鹿サーキットとスポーツランドSUGOへの郵便物は、郵便番号と宛名のみで届きます。

2001年 ロードレース主要競技会 カレンダー

開催月日	大会名/会場	開催クラス	出場申込先
4月6日(金) }	FIMロードレース世界選手権第1戦 MarlboroGP of JAPAN	GP500 GP250 GP125	(株) 鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295
4月8日(日)	会場: 鈴鹿サーキット ☎ 0593 (78) 1111	併催/全日本ST600	☎ 0593 (78) 3405
4月27日(金) }	FIMスーパーバイク世界選手権第4戦 SUGOスーパーバイク日本大会	SB	SUGOスポーツクラブRR係 〒989-1394
4月29日(日)	会場: スポーツランドSUGO ☎ 0224 (83) 3111		☎ 0224 (83) 3127
8月3日(金) }	FIM世界耐久選手権シリーズ第5戦 コカ・コーラ鈴鹿8時間耐久ロードレース	SB/S-NK	(株) 鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295
8月5日(日)	会場: 鈴鹿サーキット ☎ 0593 (78) 1111		☎ 0593 (78) 3405
8月26日(日)	2001サマー・エンデュランス・カーニバル もてぎオープン7時間耐久	オープン	ツインリンクもてぎレース事務局 〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町検山 120-1
	会場: ツインリンクもてぎ ☎ 0285 (64) 0001		☎ 0285 (64) 0200
10月5日(金) }	FIMロードレース世界選手権シリーズ第13戦 パシフィックグランプリ	GP500 GP250 GP125	ツインリンクもてぎレース事務局 〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町検山 120-1
10月7日(日)	会場: ツインリンクもてぎ ☎ 0285 (64) 0001		☎ 0285 (64) 0200
11月14日(日)	SUGO 6 H オープン耐久	オープン (125cc以上)	SUGOスポーツクラブRR係 〒989-1394
	会場: スポーツランドSUGO ☎ 0224 (83) 3111		☎ 0224 (83) 3127

※鈴鹿サーキットランド・スポーツランドSUGOへの郵便物は、郵便番号と宛名のみで届きます。

スーパーバイク・スーパーネイキッドの混走時の規定

1. 混走時の決勝進出台数の決定方法

予選通過の必要条件を満たした者の中で、SBとS-NKの台数比率を求める。この比率で各々のクラスの決勝進出台数を決定する。

①予選が1組の場合

タイム上位から各々のクラスの決勝進出台数に応じて選択する。

②予選が2組（鈴鹿200kmのみ）で総合タイム順にて決定する場合

2組の総合タイム順にて各々のクラスの決勝進出台数に応じて選択する。

③予選が2組で降雨等にて各組ごとの結果をもとに選択する場合

各予選組の同順位ごとにタイムを比較し、総合順位（SB/S-NKの混成）を出し、その後総合順位の上位から各クラスごとの決勝進出者を選択する。

2. 全日本スーパーバイク（S-NK混走）のポイントシステム

①スーパーバイククラスのポイントはS-NKを含みトータルの順位で与えられる。

②スーパーバイクのポイントとは別に、決勝進出者からS-NK選手を抜き出してS-NKだけのポイントをつける。その際、出走台数によるポイント取得者について特別に下記を適用する。

1~4台の場合： 1位=12.5P 2位=10P （完走者のうち2名のみ）

以下5台以上は通常通り。

細則 3

2001年エリア選手権大会 特別規則

1 公 示

エリア選手権ロードレースはFIM国際スポーツ憲章に基づいたMFJ国内競技規則とエリア選手権レースの共通した項目をまとめた本大会特別規則と各大会の特別規則に基づきMFJ公認の国内格式競技会として開催される。

2 開催種目

- ① 参加資格：国際・国内（スーパーライセンス所持者は参加できない）。
- ② クラス：ST600・SS600・GP125・GP250・スーパーバイク（S-NK含む）

3 追加のクラス

エリア選手権には併催クラスが追加されてもよい。

4 選手権

2001年エリア選手権は下記4地域で開催される。

- ・ノースエリア選手権（SUGO・エビス）
- ・イーストエリア選手権（筑波・富士・もてぎ）
- ・ウエストエリア選手権（鈴鹿・TI）
- ・サウスエリア選手権（CP MINÉ・HSR九州・SPA直入・オートボリス）

※各エリア選手権の各クラスのランキング上位3名は、次年度のスーパーライセンス取得資格が与えられる（選択可）。

5 コース

コースはMFJが国内公認したコースとする。開催上限クラスはその施設の公認された上限クラスに限定される。

ショートカットに関する規定は、各主催者発行の特別規則に記載される。

6 大会審査委員会

- 1) 大会審査委員長は主催者が任命する。
- 2) 任命された審査委員長が定時までには会場に到着しない場合は次席のものがこれにあたる。

7 参加定員

参加定員を定める場合がある。

8 出場料およびMFJ共済会掛金（保険料）

エントリー料金は主催者によって定められる。MFJ共済会掛金（保険料）は3,000円

9 ピット要員

- 1) 1ライダーに対して最大4名のピットクルーが認められる。いずれもピットクルーライセンスが必要であり、エントリー時に申請が必要であり、当日の変更は可能であるが追加は認められない。
- 2) ピットエリアではライダー1名について2人のピットクルーが作業出来る。

10 ゼッケンナンバー

ライダーには大会ごとに主催者からゼッケンナンバーが指定される。

- 1) 国内ライセンスのプレートカラーはクラスごとに下記に定められる。

GP125	黒地に白文字	S-NK	X-Formula	白地に赤文字
GP250	緑地に白文字		NK1	赤地に白文字
スーパーバイク	白地に黒文字	ST600		白地に黒文字
		SS600		白地に青文字

- 2) 国際ライセンス（S-NKは除く）のプレートは全日本特別規則④—4）・67頁のプレートカラーの規定とする。

11 車両の変更

- 1) 公式予選ではライダーは複数の車両を使用してもよいが、これはそのライダーの名前でスペアマシンとして登録され、車検に合格していることを条件とする。
- 2) 車検終了後の選手間でのマシンの交換は出来ない。
- 3) 何らかの理由で、レースが停止されることになった場合、レースの再スタート前にマシンを交換することが出来るが、そのライダーの名前でスペアマシンとして登録され、車検に合格していることを条件とする。
- 4) レース停止の場合を除き、マシン交換はレーススタート後トップのライダーが1周するまでとする。

12 公式予選

公式予選は主催者により設定される。（最低時間は設けない）

13 タイムキーピングシステム

主催者の定める大会特別規則にて自動計測装置の取り付けを義務づけられた場合、これに従わなくてはならない。

14 スタートイングリッド

スタートイングリッドの数、配列は各大会の特別規則に示される。

15 賞および得点 (ポイント)

- 1) 賞の詳細については公式通知に示される。
- 2) 得点は国内競技規則第3章 [②公式得点] (33頁) によって与えられる。
- 3) 耐久レースの場合は2倍のポイントがそれぞれのライダーに与えられる。ただしチームが3人からなる場合、レースの総距離あるいは総走行時間の20%以上を走ったライダーに得点が与えられる。
- 4) 国内ライセンスで獲得する昇格ポイントは総合順位によって与えられる。
- 5) やむを得ず排気量クラスの混走を行う場合のポイントは、それぞれのクラスの予選出走台数から適用する。
- 6) 国内ライセンスにて出場し優勝した者は、国際ライセンスに昇格する権利を与えられる (当該年度中であればいつでも可)。
- 7) 全日本選手権と同日併催されるエリア選手権クラスには、最低賞金が設定される (各大会特別規則告知)。

16 主催者の権限

- 1) 参加申し込みの際して、その理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒否することができる。
- 2) 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。
- 3) ゼッケンナンバー、ピット・ガレージの割り当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- 4) やむを得ない理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったライダーの氏名登録または変更について許可することができる。
- 5) すべての参加者、ライダー、ピットクルーおよびその参加車両の音声、写真、映像など報道、放送、放映、出版、ビデオ等に関する権利を有し、この権限を第3者が使用することを許可できる。

17 本規則の施行

本規則は、各競技会の参加申し込み受付日より有効となる。なお本規則に示されていない事項は主催者の発行する大会特別規則および国内競技規則による。

本規則は2001年1月1日より適用される。



ロードレースにおける 2次災害防止について

最近転倒後に後続車にひかれる2次的な事故が多発しております。
転倒、もしくは故障で停止したときに2次事故防止に十分に気を配って行動して下さい。

転倒、又は故障停止したら

2次災害防止を基本的に

転倒したら2次災害の防止。つまり、後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等、事故の増大を防止するよう心がけて下さい。

まず逃げる

転倒したら、まず安全な所にできるだけ早く逃げて下さい。

特に、オイルによる転倒は、後続車も同じ所に次々と転倒してきます。

後続車への合図

ポストから黄旗が振られますが、できるかぎり後続車に知らせる努力をして下さい。タイミングを見て、電源と燃料コックをOFFにして火災やガス漏れの防止をして下さい。

障害物のかたづけ

オフィシャルと協力して散乱部品のかたづけを素早く行って下さい。オイルやガソリンがこぼれていたら処理作業も素早く行って下さい。安全上、走ってくるレーサーに背中を向けられないよう心がけて下さい。

コース内はヘルメットを

自分が転倒した所は他のライダーも転倒しやすい場所です。いつ飛び込んで来るか分かりません。

ガードレールの外に出るまではヘルメットを被ったままで行動して下さい。コース内（グリーンも含む）にライダーがいる間は黄旗が振られ、追い越し禁止です。他のライダーを拘束しますので、できるだけ早くコース外に退場して下さい。

再スタート

マシンが再スタートが可能かどうかの確認をして下さい。

マシンの点検はコース内の危険な場所で行わないで下さい。オフィシャルの指示に従い安全な場所に移動して下さい。

- 1) オイル、ガソリン、冷却水、ブレーキオイル等の漏れがないか確認をして下さい。オイル漏れなどがあった場合は、無理にピット帰還はしないで下さい。
- 2) 走行に危険のある部分の破損、重要保安部品の破損がないか、また破損部分が鋭利になり2次被害を与えないか確認して下さい。
- 3) カウリング内に泥、砂利、草等が入っていないかを確認し、またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはいけません。後方の安全を十分に確認し余裕をもってコースに復帰して下さい。

転倒車両を見たら

転倒したマシンは、オイル、ガソリン等をこぼす可能性があります。

走行中に転倒車を目撃したら次の周には充分注意をして通過して下さい。

サーキット走行に関する 指導要項

平成9年5月16日制定

1. 目的

本指導要項は、財団法人日本モーターサイクリススポーツ協会（以下MFJという）が、ロードレースコース（サーキット）において走行する際の基本的な走行方法、マナーなどについて指導するための基準である。

2. 定義

1) サーキット走行は、全ての者が、その持ち得る技量及び車両の能力において、でき得る限りより速く、かつ安全に走ることを目的として走行しなければならない。（後述のスロー走行除く）

2) レコードラインの定義

レコードラインとは、そのサーキットをでき得る限りより速く、かつ安全に走るための理想的走行ラインをいう。

3. サーキット走行における遵守事項

サーキット走行する際は、各サーキットごとに定められた規則を熟知し、当該施設の指導員・係員等の指示に従わなければならない。

1) 優先権

(1) サーキット走行においては、基本的にはレコードラインを走行する者に優先権がある。

(2) スロー走行中の者は、レコードラインを走行する者を妨げてはならない。

スロー走行とは、以下をいう。故障車両／初心者／ならし運転中の者／コース慣熟走行中の者。

スロー走行車は基本的にはコースピット側を走行する。

(3) ピットロードにおいては、ピットインしてくる車両に優先権がある。

(4) ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、ピットロードを出て最初のコーナー出口に達するまでは、コースピ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。レコードラインへの合流に際しては、十分な速度まで加速しなければならない。

2) 走行中の遵守事項

(1) シグナルおよびフラッグシグナルを確認し、その指示に従う義務がある。

(2) 通常予想できない地点での不必要な急減速をしてはならない。

(3) いかなる場合も、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。

(4) 直線部分では、前車を追い越す以外の目的で進路を著しく急激に変更することは禁止される。

(5) 他のライダーの走行を妨害するような走行をしてはならない。

(6) 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、また外に突き出したりするような危険な姿勢をとってはならない。

3) 転倒・コースアウト

(1) コースアウト

- 1 もしコースアウトしたら、復帰する場合は後方を確認したのちコースに復帰することができるが、マシンの確認（破損・オイル漏れ・グラベルの砂利等）も留意しなければならない。
- 2 トラブルなどで走行を止める場合は、マシンをコース外の安全な場所に止めてから退去する。

(2) 転倒

- 1 自分が転倒した場合、2次災害の防止つまり後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等の事故の増大を防止するように心がけなければならない。
- 2 転倒したらまず安全な所へ避難すること、特にオイルによる転倒は、後続車も同じ場所ですぐと転倒してくる可能性があるので注意すること。
- 3 安全な場所から、でき得る限り後続車へ知らせる努力をすること。安全なタイミングを見て電源と燃料コックをオフにして火災やガス漏れを防止する。また、可能な限り散乱部品を撤去すること。
- 4 ガードレールの外に出るまでは、ヘルメットを着用してしなければならない。
- 5 転倒したマシンは、オイル・ガソリン等をこぼす場合が多いので、転倒車両を目撃したら次の周回は充分注意して走行すること。

(3) コースへの復帰

- 1 安全な場所にてマシンが走行可能かどうか確認する。
- 2 オイル・ガソリン・冷却水・ブレーキオイル等の漏れがないか確認する。漏れがあった場合は、無理にピットまで帰還しないこと。
- 3 走行に危険がある部分の破損、重要保安部品の破損、または破損部が鋭利になっていないかを確認する。
- 4 カウリング内に泥、砂利、草等が入っていないか確認し、またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはならない。
- 5 後方の安全を充分に確認して余裕を持ってコースに復帰する。

4) マシントラブル

- (1) 走行中にマシントラブルに見舞われた場合、レコードラインを走行するライダーの妨げにならないように注意してピットに戻ることができるが、後方の安全を確認し合図をしてからピット設置側を走行すること。
- (2) コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、スロー走行でピットに戻ろうとはせず、すみやかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
- (3) 車両は、自己の責任において安全装備等各サーキットにて要求される仕様を満たし、完全に整備されていなければならない。

5) ピットイン

- (1) ピットインする車両のライダーは、ピットロード入り口手前より後方を確認したのち、ピット側に車両を寄せ、手または足でピットインの合図を行ったのち、安全を確保しピットロードを徐行しなければならない。
ピットエリア（停車区域）を走行することは禁止される。
- (2) ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近いピットロードからピットエリアに入り、自己のピットにできるだけ寄って停車しなければならない。
- (3) ピットロードのスピード制限を設けてある場合は、当該サーキットの規則に従わなければ

ばならない。

6) その他

(1) 常にスポーツマンとしての態度を保ち、品格を疑われるような言動は厳に慎まなければならない。

(2) 走行時には、アルコール類あるいは薬品（興奮剤等）を使用してはならない。

4. 損害に対する責任

1) 走行中自己の車両及びその付属品及び安全装備等が破損した場合、またサーキットの付帯設備等を破損した場合も、その責任は自己が負わなければならない。

2) 走行に際して起こった負傷等は、参加者自らが責任を負うものとする。





開催日程(二輪・四輪)	スケジュール	持参するもの	申込用紙、運転免許証、印鑑、筆記用具、写真2枚(2.5cm×3cm)、承諾書・印鑑証明(未成年のみ)、入会金・年会費・受講料・保険証	
2月	開催日によりタイムスケジュールが異なりますので、ご予約の際ご確認ください。 *日程の追加及び中止の場合があります。	走行に必要なもの	二輪	実技車両(125cc以上のスポーツバイク・レーサー可) 皮ツナギ、ヘルメット、グローブ、ブーツ
3月			四輪	実技車両(JAF国内競技車両にもとづく車両、又ノーマル車両、シートベルトは3点式以上のもの) ヘルメット、グローブ、レーシングシューズ、レーシングウェア(運転に適した服装)
4月		定員		
5月		二輪	100名	
6月		四輪	60名	
7月		サーキット		申込方法 ●必ず電話予約してください。 ●開催日の1ヶ月前より受付開始いたします。 ●予約先…エビススポーツクラブ事務所 ☎0243-24-2972
8月		事務所に		
9月		お問い合わせ		
10月		下さい。		
11月				
12月				

ESCライセンス料金とスポーツ走行料金 (ロード二輪・四輪は、西東コース共通会員とする。)

	ロード二輪	ロード四輪	ロードミニバイク西	スーパーカート東
入会金	8,000円	8,000円	5,000円	5,000円
年会費	12,000円	20,000円	10,000円	15,000円
講習料	5,000円	5,000円		
合計	25,000円	33,000円	15,000円	20,000円
*更新料	12,000円	20,000円	10,000円	15,000円
走行料(会員)	30分=2,000円	30分=平日2,500円 30分=土日祝3,000円	30分=1,500円	2,500円
保険料(1口)	500円	500円	500円	500円

*更新料は更新時期によって料金が異なります。

エビスサーキット

〒964-0088 福島県二本松市沢松倉1番地
TEL.0243-24-2972 FAX.0243-24-2936

<http://www.interq.or.jp/japan/ebisu/index.html>

いつまでもモーターサイクル。

フレッシュで充実した情報をキメ細かく編集。あなたのバイクライフを応援します。

情報いっぱい 伝統のバイク総合誌

モーター サイクリスト

毎月1日発売 ● 定価560円

夢を広げる、大人のバイクライフマガジン

別冊 MOTOR CYCLIST

毎月15日発売 ● 定価660円

※定価は税込み

株式会社 八重洲出版

本社 ● 〒104-8488 東京都中央区八丁堀4-5-9 エイトビル ☎03(3552)8431(代)
大阪支社 ● 〒530-0002 大阪市北区曾根崎新地1-3-16 京富ビル ☎06(6344)2015(代)

TI 新世紀

頂点をめざす人にもっと、もっと速く、力強く。

走るために生まれてきた人がある
勝利するために生まれてきた人がある
TIサーキット英田は
モータースポーツを愛する人々に
最高のコンディショングラウンドと
最大級の声援を送り続けます

Run to the Win!



2001年 TIロードレース選手権シリーズカレンダー

2000.12.1時点 (本カレンダーは変更になる場合があります)

ライセンス区分	開催競技												エリア選手権			全日本選手権			参加申込期間
	ミニ50	N-1	F-1	F-N	F-N ノーマル	J-1	J-N	I	N-1	F-N	N	N-1	I	スーパーライセンス(1)	SB	S-NK			
第1戦	2月18日																	1/15(月)~1/22(月)	
第2戦 TIGER RACING	3月25日																	2/18(日)~2/28(月)	
第3戦 SUNSTAR	4月29-30日		2H 耐久	2H 耐久	2H 耐久													3/25(日)~4/2(月)	
第4戦	6月3日																	4/27(金)~5/8(日)	
第5戦	7月1日							2H耐久	2H耐久	2H耐久	2H耐久							5/28(月)~6/4(日)	
第6戦	8月12日	90分耐久																7/9(日)~7/18(月)	
第7戦	8月23日	100分耐久																8/20(日)~8/27(日)	
第8戦 TIロードレース	10月20-21日																	9/11(日)~9/28(木)	
第9戦	11月11日																	10/1(日)~10/15(月)	
第10戦	12月9日																	11/5(月)~11/12(日)	
開催回数(耐久含む)	2	3	5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	1	1	1	

※……スプリントレース ●……混走レース ※ライセンス区分略称 ◆I……国際 ◆N……国内 ◆F……フレッシュマン ◆L……ライセンス ◆J……ジュニア ◆選……選転免許証
 ※ウエストエリア選手権は上記以外に前年度サーキットにて右記の通り開催予定となっております。 ●GP125-5/6,6/23-24,10/21,12/1-2 ●GP250-2/25,6/23-24,12/1-2 ●SB/S-NK-2/25,7/20-22,12/1-2(※12/1-2はMFJ/JU/APO)

■ARC入会のご案内
 ARC(アイアリングクラブ)は、モータースポーツへの参加を希望する全ての方を対象とし、素早くTIサーキット英田でのスポーツ走行をしていただくクラブです。

●入会資格
 満12歳以上で、普通自動2輪免許もしくは、MFJロードレース競技ライセンス所持者と同様の運転技術をお持ちの方。
 (未成年の場合は、親権者の承諾が必要です)

●講習会スケジュール
 基本的に毎日開催しておりますので希望の日程をあらかじめお電話にてご予約ください。当日のスケジュールは講習、実技走行の約半日となります。

●当日ご用意して頂くもの
 ●入会費用 ¥39,000(税別)
 ●運転免許証
 ●印鑑 ●講習費 2枚
 ●競技ライセンス(取得者のみ)
 ●実技走行に必要な車両・装備(ヘルメット・レーシングスーツ・グローブ・ブーツ)

■サンデーライダーズミーティング(SRM)

(TIロードレース選手権)およびモトネットスタッフでも開催するライセンス不要の2輪走行会
 ●参加車両 排気量250cc以上のナンバー付バイク(レース仕様車不可)
 ●装備 ヘルメット、フルフェイスヘルメット、グローブ、ブーツ着用
 ●参加料金 ¥8,000(レース数料、保険料込み)
 ●申し込み 電話一本でOK
 ※併せてサーキットクルーズ(先着予約制)も実施しています。

TI International Raceway
 タイノマシンによる2輪&4輪エンジンパワーチェック
 シャーシダイナモによるパワー測定、マシンの最高出力、出力特性がグラフで一目瞭然。ビッグバイクはもちろんのこと、ミニ50ccでも測定可能です。
 ●2輪-3,000円~、4輪-6,000円~
 (セッティング等の内容により別途料金となります)

■交通アクセスのご案内



●お問合わせ・お申込み先

INTERNATIONAL RACING COURSE

TI Circuit AIDA

http://www.ti-circuit.co.jp

〒701-2612 岡山県英田郡英田町瀧宮1210 TEL 08687-4-3311 FAX 08687-4-2600



サーキットアスリートへ

サンデーレースからグランプリまで
ライディングスポーツはロードレースを観る人、
ロードレースをやる人を応援します

RIDING SPORT

月刊ライディングスポーツは毎月24日発売 定価650円

NEWS PUBLISHING CO., INC.
株式会社 ニュース出版

〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7
TEL:03-5430-4440 FAX:03-5430-4455
E-mail:news-pub@news-pub.com

ニュース出版インターネットホームページ
<http://www.news-pub.com/>
(弊社の刊行物に関する情報をご案内します)

NASU

MOTOR SPORTS LAND



For All the People
Who Love Nature and Motor Sports

Relishing nature and taking delight in motor sports...
That will bring the infinite power of passion
and open the door

2001年度 那須MSL2輪レース開催日程 (暫定スケジュール)

開催日	ミニスプリント	N250	GP80	SS80	スクーターレース	T.Tレース	同好者ミーティング
4月22日(日)	○	○	○	○	○	○	○
5月27日(日)	○	○	○	○	○	○	○
8月12日(日)	○	○	○	○	○	○	○
9月30日(日)	BIG フェスティバル						
11月11日(日)	○	○	○	○	○	○	○

*スケジュールは変更される場合がありますので事前にご確認ください。 T.Tレース=ツーリングトロフィー(一般公道車)レース



モスラクラブ会員募集中!

サーキットライセンスの取得・継続が
しやすくなりました。

年会費 ¥3,000

講習料 ¥3,000

ただ今入会・更新受付中!



NASU MOTOR SPORTS LAND

栃木県黒磯市寺子字坂の上677 〒325-0011
TEL.0287(63)7300(代) FAX.0287(63)7301
<http://www.acekogyo.co.jp>

ダートクールは日本のモトクロスを応援しています

やったぜ、
ニッポン!
デナシオン
6位だ!

隔 月 刊
モトクロス専門誌
ダートクール
偶数月24日発売

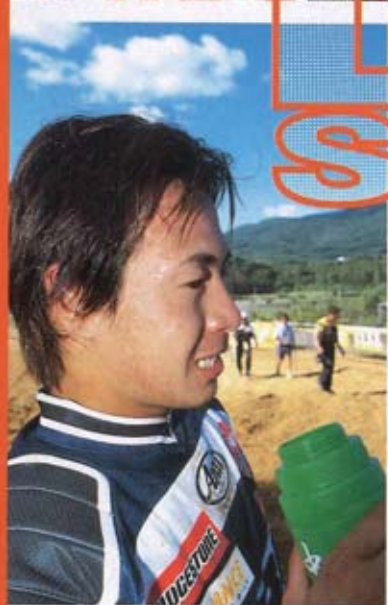
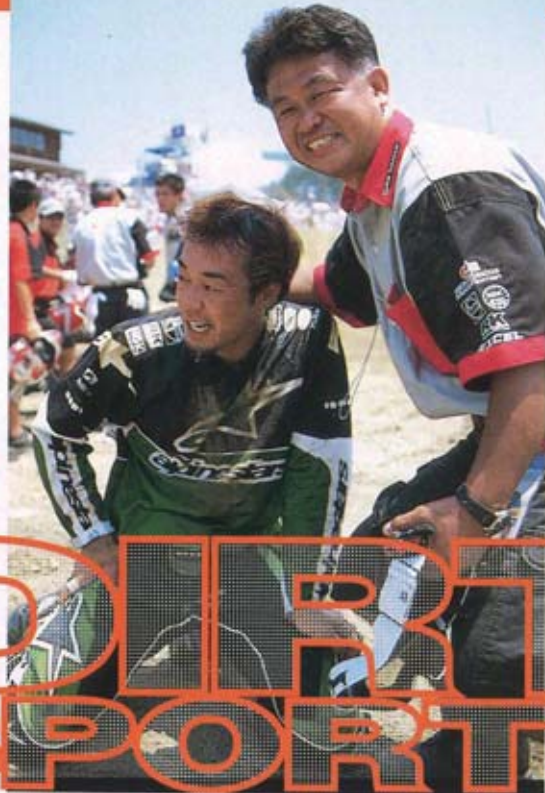
DIRT
Cool

発行/株式会社ニュース出版
〒154-0005 東京都世田谷区三軒2-4-7
Tel. 03-5430-4440 (販売)

制作/有限会社エアタイム
〒150-0612 東京都渋谷区広尾1-11-5-106
Tel. 03-5423-5464 (広告・編集)

ダートクール2001 No.1 12/21発売
ダートクール2001 No.2 2/24発売
ダートクール2001 No.3 4/24発売
ダートクール2001 No.4 6/24発売
ダートクール2001 No.5 8/24発売
ダートクール2001 No.6 10/24発売

<http://www.dirtcool.com/>

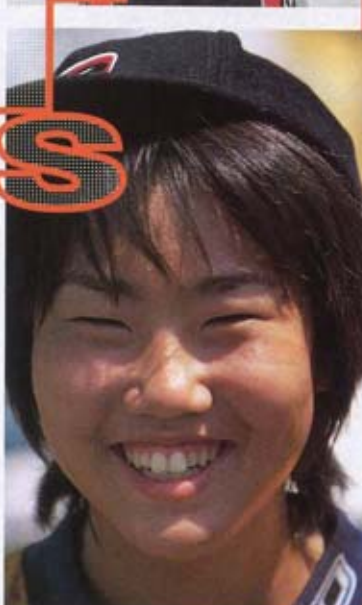


DIRT SPORTS

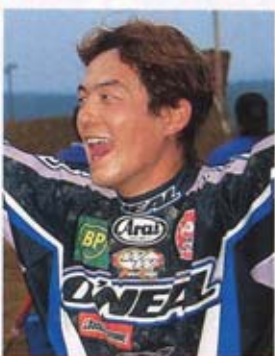
いい顔、載せてます。

株式会社造形社
〒164-0012
東京都中野区本町6-20-12
TEL 03-3380-1061
FAX 03-3380-1016
<http://www.zokeisha.co.jp>

あなたと創る
月刊ダートスポーツ



毎月
24日発売
定価 580円



 国旗	 赤旗	 黄旗	 黒旗
 白旗	SIGNAL FLAGS	 フルコースコーション旗	 青旗
 緑旗	 赤ストライプ付黄旗	 チェッカー旗	 オレンジボール

サイズ60×80cm (赤のみ) 80×100cm

PLAYER'S NUMBER



生地 ターボリン
色 白・赤・緑・青・黄色

生地 メッシュ
色 白・赤・紺・青・黄色



生地 布
色 希望の色

ブルゾン



生地 ポリエステル (防水加工)
サイズ S・M・L・LL・3L
色 オレンジ・ピンク・緑・黄色

株式会社 中尾商事

〒164-0002 東京都中野区上高田1-1-43
TEL 03-3364-5621
FAX 03-3367-4437

FUJI INTERNATIONAL SPEEDWAY

URL <http://www.fisco-jp.com>

FISCO

2001年 FISCO サタデーロードレース開催スケジュール

DATE	Rd	関東チャレンジカップロードレース選手権シリーズ				関東ロードレース選手権シリーズ / FISCOロードレース選手権シリーズ						
		GP250	GP125	GP250	GP125	SP400	SP-NK / NK-4	ST	NK-MP / NP-0	MP		
3月31日(土)	Rd.2	○	○	○	Rd.2	○	○	○	○	○	○	○
5月19日(土)	Rd.4	○	○	○	Rd.5	○	○	○	○	○	○	○
7月29日(土)	Rd.6	○	○	○	Rd.8	○	○	○	○	○	○	○
9月29日(土)	Rd.7	○	○	○	Rd.10	○	○	○	○	○	○	○

スポーツ走行ライセンス講習会のご案内

- ◆講習日 土・日・祝日(レース開催の週は予定日の前日)
- ◆受付時間 9:00~10:00(当日コントロールタワーで受け付け)
- ◆講習時間 10:00~12:30(講義のみ希望者は体験走行付)
- ◆必要なもの ①受講料 20,000円 ②運転免許証(公安委員会) ③印鑑
④証明写真1枚(3×3cm) ⑤筆記用具
⑥血液型(各自受講前までに必ず調べておく)
- ◆注意事項 16歳未満で2輪講習会をご希望の方は、MFJ・MCPAライセンス所持者で承認レース以上のレース経験のある方(要証明書提出)に限らせていただきます。但し、講習会に観戦者の同伴を条件とさせていただきます。(観戦者は、身分の証明できるものを提出していただきます。)免許証をお持ちで20歳未満の方は、所定の誓約書に観戦者の署名捺印が必要となります。
- ◆お問合せ FISCOライセンス事務局
電話0550-78-1233 ファックス0550-78-1900

2001 FISCOプロダクションバイク選手権開催要項

FISCO選手権は、関東選手権の2クラス(GP250-GP125)とSP250-SP400-ST-NK-NP-MPのクラスにタイトルがかかります。

NPは排気量でNP-MとNP-0に分かれ、エンジン、フレーム、キャブレター、ガソリンタンク、ラジエーター、ホイールが準高出荷の物で、タイヤはSPタイヤの車両。

MPはオープンクラスで2スト125、4スト250以上の車両でクランクケース、フレーム、ガソリンタンクが準高出荷のものでも可(但し、NK-4を除き、フレーム補強は可能とする)。

**FISCOは
あなたのトライを
待っている。**

体験走行のご案内

- ◆走行日 レース/イベント開催日、定休日を除く毎日12時~
- ◆料金 1回1台¥2,000(2輪、4輪)記念ステッカー付き
- ◆受付 当日11:00~12:00まで
- ◆内容 ベースカー先導により、国際レーシングコースを2周まわる。

※ご自分の乗用車、オートバイで気軽にご参加下さい。



富士スピードウェイ株式会社

本社 〒102-0074 東京都千代田区九段南2-3-18
TEL.03-3556-8511 FAX.03-3556-8518

レース場 〒410-1308 静岡県駿東郡小山町大御神
TEL.0550-78-1234 FAX.0550-78-0205



MOTOCROSS

CONTENTS

▼細則 4 モトクロス競技細則

1. 適用の範囲	90
2. モトクロス	90
3. コースの仕様	90
4. レース中の公式シグナル (合図)	90
5. 出場車両	90
6. MFJ公認車両・公認部品	91
7. ライダーの装備	91
8. 参加資格	91
9. 出場申し込み	91
10. 参加受理	92
11. 公式通知・タイムスケジュール	92
12. 参加定員	92
13. ゼッケンナンバー	92
14. 燃料およびオイル	93
15. 出場受付	93
16. 車両検査	93
17. ライダーの変更	93
18. 車両の変更	93
19. 部品の変更	94
20. フリープラクティスおよび公式練習	94
21. ピットおよびサインエリア	94
22. 公式予選	94
23. 決勝レース出場台数	94
24. スタート位置の決定方法	94
25. ウォーミングアップ	94
26. レース	95
27. レースの終了	95
28. 優勝者、順位、完走者および得点	96
29. レース後の車両検査	96
30. レースおよび大会の延期、中止等	96
31. 抗議	96
32. レース中の違反行為に対する罰則	96
33. 本規則の解釈	97
34. 本規則の施行	97

▼細則 5 2001年全日本選手権大会特別規則

1. 公 示	98
2. 競技会開催日程等	98
3. 運営・実行組織	98
4. 開催部門・クラス	98
5. 参加資格	99
6. 出場申し込み	99
7. 出場料およびMFJ共済会掛金 (保険料)	99
8. 参加受理	99
9. 競技内容	100
10. 賞および得点	100
11. 出場車両	100
12. ゼッケンナンバー	100
13. ガソリンおよびオイル	102
14. 車両検査	102
15. 車両の変更	102
16. フリープラクティスおよび公式練習	102
17. 決勝レース出場資格	102
18. スタート	103
19. レース	104
20. レース後の車両検査	105
21. 総合順位の決定方法	105
22. 抗議	105
23. 本規則の解釈	105
24. 本規則の施行	105
2001年全日本モトクロス選手権開催日程	106

※2001年度の規則変更点は太字で示されています。

細則4

モトクロス

競技細則

1 適用の範囲

以下に記す規則は、国内競技規則に基づき国内すべてのモトクロス競技会に適用される。(世界選手権は除く)

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・カンントリーレースである。国内競技規則および本細則により管理される。

3 コースの仕様

コースの長さは1周、3km以下とし、その幅は少なくとも追い越し可能なゆとりを持たせなければならない。また、コース等は、別に定める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くてはならない。

4 レース中の公式シグナル(合図)

ライダーは掲示される公式シグナルを確認し、そのシグナルに従わなければならない。

- 1) 公式シグナル(合図)は、約750mm×600mm寸法の旗を使用し、次のように与えるものとする。

シグナル	意味
赤旗	全員走行停止
黒旗とゼッケンを記したボード	当該ライダーは走行停止
黄旗(静止)	危険予告
黄旗(振動)	徐行、安全確認、追い越し禁止
青旗	警告、ラップされようとしている
緑旗	レーススタート時におけるコースクリアを示す為に使用される場合がある。
白黒チェッカー旗	レース終了

※グリーンフラッグはスタート進行の際(スターティングエリアへ移動する際)に示される。(全日本選手権のみ)

- 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を通過した時点から、残りの周回数を示すボードが提示される。

5 出場車両

車両は、国内競技規則・第3章 [⑫出場車両] (31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。

尚、改造されて型式（モデル）が判別できないような車両は競技会に出場することはできない。

6 MFJ公認車両・公認部品

MFJ公認車両及び公認部品は、国内競技規則・第3章 [⑬MFJ公認車両および公認部品・用品] (31頁) による。

7 ライダーの装備

1) ヘルメット

- (1) ヘルメットはジェット型かフルフェイス型のもので、MFJが公認したものでなくてはならない。
- (2) MFJの公認したヘルメットには、公認マークが貼付されている。
- (3) 競技会の車両検査時にヘルメットの検査が行われ、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あっても当該ライダー（MFJ公認ヘルメットマーク）の安全上、その使用を禁止される。
- (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、特別検査を受け、公認ヘルメットと判明した時点で、公認シールが貼付される。その際、特別検査料（1,000円）を支払わなければならない。



2) ゴーグル

ガラスを用いたゴーグルの使用は一切禁止される。枠は柔軟な素材を使用したもので転倒による衝撃を受けた場合でも危険でないものでなくてはならない。

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、車両の操縦を防げるものでなくてはならない。
- (2) 耐火性で溶けない素材の丈夫な生地で自由な動作を妨げない長袖のジャージを着用しなくてはならない。
- (3) 突出部分のない革、または革と同等以上の性能を持つ手袋及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アンダーウェアを着用しなければならない。
- (5) プロテクター（プレストガード等）の着用が望ましい。

8 参加資格

参加者及びライダーは、国内競技規則・第3章 [⑨競技参加者] (29頁) に合致していなければならない。

9 出場申し込み

- 1) 出場申し込み場所および期間は、大会特別規則の定めるところのものとする。
- 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事項をすべて記入し、出場料及び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でも、申込書は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。もし記入漏れのあった場合、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を使用し、締切日当日の消印のあるものまでが有効となる。
- (4) 締切日以降の申し込み及び電話・FAX等の申し込みは一切受けつけない。

10 参加受理

- 1) 必要事項を記入した出場申し込み書、及び所定の金額を大会事務局が受理したもののみ、参加受理書が発送される。
- 2) 大会が中止された場合、また参加者が何らかの理由によって拒否された場合のみ（申込者が必要な手続きを怠った場合はこれに当てはまらない）出場料、共済会掛金が返却される。
- 3) いったん受理された出場料・共済会掛金は、上記2)及び国内競技規則・第3章〔㊟競技会の延期および中止等〕(34頁)の場合を除き、いかなる理由があっても返却されない。公式予選を通過しなかった場合も同様である。

11 公式通知・タイムスケジュール

公式通知及びタイムスケジュールの詳細は、申し込み締切後に通知される。

12 参加定員

定員は定めない。

13 ゼッケンナンバー

- 1) ゼッケンナンバーは、車両検査までに規定の書体及び色で記入しなければならない。(19頁参照)
- 2) 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、ヘルメットの両側面にゼッケンナンバーを記入しなければならない。
- 3) 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。
ゼッケンの修正を要求された場合、速やかに修正を行い、再度車両検査を受けなければならない。
- 4) レース中、ナンバープレートや配布されたゼッケン及びヘルメットナンバーシールを装着せずに走行したり、間違ったゼッケンナンバーを装着して走行した場合は、その周回数は記録されない。
- 5) 雨天の場合、競技監督の判断によりヘルメット後部に補助ゼッケンプレート(9cm×9cm程度)を取り付けなければならない。



14 燃料およびオイル

- 1) ガソリンは無鉛ガソリンに制限されている（AVガス、航空機用燃料等は使用できない）。ガソリン及びオイルに関する詳細は国内競技規則・第3章 [⑭燃料およびオイル] (31頁) 及びMFJ技術規則第7章、ガソリン・オイル・クーラント (146頁) による。
- 2) ガソリンの銘柄及びその詳細が主催者によって指定された場合は、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。

15 出場受付

- 1) 出場受付の時間及び場所は、公式通知によって示される。
- 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、参加受理書および健康保険証（コピー可）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。

16 車両検査

- 1) 車両検査は、公式通知に示される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、ライダー本人又は当該ライダーのメカニックが車両仕様書とともに持参し、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。また、車両に打刻されたナンバー（エンジン部・フレーム部）が研磨及び切削などにより失われている車両については、販売証明書を添付すること。販売証明書を添付されない場合は原則として競技会への参加は認められない。規定時間以外の車両検査は、競技監督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ない。
- 3) 車両検査において、規則違反または安全上出場が不相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。
- 4) 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。その際、規則に準拠していない車両がある場合、当該車両の使用は認められない。

17 ライダーの変更

ライダーの変更は認められない。

18 車両の変更

登録された車両の変更は原則として認められない。変更する必要がある場合は、所定の書式に従って変更申請を行い、競技監督が認めた場合に限り認められる。（国内競技規則第3章⑮競技出場の申し込み、⑰ライダーおよび車両の変更（32頁）による）

- 1) エントリー車両と、車検を受ける車両の変更
参加受理書発送後エントリー用紙記入車両に変更がある場合、選手受付時に車両変更手続きをしなければならない。
- 2) 車検終了後の車両変更
車検終了後の変更は、大会事務局にて車両変更手続きをしなければならない。
- 3) 車両変更は同部門、同クラス間の変更のみ許可される。車両変更手数料は5,000円とする。

19 部品の変更

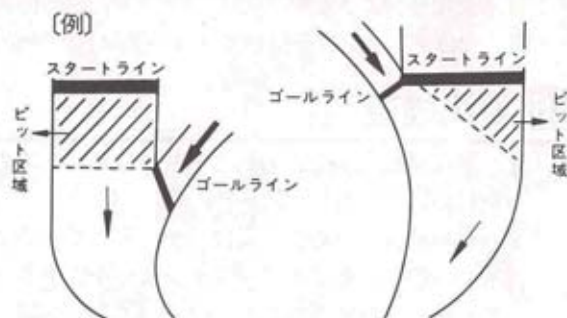
フレーム、クランクケース、サイレンサーの変更は原則として認められない。ただし、交換のためにあらかじめ検査を受けたサイレンサーは除く。フレームの変更、クランクケースの変更は、車両の変更とみなされる。

20 フリープラクティスおよび公式練習

大会によって、フリープラクティス及び公式練習が設けられる。フリープラクティスへの参加は義務づけられていないが、安全上の理由から参加することが望ましい。ライダーは、主催者が設けた公式練習に参加することが義務づけられる。

21 ピットおよびサインエリア

- 1) ピット及びサイン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サイドまたはコース上である。
- 2) ピットクルーはサインエリアの区分を厳守しなければならない。
- 3) レース中に、ピット区域以外のパドックに戻った場合は失格となる。



22 公式予選

各クラスの出場申し込み台数が、決勝レース出場台数を越えた場合、決勝進出者決定のために公式予選が行われる。

公式予選の内容

- (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。
- (3) 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。

23 決勝レース出場台数

決勝レース出場台数は原則として最大30台とするが、各コースごとに定められる公式通知に示される。

24 スタート位置の決定方法

スタート位置の決定方法は、大会特別規則もしくは公式通知に示される。

一度スターティンググリッドを選択したものはその位置を変更することはできない。

25 ウォーミングアップ

- 1) エンジンのウォーミングアップは主催者により指定された場所及び時間帯に限られる。
- 2) ウォーミングアップ以降、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) スタートまでの行動

- (1) ライダーは、特別規則に定められた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、スタート前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。

2) 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スターティングマシンを使用したエンジンランニングスタートとする。ただしスターティングマシンを使用しない場合は、主催者の定めるスタート方法とする。
- (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、一切考慮されない。
- (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、この限りでない。
- (5) スタート時にフライングが認められた場合は、スタートライン前方（第1コーナー付近）において赤旗が提示され、再スタートとなる。その際、同一ライダーが再びフライングをした場合、当該ライダーは失格となる。

3) 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、再びコースに戻る場合には、外れた地点よりコースに進入しなければならない。

4) コースカット

コースカットは禁止される。自分に有利になるように故意にカットしたライダーは当該予選またはレースから除外とされる場合がある。必要に応じて審査委員会は更なるペナルティを科すことができる。コースに復帰するには、時間的または距離的に自分の有利とならない地点から復帰しなければならない。その際は一時停止及び安全確認を怠らないこと。

5) ピットエリア内で車両整備などに従事するメカニックの数は、2名以内に限定される。

6) レース中、サイレンサー、マフラー、チャンパーが外れた場合、または破損した場合は、競技役員より当該ライダーに対して黒旗及びゼッケンを記したボードが提示される。提示されたライダーは速やかにピットエリアに入り、修理しなくてはならない。修理後競技役員の許可を得た上で、再出走が認められる。

27 レース終了

1) レース終了は、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か、またはマーシャルがコースを一巡することによって示される。

2) トップを走行するライダーが、所定の周回数を完了する前にレース終了の合図が出された場合、当該レースはその時点で終了したものとみなされる。

何らかの理由によって、レース終了の合図が遅れた場合でも、チェッカーフラッグが提示された周をもって終了したものとみなされる。

28 優勝者、順位、完走者および得点 (ポイント)

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1周を最短時間で完走したライダーとする。(地方選手権、全日本選手権は全てレース時間+1周とする)

2) 順位の優先順位

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序

周回数の多いものを優先する。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% (少数点以下は切り捨てる) 以上の周回数を完了したライダーを完走者とする。

(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 [24公式得点 (ポイント)] (33頁) によって与えられる。

(2) 得点は完走者に与えられる。

(3) オープンクラスに関しては、自動昇格得点対象外とする。

29 レース後の車両検査

1) レース終了後、原則的に1~6位の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) 上記車両は、必要に応じて車両重量及び音量が測定され、規定を満たしていない車両の当該ライダーは失格となる。

30 レースおよび大会の延期、中止等

国内競技規則・第3章 [25競技会の延期および中止等] (34頁) による。

31 抗議

1) 抗議は、国内競技規則・第3章 [26抗議] (35頁) による。

2) 抗議は、暫定結果発表後30分以内 (全日本選手権では20分以内) に当該ライダーおよびエントラント代表者だけが行うことができる。

3) 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用いた費用は車検長が算定する。

4) 車両の分解検査に立ち合う者は、車検長及び抗議を受けた当事者のみとする。

32 レース中の違反行為に対する罰則

レース中の違反行為については、競技監督並びに大会審査委員会がその権限において下記の罰則を課すことができる。

1) 失格

(1) 故意に走路を妨害した場合。

(2) コースを逆走した場合。

(3) 示された合図旗に従わなかった場合。

(4) フライングを2度繰り返した場合。

2) 1周減算または失格

(1) レース中に他のいかなる援助を受けた場合。

外部からの援助

公式練習、公式予選及びレース／ヒートの間に外部からの他のいかなる援助を受けた場合。
(ただし、オーガナイザーに任命されたオフィシャルが役務の一環として安全上の理由から援助する場合は例外とする。)

(2) 1度コース外に出て、明らかに自分に有利となる所より再びコースに復帰したと判断された場合、1周減算または失格とする。

3) 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。

(2) 上記2) (1)、(2)の場合。

その他、競技規則に対する罰則は、国内競技規則・第3章 [㊟違反行為に対する罰則] (36頁)による。

33 本規則の解釈

本規則及び競技に関する疑義は、大会事務局あてに質疑申し立てできる。なお、この回答は大会審査委員会の決定を最終的なものとする。

34 本規則の施行

本規則は、2001年1月1日から施行する。



細則5**2001年全日本モトクロス選手権大会
特別規則****1 公 示**

全日本モトクロス選手権はFIM国際スポーツ憲章に基づきMFJ国内競技規則、モトクロス競技細則及び全日本選手権シリーズを通じて共通した項目をまとめた本特別規則と、各大会の特別規則に基づき開催される。

2 競技会開催日程等

1) レースウィークの日程

月～木曜日：占有走行は禁止される。スポーツ走行は開催されてもよい。

金 曜 日：すべての練習走行は禁止される。

土～日曜日：競技会日

2) 競技会の日程は巻末に示す（106頁参照）。

3 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。

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	国際B級	国際A級
クラス	125cc・250cc	125cc・250cc

2) 全日本選手権は原則として国際B級、国際A級の2部門にて開催されるが、その他2クラスまでのレース、およびエキジビション（ポイント対象外）レースを併催することができる。ただし併催レースは全日本選手権のクラスに影響しない範囲に限り認められる。

3) 国際A級250cc・125ccのクラス指定について

国際A級部門は、125ccクラスと250ccクラスを開催し、クラスの選択は自由とする。

国際A級のクラス指定申請方法

(1) クラス申請については以下の者だけが12月31日（消印有効）までにMFJより送付される所定の申請用紙にてクラス指定を行なうものとする。

① 前年からのクラス変更者 [例] 前年 IA250 → 当該年 IA125に指定する者

前年 IA125 → 当該年 IA250に指定する者

② 国際B級からの昇格者（ルーキー）

③ 前年に全日本選手権においてポイントを取得していない者

- ④ 前年に出場していない国際A級ライセンス取得者
- (2) クラスの変更を行なわない者は（前年と同じクラスに指定する者）[⑫指定ゼッケンを決定するための優先順位] に従い年間指定ゼッケンが与えられる。
- (3) 一度クラスの選択を行ったら、年度内のクラス変更は認められない。

5 参加資格

1) 参加者及びライダー

参加者及びライダーは、国内競技規則・第3章 [⑨競技参加者] (29頁) に合致していなければならない。

2) 年齢制限

大会に出場できる最低年齢を、下記のように定める。

125：15歳 250：16歳

※いずれも大会予選日に誕生日を迎えていること。ただし'00年全日本選手権における実績を有する者は、中央スポーツ委員会にて審査される（MFJ事務局への手続きが必要）。

6 出場申し込み

1) 競技会へのお出場申し込みは主催者が準備した用紙の記載事項のすべてを記入し、競技規則を厳守することを誓約しなくてはならない。（エントリー時点で当該ライセンスを取得していること。）

2) 申込期間、申込先などの詳細は106頁参照。

3) ピットクルーの登録

(1) 出場申込後に、ピットクルーの追加は一切できない。但し大会当日の出場受付時間内に、他のピットクルーライセンス所持者と変更することはできる（変更手数料が必要）

(2) ひとりのピットクルーを、複数のライダーに登録することはできない。

(3) 参加ライダー本人を自分のピットクルーとして登録することはできない。（但し作業はできる）

(4) ピットクルーバス及びピットクルーライセンスの装着義務

ピット作業を行なうクルーは、各自が用意するバスケースにピットクルーバス及びピットクルーライセンスを収納し、判別しやすいように左腰前部に装着しなければならない。

7 出場料およびMFJ共済会掛金（保険料）

出場料およびMFJ共済会掛金（保険料）は、以下のとおりである。

	総額	内訳	
		出場料	MFJ共済会掛金
1クラス	12,000円	10,500円	1,500円
2クラス(Wエントリー)	20,000円	18,500円	1,500円

8 参加受理

モトクロス競技細則 [⑩参加受理] (92頁) による。

9 競技内容

1) 公式予選

公式予選の有無、周回数、予選組分け、その他の詳細は公式通知、またはプログラムに示される。※国際A級クラスは予選グリッド数を下回った場合でもグリッド決定の予選を行う。

2) 国際A級の予選組分けについて

① 国際A級は大会当日（第2戦以降）、受付終了時点にて最新（暫定）のランキング順により予選組を振り分けられる。（スターティンググリッドもこれに準ずる）

また、ポイントを獲得していないライダーは、ポイント獲得者の後に、ゼッケン順に振り分けられる。

② 第1戦においては、抽選により予選組が振り分けされる。（予選のスターティンググリッドもこれに準ずる）

※この方式は国際B級には適用されない。

※国際A級はシード制度が導入される。（102頁17 決勝レース出場資格参照）

※国際A級・国際B級共にラストチャンスレースは行われぬ。

3) レース距離（レース時間） ※天候その他の理由により、変更する場合がある。

① 公式予選 国際A級：15分+1周、国際B級：公式通知に示す。

② 決勝レース 国際A級：30分+1周、国際B級：20分+1周

決勝スタート前に、コース安全確認のためのサイティングラップ（1周）を行なう。（103頁参照）

10 賞および得点（ポイント）

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 [②④公式得点] (33頁) によって与えられる。

(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) 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、その得点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決定基準（259頁）に示される。

3) 賞及び得点の制限

国内競技規則・第3章 [②④公式得点] (33頁) による。

11 出場車両

1) 車両は、細則4 [⑤出場車両] (90頁) を遵守しなければならない。

2) 全日本対象クラス（国際A級・国際B級）の4ストローク車両の音量について

全日本選手権に参加する4ストローク車両の音量は下記のとおり。

・FIM固定回転数で測定し98dB/A以下のこと（測定方法は、モトクロス基本仕様160頁音量規制参照）

※全日本選手権以外の公認競技会では94dB/Aとする。

12 ゼッケンナンバー

1) 国際A級及び国際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り当てられる。

指定ゼッケンを与えられた選手については、ジャージ背中側に指定ゼッケンの印刷が義務

付けられる。

(1) 指定ゼッケンを決定するための優先順位

下記規定は、全日本選手権ランキング及び12月31日までに前年からのクラス変更申請または新規クラス選択申請（国際B級からの昇格者及び新規申請者を含む）を行った者が対象とされ、国際A級のクラス申請に従って指定ゼッケンが与えられる。それ以外の場合については、全てm.を適用する。

① 国際A級250ccクラス

- a. 2000年度全日本選手権250ccクラスの獲得点数の多いもの。
- b. aにて同点の場合、上位入賞回数の多いもの。
- c. 上記a～bにて定められない場合、2000年度ゼッケン順とする。
- d. 2000年度125ccクラスに出場していたもので、12月31日までに250ccクラスを選択し、2000年度全日本選手権成績の合計得点の多いもの。
- e. dにて同点の場合、上位入賞回数の多いもの。
- f. 上記d～eにて定められない場合、2000年度ゼッケン順とする。
- g. 国際B級からの昇格者で250ccクラスを選択したもので、2000年度全日本国際B級250ccクラスランキング順。
- h. 国際B級からの昇格者で250ccクラスを選択したもので、2000年度全日本国際B級125ccクラスランキング順。
- i. 国際B級からの昇格者で250ccクラスを選択したもので、地方選手権における獲得点数の多いもの。
- j. iで同点の場合、地方選手権での上位入賞回数の多いもの。
- k. g～jで決定できない場合、クラス選択申請順。
- l. 前年の全日本選手権において、ポイントを取得していない者。
- m. その他は、全日本選手権エントリー時に主催者によって決定される。

② 国際A級125ccクラス

- a. 2000年度全日本選手権125ccクラスの獲得点数の多いもの。
- b. aにて同点の場合、上位入賞回数の多いもの。
- c. 上記a～bにて定められない場合、2000年度ゼッケン順とする。
- d. 2000年度250ccクラスに出場していたもので、12月31日までに125ccクラスを選択し、2000年度全日本選手権成績の合計得点の多いもの。
- e. dにて同点の場合、上位入賞回数の多いもの。
- f. 上記d～eにて定められない場合、2000年度ゼッケン順とする。
- g. 国際B級からの昇格者で125ccクラスを選択したもので、2000年度全日本国際B級125ccクラスランキング順。
- h. 国際B級からの昇格者で125ccクラスを選択したもので、2000年度全日本国際B級250ccクラスランキング順。
- i. 国際B級からの昇格者で125ccクラスを選択したもので、地方選手権における獲得点数の多いもの。
- j. iで同点の場合、地方選手権での上位入賞回数の多いもの。
- k. g～jで決定できない場合、クラス選択申請順。
- l. 前年の全日本選手権において、ポイントを取得していない者。
- m. その他は、全日本選手権エントリー時に主催者によって決定される。

(2) 国際B級（30番まで）の年間指定ゼッケンナンバー決定基準は以下のとおりとする。

- ① 125/250クラスを比較し、順位が高いクラスをそのライダーの代表クラスとする。

- ② 代表クラスの順位を比較し、上位の者が優先される。
- ③ 代表クラスが同順位の場合、そのクラスの上位入賞回数が多い者が優先される。
- 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まで決定できない場合は、中央スポーツ委員会にて最終決定する。

(3) ルーキーゼッケン

国際B級から国際A級に昇格する上位の選手（最大12名）にはルーキーゼッケンが与えられる。また国際A級のクラス自由登録制にともない、一方のクラスに偏ることも想定されるため、ルーキーゼッケンは01～012まで与えられる場合がある。

- 2) 上記(1)、(2)、(3)に記載されている他のライダーには、大会毎に主催者によって各クラス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) その他希望ゼッケンを要望する場合は、MFJ中央スポーツ委員会の許可が必要とされ、有料とする。(申請期日：前年の12月31日消印有効)

13 ガソリンおよびオイル

ガソリンは無鉛ガソリンに制限されている。(AVガス、航空機用燃料等は使用できない)
MFJ技術規則第7章ガソリン・オイル・クーラント(146頁)参照。

14 車両検査

- 1) モトクロス競技細則 [⑩車両検査] (93頁) 参照。
- 2) 車両検査持ち込み台数は、1クラスにつき国際B級部門は1台に限定し、国際A級部門については制限を設けない。ただし、車両検査を受けていない車両の使用は一切認められない。
- 3) 予選終了後に音量測定が実施される場合でも、規定値を越えていた場合失格になる。希望者は車検に申し出るにより予選以前にも音量測定を受けることができる。
※また規定の車検時に実施される音量測定は必ず受けなければならない。

15 車両の変更

- 1) モトクロス競技細則 [⑪車両の変更] (93頁) 参照。

16 フリープラクティスおよび公式練習

- 1) 競技会前日の練習走行は禁止される。
- 2) ライダーは、主催者が設けた公式練習に参加しなければならない。

17 決勝レース出場資格

- 1) 国際A級のシード制度
 - ・シード選手は予選の結果にかかわらず決勝への出場を保証される。
 - ・シード選手が予選不通過の場合、グリッド優先順位は最後となる。複数のシード選手がいる場合は予選の順位によりグリッド優先を決定する。
 - ・シード選手がシード権を行使する場合、必ず予選に出場しなければならない。
 - ・シード選手を加えた上で、決勝進出者とグリッド優先順位を最終的に決定する。

シード選手の資格

- ①第1戦は前年の全日本選手権ランキング上位10位

②第2戦以降は前戦までの最新ランキング上位10位

国際A級リザーブライダー

各予選組のトップタイムの早い組から1名ずつ最大2名とする。

2) 国際B級の出場資格

①公式予選通過者（予選通過人数は各大会による）

フルグリッドにならない場合は、各予選組のトップタイムの早い順に1名ずつ交互に補充される。

②リザーブライダー

公式予選にて決勝レース出場資格を得られなかったライダーのうち、上位2名はリザーブライダーの権利を得る。

※上位2名は各予選組のトップタイムの早い順に交互に決定される。

リザーブライダーは、各決勝レース前のサイティングラップに必ず参加しなければならない（⑩スタート参照）。

18 スタート

1) スタートの方法は原則として、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。また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

①レース開始予定時刻の10分前までに、リザーブライダーを含む決勝出場者全員は、プレパレーションエリアに待機していなければならない。

※レース開始時刻とは、サイティングラップを含むプログラム及びタイムスケジュールに告知された時刻である。

②競技監督の確認で第一ライダーがプレパレーションエリアよりスターティングエリア内へ移動した時点でプレパレーションエリアゲートは閉鎖される。ゲート閉鎖に間に合わないライダーは、いかなる理由があろうとも決勝レースへ出場することは認められない。

③競技監督のサイティングラップ（コース安全確認1周）開始の合図でエンジンがスタートされたらライダー・オフィシャル以外は速やかにスターティングエリアより退去しなければならない。

④サイティングラップ終了後、サイティングラップからスターティンググリッドに戻ってきていないライダーは、競技監督の判断により競技除外となり、リザーブライダーの決勝出場が認められる。

※サイティングラップ中におけるライダーへの援助は、オフィシャルの判断あるいはオフィシャルの認めた者だけが行うことができる。他の援助を受けたライダーは競技除外とされる。但しサイティングラップ後（リザーブ確定後含む）スターティンググリッド内で何らかのトラブルが発生した場合、当該ライダーのピットクルーは競技監督の許可を得てスタートに支障のない場所で作業することができる。（スタート時間は遵守される）

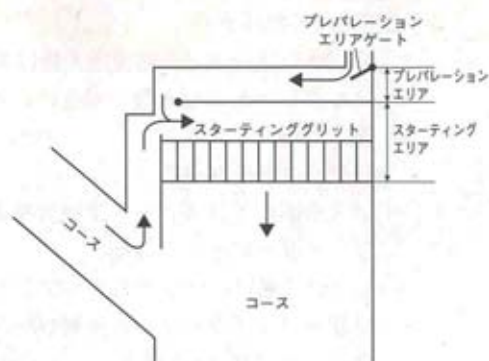
⑤出場者全員がスターティンググリッドに着くまでグリーンフラッグが提示され、出場者全員がスターティンググリッドについてことが確認された後、15秒ボードが15秒間提示される。

⑥15秒ボードに引き続き5秒ボードが提示される。

⑦5秒ボードが提示されて5～10秒以内にスタートとなる。

スタートエリア規制について

- ①スターティンググリッド前（コース側）
オフィシャル及びプレスを除くいかなる者もこのエリアに入ることは認められない。
- ②スターティングエリア内まで（スターティンググリッドを含む）
ライダー、オフィシャル、ピットクルー、プレス、レーシングサービス、レース関係者（キャンペーンガールを含む）以外はこのエリアに入ることは認められない。



3) 予選におけるスタート位置を選択する優先順位

- (1) 国際A級 [細則5.⑨競技内容・2) 国際A級の予選組分けについて] (100頁) 参照。
- (2) 国際B級スタートの位置は、抽選結果の順位による。

4) 決勝レースのスタート位置を選択する優先順位

国際B級

スタート位置を選択する優先順位は、予選順位に基づき決定される。

国際A級

両ヒート（第1、第2ヒート）ともそれぞれの予選組のトップ走者の周回数の多い組。同周回の場合はタイムの早い組から、交互に上位より順番に選択できる。

5) ウォーミングアップ

エンジンのウォーミングアップは主催者により指定された時間帯及び場所に限られる。

6) ウォーミングアップ以降、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。

7) 予選・決勝におけるスタート位置の選択

決められた優先順位に従い、グリッドを選択するために、プレパレーションエリアから移動することができる。

一度スタート位置を選択し、グリッドに着いたものはそのスタート位置を変更することはできない。

19 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] (29頁) による。
- 2) ピットエリア内で車両整備などに従事するメカニックの数は、2名以内とする。
- 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バーが外れた場合、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及びゼッケンを記したボードが提示される。提示されたライダーは速やかにピットインし、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。

20 レース後の車両検査

モトクロス競技細則 [㉔レース後の車両検査] (96頁) 参照。

- 1) レース終了後、入賞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20分間保管され、必要に応じて検査される。
- 2) 上記車両は、必要に応じて車両重量及び音量が測定され、規定を満たしていない車両の当該ライダーは失格となる。

21 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、以下に記すとおりとする。

- 1) 1ヒート、2ヒートの合計得点が多い者。
- 2) 上記1) で決定できない場合は、2ヒート目の成績を優先する。

22 抗議

モトクロス競技細則 [㉕抗議] (96頁) および国内競技規則第3章 [㉔抗議] (35頁) による。

- 1) 抗議は、暫定結果発表後20分以内 (全日本選手権以外では30分以内) に当該ライダー及びエントラント代表者だけが行うことができる。

23 本規則の解釈

本規則及び競技に関する疑義は、大会事務局あてに質疑申し立てできる。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。

24 本規則の施行

本規則は、各大会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・細則4・モトクロス競技細則による。



2001年全日本モトクロス選手権大会特別規則

2001年 MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ カレンダー

開催日	大会名	出場申込先	開催場所	出場申込期間
3月24日(土) ↓ 3月25日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第1戦 九州大会	MFJ九州支部 〒812-0007 福岡県福岡市博多区東比恵3-11-9 メゾンド水巻1F-B ☎092 (473) 2616	長崎県平成年 (安徳海岸埋立地特設コース)	2月13日(火) ↓ 2月22日(木)
4月21日(土) ↓ 4月22日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第2戦 近畿大会	MFJ近畿支部 〒550-0012 大阪府大阪市西区立売堀1-7-14 ☎06 (6534) 6422	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(土) ↓ 5月13日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第3戦 中国大会	MFJ中国支部 〒733-0031 広島県広島市西区観音新町1-18-9 広島県二輪車安全普及協会内 ☎082 (295) 6994	広島県 グリーンパーク弘楽園	4月3日(火) ↓ 4月12日(木)
6月9日(土) ↓ 6月10日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第4戦 SUGO大会	SUGOスポーツクラブMX係 〒989-1394 ☎0224 (83) 3127	宮城県 スポーツランドSUGO テクニカルコース	5月1日(火) ↓ 5月10日(木)
7月7日(土) ↓ 7月8日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第5戦 北海道大会	MFJ北海道支部 〒011-0925 北海道札幌市北区新川5条20丁目1-20 新川地区工業団地内 ☎011 (768) 3988	北海道 わっさむサーキット	5月29日(火) ↓ 6月7日(木)
7月21日(土) ↓ 7月22日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第6戦 東北大会	藤沢町モータースポーツ協会 〒029-3405 岩手県東磐井郡藤沢町藤沢字町裏105番地 藤沢町役場内 ☎0191 (63) 2111	岩手県 藤沢スポーツランド	6月12日(火) ↓ 6月21日(木)
9月8日(土) ↓ 9月9日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第7戦 近畿大会	MFJ近畿支部 〒550-0012 大阪府大阪市西区立売堀1-7-14 ☎06 (6534) 6422	奈良県 名阪スポーツランド	7月31日(火) ↓ 8月9日(木)
9月22日(土) ↓ 9月23日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第8戦 SUGO大会	SUGOスポーツクラブMX係 〒989-1394 ☎0224 (83) 3127	宮城県 スポーツランドSUGO グランプリコース	8月14日(火) ↓ 8月23日(木)
10月13日(土) ↓ 10月14日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第9戦 四国大会	MFJ四国支部 〒791-8036 愛媛県松山市高岡町43MCA四国内 ☎089 (946) 6527	香川県 瀬戸大橋特設会場	9月4日(火) ↓ 9月13日(木)
10月27日(土) ↓ 10月28日(日)	第39回モトクロス日本グランプリ MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第10戦	MFJ関東支部 〒170-0005 東京都豊島区南大塚3-43-5 アルス新大塚202号 ☎03 (3971) 0022	埼玉県 ホンダエアポートライ ダースパーク (HARP)	9月18日(火) ↓ 9月27日(木)

※スポーツランドSUGOへの郵便物は郵便番号と宛て名のみで届きます。

2001年 モトクロス主要競技会 カレンダー

開催日	大会名	出場申込先	開催場所
8月12日(日)	第5回MFJオフロード 全国大会	(財)日本モーターサイクルスポーツ協会 〒104-0045 東京都中央区築地2-11-24 第29興和ビル別館7F ☎03 (5565) 0900	宮城県・スポーツランドSUGO
9月30日(日)	2001モトクロス・デ・ナ ション		イタリア

KOMINE

ライダーの「安全」と「安心」を作り出す。

DAINESE

世界のレーシングシーンをリードする。

21世紀のライダー達に！ 時代が変わろうとも、 コミネはライダー達を応援します。

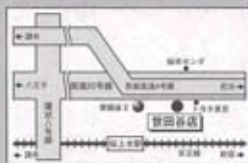
全てのライダーを
サポートする
コミネショップ9店



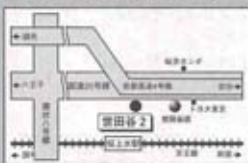
本店 TEL.03(5833)5291
〒111-0056 東京都台東区小島2-20-11
●清洲橋通りと春日通りの交差点すぐ横



大阪支店 TEL.0727(24)1555
大阪府茨田市堂野2-4-8
●新御堂駅 - 171号交差点そば



世田谷店 TEL.03(3327)7732
東京都世田谷区下高井戸1-18-19
●26号線沿い、京王線橋上水駅そば



世田谷2 TEL.03(5300)2087
東京都世田谷区下高井戸1-18-14
●世田谷各店から駅方面に30m



246-駒沢店 TEL.03(5486)4258
東京都世田谷区駒沢3-16-13
●246号線沿い、新町1丁目交差点そば



練馬店 TEL.03(3904)3147
東京都練馬区高野台4-10-5
●環八通り・目白通り交差点そば



東松山店 TEL.0493(23)0335
埼玉県東松山市中央2-27
●旧道254号沿い



多摩店 TEL.042(551)9623
東京都瑞生池川1115-7
●横田基地第5ゲートそば



橋ヶ谷店 TEL.048(284)2961
埼玉県橋ヶ谷市橋町1-6-11
●122号線沿い、川口高校そば



●代理店名は、北より並べてあります。

国内販売代理店一覧

- オートランド札幌
札幌市厚別区厚別中央3条
1丁目1番43号
Tel.011(892)3323
Fax.011(892)3349
- 水戸コミネオートセンター
茨城県水戸市特塚1-5-43
Tel.029(231)2536
Fax.029(231)2416
- ライコランド
●千葉店
千葉県東葛飾郡沼南町
大島田394
Tel.0471(93)4182
Fax.0471(93)4137
- 埼玉店
埼玉県上尾市原市247-1
Tel.047(723)8211
Fax.048(723)8241
- しやぼん玉
●本店
愛知県日進市折戸町藤塚
56番地290
Tel.05617(2)7050
Fax.05617(2)7051
- 名古屋店
愛知県名古屋市中川区
太平通5丁目43番地1
Tel.052(369)0018
Fax.052(369)0019
- レオタニモト レオナ店
京都府京都市右京区西院
春日通り四条上ル
Tel.075(312)0051
Fax.075(322)0326
- Buell レオ
京都府京都市左京区高野
上竹屋町9番地
Tel.075(721)0051
Fax.075(721)0337
- サイクルワールド
●神戸本店
兵庫県神戸市須磨区
車道谷山1-1
Tel.078(742)1200
Fax.078(742)0200
- 明石店
兵庫県神戸市西区
森友4丁目13番地
Tel.078(928)3232
Fax.078(928)4711
- 姫路店
兵庫県姫路市中地南町101
Tel.0792(35)3411
Fax.0792(35)3410
- ファミリーユサ
●小倉店
福岡県北九州市小倉北区
木町1丁目7-5
Tel.093(581)1331
Fax.093(581)0886
- 黒崎店
福岡県北九州市八幡西区
穴生3丁目9-3
Tel.093(621)1333
Fax.093(642)3396
- 二輪館比嘉店
福岡県福岡市博多区
上牟田1丁目19-19
Tel.092(471)1331
Fax.092(461)2283
- 福岡東店
福岡県福岡市東区
原田4丁目30-6
Tel.092(624)1331
Fax.092(624)1327

●国内販売代理店募集●
コミネオートセンターでは、自社の商品を
販売していただける販売代理店を募集
しております。お問い合せは、本営業
部にご連絡下さい。

ダイネーゼ 日本代理店
KOMINE
http://www.komine-mca.co.jp
株式会社コミネオートセンター
本社・〒111-0056 東京都台東区小島2-20-11
TEL03(3862)9811(代) FAX03(3866)5134(代)

2001年度 コミネ総合カタログ 発売 ご希望の方は、上記本店に住所・氏名・電話番号を明記したメモと切手800円分を同封の上、郵送にてお申し込みください。



TRIAL

CONTENTS

▼細則 6 トライアル競技細則

1. トライアルの定義	109
2. 適用の範囲	109
3. コース	109
4. セクション	110
5. 障害	111
6. 持ち時間(タイムキーピング)	111
7. 練習	111
8. 出場に関する手続き	111
9. 技術規則関連	112
10. ペナルティ	113
11. 結果の記録	114
12. セクションの閉鎖	115
13. 結果と順位	115
14. 大会の中断	115
15. 同点	115
16. 賞	115
17. 抗議	115
18. 本規則の解釈	115
19. 本規則の施行	115
附 則	116

▼細則 7 2001年全日本トライアル選手権大会特別規則

1. 適用の範囲	118
2. セクション	118
3. オブザベーションエンクロージャ	118
4. 開催クラス	118
5. 参加資格	118
6. 出場料および共済会掛金(保険料)	118
7. ゼッケンナンバー	119
8. メカニック	119
9. 車両検査	120
10. スタート	120
11. 結果の記録(採点カード)	120
12. 持ち時間(タイムキーピング)	120
13. セクション持ち時間	121
14. ペナルティ	121
15. イエローカード	121
16. 賞および得点	121
17. 本規則の施行	122
附則 トライアルデナシオン選考基準	122
2001年全日本トライアル選手権開催日程	123

※2001年度の規則変更点は太字で示されています。

細則6

トライアル

競技細則

1 トライアルの定義

トライアルとは、ライダーの技術および正確性が結果の基盤をなす、モーターサイクル競技である。

コースのなかにセクションが配置される。セクションとは走行するライダーの技術が観察され、減点が科される区間である。加えてコースを走行するにあたり、コースの一部またはコース全体に時間制限が与えられる。

コースはクロスカントリーの地形（小道、田舎道、林道など）で構成されても良いし、インドアに設定されても良い。

2 適用の範囲

国内のトライアル競技会は以下に記すトライアル競技細則、国内競技規則（23～36頁）、および各大会の主催者より配布される大会特別規則（公式通知）によって開催される。

3 コース

競技は大別して、同時にスタートして各セクションを自由にめぐり、コースを定めて順次セクションをめぐり、方式がある。大会特別規則（公式通知）で特に定めない限り、コースを定めて順にセクションをめぐり、方式が採用される。

コースとはスタート地点から最終ゴール地点まで、定められた順路全体を指す。

コースを定める場合、移動は原則として一方通行となる。例外的に交互通行となる場合、通路を区分けしたり、オフィシャルを配置するなど、安全上の対策がされる。

完走者¹となるためには、そのライダーの車両が、その車両自身の推進力かライダー自身の努力によって、コース全体を走りきらなくてはならない。セクショントライの順番待ちはコースに含まれる（主催者が特に認めた補助や、認められたショートカットコース²の使用は例外的に認められる）。

これに違反した場合、失格となる。

1) 距離

コース全長は、特別規則（公式通知）に記載される。

2) コース指示（コースマーク）

コースはコースマーク（案内矢印）、看板、コーステープによって表示される。

表示されたコースを正確に通らなくてはならない。コースから離れてしまったライダーは、離れてしまった地点からコースに復帰しなくてはならない。

1. 完走者：競技を完了した者。順位が認定されるための資格。

2. ショートカットコース：コースをセクション順にまわらずにパドックに戻るための、主催者により設定された通路、近道。

3) コース内での補助

コース上では誰からでも品物を受け取ることができる（セクション内を除く）。ただし車両の補修、部品の交換などの作業はライダー本人がしなくてはならない（全日本選手権ではルールが異なる）。

4) ライダーパドック

主催者の定めるライダーパドック（選手用駐車場）内であれば、車両の補修、部品の交換などであっても、誰からでも補助を受けることができる。

5) コース移動に関する義務

コースの移動は原則として時速20km以下とし、観客の移動を最優先しなくてはならない。

4 セクション

大会のセクション数は、特別規則書（公式通知）に記載される。

すべてのセクションには、セクション番号が明確に表示されている。ライダーはその番号の順に従って、第1セクションから順にトライしなくてはならない。

すべてのセクションには、“セクション入り口”を「IN」と、“セクション出口”を「OUT」と明確に表示される。

“セクション入り口”と“セクション出口”の間のセクション区間内は、右側がセクションテープ（色の区別はない）または赤色セクションマーカー。左側はセクションテープ（色の区別はない）または青色セクションマーカーによって示される。これらのセクションを示すために使われるテープ、杭、マーカー等すべてを「セクション表示物」と呼ぶ。

セクションを示すのにテープを使用する場合、テープは地上から最低10cm、最高30cmの間の高さには張らなくてはならない。

セクションの幅は、セクションマーカーによって制限される場合1.2m以上、セクションテープによって制限される場合2.0m以上の幅があることを原則とする。

セクション内にいた時間とは、車両のフロントホイールの中心（ホイールスピンドル）が“セクション入り口”の表示を通り過ぎてから、“セクション出口”の表示を通り過ぎるまでの時間をいう。“セクション入り口”“セクション出口”の表示をリヤホイールがフロントホイールより先に通過した場合“失敗”となる。

1) 各クラス用ゲート

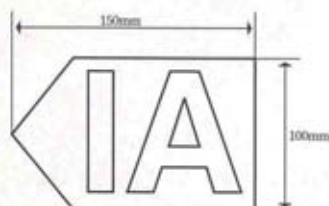
ひとつのセクションを複数クラスが混走する場合、クラス別専用ゲートを設ける。この場合、各クラスとも自クラスのゲートを通過しなければならない。

ゲートはクラスを表示した側がイン側、裏側がアウト側である。ゲートを裏側から通過した場合“失敗”となる。

他クラス用ゲートは通過しても、通過しなくても良い。しかし、他クラス用のものであっても、セクション表示物の現状を変化させると“失敗”となる。

クラスは以下のように示す。

ゲートマーカー



クラスは以下のように示す。

国際A級スーパークラス

IAS（赤地に黄色文字）

国際A級クラス

IA（赤地に白文字）

国際B級クラス

IB（緑地に白文字）

国内A級クラス

NA（黄色地に黒文字）

国内B級・ジュニア

NB（白地に黒文字）

3. “失敗”：セクションの走行技術に関して、もっとも重い減点（5点）。定義は後に述べる。

4. ゲート：セクションを部分的に制限する関門のこと。左右一対のゲートマーカーで表示され、原則的に左右1.2m以上の間隔で制限される。

5. 現状の変化：テープ、マーカー、杭などに車両、ライダーが干渉して壊す、たるませる、移動させる、押し倒す、引きちぎる等の行為。

5 障害

トライ中のライダーが予期しない障害にトライを妨害された場合、セクション審判の判断によって再トライを認めてもよい。

再トライが実施される場合、そのセクションは妨害のあった地点から採点され、その地点までの減点はそのままとする。

6 持ち時間（タイムキーピング）

1) 持ち時間

ライダーの持ち時間は特別規則に記載される。すべてのライダーに、完走するための持ち時間が同様に与えられる。

スタート時間に遅れたペナルティは1分まで毎に1点。20分以上の遅れは失格となる。

ゴール時間に遅れた場合、失格となる。（全日本選手権ではルールが異なる）

2) スタート時間管理

スタート時間コントロールは、スタート地点で行われる。

3) ゴール時間管理

特別規則（公式通知）に特別に記載されなかった場合、最終タイムコントロールは最終セクションを出てすぐに、明確に、そして良く見えるように設置される。しかし最終ゴール地点でゴールチェック（車両チェック）を受けるまで、ライダーは競技の管理下にある。

4) セクション持ち時間

セクション個々に持ち時間が設定される場合、持ち時間はどのライダーにも、どのセクションにも同様に与えられ、時間管理の方法とともに特別規則に記載される。持ち時間以内にセクション完走が果たせなかったライダーは、そのセクションに関して“失敗”となる。

7 練習

設定されたコース中での練習と、セクションでの練習は、大会日以前であっても禁止される。これに違反した場合は失格となる。

大会会場での練習が認められる期間と場所は、特別規則（公式通知）に記載される。

大会期間中に練習することが認められている場所を、ウォーミングアップエリアと呼ぶ。

8 出場に関する手続き

1) 大会へのエントリー

出場申し込み方法の詳細は特別規則に記載される。申し込み用紙に必要事項をすべて記入し、定められた出場料、および共済会掛け金を添えて申し込むこと。

締め切り日以降のエントリーは認められない。電話による申し込みなど、定められた以外の方法は認められない。

受理された車両は、同メーカー同型式の場合を除いて変更できない。しかし競技監督に書類で申し込み、許可が得られた場合は例外とされる。（手数料5,000円）

2) エントリー費用

エントリー費用は特別規則に記載される。

3) ライダー、メカニックのゼッケンナンバー

ライダーおよびメカニックは、主催者から指定されたナンバーを車両検査までに、規定の書体、規定の色分けで記入していなくてはならない。

- 4) メカニックの登録
メカニックの登録は、全日本選手権にのみ認められている。
- 5) 出場者受付
大会当日にライダーとメカニックの出場資格の確認を行なう。
確認するもの：MFJライセンス、参加受理書
出場者受付の時間は、特別規則（公式通知）に記載される。

9 技術規則関連

- 1) モーターサイクルの装備
車 両：車両は国際A級、国際B級はトライアル基本仕様（162頁）に合致した車両。国内A級以下はトライアル基本仕様と国内トライアルの仕様（204頁）に合致したMFJ公認車両でなくてはならない。改造されて型式が判別できない車両は、出場が認められない。
タイヤ：国内A級以下では、MFJ公認タイヤのみ使用することが出来る。
ガソリン：トライアル技術規則に適合するガソリンだけが認められる。
これらの規則に完全に適合しない場合、失格となる。
メカニックの使用する車両は、MFJ公認車両でなくてはならない。
- 2) ライダーとメカニックの装備
MFJ公認ヘルメットの着用が義務づけられる。MFJ公認ヘルメットには、公認マークが貼付されている。
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。手袋、および足首以上を保護する突出部分のないブーツなど革靴、またはゴム長靴が義務づけられる。
- 3) 音量規制
競技前に、車両の音量が車両規則に沿って計測される。不合格の車両は、基準に達するまで調整したり、部品を交換することができる。テストに合格したサイレンサーだけがマーキング⁶を受ける。
音量の規制値は、FIM方式（50cm離れて5000回転）で測定し、94dB/Aを超えないこと。
- 4) 車両検査
大会当日出場資格の確認後、ライダーとヘルパーの車両検査を行なう。検査を受ける車両は、ライダー、メカニック各1名に対し1台までに制限されている。
- 5) 部品のマーキング
部品がマーキングされる場合、その詳細が特別規則（公式通知）に掲載される。マーキングされた部品は、競技期間中交換が禁止される。
サイレンサーがマーキングされた後ダメージを受け、大幅に音量が増した場合、サイレンサーを交換するか走行を停止しなくてはならない。サイレンサーを交換した場合、オフィシャルに申し出なくてはならない。サイレンサーを交換した車両は、最終ラップのマシンチェック後、主催者によって車両が保管され音量検査がされる（規制値を超えていた場合、失格となる）。
- 6) ライダーの責任
マーキングが行われた場合、ライダーはパーツが適正にマーキングされたことを、自分の責任で確認してから競技を開始しなくてはならない。
- 7) 部品のチェック
主催者は、競技中にどの車両でも、いつでも部品をチェックすることができる。マーキングされた部品からマークが消えていた場合、その部品を交換したとみなされる。

6. マーキング：車検を受けた部品であることを証明するため、ペンキなど落ちにくい塗料で部分的に塗装する。

10 ペナルティ

1) タイムペナルティと持ち時間関連

- スタート遅れ1分まで毎 1点
- スタート遅れ20分を超えた場合 失格
- 最終タイムコントロール遅れ 失格（全日本選手権ではルールが異なる）

2) 減点

セクションにおいて

- フォルト1回 1点
- フォルト2回 2点
- フォルト3回以上 3点

フォルトの定義

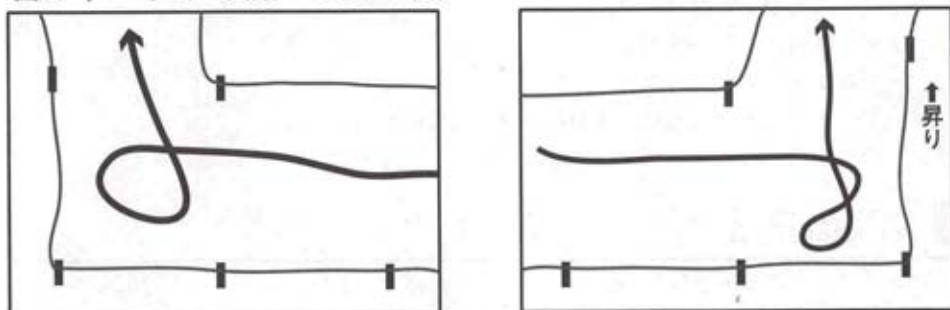
-セクション内におけるマシンの停止（スタンドスタイル）

-ライダーの一部またはマシンの一部（タイヤ、フットレスト⁷、エンジンプロテクションプレートを除く）が地面に接したり、地形⁸によりかかった場合。

“失敗”の定義

- ライダーが足を着く、着かないにかかわらず、後退してしまった場合。
- 前進動作なしに前後ホイールのいずれか、または両方を意図的に横へ移動させた。
- マシンのフロントホイールまたはリアホイールが、セクションの境界（テープなど）を超えて接地した場合。
- ライダーまたはマシンが、マーカ―や杭などセクション表示物の現状を変化させた場合。
- 車両のサイド、または後方に両足をついて車両から降りてしまった。
- 足つき停止状態にある時、両手でハンドルバーを持っていなかった。
- （セクション持ち時間がある場合）時間内にセクション完走ができなかった。
- ライダーが外部からの援助を受けた場合。
- ライダーまたはメカニックが、セクションの状況を変更した場合。
- セクションオフィシャルに告げた後、セクションインしなかった場合。
- ライダーがどこかに寄りかかっているとき、または前進動作なしにタイヤを除くマシンの一部が接地しているときにエンジンが停止してしまった場合。
- マシンのハンドルバーが地面に接地してしまった場合。
- マシンが完全なループをおこない、その軌跡を前後ホイールで横切った場合。（図A参照）

図A（ループで“失敗”とされる例）



-セクション見落とし（次のセクションにトライしてしまった場合、見落とししたセクションに対して） 10点

7. フットレスト：ステップの別称。

8. 地形：地面、木、枝、壁、石、岩、杭などを総称して「地形」と呼ぶ。

トリアル競技細則

ひとつのセクションで、いくつかの減点が累積する場合、もっとも重い減点だけが適用される。しかし以下の減点は加算される。

—失敗後オフィシャルの指示に従わず、セクション持ち時間経過後も、セクションから出ない。






5点 (加算)

—セクションを1番から順にトライしなかった。

20点 (加算)

どちらともとれる判定では、ライダーに有利な判定をする。

セクション審判が、手またはブラカードで示す減点は暫定的なものであり、バンチカードなど記録用紙に記したものが、そのセクションにおける最終的な結果である。暫定的な表示から結果が変更されたり、競技監督から追加減点が通告される場合がある。

セクショントライへの減点は0・1・2・3・5				
減点ゼロ おみごと！ クリーンです	減点1 残念。 フォルト1回	減点2 無念なり フォルト2回	減点3 定バタバタ フォルト 3回以上	減点5 ミスりました 失敗です
				
セクション見落とし(次のセクションにトライしてしまった場合)は10点				

以下の3)罰金、4)失格は審査委員会の承認に基づき、競技監督からライダーへ通告される。

3) 罰金

ライダーかメカニックによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動
10,000円以上50,000万円以下の罰金

4) 失格

ライダーは以下の行為により失格となる。

- ライダーかメカニックによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動(重大な場合)。
- ヘルメットを着用しないでの走行。
- コース指示の見落とし(コース間違い)。
- 競技中の車両、またはライダーの変更。
- 認められないタイヤの使用。
- 認められないガソリンの使用。
- 禁止された薬物の使用。
- ゼッケンナンバーの変更。
- コースを見失った地点以外からのコース復帰。
- 競技期間中のセクションでの練習。

11 結果の記録

バンチカードが使用される場合、溶けにくい素材でできたスコアカードが配布される。

ライダーは自分のスコアカードに各セクションでマークを受け、求められたときにはリザルトオフィシャルにスコアカードを手渡す責任がある。

12 セクションの閉鎖

競技時間が残されていても、最終ライダー通過後バックマーカーがセクションを閉鎖する場合がある。

同時スタート方式の場合、タイムスケジュールで定められた時刻にセクションが閉鎖される。

13 結果と順位

大会の優勝者は、[10]ペナルティ (113頁) による減点数がもっとも少ないライダーである。

14 大会の中断

大会が終了前に中断されてしまった場合、審査委員会はその大会を無効・取り消しとするか、その結果と賞が正当とするか、状況によって判断する。

15 同点

同点が生じた場合、0点がもっとも多いライダーを勝者とする。依然として同点だった場合1点が最も多いライダー、2点が最も多いライダー、3点が最も多いライダーという順序で判断する。

それでも同点だった場合、少ないタイムペナルティ (または、計っていたら少ない所要時間) で完走したライダーを勝者とする。

16 賞

得点は国内競技規則第3章 [20]公式得点 (33頁) による。

17 抗議

抗議は国内競技規則第3章 [21]抗議 (35頁) による。

セクション審判が下したジャッジには抗議できない。

車両の分解検査に要した費用は、抗議不成立の場合提出者、抗議成立の場合対象者が負担する。費用の算定は車検長が行なう。

18 本規則の解釈

本競技細則および競技に関する疑義は、事務局あて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、決定を最終的なものとして示される。

19 本規則の施行

本規則は、2001年1月1日より施行する。

附則 判例集

以下は現在までの適用例をまとめたものです。規則に準じて適用されます。

マナーに関することがら

競技中の事故や、競技の参加を取りやめる（リタイヤする）場合は、すみやかに大会本部へ連絡しなくてはならない。

ライダーはセクションに入る準備ができしだい、手を挙げてセクションオフィシャルに合図しなければならない。

ライダーの装備に関して

- ① 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場合、特別検査によって公認ヘルメットであることが確認され、かつ安全性が確認されればその競技で使用することができる。（検査料1000円が必要）

競技の進行に関して

- ② ライダーは、スタートの合図を受けて始めてエンジンを始動することができる。
- ③ ライダーはセクション内で一切の援助を受けてはならないが、“失敗”後は例外である。

ライダーへの援助

- ④ 許可された場所（パドック）以外で、外部から整備の援助（部品の交換を含む）を受けた場合、失格となる。（全日本選手権の、登録されたメカニックを除く）
- ⑤ セクショントライの順番待ちはコースに含まれる。よってライダー自身以外のメカニック、その他のサポートスタッフによる順番待ちは失格となる。

セクション関連

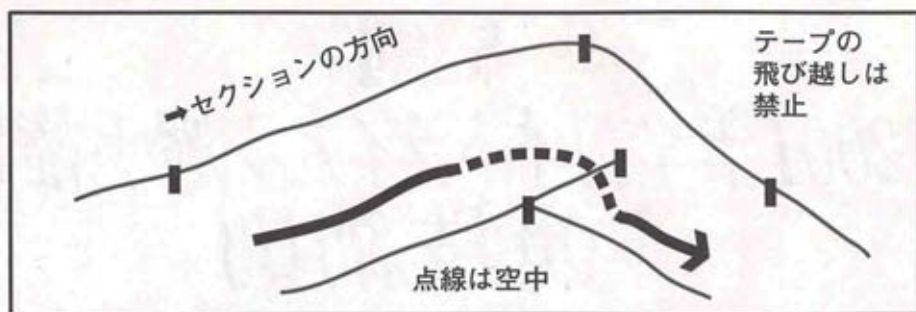
- ⑥ ゲート通過後に再びゲートを逆に通過した場合、ゲート不通過とみなされる。
- ⑦ 複数クラスが混走するためクラス別ゲートが使用される場合で最下位クラス用ゲートが設けられていない場合、同クラスはセクション内のどこを通っても良い。

ペナルティ関連

- ⑧ 以下の場合、車両が前進していれば1回の足つきとみなす。
 - 一体の部分で手、足についてはその付け根から先を同一とみなす。したがって足つきと同時にひざを接地しても、1回の足つきである。
 - 足つき状態でつま先とかかとを交互についた。
 - 足つき状態のまま、引きずられてしまった。
 - 片足を軸にして、車両を回転させた。
 - 手を立ち木、壁についた。
 - 身体または車両が地形にもたれかかり、バランスを修正した。
- ⑨ 以下の場合、“失敗”とみなす。
 - 上り坂等での足つきの状態で、フロントタイヤが浮いてタイヤがバックした。

—テープを飛び越えた（図B参照）

図B（テープを飛び越える例）



⑩ タイムペナルティーは以下の基準による。

14：00分ゴールの場合、00分を1秒でも越えた時点でペナルティーの対象となる。

結果の記録

⑪ パンチを間違えてしまった場合、正解を示す点数だけを除いて、残る点数を全部パンチする方法が推奨される。

⑫ 以下の場合、“減点”または“失敗”とみなされない。

—ライダーの身体や車両の部分が地形に接触したが、明らかなバランス修正はしなかった。

—セクション表示物への単純な接触で、現状は変化しなかった。

—テープの上からフローティングターンなどによりフロントタイヤ、リヤタイヤのどちらか片方がテープ外に出て、地形に接触しないでテープ内に着地した。

—ゲートマーカー、セクション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で、テープ内にあるタイヤの接地面はマーカーの内側を通った。

—V字型の地形でフットレスト（ステップ）がかみ込んで停止した場合、フットレスト（ステップ）に足が乗っていれば“足つき減点”にならない（停止の減点は科される）。そのフットレスト（ステップ）上のつま先、足の裏部分が接地していても、意識的なバランス修正が無い場合、足つき減点の対象とならない。



細則7

2001年全日本トライアル選手権大会 競技細則

1 適用の範囲

トライアル全日本選手権は以下に記す全日本選手権特別規則、トライアル競技細則（109～115頁）、国内競技規則（33～36頁）、および各大会の主催者から配布される大会特別規則（公式通知）によって開催される。

2 セクション

大会前日に査察が行なわれ、査察団によって最終的にセクションが認定される。査察団は審査委員長を団長とし、競技監督、セクション設定責任者、選手会代表で構成される。

3 オブザベーションエンクロージャ

一般観客用エリアとセクションの間に、オフィシャル、ライダー、メカニックが立ち入れるエリアを設けることが望ましい。

4 開催クラス

国際A級部門、国際A級スーパークラス部門、および国際B級部門とする。

5 参加資格

国際A級スーパークラス：

前年度全日本選手権国際A級スーパークラスランキング上位10名。および前年度国際A級ランキング上位3名の中の希望者（MFJ事務局への手続きが必要）。

当該年に有効なライセンス所持者。

国際A級、および国際B級：

それぞれ当該年に有効なライセンス所持者。

メカニック：

当該年に有効な国内B級以上のライセンス所持者。

6 出場料およびMFJ共済会掛金（保険料）

参加受理

- 1) 必要事項を記入した出場申込書、出場料を大会事務局が受理した時点で参加受理書、公式通知等が発送される。
- 2) いったん受理された出場料、MFJ共済会掛金（保険料）はいかなる理由があっても返還さ

れない。

- 3) 大会が取り止めになった場合、また参加が拒否された場合にのみ出場料、MFJ共済会掛金(保険料)が返還される。(申込者が必要な手続きを怠った場合は、これに当てはまらない)

	総額	内訳	
		出場料	MFJ共済会掛金
国際A級部門(スーパークラス含む)	12,000円	11,700円	300円
国際B級部門	12,000円	11,700円	300円
メカニック	6,000円	5,700円	300円

7 ゼッケンナンバー

全日本選手権の年間指定ゼッケンは以下の基準による。

国際A級スーパークラス

- (1) 前年度国際A級スーパークラス上位から指定する。(ランキング10位まで)
- (2) 前年度国際A級上位から指定する。(上位3名から、希望者)

国際A級

- (1) 前年度国際A級で、スーパークラスを希望しなかった者を指定する。(上位3名から)
- (2) 前年度国際A級スーパークラスからの降格者を指定する。
- (3) 前年度国際A級上位から指定する。(ポイント獲得者)

国際B級

- (4) 国際A級への昇格者を除く、前年度のランキング上位から指定する。(ポイント獲得者)
- (5) 上記以外は大会ごとに指定する。

ナンバープレートの色は以下のとおり。

国際A級スーパークラス：赤地黄色文字

国際A級(スーパークラス除く)：赤地白文字

国際B級：緑地白文字

国際A級スーパークラスのメカニック：黄地赤文字

国際A級のメカニック(スーパークラス除く)：白地赤文字

国際B級のメカニック：白地緑文字

ゼッケン番号は、メカニックを登録するライダーと同じ。

8 メカニック

1) メカニックの登録

ライダー1名に対し、1名のメカニックが認められる(登録できる)。

メカニックは、ライダーの出場申込みの際同時に登録しなければならない。この場合ライダーは、登録したメカニックの行動すべてに責任を負うことを認めたものとみなされる。(メカニックの受けた罰則は、登録したライダーがその罰則を受ける。)

登録したメカニックは、有資格者であれば変更が認められる。この場合大会当日の出場者受付に変更手数料(1,000円)を添えて申し込まなければならない。

ライダー単独でエントリーした場合、大会当日のメカニック登録はできない。

大会により、メカニックの登録を認めない場合がある。

2) メカニックの義務

メカニックミーティングが開催される場合、これに出席しなくてはならない。

移動コースは、特に指示の無い場合ライダーと同一とする。逆走はできない。

2001年全日本トライアル選手権大会特別規則

メカニックは、登録したライダーと同時にスタートしなくてはならない。

3) メカニックの行なって良い行為（下記以外は認められない）

パドック以外での車両整備（部品の交換を含む）は、選手本人およびその選手に登録されたメカニックのみが行なうことができる。

メカニックは原則としてセクション内に立ち入ることはできない。ただしトライ失敗の際の補助（安全上の目的）として、その選手に登録されたメカニックがセクションオフィシャルの許可を受けた場合に限り、そのセクション内への立ち入りが認められる。

9 車両検査

競技前の車検に合格した車両にはステッカーが貼付され、以下の部分にマーキングを行なう。マーキングを受けた部品以外は、車検後でも交換することができる。

パーツ名	ペイント部分
フレーム	フレーム前方(ステアリングヘッド)右側
クランクケース	右側
サイレンサー	サイレンサー本体

※シリンダーへのマーキングは不要

10 スタート

第1戦のスタート順序はゼッケン下位からとする。

第2戦以降は、ポイント獲得者以外のゼッケン下位の者から先にスタートし、次いで前戦までのランキング下位の者からスタートする。

11 結果の記録（採点カード）

- 1) ライダーはスタート時に採点カードを受け取り、各ラップごとに交換すること。
- 2) セクションでのパンチの点数は、その場でライダーが確認すること。
- 3) セクションをトライしてもパンチを受けなくて次のセクションへ入った場合、前セクションは“セクション見落とし”とみなされる。（減点10）
- 4) 採点カードの破損等によって、採点が確認できない場合、当該セクションはエスケープとみなされる。
- 5) 採点カードは選手自身がパンチを受け、管理しなくてはならない。
- 6) 採点カードを紛失した場合、失格とされる。
- 7) 採点カードはコンピューター処理されるので、折り曲げたりしてはならない。
- 8) 採点カードの交換場所は、大会特別規則（公式通知）に示される。

12 持ち時間（タイムキーピング）

- 1) 各ライダーに完走するための時間が同様に与えられる。もしライダーがスタート時間に遅れた場合、新しいゴール時間は、実際にスタートした時間によって決定される。
- 2) スタート時間に遅れたライダーは、1分まで毎に1点の減点が科せられ、20分以上の遅れは失格とする。
- 3) ゴールに遅れたライダーは、1分まで毎に1点の減点が科せられ、20分以上の遅れは失格とする。
- 4) ゴールタイムチェックを受けたライダーは、定められたコースに従い10分以内にカード交換場所に戻り、採点カードを係員に提出すること。この時点でゴール完了となる。ゴール完了前に指定されたコース外に出たり、パドックに入ったりしてはならない。

13 セクション持ち時間

セクションでのタイムは、計測が開始されたことを知らせるためのホイッスルを所持するオフィシャルによって計測される。ライダーが2分以内にセクション完走ができなかった場合、オフィシャルは失敗を告げるホイッスルを長く鳴らす。

14 ペナルティ

トライアル競技細則に定める減点に加え、下記減点を科す。

1) セクションでの持ち時間

各セクションごとに2分の持ち時間が与えられ、2分以内にセクションアウトできなかった場合は、“失敗”となる。

2) 減点

—ライダーまたはメカニックがセクションを著しく変化させた。 5点

—オフィシャルの許可を受けずに、メカニックがセクションに入った。 5点

ひとつのセクションで、いくつかの減点が累積する場合、もっとも重い減点だけが適用される。しかし、以下の減点は加算される。

—メカニックが、セクション審判の判定に反論した。 5点 (加算)

3) 罰金

メカニックが以下の条項に従わなかった。

モーターサイクル乗車中は、ブーツ、長ズボン、ヘルメットを装備しなくてはならない。

罰則 1回目：罰金10,000円、2回目：罰金20,000円、3回目：罰金50,000円

15 イエローカード

オフィシャルの指示に従わないライダー（メカニック等含む）、および攻撃的な態度をとるライダーに対してイエローカードが提示される。オフィシャルはカードの裏に当該ライダーのゼッケンを記入するとともに、そのライダーの行為について内容をメモする。

その日の終わりにすべてのカードは競技監督に集められ、何らかのペナルティを与えるかどうかの提案とともに審査委員会へ提出される。審査委員会はカードを確認し、ペナルティを与えるかどうか判断するとともに再発防止のためにその行為を記録する。たびたびイエローカードを受けるライダーには、更なるペナルティが科される。

16 賞および得点（ポイント）

1) 各大会ごとに国際A級、国際B級の各クラス（スーパークラスは除く）へベストクリーン賞が与えられる（クリーン数が同数の場合は、成績が上位のものとする）。

2) 国際A級、国際A級スーパークラス、国際B級部門全日本選手権ランキングの得点

(1) 得点はMFJ国内競技規則第3章 [24公式得点] (33頁) によって与えられる。

(2) 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。

(3) 国際A級スーパークラスは、出走台数に関わらず上位10位までにポイントが与えられる。

(4) 詳細は全日本選手権ランキング決定基準 (259頁) に示される。

17 本規則の施行

本規則は、出場申し込み受付日より有効となる。なお、本規則に示されていない事項は、国内競技規則、トライアル競技細則による。

付則

トライアルデナシオン（国別対抗世界選手権）出場資格

標記競技会の、日本代表選手選考基準は以下のとおりとする。

- (1) 全日本トライアル選手権、当該年の第1戦から第3戦までのポイントランキング上位から選抜する。
- (2) 当該年の世界トライアル選手権日本大会（ツインリンクもてぎ）の成績を参考にする。
- (3) 上記選考対象大会での成績にて選抜するが、最終的な決定は2001年6月2日に開催する“選考委員会”にて決定する。

選考委員は以下のとおり。

MFJトライアル委員会委員長
MFJトライアル委員会副委員長
ジャーナリスト代表者（1名）
選手会代表者（1名）
MFJ事務局（1名）

※選考委員の関係者が選考対象となった場合、当該委員の代理を選出する。



2001年 MFJ全日本トライアル選手権シリーズ開催日程

開催月日	大会名	出場申込先	会場	出場申込期間
3月10日(土) }	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第1戦 関東大会	MFJ関東支部 〒170-0005 東京都豊島区南大塚3-43-5 アルス新大塚202 ☎03(3971)0022	茨城県 真壁トライアル ランド	1月30日(火)
3月11日(日)				2月8日(木)
4月7日(土) }	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第2戦 近畿大会	MFJ近畿支部 〒550-0012 大阪府大阪市西区立売堀1-7-14 ☎06(6534)6422	兵庫県 猪名川サーキット	2月27日(火)
4月8日(日)				3月8日(木)
5月12日(土) }	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第3戦 九州大会	MFJ九州支部 〒812-0007 福岡県福岡市博多区東比恵3-11-9 メゾンド水巻1F-B ☎092(473)2616	熊本県 矢谷深谷	4月3日(火)
5月13日(日)				4月12日(木)
7月28日(土) }	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第4戦 北海道大会	MFJ北海道支部 〒011-0925 北海道札幌市北区新川5条20丁目1 番20号新川地区工業団地内 ☎011(768)3988	北海道 わっさむ サーキット	6月19日(火)
7月29日(日)				6月28日(木)
8月18日(土) }	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第5戦 中国大会	MFJ中国支部 〒733-0036 広島県広島市西区観音新町1-18-9 広島県二輪車安全普及協会内 ☎082(295)6994	岡山県 原瀬山トライアル パーク	7月10日(火)
8月19日(日)				7月19日(木)
9月15日(土) }	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第6戦 関東・新潟大会	ケプラン内 全日本TR係 〒951-8154 新潟県新潟市堀割町1-7 ☎025(232)1811	新潟県 大日ヶ原 トライアル場	8月7日(火)
9月16日(日)				8月16日(木)
10月6日(土) }	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第7戦 中部大会	MFJ中部支部 〒466-0812 愛知県名古屋市中八事富士見 1603 ☎052(833)9676	岐阜県 坂内バイクランド	8月28日(火)
10月7日(日)				9月6日(木)
10月20日(土) }	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第8戦 東北大会	SUGOスポーツクラブTR係 〒989-1394 ☎0224(83)3127	宮城県 スポーツランド SUGO	9月11日(火)
10月21日(日)				9月20日(木)

※スポーツランドSUGOへの郵便物は、郵便番号と宛て名のみで届きます。

2001年トライアル主要競技会カレンダー

開催月日	大会名	出場申込先	会場
6月2日(土) }	トライアル世界選手権シリーズ 第5戦 日本大会	ツインリンクもてぎレース事務局 〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町大字松山120-1 ☎0285(64)0200	栃木県 ツインリンクもてぎ
6月3日(日)			
11月11日(日)	MFJトライアル グランドチャンピオン大会	MFJトライアル中部トライアル委員会 〒470-0151 愛知県愛知郡東郷町諸輪字東脇56-99 鈴木 唯一 様方 ☎05613(8)0736	岐阜県 坂内バイクランド

開催月日	大会名	開催場所
9月23日(日)	2001年トライアル・デ・ナシオン	フランス (La Bresse)



DRAG RACE

CONTENTS

▼ 細則 8 ドラッグレース競技細則

1. 適用の範囲	125
2. ドラッグレース	125
3. レース出場車両	125
4. 参加資格	125
5. 出場申し込み	125
6. 参加受理	126
7. ゼッケン・ナンバー	126
8. ライダーの装備	126
9. 出場受付	127
10. 出場車両の変更	127
11. 車両および装備の検査	127
12. スタート方法とスターティングシステム	127
13. スタート手順	128
14. 競 技	129
15. 順位の設定	130
16. 計測システムと計時結果	131
17. 禁止行為	131
18. リタイヤ(棄権)と停止	131
19. 賞 典	131
20. レース終了後の車両保管と再車検	132
21. レースの成立	132
22. レースおよび大会の延期・中止等	132
23. 抗 議	132
24. 違反に対する罰則	132
25. 本規則の解釈	132
26. 本規則の施行	132

▼ 細則 9 2001年全日本ドラッグレース選手権大会特別規則

1. 公 示	133
2. 開催種目と競技会の日程	133
3. 追加のクラス	133
4. コース	133
5. 大会審査委員会	133
6. 参加定員	134
7. 出場料および共済会掛金(保険料)	134
8. ビット要員	134
9. ゼッケンナンバー	134
10. 公式予選	134
11. 決勝レース	134
12. コース選択	134
13. 賞および得点	134
14. 主催者の権限	135
15. 本規則の施行	135

※2001年度の規則変更点は太字で示されています。
※2001年全日本ドラッグレース選手権開催日程は現在調整中であり、決定次第ライディング誌に掲載いたします。

細則8

ドラッグレース 競技細則

1 適用の範囲

以下に記す規則は、国内競技規則に基づき、すべての国内のドラッグレース競技会に適用される。

2 ドラッグレース

- 1) ドラッグレースとは完全にクローズドされたコースで行われ、2台の車両が先着を競う競技である。
 - 2) 区間タイム (Elapsed Time: 以降E.T.という) を測定するコースの長さは下記4種類が設定される。
 - ① SS1/4マイル (402.33m)
 - ② SS1,000フィート (304.8m)
 - ③ SS1/8マイル (201.165m)
 - ④ SS250メートル
- ※コースの長さは大会特別規則、公式通知で変更される場合がある。

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類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 参加資格

- 1) エントラント及びライダー
エントラント及びライダーは、2001年度版MFJ国内競技規則第3章〔⑨競技参加者〕(29頁)に合致していなければならない。

5 出場申し込み

- 1) 出場申込場所は、大会特別規則の定めるところとする。
- 2) 出場申込手続き
 - (1) 各クラスとも所定の申込書に必要事項をすべて記入し、出場料およびMFJ共済会掛金(保険料)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、締め切り当日の消印のあるものが有効となる。

- (4) 電話による申込及び締め切り日以降の申込は一切受けない。

6 参加受理

- 1) 必要事項を記入した出場申込書、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) いったん受理された出場料、MFJ共済会掛金（保険料）はいかなる理由があっても返還されない。公式予選を通過しなかった場合も同様である。
- 3) 大会が取り止めになった場合、また参加が拒否された場合のみ出場料、MFJ共済会掛金（保険料）が返還される（申込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）。
- 4) 競技の中止と出場料等の返却は、下記表の通りとする。

事例	出場料	共済会掛金
予選が1回も行われず中止	選手受付した全員に返却	共済会の適用となる練習走行が行われていなければ返却する
競技不成立の場合（クラス毎に判断する）	クラス単位で選手受付した全員に返却	1人（1組）でもスタートしたクラスは返却しない
競技が成立した	返却しない	返却しない

※返金の場合、事務手数料は差し引かれる。

7 ゼッケン・ナンバー

- 1) 主催者によって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。
- 2) 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で記入しておかなければならない。
- 3) ゼッケン・ナンバーについては、車両検査以降においても、判断しにくいと判断された場合には修正が要求される場合がある。
- 4) 最初決められたゼッケン・ナンバーは、年度末まで変更できない。

8 ライダーの装備

- 1) ヘルメット
 - (1) ヘルメットはフルフェイス型のもので、MFJが公認したものでなければならない。
 - (2) MFJの公認したヘルメットには、下記の認証マークが貼付される。
 - (3) 競技会の車両検査受付時に、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。
 - (4) 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
 - ① 皮もしくは、同等の素材であること。MFJ公認スーツが望ましい。スーツはワンピースデザインもしくはウエストでつながるジッパータイプ。
- (2) ブーツ・グローブ

ブーツはくるぶしが完全に覆われるもので、皮製、サイドボタントイプ。
グローブは、手を覆うサイドボタントイプ。



MFJが公認したレーシングスーツには、シルバー地の公認マークが付いている。

- 3) 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。

9 出場受付

- 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、必ず本人または参加者がMFJライセンス、参加受理書を提出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。

10 出場車両の変更

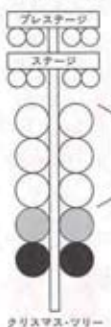
- 1) 車両の変更は国内競技規則・第3章〔⑩ライダーおよび車両の変更〕(32頁)による。
- 2) 車両変更の申請は、同部門・同クラスの車両に限られ、手数料5,000円を添付して大会事務局に申請しなければならない。

11 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) 車両検査持ち込み台数は、地方選手権および地方大会は出場1レースにつき1台に限られる。
- 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、公式予選を含む一切の走行を拒否される。
- 6) 主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車両検査を行うことがある。

12 スタート方法とスターティングシステム

- 1) スタート方法はスタンディングスタートとし、下記の2種類とする。クラス毎のスタート方法は大会特別規則に示す。
 - (1) プロスタート
スリーアンバーライト(プレスタートライト)(3個同時)が点灯してグリーン(スタート)ライトが点灯までの間隔0.4秒。
 - (2) ストックスタート
スリーアンバーライト(プレスタートライト)(上よりカウントダウン)が点灯してグリーン(スタート)ライトが点灯までの間隔0.5秒。
- 2) スターティングシステム(クリスマス・ツリー)

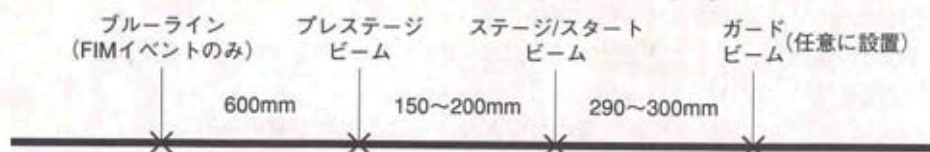


- Pre-Stage light** : スタートするために、まずプレステージライトを点灯させる。
- Stage light** : デュアルスタートの場合、対戦相手がプレステージライトを点灯させる前にステージライトを点灯させてはならない。
- Three Amber Light** : ステージライト点灯後1~5秒後に点灯。
(Pre-Startlight) ①Pro-Start : 3段同時点灯。
②Stock-Start : 上段より順次点灯。点灯間隔0.5秒。
- Green-Start light** : スリーアンバーライト(プレスタートライト)点灯後
①Pro-Start : 0.4秒、②Stock-Start : 0.5秒で点灯。
- Red light : Foul Start** : グリーンライトが点灯する前にスタート/ガードビームを横切った場合に点灯。

ドラッグレース競技細則

3) スタートライン (ビーム)

スタートエリアには下図のようなライン/ビームがある。



(1) ブルーライン (FIMイベントのみ設置)

スターターの合図でステージングの際、フロントホイールがブルーラインを超えたら何者も車両に触れてはならない。

(2) プレステージビーム

このビームを横切るとプレステージライトが点灯する。

(3) ステージ/スタートビーム

このビームを横切るとステージライトが点灯する。

スタートの計時を開始するための光電管。

(4) ガードビーム (任意に設置)

車両の低い位置に着いている部品がステージビームを遮断したままの状態ではフライングスタートが切られることを防止する。

ステージビームが遮断されたままガードビームが作動した場合、ファールとなる。

13 スタート手順

1) バーンアウト

(1) クラスにより場所を制限する。

(2) バーンアウトの際にセンターラインを超えてしまっても失格にはならない。

(3) バーンアウト後ピットクルーが安全確認のために車両進行方向修正を行なう以外に車両に触れることは禁止される。

(4) ドライホップは1回まで許可される。

2) コース選択

(1) タイムトライアルでは、コースイン順に競技役員の指示に従って行われる。

(2) ラダー競技では、前のヒート (公式予選含む) のタイムの良い方に選択権がある。

3) ステージング

(1) コースインした時点でスタート準備が完了していること。

(2) セルフスタートし、セルフステージしなければならない。*

※セルフとは車両のエンジン動力で行うことを言う。

(3) ステージビームと車両の位置を確認するために機械や電子装置等補助具を使用してはならず、ライダーの肉眼のみで行うこと。

(4) ステージビームに進む前にプレステージライトを点灯させなければならない。デュアルスタートの場合は両者がプレステージライトを点灯するまでステージビームに進んではならない。

(5) スタートするためには、プレステージライトを点灯させなければならない。ステージ完了前にステージライトを消灯した場合は、失格となる。ただし決勝ヒートにおいて両者がステージライトを消灯してしまった場合は再スタートするものとする。

(6) ステージのために与えられる時間のリミットはスターターに委ねられる。このリミットを越えた場合およびスターターの指示通りステージしない場合失格となる。

(7) ステージ完了後ステージし直すことは禁止される。

※ステージングの際、プレスステージ・ステージライト点灯後、さらに深くステージングする為に前進してプレスステージライトを消灯する、いわゆるディープステージは、ファールを誘発するため望ましくない。

4) スタート

(1) クリスマスツリーのグリーンライトが点灯した時をスタート合図とする。

(2) 決勝レースにおいてステージ完了後、スリーアンバーライトが作動（点灯）する前にステージライトを消灯した場合は、当該ヒート無効とする。

(3) リアクションタイム（以下RTと呼ぶ）によって反則とみなされる場合を以下に示す。

① ファールスタート

a. プロスタートの場合：RTが0秒以上～0.4秒未満

b. ストックスタートの場合：RTが0秒以上～0.5秒未満

② ジャンプスタート

RTが0秒未満

14 競技

競技方法は次の2種類とする。

1) タイムトライアル競技

2～3回のタイムトライアルを行いE.T.（区間タイム）を競う。

2) トーナメント競技

(1) 公式予選

① 決勝のラダーポジションを決定するために、最低1回のタイムトライアルによる公式予選を行なう。

② 各ライダーは、最低1回公式予選に出走しなければならない。

③ 予選の優先順位

a. 有効なスタートと、有効なゴールを行なったライダーのE.T.順。

b. aが同タイムの場合はトップスピードの速い順。

c. bが同スピードの場合はRTが規程数値に近い順。

d. ファールスタートを行ったライダーは、RTが規程数値に近い順。

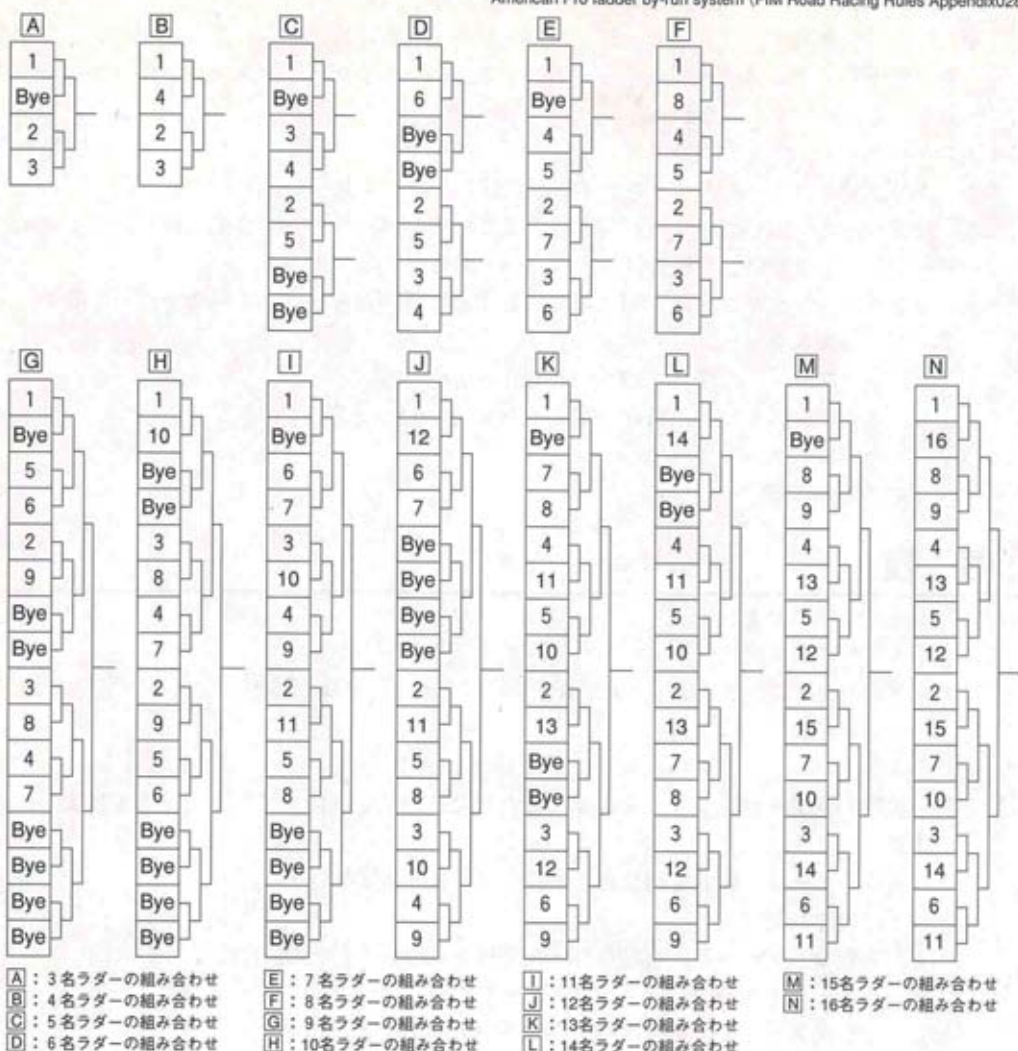
e. 有効なスタートを行ったが1分未満にゴールに到着しなかったライダーには、59.999秒のタイムが与えられる。複数の場合のラダーポジションは大会審査委員会の決定に委ねられる。

f. 上記以外の予選に関する順位付けは、審査委員会の決定に委ねられる。

(2) 決勝

決勝出走台数による決勝出走組み合わせ（ラダーポジション）は、タイムトライアルの順位によって次頁の表の通りとする。

American Pro ladder by-run system (FIM Road Racing Rules Appendix02B)



15 順位の設定

タイムトライアル、公式予選	トーナメント、決勝レース
<ol style="list-style-type: none"> E.T.のベストタイムの早い者が上位。 1. が同タイムの場合、トップスピードの速い者が上位。 2. が同速度の場合、リアクションタイムの早い者が上位。 ファールスタートの場合、RTが規定数値に近い者が上位。E.Tは無効。 	<ol style="list-style-type: none"> 勝者の決定 <ol style="list-style-type: none"> 2台同時にスタートし、先にゴールラインを超えた者が勝者。 (1) で同着の場合、E.T.の早い者が勝者。 (2) が同タイムの場合、トップスピードの速い者が勝者。 (3) が同速度の場合、前ヒートのE.T.の速い者が勝者。 (4) が同タイムの場合は大会審査委員会の決定による。 順位の設定 <ol style="list-style-type: none"> 最終ヒートの勝者が優勝となる。 最終ヒートの敗者が2位となる。 3位以下の順位は当該ライダーの完了したヒートごとのE.T.順に決定する。

16 計測システムと計時結果

1) タイム計測

- (1) E.T.を光電管計測装置を使用し、1/1000秒単位まで計測を行う。
- (2) 光電管計測装置が故障、事故等によって使用できない場合はストップウォッチを使用し手動計測で1/10秒単位まで計測する。
- (3) タイム計測ができない場合およびレース中の反則行為の取り扱い。

(1) 当該ヒート無効	① ステージング完了前にステージライトを消灯した場合。 ② ステージング後スタートシステム作動前にステージライトを消灯した場合。 ③ 相手側がプレスステージまたはステージングしてから著しくプレスステージまたはステージングが遅い場合。 ④ ファールスタート ⑤ センターライン等コースを区分けするラインを越えた場合。 ⑥ コースの設備、計測装置に接触した場合。 ※ラインを越えるとは、タイヤの一部でもライン塗装上を越えることを言う。ただしデュアルスタートで相手との接触を避けるためにラインを越えた場合は反則とは見なされない。
(2) 計測不能	① グリーンランプ点灯後5秒以内にスタートしない場合。 ② ジャンプスタート
(3) 59.999秒	タイムトライアル・予選においてスタート後ゴールラインを超えられない場合。

4) 速度計測

ゴールラインの手前に設置された光電管によりゴールラインの通過速度（トップスピード）を測定する。

17 禁止行為

次の行為を行った場合失格となる。

- 1) バーンアウトで車両を後退させることができない場合：旋回してスタートラインへ戻ることは禁止される。
- 2) スタート前に2回エンジンが止まった場合：エンジンの再始動は1回のみ許される。
- 3) 競技役員の許可なしにコースを逆走した場合。
- 4) パドック内、リターンロードでの最低速度遵守違反。

18 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 [⑩競技] (32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。

19 賞典

- 1) 賞典は大会特別規則または公式通知にて示される。
- 2) 賞典は参加台数により制限される場合がある。この制限は、大会特別規則または公式通知にて示される。
- 3) 全日本選手権、地方選手権ポイントは、細則9 [⑬賞および得点] (31頁) による。

20 レース終了後の車両保管と再車検

- 1) 上位入賞車両は、所定の位置により競技役員の誘導に従って車両保管区域へ入らなくてはならない場合がある。
- 2) 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車検を行うことがある。
- 3) 必要に応じて車両保管を行うことがある。

21 レースの成立

- 1) 成立の条件
定められたスケジュールに従い参加者全員に走行の機会が与えられる。クラスごとに全員1回のタイムトライアル（またはトーナメント及び予選）が終了していれば、その時点で競技は成立したものとみなされる。
参加者の事情により走行しない場合も、クラス単位で競技は成立となる。
- 2) レース中断/中止時の順位決定

タイムトライアル、予選	トーナメント、決勝レース
1. 完了したヒートのE.T.のベストタイムが速い者が上位。	1. 公式予選のみ完了の場合、タイムトライアルに準ずる。
2. 1.が同タイムの場合、トップスピードの速い者が上位。	2. 完了したヒートの勝者のE.T.の速い者が上位。
3. R.T.の速い者	3. 完了したヒートの敗者のE.T.の速い者が上位。
4. 3.が同じ場合、大会審査委員会の決定による。	

22 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込後に中止された場合、参加者が支払った出場料、MFJ共済金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。

23 抗議

- 1) 抗議は、国内競技規則・第3章〔27抗議〕(35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。車両の分解等に要した費用は車検長が算定する。

24 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〔29違反行為に対する罰則〕(36頁)による。

25 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宛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。

26 本規則の施行

本規則は、各競技大会の参加申込受付日より有効となる。なお本規則に示されていない事項は国内競技規則による。本規則は、2001年1月1日から施行する。

細則9

2001年全日本 ドラッグレース選手権大会 特別規則

1 公 示

全日本ドラッグレース選手権は、FIM国際スポーツ憲章に基づいたMFJ国内競技規則と各大会の特別規則に基づきMFJ公認の国内格式として開催される。

2 開催種目と競技会の日程

1) 開催種目は下記とする。

ドラッグレースライセンスA級 プロストックバイク (PB)

2) ドラッグレースA級所持者であっても全日本選手権に出場するためには、一定の制限が設けられる場合がある。

3 追加のクラス

全日本選手権には併催クラスが追加されてもよい。但し下記の条件が満たされなければならない。パドックが充分広く、主催者が全日本選手権のレースを優先させ規定の予選・決勝レースを設定できること。

4 コース

日本ドラッグレースウェイ	SS1/4マイル (402.33m)
ツインリンクもてぎ	SS1/8マイル (201.165m)
鈴鹿サーキット	SS250m

コースの長さは大会特別規則、公式通知で変更される場合がある。

5 大会審査委員会

大会審査委員会は以下のように構成する。

審査委員長 : 公平性の判断 (MFJ派遣)

審査委員 : 公平性の判断

ディレクター: 競技のディレクション

- 1) 必要に応じて審査委員長任命の選手代表が、審査委員会に参加することが出来る。
- 2) 競技の中止など重大事項を決定する場合、審査委員長、ディレクター、選手代表の3者で審議のうえ決定する。
- 3) 任命された審査委員長が定時まで会場に到着しない場合は次席の者がこれにあたる。

6 参加定員

制限が設けられる場合がある。

7 出場料およびMFJ共済会掛金（保険料）

出場料：40,000円（MFJ共済会掛金（保険料）1,500円含む）

8 ピット要員

- 1) 1ライダーに対して3名のピットクルーが認められる。いずれもピットクルーライセンスが必要である。エントリー時に申請が必要であり、当日の変更は可能であるが追加は認められない。

9 ゼッケンナンバー

- 1) 前年度全日本選手権の有得点者には当該クラスのランキング順位に従って年間指定ゼッケンナンバーが与えられる。
- 2) その他のライダーには大会ごとに主催者からゼッケンナンバーが指定される。

10 公式予選

- 1) 公式予選は、タイムトライアル方式により最低1回行う。

11 決勝レース

- 1) 16台によるトーナメント（勝ち抜き方式）によって行われる。また参加台数によって32台のトーナメントを行う場合がある。

12 コース選択

- 1) コース選択は、経過タイムにより決定する。予選のE.T.（直線の区間タイム）の速い方が第1ヒートのレーン選択ができる。続くヒートでは、前回のヒートの速い方がレーン選択ができる。同タイムの場合は、トップスピードの速い者が優先される。

13 賞および得点（ポイント）

- 1) 賞の詳細については大会特別規則または公式通知にて示される。
- 2) 得点はトーナメント競技では、下記のポイント表の通りとする。

・トーナメントライダー

1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位	16位
250	220	200	180	160	140	120	100	80	70	60	50	40	30	20	10

- a) 予選に参加し予選を通過して決勝トーナメントに残ったライダーには、その順位によって下記のポイントが与えられる。この場合の参加とは、予選において有効なタイムを記録した場合を指す。

予選	1位……………50	4位……………20
	2位……………40	5位～8位……………15
	3位……………30	9～16位……………5

- b) 競技が当初よりタイムトライアルで行われた場合、下記のタイムトライアル競技のくボ

イント表)に従いポイントが与えられる。

- c) トーナメント競技において、不可抗力及びトーナメント競技参加者の全者が失格となり、トーナメント競技の続行が不可能となり、タイムトライアルとしてその後の競技を続行した場合は、タイムトライアル競技の〈ポイント表〉に従いポイントが与えられる。この場合 a) 項のポイントは無効となる。
- d) トーナメント競技において不可抗力により競技の途中で続行が不可能になった場合は、その時点で決定された順位により、下記のタイムトライアル競技の〈ポイント表〉に従いポイントが与えられる。この場合、a) 項のポイントは有効となる。
- e) 出走台数が2台に満たない場合はポイントは与えられない。

タイムトライアル競技では、有効なタイムを記録したライダーに、その順位によって下記のポイントが与えられる。

1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位	16位
150	130	110	100	90	80	70	60	50	40	30	25	20	15	10	5

※ドラッグレースの全日本選手権・地方選手権は上記の得点をシリーズランキングポイントとする。

(B級からA級への昇格はMFJ国内競技規則第3章 [24公式得点] (33頁) による)

14 主催者の権限

- 1) 参加申込みの受付に際して、その理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒否することができる。
- 2) 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。
- 3) 競技番号の指定、あるいはピットの割り当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- 4) やむを得ざる理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったライダーの氏名登録又は変更について許可することができる。
- 5) すべての参加者、ライダーピット要員およびその参加車両の音声、写真、映像など報道、放送、出版、ビデオ等に関する権利を有し、この権限を第3者が使用することを許可できる。

15 本規則の施行

本規則は、各競技会の参加申込受付日より有効となる。なお本規則に示されていない事項は国内競技規則による。

用語の解説

- ・ラダー (Ladder)
トーナメント競技の組み合わせ表のこと。
- ・E. T. (Elapsed Time)
スタートからフィニッシュまでの区間タイムのこと。
- ・R. T. (Reaction Time)
リアクションタイムのこと。グリーンスタートライトが点灯してから車両が動き出すまでの反応時間。
- ・バーンアウト (Burn Out)
タイヤのグリップ向上を目的として、スタートエリアに着く前に指示されたエリアで水を撒き、後輪を空転させて暖める行為。
- ・ドライホップ (Dry Hop)
バーンアウト後にタイヤに付着したタイヤカスを飛ばしたり、水を乾燥させるために行う短い前進。
- ・ステージング (Staging)
スタートエリアに入り、プレステージライトを点灯させるために移動を始めてから、ステージライトを点灯させるまでの一連の行動。



MFJ 会員競技ライセンス申込書



※クラブ登録の方のライセンスは代表者に送付されます。

太枠内を記入してください。	年	種	クラブコード
	度	目	名
MFJ会員ライセンスNo	フリガナ (必ず記入)	現住所 〒□□□-□□□□	
氏名	1. 男 2. 女	都道府県	市区郡 区町村
※氏名の変更は運転免許証のコピーを添付してください。		様方	
生年月日	昭和・平成	年	月
自宅 TEL No	()	(アパート・マンション名・部屋番号も必ず記入のこと)	
連絡先 TEL No (携帯・昼間連絡のとれる場所)	()	住所コード	

いずれの種目にも運転免許証が必要です。受けていない人は、講習会を受講し、講習会修了証を添付して下さい。 ①原付 ②自二 ③普通 ④講習会修了証	種目/ライセンス区分	①ロードレース	サーキット名 ()	走行証明印
		①ジュニア ②フレッシュマン ③国内 ④国際		
運転免許証No		国内	公道サーキットで右欄に3時間以上走行の証明印を押してもらってください。又は国内ライセンス講習会修了証を添付して下さい。	MFJ公認サーキットにて押印
				※走行券、カード不可 ※有効期限 1年

種目/ライセンス区分	②モトクロス	③トライアル	⑤スノーモビル	①ドラッグレース	②エンデューロ	⑥ピットクルー	Lライセンス
	PC ※ ①ジュニア ③国内B級 ④国内A級 ⑤国際B級 ⑥国際A級	①ジュニア ③国内B級 ④国内A級 ⑤国際B級 ⑥国際A級	①ジュニア ③B級 ④A級	⑧B級 ⑨A級	⑧エンデューロ	①ピットクルー (16歳以上)	Lライセンス (9歳以上)
※モトクロスPCクラス取得の場合下記も記入							
親権者氏名		生年月日		昭和 年 月 日			

写 真
 近影写真貼付 (無背景、無相)
 ①サイズ 3×2.4cm
 ②枚数 控+種目数
 ③裏に氏名を記入
 ※モトクロスPCクラスのみ写真サイズ 3×3cm
 親権者と本人2人で写っているもの

入金ルート							
-------	--	--	--	--	--	--	--

取扱所	①MFJスポーツ協力店 ②県協会 ③MFJ公認サーキット	受付日/受領印	MFJスポーツ協力店	県協会	MFJ公認サーキット
		受領金額	月 日 受付	月 日 受付	月 日 受付
	(MFJ指定のゴム印を押して下さい)		円	円	円

ライセンス申込書送付先

財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会(MFJ)・登録課

MFJ	円	印	発行
-----	---	---	----

〒104-0045 東京都中央区築地 2-11-24

第29興和ビル別館 7F TEL03-5565-0900 FAX 03-5565-0907

01-規則

競技役員・講師ライセンスの申請の場合は、別途申請書をご請求下さい。



オリジナルデザインの
チームウェアを作ろう!

1 何を作るかみんなて相談。

2 イメージ決定。
そしてデザインの相談。



3 デザイン確認。
最終決定

4 感激!
オリジナルアイテム完成

“お揃いのチームウェアでサーキットに登場する”

デザインはもちろん、色・素材・レタリングなどあなたの思いのままにオリジナルのウェアを製作することができます。チーム仲間同士の気持ちがひとつになり、思いがけない好成绩につながるかもしれません。
「いいタイムを出すには、まず格好から」ライダーの基本です。興味のある方はまずお電話ください。みなさんのイメージしたチームウェアがきっと見つかるはずです。

ミーティング

- (1) ウェアの目的、ボディカラーなどをまとめる。
- (2) マークのデザインイメージをまとめてみる。

イメージ確認

- (1) チームに合った素材・形をスタッフに相談し、セレクト。
- (2) ラフスケッチによるデザインの相談。

生産スタート

- (1) 本体、サイズ、デザインの版下などの確認。
- (2) 納期、見積価格などの確認。

*サイズはサンプルにてご確認下さい。

完成

- (1) 14日~21日間。READY MADE COLLECTION およびT-SHIRT、COTTON WEARなどのプロダクト。
- (2) 30日~45日間。ORDER MADE COLLECTION およびCOTTON WEARなどの特注商品。



文字、デザイン、素材も
たくさんの種類から選べるよ。

LETTERING LIST

- 1 Aashen-Bold 123
- 2 Academy Stragwad 123
- 3 American T/W 185
- 4 Avanti Garde 123
- 5 Avanti Garde 123
- 6 BALLOON EX/123
- 7 Bodoni Extra 123
- 8 Brighton Light 123
- 9 ECADWAY 123
- 10 Brushscript 123
- 11 Cabaret 123
- 12 Caxton Roman 123
- 13 Chicago 123
- 14 CHRONUS ONE 123
- 15 Commercial Script 123
- 16 Compacta Bold 123
- 17 Compacta Bold 123
- 18 Cooper Black 123

- 19 Cooper Black 123
- 20 COPPERPLATE 123
- 21 Crittle Italic 123
- 22 Equinox 123
- 23 Flashlight 123
- 24 Frankfurter 123
- 25 Frutiger Script 123
- 26 Futura 123
- 27 Gillies Gothic Bold 123
- 28 Gillies Gothic SD 123
- 29 Glypha Bold 123
- 30 Harlow Bold 123
- 31 Harlow 123
- 32 Helvetica 123
- 33 Helvetica Bold 123
- 34 Helvetica Bold 123
- 35 Hobo 123
- 36 LITHOS 123
- 37 MACHINE 123

- 38 Microgramma 123
- 39 New Century 123
- 40 New Century 123
- 41 Old English 123
- 42 One Stroke Script 123
- 43 Optima Bold 123
- 44 PLEASANTVILLE 123
- 45 Reposte Two 123
- 46 Revue Bold 123
- 47 SLIPSTREAM 123
- 48 Spotlight 123
- 49 STENCIL 123
- 50 ジーティで創る123
- 51 ジーティで創る123
- 52 ジーティで創る123
- 53 ジーティで創る123
- 54 ジーティで創る123
- 55 ジーティで創る123

PRINT

- ① ナイロンプリント
ナイロン布など(化学繊維)に施したプリントです。Tシャツ類には不向きです。
- ② 両面プリント
裏表に異なるデザインをプリントにできます。縦横のデザインには不向きです。
- ③ アメリカンカラー
ラバープリントよりも厚手のゴム系のプリントです。光沢があり華やかになります。

ラバープリント

光沢感がありゴムの様な質感が特徴で多くのTシャツに最適です。

カラー分断

カラー毎に異なる模様を異色毎地にプリントする方法です。

転写プリント

転写機に加工したデザインを転写機でTシャツに転写します。布地の質感が再現されます。

多色プリント

2色以上のプリントです。色数が少ない場合は高価になります。

顔料プリント

生地と馴染むタイプのプリントです。洗剤が強いと色落ちします。運動のTシャツに最適です。

EMBROIDERY

- ① タックルレタリング
ナイロン生地などの厚手素材をスリット加工して縫い付けます。縫い付けは不向きです。
- ② フェルトレタリング
フェルト生地などの厚手素材をスリット加工して縫い付けます。スリット加工は不向きです。
- ③ ワッペン縫製
ワッペン縫製の厚手素材をスリット加工して縫い付けます。スリット加工は不向きです。

刺繍 (デザイン刺繍・ネーム刺繍)

トレーナーやフリース等の厚手素材に刺繍。フリースの裏地は刺繍ができません。刺繍は縫製はできません。

SMILE

ワッペン縫製の厚手素材をスリット加工して縫い付けます。スリット加工は不向きです。

モータースポーツフィールド
TOKACHI
G2001
感。

2001十勝ロードレース&
 十勝ミニバイクレース選手権
 暫定スケジュール
 ●第1戦:4月29日 ●第2戦:6月10日
 ●第3戦:8月12日 ●第4戦:10月7日
 ※日程が変更になる場合があります。

2輪スポーツ走行(レーサー一般)
 クラブマンコース
 走行1単位(25分)……………4,500円
 ●月・木曜日は除きます。
 ●サーキットライセンス保持者割引あります。
 (3,000円/1単位)
 ※レーサーで走行する場合はMFJライセンスが必要です。
 ※2001年5月より、月1回程度一般ライダーを対象とした走行会
 「バイク感謝Day」を実施します。

TOKACHI
 INTERNATIONAL SPEEDWAY

十勝インターナショナルスピードウェイ
 〒089-1573 北海道河西郡更別村字弘和477
 Tel.0155-52-3910 Fax.0155-53-3366

NEW OPEN!

- ★ 知りたい情報を瞬時にGET!
- ★ MFJをもっと知りたい人のために!
- ★ モーターサイクルスポーツの情報満載!

◎モーターサイクルスポーツを心から楽しんで頂いているMFJライセンス会員の皆様へ情報をお送りします。



MFJオフィシャルサイト <http://www.mfj.or.jp>

みんなで広げようモーターサイクルスポーツの輪

みんなで参加するモーターサイクルスポーツは楽しさ100倍。
 アナタのまわりのお友達も誘って、
 レースをエンジョイしましょう!

ライセンスについてご不明な点はお問い合わせ下さい。
 申請用紙も郵送いたします。

※HPにもライセンス取得のご案内が掲載されています。ぜひご覧下さい。

財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会
 〒104-0045 東京都中央区築地 2-11-24第29興和ビル別館 7F
 電話 03-5565-0900 / Fax 03-5565-0907



TECHNICAL RULES

CONTENTS

■MFJ技術規則	142
■基本仕様〈ロードレース〉	147
■基本仕様〈モトクロス〉	156
■基本仕様〈トライアル〉	162
■全日本・エリア選手権ロードレースの仕様	168
■FIM技術仕様〈モトクロス・トライアル〉	183
■SPクラスの仕様	185
■耐久レースの追加仕様	191
■国内ロードレースGPクラスの仕様	193
■国内モトクロスの仕様	197
■国内トライアルの仕様	204
■ロードレースジュニアクラスの仕様	206
■ドラッグレースの仕様	210
■ミニバイクの仕様	218
■ST250・ST400の仕様	221
■ST600の仕様	230
■SS600の仕様	237
■付録・スーパーネイキッドの仕様	248

3 小分類ナンバー

国内の各種目別の規則においては、各「条」に出てくる対象部分には共通の小分類ナンバーが与えられ、許可または制限されていない場合はその項目番は削除されています。

小分類ナンバー	項目	小分類ナンバー	項目
1	エンジンの型式	31	発電機、スパークプラグ、バッテリー
2	シリンダーの数	32	ワイヤーハーネス
3	ピストンストローク	33	予備
4	ケース、シリンダー、シリンダーヘッド、ギヤボックスの材質と形状	34	コントロールワイヤー関係
5	クラッチの型式	35	灯火器
6	エンジン、ミッションの内部の動く部品の材質	36	メーター関係
7	4ストロークの圧縮比、バルブの径とリフト量	37	予備
8	2ストロークのポートタイミング、ポートサイズ、圧縮比	38	保安部品関係
9	ケースに対するシリンダー・シリンダーヘッドの位置	39	予備
10	吸排気のバルブ、ポート、キャブの数	40	ドライブチェーン
11	クランクケースカバー廻りの材質、形状	41	ファイナルスプロケット
12	シリンダー、シリンダーヘッド関係	42	リヤホイール
13	クランクシャフト、ピストン、リング関係	43	リヤブレーキ、キャリパー、ディスク、マスターシリンダー
14	カムシャフト、バルブ、バルブスプリング、リードバルブ	44	フロントホイール
15	予備	45	フロントブレーキ、キャリパー、ディスク、マスターシリンダー
16	キャブレター	46	ブレーキペダル
17	フェルタンク、フェルロック、フェルライン	47	予備
18	エキゾーストパイプ、チャンバー、マフラー	48	タイヤ
19	ラジエター、水ポンプ、キャッチタンク（冷却系）	49	予備
20	予備	50	フレームボディ、ステップ関係含む、カウルステータ類
21	予備	51	フロントフォーク
22	クラッチ関係（プライマリーを含む）	52	リヤクッション、リヤフォーク、サスリンケージ
23	ミッションギヤ関係（ドライブスプロケット含む）	53	ハンドル、トップ・ボトムブリッジ、ステアリングダンパー
24	シフト関係、チェンジペダル	54	ストリームライニング（カウリング）とステー
25	スタート装置	55	シートカウル、フェンダー
26	分離給油オイルポンプ関係	56	ワイヤーロック（安全）
27	ブリーザーシステム、エアクリナーボックス	57	オイルクーラント
28	予備	58	ガソリン
29	材質	59	調整、仕上げ
30	イグニッションコイル、点火ユニット	60	軽量化
		61	ウイリバー



MFJ 技術規則

モーターサイクルとは、ホイールが4つまでで、エンジンによって推進され、ひとり、あるいはそれ以上の人間（そのうちのひとは車両のドライバーとなる）の輸送のためにデザインされたすべての車両を意味している。ホイールは、瞬間的またはある種の例外的な場合を除いて、通常路面に設置していなければならない。

第1章 目的

- 1 安全の確保
- 2 平等性を最大限に維持する。
- 3 車両のコスト上昇を極力抑える。

第2章 クラス

1. ロードレース

GPフォーミュラ		
50cc		50cc以下
85cc	50ccを越え	85cc以下
125cc	100ccを越え	125cc以下
250cc	175ccを越え	250cc以下

スポーツプロダクションフォーミュラ			
		2st	4st
50cc	50cc以下	○	○
85cc	50ccを越え 85cc以下	○	○
125cc	100ccを越え 125cc以下	○	○
250cc	175ccを越え 250cc以下	○	○
400cc	250ccを越え 400cc以下	—	○
600cc	2気筒 600ccを越え750cc以下	—	○
	4気筒 400ccを越え600cc以下	—	○

※スーパーバイクは全日本・エリア選手権技術仕様参照

2. モトクロス

	2ストローク		4ストローク
85cc	51ccを越え	85cc以下	
125cc	100ccを越え	125cc以下	250cc以下
250cc	175ccを越え	250cc以下	550cc以下

3. トライアル 排気量区分は定めない
4. エンデューロ 別に定める
5. スノーモビル 別に定める
6. ドラッグレース 別に定める

(参考) ライセンス区分と規則の適用範囲

	ライセンス区分				
	(全日本・エリア選手権)		(地方選手権)		
ロードレース	国際	国内	国内・フレッシュマン・J		
モトクロス	IA	IB	NA	NB	J
トライアル	IA	IB	NA	NB	
	FIM規則をもとに定める		MFJ規則による		MFJ・J規則

第3章 排気量

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学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

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

D=ボア C=ストローク 単位=cm 小数点以下4ケタで切り捨て

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越える場合、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。

シリンダーのボアが真円でない場合断面積を測定し、計算することとする。

全ての категорияにおいて、スーパーチャージは禁止される。

第4章 テレメトリー

走行中のモーターサイクルから、またはモーターサイクルへの無線等による情報の伝達は行っ
てはならない。

車両には公式計測装置が義務付けられる場合がある。

自動ラップタイミング装置はテレメトリーとみなされない。

自動ラップタイミング装置は、公式計測装置の作業および装置に干渉するものであってはならない。

第5章 重量

参加車両は以下に定める最小限重量値を半乾燥重量で満たしていること。バラストによる調整は認められない。ただし重量規制が変更され、新たな規則が実施される初年度に限り、5.0kgを限度として完全に固定されたバラストの使用を認める。

レース終了後は1%の誤差が認められる。

1.1) ロードレース

GPフォーミュラ		スポーツプロダクション		スーパーバイク	
50cc	70kg	50	70kg	2気筒	1000cc 162kg
85cc	70kg	85	70kg	3気筒	900cc 162kg
125cc	70kg	125	95kg	4気筒	750cc 162kg
250cc	100kg	250	115kg	ST600/SS600	
500cc	4気筒	131kg	250F	130kg	2気筒 750cc 172kg※
	3気筒	116kg	400	145kg	4気筒 600cc 167kg※
	2気筒以下	101kg	750	165kg	※STの最低重量は2002年から適用

重量測定の際、燃料タンクを外した場合には、下記が規定重量より差し引かれる。

GPフォーミュラ：2kg (スーパーバイク：4kg)

※いずれも排気量による違いはない

ただし、世界選手権を除く国内競技会において、上記の方法で規定重量を下まわった場合、燃料を抜いたタンクを装着し、通常の規定重量にて再度計測を受けることができる。

2) モトクロス

クラス	2ストローク	4ストローク
85cc	65kg	—
125cc (4ストローク250cc以下)	88kg	88kg
250cc (4ストローク550cc以下)	98kg	98kg

- 3) トライアル 特に定めない
 4) エンデューロ 特に定めない
 5) スノーモバイル 特に定めない
 6) ドラッグレース ドラッグレースの仕様に記す。

第6章 公認制度

公認制度の目的

公認車両制度は種目別に出場できる車両を指定し、また車両を種目別規定の範囲内で改造を実施する際に、平等性と低コストと安全性を最低限確保することを目的とする。

従って平等性を確保するために最低数を設定する。制度設定の主旨に合わないとは判断された場合は、公認されない場合もあり得る。

1. 参加車両は市販レーサーまたは一般生産型車両で、MFJの公認を受けた車両に限定される。
2. 完成車公認

公認申請を行うには、下記の条件を満たしていること。

1) 台数

最低台数が出荷されていること。

	国産車		輸入車	
	レーサー	市販車	レーサー	市販車
ロードレース	25台	250cc以下 500台 250cc超える 250台	10台	25台
モトクロス	100台	250cc以下 500台 250cc超える 250台	5台	25台
トライアル	5台	250cc以下 500台 250cc超える 250台	5台	25台
スノーモバイル	5台	—	5台	25台

2) 種目別付帯条件

スポーツプロダクション (SP) については各々の種目別公認条件を満たしていること。

第11章 08条……SP

(スポーツプロダクションのコンプリート車両の公認申請を行うには、ベース車両が市販車として公認を受けており、ベース車両からの改造の範囲はSPの仕様以内であること。)

3. 部品公認

1) 公認範囲

部品名	ロードレース		モトクロス		トライアル
	SP	GP	85,125,250	4ストローク	
シリンダー		○	○	○	
シリンダーヘッド		○	○	○	
カムシャフト			○	○	
ミッションギヤー	○		○	○	
キャブレター	○	○	○	○	
クラッチ	○				
フロントフォーク		○	○	○	
リヤクッション		○	○	○	
リヤフォーク		○	○	○	
タイヤ	○			○	○
エアクリナーボックス	○				
バルブ				○	
アッパーブラケット				○	
アンダーブラケット			○	○	
アッセンブリー				○	
ピストン・ピストンリング				○	
クラッチバスケット				○	
プライマリドライブ				○	

注) 1. ○印は公認時に組み込まれていた部品の追加加工に限定される。またリヤフォーク以外は材料の削除による改造に限る。
2. SP用タイヤは一般公道用として製作されたもの、またはレーシングレインタイヤに限る。

2) 数量

最低数量が出荷されていること。

カテゴリー	数量
ロードレース GP	25個以上
ロードレース SP	50個以上
モトクロス	50個以上
トライアル	50個以上

3) 制限

公認申請に際しては各々の部品の仕様は各々のカテゴリー、クラスの種目別仕様に合致していること。

4. 公認申請資格

- 1) 車両及び部品の公認申請を行うことのできる資格者は、MFJの特別会員であるモーターサイクル製造会社または賛助会員であり、かつ当該製品の製造会社、または輸入総代理店でなければならない。申請会社代表者は毎年、車両及び部品の公認申請に関する担当責任者を登録し、その者のみが公認申請を行うことができる。
- 2) 公認申請書は必要書類を添付し、定例技術委員会の開催される月の20日までに事務局に送付されていなければならない。

5. 公認発効と有効期限

- 1) 公認審査は技術委員会が行う。
- 2) 定例技術委員会は原則として毎月第4火曜日に開催される。
- 3) 審査に合格した車両で、すでに発売されている車両の場合は会議日から2ヶ月後の同日付きで公認発効する。
発売日が会議日以降の場合は、発売日の2ヶ月後の同日付きで公認発効する。
- 4) 審査に合格した部品で、すでに発売されている部品の場合は会議日から1ヶ月後の同日付きで公認発効する。
発売日が会議日以降の場合は、発売日の1ヶ月後の同日付きで公認発効する。
- 5) 競技専用車両（市販レーサー）の場合は上記車両の公認発効までの期間を、各々会議日の翌日、発売日が会議日以降の場合は、発売日の翌日付きで公認発効する。
- 6) 有効期限は発効年を含み5年間とし、5年目の12月末日で失効する。
- 7) 失効した車両または部品は、再申請することができる。
- 8) 上記に関して技術委員会が特に認めた場合、例外処置をとる場合がある。

第7章 ガソリン・オイル・クーラント

- (1) 競技に使用できるガソリン（ドラッグレース・スノーモビルは特別規則による）
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致してはならない。
- ① 競技用ガソリンとは一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、あるいはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。（ロードレースに関しては大会時にサーキットにて購入できるガソリンに限る）
 - ② 競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内（無鉛ガソリン）に制限される。
（AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない）
 - Ⓐ 鉛の含有量は0.013 g/l以下であること。
 - Ⓑ リサーチオクタン価が100.0 (RON)、モーターオクタン価が89.0 (MON) 以下であること。
 - Ⓒ 密度は15℃において0.725 g/ml～0.780 g/mlであること。
 - ③ 大会特別規則（全日本選手権特別規則等）によって、ガソリンの銘柄、および供給方法を指定した場合、それに従わなくてはならない。
- (2) 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てい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ているものに限る）については認められる。
- (3) 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物に限られる。



第8章

ロードレース 基本仕様

01.25 基本仕様

下記仕様はロードレースのすべての車両、およびすべての競技会に適用されるが、主催者が特別の指示を与えた場合は例外とする。ある種の競技会へはさらに細かい仕様が必要になるが、これらはその競技会の特別規則（SR）に明記される。

25.01 チタニウム合金

すべての車両についてフレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルの構造にチタニウム合金を使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金ナットとボルトは使用してもよい。

01.26 フレームの定義

フレームとは図（155頁、図D）で示す通り、エンジンが取り付けられる部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部を含む構造全体をいう。シートを取りつける為のサブフレームはフレーム本体に溶接されている場合はフレームと見なし、ボルトオンタイプ（脱着可能）のものはフレームとみなさない。

01.27 スタート装置

スタート装置は耐久レースに関してのみ義務づけられる。但し、スポーツプロダクションクラスについては各種目別仕様が優先される。

01.29 チェーン・スプロケットガード

29.01 全てのモーターサイクルにおいてプライマリートランスミッションが露出している場合、安全上ガードが取り付けられなければならない。そのガードは、いかなる場合においてもライダー又はパッセンジャーがトランスミッションパーツに直接触れることのないよう設置されなければならない。

29.04 チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。

01.31 エキゾースト・パイプ

エキゾースト・パイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。

- 31.01 エキゾースト・パイプの先端は、最低30mmにわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない。(許容誤差 $\pm 10^\circ$)
- 31.02 排気ガスは後方に排出しなければならないが、ほこりを立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、またパッセンジャーや他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 31.03 エキゾースト・パイプの後端は、リヤ・タイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。

01.33 ハンドルバー

- 33.01.02 ハンドルバーの最低幅は、85ccまでのマシンは最低400mm。85ccを越えるマシンは最低450mmとする。
- 33.04 ハンドルバーの最低幅はグリップの外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。…… 154頁の図参照
- 33.05 ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- 33.06 ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各 15° 以上なくてはならない。…… 155頁の図参照
- 33.07 ストリームライニングがある場合、ハンドルバーがどの位置にあってもフロントホイールがストリームライニングに接触してはならない。
- 33.08 ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっばいに切ってもハンドルバー(レバーを含む)と燃料タンクの間で最低30mmの間隔があるように、ストッパー(ステアリングダンパー以外のもの)を取りつけなくてはならない。
- 33.09 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 33.11 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

01.35 コントロールレバー

- 35.01 すべてのハンドルバー・レバー類(クラッチ、ブレーキ等)は、原則として端部がボール状(このボールの直径は最低19mm)でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸くなっていてはならない(この平たくした部分の厚みは最低14mmとする)。レバー端部は、レバーと一体構造に固定されていなくてはならない。
- 35.03 各コントロールレバー(ハンドおよびフット・レバー)はそれぞれ独立したピボットを持っており、そのレバー自体のピボットにマウントされていなくてはならない。
- 35.04 もしブレーキ・レバーが、フットレストの軸にピボットされている場合、フットレストが曲がり、又は変形した場合など、どのような場合でも作動できなくてはならない。

01.37 スロットルコントロール

- 37.01 スロットルコントロールは、手を離れた時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

01.38 フュエルポンプ

- 38.01 電動フュエル・ポンプは、事故の際に自動的に作動するサーキット・カットアウト（回路開閉器）を介して配線されなくてはならない。
この機能が車両検査時に確認できるよう、電動フュエルポンプにはテスト機能がなくてはならない。

01.39 フットレスト

- 39.01 フットレストの先端には最低半径8mmの、中空でない球状の一体構造のプロテクションが設けられていなくてはならない。
フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。
- 39.02 折りたたみ式でないスチール製フットレストの先端には、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低直径16mm）。

01.41 ブレーキ

- 41.01 すべてのモーターサイクルは最低2つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。

予告事項（2002年より適用）

左右へのフロントブレーキキャリアのフロントブレーキラインの分岐部分は、ロワーフォークブリッジ（ロワートリプルクランプ）より上になければならない。

01.43 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 43.01 マッドガードはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。
- 43.02 フロント・マッドガードは、ホイールの周囲を最低100°に渡ってカバーしていなくてはならない。また、下記角度の範囲内でなければならず、その部分はホイール自体がカバーされてもよい。マッドガードの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は45°と60°の間でなくてはならない。マッドガードの後端とホイール中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は20°を越えてはならない。
- 43.03 リヤ・マッドガードは、ホイールの周囲を最低120°に渡ってカバーしていなくてはならない。リヤ・マッドガード後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は20°を越えてはならない。（155頁図D参照）
- 43.04 ストリームライニングがある場合、マッドガードは必要とされない。ストリームライニングが無い場合にはマッドガードが必要とされる。シートのフェアリングがリヤ・タイヤの後側の垂直接線にまで達している場合には（許容誤差-50mm）、リヤ・マッドガードを装着する必要は無い。

01.45 ストリームライニング（カウリング、ウインドスクリーン含む全てのボディワーク）

- 45.01 フロントホイールは（タイヤを除く）、フロントマッドガードに隠れる部分を除き、各サイドからはっきりと見えなくてはならない。
- 45.02 ストリームライニングのいかなる部分も、フロント・ホイール・アクスルから前方100mmを通る垂直線より前にあってはならない。ノーマルのマッドガードはストリームライニングとはみなされない。

ロードレース基本仕様

※スポーツプロダクションクラスに限り、車両公認時の形状がこの項目に合致しない場合、種目別仕様である公認時の形状の維持が優先される。

- 45.03 ストリームライニングのいかなる部分も、リヤ・ホイール・アクスルを通る垂直線の後部にあってはならない。リヤ・ホイールのリムは、この線の後部円周180°に渡ってはっきり見えなくてはならない。モーターサイクルのいかなる部分も、リヤ・ホイール外側の後端の垂直接線より後方にあってはならない。

※スポーツプロダクションクラスに限り、車両公認時の形状がこの項目に合致しない場合、種目別仕様である公認時の形状の維持が優先される。

- 45.04 エアfoil、またはスポイラーは、それ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つけることができる。これは、フェアリングの幅を越えてはならない。ハンドルバーの高さを越えてはならない。尖っているエッジは、少なくとも半径8mmの丸みを持たせなくてはならない。
- 45.05 ウィンドスクリーンの先端と、全てのストリームライニングの露出部分の先端は丸められていなくてはならない。
- 45.06 通常のライディング・ポジションにおいてライダーは後方の両側及び上から全体（腕の前部を除く）が視認されなくてはならない。ライダーの顔またはヘルメットとストリームライニング（ウィンドスクリーン含む）との間の最低スペースは100mmとする。この規則の適用を免れるために透明な材質を使用することは禁止される。
- 45.07 ライダーシートの後部の高さは最高150mmとする。この高さは、シートの固いベースの最下部から、ライダー後方のフェアリングの最上部までを測った場合のものである。
- 45.08 ハンドルバーの位置がどこにあっても、ストリームライニングとハンドルバー先端あるいはステアリング・ステム、およびそれに装着されている装備類との間隔は最低20mmなくてはならない。
- 45.09 ナンバープレートが固定されている前部の傾斜角度は垂直面から後部へ30°以上あってはならない。（155頁図D参照）
- 45.11 シートまたはその後方にある、いかなる部分（排気系を除く）の幅も450mm以上あってはならない。
- 45.12 燃料タンクのキャップは、燃料タンクの外観形状からはみ出さないように、また転倒の際に外れることがないように取り付けられなくてはならない。
※この規則は、2000年以降の市販車に対してのみ適用される。
- 45.13 全ての4ストローク車両については、エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジン・クーラント総量の最低半分を保持できる構造になっていなくてはならない。（但しST250・ST400・SPは推奨事項）
フェアリング下部（オイル受け）の端部は、一番低いところから最低50mmの高さであることが推奨される。



フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られてもよい。この規則を満足させるための最低限の外観変更が許可される。

上記変更以外に、スポーツプロダクションのフェアリングには、何も追加できない。

01.46 モーターサイクルの傾斜角とサスペンション

ロードレース (GPクラス) およびプロダクションレースにおけるモーターサイクルは、荷重がかからない状態において、タイヤ以外のいかなる部分も地面に触れることなく、垂直線から50°の角度に傾斜することができなくてはならない。(154頁図BおよびDを参照)

01.47 ホイールリムとタイヤ

47.01 メーカーが出荷した一体構造ホイール (キャスト、モールド、リベット) または従来の着脱式リムに対して、スポーク、バルブまたは安全ボルト以外へはいかなる改造も禁止される。

ただし、タイヤがリムから外れることを防ぐために使用される、テンションスクリューは例外とする。

47.02 リムの最大幅は下記のとおりとする。(スポーツプロダクションは限く)

ホイールリムの幅は、ETRTO (ヨーロッパタイヤリム技術機構) の定める方法によりフランジウォールの内側にて測定される。

47.03 リムの最低直径は400mmとする。

クラス	最大幅
125	3.5インチ
250	5.5インチ
500	6.25インチ
スーパーバイク	6.25インチ

01.55 ナンバープレート

55.03 ナンバープレートは長方形で頑丈な材質で出来ていなくてはならない。最低寸法は285mm×235mmとする。

55.04 プレートは平面から50mm以上カーブ (突出) してはならない。また、カバーされたり曲げたりされてはならない。

55.05 1枚のプレートがフロントに、垂直面から後方に向かって30°以内の角度で傾斜して固定されなければならない。他の2枚はモーターサイクルの両側に、外に向かって垂直に固定されなくてはならない。ナンバープレートははっきりと見えるように装着され、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようになくてはならない。

ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。

55.06 別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはストリームライニングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。

55.07 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に、地の色同様につや消しで書かれなければならない。

数字の最低寸法は下記のとおりとする。

数字の高さ	140mm	数字の幅	80mm
ストローク幅	25mm	数字間のスペース	15mm

55.09 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

55.10 すべてのナンバープレートの周囲には最低50mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。この規則に適合していないナンバー・プレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。

55.12 ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする。(蛍光色は禁止)

GP125 黒地に白文字 SP黒地に黄文字 ストックバイク (ST600含む) 白地に黒文字

GP250 緑地に白文字 SB白地に黒文字 SS600 白地に青文字
GP500 黄地に黒文字 耐久黒地に白文字 (白文字は反射素材のもの)

01.56 フュエルタンク及びオイルタンク

- 56.01.1 フュエルタンクの最大容量は下記の通りとする。
- ・ロードレース 32ℓ
 - ・耐久 24ℓ
 - ・スーパーバイク 24ℓ
 - ・その他スポーツプロダクションは各カテゴリーごとに設定する。
- 56.01.2 燃料はマシンにしっかりと固定された1つのタンク内に入れるものとする。シートタンクおよび補助タンクは禁止される。すべての競技において、給油の為に容易に脱着出来る取り換えタンクを使用することは厳禁される。
- 56.01.3 タンクの容量を減少させる一時的充填物の使用は禁止される。
- 56.01.4 タンクに防爆材を完全に充填することが義務づけられる。
国内SPクラス、STクラスで、車両公認時の燃料タンクに一切の改造、変更のない場合は、この条件を免除される。
- 56.02 オイルキャッチタンクとブリーザーシステム
オイルブリーザーパイプが装着される場合、オイル放出は容易に手が届く場所に設けられたキャッチタンクに行く。このタンクは競技の前に空にしなくてはならない。
オイル・キャッチタンクの最低サイズは、ギヤーボックス・ブリーザーの場合250ccとし、エンジン・ブリーザーの場合には500ccが勧められる。
すべての4ストローク車両は、クローズド・ブリーザーシステムを備えていなければならない。オイルブリーザーパイプはエアボックス接続され、ボックス中に排出されなくてはならない。(154頁図A参照)
- 56.03 オイル・ドレインプラグおよび供給パイプ
すべてのオイルドレインボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。
オイルキャピティに進入する外部オイル・フィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックされなければならない。
- 56.04 燃料タンク・ブリーザー・パイプ
ノン・リターン・バルブを燃料タンク・ブリーザー・パイプに取りつけなくてはならない。これは、適切な材質でできた、最低容量250ccのキャッチ・タンクに放出されるようになっていなくてはならない。
- 56.05 燃料タンク・フィルター・キャップおよびオイル・フィルター・キャップ
燃料タンク・フィルター・キャップおよびオイル・フィルター・キャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。

01.63 燃料、燃料／オイルの混合液

すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。(AVガス、航空機用燃料の使用は禁止される)

仕様の詳細はMFJ技術規則第7章ガソリン・オイル・クーラントの項(146頁参照)。

*大会特別規則(全日本ロードレース特別規則等)によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

01.79 音量規制

- 79.01 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。
ただし高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。
- 79.02 ノイズ・テストの際、ギヤ・ボックスにニュートラルがないマシンは、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。
- 79.03 規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスベア・サイレンサーに関しては例外とする。
- 79.04 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は所定のrpmに達した時に行うものとする。
- 79.05 rpmは、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。

$$\text{所定のエンジン回転数(rpm)} = \frac{30,000 \times \text{ピストンスピード(m/s)}}{\text{ピストンストローク(mm)}}$$

- 79.06 ロードレースに関して、音量測定を実施する平均ピストンスピードは13m/秒（2ストロークエンジン）、および11m/秒（4ストロークエンジン）とする。（154頁・図C参照）
全日本・エリア選手権ロードレースにおいては下記規則が適用される。
国内の各クラスにも下記固定回転数方式が適用される。
エンジン型式および排気量ごとに、エンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は下記固定回転数にて実施する。

スポーツプロダクション、プロダクションをベースとしたエンジン。

	1気筒	2気筒	3気筒	4気筒
250cc (4・stroke)	5,500RPM	8,500RPM		
400cc (4・stroke)	5,000RPM	6,500RPM	7,000RPM	8,000RPM
600cc (4・stroke)	5,000RPM	5,500RPM	6,500RPM	7,000RPM
750cc (4・stroke)	5,000RPM	5,500RPM	6,000RPM	7,000RPM
over750cc (4・stroke)	4,500RPM	5,000RPM	5,000RPM	5,500RPM

その他レース用エンジン、GPフォーミュラ。（国内SPおよびGPクラス）

	1気筒	2気筒	3気筒	4気筒
125cc (2・stroke)	7,000RPM			
250cc (2・stroke)		7,000RPM		
500cc (2・stroke)		5,500RPM	7,000RPM	7,000RPM

- 79.07 2気筒を越えるエンジンの音量計測は、各エキゾースト・パイプの先端で測定される。
- 79.08 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 79.10 バンケルエンジンの場合の測定回転数は、6,000rpmとする。
- 79.11 現行の音量規制値
2ストローク・エンジンについてはピストンスピード13m/secで測って105dB/Aまで。4ストローク・エンジンについては11m/secで測って105dB/Aまでとする。レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。全日本・エリア選手権においては79.06の固定回転数を使用することもできる。
スーパーバイク・SS600・ST600の規制値は、102dB/A、国内のSPクラス、ST250・400クラスの規制値は99dB/A
- 79.12 周辺への音量は、モーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。
- 79.13 音量測定は気温20°を基準とする。気温10°以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。気温0°以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。

*音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

1 国内の仕様

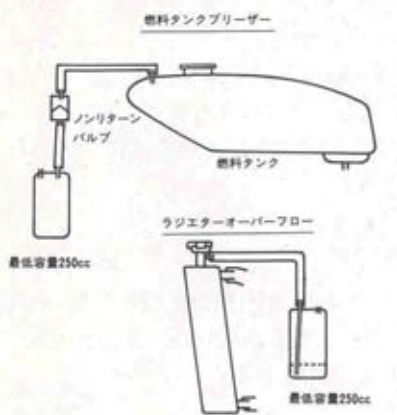
1) 冷却系のオーバーフロー

水冷式のすべての車両は冷却液オーバーフローパイプを取りつけた場合、250cc以上のリザーバータンクを取りつけること。

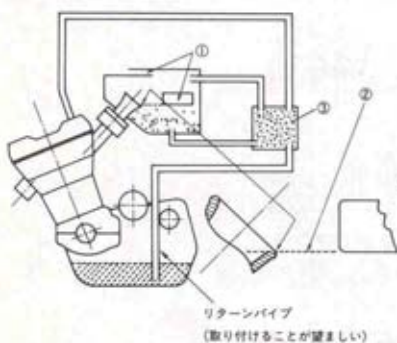
2) キルスイッチ

有効なキルスイッチまたはボタンが、ハンドルバーの容易に手の届く場所に設けられなくてはならない。

図A



4サイクルエンジンのブリーザーシステム



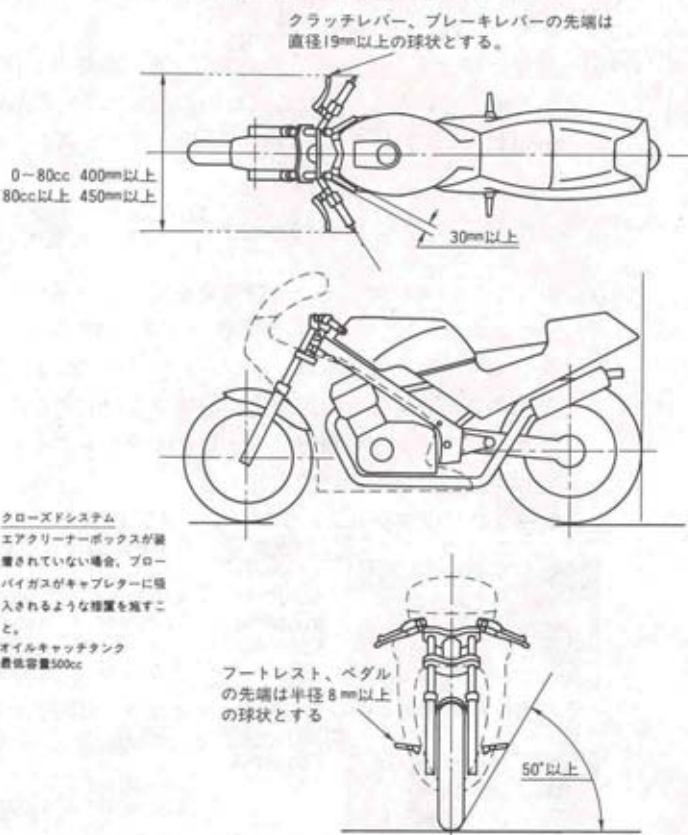
①+②

エア吸入口は、エアファンネルの一番低い箇所の水平線よりも上に位置すること。
吸入口がこれよりも下にある場合は吸入口に近る吸入通路の底部の少なくとも一部分が、水平線の上に位置すること。

①+③

ブリーザーシステム（エアクリナーボックスおよびその他のオイルタンク）は、ドレーンパイプが詰まった場合に、合計で最低1,000ccの排出液を確保できる容量を持つこと。

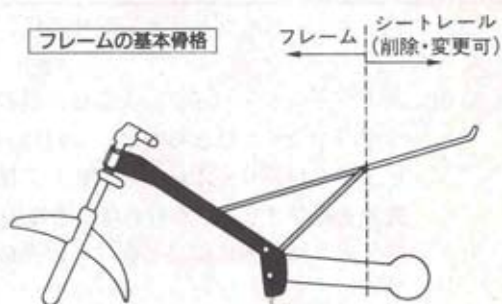
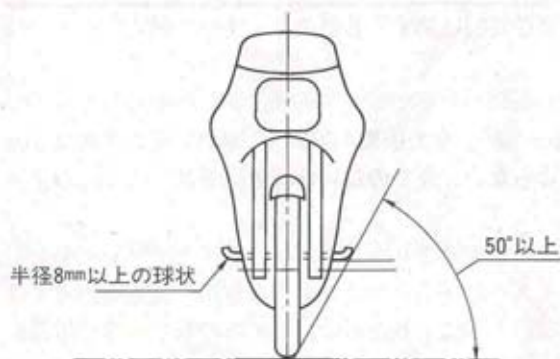
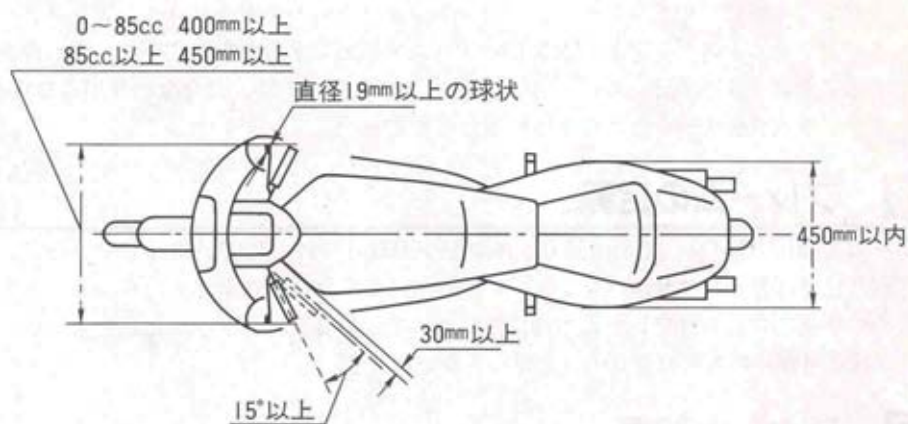
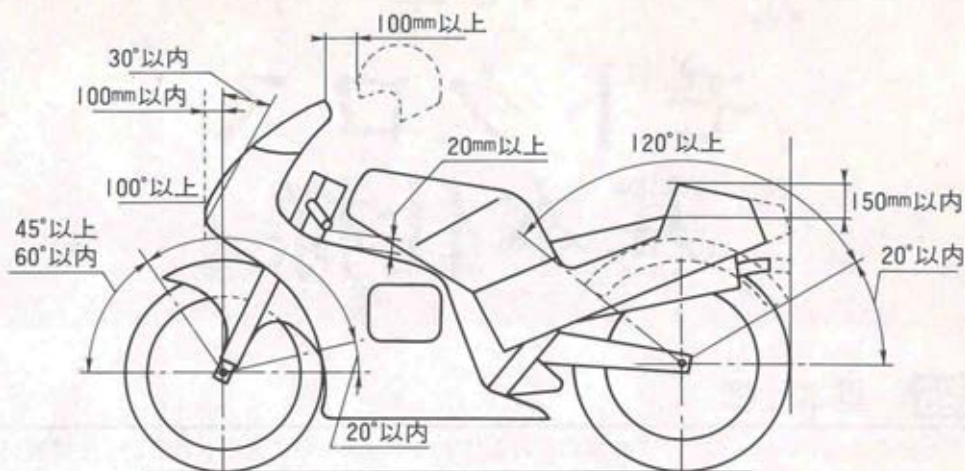
図B [スポーツプロダクション]



図C ピストンストロークに相応するエンジン回転数(2ストローク 13m/sec、4ストローク 11m/sec)

ピストンストローク	2ストローク	4ストローク	ピストンストローク	2ストローク	4ストローク	ピストンストローク	2ストローク	4ストローク
30	13,000	11,000	42	9,285	7,857	54	7,222	6,111
31	12,580	10,645	43	9,069	7,674	55	7,090	6,000
32	12,187	10,313	44	8,863	7,500	56	6,964	5,893
33	11,818	10,000	45	8,666	7,333	57	6,842	5,789
34	11,470	9,706	46	8,478	7,174	58	6,724	5,690
35	11,142	9,429	47	8,297	7,021	59	6,610	5,593
36	10,833	9,167	48	8,125	6,875	60	6,500	5,500
37	10,540	8,919	49	7,959	6,735	61	6,393	5,410
38	10,263	8,684	50	7,800	6,600	62	6,290	5,323
39	10,000	8,462	51	7,647	6,471	63	6,190	5,238
40	9,750	8,250	52	7,500	6,346	64	6,093	5,156
41	9,512	8,049	53	7,358	6,226	65	6,000	5,077

図D [GPフォーミュラ]



※シートサポートはボルトオンの場合はフレームとみなさない。

第9章

モトクロス 基本仕様

01.25 基本仕様

下記仕様はモトクロスのすべての車両、およびすべての競技会に適用されるが、主催者が特別の指示を与えた場合は例外とする。ある種の競技はさらに細かい仕様が必要になるが、これらはその競技会の特別規則（SR）に明記される。

25.01 チタニウム合金

すべての車両についてフレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルの構造にチタニウム合金を使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金ナットとボルトは使用してもよい。

01.26 フレームの定義

フレームとは図（161頁）で示す通り、エンジンが取り付けられている部分を中心に、ステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部を含む構造全体をいう。シートを取り付けるためのサブフレームはフレーム本体に溶接されている場合はフレームと見なし、ボルトオンタイプ（脱着可能）のものはフレームと見なさない。

01.27 スタート装置

- 1) スタート装置は義務づけられる。

01.31 エキゾースト・パイプ

エキゾースト・パイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。

- 31.01 エキゾースト・パイプの先端は、最低30mmにわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない。（許容誤差 $\pm 10^\circ$ ）また国際A級部門においてその先端は5mm以上サイレンサー本体より突出してはならない。全ての鋭利な部分は最低半径2mm以上で丸みを帯びさせていなければならない。
- 31.02 排気ガスは後方に排出しなければならないが、ほこりを立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、またパッセンジャーや他のライダーに迷惑をかけるような放出の仕方をしてはならない。後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 31.03 エキゾースト・パイプの後端は、リヤ・タイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。

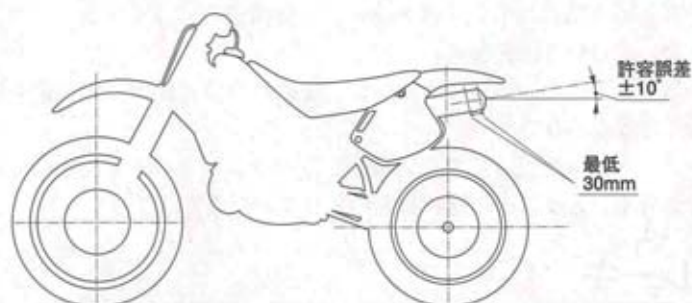
2002年の予告

・国際B級クラス以下2002年1月1日より適用

エキゾースト・パイプについて

事項31.01 エキゾースト・パイプ

エキゾースト・パイプの先端は、最低30mmにわたってモーターサイクルの中心軸と水平且つ平行でなくてはならず、その場合の許容誤差は $\pm 10^\circ$ とする。またその先端は5mm以上サイレンサー本体より突出してはならない。全ての鋭利な部分は最低半径2mm以上で丸みを帯びさせていなければならない。



01.33 ハンドルバー

- 33.01 ハンドルバーの幅は、600mm未満でも850mmを超えてもならない。
- 33.02 ハンドルバーには、クロスバーの上に保護パッドを取り付けなくてはならない。クロスバーがない場合、ハンドルバーの中央にハンドルバークランプを広くカバーするパッドを取り付けなくてはならない。
- 33.05 ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- 33.08 ハンドルをいっぱい切った時にハンドルバー（レバー類含む）とタンクの間に最低30mmのすき間を設けるためにハンドルストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。
- 33.09 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、慎重に丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 33.10 ハンド・プロテクターが使用される場合には、非粉碎材質でなくてはならない。
- 33.11 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

01.35 コントロールレバー

- 35.01 すべてのハンドルバー・レバー類（クラッチ、ブレーキ等）は、原則として端部がボール状（このボールの直径は最低19mm）でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸くなってはならない（この平たくした部分の厚みは最低14mmとする）。レバー端部はレバーと一体構造に固定されなくてはならない。
- 35.03 各コントロール・レバー（ハンドおよびフット・レバー）はそれぞれ独立したピボットを持っており、そのレバー自体のピボットにマウントされていなくてはならない。
- 35.04 もしブレーキ・レバーが、フットレストの軸にピボットされている場合、フットレストが

曲がり、または変形した場合など、どのような場合でも作動できなくてはならない。

01.37 スロットルコントロール

- 37.01 スロットルコントロールは、手を離した時に自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 37.03 モーターサイクルには有効なイグニッション・キルスイッチ、又はボタンがハンドルバーの右か左（ハンドルグリップを握って届く位置）に設けられなくてはならない。このスイッチは始動しているエンジンを停止できなくてはならない。

01.39 フットレスト

- 39.01 フットレストの先端には最低半径8mmの、一体構造のプロテクションが設けられていてはならない。(158頁図E参照)
フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていてはならない。
- 39.02 フットレストが折りたたみ式でない場合、及びゴムのカバーを装着していない場合は、その先端を最低半径8mm以上の球状に丸められていてはならない。

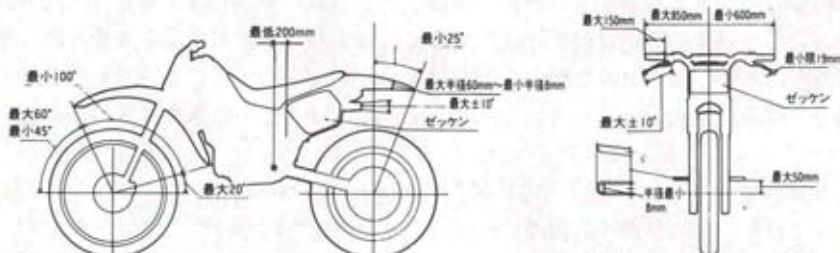
01.41 ブレーキ

- 41.01 すべてのモーターサイクルは、最低2つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。

01.43 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 43.01 マッドガードはタイヤの両側方に張り出していないなくてはならない。
- 43.02 フロント・マッドガードは、ホイールの周囲を最低100°にわたってカバーしてなくてはならない。マッドガードの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は45°と60°の間でなくてはならない。マッドガードの後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線が作り出す角度は20°を越えてはならない。(図E参照)
- 43.04 リヤ・マッドガードは、リヤホイール・スピンドルを通る垂直線から25°の角度で後方に引かれる線よりも後方まで及んでいてはならない。
- 43.05 マッドガードの後端は丸められていてはならず、この丸め方は最低半径8mmで、かつ半径60mmを越えてはならない。
- 43.07 キャストホイール、または溶接されたホイールが使用される場合には、頑丈なディスクでスポークを覆う形でプロテクションが施されなくてはならない。

[図E]



01.45 ストリームライニング

ストリームライニング（カウリング等空気整流効果のあるもの）の装着は禁止される。

01.47 ホイールリム、タイヤ

- 47.02 メーカー出荷時の一体構造ホイール（キャストホイール、モールドホイール、リベットホイール）、又はリムに対しては、スポーク、バルブ又は安全ボルト以外へはいかなる改造も禁止される。ただし、タイヤがリムから外れることを防ぐために使用されるビードストッパーは例外とする。

01.49 モトクロスタイヤ

- 49.01 使用されるタイヤの種類に制限はない。
49.02 スクープまたはパドル（横断面に連続したリップを持つ）タイヤ、あるいは高さが19.5mm以上のラグ（ブロックの高さ）を持つタイヤの使用は禁止される。
49.03 外観および外面的な寸法は制限されない。
49.04 タイヤ表面に後から滑り止めスパイク、特殊チェーン等の装置を取りつけることは禁止される。

01.55 ナンバープレート

- 55.03 ナンバープレートは長方形で頑丈な材質で出来ていなくてはならない。最低寸法は285mm×235mmとする。
55.04 プレートは平面から50mm以上カーブ（突出）してはならない。またカバーされたり曲げたりされてはならない。
55.05 フロントナンバープレート
一枚のプレートがフロントに、垂直面から後方に向かって30°以内の角度で傾斜して固定されなくてはならない。ナンバープレートには数字の間に穴を開けてもよいが、いかなる場合においても、数字自体に穴を開けてはならない。
55.06 サイドナンバープレート
サイド・ナンバープレートは、リヤホイール・スピンドルを通る水平線より上に設けられ、ナンバープレートの前端はライダーのフットレスト後方200mmのところを通る垂直線より後方に位置していなくてはならない。ナンバー・プレートは、はっきりと見えるように装着されなくてはならず、モーターサイクルの一部分や、シートに座ったライダー自身により隠れないようにしなくてはならない。
別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。
55.07 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に、地の色同様につや消しで書かれなければならない。数字の最低寸法は下記の通りとする。（形状は図1を参照）

数字の高さ	140mm	ストローク幅	25mm
数字の幅	80mm	数字間のスペース	15mm

図1

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

モトクロス基本仕様

- 55.08 数字は英国式を使用する。「1」は垂直の1本線「7」は水平のラインなしの単純な傾斜線。
- 55.09 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。
- 55.10 すべてのナンバープレートの周囲には、最低50mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。この規則に適合していないナンバー・プレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- 55.12 ナンバープレートの色
ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする。
- | | |
|--------------|--------------|
| ジュニア……赤地に白文字 | レディス……白地に黒文字 |
| 国内B級……白地に黒文字 | 国内A級……黄地に黒文字 |
| 国際B級……紺地に白文字 | 国際A級……赤地に白文字 |
- その他、ナンバープレートの地色および数字の色について、モーターサイクルのクラスや競技の形式などによって変わる場合があり、大会特別規則によって示される。

01.63 燃料、燃料／オイルの混合液

すべての車両にはMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなくてはならない。(AVガス・航空機用燃料の使用は禁止される)

仕様の詳細はMFJ技術規則第7章、ガソリン・オイル・クーラントの項(146頁)参照。

※大会特別規則(全日本モトクロス特別規則等)により、ガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

01.79 音量規制

- 79.01 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとするが、少なくとも地面から20cm上方でなくてはならない。もしこれが不可能な場合、計測は45°上方で行ってもよい。
- 79.02 ノイズテストの際、ギヤ・ボックスにニュートラルがないマシンは、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。
- 79.03 規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更する事が禁止される。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスベア・サイレンサーに関しては例外とする。
- 79.04 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は、所定のrpmに達した時に行うものとする。
- 79.06 現在のモトクロス車両は排気量ごとに、エンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は下記の固定回転数で実施する。
- | | | | |
|-----------------|----------|-----------------|----------|
| 85ccまで | 8,000rpm | 250ccを越え500ccまで | 4,500rpm |
| 85ccを越え125ccまで | 7,000rpm | 500ccを越える | 4,000rpm |
| 125ccを越え250ccまで | 5,000rpm | | |
- 79.07 2気筒以上のエンジンの音量計測には、各エキゾースト・パイプの先端で測定される。
- 79.08 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 79.11 現行の音量規制値
最大98dB/Aとする。
- 79.12 周辺の音量は、モーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。

79.15 音量測定は気温 20° を基準とする。気温 10° 以下の場合許容誤差 $+1\text{ dB/A}$ が認められる。
気温 0° 以下の場合許容誤差 $+2\text{ dB/A}$ が認められる。

79.16 レース後の最終検査においては、 2 dB/A の許容誤差が認められる。

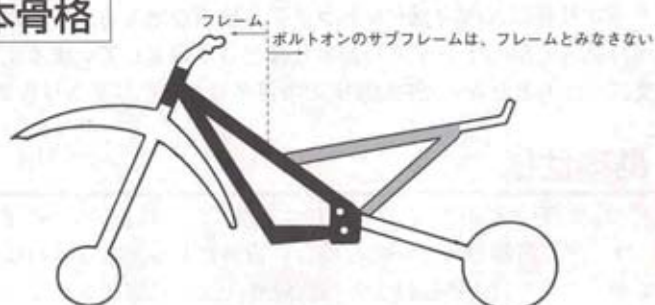
80.08 メーターの読み方は常に切捨てとする。 $(100.9\text{ dB/A}=100\text{ dB/A})$

国内の仕様

下記の項目は国内の事情を考慮し、国内の仕様にて開催する。よって基本仕様と異なる場合、下記の仕様の解釈が優先される。

2) エンジンのすべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。

フレームの基本骨格



第10章

トライアル 基本仕様

*トライアル基本仕様は2000年版FIMトライアル技術規則をもとに、2001年からのFIMのおもな変更点をもり込んでMFJトライアル基本仕様として編集しています。原文との比較がしやすいように、文頭にはもととなったFIM規則の項目番号が表示してあります。

01.25 基本仕様

下記の仕様は、指定されるグループのすべての車両、およびすべての競技会に適用されるが、FIMスポーツコードに特別の規定がある場合は例外とする。ある種の競技へはさらに細かい仕様が必要になるが、これらはその競技会の特別規則（SR）に明記される。

25.01 チタニウム合金

すべての車両についてフレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアームの構造にチタニウム合金を使用することは禁止される。チタニウム合金ナットとボルトは使用されてもよい。もし代替えとして非鉄製のファスナーまたはスピンドルを使用する場合、状況に応じて寸法も増さなくてはならない。

01.26 フレームの定義

フレームとは図（167頁）で示す通り、エンジンが取り付けられる部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部を含む構造全体をいう。シートを取りつける為のサブフレームはフレーム本体に溶接されている場合はフレームと見なし、ボルトオンタイプ（脱着可能）のものはフレームとみなさない。

01.27 スタート装置

スタート装置は義務づけられる。

01.29 オープントランスミッションガード

29.04 チェーンとリヤスプロケットの間に身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。

01.31 エキゾースト・パイプ

エキゾースト・パイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たしてはならない。

31.01 エキゾースト・パイプの先端は、最低30mmにわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない。（許容誤差 $\pm 10^\circ$ ）

31.03 エキゾースト・パイプの後端は、リヤ・タイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。

01.33 ハンドルバー

- 33.01 ハンドルバーの幅は、600mm以上でも850mm以下でなければならない。
- 33.05 ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- 33.08 ハンドルを左右いっぱい切った時ライダーの指が挟まないように、ハンドルとタンクの間には30mm以上のすきまを確保するように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取りつけなくてはならない。
- 33.09 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分を作らないために、慎重に丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 33.10 ハンドル・プロテクターが使用される場合には、非粉砕材質でなくてはならず、手を入れるための開口部分が常に開いていなくてはならない。
- 33.11 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

01.35 コントロールレバー

- 35.01 すべてのハンドルバー・レバー類（クラッチ、ブレーキ等）は、原則として端部がボール状（このボールの直径は最低19mm）でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸くなってはならない（この平たくした部分の厚みは最低14mmとする）。レバー端部は、レバーと一体構造に固定されていなくてはならない。
- 35.03 各コントロール・レバー（ハンドおよびフット・レバー）はそれぞれ独立したピボットを持っており、そのレバー自体のピボットにマウントされていなくてはならない。
- 35.04 もしブレーキ・レバーが、フットレストの軸にピボットされている場合、フットレストが曲がり、又は変形した場合など、どのような場合でも作動できなくてはならない。

01.37 スロットルコントロール

- 37.01 スロットルコントロールは、手を離した時に自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 37.03 モーターサイクルには、有効なキルスイッチまたはボタンが、ハンドルバーの容易に手の届く場所に設けられなくてはならない。

01.39 フットレスト

- 39.01 フットレストの先端には最低半径8mmの、一体構造のプロテクションが設けられていなくてはならない。（164頁図F参照）
フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。
- 39.02 フットレストが折りたたみ式でない場合、及びゴムのカバーを装着していない場合は、その先端を最低半径8mm以上の球状に丸められていなくてはならない。

01.41 ブレーキ

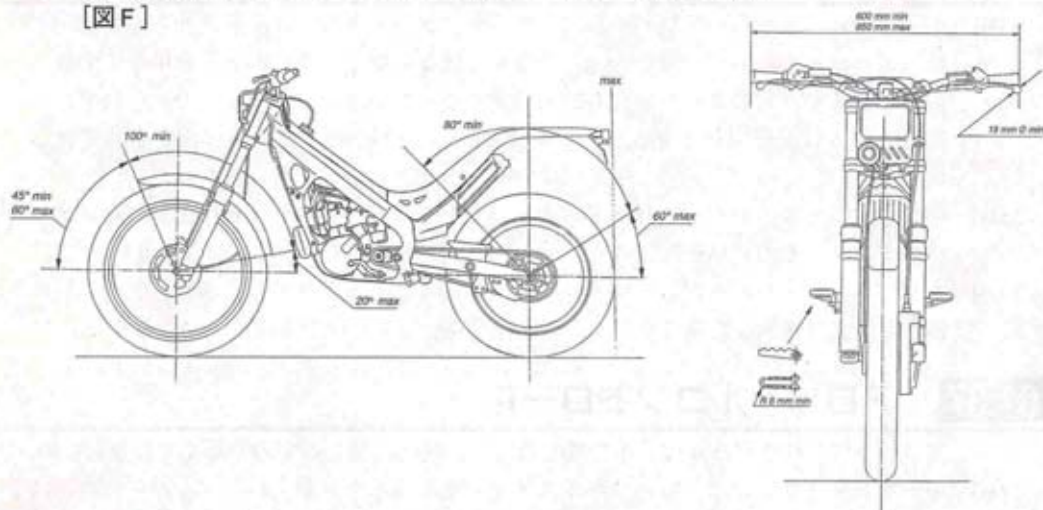
- 41.01 すべてのモーターサイクルは、最低2つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。
- 41.03 先端のとがったブレーキディスク（のこぎりの歯状デザイン）の使用は禁止される。

ディスクへの開口部（抜き穴）の幅は、最大3mmであることが推奨される。開口部は最低半径3mm、最大半径5mmで丸みがつけられていること。

01.43 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 43.01 マッドガードはタイヤの両側方に張り出していないといけない。
- 43.02 フロント・マッドガードは、ホイールの周囲を最低100°にわたってカバーしていないといけない。マッドガードの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は45°と60°の間でなければならない。
- 43.03 リヤ・マッドガードは（インドアトライアルを除く）、ホイールの周囲を最低120°にわたってカバーしていないといけない。リヤ・マッドガード後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線が作り出す角度は20°を越えてはならない。リヤマッドガードのこの角度（最大20°）は、ライダーがモーターサイクルに座った状態で計測される。
- 43.04 インドアトライアルまたはアリーナトライアルのような公道を使用しない競技会では、リヤ・マッドガードはリヤ・ホイールスピンドルを通る垂直線と、その垂直線に25°の角度で後方に引かれる線よりも後方まで及んでいないといけない。

【図F】



01.45 ストリームライニング

ストリームライニングの装着は禁止されている。

01.47 ホイールリム、タイヤ

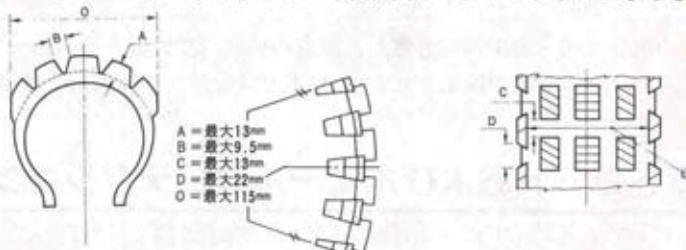
- 47.02 メーカー出荷時の一体構造ホイール（キャストホイール、モールドホイール、リベットホイール）、又はリムに対しては、スポーク、バルブ又は安全ベルト以外へはいかなる改造も禁止される。ただしタイヤがリムから外れることを防ぐために使用されるビードストッパーは例外とする。

01.49 トリアルタイヤ

- 49.01 ホイールに正常に装着された状態でタイヤの全幅は、115mmを越えてはならない。
- 49.02 トレッドの深さ（A）はトレッド面から直角に測った場合、13mmを越えてはならない。同一円周のブロックはすべて同じ深さでなくてはならない。…… 165頁の図G参照

- 49.03 ブロック間のトレッドの幅は、タイヤ幅方向 (B) で9.5mm、円周方向 (C) で13mmを越えてはならない。
- 49.04 ショルダーブロック (D) 間のトレッド幅は、22mmを越えてはならない。
- 49.05 トレッド横幅 (E) は、タイヤウォールに直角に測った場合、ブロックで中断されていない限り、タイヤ全幅に及んでいなければならない。
- 49.06 すべてのトレッドブロック (ショルダーブロックを除く) は、両側辺が平行で、タイヤの軸に対し直角そして平行な長方形でなければならない。(タイヤは、図Gに適合し、逆回転させても同じ外観でなければならない。)
- 49.10 通常の販売ルート、または小売店を通じて入手できる一般公道用に認可されたタイヤのみが使用を許可される。
- 49.10.1 タイヤは一般の購入者が入手できるマニファクチャラーの商品カタログ、またはタイヤ仕様リストに掲載されているものでなくてはならない。
- 49.10.2 これらのタイヤは、荷重、スピードコードに関してヨーロッパ・タイヤ・リム技術機構 (ETRTO)の定める条件に適合し、最低45Mの使用等級のものでなければならない。

【図G】



01.56 ライト類、警告装置およびスピードメーター

- 1) モーターサイクル及びその装置類は、特別規則 (SR) に記載されない限り、その車両が登録されている国の法的条件に適合してはならない。

01.63 燃料、燃料／オイルの混合液

すべての車両にはMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなくてはならない。(AVガス・航空機用燃料の使用は禁止される)

仕様の詳細はMFJ技術規則第7章ガソリン・オイル・クーラントの項 (146頁) 参照。

※大会特別規則 (全日本トライアル特別規則等) により、ガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

01.65 装備とウェア

練習中、競技中は布製か皮革製の保護ウェアと膝までの高さのブーツを着用しなくてはならない。グローブの着用は義務ではない。(世界選手権、国際競技会に適用)

01.79 音量規制

- 79.01 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとするが、少なくとも地面から20cm上方でなくてはならない。もしこれが不可能な場合、計測は45°上方で行ってもよい。
- 79.02 ノイズテストの際、ギヤ・ボックスにニュートラルのないマシンについては、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。
- 79.03 規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサー

を変更する事は禁止される。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスベア・サイレンサーに関しては例外とする。

- 79.04 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は、所定のrpmに達したときに行うものとする。
- 79.06 現在のトリアル車両のエンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は5000rpmの固定回転数で実施する。
- 79.08 規制値をオーバーしているマシンは、再度測定を受けることができる。
- 79.11 現行の音量規制値
最大94dB/A、11m/秒で測定する。(原則として事項79.06が適用される)
- 79.12 周辺への音量は、モーターサイクルから半径5m以内において80dB/Aまでとする。
- 79.15 温度による測定への影響のため、音量測定は気温20°を基準とする。気温10°以下の場合許容誤差+1 dB/Aが認められる。気温0°以下の場合許容誤差+2 dB/Aが認められる。
- 79.16 競技後の音量測定
競技後に音量測定が行なわれる場合、誤差+1 dB/Aが認められる。

下記の項目は国内の事情を考慮し、国内の仕様にて開催する。よって基本仕様と異なる場合、下記の仕様の解釈が優先される。(日本で開催される国際格式競技会を除く)

1 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 1) リヤ・マッドガードは、ホイールの周囲を最低120°にわたってカバーしていなくてはならない。リヤ・マッドガードは、リヤホイール・スピンドルを通る垂直線から25°の角度で後方に引かれる線よりも後方まで及んでいなくてはならない。

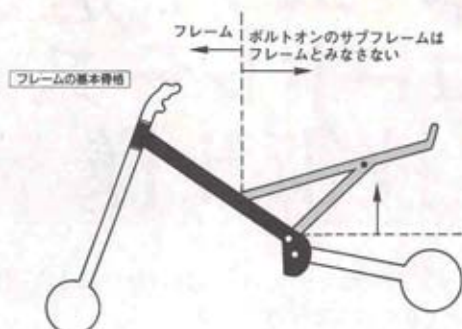
2 ナンバープレート

- 1) ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は175mm×150mmとする。
- 2) ナンバープレートは1枚を車両の前面に見やすいよう前向きに取り付けなくてはならない。
- 3) 数字は英国式を使用する。「1」は垂直の1本線。「7」は水平のラインなしの単純な傾斜線。
- 4) 数字および地色に蛍光色は一切認められない。
- 5) 判読しづらい文字等は車検長に依りレース参加の許可を得ることができない。
- 6) 国際A級及び国際B級部門についてはプレート下部にライダーの名前を記入するものとする。
- 7) 全日本選手権の国際A級・国際B級に関する特別規則
数字は英国式とし、観客とオフィシャルが明確に識別できるようにしなくてはならない。(デザインされた書体の使用を認める)
- 8) ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする。

ジュニア……黒地に白赤字	国内B級……白地に黒文字
国内A級……黄地に黒文字	国際B級……緑地に白文字
国際A級……赤地に白文字	国際A級スーパークラス……赤地に黄文字

3 ライト類、警告装置およびスピードメーター

- 1) 灯火器のレンズの処理または取りはずし、保安部品（バックミラー、補助ステップ、ウィンカー類）の取りはずしが義務づけられる。



第11章

全日本・エリア選手権 ロードレース 技術仕様

以下のクラスは全日本・エリア選手権ロードレース技術仕様により開催される。

全日本・エリア選手権：GPフォーミュラクラス

全日本・エリア選手権：スーパーバイククラス

地方選手権は別に定める国内の仕様にて開催される。

GPフォーミュラの技術仕様は以下の種目別仕様、スーパーバイクは種目別仕様とMFJ技術規則第8章ロードレース基本仕様に合致していることとする。種目別仕様とロードレース基本仕様の間で解釈の違いが生じた場合は種目別仕様を優先する。

規則の追加、改訂はMFJライディングにて告示される。

GPフォーミュラの技術仕様 (全日本選手権、エリア選手権へ適用)

2.1 序 論

- 2.1.1 モーターサイクルとは、一本の軌跡を残す二輪車両で、内燃エンジンによって推進され、ひとりのライダーによってコントロールされるものである。
- 2.1.2 下記のMFJロードレースGPフォーミュラ規則に適合することを条件に、コンストラクターはデザイン、材質、およびモーターサイクルの全体的構造において自由に革新性を追求することができる。
- 2.1.3 テレメトリー
走行中のモーターサイクルから、またはモーターサイクルへの情報交換はおこなってはならない。オフィシャルのタイム計測装置は義務付けられる。

2.2 クラス

- 2.2.1 エンジン容積に基づいて下記のクラスに分類される

クラス	エンジン排気量	最多気筒数
125cc	85ccを越え125ccまで	単気筒
250cc	175ccを越え250ccまで	2気筒
500cc	350ccを越え500ccまで	4気筒

2.3 エンジン

- 2.3.1 エンジンは2ストロークまたは4ストロークの原理で作動するもののみとする。
- 2.3.2 エンジンは自然吸気であってはならない。
- 2.3.3 エンジンの排気量はシリンダーの行程容積によって定義される。すなわち、シリンダー・ボア面積×ストロークである。

- 2.3.4 排気量に許容誤差は認められない。
2.3.5 エンジン排気量は外気温のもとで測定されなくてはならない。

2.4 ギヤ

- 2.4.1 ギヤの最大段数は6速とする。

2.5 車重

- 2.5.1 下記が許可される最低車重である：

125cc	70kg	
250cc	単気筒.....	100kg	*1
	2気筒.....	100kg	*2
500cc	単気筒.....	101kg	
	2気筒.....	101kg	
	3気筒.....	116kg	
	4気筒.....	131kg	

*世界選手権においては*1=85kg、*2=95kgが適用される。

- 2.5.2 最低車重を達成するためにバラストの追加が許可される。
2.5.3 車重は最初の車検でチェックされる。しかし、最終的な車重検査は、プラクティス・セッション終了後、あるいはレース終了後に実施される。
モーターサイクルの車重は、モーターサイクルが出場する状態、すなわちオイル、水、及び他の液体を含み（燃料は除く）、他のすべての追加の装備（例えばオフィシャルのタイム計測装置、カメラ装備等）を装着した状態で計測される。
2.5.4 燃料の残量といった可変的な要素を除くために、モーターサイクルは燃料タンクなしの状態ですべての重量を計測され、その際全クラスについて2kgの許容誤差が認められる。
2.5.5 125ccクラスに関する車両重量チェックは、ライダーが完全装備で乗車した状態で計測する。ライダーが乗車した状態の車両重量は132kgとする。（マシンの最低重量は70kg）

2.6 燃料タンク

- 2.6.1 燃料キャップはリーク・ブルーフ（漏れ防止が施されているもの）で、ポジティブ・クロージングデバイス（確実にしめる装置）を装備していなくてはならない。
2.6.2 燃料タンク・ブリーザー・パイプにはノン・リターン・バルブが装着されていなくてはならない。
ブリーザーパイプは、最低容量250ccの適切な容器に排出しなくてはならない。
2.6.3 燃料タンクには火災防止材質（防爆材）又はフェュエルブラダー（燃料セル袋）が充填されていなくてはならない。

2.7 安全および構造基準

注意：図1、2、3（171頁）も参照のこと

- 2.7.1 スロットルツイスト・グリップ
2.7.1.1 スロットルツイスト・グリップは、開放時に自動的に閉じるものでなくてはならない。
2.7.2 ステアリング
2.7.2.1 ハンドルバーの幅は最低450mmとし、先端はソリッド（中空でない）またはゴムで覆われたものとする。

ハンドルバーの幅とは、ハンドルバー・グリップまたはスロットル・ツイストグリップの外側と外側の間隔で測定されたものとする。

- 2.7.2.2 中心線から両側に、最低15°のステアリング回転角度がなくてはならない。
- 2.7.2.3 ハンドル・ロックした状態でハンドルバーとタンクの間に最低30mmの間隔があるように、ストッパーを設置しなくてはならない。

2.7.3 ブレーキ

- 2.7.3.1 モーターサイクルには各ホイールに最低1個の、独立して操作されるブレーキが装備されなくてはならない。
- 2.7.3.2 カーボン製のディスクは禁止される。

2.7.4 エキゾースト

- 2.7.4.1 エキゾーストの排出口は、リヤ・タイヤの後端から垂直に引かれた線の後方に突出してはならない。
- 2.7.4.2 パイプ最後端の30mmは水平で、モーターサイクルの中心線と平行でなくてはならない。許容誤差は、 $\pm 10^\circ$ とする。

2.7.5 フットレスト

- 2.7.5.1 フットレストの先端は丸型で、中空でなく球状で、その半径は最低8mmでなくてはならない。

2.7.6 ハンドルバー・レバー

- 2.7.6.1 レバーの長さは、ピボットポイントから測定して200mm以上あってはならない。
- 2.7.6.2 レバーは原則として、端部がボール状でなくてはならない。

2.7.7 ストリームライニング(カウリング・ウインドスクリーンを含む全てのボディワーク)

- 2.7.7.1 ウインドスクリーンエッジ、またはその他のすべてのストリームライニングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。
- 2.7.7.2 ストリームライニングの最大幅は600mmを超えてはならない。
シートまたはその後方にあるすべての物の幅は、450mmを越えてはならない。(エキゾースト・パイプは例外とする。)
- 2.7.7.3 ストリームライニングは、フロント・ホイール・スピンドルから前へ100mmのところ(マッドガードが装着される場合は例外とする)に垂直に引かれた線とリヤ・タイヤのエッジから垂直に引かれた線を超えてはならない。
- 2.7.7.4 横から見た場合、下記を判別することができなくてはならない：
 - a) 最低180°にわたるリヤ・ホイール・リム
 - b) マッドガードまたはフォークに覆われた部分を除くフロント・ホイール・リム全体
 - c) ノーマル・ポジションに座ったライダー。上腕を除く。注意：上記の規則の裏をかくために、透明の材質を使用することは禁止される。
- 2.7.7.5 モーターサイクルのいかなる部分も、リヤ・タイヤの後端から垂直に引かれた線より後方に突出してはならない。
- 2.7.7.6 シートのベースとシートが一番高い地点との差は最大150mmとする。
- 2.7.7.7 マッドガードは義務づけられない。装着された場合、フロント・マッドガードは下記まで伸びてはならない：
 - a) フロント・ホイール・スピンドルを通る水平の線から上と前に45°に引かれた線の前
 - b) フロントホイール・スピンドルからリヤまで水平に引かれた線の下
- 2.7.7.8 ウイングは、それがフェアリングあるいはシート的一部分で、フェアリングとシート

の幅、ハンドルバーの高さを超えない場合には装置を許可される。
尖ったエッジは丸くされなくてはならない。動くエアロダイナミック・デバイスは禁止される。

2.7.8 クリアランス

2.7.8.1 荷重のかからない状態のモーターサイクルは、タイヤ以外が路面に接地しない状態で、垂直線から 50° の角度で傾斜が可能でなくてはならない。

2.7.8.2 モーターサイクル・サスペンションがどのようなポジションにあり、リヤ・ホイール・アジャストメントがどのようなポジションにあっても、タイヤの円周に沿って最低15mmのクリアランスがなくてはならない。

2.7.9 プリーザー・パイプ

2.7.9.1 エンジンまたはギヤボックスからのプリーザー・パイプは、最低容量250ccの適切な容器に排出しなくてはならない。個々のプリーザー・パイプごとに別個の容器が装備されなくてはならない。

2.7.10 チタニウム及び軽合金

フレーム、フロント・フォーク、ハンドル・バー、スイングアーム・スピンドルホイール・スピンドルの構造にチタニウムを使用することは禁止される。

ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。

2.7.11 チェーンガード（リヤスプロケットガード）

リヤホイールのファイナルドライブスプロケットと、ロワードライブチェーンの間に挟まれないように、ガードが取り付けられなくてはならない。

図1

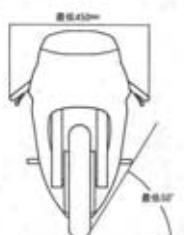


図2

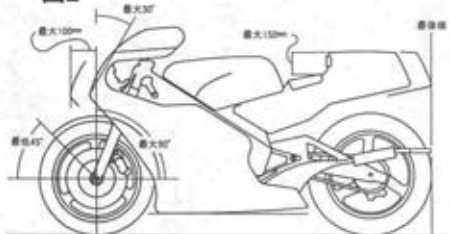
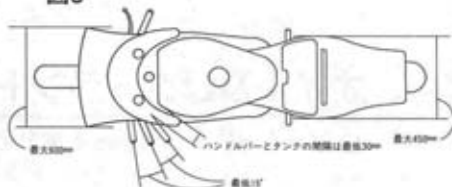


図3



2.8 タイヤとリム

2.8.1 レーシング・タイヤが使用されなくてはならない。

2.8.2 最大リム幅は下記の通りとする

	フロント	リヤ
125cc	2.5インチ	3.5インチ
250cc	4.0インチ	5.5インチ
500cc	4.0インチ	6.25インチ

2.8.3 カーボン製ホイールは禁止される。

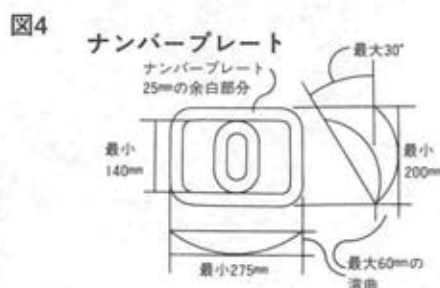
2.9 ナンバーとバックグラウンド(下地)

① 全日本選手権に適用されている規則

- 2.9.1 モーターサイクルのフロントと両サイドにレーシング・ナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に識別できるようにしなければならない。
- 2.9.2 ナンバーは、図4（172頁）に明記されている寸法に適合しなくてはならない。
- 2.9.3 ナンバーは黒か白とし、バックグラウンドの色の上に書かれた際に判別しやすいようにする。
- 2.9.4 バックグラウンドは最低限、下記の面積が単色でなくてはならない。バックグラウンドに蛍光色は禁止される。
幅 275mm 高さ 200mm
- 2.9.5 ナンバープレートのバックグラウンドは垂直から30°以上傾斜してはならない。
- 2.9.6 ナンバープレートのバックグラウンドの湾曲による突出は、最低幅と最低高において60mm以上超えてはならない。
- 2.9.7 ナンバーの周囲には最低25mmのクリアー・エリア（余白）が設けられなくてはならない。
- 2.9.8 ナンバーの明瞭度に関して論議が持ち上がった場合、車検長の決定が最終的なものとする。

② エリア選手権に適用される規則（国際ライセンス所持者は、上項①が適用される）

エリア選手権においてはロードレース基本仕様—01.55ナンバープレート（151頁）の規則が適用される。（ナンバープレートの地色、及び数字の色等が規制されている）



2.10 燃料、オイル及びクーラント

国内におけるロードレース競技会（世界選手権を除く）において、燃料は下記の仕様に制限されている。

- ① 公認ロードレースには、MFJの定める無鉛ガソリンを使用しなければならない。
ガソリンの仕様の詳細はMFJ技術規則第7章ガソリン・オイル・クーラントの項（146頁）参照
- ② 大会特別規則（全日本ロードレース選手権特別規則等）によってガソリンの供給方法を指定した場合、これに従わなくてはならない。
- 注意：97年1月1日より、ロードレース2ストロークエンジンに対しても、MFJの定める無鉛ガソリンに制限されている。

2.11 音量規制

FIM方式で測定し105dB/Aとする。詳細はロードレース基本仕様（153頁・音量規制）参照。

2.12 キャブレター

キャブレターのサイズ (気筒あたりの最大径)

クラス	最大径サイズ
250	直径39mm相当以下
125	直径39mm相当以下

スーパーバイク規則 (全日本選手権・エリア選手権へ適用)

01.59 分野別仕様—スーパーバイク

スーパーバイク・モーターサイクルにはFIMの公認が必要とされる。モーターサイクルは、すべての要素に関してロードレース技術規則に明記されている「ロードレースの必要条件」を満たしていなくてはならない。

スーパーバイク・モーターサイクルの前後および側面からの外観形状 (別記された場合を除いて) は、原則として車両公認時 (メーカー出荷時) のものと合致していなくてはならない。

59.01 スーパーバイク・クラス

スーパーバイク：

排気量	ストローク	最多気筒数
601cc~750cc	4ストローク	4気筒
601cc~900cc	4ストローク	3気筒
751cc~1000cc	4ストローク	2気筒

59.01.1 最低重量

スーパーバイク：最低重量は気筒数に関わらず162kg

フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドルおよびホイール・スピンドルの構造にチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関して、軽合金の使用も禁止される。

燃料タンクなしの状態、車両重量を検査する場合、最低重量より4kgの差し引きが認められる。

レース終了後の最終車検では、水冷車両の場合、車重検査の前にラジエーターに水を加えることができる。

レース終了後の車重検査では、車両の車重に1%の許容範囲が許可される。

ラジエーターに水を加えることを除いて、レース後のモーターサイクルはレースを終えたままの状態、規定車重に適合していなくてはならない。すべての車両車重は、燃料なしの状態とする。

予告事項：2002年最低重量測定方法の変更

レース終了後の車両検査において計測される重量は、レース終了時の状態で計測される。設定された車重はレース終了時のマシンの重量でなければならない。水、オイル、燃料、タイヤの変更等いかなるものもマシンに追加されてはならない。

ライダーは、プラクティス及び公式予選の間、ピットレーンにおいて車重チェックを要請される場合がある。(但し、これは限りなくライダー、チームの作業を妨げるものではないが、ライダー、チームは要請に従わなければならない。)

59.01.2 ナンバープレートの色

スーパーバイクのナンバープレートの色は、下地が白で数字が黒とする。

PAL色番号：黒=9005、白=9010 (151頁事項01.55を参照)。

ナンバーの明瞭度に関して議論が持ち上がった場合、車検長（またはテクニカルスタッフ）の決定を最終的なものとする。

- 59.01.3 キャブレションインストルメント（キャブレター、インジェクター等）
キャブレター、またはインジェクションシステムのインテークサイズに制限はしない。オートバイ製造メーカーは公認された車両のキャブレションまたはエアインテークコントロールとは別に、レース専用として一機種に一個特別公認を受けることが出来る。

59.02 燃料

すべてのスーパーバイクエンジンは、最大鉛含有量0.013g/l（無鉛）と最大MON値89の通常の無鉛ガソリンで作動するものとする（完全な仕様に関しては146頁第7章を参照のこと）。

59.03 マシンの仕様

以下に明記されないすべてのアイテムは、公認車両として製造メーカーが製作した状態のままでなくてはならない。

- 59.03.1 メインフレームボディ
メインフレームは公認車両として製造メーカーが製作した状態のままでなくてはならない（147頁事項01.26を参照）。
メインフレームには、ガゼット（補強板）またはチューブを追加するという変更のみ許可される。ガゼット（補強板）やチューブを取り除くことはできない。
すべてのモーターサイクルには、メインフレームボディに車両識別番号が記されなくてはならない（シャシー・ナンバー）。
リヤのサブフレームは、交換または改修してもよいが、材質は公認を受けたものと同じでなくてはならない。ペイントデザインに制限はない。
- 59.03.2 フロントフォーク
フロントフォークは全体的に、または部分的に交換することができるが、公認車両に装着されたものと同じタイプとする（リーディング、テレスコピック、倒立等）。
上と下のフォーククランプ（三又、フォーク・ブリッジ）は交換してもよいし、モディファイしてもよい。
ステアリングダンパーを追加する、あるいはアフターマーケット・ダンパーと交換してもよい。
テアリングダンパーは、ステアリングロック制御デバイス（ステアリングストッパー）としての役割を果たしてはならない。
- 59.03.3 リヤフォーク（スイングアーム）
リヤフォークは車両公認時に装着されているものから変更されてもよいし、交換されてもよい。カーボンファイバー、またはカーボンコンポジット材質は、車両公認時に装着されている場合を除いて許可されない。
リヤホイールのドライブスプロケットとロワーチェーンの間にはさまれないようにチェーンガード（シャーク・フィン）が取り付けられなければならない。リヤホイールスタンドブラケットは溶接又はボルトによってリヤフォークに取り付けることが出来る。ブラケットは端が丸められていなければならない。ボルトオンの際のスクリューは突出してはならない。
- 59.03.4 リヤサスペンションユニット

リヤサスペンションユニットは変更及び、位置の移動をしてもよいが、同じ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、またはモノ）。

リンケージは、公認車両に装着されているものから改造・変更されてもよいし、別のものに変更されてもよい。

59.03.5 ホイール

ホイールとその関連部品は、車両公認時に装着されているものから改造又は、別の物に交換されてもよい。カーボンファイバー、またはカーボンコンポジットホイールは、製造メーカーが公認車両にこのタイプのホイールを装着している場合を除いて許可されない。

ベアリング、シール、およびアクスルは車両公認時に装着されているものから改造、変更されてもよいし、別のものに交換されてもよい。

直径16インチ未満のホイールリムは許可されない。

フロントホイールリムの最大幅：4.00インチ

リヤホイールリムの最大幅：6.25インチ

59.03.6 ブレーキ

フロントマスターシリンダーは、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。

リヤマスターシリンダーは、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。

フロントキャリパーは、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。

リヤキャリパーは、公認車両に装着されているものから改造、又は、別のものに交換されてもよい。

ブレーキパッド、またはブレーキシューは、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。

フロントまたはリヤ油圧ブレーキラインは変更されてもよい。ただしフロントブレーキラインの、左右のキャリパーへの分岐点は、ロアフォークブリッジよりも上に位置しなくてはならない。

ブレーキディスクは、モーターサイクルの車両公認時に装備されているものから変更または交換することができる。鉄素材のみがブレーキディスクに採用できる。ブレーキキャリパーへの特殊合金素材（例：アルミニウムベリリウム等）の使用は認められない。

59.03.7 タイヤ

タイヤは、公認車両に装備されているものから別のものに交換されてもよい。

タイヤウォーマーの使用が許可される。

59.03.8 フットレスト/フットコントロール

フットレスト/フットコントロールの位置は移動してもよい。

フットレスト/フットコントロールはリヤ・アクスルの前に設けなくてはならない。

フットレストはリジットにマウントされたものか、あるいは通常の位置に戻すデバイス（装置）を持ったホールディングタイプ（折りたたみ式）のものでなくてはならない。フットレストの先端は、最低半径8mmの固いボール状（中空でない玉）でなくてはならない。

ホールディングタイプ（折りたたみ式）ではないスチール製フットレストの先端には、プラスチック、テフロン、あるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低半径8mm）。

- 59.03.9 ハンドルバーとハンドコントロール
ハンドルバー、ハンドコントロール、およびケーブルは公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
ハンドルバーには、エンジン・ストップ・スイッチ（キルスイッチ）を設けなくてはならない。
- 59.03.10 フェアリング（カウリング、ウインドスクリーン含む全てのボディワーク）
- a) フェアリング、マッドガードおよびストリームライニングは、原則としてメーカー出荷時の形状で車両公認時の形状に合致しなくてはならない。
 - b) ウインドスクリーンの交換は認められる。形状の変更も認められる。
 - c) フェアリングとエアボックスの間を結ぶエアダクトは車両公認時に装着されているものから改造されても交換されてもよい。
 - d) フェアリング下部は、エンジン破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジン・オイルおよびエンジン・クーラント総量の最低半分（最低5ℓ）を保持できる構造でなくてはならない。フェアリング下部（オイル受け）の端部は、フェアリングの最下端から最低50mm以上、上になければならない。（「最低50mm」に関しては99年から全日本／エリアも義務付けとなった。）
 - e) フェアリング下部には、直径25mmの孔を最高二つまで設けてもよい。この孔はドライ・コンディションの時には閉じられなくてはならず、競技監督がウェット・レース・コンディションだと宣言した時にのみ開かれなくてはならない。
 - f) ホイール交換用のエレベーター（スタンド）を採用するため、およびフレームやエンジンにプラスチック製プロテクティブ・コーンを装着するために、フェアリングへの最低限の変更が許可される。
 - g) オイルクーラーに導入するエアーの量を増大するために、フェアリングにドリルで孔を開けることが許可される。直径10mm以上の大きな孔はメタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆わなくてはならない。メッシュは周囲の材質にマッチするようにペイントされなくてはならない。
 - h) フロントマッドガードは、原則としてメーカー出荷時の形状で、車両公認時の形状に合致していなくてはならない。
 - i) 冷却効率を上げるために、フロントマッドガードにドリルで孔を開けることが許可される。直径10mm以上の大きな孔はメタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆わなくてはならない。メッシュは周囲の材質にマッチするようにペイントされなくてはならない。
 - j) リヤマッドガードは追加又は、取り外してもよい。
 - k) フロントマッドガード、リヤマッドガード、およびフェアリングの材質は、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
露出しているエッジ部分はすべて丸められなくてはならない
000頁事項01.45—ストリームライニング（カウリング）を参照。
- 59.03.11 燃料タンク
側面からオリジナルの外観形状が車両公認時のものに合致していれば、公認時のタンクを改造して最大容量を達成することが許可される。
タンクの各側の間クロスオーバーラインを設けることが許可される（最大内径10mm）。
燃料タンクには防爆材（すなわちexplosafeなど）が完全に充填されなくてはならない。
タンクブリーザーパイプのついた燃料タンクには、適切な材質でできており、最低容量250ccのキャッチタンクに放出するノンリターン（戻らない）バルブが装備されな

くてはならない。

燃料タンクファイラーキャップは、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。

燃料キャップは、閉じられている状態では漏れない構造になっていなくてはならない。さらに、どのような場合にも事故で開かないように保たれていなくてはならない。ブラクティスで使用されたものと同じサイズの燃料タンクがイベントの期間中ずっと使用されなくてはならない。

燃料タンク構造の材質は、公認車両に使用されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。

カーボンファイバー、アラミドファイバー又はファイバークラス素材は燃料タンク構造の材質に認められない。

59.03.12 シート及びシートカウル

シートは、認証モーターサイクルに装備されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。

シート周辺のリヤボディワークの上部分をシングルシートに改造することができる。この場合シートカウルは、リヤゼッケンプレートと一体の構成になっていなくてはならない。前後および両側面からの外観形状は、原則として車両公認時のものと合致しなくてはならない。

シートカウル、またはリヤカウルは、正常な数字が表示できなくてはならない。

冷却効率を上げるためにシートカウル、またはリヤカウルにドリルで孔を開けることが許可される。10mm以上の大きな孔はメタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆わなくてはならない。メッシュは周囲の材質にマッチするようにペイントされなくてはならない。

露出しているエッジ部分はすべて丸められなくてはならない。

シートの構造の材質は、公認車両に使用されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。

59.03.13 ラジエーター／オイルクーラー

オリジナルのラジエーター、またはオイルクーラーは、公認車両に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

ラジエーター、またはオイルクーラーを追加してもよい。

オイルクーラーはリヤマッドガードの上、またはそれ以上高い位置に設けられてはならない。

マシンの前、後ろ、および側面からの外観形状はラジエーターまたはオイルクーラーを追加したあとでも、原則として車両公認時のものと合致していなくてはならない。

59.03.14 エアボックス

エアボックスは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい（レース用スペシャルデザインが許可される）。

エアフィルターエレメントは取り外してもよい。

エアボックスはインダクションベルマウス（エアファンネル）とすべてのエンジンブリーザー・チューブの周囲を完全に密閉すること。エアはベルマウス・リップ（エアファンネルの縁）の一番低い位置より上からのみ吸気できるようにされなくてはならない（154頁図A参照）。キャブレションインストルメントは、完全にエアボックスの中に収めることもできる。

エアボックスドレーンが密閉されなくてはならない。

すべてのスーパーバイクモーターサイクルはクローズド・ブリーザー・システムが義

務づけられる。オイルブリーザー・ラインはエアボックスに連結され、ここに放出されなくてはならない。

ブリーザー・システム（エアボックス+ブリーザーオイルコレクターボックス）は、ドレーンパイプが詰まった時に、排出液を最低1000cc保持できるものとする。

59.03.15 キャブレター

キャブレションインストルメントは公認車両に装備されたものとは異なる特別公認レーシングタイプに交換することができる。174頁事項59.01.3を参照

キャブレションインストルメントの数は公認時のままとする。

キャブレションインストルメントの研磨および軽量化は許可されない。

バタフライの交換、またはモディファイは禁止される。

キャブレタージェット、ニードル、およびスロットルバルブは別のものに交換されてもよい。

ベルマウス（エアファンネル）は、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

59.03.16 フュエルインジェクションシステム

スロットルボディは、車両公認時に装備されたものとは異なる特別公認レーシングタイプに交換することができる。174頁事項59.01.3を参照

キャブレションインストルメントの数は公認時のままでなくてはならない。

キャブレションインストルメントの研磨および軽量化は許可されない。

フュエルインジェクターは車両公認時に装着されたものとは異なる特別公認レーシングタイプに交換することができる。

バタフライの交換、またはモディファイは禁止される。

フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリーおよびフラッシュRAMは変更することが出来る。

フュエルポンプとプレッシャー・レギュレーターはモディファイされてもよいし、改造、変更されてもよい。

59.03.17 燃料供給

フュエルラインは別なものに交換することができる。

フュエルベント・ラインは別なものに交換することができる。

フュエルフィルターを追加することができる。

フュエルコックは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

59.03.18 エンジン

公認時のエンジンデザインコンセプトを変更することはできない。

クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッド、およびギヤボックスハウジングの材質とキャストリングは公認時のものを用いる。クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッドおよびギヤボックスハウジングの材質は溶接によってのみ追加され、機械加工でのみ削減できる。

カムドライブの方法は公認車両と同じでなくてはならないが、通常の販売ルートを通じてコンプリートキットが入手できる場合は例外とする。相当数のコンプリートキットが販売され、レーシングスベアパーツブックに記載されていなくてはならない。

バルブリテンションの方法は公認車両と同じでなくてはならない。（公認車両に装着されている場合を除いて、エアバルブ・リテンション装置は許可されない）。

エンジン内部の動くパーツ、ギヤボックスパーツ、およびクラッチパーツは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。材質

の変更も許可される（改造、変更が許可されていない特定の部分に含まれる部品を除く）。

キャブレションインストルメントを除くエンジンパーツの研磨と軽量化は許可される（改造、変更が許可されていない特定の部分に含まれる部品を除く）。

59.03.19 シリンダーヘッド

シリンダーヘッドは公認時のままでなくてはならない。改造は許可される。

シリンダーヘッドは公認時の材質とキャスティングが使用されなくてはならない。シリンダーヘッドの素材は溶接による追加および、機械加工による切削のみ許可される。バルブ、ポート（インテークおよびエキゾースト）の数を含む吸排気システムは、公認時のままでなくてはならない。

通常、個人的な調整と考えられるガスフロー、シリンダーヘッド（燃烧室を含む）の修理のような、シリンダーヘッドのポーティング、研磨は許可される。

圧縮比は自由とする。

燃烧室はモディファイしてもよい。

バルブは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

バルブシートは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

バルブガイドは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

バルブスプリングは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

バルブリテーナーは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

59.03.20 カムシャフト

カムシャフトは、車両公認時に装備されているものから改造、変更されてもよいし、別なものに交換されてもよい。

59.03.21 カムスプロケット、またはカムギア

カムスプロケット、またはカムギアは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

59.03.22 クランクシャフト

クランクシャフトは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

クランクシャフトのストロークは公認時のままでなくてはならない。

研磨または軽量化が許可される。

クランクシャフト、ロッド、およびピストンのバランス取りが許可される。

59.03.23 オイルポンプおよびオイルライン

オイルポンプ及びオイルラインは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

正圧のかかるオイル・ラインは、もし交換されるならば金属強化構造のもの又は、ネジ式のコネクターを持つものを使用しなくてはならない。

59.03.24 コンロッド

コンロッド（コネクティングロッド）は、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。カーボンコンポジット、またはカーボンフ

- ファイバー材質は許可されない。
研磨または軽量化が許可される。
コンロッドのバランス取りが許可される。
- 59.03.25 ピストン
ピストンは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
ピストンのバランス取りが許可される。
研磨または軽量化が許可される。
- 59.03.26 ピストンリング
ピストンリングは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 59.03.27 ピストンピンとクリップ
ピストンピンとクリップは、車両公認時に装備されているものから改造、変更されてもよいし、別なものに交換されてもよい。
- 59.03.28 シリンダー
シリンダーは公認時の材質とキャスティングが使用されなくてはならない。シリンダーの素材は溶接による追加、機械加工による切削のみ許可される。スリーブまたはライナーの材質の変更は認められる。表面加工は認められるが、ボアは公認時のままでなくてはならない。
- 59.03.29 クランクケース／ギヤボックスハウジング
クランクケースとギヤボックスハウジングには公認時の材質とキャスティングが使用されなくてはならない。クランクケースとギヤボックス・ハウジングの素材は溶接による追加、機械加工による切削のみ許可される。
- 59.03.30 トランスミッション／ギヤボックス
すべてのトランスミッション／ギヤボックスレシオは自由とする。
プライマリーギヤレシオは自由とする。
ギヤの最大数は6速に制限される。
クイックシフトシステムのようなものをギヤボックス、またはセレクター機構に追加することが許可される。
カウンターシャフトプロケット、リヤホイールプロケット、チェーンピッチとチェーンサイズは変更できる。
- 59.03.31 クラッチ
クラッチスプリングは変更できる。
フリクションディスクとドライブディスクは変更できる。
クラッチタイプと作動方法は、車両公認時に装備されているものから改造、変更されてもよいし、別のものに交換されてもよい。
- 59.03.32 イグニッション／エンジンコントロールシステム
イグニッション／エンジンコントロールシステムは、モディファイされてもよいし、交換されてもよい。
スパークプラグとプラグワイヤーは別なものに交換することができる。
- 59.03.33 ジェネレーター
ジェネレーター、電気式、手動式の始動装置（キックレバー、キックペダル、スタータークランクギヤ、スターターシャフト等）は、車両公認時に装備されているものから改造、変更されてもよいし、別なものに交換されてもよい。

2002年予告

セルモーターの装着が義務となる。

59.03.34 エキゾーストシステム

エキゾーストパイプとサイレンサーは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

59.03.35 下記のアイテムは車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

- ・潤滑油、ブレーキフルード、サスペンションフルード。
- ・スパークプラグ、およびプラグキャップ。
- ・インナーチューブ（装着される場合）またはインフレーションバルブ。
- ・ホイールのバランスウェイト（取り外し、交換、追加）
- ・いかなるブランドのベアリング（ボール、ローラー、テーパー、ブレイン等）。
- ・ファスナー（ナット、ボルト、スクリュー類）
- ・エレクトロニックデバイス、電気ケーブル、コネクター、バッテリー、およびスイッチ
- ・外部の表面加工、およびアカール

59.03.36 下記のアイテムは取り外すことができる

- ライトとリフレクター
- 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- ホーン
- ナンバープレートブラケット
- ツールボックス
- タコメーター
- スピードメーター（およびホイールスベーター）
- ラジエターファンとワイヤー
- パッセンジャー用フットレスト
- パッセンジャー用グラブレール
- チェーンガード

59.04 下記のアイテムは変更されなくてはならない

モーターサイクルには、始動しているエンジンおよび、その他のすべての電気部品を停止することのできる効果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（グリップを握った状態で手の届く距離になくてはならない）。

スロットルコントロールは手で握っていない時には自動的に閉じるものでなくてはならない。

電動燃料ポンプは、レースでの事故の際に自動的に作動する回路遮断システムを介してなくてはならない。

電動燃料ポンプの設計には、車検の時にテストできるように回路遮断のテスト機能が設けられていなくてはならない

セーフティバー、センタースタンド、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、そのままであればならない）。

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。外部オイルフィルタースクリューおよびオイルフィルターボルトでオイルキャピティ（オイルパン）に進入するものは、す

べて安全にワイヤーロックされなくてはならない。

ブリーザーパイプ、またはオーバーフローパイプが装備される場合、排出はそのパイプの排気口からなされなくてはならない。公認時のクローズドシステムは維持されなくてはならず、大気へ排出することは禁止される。

オイルブリーザーパイプが装備される場合、排出は簡単に手の届く位置に設けられたキャッチタンクにされなくてはならない。

キャッチタンクは、レース前に空にされなくてはならない。

オイルクーラーは、リヤ・マッドガードの上、またはそれ以上高い位置に設けられてはならない。

キャッチタンクの最低サイズは、ギヤボックスブリーザーパイプの場合250cc、エンジンブリーザーパイプの場合500ccとする。

すべての4ストロークモーターサイクルには、クローズドブリーザーシステムが採用されなくてはならない。オイルブリーザーラインはエアボックスに連結され、これに排出されなくてはならない。

ヘッドライト、リヤライト、およびウインカーは取り外さなくてはならない。これらを外したあとの穴は、適切な材質で覆わなくてはならない

59.05 追加の装備

車両公認時にはない、追加の装備を設けることができる（すなわちデータ収集器具、コンピューター、記録機器等）。しかしながら、事項01.18（テレメトリー）は守られなくてはならない。



第12章

FIM技術仕様

(モトクロス・トライアル)

モトクロス

国際A級部門は下記に示すFIM技術仕様にて開催される。よって下記に示す規則とMFJ基本仕様第9章モトクロス基本仕様に合致してはいなくてはならない。FIM技術仕様とMFJ基本仕様の間で解釈の違いが生じた場合は、FIM技術仕様を優先する。

FIM規則01章

モトクロス技術仕様

01 クラス区分

クラス	排気量範囲	最大限気筒数
85	85cc以下	1
125	100を越え125以下	1
250	175を越え250以下	—

02 出場車両

- 1) 出場の車両に制限はない。
- 2) 車両はMFJ技術規則第9章モトクロス基本仕様に示される、すべての条件に適合していなければならない。

05 重量

車両の最低重量は下記のとおりとする。(半乾燥重量)

クラス	最低重量
85	65kg
125	88kg
250	98kg

注) 半乾燥重量とは走行可能な状態から燃料を抜いた値とする。分離給油の場合のオイルは燃料とみなす。

06 公認車両が下記事項に適合していない場合、改造・変更が義務づけられる

- 1) もしプライマリーチェーンが露出している場合、安全措置としてチェーンガードを装着しなければならない。チェーンガードはいかなる場合においてもライダーがトランスミ

ッションパーツに誤って触れることがないようにガードを取りつけていなければならない。カウンターシャフトスプロケットにもガードが取り付けられていなければならない。

トライアル

国際A級・国際B級部門は下記に示すFIM技術仕様にて開催されるが、下記に示す規則とMFJ技術規則第10章トライアル基本仕様に適合していることとする。FIM規則とMFJ規則が相違する場合は、FIM技術規則を優先する。

FIM規則01章 トライアル技術仕様

01 クラス区分

国際A級

国際B級

*車両の排気量によるクラス区分は設定されない。

06 公認車両が下記事項に適合していない場合、改造・変更が義務づけられる

カウンターシャフト・スプロケットにはセーフティガードが取り付けられていなければならない。



第13章

SP クラスの仕様

(スーパープロダクション)

01 クラス区分

クラス	排気量範囲	2ストローク	4ストローク	最大限気筒数	最大限変速段数
400	250を越え400以下	×	○	4	6
250	125を越え250以下	○	×	2	6
250F	125を越え250以下	×	○	4	6
125	80を越え125以下	○	○	1	6
85	50を越え85以下	○	○	1	6
50	50以下	○	○	1	6

02 出場車両

- 1) 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、又はSP用コンプリートマシンとしてMFJが公認したもの。
- 2) 車両は国内競技規則およびロードレース基本仕様(第8章)に示されているすべての条項に適合していること。
- 3) 車両のホイールリムの最大幅は下記のとおりとする。

クラス	最大幅フロント	最大幅リヤ
400以下	3.5インチ	4.5インチ

03 公認車両に対して下記事項は仕様の変更が出来ない

(仕様の変更とはその部品の改造、変更、寸法の変更又は取りはずしを言う)

- 1) エンジンの型式
- 2) シリンダーの数
- 3) ピストンストローク
- 4) シリンダー(スリーブ及びライナー含む)、シリンダーヘッド、クランクケース、ギヤボックスの材質・鋳造及び形状
- 5) クラッチの構造 *ただし04.22) 参照
- 6) エンジン内部の部品の材質
- 7) 4ストローク車のバルブの径、リフト、タイミング及び圧縮比
- 8) 2ストローク車のシリンダー、ピストンによるポートタイミング、排気デバイス、ポートサイズ、一次、二次の圧縮比
- 9) シリンダー、シリンダーヘッドのクランクケースに対する向き
- 10) 吸入、排気システムのシステム、バルブ数、ポート数、キャブレター数
- 11) クランクケースカバー類の材質・鋳造および形状

- 12) シリンダー（2サイクル）、シリンダーヘッド（4サイクル）のポートの形状、寸法
- 13) クランクシャフトアッセンブリー、ピストン
- 14) カムシャフト、バルブ、バルブスプリング、リードバルブアッセンブリー（リード単体含む）
- 16) (1) キャブレター *ただし04.16) (4)及び08.3) (1)参照
(2) マニホールドタイプのフェュエルインジェクションは公認車両に装備されているものに限って認められる。
- 17) フュエルタンク *ただし04.17) 参照
- 22) プライマリーギヤ *ただし04.22) 参照
- 23) ミッション *ただし04.23) 参照
- 27) 4ストローク車のエアクリーナーボックス *ただし04.27) 参照
- 42) リヤホイール
- 43) リヤブレーキ関係 *ただし04.43) 参照
- 44) フロントホイール
- 45) フロントブレーキ関係 *ただし04.45) 参照
- 50) フレームボディ *ただし04.50) 参照
- 51) フロントフォーク *ただし04.51) 参照
- 52) (1) リヤフォーク *ただし04.52) 参照
(2) リヤサスペンション、サスペンションのシステム *ただし04.52) 参照
- 53) ステアリングステムを含むボトムブリッジ、トップブリッジ
- 54) ストリームライニング（カウリング・ウインドスクリーンを含む全てボディワーク。以下略す。）およびマッドガード（フェンダー）の外観形状（原則として取り外すことも認められない）。ストリームライニングには、いかなるものも追加されてはならない。*ただし04.54) 参照

04

公認車両に対し下記事項の変更が出来るが、ロードレース基本仕様（第8章）には適合していることを条件とする

（03条で規制された項目の、部分的な規則緩和も含まれます）

- 12) 2ストロークエンジンにおいて、デトネーション現象からシリンダーを保護する目的の上面加工及び異金属のリング圧入（リングの断面は5mm×5mm程度）およびシリンダーヘッドへの異金属の挿入。ただし、この加工によりシリンダー・シリンダーヘッドの寸法、形状が変更されてはならない。（※シリンダーヘッドは寸法、形状の確認をする目的で登録制となっている。MFJ登録部品のみ使用できる）
- 16) (1) キャブレターのセッティング（取り外し可能なジェット、ニードル、スロットルバルブの範囲）
(2) エアファンネルの取り付け又は寸法の変更（キャブ本体は除く）
(3) リストリクターの取り付け
リストリクターは5mmの区間に渡って最小断面積を確保するように処置されていなければならない。リストリクターの取り付け位置はキャブレターの混合気の通路内であれば自由とする。
(4) 公認キャブレターの使用（マグネシウム等高価素材のものは公認されない）
- 17) (1) フュエルタンクの給油口は改造変更出来るが位置は変えられない。
(2) フュエルパイプ、フュエルコックの変更
- 18) エキゾーストパイプ、マフラーの変更（但し音量規定に適合していること）

- 22) クラッチディスクの材質とスプリングの諸元
- 23) ミッションギヤのレシオ (但し公認部品に限られる)
- 27) (1) 2ストローク車両のエアクリーナーボックスの改造または取りはずしは許可される。
- (2) 4ストローク車両のエアクリーナーボックスの改造は、下記条件の基に認められる。いずれの場合もクロズドシステム(ブローバイガスを直接大気へ放出しない)を維持していること。
- ① 公認キャブ取り付けのための改造 (キャブ取り付け部分のみ)
 - ② 口径φ100mm相当 (8,000mm²誤差10%) を最大とするエア吸入口の拡大
 - ③ ボックス内部の切削、取りはずし
 - ④ 公認エアクリーナーボックスへの交換 (改造は認められない)
- (3) ブローバイガスをエアクリーナーボックス内に導入する配管のための加工
- (4) エア吸入口の位置
- ① エアファンネルの一番低い箇所 (154頁の図A参照)の水平線よりも上に位置すること。
 - ② 吸入口がエアファンネルの一番低い箇所の水平線よりも下にある場合は、吸入口に至る吸入通路の底部の少なくとも一部分が、上記水平線の上に位置することを条件とする。
- (5) プリーザーシステム
 プリーザーシステム(エアクリーナーボックスおよびその他のオイルキャッチタンク)は、ドレインパイプが詰まった場合、合計で最低1,000ccの排出液を確保できる容量を持つこと。
- 43) リヤブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更
- 45) フロントブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更
- 48) タイヤは変更出来るがMFJ公認SP用タイヤに限られる。ウエット時はMFJ公認SP用レーシングレインタイヤの使用が認められる。
- 50) (1) フレームボディーの不要なステー類のカット (但しフレームボディーの強度、剛性に全く影響を与えないこと)
- (2) 車両公認時に装着されたステップは、突起物を取り外し車検長の許可を受ければ、その使用が認められる。
- 51) (1) フロントサスペンションのスプリングの変更
- (2) フロントフォークの剛性アップの為のスタビライザーの取り付け
- 52) (1) リヤサスペンションのスプリングの変更
- (2) スタンドブラケットの取り付け、および取り付けのための加工
- (3) リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付けのための加工
- 53) ハンドルバーの変更
- 54) (1) カウリングの材質 (但しカーボン、ケブラー強化繊維等の高価素材を除く)
- (2) ラジエター、オイルクーラー等にエアーを取り入れるためのドリルによる穴開けは許可される。(直径10mm以下に限る)
- (3) 雨天時、寒冷時の追加カバー類は、以下の条件で許可される。
- ① ライダーのナックル部分をカバーするもので、必要最小限のものである。
 - ② ストリームライニング (カウリング) と別構造で、取り外すことができる。
 - ③ ハンドルバーの位置がどこにあっても、カバーとの間に最低20mmの間隔がある。
- (4) ストリームライニング下部は、エンジン破損時にエンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジンクォーラント総量の最低半分を保持できる構造とすることが望ましい。
- 55) (1) シートカウルの形状・材質 (但しカーボン、ケブラー強化繊維等の高価素材を除く)の変更。

- (2) マッドガード（フェンダー）は、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。
- 58) 公認ロードレースではMFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。
仕様の詳細はMFJ技術規則第7章ガソリン・オイル・クーラントの項（146頁）参照。
※大会特別規則により、ガソリンの銘柄および供給方法が指定された場合、これに従わなくてはならない。
- 59) すべての部品に関して調整・仕上げは認められる。
調整とは各部品の単品またはアッセンブリーコンプリートの状態で個々のまたは合計の公差内で意図的に選定すること（メタル合わせ、タベットクリアランス、点火時期等）をいう。
仕上げとは各部品の基準寸法内で表面粗度を向上させる作業をいう（コンロッドみがき、ピストンみがき、シリンダーヘッドの燃焼室みがき等）2サイクル、4サイクルともにポートについては、バリ取り、カーボン除去に限り認められる。
シリンダーポート、シリンダーヘッドポートにおけるバリとは以下のものを指す。
① 型合わせバリ ② シリンダー加工バリ（図参照）
「ポート内のザラつき」は錆ハダと解釈し、切削、研磨は認められない。
- 60) (1) 不要なステー類（シートレールの一部含む）のカット。
(2) 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。



05 重量

SPクラスの最低重量は下記のとおりとする（半乾燥重量）。

クラス	最低重量	クラス	最低重量
400	145kg	250F	130kg
250	115kg	125	95kg

注）半乾燥重量とは走行可能な状態から燃料を抜いた値とする。分離給油の場合のオイルは燃料とみなす。

06 公認車両が下記事項に適合していない場合、改造・変更が義務づけられる

- 16) (1) キャブレターのサイズ（気筒あたりの最大径）

クラス	最大径サイズ	クラス	最大径サイズ
400	直径32mm相当以下	250F	直径31mm相当以下
250	直径32mm相当以下	125	直径32mm相当以下

注）キャブサイズとはキャブレターの吸入混合気通路の最小断面積部分の面積が上記サイズ相当以下であること。この場合、ジェットニードル、バタフライシャフト、バルブ、スロットバルブ等の形状、断面積は考慮されないものとする。マニホールドタイプのフェルインジェクションへのキャブサイズ制限値も同様とする。

- (2) 規制値を越えるキャブレター装着車両については公認キャブレターに交換するか、リストラクターによって口径を調整しなければならない。
- 17) (1) フュエルタンクの給油口を改造した場合、ノンリターンバルブ付きのオーバーフローパイプとキャッチタンク（250cc以上）の取り付け。
(2) 電動式フュエルポンプを装備している場合は、転倒の際にただちにフュエルポンプ

SPクラスの仕様

が自動的に停止する装置を備えていなければならない。

- 19) ラジエターのオーバーフローパイプとキャッチタンクの取り付け (250cc)。
- 27) (1) エンジンブリーザーのキャッチタンク取り付け (容量は4サイクル車は500cc以上、2サイクルは250cc以上)。
(2) 4ストローク車両のキャッチタンクからのブローパイガスはエンジンに再吸入させること (154頁参照)。
- 32) エンジンキルスイッチの取り付け (ハンドルを握って操作可能な位置に取りつけなければならない)。
- 36) 灯火器のレンズの処置また取り外し。
- 38) 保安部品 (スタンド、バックミラー、補助ステップ、ウインカー類) の取り外し。
- 56) エンジンのすべてのオイルドレンボルト、及び外部部品のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。

07 いかなる場合も禁止される事項

- 29) 改造・変更にあたって特殊な材料の使用 (チタニウム合金、カーボン、ケブラー強化繊維等の高価な材料) (カーボンサイレンサーは完全禁止)。
- 42) リヤホイールスピンドル構造に軽合金の使用。
- 44) フロントホイールスピンドル構造に軽合金の使用。
- 48) タイヤへの追加工。
- 53) ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用。
- 58) ガソリンの仕様及び供給方法は制限される。(ガソリン・オイル・クーラントの項146頁、ロードレース規則50頁⑫ - 11参照)

08 MFJへの公認手続き・条件

- 1) 車両は一般公道用として定められた台数以上を出荷し発売日が明確になっていること。
*最低台数は第6章第2条完成車公認 (144頁) 参照
- 2) 技術委員会は毎月第4火曜日に開催され、そこで公認された車両はすでに発売されている車両の場合は会議日から2ヶ月後の同日付けで公認発効。発売日が会議日以降の場合は発売日から2ヶ月後の同日付けで公認発効する。
- 3) 車両は以下の条件に適合している事
(1) キャブレターのサイズ (気筒あたりの最大径)

クラス	最大限サイズ	クラス	最大限サイズ
400	直径32mm相当以下	250F	直径31mm相当以下
250	直径32mm相当以下	125	直径32mm相当以下

注) キャブサイズとはキャブレターの吸入混合気通路の最小断面積部分の面積が上記サイズ相当以下であること。この場合、ジェットニードル、バタフライシャフト、バルブ、スロットバルブ等の形状、断面積は考慮されないものとする。マニホールドタイプのフェルインジェクションへのキャブサイズ制限値も同様とする。

- (2) 規制値を越えるキャブレター装着車両については公認キャブレターに交換するか、リストラクターによって口径を調整しなければならない。
- (3) ホイールリム最大幅

クラス	最大幅フロント	最大幅リヤ
400以下	3.5インチ	4.5インチ

- (4) 01条のクラス区分に適合していること (排気量内にあること)。
- 4) 専用コンプリートマシンはそのベース車両が公認車両であることを条件とする。

09 音量規定

FIM方式で測定し99dB/A以下であること。レース終了後は3dB/Aの誤差値が認められる。

10 互換性

フレーム打刻型式とエンジン打刻型式のいずれも同一のモデル内にあつては、一切の追加工なしで単品またはアッセンブリーで組みつけ可能な部品は相互に交換が認められる。

注) コンプリートマシンはベースマシンと型式が異なるが互換性が認められる。

(コンプリートマシンのベース機種 of 打刻型式に基づき判断される。)

'92年度までに公認を受けた車両は互換性の対象から外される。

('92年度末を区切りとして、この前後にまたがった組み合わせは禁止される)



第14章

耐久レースの追加仕様

(国内の各クラス)

01 クラス区分

一般生産車両をベースとしたMFJ公認車両で行われる。スーパーバイクはFIM公認車両とする。

02 出場車両

- 1) 一般生産型車両でMFJが公認し、参加しようとする各クラスの仕様に適合していること。
- 2) ロードレースの基本仕様に合致していること。
- 3) 耐久用の仕様を満たしていること。

05 重量

それぞれの定められたスプリントレース用の最低重量に3kgを加えることとする。

灯火類の装備を義務づけられる耐久レースでは、定められたスプリント用の最低重量に5kgを加えられる。

11 耐久仕様

- 1) 車両には確実に作動するスタート装置が装備されていなくてはならない。
- 17) (1) フュエルタンクは給油口を改造することは認められるが、位置は変えられない。
(2) 給油口は最大直径62.5mmとし、2ヶ所取り付けが許可される。
(3) 最大容量を増やすための燃料タンクの改造は許されるが、サイドからの外観形状は変えられない。また、タンクの材質は車両公認時のものから変更できない。
(4) フュエルフィルターキャップをクイックフィルタイプに変更することが許可される。
SP400 18ℓ以下
SP250 18ℓ以下
ST600/SS600は大会特別規則に定める。
(5) 燃料は、マシンにしっかりと固定されたひとつのタンク内に入れられるものとする。シートタンク、および補助タンクは禁止される。すべての競技において給油のために簡単に脱着できる取り換えタンクを使用することは厳禁される。
- 19) ST600クラスにおけるラジエターの交換は認められる。またラジエターにエアを取り入れるためのカウルへのドリルによる穴開けは認められる。(直径10mm以下に限る)
- 31) (1) レースが夜間にかかる場合は公認された発電・充電装置を備えてあること。これらはレース期間中及びレース後の車検において正常に作動するものであること。
(2) 灯火器はヘッドライト、ストップランプは正常に作動すること。またエキストラのラ

- イトを追加することは認められる。
- 42) ホイールの交換を容易にするための改造は、各々クラスの改造範囲でなければならない。
 - 43) ブレーキ廻りのメンテナンス性向上のための改造は、各々のクラスの改造範囲内でなければならない。
 - 44) フロントマッドガードは、車両公認時のものでなければならない。但し耐久の場合、フロントマッドガードのマウント位置の変更は認められる。この場合充分安全を考慮しなければならない。柔軟な素材を使用してはならない。
 - 49) ジャッキアップのための装置は一部をマシンに取りつけてもよいが、ストリームライニングから外側にあってはならず、レース期間中確実に固定されていること。これらはマシンの重量に含まれるものとする。
 - 50) フロント/リヤホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロック又はリヤフォーク（スイングアーム）にボルト止めされなければならない。これをするためのフェアリングのカットは認められる。但し、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5mm以上なければならない。
 - 54) ウィンドスクリーンの高さは自由とする。



第15章

国内ロードレース GP クラスの仕様

(地方選手権)

車両規則是選手権ごとに下表のように適用される。特に国内ライセンスでは地方選手権とエリア選手権の両方に出場できるので、仕様の違いに注意すること。

選手権ごとの車両規則の適用

選手権	ライセンス区分	適用される車両規則	参照頁
地方選手権	国内ライセンス(NAT)	国内ロードレースGPクラスの仕様(第15章)	193頁~196頁
エリア選手権	国内ライセンス(NAT) 国際ライセンス(INT)	FIM規則01章GPフォーミュラの技術仕様	168頁~182頁
全日本選手権	国際ライセンス(INT)	スーパーバイク規則(全日本選手権・エリア選手権へ適用)	

01 クラス区分

クラス	排気量範囲	最大限気筒数	最大限変速段数
50	~50以下	1	6
85	50を越え 85以下	1	6
125	100を越え125以下	1	6
250	175を越え250以下	2	6

02 出場車両

- 1) 車両は市販レーサーまたは一般生産型車両でMFJが公認したもの。
- 2) 車両は国内競技規則およびロードレース基本仕様(第8章)に示されているすべての条項に適合していること。
- 3) 車両のリム幅(最大限リム幅)は下記のとおりとする。

クラス	最大幅
50	3.5インチ
85	3.5インチ
125	3.5インチ
250	5.5インチ

- 4) 車両のキャブサイズは下記のとおりとする。

クラス	最大限サイズ
250	直径39mm相当以下
125	直径39mm相当以下

- (1) キャブサイズとはキャブレターの吸入混合気通路の最小断面積部分の面積が上記サイズ相当以下であること。この場合、ジェットニードル、パタフライシャフト、バルブ、スロットバルブ等の形状、断面積は考慮されないものとする。
マニホールドタイプのフュエルインジェクションへのキャブサイズ制限値も同様とする。
- (2) 規制値を越えるキャブレター装着車両については公認キャブレターに交換するか、リストラクターによって口径を調整しなければならない。

03 公認車両に対して下記事項は仕様の変更が出来ない

(仕様の変更とはその部分の改造、変更、寸法の変更または取りはずしを言う)

- 1) エンジンの型式
- 2) シリンダーの数
- 3) ピストンストローク
- 4) (1) クランクケース *ただし04.4) 参照
(2) 市販レーサーのシリンダー、シリンダーヘッド *ただし10条参照
- 10) バルブ数、ポート数、キャブ数
- 16) キャブレター *ただし04.16) 及び10条参照
- 29) 特殊な高価な材質の使用 (チタニウム合金)
- 50) (1) 市販レーサーのフレームボディ
(2) 一般市販車のフレームボディ *ただし04.50) 参照
- 51) 市販レーサーのフロントフォーク *ただし04.51) 及び10条参照
- 52) 市販レーサーのリアフォーク及びサスペンションとリンク *ただし04.52) 及び10条参照

04 公認車両に対して下記事項の変更が出来るが、ロードレース基本仕様(第8章)に適合していることを条件とする(03条で規制された項目の、部分的な規制緩和も含む)

- 4) クランクケースの切削による加工
- 12) (1) シリンダーの切削によるポートタイミングとポートエリアの変更。
(2) シリンダーヘッドの切削による圧縮化、燃焼室の形状変更。
(3) 2ストロークエンジンにおいて、デトネーション現象からシリンダーを保護する目的の上面加工及び異金属のリング圧入(断面は5mm×5mm程度)。ただし、この加工によりシリンダーの寸法、形状が変更されてはならない。
- 16) キャブレターのセッティング(取り外し可能なジェット、ニードル、スロットルバルブの範囲)。
- 50) (1) フレームボディの補強(ただし一般生産車両に限り認められ、市販レーサーにはできない)
(2) 不要なステー類の取りはずし。ただしフレームボディの強度、剛性に全く影響を与えないこと(ただし一般生産型車両に限り認められ、市販レーサーにはできない)
- 51) フロントサスペンションのスプリングの変更。
- 52) (1) リヤフォークの補強とリヤサスペンションのスプリングの変更。
(2) スタンドブラケットの取り付け、および取り付け目的の加工。
(3) リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付けのための加工。
- 58) 公認ロードレースにはMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなければならない。
1997年1月1日以降はMFJの定める無鉛に制限され、AVガス、航空機用燃料等は使用できなくなっている。
仕様の詳細はMFJ技術規則第7章ガソリン・オイル・クーラントの項(146頁)参照。
※大会特別規則により、ガソリンの供給方法が指定される場合がある。
- 59) すべての部品に関して調整・仕上げは認められる。
調整とは各部品の単品またはアッセンブリーコンプリートの状態で個々のまたは合計の

公差内で意図的に選定すること（メタル合わせ、タペットクリアランス、点火時期等）
 仕上げとは各部品の基準粗度を向上させる作業をいう（ポートみがき、コンロッドみがき、燃焼室みがき等）

- 60) フレームボディとリヤフォークを除き、軽量化の為の改造はできるが、最低重量以上であること。

05 重量

1) GPクラスの最低重量は下記のとおりとする（半乾燥重量）。

クラス	最低重量
50	70kg
80	70kg
125	70kg
250	100kg

注) 半乾燥重量とは走行可能な状態から燃料を抜いた値とする。
 分離給油の場合のオイルは燃料とみなす。
 ダミーウェイトによる調整は認められない。

06 公認車両が下記事項に適合していない場合、改造変更が義務付けられる

- 16) (1) キャブレターのサイズ（気筒あたりの最大径）

クラス	最大径サイズ
250	直径39mm相当以下
125	直径39mm相当以下

- 17) (1) フュエルタンクの給油口を改造した場合、ノンリターンバルブ付きのオーバーフローパイプとキャッチタンク（250cc以上）の取り付け。
 (2) 電動式フュエルポンプを装備している場合は転倒の際にただちにフュエ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。
- 19) ラジエーターのオーバーフローパイプとキャッチタンクの取り付け（250cc以上）。
- 27) (1) エンジンブリーザーのキャッチタンクの取り付け（4サイクル車は500cc以上、2サイクルのギヤボックスからのブリーザーは250cc以上）。
 (2) 4サイクル車両のキャッチタンクからのブローバイガスはエンジンに再吸入させること。
- 32) エンジンキルスイッチの取り付け（ハンドルを握って操作可能な位置に）。
- 36) 灯火器のレンズの処理または取り外し。
- 38) 保安部品の取りはずし。
- 56) すべてのオイルドレンボルト及び外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。

07 いかなる場合も禁止される事項

- 29) 改造変更にあたって特殊な材料の使用（チタニウム合金）
- 42) リヤホイールスピンドル構造に軽合金の使用
- 44) フロントホイールスピンドル構造に軽合金の使用
- 53) ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用
- 58) ガソリンの仕様及び供給方法は制限される。（ガソリン・オイル・クーラントの項146頁、ロードレース規則50頁12-11参照）
- カーボンブレーキ及びカーボンホイールの使用は認められない。

08 MFJへの公認手続き、条件

- 1) 車両は一般公道用として定められた台数以上を出荷し発売日が明確になっていること、または競技専用車両（市販レーサー）として定められた台数以上を出荷し発売日が明確に

国内ロードレースGPクラスの仕様

なっていること。

*詳細はMFJ技術規則第6章公認制度(144頁)参照

- 3) 車両は以下の条件に適合していること。
- (1) キャブレターのサイズ(気筒あたりの最大径)

クラス	最大径サイズ
250	直径39mm相当以下
125	直径39mm相当以下

- (2) 最大限リム幅

クラス	最大限
50	3.5インチ
80	3.5インチ
125	3.5インチ
250	5.5インチ

- (3) 01条のクラス区分内にあること

09 音量規定

- 1) FIM方式で測定し105dB/A以下のこと。
2 サイクルは13m/s、4 サイクルは11m/sのピストンスピードとする。
レース終了後は3 dB/Aの誤差値が認められる。

10 互換性

- 1) フレームの打刻型式とエンジン打刻型式のいずれも同一のモデル内にあることは一切の追加加工なしで単品またはアッセンブリーで組みつけ可能な部品は相互の交換が認められる。
注) コンプリートマシンはベースマシンと型式が異なるが互換性が認められる。
(コンプリートマシンのベース機種種の打刻型式に基づき判断される)
- 2) 下記の部品は同一メーカー同士でかつ公認車両であれば流用することが出来る。
- (1) ミッションアッセンブリーまたは単品
 - (2) フロントフォークアッセンブリーまたは単品
 - (3) リヤサスペンションユニットおよびリンク関係
 - (4) リヤフォーク
 - (5) キャブレター
 - (6) シリンダー
 - (7) シリンダーヘッド
- 3) 公認部品として下記の部品またはアッセンブリーが認められる。
- (1) フロントフォークアッセンブリーまたは部品
 - (2) リヤサスペンションユニット、アッセンブリーまたは部品
 - (3) リヤフォーク
 - (4) キャブレター
 - (5) シリンダー
 - (6) シリンダーヘッド
- 注) 部品公認申請条件を満たしていること。

第16章

国内モトクロスの 仕様

(国際B級、国内A級、国内B級・ジュニア・レディス)

市販レーサーを基本に参加者のコストを抑制、安全性の保持、更に公平性を維持しながらハイレベルなレースを指向し全ての参加者が充足感をえられるレースとすることを基本理念とする。

01 クラス区分

クラス	エンジン排気量		最多気筒数	最多変速段数	国際B級 国内A・B級	ジュニア ・レディス
	2ストローク	4ストローク				
85	51cc~85cc	—	1	6	×	○
125	~125cc	~250cc	1	6	○	×
250	150~250cc	251~550cc	1	6	○	×

02 出場車両

国内A級、国内B級、ジュニア、レディス

車両は一般市販レーサー、または一般生産型車両としMFJが公認したもの。

国際B級

車両は一般市販レーサー、またはオフロード専用車としMFJが公認したもの。

国内A級、国内B級及び国際B級共通項目

車両は国内競技規則及びモトクロス基本仕様（第9章）に示されているすべての条件に適合していること。

03 車重

1) 各クラスの最低車両重量は半乾燥重量で下記のとおり

85ccクラス	65kg
125ccクラス	88kg
250ccクラス	98kg

半乾燥重量とは走行可能な状態から燃料を抜いた値とする。

ダミーウエイトによる車重の調整は認められない。

レース後の計測においては1%の許容誤差が認められる。

04 音量

- 1) 音量の測定はFIM方式で測定する。
測定手順についてはモトクロス基本仕様01.79を参照。
- 2) 2ストローク車は下記エンジン回転数で測定し音量は98dB/A以下でなければならない。

85ccまで	8,000rpm
85ccを越え125ccまで	7,000rpm
125ccを越え250ccまで	5,000rpm
250ccを越え500ccまで	4,500rpm
500ccを越えるもの	4,000rpm

- 3) 4ストローク車の音量は94dB/A以下とする。
※全日本選手権に出場する車両（国際A・B級）の音量は98dB/A以下とする。
（全日本開催期間内に限る）
細則5全日本モトクロス選手権大会特別規則Ⅱ出場車両（100頁）参照。

05 互換性

- 1) フレームの打刻型式とエンジン打刻型式のいずれも同一モデル内にあたっては、一切の追加加工無しで単品、またはアッセンブリーで組み付け可能な部品については相互に互換が認められる。
- 2) 下記の部品は同一メーカーかつ公認車両同士で相互に互換性があれば流用することが認められる。
 - ①ミッションアッセンブリーまたは単品
 - ②フロントフォークアッセンブリーまたは単品
 - ③リヤサスペンションユニットまたはリンク関係
 - ④リヤフォークアッセンブリーまたは単品
 - ⑤キャブレター
 - ⑥シリンダーコンプリート
 - ⑦シリンダーヘッドコンプリート
 - ⑧ピストン及びピストンリング

06 公認部品

公認部品として下記の部品またはアッセンブリーが認められる。

- 1) ミッションギヤセットまたは単品
 - 2) フロントフォークアッセンブリーまたは単品
 - 3) アッパーブラケット・アンダーブラケットアッセンブリーまたは単品
 - 4) リヤサスペンションユニットアッセンブリー
 - 5) リヤフォークコンプリート
 - 6) キャブレター
 - 7) シリンダーコンプリート
 - 8) シリンダーヘッドコンプリート
 - 9) カムシャフト
 - 10) バルブ
 - 11) ピストン・ピストンリング
 - 12) クラッチバスケット・プライマリドライブ
- 注) 部品公認申請条件を満たしていること。

07 燃料

- 1) 燃料はMFJが定める無鉛ガソリンを使用しなければならない。
詳細は技術規則第7章ガソリン・オイル・クーラントの項(146頁)を参照。
- 2) 大会特別規則(全日本モトクロス特別規則等)により、ガソリンの銘柄及び供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

08 マシン仕様

以下に明記されていない全てのアイテムについては、MFJが公認した状態の仕様でなければならない。

但し、05条及び06条に適用できる項目はその条項に従って変更してもよい。

- 1) フレームボディー・リヤサブフレーム
フレームは公認車両として製造メーカーが製作した状態のものでなくてはならない。(以下公認車両の状態でなくてはならない、という)
フレームには製造メーカーの車両識別番号(シャーシ・ナンバー)が刻印されていること。
フレームボディーへの追加、削除は一切認めない。
但しサイドスタンドブラケットの削除及びエンジンガードプレートを追加するためのフレームへの改造及び補修を目的とするフレームへのガゼット追加は認められる。(詳細は項目22)を参照)
ボルトオンタイプのリヤ・サブフレームは同一車両メーカーで且つ公認車両同士であれば相互流用することが出来る。
塗装方法に制限はないが、フレーム、サブフレームへの研磨は許可されない。
- 2) フロントフォーク
フロントフォークは公認車両の状態でなければならない。但し同一車両メーカーで且つ公認車両同士であればボルトオンタイプに限り相互流用することが出来る。
フォークスプリングは変更してもよい、またスプリングの長さを調整するためのカラーを追加してもよい。
フォーククランプに対するフロントフォークの高さと位置は変更することができる。
- 3) リヤフォーク(スイングアーム)
リヤフォークは公認車両の状態でなければならない。
チェーンガイド(スリッパを含む)は変更または補強してもよい。
- 4) リヤサスペンションユニット
リヤサスペンションユニットは公認車両の状態のままでなければならない。
リヤサスペンションのスプリングは変更してもよい。
リヤサスペンションリンケージは公認車両の状態でなければならない。
但し同一車両メーカーで、且つ公認車両同士であればボルトオンタイプに限り相互流用することができる。
- 5) ホイール/タイヤ
ホイール/タイヤホイールは一般市販型ホイールと交換してもよい、但しホイールの構造は公認車両と同じものでなければならない。
タイヤサイズは規制しない。
スプロケット(エンジンスプロケット及びリヤスプロケット)は変更してもよい。
ドライブチェーンはサイズを含め自由とする。但し変更する場合はサイズ及び強度がスタンダードと同等かそれ以上のものでなければならない。

国内モトクロスの仕様

- その他詳細についてはモトクロス基本仕様（第9章）を参照。
- 6) ブレーキ
ブレーキディスクは変更してもよい。(雨天用、ドライ用)
油圧ブレーキラインは変更してもよい。
ブレーキパッドは変更してもよい。
ブレーキディスクカバーは取り付けでも、取り外してもよい。
ブレーキレバー及びブレーキペダルは変更してもよい。
その他モトクロス基本仕様を順守する。
 - 7) フットレスト
フットレストは改造して位置を変更してもよい、但しフットレストブラケットの位置は公認車両の状態でなければならない。
フットレストは溶接により補強してもよい。
その他詳細はモトクロス基本仕様を参照。
 - 8) ハンドルバー/ハンドコントロール
ハンドルバー及びハンドルグリップは変更してもよい。
ハンドルバーを変更する為にアッパーブラケット及びアンダーブラケットアッセンブリーの変更は認められる。但し、変更される部品はMFJ公認部品でなければならない。
ハンドルバーとハンドコントロールの位置は変更してもよい。
ケーブル（クラッチ、スロットル）は変更してもよい。
クラッチレバーは変更してもよい。
その他詳細についてはモトクロス基本仕様01.33、01.35及び01.37を参照。
 - 9) マッドガード（フェンダー）/サイドカバー（ゼッケンプレートを含む）
マッドガード及びサイドカバーは変更してもよい、但しカーボンファイバーの使用は禁止する。
変更するマッドガード及びサイドカバーの外観形状は基本的に公認車両の状態と同等でなければならない。
その他詳細についてはモトクロス基本仕様01.43を参照。
 - 10) フュエルタンク
フュエルタンクは公認車両のものでなければならない。
フュエルコック及びフュエルラインは変更してもよい。
フュエルベントラインは変更してもよい。
 - 11) シート
シートはライダーに合わせて変更してもよい、また形状も変更しても良い。
 - 12) ラジエーター
ラジエーターは公認車両の状態のものでなければならない。
 - 13) エアーボックス（国際B級は第16章—1国際B級の仕様参照）
エアーボックスは公認車両の状態のものでなければならない。
エアーフィルター・エレメントは変更してもよい。
雨天時の防水防泥対策は許可される。
 - 14) キャブレター
キャブレターは公認車両のものを使用しなければならない。
キャブレターのセッティングは取り外し可能なセッティングパーツ（ジェット、ニードル、スロットルバルブ、バルブスプリング等）により使用状況に適したセッティングに変更することが出来る。

- 15) シリンダーヘッド (国際B級は第16章-1国際B級の仕様参照)
シリンダーヘッドは公認車両のものでなければならない。但し、05条及び06条に準ずるものはその限りではない。
シリンダーヘッドに材質を追加したり機械加工で取り除いたり、改造してはならない、但し各ポートまたは燃焼室のカーボン除去程度のポーリッシングは認められる。
シリンダーヘッドガスケットは一般市販のものに変更してもよい、ガスケットの厚さも変更してもよい、ガスケットの変更による圧縮比の変更は認められる。
4ストローク車両のバルブはMFJの公認部品との変更は認められる。但し材質は公認車両のものと同じ材質でなければならない。
4ストローク車両のバルブスプリングは変更してもよい、但し材質は公認車両のものと同じ材質でなければならない。
- 16) カムシャフト/カムスプロケット (4ストローク車)
カムシャフトはMFJの公認部品との変更は認められる。
カムスプロケットは公認車両のままでなければならない、但しボルトオンタイプのものでタイミングを変更出来るものは、その範囲内でタイミングの変更は許可される。
カムチェーン及びカムチェーンテンショナーの変更はしてもよい。
- 17) クランクシャフト
クランクシャフトは公認車両の状態のものでなければならない。
- 18) コンロッド
コンロッドは公認車両の状態のものでなければならない。
- 19) ピストン
ピストンは公認車両のものでなければならない。
但し4ストローク車の場合はMFJの公認部品との変更は認められる。
- 20) ピストンリング
ピストンリングは公認車両の状態のものでなければならない。
但し4ストローク車の場合はMFJの公認部品との変更は認められる。
- 21) シリンダー (国際B級は第16章-1国際B級の仕様参照)
シリンダーは公認車両のままでなければならない。
但し各ポートのバリ取りやカーボン除去程度のポーリッシング (過度な表面磨きによる寸法の変更は認められない) は認められる。
2ストローク車のリードバルブAssyは変更または交換しても良い。
シリンダーヘッドとの合わせ面 (上面) の歪み是正のための表面仕上げは許可される。
(歪みの目安は0.05mmを限度とする)
- 22) クランクケースと他のエンジンカバー (ゼネレーターカバー・クラッチカバー)
クランクケースは公認車両の状態でなければならない。
クランクケース/ギヤボックス/クラッチカバー/ゼネレーターカバーを保護する目的で追加としてガードプレートを取りつけることができる。
ガードプレートを追加するためのフレームへの改造は許可される。
ガードプレートの材質にはステンレススチール/アルミニウムプレート/カーボン・ケブラー・コンポジット等を使用することができる。
- 23) トランスミッション/ギヤボックス
トランスミッション/ギヤボックスは公認車両のままでなければならない。
但しMFJ公認部品又は05条に適用したものとの変更は認められる。
カウンタースプロケットの変更は許可される。

国内モトクロスの仕様

- チェンジレバー（ペダル）は変更してもよい。
キックレバーは変更してもよい。
- 24) クラッチ
クラッチは公認車両の状態のままでなければならない。
但し下記部品は変更することができる。
フリクション・プレート
クラッチ・プレート
クラッチスプリング
4ストローク車のクラッチ・バスケット（アウター）、及びプライマリードライブギヤはMFJの公認部品と変更することが出来る。
- 25) イグニッション／エンジンコントロールシステム
イグニッション／エンジンコントロールシステムは公認車両の状態のものでなければならない。
ワイヤーハーネスの変更は許可されない。但し一般公道用車両のワイヤーハーネスは変更しても良い。
スパークプラグは変更してもよい。
ローター（マグネット）によるイナーシャフトの変更はしてもよい。
- 26) エキゾーストシステム
エキゾーストパイプ及びサイレンサーは変更しても良い。
但し音量規定に適合していること。
その他詳細についてはモトクロス基本仕様01.31を参照。

09 各部の仕上げ調整

各部の仕上げ調整とは、公認車両時の基本仕様を変更することなく各製造メーカーがマニュアルで指示している仕上げ調整をいう。

10 公認車両から変更、交換できるもの

- 1) 潤滑油、ブレーキオイル、サスペンションオイル。
- 2) ガasketとガスケットの材質。
- 3) カバー、ケース等のボルト、ナット。
- 4) ペイントの色、デカール。

11 追加の装備

下記装置は基本的に使用禁止される。

- 1) テレメトリー
- 2) その他データ収集装置

第16章-1 補則 国際B級の仕様

01 マシン仕様

- 1) エアーボックス
エアーボックスは変更、改造してもよい、エアーボックスの材質は自由とする。
- 2) シリンダーヘッド
シリンダーヘッドは公認車両の状態のものとし、下記改造が許可される。
 - ①シリンダーヘッドの各ポート及び燃焼室に関しては通常のチューニングして施されるポーティングまたはポリッシングは許可される
 - ②シリンダーヘッドガスケット面の表面加工は許可される。
 - ③圧縮比は変更しても良い（但し2ストローク車の一次圧縮比は変更出来ない）
- 3) シリンダー
シリンダーは公認車両の状態のものとし、下記改造が許可される。
 - ①2ストローク車における通常のチューニングとして施される各ポートのポーティングまたはポリッシングは許可される。
また、ポーティングによるポートタイミングの変更も許可される。
 - ②シリンダーベース面の表面加工は許可される。
その他の仕様は国内モトクロス仕様に準ずる。
- 4) エキゾーストシステム
 - ①エキゾーストパイプ及びサイレンサーは変更しても良い。
 - ②チタニウム製の材質を使用しても良い。

第16章-2 補則 50cc部門の仕様について

01 基本理念

モーターサイクルスポーツの入門クラスとして参加者のコスト抑制・安全性の保持とともに公平性を維持し、誰もが楽しみ充足感を得られるクラスとすることを基本理念とする。

02 クラス区分

クラス	エンジン排気量	最多気筒数
50	~50cc	1

03 出場車両

- 1) 車両はMFJ公認車両でなければならない。

04 公認車両に対し、下記以外の改造、変更は認められない。

- ・タイヤの変更（サイズ変更は不可）
- ・スパークプラグの変更
- ・ハンドルグリップの変更
- ・シートの変更
- ・ペイント、デカールの変更
- ・潤滑油、サスペンションオイルの変更

第17章

国内トライアルの 仕様

(国内A級、国内B級、ジュニア)

01 クラス区分

排気量によるクラス区分は特になし。

02 出場車両

- 1) 車両は市販レーサー、または一般生産型車両でMFJが公認したもの。
- 2) 車両は国内競技規則及びトライアル基本仕様（第10章）に示されているすべての条件に適合していること。

03 車両重量

最低重量は特に指定しない。

04 音量

音量規制はトライアル基本仕様に準ずる。
最大94dB/A、11m/秒で測定する。（現在のトライアル車両のエンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は5000rpmの固定回転数で実施する。）

05 公認部品

タイヤは公認タイヤに限り交換が認められる。

07 燃料

- 1) 燃料はMFJが定める無鉛ガソリンを使用しなければならない。詳細は技術規則第7章ガソリン・オイル・クーラントの項（146頁）を参照。
- 2) 大会特別規則（全日本トライアル特別規則）により、ガソリンの銘柄及び供給方法が指定される場合、それに従わなければならない。

08 マシン仕様

以下に明記されているアイテムについては、MFJが公認車両として公認した状態でなければならない。

- 1) エンジンの形式

- 2) シリンダーの数
- 3) ピストンローク
- 4) クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッドの材質、鑄造、および形状
- 10) 吸排気系のバルブ数、ポート数、キャブ数
- 42) リヤホイールスピンドルの材質
- 44) フロントホイールスピンドルの材質
- 50) フレームボディ

09 各部の仕上げ調製

全ての部品に関して、調製・仕上げが認められる。

調製とは各部品の単品またはアッセンブリーコンプリートの状態で、個々のまたは合計の公差内で意図的に選定すること。(メタル合わせ、タペットクライアンス、点火時期等)

仕上げとは各部品の基準寸法内で表面粗度を向上させる作業をいう。(ポートみがき、コンロッドみがき、ピストンみがき、燃料室みがき等)

その他フロントフォークオイル、ミッションオイル等オイル類は変更できる。

11 追加の装備

下記装置は基本的に使用禁止される。

- 1) テレメトリー
- 2) その他データ収集装置



第18章

ロードレース ジュニアクラスの仕様

(国内、フレッシュマン、ジュニア)

01 クラス区分

カテゴリー	クラス	排気量範囲	最大限気筒数	最大限変速段数
SP (スーパープロダクション)	50	~50以下	1	6
	85	50を越え85以下	1	6
GP	50	~50以下	1	6
	85	50を越え85以下	1	6

02 出場車両

- 1) 車両は市販レーサーまたは一般生産型車両でMFJが公認したもの。または一般生産型車両をベースとしたSP用コンプリートマシンとしてMFJが公認したもの。
- 2) 車両は国内競技規則及びロードレース基本仕様（第8章）に示されているすべての条項に適合していること。
- 3) ホイールリム直径が16インチ以上で、85cc以下の二輪車。

03 公認車両に対して下記事項は仕様の変更が出来ない

(仕様の変更とはその部品の改造、変更、取りはずしをいう)

- 1) エンジンの型式
- 2) シリンダーの数
- 3) ピストンストローク
- 4) シリンダー（スリーブ及びライナーを含む）、シリンダーヘッド、クランクケース、ギヤボックスの材質、鑄造および形状
- 5) クラッチの構造
- 6) エンジン内部の部品の材質及び寸法形状
- 7) 4ストロークエンジンのバルブの径、バルブのリフト量、バルブタイミング及び圧縮比
- 8) 2ストロークエンジンのシリンダー、ピストンによるポートタイミング、ポートサイズ、一次、二次圧縮比
- 9) シリンダー、シリンダーヘッドのクランクケースに対する向き
- 10) 吸入、排気システムのシステム、バルブの数、ポートの数、キャブレターの数
- 11) クランクケースカバー類の材質、鑄造、及び形状
- 12) 2ストロークのシリンダー、4ストロークのシリンダーヘッドのポートの寸法、形状
- 13) クランクシャフトアッセンブリー、ピストンの材質、寸法、形状
- 14) カムシャフト、バルブ、バルブスプリング、リードバルブアッセンブリーの材質、形状、寸法

- 16) キャブレター *ただし04.16) 及び08.3) (1)参照
- 17) フュエルタンク
- 22) プライマリーギヤのレシオ、及び寸法形状 *ただし04.22) 参照
- 23) ミッションギヤのレシオ、及び寸法形状
- 42) リヤホイール
- 43) リヤブレーキ関係 *ただし04.43) 参照
- 44) フロントホイール
- 45) フロントブレーキ関係 *ただし04.45) 参照
- 48) タイヤ *ただし08.3) (4)参照
- 50) フレームボディ *ただし04.50) 参照
- 51) フロントフォーク *ただし04.51) 参照
- 52) リヤフォーク、リヤクッション、リヤクッションリンケージ
- 53) ステアリングシステム、トップ、ボトムブリッジ *ただし04.53) 参照
- 54) ストリームライニングの形状 *ただし04.54) 参照

公認車両に対し下記事項の変更が出来るが、ロードレース基本仕様

04 (第8章) には適合していることを条件とする

(03条で規制された項目の、部分的な規則緩和も含みます)

- 16) キャブレターのセッティング、(取り外し可能なジェット、ニードル、スロットルバルブの範囲) エアーファンネルの取り付け、または寸法の変更。(キャブ本体を除く)
- 22) クラッチディスクの材質とスプリングの諸元
- 25) スタート装置の取り外し
- 27) エアクリーナーボックスの改造
- 43) リヤブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更
- 45) フロントブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更
- 51) フロントサスペンションセッティングのためのオイル交換、セット荷重調整
- 53) ステアリングダンパーの取り付け
- 54) カウリングの材質 (但しカーボン、ケブラー等高価素材は除く)
- 55) シートカウルの形状、材質 (但しカーボン、ケブラー等高価素材は除く)
- 59) すべての部品についての調整・仕上げは自由である。
- 60) 不要なステー類のカットは可 (但し軽量化目的の材料は除く)

05 重量

クラス	最低限重量
SP	50 77kg
	85 79kg
GP	50 77kg
	85 79kg

最低限重量は半乾燥重量とする。
半乾燥重量とは走行可能状態からガソリンを抜いた値とする。
分離給油の場合のオイルは燃料とみなす。

06 公認車両が下記事項に適合していない場合 改造変更が義務づけられる

- 16) (1) キャブレターのサイズ (気筒あたりの最大径)

クラス	最大限サイズ
50 (SP, GP)	直径18mm相当以下
85 (SP, GP)	直径28mm相当以下

ロードレースジュニアの仕様

- (2) 規制を越えるキャブレター装着車は公認キャブで、かつ規制以下のキャブレターに交換すること。
- 17) 電動式フュエルポンプを装着している車両は、転倒時に自動的に停止する装置を備えていること。
- 19) ラジエターのオーバーフローパイプとキャッチタンクの取り付け (250cc以上)
- 27) (1) エンジンブリーザーのキャッチタンクの取り付け (4ストローク車は500cc以上、2サイクルのギヤボックスからのブリーザー250cc以上)
(2) 4ストローク車のキャッチタンクからのブローバイガスはエンジンに再吸入させること。
- 32) エンジンキルスイッチの取り付け (ハンドルを握って操作可能な位置にとりつけなくてはならない。)
- 36) 灯火器のレンズの処置または取り外し。
- 38) 保安部品の取りはずし (スタンド、バックミラー、補助ステップ、ウインカー類。)
- 56) エンジンのすべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。

07 いかなる場合も禁止される事項

- 29) 改造・変更に当たって特殊な材料の使用 (チタン合金、カーボン、ケブラー強化繊維等の高価な材料)
(カーボンサイレンサーも完全禁止)
- 42) リヤホイールスピンドル構造に軽合金の使用
- 48) タイヤへの追加工
- 53) ステアリングダンパーを取りつけた場合、ハンドル切れ角のストッパーとしての使用。
- 58) ガソリンの仕様及び供給方法は制限される。(ガソリン・オイル・クーラントの項147頁参照)

08 MFJへの公認手続、条件

- 1) 車両は一般公道用として定められた台数以上を出荷し発売日が明確になっていること、または市販レーサーとして定められた台数以上を出荷し発売日が明確になっていること。

	国産車	輸入車
一般生産型車両	500台	25台
市販レーサー	25台	10台

* SPコンプリート車は、ベースとなる車両が公認を取得していること。台数の制限はない。

- 2) 技術委員会は毎月第4火曜日に開催され、そこで公認された車両はすでに発売されている車両の場合は会議日から2ヵ月後の同日付きで公認発効する。発売日が会議日以降の場合は発売日の2ヵ月後の同日付けで公認発効とする。但し市販レーサー、SPコンプリート車は各々1ヵ月後とする。
- 3) 申請する車両は以下の仕様に適合していることを条件とする。

- (1) キャブレターのサイズ (気筒あたりの最大径)

クラス	最大限サイズ
50 (SP、GP)	直径18mm相当以下
85 (SP、GP)	直径28mm相当以下

注) キャブレターのサイズとはキャブレターの吸入混合気通路の最小断面部分の面積が上記サイズ相当以下であること。この場合、ジェットニードル、バタフライシャフト、バルブ、スロットルバルブ等の形状、断面積は考慮されないものとする。

- (2) ホイールリムのサイズ

直径は16インチ以上であること。

クラス	最大幅フロント	最大幅フロント
50 (SP、GP)	2.15インチ	2.75インチ
85 (SP、GP)	2.15インチ	2.75インチ

- (3) タイヤはメーカーのラインで装着されている50/85ccクラスの一般公道用タイヤで、上記リムサイズに適合しているもの。
- (4) 01条のクラス区分内にあること。

09 音量規定

FIM方式で測定し99dB/A以下であること。
レース終了後は3 dB/Aの誤差値が認められる。

10 互換性

フレーム打刻型式とエンジン打刻型式が同一のモデル内にあつては一切の追加工なしで単品またはアッセンブリーで組みつけ可能な部品は相互に交換が認められるが、'93年1月1日以降の公認車両同士に限られる。

注) コンプリートマシンはベースマシンと型式が異なるが互換性が認められる。
(コンプリートマシンのベース機構の打刻型式に基づき判断される。)

第19章

ドラッグレースの 仕様

ドラッグレースの基本仕様

01 チタニウム合金

すべての車両についてフレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルの構造にチタニウム合金を使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金のナットとボルトの使用は許可される。

03 エギゾースト・パイプ

エギゾースト・パイプはリヤホイールの後ろに伸びてはならない。またライダー、燃料タンク、およびタイヤから離れて放出されるようにする。フレキシブル・パイプは許可されない。

04 ハンドルバー

- 1) ハンドルバーの最低幅は、80ccまでのマシンは最低400mm。80ccを越えるマシンは最低450mmとする。500ccを越えるマシンは最低560mmとする。
- 2) ハンドルバーの最低幅はグリップ外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。
- 3) ハンドルバーの先端が露出される場合は固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- 4) ハンドルバーは、標準仕様の位置でなければならない。溶接された鋼鉄またはクロモリ鋼鉄延長ハンドルバーは認める。但し、標準ハンドルバーの位置より100mm以上越えてはならない。
- 5) ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側に対する回転角度は最低各15°以上なくてはならない。
- 6) ストリームライニングがある場合、ハンドルバーの位置がどこにあっても、フロント・ホイールがストリームライニングに接触してはならない。
- 7) ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱい切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間、最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取りつけないようにしなければならない。
- 8) ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように丸みをつけて製作しなくてはならない。

9) 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

05 コントロールレバー

- 1) すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキ等）は、原則として端部が丸くなっていなければならない。
- 2) ピボット点からレバーの端（ボール状の先端）まで測った場合のコントロール・レバーの長さは200mmを越えてはならない。
- 3) 各コントロールレバー（ハンドルおよびフット・レバー）はそれぞれ独立したピボットを持っており、そのレバー自体のピボットにマウントされていなくてはならない。
- 4) もしブレーキ・レバーがフットレストの軸にピボットされている場合、フットレストが曲がったり、又は変形した場合など、どのような場合でも作動できなくてはならない。

06 スロットルコントロール

- 1) スロットルコントロールは、手を離した時に自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 2) オートマチック・クラッチを用いるモーターサイクルには、バーンアウトの後でアシスタントがマシンをスターティングラインに押して戻る際に、スロットルが開くのを防ぐための安全装置が装着されていなければならない（ツイストグリップ・スリーブとハンドルバーにピンを介し、目立った飾りふさを装着すれば十分）。

07 フットレスト

- 1) フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならず、さらにフットレストの先端には半径最低8mmの、一体構造のプロテクションが設けられている事が望ましい。
- 2) もしフットレストが折りたたみ式でない場合、及びゴムのカバーを装着していない場合は、その先端を半径最低8mm以上の球形に丸められていることが望ましい。
- 3) フットレストは、前後のホイールの中心を結ぶ線よりも100mm以上、上に設けられていなければならない。またリヤ・ホイールの中心を通る垂直線よりも380mm以上前になくてはならない。フットレストはコントロール・ペダルの操作が行いやすい位置にしなくてはならない。

08 ホイール

モーターサイクルにはフロントにモーターサイクル用に製造されたホイールを装備していなければならない。リヤ・ホイールリムの幅はリヤ・タイヤの接地面よりも50mm以上狭くなければならない。

09 タイヤおよびチューブ

タイヤはスリック・タイプまたはトレッドの深さが最低2mmのものとする。トップスピードが200km/hを越えるモーターサイクルの場合、フロント・タイヤは最低“V”レートあるいはロードレース・タイプとする。リヤ・タイヤのチューブは天然ゴム製のレーシングタイプとする。

10 ブレーキ

- 1) モーターサイクルには、各ホイールにひとつずつ、ホイールと同心的に独立して作動する有効なブレーキが装備されていなくてはならない。

ドラッグレースの基本仕様

- 2) ディスクブレーキの最低直径は175mm、ドラムブレーキの最低直径は、150mmとする。500cc以上のモーターサイクルはフロント及びリヤにディスクブレーキを装備していなければならない。フロントシングルディスクは、最低254mm (10インチ) × 5mm、フロントダブルディスクは最低203mm (8インチ) × 5mm。フロントシングルディスクの場合、リヤディスクは、最低254mm (10インチ) × 5mm。フロントダブルディスクの場合、リヤディスクは、最低216mm (8 1/2インチ) × 5mm。ラインロックの使用を認める。

11 フロントフォーク

フロントフォークは油圧タイプとする。フォーク・チューブはトップ・フォーク・クラウンより30mm以上突出してはならない。最低ストロークは、50mmとする。フォークがボトムした状態で、ホイール以外のいかなる部分も路面に接地してはならない。

トップ・フォーク・チューブの最低直径は：

350ccを越え750cc以下 28mm

750ccを越え 32mm

12 最低地上高

ライダーがポジションにつき、正当な空気圧(リヤタイヤ4 PSI (0.3気圧))で、フォークが完全に圧縮された状態での最低地上高は50mmとする。垂直位置からモーターサイクルを左右に12°づつ傾けることが可能でなければならない。これはホイール以外のいかなる部分も路面に接地しない状態で達成されなければならない。

13 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 1) マッドガードはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。
- 2) フロント・マッドガードは、ホイールの周囲を最低100°に渡ってカバーしていなくてはならない。この部分において、下記の角度を守っていればホイール自体がカバーされてもよい。マッドガードの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は45°と60°の間でなくてはならない。マッドガードの後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は20°を越えてはならない。
- 3) リヤ・マッドガードは、ホイールの周囲を最低120°に渡ってカバーしていなくてはならない。リヤ・マッドガード後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は120°を越えてはならない。
- 4) ストリームライニングがある場合には、マッドガードは必要とされない。ストリームライニングが無い場合にはマッドガードが必要とされる。シートのフェアリングがリヤ・タイヤの外側の垂直接線にまで達している場合には(許容誤差-50mm)、リヤ・マッドガードを装着する必要は無い。

14 ストリームライニング

- 1) ストリームライニングは、ライダーがストリームライニングのパーツを取り外さないでマシンに乗り降り出来るようにできていなければならない。また、ライダーがモーターサイクルを操作するのを妨げてはならない。

15 シート

シートはライダーに安全なライディング・ポジションを提供するように作られ、危険なほど不快であってはならない。最低シート高は500mm（ライダーが乗車してリヤタイヤ0.3気圧において）。

16 ナンバープレート

- 1) ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなければならない。最低寸法は285mm×235mmとする。
- 2) 水平面から50mm以上カーブしていないプレートは、カバーされたり曲げたりされてはならない。
- 3) ナンバープレートはモーターサイクルの両側に、外に向かって垂直に固定されなくてはならない。ナンバープレートははっきりと見えるように装着され、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。ワイリーバーが付いている車両はワイリーバーに付けることが望ましい。
- 4) 別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはストリームライニングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。
- 5) 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に地の色同様につや消しで書かなければならない。

数字の最低寸法は下記のとおりとする。

数字の高さ	140mm
数字の幅	80mm
ストローク幅	25mm
数字間のスペース	15mm

- 6) 数字は英国式を使用する。「1」は垂直の1本線「7」は水平のラインなしの単純な傾斜線
- 7) 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。
- 8) すべてのナンバープレートの周囲には最低50mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。この規則に適合していないナンバー・プレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- 9) ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする。

PB	(プロストックバイク)	黄地に黒文字
SB-EX	(ストックバイクエキスパート)	白地に黒文字
SB	(ストックバイク)	白地に黒文字

※その他の種目は主催者の定める大会特別規則による。

17 ウイリーバー

ウィリーバーの装着が強く勧められる。ウィリーバーの長さは、フロントアクスルセンターからウィリーバーアクスルセンターまで最大3,300mm以内である事。金属製のウィリーバー車輪は禁止する。

18 プロテクティブ・カバー

すべてのオープン・トランスミッションにはカバーが設けられ、回転するパーツとの接触が保護される。機械式駆動のコンプレッサーには“ポップ・オフ・バルブ” インテーク・マニフォールドへのゴム製コネクション、または爆発を防ぐための他のデバイスが設けられていなければならない。

19 フュエルタンク及びオイルタンク

- 1) 燃料タンクはフレームに安全に固定されていなければならない。
- 2) すべてのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。オイル通路に進入する外部オイル・フィルター及びオイル圧力ラインのスクリュウやボルトには、安全にワイヤーロックされなければならない。
- 3) 燃料およびオイル・フィルター・キャップ
燃料およびオイル・フィルター・キャップは、閉じた状態で濡れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。

20 燃料システム

すべてのモーターサイクルには、機械的な燃料シャット・オフ・バルブが装着されていなければならない。ポンプによって駆動されるフュエル・インジェクション・システムにはエアロクイップまたは同様のハイプレッシャー・チューブがもうけられていなければならない。イグニッションによって停止できないエンジンの場合、すぐに作動する燃料シャット・オフ・バルブがもうけられていなければならない。これはライダーが両手でハンドルを握った状態で操作できなければならない。また、これは、ライダーがモーターサイクルを離れた際にエンジンへの燃料の供給を止めるような構造（どの方向においても作動するように）になっていなければならない。シャット・オフ・バルブはエンジンスタート時に延長された状態で1m以内の長さのコードによって、常にライダーに連結されなくてはならない。

21 キャブレターとフュエル・インジェクション

キャブレターとフュエル・インジェクター・インレットは、バックファイヤーが生じた際に、ライダーが怪我をしないような位置に置かれるか、覆われていなければならない。フュエル・インジェクションには、デュアル・ケーブルのポジティブ・リターン・スロットル（または2本のリターン・スプリング）が必要とされる。

22 キル・スイッチ

モーターサイクルには、ライダーがモーターサイクルのコントロールを失った時に、エンジンへのすべての電源をカットする電気式接触が装備されていなければならない。これはエンジン始動時には常にライダーに接続されていなければならない。

23 オイル・キャッチ・タンク

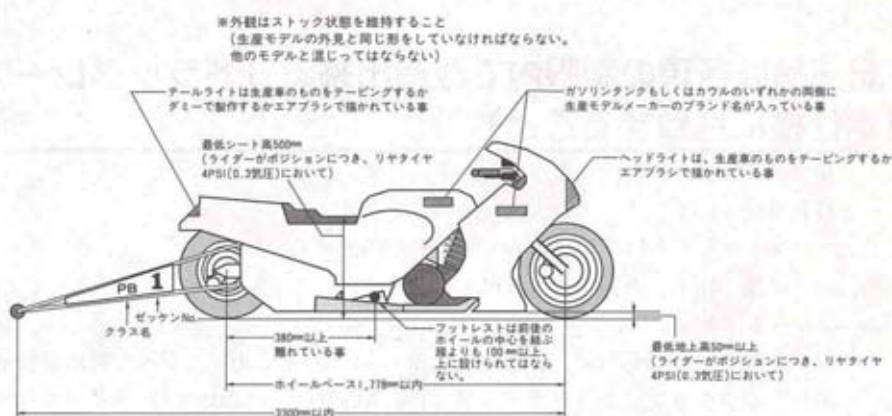
- 1) オイル・プリーザー・パイプが装着されている場合、排出口はキャッチ・タンクに放出するようになっていなければならない。（下記の物も安全なようにワイヤー・ロックされてい

なければならない。リヤ・スプロケット、フロント・アクスル、リヤ・アクスル、ブレーキ・キャリパーのピン、ブレーキ・ディスク、フットブレーキのマスターシリンダー。)

- 2) オイルキャッチタンクはアクシデント発生時でも容易に破損したり脱落せず、かつ高温に耐えられる材質であること。
- 3) キャッチタンクに溜まったオイルはエンジンにもどるリターンパイプを取り付けることが望ましい。……ロードレース基本仕様の図A (154頁参照)。

24 チェーン

チェーンはマスターリンクのないクローズド・タイプとする。またはマスターリンクがある場合には安全にワイヤーロックされなくてはならない。



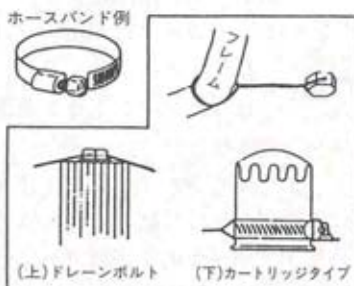
ワイヤーロック

1) 必ず行う部分

- ① オイルドレーンボルト
- ② 外部オイルフィルター
- ③ 圧力ライン系
- ④ ホイールスピンドルエンド

2) 推奨される部分

上記以外の回転部分を固定するボルト類



PB (プロストックバイク) クラスの 車両規制 (A級)

01 クラス区分

定義：このクラスはストック (生産モデル) の外観で自然吸気によりガソリンを燃焼するモーターサイクル用のクラスである。

クラス	ベースエンジン	最大限排気量	最大限気筒数	最大限変速数
プロストック バイク(PB)	ハーレーVツイン	2,621cc (160立方インチ)	2	6
	2バルブエンジン	1,507.60cc (92立方インチ)	6	6
	4バルブエンジン	1,294.57cc (79立方インチ)	6	6

03 車両に対して下記事項は仕様の変更が出来ない

- 1) エンジンの型式
- 2) シリンダーの数

04 下記部品は各項の制限内で改造出来る（ドラッグレースの基本仕様に合致すること）

- 42) (2) リヤホイールは交換出来るが下記制限内とする。
最低直径 15インチ 最大直径 18インチ
- 44) (1) フロントホイールは交換出来るが下記制限内とする。
最低直径 16インチ 最大直径 19インチ
- 50) (1) フレームボディ
修正・変更は認められる。但しキャスト角は最大で40°、シート高は最低50cm（ライダーがポジションにつきリヤタイヤ4 PSI（0.3気圧）において。）ホイールベースは70インチ（1778mm）以内
- 51) (1) フロントサスペンション
フロントサスペンションユニットは交換出来る。ただしサスペンションストロークは最低35mm（O.E.M.タイプ）。アフターマーケット製の場合、最低直径34mm。サスペンションストロークは38mm。フロントフォークの延長は4インチ（約10cm）以内。
- 52) (1) リヤサスペンション
リヤサスペンションの改造・変更（リジット化含む）は認められる。
- 54) カウリング
 - (1) オートバイ用として生産されていなければならない。生産モデルの外見と同じ形をしていなければならない。他のモデルと混じってはならない。
 - (2) パーツの変更は認められるが生産時の形状を維持しなければならない。カウルの両側にブランド名が入っていること。
 - (3) カウルの下部はエキゾーストパイプのクリアランスのために修正及び取り除いてもよい。
 - (4) カウルの外側にエアークホースの取り付けは認められない。
 - (5) ヘッドライト、テールライトはエアブラシ等で描かれていること。
- 55) シート・シートカウル
改造変更出来るがライダーが後ろに滑るのを防ぐステップがついていることが望ましい。

05 重量

重量

PBクラスの最低重量は下記とする。

ライダーが全装備で乗車した状態で測定する。

- 1) スズキエンジン搭載車で社外製ヘッド装着車 260.82kg (575ポンド)
- 2) その他の車両 249.47kg (550ポンド)

06 車両が下記事項に適合していない場合、改造・変更が義務づけられる

- 17) 電動式フュエルポンプを装備している場合は、転倒の際にただちにフュエ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) (1) エンジンブリーザーのキャッチタンク取り付け (4 サイクル車は500cc以上、2 サイクル車は250cc以上)
- 36) 灯火器のレンズの処置または取り外し
- 40) チェーンガード
リヤアクスルを越えてチェーンの上部をカバーすること。チェーンガードは鋼鉄製または厚さ3.2mm以上のアルミ製のものに限る。固定は3カ所以上とする。
- 53) ステアリング・ダンパーの取り付け
- 56) すべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。
- 61) ウイリーバーの取り付け
フロントアクセルセンターからウイリーバーアクセルセンターまでは最大3,300mm以内である事。金属製のウイリーバー車輪は禁止する。

07 いかなる場合も禁止される事項

- 23) シフトは手動またはエアシフターとし、電気式デバイスおよびコンピュータによるシフトチェンジは禁止する。(エアシフターの機構の一部に電気式デバイスを使用することも禁止される。)
- 42) リヤホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。
- 44) フロントホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。
- 53) ステアリングダンパーを取りつけた場合ハンドル切れ角のストッパーとしてはならない。
- 58) 燃料はガソリンとし、アルコール等の燃料は禁止する。燃料及び添加剤等のいかなる手段でも亜酸化窒素、一酸化二窒素の使用は一切認めない。輸入レーシングガソリンの使用は事前に申告し許可を得た場合以外は使用を認めない。
- 59) 情報収集以外の目的でのコンピューターの使用。
- 60) キック、電気スターター以外のエンジン始動 (押しがけ等)。

第20章

ミニバイクの 仕様

01 クラス区分

クラス	排気量範囲	2ストローク	4ストローク	最大限気筒数	最大限変速段数
N5 (スクーター50cc一部改造)	50cc以下	○	○	1	6
S5 (スポーツバイク50cc一部改造)	50cc以下	○	○	1	6
S8 (スポーツバイク85cc一部改造)	50ccを越え85cc以下	○	○	1	6

02 出場車両

- 1) 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。

03 公認車両に対して下記事項は仕様の変更が出来ない

(仕様の変更とはその部品の改造、変更または取り外しをいう)

- 1) エンジンの型式。
- 2) シリンダーの数。
- 3) ピストンストローク。
- 4) シリンダー(スリーブ及びライナー含む)、シリンダーヘッド、クランクケース、ギヤボックスの材質・鑄造及び形状。
- 5) クラッチの構造(但しディスクの材質とスプリングは除く) —04.22参照。
- 6) エンジン内部の部品の材質。
- 7) 4ストローク車のバルブの径、リフト、タイミング及び圧縮比。
- 8) 2ストローク車のシリンダーピストンに依るポートタイミング、ポートサイズ、一次、二次の圧縮比。
- 9) シリンダー、シリンダーヘッドのクランクケースに対する向き。
- 10) 吸入、排気システムのシステム、バルブ数、ポート数、キャブレター数。
- 11) クランクケースカバー類の材質・鑄造および、形状。
- 12) シリンダー、シリンダーヘッド。
- 13) クランクシャフトアッセンブリー、ピストン。
- 14) カムシャフト、バルブ、バルブスプリング、リードバルブアッセンブリー。
- 16) キャブレター(メインジェットのみ変更可)。
- 17) フュエルタンク。
- 22) プライマリーギヤ。
- 23) ミッション。

- 27) ブリーザーシステム。
- 42) リヤホイール。
- 43) リヤブレーキ関係。
- 44) フロントホイール。
- 45) フロントブレーキ関係。
- 50) フレームボディ。
- 51) フロントフォーク。
- 52) (1) リヤフォーク。
(2) リヤサスペンション。
- 53) ステアリングシステムを含むボトムブリッジ、トップブリッジ。
- 54) ストリームライニング。

04 公認車両に対して下記事項の変更が出来るが、ロードレース基本仕様(第8章)に適合していることを条件とする

- 16) (1) キャブレターのメインジェットの変更は可。
(2) 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ができる。
- 30) イグニッションコイル、点火ユニット、リミッターの改造・変更は可。
- 31) プラグの変更は可。
- 36) スピードメーターの取りはずしは可。
- 40) チェーンの変更は可。
- 41) スプロケットの変更は可。
- 48) タイヤ
一般市販され通常ルートで購入出来るもののみ交換は可。ただし、スリックタイヤ(インターメディアイト含む)および摩耗限度を越えたタイヤの使用は禁止。

06 公認車両が下記事項に適合していない場合改造変更が義務づけられる

- 32) エンジンキルスイッチの取り付け(ハンドルを握って操作可能な位置に)
- 36) 灯火器のレンズの処置または取り外し
- 38) 保安部品(スタンド、バックミラー、補助ステップ、ウインカー類)の取り外し
- 56) すべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック

07 いかなる場合も禁止される事項

- 29) 改造・変更にあたって特殊な材料の使用(チタニウム合金、カーボン強化繊維等の高価な材料)
- 42) リヤホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。
- 44) フロントホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。
- 48) タイヤへの追加工
- 53) ステアリングダンパーを取りつけた場合、ハンドル切れ角のストッパーとしてはならない。
- 58) ガソリンは通常のスタンドで購入できるか各サーキットのスタンドで購入できるMFJの定める無鉛ガスに限る。

08 MFJへの公認手続・条件

- 1) 車両は一般公道用として定められた台数以上を出荷し発売日が明確になっていること。

		国産車	輸入車
一般生産型車両	250cc以下	500台	25台

- 2) 技術委員会は毎月第4火曜日に開催され、そこで公認された車両はすでに発売されている車両の場合は会議日から2ヵ月後の同日付けで公認発効。発売日が会議日以降の場合は発売日の2ヵ月後の同日付けで公認発効する。

09 音量規定

- FIM方式で測定し99dB/A以下であること。
レース終了後は3dB/Aの誤差値が認められる。

10 互換性

フレーム打刻型式とエンジン打刻型式が同一のモデル内にあっては一切の追加工なしで単品またはアッセンブリーで組みつけ可能な部品は相互に交換が認められる。

'92年度までに公認を受けた車両は互換性の対象から外される。

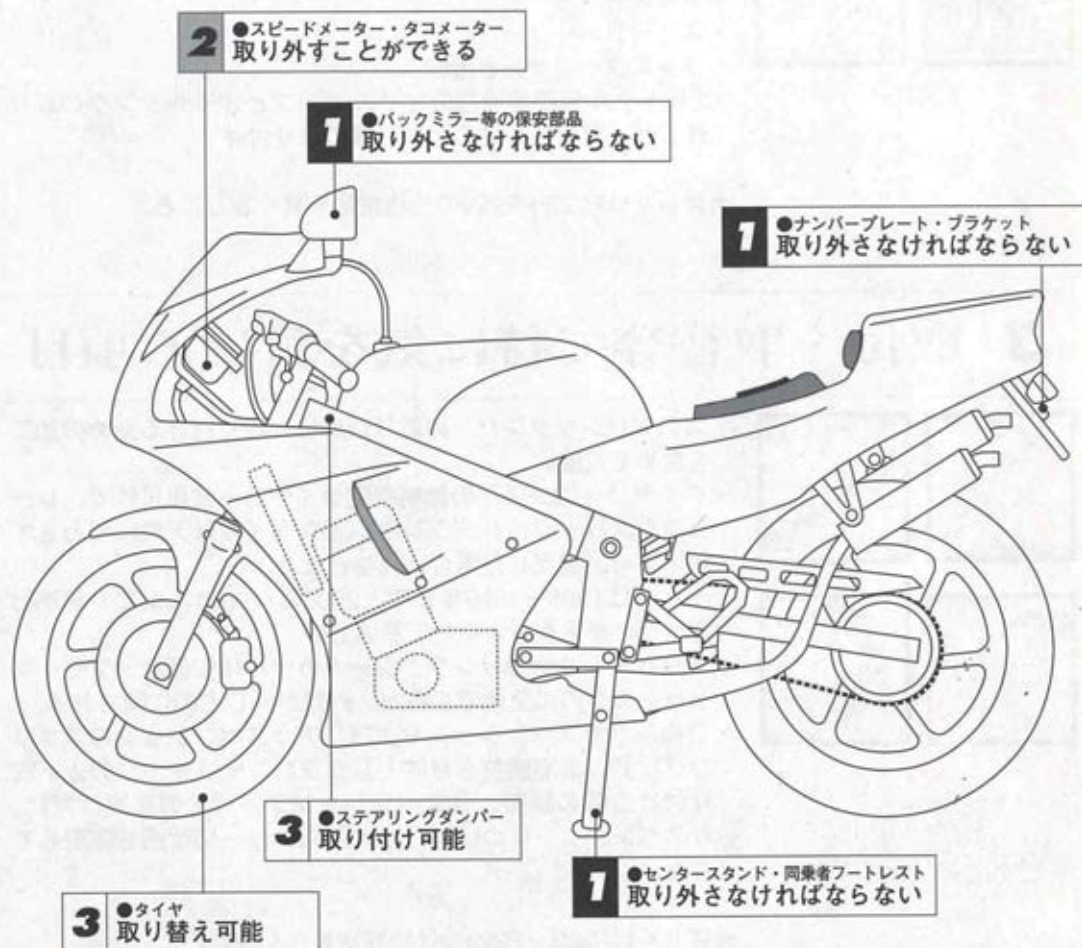
(93年1月1日以降の公認車両同士に限られる)



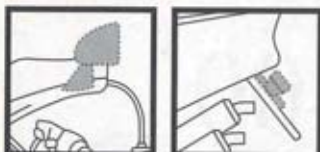
第21章

ST250・ST400 の仕様

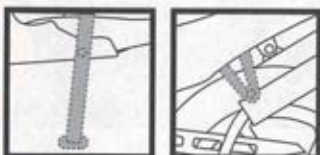
マシンにはほとんど手を加えず、気軽に低コストで参加できるクラスとして、1998シーズンから新設されたのがストックバイククラス。新設当初から全国各サーキットで開催され、好評を得ているこのクラスだが、改造範囲が狭いだけにマシン作りもそれまでと勝手が違うようだ。ここでは、ストックバイクの仕様についてわかりやすい説明を行なうと同時に詳細規定、判例も収録した。ストックバイクの仕様についてのポイントは、ここに「書いてないことはしないこと」だ。ストックバイクで手軽にレースを楽しんではいかが？



1 取り外さなければならない部品



- ・ライト/ウィンカー/リフレクター
- ・バックミラー
- ・ナンバープレートとブラケット
- ※但し、ナンバープレートとブラケットが一体型のものは、ブラケットを取り外すことができない。
- ・セーフティバー/センタースタンド/サイドスタンド
- ・同乗者用フットレスト/グラブレール
- ・その他車検時に安全上取り外しを指示された部品



★詳しくはP223～P229の仕様規定を良く読むこと。

2 取り外すことができる部品



- ・計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- ・ホーン
- ・タコメーター
- ・スピードメーター
- ・ラジエーターファンと配線
- ・2サイクル分離給油用のオイルポンプとオイルタンクの取り外しと、取り外し後のカバー類の取り付け

★詳しくはP223～P229の仕様規定を良く読むこと。

3 取付・取替等で特に気を付ける項目



- ・ステアリングダンパーの取り付けは、取り付けるための加工を含めて可能。
- ・タイヤは一般公道用の銘柄指定タイヤのみ使用可能で、レーシングスリック、レーシングレインタイヤは天候に関わらず使用不可。違反した場合は失格となる。
- ・タイヤは1998～1999年までと2000年～2001年までで銘柄指定タイヤが変更されるので要注意。
- ・スクリーン、カウリング、シートカウルは安価なアフターマーケットのものに交換できるが、外観が同じものに限られる。
- ・フロントサスペンションおよびリアサスペンションのスプリング変更、車高調整を目的としたフロントフォークの上下取り付け位置の調整、サスペンションフルードの変更は可能。サスペンションについて、これら以外は一切改造も変更もできない。



★詳しくはP223～P229の仕様規定を良く読むこと。

ストックバイク規則は公道用一般車両をベースに最小限の改造とコストで性能を参加しやすいレベルに抑えることを基本理念とする。

用語の定義：改造＝もとの部品を使って切削・追加・研磨を行う行為

変更＝もとの部品から他の部品に置き換える行為

1 出場車両

- 1) ストックバイククラスに出場する車両は一般生産型モーターサイクルでMFJの公認車両でなければならない。
- 2) 公認車両のリストは巻末に記載する。

2 排気量区分

50ccクラス	～50cc	125ccクラス	86cc～125cc	400ccクラス	251cc～400cc
85ccクラス	51cc～85cc	250ccクラス	126cc～250cc		

3 燃料／オイル

- 1) 使用する燃料はMFJが規定する無鉛ガソリンで、当該サーキットから購入できるものを使用しなければならない。
- 2) オイルは一般に市販されているものから選択しなければならない。
- 3) 上記以外の起爆剤・添加剤は使用してはならない。

4 仕様

- 1) レースのために行わなければならない変更
 - (1) 取り外さなければならない部品
 - ① ライト／ウインカー／リフレクター
 - ② バックミラー
 - ③ ナンバープレートとブラケット
 - ④ セーフティーバー／センタースタンド／サイドスタンド
 - ⑤ 同乗者用フットレスト／グラブレール
 - ⑥ その他車検時に安全上取り外しを指示された部品
 - (2) 車両公認時の状態で下記の各項目に適合していない時は、改造・変更が義務付けられる。特にガソリン／オイル等をコースに撒き散らすことは事故原因になるのでその為の対策を主眼とする。
 - ① アクセルは手で握っていないときは、自動的に閉じるようになっていること。
 - ② キルスイッチをハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けること。
 - ③ 電動式フェューエルポンプがついている車両は、転倒した時にポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
 - ④ 4ストローク車両はクローズドブリーザーシステムになっていなければならない。すなわち、オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスに連結され、これに排出する構造となっていること。エアクリーナーボックスの下部に排出穴があいている場合は、オイルを受けられるように塞がなければならない。(154頁図を参照)
 - ⑤ オイルブリーザーパイプが装着されている車両には、オイルキャッチタンクを取り付けなければならない。
最低の容量：2ストローク：250cc 4ストローク：500cc

- ⑥ オイルドレーンボルト及び供給パイプ
エンジンのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の位置に固定しなければならない。
オイルパンに進入する外部オイルフィルターのスクリーやボルトは安全にワイヤーロックされていなければならない。(229頁図参照)
- ⑦ 燃料タンクブリーザーパイプがついている車両は、ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けなくてはならない。これは、適切な材質でできた最低容量250ccのリザーバタンクに放出されるようになっていなくてはならない。
- ⑧ 燃料タンクフィルターキャップ及びオイルフィルターキャップは閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらに、これらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。
- ⑨ ラジエーターオーバーフローパイプがついている車両は、最低重量250cc以上のキャッチタンクを取り付けなければならない。
- (3) ナンバープレートの取り付け
- ① ナンバープレートは、フロントと両サイドの3枚を取り付けなければならない。
- ② ナンバープレートの地色は白で、文字は黒色。
- ③ プレート・文字サイズは図(229頁)を参照のこと。
- 2) レースの為にチューニングが許可される部分
記載されている事以外は一切改造・変更はできない。
- (1) フレーム
- ① 追加が認められるパーツの取り付けを目的としたステーの追加。
- ② リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し。
- ③ ステアリングダンパーの取り付けおよび取り付け目的のためのフレーム加工
- (2) リヤフォーク(リヤスイングアーム)
- ① スタンドブラケットの取り付け、および取り付け目的の加工。
- ② リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付け目的の加工。
- (3) サスペンション
- ① フロントサスペンションのスプリングの変更。
- ② 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。
- ③ リヤサスペンションのスプリングの変更。
- ④ サスペンションフルードの変更。
- (4) ブレーキ
- ① 前後ブレーキパッドとホースの変更。
- ② ブレーキフルードの変更。
- (5) タイヤ・ホイール
- ① スピードメーター駆動部の取り外しとスベーターへの交換。
- ② タイヤ
- a. タイヤは変更できるが、一般公道用のタイヤに限られる。レース用のスリックタイヤ/レーシングレインは天候に関わらず使用できない。
- b. タイヤは入門者クラスとして公平を期すため、排気量クラスごとに銘柄と種類を限定する。当該銘柄で使用できるタイヤは下記に限定される。

年度	クラス	メーカー	パターン
2000~2001年	ST250	井上ゴム	PROTECH Sp10 または RX01
	ST400	ミシュラン	MACADAM90X

- c. タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。
- d. 磨耗限度を超えたタイヤは使用できない（残溝はインジケーターによる）。
- e. タイヤウォーマーの使用は禁止する。
- f. 上位入賞車両は再車検にて詳細検査を行い、登録タイヤと異っていた場合は失格とする。
- g. 原則的には出荷時のタイヤサイズが望ましい。

(6) フートレスト・チェンジレバー・ブレーキペダル

フートレストは改造・変更されてもよいが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は突起物を取り外し、車検長の許可を得た場合は下記仕様を満たさなくても使用できる。

- ① フートレスト/フートコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取り付け位置に固定しなければならない。
- ② フートレストの先端は、最低半径8mmの中空でない一体構造の球状になっていなければならない。
- ③ 折りたたみ式の場合は、自動的に戻るようになっていなければならない。
- ④ スチール製フートレストで折りたたみ式でない場合、その先端にはプラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されていなくてはならない。（最低半径8mm）

(7) ハンドルバー・レバー類

- ① ハンドルバー、ブレーキ/クラッチレバー及びブレーキ/クラッチケーブル/スロットルケーブルの変更。ステアリングパイプ（ハンドルバー）取り付け方式、タイプは車両公認時のものから変更できないが、取り付け位置調整、角度調整は認められる。
- ② ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされていなければならない。
- ③ ハンドルバーの最低幅は85ccまでは400mm、86cc以上は450mm。
- ④ ブレーキ/クラッチレバーの先端はボール状でなくてはならない（最低直径19mm）。このボールを平たくすることができるが、端部は丸くなっていなければならない（最低の厚み14mm）。

(8) カウリング

- ① カウリングとウインドスクリーンはアフターマーケットのものに変更することができる。ただし、外観はノーマルと同じでなければならない。
 - a. スクリーンエッジは丸く加工する。
 - b. カーボン、ケブラー強化繊維等の高価素材のものは使用できない。
- ② 取り付けブラケットの改造・変更。
- ③ 露出しているエッジは、全て丸められていなければならない。
- ④ 大会期間中に破損した場合の補修と取り外し。

(9) シート

オプションのシングルシートまたはアフターマーケットのものに変更できる。ただし、外観はノーマルと同じでなければならない。カーボン/ケブラー強化繊維等の高価素材のものは使用できない。

(10) シリンダー

- ① 4ストロークのシリンダーヘッドポートのバリ取りとカーボン除去。バリとは鋳型の合わせ面に生ずる「型合わせバリ」を指す。（226頁図参照）
 - ※ポート内のザラ付きは鋳ハダと解釈し、切削、研磨は認められない。

② 2ストロークのシリンダーヘッドとポートのカーボン除去。

(11) クラッチ

・クラッチスプリングの変更。

(12) キャブレター

・ジェットとニードルの変更。

(13) 燃料供給

① フューエルラインの変更。

② フューエルベントラインの変更。

③ フューエルフィルターの追加・変更。

(14) ワイヤハーネス

・不要なワイヤハーネスのカット。

(15) スプロケット/チェーン

・カウンターシャフトスプロケット、リヤホイールスプロケット、チェーンの変更。ただし、チェーンは公認時のサイズとする。

(16) エンジンレプリミッター/スピードリミッター

・エンジンレプリミッター/スピードリミッターの変更。

(17) 点火時期/スパークプラグ

・スパークプラグ、プラグキャップの変更。ハイテンションコードの変更。

・点火時期の調整。

(18) ボルト・ナット類

① ボルト・ナット類の変更。ただし、同じ材質でなければならない。

② ボルト・ナット類はセーフティーワイヤーをつける為に孔を開けてもよい。しかし、軽量化する改造は認められない。

③ カウルのボルト・ナット類はクイックタイプに変更できる。

(19) 取り外すことができる部品

① 計器類と計器用ブラケット及び関連ケーブル。

② ホーン

③ ツールボックス

④ タコメーター

⑤ スピードメーター

⑥ ラジエーターファンと配線

⑦ 2サイクル分離給油用のオイルポンプとオイルタンクの取り外しと、取り外し後のカバー類の取り付け。

⑧ リヤフェンダーと結合していない場合のチェーンガード。

⑨ リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ。

⑩ エアクリーターエレメント

⑪ 別体(ボルトオン)のライセンスプレート

⑫ スターターキックアーム

(20) ノーマルマフラーに対する曲げによる接地対策は許可される(切り取り、追加は許可されない)。また、取り付けのためのブラケットの変更も許可される。

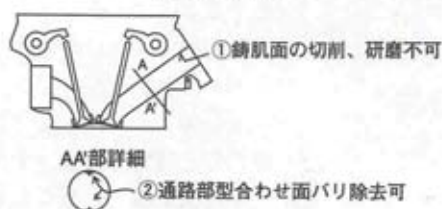
3) その他の制限

(1) チタン合金部品の使用は禁止される。

(2) 買い取り制度

1大会にて6位以内に入賞した車両は、購入希望者がいた場合下記価格にて販売しな

型合わせバリ



なければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。

80ccクラス以下 500,000円 250ccクラス 1,000,000円

125ccクラス 700,000円 400ccクラス 1,000,000円

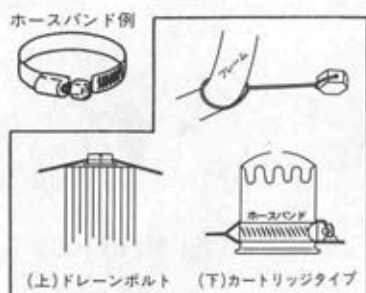
- ① 購入希望者は6位以内に入賞した車両が車両保管されている時間内に限り、購入申請することができる。
- ② 購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し主催者に提出すること。
- ③ 購入希望者が複数の場合、主催者により抽選が行われ、決定される。
- ④ 購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者へ提出しなければならない。
 - ・ 購入申請用紙
 - ・ 購入者の運転免許証のコピー
 - ・ 購入申請保証金50,000円（購入申請保証金は購入代金の一部とされる）。
- ⑤ 購入者が決定した時点より、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない。
- ⑥ 売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内の間に設定されなければならないが、売主・購入者、そして主催者3者合意のもと、売買契約日を決定する。
- ⑦ ⑥にて決定された売買契約日に購入代金（現金）と、車両の受け渡しが行われる。
- ⑧ 売買契約日に売主・購入者双方とも、身分証明のコピーを主催者に提出しなければならない。
- ⑨ 売買契約は売主・購入者双方と主催者の立ち会いのもと行われる。
- ⑩ ⑥にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金50,000円は返却されない。また、この場合に発生する経費（運搬費等）は購入希望者が負担する。
- ⑪ 主催者が購入申請を行うことができる。
- ⑫ 売買された車両が、売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否する事ができる。



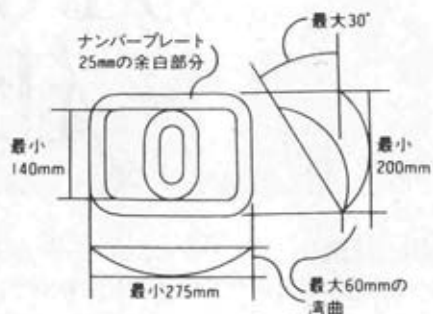
よくある質問と答え：

- ① ステアリングダンパーの取り付けは認められますか。
A：認められます。ステアリングダンパー取り付け目的の加工も認められます。
- ② インテークマニホールドに取り付けられたインテークチャンバーの取り外しは可能ですか。
A：取り外しできません。
- ③ ステアリングパイプ（ハンドルバー）の角度変更は認められますか。
A：取り付け方式、タイプは公認時から変更できません（左記に変更のない範囲で取り付け位置、角度調整は可能）。
- ④ エアクリーナーエレメントの取り外しは認められますか。
A：認められます。
- ⑥ ACGローターの軽量化は行ってよいですか。
A：認められません。
- ⑦ ACGステータコイルの取り外しは認められますか。
A：認められません。
- ⑧ リミッターカットに伴うメインハーネスの交換は認められますか。
A：リミッターカットを目的としたメインハーネス、イグナイターハーネス、CDIユニット、カードの交換は認められます。
- ⑩ リヤマッドガードの取り外し、カットは認められますか。
A：別体（ボルトオン）のライセンスプレートのみ取り外しできます。
- ⑪ 水温計取り付けのためにラジエターに加工してもよいですか。
A：ラジエターへの加工は認められません。
- ⑫ ラジエターホースを変更してもよいですか。
A：スタンダード品に限り認められます。
- ⑬ 指定タイヤのなかで、サイズ変更は認められますか。
A：原則的には、出荷時のサイズが望ましいです。
- ⑭ オートシフターの取り付けは認められますか。
A：認められません。
- ⑮ キックアームの取り外し、およびスターターギヤの取り外しは認められますか。
A：キックアームの取り外しは認められますが、ギヤの取り外しは認められません。
- ⑯ マフラステーの取り外し、変更は認められますか。
A：ステーの取り外し、変更ともに認められます。
- ⑰ ウィンドスクリーンの変更は認められますか。
A：同一形状であれば認められます。

ワイヤーロック



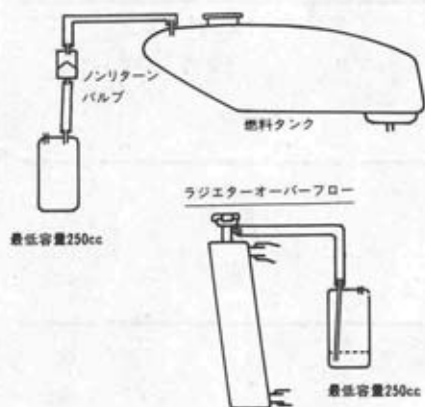
ナンバープレート



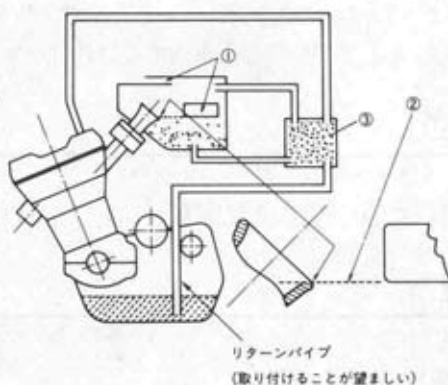
キャッチタンク

図A

燃料タンクプリーザー



4サイクルエンジンのプリーザーシステム



クローズドシステム
エアクリナーボックスが装
備されていない場合、ブロー
バイガスがキャブレターに吸
入されるような措置を施すこ
と。
オイルキャッチタンク
最低容量500cc

第22章

ST600の 仕様

本規則は市販レーサーを除く公道用一般市販車をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮し、最小限の改造とコストで参加できる、参加型レースを基本理念とする。

用語の定義：改造＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）に対し切削、追加、研磨を行う行為

変更＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）を、他のパーツに置き換える行為

01 出場車両

- 1) ST600クラスに出場する車両は、一般生産型モーターサイクルで、MFJがストックバイク600 (ST600) 用として公認した車両でなければならない。

02 排気量区分

401cc～600cc 4ストローク 最大4気筒
600cc～750cc 4ストローク 最大2気筒

03 最低重量

最低重量は規定しない。

予告（2002年適用）

4気筒401cc～600cc 167kg

2気筒600cc～750cc 172kg

04 音量

- 1) 音量の測定は、MFJロードレース基本仕様01.79音量規則に従う。
- 2) 音量規制値は102dB/A以下とする。
- 3) レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

05 燃料／オイル

- 1) 使用する燃料はMFJが規定する無鉛ガソリンで、当該サーキットから購入できるものを使用しなければならない。
- 2) 上記以外の起爆剤・添加剤は使用してはならない。

06 仕様

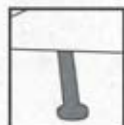
以下に明記されていないすべての事項については、MFJまたはFIMが公認した状態の仕様でなければならない。

同一車種において国内販売車両と輸出専用車両の仕様が異なる場合は、国内販売車両は輸出専用車両の仕様に変更することができる。但し変更する場合は変更部品をあらかじめMFJに申請し、公認部品として承認を受けなければならない。

取り外さなければならない部品



- ・ライト/ウィンカー/リフレクター
- ・バックミラー
- ・ナンバープレートと、リヤフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
- ・セーフティバー/センタースタンド/サイドスタンド
- ・同乗者用フットレスト/グラブレール
- ・その他車検時に安全上取り外しを指示された部品



●ナンバープレート・ブラケット
取り外さなければならない

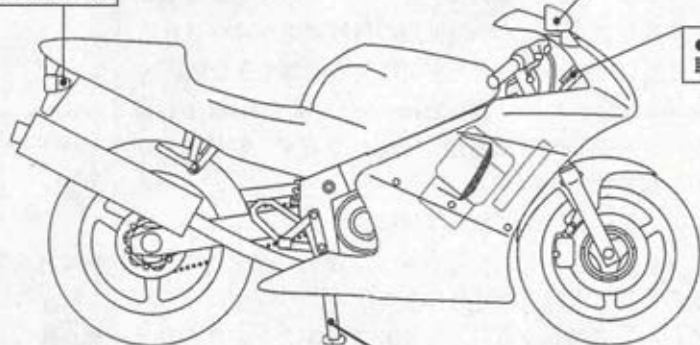
取り外すことができる部品



- ① 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- ② ホーン
- ③ ツールボックス
- ④ タコメーター
- ⑤ スピードメーター
- ⑥ ラジエーターファンと配線
- ⑦ サーモスタット
- ⑧ リヤフェンダー
- ⑨ チェーンカバー
- ⑩ リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ
- ⑪ エアクリーナーエレメント
- ⑫ 別体(ボルトオン)のライセンスプレート
- ⑬ スターターキックアーム

●バックミラー等の保安部品
取り外さなければならない

●スピードメーター・タコメーター
取り外すことができる



オイルドレンボルトは必ずワイヤロックすること!!

●スタンド・同乗者フットレスト
取り外さなければならない

1) レースのために行わなければならない変更

(1) 取り外さなければならない部品

- ① ライト/ウィンカー/リフレクター
- ② バックミラー
- ③ ナンバープレートと、リヤフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
- ④ セーフティバー/センタースタンド/サイドスタンド
- ⑤ 同乗者用フットレスト/グラブレール
- ⑥ その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

(2) 車両公認時の状態で、下記の各項目に適合していないときは、改造・変更が義務づけられる。特にガソリン/オイル等をコースに撒き散らすことは事故原因になるので、そ

のための対策を主眼とする。

- ① アクセルは手で握っていないときは、自動的に閉じるようになっていること。
- ② キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取付けること。
- ③ 電動式フュエルポンプがついている車両は、転倒したときにポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
- ④ クローズドブリーザーシステム

すべての車両はクローズドブリーザーシステムになっていなければならない。すなわちオイルブリーザーラインはオイルキャッチタンク、およびエアクリーナーボックスに連結され、これに排出する構造となっていること（図A参照）。容量はオイルキャッチタンクが最低500cc、オイルキャッチタンクとエアクリーナーボックスの合計で最低1000ccとする。

エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合は、オイルを受けられるようにふさがなければならない。

- ⑤ カウリング下部のオイル受け

エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイル、およびエンジンクーラント総量の最低半分（最低5リットル）を保持できる構造になっていなくてはならない。

カウリング下部の端部は、一番低いところから最低50mmの高さにあることが義務づけられる（図B参照）。

カウリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。この規則を満足させるための最低限の外観変更が許可される。

上記変更以外に、カウリングには何も追加できない。

カウリング下部には、直径25mmの孔を最高2つまで設けてもよい。この孔はドライコンディションの時には閉じなくてはならず、競技監督がウェットレース宣言したときにのみ開くことが出来る。

- ⑥ オイルドレーンプラグおよび供給パイプ

エンジンのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の位置に固定しなければならない。

オイルパンに進入する外部オイルフィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックされていなければならない。

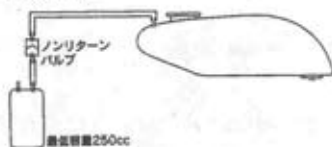
- ⑦ 燃料タンクブリーザーパイプがついている車両は、ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けなくてはならない。これは、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。
- ⑧ 燃料タンクフィルターキャップおよびオイルフィルターキャップは閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらに、これらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。
- ⑨ ラジエーターオーバーフローパイプがついている車両は、最低容量250cc以上のキャッチタンクを取付けなくてはならない。
- ⑩ リヤスプロケットガードの取り付け（取り付けられてない場合）。*2001年より義務付け。

- (3) ナンバープレート（ゼッケンプレート）

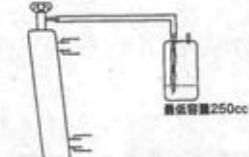
- ① ナンバープレートは、フロントと両サイドの3ヶ所に取付けなければならない。
- ② ナンバープレートの地色は白で、文字は黒色とする。
- ③ プレートサイズ、文字サイズは図Cを参照のこと。

図A キャッチタンク

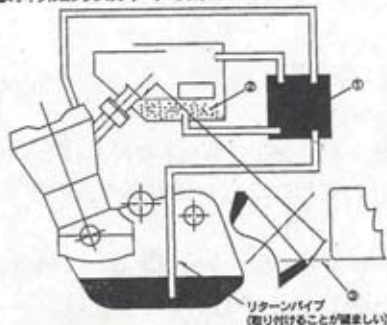
燃料タンククリーザー



クラシエーターオーバーフロー



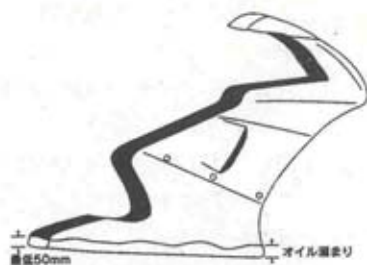
4サイクルエンジンのブリーザーシステム



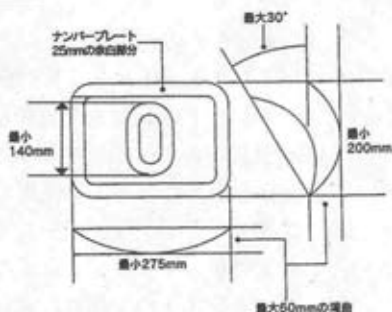
●クローズドシステム

エアクリナーボックスが設置されていない場合、
ブローパイプがキャブレターに吸入されるような構造を採ること。
①オイルキャッチタンク/最低容量500cc
②エアクリナーボックス内のオイル溜まり
※①と②の合計で最低1000ccとする

図B オイル溜まり



図C ナンバープレート



2) レースの為に変更、改造、チューニングが許可される部分
以下の部分以外の変更、改造は許可されない。

(1) フレーム

- ① リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し
- ② ステアリングダンパーの取付けおよび取り付け目的のためのフレーム加工
- ③ 全てのカウリングステーは、部分的に変えたり、交換してもよい。

(2) リヤスイングアーム

- ① リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付け目的の加工
- ② スタンドブラケットの取り付け、および取り付け目的の加工

(3) サスペンション

- ① フロントサスペンションの(Spring)変更
- ② 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整
- ③ リヤサスペンションの(Spring)変更
- ④ サスペンションフルードの変更

(4) エキゾーストシステム

- ① 音量規制値以内であれば、エキゾーストパイプおよびサイレンサーを交換、または改造してもよい。(チタン・カーボン製のものも使用可) ただしサイレンサーの数、および配置は公認車両の状態を維持しなければならない。(例: 4into2から4into1への変更、左右1本出しから片側2本出しへの変更などは許可されない)

(5) ブレーキ

- ① 後ブレーキパッドとホースの変更
- ② ブレーキフルードの変更
- (6) タイヤ・ホイール
 - ① スピードメーター駆動部の取り外しとスパーサーの変更
 - ② タイヤ
 - a. VまたはZ級のタイヤが使用されなくてはならない。交通法規に適合する一般市販タイヤだけが許可される。タイヤトレッド主溝の深さは、最低でも2.5mmでなくてはならない。
 - b. タイヤには、EマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークが表示されていなくてはならない。
 - c. レースまたはプラクティスが「ウェット」宣言された場合、レインタイヤ使用が許可される。このタイヤには、EマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークが表示されていなくてもよいが、「NOT FOR HIGHWAY USE」と表示されていなくてはならない。
 - d. タイヤへの追加工（ハンドカット等）は禁止される。
- (7) フットレスト・チェンジレバー・ブレーキペダル

フットレストは改造・変更されてよいが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。

 - ① ブラケットの改造、変更によりフットレスト/フットコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取付け位置に固定しなければならない。
 - ② フットレストの先端は、最低半径8mmの中空でない一体構造の球状になっていなければならない。
 - ③ 折りたたみ式の場合は、自動的に戻るようになっていなければならない。
 - ④ スチール製フットレストで折りたたみ式でない場合、その先端にはプラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されていなくてはならない。（最低半径8mm）

※チェンジレバーを逆パターンとした際、スプロケットカバーと干渉する場合のみ、スプロケットカバーを最小限に改造することが認められる。
- (8) ハンドルバー・レバー類
 - ① ハンドルバー、ブレーキ/クラッチレバーおよびブレーキ/クラッチケーブル/スロットルケーブルの変更。ハンドルバー取付け方式、タイプは車両公認時のものから変更できないが、取付け位置調整、角度調整は認められる。
 - ② ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされていなくてはならない。
 - ③ ハンドルバーの最低幅は450mm
 - ④ ブレーキ/クラッチレバーの先端はボール状でなくてはならない（最低直径19mm）。このボールを平たくすることができるが、端部は丸くならない（最低の厚み14mm）。
- (9) カウリング、ウィンドスクリーン
 - ① カウリングとウィンドスクリーンは、アフターマーケットのものに変更することができる。ただし外見はノーマルと同じでなければならない。
 - a. スクリーンエッジは丸く加工する。
 - b. カーボン、ケブラー強化繊維等の素材は使用できない。
 - ② 取付けブラケットの改造・変更

- ③ 露出しているエッジは、すべて丸められていなければならない。
- (10) シート
オプションのシングルシートまたはアフターマーケットのものに変更できる。ただし外観はノーマルと同じでなければならず、カーボン/ケブラー強化繊維等の素材は使用できない。
- (11) シリンダーおよびシリンダーヘッド
シリンダーおよびシリンダーヘッドは、公認車両の状態に対して切削、追加、研磨をしてはならない。シリンダーヘッドポートのバリ取りと、シリンダーヘッド燃焼室、シリンダーヘッドポートのカーボン除去および基準寸法内での研磨は認められる。バリとは鋳型の合わせ面に生ずる「型合わせバリ」を指す。
- (12) クラッチ
クラッチスプリングの変更
- (13) キャブレター
ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。
- (14) フュエルインジェクション
① スロットルボディは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。
② インジェクターは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。
③ エンジン作動中に機能する、長さが変化するフュエルインジェクションインテイクトラクト装置は許可されない。
④ バタフライの交換・改造は禁止される。
⑤ フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアセンブリーおよびフラッシュRAMは変更してもよい。
⑥ 燃料ポンプ、またはプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。
- (15) 燃料供給
① フュエルラインの変更
② フュエルベントラインの変更
③ フュエルフィルターの追加・変更
- (16) ワイヤハーネス
ワイヤハーネスの改造、変更
- (17) スプロケット/チェーン
カウンターシャフトスプロケット、リヤホイールスプロケット、チェーンのピッチならびにサイズは変更できる。
- (18) エンジンレプリミッター/スピードリミッター
エンジンレプリミッター/スピードリミッター（イグナイター含む）の変更
- (19) 点火時期/スパークプラグ
① スパークプラグ、プラグキャップの変更
② ハイテンションコードの変更
③ 点火時期の調整
- (20) ボルト・ナット類
① ボルト・ナット類の変更。ただし同じ材質でなければならない。
② カウリング（シートカウル含む）、ウィンドスクリーンの取り付けボルト・ナット類は別の素材のものに変更できる。
③ ボルト・ナット類はセーフティワイヤーを付けるために穴を開けてもよい。しかし軽量化する改造は認められない。

④ カウリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。

(2) 取り外すことができる部品

- ① 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- ② ホーン
- ③ ツールボックス
- ④ タコメーター
- ⑤ スピードメーター
- ⑥ ラジエーターファンと配線
- ⑦ サーモスタット
- ⑧ チェーンカバー
- ⑨ リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ
- ⑩ エアクリーナーエレメント
- ⑪ 別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート
- ⑫ スターターキックアーム

3) その他

- (1) チタン合金部品の使用は禁止される。(エキゾーストパイプ、サイレンサーは除く)
- (2) データロガーの使用は認められない。
- (3) 電気式のスターターはレース前後の車検時に正常に作動しなければならない。
- (4) 買い取り制度

- ① 大会にて6位以内に入賞した車両は、購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。

買い取り価格：国産車両 1,400,000円

外国産車両 2,200,000円

- ② 購入申請は主催者指定の用紙に必要な事項を記入し、主催者に提出すること。
- ③ 購入希望者が複数の場合、主催者により抽選が行われ、決定される。
- ④ 購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者へ提出しなければならない。
 - ・購入申請用紙
 - ・購入者の運転免許証のコピー
 - ・購入申請保証金50,000円
 - ・(購入申請保証金は、購入代金の一部とされる)
- ⑤ 購入者が決定した時点により、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない。
- ⑥ 売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内に設定されなければならない。売主・購入者、そして主催者3者合意のもと、売買契約日を決定する。
- ⑦ ⑥にて決定された売買契約日に購入代金〔現金〕と、車両の受け渡しが行われる。
- ⑧ 売買契約日に売り主・購入者双方とも、身分証明のコピーを主催者に提出しなければならない。
- ⑨ 売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行われる。
- ⑩ ⑥にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金50,000円は返却されない。また、この場合に発生する経費〔運搬費等〕は購入希望者が負担する。
- ⑪ 主催者が購入申請を行うことができる。
- ⑫ 売買された車両が、売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否する事ができる。

第23章

SS600の 仕様

01.58 分野別仕様—スーパースポーツ

本規則はFIMのスーパースポーツ規則をベースに国内における事情を考慮し、一部追加・変更を加えたものである。世界選手権はFIM規則が適用される。

また本規則は市販レーサーを除く、公道用一般市販車をベースに、安全性・平等性・経済性を考慮しつつ、限られた改造コストで中・上級クラスの参加者を念頭においた参加型レースを基本理念とする。

出場車両

スーパースポーツクラスに出場する車両は、一般生産型モーターサイクルでMFJがスーパースポーツ用として公認した車両でなければならない。

国内販売車両と輸出専用車両の公平性

同一車種において国内販売車両と輸出専用車両の仕様が異なる場合は、国内販売車両は輸出専用車両の仕様に変更することが出来る。ただし、変更する場合は当該メーカーが変更部品をあらかじめMFJに申請し、公認部品として認められていなければならない。

スーパースポーツモーターサイクルの前後、及び側面からの外観形状（別記された場合を除いて）は、原則として車両公認時（メーカーが製造したまま）の状態であってはならない。

58.01 スーパースポーツクラスの排気量区分

スーパースポーツ：	401cc-600cc	4ストローク	最大4気筒
	600cc-750cc	4ストローク	最大2気筒

58.01.1 最低重量

スーパースポーツ：	600cc	4気筒	167kg
	750cc	2気筒	172kg

レース終了後の最終車検では、車検を受けた車両は半乾燥の状態で重量測定される（車両にタンクがあり、燃料がない状態）。

水冷モーターサイクルは重量検査の前にラジエーターに水を加えることが出来る。

レース終了後の検査では、車両の重量に1%の許容範囲が許可される。

ラジエーターに水を加えることを除いて、レース後のモーターサイクルはレースを終えたままの状態の規定重量に適合していなければならない。

【予告】：2002年最低重量測定方法の変更

レース終了後の車両検査において計測される車重は、レース終了時の状態で計測される。設定された車重はレース終了時のマシンの重量でなければならない。水、オイル、燃料、タイヤの変更等いかなるものもマシンに追加されてはならない。

ライダーは、プラクティスおよび公式予選の間、ピットレーンにおいて車重チェックを要請される場合がある。(但し、これは限りなくライダー、チームを妨げるものではないが、ライダー、チームは要請に従わなくてはならない)

58.01.2 ナンバープレートの色

スーパースポーツのナンバープレートの色は、下地が白で数字が青とする。RAL色番号は、青5010、白9010とする。

ナンバーの明瞭度に関して議論が持ち上がった場合、車検長の決定を最終的なものとする。

58.02 燃料

使用する燃料はMFJが規定する無鉛ガソリンで、当該サーキットから購入できるものを使用しなければならない。それ以外の起爆剤・添加剤は使用してはならない。

*世界選手権では以下のルールが適用される

すべてのスーパースポーツエンジンは、最大鉛含有量0.013g/l(無鉛)と最大MON値90の通常の無鉛ガソリンで作動するものとする(完全な仕様に関しては第01.63条を参照のこと)。

58.03 車両の仕様

以下に明記されていないすべての事項については、MFJが公認した状態の仕様でなければならない。

58.03.1 フレームボディー及びリアサブフレーム

- ・フレームは、車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・フレームボディーへの追加、および削除は一切許可されない。
- ・フレームボディーには車両識別番号(シャシー・ナンバー)が記されていないとてならない。
- ・エンジン取り付けブラケット、およびプレートは、車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・リヤサブフレームは、車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・追加のシート用ブラケットを付け加えてもよいが、シート用ブラケットを取り除くことはできない。リヤのサブフレームへのボルトオンのアクセサリは取り除いてもよい。
- ・塗装方法は制限しないが、フレームボディー、サブフレームへの研磨は許可されない。

58.03.2 フロントフォーク

- ・フォークは車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・標準的なフォーク内部部品は、改造しても良い。
- ・アフターマーケット・ダンパーキット、及びバルブを取り付けてもよい。
- ・フォークスプリングは交換してもよい。
- ・フォークキャップは、フォークスプリングの外部調整のみを目的として、改造しても交換してもよい。
- ・フォークチューブ(スタンション、フォークパイプ)は車両公認時の状態でなくてはならない(追加の表面処理は許可されない)。
- ・上下フォーククランプ(三又、フォークブリッジ)は車両公認時の状態でなくてはならない。

- ・ステアリングダンパーの追加、アフターマーケット・ダンパーとの交換は許可される。
- ・ステアリングダンパーは、ステアリングロック制御装置(ステアリングストッパー)としての役割を果たしてはならない。

58.03.3 リヤフォーク (スイングアーム)

- ・リヤフォークは、車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・リヤフォークピボットボルト (アクスルシャフト) は、車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・リヤチェーン・アジャスターの改造または変更は許可される。
- ・スタンドブラケットの取り付け、および取り付けのための加工は許可される。
- ・ブラケットはボルトオンタイプでも溶接による取付けでも許可される。但し、ブラケットの周辺は鋭角であってはならない。取付け用ボルト (スクリュー) 頭部はブラケットの裏面から突出してはならない。
- ・チェーンガードの取り付け、および取り付けのための加工は許可される。但し、ライダーの身体のいかなる部分もドライブチェーンとリアスプロケットに巻き込まれないようにしなければならない。

58.03.4 リヤサスペンションユニット

- ・リヤサスペンションユニット (ショック・アブゾーバー) は、改造してもよいし、交換してもよい。
- ・リヤサスペンションユニットスプリングは変更してもよい。
- ・リヤサスペンションリンケージは車両公認時の状態でなくてはならない。

58.03.5 ホイール

- ・ホイールは車両公認時の状態でなくてはならず、ディーラー/ディストリビューターチェーンに対する販売時の状態でなくてはならない。
- ・スピードメータードライブは、取り外してもよいし、スパーサーと交換してもよい。
- ・公認車両がリヤホイールにクッションドライブも含む場合、その状態を維持しなくてはならない。
- ・フロントとリヤのホイールアクスルは、車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・ホイールの直径とリム幅は、車両公認時のものと同じでなければならない。

58.03.6 ブレーキ

- ・フロントとリアのブレーキディスクは変更してもよいが、車両公認時に装着されているキャリパー及びマウンティングにフィットしなければならない。ただし、外径とベンチレーションシステムは車両公認時のものと同じでなくてはならない。インターナリーベンチレーテッド (内部換気) ディスクは許可されない。
- ・ブレーキディスクキャリアは変更してもよいが、ホイールに対するオフセットと、マウンティングのタイプは車両公認時の状態でなければならない。
- ・交換されるブレーキディスクの材質は、鉄素材でなければならない。
- ・フロントとリアブレーキキャリパー (マウント、キャリア、ハンガー) は、車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・フロントマスターシリンダーは、車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・リヤマスターシリンダーは、車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・フロントとリヤの油圧ブレーキラインは変更してもよい。クイック・コネクターを使用してもよい。左右のフロントブレーキキャリパーへのフロントブレーキラインの分岐点は、ロアフォークブリッジよりも上に位置しなくてはならない。

- ・フロントとリヤのブレーキパッドは変更してもよい。ブレーキパッドのロッキングピンはクイックチェンジタイプに改造してもよい。
 - ・ブレーキ冷却用エアダクトの追加は認められない。
- 58.03.7 タイヤ
- ・V、またはZ級のタイヤが使用されなければならない。交通法規に適合する付属品として一般販売されているタイヤのみが許可される。タイヤトレッドの深さは、レース前検査時に、タイヤのトレッドパターン幅全体にわたり、最低でも2.5mmなければならない。
 - ・タイヤには、「E」マークまたはDOTマークまたはJISの認定マークが表示されていなくてはならない。
 - ・レース、またはブラクティスが「ウェット」宣言された場合のみ、レインタイヤの使用が許可される。このタイヤは、「DOT」「E」「JIS」マークを持つ必要はないが、「NOT FOR HIGHWAY USE」と表示されていなければならない。
 - ※ 世界選手権では「DOT」「E」のみ有効
 - ※ 世界選手権ではレインタイヤの種類も規定される。
- 58.03.8 フットレスト/フットコントロール
- ・フットレスト/フットコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは、フレームの元の取付位置に取付けなければならない。
 - ・フットレストはリジット（固定式）に取り付けられたものか、あるいは通常の位置に戻る仕組みになっているホールディングタイプ（折りたたみ式）のものであること。
 - ・フットレストの先端は、最低半径8mmの中空でない一体構造の球状でなければならない。
 - ・ホールディングタイプ（折りたたみ式）でないスチール製フットレストには、永続的に取り付けられたプラスチック、テフロン、あるいはそれと同等の材質でできたプラグ（先端）が固定されていなければならない（最低半径8mm）。
- 58.03.9 ハンドルバー、及びハンドコントロール
- ・ハンドルバー、ハンドコントロール類（レバー等）は交換してもよい（ブレーキマスターシリンダーは含まない）。
 - ・ハンドルバー、ハンドコントロール類（レバー等）は位置を移動してもよい。
 - ・ハンドルバーには、スタータースイッチとエンジンストップスイッチを設置しなければならない。
- 58.03.10 フェアリング/ボディーワーク
- a) フェアリング、フロントマッドガード、及びボディーワークは公認車両の状態であってはならない。
 - b) フェアリング、及びボディーワークはオリジナル部品の外観形状が同じであれば交換しても、材質を変更してもよい。カーボンファイバー、またはゲブラー素材の使用は許可される。
 - c) 大きさも細部寸法も、車両公認時のものと同じ（追加、削除は一切認められない）でなければならない。
 - d) ウィンドスクリーンは交換できるが、全く同じ形に成形されたもので、透明素材でなければならない。耐久においてウィンドスクリーンの高さは変更してもよい。
 - e) インストルメントブラケット/フェアリングブラケットの組合せは変更してもよい。全てのフェアリングブラケットは、部分的に変更したり、交換してもよい。

- f) フェアリングとエアボックスを結ぶ公認時のエアダクトは、部分的に変更したり、交換しても良い。
- g) エアボックスへ通じる公認時のエアダクトは、部分的に変更したり、交換してもよい。
- h) フェアリング下部は、エンジン故障時に、そのエンジンに使用されるオイル、及びエンジンクーラント総量の最低半分（最低5リットル）を保持できる構造でなければならない。フェアリングの開口部の下端部はフェアリングの最下端から最低でも50mm以上、上に位置しなければならない。
- i) フェアリング下部には、直径25mmの孔を最高2つまで設けてもよい。この孔はドライコンディションの時には閉じられていなければならない。競技監督がウェットレースコンディションを宣言した場合にのみ開けることができる。
- j) ホイール交換用のエレベーター（スタンド）を使用するため、及びフレームやエンジンに小型のプラスチック製プロテクティブ・コーンを装着するために、フェアリングへの最低限の変更が許可される。
- k) フロントマッドガードは、車両公認時の外観と同じでなくてはならない。
- l) フロントマッドガードは、車両公認時のものと外観が同じた製品と交換してもよい。
- m) フロントマッドガードは、タイヤのクリアランスを増やすために上に移動してもよい。
- n) スイングアームに装着されたリアマッドガードは、車両公認時のものと外観が同じ製品と交換してもよい。
- o) チェーンガードを組み込むスイングアームに装着されたリアマッドガードは、更に大きい直径のリヤスプロケットを収容するために改造してもよい。
- p) シート下の既存のリアマッドガードは取り外してもよい。マッドガードはスイングアームに直接装着してもよい（ホイール120度以上を覆わないこと）。
- q) 露出しているエッジ部分はすべて丸められなければならない。

58.03.10 燃料タンク

- ・燃料タンクは車両公認時の状態でなくてはならない。
- ・燃料タンクには防爆材が完全に充填されていなければならない。
- ・タンクブリーザーパイプのついた燃料タンクには、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクに放出する、ノンリターン（戻らない）バルブが装備されていなければならない。
- ・燃料キャップは変更してもよい。燃料キャップは閉じた状態で漏れないものでなければならない。さらにいかなる場合にも事故で開かないように、完全にロックされなければならない。

58.03.12 シート

- ・シート、シートベース、及びそれに伴うボディーワークは、車両公認時のものと同じ外観形状の製品と交換してもよい。カーボンファイバー、またはカーボン複合材を使用してもよい。
- ・シート周辺のリアボディーワークの上部分を、シングルシートに改造してもよい。この場合、シングルシートはリアゼッケンプレートと一体構成になっていなければならない。
- ・前後、および両側面からの外観形状は、原則として車両公認時の状態と合致していなければならない。
- ・シート/リアカウルを交換する場合、正常にゼッケン表示ができなければならない。

- 58.03.13 ワイヤリングハーネス

 - ・露出しているエッジ部分は全て丸められていなければならない。
 - ・ワイヤリングハーネスは、部分的に変えたり、交換してもよい。追加のワイヤリングハーネスを加えてもよい。
 - ・ワイヤリングハーネスを切削してもよい。
- 58.03.14 バッテリー

 - ・バッテリーのサイズ、及びタイプは変更したり、位置を移動してもよい。追加のバッテリーを加えてもよい。
- 58.03.15 ラジエーター／オイルクーラー

 - ・ラジエーターは、標準位置に装着でき、メインフレームまたはフェアリングの外観形状に改造を必要としないもの限り、変更してもよい。
 - ・既存のオイルクーラーの改造は、メインフレーム、またはフェアリングの外観形状に改造を必要としないもの限り許可される。ヒートエクスチェンジ（オイル／水）は、オイルクーラーと取り替えてもよい。
 - ・追加のオイルクーラーは許可されない。
- 58.03.16 エアボックス

 - ・エアボックスは、車両公認時の状態でなくてはならない。
 - ・エアフィルターエレメントは、取り外してもよい。
 - ・エアボックスドレーンは、密閉されていなければならない。
 - ・全ての4ストロークモーターサイクルは、クローズド・ブリーザー・システムを維持しなければならない。オイルブリーザーラインはエアボックスに連結され、ここに放出されなければならない。
 - ・フェアリングとエアボックスを結ぶ車両公認時のエアダクトは、部分的に変えたり、交換してもよい。
 - ・エアボックスへ通じる車両公認時のエアダクトは、部分的に変えたり、交換してもよい。
- 58.03.17 キャブレター

 - ・キャブレターは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。
 - ・バタフライの交換、改造は禁止される。
 - ・キャブレタージェット、ニードルは交換してもよい。
 - ・CVキャブレタースライドコントロールのエア調節孔は、サイズ変更してもよい。
 - ・電子的、または機械的チョーク装置は装着された状態でなければならないが、機能しなくてもよい。
 - ・ベルマウス（エアファンネル）は、車両公認時の状態から部分的に変えたり、交換してもよい。
 - ・エンジン作動中に機能する、長さが変化するキャブレターインテイクトラクト装置（すなわち、長さが変化するベルマウス）は許可されない。
- 58.03.18 フュエルインジェクションシステム

 - ・スロットルボディは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。
 - ・インジェクターは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。
 - ・ベルマウスは、車両公認時にメーカーにより装備されているものから、部分的に変えたり、交換してもよい。
 - ・エンジン作動中に機能する、長さが変化するフュエルインジェクションインテイクトラクト装置は許可されない。

- ・バタフライの交換、改造は禁止される。
- ・燃料ポンプ、プレッシャーレギュレータの改造は禁止される。
- ・フエールインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリーおよびフラッシュRAMは変更してもよい。
- ・燃料ポンプ、またはプレッシャーレギュレータは公認時の状態でなければならない。

58.03.19 燃料供給

- ・フエールラインは、交換してもよい。
- ・クイックコネクター、またはドライブレキクイックコネクターを使用してもよい。
- ・フエールベントラインは、交換してもよい。
- ・フエールフィルターを追加してもよい。
- ・フエールペットコックは、メーカーにより製作された状態のままではなければならない。

58.03.20 シリンダーヘッド

- ・シリンダーヘッドは公認時の状態でなければならないが、以下の改造のみ許可される。
- ・通常、個人的なチューニングと考えられる、燃焼室を含むシリンダーヘッドへのポーティング、及びポリッシング（ガスフローイングなど）は許可されるが、溶接によるマテリアルの追加は許可されない。
- ・圧縮比は自由とする。
- ・燃焼室は改造してもよい。
- ・バルブは部分的な変更、交換が認められる。材質の変更も認められる。最大直径と最低重量は公認時のものと同じでなければならない。チタニウムバルブの使用は許可されない。
- ・バルブシートは、車両公認時の状態でなければならない。改造はしてもよい。
- ・バルブガイドは、車両公認時の状態でなければならない。ポートエリア内のバルブガイドへの改造は許可される。
- ・バルブスプリングは、変更してもよい。
- ・バルブスプリングリテーナーは、変更してもよい。但し、重量は公認部品と同等か、それ以上でなくてはならない。

58.03.21 カムシャフト

- ・ドライブ方式は、車両公認時の状態でなければならない。
- ・デュレーションは自由だが、リフトは車両公認時のものと同じでなければならない。
- ・カムチェーンやカムベルトのテンション装置は自由とする。

58.03.22 カムスプロケット

- ・カムスプロケットは、カムシャフト角度を変更するために改造したり、交換してもよい。

58.03.23 クランクシャフト

- ・クランクシャフトは車両公認時の状態でなくてはならず、改造されてはならない。
- ・研磨、及び軽量化は許可されない。
- ・フライホイールの改造は許可されない。

58.03.24 オイルポンプ、及びオイルライン

- ・オイルポンプは車両公認時のものでなければならない。改造は許可される。
- ・オイルラインは改造したり、交換してもよい。圧力のかかるオイルラインを交換する場合は、金属強化構造のもの、またはネジ式のコネクターを持つものを使用しな

- なければならない。
- 58.03.25 コネクティングロッド
- ・コネクティングロッドは、車両公認時の状態でなければならない。
 - ・研磨、軽量化は許可されない。
- 58.03.26 ピストン
- ・ピストンは、車両公認時の状態でなければならない。
 - ・研磨、軽量化は許可されない。
- 58.03.27 ピストンリング
- ・ピストンリングは車両公認時の状態でなければならない。改造は許可されない。
- 58.03.28 ピストンピン、及びクリップ
- ・ピストンピン、及びクリップは車両公認時の状態でなければならない。改造は許可されない。
- 58.03.29 シリンダー
- ・シリンダーは、車両公認時の状態でなければならない。
 - ・シリンダーに対しては以下の改造のみが許可される。シリンダーヘッドガスケットの表面は、圧縮比の調整、又は曲がったシリンダーの表面デッキの修理を目的とした表面仕上げのために、機械加工されてもよい。
 - ・シリンダーには、車両公認時の材質、及びキャスティングが使用されなければならない。表面仕上げ及びボアは維持されなければならない。
 - ・シリンダー容量は、車両公認時のサイズのままではなければならない。
- 58.03.30 クランクケース、及びその他の全てのエンジンケース（すなわち、イグニッションケース、クラッチケース）
- ・クランクケースは、車両公認時の状態でなければならない。改造は許可されない。
 - ・その他のエンジンケースは、車両公認時の材質で作られていなければならない。
 - ・クランクケース／ギアボックスケース、イグニッション、クラッチ、及びジェネレーターカバーは、ステンレススチール、又はカーボン／Kevlar (R) 複合材などでできたカバーを追加して保護してもよい。
 - ・クーリング性能を向上させるため、ドライクラッチカバーに孔を加えてもよい。
 - ・強化エンジンサイドカバーとしてエンジンケースガードを取りつけてもよい。これらのカバーは同じ材質で作らなくてはならず、重量は標準の材質より軽くあってはならない。
 - ・カウンターシャフトカバーは、取り外してもよい。
 - ・カウンターシャフトのクランクケースプロテクターの追加は許可される。
- 58.03.31 トランスミッション／ギアボックス
- ・全てのトランスミッション／ギアボックスレシオは、自由とする。
 - ・プライマリーギアは、車両公認時の状態でなければならない。
 - ・クイックシフトシステムのようなものをギアボックス、またはセレクター機構に追加することは許可されない。
 - ・カウンターシャフトスプロケット、リアホイールスプロケット、チェーンピッチ、ならびにサイズは変更できる。
- 58.03.32 クラッチ
- ・クラッチタイプ（ウェット、またはドライ）、及び作動方法（ケーブル、又は油圧による）は、車両公認時の状態でなければならない。
 - ・フリクション、及びドライブディスクは、変更してもよい。

- ・クラッチスプリングは、変更してもよい。
 - ・クラッチバスケット（アウター）は、補強してもよい。
- 58.03.33 イグニッション／エンジンコントロールシステム
- ・イグニッション／エンジンコントロールシステムは、改造したり、変更してもよい。
 - ・追加のワイヤハーネスを加えてもよい。
 - ・ワイヤハーネスを切削してもよい。
 - ・スパークプラグ、及びプラグワイヤーは交換してもよい。
- 58.03.34 ジェネレーター
- ・ジェネレーターの改造、取り外し、交換は許可される。
 - ・電気式のスターターは、レース前後の車検時に正常に作動しなければならない。電気式のスターターがその機能を停止した時にもエンジンはスタートし、作動しなければならない。
- 58.03.35 エキゾーストシステム
- ・エキゾーストパイプ、及びサイレンサーは、改造、変更してもよい。
 - ・スーパースポーツのノイズ・リミットは、102dB/A。
 - ・サイレンサー数は車両公認時のままでなければならない。サイレンサーの位置は、原則として公認時と同じでなければならない。
 - ・ライダーの足の部分、又はフェアリングと接触する部分を熱から保護する場合を除き、エキゾーストシステムを覆うことは、許可されない。
- 58.03.36 ファスナー
- ・ファスナーは、どのような材質、デザインファスナーにも交換することができる。
 - ・アルミニウムのファスナーは、主要構造部分でない場所に限り使用してもよい。
 - ・チタニウムのファスナーは主要構造部分に使用してもよいが、その強度とデザインは、標準ファスナーの強度と同等、あるいはそれ以上でなければならない。
 - ・特別なスチールのファスナーは、主要構造部分に使用してもよいが、その強度とデザインは、標準ファスナーの強度と同等、あるいはそれ以上でなければならない。
 - ・ファスナーは、安全ワイヤーのためにドリルで穴をあけてもよいが、重量軽減のための改造は許可されない。
 - ・フェアリング／ボディーワークファスナーは、クイック・ディスコネクトタイプのものに変更してもよい。
- 58.03.37 以下の項目は、車両公認時に装備されているものから部分的に変えたり、交換してもよい。
- ・どの種類の潤滑油、ブレーキ、またはサスペンションフルードを使用してもよい。
 - ・どの種類のスパークプラグ、及びプラグキャップを使用してもよい。
 - ・どのインナーチューブ（装着される場合）、またはインフレーションバルブを使用してもよい。ホイールのバランスウェイトは外しても、変更しても、追加してもよい。
 - ・どの種類、あるいはどのブランドのベアリング（ボール、ローラー、テーパー、ブレイン等）を使用してもよい。
 - ・ガスケットとガスケットの素材
 - ・塗装された外部表面の仕上げ、及びデカール。
- 58.03.38 以下の項目は取り外してもよい。
- ・インストルメント、及びインストルメントブラケット、ならびに関連ケーブル
 - ・ホーン

- ・ライセンスプレートブラケット
- ・ツールボックス
- ・タコメーター
- ・サーモスタット
- ・スピードメーター、及び関連するホイールスパーサー
- ・ラジエーターファン、及びワイヤー
- ・パッセンジャー用フットレスト
- ・パッセンジャー用グラブレール
- ・チェーンガード
- ・リアサブフレームにボルトオンのアクセサリ。

58.04 以下の項目は変更されなくてはならない。

- ・モーターサイクルには、作動中のエンジンを停止できる効果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、あるいは左（グリップを握った状態で手の届く距離）に取り付けられていなければならない。
- ・スロットルコントロールは、手で握っていないときには自動的に閉じるものでなければならない。
- ・電動フュエルポンプは、大会中の事故の際に自動的に作動する回路遮断システムを介していなければならない。
- ・電動フュエルポンプの設計には、車検時にテストできるように回路遮断のテスト機能が設けられていなければならない。
- ・セーフティーバー、及びセンター／サイドスタンドは取り外されなければならない（固定されたブラケットは維持されなければならない）。
- ・ドレーンプラグは全てワイヤーロックされていなければならない。外部オイルフィルタースクリュー、及びボルトでオイルキャビティに入るものは、安全にワイヤーロックされていなければならない。
- ・ブリーザー、またはオーバーフローパイプが装備される場合、排出は既存の排気口からなされなければならない。オリジナルのクローズドシステムは維持されなければならない。直接大気へ排出することは禁止される。
- ・オイルブリーザーパイプが装備される場合、排出は簡単に手の届く位置に設けられたキャッチタンクにされなければならない。キャッチタンクはレース前に空にされなければならない。
- ・キャッチタンクの最低サイズは、ギアボックスブリーザーパイプの場合250cc、エンジンブリーザーパイプの場合500ccとする。
- ・すべての4ストロークモーターサイクルには、クローズドブリーザーシステムが採用されなくてはならない。オイルブリーザーラインは、エアボックスに連結され、ここに排出されなければならない。
- ・ヘッドランプ、リアランプ、及びウィンカーは、取り外さなければならないが、ウィンカーの形を含む側面、及び正面の外観は維持されなければならない。開口部は適切な材質で覆わなければならない。

58.05 追加イクイップメント

車両公認時に装備されていない、追加のイクイップメントを加えてもよい（例：データ取得機、

コンピューター、レコーディング・イクイップメント等)。ただし、第01.18条の「テレメトリー」(遠隔測定法)は尊重すること。

買い取り規定

① 大会にて6位以内に入賞した車両は、購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。

買い取り価格：ホンダ・ヤマハ・スズキ・カワサキの車両 1,600,000円

ドゥカッティ・トライアンフ・ラベルダの車両 2,500,000円

② 購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、主催者に提出すること。

③ 購入希望者が複数の場合、主催者により抽選が行われ、決定される。

④ 購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者に提出しなければならない。

・購入申請用紙

・購入者の運転免許証のコピー

・購入保証金50,000円(購入保証金は購入代金の一部とされる。)

⑤ 購入者が決定した時点により、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない。

⑥ 売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内に設定されなければならない。売り主購入者そして主催者の3者合意のもと、売買契約日を決定する。

⑦ ⑥にて決定された売買契約日に購入代金(現金)と、車両の受け渡しが行われる。

⑧ 売買契約日に売り主・購入者双方とも、身分証明書のコピーを主催者に提出しなければならない。

⑨ 売買契約は売り主・購入者双方と主催者立ち会いのもとに行われる。

⑩ ⑥にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払えない場合は、この売買契約は無効となり、購入保証金50,000円は返却されない。またこの場合に発生する経費「運搬費等」は購入者が負担する。

⑪ 主催者が購入申請を行うことが出来る。

⑫ 売買された車両が、売り主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否することが出来る。

※ 世界選手権においては買い取り制度はない。



付 録

2001年全日本S-NKの 仕様

01 スーパーネイキッドクラスの参加

- 1) 2001年全日本ロードレース選手権スーパーバイククラスにスーパーネイキッドクラスは参加することができる。
- 2) 総合ランキングとともに、別途スーパーネイキッドクラスのランキングが定められる。
- 3) 予選通過に際してはそれぞれのクラスの按分比率により決勝出場台数を定める。
- 4) 賞金は総合順位のみで与えられる。
- 5) スーパーネイキッドクラスにはファクトリーチームの参加は認められない。

02 スーパーネイキッドクラス車両規則

- 1 スーパーネイキッドクラスの構成
スーパーネイキッドクラスは①X-Formula (エックス・フォーミュラ) クラスと②NK-1クラスから構成される。
- 2 参加車両
 - 1) X-Formulaクラスに参加する車両は、自然吸気4ストロークで改造前排気量800cc以上の一般生産型エンジンをベースとした一般生産型モーターサイクルでMFJの承認を得なければならない。
 - 2) NK-1クラスの車両は、自然吸気4ストロークで排気量750ccを超えるスチールパイプフレームの一般生産型モーターサイクルでMFJの承認を受けなければならない。

03 X-FORMULAの改造限度

- 1 車両はMFJ技術規則のロードレース基本仕様に合致していなくてはならない。
下記項目に関しては車両公認時の状態で下記規則に合致していない場合でも、車両公認時の形状を維持していることを条件に認められる。
 - 1) カウルのいかなる部分もフロントホイールアクスルから前方100mmを通る垂直線より前にあってはならない。
 - 2) 車両のいかなる部分もリヤタイヤの最後端を通る垂直線の後部にあってはならない。
- 2 安全の為に必ず行わなければならない改造
 - 1) エンジンおよびその他すべての電気部品を停止することの出来る効果的なイグニッションキルスイッチがハンドルバーのグリップを握った状態で手の届く範囲に取り付けなければならない。
 - 2) スロットルは手で握っていない時には自動的に閉じるようになっていること。
 - 3) 電動式フューエルポンプはレースでの事故の際に自動的に作動する回路遮断システムを備

えていなければならない。車検の時にテストできるように回路遮断のテスト機能が設けられなければならない。

- 4) すべてのドレーンプラグはワイヤーロックしなければならない。外部オイルフィルタースクリューおよびオイルフィルターボルトでオイルパンに進入するものは全て安全にワイヤーロックされていなければならない。
- 5) プリーザーパイプ、またはオーバーフローパイプが装備される場合、排出はそのパイプの排気口からなされなければならない。公認時のクローズドシステムは維持されなくてはならず、大気へ排出されてはならない。
- 6) オイルプリーザーパイプが装備されている場合、排出は簡単に手の届く位置に設けられたキャッチタンクに排出されなければならない。

最低容量： ギヤボックスプリーザーの場合 250cc

エンジンプリーザーの場合 500cc

- 7) すべての4サイクル車両にはクローズドプリーザーシステムが採用されなければならない。オイルプリーザーラインはエアボックスに連結され、これに排出されなければならない。
- 8) アンダーカウルはエンジン破損時にエンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジンクーラント総量の最低半分（最低5リットル）を保持できる構造でなければならない。端部の折り返しの高さは最低50mmとする。内側には吸収材および耐火素材が装着されていることが望ましい。
アンダーカウルには直径25mmの孔を最高2つまで設けても良い。この孔はドライコンディションの時は閉じられていなければならない。競技監督がウエットレースの宣言を行った時のみ開けることが出来る。
- 9) 燃料タンクには防爆材を充填しなければならない。

3 改造範囲

下記各項目以外の改造変更は自由とする。

1) エンジン

- ① エンジンの型式を変更することは認められない。
- ② ボアアップは可能とするが、最大排気量は1,350ccとする。
- ③ ストロークの変更は認められない。
- ④ シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース及びギヤボックスシェルは切削による改造以外は認められない。

2) ミッション

変更可能。6速まで。

3) マフラー

音量は105db/A以内とする。(FIM方式測定)

- 4) ステアリングダンパーの追加が出来る。ただしハンドルストッパーと兼ねてはならない。
- 5) ゼッケンカラーは白字に赤文字とする。
- 6) ブレーキ

カーボン素材は禁止される。

4. 禁止事項

フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアームスピンドル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禁止する。ホイールスピンドルに関しては軽合金も使用してはならない。

5 買取規定

1大会にて6位以内に入賞した車両は購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金はこの金額に含まれない。

買取価格：3,500,000円

- 1) 購入希望者は6位以内に入賞した車両が車両保管されている時間内に限り、購入申請をすることが出来る。
- 2) 購入申請は主催者指定の用紙に必要な事項を記入し、主催者へ提出すること。
- 3) 購入希望者が複数の場合、主催者により抽選が行われ決定される。
- 4) 購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものを揃え、主催者へ提出しなければならない。
 - ・購入申請用紙
 - ・購入者の運転免許証のコピー
 - ・購入申請保証金50,000円（購入保証金は購入代金の一部とされる。）
- 5) 購入者が決定した時点より主催者は車両を売買契約日までに保管しなければならない。
- 6) 売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内の間に設定されなければならない。売主・購入者、そして主催者3者合意のもと、売買契約日を決定する。
- 7) 前項にて決定された売買契約日に購入代金(現金)と車両の受渡しが行われる。
- 8) 売買契約日に売主・購入者双方とも身分証明書のコピーを主催者に提出しなければならない。
- 9) 売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行われる。
- 10) 6項にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことが出来ない場合は、この売買契約は無効となり、購入申請保証金50,000円は返却されない。
また、この場合に発生する経費（運搬費等）は購入希望者が負担する。
- 11) 主催者が購入申請を行う事が出来る。
- 12) 売買された車両が売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否することが出来る。

04 NK-1の改造限度

1. 車両はMFJ技術規則のロードレース基本仕様に合致していなくてはならない。
 - 下記項目に関しては車両公認時の状態で下記規則に合致していない場合でも、車両公認時の形状を維持していることを条件に認められる。
 - 1) カウルのいかなる部分もフロントホイールアクスルから前方100mmを通る垂直線より前にあってはならない。
 - 2) 車両のいかなる部分もリヤタイヤの最後端を通る垂直線の後部にあってはならない。
2. 安全の為に必ず行わなければならない改造
 - 1) エンジンおよびその他すべての電気部品を停止することの出来る効果的なイグニッションキルスイッチがハンドルバーのグリップを握った状態で手の届く範囲に取り付けなければならない。
 - 2) スロットルは手で握っていない時には自動的に閉じるようになっていること。
 - 3) 電動式フューエルポンプはレースでの事故の際に自動的に作動する回路遮断システムを備えていなければならない。車検の時にテストできるように回路遮断のテスト機能が設けられなければならない。
 - 4) すべてのドレーンプラグはワイヤーロックしなければならない。外部オイルフィルタースクリューおよびオイルフィルターボルトでオイルパンに進入するものは全て安全にワイヤーロックされていなければならない。
 - 5) プリーザーパイプ、またはオーバーフローパイプが装備される場合、排出はそのパイプの排気口からなされなければならない。公認時のクローズドシステムは維持されなくてはならず、大気へ排出されてはならない。

6) オイルブリーザーパイプが装備されている場合、排出は簡単に手の届く位置に設けられたキャッチタンクに排出されなければならない。

最低容量： ギヤボックスブリーザーの場合 250cc
エンジンブリーザーの場合 500cc

7) すべての4サイクル車両にはクローズドブリーザーシステムが採用されなければならない。オイルブリーザーラインはエアボックスに連結され、これに排出されなければならない。

8) アンダーカウルはエンジン破損時にエンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジンクランク総量の最低半分（最低5リットル）を保持できる構造でなければならない。端部の折り返しの高さは最低50mmとする。内側には吸収材および耐火素材が装着されていることが望ましい。

アンダーカウルには直径25mmの孔を最高2つまで設けても良い。この孔はドライコンディションの時は閉じられていなければならない。競技監督がウエットレースの宣言を行った時のみ開けることが出来る。

9) 燃料タンクには防爆材を充填しなければならない。

3 改造範囲

下記各項目以外の改造変更は自由とする。

1) エンジン

- ①エンジンの型式を変更することは認められない。
- ②ボアアップは可能とするが、最大排気量は1,350ccとする。
- ③ストロークの変更は認められない。
- ④シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース及びギヤボックスシェルは切削による改造以外は認められない。

2) キャブレター

- ①ラム圧をかけることは禁止
- ②フューエルインジェクションは禁止

3) ミッション

変更可能。6速まで。

4) フレーム

- ①量産車両フレームを使用し下記以外の改造は出来ない。
追加工・補強・不要ステーのカット・シートレールの削除/変更
※追加工・補強に関して素材はスチールに限定される。
- ②フレームナンバーは量産時の物を維持すること。パーツ交換の場合は購入証明を添えて車検に申し出る。判定は車検長による。

5) リヤサスペンション

2本サスの車両は2本サスを維持すること。

6) ハンドル

パイプハンドルでステムヘッドの上に取りつける。バーエンドはステムヘッドより上になければならない。

7) マフラー

音量は105db/A以内とする。(FIM方式測定)

8) ホイール

ホイールの交換は自由であるが最低直径16インチとする。

9) タンク

車両公認時のものを使用し、下記以外の改造は許可されない。
給油口とコックの改造

※電動式フューエルポンプへの改造は禁止される。

- 10) カウル（ウインドスクリーンは除く）
 - ・形状はオリジナルのものとし、下記以外の改造は許可されない。
 - ・オイルクーラーに導入するエアーの量を増大する為に、フェアリングにドリルで孔を開けること。直径10mm以上の孔にはメタルガーゼまたは目の細かいメッシュで覆わなければならない。メッシュ部分は周囲の材質にマッチするようペイントされなければならない。
- 11) シート
シートベースはオリジナルのものを使用しなければならない。
- 12) ステアリングダンパーの追加が出来る。ただしハンドルストッパーと兼ねてはならない。
- 13) ゼッケンカラーは赤地に白文字とする。
- 14) ブレーキ
カーボン素材は禁止される。

4 禁止事項

フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアームスピンドル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禁止する。ホイールスピンドルに関しては軽合金も使用してはならない。

5 買取規定

1大会にて6位以内に入賞した車両は購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金はこの金額に含まれない。

買取価格：2,000,000円

- 1) 購入希望者は6位以内に入賞した車両が車両保管されている時間内に限り、購入申請をすることが出来る。
- 2) 購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、主催者へ提出すること。
- 3) 購入希望者が複数の場合、主催者により抽選が行われ決定される。
- 4) 購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものを揃え、主催者へ提出しなければならない。
 - ・購入申請用紙
 - ・購入者の運転免許証のコピー
 - ・購入申請保証金50,000円（購入保証金は購入代金の一部とされる。）
- 5) 購入者が決定した時点より主催者は車両を売買契約日までに保管しなければならない。
- 6) 売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内の間に設定されなければならない。売主・購入者、そして主催者3者合意のもと、売買契約日を決定する。
- 7) 前項にて決定された売買契約日に購入代金(現金)と車両の受渡しが行われる。
- 8) 売買契約日に売主・購入者双方とも身分証明書のコピーを主催者に提出しなければならない。
- 9) 売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行われる。
- 10) 6項にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことが出来ない場合は、この売買契約は無効となり、購入申請保証金50,000円は返却されない。また、この場合に発生する経費（運搬費等）は購入希望者が負担する。
- 11) 主催者が購入申請を行う事が出来る。
- 12) 売買された車両が売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否することが出来る。

細則10

MFJライセンス 昇格・降格に関する規則

1 目的

本規則は、(財)日本モーターサイクルスポーツ協会（以下MFJという）が発給、管理する競技ライセンスの昇格・降格に関して規定し、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 2001年度の昇格対象期間

2001年度の昇格対象期間は2001年1月1日から、2001年10月31日までとし、昇格した後、有効となるのは2002年1月1日からとする。11月1日より12月31日までに開催された競技の結果は、特別昇格の審査対象となる。

3 昇格、降格の種類と手続き

1) 自動昇格とは

昇格対象期間内に規定の自動昇格の得点または順位を得た場合、ライセンスは上位区分に昇格する。自動昇格対象者にはその年の11月末日までにMFJより昇格が通知される。

自動昇格の権利を得て、翌年ライセンスを更新しなかった場合は、自動昇格の権利は、なくなる。2001年以前に自動昇格通知を受け取っている場合でも、この規定が適用される。

2) 申請昇格とは

昇格対象期間内に規定の申請昇格の資格、得点、または順位を得た場合、申請すれば上位ライセンス区分に昇格する。明確な基準が定められている申請昇格については、その対象者にはその年の11月末日までにMFJより通知される。(ロードレースのジュニア→フレッシュマン、フレッシュマン→国内、及びドラッグレースのB級→A級の場合を除く)

申請昇格の権利を得て、翌年ライセンスを更新しなかった場合は、申請昇格の権利は、なくなる。

3) 特別昇格とは

■ 特別昇格およびその手続き (258頁) 参照。

4) 自動降格、特別降格とは

ライセンスの欠格期間による自動降格、本人の申請により審査される特別降格がある(258頁参照)。

5) 再昇格規定とは

ライセンスを降格した者が上位入賞した場合、ライセンスは再度昇格する (258頁参照)。

4 自動昇格に必要な得点 (ポイント)

1) 自動昇格に必要な得点 (以下ポイントという) は公認競技会の格式別に完走者に対しその

成績に応じて下記のように与えられる。(ドラッグレースは別途定める)

- 2) ジュニア部門の公認競技会におけるポイントは競技会の格式にかかわらず下記②その他の公認競技会のポイントとする。(トライアルは別途定める)

①全日本選手権・エリア選手権および地方選手権競技会(台数…予選出走台数)

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	15	
4位	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13		
5位	11	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											

注：全日本ロードレース選手権は、別途「全日本選手権大会特別規則」(69頁参照)に定める。

②その他の公認競技会

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

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総台数とする。

5 ロードレースライセンスの昇格

1) ジュニア⇒フレッシュマン・国内

自動昇格

- (1) 当該年度に16歳になる者は、誕生日前でも自動的にフレッシュマンとなる。
- (2) 昇格した後も16歳に達するまでは参加できるクラスは下記を上限とする。

GP125 (この解除を希望する場合は、親権者の承諾書を添えてMFJ中央スポーツ委員会に申請し許可を得ること)

申請昇格

- (1) ジュニアライセンスにてGP50・GP80クラス・その他の承認レースに参加し、優秀な成績をおさめ昇格を希望する者は、参加した競技会の主催者推薦を得て申請しなければならない。MFJ中央スポーツ委員会で認められた場合にフレッシュマンまたは国内ライセンスに昇格できる。年度の途中でも申請できるが、申請料5,000円(ライセンス料金含む)を必要とする。

2) フレッシュマン⇒国内

申請昇格

下記条件のいずれかを満たし申請することにより、国内ライセンスを随時取得できる。年度の途中でも申請できるが、ライセンス追加料金3,000円を必要とする。

- (1) 公認サーキットでの3時間走行証明印を得る(複数のサーキットで走行時間の合計は不可)。

※走行証明の有効期間は発行より1年間。

- (2) 承認ロードレース競技会にて6位以内の成績を修めること。(過去2年以内)
- (3) 承認ロードレース競技会にて過去2回以上参加した実績を有する。(過去2年以内)
- (4) 国内ライセンス講習会を受けること。

※講習会終了証の有効期限は受講日より6ヶ月。

3) 国内⇒国際

1 地方選手権

自動昇格

毎年1月～10月に開催された各地方選手権のGP125/250で、以下のポイントで自動昇格する（昇格の拒否はできない）。

北海道（HSP選手権、十勝選手権の合計）	60点以上
SUGO選手権	60点以上
仙台選手権	60点以上
エビス選手権	50点以上
関東選手権（筑波・富士・もてぎ）	50点以上
筑波選手権	50点以上
富士選手権	50点以上
間瀬選手権	50点以上
那須選手権	60点以上
もてぎ選手権	50点以上
鈴鹿選手権	50点以上
近畿選手権（猪名川・セントラル）	60点以上
西日本選手権（CP MINÉ）	50点以上
TI選手権	50点以上
九州選手権（HSR九州・SPA直入・オートポリス）	60点以上

申請昇格

SP250/400・ST600/SS600にて上記の自動昇格ポイントを得た場合は、申請により国際ライセンスに昇格する。ただし昇格を希望する場合、昇格手続きが完了するまで競技へ出場できない。

※申請期限：2002年2月末日消印有効

2 エリア選手権

- (1) エリア選手権のGP125/250スーパーバイクでポイントを40点以上獲得した者は自動昇格する（SPクラス・ST600/SS600で40点以上の者は申請により昇格できる）。
- (2) エリア選手権に国内ライセンスにて出場し優勝した場合は、申請により国際ライセンスに昇格する。この権利はその年度内（12月31日まで）を申請期限とする。その年度内であれば、優勝直後に昇格しなくてもよい。

6 モトクロスライセンスの昇格

1) ジュニア⇒国内B級

(1) 自動昇格

当該年度に16歳になる者は誕生日前でも自動的に国内B級となる。

(2) 申請昇格（申請期日：12月31日消印有効）

公認競技会（10月31日まで）において各地方で下記に示す得点以上を獲得し、昇格申請を提出した者。（複数の地方ブロックにまたがる得点の合計はしない。）

注：得点は〔④自動昇格に必要な得点〕（253頁）による。

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

(3) 特別審査

その他、上記の基準と同等の技量を持つ者とモトクロス委員会にて承認推薦され、かつMFJ中央スポーツ委員会が承認した者。(年度途中でも申請でき、申請料は5,000円ライセンス料含む)

2) 国内B級⇒国内A級

(1) 自動昇格

公認競技会(10月31日まで)において各地方で下記のポイントを得た者(複数の地方ブロックにまたがるポイントの合計はしない。)

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
得点	40	40	40	40	40	50	50	40

3) 国内A級⇒国際B級

(1) 自動昇格

公認競技会(10月31日まで)において各地方で下記のポイントを得た者(複数の地方ブロックにまたがるポイントの合計はしない。85ccクラスは昇格の対象としない)

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
得点	85	85	50	70	70	70	90	60

4) 国際B級⇒国際A級

(1) 自動昇格

全日本選手権ランキングで各クラス1位～6位にランクされた者。

(2) 申請昇格

地方ブロックの地方選手権にてシリーズチャンピオン(250cc、125cc)となり本人が希望し、かつ当該ブロックの許可を得た者。(申請期日:12月31日消印有効)

5) オフロード全国大会選抜クラスの昇格

(1) 申請昇格(申請期日:12月31日消印有効)

a. 選抜クラス総合優勝者の2階級昇格者

ジュニア⇒国内A級/国内B級⇒国際B級/国内A級⇒国際A級

b. 選抜クラスで得たポイントは各地方ブロックの昇格ポイントに加算できる。

6) 地方選手権におけるボーナスポイントについて

各地方選手権シリーズにおいて、年1戦のみボーナスポイント3点が加えられる。

※ ボーナスポイント対象大会については、各地方選手権カレンダーを参照すること。

7 トライアルライセンスの昇格

1) ジュニア⇒国内A級

自動昇格

ジュニア部門は国内B級部門との混走が認められ、昇格の基準は国内B級と同格に扱われる。(当該年度に16歳になる者は誕生日前でも自動的に国内B級となる)

2) 国内B級⇒国内A級

自動昇格

公認競技会(10月31日まで)において各地方で下記のポイントを得た者(複数の地方ブロックにまたがるポイントの合計はしない。)

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
得点	45	50	45	50	50	45	60	45

注) 得点は細則10 [④自動昇格に必要な得点](253頁)による(地方選手権、その他の公認競技会による年間のポイントを昇格の基準とする)。

3) 国内A級⇒国際B級

自動昇格

各地方ブロックごとの地方選手権（10月31日まで）において、下記の数でポイント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	2	5	12	5	6	6	3	5

4) 国際B級⇒国際A級

自動昇格

- (1) 全日本選手権ランキングで、1位から8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。

申請昇格

- (1) 各地方ブロックの地方選手権にてシリーズチャンピオンとなり、本人が希望し、かつ当該ブロックの許可を得た者。（申請期限：12月31日消印有効）

5) その他

- (1) 地方選手権におけるボーナスポイント

各地方選手権において、ボーナスポイント3点が加算することができる大会が、年1戦開催される。

※ボーナスポイント対象大会は、各地方選手権カレンダー参照。

- (2) トライアルグランドチャンピオン大会（11/12坂内バイクランド）グランドチャンピオンクラス（J/NB/NA混走）の上位10位（参加25台以上の場合）までの入賞者は、IBクラスへの昇格申請ができる。

- (3) 全日本選手権 国際A級⇔国際A級スーパークラス

1 申請昇格

全日本選手権国際A級ランキングで、1位から3位にランクされた者は、申請によりスーパークラスへ昇格できる。（申請期限：12月31日消印有効）

2 自動降格

全日本選手権国際A級スーパークラスランキングで11位以下の者およびポイントを獲得できなかった者は、翌年国際A級に自動降格となる。この場合、再昇格規定は適用されない。

8 ドラッグレースライセンスの昇格

B級部門⇒A級部門

自動昇格

地方選手権、ストックバイククラスにおいて、50ポイント以上を得た者。

申請昇格（主催者に手続きをすることが必要）

- (1) 悪天候などで開催数が少なかった場合、自動昇格に必要なポイントに満たない場合でも、申請昇格の対象となる。
- (2) ドラッグレース委員会が認めた者。

9 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、その欠格期間（ライセンスを取得しなかった期間）によって次表のとおりライセンス等級が自動降格される。

●自動降格基準表 ※2001年度ライセンスを取得した場合

最終 ライセンス取得年	種目 部門	モトクロス・トライアル				ロードレース	スノーモビル
		国内B級	国内A級	国際B級	国際A級	国際	A級
'99年(欠格1年)		国内B級	国内A級	国際B級	国際A級	国際	A級
'98年(欠格2年)		*	*	*	*	*	*
'97年(欠格3年)		*	国内B級	国内A級	*	*	*
'96年(欠格4年)		*	*	国内B級	国際B級	国内	B級
'95年(欠格5年)		*	*	*	*	*	*
'94年以前		*	*	*	国内A級	*	*

※ロードレースライセンス（国際及び国内）の継続手続において、10年以上の欠格期間がある場合はMFJ公認サーキットの走行証明印を提示することが必要。

※ロードレースフレッシュマン（国内含む）ライセンスの継続手続において、10年以上の欠格期間がある場合は、MFJ公認サーキットのサーキットライセンス（当該年度有効のもの）を提示することが必要。

10 特別昇格およびその手続き

- 1) 昇格基準と同等とみなされる成績を得た（当該年の11月1日以降の公認競技会の成績も考慮される）者で、昇格を希望する者は、特別昇格の申請ができる。
- 2) 申請は、前年の11月1日から12月31日までMFJ事務局に到着することを要し、それ以外の申請は受理されない。
- 3) 申請は所定の申請書に必要事項を記入し、所属するMFJ地方支部の承認を得て、MFJ事務局に申請するものとする。
なお、所定の申請書は、MFJ事務局に用意されており、請求に応じて送付される。
- 4) 申請にあたっては、申請書に申請料3,000円を添えて、所属MFJ地方支部（295頁参照）に提出すること。
- 5) 特別昇格についての最終決定はMFJ中央スポーツ委員会の審査結果による。

11 特別降格およびその手続き

- 1) 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中央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。
- 2) 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MFJ事務局に到着することを要する。申請者の用紙は、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円を添えて、MFJ地方支部の承認を得、MFJ事務局に申請する。
- 3) 降格承認後は降格が決められた日より、その年度の終了する日まで、再昇格基準が適用される。
- 4) 申請にあたっては、申請書に申請料3,000円を添えて、所属MFJ地方支部（295頁参照）へ提出すること。
- 5) 特別降格についての最終的な決定は、MFJ中央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、得点を得られないまま1年以上経過した者のみを対象とする。

12 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、原則として次の競技会からライセンス等級がひとつずつ再昇格する。自動降格により2段階以上降格した場合、その年度内であればひとつずつ2段階の昇格も認められる。基準に適合した者は、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。(但し、この規則は特別降格申請が認められた年度および自動降格が適用された年度のみ適用する。この規則は、欠格期間が10年以上ある場合は適用されない。)

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中央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、MFJ中央スポーツ委員会にて審議し、承認された者。
- (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優勝した者。
- (3) MFJ中央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、全日本選手権シリーズにおいて優勝した者。
- (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優勝した者。
- (4) その他MFJ中央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、2001年1月1日から施行する。

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決定方法

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、獲得点数が40点未満の場合はチャンピオンとせず、ランキング2位とする。
- (2) 上記1)で同点となった場合、上位順位獲得回数の多い者が上位となる。
例：同点の者どうして1位を獲得した回数で比較し、多い者が上位。これでも同位の場合、2位を獲得した回数を比較する。以下、下位まで同様に比較する。
- (3) 上記2)で決定できない場合、最終戦上位の者を上位とする。
- (4) 上記3)で決定できない場合、前年度のランキング上位の者を上位とする。
- (5) 上記4)で決定できない場合、MFJ中央スポーツ委員会において最終決定する。

全日本選手権ランキング認定表彰式典

全日本選手権ランキング決定基準に基づき決定された、下記の全日本選手権各クラス上位1位～3位の者は、その榮譽をたたえ、2001年MFJ全日本選手権ランキング認定表彰式にて表彰される。受賞者は必ず出席しなければならない。

ロードレース	モトクロス	トライアル	ドラッグレース	スノーモビル
国際GP125	国際A級125	国際A級スーパークラス	A級プロストックバイククラス	スーパーグラス
国際GP250	国際A級250	国際A級		
国際スーパーバイク	国際B級125	国際B級		
国際S-NK	国際B級250			
国際ST600				

細則11

MFJ公認クラブ等の 名称に関する規定

この規定は、財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下「MFJ」という）に登録するクラブ及び団体（以下「クラブ等」という）の名称の取り扱いに関して規定する。

第1条 クラブ等の登録

クラブ等が、MFJに登録する場合は、5名以上のライセンス（Lライセンスを含む）所持者がいなければならない。クラブ等が、公認競技会の主催者となる場合の条件は、別に定める。

第2条 クラブ等の名称の使用

クラブ等の名称は、MFJの承認を受けたものでなければ使用してはならない。
承認の申請は、MFJに対して行なわなければならない。

第3条 使用してはならない名称

次の各項に掲げる名称については承認されない。

1. 国際モーターサイクリズム連盟（FIM）及びFIM加盟の各国モーターサイクル協会の名称及びその略称。
2. MFJに既に登録されているクラブ等の名称及びその略称、ただし、当該クラブ等の同系列であり、地名等を付し、かつ、名称に関する権利保有者の名称使用についての同意書を得た場合はこの限りでない。
3. 著名な商品名、会社名及びこれに類似する名称。ただし、当該関係会社（二輪車メーカーを除く）と同系列等直接又は間接に関係があり、かつ名称使用の同意書がある場合はこの限りでない。
4. 連盟（Federation）、協会（Association）、組合（Union）など、および同義語など。
5. 日本、国際、アジア、極東、ナショナル、ロイヤル、インペリアル、太平洋などの誇大にわたる名称及びこれとの同意義語。

第4条 その他承認されない名称

新規登録の場合、第2条の各項に該当する以外の名称であっても、公序良俗に反するか、または社会通念上奇異に感じられる名称並びに実質と内容が伴わない名称については、MFJ中央スポーツ委員会において審査し、却下または変更を求めることがある。

更新登録の場合において、その名実が相反することとなった場合は、改称を求めることがある。

第5条 使用の文字

クラブ等の名称は、漢字、片仮名、平仮名および数字のいずれかを用いた組合せによって表示されなければならない。略称は、ローマ字で示すこととする。ただし地名を付記するものはこの限りではない。

第6条 名称の由来

クラブ等が新規に登録する際、必要により当該クラブ等に対しその名称の由来について、説明書の添付を求めることがある。

第7条 名称の変更

MFJに既に登録されたクラブ等の名称変更の申請がなされたときは、これを審査し、この規程の趣旨に反しないと認めた場合は、これを承認することとする。

第8条 附則

本規定は、2001年1月1日から施行する。本規定施行の際、既に承認されているクラブ等の名称は、この規定の趣旨に反しない限りはなお従前の例による。



HONDA SAFETY & RIDING PLAZA kyushu



緑の中のモーターランド

オンロードも!オフロードも!初心者も!ベテランも!

みんなが楽しめるイベントスペース!



2001年HSR九州イベントカレンダー (暫定)

<サーキットコース>

開催日	レース名
2月 4日	ライディングスポーツカップ耐久ロードレース
2月 18日	MFJ公認 サウスエリアロードレース選手権① MFJ公認 九州ロードレース選手権①
3月 4日	ライディングスポーツカップ春大会
3月 11日	RKKカップミニバイク耐久レース①
4月 15日	MFJ公認 サウスエリアロードレース選手権③ MFJ公認 九州ロードレース選手権②
4月 29日	4mini CLUB
5月 20日	ホンダミニスポーツワールド
6月 3日	ライディングスポーツカップ夏大会
7月 1日	九州オープン耐久レース
8月 19日	RKKカップミニバイク耐久レース②
9月 2日	ライディングスポーツカップ秋大会
9月 16日	MFJ公認 九州ロードレース選手権⑤
9月 30日	RKKカップミニバイク耐久レース③
11月 11日	MFJ公認 九州ロードレース選手権⑧
12月 2日	ライディングスポーツカップ冬大会
12月 9日	RKKカップミニバイク耐久レース④
12月 16日	4mini CLUB

<ドリームコース>

開催日	レース名
3月 18日	モトチャンプ杯ミニバイクレース②
6月 17日	モトチャンプ杯ミニバイクレース④
9月 9日	モトチャンプ杯ミニバイクレース⑥
10月 14日	モトチャンプ杯ミニバイクレース⑦

<モトクロスコース>

開催日	レース名
1月 21日	HSR九州モトクロス大会①
4月 8日	HSR九州モトクロス大会②
4月 29日	MFJ公認 九州モトクロス佐賀大会
5月 20日	MFJ公認 九州モトクロス熊本大会
7月 15日	HSR九州モトクロス大会③
9月 16日	MFJ公認 九州モトクロス熊本大会
11月 18日	HSR九州モトクロス大会④

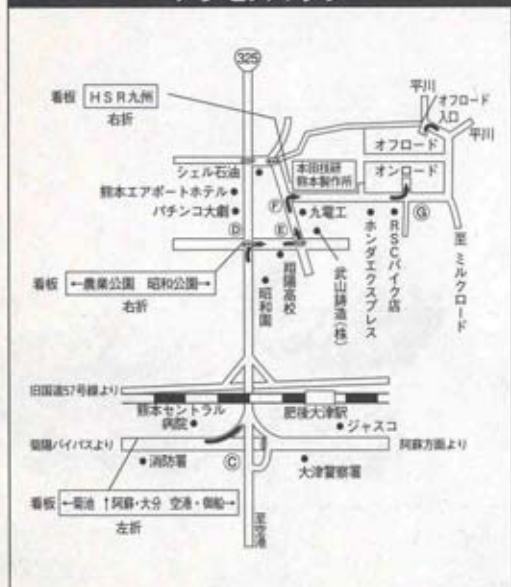
各種、スクールも開催中



<エンデュロコース>

開催日	レース名
2月 18日	エンジョイモトクロスフェスティバル①
2月 25日	オフロードジムカーナ大会①
4月 22日	オフロードジムカーナ大会②
6月 10日	オフロードジムカーナ大会③
6月 24日	エンジョイモトクロスフェスティバル②
7月 22日	エンジョイモトクロスフェスティバル③
8月 12日	エンジョイモトクロスフェスティバル④
8月 26日	オフロードジムカーナ大会④
10月 14日	エンジョイモトクロスフェスティバル⑤
10月 28日	オフロードジムカーナ大会⑤
12月 16日	エンジョイモトクロスフェスティバル⑥

アクセスマップ



HSR九州コースライセンス取得のご案内

HSR九州では、サーキットコース、ドリームコースを安全にかつ楽しく利用して頂くためのライセンスを発行致します。個人でスポーツ走行やファミリー走行を行う方は、必ずコースライセンス講習会を受講して下さい。

サーキットコース	対象	受講月(1月~9月)	
		有効期限(12月末日)	有効期限(翌年12月末日)
スポーツ走行ライセンス	レーサー、SP、GPで走る方	25,000円	27,000円
ファミリー走行ライセンス	ミニバイク、市販車で走る方	12,000円	14,000円
MFJ国内ライセンス1日パック	1日で国内ライセンスが取得可	41,000円	43,000円

ドリームコース	対象	受講月(1月~12月)	
		有効期限(12月末日)	取得日より3年有効
スポーツ走行ライセンス	ミニバイク、カートで走る方	3,100円	

*申し込み方法、日程、詳しい内容については、電話にてお問い合わせ下さい。

お問い合わせ先



ホンダセーフティ&ライディング・プラザ九州

〒869-1231 熊本県菊池郡大津町平川11500番地
TEL:096-293-1370 FAX:096-293-1371
http://www.stb.co.jp/hsr

細則12

MFJ

アンチ・ドーピング規定

第1章 総則

第1条

ドーピングは、スポーツと医学の倫理に反する。

財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下「本協会」という）は、オリンピックムーブメントアンチ・ドーピング規程、JOCアンチ・ドーピング規定並びにFIMメディカル・コードを尊重し、アンチ・ドーピングを推進する。

第2条

本協会は、ドーピングを禁止する。

第3条

ドーピングとは、オリンピックムーブメント アンチ・ドーピング規程別表A並びにFIMメディカルコードに規定された禁止物質の使用および禁止方法に該当することをいう。

第4条

本協会は、本協会が公認・承認する競技会に出場する選手、および本協会が国際競技大会へ派遣する日本代表選手(候補を含む)を対象としてドーピング検査を行う。

第5条

第4条に規程される競技者は、本協会から要請があった場合には、ドーピング検査を受けなければならない。

検査を拒否した場合は、理由の如何に関らず陽性と判断され、制裁が課される。

第6条

本協会は、ドーピングを行った競技者に対して制裁を課す。

競技者にドーピングを強要したり、勧めた者、また競技者のドーピングを手助けしたり、容認した者にも制裁を課す。

第7条

ドーピングを行わないことは、競技者自らの義務と責任である。

競技者から禁止物質が検出された場合には、ドーピングの推定を反証する責任は当該競技者にある。

第2章 本協会が実施するドーピング検査

第8条

ドーピング検査は、事前の通告をもって、または通告無しに実施される。

第9条

ドーピング検査は、本協会ドーピングコントロール委員会が任命する検査員により、検査員の指定する場所において実施される。

第10条

検体採取は、細則で定める手続きに従って行われる。

検体の分析結果に影響するとは考えられない些細な手続きの違いは、結果に対する影響はないものとする。

第11条

検体の分析はIOC認定の検査機関で行われる。

第12条

検体の分析は、オリンピックムーブメント アンチ・ドーピング規程並びにFIMメディカルコードに則って行われる。

第3章 結果の通告と制裁の手続き

第13条

検査機関からの検査結果は、本協会ドーピングコントロール委員会委員長または委員長が指定する代理委員に通告される。

第14条

A検体が陽性であった場合には、本協会ドーピングコントロール委員会委員長またはその代理委員は、本協会会長に報告し、競技者へは文書で通告する。

第15条

競技者は通知を受けてから14日以内にB検体の確認検査を要求できる。

競技者が確認検査要求の権利を放棄するか、14日以内に確認検査を要求しない場合には、ドーピング検査陽性と認定される。

第16条

B検体の検査には、本協会ドーピングコントロール委員会委員1名、本協会の代表者1名、選手

またはその代理人1名が立ち会うことができる。

第17条

B検体の検査結果は本協会ドーピングコントロール委員会委員長または代理委員に報告される。本協会ドーピングコントロール委員会委員長またはその代理委員は、検査結果を本協会会長に報告する。

第18条

B検体が陰性の場合には、ドーピング検査陰性とされる。B検体が陽性の場合には、ドーピング検査陽性とされる。

ドーピング検査陽性の場合には、本協会は当該競技者ならびに関わりのあった者に対して制裁を課す。

第19条

本協会は、制裁を決定する前に、競技者ならびに関係者に公正な事情聴取の場を設ける。

第20条

本協会は、本協会規則に従って制裁を課す。

第4章 制裁

第21条

競技者に対する制裁は、競技結果の抹消、日本代表選手の認定取り消しおよび本協会に関わる公認・承認競技会への参加資格の停止である。

制裁内容は以下のとおり。

- (1) 嚴重注意
- (2) 資格停止 2年以内
- (3) 資格停止 2年以上終身

第22条

競技者にドーピングを強要したり、勧めた者、また競技者のドーピングを手助けしたり、容認した者に対する制裁は、第21条に規程する制裁を上限として、必要な修正を加えて課す。

第5章 細則

第23条

このアンチ・ドーピング規程の施行についての細則は別に定める。

附則 1. この規程は、2001年1月1日から施行する。

MFJ アンチ・ドーピング規定細則

第1章 ドーピング検査の手続き

第1条

本協会ドーピングコントロール委員会が任命する検査員からドーピング検査を要請された競技者は、なるべく速やかに検査を受けなければならない。

検査員は本協会ドーピングコントロール委員会が発行した検査員としての任命証を競技者に提示する。

第2条

検査員が訪れた場合には、競技者はその時点で行っている活動を終了させるために必要な相当の時間を与えられる。なお、競技者は検査が行われるまで検査員の監視下になければならない。検体採取は可能な限り速やかに行う。

第3条

ドーピング検査は検査員が指定する場所をドーピング検査室として実施する。
ドーピング検査室には、競技者の付き添い1名が同席することができる。

第4条

競技者はコードナンバーをひとつ選ぶとともに、密封された採尿容器の中からひとつを選び、同性の検査員の監視のもとで、75ml以上の尿を採取する。

第5条

競技者は、密封された検体容器セットの中からひとつを選び、尿をA、Bの検体容器に分けて入れ、検体容器を密封してコードナンバーシールで封印をする。

第6条

競技者は、過去3日間にさかのぼって、使用した薬物を申告する。

第7条

競技者ならびに付き添い人は検査用紙、検体容器のコードナンバーが一致していること、手続きが公正に行われたことを確認し、検査用紙に署名する。

第8条

検査員は、検査用紙、検体容器のコードナンバーが一致していること、検査用紙に記載漏れが無いかを確認して、検査用紙に署名する。

第9条

競技者がサンプル提供を拒否した場合、検査員は検体採取を拒否することにより競技者本人がこうむる不都合、すなわち、ドーピング検査を拒否したとみなされ処分をうけるということを、説明しなければならない。それでもなお競技者が検体提供を拒否する場合は、検査員はこの旨をドーピング検査用紙に記載、署名し、競技者にも署名するよう要求する。検査員は、他にも特記すべきことがあればドーピング検査用紙にその旨を記載する。

第2章 制裁決定までの手続き

第10条

A検体陽性の場合には、陽性と判明した時点で、当該競技者の本協会に関わる事業への参加資格は一時停止される。

第11条

ドーピング検査陽性の場合には、制裁の最終決定がなされる前に、当該競技者ならびに関係者には公正な事情聴取の場として第13条以下に定める裁定委員会が設けられる。

第12条

裁定委員会の審議をもとに、制裁を決定する。

第3章 裁定委員会

第13条

裁定委員会は、必要に応じてその都度設置する。

第14条

裁定委員会の委員は、MFJドーピングコントロール委員会委員長、当該種目委員会委員長及び副委員長により構成されることとし、必要に応じて本協会会長が委嘱する。

第15条

裁定委員会は、検査機関に検査データについての説明を、また本協会ドーピングコントロール委員会の意見を求めることが出来る。

MFJ共済会 (保険) 制度

(平成13年1月1日～12月31日までの競技会)

種 目	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 (2ストローク111cc以上、4ストローク125cc以上)	3,000円	共済会見舞金 2,000万円 (共済会が契約した傷害保険含む)	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×2,000円 C 診断書作成補助金 5,000円	○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のほかに傷害保険請求用紙(三井海上)等の各種書類が必要となります。
ドラッグレース	1,500円			
ダートトラックレース	500円			
モトクロス (市販車、レーサー125cc以上)	1,500円			
ミニモトクロス (2ストローク85cc以下、4ストローク125cc以下)	500円			
トライアル	300円			
ミニバイクレース (2ストローク110cc以下、4ストローク125cc以下)	500円			
エンデュロ	1,000円			
ジムカーナ	500円			
スノーモビル	500円			
ツーリング・ラリー	500円			
ツーリングトライアル	500円			
バイクトレッキング	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)	300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	年間500円			

☆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。

☆共済会は治療費の支払いはありません。

☆死亡、後遺症見舞金を受ける場合は、入院通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。

☆競技役員、講師の共済会見舞金は別に定めるMFJ競技役員傷害保険によります。

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、負傷日より2日目を以降に主催者に届けのない場合は、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、共済会見舞金請求書(様式9)と共済会指定の診断書(様式10)を請求してください。

3. 請求先は共済会事務局

請求書中に必要な事項を記入し、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)が共済会事務局宛(MFJ内)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、3ヶ月以内に指定口座に振り込まれます。



MFJ公認車両

★は公認が継続された車両、商品を表す

('00年12月8日現在)

■本田技研工業(株) 〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1 ☎03-3423-1111

●一般市販車 (オンロードタイプ)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
★ VFR750R (初回公認'87年12月9日)	RC30	RC07E	748	70.0×48.6	'98. 1.27			○			
★ VFR400R (初回公認'89年1月20日)	NC30	NC13E	399	55.0×42.0	'98. 1.27		○				
★ NSR250RSP (初回公認'88年5月13日)	MC18	MC16E	249	54.0×54.5	'98. 1.27		○				
CB400 SuperFour	NC39	NC23E	399	55.0×42.0	'99. 4.23		○				
CBR600F	PC35	PC35	599	67.0×42.5	'99. 6.27		○				
★ CBR400RR (初回公認'93年12月19日)	NC29	NC23E	399	55.0×42.0	'00. 1. 1		○				
★ NSR250SE (初回公認'93年11月19日)	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'00. 1. 1		○				
★ NSR250RSP (初回公認'93年11月19日)	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'00. 1. 1		○				
★ NSR250R (初回公認'93年11月19日)	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'00. 1. 1		○				
CB400 SuperFour	NC39	NC23E	399.1	55.0×42.0	'00. 5.28		○				

●一般市販車 (オフロードタイプ)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
★ XLR200R (初回公認'93年10月24日)	MD29	MD29E	196	63.5×62.2	'98. 1.27						
★ XLR125R (初回公認'93年10月24日)	JD16	JD09E	124	56.5×49.5	'98. 1.27						
XR400R	NE03	NE03E	397.2	85.0×70.0	'99. 3.24					○	

●スポーツ専用市販車 (モトクロス)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'97. 7.23					○	
CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'97. 9.24					○	
★ CR250R (初回公認'93年9月24日)	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'98. 1.27					○	
★ CR125R (初回公認'93年9月24日)	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'98. 1.27					○	
★ CR80R (初回公認'93年9月24日)	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'98. 1.27					○	
CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'98. 7.29					○	
CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'98. 8.18					○	
CR80R2	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'98. 7.29					○	
CR80R	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'98. 7.29					○	
CR80R	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'99. 8. 6					○	
CR80R2	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'99. 8. 6					○	
CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'99. 9.26					○	
CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'99. 9.26					○	
★ CR80R (初回公認'95年10月20日)	HE04	HE04	79.4	46.0×47.8	'00. 1. 1					○	
★ CR80R2 (初回公認'95年10月20日)	HE04	HE04	79.4	46.0×47.8	'00. 1. 1					○	
★ CR125R (初回公認'95年8月12日)	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'00. 1. 1					○	
★ XR250R (初回公認'95年7月20日)	ME08	ME08E	249	73.0×59.5	'00. 1. 1					○	
★ XR250R (初回公認'89年12月27日)	ME06	ME06E	249	73.0×59.5	'00. 1. 1					○	
★ CR250R (初回公認'95年8月12日)	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'00. 1. 1					○	
CR80R2	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'00. 8. 5					○	
CR80R	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'00. 8. 5					○	
CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'00. 8. 5					○	
CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'00. 8. 5					○	

●スポーツ専用市販車 (トライアラー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
★ TLM220R (初回公認'88年5月13日)	MD23	MD23E	216	69.0×58.0	'98. 1.27						○
★ TLM200R (初回公認'87年5月6日)	MD15	MD15E	193	67.0×55.0	'98. 1.27						○

■株式会社ホンダレーシング 〒351-0024 埼玉県朝霞市泉3-15-1 1048-461-8804

●スポーツ専用市販車 (ロードレーサー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
★ 92RS125R (初回公認'91年)	RS125RF	RS125RE	124	54.0×54.5	'97. 1.28					○	
★ 93RS250R (初回公認'92年)	RS250RF	RS250RE	249	54.0×54.5	'97. 1.28					○	
98RS125R	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'97.10.29					○	
98RS250R	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'97.11. 1					○	
★ 94RS125R (初回公認'93年12月1日)	RS125RF	RS125RE	124	54.0×54.5	'98. 1.27					○	
★ 93RS125R (初回公認'93年1月1日)	RS125RF	RS125RE	124	54.0×54.5	'98. 1.27					○	
99RS250R	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'98.12. 2					○	
★ 95RS250R (初回公認'94年12月)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'99. 2.24					○	
★ 95RS125R (初回公認'94年11月)	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'99. 2.24					○	
★ 94RS250R (初回公認'94年1月)	RS250RF	RS250RE	249	54.0×54.5	'99. 2.24					○	
'00RS125R	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'99.11.24					○	
★ 96RS125R (初回公認'95年11月1日)	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'00. 1.26					○	
★ 96RS250R (初回公認'95年12月1日)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'00. 1.26					○	
01RS125R	JR01	JR01	124	54.0×54.5	'00.11.28					○	

●スポーツ専用市販車 (トライアラー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
97RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'97. 3. 1						○
98RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'97.12. 1						○
★ 87TLM240R (初回公認'86年10月13日)	TLM240F		236	72.0×58.0	'98. 1.27						○
★ 86TLM240R (初回公認'85年11月28日)	TLM240F		236	72.0×58.0	'98. 1.27						○
★ 87RTL250S (初回公認'86年10月30日)	RTL250SF	RTL250E	249	70.0×64.9	'98. 1.27						○
★ 86RTL250S (初回公認'86年1月30日)	RTL250SF		249	70.0×64.9	'98. 1.27						○
★ 85RTL250S (初回公認'84年12月11日)	RTL250SF		249	70.0×64.9	'98. 1.27						○
99RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'99. 1.26						○
★ 94TLR260 (初回公認'94年1月)	TLR250F	TLRE	261	71.0×66.0	'99. 2.24						○
★ 93TLM260R (初回公認'92年11月)	TLM260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'99. 2.24						○
★ 89RTL250S (初回公認'88年12月)	RTL250SF		249	70.0×64.9	'99. 2.24						○
★ 89TLM250R (初回公認'88年11月)	TLM250F		249	74.0×58.0	'99. 2.24						○
★ 88RTL250S (初回公認'88年1月)	RTL250SF		249	70.0×64.9	'99. 2.24						○
★ 88TLM250R (初回公認'88年1月)	TLM250F		249	74.0×58.0	'99. 2.24						○
00RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'00. 1.26						○
★ 90TLM260R (初回公認'90年2月7日)	TLM260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'00. 1.26						○
★ 91TLM260R (初回公認'90年11月1日)	TLR260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'00. 1.26						○
★ 95TLR260 (初回公認'95年1月1日)	TLR260F	TLRE	261	71.0×66.0	'00. 1.26						○

■ヤマハ発動機株式会社 〒438-8501 静岡県磐田市新貝2500 ☎0538-37-4111

●一般市販車 (オンロードタイプ)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
FZ400	4YR	4YR	399	56.0×40.5	'97. 5.20						
★ TZR250RS (初回公認'92年)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'97. 2.25		○				
★ TZR250RS (初回公認'93年)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'98. 1. 1		○				
★ TZR250RSP (初回公認'93年)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'98. 1. 1		○				
★ FZR400RSP (初回公認'93年)	3TJ	1WG	399	56.0×40.5	'98. 1. 1		○				
★ YZF750SP (初回公認'93年5月5日)	4JD	4JD	749	72.0×46.0	'98. 1. 1			○			
★ XJR400 (初回公認'93年5月27日)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'98. 1. 1		○				
★ SR500 (初回公認'93年4月25日)	1JN	2JZ	499	87.0×84.0	'98. 1. 1		○				
★ SR400 (初回公認'93年4月25日)	1JR	2H6	399	87.0×67.2	'98. 1. 1		○				
★ SRV250S (初回公認'93年7月22日)	4DN	4DN	248	49.0×66.0	'98. 1. 1		○				
★ SRV250 (初回公認'93年6月27日)	4DN	4DN	248	49.0×66.0	'98. 1. 1		○				
★ SRV250 (初回公認'93年7月22日)	4DN	4DN	248	49.0×66.0	'98. 1. 1		○				
★ TZR50R (初回公認'93年5月10日)	4EU	4EU	49	40.0×39.7	'98. 1. 1		○				
★ TZR250R (初回公認'93年4月25日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'98. 1. 1		○				
XJR1300	PR01J	P501E	1250	79.0×63.8	'98. 5. 5						
TDM850	RN03J	N401E	849	89.5×67.5	'98. 9.10			○			
★ TZR125 (2UT) (初回公認'88年2月)	2UT	2RM	124	56.4×50.0	'99. 1. 1						
★ TZR125 (2RM) (初回公認'87年3月)	2RM	2RM	124	56.4×50.0	'99. 1. 1						
★ XJR400S (初回公認'94年6月)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'99. 1. 1		○				
★ TZM50R (初回公認'94年2月)	4KJ	4EU	49	40.0×39.7	'99. 1. 1		○				
★ XJR1200 (初回公認'94年2月)	4KG	4CC	1188	77.0×63.8	'99. 1. 1						
★ TZR250SPR (初回公認'94年11月17日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'00. 1. 1		○				
★ YZF750SP (初回公認'94年12月15日)	4JD	4JD	749	72.0×46.0	'00. 1. 1			○			
★ TZR250RS (初回公認'93年12月15日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'00. 1. 1	○	○				
★ TZR50R (初回公認'95年1月17日)	4EU	4EU	49	40.0×39.7	'00. 1. 1						
★ XJR400R (初回公認'95年2月16日)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'00. 1. 1		○				
★ TRX850 (初回公認'95年2月16日)	4NX	4NX	849	89.5×67.5	'00. 1. 1		○	○			
★ XJR1200 (初回公認'95年2月16日)	4KG	4KG	1188	77.0×63.8	'00. 1. 1						
★ XJR400 (初回公認'95年2月16日)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'00. 1. 1		○				
RZ505FC	RA02J	A106E	49	40.0×39.7	'00. 4.17		○				
XJR1300/5EA	RP03J	P501E	1248	79.0×63.8	'00. 5. 1						

●一般市販車 (オフロード)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
XT225WE	4JG	1KH	223	70.0×58.0	'97. 6.10						
ST225	5BT	5BT	223	70.0×58.0	'97. 7.10						
★ TT250R (初回公認'93年5月24日)	4GY	4GY	249	73.0×59.6	'98. 1. 1						
★ XT225W (初回公認'93年8月11日)	4JG	1KH	223	70.0×58.0	'98. 1. 1						
★ XT225 (初回公認'92年7月16日)	1KH	1KH	223	70.0×58.0	'97.12.24						
★ TT250R Raid (初回公認'94年3月)	4GY	4GY	249	73.0×59.6	'99. 1. 1						
★ TY250ZS (初回公認'94年11月17日)	4ML	4ML	249	74.0×58.0	'00. 1. 1						
★ XT225W (初回公認'95年1月17日)	4JG	1KH	223	70.0×58.0	'00. 1. 1						
★ TT250R (初回公認'95年2月15日)	4GY	4GY	249	73.0×59.6	'00. 1. 1						
★ TT250R Raid (初回公認'95年3月16日)	4GY	4GY	249	73.0×59.6	'00. 1. 1						
★ XT225WE 5MP	DG08J	G316	223	70.0×58.0	'00. 9. 1						

●スポーツ専用市販車（ロードレーサー）

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
★ TZ250(初回公認'92年)	4DP	4DP	249	56.0×50.7	'97. 2.25						
TZ125	CE02C	E102E	124.8	54.0×54.5	'97.10. 1				○		
TZ250	CG03C	4TW	249.6	56.0×50.7	'97.11. 1				○		
★ TZ250(初回公認'93年12月15日)	4DP	4DP	249	56.0×50.7	'98. 1. 1						
★ TZ125(初回公認'93年11月9日)	4JT	4JT	124	56.0×50.7	'98. 1. 1				○		
TZ125	CE04C	E106E	124.8	54.0×54.5	'98.10. 2				○		
TZ250	CG06C	4TW	249.6	56.0×50.7	'98.11. 6				○		
★ TZ125(初回公認'94年10月)	4JT	4JT	124	56.0×50.7	'99. 1. 1				○		
TZ125・4JT	CE06C	E110E	124	54.0×54.5	'99.11. 6				○		
TZ250・5KE	CG09C	G201E	249	54.0×54.5	'99.11.26				○		
★ TZ250(初回公認'94年11月17日)	4DP	4DP	249	56.0×50.7	'00. 1. 1						
★ TZ250(初回公認'95年1月17日)	3TC	3TC	249	56.0×50.7	'00. 1. 1				○		
★ TZ125(初回公認'95年9月16日)	4JT	4JT	124	56.0×50.7	'00. 1. 1				○		
★ TZ250(初回公認'95年10月17日)	4TW	4TW	249	56.0×50.7	'00. 1. 1				○		
TZ250・5KE	CG09C	G201E	249	54.0×54.5	'00.11. 8				○		

●スポーツ専用市販車（モトクロスカー）

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
★ YZ250(初回公認'92年)	4EW	4EW	249	68.0×68.8	'97. 2.25					○	
★ YZ125(初回公認'92年)	4EX	4EX	124	56.0×50.7	'97. 2.25					○	
★ YZ80(初回公認'92年)	4GT	4GT	79	46.0×47.8	'97. 2.25					○	
YZ80	CB01C	4GT	79.4	46.0×47.8	'97. 8.10					○	
YZ80LW	CB02C	4LB	79.4	46.0×47.8	'97. 8.10					○	
YZ125	CE01C	E101E	124	54.0×54.5	'97. 8.10					○	
YZ250	CG01C	G101E	249	68.0×68.8	'97. 8.10					○	
WR250Z	CG02C	G102E	249	68.0×68.8	'97. 9.20					○	
★ YZ250(初回公認'93年9月7日)	4JX	4JX	249	68.0×68.8	'98. 1. 1					○	
★ YZ125(初回公認'93年11月4日)	4JY	4JY	124	54.0×54.5	'98. 1. 1					○	
★ YZ80LW(初回公認'93年10月10日)	4LB	4LB	79.4	46.0×47.8	'98. 1. 1					○	
★ WR250Z(初回公認'93年11月13日)	4JW	4JW	249	68.0×68.8	'98. 1. 1					○	
YZ250	CG05C	G103E	249	66.4×72.0	'98. 8. 1					○	
YZ125	CE03E	E105E	124	54.0×54.5	'98. 8. 1					○	
WR400F・5BF	CH02W	H304E	399	92.0×60.1	'98.11.25					○	
WR400F・5GS	CH04W	H309E	399	92.0×60.1	'98. 1.17					○	
YZ400F・5BE	CH01C	H303E	399	92.0×60.1	'98.11.25					○	
YZ400F・5GR	CH03C	H308E	399	92.0×60.1	'98.12.11					○	
★ YZ250(初回公認'94年8月)	4MX	4MX	249	68.0×68.8	'99. 1. 1					○	
★ YZ125(初回公認'94年7月)	4PE	4PE	124	54.0×54.5	'99. 1. 1					○	
★ YZ80LW(初回公認'94年7月)	4LB	4LB	79.4	46.0×47.8	'99. 1. 1					○	
★ WR250Z(初回公認'94年9月)	4JW	4JW	249	68.0×68.8	'99. 1. 1					○	
YZ80・4GT	CB01C	4GT	79.4	46.0×47.8	'99. 9. 2					○	
YZ80LW・4LB	CB02C	4LB	79.4	46.0×47.8	'99. 9. 2					○	
YZ125・5HD	CE05C	E019E	124	54.0×54.5	'99. 9. 2					○	
YZ250・5HC	CG08C	G105E	249	66.4×72.0	'99. 9. 2					○	
YZ426F 5JG	CJ01C	J306E	426	95.0×60.1	'99.11.24					○	
WR400F 5GS	CH04W	H309E	399	92.0×60.1	'99.11.24					○	
★ YZ250(初回公認'98年7月26日)	3JE	3JE	246	68.0×68.0	'00. 1. 1					○	
★ YZ80(初回公認'95年6月16日)	4GT	4GT	79.4	46.0×47.8	'00. 1. 1					○	
★ YZ125(初回公認'95年7月15日)	4SS	4SS	124	54.0×54.5	'00. 1. 1					○	
★ YZ250(初回公認'95年8月11日)	4SR	4SR	249	68.0×68.8	'00. 1. 1					○	
★ YZ250(初回公認'90年7月5日)	3XK	3XK	249	68.0×68.8	'00. 1. 1					○	
YZ80 4ES	CB01C	4ES	82.9	47.0×47.8	'00. 7.13					○	
YZ80 4LC	CB02C	4LC	82.9	47.0×47.8	'00. 7.13					○	
YZ250 5MW	CG08C	G105E	249	66.4×72.0	'00. 9.23					○	
YZ125 5MV	CE08C	E111E	124	54.0×54.5	'00. 9.23					○	
YZ426F 5JG	CJ01C	J306E	426	95.0×60.1	'00.10.21					○	
YZ250F 5NL	CG10C	G321E	249	77.0×53.6	'00.11.21					○	

●スポーツ専用市販車（トライアラー）

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
TY250Z	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'97. 1. 1						○
★ TY250Z(初回公認'93年)	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'98. 1. 1						○
★ TY250Z(初回公認'94年11月17日)	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'00. 1. 1						○

■スズキ(株) 〒432-8611 静岡県浜松市高塚町300 ☎053-440-2376

●一般市販車（オンロードタイプ）

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
★ RG125Γ(初回公認'92年)	NF13A	F116	124	56.0×50.6	'97. 2.25			○			
GSX-R 750Y	FIM公認		749	72.0×46.0	'00. 5.10				○		
★ RGV-Γ 250SP(初回公認'96年2月29日)	VJ23A	J209	249	54.0×54.5	'00. 5.24			○			
★ RGV-Γ 250SP(初回公認'90年1月31日)	VJ22A	J206	249.2	56.0×50.6	'00. 6.28			○			
★ RGV-Γ 250SP(初回公認'89年2月8日)	VJ21A	J205	249.2	56.0×50.6	'00. 6.28			○			

付 録

●一般市販車 (オフロードタイプ)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
DJEBEL250	SJ45A	J425	249	73.0×59.6	'98. 8.23						
DR-Z400SY	SK43A	K419	398	90.0×62.6	'00. 6.25						

●スポーツ専用市販車 (モトクロス)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
RM80LW	RC12B	C114	79.5	46.5×46.8	'97. 7.23					○	
RM125W	RF15A	F114	124.8	54.0×54.5	'97. 8.29					○	
RM250W	RJ17A	J115	249.3	66.4×72.0	'97. 9.30					○	
RM250X	RJ17A	J115	249.3	66.4×72.0	'98. 9. 1					○	
RM125X	RF15A	F114	124.8	54.0×54.5	'98. 8. 1					○	
RM80LX	RC12B	C114	79.5	46.5×46.8	'98. 7.11					○	
RM125R (初回公認 '93年 8 月)	RF14A	F114	124.8	54.0×54.5	'99. 4.27					○	
★ RM250R (初回公認 '93年 8 月)	RJ16A	J114	249.6	67.0×70.8	'99. 4.27					○	
★ RM125Y	RF15A	F114	124.8	54.0×54.5	'99. 7. 2					○	
RM250Y	RJ17A	J115	249.3	66.4×72.0	'99. 8. 2					○	
★ RM80LS (ラージネイム) (初回公認 '94年 12月 22日)	RC12B	C114	79.5	46.5×46.8	'99. 12.28					○	
★ RM125S (初回公認 '94年 7月 28日)	RF14A	F114	124.8	54.0×54.5	'99. 12.28					○	
★ RM250S (初回公認 '94年 7月 28日)	RJ16A	J114	249.6	67.0×70.8	'99. 12.28					○	
★ RM80 (ラージネイム仕様) (初回公認 '96年 6月 23日)	RC12B	C114	79.5	46.5×46.8	'00. 1. 1					○	
★ RM125 (初回公認 '95年 8月 27日)	RF15A	F114	124.8	54.0×54.5	'00. 1. 1					○	
★ RM250 (初回公認 '95年 10月 28日)	RJ17A	J115	249.3	66.4×72.0	'00. 1. 1					○	
DR-Z400Y	DK42A	K416	398	90.0×62.6	'00. 4.26					○	
RM250KJ	RJ18A	J119	249	66.4×72.0	'00. 7.26					○	
RM125KJ	RF16A	F134	124	54.0×54.5	'00. 8. 9					○	
RM80LKI	RD15B	D106	82.9	47.5×46.8	'00. 9. 1					○	
RM80KI	RD15C	D106	82.9	47.5×46.8	'00. 9. 1					○	

■川崎重工業(株) 〒673-8666 兵庫県明石市川崎町1-1 ☎078-921-1317

●一般市販車 (オンロードタイプ)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
ZEPHYR x	ZR400C	ZX400AE	399	55.0×42.0	'97. 6.22		○				
ZXR-II	ZR400E	ZX400KE	399	57.5×38.5	'98. 7.26		○				
ZRX	ZR400E	ZX400KE	399	57.5×38.5	'98. 7.26		○				
D-TRACKER	LX250E	LX250DE	249	72.0×61.2	'98. 7.26		○				
★ ZXR250 (初回公認 '93年 4 月 1 日)	ZX250C	ZX250CE	249	49.0×33.1	'98. 6.23		○				
★ ZRX (初回公認 '94年 1 月)	ZR400E	ZX400KE	399	57.5×38.5	'99. 1. 1		○				
★ KR-1S (初回公認 '89年 3 月)	KR250C	KR250BE	249	56.0×50.6	'99. 2.24		○				
★ KR-1R (初回公認 '89年 3 月)	KR250C	KR250BE	249	56.0×50.6	'99. 2.24		○				
★ ZXR400R (初回公認 '89年 2 月)	ZX400H	ZX400GE	398	57.0×39.0	'99. 2.24		○				
★ ZXR400 (初回公認 '89年 2 月)	ZX400H	ZX400GE	398	57.0×39.0	'99. 2.24		○				
★ ZX-4 (初回公認 '88年 1 月)	ZX400G	ZX400GE	398	57.0×39.0	'99. 2.24		○				
★ KR-1 (初回公認 '88年 1 月)	KR250B	KR250BE	249	56.0×50.6	'99. 2.24		○				
★ ZXR400R (初回公認 '91年 2月 1 日)	ZX400L	ZX400GE	398	57.0×39.0	'00. 1. 1		○				
★ ZXR400 (初回公認 '91年 2月 1 日)	ZX400L	ZX400GE	398	57.0×39.0	'00. 1. 1		○				

●一般市販車 (オフロードタイプ)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
Super SHERPA	KL250G	KL250GE	249	72.0×61.2	'97. 4.25						
KLX250	LX250E	LX250DE	249	72.0×61.2	'98. 7.26						

●スポーツ専用市販車 (モトクロス)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
KX60	KX060B	KX060BE	60	43.0×41.6	'97. 7.23					○	
KX80	KX080X	KX080XE	79	47.0×45.8	'97. 7.23					○	
KX80-II	KX080Z	KX080XE	79	47.0×45.8	'97. 7.23					○	
KX125	KX125K	KX125KE	124	54.0×54.5	'97. 7.23					○	
KX250	KX250K	KX250KE	249	66.4×72.0	'97. 7.23					○	
KX250	KX250L	KX250LE	249	66.4×72.0	'98. 7.29					○	
KX125	KX125L	KX125LE	124	54.0×54.5	'98. 7.29					○	
KX80-II	KX080Z	KX080XE	79	47.0×45.8	'98. 7.29					○	
KX80	KX080X	KX080XE	79	47.0×45.8	'98. 7.29					○	
KX60	KX060B	KX060BE	60	43.0×41.6	'98. 7.29					○	
KX125	KX125L	KX125LE	124	54.0×54.5	'99. 7.16					○	
KX250	KX250L	KX250LE	249	66.4×72.0	'99. 7.16					○	
KX65	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'99. 9.16					○	
★ KX125 (初回公認 '95年 6月 16日)	KX125K	KX125KE	124.8	54.0×54.5	'00. 2.23					○	
★ KX250 (初回公認 '95年 6月 16日)	KX250K	KX250KE	249.3	66.4×72.0	'00. 2.23					○	
KX65	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'00. 7.16					○	
KX85	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'00. 8. 2					○	
KX85 II	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'00. 8. 2					○	
KX125	KX125L	KX125LE	124	54.0×54.5	'00. 7.16					○	
KX250	KX250L	KX250LE	249	66.4×72.0	'00. 7.16					○	

■(株)カスノモーターサイクル 〒612-8474 京都府京都市伏見区下鳥羽円面田町95 ☎075-622-0225

●スポーツ専用市販車 (トライアラー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
FANTICセクション250 97	FM403	FM403	249.9	74.0×58.0	'97. 2.25						○

■(有)モリワキエンジニアリング 〒513-0816 三重県鈴鹿市南玉垣町6477-1 ☎0593-82-4500

●スポーツ専用市販車 (ロードレーサー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
MORIWAKI MH80R (初回公認'91年)	MH80RF	HE04	79.4	46.0×47.8	'97. 3.26				○		

■(株)レイズ 〒577-0016 大阪府東大阪市長田西5-80 ☎06-6746-1010

●スポーツ専用市販車 (トライアラー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
BETA TECHNO250	BETA B6	BETA6605	247.5	72.5×60.0	'97. 2.28						○
BETA TECHNO250	BETA B6	BETA6605	247.5	72.5×60.0	'97.12.24						○

■(株)麗路欧 〒154-0004 東京都世田谷区太子堂2-7-1 ☎03-3419-6053

●スポーツ専用市販車 (トライアラー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
GAS-GAS CONTACT JTX200	VTRGG	GG20F	162.8	64.0×50.6	'97. 3.26						○
GAS-GAS CONTACT JTX250	VTRGG	GG25F	237.9	71.0×60.0	'97. 3.26						○
GAS-GAS CONTACT TX250	VTRGG	GG25	237.9	71.0×60.0	'98. 2.25						○
GAS-GAS CONTACT TX200	VTRGG	GG16	162.8	64.0×50.6	'98. 2.25						○
GAS-GAS TRIAL250-99	VTR	GG25	249	72.5×60.0	'99. 3.24						○

■(有)アルプスヴァン 〒407-0263 山梨県韭崎町穴山町7804 ☎0551-30-0135

●スポーツ専用市販車 (トライアラー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
スコルバイーゼートップ	SC29	425	248.9	68.8×67.0	'97. 2.26						○
スコルバイーゼー	SCR249	425	248.9	68.8×67.0	'98. 5.27						○
スコルバイーゼー	VMUSCR249	485	248.9	68.8×67.0	'99. 3.24						○

■(株)サイクルワールド 〒651-2132 兵庫県神戸市西区森友4-13 ☎078-928-6644

●スポーツ専用市販車 (トライアラー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
MONTESA COTA 315RV	VTDMT03A0VE	NN3E	249	72.2×61.0	'97. 5.28						○

■(株)ボスコ・モト 〒562-0012 大阪府箕面市白鳥2丁目22番25号 ☎0727-25-3311

●一般市販車 (オンロードタイプ)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
アブリリア RS125	GS	ROTAX123	124.8	54.0×54.5	'98. 1.25		○				

■(有)月木レーシング 〒597-0102 大阪府貝塚市木積2406-1 ☎0724-47-1150

●スポーツ専用市販車 (ロードレーサー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
KR150NK	KR150J-A	KR150JEA	148.7	59.0×54.4	'98. 1.28		○				

■(株)プレスコポレーション 〒105-0014 東京都港区芝1-4-7ニチガビル ☎03-5419-8231

●一般市販車 (オンロードタイプ)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
ヤマハTZR125R	4HW	4HW	124.8	56.0×50.7	'98. 8.23		○				

■(有)カシック 〒721-0942 福山市引野町1099-1 ☎0849-40-3866

●スポーツ専用市販車 (トライアラー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
BULTAC	ST	VNBS	249	72.8×60.0	'99. 7.28						○

■(株)ホンダワールド(株) 〒513-0825 三重県鈴鹿市住吉町6786 ☎0593-78-1455

●スポーツ専用市販車 (ロードレーサー)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	ST	SP	SB	GP	MX	TR
AC28M	AC28M	MR01E または打刻なし	249.6	54.0×54.5	'99. 9.29				○		
AC29M	AC29M	MROIE-0010102	249.6	54.0×54.5	'00. 5.24				○		

MFJ公認部品

('00年12月8日現在)

●(株)カワサキモータースジャパン 〒673-8666 兵庫県明石市川崎町1-1 ☎078-921-2642

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	SP	GP	MX	TR
★ エアボックスキット (初回公認'93年)	J914073-1694	ZXR400/ZR400D/ZXR400R	'99. 1. 1	○			
★ トランスミッション (初回公認年月日)		ZX400H ZX400L ZX400M ZX400D	'00. 1. 1	○			

●(有)バムレーシング 〒110-0016 東京都台東区台東4-13-23 ☎03-3831-4265

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	SP	GP	MX	TR
★ CBR400RR用キャブレター (初回公認'92年)	FLAT CR 4連 小型32φ	NC29 (CBR400RR)	'97. 6.24	○			

●(株)ホンダレーシング 〒351-0024 埼玉県朝霞市泉水3-15-1 ☎048-461-9511

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	SP	GP	MX	TR
★ 400トランスミッション (初回公認'92年)	NKB	CBR400RR	'97. 1. 1	○			
★ 250トランスミッション (初回公認'91年)	NKD	NSR250R	'97. 1. 1	○			
エアクリナー-アッパーカバー	NKA	VFR400R/RVF (NC35)	'99. 2.24	○			
エアクリナー-ボックスセット	NKB	CBR400RR	'99. 2.24	○			
カムシャフト	NKK	XR400R	'99. 4.23			○	
★ NSR250Rトランスミッション (初回公認年月日)		NSR250R (MC21)	'00. 1.26	○			
★ NSR250Rトランスミッション (初回公認年月日)		NSR250R (MC18)	'00. 1.26	○			

●本田技研工業(株) 〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1 ☎03-3423-1111

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	SP	GP	MX	TR
CAMSHAFT COMP.EX		CBR600F	'00. 3.28	○			
GEAR MAINSHAFT THIRD&FOURTH		CBR600F	'00. 3.28	○			
GEAR COUNTERSHAFT FOURTH (27T)		CBR600F	'00. 3.28	○			
CAMSHAFT COMP.IN		CBR600F	'00. 3.28	○			
CARBURETOR ASSY (VP64AA)		CBR600F	'00. 3.28	○			
INSULATOR, CARBURETOR		CBR600F	'00. 3.28	○			

●(株)ケーヒン 〒211-8580 神奈川県川崎市中原区市ノ坪386 ☎044-411-6381

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	SP	GP	MX	TR
キャブレター	PWK35/32	RZ250/350, GR F 125/250 アプリリアRS125を追加	'97. 3.28	○			
4サイクルE/Gキャブレター-ASSY	FLAT-CR (小型)	CBR400R/RR/CB1, CBR250F/R/CBR250RR/JADE FZR400R/RR/RR SP, FZR250 /R/FZ250/ZEAL, GSX-R400R, GSX-R250R, ZXR400R/ZX-4/ ZZR400, ZXR250R/ZZR250R/BALIUS	'99. 3.23	○			

●プロジェクトサイエンス 〒433-8112 静岡県浜松市初生町269-1 ☎053-430-0695

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	SP	GP	MX	TR
フロントフォークキット	47B	CR250	'97. 2. 1			○	

●(有)城北ホンダオート 〒161-0031 東京都新宿区西落合3-26-6 ☎03-3952-4004

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	SP	GP	MX	TR
Jha CR125シリンダー	JHA001CR~JHA00CR	CR125 (99)	'99.12.23			○	

モトクロッサー80ccボアアップパーツ

●本田技研工業(株)

名 称	型 式	対象機種	公認発効日	申請分類
CR80R ボアアップパーツ		CR80R	'00. 6.28	新規
(シリンダー)	1211D-GBF-840			
(シリンダーヘッド)	12201-GBF-840			
(ピストン)	1311D-GBF-840			
(ピストンリング)	13121-GBF-841			

●ヤマハ発動機(株)

名 称	型 式	対象機種	公認発効日	申請分類
YZ80/LW用 ボアアップパーツ		YZ80 (82.9へ)	'00. 6.23	新規
(シリンダーヘッド)	4LC-11111-00			
(シリンダー)	4ES-11311-10			
(ピストン)	4ES-11631-01 AO~DO			
(ピストンリング)	43K-11611-00			

●スズキ(株)

名称	型式	対象機種	公認発効日	申請分類
RM80 シリンダー・ピストンパーツ (シリンダー)	RC12A	RM80	'00. 6.28	新規
	RC12B			
(ピストン)	RC13A			
(ピストンリング)	RC13B			

●(株)カワサキモーターズジャパン

名称	型式	対象機種	公認発効日	申請分類
KX80XZ ボアアップキット (シリンダーヘッド)	50199-1195 11001-1539	98年モデルより 使用可能	'00. 8. 2	新規
(ヘッドガスケット)	11004-1360			
(シリンダー)	11005-1937			
(バルブアッシュ)	49116-1181			
(ピストン)	13001-1580			
(リングセット)	13008-1200			
(チャンバー) パワーバンドUP	18120-1105			
(キャブレター) PWK28 85CC用	15003-1817			
(ダクト) pWK28用 A/Cダクト	14073-1785			

SPクラス用登録部品

('00年12月8日現在)

●ドッグファイトレーシング 〒270-2221 千葉県松戸市紙敷1370-1 ☎047-392-7234

部品名	打刻	適用機種	登録年月日
シリンダーヘッド・プロテクションリング	DFR-Y000~ DFR-H000~ DFR-S000~	93・94TZR250R・SP 95~TZR250SPR 90~NSR250R・SE・SP ~98RG125F (NF13A)	'98.10.1

●ケーアンドティー 〒513-0823 三重県鈴鹿市道伯1923 ☎0593-70-4735

部品名	打刻	適用機種	登録年月日
シリンダーヘッド(リング加工)	KNH001~ KNL001~ KZ001~ KR001~	NSR250 (KV3H) NSR250 (KV3L) TZR250 96~RGV250F	

MFJ公認車両(スノーモビル)

部門	クラス	SJクラス	S3クラス	S2クラス	S1クラス	スーパークラス
排気量	水冷エンジン	—	350cc以下	351cc~500ccまで	オープン	オープン
	空冷エンジン	~125ccまで	125cc~500ccまで	501cc~750ccまで	オープン	オープン
モトバイファイブホーン	SV80 (E) SV125E	CS350 (E) S340 S250 ET250 ET300 ET340 GPX338 EC340 TXL340 S300T S350DX INDY-SPORTS INDY-LITE INDY340	PZ480 PZ480ED PZ480E PZ480LT (Special) S440 SS440 GPX433 INDY-TRAIL CUTLASS-SS TXL-INDY VT480E FORMULA-SL INDYSuper Sport FORMULA-SL MXZ500F-SP PZ480SE PZ500 PZ500LT Indy XCF SP	S540 EC540 XL540 INDY500 (SP) INDY400 PROWER440 EX570SX EX570LT VX500 (E-LT) MXZ INDY-XCR440 FORMULA-Z INDY500EFI FormulaSLS INDY440XC INDY440XCR MXZ500 VX500SX VX500XTC INDY500XC SP INDY500XC SP 45Th Anniversary SX500R SRX700LT SRX700S SRX600S	EX570 (E) EX570SP INDY650 (RXL) FORMURA-MACHI EL-TIGER WILD-CAT WILD-CAT700 FORMULA-PLUS VX750 INDYSTORM INDYXLT Special VX600 (E-LT.XT) MACHZ VX800 (E-LT) INDYXCR600 (SP) MXZ583 FomulaIII INDYUltraSPX SE INDYUltraSP INDY600XC MXZ670 ZRT600 VX700SX VX700LT VX600XTC VX600SX VX600LT VX6000DX INDY700XC INDY700XC SP SX600R SX700R ZR800 --他クラス車両	S1 S2 S3 S4 SJ の公認車両

その他の部門車両区分▶フレッシュマンレース、レディース・ジュニア、OBレースのクラス区分は主催者により定める。

*この資料は2000年12月8日現在のもので、最新のものはMFJライディングにてご確認ください。

付
録

MFJ公認ヘルメット

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

●(株)シヨウエイ

〒110-0005東京都台東区上野5-8-5 cp10ビル ☎03-5688-5195

名 称	取得規格	形状	公認年月日
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
VX-4R	JIS-C・M用	F	'89.11.7
FX-1	JIS-C・R用	J	'90.5.8
RHV	JIS-C・R用	F	'90.9.4
FX-TOURING	JIS-C・M用	J	'90.4.10
X-8	JIS-C・R特選用	F	'93.1.27
TSV	JIS-C・R特選用	F	'93.1.27
VF-X	JIS-C・M用	F	'93.1.27
X-8SP	JIS-C・R特選用	F	'93.2.24
FX-AFREET	JIS-C・M用	F	'93.2.24
NEW SR-X7	JIS-C・TR,T用	J	'93.2.24
TR-2P	JIS-B・TR用	J	'93.2.24
FX-J	JIS-C・M用	F	'93.2.24
BL-J	JIS-B・TR,T用	J	'93.2.24
ES-J	JIS-B・T用	F	'93.2.24
X-FOUR Light	JIS-C・R用	F	'93.4.28
NRV	SNELL M90 JIS-C種	F	'93.11.23
X-8V	SNELL JIS-C・R特選	F	'94.12.1
VF-X2	SNELL JIS-C・M用	F	'94.12.1
KH-S (NRV)	SNELL, JIS-C RR特選	F	'95.1.25
KM-SA (FX-1)	JIS-C・MX用	F	'95.1.25
FX-HORNET	JIS-C・MX用	F	'95.3.1
RFD	JIS-C・R用	F	'95.6.10
ZRV	SNELL, JIS-C種・R特選	F	'96.1.24
X-8J	JIS-C・R用	F	'96.1.24
FX-R	JIS-C・M用	F	'96.1.24
VYRCE	JIS-C・R用	F	'96.4.24
X-8SP	SNELL, JIS-C種・R特選	F	'96.7.24
SR-FREEDOM	JIS-C・TR, T用	J	'96.7.24
RDV	JIS-C・R用	F	'96.10.23
Z-CRUZ	JIS-C・R用	F	'97.1.29
WYVERN	JIS-C・R用	F	'97.2.26
Buel2	JIS-C・R用	F	'97.3.26
RHEOS XS-1	JIS-C種・M用	F	'97.1.29
RHEOS RS-1	SNELL・JIS-C種・R特選	F	'97.1.29
X-8R	SNELL M95・JIS-C種 R特選	F	'98.1.28
HORNET-V	JIS-C種 M用	F	'98.1.28
X-8SPⅢ	SNELL M95・JIS-C・R特選	F	'99.1.27
VFX-R	SNELL M95・JIS-C・M用	F	'99.3.24
Super VYRCE	JIS-C・R用	F	'99.7.28
TR-3	JIS-B・TR用	J	'99.10.27
ZF-R	JIS・R用	F	'00.1.26
TRV	JIS・R用	F	'00.1.26
X-2000	JIS・R用	F	'00.1.26
X-8RⅡ (旧X-8R)	SNELL M95・R特選	F	'00.2.23
HORNET XV	JIS・M用	F	'00.6.28

●(株)アライヘルメット

〒330-0841埼玉県大宮市東町2-12 ☎048-641-3825

名 称	取得規格	形状	公認年月日
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
RAPIDE-VIHR	JIS-C・R用, SNELL M85	F	'90.5.8
RAPIDE-μ	JIS-C・R用, SNELL M85	F	'90.5.8
MX-Enduro	JIS-C・M用, SNELL M85	J	'90.5.8
AT-S	JIS-B・TR用	F	'90.5.8
Super cLe RX-7RR	JIS-C・R特用	F	'93.1.27

OW	JIS-C・R, M用	F	'93.2.24
VX	JIS-C種 M用	F	'94.11.30
NT-XNT-GALAXY Windy-12	JIS-C種 R用	F	'96.4.24
OMNI-R	SNELL, JIS-C種・R特選	F	'96.4.24
HYPER-T	JIS-T用	J	'00.6.28
RAPIDE-M	SNELL M95・R特選	F	'00.7.26
SNC SIGNET-RR	SNELL M95・R特選	F	'00.7.26
GOTH	SNELL M95・R特選	F	'00.7.26
ASTRO-M	SNELL M95・R特選	F	'00.7.26
GP-4X	SNELL M95・R特選	F	'00.7.26
V-CROSS2	SNELL M95・M特選	F	'00.7.26
MX-3	SNELL M95・M特選	J	'00.7.26
TOUR CROSS	SNELL M95・M特選	F	'00.7.26
FREEWAY	JIS-T用	J	'00.7.26
MX-3 Jr	JIS-M用	J	'00.8.23
RAPIDE-Jr	JIS-R用	F	'00.8.23

●ティ・エステック(株)

〒351-0012埼玉県朝霞市栄町3-7-27 ☎048-462-1121

名 称	取得規格	形状	公認年月日
AMI (L-06)	JIS-B・TR, T用	F	'87.10.7
AMI (L-07)	JIS-B・TR, T用	F	'87.10.7
AMI (L-08)	JIS-B・TR, T用	F	'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
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	JIS-B・TR, T用	J	'88.1.18
SEED-R22	JIS-C・R用	F	'88.1.18
SEED-R23	JIS-C・R用	F	'88.1.18
RHEOS R98	JIS-C・R用	F	'88.1.18
RHEOS R99	JIS-C・R用	F	'88.1.18
RHEOS R92LED	JIS-C・R用	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 PA101	JIS-C・R用	F	'89.2.14
RHEOS PA102	JIS-C・R用	F	'89.2.14
RHEOS PA103	JIS-C・R用	F	'89.2.14
RHEOS (RC)	JIS-C・R用	F	'91.2.20
Rheos (RD)	JIS-C・R用	F	'92.3.11
Rheos (JB)	JIS-C・M・T用	J	'92.4.17
HONDA Rheos (RC)	SNELL R特選	F	'92.5.13
Rheos RC	JIS-C・R用	F	'93.6.20
ami L10	JIS-C・TR, T用	J	'93.7.28
ami J10	JIS-C・TR, T用	J	'93.7.28
RHEOS		J	'93.1.7
RHEOS (RE2)	JIS-C種	F	'94.4.27
RHEOS HRC RE-2	JIS-C・R用	F	'95.3.1
RHEOS FANG Junior	JIS-C種・M用	J	'96.1.24
RHEOS RE-3	JIS-C種・R用	F	'96.7.24
RHEOS JE 6	JIS-C種・M用	J	'96.8.28
RHEOS RE 3	SNELL, JIS-C種・R用	F	'96.10.23
RHEOS HRC YASHA (RJ2)	JIS-C種・R用	F	'97.7.23
RHEOS HRC YASHA (RJ1)	SNELL, JIS-C種・R特選	F	'97.6.25
RHEOS YASHA (RJ21)	JIS-C種 R用	F	'98.6.24
RHEOS YASHA (RJ11)	SNELL M95 R特選	F	'98.6.24
RHEOS YASHA (RJ11R)	JIS-C種 R用	F	'98.7.29
RHEOS RE23	JIS-C R用	F	'99.2.24

●(株)コミネオートセンター

〒111-0056東京都台東区小島2-20-11 ☎03-3862-9811

名称	取得規格	形状	公認年月日
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
NARVA CROSS	JIS-C-M用	J	'90.1.9
Spazio	JIS-C-R用	F	'90.4.3
JT	JIS-C-M用	J	'90.4.3
Answer	SNELL-MX用	F	'95.8.23

●(株)エフイーティ

〒157-0071東京都世田谷区千歳台4-30-11 ☎03-5490-2562

名称	取得規格	形状	公認年月日
NOLAN N35 AIR	JIS-C-R用	F	'88.5.6
NOLAN N35 AIR	JIS-C-R用	F	'88.5.13
AXO SPORT X-49	JIS-C-M用	F	'89.6.13
AXO SPORT RX-1	JIS-C-M用	J	'91.8.20
AXO SPORT RX-2	JIS-C-M用	F	'92.9.25
AXO MM ZERO (旧 RX5)	JIS-M用	F	'00.6.28
AXO MX ZERO (旧 RX5)	JIS-M用	F	'00.6.28
AXO RR5	JIS-R用	F	'00.6.28
AXO RR6	JIS-R用	F	'00.6.28
AXO MM CARBON	JIS-M用	F	'00.6.28

●大日本インキ化学工業(株)

名称	取得規格	形状	公認年月日
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	'81.1.18

●興和精機(株)

〒105-0014東京都港区芝1-13-17 ☎03-3453-6011

名称	取得規格	形状	公認年月日
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

●(株)光輪モータース

〒110-0015東京都台東区東上野4-26-4 ☎03-3841-3411

名称	取得規格	形状	公認年月日
AGV (KR2000)	JIS-C-R用	F	'86.1.30
AGV QUASAR	JIS-C-R用	F	'95.3.1
SUOMY GW	JIS-C-R用	F	'99.9.29

●ワールド通商(株)

〒113-0033東京都文京区本郷1-24-1 本郷MPビル3F ☎03-3818-5451

名称	取得規格	形状	公認年月日
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

●(株)モトワールド

〒110-0016東京都台東区台東3-31-4

名称	取得規格	形状	公認年月日
ANSWER A-TECH-5		F	'88.8.4

●(株)谷尾商会

〒530-0037大阪府大阪市北区松ヶ枝町5-4 ☎06-6358-0651

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

●クノー工業(株)

〒141-0031東京都品川区西五反田6-11-6 ☎03-3492-5641

名称	取得規格	形状	公認年月日
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
Rom RS-1 (SETA045)	JIS-C-R用	F	'99.10.27

●ユニコ(株)

〒106-0032東京都港区六本木7-3-17 ☎03-3478-2707

名称	取得規格	形状	公認年月日
VS-2	JIS-C-R用	F	'86.3.26
NEF (VS-2)	JIS-C-R用	F	'86.12.15
NEF-RO2	JIS-C-R用	F	'88.6.10

●(株)立花

〒133-0044東京都江戸川区本一色3-16-20 ☎03-3653-6277

名称	取得規格	形状	公認年月日
カスタム ES-2 (A型)	JIS-A-T用	J	'92.4.8
カスタム (A型)	JIS-A-T用	J	'92.3.11
ライジン (A型)	JIS-A-TR用	J	'93.2.24
ライジン (レザートップ)	JIS-A-TR用	J	'93.2.24

●ヤマハ大船渡製造(株)

〒022-0002岩手県大船渡市大船渡町字欠の向1-1 ☎0192-27-4101

名称	取得規格	形状	公認年月日
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	'86.3.15
GEORAMA-GFV-R	JIS-C-R用	F	'89.9.5
GFS	JIS-C-R用	F	'89.10.11
YFR	JIS-C-R用	F	'90.5.8
YFV	JIS-C-R用	F	'90.5.8
INPURE (YOA)	JIS-C-R用	F	'90.5.8
YFV (HJ1)	SNELL-R特選	F	'91.7.3
GFV (YON)	JIS-C-R用	F	'92.6.3
YJ-X (YON)	JIS-C-M用	J	'92.7.8
STAIR	JIS-C-R特選	F	'93.6.23
GIBSON	JIS-C-M用	F	'92.2.5
YSF (YOH)	JIS-C種 R用	F	'94.7.27
YSF (RODEM) (YOH)	SNELL-R特選	F	'95.1.25

●(株)ジャンプロダクト

〒133-0041東京都江戸川区上一色416-1 ☎03-3655-9055

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

●(株)RSタイチ

〒574-0013大阪府大東市中埜内3-1-25 ☎072-874-3268

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

●旺文社パシフィック(株)

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

●(株)大都

〒110-0014東京都台東区北上野1-7-1 ☎03-3843-6426

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

●(株)丸万茂

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

●日栄プラスチック(株)

〒362-0806埼玉県北足立郡伊奈町大字小室志久4429 ☎048-723-0611

名称	取得規格	形状	公認年月日
DIC (DFX)	SNELL・R特選	F	'91.2.15
Gibson (YX)	JIS-C・M用	F	'91.2.5
DIC (RT35-06)	JIS-C・R用	F	'92.7.8
DIC-VR	JIS-C・R用	F	'89.12.12
SYDEEN	SNELL C・R用	F	'89.3.7
DIC-Inc State	JIS C・M用	J	'89.5.9
DIC-zio-SX	JIS C・R用	F	'89.7.20
DIC ZR	JIS C・R用	F	'89.11.7

●オージーケー販売(株)

〒577-0037大阪府東大阪市御厨西ノ町2丁目1番3号 ☎06-6783-5906

名称	取得規格	形状	公認年月日
RS-1	JIS-C・R用	F	'91.6.6
RS-1R	JIS-C・R用	F	'92.9.25
EX-R/S-93G	JIS-C・R用	F	'93.6.23
S-94G	JIS-C・R用	F	'95.4.20
RX-R	JIS-C・R用	F	'95.4.20
RX-V	SNELL, JIS-C種・R特選	F	'97.2.26
RG-V	SNELL, JIS-C種・R特選	F	'97.2.26
S-95G	SNELL, JIS-C種・R特選	F	'97.2.26
Regles S-98G	JIS-C種 R用	F	'98.1.28
FF-3	JIS-R用	F	'00.3.29
AEROBLADE (旧ラダレス)	JIS-R用	F	'00.6.28

●ヤマハ発動機(株)

〒438-8501静岡県磐田市新井2500 ☎0538-37-4111

名称	取得規格	形状	公認年月日
YZ07	JIS C・R用	F	'93.6.23

●(株)イエローコーン

〒106-0045東京都港区麻布十番2-20-6 ジャノメ麻布十番ビル7F ☎03-5442-7661

名称	取得規格	形状	公認年月日
SIMPSON (BANDIT5)	JIS C種	F	'94.1.26

●エッチージェイシージャパン(株)

名称	取得規格	形状	公認年月日
FG-X3	JIS-C・MX用	F	'95.4.26
FG-10K	JIS-C・RR特選	F	'95.4.26

●フランコ商事(株)

〒540-0005大阪府大阪市中央区上町1-14-13 TAPSビル4F ☎06-6761-6505

名称	取得規格	形状	公認年月日
SHARK (XRC-CARBON)	JIS-C・R用	F	'95.8.23
SHARK RS2	JIS-C R用	F	'98.4.28

●山本光学(株)

〒577-0056大阪府東大阪市長堂3-25-8 ☎06-6783-1109

名称	取得規格	形状	公認年月日
YAMAHA	JIS-B・TR用	F	'95.1.25

●岡田商事(株)

〒105-0012東京都港区芝大門1-3-7 ☎03-5473-0371

名称	取得規格	形状	公認年月日
BELL (MOTO6)	JIS C種	F	'94.5.10
BELL (RACE STAR)	JIS C種	F	'94.6.29
FG-TECH	SNELL, JIS-C種・R特選	F	'96.6.26
CL-X	SNELL, JIS-C種・M用	F	'96.6.26
FG-X3	SNELL, JIS-C種・M用	F	'96.6.26
CL-10	SNELL, JIS-C種・R特選	F	'96.6.26
FG-Light	JIS-C種・R用	F	'96.7.24
BELL MOTO 7	JIS-M用	F	'00.2.23

●(株)洪進クラウン

大韓民国京畿道龍仁市二東面西里54-2

名称	取得規格	形状	公認年月日
FG-TECH	SNELL, JIS-C種・M用	F	'96.6.26
CL-X	SNELL, JIS-C種・M用	F	'96.6.26
FG-X3	SNELL, JIS-C種・M用	F	'96.6.26
CL-10	SNELL, JIS-C種・M用	F	'96.6.26
FG-Light super	JIS-C種・R用	F	'96.7.24

●(株)ダックスコーポレーション

〒566-0073大阪府摂津市島飼和道2-8-5 10726-53-0299

名称	取得規格	形状	公認年月日
BieFFe BR16	SNELL, JIS-C種・R特選	F	'97.11.26
BieFFe (BR19)	SNELL M95 R特選	F	'98.6.24
BieFFe Cross Tech	SNELL M95 MX特選	F	'98.7.29
BLEEFEE BR16 GPR(旧BR16)	SNELL M95・R特選	F	'00.3.29
BieFFe (AOKI)	SNELL M95・RD特選	F	'00.11.22
BieFFe (ピアッジ)	SNELL M95・RD特選	F	'00.11.22

●(有)井原商会

〒301-0823茨城県電ケ崎市砂町2738-1 ☎0297-62-0149

名称	取得規格	形状	公認年月日
O'NEAL SL708	SNELL M95 M特選	F	'99.2.24
O'NEAL SL709 KBC TK-X	SNELL M95・M特選	F	'00.2.23

●モトブラザ・アップル(株)

〒984-0042宮城県仙台市若林区大和町1-5-15 ☎022-283-1651

名称	取得規格	形状	公認年月日
FOX FLITE	SNELL M90 M用	F	'99.8.25

●(株)アクティブ

〒470-0115愛知県日進市折戸町藤塚56-290 ☎05617-2-7011

名称	取得規格	形状	公認年月日
SIMPSON SUPER BANDIT 7	SNELL M95・R特選	F	'00.6.28

公認レーシングスーツ

●(株)カドヤ

〒111-0035東京都台東区西浅草3-29-21 ☎03-3843-2000

名称	型式	公認年月日
ON THE RACE G2	RP, PX, MM, RD, PT	'90.10.23
NEW CONCEPTER	MDシリーズ(MD1,2は糸)	'90.10.23
KADOYA	OR-SR	'90.10.23
ON THE RACE G2	RP-FS 0020	'91.4.10
ON THE RACE G2	G2-RP (G2/RP-125)	'92.3.11
ON THE RACE G2	G2-RP (G2/RP-07.08)	'92.3.11
KADOYA	OR	'95.6.28
K'S LEATHER	CLASH KING	'95.6.28
K'S LEATHER	BER DT-1	'00.8.23
K'S LEATHER	CLASH KING STD	'00.8.23

●(株)クシタニ

〒430-0853静岡県浜松市三島町231 ☎053-441-2251

名称	型式	公認年月日
KUSHITANI	KR-KRN	'90.10.23
KUSHITANI	KI	'90.10.23
KUSHITANI	K	'91.1.18
KUSHITANI	KV	'91.1.18
KUSHITANI	オーダネメイド	'91.2.8
KUSHITANI	KI-101,102,103	'91.4.10
KUSHITANI	KX-1	'91.11.5
KUSHITANI	KX-1	'91.11.5
KUSHITANI	KI-X (KI-107X)	'92.11.1
KUSHITANI	KI-XM (KI-106)	'92.11.1
KUSHITANI	KI-X	'93.3.24
KUSHITANI	KI-X (KI-109, KI-111)	'94.1.10
KUSHITANI	KI-X (KI-112, KI-113)	'94.11.23
KUSHITANI	K-DR (K-161, K-162, K-163)	'95.12.26
KUSHITANI	KI-XW (KI-114XX)	'95.12.26
KUSHITANI	KI-XW (KI-115XX)	'95.12.26
KUSHITANI	KI-XW (KI-160XX)	'95.12.26

KUSHITANI	KI - XG (KI - 118XX)	95.12.26
KUSHITANI	KI - XV (KI - 150XX)	96.9.25
KUSHITANI	KI - XV (KI - 116XX)	96.9.25
KUSHITANI	KI - XV (KI - 117XX)	96.11.27
KUSHITANI	KI - XR (KI - 119XX)	98.1.28
KUSHITANI	KI - XG (KI - 121XX)	98.1.28
KUSHITANI	KI - XD (KI - 122)	98.1.28
KUSHITANI	K - X (0001XX)	99.2.24
KUSHITANI	K - X (0002XX)	99.2.24
KUSHITANI	K - X (0003XX)	99.2.24
KUSHITANI	K - X (0005XX)	99.2.24

●(株)ルック

〒125-0061東京都葛飾区亀有4-3-7 ☎03-3604-7800

名 称	型 式	公認年月日
SR	SR01~03	90.10.23
RS	RS I~V	90.10.23
SS	SS I~III	90.10.23
Look	(オーダー)	90.10.23
ラファール3	オーダーメイド	91.4.20
GPシリーズ		92.11.28
SPシリーズ	SP	93.11.24

●(株)アールエスタイチ

〒574-0013大阪府大東市中垣内3-1-25 ☎0720-74-3268

名 称	型 式	公認年月日
Nixeレーシングレザースーツ	NXL	90.9.29
NIXEレーシングレザースーツ	NXL005,006,007,008,009	91.9.8
NIXEレーシングレザースーツ	NXL,NXL (オーダー)	91.1.18
NIXEレーシングレザースーツ	NXL (NXL001)	92.10.7
NIXEレーシングレザースーツ	NXL (NXL012,015)	92.10.7
NIXEレーシングレザースーツ	NXL (NXL011)	92.10.14
NIXE NXL	NXL016	94.1.26
NIXE NXL	NXL017 - 018	94.1.26
NIXEレーシングレザースーツ	NXL	94.12.28
NIXE NXL	NXL030	95.12.26
NIXE NXL	NXL031	95.12.26
NIXE NXL	NXL032	95.12.26
NIXE NXL	NXL035	96.11.27
NIXEレーシングレザースーツ	NXL038	97.1.29
NIXEレーシングレザースーツ	NXL037 (条件付公認)	97.1.29
NIXEレーシングスーツ	NXL040, NXL041	97.12.24
NIXEレーシングスーツ	NXL042, NXL043, NXL044, NXL045, NXL046, NXL047	98.9.30
NO FEARレーシングスーツ	NFL - 500	99.10.27
NIXEレーシングスーツ	NXL - 049, NXL - 051	99.10.27
NIXEレーシングスーツ	NXL - 048, NXL - 050	99.10.27
NIXEレーシングスーツ	NXL053 - 054 - 055	00.6.28
NIXEレーシングスーツ	NXL056	00.11.22
NIXEレーシングスーツ	NXL057	00.11.22
NIXEレーシングスーツ	NXL058	00.11.22
NIXEレーシングスーツ	NXL059	00.11.22

●(株)アズ・スポーツ

名 称	型 式	公認年月日
Justys	J - 001R~J - 023R	90.10.23
Justys - J - PRO - R	JPR - 001R~JPR - 004R	90.10.23
A's Racing	AS001SO~AS007SO	90.10.23

●(株)大都

〒110-0014東京都台東区北上野1-7-1 ☎03-3843-6426

名 称	型 式	公認年月日
THE BIKE	RCシリーズ	90.10.23
DS	DRS - 3007,3008	91.5.8
THE BIKE	オーダーメイド	91.5.8
THE BIKE	FR - 10,11,12,13	91.6.5
THE BIKE	FR - 3,5,6,7,8,9	91.2.6
THE BIKE	GP - 3,GP - 5	91.2.6
THE BIKE	RC - 355,RS - NB	93.8.25

●(株)イエローコーン

〒106-0045東京都港区麻布十番2-20-6 ジャノメ麻布十番ビル7F ☎03-5442-7661

名 称	型 式	公認年月日
SLEDGE HAMMER	BBL - 0405	00.11.22
SLEDGE HAMMER	YBL - 0401	00.11.22

●(株)光輪モータース

〒110-0015東京都台東区東上野4-26-4 ☎03-3841-3411

名 称	型 式	公認年月日
PLICANA	グループC (PT - MS)	90.10.23
PLICANA	グループA (PT - RXIGP)	91.2.6
PLICANA	グループB (PT - NIGP)	91.2.6
PLICANA	グループH (PT - ATILS)	91.2.6
PLICANA	PT - ZEAI	91.11.5
PLICANA	グループAPT - DELTAMAX	95.12.26
PLICANA	グループC PT IS1	95.12.26
PLICANA	グループCPTラッキーストライク	95.12.26
PLICANA	グループAPT - DELTAMAX	95.12.26
PLICANA	グループC PT IS1	95.12.26
PLICANA	グループCPTラッキーストライク	95.12.26

●(有)セクレテール

〒152-0002東京都目黒区目黒本町6-21-15 ☎03-3714-0533

名 称	型 式	公認年月日
セクレテール	RF,RC,RS,TR,MFR	90.10.23
セクレテール	(オーダー)	90.10.23
セクレテール	MFR - 912	92.3.11
セクレテール	RS - 26,27	92.3.11
セクレテール	RS - 28,29,30,REP.	92.11.28
セクレテール	RF,RS,REP	93.5.26
セクレテール	RF33,RS43,RF944,RF945	94.10.25

●(株)デグナー

〒607-8463京都府京都市山科区上花山講田町57-1 ☎075-501-7137

名 称	型 式	公認年月日
デグナー	R - 1	90.10.23
デグナー	R - 2	90.10.23
デグナー	R - 6	90.10.23
デグナー	フルオーダー	98.7.29

●(株)ナカタケ

〒721-0964広島県福山市港町2-16-22 ☎0849-23-2423

名 称	型 式	公認年月日
ナカタケ	NS - ゴーズアップシリーズ	90.10.23
ナカタケ	NS - R	91.11.5

●(株)邑輝総研

名 称	型 式	公認年月日
Boldor	レーシングワンピース	90.10.23

●(有)ライブラ

〒491-0934愛知県一宮市大和町町安賀字角出62 ☎0586-44-6451

名 称	型 式	公認年月日
ライブラレーシングスーツ	LRS - 01	90.10.23
COSMIC (Libra)	オーダーメイド	92.1.9

●東京ベルト(株)

名 称	型 式	公認年月日
TO BEL	TBシリーズ	90.10.23

●(有)エムシーコレクション

〒270-2231千葉県松戸市穂台37 ☎0473-64-6555

名 称	型 式	公認年月日
フォーヘッド(FOR HEAD)	(オーダーメイド)	90.11.17
フォーヘッド(FOR HEAD)	FH - 001,002,009	90.11.17

●(株)レインボー

〒110-0014東京都台東区北上野1-5-5 ☎03-3843-5606

名 称	型 式	公認年月日
レインボー	(オーダーメイドレーシング)	90.11.17

●(有)アールシーエム

名 称	型 式	公認年月日
Teril	オーダーメイド	91.5.8
ファルコン	オーダーメイド	91.5.8
HAL	オーダーメイド	91.5.8
FALCON	FS	91.3.12
Teril	TX,XXR	91.3.12

付
録

付録

HAL	01A,02A,03A,05A,06A	91.5.8
ブラスト	オーダーメイド	91.11.5

●(株)アイアンドエイ

〒660-0823兵庫県尼崎市大物町1-1-15 ☎06-6401-1011

名 称	型 式	公認年月日
B-LINE	オーダーメイド	91.5.8

●(株)アダチ

名 称	型 式	公認年月日
JRP	オーダーメイド	91.2.6
MOTO FLASH	オーダーメイド	91.2.6
RSA	オーダーメイド	91.2.6
MOTOR KING MICHIKO KOSHINO	オーダーメイド	92.3.11

●(株)アチーブ

〒340-0025埼玉県草加市谷塚上町738-1 ☎0489-24-7519

名 称	型 式	公認年月日
レーシングスーツYONEZO	オーダーメイド	91.1.8

●(有)エフワン

〒114-0003東京都北区豊島4-14-2 ☎03-3912-5149

名 称	型 式	公認年月日
エフワン	FR-2A6B,G3AZI,Z2,キヌタムG6	91.5.8
F-ONE	FR-G2B	91.2.6

●ジュベットレザーハウス

〒435-0017静岡県浜松市蓮花町148 ☎053-421-7722

名 称	型 式	公認年月日
JUBET	オーダーメイド	91.4.10

●(株)キジマ

〒123-0841東京都足立区西新井4-16-3 ☎03-3897-2167

名 称	型 式	公認年月日
KISS	オーダーメイド	91.4.10
KISS RACING	プロトワン・プロトツー	91.2.6

●(株)ギャロップ

名 称	型 式	公認年月日
FORZA	FO-404,405,406	91.2.6
FORZA	オーダーメイド	91.2.6
R-SPORTS	R-SPORTS02,401,402,403	91.5.8
FORZA	FO-407	91.10.16
STREET SLIDER	SSシリーズSS-03	92.9.5
TRX	X-Sシリーズ	93.1.27
FORZA	FOシリーズ	93.2.24
ワンズワン	GOシリーズ	93.5.26
STREET SLIDER	SSシリーズ	93.5.26
モトプラザGT	GTシリーズ	93.11.23
FORZA FOシリーズ	FO-411	94.4.27
FORZA FOシリーズ	FO-412	94.9.15
FORZA FOシリーズ	FO-413	94.10.31
FORZA FOシリーズ	FO-414	96.11.27
FORZA FOシリーズ	FO-415	97.1.29
FORZA FOシリーズ	FO-416	97.1.29

●(株)フォルザ・インターナショナル

〒105-0003東京都港区新橋2-19-1 ☎03-3433-0405

名 称	型 式	公認年月日
FORZA	FO-414	98.12.23
FORZA	FO-415	98.12.23
FORZA	FO-416	98.12.23
FORZA	FO-417	98.12.23
FORZA	FO-418	99.4.28
FORZA	FO-419	99.4.28
FORZA	FO-420,421	00.3.29

●(株)ホンダショップアルトモトスポーツグラッド

〒537-0012大阪市東成区大今里3-15-25 ☎06-6971-6381

名 称	型 式	公認年月日
KIKUTANI	AK	93.2.24

●(有)後藤商店

〒208-0011東京都武蔵村山市学園3-18-1 ☎042-565-6663

名 称	型 式	公認年月日
GOTO MD・Performance	MD-1〜Ⅷ	91.1.8
GOTO	オーダーメイド	91.1.8
GOTO MD・Performance	MD-Y9,10,11	91.4.28

●ツナギのコウタ

〒300-3505茨城県結城郡八千代町佐野16 ☎0296-49-0626

名 称	型 式	公認年月日
コウタ	(オーダー)	90.9.29

●(株)コミネオートセンター

〒111-0056東京都台東区小島2-20-11 ☎03-3862-9811

名 称	型 式	公認年月日
Spazioレーシング	A.S-11	91.2.6
KOMINE Spazio	オーダーメイド	91.2.6
Spazio	S-14R	91.5.8
Spazio	S-B.S-8.S-10.S-14	91.6.5
Spazio	S-15	92.1.9
Spazio	S-16	92.11.28
Spazio	ツナギ	98.9.30
Spazio	セパレート	98.9.30
Spazio	S-17S	99.10.27
スパジオ	S-19	00.10.25
スパジオ	S-20	00.10.25

●ジニアス

〒579-8043大阪府東大阪市客坊町5-3 ☎0729-87-0165

名 称	型 式	公認年月日
ジニアス	SIR-G	91.2.6

●ステージレザ

〒341-0037埼玉県三郷市高州2-387-3 ☎048-955-5146

名 称	型 式	公認年月日
PRO STAGE	レーシングワンピース	91.1.18

●ダイネーゼジャパンインク

〒560-0036大阪府豊中市箕面西町2-13-7第2岡ビル1F 106-6854-9921

名 称	型 式	公認年月日
ダイネーゼ	T.MONZAI,MISANO,I.SILVERSTONE	91.8.7
ダイネーゼ	T.GRAPHICAT,PRECCAT,CHILLI TEAM	91.8.7
ダイネーゼ	T.STROMLI,FULLI,EDDORSI,S.FUMATA	92.5.13
ダイネーゼ	T.K.S	93.4.28
ダイネーゼ T・SAFETY PRO	T・SAFETY PRO	94.6.29
ダイネーゼ	T・SCOTT RUSSEL REPLICA	95.12.26
ダイネーゼ	T・BELZEBU	95.12.26
ダイネーゼ	T・CAPIROSSI REPLICA	95.12.26
ダイネーゼ	T・FOGARTY REPLICA	96.3.27
ダイネーゼ	T・BIAGGI REPLICA	96.3.27
ダイネーゼ	DAINESE T-RD1	96.4.24
DAINESE	T.TECHNO	99.2.24

●(株)谷尾商会

〒530-0037大阪府大阪市北区松ヶ枝町5-4 ☎06-6358-0651

名 称	型 式	公認年月日
ラビーン	RVX-1〜5	91.1.18

●南海部品(株)

〒530-0002大阪府大阪市北区曾根崎新地2-6-28 ☎06-6344-1581

名 称	型 式	公認年月日
ナンカイ	SDシリーズ	91.2.6
SRシリーズ	SRシリーズ	91.2.8
ナンカイ	オーダーメイド	91.6.5
ナンカイ	NR-01,R平レブリカスーツ	91.6.5
ナンカイ	NR-50プロレーシングスーツ	91.6.5
ナンカイ	NRシリーズ	91.1.8
ナンカイ	SR-16	92.5.13
ナンカイ	SR-17	92.5.13
ナンカイ	NR-51	92.5.13
ナンカイ	SD-8	92.11.1
ナンカイ	NR-52	92.11.1
ナンカイ	NR-51,SR-16,17	93.3.24
SRシリーズ	SR-18	93.11.24
94年ドゥーハンレブリカニューモデル	NR-06,R,NR-01,3R1	93.4.27

SDシリーズ	SD - SPECIAL	'94.4.27
94D-ビーターマルボロレーシングレブリカ	NR-01SR1	'94.4.27
94原田哲也レーシングレブリカ	NR-018R1	'94.7.27
94A-ハロスラッキーストライクレーシングレブリカ	NR-014R1	'94.7.27
94辻村猛レーシングレブリカ	NR-016R1	'94.7.27
94井形とも子レーシングレブリカ	NR-017R1	'94.7.27
ナンカイ	NR-53プロレーシングスーツ	'95.3.1
ナンカイ	NR-54プロレーシングスーツ	'95.3.1
ナンカイ	SD-12レーシングスーツ	'95.3.1
ナンカイ	SD-13レーシングスーツ	'95.3.1
ナンカイ	プロレーシングレブリカスーツ	'95.10.25
ナンカイ	NR-558耐セミレブリカスーツ	'96.9.25
ナンカイ廉価版レーシングスーツ	SR-20	'96.11.27
ナンカイ廉価版レーシングスーツ	SR-21	'97.1.29
ナンカイプロレーシング	NR-56	'97.1.29
NANKAIプロレーシングスーツ	NR-57, NR-58	'98.2.25
NANKAIレーシングスーツ	SD-100	'98.8.26
NANKAIレーシングスーツ	SD-101	'98.8.26
NANKAIプロレーシングスーツ	NR-59	'99.4.28
NANKAIプロレーシングスーツ	NR-06R10	'99.7.28
ナンカイレーシングスーツ	SD-102	'00.1.26
ナンカイPRO ネオレトロモデル	NR-60	'00.5.24
ナンカイケブテックスーツ	SR-22	'00.7.26
ナンカイケブテックスーツ	SR-23	'00.11.22
ナンカイケブテックスーツ	SRD-24	'00.11.22

●(有)ハイブ

名 称	型 式	公認年月日
ハイブ	オーダーメイド	'91.3.12

●バギー(株)

〒636-0203奈良県磯城郡川西町梅戸226 ☎0745-43-0177

名 称	型 式	公認年月日
バギー・ベルベットBR	オーダーメイド	'91.4.10
バギー・ベルベットBR	A,AP,AR	'91.1.18
PERUHEAD	AP	'98.1.28

●(有)ビッグスター

〒110-0014東京都台東区北上野1-5-5 ☎03-3487-1480

名 称	型 式	公認年月日
ビッグスター	オーダーメイド	'91.4.10

●ファクトリースズキ

〒193-0833東京都八王子市めじろ台4-3-13 ☎0426-65-8180

名 称	型 式	公認年月日
PRIDE ONE	オーダーメイド	'91.9.4

●(有)フジタレザー

〒502-0814岐阜県岐阜市福光西2-10-15 ☎0582-33-5620

名 称	型 式	公認年月日
フジタレザー	オーダーメイド	'91.6.5
フジタレザー	レザーモーターサイクル用ビススーツ	'95.12.26

●ユニバース

〒183-0056東京都府中市寿町1-1-10 ☎0423-60-6311

名 称	型 式	公認年月日
STUFF U	SU1003,5,6,7 STAGE	'91.3.12
STUFF U	オーダーメイド	'91.3.12
PROSPEC	RC-001,RC-002	'91.6.5

●ブレンレザー

〒430-0846静岡県浜松市白羽町2410 ☎053-441-6471

名 称	型 式	公認年月日
ブレンレザー	オーダーメイド	'91.3.12

●モータースポーツミスターヒコ

〒580-0012大阪府松原市立部2-499-1 ☎0723-36-1550

名 称	型 式	公認年月日
Mr.hico	オーダーメイド	'91.9.4

●アレス

〒340-0002埼玉県草加市青柳町7-11-22 ☎0489-31-4319

名 称	型 式	公認年月日
アレス	オーダーメイド	'91.2.6

●ヤマハ発動機(株)

〒438-8501静岡県磐田市新貝2500 ☎0538-37-4420

名 称	型 式	公認年月日
YAMAHA YL-Aシリーズ	YL-340,336,337,338	'91.2.6
Takai R	TR TRL	'90.10.23
PRO SHOP TAKAI	オーダーメイド	
Takai R	TR TRL	'91.5.8

●ライディングコスチュームT&T

〒651-2111兵庫県神戸市西区池上4-13-8 ☎078-974-8682

名 称	型 式	公認年月日
T&T	TS	'91.1.18

●レーシングプロショップO.S.F.C

〒959-0432新潟県西蒲原郡西川町新栄町296 ☎0256-88-7441

名 称	型 式	公認年月日
レーシングプロショップO.S.F.C	O.S.F.C	'91.2.6

●(有)ワンステップライダー

名 称	型 式	公認年月日
OSR	YR-07	'90.11.17

●パパス

名 称	型 式	公認年月日
Papa's	オーダーメイド	'92.1.9

●(有)福富洋商会(シュアー)

〒300-1151茨城県稲敷郡阿見町大字荒川沖1924-1 ☎0298-42-8161

名 称	型 式	公認年月日
SURE(シュアー)	オーダーメイド	'92.1.9

●BCピロータ

名 称	型 式	公認年月日
BCピロータ	オーダーメイド	'92.1.9

●(株)ブランツ

〒111-0043東京都台東区駒形1-10-9村上ビル3F ☎03-3847-2891

名 称	型 式	公認年月日
ハロスギア レーシングスーツ	OP-1オーダーメイド	'92.1.9

●レザーハウスA&M

〒277-0812千葉県柏市花野井1925-6 ☎0471-33-1664

名 称	型 式	公認年月日
レザースーツA&M	オーダー	

●美津濃(株)

名 称	型 式	公認年月日
MEZUNO	オーダーメイド	'92.3.11

●WORK BOX KASAI

〒985-0831宮城県多賀城市笠神2-2-1 ☎022-366-6879

名 称	型 式	公認年月日
[bulit]	オーダーメイド	'92.3.11

●ツカサブランニング

名 称	型 式	公認年月日
HELIO TROPE	HELIO RACING	'92.3.11

●(有)レーシングショップアイティエ

〒981-1241宮城県名取市高館熊野堂字余方上12-12 ☎022-386-3705

名 称	型 式	公認年月日
ITAレーシングスーツ	ITAオーダー	'92.3.11

●アトリエ・ワン

〒485-0024愛知県小牧市南外山長田64-1 ☎0568-71-3040

名 称	型 式	公認年月日
A-ONE RACING	オーダーメイド	'92.7.8
アトリエ・ワン	AS101	'99.2.24

●レースサービスAxtas

〒182-0036東京都調布市飛田給1-34-16 ☎0424-84-9115

名 称	型 式	公認年月日
Axtas	AYシリーズ	'94.2.23

●(株)ホンダアクセス

〒352-8589埼玉県新座市野火止8-18-4 ☎048-477-9143

名称	型式	公認年月日
Super Boldfos	デイトナ、イモラ、ホッケンハイム、 キャラミ、ラダナセロ、アッセン、 イースタンクリーフ、スズカ、ハレ ス、シルバーストーン、94オキダ	94.9.28
Super Boldfos	CLASSIC MODEL	99.2.24
Super Boldfos	MOTEGI MODEL	99.2.24
Super Boldfos	DREAM MODEL	99.2.24
Super Boldfos	WING MODEL	99.2.24
Super Boldfos	HRC MODEL	99.2.24
Super Boldfos	HARU AOKI MODEL	99.2.24
Super Boldfos	BOMBER MODEL	99.2.24

●(株)アール・エス・エー・レザーズ

〒481-0001愛知県西春日井郡師勝町六ツ脚女夫越110 ☎0568-25-7830

名称	型式	公認年月日
RSA Leathers	フルオーダー	95.8.23
ドーパークラブ	フルオーダー	96.9.25

●(有) エス・ケー・ワイ

〒161-0033東京都新宿区下落合3-4-3コテージ二宮1B 103-3565-3685

名称	型式	公認年月日
GREEDY	GR-401, 402	99.3.24
GREEDY	GR-401S, 402S	99.3.24
SPEED OF SOUND	SOS-1, SOS-2 SOS-3, SOS-4	99.4.28
GREEDY	GR-403	00.5.24
GREEDY	GR-403S, 404	00.5.24
GREEDY	GR-1002	00.9.14
GREEDY	GR-1001	00.9.14
SPEED OF SOUND	SOS-05, 06	00.9.14
SPEED OF SOUND	SOS-07	00.11.22

●(株) ショウエイ

〒110-0005東京都台東区上野5-8-5 cp10ビル 103-5688-5195

名称	型式	公認年月日
SPIDI SPORT SRL	プロトタイプ	00.3.29

●トリニティブロダクト

〒340-0002埼玉県草加市青柳7-39-27プラザTOM1F ☎0489-33-0507

名称	型式	公認年月日
TRINITY	TR4001, TR4002	00.4.26

●(有)ジーピーカンパニー

〒161-0033東京都新宿区下落合2-13-11-203 ☎03-5988-8318

名称	型式	公認年月日
GULLY	POS-101	00.8.23

●(株)アブロード

〒590-0801大阪府堺市大仙中町1-28 ☎0722-45-0189

名称	型式	公認年月日
ATTENTION!	ATR-01R	

MFJ公認タイヤ

●井上ゴム工業(株)

〒503-2417岐阜県揖斐郡池田町本郷680番地 ☎0585-45-2809

タイヤ名	サイズ	公認年月日
TRIAL WINNER	4.00R18, TR-7	86.3.26
TRIAL WINNER TR-9	4.00R18	86.7.8
PRO-TECH NS-50F	2.75-174PR, 2.75-184PR, 80/100R16, 80/90R16	
NS-50R	2.75-174PR, 3.00-174 PR, 90/90R18, 90/90R17	

PRO-TECH NS-10F	90/90R18, 100/80R17, 100/90R16, 110/70R17, 110/80R17, 110/80R18, 120/70R17, 120/80R16	
NS-10R	110/80R18, 120/80R17 120/80R18, 130/70R17 130/90R16, 140/60R18 140/70R18, 160/60R18	
SPATOLA SPO 1F RADIAL	110/70R17 54H 120/60R17 55H 150/60R17 66H 160/60R17 69H	92.7.1
TRIAL WINNER TRO11F TUBE TYPE	2.75/21	92.10.1
TRIAL WINNER TRO11F TUBELESS	4.00R18	92.10.1

●日本ミシュランタイヤ(株)

〒102-8176東京都千代田区富士見1-6-1富士見ビル ☎03-5210-2731

タイヤ名	サイズ	公認年月日
MICHELIN TRIAL COMPETITIONX11TL	4.00R18 TL	87.7.8
ラジアルA59X	130/60R16, 120/80R16, 130/60R17 (59H, 59Z), 110/70R17, 120/70R17 (58, 58Z)	
ラジアルM59X	160/60R16, 160/80R16, 180/55R17, 160/80R17 (69H, 69Z), 160/80R18, 150/70R20	
ハイスポートラジアルTX11	120/80R16, 130/60R17, 120/70R17, 100/80R17, 110/80R17, 120/60R17 (55H, 55Z), 110/70R17, 110/80R18	
ハイスポートラジアルTX23	160/80R16, 180/55R17, 150/60R17, 160/60R17 (69H, 69Z), 130/70R17, 150/70R17	
P2301	12/60R17	
P3104	15/61R17, 18/67R17	
P1201	12/60R17	
P3103	15/61R17, 18/68R17	
MICHELIN TRIAL COMPETITION	2.75/21TT	91.11.1
MICHELIN TRIAL COMPETITION	2.75/21TL	91.11.1
MICHELIN TRIAL COMPETITIONX11TL	4.00R18TL	91.11.1
A59X	120/60R17 55Z	92.4.3
MICHELIN TRIAL COMPETITIONX11TL	4.00R18TL	92.5.1
ハイスポートラジアルTX11B-TX23	110/70ZR17, 120/70ZR17, 120/60ZR17, 190/50ZR17, 180/55ZR18	94.7.28
ハイスポートラジアルTX15	130/70ZR16, 110/70ZR17, 120/60ZR17	95.5.25
ハイスポートラジアルTX25	150/60ZR17, 160/60ZR17	95.5.25
ハイスポートラジアルTX15RACE	110/70ZR17, 120/70ZR17, 120/60ZR17	95.9.22
ハイスポートラジアルTX25RACE	150/60ZR17, 160/60ZR17, 180/55ZR17	95.9.22
P3106使用可能リム3.00-3.50	12/60-17	96.6.25
P3107使用可能リム3.00-3.50	12/60-17	96.6.25
P4105使用可能リム4.50-5.50	16/62-17	96.6.25
P4107使用可能リム4.50-5.50	16/62-17	96.7.25
ハイスポートラジアル TX2SRACE2	使用可能リム4.00-4.50 150/60ZR17 使用可能リム4.25-5.00 160/60ZR17 使用可能リム4.25-5.50 170/60ZR17 使用可能リム4.50-6.00 180/55ZR17	97.2.28
P1107	使用可能リム2.50 9/58-17	97.1.24
ハイスポートラジアル TX1SRACE3	使用可能リム3.00-3.50 110/70ZR17 使用可能リム3.50-3.75 120/60ZR17 使用可能リム3.50-3.75 120/70ZR17	97.7.24
ハイスポートラジアル TX2SRACE3	使用可能リム4.00-4.50 150/60ZR17 使用可能リム4.25-5.00 160/60ZR17 使用可能リム4.25-5.00 170/60ZR17	97.8.1
TX1SRACE3 SOFT	使用可能リム3.00-3.50 110/70ZR17 使用可能リム3.50-3.75 120/60ZR17 使用可能リム3.50-3.75 120/70ZR17	98.7.23
TX2SRACE3 SOFT	使用可能リム4.00-4.50 150/60ZR17 使用可能リム4.25-5.00 160/60ZR17 使用可能リム4.25-5.50 170/60ZR17	98.7.23
P1107	使用可能リム4.50-5.50 16/63-17	98.11.27

PILOT	使用可能リム3.00~3.50 * 3.50~3.75 * 3.50~3.75	110/70ZR17 120/60ZR17 120/70ZR17	99.7.1
RACE	* 4.00~4.50 * 4.25~5.00 * 4.25~5.00 * 5.50~6.00	150/60ZR17 160/60ZR17 170/60ZR17 180/55ZR17	
PILOT	* 3.00~3.50	110/70ZR17	
RACE	* 3.50~3.75 * 3.50~3.75 * 4.00~4.50 * 4.25~5.00	120/60ZR17 120/70ZR17 150/60ZR17 160/60ZR17	
SOFT	* 4.25~5.00 * 4.25~5.00 * 5.50~6.00	170/60ZR17 170/60ZR17 180/55ZR17	
PI108	使用可能リム4.50~5.50	16/63 - 17	

●P&A (株)

〒106-0044東京都港区東麻布1-10-11阿部ビル5F ☎03-5575-2320

タイヤ名	サイズ	公認年月日
ビレートライアルタイプ・MT73ガットライアル	2.75 - 21 MT73	'90.9.7
MP7スポーツレーシング	110/70ZR17,120/60ZR17, 120/70ZR17,150/60ZR17, 160/60ZR17,180/55ZR17, 140/60ZR18,170/60ZR18	'91.7.4
MT75レーシング	100/80T16,100/80T17, 130/70T17,140/70T17, 130/70T18	'91.7.4

●(株)日本ダンロップ

〒651-0071兵庫県神戸市中央区筒井町2-1-1 ☎078-265-5622

タイヤ名	サイズ	公認年月日
K320	2.75 - 21 4PR	'86.11.23
K320	4.00R18 4PR	'86.11.23
TT500F GP	80/90R16,90/90R16, 100/90R16,90/80R17, 100/18R17 (52H,57H,54H)	
TT50GP	90/90R17,120/80R17, 140/80R17,130/70R17, 140/70R17,100/90R18, 130/70R18	
RIDEEN GPR - 30E	110/70R17,120/70R17, 120/60R17,100/60R17, 150/60R17,160/60R17, 170/60R17,140/60R18, 150/60R18	
MR677	3.25/4.75R17,4.00/6.00R18, 2.50/3.00R18,2.75/3.75R18, 3.25/5.75R17,3.25/5.75R18, 2.65/3.25R17,2.85/4.00R17, 3.80/6.00R17,3.60/6.70R18	
RIDEEN GPR - 60F	110/70R1754H,120/60R1755H	'91.5.9
RIDEEN GPR - 60	150/60R1766H,160/60R1769H, 140/60R1864H,150/60R1867H	'91.5.9
TT700F GP	100/80 - 1752H,110/70 - 1754H 100/90 - 1654H	'91.5.9
TT700 GP	130/70 - 1762H,140/70 - 1766H 120/80 - 1761H,130/70 - 1863H 130/90 - 1667H	'91.5.9
TT700F GP	90/90 - 18,110/80 - 17	'92.3.4
TT700 GP	110/80 - 18,110/90 - 18, 120/80 - 18,140/70 - 18, 150/70 - 17	'92.3.4
K375F	100/80 - 17	'92.2.4
K375FG	100/80 - 17	'92.2.4
K375	120/80 - 17	'92.2.4
K420GPチューブレス	4.00R18 4PR	'92.4.1
K420GPチューブレス	4.00R18 4PR	'92.4.1
TT500F GP	100/80 - 17 52S	'92.6.20
TT500GP	120/80 - 17 61S	'92.6.20
K420チューブタイプ	2.75 - 21 (45K)	'92.11.6
K420チューブレスタイプ	2.75 - 21 (45K)	'92.11.6
K420GPチューブタイプ	2.75 - 21 (45K)	'92.12.3
K420GPチューブレス	2.75 - 21 (45K)	'92.12.3
K420GPチューブタイプ	4.00R18 (64M)	'92.12.15
K420GPチューブレス	4.00R18 (64M)	'92.12.15
GPR50F	110/70R17 54H 120/60R17 54H 120/70R17 58H	'93.2.20

GPR50	140/60R17 63H 140/60R18 64H 150/60R17 66H 150/60R18 67H 160/60R17 69H	'93.2.20	
MR777	150/60R17	'93.3.23	
MR977	90/75R17,115/65R17, 120/70R17,160/60R17, 2.75 - 21,4PR (45M)	'94.3.22	
D801Fチューブタイプ	2.75 - 21,4PR (45M)	'94.5.1	
D801Fチューブレスタイプ	2.75 - 21,4PR (45M)	'94.5.1	
D801チューブタイプ	4.00R18,4PR (64M)	'94.5.1	
D801チューブレスタイプ	4.00R18,4PR (64M)	'94.5.1	
MR977	110/70R17	'94.7.28	
Rideen GPR - 50F SP	110/70R17 54H,120/60R17 55H 120/70R17 58H	'95.2.15	
Rideen GPR - 50 SP	140/60R17 63H,140/60R18 64H 150/60R17 66H,150/60R18 67H 160/60R17 69H	'95.2.15	
TT900F GP	80/90/16 4PR,90/80/17 4S,100/80/17 52S,100/90/16 54H,100/80/17 52H,110/80/17 57H,110/70/17 54H	'95.2.15	
TT900GP	90/90/17 49P,100/80/17 52S,120/80/17 61S,120/80/17 61H,120/80/18 62H,130/70/17 62H,140/70/17 66H,150/70/17 69H,150/70/18 70H	'95.2.15	
KR244	使用可能リム 4.50~5.50	3.25/5.90R17	'95.11.28
TT100GP	110/90/17 60H 120/80/17 61H 3.00/18 47S 3.50/18 56H 4.00/13 64H 90/90/18 51H 110/90/18 61H 100/90/19 57H	'96.12.26	
Rideen GPR70F	使用可能リム2.75~3.50 使用可能リム3.00~3.50 使用可能リム3.00~3.50	110/70R17 54H 120/60R17 55H 120/70R17 58H	'97.2.10
Rideen GPR70	使用可能リム3.50~4.50 使用可能リム3.50~4.50 使用可能リム3.50~4.50 使用可能リム4.00~4.50 使用可能リム4.00~4.50 使用可能リム4.50~5.00	140/60R17 63H 140/70R17 66H 140/60R18 64H 150/60R17 66H 150/60R18 67H 160/60R17 69H	'97.2.10
SPORTMAX D207F GP	使用可能リム3.50~4.00 使用可能リム3.00~3.50	130/70ZR16 120/70ZR17	'97.8.10 '97.5.25
SPORTMAX D207 GP	使用可能リム4.50~5.50 使用可能リム5.50~6.00 使用可能リム5.50~6.00	170/60ZR17 180/55ZR17 190/50ZR17	'97.5.25
MR977	使用可能リム2.50 使用可能リム3.00~3.50 使用可能リム3.00 使用可能リム3.50~3.75	90/75R17 115/65R17 110/70R17 120/70R17	'97.7.24
KR244	使用可能リム4.50~5.50	3.25/5.90R17	'97.7.24
Rideen GPR70	使用可能リム4.00~4.50 使用可能リム4.50~5.00	150/60R17 66H 160/60R17 69H	'97.7.24
KR122	使用可能リム2.50 使用可能リム2.75~3.50	90/65R17 120/60R17	'98.6.26 '98.6.26
KR122	使用可能リム2.50 使用可能リム2.75~3.50	90/65R17 120/60R17	'98.7.23 '98.7.23
KR244	使用可能リム4.50~5.50 使用可能リム4.50~5.50 使用可能リム4.50~5.50	165/50R17 3.25/5.90R17 165/50R17	'98.7.23 '98.9.25 '98.9.25
Rideen GPR-70FSP	使用可能リム2.75~3.50 使用可能リム3.00~3.50 使用可能リム3.00~3.50 使用可能リム3.50~4.50 使用可能リム3.50~4.50 使用可能リム4.00~4.50 使用可能リム4.50~5.00 使用可能リム3.50~4.50 使用可能リム4.00~4.50	(F) 110/70R17 54H (F) 120/60R17 55H (F) 120/70R17 58H (R) 140/60R17 63H (R) 140/70R17 66H (R) 150/60R17 66H (R) 160/60R17 69H (R) 140/60R18 64H (R) 150/60R18 67H	'00.3.22
Rideen GPR-70SP	使用可能リム4.00~4.50 使用可能リム4.50~5.00	(R) 150/60R17 66H (R) 160/60R17 69H	'00.5.25

●(株)ブリヂストン

〒104-8340東京都中央区京橋1-10-1 ☎03-3563-6819

タイヤ名	サイズ	公認年月日
BATTLAX BT-72FS	110/80R17,110/70R17,120/60R17,120/70R17	
BATTLAX BT-72RS	140/70R17,140/60R17,150/60R17,160/60R17,120/80R18,140/60R18,150/60R18,170/60R17	
BATTLAX BT-09SS	90/90-16,90/80-17	
BATTLAX BT-70FS	110/70-17,120/60-17,120/70-17,130/60-17,140/60-17,140/60-18,150/60-17,150/60-18,160/60-17,170/60-17	
ME72	85/59SR18,85/57SR17,110/59SR17,95/60SR18,140/63OR18,120/59SR17,150/60OR17	
ME76	105/57SR17,150/63SR18,15/562OR17	
BATTLAX BT-50F	120/70ZR17,130/60ZR17	91.6.7
BATTLAX BT-50R	170/60ZR17,180/55ZR17,160/60ZR18	91.6.7
ME77	90/57SR17	91.6.1
ME78	105/58SR17	91.6.1
BATTLAX BT-09SS SOFT	90/90-16,90/80-17,100/80-17	92.4.20
BATTLAX BT-10SS SOFT	120/80-17,100/90-18	92.4.20
BATTLAX BT-80S F RADIAL	110/70R17,120/70R17,120/60R17	92.3.20
BATTLAX BT-80S R RADIAL	150/60R17,160/60R17,150/60R18	92.3.20
BATTLAX BT-50	120/70ZR17	92.4.20
ME77	90/57OR17	92.6.10
ME77	105/58SR17	92.6.10
ME77	160/62SR17	92.6.20
ME77	150/63SR18	92.6.20
ME77	155/62OR17	93.7.1
BATTLAX BT-39F SS	90/80-17,100/80-17,80/90-16	
BATTLAX BT-39R SS	100/90-18,120/80-17,100/80-17	
BATTLAX BT-80S F RADIAL	110/70R17,120/60R17,120/70R17	
BATTLAX BT-80S R RADIAL	150/60R17,160/60R17,150/60R18	
ME01Z	120/60OR17	94.2.10
BATTLAX BT-80F-RADIAL	110/70R17 54H,120/60R17 55H,120/70R17 58H	94.7.20
BATTLAX BT-80R-RADIAL	150/60R17 66H,160/60R17 69H	94.5.20
BATTLAX BT-90F-RADIAL	110/70 R17 54H 120/60 R17 55H 120/70 R17 58H	95.1.20
BATTLAX BT-90R-RADIAL	150/60 R17 66H 160/60 R17 69H 140/60 R18 64H 150/60 R18 67H	95.1.20
BATTLAX BT-90F RADIAL	110/70R17 54H,120/60R17 55H 120/70R17 58H	95.1.20
BATTLAX BT-90R RADIAL	150/60R17 66H,160/60R17 69H 140/60R18 64H,150/60R18 67H	95.1.20
ME01F	90/58OR17	95.3.15
RACING BATTLAX RADIAL WET ME01Z	110/59OR17	95.5.1
BATTLAX BT-90F RADIAL	110/70R17 54H,120/70R17 58H	95.7.19
ME77Z 使用可能リム2.75~3.50	110/58SR17	95.11.28
ME76 使用可能リム3.00~3.75	120/59SR17	95.11.28
ME04Z 使用可能リム4.50~5.50	160/62OR17	95.11.28
RACING BATTLAX WET E04Z 使用可能リム2.75~3.50	115/59OR17	96.4.20
RACING E01 使用可能リム2.15~2.50	90/56OR17	
BATTLAX WET E04Z 使用可能リム2.75~3.50	115/59OR17	97.4.25
BATTLAX WET ME01Z 使用可能リム3.50~3.75	120/60OR17	
BATTLAX WET ME04Z 使用可能リム4.50~5.50	160/62OR17	
BATTLAX BT-96F RADIAL 使用可能リム2.75~3.50	110/70R17 54H 120/60R17 55H, 120/70R17 58H	98.4.1
BATTLAX BT-96R RADIAL 使用可能リム3.00~3.50	140/70R17 66H 150/60R17 66H, 150/60R18 67H 160/60R17 69H 140/60R18 64H	98.7.1 98.4.1 98.4.1 98.4.1

BATTLAX 使用可能リム2.75~3.50 B T-96 使用可能リム3.00~3.50 RADIAL 使用可能リム4.00~4.50 HARD 使用可能リム4.50~5.00	110/70R17 54H 120/70R17 58H 150/60R17 66H 160/60R17 69H	98.6.26
RACING 使用可能リム4.50~5.50 BATTLAX WET E02	165/620 R17	99.5.1

●横浜ゴム(株)

タイヤ名	サイズ	公認年月日
F-003A2	80/90R16,90/90R16,90/80R17,90/90R17,100/90R18	
F-610	80/59SR18,85/57OR17,90/60OR18,100/58OR17,110/60OR17,120/65SR17,135/64OR18,150/60OR17,150/63OR18,180/63OR17,180/65SR18	
F-003	110/70R17,120/60R17,140/60R17,150/60R17,160/60R17,140/60R18,150/60R18,120/70R17,170/60R17,170/60R18	
F-006	110/70R17,120/60R17,140/60R17,150/60R17,160/60R17,140/60R18,150/60R18,120/70R17,170/60R17,170/60R18	
GETTAR F007RR	110/70F1754H,120/60F1755H	91.6.10
GETTAR F007RR	140/60R1763H,150/60R1867H	91.7.1
GETTAR F007RR	150/60F1766H,160/60F1769H	91.6.10
GETTAR F007RR	110/70R17 54H	92.4.3
GETTAR F007RR	120/60R17 55H	92.4.3
GETTAR F007RR	140/60R17 63H 150/60R17 66H 150/60R18 67H 160/60R17 69H	92.4.3
GETTAR F007RR	110/70R17 54H 120/60R17 55H	92.7.15
GETTAR F007RR	140/60R17 63H 150/60R17 66H 150/60R18 67H 160/60R17 69H	92.7.15
GETTAR F610 GETTAR R610	110/60OR17,120/60SR17,150/60OR17,105/58OR17	93.6.15
GETTAR F007RR GETTAR R007RR	100/80-17 52S 120/80-17 61S	93.6.10
GETTAR R610	150/60OR17,150/63OR18	94.2.25
GETTAR R007A SPRINT	110/70R17 54H,120/60R17 55H 150/60R17 66H,160/60R17 69H 140/60R17 63H,150/60R18 67H	94.7.20

ST登録タイヤ

●ミシュランタイヤ販売(株)

名 称	使用可能リム	タイヤサイズ
MACADAM100X (マカダム)	3.00~3.50	(F) 110/70ZR17 54W
	3.50~3.75	(F) 120/70ZR17 58W
	3.50~3.75	(F) 120/60ZR17 55W
	4.00~4.50	(R) 150/70ZR17 69W
	4.25~5.00	(R) 160/60ZR17 69W
	4.25~5.50	(R) 170/60ZR17 72W
	5.50~6.00	(R) 180/55ZR17 73W
	5.50~6.00	(R) 190/50ZR17 73W
	4.25~5.00	(R) 160/60ZR18 70W

最強、最速
2輪バイヤーズガイド誌



ヤングマシン

<http://www.youngmachine.com/>

毎月1日発売

定価570円 (税込)

北海道：HSP(北海道スピードパーク)
 ：十勝インターナショナルスピードウェイ
 宮城県：スポーツランドSUGO
 ：仙台ハイランドレースウェイ
 福島県：エビスサーキット
 ：エビスサーキット西コース
 新潟県：日本海間瀬サーキット
 栃木県：那須モータースポーツランド
 ：ツインリンクもてぎ
 ：ツインリンクもてぎ北ショートコース
 茨城県：筑波サーキット

静岡県：富士スピードウェイ(FISCO)
 三重県：鈴鹿サーキット
 ：鈴鹿サーキット南コース
 兵庫県：猪名川サーキット
 ：セントラルサーキット
 岡山県：TIサーキット英田
 山口県：セントラルパークMINÉサーキット
 大分県：スポーツ&セーフティライディングフィールド・SPA直入
 ：オートポリスインターナショナルレーシングコース
 熊本県：HSR九州(ホンダセーフティ&ライディングプラザ九州)

▶ HSP(北海道スピードパーク)

〒044-0085 北海道虻田郡倶知安町字峠下155
 ☎0136 (23) 3880

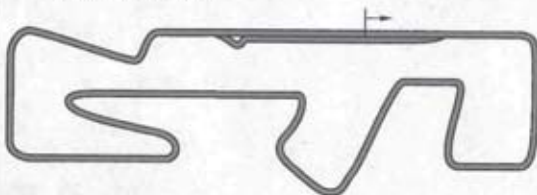
全長距離/1,389.44m
 最大直線長/360m
 ビット数/15個
 走行路幅/9~12m
 交通/札幌市内より95km



▶ 十勝インターナショナルスピードウェイ

〒089-1573 北海道河西郡更別村字弘和477番地
 ☎0155 (52) 3910

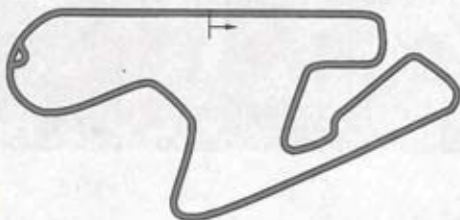
全長距離/グランプリコース:5,100m
 クラブマンコース:3,400m
 最大直線長/1,010m
 ビット数/36個
 走行路幅/13.5~15m
 交通/帯広空港から15km
 帯広駅から40km



▶ スポーツランドSUGO

〒989-1394 宮城県柴田郡村田町菅生6-1
 ☎0224 (83) 3111

全長距離/3,737.5m
 最大直線長/704.5m
 ビット数/45個
 走行路幅/10~12.5m
 交通/東北自動車道・村田ICより約10km



▶ 仙台ハイランドレースウェイ

〒989-3434 宮城県仙台市青葉区新川早坂12
 ☎022 (395) 2120

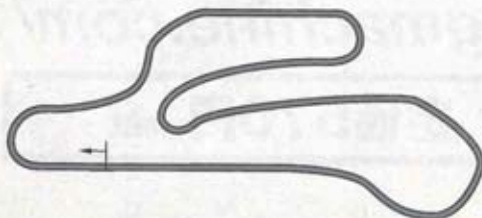
全長距離/4,063.00m
 最大直線長/584.34m
 ビット数/32個
 走行路幅/12~15m
 交通/東北自動車道
 仙台宮城ICより約20km



▶ エビスサーキット

〒964-0088 福島県二本松市沢松倉1
 ☎0243 (24) 2972

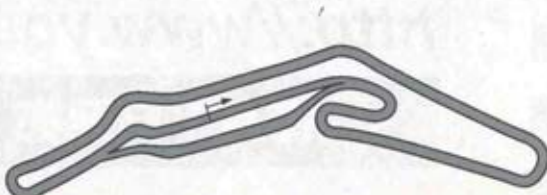
全長距離/2,061m
 最大直線長/420.10m
 ビット数/20個
 走行路幅/10~12m
 交通/東北自動車道・二本松ICより約10km



▶ エビスサーキット西コース

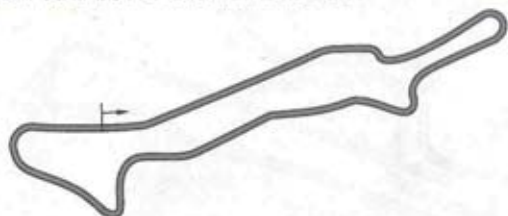
〒964-0088 福島県二本松市沢松倉1
 ☎0243 (24) 2972

全長距離/2,103m
 最大直線長/275.72m
 ビット数/60個
 走行路幅/10~15m
 交通/東北自動車道・二本松ICより約10km



▶日本海間瀬サーキット

〒953-0105 新潟県西蒲原郡岩室村大字間瀬字下山610
 ☎0256 (85) 2201
 全長距離/2,000m
 最大直線長/500m
 ビット数/30個
 走行路幅/8~12m
 交通/関越自動車道・巻湯東I.Cより約20km



▶那須モータースポーツランド

〒325-0011 栃木県黒磯市寺子字坂の上677
 ☎0287 (63) 7300

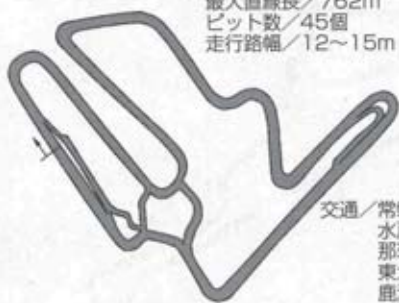


全長距離/1,146m
 最大直線長/281m
 ビット数/12個
 走行路幅/7.5~12m
 交通/東北自動車道・那須I.Cより約10km

▶ツインリンクもてぎ

〒321-3533 栃木県芳賀郡茂木町松山120-1
 ☎0285 (64) 0001

全長距離/4,801.379m (フルコース)
 最大直線長/762m
 ビット数/45個
 走行路幅/12~15m



交通/常磐自動車道・
 水戸I.Cより40分
 那珂I.Cより40分
 東北自動車道・
 鹿沼I.Cより90分
 宇都宮I.Cより80分

▶ツインリンクもてぎ北ショートコース

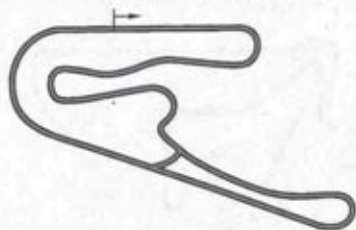
〒321-3533 栃木県芳賀郡茂木町松山120-1
 ☎0285 (64) 0001

全長距離/982.164m
 最大直線長/142.280m
 ビット数/16個
 走行路幅/8~14m
 交通/常磐自動車道・
 水戸I.Cより40分
 那珂I.Cより40分
 東北自動車道・
 鹿沼I.Cより90分
 宇都宮I.Cより80分



▶筑波サーキット

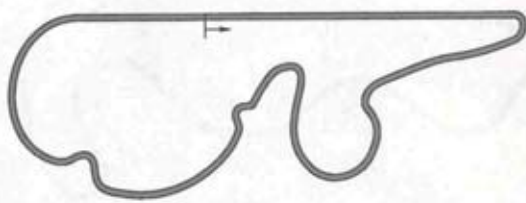
〒304-0824 茨城県結城郡千代川村岡字西原
 ☎0296 (44) 3146
 全長距離/2,070m
 最大直線長/437.75m
 ビット数/30個
 走行路幅/10~15m
 交通/常磐自動車道・谷和原I.Cより約25km



▶富士スピードウェイ (FISCO)

〒410-1308 静岡県駿東郡小山町大御神
 ☎0550 (78) 1234

全長距離/4,416m
 最大直線長/1,500m
 ビット数/45個
 走行路幅/12~15m
 交通/東名自動車道・御殿場I.Cより約10km
 中央自動車道・東富士五湖道路 須走I.Cより約10km



▶鈴鹿サーキット

〒510-0295 三重県鈴鹿市福生町7992
 ☎0593 (78) 1111

全長距離/5,864.03m (2001年1月1日現在)
 最大直線長/900m
 ビット数/48個
 走行路幅/10~14m
 交通/東名阪自動車道・鈴鹿I.Cより約13km
 名古屋より約52km、大阪より約132km



▶鈴鹿サーキット南コース

〒510-0295 三重県鈴鹿市福生町7992
 ☎0593 (78) 1111

全長距離/1,264m
 最大直線長/190m
 ビット数/20個
 走行路幅/10m
 交通/東名阪自動車道・
 鈴鹿I.Cより約13km



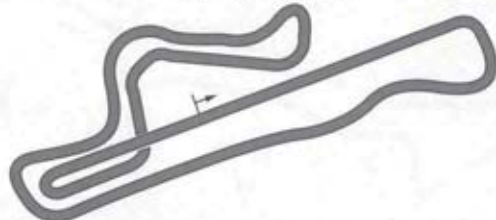
▶猪名川サーキット

〒666-0214 兵庫県川辺郡猪名川町清水字前谷72-1
☎0727 (69) 0193
全長距離/1,021m
最大直線長/131.7m
ピット数/30個
走行路幅/8~12m
交通/県道川西篠山線から約1.5km



▶セントラルサーキット

〒679-1132 兵庫県多可郡中町坂本字草山521-1
☎0795 (32) 3766
全長距離/2,858.774m
最大直線長/664.642m
ピット数/30個
走行路幅/12~15m
交通/中国自動車道・竜野社I.Cより約16km
加西I.Cより約14km



▶TIサーキット英田

〒701-2612 岡山県英田郡英田町滝宮1210
☎08687 (4) 3311
全長距離/3,703m
最大直線長/680m
ピット数/54個
走行路幅/12~15m
交通/中国自動車道・美作I.Cより約25km
山陽自動車道・備前I.Cより約25km
和気I.Cより約25km



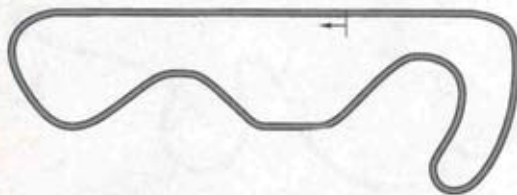
▶セントラルパークMINÉサーキット

〒759-2152 山口県美祿市西厚保町
☎0837 (58) 0321
全長距離/3,238.98m
最大直線長/900m
ピット数/46個
走行路幅/10~15m
交通/中国自動車道・美祿西I.Cより約5km



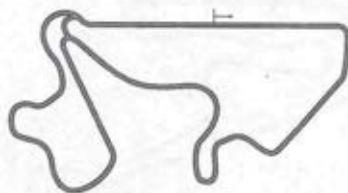
▶スポーツ&セーフティ ライディングフィールド・SPA直入

〒878-0403 大分県直入郡直入町大字上田北字浦原510-15
☎0974 (75) 3191
全長距離/1,430m
最大直線長/420m
ピット数/24個
走行路幅/10~11m
交通/大分市内より約40km



▶オートポリスインターナショナルレーシングコース

〒877-0312 大分県日田郡上津江村大字上野田1110-12
☎0973 (55) 1111
全長距離/4,674m
最大直線長/902m
ピット数/46個
走行路幅/12~15m
交通/九州自動車道・菊水I.Cより約45km
大分自動車道・日田I.Cより約45km



▶HSR九州 (ホンダセーフティ&ライディングプラザ九州)

〒869-1231 熊本県菊池郡大津町大字平川1500
☎096 (293) 1370
全長距離/2,991m
最大直線長/700m
ピット数/30個
走行路幅/9~15m
交通/九州縦貫道路・熊本I.Cより約15km



歴代チャンピオンリスト

ROAD RACE

MOTOCROSS

TRIAL

SNOW MOBILE

DRAG RACE

ROAD RACE

●ロードレース部門 ('67~'00年)

年	部門	クラス	氏名
'67	ジュニア	50cc	柴田正之
		90cc	中沢隆治
		125cc	大沢大田
		250cc	宮沢
セニア	ジュニア	50cc	伊藤光夫
		90cc	滋野恒弘
		125cc	増田野
		250cc	矢野松永
'68	アマチュア	90cc	角谷新二
		125cc	鈴木弘夫
		250cc	大島
		251cc以上	中山
ジュニア	ジュニア	90cc	酒井善吾
		125cc	森井茂夫
		250cc	谷口哲哉
		251cc以上	兼木
セニア	ジュニア	90cc	神谷明雄
		125cc	馬場忠正
		250cc	和田松永
		251cc以上	松永
'69	アマチュア	90cc	野田正彦
		125cc	齊藤隆夫
		250cc	中尾
		251cc以上	数井
ジュニア	ジュニア	90cc	角谷新二
		125cc	高井機俊
		250cc	尾崎俊祥
		251cc以上	里村
セニア	ジュニア	90cc	小田豊男
		125cc	隅谷守秀
		250cc	隅谷
		251cc以上	隅谷
'70	ノービス	90cc	岩道博
		125cc	柴谷正昭
		250cc	小塚正明
		251cc以上	鍋田
ジュニア	ジュニア	90cc	江崎正二
		125cc	青山英治
		250cc	糟野
		251cc以上	只野
セニア	ジュニア	90cc	近藤英二
		125cc	小田農夫
		250cc	大島
		251cc以上	河崎

●ROAD RACE

年	部門	クラス	氏名
'71	ノービス	90cc	平井裕次
		125cc	上田公富
		250cc	大橋光明
		251cc以上	松谷
ジュニア	ジュニア	90cc	渡辺富士夫
		125cc	青木辰巳
		250cc	内田隆平
		251cc以上	加藤
エキスパート	ジュニア	90cc	江崎正二
		125cc	通藤恒雄
		250cc	尾見康夫
		251cc以上	浅見
セニア	ジュニア	90cc	金谷秀夫
		125cc	杉本泉
		250cc	大島俊夫
		251cc以上	金谷
'72	ノービス	90cc	菅原伸夫
		125cc	坂上公真
		250cc	野富昭孝
		251cc以上	富江
ジュニア	ジュニア	90cc	毛利良一
		125cc	大本生
		250cc	大本敬
		251cc以上	片山
エキスパート	ジュニア	125cc	渡辺富士夫
		250cc	阿部隆
		251cc以上	内田
		251cc以上	小田豊
セニア	ジュニア	90cc	杉野順三
		125cc	松山守
		250cc	橋本久仁啓
		250cc	橋本
'73	ジュニア	90cc	新田茂
		125cc	坂公平
		250cc	山崎直道
		350cc	佐藤
エキスパート	ジュニア	125cc	毛利良一
		750cc	片山敬
		750cc	角谷新二
		750cc	橋本
'74	ノービス	90cc	岡崎隆史
		125cc	佐藤健正
		250cc	酒井
		250cc	酒井
ジュニア	ジュニア	90cc	合津悟志
		125cc	石井康夫
		250cc	橋本修
		350cc	鈴木
エキスパート	ジュニア	125cc	岩道博
		750cc	阪本
		750cc	青木
		750cc	高井辰巳

●ROAD RACE

年	部門	クラス	氏名
'75	アマチュア	90cc	片英治
		125cc	東金青
		250cc	桶谷金
		250cc	桶谷
ジュニア	ジュニア	125cc	山梨保克
		750cc	酒島幸治
		750cc	相沢清
		750cc	石井康男
セニア	ジュニア	125cc	江崎正二
		750cc	浅見
		750cc	浅見
		750cc	浅見
'76	ノービス	90cc	牧野栄浩
		125cc	川上栄一
		250cc	木下
		250cc	木下
ジュニア	ジュニア	125cc	東金青
		250cc	金谷
		350cc	金谷
		350cc	金谷
エキスパート	ジュニア	125cc	藤田浩之
		250cc	藤田
		350cc	毛利良一
		750cc	佐藤次郎
'77	ノービス	90cc	鈴木利彦
		125cc	伊藤裕之
		250cc	伊藤
		250cc	伊藤
ジュニア	ジュニア	125cc	川上浩久
		250cc	山名久
		350cc	山名
		350cc	山名
エキスパート	ジュニア	125cc	藤田裕之
		350cc	鈴木
		750cc	鈴木
		750cc	鈴木
'78	ノービス	90cc	平野芳男
		125cc	上田高久
		250cc	長谷川
		250cc	長谷川
ジュニア	ジュニア	125cc	伊藤裕之
		250cc	伊藤
		350cc	伊藤
		350cc	伊藤
エキスパート	ジュニア	125cc	上田公次
		250cc	上川
		350cc	石川
		750cc	上野
'79	ノービス	125cc	富田英志
		250cc	富田
		250cc	富田
		250cc	富田
ジュニア	ジュニア	125cc	吉村俊宏
		250cc	岡部三
		350cc	岡部
		350cc	岡部
国際A級	ジュニア	125cc	斎藤三夫
		350cc	斎藤
		750cc	木下
		750cc	水谷

付録

●ROAD RACE

年	部 門	ク ラ ス	氏 名
'80	ノービス	125cc 250cc	五百部 徳雄 窪田 正二
	ジュニア	125cc 250cc 350cc	山本 陽一 埴内 清孝 田中 光男
	国際 A 級	125cc 350cc 500cc	一ノ瀬 明彦 平 忠彦 鈴木 修
'81	ノービス	125cc 250cc	荒木 利春 中山 博文
	国際 B 級	125cc 250cc 350cc	竹村 浩生 七尾 通夫 新井 亮一
	国際 A 級	125cc 350cc 500cc	一ノ瀬 明彦 藤本 恵東 木下 恵司
'82	ノービス	125cc 250cc	篠田 雅樹 三浦 昇
	国際 B 級	125cc 250cc	荒木 利春 小林 大
	国際 A 級	125cc 250cc 500cc	一ノ瀬 明彦 福田 照男 水谷 勝
'83	ノービス	125cc 250cc	宮城 光一 吉田 健一 宮城 光
	国際 B 級	125cc 250cc	篠田 雅樹 坂口 彰
	国際 A 級	125cc 250cc 500cc	栗谷 二郎 吉藤 光雄 平 忠彦
'84	ノービス	125cc 250cc	青藤 兼一 山田 浩史 堀森 俊修
	国際 B 級	125cc 250cc	宮城 光一 宮城 雅広 清水 圭二
	国際 A 級	125cc 250cc 500cc	八代 俊二 崎谷 正二郎 栗平 大忠彦
'85	国際 B 級	125cc 250cc	榑田 利明 田上 博 井森 俊修
	国際 A 級	125cc 250cc 500cc	辻本 聡一 山本 久大 山本 小忠彦 小林 忠彦
'86	ジュニア	125cc 250cc	町井 邦生 藤沢 邦生
	国際 A 級	125cc 250cc 500cc	山本 陽一 辻本 健二 吉田 信司 片山 恵司
'87	ジュニア	125cc 250cc	新垣 敏一郎 佐藤 健太 藤村 健太
	国際 A 級	125cc 250cc 500cc	田口 益充 大島 行久 本清水 雅彦 藤原 信彦
'88	ジュニア	125cc 250cc	白井 直樹 原 哲友 井田 康友
	国際 A 級	125cc 250cc 500cc	堀森 俊修 宮崎 祥政 本間 利彦 藤原 信彦

●ROAD RACE

年	部 門	ク ラ ス	氏 名
'89	ジュニア	125cc 250cc	福島 聡 坂田 和人 新井 秀也
	国際 A 級	125cc 250cc 500cc	ダグ・ポレン ダグ・ポレン 山崎 冬樹 岡田 忠彦 藤原 信彦
'90	国内 A 級	SP750 フォーミュラ3 77cc-51.932+1(7%) 87cc-51.932+1(7%) 125cc 250cc	吉川 和多留 高橋 勝義 渡辺 正学 内森 正明 兼木 賢
	国際 A 級	77cc-51.932+1(7%) 87cc-51.932+1(7%) フォーミュラ1 125cc 250cc 500cc	鶴田 竜二 森北 貴也 北林 行也 岩崎 健一郎 坂田 和之 岡田 忠一 伊藤 真一
'91	国内 A 級	フォーミュラ3 SP750 125cc 250cc	松戸 直樹 阿部 徹郎 福田 幸則 宇川 幸
	スーパーカップ	77cc-51.932+1(7%) 125cc 250cc 500cc	椎名 明 高橋 勝義 宮崎 真司 小野 真央 岡田 忠一 ビーターゴダ
'92	国際 A 級	125cc 250cc 500cc	齊藤 明 田哲也 タム・ビーター 塚本 昭一
'93	国際 A 級	125cc 250cc 500cc	加藤 義昌 宇川 典史 阿部 典史 北川 圭一
'94	国際 A 級	125cc 250cc スーパーバイク	宮坂 賢 宇川 徹 吉川 和多留
'95	国際 A 級	125cc 250cc スーパーバイク	宇井 陽一 沼田 憲保 青木 拓磨
'96	国際 A 級	125cc 250cc スーパーバイク	東沼田 雅雄 青木 憲保 青木 拓磨
'97	国際 A 級	125cc 250cc スーパーバイク	秋田 貴志 加藤 大治郎 芳賀 紀行
'98	国際 A 級	125cc 250cc スーパーバイク	仲城 英幸 中野 真一 伊藤 真一
'99	国際 A 級	125cc 250cc スーパーバイク S-NK(X-7cc-51.932)	仲城 英幸 松戸 直樹 吉川 和多留 鎌田 学
'00	国際 A 級	125cc 250cc スーパーバイク S-NK(X-7cc-51.932)	小山 知良 中富 伸二 井筒 康二 鶴田 竜二

MOTOCROSS

●モトクロス部門 ('67~'00年)

年	部 門	ク ラ ス	氏 名
'67	アマチュア	50cc 90cc 125cc 250cc 251cc以上	黒川 隆 河野 和道 高橋 雄博 高橋 博 森下 隆
	ジュニア	90cc 125cc 250cc	山本 隆一 吉村 太
'68	アマチュア	50cc 90cc 125cc 250cc 251cc以上	堀田 勇 堀田 勇 堀田 勇 山下 和男 山下 和男
	ジュニア	50cc 90cc 125cc 250cc 251cc以上	蛭名 博昭 蛭名 博昭 蛭名 信之 蛭名 信之 西モーター
'69	セニア	90cc 125cc 250cc	星野 一義 星野 一義 山本 隆
	アマチュア	50cc 90cc 125cc 250cc	中田 敏夫 多田 道一 中里 夫 岩尾 敏
'70	ジュニア	50cc 90cc 125cc 250cc	堀野 勇 野野 幸司 鈴木 秀明 鈴木 秀明
	セニア	90cc 125cc 250cc	山本 隆 矢島 金次郎 鈴木 忠男
'71	ノービス	50cc 90cc 125cc 250cc	一色 薫 小田切 芳雄 平野 雅和 青木 和
	ジュニア	90cc 125cc 250cc	鈴木 都良夫 岩尾 敏 岩尾 敏
'72	セニア	125cc 250cc	吉村 太一 吉村 太一
	ノービス	90cc 125cc 250cc	栗原 和年 栗原 和年 齊藤 英夫
'73	ジュニア	90cc 125cc 250cc	中村 忠保 杉浦 正治 竹沢 勝彦
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	瀧尾 勝彦 瀧尾 勝彦
'74	セニア	125cc 250cc	吉村 太一 吉村 太一
	ノービス	90cc 125cc 250cc	藤原 秀信 藤原 秀信 藤原 秀信
'75	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	唐沢 栄三郎 唐沢 栄三郎 唐沢 栄三郎
'76	セニア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木 都良夫
	ノービス	90cc 125cc 250cc	菅家 惠 菅家 光則 菅家 惠
'77	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	岸川 清秀 藤原 秀信
'78	セニア	125cc 250cc	鈴木 都良夫 鈴木 秀明

●MOTOCROSS

年	部 門	ク ラ ス	氏 名
'74	ジュニア	90cc 125cc 250cc	谷川 徹二 光安 鉄美 大賀 広美
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	渡辺 明 渡辺 明
	セニア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木 秀明
'75	ジュニア	90cc 125cc 250cc	北村 隆資 青山 金助
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	東福寺 保雄 東福寺 保雄
	セニア	125cc 250cc	杉尾 良文 増田 良二
'76	ジュニア	90cc 125cc 250cc	月岡 尚人 月岡 尚人 横山 隆夫
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	光安 鉄美 青山 金助
	セニア	125cc 250cc	鈴木 都良夫 竹沢 正治
'77	ジュニア	90cc 125cc 250cc	渡辺 己手 小沢 正敏 福田 正敏
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	佐藤 健一 大泉 浩二
	セニア	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 瀬尾 勝彦
'78	ジュニア	90cc 125cc 250cc	原本 松市 庄司 寛 カワシマ・フレイト
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	佐々木 隆 佐々木 隆
	セニア	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 光安 鉄美
'79	ジュニア	90cc 125cc 250cc	青藤 武男 大塚 保和 大塚 雅史
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	秋元 春夫 原口 衛
	セニア	125cc 250cc	光安 鉄美 光安 鉄美
'80	ジュニア	125cc 250cc	小野 沢良一 小野 沢良一
	国際 B 級	125cc 250cc	谷川 龍太郎 庄司 寛
	国際 A 級	125cc 250cc	東福寺 保雄 杉尾 良文
'81	ジュニア	125cc 250cc	平山 勝一 茶谷 学
	国際 B 級	125cc 250cc	岡部 篤史 岡部 篤史
	国際 A 級	125cc 250cc	東福寺 保雄 福本 敏夫
'82	ジュニア	125cc 250cc	ロン・キング 馬場 善人
	国際 B 級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年
	国際 A 級	125cc 250cc	大関 昌典 東福寺 保雄
'83	ジュニア	125cc 250cc	天田 淳 天田 淳
	国際 B 級	125cc 250cc	茶谷 学 茶谷 学
	国際 A 級	125cc 250cc	庄司 寛 杉尾 良文
'84	ジュニア	125cc 250cc	調所 伸一 小栗 伸幸
	国際 B 級	125cc 250cc	菅原 義広 鶴田 忍
	国際 A 級	125cc 250cc	東福寺 保雄 スティーブ・マーチン

●MOTOCROSS

年	部 門	ク ラ ス	氏 名
'85	ジュニア	125cc 250cc	長沼 朝之 花田 茂樹
	国際 B 級	125cc 250cc	田淵 武智之 川崎 智之
	国際 A 級	125cc 250cc	岡部 篤史 スティーブ・マーチン
'86	ジュニア	125cc 250cc	藤本 正勝 吉田 和泉
	国際 B 級	125cc 250cc	花田 茂樹 花田 茂樹
	国際 A 級	125cc 250cc	伊田 井佐夫 東福寺 保雄
'87	ジュニア	125cc 250cc	岸田 隆夫 橋本 慎二
	国際 B 級	125cc 250cc	吉田 和泉 石橋 博也
	国際 A 級	125cc 250cc	岡部 篤史 東福寺 保雄
'88	ジュニア	125cc 250cc	大塚 元和 大塚 元和
	国際 B 級	125cc 250cc	大塚 忠和 大塚 忠和
	国際 A 級	125cc 250cc	岡部 篤史 東福寺 保雄
'89	ジュニア	125cc 250cc	黒古 尚利 黒古 尚利
	国際 B 級	125cc 250cc	芹沢 太麻呂 橋本 正則
	国際 A 級	125cc 250cc	光安 鉄美 岡部 篤史
'90	ジュニア	125cc 250cc	萩島 忠雄 萩島 忠雄
	国際 B 級	125cc 250cc	元木 龍太郎 村橋 健太郎
	国際 A 級	125cc 250cc	東福寺 保雄 東福寺 保雄
'91	ジュニア	125cc 250cc	半場 謙吾 城田 賢一
	国際 B 級	125cc 250cc	萩島 忠雄 宮内 隆行
	国際 A 級	125cc 250cc	佐々木 裕介 田沢 豊晃
'92	ジュニア	125cc 250cc	舘川 意次 エディ・ウォレン
	国際 B 級	125cc 250cc	益留 信太郎 益留 信太郎
	国際 A 級	125cc 250cc	佐々木 裕介 ロン・ティチナー
'93	ジュニア	125cc 250cc	倉林 啓一郎 成田 亮
	国際 B 級	125cc 250cc	小田切 剛 ロン・ティチナー
	国際 A 級	125cc 250cc	矢島 健一 溝口 哲也
'94	ジュニア	125cc 250cc	川島 雄一郎 ジェフ・マクベッチ
	国際 B 級	125cc 250cc	井上 眞一 井上 眞一
	国際 A 級	125cc 250cc	川島 雄一郎 ジェフ・マクベッチ
'95	ジュニア	125cc 250cc	増田 一将 増田 一将
	国際 B 級	125cc 250cc	高見 俊次 ジェフ・マクベッチ
	国際 A 級	125cc 250cc	平塚 雅樹 平塚 雅樹
'96	ジュニア	125cc 250cc	増田 一将 カイル・ルイス
	国際 B 級	125cc 250cc	鈴木 健介 小栗 伸幸
	国際 A 級	125cc 250cc	藤谷 武史 カイル・ルイス
'97	ジュニア	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文
	国際 B 級	125cc 250cc	佐合 潔 高濱 龍一郎
	国際 A 級	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文
'98	ジュニア	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文
	国際 B 級	125cc 250cc	佐合 潔 高濱 龍一郎
	国際 A 級	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文
'99	ジュニア	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文
	国際 B 級	125cc 250cc	佐合 潔 高濱 龍一郎
	国際 A 級	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文
'00	ジュニア	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文
	国際 B 級	125cc 250cc	佐合 潔 高濱 龍一郎
	国際 A 級	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文

TRIAL
●トライアル部門 ('73~'00年)

年	部 門	ク ラ ス
'73	選抜	木村 治男
'74	ノービス ジュニア	伊吹 健次 近藤 博志
	ジュニア エキスパート	蜂巣 秀男 加藤 文博
'76	ジュニア エキスパート	町田 晴男 黒山 一郎
'77	ジュニア エキスパート	山本 昌也 近藤 博志
'78	ジュニア エキスパート	山田 民雄 近藤 博志
'79	ジュニア 国際 A 級	佐藤 雄一 近藤 博志
'80	ジュニア 国際 A 級	広木 丸山 丸山 一美
'81	ジュニア 国際 A 級	石原 正美 黒山 一郎
'82	国際 B 級 国際 A 級	高田 雅孝 山本 昌也
'83	国際 B 級 国際 A 級	和田 弘行 山本 昌也
'84	国際 B 級 国際 A 級	米沢 満夫 山本 昌也
'85	国際 B 級 国際 A 級	泉 裕朗 山本 昌也
'86	国際 B 級 国際 A 級	小林 直樹 山本 昌也
'87	国際 B 級 国際 A 級	小谷 敬志 伊藤 敦志
'88	国際 B 級 国際 A 級	成田 匠志 伊藤 敦志
'89	国際 B 級 国際 A 級	宮道 昌浩 成田 匠志
'90	国際 B 級 国際 A 級	前野 繁志 伊藤 敦志
'91	国際 B 級 国際 A 級	本多 元治 中川 義博
'92	国際 B 級 国際 A 級	小川 友幸 バスカル・クトゥリエ
'93	国際 B 級 国際 A 級	田中 善弘 バスカル・クトゥリエ
'94	国際 B 級 国際 A 級	寺澤 慎也 成田 亮
'95	国際 B 級 国際 A 級	成田 亮 藤波 貴久
'96	国際 B 級 国際 A 級	田中 太一 黒山 健一
'97	国際 B 級 国際 A 級 国際 A 級スーパークラス	渋谷 勲 渋谷 勲 黒山 健一
'98	国際 B 級 国際 A 級 国際 A 級スーパークラス	北山 将司 野崎 史高 藤波 貴久
'99	国際 B 級 国際 A 級 国際 A 級スーパークラス	小森 文彦 白神 幸之 藤波 貴久
'00	国際 B 級 国際 A 級 国際 A 級スーパークラス	尾西 和博 田中 裕人 藤波 貴久

付 録

SNOW MOBILE

●スノーモビル部門 ('71~'00年)

年	部 門	ク ラ ス
'71	モディファイ300cc	大月 信和
	モディファイ400cc	大月 雅和
	モディファイ401cc	大月 信和
'72	モディファイ300cc	丹治 章章
	モディファイ400cc	丹治 章章
	モディファイ401cc	丹治 章章
'73	モディファイ340cc	伊藤 盛男
	モディファイ440cc	小田切 信雄
'74	モディファイ340cc	伊藤 盛男
	モディファイ440cc	伊藤 盛男
'75	モディファイ340cc	伊藤 盛男
	モディファイ440cc	伊藤 盛男
'76	モディファイ340cc	春名 薫
	モディファイ440cc	春名 薫
'77	モディファイ340cc	藤本 整司
	モディファイ440cc	高橋 和雄
'78	モディファイ340cc	丹治 章章
	モディファイ440cc	丹治 章章
'79	モディファイ340cc	高橋 和雄
	モディファイ440cc	古川 四郎
'80	モディファイ340cc	高橋 和雄
	モディファイ440cc	高橋 和雄
'81	モディファイオープン	領毛 信治
	モディファイ540cc	本田 勝善
	モディファイ340cc	佐々木 善之
'82	モディファイオープン	高橋 和雄
	モディファイ540cc	高橋 和雄
	モディファイ340cc	佐野 啓八
'83	モディファイオープン	藤本 正勝
	モディファイ540cc	中山 忠志
	モディファイ340cc	中山 忠志
'84	モディファイオープン	高橋 和雄
	モディファイ540cc	藤本 正勝
	モディファイ340cc	今野 孝博
'85	モディファイオープン	高橋 和雄
	モディファイ540cc	江口 今野
	モディファイ340cc	今野 孝
'86	モディファイオープン	熊谷 留夫
	モディファイ340cc	熊谷 留夫
'87	モディファイオープン	松田 勇五郎
	モディファイ340cc	米田 幸一
'88	モディファイオープン	遠藤 和也
	モディファイ340cc	遠藤 和也
'89	モディファイオープン	熊谷 留夫
	モディファイ340cc	遠藤 和也
'90	モディファイA級S1	江口 享二
	モディファイA級S3	熊谷 留夫
	モディファイA級S4	江口 享一
'91	モディファイB級S1	内野 令二
	モディファイB級S3	梅沢 康二
	モディファイB級S4	木村 明則
'92	モディファイA級S1	成田 正弘
	モディファイA級S3	上野 隆彦
	モディファイA級S4	高橋 晴彦
	モディファイB級S1	山内 康裕
	モディファイB級S3	又村 哲哉
	モディファイB級S4	八木 光治

●SNOW MOBILE

'93	モディファイA級S1	上野 隆彦
	モディファイA級S3	三好 晴彦
	モディファイA級S4	高橋 晴彦
	モディファイB級S1	千手 薫
	モディファイB級S3	千手 薫
	モディファイB級S4	泉 沢 克美
'94	モディファイA級S1	上野 隆彦
	モディファイA級S2	上野 隆彦
	モディファイA級S3	中野 晴彦
	モディファイB級S1	関井 誠武
	モディファイB級S2	大郷 長和
	モディファイB級S3	戸田 幸廣
'95	モディファイA級S1	戸沢 真司
	モディファイA級S2	上野 隆彦
	モディファイA級S3	三好 晴彦
	モディファイB級S1	松田 智典
	モディファイB級S2	柏倉 伸寛
	モディファイB級S3	松田 智典
'96	モディファイA級S1	上野 隆彦
	モディファイA級S2	上野 隆彦
	モディファイA級S3	山下 忠夫
	モディファイB級S1	黒沢 直也
	モディファイB級S2	黒沢 直也
	モディファイB級S3	黒沢 直也
'97	モディファイA級S1	郷 敦司
	モディファイA級S2	戸沢 真司
	モディファイA級S3	山下 義克
	モディファイB級S1	渋谷 博樹
	モディファイB級S2	渋谷 博樹
	モディファイB級S3	渋谷 博樹
'98	モディファイA級S1	戸沢 真司
	モディファイA級S2	戸沢 真司
	モディファイA級S3	中野 隆彦
	モディファイB級S1	坂上 善典
	モディファイB級S2	上野 隆彦
	モディファイB級S3	佐藤 哲也
'99	スーパークラス	山下 力貴
	モディファイA級S1	佐藤 清学
	モディファイA級S2	佐藤 清学
	モディファイB級S1	米沢 俊一
	モディファイB級S2	米沢 俊一
	モディファイB級S3	米沢 俊一
'00	スーパークラス	中野 裕克
	モディファイA級S1	伊藤 雅史
	モディファイA級S2	伊藤 雅史

DRAG RACE

●ドラッグレース部門 ('93~'00年)

年	ク ラ ス	氏 名
'93	プロストックバイク	田中 文樹
'94	プロストックバイク	田中 文樹
'95	プロストックバイク	上中 靖司
'96	プロストックバイク	生田目 俊之
'97	プロストックバイク	川上 英二
'98	プロストックバイク	中村 圭志
'99	プロストックバイク	中村 圭志
'00	プロストックバイク	赤池 真一

SUPERCROSS

●スーパークロス部門 ('94~'97年)

年	ク ラ ス	氏 名
'94	125cc	高見 俊次
	250cc	榎本 正則
'95	125cc	辻本 幸二
	250cc	小橋 雅也
'96	125cc	溝口 哲也
	250cc	熱田 高輝
'97	125cc	加賀 真一
	250cc	熱田 孝高

STADIUM TRIAL

●スタジアムトライアル部門 ('91~'93年)

年	部 門	氏 名
'91	国際A級	中川 義博
'92	国際A級	パスカル・クトゥリエ
'93	国際A級	パスカル・クトゥリエ

MFJ全日本レディス モトクロス選手権 ('00年)

年	氏 名
'00	鈴木 沙耶

タイトルホルダーの証 MFJチャンピオンカード

MFJ [(財)日本モーターサイクルスポーツ協会]では、全日本選手権での最上級クラスでチャンピオンを獲得したライダーの功績をたたえ、チャンピオンを獲得したライダーに対し、MFJチャンピオンカードを発給しています。このチャンピオンカードを提示すると、全日本選手権等のイベント(特別イベント等除く)の入場がフリーパスとなり、過去の功績のあるライダーが気軽にサーキットに来れるものです。その中で建設的な意見を具申するなど、モーターサイクルスポーツ界に寄与してほしいと考えています。

ピットクルーに関する 指導要項

ピットクルーはライダーを補佐し、レースを円滑に進めるレースに欠かせない重要な役割を担っている。ライダーに代わって必要な情報を得たり、事務手続きをするなどのマネージャー的な役割や、レースの作戦を立てる監督的な役割、直接マシンの調整・修理をするメカニックまで、様々な立場の人がピットクルーライセンスを取得してレースに参加している。実際にレースにおいてピットクルーとして登録し作業する際には、下記のことに注意しなければならない。

1) ピットクルーの登録

① 基本的に下記の人数のピットクルーが登録可能である。

・ロードレース

地方選手権以下：2名以内

エリア選手権：4名以内

全日本選手権：6名以内

・モトクロス

地方選手権以下：2名以内

全日本選手権：2名以内

② ロードレースの場合、地方選手権においては最低1名のピットクルーを登録することが義務づけられる。これはライダーが負傷した場合、帰りの交通手段の確保や病院での手続き、家族への連絡が必ず必要となるためである。

2) ピットクルーの登録と変更・追加

ピットクルーはエントリー用紙のピットクルー登録欄に記入し、登録する。いったん登録したピットクルーは選手受付時に変更することは可能だが、申請人数より追加することはできない。変更の際は変更手数料1,000円が必要となる。

3) ピットクルーの服装

安全上長袖・長ズボンを着用することが望ましい。ロードレースのピットロードやスタート時にエンジン始動を手伝うときや足場の悪いモトクロスなどはサンダル履きは避け、品位ある服装にすること。

※全日本モトクロスに参加するピットクルーは細則5⑥出場申し込み3) (99頁) 参照。

4) ピットクルーの立ち入り範囲

① ロードレース

ピット作業エリアとピットサインを出すプラットフォーム、スタート進行時にはコース上に入ることができる。

② モトクロス

各大会ごとにコースレイアウトによってサインエリアが定められ公式通知、ライダーズミーティング等で説明される。

5) ビットクルーの遵守事項

全てのビットクルーは、自らの参加する競技に関する規則を熟知していなければならない。また、安全に対する認識を持っていること。

① ロードレース

- ・ビットロードにおいては、ビットイン・ビットアウト車両に十分注意すること。
また、無資格のゲスト等がビットロードに出ないように注意する。
- ・火気に注意する。特に喫煙は指定の場所で行うこと。
- ・スタート進行時は、スタートが遅延しないよう作業すること。時間がきたら速やかにコース外に退去すること。
- ・メカニックは特にブレーキ系とオイル回りの安全対策を常にチェックすること。

② モトクロス

- ・指定されたサインエリアの区分から出てサインを出さないこと。
- ・指定のエリアを遵守すること。

6) ペナルティ

ビットクルーが犯した行為に対するペナルティは、そのビットクルーが登録されているライダーに対して与えられる。

7) レース運営への協力

ライダーが黒旗を掲示された場合は、ビット側に向けてもそれを掲示するので、ビットサインでもその状況を伝え早急に停止するように伝達する。

特にオイルを撒いて走行しているときや、部品が脱落しそうな場合は他のライダーに大きな危険を及ぼすので、各自緊急時のサインを取り決めておくこと。

8) 共済会

MFJビットクルーライセンス料には、年間の共済会掛金（保険料）が含まれている。この共済会見舞金制度は、当該ビットクルーが正式に登録され、参加する大会の公式期間中に発生した事故等に対し適用される。



◆MFJ組織について

FIM (国際モーターサイクリズム連盟)

世界84カ国(2000年現在)が加盟し、モーターサイクリズムスポーツ全ての競技運営を統括している団体。

IOC(国際オリンピック連盟)からオリンピック競技団体として2000年正式認可され、将来モーターサイクリズムスポーツがオリンピック競技種目になるよう、積極的に活動を行っている。

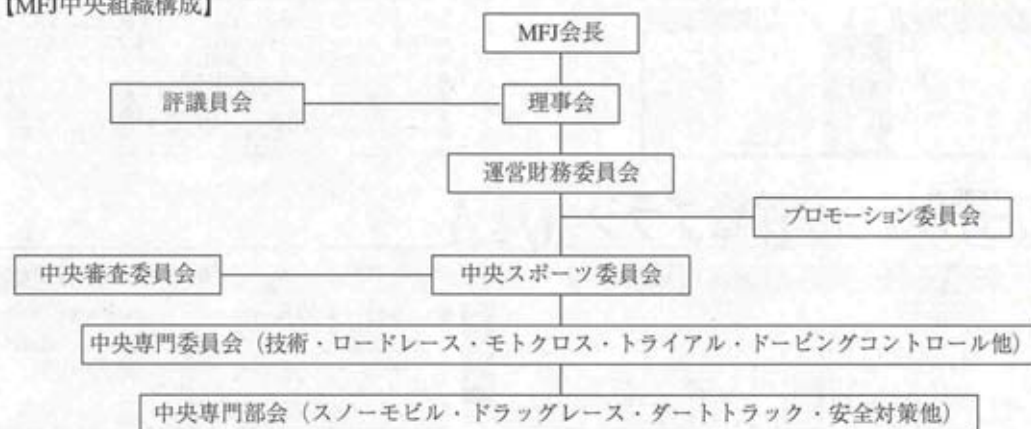
UAM (アジアモーターサイクルユニオン)

FIMが世界を6地域(ヨーロッパ・北アメリカ・ラテンアメリカ・オセアニア・アフリカ・アジア)に分けて管理する為設けた地域別協会のアジア地域の協会で、アジア圏内のFIM加盟国16カ国で設立され、積極的に相互の交流を図り、アジア圏内におけるモーターサイクリズムスポーツの普及・発展をテーマに活動を行っている。

MFJ (財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会)

日本国内のモーターサイクルスポーツを統括する機関として1961年10月に創立されたFIMに連なる唯一の日本代表機関。90年12月に文部省所管の財団法人となり、モーターサイクルスポーツの普及・発展を主な目的として多岐にわたる活動を行っている。

【MFJ中央組織構成】



【MFJ地方支部】

MFJ 本部	MFJ北海道支部	〒011-0925 北海道札幌市北区新川5条20丁目1-20 電話 011-768-3988/FAX 011-768-4113
	MFJ東北支部	〒983-0034 宮城県仙台市宮城野区扇町3-3-10 宮城県交通会館内 電話 022-284-9484/FAX 022-239-8470
	MFJ関東支部	〒170-0005 東京都豊島区南大塚3丁目43-5 アルス新大塚202号 電話 03-3971-0022/FAX 03-3971-9898
	MFJ中部支部	〒466-0812 愛知県名古屋市中区八事富士見1603 電話 052-833-9676/FAX 052-835-0546
	MFJ近畿支部	〒550-0012 大阪府大阪市西区立売堀1-7-14 電話 06-6534-6422/FAX 06-6534-4847
	MFJ中国支部	〒733-0036 広島県広島市西区観音新町1-18-9 広島県二輪車安全普及協会内 電話 082-295-6994/FAX 082-295-2893
	MFJ四国支部	〒791-8036 愛媛県松山市高岡町43 MCA四国内 電話 089-946-6527/FAX 089-946-6528
	MFJ九州支部	〒812-0007 福岡県福岡市博多区東比恵3-11-9 メゾンド水巻1F-B MCA九州 電話 092-473-2616/FAX 092-415-4559

RIDER'Sビック保障プラン

平成12年5月～
またまた保険料が
安くなりました

1 無配当新定期保険

(※別名の特約、疾病入院・手術特約付)

給付金の種類	支払事由	給付金額
災害入院給付金 【入院日額 × 入院日数 - 4日】 1入院120日、通算700日限度	災害で5日以上 継続入院したとき	日額 5,000円
疾病入院給付金 【入院日額 × 入院日数 - 4日】 1入院120日、通算700日限度	疾病で5日以上 継続入院したとき	日額 5,000円
手術給付金 【手術に応じて 入院日額の50・30・15倍】	災害または疾病で 所定の手術を受けたとき	手術種類により 25・15・7.5万円
災害死亡 高度障害保険金	災害によって死亡 所定の高度障害のとき	500万円
疾病死亡 高度障害保険金	疾病によって死亡 所定の高度障害のとき	500万円

■月払保険料表【抜粋】

【集団扱い・特約保険料含む】

年齢	男性	女性	年齢	男性	女性
5才	1,560円	1,460円	30才	2,475円	2,220円
10才	1,785円	1,560円	35才	2,800円	2,475円
15才	2,125円	1,760円	40才	3,400円	2,905円
20才	2,260円	1,925円	45才	4,275円	3,495円
25才	2,325円	2,065円	50才	5,650円	4,225円

2 資料請求について

■お気軽にお電話で資料請求ください。

●9:30～16:00 (土曜/日曜/祝祭日を除く)



0120-893104
MFJ保険事務局 (直通)

045-225-5271

アクサニチダン生命(株) 財日本モーターサイクルスポーツ協会担当まで

■おハガキで資料請求する場合は下記要領で

■資料請求■

- 〒 ●住所(フリガナ)
- 氏名(フリガナ) ●性別
- 電話 ●生年月日
- ライセンス番号
- 追加の場合は
証券番号

50 11014-0101415

東京都中央区
築地 2-11-24
第29興和ビル 別館

財団法人
日本モーターサイクル
スポーツ協会 内
ライダーズビック保障プラン
保険事務局 係

- ご契約の際には「ご契約のしおり・約款」・パンフレットを必ずご覧下さい。
- ご職業・既婚・既往症・地域などによってはご契約が出来ない場合があります。
- このプランは【満期金】【配当金】がない非掛型の生命保険です。
- 加入年齢は5歳～55歳。医師の診断などはない【告知型】書類審査【】です。
- 保険料は抜粋です。ご契約時点の年齢で1才きざみで保険料は異なります。
- 保険期間は【保険期間10年・自動継続制度・主契約85才・特約80才】です。
- 保険料は一般契約よりも割安な【集団割引・月払保険料】です。
- 引受保険会社 アクサニチダン生命保険株式会社

3 RIDER'Sビック保障プラン Q&A

Q1.趣味としてモーターサイクル・スポーツを楽しんでいますか？

もち論、保障します。
ロードレース・モトクロス・トライアル・スノーモビル・ドラッグレース
エンデューロなどモーターサイクルスポーツ中(練習・予選・決勝を含む)
に発生したケガ/死亡を国内/海外と場所地域を問わず保障します。
また、海岸・河川敷・林道など一般公道以外で発生した事故もOKです。
さらに【一般公道上の交通事故】【スキー・ダビング等レジャー中の事故】
【仕事上の労災事故】そして【病氣】【成人病】【ガン】までも保障します。
誠にオールマイティな保障を重点においた保険です。
つまり、モーターサイクルスポーツシーンを含み、キミの生活を24時間にと
たり一般には加入出来ない割安な保険料で保障する素晴らしい保険です。

※参考 一般の傷害保険(交通傷害保険・傷害保険等)は「危険なスポーツ」とされ保障されません。ご注意ください。

Q2.申込締切日と保障開始日とその支払方法は？

- 申込書の締切日は 毎月1日
事務局から保険会社へ提出する締切日が毎月1日。
事務局には毎月20日ごろまでご返送下さい。
- 保障の開始日は 翌々月の1日～
- 保険料は 第一回目から安心確実な口座自動振替

Q3.通院や自宅で療養中の場合は保障されますか？

残念ながら、通院・整骨・療養は保障の対象外です。
また、たとえ入院であっても人間ドックなど検査を目的とする入院や出産
(異常出産は適用)も保障の対象外です。つまり治療入院が対象です。

Q4.現在ケガで通院中ですが、このプランに加入出来ますか？

残念ですがご契約出来ません。契約する時点が【健康な方】が条件です。
ケガをしっかりと治したあとにお申し込み下さい。
なお、現在リハビリ中の方、骨折されてギプス/プレート/針金等で固定中
の方、また医師の指導/指示を受け薬を服用中の方、病氣などで定期検査
を指示されている方、また妊娠中の女性の方も同様にお申し込み出来ません。
また、ご職業・既往症などによってもお申し込みが出来ない場合もあ
りますのでお問い合わせください。
「働かぬれば、憂いなし」ということわざがあります。保険も重要なパ
ーツです。マシンとともにメンタル部分もチューンナップが必要。
是非、ナニカが起こる前に、ご加入する事をおすすめします。

Q5.モーターサイクルスポーツ中の保障を具体的に教えてください？

- 大腸骨骨折で90日入院。接合手術あり(抜釘手術含む)の場合。
- | | |
|----------------|------------------------------|
| 災害入院給付金 | 430,000円 (5,000円×(90日間-4日間)) |
| 手術給付金【給付倍率15倍】 | 75,000円 (5,000円×15倍) |
| お支払い合計 | 505,000円 |

！事故のない！入院のお支払対象期間は120日が限度です。
保険期間中の通算日数はケガ・病氣とも700日間、計1400日間を保障致します。

Q6.加入資格、またモーターサイクルスポーツを卒業された場合は？

このプランは、財団法人、日本モーターサイクルスポーツ協会に登録され
た会員の方、またその家族に限り加入することが出来ます。
保険料は一般に契約するよりも割安な集団割引を適用した団体保険です。
契約後、モーターサイクルスポーツをご卒業されたとしても、MFJメンバ
ーズサービスとしてそのままの保険料で継続いたしますので大丈夫。
なお保険期間は10年間。さらに自動継続制度で終期85歳(特約80歳)まで
保障。継続時がたとえ傷病中であってもその時点の年齢別保険料で自動継
続しますので安心です。

Q7.保障の額を引き上げたいのですが？追加契約が出来ますか？

朗報
まずはこのプラン【無配当新定期保険】に1口ご加入ください。
ご成約後、無事故/無疾病6カ月経過後にもう1口追加加入が可能です。
つまり保障を2倍に引き上げる事も可能ですのでご利用ください。
また、その時点で入院重視プラン【医療保険】も選択が可能となります。
自分にあった保障内容を自分で組み立てる事が可能ですのでお気軽にご用
命下さい。

すでに契約されている方も追加OK

MFJ 会員の皆様へ
RIDER'Sビック保障プランは【安い保険料】
【幅広い保障】でキミのレーシングライフを
24時間体制でサポートいたします。

21世紀のライダー達へ。バイク情報完全ガイド!

Auto-By
communication magazine

オートバイ

群を抜く



オートバイ

毎月1日発売! 定価570円

Mr. Bike バイクレポート

毎月6日発売! 定価300円

Mr. Bike バイクレポート **BG**

毎月14日発売! 定価330円

GOGGLE

毎月24日発売! 定価500円

BORN BIKER'S

奇数月22日発売! 定価580円

バイク バイクレポート **Buyer's Guide**

毎月30日発売! 定価450円

面白さ!!

NEWモデルから、
用品/パーツ、ノウハウまで
最新のあらゆるバイク情報を
完全網羅する

モーターマガジン社の総合二輪誌! 群!

モーターマガジン社

〒105-8611 東京都港区新橋5-33-10
TEL03-3434-3151(代表) / 3153(販売部)
ホームページ=<http://www.motormagazine.co.jp/>

Straight On 「TJ」から「SO」へ!

Magazine for Wonderful TRIAL Life

ストレート・オン

トライアルジャーナルはストレート・オンに生まれ変わりました!

最先端! 月刊トライアル総合情報マガジン

「ストレート・オン」

これでトライアルのすべてがわかる!

毎号、直接お手元にお届けします!

購読申込受付中

年間定期購読で販売中! 一年間12冊で9,800円送料&税込

半年間購読(6冊で5,400円送料、税込)もあります。

購読申し込みは下の用紙に記入して送るだけ! 注、書店では買えません!

お申し込み後、原則として最新号よりお送りします。購読料のお支払いは、こちらからお送りする専用郵便振替用紙で最寄りの郵便局からご送金下さい。



ストレート・オンビデオシリーズ

小谷徹の、Vol.1
あなたもこれで
マジシャンに!

現代トライアルテクニク秘の
入門ビデオここに登場!

トライアルテクニクが伝わる! 最新のテクニックがここから学べる!
そのコツやポイントがすべてわかる! 初心者から上級者まで、
すべてがわかるトライアルテクニク入門ビデオ。

小谷徹の、Vol.2
あなたもこれで
マジシャンに!

最新のテクニックが伝わる!
そのコツやポイントがすべてわかる!

トライアルテクニクが伝わる! 最新のテクニックがここから学べる!
そのコツやポイントがすべてわかる! 初心者から上級者まで、
すべてがわかるトライアルテクニク入門ビデオ。

小谷徹の、あなたもこれでマジシャンに!

あなたにも最先端のトライアルテクニクがマスター
できる! ツボ、コツを満載。イチオシの必見ビデオ!

Vol.1 <ワープ、ニュー二度プカシの基本、他> ...4,500円 (税込、送料別) 収録45分

Vol.2 <ニュー真直角、ニュー二度プカシ、他> ...4,500円 (税込、送料別) 収録46分

※パッケージには収録時間は60分となっていますが、正しくは46分です。

Vol.3 <マジシャン脱線編、ニューダム型、振り、他> ...4,500円 (税込、送料別) 収録55分

ご購入は超カンタン! 下の申込用紙に記入してFAX、郵便で送るだけ! お支払いは商品到着後!

※ご希望の商品に代金支払い用の郵便振替用紙を同封してお送りします。

発売元/有限会社 悠々社 〒605-0846 京都市東山区五条橋東4-441 TEL075-532-2375 FAX075-532-2376

E-mailの注文もOKです! mmiyata@mbox.kyoto-inet.or.jp または m-doro@mbox.kyoto-inet.or.jp まで。

コピーしてお使い下さい

ストレート・オン&ビデオ、グッズ購入申込書

FAX No.075-532-2376

2001年MFJ競技規則書

ご住所 (不審トラブル防止のため、箱書で正確に。番地、アパートorマンション名、部屋番号まですべてご記入下さい)			
〒 □□□-□□□□			
都道府県			
フリガナ 名前	生年月日	明治 大正 昭和 平成	年 月 日
電話番号 () -	FAX () -		
ご職業	購読開始は 年 月号より	どちらかに○をつけて下さい 一年間・半年間	どちらかに○をつけて下さい 以前購読していた・初めての申し込み

通信欄
該当するものを○で囲んで下さい。グッズにはご希望品の数量をご記入下さい。

◆購読申込

◆小谷マジシャンビデオ Vol.1 _____ 本、Vol.2 _____ 本、Vol.3 _____ 本

◆爽やかヘルメット _____ 本

*****ベストライダーの皆さまへ*****

ベストライダーに欠かせない

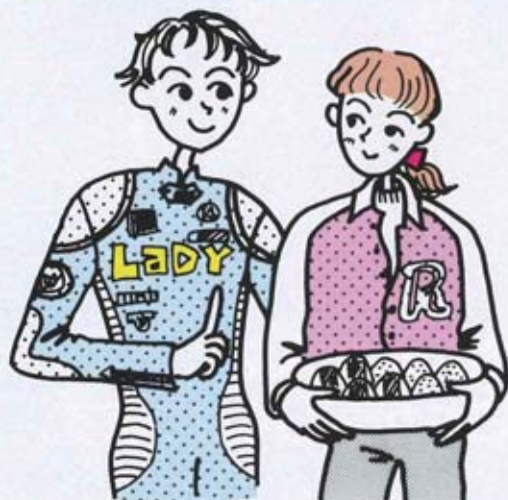
バイクの《自賠責保険》

★法律によって加入が義務づけられている保険です。

自賠責保険をつ
けずにバイクを
運転すると

- ◎6ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金
- ◎6点の減点
- ◎30日の免許停止処分

大きな安心、
おとどけします



バイクの自賠責保険料

(平成9年5月1日改正)

	原付自転車 (125cc以下の2輪)	軽二輪自動車 (125cc超 250cc以下)
3年	11,250円	27,000円
2年	9,500円	20,300円
1年	7,700円	13,250円

損害保険代理店

ホンダ開発株式会社

本社 〒107-8556 東京都港区南青山2丁目1番1号(ホンダ青山ビル) ☎03-3423-2312

事業部

- | | | | |
|-------|-----------|---------------------|---------------|
| 和光事業部 | 〒351-0114 | 埼玉県和光市本町9番1号 | ☎048-461-0843 |
| 狭山事業部 | 〒350-1331 | 埼玉県狭山市新狭山3丁目9番2号 | ☎0429-53-7351 |
| 浜松事業部 | 〒433-8114 | 静岡県浜松市葵東1丁目13番2号 | ☎053-436-2241 |
| 鈴鹿事業部 | 〒513-0827 | 三重県鈴鹿市大池3丁目13番20号 | ☎0593-79-5407 |
| 熊本事業部 | 〒869-1231 | 熊本県菊池郡大津町大字平川1500番地 | ☎096-293-6222 |
| 栃木事業部 | 〒321-3325 | 栃木県芳賀郡芳賀町芳賀台56番地2 | ☎028-677-3108 |

もう、何か悲しくて
こんなこと……



ガールな人は
これが楽しくなります。

NO.1 OFF-ROAD BIKE MAGAZINE

GARRR

月刊ガールは毎月6日発売です
定価580円(税込)

実業之日本社

〒104-8233 東京都中央区銀座1-3-9

TEL 03-3535-4441 (販売本部)

TEL 03-3562-2831 (広告本部)

TEL 03-3535-2301 (編集)

VTR-SP1
カウル ¥55,000
シート ¥34,000
スクリーン ¥9,300

KDC
FRPパーツ

'01モデル好評販売中!



“万全のアフターケア” KDCリペアーサービス

●割れたカウル、無くなった部品のあるカウルなど修理します。●レース前や予選日に割れた場合でも、即日修理します。●自分で修理される方には、材料のバラ売りもご用意してあります。●その他カウルのことなら何でもご相談ください。●修理代：1点 ¥3,000~¥5,000 樹脂 ¥1,000/㎡ ガラスマット ¥500/㎡ クロス ¥500/㎡



TZR250

カウル ¥38,000
シート ¥22,000
スクリーン ¥9,300

TZ125

カウル ¥30,000
シート ¥18,000
スクリーン ¥8,500

他機種用カウルも多数ご用意しております。
RVF400, MH80, NSR50, TZM50, TZ125, RC45

KDC
SERVICE

〒513-0825 三重県鈴鹿市住吉町6726-80

電話 0593-70-0282 **業販OK**
FAX 0593-79-4452

全国通販OK! 電話にて在庫をご確認の上、商品名・氏名・住所・電話番号を明記し、現金書留で代金+消費税+送料(¥1,000)を添えてお申込下さい。※3万円以上は送料サービス致します。



フロントフェンダー リヤフェンダー



TZR250 ¥6,000
ZXR400 ¥6,500
RGV250I ¥6,000

RS125 ¥6,000
TZ125 ¥6,000
TZ250 ¥7,000

RS250 ¥9,000/NSR250 ¥5,000/RS125 ¥8,000/ CBR400 ¥2,000/ZX9R ¥12,000/TZ250 ¥8,000/TZ125 ¥8,000/NSR50 ¥2,500/TZM50 ¥2,500/ DUCATI ¥12,000



今どきヒゲは
ギャツビーで剃る。



爽快ひきしめ
シェービングジェル

165g 450円

ジェルが肌に密着し、肌を傷めず、なめらか深剃り。

◆ヒゲそりギャツビー◆
GATSBY



〈ひげそり後に〉
125ml 500円

〈泡タイプ〉
175g 500円

〈電気かみり用〉
110ml 550円

マンダム

フリーダイヤル 0120-373337

この商品は、お近くの化粧品取扱店でお買い求めいただけます。表示価格は消費税抜きの希望小売価格です。◆ギャツビー情報満載!マンダムワールドにアクセスしよう! <http://www.mandom.co.jp/>

NGK 発 新世紀 行



NGK **IRIDIUM** **IX** SPARK PLUG

走りは、新たなる時代へ
新材料・イリジウム合金を採用し、着火性・スパーク特性を極限まで高めたNGKイリジウムプラグ。スムーズな加速性と低燃費、そして低速でのくすぶりを解消した、総合バランスに優れたスパークプラグです。一般車で実現する、プレミアム級の走りをご体感ください。



日本特殊陶業

NGKスパークプラグは、F1をはじめ各種四輪・二輪レースのサポートをしています。

ホームページアドレス <http://www.ngkntk.co.jp/>



OLIVIER JACQUE / YAMAHA YZR250 Chesterfield YAMAHA TECH 3

GP250 and GP125 class WINNER of the 2000 Road Race World Championship rode on DUNLOP Tyres.

The CHAMP! Yes, DUNLOP!!



ROBERTO LOCATELLI / Aprilia RS125 DIESEL Vasco Rossi Racing

©2001 Dunlop Tyres Ltd. All rights reserved. 株式会社 Dunlop Tyres Ltd. 東京都港区新橋三丁目1番1号 電話 03-3542-1111 代表取締役社長 藤田 隆夫