



MFJ
MOTORCYCLE FEDERATION OF JAPAN

国内競技規則

2003

ROADRACE MOTOCROSS TRIAL
SNOWMOBILE DRAG RACE

**Motorcycle
Sports
Rules**

<http://www.mfj.or.jp>



この国内競技規則書は、日本小型自動車振興会からオートレースの
公益資金の補助を受けて制作されたものです。



WHITE ALUMINA SILVER ALUMINA GRAY PEARL BLACK

¥49,000



C. EDWARDS

G. McCOY

¥55,000

規格は安全の目安です

Aral のスネル製品

アライ規格

SNELL規格

JIS規格

MSPD SNELL



さらに静かに ニューフォルム

エッグシェイプド・フォルムの採用により、ヘルメット下部の首周りは内側に向けて美しい曲面をえがいている。これにより、安全性はもとより、空気の流れが驚くほどスムーズになった。また、シールドとシェルとの段差を極少におさえたフラッシュサーフェイスフォルムとの組み合わせは、風切り音を低減し、これまで以上の静粛性を実現させた。

よりスムーズに ベンチレーション

ディフューザーは新開発のTYPE8。エアアウトは、スタビライザーノズルを前に移動。これによりダクト1つに1ヶ所のノズルという設定になり、スムーズに大量の空気を流通できる。また、前方吸気の静粛性を高めるためにエアフローバルジを新設計。さらにエア流入をアップさせた新形状デルタダクト4を採用した。加えて、マウスシャッターは、大容量のパワーインテークシャッター。口元の空気の流れを整え、シールドの息くもり防止に威力を発揮するフリーフローシステムの効果さえもアップさせた。あたかも風の中を走っているような一体感が得られる。



RACING TECHNOLOGY

RX-7 RR4

より静かでより涼しく快適。ESFがエア整流性能さえも向上させた。

エッグシェイプド・フォルム



冷・乾内装



システムストラップカバー



アイプロテクト・ディフレクター

もっと剛く軽く SNC帽体

化学繊維内の変形を抑えるネット状の素材により限界性能を向上させたSNC構造のシェルは、既存の有機繊維の中で最高レベルの強度、弾性率を有す先端素材の採用により、剛く軽いだけでなく、着用時に、さらに軽く感じる低重心設計が施されている。



ぐっと快適に

新開発のさまざまな機能

内装は、汗を素早く吸収、発散する冷・乾内装を標準装備。あご紐のストラップカバーさえも着脱可能にしたシステムストラップカバーや、エア流入量の増大によるエアの強い流れを直接目に当たらないようにするアイプロテクト・ディフレクターなど、走りのテクノロジーから発想された優れた機能が満載されている。



Kawasaki
Let the good times roll.

カッコよさも本格的。メカニズムも本物。
でも扱いやすくて走りやすい。
あこがれのバイクがどんどん好きになる。
KLX110なら、ライダーも本格派に育ちます。

N E W G R A P H I C

KLX 110

for KID'S

KLX110 ●空冷4ストローク単気筒/SOHC2バルブ・111cm³ ●最高出力：4.6kW(6.3PS)/7,000rpm
●最大トルク：6.9N・m(0.7kg・m)/4,500rpm ●乾燥重量：64kg ●カラー：ライムグリーン ●¥199,000

※価格はメーカー希望小売価格(沖縄を除く)です。詳しくはARKにおたずねください。※価格には消費税は含まれません。消費税額は別途計算のうえ申し受けます。

※改良のため、仕様および諸元は予告なく変更することがあります。※公道および一般交通の用に供する場所では一切走行できません。

※当モデルは、体重95kg以下の方の使用を想定して設計されています。また、激しいオフロード走行には適していません。

※免許取得前のお子様の方の走行に際しましては、常に保護者の方による運転指導および安全管理をお願いいたします。※写真のモデルは海外仕様のため、国内モデルとは一部仕様が異なります。

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。

免許取得の
ための
二輪
免許取得センター

免許取得のお願い合わせは、
このマークのある二輪販売店へ
おたずねください。

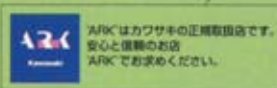
Good Rider

「グッドライダー・防犯登録」
で、バイクの事故と盗難防止。

やめよう、不正改造。
正しく乗るから、バイクは楽しい。

点検・整備をしっかりとしましょう。

憧れてたんだ。
だって、グリーンだもん。



カワサキライダーズクラブ **KAZE**
 KAZEは楽しさ120%。メンバー特典も多数用意して、皆さまのご入会をお待ちしています。
 ●カードショッピングで楽しむポイントバック ●KAZEネットワークニュース ●KAZEロードサービス
 ●KAZE提携施設 ●KAZE北海道/九州レンタルツーリング ●KAZE海外ツーリング ●カワサキ盗難保険 etc.
 ご入会の申し込みや利用まではお近くBAK。 専用ダイヤルは24時間受付です。
 またはKAZEフリーダイヤルまでお電話ください。 ☎ **0120-100819** ☎ **078(921)2597**
受付時間 10時~19時 13時~17時 (土・日・祝祭日)

Kawasakiに関するお問合せはお気軽に
 お客様相談室 ☎ **0120-400819** 専用ダイヤル ☎ **078(925)2003**
受付時間 9時~19時 13時~17時 (土・日・祝祭日)

インターネットでKawasaki情報がご覧いただけます。
www.kawasaki-motors.com

カタログご希望の方は掲載名と住所、氏名、生年月日、電話番号をご記入にのり、送料160円分の切手を同封して、右記までお申し込みください。〒672-8056 堺市白旗町1-1 (株)カワサキモーターズ ショールーム(カタログ)係まで。

HONDA

The Power of Dreams

CRF 2003 MODEL

精密なリファインを徹底した4ストロークモトクロスラー。



CRF450R

CRF450R 主要諸元 ●水冷4ストローク・OHC4バルブ単気筒・449.4cm³ ●最高出力41.0kW [55.7PS]/8,000rpm ●最大トルク50.2N・m [5.12kg・m]/6,500rpm ●乾燥重量102.0kg ●車体色:エクスプロージョンレッド ■¥679,000

CR 2003 MODEL

さらなる熟成を果たし、2ストロークの走りを極めるCRシリーズ。



CR250R

CR250R 主要諸元 ●水冷2ストローク・クランクケースリッドバルブ単気筒・249.3cm³ ●最高出力43.4kW [59.0PS]/8,500rpm ●最大トルク51.0N・m [5.20kg・m]/8,000rpm ●乾燥重量96.5kg ●車体色:エクスプロージョンレッド ■¥619,000



CR125R

CR125R 主要諸元 ●水冷2ストローク・クランクケースリッドバルブ単気筒・124.9cm³ ●最高出力30.5kW [41.5PS]/11,500rpm ●最大トルク27.9N・m [2.85kg・m]/11,000rpm ●乾燥重量87.5kg ●車体色:エクスプロージョンレッド ■¥519,000

PHOTO: CR85R

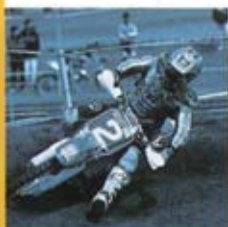


CR85R/CR85R2

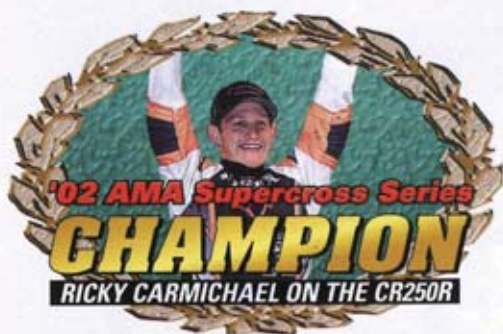
CR85R 主要諸元 ●V型CR85R2 ●水冷2ストローク・ピストンリッドバルブ単気筒・84.7cm³ ●最高出力19.2kW [26.1PS]/12,000rpm ●最大トルク14.9N・m [1.52kg・m]/11,500rpm ●乾燥重量66.0kg ●車体色:エクスプロージョンレッド ■¥313,000 (¥329,000)

※CRF450Rは、MF（農林業用）とLSD（オフロード）の2種類の用途が認められています。LSD用途は公道での走行はできません。CRF450Rは、全地形対応のモトクロスバイクで、公道走行も可能です。公道走行には公道走行用のヘルメットとヘルメットストラップが必要です。公道走行には公道走行用のヘルメットとヘルメットストラップが必要です。公道走行には公道走行用のヘルメットとヘルメットストラップが必要です。

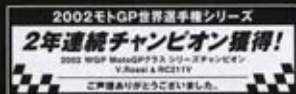
※CRF450Rは、MF（農林業用）とLSD（オフロード）の2種類の用途が認められています。LSD用途は公道での走行はできません。CRF450Rは、全地形対応のモトクロスバイクで、公道走行も可能です。公道走行には公道走行用のヘルメットとヘルメットストラップが必要です。公道走行には公道走行用のヘルメットとヘルメットストラップが必要です。公道走行には公道走行用のヘルメットとヘルメットストラップが必要です。



CRF450R



'02 AMA Supercross Series
CHAMPION
RICKY CARMICHAEL ON THE CR250R



バイクが好きだから、
セーフティライド。

Hondaオーナーのためのライダーズクラブ
HONDA
Riders Club of Japan
www.honda.co.jp/HRC/J



鍛えたのは、闘いの本能。

つねに闘うものは、つねに進化するものでもある。CRF450R/CRシリーズともに、細部にまでリファインを徹底。エンジンはさらなるパワーを獲得し、戦闘力を高めながら、スタイリングも全ラインアップが統一を果たした。全身にみなぎらせた闘いの本能で、いま走りの頂点へ。'03 CRF450R/CRシリーズ。

■お問い合わせ、ご相談はあなごのHonda二輪販売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。☎0120-086819 (受付時間: 9時~18時 10月~11月)

二輪ホームページ www.honda.co.jp/motor/

■カタログご希望の方は、カタログ請求券と印手160円(送料)を同封し、機種名と住所・氏名・年齢・職業を明記の上、〒150-8799 東京都渋谷区郵便局5局 本田技研工業(株)カタログ係まで、また、24時間受付のFAX(請求書内にも利用)ください。送料は無料、送料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

2003年最新
CRF CR
SR

新設計エンジンにより実現した

次世代モトクロスカー

モトクロス界を常にリードしてきた4ストYZが大きな進化を遂げた。
YZ450Fは高トラクション・幅広いトルクなど4ストならではの特性を効率的に引き出すために、
燃焼室・バルブ・ピストンさらにはオイル循環システムに至るまで見直した。
まったくの新設計ともいえるパワーユニットを搭載。
さらに、ワイドなパワーバンドの特性を優れたトラクションに繋げるため、新4速ミッションを採用している。
2003シーズン、4ストYZシリーズが歴史に新たな1ページを刻み込む。



YZ450F エンジン主要変更点

- FIMレギュレーション枠の最大活用のため排気量を448cm³にアップ。
- チタン製5バルブはスプリング線径の小径化、バルブ長の短縮、高強度材採用の新バルブスプリングの組み合わせでロス馬力を低減。
- 軽量設計の新設計ピストンによる往復重量低減、クランク軸まわりの慣性モーメント低減、4速ミッション新採用などにより、レスポンスを向上。
- 新設計オイル循環システムを採用し、ポンピングロスの低減と低重心化・マス集中心化を達成。軽量なアルミ製オイルホースも新採用。
- 市販モトクロスカーとして初めて、軽量なダイレクト・イグニッションコイルを採用。
- 排気系の軽量化を図るため、極めて軽量なチタン製エキゾーストパイプを新採用。
- ハンドルから手を離さず操作できるホットスターターと小型オートデコンブを採用し、大幅に始動操作性を向上。
- FCR39キャブレターは、セッティング変更とともにアルミダイキャスト製Oリングカバーを採用し、優れた防塵性、防水性を確保。

03 YZ
BLUE IS FAST



バイクにフレンドリーな
見られるためのライオン

GR
UP

ヤマハオーナーの「安心」をバックアップします。
■年末年始期間限定特別ローンシステム
■バイクに備えたいオプションを簡単一括お申し込み
■アフターサービスセンター無料相談窓口も全国です。
ご利用費:2000円/月(総返済額約138000円)※1
※1:バイクの購入価格を例とし、月々の返済額(元金+利息)です。詳しくは各販売店にお話をください。また、お申し込みの際は必ずお申し込みの旨をお知らせください。
入会に200円(税込)の年会費がかかります。
0120-319-819 (月～金曜 9:00～17:00 休)

ヤマハオーナーの安心をバックアップします。
■年末年始期間限定特別ローンシステム
■バイクに備えたいオプションを簡単一括お申し込み
■アフターサービスセンター無料相談窓口も全国です。
ご利用費:2000円/月(総返済額約138000円)※1
※1:バイクの購入価格を例とし、月々の返済額(元金+利息)です。詳しくは各販売店にお話をください。また、お申し込みの際は必ずお申し込みの旨をお知らせください。
入会に200円(税込)の年会費がかかります。
0120-319-819 (月～金曜 9:00～17:00 休)

www.yamaha-motor.co.jp

●カタログをご覧の際は、販売店・展示場と住所・年齢・職業・この広告、商品に関する感想などを併せてお送りください。お返事は100円以内の送料の上、下記へお送りいたします。
〒436-0016 静岡県静岡市東区2000-1 ヤマハ発動機販売株式会社 広報課(グループ)カクゾウ課

30年の歴史が築き上げた 究極のTZ

1973年に初代TZ250が発表されてから30年、ロードレースの歴史と伝統を支え続けるヤマハTZは、その過程でつねにファクトリーマシンのフィードバックを得ながら、たゆまぬ進化、熟成を重ね、数々の栄光を築き上げてきた。2003年TZ250ではさらに、エンジンとエアロダイナミクスにいつそう高純度なファクトリースペックを投入、まさにYZRRレプリカと呼ぶべき、究極のパフォーマンスを手に入れた。



GENERATION
30th
GENERATION

TZ250

※02モデルのカウル外装色・フレーム・ホイールなどのカラーリングはすべて撮影のために施したもので、実際の商品とは異なります。

予約期間は終了いたしました。ありがとうございました。

2003TZ250の主な変更点

- 排気プランチ兼用鼓型YPVSの採用
- 排気ポートタイミングの見直し
- クランクケース掃気形状の変更
- ピストンのWPC処理
- サイレンサー長を短縮(軽量化)
- キャブレター仕様の一部変更
- ピストンのピンボス上部形状変更
- 1速の減速比変更(バリエーション追加)
- 点火特性およびソレノイドデュリティ特性変更
- フロントブレーキホースの口金形状変更
- フロントカウルに左右対称吸気ダクト採用
- フロントフェンダー、シングルシートAssy、カウリングAssyの形状変更

メーカー希望小売価格 **¥1,950,000**

- 全長×全幅×全高……………1,955mm×650mm×1,163mm
- 軸間距離/シート高/最低地上高…1,342mm/788mm/112mm
- 半乾燥重量……………102kg
- エンジン種類……………水冷・2サイクル・クランク室リードバルブ
- 気筒数配列/排気量……………V型2気筒/249cm³
- 最高出力……………68.4kW (93ps) / 12,500r/min
- 最大トルク……………53.9N・m (5.5kgf・m) 11,750r/min
- 変速機形式……………リターン式6段



ヤマハオーナーの皆さまへ
Club YAMAHA

ヤマハオーナーの皆さまへ
■18歳未満の未成年者にはご入会できません。
■入会料は2000円です。お申し込みの際は必ずお申し込みの旨をお知らせください。
入会料は2000円です。お申し込みの際は必ずお申し込みの旨をお知らせください。
入会料は2000円です。お申し込みの際は必ずお申し込みの旨をお知らせください。

www.yamaha-motor.co.jp

●カタログのご案内は、販売店・展示場にて無料でおこなわれます。商品に関するお問い合わせは、下記へお申し込みください。
〒426-0018 静岡県静岡市東区2000-1 ヤマハ発動機販売株式会社 広報課 広報グループデスク



胸が躍る、全身レーシングコンシャス。

CLEVER
二輪車輸出に力を入れる Suzuki

GS1200SS

デュアルヘッドライトと大型ハーフカウルが存在感を放ち、ライダーはビッグタンクを抱え込む。油冷エンジンの鼓動が始まれば、少年時代から憧れ続けていたレーシングスピリッツがスクリーン越しに流れる風景の現実感をともなって胸を躍らす。



[GS1200SS] ●型式:BC-GV78A ●エンジン型式:V719・油冷・4サイクル・直列4気筒 ●ボア×ストローク:79.0mm×59.0mm ●総排気量:1,156cm³ ●最高出力:74kW (100PS) 6,000rpm ●最大トルク:94N・m (9.6kg・m) 6,500rpm ●変速機形式:常時噛合式5段リターン ●燃料タンク容量:18L ●乾燥重量:209kg ●ディカラー:パールホワイト/パールスズキミディアムブルー ●エンジン出力表示は、「PS/km」から「kW/km」へ、トルク表示は、「kg・m/km」から「N・m/km」へ切り替われました。()内は、旧単位の参考値です。メーカー希望小売価格 ¥920,000 (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)・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下さい。

4.9%
ウェルカム
クレジット
お申し込み
から
1週間以内

カタログご希望の方は、郵便名・郵便名と住所・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、お返までお申込み下さい。〒432-8611浜松市東区町300 スズキ(株)二輪カタログ発送センター GS1200SS保まで。

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。

NO!

やめよう。
バイクの不正改造。
正しい楽しみ方、バイクを楽しもう。

Good Rider
GIR

「グッドライダー」認定登録
で、バイクの事故と盗難防止。



もはや、比べるべき存在感の次元が違う。

4気筒ネイキッドモデル最大の排気量を誇る伝統的油冷エンジンが、
わずか5,000rpmで126N・m(12.8kg・m)の強大なトルクを叩き出し、
磨き抜かれた高性能と機能美あふれるボディワークが、卓抜したパフォーマンスで他を凌駕する。

“This is the flagship of SUZUKI”—GSX1400

GSX1400、比類なき領域へ。

車体色:パールスティルホワイト/パールススキディープブルー



ソニックシルバーメタリック

GSX1400

GSX1400 ●エンジン型式:油冷・4サイクル・直列4気筒 ●総排気量:1,401cc ●最高出力:74kW<100PS>/6,500rpm ●最大トルク:126N・m<12.8kg・m>/5,000rpm ●始動方式:セルフ式 ●乾重量:228kg ●燃料タンク容量:22L ●シート高:775mm ●メーカー希望小売価格(沖縄および一部地域を除く) ¥998,000 ●価格には、保険料・税金(消費税その他)・登録などに伴う諸費用が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。 ●価格は参考価格です。詳しくは販売店にお問い合わせ下さい。 ●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、旧単位での参考値です。

CE基準

二輪車排出ガス規制適合車

ススキ、新バイクライフの提案。

カタログご希望の方は、機種名・誌名と住所・氏名・年齢・職業・電話番号を明記し、切手100円分(送料)を同封のうえ、右記までお申込み下さい。〒433-0811浜松市高塚町300 スズキ(株) 二輪カタログ発送センター GSX1400係まで。

Evolution in



T.E.SPORTは WAKOSとともに全日本を闘っています。

4-STROKE ENGINE OIL



WR-S
 決定的な性能向上を実現し、ベースオイルにこだわり、熟練の技術で、過酷な条件下でもその性能を発揮するレーシング専用チューニング専用オイル。
 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位相まで対応する、高性能ポリリンエンジンオイル。特に高温走行(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/3,000円



4CT
 2輪、4輪を問わずストリートからサーキット位相まで対応する、高性能ポリリンエンジンオイル。特にストリート(通勤走行、ツーリング等)で真価を発揮する。
 10W-40-15W-50
 半化学合成油
 1L/1,900円

2-STROKE ENGINE OIL



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。高い燃焼性能を持ちながらセッティング能力に優れ、燃焼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+安定植物油
 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。高い燃焼性能を持ちながらセッティング能力に優れ、燃焼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+安定植物油
 500ml/2,200円



2CR
 混合専用、ミニバイクからモトクロス、カート(ストローククラス)等、あらゆる用途に対応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



V2R
 分離、混合専用、ミニバイクからカート(ストローククラス)等、あらゆる用途に対応するレーシングオイル。特に分離油のままで、チャンバー・燃焼室のチューニング専用真価を発揮する。
 100%化学合成油
 500ml/1,700円



2CT
 分離油専用、F1級燃焼室クリア、燃焼室クリア、フューエルシステムに適合、バイクからジェットスキー、スノーモービル等幅広く対応し、また発電機、空圧機等にも使用可能。
 100%化学合成油
 500ml/1,100円



SPR
 駆動系の高性能とは何かを徹底追求し、専任開発員・技術者も高立したブレーキフルード、運転のハードブレーキ専用でもグッドタッチを維持する。(公道使用不可)
 スーパープロレーシングブレーキフルード
 500ml/2,800円

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】 仙台 盛岡 福島 新潟 群馬 栃木 茨城 茨城北 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 湘西 山梨 長野 静岡 岡崎 岡崎南 名古屋 岐阜 三重 大阪 大阪南 京都 神戸
 【グループ】 北海道ワコーズ ワコーズ 九州ワコーズ

お求めは近隣の WAKOS スタッカーのお店で。
 最新のWAKO'S情報はこちらへ
<http://www.wako-chemical.co.jp>

Fighting!

WAKO'S

WAKO'Sは
戦いの中で
進化し続ける!



第5・6・7戦
連続3位!



TIS RACING
長谷川 克憲選手



2002 AllJapan RoadRace WAKO'S Fighter

第8戦TI
2位!



2002年ST600
ランキング6位!

VEGA SPORTS
寺本 幸司選手



第3戦鈴鹿
3位!
第8戦TI
2位!



2002年GP250
ランキング5位!

TEAM NAKASUGA
中須賀 克行選手



第2戦筑波
3位!



ドッグファイトレーシング
金 栄得選手



2002年GP125
ランキング6位!

デンソー・イリジウム&Dinky
小室 旭選手





4.674mの誘惑。



8/23~24 九州大会
(土) (日) 夏祭り併催!!

2003年全日本ロードレース選手権開催
2003年度ロードレースサウスエリア選手権開催日程: 8/20・8/15・9/21
(GP125/GP250/SB-S-NK-JSB/ST600)

国際格式参加型サーキット: **オートポリス**

コースライセンス会員募集中!!

新規20,000円/更新15,000円

[写真入クレジットカードタイプのNEWライセンスカード発行]

スポーツ走行 土曜平日 2,000円/30分

日曜祭日 3,000円/30分

READY TO RACE !

Yves Demaria



KTM 125 SX ¥618,000



KTM 250 SX ¥713,000



KTM 450 SX ¥881,000

The new Motocrossers from KTM — available now from your KTM dealer.



KTM JAPAN 株式会社 〒153-0051 東京都目黒区上目黒2-9-1 中目黒GS第1ビル8F Tel: 03-5725-7715 Fax: 03-5725-6110
2003年MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ全戦でレーシングサービスを実施

KTM
SPORTMOTORCYCLES



どんなドラマにも、この興奮はない。

日本小型自動車振興会では2年に一度オートレース新人選手を養成しております。
是非チャレンジしてみてください。お問い合わせ：日本小型自動車振興会 TEL 03-3570-5511 (代表)

AUTO RACE

MACHINE SPORTS

INTRODUCTION

MOTORCYCLE

BATTLE

知れば知るほど面白い、オートレースの世界。

火花散る攻防や猛烈なスピード感が抜群に面白い、オートレースの世界。少しだけ観戦のポイントをおさえれば、さらに熱くドラマチックな展開が見えてきます。ぜひこの機会に、スリルに満ちたオートレースの魅力を知ってください。



▶ オートレースの基本

オートレースって、どんな競技?

1周500m、だ円形のコースを8台のマシンで6周してスピードを競う公営競技。それがオートレースです。全国6ヶ所にあるレース場で開催され、ひとつのタイトルは初日の予選から最終日の優勝戦まで最長6日間。約88名の選手がトーナメント制で熱い戦いを繰り広げます。

▶ オートレースのマシン

オートバイは、一般のものどどこが違うの?

レース用マシンは、高速で競うために独自の進化を遂げました。たとえば接近戦では追突事故などのもことになるという理由で、ブレーキはありません。ハンドルが左側だけ高いのは、コーナーを安定して回る工夫です。また原則的にマシンは同じ規格ですが選手が自ら整備・調整をするため、選手の個性が強く表れます。

▶ レースの見どころ

オートレースの面白さって?

ランクや実力に差がある場合、通常は実力者に「他の選手より後方からスタートする」というハンデがつきます。実力者になるほどこのハンデも長距離に。それを巻き返して勝つシーンに、オートレースならではの爽快感があるのです。逆に若手の選手が強豪と戦う時も、勝つチャンスは充分にあるというわけです。

MAP and ACCESS

オートレースの売上金の一部は、機械工業の振興・社会福祉などの事業に広く役立てられています。

オートレースの売上金の75%は払い戻し金に当てられ、残りの25%は必要経費などを差し引いた後、地方自治体の収入となり、学校や道路の建設などに使われます。また、日本小型自動車振興会を通じて社会福祉や環境問題対策などにも用いられています。



伊勢崎オートレース場

群馬県伊勢崎市
寛子町3074
TEL 0270-24-5780

<電車・バス> JR両毛線・伊勢崎駅、新前橋駅より無料バス / JR高崎線・本庄駅、群芳駅より無料バス
<車> 関越自動車道「本庄児玉インター」より約30分 / 北関東自動車道「駒形インター」より約5分

浜松オートレース場

静岡県浜松市和合町036-19
TEL 053-471-0311

<電車・バス> JR東海道線・浜松駅、島田駅、浜井駅より無料バス / 静岡鉄道・新静岡駅より無料バス / 天竜浜名湖鉄道・気賀駅より無料バス
<車> 東名高速「浜松西インター」より約10分

飯塚オートレース場

福岡県飯塚市大字船田147
TEL 0948-22-6326

<電車・バス> JR筑豊本線・新飯塚駅、直方駅よりバス / JR日田彦山線・田川伊田駅よりバス / 飯塚バスセンター、後藤寺バスセンターよりバス
<車> 九州自動車道「若宮インター」より約30分 / 北九州都市高速道路「馬場山インター」より約25分



アレッグ越後 (場外車券売場)

新潟県北魚沼郡堀之内町
大字電光字村前2108-2
TEL 02579-4-5747

<電車・バス> JR上越新幹線・浦佐駅より 自動車利用 (所要時間約20分) / JR上越線・北堀之内駅より徒歩15分
<車> 関越自動車道 堀之内 I.C.より700メートル

川口オートレース場

埼玉県川口市青木5-21-1
TEL 048-251-4376

<電車・バス> JR京浜東北線・川口駅より無料バス / 埼玉高速鉄道・南場ヶ谷駅より徒歩15分
<車> 首都高速川口線「加賀インター」より約15分

山陽オートレース場

山口県厚狭郡
山陽町大字増生字赤松700
TEL 0836-76-1115

<電車・バス> JR山陽本線・増生駅より徒歩2分 / JR山陽本線・下関駅、小野田駅、宇部駅、小郡駅、防府駅よりバス / 山口線・山口駅よりバス / JR山陽本線・東萩駅、長門市駅よりバス / 美祿線・美祿駅よりバス / JR徳島本線・小倉駅よりバス / 日豊本線・行橋駅よりバス

<車> 山陽自動車道「増生インター」より約5分 / 中国自動車道「小月インター」より約20分

船橋オートレース場

千葉県船橋市浜町2-4-1
TEL 047-431-6148-9

<電車・バス> JR京葉線・南船橋駅より徒歩10分 / 京成線・船橋競馬場前駅より無料バス
<車> 首都高速湾岸線「千鳥町インター」より約10分 / 東関東自動車道「湾岸千葉インター」より約10分 / 京葉道路「花輪インター」より約5分

BRIDGESTONE

A GRIP ON THE FUTURE



BATTLAX BT-012SS

コーナリングのドラマ。



NEW

Front/Rear

















サーキットにもワインディングにも、
タイトなコーナーがあるから面白い。
グリップ、ハンドリング、ウェット、ライフ。
トータルバランスを高次元で結実させた
スーパースポーツ—— BT-012SS。
ライディングスタイルも変えてしまう新たな走り。



モンスパイルベルトの上、左右タイヤ
サイド部にレーシングタイヤに採用される
ケブラー・クロスプライベルトを搭載。
コーナリング時のグリップ力と
直進時の高速安定性の向上を実現。

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		旗の種類	旗の意味	
	ロードレース	モトクロス		ロードレース	モトクロス
 国旗	レーススタート (通常シグナルで示す)	レーススタート (スターティングマシンで 行う場合がある)	 黒地に白文字の サインボード 1	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。
 黄旗	静止 ※ロードレースは全て振動	危険予告・減速	 黒地に白文字の 赤いサインボード PI	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。	
 白旗	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	 オレンジボール/ 黒地にオレンジの円 (直径4cm)の旗 3	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 去しなければならぬ事を 知らせるものである。	
 赤と黄の縦縞	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。	 青旗	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。	
 緑旗	振動	救急車等の介入車両があ る。追い越し禁止。	 チェッカー旗	追い越される直前	警告、ラップされようと している。
 赤旗	振動	コース表面が滑りやすい状 態	 青旗+チェッカー	レース終了	レース終了
 緑旗	振動	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)	 青旗		
 赤旗	振動	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)			
 レッドクロス旗	振動	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。			
	振動	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)			

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	モトクロス	タテ235×ヨコ285mm 寸法はチャイルドクロスを除く	トライアル	タテ150以上×ヨコ175mm以上
 GP125	 SB	 ジュニア	 国際A級(125cc)	 ジュニア	 T.NIPPON 国際B級
 GP250	 JSB1000	 国内B級/レディス	 国際A級(250cc)	 国内B級	 T.NIPPON 国際A級
 SP	 ストック	 国内A級	 国際B級	 国内A級	 T.NIPPON 国際A級スーパークラス
 SB耐久	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の正規も のである。	 チャイルドクロス			

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・
ツールング用

※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



MFJ
STANDARD

※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。



サーキットで勝つには理由がある。

——— 伝統の名を継承したハイパフォーマンスタイヤ ———

Pilot RACE M2/S2

パイロットレース エムツー/エスツー

ラジアル技術をリードするミシュランの「ラジアルデルタ」構造。この革新的技術にはレーシングタイヤのエッセンスが盛り込まれ、フランス語でライダーを表す「パイロット」の名が冠された。その伝統の名を継承し、より高い戦闘力を与えられたプロダクションレース用タイヤ「パイロットレース2」。新プロファイルの採用で、旋回性能がさらに向上、安定性と接地感を高レベルで確保。この優れたパフォーマンスは、サーキットで勝つ理由となる。

■タイヤサイズ

Pilot RACE M2 (FRONT)	Pilot RACE M2 (REAR)	Pilot RACE S2 (FRONT)	Pilot RACE S2 (REAR)
120/70ZR17 58W TL	180/55ZR17 73W TL	120/70R17 58V TL	180/55R17 73V TL
	190/50ZR17 73W TL		

※パイロットレース M2/S2のリアタイヤに採用。

日本ミシュランタイヤ株式会社 〒102-8176 東京都千代田区富士見1丁目6番1号

<http://www.michelin.co.jp/>



MICHELIN

◆MFJ組織について

FIM (国際モーターサイクリズム連盟)

FIMは、世界的にモーターサイクリズムスポーツを管理し、普及・振興を図り、これらの分野におけるユーザー支援団体として創立された国際組織。1904年国際レースで起きた論争をきっかけに国際的なモーターサイクル組織の設立が呼びかけられ、1904年12月22日にパリで創立。現在本部をスイスのMiesに置く。現在の加盟国は88カ国。世界の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とともにIOC（国際オリンピック委員会）から2000年に認可され、モーターサイクリズムスポーツをオリンピック競技種目とすべく、積極的な活動を行っている。

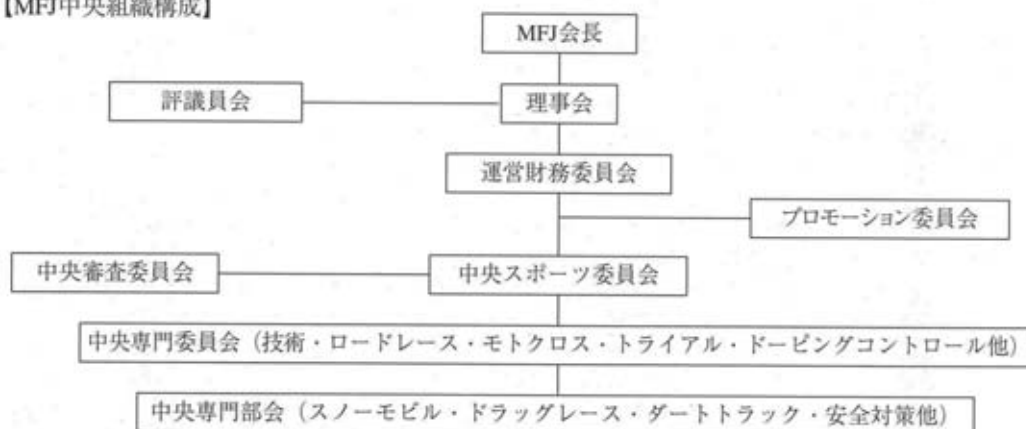
UAM (アジアモーターサイクルユニオン)

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であり、アジア圏内のFIM加盟国17カ国で構成され、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リズムスポーツ協会)

日本国内のモーターサイクリズムスポーツを統括する機関として1961年（昭和36年）10月に創立され、FIMに連なる唯一の日本代表機関。'90年（平成2年）12月に文部省（現：文部科学省）所管の財団法人となり、モーターサイクリズムスポーツの普及・発展を通じ、国民の心身の健全な育成に寄与することを目的としている。

【MFJ中央組織構成】



【MFJ支部】

MFJ 本 部	MFJ北海道支部	〒001-0925 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 愛知県名古屋市昭和区八事富士見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	〒790-0916 愛媛県松山市東本1丁目4-37 MCA四国内 電話 089-986-3431/FAX 089-986-3432
	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九州内 電話 092-473-2616/FAX 092-415-4559

MFJ

国内競技規則書

2003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	21	
総	MFJ組織	23	
	MFJ国内競技規則	25	
	第1章 総則	26	
則	第2章 ライセンス	29	
	ピットクルーに関する指導要綱	33	
則	第3章 競技会	35	
	付則1 MFJライセンス昇格・降格に関する規則	43	
則	付則2 MFJアンチドーピング規程	50	
	付則3 ロードレース競技規則	64	
則	付則4 全日本ロードレース選手権大会特別規則	82	
	付則5 エリア選手権特別規則	88	
則	2次災害防止について	91	
	サーキット走行に関する指導要項	92	
則	MFJ公認サーキット	97	
	付則6 ロードレース基本仕様	101	
則	付則7 全日本・エリア選手権技術仕様	111	
	付則8 S・NKの仕様	126	
則	付則9 JSB1000の仕様	132	
	付則10 ST600の仕様	142	
則	付則11 ST250/400の仕様	153	
	付則12 SPの仕様	162	
則	付則13 耐久レースの追加仕様	167	
	付則14 国内ロードレースの仕様	169	
則	付則15 ロードレースジュニアクラスの仕様	173	
	付則16 ミニバイクの仕様	176	
則	付則17 モトクロス競技規則	192	
	付則18 全日本モトクロス大会特別規則	200	
則	付則19 モトクロス基本仕様	211	
	付則20 国内モトクロスの仕様	218	
則	付則21 トライアル競技規則	227	
	付則22 全日本トライアル選手権大会特別規則	237	
則	付則23 トライアル基本仕様	244	
	付則24 国内トライアルの仕様	250	
則	付則25 ドラッグレース競技規則	252	
	付則26 全日本ドラッグレース選手権大会特別規則	261	
則	付則27 ドラッグレースの仕様	264	
	付則28 MFJ公認クラブ等の名称に関する規程	274	
則	付則29 MFJ公認制度	276	
	付録	MFJ公認車両	277
則	付録	MFJ公認部品	286
	付録	MFJ公認ヘルメット・スーツ・タイヤ	288
則	付録	歴代チャンピオンリスト	299

2003年1月1日発行
ライディング臨時増刊・通巻397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：亜玄街ライディング編集部 ■印刷：河和田屋印刷株式会社

国内競技規則

2003

Motorcycle Sports Rules

▼第1章 総 則

- 1. モーターサイクルスポーツの国内的統括 26
- 2. 国内競技規則の制定および施行 26
- 3. 国内競技規則の適用 26
- 4. 国内競技規則の解釈 26
- 5. 大会特別規則ならびに公式通知 27
- 6. 公認競技会・承認競技会の格式と種目 27

▼第2章 競技ライセンス

- 7. 競技ライセンスとその種目 29
- 8. 競技ライセンスの取得資格 30
- 9. 競技ライセンスの有効期間 32
- 10. 競技ライセンスの効力の失効等 32
- 11. 競技ライセンス資格の昇格および降格 32

▼第3章 競技会

- 12. 競技参加者 35
- 13. 競技参加者の遵守事項 35
- 14. 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) 36
- 15. 出場車両 37

- 16. MFJ公認車両および公認部品・用品 37
- 17. 燃料およびオイル 37
- 18. 競技出場申し込み 37
- 19. 出場料および共済会掛金(保険料) 38
- 20. ライダーおよび車両の変更 38
- 21. 車両検査 38
- 22. 競 技 38
- 23. 優勝者等の決定 39
- 24. 賞 典 39
- 25. レース後の車両検査 39
- 26. 競技結果および記録の公表 39
- 27. 公式得点(ポイント) 39
- 28. 競技会の延期および中止等 40
- 29. 損害に対する責任 41
- 30. 抗 議 41
- 31. 控 訴 権 41
- 32. 違反行為に対する罰則 42
- 33. 大会審査委員会の権限 42
- 34. 本規則の施行 42

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。

2003

第1章 総則

1 モーターサイクルスポーツの国内的統括

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、文部科学省所管の公益法人としてわが国のモーターサイクルスポーツの管理、普及振興、競技の安全と公正および秩序を保持することを目的とする。

また、MFJ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）により日本国の代表機関として公認された国内のモーターサイクルスポーツを管理統轄する唯一の権威であることを宣言する。

2 国内競技規則の制定および施行

MFJは前条の権限を正当かつ公正なる方法で行使するためにFIM国際競技規則に準拠して国内競技規則及びその細則を制定し、施行する。

3 国内競技規則の適用

MFJ国内競技規則の適用範囲は下記とする。

1) 公認競技会

(1) 国内格式競技会

国内格式競技会にはMFJライセンス所持者のみが参加することができ、この競技会にはMFJ国内競技規則が適用される。

(2) 国際格式競技会

国際格式競技会は、FIM加盟の各国モーターサイクル協会（以下「FMN」という）が発効するFIMインターナショナルライセンスを所持するFMNのライダーが参加することができ、FIMの公認が必要な競技会である。世界選手権・国際選手権はFIM競技規則が適用される。その他はFIM規則とMFJ国内競技規則が適用される。

2) 承認競技会

MFJ国内競技規則に基づいた主催者の定める特別規則により管理される。

4 国内競技規則の解釈

個々の競技会における判定および競技規則全般の解釈は、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。

本規則に規定されていない事項はFIM国際競技規則およびその趣旨により判定する。

5 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付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・格式
 - 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。

6 公認競技会・承認競技会の格式と種目

- 1) 格式の内訳と優先順序
国際格式競技会は国内格式競技会に優先する。
 - (1) 国際格式競技会の優先順序
 - 1 世界選手権競技会（FIMカップ含む）
 - 2 国際選手権競技会（アジア選手権等）
 - 3 日本（MFJ）グランプリ大会
 - 4 全日本選手権
 - 5 国際競技会（ノンタイトル）
 - (2) 国内格式競技会の優先順位
 - 1 全日本選手権競技会
 - 2 特別競技会
 - 3 エリア選手権競技会
 - 4 地方選手権競技会
 - 5 県選手権競技会
 - 6 その他公認競技会
 - 7 承認競技会

2) 格式の内訳と優先順序

(1) 公認競技会と承認競技会の種目

種目	公認競技会	承認競技会
ロードレース	○	○
モトクロス	○	○
トライアル	○	○
スノーモバイル	○	○
ドラッグレース	○	○
ダートトラック	○	○
エンデューロ	○	○
ストリートバイクゲームス	—	○
ミニバイクレース	—	○
その他MFJ中央スポーツ 委員会で認める競技	○	○



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

第 2 章

ライセンス

7 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		スノーモバイル	
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		ドラッグレース	A級	
	PC			B級	

※2001年よりダートトラックライセンスが設定されている。発行の資格等は別途定める。

※ナンバー付競技会、ストリートバイクゲームスに別途「RSライセンス」が設定されている。

●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	スノーモバイルライセンス	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	RS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	—	—	○	—	—	—	—	—
	スノーモバイル	—	—	—	○	—	—	—	—
	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	○	○	○	○	○	○	○	—
	スノーモバイル	○	○	○	○	○	○	○	—
	ストリートバイクゲームス ナンバー付競技(RD) 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）

2003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チーム及びライダーライセンス	世界耐久選手権用1大会チーム及びライダーライセンス	
	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リーライセンス アジア選手権用年間ライダーライセンス	1大会のみエントリーライセンス 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 85cc=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)

8 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持たない者は、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 (各国協会) 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) RSライセンス（ストリートバイクゲームス、ナンバー付き競技（RD）用）大会当日行われる講習会を受講する。

(2) 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。

(3) ロードレース

①a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。

b 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

c MFJ国内公認及び準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）。

有効期間：発行日より1年間

d 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。

有効期間：前々年度（2001年1月1日以降）の大会より。

e 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。

・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（2001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国内公認格式及び準国内公認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。

c 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。

d ストリートバイクゲームス、又はナンバー付競技会にてRSライセンス（一大会用）を2回以上取得した者。

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。

(4) 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。

(5) 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。(43頁参照)

(6) スノーモビルA級

モトクロス国際B級以上のライセンス所持者は、スノーモビルA級を取得することができる。

9 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。(43頁参照)

10 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・年令等を偽り、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)。

11 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(43頁参照)。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

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、下記のことには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(207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) ピットクルーの遵守事項

全てのピットクルーは、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

- ・ピットロードにおいては、ピットイン・ピ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ピ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。
- ・スタートエリアに進入できるピットクルーは1ライダーにつき1名までとする。

6) ペナルティー

ピットクルーが犯した行為に対するペナルティーは、そのピットクルーが登録されているライダーに対して科される。

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、ピット側に向けてもそれを掲示するので、ピ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ピ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、当該ピ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。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

2013

第3章

競技会

12 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」（274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がいた場合、その者に対しては、所定の罰則が適用される。

13 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、下品な言葉や言動は厳に慎まなければならない。
 - (4) 競技に関する業務についている者およびライダーは、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。（50頁参照）
 - (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。

14 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。

15 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。

16 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に正式に発効する。告知期間は、公認制度 (276頁) を参照のこと。
- 3) 車両は、当該競技会公式車検日時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。

17 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。

18 競技出場申し込み

- 1) 競技会への出場の申し込みは、次のとおりとする。
 - (1) 主催者が準備した用紙の記載事項のすべてを記入し、この競技規則を厳守することを誓約しなければならない (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場合がある。

19 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(40頁)に合致する以外は払い戻しされない。

20 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。

21 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。
- 4) 車両検査に合格した車両であっても、レース後の再車検や次大会の車検に合格することを保証するものではない。

22 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）に報告しなければならない。
 - (4) 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。

23 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。

24 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。

25 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。

26 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。

27 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、44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」（43頁）による。

28 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)
 - Ⓐ 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。
 - Ⓑ 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
 - Ⓒ モトクロス：・トップ走者が定められた時間(+1周は考慮しない)または周回数の1/3未満でレース中断となり、中止の場合はノーポイント、再レースとなる場合、その際のレース時間または周回数は大会審査委員会が決定できる。
・トップ走者が定められた時間(+1周は考慮しない)または周回数の1/3以上2/3未満走行し、赤旗でのレース中断の場合、レース成立とされ、赤旗の提示される前の周回の順位によって通常のポイントの1/2が与えられる。
・トップ走者が2/3以上走行し、赤旗でレースが中断した場合、レースは成立したものとし、正式ポイントが与えられる。
 - Ⓓ その他：特別規則による
 - (3) 赤旗が提示され、レースが中断された場合、大会審査委員会の判断でレースの再スタートを行うことが出来る。
 - ① トップ走者が決められた時間又は周回数の1/3未満でレース中断となり、再レースとなる場合、その際のレース時間または周回数は大会審査委員会が決定できる。
 - ② トップ走者が1/3以上2/3走行し、赤旗でのレース中断の場合、レース成立とされ、赤

旗の提示される前の周回の順位によって通常のポイントの1/2が与えられる。

- ③ トップ走者が2/3以上走行し、赤旗でレースが中断した場合、レースは成立したものとし、正式ポイントが与えられる。
- 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。

29 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、仮に競技役員の行為によって起きたエントラント、ライダー、ピットクルーおよび車両等の損害に対しても、競技役員はいっさいの責任を負わない。

30 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。
- (1) 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。
- (2) 正式の手続きにより提出された抗議書のみが受けられ、大会審査委員会において審議裁定される。
- (3) 大会審査委員会は、証人を必要と認めた場合は証人をたて、その証言を求め、十分に実情を調査した上で裁定を下すものとする。
- (4) 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）。
- (5) 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。
- (6) 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。

31 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、充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100,000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。

32 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200,000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/ストップ&ゴーペナルティ	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

※ストップ&ゴーペナルティの手順はロードレース競技規則の「17条スタートにおける反則」(74頁)に記載される。

※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、MFJ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。

33 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。

34 本規則の施行

本規則は、2003年1月1日から施行する。

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 2003年度の昇格対象期間

2003年度の昇格対象期間は2003年1月1日から、2003年10月31日までとし、昇格した後、有効となるのは2004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。2003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(48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(48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(48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	台数	25以上	22-24	20-21	18-19	16-17	14-15	12-13	10-11	8-9	6-7	5	0-4
1位	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	不成立
2位	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
3位	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15		
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	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：全日本モトクロス選手権は、別途「全日本選手権大会特別規則」(202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。

申請昇格

- (1) ジュニアライセンスにて承認・公認レースに参加し、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（十勝選手権）	40点以上
SUGO選手権	50点以上
エビス選手権	50点以上
筑波選手権	50点以上
富士選手権	40点以上
もてぎ選手権	30点以上
鈴鹿選手権	50点以上
近畿選手権（セントラル）	40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（オートボリス）	50点以上（ST600/EX-P） 30点以上（GP125/250）

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：2003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〕（43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	70	40	70	70	70	50

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	70	70	100	100	110	90

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	70	40	40	50	70	75	45

注) 得点は付則1 [④自動昇格に必要な得点] (43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

各地方ごとの地方選手権（10月31日まで）において、下記の人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	3	10	5	6	6	3	3

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) 主催者の推薦を受け、かつドラッグレース部会の許可を得た者。
- (3) 昇格の推薦ができる主催者とは、本人が出場する昇格対象競技会(地方選手権以上)の主催者である。

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 ※2003年度ライセンスを取得した場合

最終 ライセンス取得年	モトクロス・トライアル				ロードレース	スノーモビル
部門	国内B級	国内A級	国際B級	国際A級	国際	A級
'01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
'00年(欠格2年)	◇	◇	◇	◇	◇	◇
'99年(欠格3年)	◇	国内B級	国内A級	◇	◇	◇
'98年(欠格4年)	◇	◇	国内B級	国際B級	国内	B級
'97年(欠格5年)	◇	◇	◇	◇	◇	◇
'96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

- 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（23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

- 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（23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。

付則

本規則は、2003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、その栄誉をたたえ、2003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	ダートトラック
国際GP125 国際GP250 国際JSB1000 国際ST600	国際A級125 国際A級250 国際B級125 国際B級250 レディース (チャイルドクロス)	国際A級スーパークラス 国際A級 国際B級	A級プロストックバイククラス	スーパークラス A級	エキスパートオープン エキスパート250

付則 2

MFJアンチドーピング規程

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) 厳重注意
- (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 付則

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。

付則 1. この規程は、2003年1月1日から施行する。

2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

MFJ

アンチドーピング細則

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。

付
則

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。



2003年も こんなに楽しい。 SUGOへGO!



2003 SUGO MOTORSPORTS CALENDAR (レース日程は02年12月現在、暫定)

開催日	RACING COURSE	KART COURSE	MOTOCROSS COURSE	TRIAL COURSE
3月	16(日)	SUGOカートレース第1戦		
	23(日)	JAF東北ジムカーナ第1戦	2DAYエンデューロ	
	30(日)	FK-9カート&ミニバイクレース		
4月	6(日)	SUGOロードレース選手権第1戦		
	13(日)	ビクトリーカップ4輪レース(4輪)	SUGOカートレース第2戦	
	27(日)	スーパーバイク世界選手権レース		
	29(祝)	JMRC南東北ジムカーナ第2戦		
5月	3(祝)		オフロードフロンティアレースin SUGO	
	11(日)		全日本ジムカーナ第7戦	
	18(日)	SUGOロードレース選手権第2戦		
6月	25(日)	全日本GT選手権レース第3戦(4輪)		
	1(日)	ファーストサウンドフェスティバル	全日本カート選手権第3戦	全日本モトクロス選手権第5戦
	8(日)	全日本ドラッグレース第3戦		YAMAHAチャレンジエンデューロ第2戦
	15(日)		SUGOカートレース第3戦	全日本ATV選手権レース
	22(日)		FK-9カート&ミニバイクレース	
7月	6(日)	MINIBIKE 6時間耐久レース		
	13(日)	ビクトリーカップ4輪レース(4輪)		YAMAHAフロンティアレース
	20(日)	SUGOロードレース選手権第3戦	SUGOカートレース第4戦	
	27(日)	フォーミュラ・ニッポン第6戦(4輪)		
	3(日)	サマーサウンドフェスティバル		
8月	10(日)		サマーフェスティバル耐久レース	
	14(木)	2輪ファン感謝デー	ナイトジムカーナ	2輪ファン感謝デー
	24(日)	EVエコラン大会	ストリートバイク&ミニバイク	
	31(日)			MFJオフロード全国大会
9月	7(日)	F3&ワンメイクフェスティバル(4輪)		YAMAHAチャレンジエンデューロ第3戦
	14(日)	全日本ロードレース選手権第7戦		
	21(日)	SUGOロードレース選手権第4戦	JAF東北ジムカーナ第2戦	
	28(日)	スーパー耐久レース第7戦(4輪)		
10月	5(日)	SUGO6時間オープン耐久ロードレース		YAMAHAフロンティアレース
	12(日)			全日本ATV選手権レース
	13(祝)		ストリートバイク&ミニバイク	
	19(日)	ファイナルサウンドフェスティバル	SUGOカートレース第5戦	
	26(日)		JMRC南東北ジムカーナ第2戦	全日本モトクロス選手権日本GP
11月	2(日)	SUGOロードレース選手権第5戦		
	9(日)	ビクトリーカップ4輪レース(4輪)	SUGOカートレース第6戦	
	16(日)	村田SUGOマラソン		
	23(日)		FK-9カート耐久レース	
12月	7(日)	ウィンター耐久カートレース	YAMAHAチャレンジエンデューロ	

※上記レースの開催日程は暫定のもので、変更または中止となる可能性もありますので、ご注意ください。

最新情報はSUGOホームページでチェック!!
<http://www.sportsland-sugo.jp>
 E-mail msone@sportsland-sugo.jp



〒989-1394 宮城県柴田郡村田町菅生6-1
 スポーツランドSUGO モータースポーツ課
 TEL 0224 (83) 3127 FAX 0224 (83) 3697

CYCLE SOUNDS

ROAD SPORT

サイクルサウンズ

ENJOYMENT

月刊サイクルサウンズ
毎月24日発売

発行 株式会社ジック・CS ROOM

〒150-0002 渋谷区渋谷1-3-18 ビラモデルナ

tel: 03 (3499) 0474 fax: 03 (3499) 0589

<http://www.cyclesounds.co.jp/>

e-mail: editor@cyclesounds.co.jp

TSUKUBA CIRCUIT



2003 TSUKUBA CIRCUIT ROADRACE CALENDAR

◆ TSUKUBA ROADRACE CHAMPIONSHIP SERIES

開催日	大会名
3月15日(土) 16日(日)	筑波ロードレース選手権シリーズ第1戦 東日本チャレンジカップ選手権シリーズ第1戦
4月13日(日)	筑波ロードレース選手権シリーズ第2戦
6月1日(日)	筑波ロードレース選手権シリーズ第3戦
7月6日(日)	筑波ロードレース選手権シリーズ第4戦
9月14日(日)	筑波ロードレース選手権シリーズ第5戦
10月25日(土) 26日(日)	筑波ロードレース選手権シリーズ第6戦 東日本チャレンジカップ選手権シリーズ第8戦

◆ MFJ ALL JAPAN ROADRACE CHAMPIONSHIP SERIES

開催日	大会名
5月10日(土) 11日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第3戦

◆ TSUKUBA SUPER 3HOURS ENDURANCE ROADRACE

開催日	大会名
11月8日(土) 9日(日)	筑波スーパー3時間耐久ロードレース

◆ TSUKUBA TOURIST TROPHY

開催日	大会名
2月23日(日)	筑波ツーリスト・トロフィー in FEBRUARY ~RIDERS & MOTORCYCLE ENJOY FESTIVAL~
6月22日(日)	筑波ツーリスト・トロフィー in JUNE ~RIDERS & MOTORCYCLE ENJOY FESTIVAL~
11月22日(土) 23日(日)	筑波ツーリスト・トロフィー in NOVEMBER ~RIDERS & MOTORCYCLE ENJOY FESTIVAL~

◆ ALL JAPAN STREET BIKE GAMES

開催日	大会名
12月7日(日)	ALL JAPAN STREET BIKE GAMES in TSUKUBA

申し訳ございません！
開催クラスは只今調整中です。
詳細が決まり次第、ホームページ等で告知
致しますのでもうしばらくお待ち下さい。



筑波サーキットライセンスのご案内

★ファミリー限定ライセンス

サーキット走行を気軽に、あるいは趣味として楽しみたい方などからスポーツ走行へのステップとして、入門者を対象としています。ナンバー付きの登録車両に限りです。

★新規ライセンス

スポーツ走行を行います。レース参戦を目的とした方、改造仕様車両での走行を希望する方が対象です。

★講習会スケジュール

1月12日(日)・25日(土)	7月5日(土)・26日(土)
2月8日(土)・22日(土)	8月23日(土)
3月8日(土)・22日(土)	9月6日(土)・23日(日)
4月5日(土)・26日(土)	10月4日(土)・18日(土)
5月4日(日)・25日(日)	11月1日(土)・30日(土)
6月7日(土)・21日(土)	12月14日(日)・21日(日)

※当日13:00~14:00にサーキットにて受付、予約の必要はございません。
※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。

★当日に用意して頂くもの

- ライセンス取得料金
ファミリー限定ライセンス ¥21,000
筑波ライセンス ¥36,000
(MFJフレッシュマンライセンス取得希望の場合、各々+¥5,000)
- 身分証明書 ●印鑑 ●筆記用具
- 顔写真3枚 ●吸排気系・ノーマルの車両
- 装備(ヘルメット・レーシングスーツ・グローブ・ブーツ)
- 未成年の方は親権者の承諾書・印鑑証明書



お問い合わせ・お申し込み先

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 茨城県結城郡千代田村岡字西原
TEL: 0296-44-3146
FAX: 0296-43-2952

JASC

TSUKUBA CIRCUIT



MAGAZINE FOR ROAD RACING



グランプリから
サンデーレースまで
ライディングスポーツは
ロードレースファンを
応援します



RIDING  **SPORT** 月刊ライディングスポーツ
毎月24日発売/定価650円

NEWS PUBLISHING CO., INC.
株式会社 ニュース出版

〒141-8662 東京都品川区上大崎1-1-17 LSビル4F
TEL:03-6408-4111 FAX:03-6408-4101
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)

2003年 ツインリンクもてぎで

モーターサイクルイベント を楽しもう!

2003年もツインリンクもてぎでは参加型イベント“もて耐”からMoto GP世界選手権、トライアル世界選手権などの幅広いモーターサイクルイベントが盛り沢山!ぜひツインリンクもてぎでモーターサイクルイベントをお楽しみください。

2003年ツインリンクもてぎ モーターサイクルイベント開催スケジュール

5/31(土)・6/1(日)



2003
トライアル世界選手権シリーズ 第4戦
ウイダー日本グランプリ

7/19(土)・7/20(日)



2003年 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

8/29(金)~8/31(日)



“もて耐”
サマー・エンデュランス・カーニバル 2003
もてぎオープン 7時間耐久ロードレース

10/3(金)~10/5(日)



2003 MotoGP
世界選手権シリーズ 第13戦
Pacific Grand Prix of MOTEGI



モーターサイクルイベントにバイクで登場された方のため、特典盛りだくさんのホスピタリティスペースをご提供します。各地のライダーたちが集まるこのホスピタリティスペースでは、様々な楽しみが待っていますので、是非一度お立ち寄りください。

HOT DOG SALON 5/31(土)・6/1(日)
8/30(土)・8/31(日)
10/3(金)~10/5(日)

HOT DOG SALON

HOT DOG 2003 7/20(日)・7/21(月)



チケットに関するお問い合わせ ● ツインリンクもてぎチケット&インフォメーション
0285-64-0080 / 03-3278-0777

スクール体験

ツインリンクもてぎでは、どなたでも気軽に参加いただけるモータースポーツ参加型プログラムをご用意しています。初めての方から、レースに挑戦してみたいという本格派の方まで、きっとご満足いただけるプログラムが見つかります。

1day GET MFJ ライセンス

(一般・会員) ¥15,500~

たった1日でMFJライセンスを取得でき、同時にツインリンクもてぎのサーキットライセンスも取れるという画期的なプログラム。

スキルアップミーティング

(会員) ¥11,000

会員のための走行会プログラム。腕を磨きたい、マシンセッティングが分からないという人は、是非このプログラムでスキルアップ!

丸山浩のサンデーレースやろっぜ! 二輪

(一般・会員) ¥11,000~

アドバイザー丸山浩氏がレース参加のためのノウハウを伝授。レースに出てみたいと考えているあなたにピッタリのプログラムです。

● スクールに関するお問い合わせ: 0285-64-0200



INDY WEEK 4/5(Sat)~4/13(Sun)

BRIDGESTONE INDY JAPAN 300mile

4/11~4/13 (Fri) (Sat) (Sun)



伝統のインディ、日本へ。歴史と伝統を誇るインディカーレース、アメリカから日本に初上陸。

いろいろ
楽しさ
いっぱい!

ツインリンクもてぎの
アミューズメント&ホテル



会員
募集中!

とにかくサーキットを走りたいあなたに!!

T.R.M.C.-SPORTS

ツインリンクもてぎクラブスポーツ

ツインリンクもてぎの国内レース(一般参加)の観戦無料
通常営業日の入場 駐車料金が無料
INDY JAPAN・Moto GP観戦券割引
ツインリンクもてぎ場内のレストラン、ショップでの
ご利用代金3%OFF(一般参加)
ホテルツインリンクの宿泊料10%OFF

お問い合わせ: 0285-64-0200 モータースポーツ課



http://www.twinring.jp

※イベント、スケジュールは変更になる場合がございます。

〒321-3597
栃木県芳賀郡茂木町植木 120-1
TEL:0285-64-0001(代)
FAX:0285-64-0009

〒104-0028
東京都中央区八重洲 2-6-20
ホンダ八重洲ビル
TEL:03-3278-0777
FAX:03-3278-0733



Honda Racing ワンショルダーバッグ
¥3,800



Honda Racing ウォーマージャケット
¥9,800



Honda Racing TシャツB
¥2,800



Honda Racing
トリオベン A/B 各 ¥4,000
バインダーボード ¥1,800 マグカップ ¥900



フライトクロノグラフ V
¥29,000

Honda official Wear & Goods



メカニカルレーシングウォッチ II
¥24,800



Honda Racing キャップ
¥2,400

デザイン、カラーリングに、素材へのこだわり、

Hondaスピリットが息つく。

約300アイテムのウェア&グッズ、

そのひとつひとつにこめた熱い思いを、

ぜひあなたにも体感してほしい。



Honda Racing
1.キーホルダー A ¥1,000
2.キーホルダー C ¥1,000



ASIMO めいぐるみ(大)
¥9,800



ASIMO ウィンドブレーカー
¥3,800



ASIMO TシャツB
¥1,800



ASIMO ネックストラップ
¥1,000

この他にも幅広い商品をラインアップしています。詳しくはカタログをご請求ください。※掲載商品の価格は、すべて希望小売価格で消費税は含まれておりません。

各商品のご注文とカタログ請求はお電話で承ります。受付時間:am9:00~pm6:00 土・日祝日休み

☎ 0120-846-366 インターネット [<http://www.honda.co.jp/HDC/>]

- FAXでは24時間受け付けています。詳しくはお問い合わせください。
- お支払いは代金引き替え、もしくは各種クレジットカードがご利用になります。
- お買い上げ金額の合計が2,000円以上から承ります。
- お買い上げ金額が5,000円未満の場合、送料として700円をご負担いただけます。
- 表示価格及び送料には、それぞれ消費税5%をご負担いただけます。
- 返品、交換は商品到着後1週間以内にご連絡ください。なお、お客様の都合による返品の場合、送料はお客様の負担となりますのでご了承ください。
- 商品はお申し込み後、約2週間でお届けします。また2点以上ご注文の際、まとめてお届けできない場合には、ご連絡させていただきます。
- 掲載の商品はすべて限定販売です。品切れの際はご了承ください。

株式会社ホンダダイレクトマーケティング 〒107-0061 東京都港区北青山1-2-3 青山ビルディング13F TEL.03-3423-3616

J-DMA

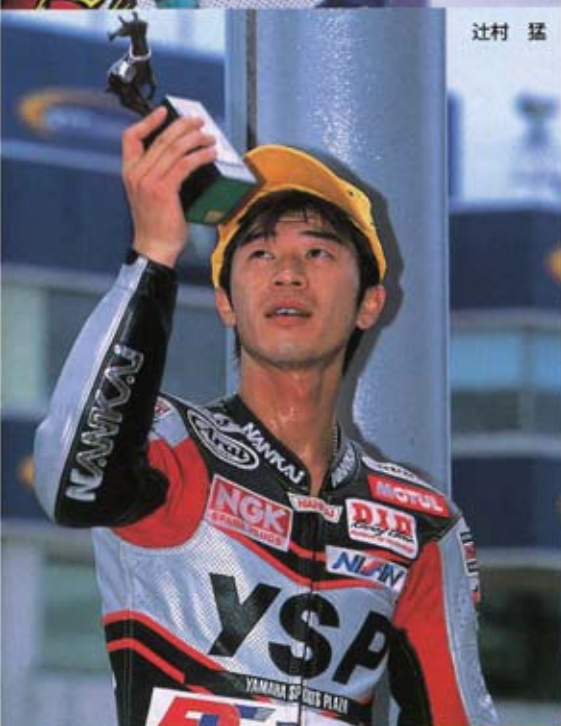
社団法人 日本通信販売協会会員

HDC

Honda Direct Marketing Corp.



梁明



辻村 猛



酒井大作

レースやるならホンモノ着よう!

ナンカイレザーーツ オーダーシステム

オートバイ用品専門店



NANKAI NR MFJ公認

国内外のトップライダー達から、絶大な信頼と絶賛を受けている、高性能レザーーツ「NRシリーズ」。厳選された素材と最先端技術を投入し、実戦でのノウハウが隔々まで活かされています。「NRシリーズ」の性能とデザインをそのまま受け継ぎ、お客様の個性を活かすレザーーツオーダーシステムをぜひ実感してください。

7種類から選べるオーダーシステム

[システムA]のマイナーチェンジから[システムG]のフルオーダーまで、あなたの様々なご希望に応える7種類の別誂システムをご用意しています。

システムA フルカラーチェンジ

既製品価格+
¥20,000

プラス20,000円の大膽イメージチェンジ。

既製品価格に¥20,000プラスするだけで、オリジナルカラーのレザーーツを作ることができます(既製サイズに限り)。NRシリーズ(NR-53・54・56・57・58・59・60・レプリカスーツ)なら全ての部分の色を変えられます(カラーサンプル全35色より選べます)。

システムB 指定箇所サイズ変更

既製品価格+
¥25,000

2ヶ所(袖・股下サイズ)が変更できる手軽なサイズオーダー。

既製品サイズより袖丈(肩→手首)、股下丈(股→足首)を±3cmまでの範囲で詰め延ばしが可能です。既製サイズでは「腕が少し短い」「脚が少し長い」等の声に応えたサイズ変更オーダーです(デザイン・カラーはNR既製デザインに限り)。

システムC 指定箇所サイズとカラー変更

既製品価格+
¥40,000

システムA+システムB イージーオーダー感覚。

フルカラーチェンジ[システムA]と指定箇所サイズ変更[システムB]を組み合わせたシステムです(デザインはNR既製デザインに限り)。

システムD イージーオーダー(変更箇所限定)

既製品価格+
¥50,000

5ヶ所(袖・股下・バスト・ウエスト・ヒップ)が変更できる。

既製品サイズよりバスト、ウエスト、ヒップの廻りと各部の丈を±4cmまでの範囲で詰め延ばしが可能です。もちろん袖丈(肩→手首)、股下丈(股→足首)の変更(±3cm)も合わせてできます。より自分の体型に近いサイズを実現できるシステムです(デザイン・カラーはNR既製デザインに限り)。

システムE イージーオーダーとカラー変更

既製品価格+
¥70,000

システムA+システムD フルオーダー感覚。

フルカラーチェンジ[システムA]と簡易サイズオーダー[システムD]を組み合わせたシステムです(デザインは既製デザインに限り)。

システムF 別誂NRスーツ

価格は別途
見積りします

サイズもカラーも自分だけのオリジナルNRスーツ。

カラーもサイズも全く最初からの別誂システムです。ナンカイ独自の仮縫いシステム®により、パーフェクトなフィッティングをお約束します。ただし、基本のデザインはNR既製デザイン(NR-53・54・56・57・59・60・レプリカスーツ)に限りです。

システムG フルオーダースーツ

価格は別途
見積りします

世界で唯一着!

お客様のお好みのデザインで、カラー・サイズをフルオーダーします。ナンカイ独自の仮縫いシステム®により、パーフェクトな仕上げをお約束します。価格は、デザインや仕様により異なりますので、お近くの南海部品、N.S.C.加盟店にてご相談ください。



柔軟性に優れた国内産の最高級牛革(カウハイドレザー)を厳選しています。革の厚さは約1.6~1.8ミリを使用。純レース用として特殊なナメシ加工を施し、引き裂き強度・耐摩耗性・衝撃吸収性に抜群の性能を発揮します。安全性・運動性・機能性・耐久性の高さにおいて、自信を持ってお勧めできるレーシングスーツです。

仮縫いシステム

[システムF]と[システムG]には、ナンカイ独自の仮縫いフィッティングを行っております。お客様の寸法にもとづいて、布地製(厚手)の仮縫いスーツを製作します。プロテクターを装着した仮縫いスーツを着ていただき、微妙なフィット感のチェックと寸法の微調整を行います。仮縫いスーツのデータを元に、レザーによる本縫いに入ります。絶妙なフィット感と仕上りの良さ、実感していただけたらと思います。

- 「ナンカイレザーーツオーダーシステム」は既製品を切り離し、縫製の改造ではなく、ご注文の寸法(袖・股下・バスト・ウエスト・ヒップ)を型紙から作りながら最初から製作します。既製品を切り離した格安価格の標準半手直しに比べ、仕上がりの実績と全体のシルエットのバランスが調整されて仕上がりします。
- 「仮縫い」を使用しますと、価格が表示価格よりアップする場合があります。
- 「ナンカイレザーーツオーダーシステム」は別産プロダクションの製造との組み合わせも可能です。また、表記の価格はあくまでも基本料金で、諸々の条件により異なる場合があります。納期はシステム・仕様・運送状況などにより異なります。お近くの南海部品、N.S.C.加盟店にてご相談ください。

NRレーシングスーツ既製品サイズ表(単位cm)

	袖丈	バスト	ウエスト	ヒップ	股下
M	55	100	86	102	75
L	56	104	90	106	77
LL	57	108	94	110	80
XL	58	112	98	114	82

※目安としての適合サイズです。体型によっては異なる場合があります。

FOR GOOD MOTORCYCLE LIFE

南海部品株式会社

大阪市北区曽根崎新地2-6-28 TEL.06-6344-1581(代)

ROAD RACE

ロードレース



ROAD RACE MOTORCYCLE TRIAL
SNOWMOBILE DRIFT RACE

CONTENTS

▼ 付則3 ロードレース競技規則

1. 適用の範囲	64
2. ロードレース	64
3. 競技会と開催クラス	64
4. 公式シグナル	65
5. 参加資格	66
6. 出場申し込み	66
7. 参加受理	66
8. セクケン・ナンバー	66
9. ライダーの装備	67
10. 出場受け付け	68
11. 出場車両の変更	68
12. 車両および装備の検査	68
13. プリーフィング	69
14. 公式予選	69
15. 決勝レース出場台数	70
16. スタート方法	70
17. スタートにおける反則	74
18. "ウェット"および"ドライ"レース	75
19. レース中の行為	75
20. 停車指示	77
21. レースの一時的停止	77
22. 赤旗中断されたレースの再スタート	78
23. リタイア(棄権)	78
24. レース終了	79
25. 優勝者、順位、完走者および得点	79
26. レース終了後の車両保管と再検査	79
27. レースおよび大会の延期・中止等	80
28. 抗議	80
29. 違反に対する罰則	80
30. 本規則の解釈	81
31. 本規則の施行	81

▼ 付則4 2003年全日本選手権大会特別規則

1. 公 示	82
2. 開催種目と競技会の日程	82
3. 参加定員	82
4. 追加のクラス	82
5. コースと最多出場台数	83
6. 大会審査委員会	83
7. 参加資格	83
8. 出場料および共済会掛金(保険料)	83
9. ビット要員	83

10. レース当日の練習走行	83
11. セクケンナンバー	83
12. 車両の変更	84
13. ビットロードのスピード制限	84
14. 公式予選	85
15. タイムキーピングシステム	85
16. スターティンググリッド	85
17. レース距離	85
18. 賞および得点	85
19. 主催者の権限	85
20. タイヤ規制	86
21. 本規則の施行	86
2003年全日本ロードレース選手権開催日程	86

▼ 付則5 2003年エリア選手権大会特別規則

1. 公 示	88
2. 開催種目	88
3. 追加のクラス	88
4. 選手権	88
5. コース	88
6. 大会審査委員会	88
7. 参加定員	89
8. 出場料および共済会掛金(保険料)	89
9. ビット要員	89
10. セクケンナンバー	89
11. 車両の変更	89
12. 公式予選	89
13. タイムキーピングシステム	89
14. スターティンググリッド	89
15. 賞および得点	90
16. 主催者の権限	90
17. 本規則の施行	90
付則6 ロードレース基本仕様	101
付則7 全日本・エリア選手権ロードレース技術仕様	111
付則8 全日本S-NK技術仕様	126
付則9 JSB1000技術仕様	132
付則10 ST600技術仕様	142
付則11 ST250-ST400技術仕様	153
付則12 SPクラスの仕様	162
付則13 耐久レースの追加仕様	167
付則14 国内GPクラスの仕様	169
付則15 ジュニアクラスの仕様	173
付則16 ミニバイクの仕様	176

※2003年からの規則変更点は太字で示されています。

付則 3

ロードレース競技規則

ROAD RACE

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付則により運営・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。

2-1 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

2-2 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人のライダーで行われる。

2-3 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				その他承認公認レース (特別昇格は可能)
		自動昇格		申請昇格		
国際ライセンス	全日本選手権	GP125	GP250	JSB1000(SBS-NK)↑	ST600	
国際ライセンス 国内ライセンス	エリア選手権	↑ GP125	↑ GP250	↑ JSB1000(SBS-NK)↑	ST600	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 SP400 ST600	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 SP400 ストックバイク ST600	SP125 ネイキッド その他シングル/ツインレース等
ジュニア						

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2003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。

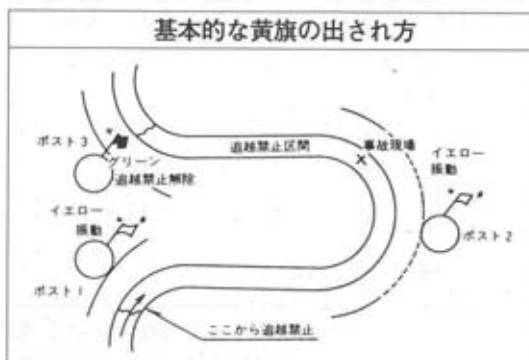
4 公式シグナル

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。

公式シグナルに従わなかった場合、当該大会審査委員会により罰則が課される。

- 4-1 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。
- 4-1-1 寸法 80cm×100cm
- 4-1-2 情報を伝える旗及びライト
- 4-1-2-1 国旗またはグリーンライト：レーススタート
- 4-1-2-2 緑旗及びグリーンライト：コースクリア。黄旗の解除。フリー走行及び予選の1周目ウォーミングアップ及びサイティングラップにて提示される。
- 4-1-2-3 赤ストライプ付黄旗：コース表面が滑りやすい。
- 4-1-2-4 青旗：後方よりベースの速い車両が接近し、まもなく追い越される場合に静止状態で提示され、追い越される寸前では振動によって提示される。
- 4-1-2-5 チェッカー旗：フィニッシュライン通過ライダーはレース終了。
- 4-1-2-6 青旗とチェッカー旗：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を意味するが、トップライダー直前のライダーは、もう一周しなければならない事を伝える。
- 4-1-3 情報及び指示を伝える旗及びライト
- 4-1-3-1 黄旗及びイエローライト：危険を予告。コースが危険状態の場合、黄旗振動またはイエローライト点滅により示される。減速し、停止準備。緑旗が提示される地点まで追い越し禁止。
- 4-1-3-2 赤旗及びレッドライト：競技中断。全てのライダーは、最大限の注意を払ってそれぞれのピットに戻る。
- 4-1-3-3 白旗：救急車両等介入車両がコース上にある。追い越しは禁止されるが、介入車両の追い越しは認められる。介入車両を追い越した後の追い越し禁止は解除される。
- 4-1-3-4 黒旗：この旗は車両ナンバーとともに提示され、当該ライダーに指示を与えるためのものである。
- 4-1-3-4-1 装備及び車両にトラブルがある場合に提示され、当該車両は直ちにピットに戻りオフィシャルの指示を受けなければならない。

基本的な黄旗の出され方



ロードレース競技規則

- 4-1-3-4-2 車両ナンバーにPの文字がつく場合は、ストップ・アンド・ゴー・ペナルティーの場合に提示されるものとし、当該ライダーは速やかにピットインし、オフィシャルの指示された場所に指示された時間停車する。
- 4-1-3-5 オレンジボール旗と白ナンバーを付したブラックボード：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ため、速やかにコース上から退去し、安全な場所に停止する。
- 4-2 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。
- 4-2-1 黄色燈の点滅 黄旗と同意味。
- 4-2-2 緑色燈 緑旗と同意味。
- 4-2-3 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

- 5-1 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、2003年度版 MFJ 国内競技規則・第3章 [⑫競技参加者] (35頁) に合致していなければならない。

6 出場申し込み

- 6-1 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。
- 6-2 出場申し込み手続き
- 6-2-1 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。
- 6-2-2 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。
- 6-2-3 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。
- 6-2-4 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

- 7-1 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。
- 7-2 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。
- 7-3 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

- 8-1 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。
- 8-2 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

ればならない。

- 8-3 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。また、車検通過後であっても、計時、ポストマーシャル等オフィシャルによって判読しづらいと判断された場合、修正しなければならない。

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。

9-1 ヘルメット

- 9-1-1 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。
- 9-1-2 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。
- 9-1-3 競技会の車両検査受付時に、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。
- 9-1-4 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。
- 9-1-5 レスキュー活動の迅速化のため、ヘルメットに当該レースでのゼッケンナンバーを貼付することが推奨される。
- 〈MFJ公認ヘルメット認証マーク〉



9-2 ライダーの服装

9-2-1 レーシングスーツ

- 9-2-1-1 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。
- 9-2-1-2 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。
- 9-2-1-3 競技会の車両検査受付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。
- 9-2-1-4 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。
- 9-2-1-5 ライダースーツ胸部内側に氏名を明記しなければならない。血液型も併せて明記することが推奨される。

〈MFJ公認レーシングスーツ認証マーク〉



9-2-2 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。

- 9-2-3 競技中のライダーは、レーシングスーツに裏地がついていない場合、アンダーウェアを

着用しなければならない。

10 出場受付

- 10-1 出場受付の時間および場所は、公式通知に示される。
- 10-2 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。
- 10-3 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

- 11-1 車両の変更は国内競技規則・第3章〔②ライダーおよび車両の変更〕(38頁)による。
- 11-2 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 車両の検査

- 12-1 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。
- 12-2 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。
- 12-3 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。
- 12-4 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。(複数のライダーによる耐久を除く)
- 12-5 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。
- 12-6 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)。
- 12-7 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。また、一度車検に合格した車両であってもレース後の再車検や次大会の車検に合格することを保証することではない。
- 12-8 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。
- 12-9 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。
- 12-10 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。
- 12-11 ガソリン
- 12-11-1 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。
- 12-11-2 使用するガソリンおよびオイルは 付則 6 ロードレース基本仕様 (101頁参照) に合致していなければならない。
- 12-11-3 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。
- 12-11-4 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

14-1 公式予選

14-1-1 公式予選は、原則として各クラス別に行われる。

14-1-2 公式予選の日程および時間は、特別規則に示される。

14-1-3 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。

14-2 公式予選の内容

14-2-1 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。

14-2-2 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。公式予選が何らかの理由により中断された場合、残り時間分の予選を再開するが、必要に応じて大会審査委員会が再予選時間を決定することが出来る。

14-2-3 公式予選では、ラップタイムが測定されている。（小数点3桁以下は切り捨てとなる）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110%以内（JSB1000(SB/S-NK含む)クラスは上位3名の、平均タイムの110%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。予選基準タイムを満たさない選手についても、過去の実績を考慮した上で、審査委員会の判断で出場を認める場合がある。

14-2-4 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。

14-2-5 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。

14-2-6 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。

14-2-7 複数の組にわかれて行われる予選の順位決定方法

14-2-7-1 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。

14-2-7-2 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。

14-2-7-3 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。

14-2-7-4 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(70頁 (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

- 14-2-8 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。この決定に対する抗議は、認められない。
- 14-2-9 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。
- 14-2-10 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）
- 14-2-10-1 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。
- 14-2-10-2 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。
- 14-2-10-3 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。
- 14-2-10-4 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

- 16-1 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。
- 16-2 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。
- 16-2-1 押しがけスタート
- 16-2-2 クラッチスタート
- 16-2-3 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。（73頁参照）
- 16-3 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。
- 16-4 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。
- 16-4-1 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。
- 16-4-2 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。

16-4-3 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。

16-4-4 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。

16-4-5 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。

16-4-6 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つけてゆき、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。

16-4-7 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）

16-4-8 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。

16-4-9 ウォームアップラップ開始

- 16-4-9-1 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。
- 16-4-9-2 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。
- 16-4-9-3 セーフティーカーがその後ろに続く。
- 16-4-9-4 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。
- 16-4-9-5 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。
- 16-4-9-6 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。
- 16-4-9-7 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。
- 16-4-9-8 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、次の方法によりスタートしなければならない。
- 16-4-9-8-1 ピットインし、ピットスタートする。
- 16-4-9-8-2 セーフティーカーの後方よりオフィシャルの指示によりスタートする。
- 16-4-9-9 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。
- 16-4-9-10 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。
- 16-4-9-11 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。
- 16-4-9-12 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。
- 16-4-9-13 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。
- 16-4-10 スタート
- 16-4-10-1 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、レースがスタートされるが、全日本選手権においては、レッドライトが消灯された時点でスタートとなる。(主催者により全日本と同様のスタートとする場合、各特別規則に明記される)
- 16-4-10-2 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。
- 16-4-10-3 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て行かなければならない。
- 16-4-10-4 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。

- 16-4-10-5 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。
- 16-4-10-6 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。(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する前にマシンを交換し、ピットから離れていなければならない。)
- 16-4-11 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nstopp」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。
- 16-4-11-1 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。
- 16-4-11-2 スタートディレイドの原因となったライダーにはペナルティーが課せられる場合がある。
- 16-5 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。)
- 16-5-1 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。
- 16-5-2 レースのスタート
- 16-5-2-1 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。
- 16-5-2-2 30秒前：ボード表示
- 16-5-2-3 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
- 16-5-2-4 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。
- 16-5-2-5 エンジンは、マシンの機械式デバイスを用いて当該ライダーひとりによって始動される。
- 16-5-2-6 外部からの援助は一切禁止される。
- 16-5-3 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agger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。
- 16-5-3-1 Staggerドスタート
- 16-5-3-1-1 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
- 16-5-3-1-2 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。
- 16-5-3-1-3 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。
- 16-5-3-1-4 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。

16-5-3-2 オープニングラップはセーフティカーが追尾する。

16-5-4 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。

16-5-5 ディレイドスタート

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。

16-5-6 スタート手順違反へのペナルティ

上記16-5-1から16-5-4に関するいかなる違反も、当該ライダーにはストップ&ゴーペナルティが科せられる。但し、その軽重により、32（42頁参照）の罰則が適用される場合がある。

17 スタートにおける反則

17-1 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。

17-2 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（一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場合は、審査委員会の同意を得た上で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。

17-2-1 競技結果への30秒の加算。

17-2-2 ストップ&ゴーペナルティ

17-2-2-1 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）

17-2-2-2 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。

17-2-2-3 掲示されてから3周以内にピットインせず、ペナルティを実行しない場合、当該ライダーは失格となる。

17-2-2-4 同時に複数の違反が発生した場合、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。

17-2-2-5 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周末満で赤旗中断され、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。

※ジャンプスタート以外の反則に対してストップ&ゴーペナルティが適用される場合は上記手順が用いられる。

17-3 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分加算もしくは失格のペナルティが科せられる。

17-4 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

- 18-1 耐久を除く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。
- 18-2 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ことと競技監督が判断した場合に中断される。
- 18-3 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。
- 18-4 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

- 19-1 走行中の遵守事項は、国内競技規則・第3章〔⑬競技参加者の遵守事項〕(35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。
- 19-1-1 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。
- 19-1-2 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。
- 19-1-2-1 当該ライダーが有利となるショートカットが発生した場合：
予選中：当該ラップタイムの抹消
決勝中：STOP & GOペナルティー
- 19-1-3 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。
- 19-1-4 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。
- 19-1-5 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。
- 19-1-6 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。
- 19-1-7 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。
- 19-1-8 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。
- 19-2 **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。
予選中のピットボックス内での作業はリタイヤ扱にならないが、レース中のピットボックス内での作業は当該レースからリタイヤしたものと判断される。
 ※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。
- 19-2-1 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。
- 19-2-2 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。
- 19-2-3 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。
- 19-2-4 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。
- 19-3 **ピットアウト**
- 19-3-1 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。
- 19-3-2 ピットロードからコースに復帰するライダーは、正規のピ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、ピット設置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。
- 19-3-3 ピ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。
- 19-4 **ピット作業**
- 19-4-1 レース中、車両の修理、調整、部品交換は、ピ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。
- 19-4-2 ピ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。
- 19-5 **ピット作業員**
- 19-5-1 大会の格式によって登録できるピットクルーの人数が大会特別規則に示される。
- 19-5-2 レース中にピ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。（全日本選手権は付則4全日本選手権特別規則〔⑨ピット要員〕参照）（89頁）
- 19-5-3 ライダーに対するピットクルー（メカニック、ピットサインマンおよびヘルパー）の合図は、大会競技役員の使用する合図旗にまぎらわしいものであってはならない。また主催者により定められたピット区域またはピットサインエリアのみで合図を送ることができる。

- 19-5-4 ピット作業を行う者は、ピットクルーライセンス所持者で、大会への参加申請がなされた者でなければならない。大会当日のピ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）。
- 19-5-5 ピットクルーは競技期間中を通じて、すべて大会競技役員の指示に従わなければならない。
- 19-5-6 ピットクルーが諸規則に違反した場合の責任は、そのピットクルーが担当するライダーに帰属するものとし、当該ライダーに罰則が科せられる。

20 停車指示

- 20-1 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、ピットインを命じるか、レースから除外することができる。
- 20-2 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、21-1赤旗を掲示する。21-2ペ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。

- 21-1 赤旗を掲示する場合
- 21-1-1 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、ピ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。
- 21-1-2 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、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）
- 21-1-3 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。
- 21-1-4 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。

- 21-2 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、ペ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。）ペースカーを導入する場合、各大会の特別規則または公式通知によって示される。

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。

- 22-1 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。
- 22-1-1 全ライダーがスタートできる。
 - 22-1-2 マシンの修理・給油ができる。
 - 22-1-3 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。
 - 22-1-4 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。
 - 22-1-5 周回数は原則的にもとのレースと同じとする。
 - 22-1-6 グリッドポジションは本来のレースと同じとする。
 - 22-1-7 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。
 - 22-1-8 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。
- 22-2 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。
- 22-2-1 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。
 - 22-2-2 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。
 - 22-2-3 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。
 - 22-2-4 マシンは修理・給油ができる。（耐久を除く）
 - 22-2-5 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。
 - 22-2-6 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）
 - 22-2-7 グリッドポジションは第1レースの結果に基づく。
 - 22-2-8 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）

- 23-1 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〔23競技〕（38頁）による。
- 23-2 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。
- 23-3 ピット以外の地域でリタイヤする場合、ライダーは車両をレース（または予選）終了まで競技役員の管理下におかなければならない。ただし、競技役員から車両移動を指示された場合は、これに従わなければならない。

24 レース終了

- 24-1 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。
チェッカーフラッグは、ライダーに分かりやすく目線の高さで提示される。
※原則的にコース1周の距離1kmにつき約1分とする。
- 24-2 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の意味する。
- 24-3 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）

- 25-1 優勝者
- 25-1-1 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。
- 25-1-2 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。
- 25-1-3 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。
- 25-2 順位の優先順位
優先順位：
- 25-2-1 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。
- 25-2-2 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。
- 25-2-3 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。
- 25-3 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。
- 25-4 得点
得点は、国内競技規則・第3章〔㉔公式得点〕（39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

- 26-1 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指示に従って車両保管区域へ入らなければならない。
- 26-2 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、規定を超える改造などについて再検査を行うことがある。
- 26-3 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。

- 26-4 燃料検査
燃料検査の手順
- 26-4-1 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。
- 26-4-2 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。
- 26-4-3 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。
- 26-4-4 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。
- 26-4-5 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。
- 26-4-5-1 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。
- 26-4-5-2 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。
- 26-4-5-3 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。
- 26-4-5-4 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。
- 26-4-6 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。
- 26-4-7 分析の費用負担は下記の通り
- 26-4-7-1 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。
- 26-4-7-2 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。
- 26-4-7-3 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。
- 26-4-8 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。
- 26-5 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

- 27-1 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。
- 27-2 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

- 28-1 抗議は、国内競技規則・第3章〔㉔抗議〕(41頁)による。
- 28-2 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。
- 28-3 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

- 29-1 競技規則による違反行為に対する罰則は、国内競技規則・第3章〔㉔違反行為に対する罰則〕(42頁)による。罰則は文書で該当者に通知される。

- 29-2 上記罰則に加え、ライダーまたはエントラントによる競技役員並びに大会関係者に対する暴力的な言動及び行動に対して、その軽重により以下のペナルティーが課せられる。
- 29-2-1 罰金：10,000円以上50,000円以下
- 29-2-2 失格

30 本規則の解釈

規則および競技に関する疑義は、事務局あてに質問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、2003年1月1日より施行する。



モータースポーツフィールド
TOKACHI
2003

**2003十勝ロードレース&
十勝ミニバイクレース
暫定スケジュール**

●第1戦:5月27日 ●第2戦:7月6日
●第3戦:8月10日 ●第4戦:9月14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MJFライセンスが必要です。
●年2～3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。

十勝で
楽しむ。



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

付則 4

全日本ロードレース選手権大会
特別規則 ROAD RACE**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

- 2-1 開催種目は下記とする。
 ST600
 GP125
 GP250
 JSB1000 (スーパーバイク・S-NK混走)
 ※予告事項：スーパーバイク (4気筒750cc・2気筒1000cc) の混走は、2003年にて終了する。S-NKの混走期限は2003年に発表される。
- 2-2 レースウィークの日程
- 2-2-1 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：練習走行
 土曜日：公式予選 全クラス 最低20分以上×2回
 日曜日：午前 ウォーミングアップラン 各クラス10分
 9：00～ 決勝レース
- 2-2-2 競技会の日程は巻末 (87頁参照) に示す。

3 参加定員

- 3-1 全クラス最大予選組2組までのフリーエントリーとする。
 3-2 最大予選組を超えるエントリーのある場合、主催者が決定する。

4 追加のクラス

併催種目の設定に際しては、バ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

- 5-1 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。
 5-2 各施設ごとの同時出走最多台数は以下のとおり。

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
オートポリス	40	48

6 大会審査委員会

- 6-1 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。
 6-2 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。
 6-3 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、オブザーバーとして同席させることができる。

7 参加資格

2003年度ロードレース国際ライセンス所持者

8 出場料およびMFJ共済会掛金（保険料）

出場料：1クラス	16,000円
MFJ共済会掛金（保険料）	1人 3,000円
	合計：19,000円

9 ピット要員

- 9-1 1ライダーに対して6名のピットクルーが認められる（同チームの2人目以降は制限あり）。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。
 9-2 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

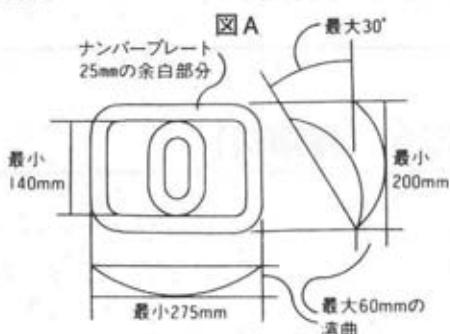
- 10-1 レース当日の朝、各クラスごとに最低10分間の練習走行が行われる。
 10-2 天候等やむを得ない理由で短縮または中止される場合がある。

11 ゼッケンナンバー

- 11-1 前年度全日本選手権の有得点者で、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。
 11-2 その他のライダーには大会ごとにゼッケンナンバーが指定される。
 11-3 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。

2003年全日本ロードレース選手権大会特別規則

- 11-4 全日本選手権ゼッケン（ナンバープレート）規定
- 11-4-1 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。
- 11-4-2 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いなくてはならない。
- 11-4-3 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は赤地に白文字（JSBは青地に白文字）とする。
- 11-4-4 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
- 11-4-5 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。
- 11-4-6 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以上あつてはならない。
- 11-4-7 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。
- 11-4-8 ナンバーの明瞭度に関して議論が持ち上がった場合、当該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。
- 11-4-9 付則3. ロードレース競技細則 第8項を参照すること。



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

- 12-1 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。
- 12-2 公式車検終了後選手間でのマシンの交換はできない。
- 12-3 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。

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 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。

15 スタートインググリッド

スタートインググリッドの数、配置は各大会の特別規則に示される。

16 レース距離

- 16-1 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 |
| JSB1000 | 60km～250km |
- 16-2 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。

17 賞および得点

- 17-1 賞の詳細については公式通知に示される。
- 17-2 得点は国内競技規則・第3章〔㉔公式得点〕(39頁)に従い出走台数に応じて与えられる。※1位20Pのポイントシステムとする。
- 17-3 ST600クラス全7戦中5戦の有効ポイント制とする。
- 17-4 JSB1000クラスのランキングは以下のとおりとする。
- 17-4-1 JSB1000ランキング
- 17-4-2 スーパーバイク、S-NKを含んだJSB1000クラス総合ランキング
- 17-5 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。(但し順位の繰上げは行わない)
- 17-6 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(49頁)に示される。
- 17-7 チームランキングポイントは、年間登録チームのみが対象とされ、そのチームが起用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。
- 17-8 2003年度文部科学大臣杯は、JSB1000年間チャンピオン(スーパーバイク、S-NK除く)に授与する。

18 主催者の権限

- 18-1 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。
- 18-2 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。
- 18-3 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。
- 18-4 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。
- 18-5 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。

19 ペナルティーの通告

ペナルティーを通告する場合において必要に応じてライダーとともにチーム代表者の同席が義務付けられることがある。チーム代表者の同席義務は、召集時に明確にチームに伝えられる。その場合、チーム代表者も同席しなければならない。

20 タイヤ規制

ST600、JSB1000クラスにおける使用タイヤには、以下の規制があるため、それぞれの技術仕様には注意すること。

- 20-1 ST600
タイヤはMFJが指定したタイヤのみ使用することができる。(ST600の仕様7-3-6-2参照)
- 20-2 JSB1000
タイヤの使用本数が3セットに規制される。(JSB1000技術仕様7-8-3参照)

21 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2003年1月1日より適用する。

R²-1 2003年MFJ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/会場	出場申込先	出場申込期間
3月22日(土) 3月23日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第1戦 鈴鹿2 & 4 レース ※JSB1000のみ 会場:鈴鹿サーキット ☎0593-78-1111	(株)鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎0593-78-3405	2月11日(火) 2月20日(木)
4月26日(土) 4月27日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第2戦 SUGO大会 ※ST600のみ 会場:スポーツランドSUGO ☎0224-83-3127	SUGOスポーツクラブRR係 〒989-1394 ☎0224-83-3127	3月18日(火) 3月27日(木)
5月10日(土) 5月11日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第3戦 筑波大会 会場:筑波サーキット ☎0296-44-3146	(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 新富一丁目ビル6F ☎03-3555-6051	4月1日(火) 4月10日(木)
5月24日(土) 5月25日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第4戦 鈴鹿200km 会場:鈴鹿サーキット ☎0593-78-1111	(株)鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎0593-78-3405	4月15日(火) 4月24日(木)
7月19日(土) 7月20日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第5戦 もてぎ大会 会場:ツインリンクもてぎ ☎0285-64-0001	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	6月10日(火) 6月19日(木)
8月23日(土) 8月24日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第6戦 オートボリス大会 会場:オートボリスサーキット ☎0973-55-1111	オートボリスサーキット 〒877-0132 大分県日田郡上津江村大字上野田 1110-12 ☎0973-55-1111	7月15日(火) 7月24日(木)
9月13日(土) 9月14日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第7戦 SUGO大会 会場:スポーツランドSUGO ☎0224-83-3127	SUGOスポーツクラブRR係 〒989-1394 ☎0224-83-3127	8月5日(火) 8月14日(木)
10月18日(土) 10月19日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第8戦 TI大会 会場:TIサーキット英田 ☎08687-4-3311	TIサーキット(株)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9日(火) 9月18日(木)

※開催クラスは第1戦はJSB1000 (SB/S-NK)、第2戦はST600、それ以外はJSB1000 (SB/S-NK)、GP250、GP125、ST600クラス
 ※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

2003年ロードレース主要競技会カレンダー

日程	大会名/会場	開催クラス	出場申込先
4月4日(金) 4月6日(日)	FIMロードレース世界選手権シリーズ第1戦 Moto Grand Prix of JAPAN 会場:鈴鹿サーキット ☎0593-78-1111	MotoGP GP250 GP125	(株)鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎0593-78-3405
4月25日(金) 4月27日(日)	FIMスーパーバイク世界選手権第3戦 SUGOスーパーバイク日本大会 会場:スポーツランドSUGO ☎0224-83-3111	SB SuperSport	SUGOスポーツクラブRR係 〒989-1394 ☎0224-83-3127
8月1日(金) 8月3日(日)	FIM世界耐久選手権シリーズ第6戦 鈴鹿8時間耐久ロードレース 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
8月31日(日)	2003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 会場:ツインリンクもてぎ ☎0285-64-0001	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大字松山120-1 ☎0285-64-0200
10月3日(金) 10月5日(日)	FIMロードレース世界選手権シリーズ第13戦 Pacific GP 会場:ツインリンクもてぎ ☎0285-64-0001	MotoGP 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大字松山120-1 ☎0285-64-0200

※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。

付則 5

エリア選手権大会 特別規則
ROAD RACE**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

- 2-1 参加資格：国際・国内
2-2 クラス：ST600・GP125・GP250・JSB1000（SB/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

2003年エリア選手権は下記3地域で開催される。

- ・東日本チャレンジカップ（SUGO・筑波・もてぎ・富士）
- ・ウエストエリア選手権（鈴鹿・TI）
- ・サウスエリア選手権（CP MINE・オートボリス）

※上記エリア区分については変更される場合がある。ライディング誌にて最終的に公示する。

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

- 6-1 大会審査委員長は主催者が任命する。
6-2 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

- 9-1 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。
- 9-2 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。

- 10-1 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 |
| JSB1000 | 青地に白文字 | | | |
- 10-2 国際ライセンスのプレートは全日本特別規則^㉑—4・83頁）・21頁のプレートカラーの規定とする。

11 車両の変更

- 11-1 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。
- 11-2 車検終了後の選手間でのマシンの交換は出来ない。
- 11-3 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。
- 11-4 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 スタートグリッド

スタートグリッドの数、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)

- 15-1 賞の詳細については公式通知に示される。
- 15-2 得点は国内競技規則第3章〔②公式得点〕(39頁)によって与えられる。
- 15-3 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。
- 15-4 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。
- 15-5 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子選出走台数から適用する。
- 15-6 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)。

16 主催者の権限

- 16-1 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。
- 16-2 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、競技出場の場合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。
- 16-3 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。
- 16-4 やむを得ない理由により、公式プログラムの印刷の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。
- 16-5 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2003年1月1日より適用される。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

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ないように心がけて下さい。

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ルスポーツ協会（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続々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いなければならない。
- 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に、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。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

毎月1日発売
定価570円

最強最速
ニューモデル情報誌



ビッグマシン

ビッグマシンに乗るライダーを
全面的にバックアップ

毎月6日発売
定価880円

BIG MACHINE

【ビッグマシン】



株式会社 内外出版社

本社：〒110-8578 東京都台東区台東4-19-9 山口ビル7 ☎ 03-3833-2568 (代)
大阪支社：〒532-0011 大阪府大阪市淀川区西中島4-6-24 ☎ 06-6303-2734 (代)

日本のへそに位置し、都心から近いサーキット

それが

セントラルサーキット です。

「誰でも気軽にサーキット走行が楽しめる」をコンセプトに

お客様のニーズに合ったレース展開をサポートするセントラルサーキット。

全長2804mのコースで繰り広げられる熱き戦いは、

本格的なレーサーから

まだレースを始めたばかりのビギナーまで、

幅広いユーザーにきつとご満足頂けるコースですよ。

■走行ライセンス入会のご案内

入会金：¥10,000/初年度のみ
年会費：¥17,000/年間
共済会費：¥12,000/年間
走行料：¥3,400/30分

■セントラルロードレース (4月13日・6月15日・11月30日)

開催クラス：GP125、ST600

■FMR in セントラル (4月13日・6月15日)

開催クラス：フォーミュラGP、スーパーフォーミュラSP、
フォーミュラSP、ターミネーター、ドリーム・レトロ

■耐久レース

8月23日 (夏祭り)：ミニバイク90分草レース耐久
11月30日 (秋祭り)：OPEN3時間耐久

2003 RaceSchedule (暫定)

1月	19日	新春カート耐久草レース (カート)	7月	20日	EURO・CUP (4輪)
	9日	EURO・CUP (4輪)		23日	夏祭り (ミニバイク90分・草レース耐久 (2輪))
3月	16日	ビッグチャレンジレース第1戦 (4輪) ダイナマイトカートレース第1戦 (カート)	8月		夏祭り (自転車 (ママチャリ)4時間耐久レース)
	6日	K-Carスペシャルミーティング (4輪)		24日	夏祭り (全日本鉄人自動車競争 (4輪))
4月	13日	近畿選手権セントラルロードレース第1戦 (2輪) FMR in セントラル第1戦 (2輪)		7日	EURO・CUP (4輪)
	20日	EURO・CUP (4輪)	9月	14日	ビッグチャレンジレース第4戦 (4輪) ダイナマイトカートレース第4戦 (カート)
	3日	ノスタルジックカーミーティング (4輪)	10月	26日	チャオイタリア (4輪)
5月	18日	ビッグチャレンジレース第2戦 (4輪) ダイナマイトカートレース第2戦 (カート)		2日	EURO・CUP (4輪)
	1日	EURO・CUP (4輪)		9日	K-Carスペシャルミーティング (4輪)
6月	15日	近畿選手権セントラルロードレース第2戦 (2輪) FMR in セントラル第2戦 (2輪)		16日	ビッグチャレンジレース第5戦 (4輪)
7月	6日	ビッグチャレンジレース第3戦 (4輪) ダイナマイトカートレース第3戦 (カート)	11月		ダイナマイトカートレース第5戦 (カート)
				23日	ノスタルジックカーミーティング (4輪)
				30日	秋祭り (近畿選手権セントラルロードレース第3戦 (2輪)) 秋祭り (OPEN3時間耐久レース (2輪))

MFJ 全国公認 サーキットリスト

MFJの公認サーキットは全国に
下記20サーキットがあります。

北海道：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：日本海開港サーキット

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：T1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道入

：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

▶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

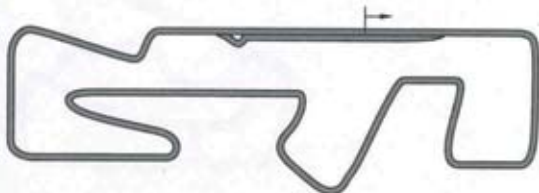
最大直線長/1,010m

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



▶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I.Cより約20km

▶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

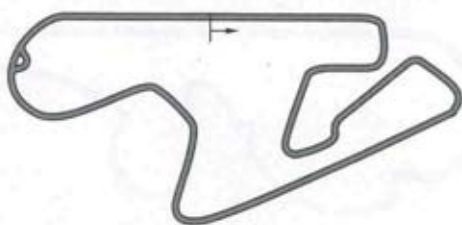
全長距離/3,737.5m

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I.C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I.Cより約10km



▶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

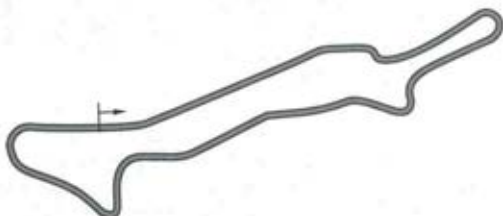
走行路幅/10~12m

交通/東北自動車道・二本松I.C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
ピット数/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
ピット数/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
ピット数/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

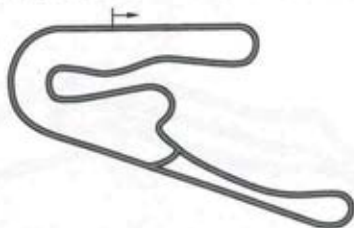
〒321-3533 栃木県芳賀郡茂木町松山120-1
☎0285 (64) 0001

全長距離/982.164m
最大直線長/142.280m
ピット数/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



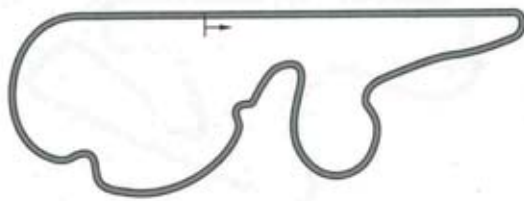
▶筑波サーキット

〒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
ピット数/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
ピット数/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 三重県鈴鹿市稲生町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
ピット数/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 三重県鈴鹿市稲生町7992
☎0593 (78) 1111
全長距離/1,264m
最大直線長/190m
ピット数/20個
走行路幅/10m
交通/東名阪自動車道・
鈴鹿I.Cより約13km



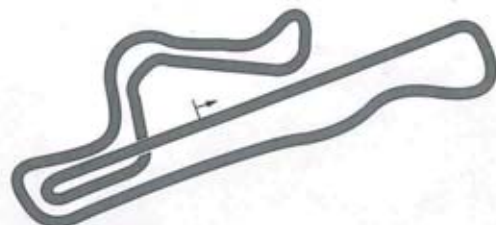
▶猪名川サーキット

〒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
ビット数/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
ビット数/30個
走行路幅/12~15m
交通/中国自動車道・電野社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
☎0868 (74) 3311
全長距離/3,703m
最大直線長/680m
ビット数/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



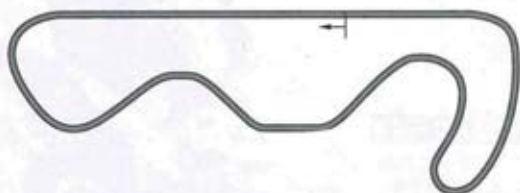
▶セントラルパークMINÉサーキット

〒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
ビット数/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



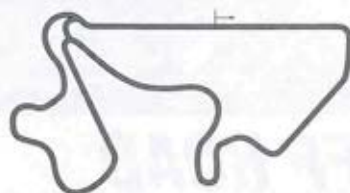
▶スポーツ&セーフティ ライディングフィールド・SPA直入

〒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
ビット数/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
ビット数/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11500
☎096 (293) 1370
全長距離/2,991m
最大直線長/700m
ビット数/30個
走行路幅/9~15m
交通/九州縦貫道路・熊本I.Cより約15km



《サーキットコース》

1周約3km。本格ロードレースコース。MFJ公認&承認レース等開催。

《ドリームコース》

1周約600m。ショートサーキット。ミニバイク、カート、各種イベント開催。

《バリエブルコース》

約12,000㎡。多目的コース。ジムカーナ、ライディングスクール等開催。



ON ROAD

九州オープン耐久レース
●7/6(日)

ライディングスポーツカップ

●春大会 3/2(日) ●夏大会 6/1(日)
●秋大会 9/7(日) ●冬大会 12/7(日)

ライディングスポーツカップ2002耐久ロードレース
●2/2(日)

HSR

Honda Safety & Riding
PLAZA Kyushu

<http://www.hsr.jp>



OFF ROAD

全日本モトクロス選手権シリーズ

●第8戦九州大会9/27(土)~28(日)

九州モトクロス選手権シリーズ

●第1戦 2/23(日) ●第7戦 9/14(日)

《エンデュロコース》

入門者も安心。レンタル車両もあり。キッズ、入門者向けレース等開催。

《モトクロスコース》

1周約1.5のテクニカルコース。全日本選手権、九州選手権等開催。



※イベントスケジュールは暫定のため、変更することがございます。



HSR九州 (ホンダ セーフティ&ライディング・プラザ九州)

交通教育センターレインポー<熊本>

〒869-1231 熊本県菊池郡大津町平川1500 TEL: 096-293-1370

付則 6

ロードレース基本仕様

ROAD RACE

以下に規定する基本仕様は、ロードレース競技を行う上で必要とされる基本規則であり、ロードレースの全ての車両及び競技会に適用される。カテゴリー別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリー別仕様が適用される。

1 カテゴリー

- 1-1 GPクラス
レース専用生産された車両
- 1-2 スポーツプロダクション
一般市販車をベースとして各種目別仕様に準じてレース用に改造された車両

2 排気量の算出方法

- 2-1 総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。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。
- 2-2 公式
総排気量 = $(D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times$ 気筒数
D=ボア C=ストローク 単位=cm 小数点以下4桁で切り捨て
- 2-3 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、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100mmのリミットまで行われる。
- 2-4 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。
- 2-5 全てのカテゴリーにおいて、スーパーチャージは禁止される。

3 一般的なアイテム

3-1 材質

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、およびホイール・スピンドル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。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

3-2 フレームの定義

- 3-2-1 フレームとは図（109頁、図）で示すとおり、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。
- 3-2-2 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みなし、ボルトオン（脱着可能）のものはフレームとみなさない。

3-3 リヤ・スプロケットガード

- 3-3-1 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。
- 3-3-2 そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。
- 3-3-3 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 3-3-4 スイングアームの補強とリヤスプロケットガードを兼ねることは認められない。
- 3-3-5 チェーンガードの板厚は最低2mmなければならない。

3-4 エキゾースト・パイプ

- 3-4-1 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。
- 3-4-2 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 $\pm 10^\circ$ ）
- 3-4-3 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。
- 3-4-4 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。
- 3-4-5 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。

3-5 ハンドルバー

- 3-5-1 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。
- 3-5-2 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。…… 109頁の図参照
- 3-5-3 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。
- 3-5-4 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。…… 109頁の図参照
- 3-5-5 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。
- 3-5-6 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）と燃料タンクの間に最低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。

- 3-5-7 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。
- 3-5-8 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

3-6 コントロールレバー

- 3-6-1 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。
- 3-6-2 コントロール・レバー（フット・レバーおよびハンド・レバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。
- 3-6-3 ブレーキ・レバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。

3-7 スロットルコントロール

スロットルコントロールは、手を離れた時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

3-8 フュエルポンプ

- 3-8-1 エレクトリックフュエル・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。
- 3-8-2 この機能が車両検査時に確認できるよう、エレクトリックフュエルポンプにはテスト機能がなくてはならない。

3-9 フットレスト

- 3-9-1 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。
- 3-9-2 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。
- 3-9-3 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）。

3-10 ブレーキ

- 3-10-1 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。
- 3-10-2 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、ロー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。但し、車両公認時においてローワーフォークブリッジより下にある場合は例外とする。

3-11 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 3-11-1 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。
- 3-11-2 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。また、109頁記載の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。
- 3-11-3 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。
- 3-11-4 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。
- 3-11-5 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。(109頁図参照)
- 3-11-6 フェアリングがある場合、マッドガードは必要とされない。フェアリングが無い場合にはマッドガードが必要とされる。
- 3-11-7 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。

3-12 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)

- 3-12-1 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。
- 3-12-2 フェアリ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フェアリングとはみなされない。
※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。
- 3-12-3 フェアリ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。
- 3-12-4 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。
- 3-12-5 エアフォイル、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。
- 3-12-6 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。
- 3-12-7 ウインドスクリーンの先端と、全てのフェアリ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。
- 3-12-8 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フェアリング(ウイ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。
- 3-12-9 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。

- 3-12-10 ハンドルバーの位置がどこにあっても、フェアリ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。
- 3-12-11 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。(109頁図参照)
- 3-12-12 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。
- 3-12-13 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。

- 3-12-14 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フェアリング下部(オイル受け)で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。



- 3-12-15 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。
- 3-12-16 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。

3-13 モーターサイクルの傾斜角

- 3-13-1 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。(109頁図参照)
- 3-13-2 ST及びSPクラスについては推奨とする。

3-14 ホイール、リム、およびタイヤ

- 3-14-1 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。
- 3-14-2 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。
- 3-14-3 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
JSB1000	6.25インチ

3-15 ナンバープレート

- 3-15-1 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。
- 3-15-2 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。
- 3-15-3 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。
- 3-15-4 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。
- 3-15-5 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。
- 3-15-6 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。
- 3-15-7 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。
- 3-15-8 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 |
- 3-15-9 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。
- 3-15-10 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。
- 3-15-11 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 | GP250 | 緑地に白文字 |
| SP | 黒地に黄文字 | ストックバイク (ST600含む) | 白地に黒文字 |
| | | スーパーバイク | 白地に黒文字 |
| JSB1000 | 青地に白文字 | S-NK | 白地に赤文字 |
| 耐久 | 黒地に白文字 (白文字は反射素材のもの) | | |

3-16 フュエルタンク及びオイルタンク

- 3-16-1 フュエルタンクの最大容量は下記の通りとする。

GPクラス	32ℓ
耐久レース	24ℓ
スーパーバイク	24ℓ
JSB1000	24ℓ

- 3-16-2 その他スポーツプロダクションはカテゴリーごとに設定する。
- 3-16-3 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。
- 3-16-4 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。
- 3-16-5 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。
- 3-16-6 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。

- 3-16-7 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。
- 3-16-8 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。(109頁図参照)
- 3-16-9 オイル・ドレーンプラグおよび供給パイプ
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。
オイルキャビティ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なければならない。
- 3-16-10 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。
- 3-16-11 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。

3-17 燃料、燃料／オイルの混合液

- 3-17-1 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)
- 3-17-2 競技に使用できるガソリン
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いなくてはならない。
- 3-17-2-1 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)
- 3-17-2-2 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。
- 3-17-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売され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。
- 3-17-2-4 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。

ロードレース基本仕様

- 3-17-3 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。

3-18 音量規制

- 3-18-1 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。但し、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。
- 3-18-2 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。
- 3-18-3 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。
- 3-18-4 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。
- 3-18-5 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。
- 3-18-6 所定のエンジン回転数(rpm) = $\frac{30,000 \times \text{ピストンスピード(m/s)}}{\text{ピストンストローク(mm)}}$
- 3-18-7 4ストローク車両の音量測定は、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 (4stroke)	5,500RPM	8,500RPM		
400cc (4stroke)	5,000RPM	6,500RPM	7,000RPM	8,000RPM
600cc (4stroke)	5,000RPM	5,500RPM	6,500RPM	7,000RPM
750cc (4stroke)	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)

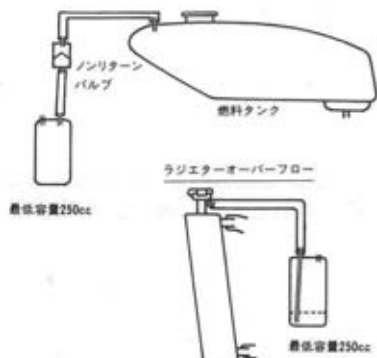
	1気筒	2気筒	3気筒	4気筒
125cc (2stroke)	7,000RPM			
250cc (2stroke)		7,000RPM		
500cc (2stroke)		5,500RPM	7,000RPM	7,000RPM

- 3-18-8 2気筒を超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。
- 3-18-9 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。
- 3-18-10 バンケルエンジンの場合の測定回転数は、6,000rpmとする。
- 3-18-11 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3-18-7の固定回転数を使用することもできる。
JSB1000 (SB、S-NK含む)・ST600の規制値は、105dB/A、
国内のSPクラス、ST250・400クラスの規制値は99dB/A
- 3-18-12 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。
- 3-18-13 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 + 2 dB/A が認められる。

3-18-14 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。

燃料タンクブリーザー



4ストローク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、ブレイ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。

③ オイルキャッチタンク
最低容量 500cc

リターンパイプ
(取り付けることが望ましい)

①+②

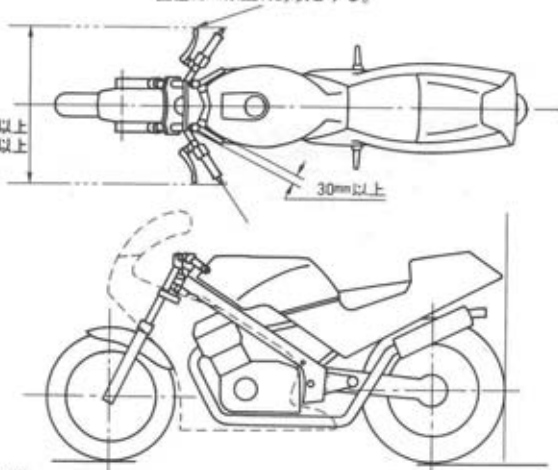
エア吸入口は、エアファンネルの一番低い箇所の水平線よりも上に位置すること。
吸入口がこれよりも下にある場合は吸入口に差込む送風の底部の少なくとも一部分が、水平線の上に位置すること。

①+③

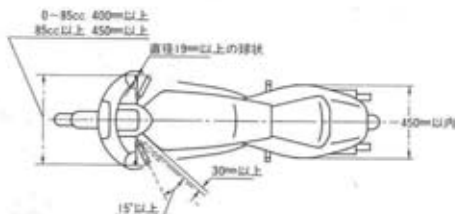
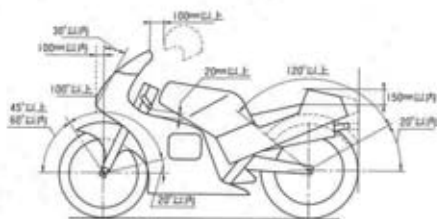
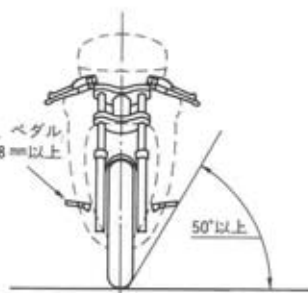
ブリーザーシステム (エアクリナーボックスおよびその他のオイルタンク) は、ドレンパイプが詰まった場合に、合計で最低 1,000cc の排出量を確保できる容量を持つこと。

クラッチレバー、ブレーキレバーの先端は直径 19mm 以上の球状とする。

0~85cc、400mm以上
85cc以上 450mm以上



フットレスト、ペダルの先端は半径 8mm 以上の球状とする



[GPフォーミュラ]

技術規則

3-19 テレメトリー

動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。

マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。

自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

3-20 最低重量

各種目別技術仕様において、最低重量が設定され、バラストに関する明記が無い場合、その重量規定を満たすためにバラストを装着することは認められない。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付則 7

全日本・エリア選手権
ロードレース技術仕様

1 一般的なアイテム

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：JBS1000（SB、SNK）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、JBS1000（SB、SNK）は種目別仕様と付則6ロードレース基本仕様に合致していることとする。種目別仕様と付則6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。

2 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を超え125ccまで	単気筒
250cc	175ccを超え250ccまで	2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なくてはならない。

- 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

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

*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クラスに関しての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・プルーフ（漏れ防止が施されているもの）で、ポジティブ・クロー징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 燃料タンクには火炎防止材質（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 (114頁)も参照のこと

- 2-7-1 スロットル・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は最低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 バイプ最後端の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、 $+/-10^{\circ}$ 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 フェアリング (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フェアリ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 フェアリングの最大幅は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を超えてはならない。(エキゾースト・バイプは例外とする。)
- 2-7-7-3 フェアリングは、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：
- 2-7-7-4-1 最低 180° にわたるリヤ・ホイール・リム
- 2-7-7-4-2 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
- 2-7-7-4-3 ノーマル・ポジションに座ったライダー。上腕を除く。
注意：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：
- 2-7-7-7-1 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
- 2-7-7-7-2 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
- 2-7-7-7-8 ウィングは、それがフェアリングあるいはシートの一部で、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 **ブリーザー・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。個々のブリーザー・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

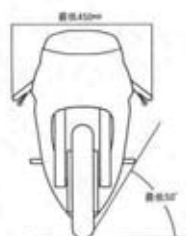


図2

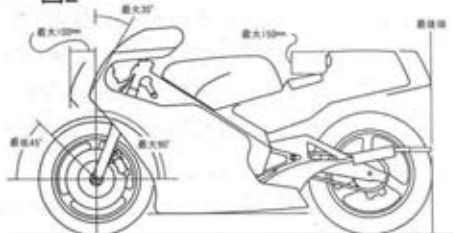
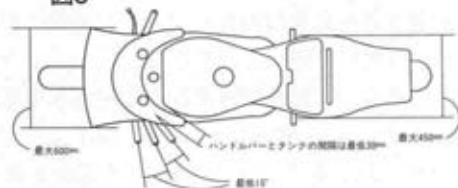


図3



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

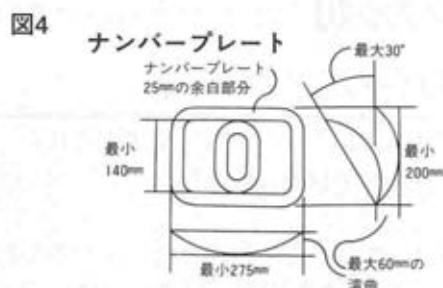
	フロント	リヤ
125cc	2.5インチ	3.5インチ
250cc	4.0インチ	5.5インチ

- 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)

- 2-9-1 全日本選手権に適用されている規則
- 2-9-1-1 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。

- 2-9-1-2 ナンバーは、図4（115頁）に明記されている寸法に適合しなくてはならない。
- 2-9-1-3 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。
- 2-9-1-4 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
- 2-9-1-5 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。
- 2-9-1-6 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。
- 2-9-1-7 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。
- 2-9-1-8 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。
- 2-9-2 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—3—15ナンバープレート（106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

- 2-10-1 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。
- 2-10-2 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。
- 2-10-3 ガソリンの仕様
 - 2-10-3-1 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）
 - 2-10-3-2 競技に使用できるガソリン
 - 2-10-3-2-1 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いなくてはならない。
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。
 - 2-10-3-2-2 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）
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0.725g/ml～0.780g/mlであること。
 - 2-10-3-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはなら

ない。ただし一般に販売され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。

2-10-3-2-4 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。

2-10-4 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る場合、それに従わなくてはならない。

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（108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）

1 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付則6 ロードレース技術仕様に明記されている「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く）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。

2 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

3 材質

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。

4 最低重量

- 4-1 スーパーバイク：最低重量は気筒数に関わらず162kg
- 4-2 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。
- 4-3 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ターに水を加えることができる。

- 4-4 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。
- 4-5 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。
- 4-6 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。
- 4-7 練習走行及び予選時に、マシンの車両検査をピットレーンで受けるようライダーに要請が出されることもある。この場合、ライダー、チームは要請に従わなければならない。

5 ナンバープレートの色

- 5-1 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。
- 5-2 RAL色番号：黒=9005、白=9010（106頁事項3-15を参照）。
- 5-3 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チュワード）の決定を最終的なものとする。

6 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）

- 6-1 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。
- 6-2 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。

7 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。

8 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はなくてはならない。

- 8-1 メインフレームボディ
 - 8-1-1 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はなくてはならない（109頁事項を参照）。
 - 8-1-2 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。
 - 8-1-3 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）。
 - 8-1-4 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。
- 8-2 フロントフォーク
 - 8-2-1 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）。
 - 8-2-2 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。

- 8-2-3 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。
- 8-2-4 ス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。
- 8-3 **リヤフォーク（スイングアーム）**
- 8-3-1 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。
- 8-3-2 リヤホイールのドライブスプロケットとロ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。
- 8-3-3 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。
- 8-4 **リヤサスペンションユニット**
- 8-4-1 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）。
- 8-4-2 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。
- 8-5 **ホイール**
- 8-5-1 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。
- 8-5-2 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。
- 8-5-3 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。
- 8-5-4 直径16インチ未満のホイールリムは許可されない。
- 8-5-5 フロントホイールリムの最大幅：4.00インチ
- 8-5-6 リヤホイールリムの最大幅：6.25インチ
- 8-6 **ブレーキ**
- 8-6-1 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。
- 8-6-2 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。
- 8-6-3 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。
- 8-6-4 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。
- 8-6-5 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。
- 8-6-6 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。
- 8-6-7 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

ヤリバ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。

8-7 タイヤ

8-7-1 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。

8-7-2 タイヤウォーマーの使用が許可される。

8-8 フットレスト／フットコントロール

8-8-1 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。

8-8-2 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。

8-8-3 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。

8-8-4 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。

8-8-5 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）。

8-9 ハンドルバーとハンドコントロール

8-9-1 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。

8-9-2 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。

8-10 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）

8-10-1 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。

8-10-2 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。

8-10-3 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。

8-10-4 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。

8-10-5 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。

8-10-6 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。

8-10-7 オイルクーラーに導入するエア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。

8-10-8 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はならない。

8-10-9 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。

- 8-10-10 リヤマッドガードは追加又は、取り外してもよい。
- 8-10-11 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
119頁事項—フェアリング（カウリング）を参照。
- 8-11 **燃料タンク**
- 8-11-1 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。
- 8-11-2 タンクの各側の間に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）。
- 7-11-3 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。
- 8-11-4 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。
- 8-11-5 燃料タンクフィルターキャップは、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。
- 8-11-6 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。
- 8-11-7 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。
- 8-11-8 プ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。
- 8-11-9 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。
- 8-11-10 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。
- 8-12 **シート及びシートカウル**
- 8-12-1 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。
- 8-12-2 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。
- 8-12-3 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。
- 8-12-4 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。
- 8-12-5 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。
- 8-12-6 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。
- 8-12-7 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。
- 8-13 **ラジエター／オイルクーラー**
- 8-13-1 オリジナルのラジエター、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。
- 8-13-2 ラジエター、またはオイルクーラーを追加してもよい。
- 8-13-3 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。

- 8-13-4 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はならない。
- 8-14 **エアボックス**
- 8-14-1 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）。
- 8-14-2 エアフィルターエレメントは取り外してもよい。
- 8-14-3 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（109頁図参照）。
- 8-14-4 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。
- 8-14-5 エアボックスドレインは密閉されなくてはならない。
- 8-14-6 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。
- 8-14-7 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、ドレイ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。
- 8-15 **キャブレター**
- 8-15-1 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。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。
- 8-15-2 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。
- 8-15-3 バタフライの交換、またはモディファイは禁止される。
- 8-15-4 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。
- 8-15-5 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。
- 8-15-6 インテーク・マニフォールドの改造が認められる。
- 8-16 **フュエルインジェクションシステム**
- 8-16-1 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。
- 8-16-2 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。
- 8-16-3 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。
- 8-16-4 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。
- 8-16-5 バタフライの交換、またはモディファイは禁止される。
- 8-16-6 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。
- 8-16-7 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。
- 8-17 **燃料供給**
- 8-17-1 フュエルラインは別なものに交換することができる。
- 8-17-2 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。
- 8-17-3 フュエルフィルターを追加することができる。

- 8-17-4 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。
- 8-18 **エンジン**
- 8-18-1 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。
- 8-18-2 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ティ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。
- 8-18-3 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、レーシングスペアパーツブックに記載されていなくてはならない。
- 8-18-4 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、エアーバルブ・リテンション装置は許可されない)。
- 8-18-5 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)。
- 8-18-6 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)。
- 8-19 **シリンダーヘッド**
- 8-19-1 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。
- 8-19-2 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。
- 8-19-3 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。
- 8-19-4 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(燃焼室を含む)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。
- 8-19-5 圧縮比は自由とする。
- 8-19-6 燃焼室はモディファイしてもよい。
- 8-19-7 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。
- 8-19-8 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。
- 8-19-9 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。
- 8-19-10 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。
- 8-19-11 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。
- 8-20 **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。
- 8-21 **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。
- 8-22 **クランクシャフト**

- 8-22-1 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。
- 8-22-2 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。
- 8-22-3 研磨または軽量化が許可される。
- 8-22-4 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。
- 8-23 **オイルポンプおよびオイルライン**
- 8-23-1 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。
- 8-23-2 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。
- 8-24 **コンロッド**
- 8-24-1 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。
- 8-24-2 カーボンコンポジット、またはカーボンファイバー材質は許可されない。
- 8-24-3 研磨または軽量化が許可される。
- 8-24-4 コンロッドのバランス取りが許可される。
- 8-25 **ピストン**
- 8-25-1 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。
- 8-25-2 ピストンのバランス取りが許可される。
- 8-25-3 研磨または軽量化が許可される。
- 8-26 **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。
- 8-27 **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。
- 8-28 **シリンダー**
- 8-28-1 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。
- 8-28-2 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。
- 8-28-3 スリーブまたはライナーの材質の変更は認められる。
- 8-28-4 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。
- 8-29 **クランクケース／ギヤボックスハウジング**
- 8-29-1 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。
- 8-29-2 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。
- 8-30 **トランスミッション／ギヤボックス**
- 8-30-1 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。
- 8-30-2 プライマリーギヤレシオは自由とする。
- 8-30-3 ギヤの最大数は6速に制限される。
- 8-30-4 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。
- 8-30-5 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、チェーンピッチとチェ

ーンサイズは変更できる。

- 8-31 クラッチ
- 8-31-1 クラッチスプリングは変更できる。
- 8-31-2 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。
- 8-31-3 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。
- 8-32 イグニッション/エンジンコントロールシステム
- 8-32-1 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。
- 8-32-2 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。
- 8-33 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。
- 8-34 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。
- 8-35 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。
- 8-35-1 潤滑油、ブレーキフルード、サスペンションフルード。
- 8-35-2 スパークプラグ、およびプラグキャップ。
- 8-35-3 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。
- 8-35-4 ホイールのバランスウェイト（取り外し、交換、追加）
- 8-35-5 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）。
- 8-35-6 ファスナー（ナット、ボルト、スクリュー類）
- 8-35-7 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
- 8-35-8 外部の表面加工、およびデカール
- 8-36 下記のアイテムは取り外すことができる
- 8-36-1 ライトとリフレクター
- 8-36-2 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- 8-36-3 ホーン
- 8-36-4 ナンバープレートブラケット
- 8-36-5 ツールボックス
- 8-36-6 タコメーター
- 8-36-7 スピードメーター（およびホイールスベーター）
- 8-36-8 ラジエーターファンとワイヤー
- 8-36-9 パッセンジャー用フットレスト
- 8-36-10 パッセンジャー用グラブレール
- 8-36-11 チェーンガード
- 8-37 下記のアイテムは変更されなくてはならない
- 8-37-1 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なくてはならない）。

- 8-37-2 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。
- 8-37-3 エレクトリックフュエルポンプは、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介していなくてはならない。
- 8-37-4 エレクトリックフュエルポンプの設計には、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。
- 8-37-5 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、そのままではいけない）。
- 8-37-6 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ビティ（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。
- 8-37-7 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。
- 8-37-8 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。
- 8-37-9 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。
- 8-37-10 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。
- 8-37-11 すべての4ストロークモーターサイクルには、クロ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。
- 8-37-12 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。
- 8-38 **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、基本仕様3-19（110頁）（テレメトリー）は守られなくてはならない。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付則 8

全日本S-NK技術仕様
ROAD RACE**1 スーパーネイキッドクラスの参加**

- 1-1 2003年全日本ロードレース選手権JSB1000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。
- 1-2 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。

2 スーパーネイキッドクラス車両規則

- 2-1 スーパーネイキッドクラスの構成
- 2-1-1 X-Formula (エックス・フォーミュラ) クラス
- 2-1-2 NK-1クラス
- 2-2 参加車両
- 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。
- 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。

3 X-FORMULAの改造限度

車両は付則6ロードレース基本仕様に合致してはならない。

下記項目に関しては車両公認時の状態で下記規則に合

3-1 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。

- 3-1-1 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。
- 3-1-2 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。

3-2 安全の為に必ず行わなければならない改造

- 3-2-1 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つけなければならない。

- 3-2-2 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。
- 3-2-3 電動式フェ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。
- 3-2-4 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。
- 3-2-5 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ければならない。公認時のクロ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。
- 3-2-6 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
- 3-2-7 すべての4サイクル車両にはクロ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。
- 3-2-8 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。
- 3-2-9 燃料タンクには防爆材を充填しなければならない。

3-3 改造範囲

下記各項目以外の改造変更は自由とする。

- 3-3-1 エンジン
 - 3-3-1-1 エンジンの型式を変更することは認められない。
 - 3-3-1-2 ボアアップは可能とするが、最大排気量は1,350ccとする。
 - 3-3-1-3 ストロークの変更は認められない。
 - 3-3-1-4 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。
- 3-3-2 ミッション
変更可能。最大6速とする。
- 3-3-3 マフラー
音量は105dB/A以内とする。(FIM測定方式)
- 3-3-4 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。
- 3-3-5 ゼッケンカラーは白字に赤文字とする。
- 3-3-6 ブレーキディスクにカーボン素材の使用は禁止される。

3-4 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。

3-5 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

- 3-5-1 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。
- 3-5-2 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。
- 3-5-3 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。
- 3-5-4 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。）
- 3-5-5 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。
- 3-5-6 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。
- 3-5-7 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。
- 3-5-8 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。
- 3-5-9 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。
- 3-5-10 上記3-5-6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。
- 3-5-11 主催者が購入申請を行う事が出来る。
- 3-5-12 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。

4 NK-1の改造限度

4-1 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

4-2 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。

- 4-2-1 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。

- 4-2-2 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。

4-3 安全の為に必ず行わなければならない改造

- 4-3-1 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。
- 4-3-2 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。
- 4-3-3 エレクトリックフュ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。
- 4-3-4 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。
- 4-3-5 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。
- 4-3-6 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： ギャ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
- 4-3-7 すべての4ストローク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。
- 4-3-8 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。
- 4-3-9 燃料タンクには防爆材を充填しなければならない。

4-4 改造範囲

下記各項目以外の改造変更は自由とする。

- 4-4-1 エンジン
- 4-4-1-1 エンジンの型式を変更することは認められない。
- 4-4-1-2 ボアアップは可能とするが、最大排気量は1,350ccとする。
- 4-4-1-3 ストロークの変更は認められない。
- 4-4-1-4 シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース及びギャボックスシェルは切削による改造以外は認められない。
- 4-4-2 キャブレター
- 4-4-2-1 ラム圧をかけることは禁止

- 4-4-2 フューエルインジェクションは禁止
- 4-4-3 ミッション
変更可能。最大6速とする。
- 4-4-4 フレーム
- 4-4-4-1 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。
- 4-4-4-2 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。
- 4-4-5 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。
- 4-4-6 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。パーエンドはステムヘッドより上になければならない。
- 4-4-7 マフラー
音量は105db/A以内とする。(FIM測定方式)
- 4-4-8 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。
- 4-4-9 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。
- 4-4-10 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。
- 4-4-11 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。
- 4-4-12 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。
- 4-4-13 ゼッケンカラーは、赤地に白文字とする。
- 4-4-14 ブレーキ
カーボン素材は禁止される。

4-5 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デルおよびホイールスピンデル構造にチタニウムを使用することは禁止する。ホイールスピンデルに関しては軽合金も使用してはならない。

4-6 買取規定

- 4-6-1 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。

- 4-6-2 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。
- 4-6-3 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。
- 4-6-4 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。）
- 4-6-5 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。
- 4-6-6 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。
- 4-6-7 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。
- 4-6-8 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。
- 4-6-9 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。
- 4-6-10 上記4-6-6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。
- 4-6-11 主催者が購入申請を行う事が出来る。
- 4-6-12 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。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付則 9

JSB 1000技術仕様
ROAD RACE

本規則はFIMスーパープロダクション規則をベースに全日本ロードレース用に一部追加、変更を加えた規則である。

世界耐久選手権レース（スーパープロダクションクラス）に出場する場合はFIM規則が適用される。

本規則は、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且つハイレベルのレースを基本理念とする。

全ての車両は全ての要素においてMFJロードレース基本仕様に適合していなくてはならない。但し、公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

1 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、FIMまたはMFJが公認した車両でなければならない。

2 排気量区分

排気量は公認時の排気量のままとする。クラスリミットに到達するためボア・ストロークサイズを変更することは禁止される。

600cc-1000cc	4ストローク	4気筒以上
750cc-1000cc	4ストローク	3気筒
850cc-1200cc	4ストローク	2気筒

3 最低重量

3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

1~3気筒	158Kg
4~5気筒	168Kg
6気筒以上	178Kg

※左記の重量を満たすために、バラストを追加することは認められない。

3-2 各レース終了後、無作為抽出されたマシンの重量が最終車検時にレースを終えた状態で測定される。

3-3 マシンは、レースを終えた状態で車重規定に合格していなくてはならず、マシンには、水、オイル、または燃料を含む一切のものを追加することが出来ない。

3-4 レース後の重量測定時には、1%の許容誤差が認められる。

3-5 練習走行及び予選の時に、マシンの車重検査をピットレーンで受けるようライダーに要請が出されることもある。この場合、当該ライダーは車重検査の要請に従わなくてはならない。レース期間中いかなる時においても、マシン全体の車重（燃料タンクを含む）

は、最低車重以下であってはならない。

4 音量

- 4-1 音量の測定は、MFJロードレース基本仕様3-18音量規制に従う。
- 4-2 音量規制値は105dB/A以下とする。
- 4-3 レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

5 燃料

使用する燃料はMFJが規定する無鉛ガソリンで、当該レースが開催される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。

6 ナンバープレート及びカラー

- 6-1 ナンバープレート及び数字の最低寸法はロードレース基本仕様3-15参照。
- 6-2 数字の明瞭度に関して議論が生じた場合、車検長の決定を最終的なものとする。
- 6-3 ナンバーのカラーは、青地に白文字とする。
- 6-4 基準カラーは、RALカラー 青：5017 白：9010 とする。

7 マシンの仕様

7-1 マシンの外観

モーターサイクルのフロント、リヤ及びプロフィールの外観は特記されない限り公認された形状と同じでなければならない。

7-2 メインフレーム・ボディ

- 7-2-1 メインフレームは、マニファクチャラーが公認マシン用に製造した状態に維持されていなくてはならない。
- 7-2-2 メインフレームは、ガゼットまたはチューブを追加することによってのみ変更することが出来る。ガゼットまたはチューブを削除することは出来ない。
- 7-2-3 全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認識番号（シャーシナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。（スベアフレームの場合は刻印なしの状態の販売証明を車検にて提示しなければならない）
- 7-2-4 リヤ・サブフレームは変更または改造することができるが、材質は公認時のものと同じでなければならない。

7-3 フロントフォーク

- 7-3-1 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出来るが、公認車両に装着されたものと同じタイプでなければならない。（リーディング、テレスコピック、倒立等）上下のフォーククランプ（三又、フォークブリッジ）は変更または改造してもよい。
- 7-3-2 ステアリング・ダンパーを追加する、またはアフターマーケット・ダンパーと交換してもよい。
- 7-3-3 ステアリング・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。

7-4 リヤフォーク（スイングアーム）

- 7-4-1 リヤフォークは車両公認時のものから変更または交換することができる。但し、カーボンファイバーまたはケブラー材質の使用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。
- 7-4-2 ライダーの身体の一部がドライブチェーンとリヤホイールスプロケットの間に挟まれないようにチェーンガードを装着しなければならない。（詳細についてはロードレース基本仕様3-3を参照）
- 7-4-3 リヤホイール・スタンド用ブラケットを溶接またはボルトによって追加することができる。
- 7-4-4 スタンドブラケットの先端は危険防止のため丸められなくてはならない。（半径を大きくする）。ブラケット固定のためのスクリューは平面から突出してはならない。

7-5 リヤサスペンション・ユニット

- 7-5-1 リヤサスペンション・ユニットは変更することができるが、同様のシステム（デュアル・サスペンションかモノ・サスペンションか）が使用されなくてはならない。
- 7-5-2 リヤサスペンション・リンケージは変更することができる。

7-6 ホイール

- 7-6-1 ホイール及びその関連パーツは公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。カーボンファイバー、またはカーボン・コンポジット製のホイールの使用は公認車両に装備されている場合を除いて許可されない。
- 7-6-2 ベアリング、シール、およびアクスル（材質はロードレース基本仕様3-3に適合すること）は車両公認時のものから交換してもよい。
- 7-6-3 ホイールのサイズ
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 最大幅：4.00インチ
リヤホイール・リム 最大幅：6.25インチ

7-7 ブレーキ

下記部品は公認車両に装備されているものから変更または交換できる。

- 7-7-1 フロントマスターシリンダー
- 7-7-2 リヤマスターシリンダー
- 7-7-3 フロントキャリパー
- 7-7-4 リヤキャリパー
- 7-7-5 ブレーキパッド及びブレーキシュー
- 7-7-6 ブレーキホース及びブレーキカップリング
但し、二つのフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点は、下部フォークブリッジ（下部三つ又）の上に設けられなくてはならない。
但し、車両公認時においてローワーフォークブリッジより下にある場合は例外とする。
- 7-7-7 ブレーキディスク及びブレーキキャリパー
但し、ブレーキディスクには鉄材質のみが認められる。アルミニウム、ベリリウム等の特殊合金素材の使用は認められない。

7-8 タイヤ

- 7-8-1 タイヤは公認車両時に装備されているものから交換することができる。
- 7-8-2 タイヤウォーマーの使用が許可される。
- 7-8-3 予選、決勝（決勝当日のウォーミングアップランを含む）を通じて、使用できるタイヤは3セットとする。ただし、レインタイヤは規制対象外とする。

7-9 フットレスト/フット・コントロール

- 7-9-1 フットレスト/フットコントロールの位置は変更してもよい、ただしリヤアクスルの前に位置しなければならない。
- 7-9-2 フットレストはリジッドマウントタイプか折り畳み式でもよい、折り畳み式の場合は通常の位置に戻るデバイスを持つものとする。
- 7-9-3 フットレストの先端は、最低半径8mmの固体状でなければならない。（ロードレース基本仕様図Bを参照）
- 7-9-4 折り畳み式でない鉄製フットレストには、プラスチック、テフロン、または同等の材質で出来たエンドプラグ（最低半径8mm）が常時固定されていなくてはならない。
- 7-9-5 足で操作するクイックシフターは認められる。シフトパターンを逆にする場合は、ギヤシフトリンケージを改造する場合のみ許可される。

7-10 フェアリング(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)

- 7-10-1 カウリング及び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出来る。但し、外観はノーマルと同じでなければならない。
- 7-10-2 ウインドスクリーンは変更できる。
- 7-10-3 フェアリングからエアボックスに至るエアーダクトは変更または交換できる。
- 7-10-4 フェアリング下部（ロワーカウル）はエンジン破損時にエンジン内のオイルとエンジンクーラント容量の最低半分（最低5リットル）を保持できる構造とする。
- 7-10-5 フェアリング下部（オイル受け）の端部は、フェアリング（ロワーカウル）の一番低いところから最低50mmの高さでなければならない。
- 7-10-6 フェアリング（ロアーカウル）下部には、直径25mmの孔を最大2個設けなければならない。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウエット・レースを宣言した場合、開けなければならない。
- 7-10-7 ホイール交換用のスタンドを使用できるようにする為、又は、フレーム及びエンジンにプラスチック製のプロテクティブ・コーンを装着するため、フェアリングへの最低限の穴開けをすることができる。
プロテクティブ・コーンを取り付けた場合、プロテクティブ・コーンの突き出し量はフェアリングの表面から20mm以上突き出してはならない。また、コーンのRは10Rとする。
- 7-10-8 オイルクーラーへの風量を増加するためにフェアリングにドリルで孔を開けたり、カットすることができる。直径10mm以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- 7-10-9 フロントマッドガードはノーマルと同じでなければならない。
- 7-10-10 フロントマッドガードに孔を開けて冷却効果を上げることができる。直径10mm以上の孔はメタルガーゼまたは目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周

囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。

- 7-10-11 リヤマッドガードは追加、または取り外すことができる。
- 7-10-12 フロント・マッドガード、リヤ・マッドガード、フェアリングの材質は変更することができる。
- 7-10-13 すべての露出しているエッジは丸められなければならない。

7-11 燃料タンク

- 7-11-1 公認車両時の燃料タンクを改造することができる。側面からの外観形状は、ノーマルと同じでなければならない。
- 7-11-2 最大容量は24ℓとする。
- 7-11-3 タンクの両側をつなぐクロスオーバー・ラインが許可される（最大内径10mm）。
- 7-11-4 燃料タンクは、防爆材（“Explosafe”が望ましい）で完全に充填されなくてはならない。
- 7-11-5 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・バルブ（戻らない）が装備されなくてはならない。
- 7-11-6 燃料タンク・フィルター・キャップは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。（クイックフィルターキャップの装着も許可される）
- 7-11-7 燃料キャップは、閉じられた状態で漏れない構造になっていなければならない。さらに、燃料キャップは、誤って開いてしまわないように対策を施されていなくてはならない。
- 7-11-8 燃料タンクの材質は、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる。カーボンファイバー、アラミド・ファイバー、またはファイバーグラスの材質の使用は許可されない。

7-12 シート

- 7-12-1 シートは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。
- 7-12-2 シート周辺のリヤ・ボディワークの上部をソロシートに改造することができる。この場合、ソロシートには、サイド・ナンバープレートが一体化されていなくてはならない。前後およびサイドからの外観は、原則として公認形状に合致していなくてはならない。
- 7-12-3 シート／リヤカウルは、マシンのナンバーがはっきり見える状態になってはならない。
- 7-12-4 シート、またはリヤカウルに孔を開けて冷却効果を増すことができる。直径10mm以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- 7-12-5 すべての露出しているエッジは丸められていなければならない。
- 7-12-6 シートの構造の材質は、認証されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる。

7-13 ラジエーター／オイルクーラー

- 7-13-1 ラジエーターまたはオイルクーラーは、変更、交換及び追加することができる。但し、マシンのフロント、リヤ、およびプロフィールの外観形状は、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認証された形状でなければならない。
- 7-13-2 オイルクーラーは、リヤ・マッドガードに取り付けることはできない。
- 7-13-3 ラジエーター・チューブの変更は認められる。

7-14 ワイヤー・ハーネス

変更または改造することができる。

7-15 バッテリー

バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。

7-16 エアーボックス

- 7-16-1 エアーボックスは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならないが、エアーボックス・ドレインは密封されなくてはならない。
- 7-16-2 エアーフィルター・エレメントは取り外すことができる。
- 7-16-3 すべての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・ラインはエアーボックスに連結され、これに放出する。
- 7-16-4 ラムエアシステムの無い車両に限りラムエアダクトの追加及びエアーボックスの改造、変更を認める。但し、改造時にエアダクト取り付けの為の最小限の改修は認められる。

7-17 キャブレター

- 7-17-1 改造は許可されない。
- 7-17-2 ジェット、ニードル、およびスライドスプリングは交換することができる。
- 7-17-3 CVキャブレタースライドコントロールのエア調節孔のサイズは変更することができる。
- 7-17-4 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチング（濃くする）・デバイスは、そのまま装着されていなくてはならないが、作動しないようにすることはできる。
- 7-17-5 ベルマウスは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- 7-17-6 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外しは許可される。（エンジン外部に備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）
- 7-17-7 キャブレターの温水配管の取り外しも認められる。

7-18 フュエル・インジェクション・システム

- 7-18-1 改造は許可されない。
- 7-18-2 インジェクターは公認されたモーターサイクルに装備されているのと同じスタンダード・モデルでなくてはならない。
- 7-18-3 ベルマウスは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- 7-18-4 フュエル・インジェクション・マネージメント・チップ（EPROM）を変更することができる。
- 7-18-5 燃料ポンプと燃料プレッシャー・レギュレーターは公認通りのままとする。
- 7-18-6 インジェクション・マッピングにフラッシュ・メモリー（フラッシュRAM）を使用することは許可される。
- 7-18-7 燃料の混合比を変えるために、追加のコントロール・ユニットを装着することは許可される。

7-19 燃料供給

- 7-19-1 燃料ラインは交換できるが、燃料コックは変更できない。
- 7-19-2 クイック・コネクターを使用することができる。
- 7-19-3 燃料フィルターを追加することができる。

7-20 下記部品は公認車両のままとし、一切改造・変更は許可されない。

- 7-20-1 クランクシャフト
- 7-20-2 コンロッド
- 7-20-3 ピストン
- 7-20-4 ピストンリング
- 7-20-5 ピストンピン及びクリップ
- 7-20-6 シリンダー

7-21 下記部品は全てにおいて、または一部のみ改造、変更が認められる。

7-21-1 シリンダーヘッド

ポーティングは自由とする。
シリンダーヘッドベース面の研磨による圧縮比の変更は認められる。

7-21-2 クランクケース及び全てのエンジンカバー（すなわちACGカバー、クラッチカバー等）

クランクケース及びその他全てのエンジンカバーは、保護カバーを装着することができる。バンク角確保のため、左右エンジンカバーの改造及び変更は許可される。車両公認時のフロントスプロケットガードが装着していなければならない。逆シフトにする際に、フロント・スプロケットガードが干渉する場合、最小限のカットが認められる。但し、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。

7-21-3 トランスミッション／ギヤボックス

トランスミッション・ギヤの変更は認められる。但し、一時減速は不可。フロント（ドライブ）スプロケット、リヤ（ドリブン）スプロケット、チェーンピッチ、およびチェーンサイズは変更することができる。

7-21-4 クラッチ

改造は許可されない。
クラッチ・スプリングは変更することができる。
フリクション・ディスクとドライブ・ディスクのみ変更することができるが、数はオリジナルのまま維持されなくてはならない。

7-21-5 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・システムは変更または交換することができる。
ECUの交換は認められる。

7-21-6 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とし、改造は許可されない。

オイルラインは改造または交換しても良い。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ければならない。

7-21-7 ジェネレーター、オルタネーター、エレクトリック・スターター

7-21-7-1 ジェネレーターの改造、取り外し、交換は許可される。

7-21-7-2 エレクトリック・スターターは、レース中及びレース前後の車検時に常に正常に作動し、エンジンを始動させることが出来なければならない。エレクトリック・スターターがその機能を果たし停止した時には、エンジンは独自のパワーで作動し続けなければならない。

7-21-8 エキゾースト・システム

7-21-8-1 エキゾースト・パイプは、変更、または交換することができる。

7-21-8-2 サイレンサーの数は車両公認時のままでなければならない。

7-21-8-3 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。

7-21-8-4 ライダーの足の部分また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認められない。

7-21-8-5 チタニウム、およびカーボン製サイレンサーが許可される。

7-21-8-6 チタニウム製エキゾーストも許可される。

7-21-9 カムシャフト及びカムスプロケット

カムシャフト (in & ex) 及びカムスプロケットのタイミング及びバルブスプリングの変更が許可される。但し、カムシャフトのリフト量の変更は不可とし、変更される部品は容易に入手可能なものであることとする。

また、変更する場合の部品の材質は、公認車両の部品と同じ材質のものでなければならない。

7-22 下記のアイテムは公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる

- 7-22-1 潤滑油、ブレーキフルード、またはサスペンションオイル
- 7-22-2 スパークプラグおよびスパークプラグキャップ
- 7-22-3 ベアリング (ボール、ローラー、テーパー、ブレインなど)
- 7-22-4 ファスナー (ナット、ボルト、スクリューなど)
- 7-22-5 外部の表面仕上げ、およびデカール
- 7-22-6 ガスケット

7-23 下記のアイテムは取り外すことができる

- 7-23-1 メーター、メーターブラケット、および関連ケーブル
- 7-23-2 ホーン
- 7-23-3 ライセンス・プレート・ブラケット

- 7-23-4 ツールボックス
- 7-23-5 タコメーター
- 7-23-6 スピードメーター、およびホイール・スパーサー
- 7-23-7 サーモスタット
- 7-23-8 ハンドル左側のスイッチホルダー
- 7-23-9 ラジエーター・ファン、およびワイヤリング
- 7-23-10 パッセンジャー用フットレスト
- 7-23-11 パッセンジャー用グラブレール
- 7-23-12 チェーンカバー
- 7-23-13 リヤフェンダー
- 7-23-14 ヘルメット用フック及び荷物用フック（溶接されている場合は、切削も可能）

7-24 下記のアイテムは変更されなくてはならない

車両公認時の状態で、下記の各項目に適合していない場合、改造、変更が義務付けられる。

- 7-24-1 アクセルは手で握っていない時は、自動的に閉じるようになっていること。
- 7-24-2 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り付けること。
- 7-24-3 エレクトリック・フェュ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。
- 7-24-4 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。オイルブリーザーラインはオイルキャッチタンク及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。
- 7-24-5 ブリーザー、またはオーバーフロー・パイプが装着される場合、その排出は既存の排出口から排出されなくてはならない。オリジナルのクローズド・システムが維持されなければならない。外気への直接排気は禁止される。
- 7-24-6 オイル・ブリーザー・パイプが装着される場合、排出液は簡単に手の届くところに設けられたキャッチタンクへ放出され、このキャッチタンクはレースのスタート前に空にされる。キャッチタンクの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1000ccとする。
- 7-24-7 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（固定ブラケットは維持されなくてはならない）。
- 7-24-8 すべてのドレインプラグはワイヤーロックされる。外部のオイルフィルター・スクリュールおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックされる（すなわち、クランクケース、オイルライン、オイルクーラーなどに）。
- 7-24-9 ヘッドライト、リヤライト、およびウインカーは取り外されなくてはならない。
- 7-24-10 本来それがあった部分は、適切な材質で覆われなければならない。

8 追加の装備

オリジナルの公認モーターサイクルに装備されていない装備を追加することができる（すなわち、データ収集器、コンピューター、記録装置など）。

しかしながら、付則6-3-19（テレメトリー）が守られなくてはならない。

2方向の無線伝達は禁止される。

9 部品の買い取り制度

- 9-1- 大会にてクラス別上位3位に入賞した車両の下記部品は、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。
- | | |
|---------------------------------------|-------|
| ・フロントサスペンション | 120万円 |
| ・リヤサスペンション | 40万円 |
| ・シリンダーヘッドアッセンブリー | 50万円 |
| ・ECUイグニッション | 15万円 |
| ・カムシャフト (in & ex) /カムシャフト/バルブスプリングセット | 10万円 |
- 9-2 購入希望者は決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請をすることが出来る。
- ・売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限る。
 - ・購入申請は決勝レース暫定結果発表後に行うことが出来る。
 - ・購入申請が締め切られた後、売主に購入申請があったことが通達される。
- 9-3 購入申請は主催者指定の用紙に必要な事項を記入し、以下の物を揃え、主催者へ提出すること。
- ・購入申請メ切後の申請撤回は認められない。
 - ・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）
- 9-4 希望者が複数の場合、申請メ切後、抽選の会場・時間が購入希望者に連絡される。購入者は主催者により抽選にて購入優先順位が決定される。購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。
- 9-5 購入申請が提出された時点より、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。（売主が車両に触れることは禁止される）
- 9-6 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・そして主催者の3者にて売買契約日を決定する。
- 9-7 前項にて決定された売買契約日に購入代金（現金）と車両の受け渡しが行われる。
- 9-8 売買契約日までに売主・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。
- 9-9 売買契約は売主、購入者双方とも主催者立会いのもと行われる。
- 9-10 5項にて決定された売買契約日に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。
- 9-11 売買契約が無効になった場合は3項で決定された、優先順位の次点の購入希望者に購入権利が与えられる。
- 主催者より次点購入希望者に連絡し、3日以内に再度、購入申請保証金が主催者に提出された時点で購入権利の移行が確定する。確定しなかった場合は再度さらに次点の者に購入希望の発生が連絡され、同様の手順が適用される。
- 購入権利の移行が確定した後に、売主に連絡され3者立会いの売買契約調整日が設定され、売買契約日より5項以降の規程を適用する。
- 9-12 上記規定は購入者・売主・主催者の合意があれば、部分的に簡略化することが出来る。なお、3者合意が必要な規定について、調整が困難な場合は主催者が決定権利を有する。（売買契約日等）

付則 10

ST600技術仕様

ROAD RACE

本規則はFIMまたはMFJが公認した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。

全ての車両は全ての要素においてMFJロードレース基本仕様に適合してはならない。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

但し公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

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

1 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、MFJまたはFIMが公認した車両でなければならない。

2 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

3 最低重量

3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

4気筒	160kg
2気筒	172kg

バラストの使用は認められない。

3-2 各レース終了後、無作為に抽出されたマシンの重量が最終車検時にレースを終えた状態で測定される。

3-3 マシンは、レースを終えた状態で車重規定に合格してはならず、マシンには、水、オイル、燃料、またはタイヤを含む一切のものを追加することができない。

3-4 レース後、マシンの車重には1%の許容誤差が認められる。

3-5 練習走行及び予選時に、マシンの車重検査をピットレーンで受けるようライダーに要請が出されることもある。この場合ライダーとチームの作業をできる限り妨害しないように行われるが要請を受けたライダー、チームは、その要請に従わなくてはならない。

4 音量

- 4-1 音量の測定は、MFJロードレース基本仕様3-18音量規制に従う。
- 4-2 音量規制値は105dB/A以下とする。
- 4-3 レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

5 燃料

- 5-1 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。
- 5-2 競技に使用できるガソリン
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いなくてはならない。
- 5-2-1 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。
- 5-2-2 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0.013g/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0.725g/ml～0.780g/mlであること。
- 5-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売され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。
- 5-2-4 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。
- 5-3 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る場合、それに従わなくてはならない。
- 5-4 上記以外の起爆剤・添加剤は使用してはならない。

6 ナンバープレート及びカラー

- 6-1 ナンバープレートは、フロント及び両サイドの3ヶ所に取り付けなければならない。
- 6-2 ナンバープレートの地色は白で、文字は黒色とする。
- 6-3 プレートのサイズ、及び文字のサイズは図C(146頁)を参照のこと。

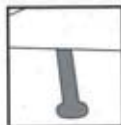
7 仕様

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。

- 7-1 レースのために取り外されなければならない部品
 - 7-1-1 ライト/ウィンカー/リフレクター
 - 7-1-2 バックミラー
 - 7-1-3 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

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、リアフェンダーと別体式の組合せ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

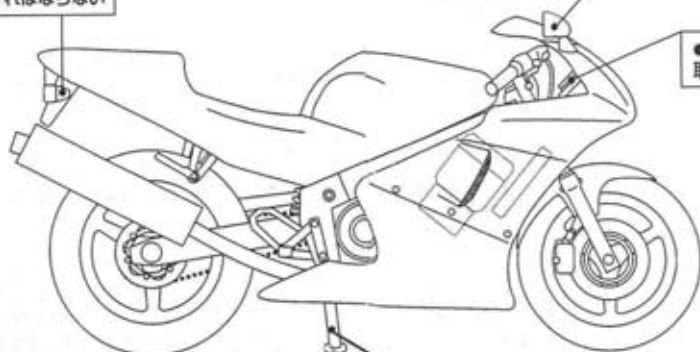
取り外すことができる部品



- 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 サーマスタット
- 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ー
- ⑪ エアクリーターエレメント
- 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



●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

オイルドレンボルトは必ずワイヤロックすること!!

- 7-1-4 セーフティバー/センタースタンド/サイドスタンド
- 7-1-5 同乗者用フットレスト/グラブレール
- 7-1-6 シートレールに取り付けられた荷掛けフック(溶接されたものの切削も可)
- 7-1-7 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品
- 7-2 **安全確保のため、改造・変更が義務付けられる事項**
- 7-2-1 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。
- 7-2-2 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。
- 7-2-3 電動式フェUEL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。
- 7-2-4 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、およびエアクリータ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(146頁)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ターボックスの合計で最低1000ccとする。
エアクリータ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。
- 7-2-5 フェアリング(ロワーカウル)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いとではない。

フェアリング（ロワーカウル） 下部の端部は、ロワーカウルの一番低いところから最低50mmの高さでなければならない。（146頁図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。

ロワーカウル下部には、直径25mmの孔を最大2個設けなければならない。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェットレースを宣言したときのみ開けなければならない。

ロワーカウルのフロント形状はサイドシルエットが変わらなければ変更可とする。

7-2-6 オイルドレインプラグおよび供給パイプ

エンジン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。

7-2-7 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。

7-2-8 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。

7-2-9 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。

7-2-10 チェーン・スプロケットガードの取り付け

*2001年より義務付け。下記条件に適合すること

7-2-10-1 ライダーの身体の一部がドライブチェーンとリヤホイールスプロケットの間に挟まれないようにチェーンガードを装着しなければならない。（詳細についてはロードレース基本仕様3-3-3を参照）

7-2-10-2 フロントスプロケットガード

a. 車両公認時のスプロケットガードが装着されていなければならない。

b. 逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は最小限のカットは認められる。本来の機能が果たせない場合は不可となる。

以下は6として上に移動した。

7-3 レースの為に変更、改造、チューニングが許可される部分

7-3-1 フレーム

7-3-1-1 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

7-3-1-2 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

7-3-1-3 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。

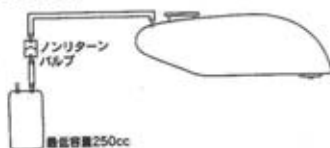
7-3-1-4 転倒時に車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンの取り付けは可。プロテクティブコーンは、フェアリング表面より付き出し量を20mmまでとし、先端のRは10Rとする。（146頁図D参照）

7-3-2 リヤフォーク（リヤスイングアーム）

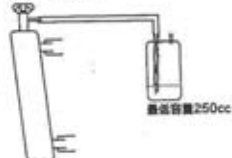
7-3-2-1 リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付け目的の加工

図A キャッチタンク

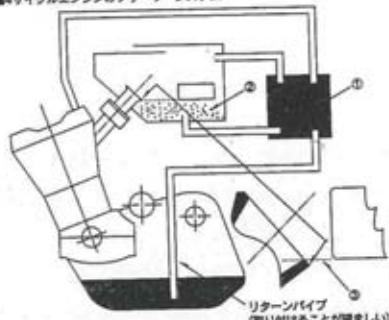
燃料タンクプリーザー



ラジエターオーバーフロー



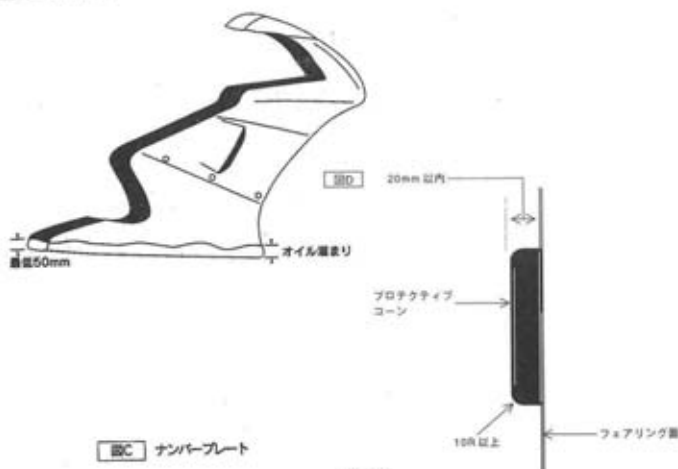
4サイクルエンジンのプリーザーシステム



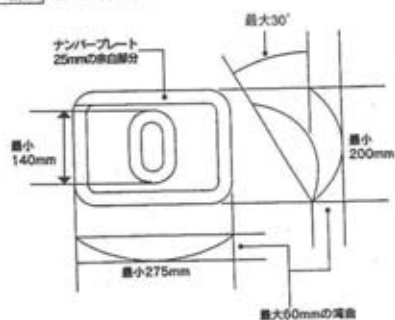
●クローズドシステム

エアクリナーボックスが装着されていない場合、
フローパイプがキャブレターに吸入されるような構造を避すこと。
①オイルキャッチタンク/容量250cc
②エアクリナーボックス内のオイル溜まり
※①と②の合計で容量1000ccとする

図B オイル溜まり



図C ナンバープレート



7-3-2-2 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

7-3-3 サスペンション

7-3-3-1 フロントサスペンションのスプリング変更

7-3-3-2 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

7-3-1-3 リヤサスペンションのスプリング変更

7-3-3-4 サスペンションフルードの変更

7-3-3-5 リヤサスペンションの車高調整は一般公道用車両がベースであることから、車種によってはバンク角確保が必要であり、車種ごとの構造上、下記範囲内にて許可される。

ホンダCBR600F4i : シム追加による手法で13mm以内

ヤマハYZF-R6 : シム追加の車高調整は構造上不可。

2003年型YZF-R6 : シム追加による手法で10mm以内

スズキGSX-R600 : シム追加による手法で9mm以内

カワサキZX-6R : '00モデルは公認時のサスペンション取り付け部の調整ネジにより9mm以内

'01モデルはメーカーオプションのシム追加による手法で9mm以内

カワサキZX-6RR : シム追加による手法で11mm以内 (但し、キット設定のナット使用のこと)

※各エントラントがメーカーオプション以外の調整用シムを制作する場合はその材質・寸法等の仕様について各メーカーの指示に従うこと。

7-3-4 エキゾーストシステム

- 7-3-4-1 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。太字を戻す（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）
- 7-3-4-2 サイレンサーを変更する場合、ステーの交換はボルトオンの場合のみ認められる。材質にチタニウム素材のものを使用してはならない。
- 7-3-4-3 エキゾーストパイプを交換した場合、遮熱板の追加は許可される。
- 7-3-5 ブレーキ
- 7-3-5-1 前後ブレーキパッドとホースの変更
- 7-3-5-2 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの材質変更
- 7-3-5-3 ブレーキフルードの変更
- 7-3-5-4 左右へのフロントブレーキキャリパーのフロントブレーキラインの分岐部分はローワーアークブリッジ（ロワートリプルクランプ）より上になければならない。但し、車両公認時においてローワーアークブリッジより下にある場合は例外とする。
- 7-3-6 タイヤ・ホイール
- 7-3-6-1 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
- 7-3-6-2 タイヤ
- 7-3-6-2-1 タイヤは、MFJが指定したタイヤのみ使用することができる。
- 7-3-6-2-2 タイヤは交通法規に適合する一般市販タイヤでEマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークの表示がなければならない。
- 7-3-6-2-3 タイヤはVまたはZ級のタイヤでタイヤトレッド主溝の深さは、最低でも2.5mmでなければならない。くはならない。
- 7-3-6-2-4 レースまたはプラクティスが「ウェット」宣言された場合、市販の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。
- 7-3-6-2-5 タイヤへの追加工（ハンドカット等）は禁止される。

ST600指定タイヤ

銘柄	用途	F/R	パターン名
ダンロップ	ドライ	フロント	D208FGP
		リヤ	D208GP
	ウェット	フロント	KR222
		リヤ	KR244
ブリヂストン	ドライ	フロント	BT-001F
		リヤ	BT-001R PRO (**BT-001R)
	ウェット	フロント	ME01Z
		リヤ	E02Z
ミシュラン	ドライ	F&R	Pilot Race 2
	ウェット	フロント	P12325
		リヤ	P16115
ピレリ	ドライ	F&R	ドラゴンスーパーコルサ
	ウェット	フロント	ドラゴンレイン MTR05
		リヤ	ドラゴンレイン MTR06
メッツラー	ドライ	F&R	MEZ RENNSPORT (レンスポルト)
	ウェット	F&R	ME-Z RAIN

※BTR-001Rは'03年2月25日まで使用可能

一度発表された指定タイヤは、ドライタイヤ、ウェットタイヤとともに年に1回限り変更を認める。但し、変更されたタイヤは、その後一年間は使用しなければならない。旧

指定タイヤは、変更申請後1ヵ月後から使用することができる。

- 7-3-7 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。
- 7-3-7-1 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。
- 7-3-7-2 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。
- 7-3-7-3 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。
- 7-3-7-4 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）
- 7-3-8 ハンドルバー・レバー類
- 7-3-8-1 ハンドルバーは交換出来るが下記を条件とする。
- 7-3-8-1-1 車両公認時にバーハンドルのはセパレートハンドルに交換できない。また、その逆も認められない。
- 7-3-8-1-2 セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でもよい。
- 7-3-8-1-3 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。
- 7-3-8-1-4 ハンドルバーの最低幅は450mm
- 7-3-8-2 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。
- 7-3-8-3 ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更
- 7-3-8-4 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）。
- 7-3-9 フェアリング（カウリング、ウィンドスクリーン）
- 7-3-9-1 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。
- 7-3-9-1-1 スクリーンエッジは丸く加工する。
- 7-3-9-1-2 カーボン、ケブラー強化繊維等の素材は使用できない。
- 7-3-9-1-3 カウリングを交換した場合、カウリングの吸気口のメッシュフィンは付いてなくても良い。
- 7-3-9-2 取付けブラケットの改造・変更
- 7-3-9-3 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。
- 7-3-10 シート・シートカウル
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。
- 7-3-11 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。

※2004年より、カーボン除去のみ認められ、シリンダーヘッドの研磨は一切認められない。

7-3-12 ラジエーター

7-3-12-1 ラジエーターの交換・サブラジエーターの追加が認められる。但し、ラジエーターの材質は公認時と同じものを使用するか、鉄またはアルミニウムとする。

7-3-12-2 ラジエーターブラケット（ステー）の変更。但し材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウムとする。

7-3-12-3 ラジエーターに導風板を取り付けることは認められる。（カウル内部形状の変更は不可）

7-3-13 排気ガス対策部品

7-3-13-1 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外し（エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）

7-3-13-2 キャブレターの温水配管の取り外し

7-3-14 クラッチ

クラッチスプリングの変更

7-3-15 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。

7-3-16 フュエルインジェクション

7-3-16-1 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。

7-3-16-2 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。

7-3-16-3 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。

7-3-16-4 バタフライの交換・改造は禁止される。

7-3-16-5 フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリーおよびフラッシュRAMは変更してもよい。

7-3-16-6 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。

7-3-17 燃料供給

7-3-17-1 フュエルラインの変更

7-3-17-2 フュエルベントラインの変更

7-3-17-3 フュエルフィルターの追加・変更

7-3-18 ワイヤーハーネス

ワイヤーハーネスの改造、変更

7-3-19 スプロケット／チェーン

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。

7-3-20 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

7-3-21 点火時期／スパークプラグ

7-3-21-1 スパークプラグ、プラグキャップの変更

7-3-21-2 ハイテンションコードの変更

7-3-21-3 点火時期の調整

7-3-22 ボルト・ナット類

7-3-22-1 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。

7-3-22-2 フェアリング（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。

- 7-3-22-3 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。
- 7-3-22-4 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。
- 7-4 取り外すことができる部品
- 7-4-1 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル（計器用ブラケットがカウルステーを兼ねている場合はカウルステーと見なし、交換は可。ただしメーターは車両公認時のものでなければならない。）
- 7-4-2 ホーン
- 7-4-3 ツールボックス
- 7-4-4 タコメーター
- 7-4-5 スピードメーター
- 7-4-6 ハンドル左側のスイッチホルダー
- 7-4-7 ラジエーターファンと配線
- 7-4-8 サーモスタット
- 7-4-9 チェーンカバー
- 7-4-10 リヤフェンダー（シートカウル下部またはスイングアームに取り付けられたもの両方）※カットは可
- 7-4-11 リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリー
- 7-4-12 エアクリーナーエレメント
- 7-4-13 別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート
- 7-4-14 スターターキックアーム
- 7-5 その他
- 7-5-1 チタニウム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）
- 7-5-2 データロガーの使用は認められない。
- 7-5-3 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。
- 7-5-4 買い取り制度
- 7-5-4-1 大会にて6位以内に入賞した車両および部品は、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。
- 7-5-4-1-1 車両買取価格：国産車両 1,400,000円
外国産車両 2,200,000円
- 7-5-4-1-2 部品買取価格（円）

車種	キャブレターASSY	シリンダーヘッドASSY	ECU&インジェクション	Fサスペンション	Rサスペンション
CBR600F4i	114,000	255,000	スパークユニット30,000	78,000	42,000
			PGM FIユニット63,000	Fスプリング& カラー=94,000	リヤスプリング =60,000
			スロットルボディASSY67,000		
YZF-R6	105,000	364,000	—	112,000	51,000
GSX-R600		310,000	ECU37,000	116,000	80,000
			スロットルボディASSY79,000		
ZX-6R	170,000	388,000	—	99,000	71,500
ZX-6RR		334,190	ECU71,850	181,500	64,950
			スロットルボディASSY148,500		

※シリンダーヘッドASSYにはカムシャフト、バルブ類（バルブ組込み工賃含む）が含まれます。

- 7-5-4-2 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。
- 7-5-4-3 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。

- 7-5-4-4 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)
- 7-5-4-5 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。
- 7-5-4-6 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。
- 7-5-4-7 上記7-5-4-6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。
- 7-5-4-8 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。
- 7-5-4-9 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。
- 7-5-4-10 上記7-5-4-6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。
- 7-5-4-11 主催者が購入申請を行うことができる。
- 7-5-4-12 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。

ST600規則の判例集

下記判例集は規則書の条文の統一解釈として規則と同様の効力を有する。

1 車体関係

1) リヤフェンダー

取り外しとカットは認められるがアフターマーケットのリヤフェンダーとの交換は認められない。

2) カウリング

①カウルのゼッケンベース部分に孔を空けてエア取り入れ口を作っていたケースがあったが、これは認められない。

②カウルのエア吸入口の下に新たにエアダクトを作り装着していたケースがあったが、これは認められない。

③ラップタイム記録用の送信機をリヤカウルに孔を空けて装着していたケースがあったが、これは認められない。

3) ホンダCBR600F4iの吸気ダクトのカバー

吸気ダクトのカバー（タンク前方の左右に取り付けられている）はハンドル交換時にハンドル切れ角に影響するため、取り外しが認められる。

4) ステップのヒールカバー

ステップの後にチェーンとの干渉を防ぐためにヒールガードを取り付けることは認められる。また、車両公認時に装着されている場合は交換してもよい。素材はチタン以外は規制されない。

- 5) リヤサスペンションのスプリングを交換しているが、スプリング長が短いためカラーを装着しているケースがあり、これは認められない。
- 6) フロントフォークチップガード
フロントフォークの傷防止の為のガードの取り外しは認められない。
- 7) ホイールのダストシールの取り外しは認められない。

2 エンジン関係

- 1) フラッシュRAM関連部品
市販部品の『パワーコマンダーⅢ』は、フラッシュRAM交換が認められており、使用が認められた。
- 2) ヤマハYZF-R6のキャブ・エアventパイプ
 - ①キャブ・エアventパイプは燃料供給関連部品のため、変更を認める。パイプの径・材質ともに変更してもよい。
 - ②エアボックスに連結されたエアventパイプを取り外して外気吸入にする場合は、エアボックスへの連結部の穴を塞がなければならない。
 - ③外気吸入にする場合、エアventパイプの先端はエアダクト先端にクランプで固定しなければならない。カウルに新たに吸入口を設けたり、カウルの吸入口の下に新たな吸入口を作成したり、エアダクトを加工して取り付けることは認められない。
 - ④DUCATI車でバッテリーのプラス端子を剥き出しのままにしている車両があり、安全上プラス端子にテーピングをすること指導した。

※判例集はシーズン途中で追加される場合があります。追加の場合は機関誌ライディング・MFJホームページ・主催者の公式通知等にて告知されます。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付則 11

ST250・ST400技術仕様

ROAD RACE

公道用一般車両をベースに安全性、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）を他の部品に置き換える行為

1 出場車両

一般生産型モーターサイクルでMFJが公認した車両でなければならない。

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

- 3-1 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。
- 3-2 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。
- 3-3 上記以外の起爆剤・添加剤は使用してはならない。

4 ナンバープレートの取り付け

- 4-1 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。
- 4-2 ナンバープレートの地色は白で、文字は黒色。
- 4-3 プレート・文字サイズは図（159頁）を参照のこと。

5 仕様

- 5-1 レースのために取り外さなければならない変更
- 5-1-1 ライト／ウインカー／リフレクター
- 5-1-2 バックミラー
- 5-1-3 ナンバープレートとブラケット
- 5-1-4 セーフティーバー／センタースタンド／サイドスタンド

- 5-1-5 同乗者用フットレスト／グラブレール
- 5-1-6 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品
- 5-2 **安全の確保のため、改造、変更が義務付けられる事項**
- 5-2-1 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。
- 5-2-2 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。
- 5-2-3 電動式フ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。
- 5-2-4 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)
- 5-2-5 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
- 5-2-6 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ュウ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。(159頁図参照)
- 5-2-7 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のリザーバータンクに放出されるようになっていなくてはならない。
- 5-2-8 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。
- 5-2-9 ラジエ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。
- 5-3 **レースの為に変更、改造、チューニングが許可される部分**
- 5-3-1 フレーム
- 5-3-1-1 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。
- 5-3-1-2 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。
- 5-3-1-3 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
- 5-3-2 リヤフォーク（リヤスイングアーム）
- 5-3-2-1 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。
- 5-3-2-2 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。
- 5-3-3 サスペンション
- 5-3-3-1 フロントサスペンションのスプリングの変更。
- 5-3-3-2 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。
- 5-3-3-3 リヤサスペンションのスプリングの変更。
- 5-3-3-4 サスペンションフルードの変更。
- 5-3-4 ブレーキ
- 5-3-4-1 前後ブレーキパッドとホースの変更。
- 5-3-4-2 ブレーキフルードの変更。
- 5-3-5 タイヤ・ホイール

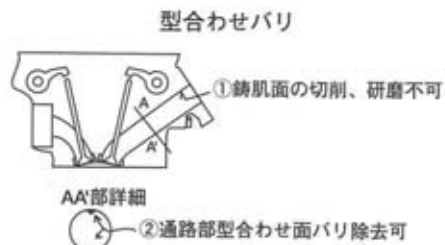
- 5-3-5-1 スピードメーター駆動部の取り外しとスパーサーへの交換。
- 5-3-5-2 タイヤ
- 5-3-5-2-1 タイヤは変更できるが、一般公道用のタイヤに限られる。レース用のスリックタイヤ/レーシングレインは天候に関わらず使用できない。
- 5-3-5-2-2 タイヤは入門者クラスとして公平を期すため、排気量クラスごとに銘柄と種類を限定する。当該銘柄で使用できるタイヤは下記に限定される。

年度	クラス	メーカー	パターン
2002～2003年	ST250	ダンロップ	GPR80、D220ST
	ST400	ブリヂストン	BT92、BT39、BT45、BT020、BT010

- 5-3-5-2-3 タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。
- 5-3-5-2-4 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）。
- 5-3-5-2-5 タイヤウォーマーの使用は禁止する。
- 5-3-5-2-6 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。
- 5-3-5-2-7 原則的には出荷時のタイヤサイズが望ましい。
- 5-3-6 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。
- 5-3-6-1 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り付け位置に固定しなければならない。
- 5-3-6-2 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。
- 5-3-6-3 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。
- 5-3-6-4 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）
- 5-3-7 ハンドルバー・レバー類
 - 5-3-7-1 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。
 - 5-3-7-2 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。
 - 5-3-7-3 ハンドルバーの最低幅は85ccまでは400mm、86cc以上は450mm。
 - 5-3-7-4 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）。
- 5-3-8 カウリング
 - 5-3-8-1 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。
 - 5-3-8-1-1 スクリーンエッジは丸く加工する。
 - 5-3-8-1-2 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。
 - 5-3-8-2 取り付けブラケットの改造・変更。
 - 5-3-8-3 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。
 - 5-3-8-4 大会期間中に破損した場合の補修と取り外し。

- 5-3-9 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ず、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。
- 5-3-10 シリンダー
- 5-3-10-1 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。(157頁図参照)
※ポート内のザラ付きは銹ハダと解釈し、切削、研磨は認められない。
- 5-3-10-2 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。
- 5-3-11 クラッチ
クラッチスプリングの変更。
- 5-3-12 キャブレター
ジェットとニードルの変更。
- 5-3-13 燃料供給
- 5-3-13-1 フューエルラインの変更。
- 5-3-13-2 フューエルベントラインの変更。
- 5-3-13-3 フューエルフィルターの追加・変更。
- 5-3-14 ワイヤハーネス
不要なワイヤハーネスのカット。
- 5-3-15 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。
- 5-3-16 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。
- 5-3-17 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。
- 5-3-18 ボルト・ナット類
- 5-3-18-1 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。
- 5-3-18-2 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。
- 5-3-18-3 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。
- 5-3-19 取り外すことができる部品
- 5-3-19-1 計器類と計器用ブラケット及び関連ケーブル。
- 5-3-19-2 ホーン
- 5-3-19-3 ツールボックス
- 5-3-19-4 タコメーター
- 5-3-19-5 スピードメーター
- 5-3-19-6 ラジエーターファンと配線
- 5-3-19-7 2ストローク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。
- 5-3-19-8 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。
- 5-3-19-9 リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ。
- 5-3-19-10 エアクリーナーエレメント

- 5-3-19-11 別体（ボルトオン）のライセンスプレート
- 5-3-19-12 スターターキックアーム
- 5-3-20 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。
- 5-3-21 サイレンサーのグラスウールの変換は認められる。グラスウール交換の為のサイレンサー外筒の改造は認められる。
- 5-4 その他の制限
チタン合金部品の使用は禁止される。



6 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。

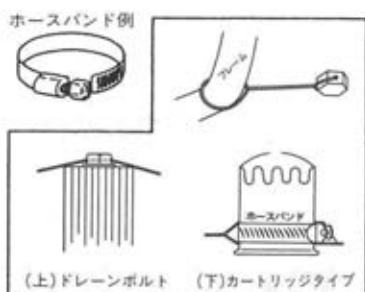
80ccクラス以下 500,000円 250ccクラス 1,000,000円
125ccクラス 700,000円 400ccクラス 1,000,000円

- 6-1 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。
- 6-2 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。
- 6-3 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。
- 6-4 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）。
- 6-5 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。
- 6-6 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。
- 6-7 上記6-6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。
- 6-8 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。
- 6-9 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。
- 6-10 上記6-6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。
- 6-11 主催者が購入申請を行うことができる。
- 6-12 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。

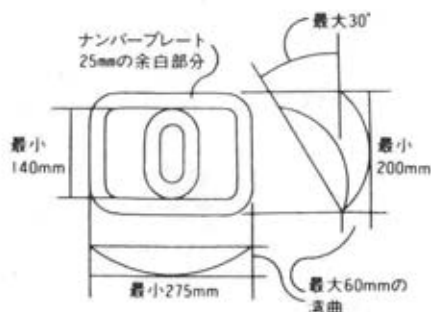
よくある質問と答え：

- 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 マフラスターの取り外し、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



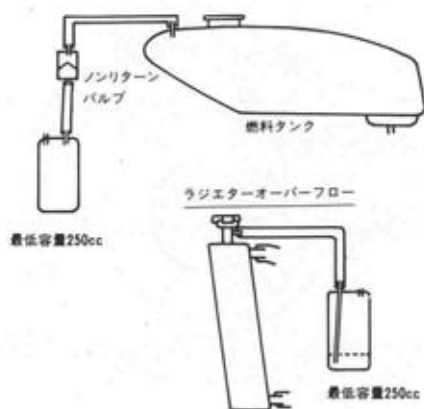
ナンバープレート



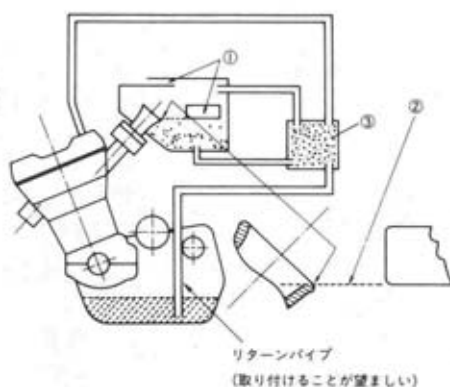
キャッチタンク

図 A

燃料タンクプリーザー

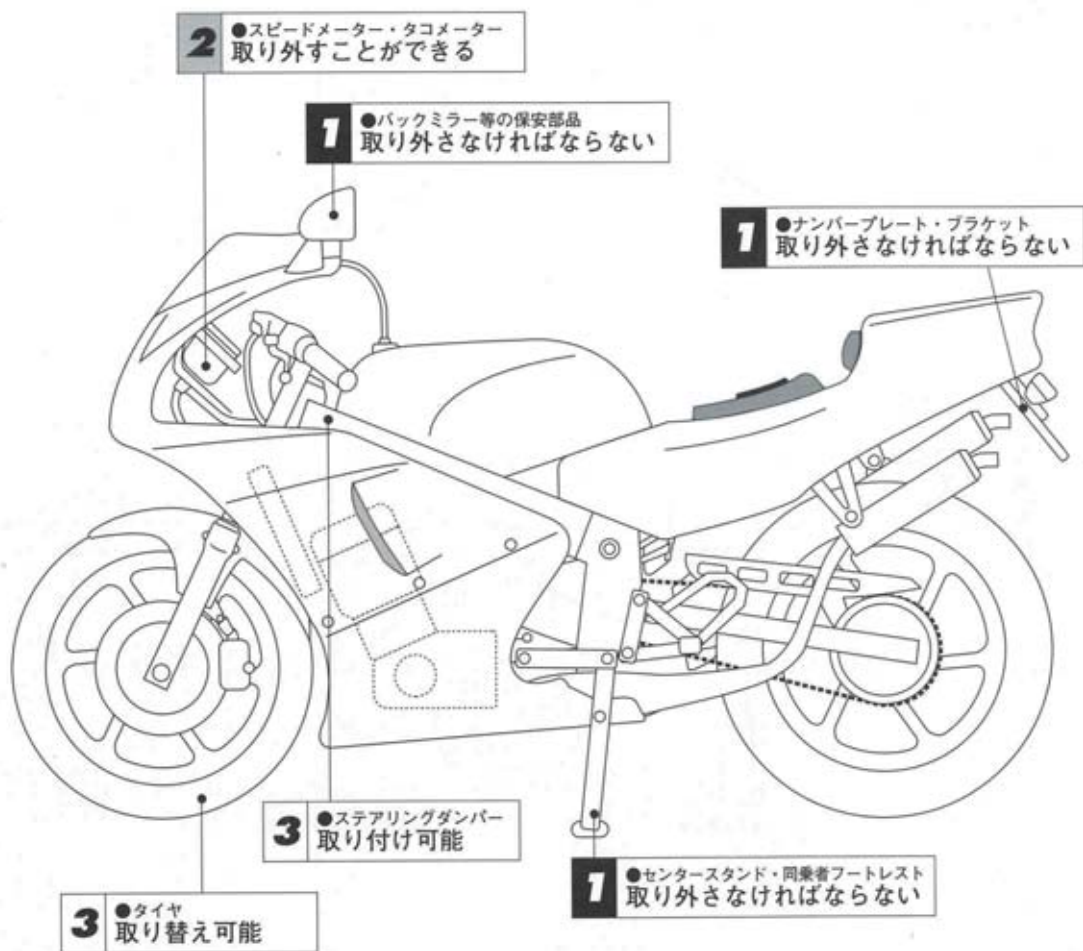


4ストロークエンジンのプリーザーシステム



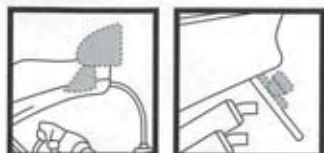
クローズドシステム
エアクリナーボックスが装
備されていない場合、プロ
バイガスがキャブレターに吸
入されるような措置を施すこ
と。
オイルキャッチタンク
最低容量500cc

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？



オイルドレンボルトは必ずワイヤーロックすること!!

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P153～P157の仕様規定を良く読むこと。

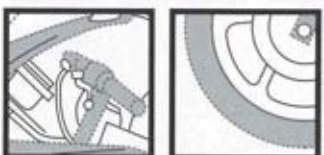
2 取り外すことができる部品



- ・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ストローク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P153～P157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、取り付けの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2002～2003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P153～P157の仕様規定を良く読むこと。

付則 12

SPクラスの仕様

ROAD RACE

1 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を超え400以下	×	○	4	6
250	125を超え250以下	○	×	2	6
250F	125を超え250以下	×	○	4	6
125	80を超え125以下	○	○	1	6
85	50を超え85以下	○	○	1	6
50	50以下	○	○	1	6

2 出場車両

- 2-1 車両は（市販レーサーを除く）一般生産型車両、又はSP用コンプリートマシンとしてMFJが公認したもの。
- 2-2 車両は国内競技規則および付則6ロードレース基本仕様に示されているすべての条項に適合していること。
- 2-3 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

3 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）

- 3-1 エンジンの型式
- 3-2 シリンダーの数
- 3-3 ピストンストローク
- 3-4 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
- 3-5 クラッチの構造 *ただし4.5参照
- 3-6 エンジン内部の部品の材質
- 3-7 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
- 3-8 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
- 3-9 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
- 3-10 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
- 3-11 クランクケースカバー類の材質・鋳造および形状

- 3-12 シリンダー(2ストローク)、シリンダーヘッド(4ストローク)のボートの形状、寸法
- 3-13 クランクシャフトアッセンブリー、ピストン
- 3-14 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)
- 3-15 キャブレター *ただし4-2参照
- 3-15-1 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だけに認められる。
- 3-16 フェュエルタンク *ただし4-3参照
- 3-17 プライマリーギヤ *ただし4-5参照
- 3-18 ミッション *ただし4-6参照
- 3-19 4ストローク車のエアクリーナーボックス *ただし4-7参照
- 3-20 リヤホイール
- 3-21 リヤブレーキ関係 *ただし4-8参照
- 3-22 フロントホイール
- 3-23 フロントブレーキ関係 *ただし4-9参照
- 3-24 フレームボディ *ただし4-11参照
- 3-25 フロントフォーク *ただし4-12参照
- 3-26 リヤフォーク *ただし4-13参照
- 3-26-1 リヤサスペンション、サスペンションのシステム *ただし4-13参照
- 3-27 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
- 3-28 フェアリング(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)。フェアリングには、いかなるものも追加されてはならない。*ただし4-15参照

公認車両に対し下記事項の変更が出来るが、付則6ロードレース

4

基本仕様には適合していることを条件とする

(3条で規制された項目の、部分的な規則緩和も含みます)

- 4-1 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)
- 4-2 **キャブレター**
- 4-2-1 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)
- 4-2-2 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)
- 4-2-3 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。
- 4-2-4 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)
- 4-3 **フェュエルタンク**
- 4-3-1 フェ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。
- 4-3-2 フェュエルパイプ、フェュエルコックの変更

- 4-4 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）
- 4-5 クラッチディスクの材質とスプリングの諸元
- 4-6 ミッションギヤのレシオ（但し公認部品に限られる）
- 4-7 エアクリーナーボックス
- 4-7-1 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。
- 4-7-2 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。
 - 4-7-2-1 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）
 - 4-7-2-2 口径φ100mm相当（8,000mm²誤差10%）を最大とするエア吸入口の拡大
 - 4-7-2-3 ボックス内部の切削、取りはずし
 - 4-7-2-4 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）
- 4-7-3 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
- 4-7-4 エア吸入口の位置
 - 4-7-4-1 エアファンネルの一番低い箇所（109頁図参照）の水平線よりも上に位置すること。
 - 4-7-4-2 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。
- 4-7-5 ブリーザーシステム
 - ブリーザーシステム(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。
- 4-8 リヤブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更
- 4-9 フロントブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更
- 4-10 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。
- 4-11 不要なステー類
 - 4-11-1 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）
 - 4-11-2 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。
- 4-12 フロントサスペンション
 - 4-12-1 フロントサスペンションのスプリングの変更
 - 4-12-2 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
- 4-13 リヤサスペンション
 - 4-13-1 リヤサスペンションのスプリングの変更
 - 4-13-2 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
 - 4-13-3 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
- 4-14 ハンドルバーの変更
- 4-15 フェアリング
 - 4-15-1 フェアリングの材質（但しカーボン、ケブラー強化繊維等の高価素材を除く）
 - 4-15-2 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）
 - 4-15-3 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。
 - 4-15-3-1 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。
 - 4-15-3-2 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。

- 4-15-3-3 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。
- 4-15-4 フェアリング下部は、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ランク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。
- 4-16 シートカウル
- 4-16-1 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。
- 4-16-2 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。
- 4-17 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。
仕様の詳細はロードレース基本仕様3-17燃料、燃料/オイルの混合液(105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。
- 4-18 すべての部品に関して調整・仕上げは認められる。
- 4-18-1 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、タベッククリアランス、点火時期等)をいう。
- 4-18-2 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ストローク、4ストローク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。
- 4-18-3 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。
- 4-18-3-1 型合わせバリ
- 4-18-3-2 シリンダー加工バリ(下図参照)

「ポート内のザラつき」は鋳ハダと解釈し、切削、研磨は認められない。



- 4-19 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。

5 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。
上記最低重量を満たすためにダミーウェイト(バラスト)を装着することは認められる。

6 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

- 6-1 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ェ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。

- 6-1-2 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、リストリクターによって口径を調整しなければならない。
- 6-2 フュエルタンク
- 6-2-1 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。
- 6-2-2 エレクトリック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。
- 6-3 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）。
- 6-4 キャッチタンク
- 6-4-1 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ストローク車は500cc以上、2サイクルは250cc以上）。
- 6-4-2 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（109頁参照）。
- 6-5 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）。
- 6-6 灯火器のレンズの処置また取り外し。
- 6-7 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。
- 6-8 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。

7 いかなる場合も禁止される事項

- 7-1 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）。
- 7-2 リヤホイールスピンドル構造に軽合金の使用。
- 7-3 フロントホイールスピンドル構造に軽合金の使用。
- 7-4 タイヤへの追加工。
- 7-5 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。
- 7-6 ガソリンの仕様及び供給方法は制限される。（付則6ロードレース基本仕様3-17燃料、燃料/オイルの混合液の項107頁参照）

8 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。

9 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の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）

付則 13

耐久レースの追加仕様
(国内の各クラス)

1 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。

2 出場車両

- 2-1 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。
- 2-2 ロードレースの基本仕様に合致していること。
- 2-3 耐久用の仕様を満たしていること。

3 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。

4 耐久仕様

- 4-1 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。
- 4-2 フュエルタンク
 - 4-2-1 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。
 - 4-2-2 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。
 - 4-2-3 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。
 - 4-2-4 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は大会特別規則に定める。
 - 4-2-5 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。
- 4-3 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ーを取り入れるためのフェアリング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)
- 4-4 灯火類

- 4-4-1 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。
- 4-4-2 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。
- 4-5 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。
- 4-6 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。
- 4-7 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。
- 4-8 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つてはならず、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。
- 4-9 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。
- 4-10 ウィンドスクリーンの高さは自由とする。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付則 14

国内GPクラスの仕様
(地方選手権)

車両規則は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	169頁～172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	111頁～152頁
全日本選手権	国際ライセンス (INT)	JSB1000規則 (全日本選手権・エリア選手権へ適用)	

1 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を超え 85以下	1	6
125	100を超え125以下	1	6
250	175を超え250以下	2	6

2 出場車両

- 2-1 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。
- 2-2 車両は国内競技規則および付則6 ロードレース基本仕様に示されているすべての条項に適合していること。
- 2-3 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

- 2-4 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

- 2-4-1 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、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。

- 2-4-2 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、リストリクターによって口径を調整しなければならない。

3 下記事項は車両公認時の仕様の変更は認められない

(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)

- 3-1 エンジンの型式
- 3-2 シリンダーの数
- 3-3 ピストンストローク
- 3-4 クランクケース
但し、切削による加工のみ認められる。
- 3-5 市販レーサーのシリンダー、シリンダーヘッド
但し、互換性対象部品であるため、**10**互換性を参照。
- 3-6 バルブ数、ポート数、キャブ数
- 3-7 キャブレター
但し、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)は可能。
また、互換性対象部品であるため、**10**互換性を参照
- 3-8 特殊な高価材質の使用(チタニウム合金)
- 3-9 市販レーサーのフレームボディ
- 3-10 一般市販車のフレームボディ
但し、補強及びフレームボディの強度に全く影響を与えない場合の不要なステー類の取り外しは認められる。
- 3-11 市販レーサーのフロントフォーク
但し、フロントサスペンションのスプリングの変更は認められる。
- 3-12 市販レーサーのリヤフォーク及びサスペンションとリンク
但し、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
スタンドブラケットの取り付け及び取り付け目的の加工
リヤスプロケットガードの取り付け及び取り付けのための加工
は認められる。また、互換性対象部品であるため、**10**互換性を参照。

4 基本仕様に適合していることを条件に下記事項の変更が認められる

(3条で規制された項目の、部分的な規制緩和も含む)

- 4-1 クランクケースの切削による加工
- 4-2 シリンダー
- 4-2-1 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。
- 4-2-2 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。
- 4-2-3 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。
- 4-3 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)
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)
- 4-4 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。

5 燃料、燃料／オイルの混合液

- 5-1 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)
- 5-2 競技に使用できるガソリン
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いなくてはならない。
- 5-2-1 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。
- 5-2-2 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。
- 5-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売され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。
- 5-2-4 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。
- 5-3 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る場合、それに従わなくてはならない。

6 重量

- 6-1 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
85	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。
左記重量を満たすために、バラストを追加することは認められない。

7 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

- 7-1 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

- 7-2 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。
- 7-3 エレクトリック・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。
- 7-4 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)。
- 7-5 ギヤボックスからのブリーザーキャッチタンク(250cc以上)。

国内ロードレースGPクラスの仕様

- 7-6 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）。
- 7-7 灯火器のレンズの処理または取り外し。
- 7-8 保安部品の取りはずし。
- 7-9 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。

8 いかなる場合も禁止される事項

- 8-1 改造変更にあたって特殊な材料の使用（チタニウム合金）
- 8-2 リヤホイールスピンドル構造に軽合金の使用
- 8-3 フロントホイールスピンドル構造に軽合金の使用
- 8-4 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
- 8-5 ガソリンの仕様及び供給方法は制限される。（付則6ロードレース基本仕様3-17燃料、燃料/オイルの混合液の項107頁参照）
- 8-6 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。

9 音量規定

- 9-1 FIM方式で測定し105dB/A以下のこと。
- 9-2 2ストロークは13m/sec、4ストロークは11m/secのピストンスピードとする。
- 9-3 レース終了後は3dB/Aの誤差値が認められる。

10 互換性

- 10-1 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って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。
 - 10-1 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の打刻型式に基づき判断される）
 - 10-2 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。
 - 10-2-1 ミッションアッセンブリーまたは単品
 - 10-2-2 フロントフォークアッセンブリーまたは単品
 - 10-2-3 リヤサスペンションユニットおよびリンク関係
 - 10-2-4 リヤフォーク
 - 10-2-5 キャブレター
 - 10-2-6 シリンダー
 - 10-2-7 シリンダーヘッド
 - 10-3 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。
 - 10-3-1 フロントフォークアッセンブリーまたは部品
 - 10-3-2 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
 - 10-3-3 リヤフォーク
 - 10-3-4 キャブレター
 - 10-3-5 シリンダー
 - 10-3-6 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。

付則 15

ジュニアクラスの仕様

ROAD RACE

1 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を超え85以下	1	6
GP	50	~50以下	1	6
	85	50を超え85以下	1	6

2 出場車両

- 1-1 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。
- 1-2 車両は国内競技規則及び付則6 ロードレース基本仕様に示されているすべての条項に適合していること。
- 1-3 ホイールリム直径が16インチ以上で、85cc以下の二輪車。

3 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)

- 3-1 エンジンの型式
- 3-2 シリンダーの数
- 3-3 ピストンストローク
- 3-4 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、鋳造および形状
- 3-5 クラッチの構造
- 3-6 エンジン内部の部品の材質及び寸法形状
- 3-7 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
- 3-8 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
- 3-9 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
- 3-10 吸入、排気系統のシステム、バルブの数、ポートの数、キャブレターの数
- 3-11 クランクケースカバー類の材質、鋳造、及び形状
- 3-12 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・ポートの寸法、形状
- 3-13 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
- 3-14 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

ロードレースジュニアの仕様

- 3-15 キャブレター *ただし4-1及び6-1参照
- 3-16 フュエルタンク
- 3-17 プライマリーギヤのレシオ、及び寸法形状 *ただし4-2参照
- 3-18 ミッションギヤのレシオ、及び寸法形状
- 3-19 リヤホイール
- 3-20 リヤブレーキ関係 *ただし4-5参照
- 3-21 フロントホイール
- 3-22 フロントブレーキ関係 *ただし4-6参照
- 3-23 タイヤ *ただし4-13参照
- 3-24 フレームボディ *ただし4-12参照
- 3-25 フロントフォーク *ただし4-7参照
- 3-26 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
- 3-27 ステアリングシステム、トップ、ボトムブリッジ *ただし4-8参照
- 3-28 フェアリングの形状 *ただし4-9参照

4 公認車両に対し下記事項の変更が出来るが、付則6ロードレース基本仕様には適合していることを条件とする (3条で規制された項目の、部分的な規則緩和も含まれます)

- 4-1 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) 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)
- 4-2 クラッチディスクの材質とスプリングの諸元
- 4-3 スタート装置の取り外し
- 4-4 エアクリーナーボックスの改造
- 4-5 リヤブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更
- 4-6 フロントブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更
- 4-7 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
- 4-8 ステアリングダンパーの取り付け
- 4-9 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)
- 4-10 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)
- 4-11 すべての部品についての調整・仕上げは自由である。
- 4-12 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)

5 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。
左記重量を満たすために、バラストを追加することは認められない。

6 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

- 6-1 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
50 (SP, GP)	直径18mm相当以下
85 (SP, GP)	直径28mm相当以下

- 6-1-2 規制を超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。
- 6-2 電動式フェ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。
- 6-3 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)
- 6-4 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ストロークのギヤボックスからのブリーザー250cc以上)
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。
- 6-5 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。)
- 6-6 灯火器のレンズの処置または取り外し。
- 6-7 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。)
- 6-8 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。

7 いかなる場合も禁止される事項

- 7-1 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)
- 7-2 リヤホイールスピンドル構造に軽合金の使用
- 7-3 タイヤへの追加工
- 7-4 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。
- 7-5 ガソリンの仕様及び供給方法は制限される。(燃料、燃料/オイルの混合液の項107頁参照)

8 音量規定

- 8-1 FIM方式で測定し99dB/A以下であること。
- 8-1 レース終了後は3dB/Aの誤差値が認められる。

9 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る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。)

付則 16

ミニバイクの仕様
ROAD RACE

1 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	最大限定変速段数
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を超え85cc以下	○	○	1	6

2 出場車両

車両は(市販レーサーを除く)一般生産型車両で、MFJが公認したもの。

3 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)

- 3-1 エンジンの型式。
- 3-2 シリンダーの数
- 3-3 ピストンストローク。
- 3-4 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。
- 3-5 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)。
- 3-6 エンジン内部の部品の材質。
- 3-7 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。
- 3-8 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。
- 3-9 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。
- 3-10 吸入、排気系統のシステム、バルブ数、ポート数、キャブレター数。
- 3-11 クランクケースカバー類の材質・鋳造および、形状。
- 3-12 シリンダー、シリンダーヘッド。
- 3-13 クランクシャフトアッセンブリー、ピストン。
- 3-14 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。
- 3-15 キャブレター(メインジェットのみ変更可)。
- 3-16 フュエルタンク。
- 3-17 プライマリーギヤ。
- 3-18 ミッション。

- 3-19 ブリーザーシステム。
- 3-20 リヤホイール。
- 3-21 リヤブレーキ関係。
- 3-22 フロントホイール。
- 3-23 フロントブレーキ関係。
- 3-24 フレームボディ。
- 3-25 フロントフォーク。
- 3-26 リヤフォーク。
- 3-27 リヤサスペンション。
- 3-28 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。
- 3-29 ストリームライニング。

4 公認車両に対して下記事項の変更が出来るが、付則6ロードレース基本仕様に適合していることを条件とする

- 4-1 キャブレターのメインジェットの変更は可。
- 4-2 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。
- 4-3 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。
- 4-4 プラグの変更は可。
- 4-5 スピードメーターの取りはずしは可。
- 4-6 チェーンの変更は可。
- 4-7 スプロケットの変更は可。
- 4-8 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。

5 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

- 5-1 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）
- 5-2 灯火器のレンズの処置または取り外し
- 5-3 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
- 5-4 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

6 いかなる場合も禁止される事項

- 6-1 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）
- 6-2 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。
- 6-3 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。
- 6-4 タイヤへの追加工
- 6-5 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。
- 6-6 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。

7 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。

8 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。

'93年1月1日以降の公認車両同士に限られる



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

RIDER'Sビック保障プラン

1 無配当新定期保険

(災害入院特約、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】

年齢	男性	女性	年齢	男性	女性
5才	1,750円	1,650円	30才	2,535円	2,290円
10才	1,950円	1,730円	35才	2,830円	2,515円
15才	2,250円	1,895円	40才	3,400円	2,920円
20才	2,360円	2,040円	45才	4,300円	3,510円
25才	2,410円	2,160円	50才	5,705円	4,270円

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リススポーツ中(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・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・ダイビング等レジャー中の事故】
【仕事中の労災事故】そして【病気】【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、モーターサイクリススポーツシムを含み、キミの生活を24時間にわ
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「危険なスポーツでの傷害事故は免
責(保障対象外)」と約款(契約の取り決め)で定めています。つまり、モーターサイ
クルスポーツは一般の傷害保険では「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/指示をうけ薬を服用中の方、病気などで定期検査
を指示されている方、また妊婦中の女性の方も同様に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。
「働かぬは、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。

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

アクサ生命保険(株)財日本モーターサイクリス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 1104-0104/5

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・既住歴・年令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】がない掛捨て型の生命保険です。
■加入年齢は5歳~55歳。医師の診断などはない【告知扱い(書類審査)】です。
■保険料は返却です。ご契約時点の年齢で1才きざみで保険料は異なります。
■保障期間は【保障期間10年・自動継続型・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 アクサ生命保険株式会社
アクサ グループライフ生命保険株式会社

Q5.モーターサイクリススポーツ中の保障を具体的に教えてください？

お支払例 ●大槌骨折で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

1事故ないし1入院のお支払対象期間は120日が限度です。
保障期間中の通算日数はケガ・病気とも700日間、計1400日間を保障致します。

Q6.加入資格は？

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。

Q7.医師の診査がありますか？

このプランは、医師の診査などはありません。自分自身の健康状態を報告
する「告知扱い」の書類診査だけです。とても簡単です。

Q8.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カ月経過後にもつ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、その時点で入院重複プラン【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。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



会員の皆様へ

RIDER'Sビック保障プランは【割安な保険料】
【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。

MFJ共済会（保険）制度

（平成15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以下、4ストローク125cc以下)	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	1,000円			
スピード行事	1,500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。





友達を誘ってレースをしよう!
MFJ会員ライセンス入会申込書

※継続申請の方もこの用紙をご使用いただけます。
※このページをコピー又は切り離し申請用紙としてご使用いただけます。必ずボールペンでご記入ください。



太枠内を記入してください。

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

ライセン
スNo

○で囲むし

- 新規
- 継続
- ライセン
ス追加
- クラブ員
追加
- 再発行
(紛失)
- 住所
変更

いずれの種目にも運転免許が必要 です。受けていない人は、講習 会修了証を添付して下さい。		種目/ ライ セン ス区 分	①ロードレース	サー キッ ット 名 () サー キッ ット ライ セン スNo ()	走 行 証 明 印 MFJ公認サーキット にて押印
①原付 ②自二 ③普通 ④講習会 修了証			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				公認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 て下さい。又は国内ライセンス講習 会修了証を添付して下さい。	※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スノーモバイル	①ドラッグレース	②エンデューロ	⑥ビットクルー	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ビットクルー (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、無帽)
①サイズ 3×24cm
②枚数 控+種目数
③裏に氏名を記入
※モトクロスPCクラス の場合写真サイズ 3×3cm

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
		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)	受領金額	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)

〒104-0045 東京都中央区築地 2-11-24
第29興和ビル別館 7 F TEL03-5565-0900

M F J	円	印	発 行
-------------	---	---	--------

03-規

競技役員・講師ライセンスの所得の場合、別途申請書を請求して下さい。

エンジョイマガン
バイクライフ

モーターサイクリスト
RUN PLUS
ランプラス

毎月
1日
発売
定価 390円
税別

www.yaesu-net.co.jp

(株)八重洲出版 東京都中央区八丁堀4-5-9 ☎03-3552-8431 (代)



毎月
15日
発売
定価 660円
税別

モーターサイクルを愛好する
大人のためのマガジン!

別冊 **MOTOR
CYCLIST**

モータースポーツを楽しむ人に。

「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ニングのコースと最大級の声援を送り続けます」

2003 TI Circuit AIDA



2003年 TIロードレースシリーズカレンダー

2002.12.1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	開催日	DAY OF NUMBER	開催競技										エリア選手権				全日本選手権				参加申込期間	
			SP4 ツマキ	オープン	FAK	NK4	SP4	ノーマル 250	SP2	SB	MH80	ST600	CP125	GP250	GP125	ST600	ST600	GP125	GP250			
第1戦	2月23日	1/5																			1/29(月)~1/27(月)	
第2戦	4月26・27日	4/26	4/27	オープン/SP4&オープン/2輪耐久										4/26	4/26		4/26					3/24(月)~4/1(火)
第3戦	6月9日																				5/6(火)~5/13(火)	
第4戦	7月9日																				5/21(月)~5/23(月)	
第5戦	8月10日																				7/8(日)~7/14(月)	
第6戦	9月21日																				8/18(日)~8/25(日)	
TIロードレース 第7戦	10月18・19日																				9/18(日)~9/18(日)	
第7戦	11月9日																				10/5(日)~10/14(火)	
第8戦	12月14日																				11/3(日)~11/17(月)	
総戦回数	4	3	2	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	3	3	2	3	1	1		

●……スプリントレース
 ※ SP250/SP400クラスは、2003年度より承認競技のSP2/SP4クラスとして行われます。それに伴いレギュレーションも若干変更があります。
 ※ ウェストエリア選手権は上記以外に鈴鹿サーキットでも開催されます(詳細は鈴鹿サーキットまでお問い合わせ下さい)。
 ※ ライセンス区分略称: ●I…国際 ●N…国内 ●F…フレッシュマン ●L…Lライセンス ●J…ジュニア ●RS…RSライセンス ●運…運転免許証

サーキットライセンスのご案内

ARC(アイダレーシングクラブ)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、楽しくTIサーキット英田でのスポーツ走行をさせ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等の運転技術をお持ちの方。
 (未成年の場合は、保護者の同意が必要です)

●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ご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義、実技走行の約平日となります。

●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
- 顔写真 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)

●お問い合わせ・お申込み先
 INTERNATIONAL RACING COURSE
TI Circuit AIDA
 http://www.ti-circuit.co.jp

サンデーライダーズミーティング(SRM)

「TIロードレース」およびモトルネッサンス、ストリートカフェ時に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(レース車両は不可)
- 参加資格 参加するバイクを運転できる免許証を所持していること
- 装備 革ツナギ、フルフェイスヘルメット、グローブ、ブーツ着用
- 申し込み 電話一本でOK

※併せてサーキットクルーズ(先着順付体験走行)も実施しています。

DAYS OF NUMBER

ナンバー付き車両による耐久レース形式の走行会

- 参加車両 排気量250cc以上のナンバー付バイク(レース車両は不可)
- 装備 革ツナギ、フルフェイスヘルメット、グローブ、ブーツ着用
- 参加資格 公道で参加車両を運転できる自動2輪運転免許証
- MFJロードレースフレッシュマン・国内ライセンス(国際ライセンス所持者は参加できません)
- TIサーキットライセンス(2輪ARC会員)

TIキッズバイク

6才以上の自転車に乗れるお子様対象のバイク体験走行会。子供用オフロードバイク「ヤマハPW50」、ヘルメット、プロテクター等のレンタルも料金に含まれます。
 ※モトルネッサンス、ストリートカフェ時に開催

●2輪用レンタルツナギ

サンデーライダーズミーティングや各種イベント走行会など、サーキット走行の機会はあるけれど、ツナギを買ってまではどうかという方に、価格あるツナギ製レーシングスーツを使用。サイズはM~LL、すべてワイドサイズです。

料金-3,000円/1日(税込)
 ※数には限りがありますので、事前にお問い合わせ下さい。
 ※レースでの使用は出来ませんので、予のご了承下さい。

●交通アクセスのご案内



- 山間自動車道 和実ICより 約25km
- 備前ICより 約25km
- 中国自動車道 美作ICより 約25km

〒701-2612 岡山県英田郡英田町滝宮1210
 TEL:0868-74-3311 FAX:0868-74-2600

バイカーズ・ライフ 勝利の 方程式



オートバイ

毎月1日発売

定価
570円(税込)

日本のオートバイの歴史がオートバイ誌の歴史です。



ミスターバイク

毎月6日発売

定価
300円(税込)

読み応えのある企画と記事が好評です。



ミスターバイク BG

毎月14日発売

定価
330円(税込)

中古車情報に加え、名車・絶版車の記事も充実。



ボーン バイカーズ

毎月22日発売

定価
580円(税込)

最新のストリート系カスタム情報が満載。



ゴークル

毎月24日発売

定価
500円(税込)

バイクライフを楽しむ大人の2輪誌です。



パーツBG

毎月30日発売

定価
450円(税込)

新品から中古まで、本気で役立つパーツ情報誌です。

お近くの書店でお求めください。品切れの場合は、書店でご注文していただくか(お手元にお届けするのに多少時間がかかります)、事前に当社販売部で在庫を確認された後、ブックサービス(TEL 03-3817-0711)にご注文ください。送料210円でご自宅に代引きでお届けいたします。

男の子から、男へ。

キーワードは「無痛」「無傷」「安心」

過去20万人の治療実績を誇る

上野クリニックの技術と安心が

一冊の本になりました。

あなたの下半身の悩みにしっかり、

まじめにお答えします。

第1章 日本人の3人に2人は包茎です。

包茎は病気ではありませんが、病気を起こす根源になるとともに、心理的なコンプレックスの原因にもなるのです。解決の第1歩は、24時間無料相談ができる東京上野クリニックのフリーダイヤルから。

第2章 包茎は百害あって一利なし。

包茎で大損した男の実話集。●包茎は早漏のもと。●包茎は細菌の溜まり場、性病の巣。包茎治療で得た男の実話集。●ムスコが一皮むけたら人間も一皮むけた。●いつでも「気持ちいい」セックスができる。

第3章 最新の技術「無痛」治療法。

緻密な研究を重ね、東京上野クリニック独自の最新技術「無痛4段階麻酔システム」を開発。手術を受けた方からの「痛くなかった」という声が、その成果を実証しています。●まず確実な基礎麻酔から。●深部冷却法を採用することで痛みをシャットアウト。●日本一の極細針を使用することで針を刺したことすら感じさせません。●すぐ切れてしまう局所麻酔だけではなく、「背面神経ブロック」により、手術中・手術後も完全無痛を配慮します。

第4章 ていねいな手作業「無傷」の仕上がり。

東京上野クリニック独自の手術法により「無傷」を実現。それは、ひとりひとりに合わせた「複合曲線作図法」を行っているから。●東京上野クリニックでは、手術跡が残りにくい特殊な高周波メスを使用しています。●東京上野クリニックでは、美容形成用の特殊糸と極細針を使い、他にはない独自の力で縫合。

第5章 男の性を尊重した「安心」の提供。

- 東京上野クリニックは、オール男性によるプロフェッショナル集団です。
- 東京上野クリニックは、男性泌尿器専門の形成外科であり、女性美容形成はいっさい行っていません。
- 東京上野クリニックでは、24時間対応のフリーダイヤルシステムを完備しています。
- 東京上野クリニックでは、「生涯再診無料」という安心保証システムを導入しました。
- 東京上野クリニックでは、来院すら他人にわからない完全予約制による無料診断システムを導入しています。

第6章 早めの対応が肝心な性病治療。

- 包茎は、尿道炎やコンジローム、包皮炎などの原因をつくりやすくなります。
- たいていの性病は早めの治療ですぐ完治。迷わずすぐに相談を。
- 東京上野クリニックは、包茎治療と同じく、性病検査についても24時間受け付けています。

第7章 男女とも快感をアップする法。

- 「余分な包皮」のカットは女性を興奮させます。
- カビに摩擦感が生まれない「余分な包皮」は、セックスの快感を大きく妨げます。

第8章 男をさらに磨く改造計画。

- 東京上野クリニックでは、独自の力で開発したコラーゲンによる亀頭増強法を提案します。
- 東京上野クリニックでは、敏感な亀頭を強化して早漏を抑えます。

第9章 もうひとつの男を磨く道。それは育毛。

- 日本人の4人に1人は薄毛に関する悩みを抱えています。
- 東京上野クリニックでは、その人にあった治療法をセレクトします。
- 東京上野クリニックは、豊富な育毛法を提案します。

第10章 もうひとつの男を磨く道。それは脱毛。

- いよ、スベスベ肌の男性がなぜモテる?
- 東京上野クリニックのレーザー脱毛なら、「無痛」「無傷」「安心」。
- 東京上野クリニックのレーザー脱毛で得た男の話。

(以上:全て目次より)

24時間無料電話相談
0120-508-550
一皮に一皮の男の手帳
メンズ総合テープ案内
無痛! 無傷! 安心!
0120-087-008
東京上野クリニック

「MEN'S BODY POWER UP」
定価648円(税別)
判型: A5判 ページ数: 80頁

発行所 株式会社双葉社
〒162-8540 東京都新宿区東五軒町3番28号

ご紹介できる全国の上野クリニック一覧

札幌 011-252-6000 中央区北4条西2 アイビル4F	仙台 022-723-3000 青葉区中央1-6-27 仙嶺ビル7F	新潟 025-241-4000 新潟市花園1-4-6 郷都ビル2F	大宮 048-642-1000 さいたま市宮町2-11 ハシメビル7F	東京 03-3274-4000 中央区八重洲1-8-16 新銀ビル14F	上野 03-3876-7000 台東区板橋1-8-18 高松ビル4F
渋谷 03-5784-3000 渋谷区宇田川町33-8 摩田ビル7F	新宿 03-3343-4000 新宿区西新宿1-3-15 都木ビル7F	横浜 045-323-5000 西区北岸2-10-50 北岸山田ビル2F	千葉 043-221-8000 中央区富士見1-2-11 勝山ビル6F	浜松 053-452-6000 浜松区東町140-3 イズムハマツビル5F	名古屋 052-562-5000 中村区名駅3-26-21 新音ビル6F
京都 075-352-5000 下京区東山町1-10-10 東山ビル14F	大阪北 06-6456-3000 北区梅田1-2 駅前第2ビル2F	大阪南 06-6634-3000 中央区難波3-5-11 東亜ビル6F	岡山 086-224-9000 岡山市北区3-36 第一セントラルビル3F	福岡 092-415-6000 博多区博多駅前1-12-7 第13階ビル2F	鹿児島 099-812-3800 鹿児島市中央町3-36 西原Mビル5F

この本についてのお問い合わせは 泌尿器科・形成外科・性病科

TEL/03-5543-3700

東京上野クリニック

24時間無料電話相談

0120-508-550

携帯・PHSからもご利用できます。

メンズ総合テープ案内

0120-087-008

携帯・PHSからもご利用できます。

メール相談もできる男のHP <http://www.ueno.co.jp> 携帯アドレス <http://www.ueno-c.com>

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

2003年度 那須MSL主催2輪レース予定

①4月1日 ②6月8日 ③8月10日 ④9月7日 ⑤10月12日 ⑥11月9日



開催クラスは
ただいま調整中です。
(02年11月現在)

ナンバー付クラス、旧車/絶版車クラス、小排気量のスペシャルクラスなどビギナーからベテラン、エキスパートにいたるまで皆様楽しんで頂けるよう企画中です。

上記以外にも多くのイベントを予定しております。最新情報を下記的那須MSLホームページその他でご確認ください。



mosla
NASU MOTOR SPORTS LAND CLUB

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>

ダートクールを読みながら

DIRT
Cool

インディアンエアとかね



隔 月 刊
モトクロス専門誌
ダートクール
偶数月24日発売

ダートクール2003 No.1	12/23発売
ダートクール2003 No.2	2/24発売
ダートクール2003 No.3	4/24発売
ダートクール2003 No.4	6/24発売
ダートクール2003 No.5	8/24発売
ダートクール2003 No.6	10/24発売

発行/株式会社ニュース出版
〒141-0062 東京都品川区上大崎1-1-17 LSビル4F
Tel. 03-6408-4111 (販売)

制作/有限会社エアタイム
〒150-0012 東京都渋谷区広尾1-11-5-106
Tel. 03-5423-5464 (広告・編集)

<http://www.dirtcool.jp>



「一歩踏みだそうとするライダーたちへ」



「THE MOTOCROSS 03」
100%モトクロス
1,200円 絶賛発売中



「ダートスポーツ」
オフロードの切り札
毎月24日発売 680円



「カスタムバーニング」
ストリートカスタムの王道
毎月24日発売 580円



「モトモト」
ライトカスタムの超新星
毎月6日発売 500円



造形社
〒164-0011
東京都中野区中央5-2-2
TEL.03-3380-1061
FAX.03-3380-1016
<http://www.zokeisha.co.jp>

プレス用ゼッケン



国旗	黄旗	白旗	赤ストライプ付黄旗	緑旗
赤旗	レッドクロス	オレンジボール	青旗	チェッカー旗

各種フラッグ

大会を主催される皆様へ

ゼッケンはもちろんのこと、レースに必要なとされるあらゆる機材を製作することができます。カラーリング等、パリエーションも豊富に取り揃えておりますのでぜひ一度お試しください。

Original Goods & Original Design

モーターサイクルスポーツを楽しむみなさんの味方

オリジナルグッズを作ろう!

モーターサイクルスポーツを開催するために必要な機材を注文するなら中尾商事です。フラッグやゼッケンなどを古くからモーターサイクルスポーツに供給してきた当社なら、きっとみなさんのリクエストにお答えすることができるでしょう。大会主催者やサーキット等レース関係者のみなさんも、ライダー用胸ゼッケンやレースで使用されるフラッグ等、その他にもあらゆる製作物に対応できますので、ぜひご相談下さい。全国どこでも注文お受けします。



オリジナルパンフレット立て



会場表示板



コースステーブ

ライダー用ゼッケン



※この広告にご紹介しました製作物はほんの一部。まだまだ作れるものいっぱいあります!

株式会社 中尾商事

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

*****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。

大きな安心、
おとどけします

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



バイクの自賠責保険料

(平成14年4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	13,240円	17,360円
2年	10,630円	13,410円
1年	7,940円	9,350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 | ☎048-461-0835 |
| 狭山事業部 | 〒350-1331 埼玉県狭山市新狭山3丁目9番2号 | ☎042-953-7351 |
| 浜松事業部 | 〒433-8114 静岡県浜松市葵東1丁目13番2号 | ☎053-436-2242 |
| 鈴鹿事業部 | 〒513-0827 三重県鈴鹿市大池3丁目13番20号 | ☎0593-79-5405 |
| 熊本事業部 | 〒869-1231 熊本県菊池郡大津町大字平川1273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 | ☎028-677-3379 |

MOTOCROSS

モトクロス

ROADRACE MOTOCROSS TRIAL
SNOWMOBILE DRAGRACE



CONTENTS

▼付則17 モトクロス競技規則

1. 適用の範囲	192
2. モトクロス	192
3. コースの仕様	192
4. レース中の公式シグナル (合図)	192
5. 出場車両	192
6. MFJ公認車両・公認部品	193
7. ライダーの装備	193
8. 参加資格	193
9. 出場申し込み	194
10. 参加受理	194
11. 公式通知・タイムスケジュール	194
12. 参加定員	194
13. ゼッケンナンバー	194
14. 燃料およびオイル	195
15. 出場受付	195
16. 車両検査	195
17. ライダーの変更	195
18. 車両の変更	195
19. 部品の変更	196
20. フリープラクティスおよび公式練習	196
21. ビットおよびサインエリア	196
22. 公式予選	196
23. 決勝レース出場台数	196
24. スタート位置の決定方法	196
25. ウォーミングアップ	196
26. レース	197
27. レースの終了	197
28. 優勝者、順位、完走者および得点	198
29. レース後の車両検査	198
30. レースおよび大会の延期、中止等	198
31. 抗議	198
32. レース中の違反行為に対する罰則	199
33. 本規則の解釈	199
34. 本規則の施行	199

▼付則18 2003年全日本選手権大会特別規則

1. 公示	200
2. 競技会開催日程等	200
3. 運営・実行組織	200
4. 開催部門・クラス	200
5. 参加資格	201
6. 出場申し込み	201

7. 出場料およびMFJ共済会掛金 (保険料)	201
8. 参加受理	201
9. 競技内容	202
10. 賞および得点	202
11. 出場車両	202
12. ゼッケンナンバー	203
13. ガソリンおよびオイル	204
14. 車両検査	204
15. 車両の変更	204
16. フリープラクティスおよび公式練習	204
17. 決勝レース出場資格	204
18. スタート	205
19. レース	207
20. レース後の車両検査	208
21. 総合順位の決定方法	208
22. 抗議	208
23. 本規則の解釈	208
24. 本規則の施行	208
2003年全日本モトクロス選手権開催日程	210

▼付則19 モトクロス基本仕様

1. カテゴリ	211
2. 排気量の算出方法	211
3. 一般的なアイテム	211
4. 燃料、燃料/オイルの混合液	216
5. 音量規制	216
6. テレメトリー	217
7. 重量	217

▼付則20 国内モトクロスの仕様

1. クラス区分	218
2. 出場車両	218
3. 重量	218
4. 音量	219
5. 互換性	219
6. 公認部品	219
7. 燃料	220
8. マシン仕様	220
9. 各部の仕上げ調整	223
10. 公認車両から変更・交換できるもの	223
11. 追加の装備	223
国際B級の仕様	224
500cc部門の仕様	225

※2003年度の規則変更点は太字で示されています。

付則 17

モトクロス競技規則
MOTOCROSS**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 [⑤出場車両] (37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 [⑩MFJ公認車両および公認部品・用品] (37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の安全上、その使用を禁止される。
(MFJ公認ヘルメットマーク)
- (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断した時点で、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・車両

1) 参加者及びライダーは、国内競技規則・第3章 [⑫競技参加者] (35頁) に合致していなければならない。

ライセンス	85クラス		125クラス		250クラス	
	2ストローク	4ストローク	2ストローク	4ストローク	2ストローク	4ストローク
国際A級	51cc以上～85cc以下	—	～125cc	～250cc	150cc～250cc	251cc～550cc
国際B級	51cc以上～85cc以下	—	～125cc	～250cc	150cc～250cc	251cc～550cc
国内A級	51cc以上～85cc以下	—	～125cc	～250cc	150cc～250cc	251cc～550cc
国内B級	51cc以上～85cc以下	—	～125cc	～250cc	150cc～250cc	251cc～550cc
ジュニア	51cc以上～85cc以下		※予告 250ccクラスにおける4ストローク車両の排気量は、2004年より450cc以下となる。			
PC	50cc以上～65cc以下					

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〔㊸競技会の延期および中止等〕(40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。(214頁参照)
- 2) 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。
- 3) レース中、ナンバープレートや配布されたゼッケン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、その周回数には記録されない。
- 4) 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 [⑩燃料およびオイル] (37頁) 及びモトクロス基本仕様④燃料、燃料/オイルの混合液 (216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適当と判定された車両は、公式予選を含む一切の走行を拒否される。
- 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⑩競技出場の申し込み、⑫ライダーおよび車両の変更（37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

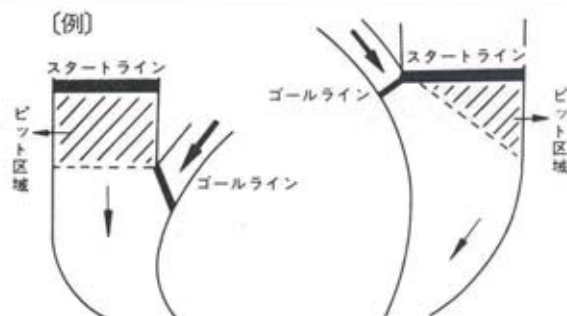
フレーム、クランクケース、サイレンサーの変更は原則として認められない。ただし、交換のためにあらかじめ検査を受けたサイレンサーは除く。フレームの変更、クランクケースの変更は、車両の変更とみなされる。

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、チャンバーが外れた場合、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、スタートが認められる。

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）

順位は下記の優先順位に基づき決定される。（いかなる場合も完走者及びチェッカーが優先される）

- 1) 優勝者
優勝者は、定められた周回数またはレース時間+1周を最短時間で完走したライダーとする。
 - 2) 順位の優先順位
 - 1 チェッカーを受け完走周回数を満たしたライダーで周回数の多い順。
 - 2 1、で同周回の場合はチェッカーを受けた順。
 - 3 チェッカーを受けられなかった完走周回数を満たしたライダーで、周回数の多い順。
 - 4 3、で同周回数の場合はゴールライン通過順
 - 3) その他の優先順位（未完走者）
この項に該当するライダーは順位は付かないがリザルト上の優先順位を下記のとおりとする。
 - 1 周回数の多い順。
 - 2 同周回数の場合、ゴールライン通過順。
- ※完走者とは
- 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。
- 4) 得点
 - (1) 得点は国内競技規則・第3章 [②公式得点（ポイント）]（39頁）によって与えられる。
 - (2) 得点は完走者に与えられる。

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 [⑧競技会の延期および中止等]（40頁）による。

31 抗議

- 1) 抗議は、国内競技規則・第3章 [⑨抗議]（41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ることができる。

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。

4) 嚴重注意

大会役員の指示に従わなかった場合。

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】(42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、2003年1月1日から施行する。

付則 18

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（210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	レディス
クラス	125cc・250cc	125cc・250cc	85cc

- 2) 全日本選手権は原則としてレディス、国際B級、国際A級の3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) [⑩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 [⑩競技参加者] (35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は、下記のとおりとする。

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'02年全日本選手権における実績を有する者は、MFJ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210頁参照。

3) ビットクルーの登録

(1) 出場申込後に、ビ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、他のビ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1000円/人が必要)

(2) ひとりのビットクルーを、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ビ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) ビットクルーバス及びビットクルーライセンスの装着義務

ビ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ビットクルーバス及びビ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	14,000円	12,500円	1,500円
2クラス(Wエントリー)	22,000円	20,500円	1,500円
レディス	8,000円	7,500円	500円

8 参加受理

付則17モトクロス競技規則 [⑩参加受理] (194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、レディスには適用されない。

※国際A級はシード制度が導入される。（204頁17決勝レース出場資格参照）

※国際A級・国際B級・レディスは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、レディス：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、レディス：10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。（206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) 全日本選手権のポイントは下記の通り完走者に与えられる。

順位	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	17位	18位	19位	20位
得点	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

※4台以下は不成立

(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（49頁）に示される。

(4) 全日本選手権レディスクラスのランキング決定順位

レディスクラスは全10戦中6戦の有効ポイント制とする。

3) 賞及び得点の制限

国内競技規則・第3章 [②公式得点] (39頁) による。

11 出場車両

1) 車両は、付則17モトクロス競技規則 [⑤出場車両] (192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216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. 当該年度全日本選手権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、当該年度ゼッケン順とする。
- d. 当該年度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、当該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、当該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、当該年度全日本国際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、当該年度全日本国際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. 当該年度全日本選手権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、当該年度ゼッケン順とする。
- d. 当該年度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、当該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、当該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、当該年度全日本国際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、当該年度全日本国際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)
モトクロス基本仕様④燃料、燃料/オイルの混合液(216頁)参照。

14 車両検査

- 1) 付則17モトクロス競技規則 [⑩車両検査] (195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、規定値を超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) 付則17モトクロス競技規則 [⑩車両の変更] (195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。
 - ・シード選手がシード権を行使した場合(予選不通過の場合)、当該選手は、予選通過者の

後にグリッドを選択する。通常予選通過者の後に走る権利が認められ、グリッド優先順位は当該大会のシードランキング順とする。またその場合グリッドの無いコースの場合は安全を考慮した2列目スタートまたはその他の方法でスタートされる。

- ・シード選手がシード権を行使する場合、必ず予選に出場していなければならない。
- ・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
- 2) 国際A級リザーブライダー
各予選組の周回数の多い、トップタイムの早い組から1名ずつ最大2名とする。
- 3) 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、各予選組の周回数の多い、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名は各予選組の周回数の多い、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

予選スタート手順

- ①予選開始予定時刻の10分前までに、当該予選ライダーはプレバレーションエリアに集合することが望ましい。※予選開始予定時刻とは、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レース開始時刻または参加者が揃った時点でウェイティングエリアより進行員の指示で第一ライダーがエンジン停止状態で押しながら、スターティングエリアへ移動し、最初のライダーが動いた時点より遅れて来たライダーは最後尾からのグリッド整列となる。（遅れたライダーの優先順位は来た順番となる）
 - ③スターティンググリッドに付いた時点で、当該ライダーおよび当該ピットクルーのみは道具を使用しないで地ならしができる。（コンクリートの場合は除く）
 - ④ライダーがスターティンググリッドに付いたことが確認された後、進行員の指示でエンジン始動の合図が出されプレバレーションエリアへのゲートは閉鎖される。この時ライダー、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。
- ※ 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安全上スタートに支障のない場所で作業することができる。（スタートに支障のない場所は競技役員により指示される）

1分間のウォーミングアップ後、30秒ボードが30秒間提示される。

⑤15秒ボードが、15秒間提示される。

⑥5秒ボードが提示された後5～10秒以内にスタートとなる。

決勝スタート手順

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集合することが望ましい。この時プレパレーションエリア内では予選順位または、決勝ラインナップ順位によりグリッド選択順に整列される。

※レース開始予定時刻とは、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レース開始時刻または参加者が揃った時点でウェイトングエリアより進行員の指示で第一ライダーがエンジン停止状態でスターティングエリアへ移動し、最初のライダーが動いた時点より遅れてきたライダーはリザーブライダーの前に最後尾より整列される。(遅れたライダーの優先順位は来た順となる。) また最終ライダー(リザーブライダーを含まない)が動いた時点でプレパレーションエリアへのゲートは閉鎖される。ゲート閉鎖に間に合わなかったライダーは、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ライダーがスターティンググリッドに着いた時点で当該ライダーおよび当該ピットクルーは道具を使用せずに地ならしができる。(コンクリートの場合は除く)

④全ライダーがスターティンググリッドに付いたことが確認された後、進行員の指示でサイティングラップ(コース安全確認1周)が実施される。(リザーブライダーを含む)

⑤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安全上スタートに支障のない場所で作業することができる。(スタートに支障のない場所は競技役員により指示される)

⑥全ライダーがスターティンググリッドに着いたことが確認された後、エンジン始動とともに30秒ボードが30秒間提示される。

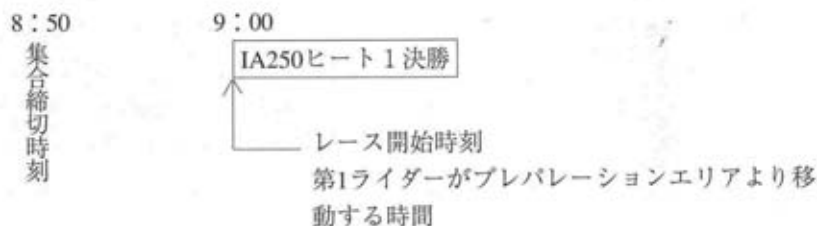
この時ライダー・オフィシャル以外は速やかにスターティングエリアより退去しなければならない。

⑦15秒ボードが、15秒間提示される。

⑧5秒ボードが提示された後5～10秒以内にスタートとなる。

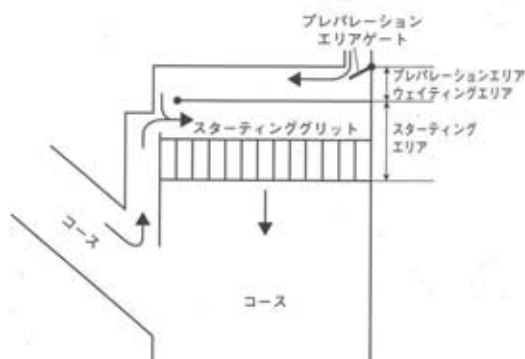
例) タイムスケジュール記載方法

IA250ヒート 1レーススタート9:00の場合(サイティングラップを含む)



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（1ライダーにつき1名まで）、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 [付則18全日本モトクロス選手権大会特別規則⑨競技内容・2) 国際A級の予選組分けについて] (202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周回数の多いトップタイムの早い組順に交互に選択される。同周回の場合はトップ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、プレバ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 [⑬競技参加者の遵守事項] (35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

付則17モトクロス競技規則 [㊟レース後の車両検査] (198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

付則17モトクロス競技規則 [㊟抗議] (198頁) および国内競技規則第3章 [㊟抗議] (41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・付則18モトクロス競技規則による。

附則

国別対抗世界選手権 モトクロス・オブ・ネーションズ
標記競技会の、日本代表選手選考規定は以下のとおりとする。
日本代表選手選考委員会を設置し、代表選手を選抜する。

1) 選考委員会

選考委員会のメンバーはモトクロス委員長・副委員長・選手会・プレス代表・有識経験者(オブザーバー)・MFJ事務局で構成する。

尚、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考委員会が選出する。

2) 選考委員会審議事項

1. コンセプトについて。
2. 選手選考について。
3. 日本チーム監督の選任について。
4. 出場費用について。
5. 日本チーム体制発表について。

6. MFJ事務局活動について

3) 選手選考について

全日本選手権の成績を参考にして海外で活躍中の選手も含めて選考する。又該当選手が負傷等の理由により出場が難しくなった場合補欠ライダーが出場する。

但し日程等の関係から車両の変更が出来ない場合は同系列メーカーの選手を選考する。

4) 団長・監督に選任について

①団長 MFJモトクロス委員会より選任される。

任務 日本チーム全体の総括。

②監督 選考した選手の属するチーム監督または選考委員会より選任される。

任務 出場決定後の選手及びチームのマネージメント。

5) トレーナー等の選任について

当該選手のチーム監督及びモトクロス・オブ・ネーションズ日本チーム監督の意見を参考に選考される。

6) 権限について

モトクロス・オブ・ネーションズチーム選抜に関する全ての権限はMFJモトクロス委員会及びモトクロス・オブ・ネーションズ選考委員会に委ねられる。

※尚、モトクロス・オブ・ネーションズ選考委員会は当該年度の第1回MFJモトクロス委員会前に結成され、MFJモトクロス委員会に承認される。

選考委員会は第1回MFJモトクロス委員会承認後開催され、当該年の体制を決定する。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

2003年全日本モトクロス選手権大会特別規則

2003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	予選/決勝
4月12日(土) ↓ 4月13日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第1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4日(火) ↓ 3月13日(木)	○
4月26日(土) ↓ 4月27日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第2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号 ☎03 (3971) 0022	茨城県 自動車安全運転センター	3月18日(火) ↓ 3月27日(木)	○
5月10日(土) ↓ 5月11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1日(火) ↓ 4月10日(木)	○
6月7日(土) ↓ 6月8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 グランプリコース	4月29日(火) ↓ 5月8日(木)	○
7月5日(土) ↓ 7月6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27日(火) ↓ 6月5日(木)	-
7月19日(土) ↓ 7月20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徳田宇大望沢 37-10 藤沢町B&G海洋センター内 ☎0191 (63) 3333	岩手県 藤沢スポーツランド	6月10日(火) ↓ 6月19日(木)	○
9月6日(土) ↓ 9月7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29日(火) ↓ 8月7日(木)	○
9月27日(土) ↓ 9月28日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第8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 HSR九州	8月19日(火) ↓ 8月28日(木)	○
10月11日(土) ↓ 10月12日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権 シリーズ第9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	9月2日(火) ↓ 9月11日(木)	○
10月25日(土) ↓ 10月26日(日)	第41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	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	9月16日(火) ↓ 9月25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。

MFJチャイルドクロス
スケジュール

※レディースクラスは全戦開催。

2003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31日(日)	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

開催日	大会名	開催場所
10月5日(日)	2003モトクロス・オブ・ ネーションズ	ベルギー・ゾルダー

開催日	大会名
5月25日(日)	オフロードバイクゲームス

付則 19

モトクロス基本仕様

MOTOCROSS

以下に規定する基本仕様は、モトクロス競技を行う上で必要とされる基本規則であり、モトクロスの全ての車両及び競技会に適用される。

カテゴリー別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリー別仕様が適用される。

1 カテゴリー

- 1-1 レーサークラス
レース専用生産された車両
- 1-2 スポーツプロダクション
市販レーサーを除く一般市販車をベースとしてレース用に改造された車両

2 排気量の算出方法

- 2-1 総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。
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。
- 2-2 公式
総排気量 = $(D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times$ 気筒数
D=ボア C=ストローク 単位=cm 小数点以下4桁で切り捨て
- 2-3 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、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100mmのリミットまで行われる。
- 2-4 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。
- 2-5 全てのカテゴリーにおいて、スーパーチャージは禁止される。

3 一般的なアイテム

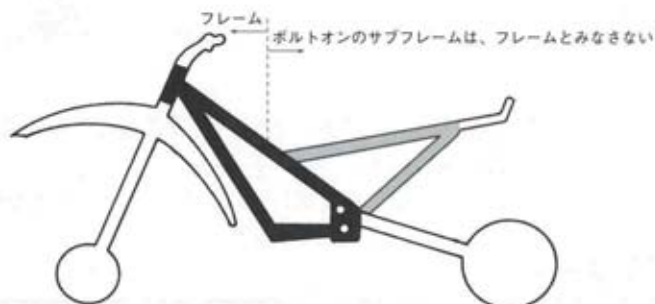
3-1 材質

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、およびホイール・スピンドル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。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

3-2 フレームの定義

- 3-2-1 フレームとは図（212頁）で示すとおり、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。
- 3-2-2 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みなし、ボルトオン（脱着可能）のものはフレームとみなさない。

フレームの基本骨格

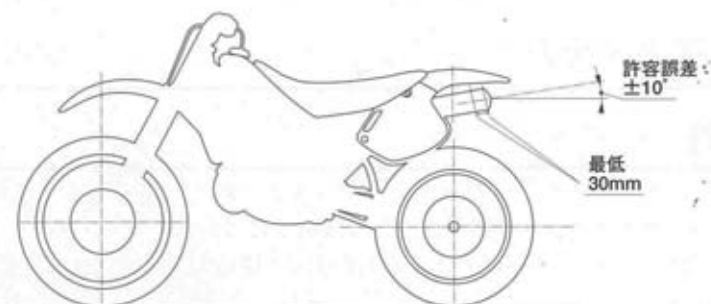


3-3 スタート装置

スタート装置は義務づけられる。

3-4 エキゾースト・パイプ

- 3-4-1 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。
- 3-4-2 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。下図参照
- 3-4-3 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。
- 3-4-4 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。



3-5 ハンドルバー

- 3-5-1 ハンドルバーの幅は、600mm以上850mmを超えてもならない。
- 3-5-2 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。
- 3-5-3 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。
- 3-5-4 ハンドルをいっばいに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TOP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。
- 3-5-5 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。
- 3-5-6 ハンド・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ない。
- 3-5-7 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

3-6 コントロールレバー

- 3-6-1 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なくてはならない。
- 3-6-2 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。
- 3-6-3 ブレーキ・レバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。

3-7 スロットルコントロール

- 3-7-1 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。
- 3-7-2 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。

3-8 フットレスト

- 3-8-1 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。（214頁図E参照）
- 3-8-2 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。
- 3-8-3 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。

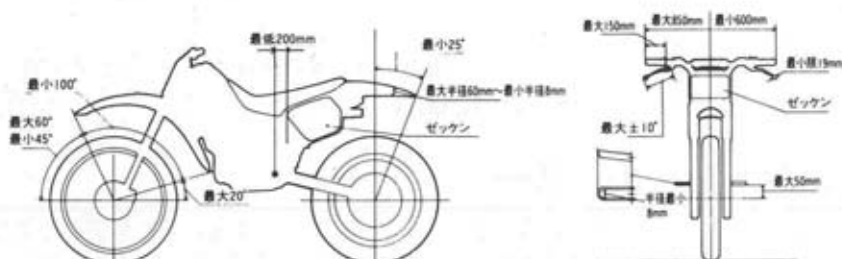
3-9 ブレーキ

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。

3-10 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 3-10-1 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。
- 3-10-2 マッドガードの後端は丸められていなくてはならず、この丸め方は最低半径8mm以上60mm以内でなければならない。
- 3-10-3 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】



3-11 フェアリング

フェアリング（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。

3-12 ホイールリム、タイヤ

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。

3-13 モトクロスタイヤ

- 3-13-1 使用されるタイヤの種類に制限はない。
- 3-13-2 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。
- 3-13-3 外観および外面的な寸法は制限されない。
- 3-13-4 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。

3-14 ナンバープレート

- 3-14-1 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。
- 3-14-2 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。

3-14-3 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。

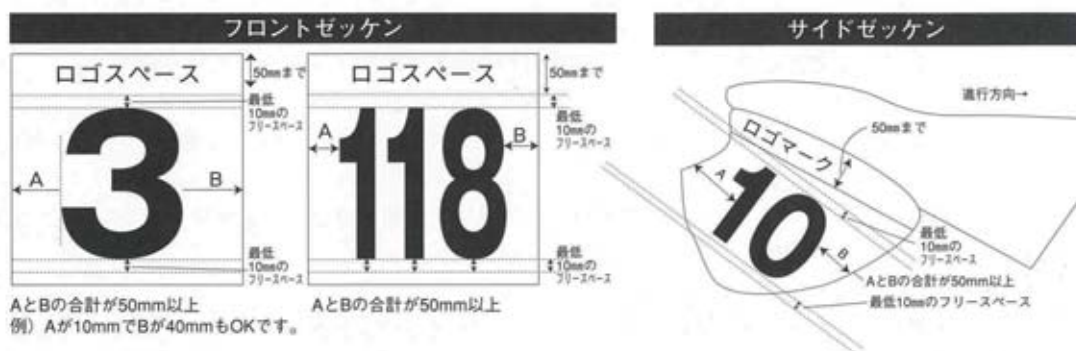
3-14-4 サイドナンバープレート

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。

3-14-5 ・フロントナンバープレートはメッシュ地のプレートが認められる。

・ナンバープレートへの広告・縁取り（スポンサーマーク表示）

フロント及びサイドナンバープレートへの広告（スポンサーマーク表示）はナンバープレートの上から50mmまでのスペースに認められる。また数字の上下10mmおよびナンバープレート内で最低50mmのフリースペースが設けられていなければならない。



3-14-6 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。

3-14-7 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

3-14-8 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。

3-14-9 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。

- 3-14-10 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。
- 3-14-11 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。
チャイルドクロス…白地に赤文字 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125 …… 黒地に白文字 国際A級250 …… 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。

4 燃料、燃料／オイルの混合液

- 4-1 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)
- 4-2 競技に使用できるガソリン
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いなくてはならない。
- 4-2-1 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。
- 4-2-2 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。
- 4-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売され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。
- 4-2-4 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。
- 4-3 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。

5 音量規制

- 5-1 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。
- 5-2 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。
- 5-3 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。
- 5-4 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。
- 5-5 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を超え500ccまで | 4,500rpm |
| 85ccを超え125ccまで | 7,000rpm | 500ccを超える | 4,000rpm |
| 125ccを超え250ccまで | 5,000rpm | | |
- 5-6 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。
- 5-7 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。
- 5-8 現行の音量規制値
最大98dB/Aとする。
- 5-9 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。
- 5-10 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。
- 5-11 レース後の最終検査においては、2dB/Aの許容誤差が認められる。
- 5-12 メーターの読み方は常に切捨てとする。(100.9dB/A=100dB/A)
- 5-13 その他規則についてはFIM規則に準ずる。

6 テレメトリー

動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。

マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。

自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

7 重量

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

予告

※250ccクラスにおける4ストローク車両の排気量は2004年より450cc以下となる。

付則 20

国内モトクロス技術仕様

(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得られるレースとすることを基本理念とする。

1 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
	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

予告

※ 250ccクラスの4ストローク車両の上限排気量は、2004年より450ccとする。

2 出場車両

- 2-1 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。
- 2-2 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。
- 2-3 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に示されているすべての条件に適合していること。

3 車重

- 3-1 各クラスの最低車両重量は半乾燥重量で下記のとおりとする。
- | | |
|----------|------|
| 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。

4 音量

- 4-1 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を参照。
- 4-2 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を超え125ccまで	7,000rpm
125ccを超え250ccまで	5,000rpm
250ccを超え500ccまで	4,500rpm
500ccを超えるもの	4,000rpm

- 4-3 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）
付則18全日本モトクロス選手権大会特別規則①②出場車両（202頁）参照。

5 互換性

- 5-1 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。
- 5-2 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。
- 5-2-1 ミッションアッセンブリーまたは単品
 - 5-2-2 フロントフォークアッセンブリーまたは単品
 - 5-2-3 リヤサスペンションユニットまたはリンク関係
 - 5-2-4 リヤフォークアッセンブリーまたは単品
 - 5-2-5 キャブレター
 - 5-2-6 シリンダーコンプリート
 - 5-2-7 シリンダーヘッドコンプリート
 - 5-2-8 ピストン及びピストンリング

6 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。

- 6-1 ミッションギヤセットまたは単品
- 6-2 フロントフォークアッセンブリーまたは単品
- 6-3 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
- 6-4 リヤサスペンションユニットアッセンブリー
- 6-5 リヤフォークコンプリート
- 6-6 キャブレター
- 6-7 シリンダーコンプリート
- 6-8 シリンダーヘッドコンプリート
- 6-9 カムシャフト
- 6-10 バルブ
- 6-11 ピストン・ピストンリング
- 6-12 クラッチバスケット・プライマリードライブ

注) 部品公認申請条件を満たしていること。

7 燃料

- 7-1 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。
詳細はモトクロス基本仕様④燃料、燃料/オイルの混合液（216頁）を参照。
- 7-2 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。

8 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、5条及び6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。

- 8-1 フレームボディ・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。
- 8-2 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。
ホールショットデバイスは追加することができる。
- 8-3 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。
- 8-4 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。
- 8-5 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。
その他詳細についてはモトクロス基本仕様を参照。

8-6 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。

8-7 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。

8-8 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3-5、3-6及び3-7を参照。

8-9 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3-10を参照。

8-10 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。

8-11 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。

8-12 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。

8-13 エアーボックス(国際B級は付則21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。

8-14 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。
- 8-15 シリンダーヘッド (国際B級は付則21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、5条及び6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。
- 8-16 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。
- 8-17 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。
- 8-18 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。
- 8-19 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。
- 8-20 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。
- 8-21 シリンダー (国際B級は付則20-1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アッセンブリー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)
- 8-22 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。
樹脂製のゼネレーターカバーが取り付けられている場合、金属製のカバーに変更することが認められる。

- 8-23 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5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。
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。
- 8-24 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。
- 8-24-1 フリクション・プレート
- 8-24-2 クラッチ・プレート
- 8-24-3 クラッチスプリング
- 8-24-4 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。
- 8-25 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）によるイナーシャの変更はしてもよい。
- 8-26 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が、チタニウム素材の使用は認められない。但し、車両公認時にチタニウム素材を使用している場合は例外とする。
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3-4を参照。

9 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

- 10-1 潤滑油、ブレーキオイル、サスペンションオイル。
- 10-2 ガスケットとガスケットの材質。
- 10-3 カバー、ケース等のボルト、ナット。
- 10-4 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することが禁止される。

- 11-1 テレメトリー
- 11-2 その他データ収集装置

付則20-1 国際B級の仕様

1 マシン仕様

- 1-1 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。
- 1-2 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。
- 1-2-1 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
- 1-2-2 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。
- 1-2-3 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）
- 1-3 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。
- 1-3-1 2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。
- 1-3-2 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。
- 1-4 エキゾーストシステム
- 1-4-1 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。
- 1-4-2 チタニウム製の材質を使用しても良い。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付則20-2 50cc部門の仕様について

1 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。

2 クラス区分

クラス	エンジン排気量	最多気筒数
50	~50cc	1

3 出場車両

車両はMFJ公認車両でなければならない。

4 公認車両に対し、下記以外の改造、変更は認められない。

- 4-1 タイヤの変更 (サイズ変更は不可)
- 4-2 スパークプラグの変更
- 4-3 ハンドルグリップの変更
- 4-4 シートの変更
- 4-5 ペイント、デカールの変更
- 4-6 潤滑油、サスペンションオイルの変更
- 4-7 キルスイッチの変更
- 4-8 ステップの変更 (但し一切の追加加工は認められない)
- 4-9 メインジェットの変更 (但しメーカーの出荷する純正部品に限る)

注意事項

マフラーはノーマルに限る。(製造時の溶接以外の溶接(加工)のあるものは、一切認められない)

キャブレター口径、変更、改造は一切認められない。

スプロケットの変更は認められない。

ボアアップは認められない。

車検方法

外装のチェック

他より車両に関する抗議がある場合は、当該ライダーのピットクルーが車検場にてキャブレターの分解を行い車検にて検査される。(分解の範囲はキャブレターのみとする。)

Motorcycle Sports Rules

トライアル

ROADRACE MOTOCRO TRIAL
SNOWMOBILE DRAG RACE



CONTENTS

▼付則21 トライアル競技規則

1. トライアルの定義	227
2. 適用の範囲	227
3. コース	227
4. セクション	228
5. 障害	229
6. 持ち時間(タイムキーピング)	229
7. 練習	230
8. 出場に関する手続き	230
9. 技術規則関連	230
10. ペナルティ	231
11. 結果の記録	233
12. セクションの閉鎖	233
13. 結果と順位	233
14. 大会の中断	233
15. 同点	233
16. 賞	234
17. 抗議	234
18. 本規則の解釈	234
19. 本規則の施行	234
付則	234

▼付則22 2003年全日本トライアル選手権大会特別規則

1. 適用の範囲	237
2. セクションの公認	237
3. オフザベーションエンクロージャ	237
4. 開催クラス	237
5. 参加資格	237
6. 出場料および共済会掛金(保険料)	237
7. セクセンナンバー	238
8. メカニック	238
9. 車両検査	239
10. スタート	239
11. 結果の記録(採点カード)	239
12. 持ち時間(タイムキーピング)	239
13. セクション	240

14. イエローカード	240
15. 賞および得点	241
16. 同点	241
17. 本規則の施行	241
付則 トライアル・デ・ナシオン選考基準	241
2003年全日本トライアル選手権開催日程	243

▼付則23 トライアル基本仕様

1. カテゴリー	244
2. 排気量の算出方法	244
3. 一般的なアイテム	244
4. 燃料、燃料/オイルの混合液	248
5. 音量規制	249
6. テレメトリー	249

▼付則24 国内トライアルの仕様

1. クラス区分	250
2. 出場車両	250
3. 公認部品	250
4. マシン仕様	250
5. 各部の仕上げ調整	250

※2003年度の規則変更点は太字で示されています。

付則 21

トライアル競技規則

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（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付則21トライアル競技規則、国内競技規則（227～236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する。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、安全上の対策が施される。

完走者となるためには、そのライダーが、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。

3) コース内での補助

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。

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) ライダーバドック

主催者の定めるライダーバドック（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序に従って、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（ゲートマーカー）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”“ゲートマーカー”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、各クラスとも当該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。ゲートにアウト側から進入した場合“失敗”となる。

ゲートの示す範囲は、ゲートに示されている矢印の先端と先端の間と解釈する。前輪および後輪は厳密にこの間を通過しなくてはならない。

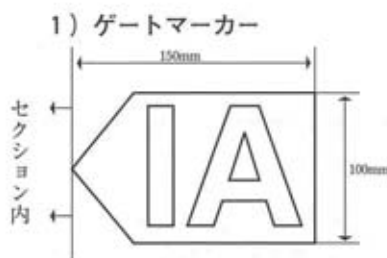
他クラス用ゲートは通過しても、通過しなくても良い。しかし、他クラス用のものであってもセクション表示物の現状を変化させると“失敗”となる。

クラスは以下のように示す。

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。

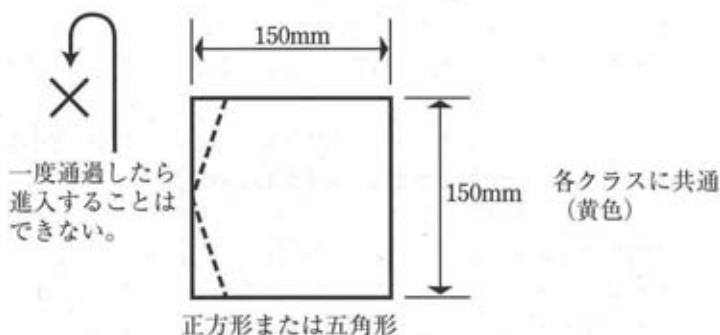


クラスは以下のように示す。

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)

2) 進行方向表示ゲート

セクションの進行方向を特に定める場合、進行方向表示ゲートを左右一対で設ける。このゲートはすべてのクラスに適用され、いったん通過したあと再び進入した場合"失敗"とみなされる。



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が認められる。

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。(全日本選手権に関しては付則22.12 (239頁) 参照)

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、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

大会日以前の設定されたコース中及びセクションでの練習は禁止される。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な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面で申し込み、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) 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。

4) ライダーに伴走するアシスタント、ヘルパーが認められる場合、認められる行為等の詳細が特別規則にて告知される。

5) 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。

6) 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級は付則23トライアル基本仕様（244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（250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、ライダーとメカニック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する場合、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。

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

－ライダーの一部または車両の一部（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。

－車両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。

－ライダーまたは車両が、マーカー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けて車両から降りてしまった。

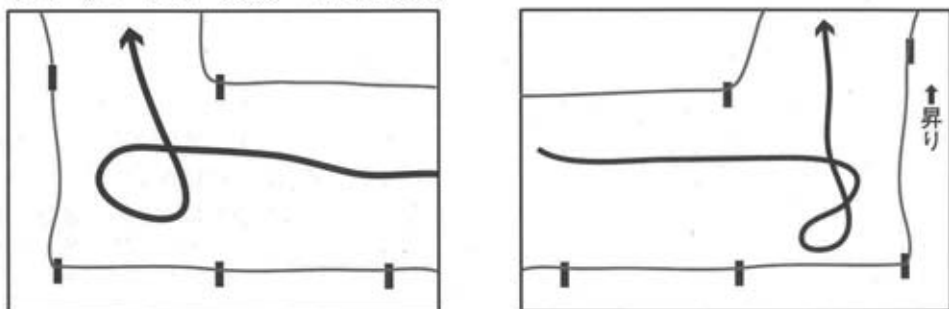
6. マーキング：車検を受けた部品であることを証明するため、ペンキなど落ちにくい塗料で部分的に塗装する。

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。

- 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。
- 車両が前進しない状態で、ライダーがどこかに寄りかかっている (足を着くこと含む)、またはタイヤを除く車両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。
- 車両のハンドルバーが地面に接地してしまった場合。
- 車両が完全なループをおこない、その軌跡を前後輪で横切った場合。(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、見落としたセクションに対して) **10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。






- 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、手またはプラカードで示す減点は暫定的なものであり、パ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0 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 足バタバタ 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)。
- ヘルメット未着用での走行。
- 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。
- ゼッケンを他者と交換した場合。
- 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。
- 大会で成績を上げようとしないライダー、他のライダーのメカニックやアシスタントのように働くライダー

11 結果の記録

スコアカード(パンチカード、記録カード)が使用される場合、溶けにくい素材でできた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](231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上位とする。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上位とする。

9. バックマーカ: オフィシャルの控名。セクション閉鎖を指示する。

所要時間を計測していない場合、最終ラップの成績上位者を上位とする。最終ラップも同点だった場合最終ラップの前のラップ、依然として同点だった場合さらにその前のラップという順序で判断する。

16 賞

得点は国内競技規則第3章 [②公式得点] (39頁) による。

17 抗議

抗議は国内競技規則第3章 [③抗議] (41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、2003年1月1日より施行する。

付則 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から

- 1) 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。
- 2) 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。

コース、ウォーミングアップ

- 1) 競技開始前や終了後に競技車両でコース内に立ち入ったり、競技終了後にウォーミングアップエリアや競技エリアで練習することは禁止される。

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かどうかを確認され、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1,000円が必要）

競技の進行に関して

- 1) 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。
- 2) 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

- 1) 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）
- 2) 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。

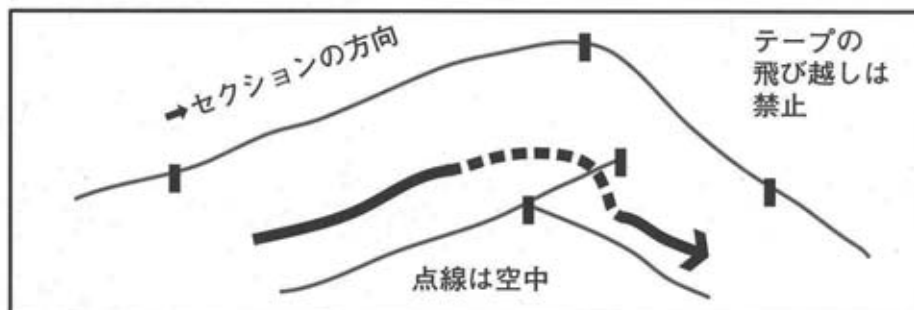
セクション関連

- 1) 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

- 1) 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。
- 2) 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）



“失敗”のペナルティの対象となる「ライダーが外部から援助をうけた場合」には、登録外のメカニックや他のライダーによるセクションの状況変化、ライン指示等、あらゆるサポート行為が援助とみなされる可能性がある。

- 3) 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。
- 4) “失敗”となるエンジンストップの解釈は、原則として以下のような状況が同時に起きた場合を指す。
 - ・ 車両が前進していない
 - ・ エンジンが停止している
 - ・ ライダーの足が地面に着いている
 このとき“失敗”（5点）となる。

結果の記録

- 1) 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。

2) 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。
- セクションマーカ付近でのフローティングターン等によるマーカ迂回で、テープ内にあるタイヤの接地面はマーカの内側を通った。
- 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。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。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付則 22

全日本トライアル選手権大会
特別規則**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、トライアル競技規則（227～236頁）、国内競技規則（35～42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 セクションの公認

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、セクション査察員で構成される。

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、MFJトライアル委員会が特に認める者（世界選手権ポイント獲得者等）、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

- 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）
- トライアル委員会が特に認める者（世界選手権ポイント獲得者等）。
- 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

- 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）
- 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。
- 前年度国際A級上位から指定する。（ポイント獲得者）
- 前年度国際B級からの自動昇格者を指定する。

国際B級

- 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）
- 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

メカニックのゼッケン番号は、当該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。
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（スコアカード）

- 1) ライダーはスタート時にスコアカードを受け取り、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いで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) スコア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) スコア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) スコアカードを紛失した場合、失格とされる。
- 7) スコア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) スコア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) 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。

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）に記載されなかった場合、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。タイムコントロールで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分以内に最終ゴール地点でゴールチェック（車両チェック）を受け、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。

4) セクション持ち時間

各セクションにセクションを走りきるための持ち時間が与えられ、この時間内にセクションアウトできなかった場合は“失敗”となる。特別規則（公式通知）に記載されなかった場合、セクション持ち時間は1分30秒となる。（変更される場合、最長で1分30秒）

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。ライダーが持ち時間以内にセクションを走りきれなかった場合、そのライダーは失敗とみなされ、オフィシャルは失敗を告げるホイッスルを長く鳴らす。

5) ラップ持ち時間

すべてのライダーに、第一ラップを走りきるための持ち時間が同様に与えられる。特別規則（公式通知）に記載されなかった場合、第一ラップ持ち時間は3時間30分となる。

第一ラップ終了後のタイムチェック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。

13 セクション

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

各セクションにセクションを走りきるための持ち時間が与えられ、この時間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。 イエローカード

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、ヘルメットを装着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

14 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）、および攻撃的な言動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。

そのカードはただちに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。

罰則1回目：5点加算 罰則2回目：5点加算 罰則3回目：失格

15 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] (39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 (49頁) に示される。

16 同点

同点が生じた場合、0点がかつとも多いライダーを上位とする。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、少ない所要時間（秒単位）で完走したライダーを上位とする。

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

2003年度トライアル・デ・ナシオン（国別対抗世界選手権）選手選抜方法

〔男性部門〕

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) 全日本選手権第4戦（5月25日開催）までのシリーズランキング。
- 2) 世界トライアル選手権第4戦（5月31日、6月1日開催）までのシリーズランキング。
- 3) 上記参考対象の成績をもとに、2003年6月に開催する「日本代表選手選考委員会」にて決定する。

〔女性部門〕

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) 全日本選手権第4戦（5月25日開催）までのシリーズランキング。
- 2) デナシオン女性部門選考指定大会（2003年6月までに最低1大会開催される。指定大会は2003年1月末までに告知される。）での成績。
- 3) 上記選考対象の成績をもとに、地方選手権、トライアルGC大会、マスターズカップの成績を加味しながら2003年6月に開催する「日本代表選手選考委員会」にて決定する。

* 2003年度のトライアルGC大会、マスターズカップの成績は、2004年度の選考対象競技ではなくなる。

2003年度インドアトライアル・デ・ナシオン（国別対抗世界選手権）選手選抜方法

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) 2003年度世界トライアル選手権のシリーズランキング。
 - 2) 2003年度全日本選手権のシリーズランキング。
- 上記選考対象の成績をもとに「日本代表選手選考委員会」にて決定する。

議決権を持つ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）

※選考委員の利害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。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

2003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8日(土) ～ 3月9日(日)	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28日(火) ～ 2月6日(木)
3月22日(土) ～ 3月23日(日)	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第2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 猿ヶ城キャンプ村	2月11日(火) ～ 2月20日(木)
5月3日(土) ～ 5月4日(日)	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第3戦 関東・新潟大会	ケプラン内全日本TR係 〒951-8154 新潟県新潟市掘割町1-7 ☎025 (232) 1811	新潟県 大日ヶ原 トライアル場	3月25日(火) ～ 4月3日(木)
5月24日(土) ～ 5月25日(日)	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第4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 トライアルパーク	4月15日(火) ～ 4月24日(木)
8月9日(土) ～ 8月10日(日)	MFJ全日本トライアル選手権 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 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	7月1日(火) ～ 7月10日(木)
9月20日(土) ～ 9月21日(日)	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第6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	8月12日(火) ～ 8月21日(木)
10月11日(土) ～ 10月12日(日)	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 愛知県名古屋市中区八事富士見 1603 ☎052 (833) 9676	岐阜県 坂内バイクランド	9月2日(火) ～ 9月11日(木)
10月25日(土) ～ 10月26日(日)	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第8戦 東北大会	MFJ東北支部 〒983-0034 宮城県仙台市宮城野区扇町3-3-10 ☎022 (284) 9484	宮城県 スポーツランド SUGO	9月16日(火) ～ 9月25日(木)

トライアル

2003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
5月31日(土) ～ 6月1日(日)	トライアル世界選手権シリーズ 日本大会	機日本モーターサイクルスポーツ協会TR係 〒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	栃木県 ツインリンクもてぎ
11月9日(日)	MFJトライアル グランドチャンピオン大会	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

開催月日	大会名	開催場所
9月27日(土) ～ 9月28日(日)	2003年トライアル・デ・ナシオン	イタリア (ラバローネ)

付則 23

トライアル基本仕様

以下に規定する基本仕様は、トライアル競技を行う上で必要とされる基本規則であり、トライアルの全ての車両及び競技会に適用される。

カテゴリー別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリー別仕様が適用される。

1 カテゴリー

- 1-1 競技専用車両クラス
競技専用生産された車両
- 1-2 スポーツプロダクション
競技専用車両を除く一般市販車をベースとしてレース用に改造された車両

2 排気量の算出方法

- 2-1 総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。
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。
- 2-2 公式
総排気量 = $(D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times$ 気筒数
D=ボア C=ストローク 単位=cm 小数点以下4桁で切り捨て
- 2-3 測定の際には、ボアに1/10mmまでの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを超える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100mmのリミットまで行われる。
- 2-4 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。
- 2-5 全てのカテゴリーにおいて、スーパーチャージは禁止される。

3 一般的なアイテム

3-1 材質

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、およびホイール・スピンドル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。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

(市販時にこの条件から外れる場合は、市販時の状態を維持することを条件にその仕様が許可される。)

3-2 フレームの定義

- 3-2-1 フレームとは図(246頁)で示すとおり、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。
- 3-2-2 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みなし、ボルトオン(脱着可能)のものはフレームとみなさない。

3-3 スタート装置

スタート装置が義務づけられる。

3-4 リヤスプロケットガード

- 3-4-1 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。
- 3-4-2 そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部を完全に覆わなければならない。
- 3-4-3 材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その付け方式は、ボルト・オンまたは溶接とし、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。

3-5 エキゾースト・パイプ

- 3-5-1 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いないとてはならない。
- 3-5-2 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 $\pm 10^\circ$)
- 3-5-3 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。

3-6 ハンドルバー

- 3-6-1 ハンドルバーの幅は、600mm以上、850mm以下でなければならない。
- 3-6-2 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。
- 3-6-3 ハンドルをいっばいに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。
- 3-6-4 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。
- 3-6-5 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

3-7 コントロールレバー

- 3-7-1 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いとてはならない。
- 3-7-2 各コントロール・レバー(ブレーキペダルおよびハンド・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いとてはならない。

- 3-7-3 もしブレーキ・ペダルが、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。

3-8 スロットルコントロール

- 3-8-1 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。
 3-8-2 モーターサイクルには有効なイグニッション・キルスイッチまたはボタンがハンドルバーの容易に手の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。

3-9 フットレスト

- 3-9-1 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いなくてはならない。(252頁図E参照)
 3-9-2 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いなくてはならない。
 3-9-3 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いなくてはならない。

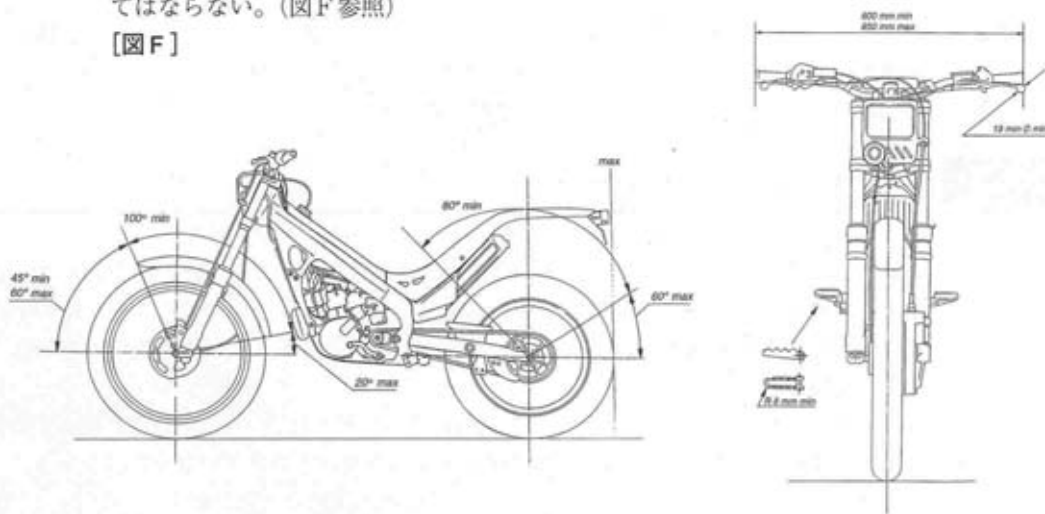
3-10 ブレーキ

- 3-10-1 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。
 3-10-2 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。
 3-10-3 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。

3-11 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 3-11-1 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。
 3-11-2 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°を超えてはならない。(図F参照)

【図F】



- 3-11-3 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。
- 3-11-4 マッドガードの後端は丸められていなくてはならず、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。
- 3-11-5 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。
- 3-11-6 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くてはならない。
- 3-11-7 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、下記の仕様が優先される。(日本で開催される国際格式競技会を除く)
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。

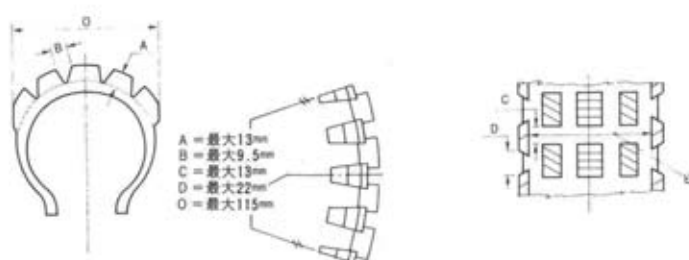
3-12 ホイールリム、タイヤ

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。

3-13 トライアルタイヤ

- 3-14-1 ホイールに正常に装着された状態でタイヤの全幅は、115mmを超えてはならない。
- 3-14-2 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を超えてはならない。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。……248頁の図G参照
- 3-14-3 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を超えてはならない。
- 3-14-4 ショルダーブロック(D)間のトレッド幅は、22mmを超えてはならない。
- 3-14-5 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。
- 3-14-6 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。)
- 3-14-7 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。
- 3-14-8 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。
- 3-14-9 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]



3-14 ナンバープレート

- 3-15-1 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。
- 3-15-2 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。
- 3-15-3 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。
- 3-15-4 数字および地色に蛍光色は一切認められない。
- 3-15-5 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。
- 3-15-6 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。
- 3-15-7 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)
- 3-14-8 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

3-15 ライト類、警告装置およびスピードメーター

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。

4 燃料、燃料／オイルの混合液

- 4-1 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)
- 4-2 競技に使用できるガソリン
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いなくてはならない。
- 4-2-1 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。
- 4-2-2 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0.013g/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。

- 4-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売され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。
- 4-2-4 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。
- 4-3 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。

5 音量規制

- 5-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から50cm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。
- 5-2 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。
- 5-3 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、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。
- 5-4 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。
- 5-5 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。
- 5-6 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。
- 5-7 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5-5が適用される）
- 5-8 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。
- 5-9 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。
- 5-11 レース後の最終検査においては、1 dB/Aの許容誤差が認められる。
- 5-12 メーターの読み方は常に切捨てとする。（100.9dB/A=100dB/A）
- 5-13 その他の規制についてはFIM規則に準ずる。

6 テレメトリー

動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。

マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。

自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

付則 24

国内トライアルの仕様
(国内A級、国内B級、ジュニア)**1 クラス区分**

排気量によるクラス区分は特にない。

2 出場車両

- 2-1 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。
- 2-2 車両は国内競技規則及び付則23トライアル基本仕様に示されているすべての条件に適合していること。

3 公認部品

タイヤは公認タイヤに限り交換が認められる。

4 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。

- 4-1 エンジンの形式
- 4-2 シリンダーの数
- 4-3 ピストンストローク
- 4-4 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
- 4-5 吸排気系のバルブ数、ポート数、キャブ数
- 4-6 リヤホイールスピンドルの材質
- 4-7 フロントホイールスピンドルの材質
- 4-8 フレームボディ

5 各部の仕上げ調整

全ての部品に関して、調整・仕上げが認められる。

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規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、ミッションオイル類は変更できる。

DRAG RACE

ドラッグレース



ROADRACE MOTOCROSS TRIAL
SNOWMOBILE DRAG RACE

CONTENTS

▼ 付則25 ドラッグレース競技規則

1. 適用の範囲	252
2. ドラッグレース	252
3. 競技と開催クラス	252
4. レース出場車両	252
5. 参加資格	253
6. 出場申し込み	253
7. 参加受理	253
8. ゼッケン・ナンバー	253
9. ライダーの装備	253
10. 出場受付	254
11. 出場車両の変更	254
12. 車両および装備の検査	254
13. スタート方法とスターティングシステム	255
14. スタート手順	255
15. 競技	256
16. 順位の設定	258
17. 計測システムと計時結果	258
18. 禁止行為	259
19. リタイヤ(棄権)と停止	259
20. 賞典	259
21. レース終了後の車両保管と再車検	259
22. レースの成立	260
23. レースおよび大会の延期・中止等	260
24. 抗議	260
25. 違反に対する罰則	260
26. 本規則の解釈	260
27. 本規則の施行	260

▼ 付則26 2003年全国ドラッグレース選手権大会特別規則

1. 公示	261
2. 開催種目と競技会の日程	261
3. 追加のクラス	261
4. コース	261
5. 大会審査委員会	261
6. 参加定員	262
7. 出場料および共済会掛金(保険料)	262
8. ヒット要員	262
9. ゼッケンナンバー	262
10. 公式予選	262
11. 決勝レース	262
12. コース選択	262
13. 賞および得点	262
14. 主催者の権限	263

15. 本規則の施行	263
------------	-----

▼ 付則27 ドラッグレースの仕様

ドラッグレースの基本仕様	264
1. チタニウム合金	264
2. エキゾースト・パイプ	264
3. ハンドルバー	264
4. コントロールレバー	265
5. スロットルコントロール	265
6. フットレスト	265
7. ホイール	265
8. タイヤおよびチューブ	265
9. ブレーキ	266
10. フロントフォーク	266
11. 最低地上高	266
12. マッドガードおよびホイールプロテクション	266
13. ストリームライニング	266
14. シート	267
15. ナンバープレート	267
16. ウィリバー	268
17. プロテクティブ・カバー	268
18. フュエルタンク及びオイルタンク	268
19. 燃料システム	268
20. キャブレターとフュエル・インジェクション	268
21. キル・スイッチ	268
22. オイル・キャッチ・タンク	269
23. チェーン	269
プロストックバイク (PB) の車両規則	269
1. クラス区分	269
2. 車両に対して下記事項は仕様の変更が出来ない	270
3. 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)	270
4. 重量	271
5. 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	271
6. いかなる場合も禁止される事項	271
ストリートドラッグバイク (SD) クラスの車両規則 (B級およびRS)	271
1. クラス区分	272
2. 車両に対して下記事項は仕様の変更が出来ない	272
3. 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	273
4. いかなる場合も禁止される事項	273

※2003年度の規則変更点は太字で示されています。

付則 25

ドラッグレース競技規則

DRAG RACE

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台の車両が先着もしくは基準タイムでのゴールを競う競技である。

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

3) ストリートドラッグクラス (SD) のIndex Time (インデックスタイム)

スポーツランドSUGO SS1/8マイル 6.499秒

ツインリンクもてぎ SS1/8マイル 6.499秒

鈴鹿サーキット SS250メートル 6.999秒

富士スピードウェイ SS1/4マイル 9.999秒

※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 競技会と開催クラス

競技会と開催クラス、および出場可能ライセンスは以下のとおり。

大会格式 出場可能ライセンス	全日本選手権	地方選手権	公認競技会	承認競技会
ドラッグレースA級	PB	SB-EX		
ドラッグレースB級	—	SB	SD	SS-B I, SS-B II
RS (ワンイベント) ライセンス	—	SB	SD	SS-B I, SS-B II
Lライセンス及び運転免許証	—	—	—	SS-B I, SS-B II

4 レース出場車両

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

5 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、2002年度版MFJ国内競技規則第3章〔②競技参加者〕(33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。

7 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。

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。

9 ライダーの装備

- 1) ヘルメット
 - (1) ヘルメットはMFJが公認したフルフェイス型のものとする。
 - (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。

ドラッグレース競技規則

- (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 皮革もしくは、同等の素材であること。MFJ公認スーツが望ましい。MFJ公認でないスーツを使用する場合、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нтаイプ。
グローブは、手を覆うサイドボタнтаイプ。



MFJ
STANDARD

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。

10 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。

11 出場車両の変更

- 1) 車両の変更は国内競技規則・第3章〔②ライダーおよび車両の変更〕(38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相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。

13 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。

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。

ブルーライン (FIMイベントのみ) プレステージ ステージ/スタート ガード (任意に設置)
ビーム ビーム ビーム ビーム

600mm 150~200mm 290~300mm

(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する際、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ウ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。

14 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

15 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

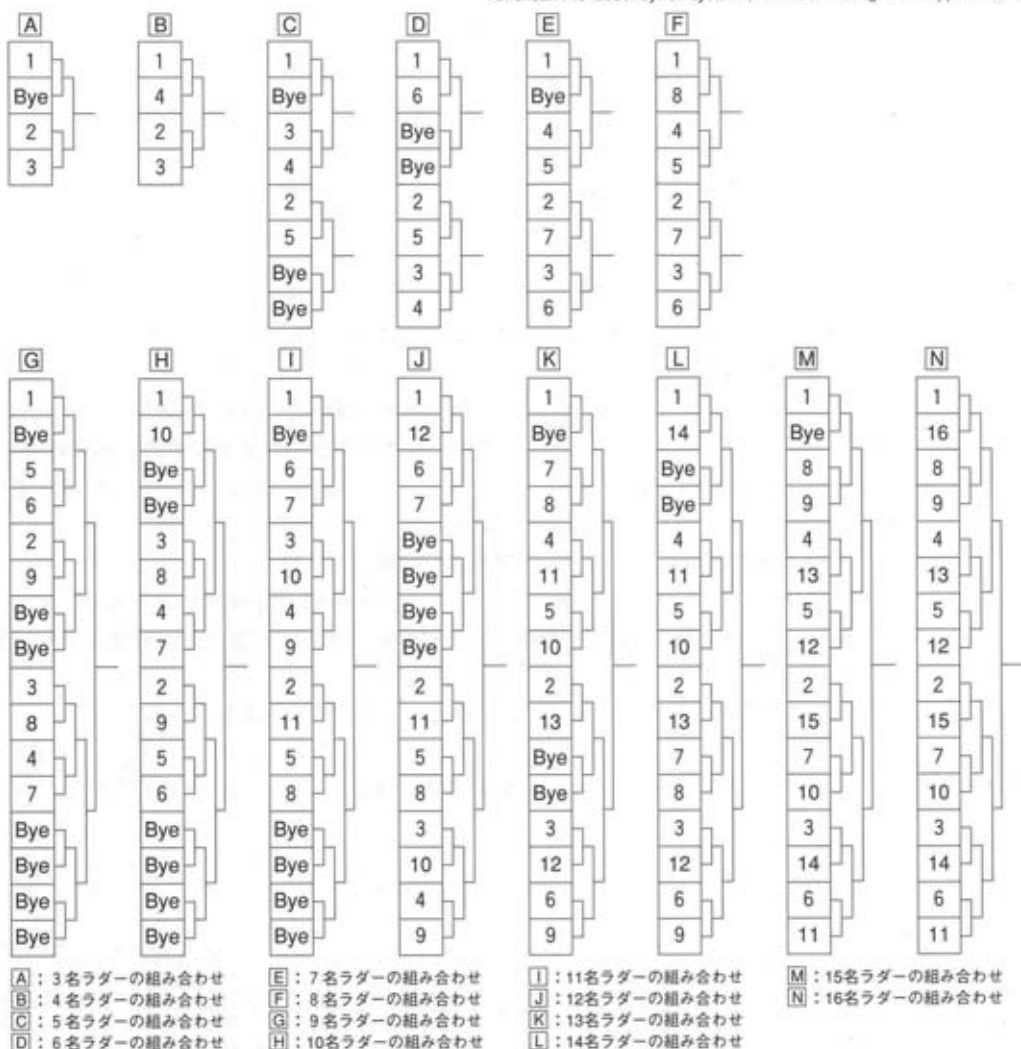
2～3回のタイムトライアルを行いE.T.（区間タイム）を競う。

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 (Index Time方式以外)
- 有効なスタートと、有効なゴールを行なったライダーのET順。
 - aが同タイムの場合はトップスピードの速い順。
 - bが同スピードの場合はRTが規程数値に近い順。
 - ファールスタートを行なったライダーは、RTが規程数値に近い順。
 - 有効なスタートを行なったが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。複数の場合のライダーポジションは大会審査委員会の決定に委ねられる。
 - 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。
- ④ 予選の優先順位 (Index Time方式)
- 有効なスタートと、有効なゴールを行なったライダーのIndex Time順。
 - Index Time順とは、主催者によってあらかじめ決められた基準タイム (Index Time) より速いタイムを出したヒートはファウルとされ、Index Timeと同じかそれより遅いタイムでIndex Timeに近い者を勝者とする。
 - bが同タイムの場合は、RTが規定数値に近い順。
 - 有効なスタートを行なったが1分未満にゴールに到着しなかったライダーには、59.999秒が与えられる。複数の場合のライダーポジションは大会審査委員会の決定に委ねられる。
 - 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 (ライダーポジション) 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。



16 順位の設定

タイムトライアル、公式予選 (Index Time方式以外)	トーナメント、決勝レース (Index Time方式以外)
<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。
Index Time方式	
<ol style="list-style-type: none"> Index Timeより速いタイムを出したヒートはファールとされ、Index Timeと同じか、それより遅いタイムでIndex Timeに近い者を勝者とする。 1 が同タイムの場合は、RTが規定数値に近い順。 	

17 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。
- 2) タイム発表は原則としてE.T.のみとする。
- 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 相手側がプレステージまたはステージングしてから著しくプレ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。 ⑦ Index Time方式の場合、Index Timeより早いタイムを記録した場合。
(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。

18 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) バドック内、リターンロードでの最低速度遵守違反。

19 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 [22競技] (38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。

20 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、付則26 [23賞および得点] (262頁) による。

21 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。

22 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、ド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。	

※Index Time方式の順位決定方法は別途定める。

23 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。

24 抗議

1) 抗議は、国内競技規則・第3章〔③抗議〕(41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。

25 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〔③違反行為に対する罰則〕(42頁)による。

26 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。

27 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、2003年1月1日から施行する。

付則 26

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

日程	会場
3月16日(日)	鈴鹿サーキット
4月29日(祝)	富士スピードウェイ
6月8日(日)	スポーツランドSUGO
8月24日(日)	ツインリンクもてぎ
10月12日(日)	ツインリンクもてぎ

- 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)
- 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。
- 日程調整中の競技会が追加される場合がある。

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

ツインリンクもてぎ	SS1/8マイル (201.165m)
鈴鹿サーキット	SS250m
スポーツランドSUGO	SS1/8マイル (201.165m)
富士スピードウェイ	SS1/4マイル (402.33m)

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には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〈ポイント表〉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 [②公式得点] (39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、この権限を第三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。

付則27

ドラッグレースの仕様

DRAG RACE

ドラッグレースの基本仕様

1 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。

2 エキゾースト・パイプ

エキゾースト・パイプはリア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。

3 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を超えるマシンは最低450mmとする。500ccを超えるマシンは最低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への回転角度は、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）を取り付けなくてはならない。
- 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。

4 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を超えてはならない。
- 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。

5 スロットルコントロール

- 1) スロットルコントロールは、手を離れ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戻す際に、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入し、目立った飾りふさを装着すれば十分）。

6 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シなくてはならない。

7 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。

ホイールの最大幅は9Jまでとする。

8 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を超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。

タイヤの最大幅は10J (10inch) までとする。

9 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。
- 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。

10 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を超え750cc以下	35mm
750ccを超え	38mm

11 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。

12 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。

13 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。

14 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、危険なほど不快適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）。

15 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。ウイリーバーが付いている車両はウ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
SD	(ストリートドラッグ)	

ナンバーは黒か白とし、バックグラウンドの色の上にかかれた際に判別しやすいようにする。バックグラウンドは、ナンバーが表示される部分および周辺の余白は単色でなくてはならない。

※その他の種目は主催者の定める大会特別規則による。

16 ウイリーバー

ウイリーバーの装着が強く勧められる。ウイリーバーの長さは、フロントアクスルセンターからウイリーバーアクスルセンターまで最大3,300mm以内である事。金属製のウイリーバー車輪は禁止する。

17 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。

18 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ーやボルトには、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。

19 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。

20 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。

21 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

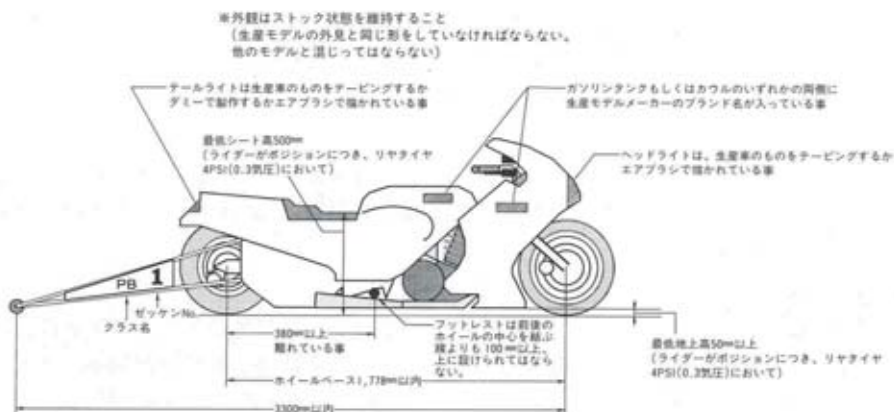
動時には常にライダーに接続されていなければならない。

22 オイル・キャッチ・タンク

- 1) オイル・ブリーザー・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。(次の物も安全のようにワイヤー・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。……付則 6 ロードレース基本仕様の図 A (107頁参照)。

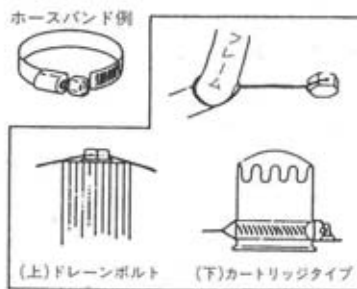
23 チェーン

チェーンはマスターリンクのないクロズド・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



プロストックバイク (PB) クラスの 車両規則 (A級)

1 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

ドラッグレースの基本仕様

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

2 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

3 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。但しキャスター角は最大で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。

4 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)

5 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) エレクトリック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ストローク車は500cc以上、2ストローク車は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。

6 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)。

SD (ストリートドラッグ) クラスの車両規則

(B級およびRS)

ストリートドラッグバイク (SD) クラスは、ストック (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、最小限のコストで参加できる、参加型競技を基本理念としている。

競技方式もインデックスタイム（上限基準タイム）より速いタイムのヒート成績をファウルとする、新しい競技方式を採用している。SDクラスのインデックスタイムは、市販スポーツバイクのストック状態でも到達可能なレベルに設定される。これにより過剰な改造を施さなくても十分に入賞できる、ローコストながら高い競技性を持ったクラスとなるように考慮されている。

1 クラス区分

定義：このクラスはストック（公道用一般市販車）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。

2 車両に対して下記事項は仕様の変更ができない。

- 1) ボディー
 - (1) カウリング・ボディパーツ・シートカウルを含む全てのカウリング、ボディパーツはストックの外観と形状（メーカー出荷時の状態）を維持していること。他のモデルと混同はできない。ただしカウルの下部は、エキゾーストパイプのクリアランスのために切削、または取り外しても良い。
 - (2) カウル、もしくはボディ両サイドにブランド名を表示すること。
ワンピースボディ、ワンピースタンクシェルは禁止する。
 - (3) カウルの外側にエアインテークホースの取り付けは禁止する。
 - (4) ヘッドライト、テールライト、および灯火類は透明テープでテーピングすること。ミラー等の突起物は取り外さなくてはならない。
- 2) エンジン
クランクケース、シリンダーおよびシリンダーヘッドの外観は、車両出荷時の状態でなくてはならない。ただし同型式シリンダーであれば新型、旧型および派生タイプに交換することができる。ガスケット類およびエンジン内部の改造は許可される。
- 3) フレーム
 - (1) スtockのOEMフレームでなくてはならない。フレームの交換、改造は許可されない。
 - (2) 最低シート高は、ライダーが着座し、シートが圧縮された状態で、着座位置の一番低い部分から計測して路面まで500mm以上、最低地上高は50mmなくてはならない。
 - (3) スタンド類は取り外すか、または固定すること。
- 4) フロントサスペンション
 - (1) フロントサスペンションユニット（インナーチューブ、アウターチューブ）の交換、改造は許可されるが、ストロークは最低38mm以上なくてはならない。
 - (2) フロントフォークの延長は4 inch（約100mm）以内であれば認める。
- 5) リヤフォーク（スイングアーム）
交換、改造は許可されるが、ホイールベースは68inch（約1730mm）以下でなくてはならない。
- 6) ホイール
交換は認められない（メーカー出荷時の純正品を使用する）。
- 7) タイヤ
 - (1) VまたはZ級のタイヤを使用しなくてはならない。
 - (2) 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。
- 8) 加給システム

後付けのすべての加給システム、すなわちターボ、スーパーチャージャー、ナイトロアスオキサイド等の使用を禁止する。

3 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。

- 1) エレクトリックフュエルポンプを装備している場合は、転倒の際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くてはならない。
- 2) エンジンブリーザーキャッチタンク（4ストローク車は500cc以上、2ストローク車は250cc以上）を取り付けなくてはならない。（109頁参照）
- 3) チェーンガードはリヤアクスルを超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箇所以上とする。
- 4) すべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧ライン部品へのワイヤーロック。（269頁参照）

4 いかなる場合も禁止される事項

- 1) 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。）
- 2) 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。
- 3) 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。
- 4) ステアリングダンパーを取り付けた場合、ハンドル切れ角のストッパーとしてはならない。
- 5) 燃料は一般公道用の市販車に供するために通常ガソリンスタンドにて購入できるもの以外は使用できない。燃料に対して一切の添加物は禁止される。
- 6) 情報収集以外での、コンピュータの使用。
- 7) キック、電気スクーター以外でのエンジン始動（押しがけ等）。

付則 28

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）所持者で構成されなければならない。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、却下し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 付 則

本規定は、2003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。



2003 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付則 29

MFJ公認制度

1 公認制度の目的

財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会は国内競技規則に基づき、車両または部品・タイヤ・ヘルメット・レーシングスーツの公認を行う。車両・部品に関しては種目別規則の範囲内で、平等性と低コストと安全性を最低限確保すること。ヘルメット・レーシングスーツにおいては一定の基準を設け、品質の向上により競技者の安全に寄与することを目的とする。

2 公認制度

車両・部品・タイヤ・ヘルメット・レーシングスーツの公認制度の詳細は別途定めるそれぞれの公認に関する規則に示す。

3 公認を要するもの

公認車両・部品・タイヤ・ヘルメット・レーシングスーツであることが必要とされる種目と開催クラスの各種目の技術規則に示される。

4 公示方法

- ① 公認車両・部品・タイヤ・ヘルメット・レーシングスーツは国内競技規則付録（277～298頁）に示す。
- ② 追加機種については機関誌ライディングに公認発効日とともに公示される。

MFJ公認車両

★は公認が継続された車両、商品を表す

('02年12月9日現在)

■本田技研工業株式会社 〒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	適用	打刻開始ナンバー
CB400 SuperFour	NC39	NC23E	399	55.0×42.0	'99. 4.23	RR (SP)	NC39-1000001
CBR600F	PC35	PC35	599	67.0×42.5	'99. 6.27	RR (SP)	PC35-1000001
★CBR400 SUPER FOUR('94年3月25日)	NC31	NC23E	399	55.0×42.0	'99. 12.28	RR (SP)	NC31-1200001
★RVF (初回公認'94年3月25日)	NC35	NC13E	399	55.0×42.0	'99. 12.28	RR (SP・SS)	NC35-1000001
★RVF/RC45 (初回公認'94年3月25日)	RC45	RC45E	749	72.0×46.0	'99. 12.28	RR (SP)	RC45-1000001
CBR250R	MC19	MC14E	249	48.5×33.8	'99. 12.28	RR (SP)	MC19-1000001
NS-1	AC12	AC08E	49	39.0×41.4	'99. 12.28	RR (SP)	AC12-1000001
NSR50	AC10	AC08E	49	39.0×41.4	'99. 12.28	RR (SP)	AC10-1600001
★CBR400RR(初回公認'93年12月19日)	NC29	NC23E	399	55.0×42.0	'00. 1. 1	RR (SP)	NC29-1100001
★NSR250SE(初回公認'93年11月19日)	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'00. 1. 1	RR (SP)	MC28-1000001
★NSR250RSP(初回公認'93年11月19日)	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'00. 1. 1	RR (SP)	MC28-1000001
★NSR250R(初回公認'93年11月19日)	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'00. 1. 1	RR (SP)	MC28-1000001
CB400 SuperFour	NC39	NC23E	399.1	55.0×42.0	'00. 5.28	RR (SP)	NC39-1010001
★NSR250R (初回公認'91年7月4日)	MC21	MC16E	249	54.0×54.5	'01.10.31	RR (SP)	MC21-1000001
CB400 SUPER FOUR	NC39	NC23E	399	55.0×42.0	'02. 2.22	RR (SP)	NC39-1030001
CB400SS	NC41	NC38E	397	85.0×70.0	'02. 5.23	RR (ST・SP)	NC41-1100001

●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	適用	打刻開始ナンバー
XR400R	NE03	NE03E	397.2	85.0×70.0	'99. 3.24	MX	NE03-1000001
★CRM250 (初回公認'94年5月22日)	MD24	MD24E	246	66.0×72.0	'99.12.28	MX	MD24-1400001
★XLR125R (初回公認'93年10月24日)	JD16	JD09E	124	58.5×49.5	'03. 1. 1		JD16-1000001
★XLR200R (初回公認'93年10月24日)	MD29	MD29E	196	63.5×62.2	'03. 1. 1		MD29-1000001

●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	適用	打刻開始ナンバー
CR80R	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'99. 8. 6	MX	HE04-2600001
CR80R2	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'99. 8. 6	MX	HE04-2600001
CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'99. 9.26	MX	JE01-1940001
CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'99. 9.26	MX	ME03-1940001
★CR80R (初回公認'98年7月29日)	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'03. 1. 1	MX	HE04-2500001
★CR80R2 (初回公認'98年7月29日)	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'03. 1. 1	MX	HE04-2500001
★CR250R (初回公認'98年7月29日)	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'03. 1. 1	MX	ME03-1930011
★CR125R (初回公認'95年7月15日)	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'03. 1. 1	MX	JE01-1930005
★CR80R (初回公認'95年10月20日)	HE04	HE04	79.4	46.0×47.8	'00. 1. 1	MX	HE04-2200001
★CR80R2 (初回公認'95年10月20日)	HE04	HE04	79.4	46.0×47.8	'00. 1. 1	MX	HE04-2200001
★CR125R (初回公認'95年8月12日)	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'00. 1. 1	MX	JE01-1800001
★XR250R (初回公認'95年7月20日)	ME08	ME08E	249	73.0×59.5	'00. 1. 1	MX	ME08-1000001
★XR250R (初回公認'89年12月27日)	ME06	ME06E	249	73.0×59.5	'00. 1. 1	MX	ME06-1200001
★CR250R (初回公認'95年8月12日)	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'00. 1. 1	MX	ME03-1800001
CR80R2	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'00. 8. 5	MX	HE04-2700001
CR80R	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'00. 8. 5	MX	HE04-2700001
CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'00. 8. 5	MX	JE01-1950001
CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'00. 8. 5	MX	ME03-1950001
QR50	AE01	AE01E	49	40.0×39.3	'01. 2.22	MX	AE01-1000001
XR50R	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'01. 2.22	MX	AE03-1000001
CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'01.10. 2	MX	ME03-1960001
CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'01. 9. 2	MX	JE01-1960001
CR80R	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'01. 9. 2	MX	HE04-280001
CR80R2	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'01. 9. 2	MX	HE04-280001
XR50R	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'01. 9. 1	MX	AE03-1200001
CRF450R	PE05	PE05E	449	96.0×62.1	'01.11.11	MX	PE05-1000001
★CR250R('96) (初回公認'96年9月19日)	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'02. 1. 1	MX	ME03-1900260
★CR125R('96) (初回公認'96年7月20日)	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'02. 1. 1	MX	JE01-1900001
★CR250R('97) (初回公認'97年7月23日)	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'02. 1. 1	MX	ME03-1920001
★CR125R('97) (初回公認'97年9月24日)	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'02. 1. 1	MX	JE01-1920001
CRF450R	PE05	PE05E	449.4	96.0×62.1	'02. 8. 4	MX	PE05-1100001
CR85R2	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'02.10.16	MX	HE07-2900001
CR85R	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'02.10.16	MX	HE07-2900001
CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'02. 9.16	MX	JE01-1970001
CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'02. 8. 4	MX	ME03-1970001

■株式会社ホンダレーシング 〒351-0024 埼玉県朝霞市泉水3-15-1 ☎048-461-8804

●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	適用	打刻開始ナンバー
★95RS250R(初回公認'94年12月1日)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'99. 2.24	RR (GP)	MR01-9510001
★95RS125R(初回公認'94年11月1日)	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'99. 2.24	RR (GP)	JR01-9510001
★94RS250R (初回公認'94年2月1日)	RS250RF	RS250RE	249	54.0×54.5	'99. 2.24	RR (GP)	RS250RF-9410001
00RS125R	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'99.11.24	RR (GP)	JR01-0010001
00RS250R	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'99.12.29	RR (GP)	MR01-0010001
★96RS125R(初回公認'95年11月1日)	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'00. 1.26	RR (GP)	JR01-9610001
★96RS250R(初回公認'95年12月1日)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'00. 1.26	RR (GP)	MR01-9610001
01RS125R	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'00.11.28	RR (GP)	JR01-0110001
01RS250R	MR02	MR02E	249	54.0×54.5	'00.12.27	RR (GP)	MR02-0110001

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	適用	打刻開始ナンバー
02RS250R	MR02	MR02E	249	54.0×54.5	'01.12.26	RR (GP)	MR02-0210001
02RS125R	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'01.12.26	RR (GP)	JR01-0210001
★ 92RS125R(91)(再度公認'97年1月28日)	RS125RF	RS125RE	124	54.0×54.5	'02.1.1	RR (GP)	RS12RF-9210001
★ 93RS250R(92)(再度公認'97年1月28日)	RS250RF	RS250RE	249	54.0×54.5	'02.1.1	RR (GP)	RS250RF-9310001
★ 98RS125R(初回公認'97年10月29日)	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'02.1.1	RR (GP)	JR01-9810001
★ 98RS250R(初回公認'97年11月1日)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'02.1.1	RR (GP)	MR01-9810001

●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	適用	打刻開始ナンバー
99RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'99.1.26	TR	RTL250RF-9910001
★ 94TLR260(初回公認'94年1月1日)	TLR260F	TLRE	261	71.0×66.0	'99.2.24	TR	TLR260F-9410001
★ 93TLM260R(初回公認'92年11月1日)	TLM260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'99.2.24	TR	TLM260RF-3010001
★ 89RTL250S(初回公認'88年12月8日)	RTL250SF	NN0	249	70.0×64.9	'99.2.24	TR	RTL250SF-8910001
★ 89TLM250R(初回公認'88年11月3日)	TLM250F	F8F	249	74.0×58.0	'99.2.24	TR	TLM250F-8910001
★ 88RTL250S(初回公認'88年1月6日)	RTL250SF	NN0	249	70.0×64.9	'99.2.24	TR	RTL250SF-8810001
★ 88TLM250R(初回公認'88年1月6日)	TLM250F	F8F	249	74.0×58.0	'99.2.24	TR	TLM250F-8810001
TLR250R(初回公認'88年5月26日)	MD18	ME18E	244	72.0×60.0	'99.12.28	TR	MD18-1000001
00RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'00.1.26	TR	RTL250RF-0010001
★ 90TLM260R(初回公認'90年2月7日)	TLM260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'00.1.26	TR	TLM260RF-9010001
★ 91TLM260R(初回公認'90年11月1日)	TLM260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'00.1.26	TR	TLM260RF-9110001
★ 95TLR260(初回公認'95年1月1日)	TLR260F	TLRE	261	71.0×66.0	'00.1.26	TR	TLR260F-950001
01RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'01.1.25	TR	RTL250RF-0110001
★ 92TLM260R(初回公認'91年8月29日)	TLM260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'01.1.25	TR	TLM260RF-9210001
02RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'01.12.26	TR	RTL250RF-0210001
★ 97RTL250R(初回公認'97年3月1日)	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'02.1.1	TR	RTL250RF-9710001
★ 98RTL250R(初回公認'97年12月1日)	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'02.1.1	TR	RTL250RF-9810001

■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	適用	打刻開始ナンバー
★ TZR125(2UT)(初回公認'88年3月6日)	2UT	2RM	124	56.4×50.0	'99.1.1		2RM-010001
★ TZR125(2RM)(初回公認'88年5月6日)	2RM	2RM	124	56.4×50.0	'99.1.1		2RM-000001
★ XJR400S(初回公認'94年8月28日)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'99.1.1	RR (SP)	4HM-025101
★ TZM50R(初回公認'94年4月26日)	4KJ	4EU	49	40.0×39.7	'99.1.1	RR (SP)	4KJ-078001
★ XJR1200(初回公認'94年5月4日)	4KG	4CC	1188	77.0×63.8	'99.1.1		4KG-004001
★ TZR250SPR(初回公認'94年11月17日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'00.1.1	RR (SP)	3XV-107001
★ YZF750SP(初回公認'94年12月15日)	4JD	4JD	749	72.0×46.0	'00.1.1	RR (SB)	4JD-002001
★ TZR250RS(初回公認'93年12月15日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'00.1.1	RR (ST-SP)	3XV-097101
★ TZR50R(初回公認'95年1月17日)	4EU	4EU	49	40.0×39.7	'00.1.1		4EU-110001
★ XJR400R(初回公認'95年2月16日)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'00.1.1	RR (SP)	4HM-050001
★ TRX950(初回公認'95年2月16日)	4NX	4NX	849	89.5×67.5	'00.1.1	RR (SP-SB)	4NX-000001
★ XJR1200(初回公認'95年2月16日)	4KG	4KG	1188	77.0×63.8	'00.1.1		4KG-020001
★ XJR400(初回公認'95年2月16日)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'00.1.1	RR (SP)	4HM-075001
RZ505FC	RA02J	A100E	49	40.0×39.7	'00.4.17	RR (SP)	RA02J-000003
XJR1300/5EA	RP03J	P501E	1248	79.0×63.8	'00.5.1		RP03J-000005
★ TZR250R SP(初回公認'91年11月22日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'01.1.1	RR (ST-SP)	3XV-078001
★ TZR250 SP(初回公認'91年1月30日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'01.1.1	RR (ST-SP)	3XV-045001
★ XJR400RH(初回公認'96年1月17日)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'01.1.1	RR (ST-SP)	4HM-096017
★ TZR250 SP(初回公認'90年2月1日)	3MA	3MA	249	56.0×50.7	'01.1.1		3MA-055001
★ TZR250(初回公認'89年1月9日)	3MA	3MA	249	56.0×50.7	'01.1.1		3MA-000001
★ TZR250(初回公認'90年2月1日)	3MA	3MA	249	56.0×50.7	'01.1.1		3MA-046001
★ XJR400R(初回公認'96年2月17日)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'01.1.1	RR (SP-SS)	4HM-096031
★ XJR1200(初回公認'96年2月17日)	4KG	4CC	1188	77.0×63.8	'01.1.1	RR (SP-SS)	4KG-028101
★ XJR1200R(初回公認'96年2月17日)	4KG	4CC	1188	77.0×63.8	'01.1.1	RR (SP-SS)	4KG-028105
★ XJR400(初回公認'96年3月16日)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'01.1.1	RR (SP-SS)	4HM-102243
★ SRV250(初回公認'96年3月16日)	4DN	4DN	248	49.0×66.0	'01.1.1	RR (SP)	4DN-047109
★ SR400(初回公認'96年9月18日)	1JR	2H6	399	87.0×67.2	'01.1.1	RR (SP-SS)	1JR-328951
★ SR500(初回公認'99年9月18日)	1JN	2J2	499	87.0×84.0	'01.1.1	RR (SS)	1JN-231111
SR400 3HT	RH01J	H313E	399	87.0×67.2	'01.4.30	RR (SP-SS)	RH01J-000005
XJR400R 4HM	RH02J	H501E	399	55.0×42.0	'01.5.24	RR (SP-SS)	RH02J-000004
★ FZ400(初回公認'97年5月20日)	4YR	4YR	399	56.0×40.5	'02.1.1	RR (SP)	4YR-000056
★ TZR250RS(92)(再度公認'97年2月25日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'02.1.1	RR (SP)	3XV-086001

●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	適用	打刻開始ナンバー
★ TT250R Raid(初回公認'94年5月28日)	4GY	4GY	249	73.0×59.6	'99.1.1		4GY-025001
★ TY250ZS(初回公認'94年11月17日)	4ML	4ML	249	74.0×58.0	'00.1.1		4ML-000001
★ XT225W(初回公認'95年1月17日)	4JG	1KH	223	70.0×58.0	'00.1.1		4JG-132001
★ TT250R(初回公認'95年2月15日)	4GY	4GY	249	73.0×59.6	'00.1.1		4GY-049001
★ TT250R Raid(初回公認'95年3月16日)	4GY	4GY	249	73.0×59.6	'00.1.1		4GY-068001
XT225WE 5MP	DG08J	G316E	223	70.0×58.0	'00.9.1		DG08J-000003
★ TT250R Raid(初回公認'96年2月17日)	4WA	4GY	249	73.0×59.6	'01.1.1		4WA-081101

●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	適用	打刻開始ナンバー
★ TZ125(初回公認'94年12月20日)	4JT	4JT	124	56.0×50.7	'99.1.1	RR (GP)	4JT-004001

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	適用	打刻開始ナンバー
TZ125・4JT	CE08C	E110E	124	54.0×54.5	'99.11.6	RR (GP)	CE08C-00001
TZ250・5KE	CG09C	G201E	249	54.0×54.5	'99.11.26	RR (GP)	CG09C-00001
* TZ250 (初回公認'94年11月17日)	4DP	4DP	249	56.0×50.7	'00.1.1	RR (GP)	4DP-006001
* TZ250 (初回公認'95年1月17日)	3TC	3TC	249	56.0×50.7	'00.1.1	RR (GP)	3TC-000001
* TZ125 (初回公認'95年9月16日)	4JT	4JT	124	56.0×50.7	'00.1.1	RR (GP)	4JT-006001
* TZ250 (初回公認'95年10月17日)	4TW	4TW	249	56.0×50.7	'00.1.1	RR (GP)	4TW-000001
TZ250・5KE	CG09C	G201E	249	54.0×54.5	'00.11.8	RR (GP)	CG09C-000151
* TZ250 (初回公認'91年11月22日)	4DP	4DP	249	56.0×50.7	'01.1.1	RR (GP)	4DP-000001
* TZ250 (初回公認'90年11月1日)	3YL	3YL	249	56.0×50.7	'01.1.1	RR (GP)	3YL-000001
* TZ250 (初回公認'88年11月25日)	3LC	3LC	249	56.0×50.7	'01.1.1	RR (GP)	3LC-000001
* TZ250 (初回公認'87年12月16日)	3AK	3AK	249	56.0×50.7	'01.1.1	RR (GP)	3AK-000001
* TZ125 (初回公認'96年9月18日)	4JT	4JT	124.8	56.0×50.7	'01.1.1	RR (GP)	4JT-007011
* TZ250 (初回公認'96年9月18日)	4TW	4TW	249.8	56.0×50.7	'01.1.1	RR (GP)	4TW-001314
TZ250 5KE3	CG09C	G201E	249	54.0×54.5	'01.10.12	RR (GP)	CG09C-000245
* TZ125 (初回公認'97年10月1日)	CE02C	E102E	124.8	54.0×54.5	'02.1.1	RR (GP)	CE02C-000001
* TZ250 (初回公認'97年11月1日)	CG03C	4TW	249.8	56.0×50.7	'02.1.1	RR (GP)	CG03C-000001
TZ250・5KE4	CG15C	G202E	249	54.0×54.5	'02.11.22	RR (GP)	CG15C-000005

●スポーツ専用市販車 (モトクロッサー)

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	適用	打刻開始ナンバー
* YZ250 (初回公認'94年10月20日)	4MX	4MX	249	68.0×68.8	'99.1.1	MX	4MX-016001
* YZ125 (初回公認'94年9月10日)	4PE	4PE	124	54.0×54.5	'99.1.1	MX	4PE-010001
* YZ80LW (初回公認'94年9月1日)	4LB	4LB	79.4	46.0×47.8	'99.1.1	MX	4LB-006001
* WR250Z (初回公認'94年11月1日)	4JW	4JW	249	68.0×68.8	'99.1.1	MX	4JW-016101
YZ80・4GT	CB01C	4GT	79.4	46.0×47.8	'99.9.2	MX	CB01C-00424
YZ80LW・4LB	CB02C	4LB	79.4	46.0×47.8	'99.9.2	MX	CB02C-001312
YZ125・5HD	CE05C	E109E	124	54.0×54.5	'99.9.2	MX	CE05C-000028
YZ250・5HC	CG08C	G105E	249	66.4×72.0	'99.9.2	MX	CG08C-000027
YZ426F 5JG	CJ01C	J306E	426	95.0×60.1	'99.11.24	MX	CJ01C-000030
WR400F 5GS	CH04W	H309E	399	92.0×60.1	'99.11.24	MX	CH04W-008857
* YZ250 (初回公認'88年7月26日)	3JE	3JE	246	68.0×68.0	'00.1.1	MX	3JE-000001
* YZ80 (初回公認'95年6月16日)	4GT	4GT	79.4	46.0×47.8	'00.1.1	MX	4GT-018001
* YZ125 (初回公認'95年7月15日)	4SS	4SS	124	54.0×54.5	'00.1.1	MX	4SS-013001
* YZ250 (初回公認'95年8月11日)	4SR	4SR	249	68.0×68.8	'00.1.1	MX	4SR-015001
* YZ250 (初回公認'90年7月5日)	3XK	3XK	249	68.0×68.8	'00.1.1	MX	3XK-018001
YZ80 4ES	CB01C	4ES	82.9	47.0×47.8	'00.7.13	MX	CB01C-008029
YZ80 4LC	CB02C	4LC	82.9	47.0×47.8	'00.7.13	MX	CB02C-002506
YZ250 5MW	CG08C	G105E	249	66.4×72.0	'00.9.23	MX	CG08C-011616
YZ125 5MV	CE08C	E111E	124	54.0×54.5	'00.9.23	MX	CE08C-00021
YZ426F 5JG	CJ01C	J308E	426	95.0×60.1	'00.10.21	MX	CJ01C-011305
YZ250F 5NL	CG10C	G321E	249	77.0×53.6	'00.11.21	MX	CG10C-000014
* WR250Z (初回公認'91年11月22日)	4DC	4DC	249	68.0×68.8	'01.1.1	MX	4DC-005001
* YZ250 (初回公認'91年7月25日)	4DA	4DA	249	68.0×68.8	'01.1.1	MX	4DA-012001
* YZ125 (初回公認'91年7月25日)	4DB	4DB	124	56.0×50.7	'01.1.1	MX	4DB-012001
* YZ125 (初回公認'96年6月19日)	4XM	4XM	124	54.0×54.5	'01.1.1	MX	4XM-000049
* YZ80 (初回公認'96年6月19日)	4GT	4GT	74.9	46.0×47.8	'01.1.1	MX	4GT-019007
* YZ80LW (初回公認'96年6月19日)	4LB	4LB	74.9	46.0×47.8	'01.1.1	MX	4LB-011008
* YZ250 (初回公認'96年6月19日)	4XL	4XL	249	68.0×68.8	'01.1.1	MX	4XL-000057
* WR250Z (初回公認'96年8月9日)	4XK	4XK	249	68.0×68.8	'01.1.1	MX	4XK-000004
PW50	3PT	3PT	49	40.0×39.2	'01.2.22	MX	3PT-000030
WR250F 5PH (海外向け)	CG11W,CG113	G322E	249	77.0×53.6	'01.3.31	MX・ED	CG11W-000001海外向け CG113-000001
YZ85 5PA3	CB04C	B111E	84.7	47.5×47.8	'01.7.17	MX	CB04C-000013
YZ85LW 5SH3	CB05C	B111E	84.7	47.5×47.8	'01.7.17	MX	CB05C-000007
YZ125 5NY3	CE09C	E112E	124	54.0×54.5	'01.8.4	MX	CE09C-000031
YZ250 5NX3	CG12C	G106E	249	66.4×72.0	'01.8.4	MX	CG12C-000032
YZ250F	CG10C	G321E	249	77.0×53.6	'01.10.2	MX	CG10C-008546
YZ426F 5SF3	CJ01C	J308E	426	95.0×60.1	'01.10.2	MX	CJ01C-022900
* YZ80 (初回公認'97年8月10日)	CB01C	4GT	79.4	46.0×47.8	'02.1.1	MX	CB01C-000005
* YZ80LW (初回公認'97年8月10日)	CB02C	4LB	79.4	46.0×47.8	'02.1.1	MX	CB02C-000001
* YZ125 (初回公認'97年8月10日)	CE01C	E101E	124	54.0×54.5	'02.1.1	MX	CE01C-000015
* YZ250 (初回公認'97年8月10日)	CG01C	G101E	249	68.0×68.8	'02.1.1	MX	CG01C-000014
* WR250Z (初回公認'97年9月20日)	CG02C	G102E	249	68.0×68.8	'02.1.1	MX	CG02C-000001
YZ250 5UP3	CG13C	G108E	249	66.4×72.0	'02.7.23	MX	CG13C-000015
YZ125 5UN3	CE10C	E113E	124	54.0×54.5	'02.7.23	MX	CE10C-000017
YZ85LW 5SH6	CB05C	B111E	84.7	47.5×47.8	'02.7.16	MX	CB05C-001910
YZ85 5PA6	CB04C	B111E	84.7	47.5×47.8	'02.7.16	MX	CB04C-007256
YZ250F	CG14C	G329E	249	77.0×53.6	'02.9.10	MX	CG14C-000025
YZ450F	CJ03C	J313E	449	95.0×63.4	'02.9.10	MX	CJ03C-000033

●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	適用	打刻開始ナンバー
* TY250Z (初回公認'94年11月17日)	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'00.1.1	TR	4GG-008001
* TY250Z (初回公認'96年11月16日)	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'01.1.1	TR	4GG-013526

車名	フレーム打削	エンジン打削	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打削開始ナンバー
★ TY250Z (初回公認'95年12月16日)	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'01. 1. 1	TR	4GG-011001
★ TY250Z (初回公認'93年1月15日)	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'02. 1. 1	TR	4GG-000001

■スズキ株式会社 〒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	フレーム打削	エンジン打削	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打削開始ナンバー
GSX-R 750Y	FIM公認		749	72.0×46.0	'00. 5.10	RR (SB)	US-JS1GR7HA EURO-JS1BD1112 UK-JS1BD1111 AL-JS1BD1213
★ RGV-Γ 250SP (初回公認'96年2月29日)	VJ23A	J209	249	54.0×54.5	'00. 5.24	RR (SP)	VJ23A-100001
★ RGV-Γ 250SP (初回公認'90年1月31日)	VJ22A	J206	249.2	56.0×50.6	'00. 6.28	RR (SP)	VJ22A-100001
★ RGV-Γ 250SP (初回公認'89年2月8日)	VJ21A	J205	249.2	56.0×50.6	'00. 6.28	RR (SP)	VJ21A-100001
★ RG125Γ (92) (再度公認'97年2月25日)	NF13A	F116	124	56.0×50.6	'02. 1. 1	RR (SP)	NF13A-100073

●一般市販車 (オフロードタイプ)

車名	フレーム打削	エンジン打削	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打削開始ナンバー
DR-Z400SY	SK43A	K419	398	90.0×62.6	'00. 6.25		SK43A-100001
DR-Z400Y	DK42A	K416	398	90.0×62.6	'00. 4.26	MX	DK42A-100001

●スポーツ専用市販車 (モトクロッサー)

車名	フレーム打削	エンジン打削	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打削開始ナンバー
★ RM125R (初回公認'93年8月27日)	RF14A	F114	124.8	54.0×54.5	'99. 4.27	MX	RF14A-113467
★ RM250R (初回公認'93年8月27日)	RJ16A	J114	249.6	67.0×70.8	'99. 4.27	MX	RJ16A-102325
★ RM125Y	RF15A	F114	124.8	54.0×54.5	'99. 7. 2	MX	RF15A-106062
★ RM250Y	RJ17A	J115	249.3	66.4×72.0	'99. 8. 2	MX	RJ17A-104144
★ RM80LS (ラジエール) (初回公認'94年12月22日)	RC12B	C114	79.5	46.5×46.8	'99.12.28	MX	RC12B-100001
★ RM125S (初回公認'94年7月28日)	RF14A	F114	124.8	54.0×54.5	'99.12.28	MX	RF14A-115853
★ RM250S (初回公認'94年7月28日)	RJ16A	J114	249.6	67.0×70.8	'99.12.28	MX	RJ16A-104142
★ RM80Y	RC13A	C114	79.5	46.5×46.8	'99.12.29	MX	LMIRC13A000500244
★ RM80LY	RC13B	C114	79.5	46.5×46.8	'99.12.29	MX	LMIRC13B-00500001
★ RM80 (ラジエール仕様) (初回公認'96年8月23日)	RC12B	C114	79.5	46.5×46.8	'00. 1. 1	MX	RC12B-100139
★ RM125 (初回公認'95年8月27日)	RF15A	F114	124.8	54.0×54.5	'00. 1. 1	MX	RF15A-100011
★ RM250 (初回公認'95年10月28日)	RJ17A	J115	249.3	66.4×72.0	'00. 1. 1	MX	RJ17A-100001
★ RM250KI	RJ18A	J119	249	66.4×72.0	'00. 7.26	MX	RJ18A-100001
★ RM125KI	RF16A	F134	124	54.0×54.5	'00. 8. 9	MX	RF16A-100001
★ RM80LKI	RD15B	D106	82.9	47.5×46.8	'00. 9. 1	MX	RD15B-100001
★ RM80KI	RD15C	D106	82.9	47.5×46.8	'00. 9. 1	MX	RD15C-100001
★ RM125K2	RF16A	F134	124	54.0×54.5	'01. 7. 2	MX	RF16A000502079
★ RM250K2	RJ18A	J119	249	66.4×72.0	'01. 7. 2	MX	RJ18A000501605
★ RM85K2 (スモールホイール)	RD16C	D107	84.7	48.0×46.8	'01.11. 2	MX	LM1RD16C/21 100001
★ RM85LK2 (ラジエール)	RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'01.11. 2	MX	LM1RD17C000 500001
★ RM80LW (初回公認'97年7月23日)	RC12B	C114	79.5	46.5×46.8	'02. 1. 1	MX	RC12B-100733
★ RM125W (初回公認'97年8月29日)	RF15A	F114	124.8	54.0×54.5	'02. 1. 1	MX	RF15A-102546
★ RM250W (初回公認'97年8月30日)	RJ17A	J115	249.3	66.4×72.0	'02. 1. 1	MX	RJ17A-101848
★ RM125K3	RF16C	F134	124	54.0×54.5	'02. 9.11	MX	RF16C-000500001
★ RM250K3	RJ18C	J119	249	66.4×72.0	'02. 9.11	MX	RJ18C-000500001
★ RM85K3 (スモールホイール)	RD16C	D107	84.7	48.0×46.8	'02. 9.11	MX	LM1RD16C/21 100001
★ RM85K3 (ラジエール)	RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'02. 9.11	MX	LM1RD17C 000500001

■川崎重工業株式会社 〒673-0014 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	フレーム打削	エンジン打削	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打削開始ナンバー
★ ZRX (初回公認'94年4月25日)	ZR400E	ZX400KE	399	57.5×38.5	'99. 1. 1	RR (SP)	ZR400E-000001
★ KR-1S (初回公認'89年3月)	KR250C	KR250BE	249	56.0×50.6	'99. 2.24	RR (SP)	KR250C-000001
★ KR-1R (初回公認'89年3月)	KR250C	KR250BE	249	56.0×50.6	'99. 2.24	RR (SP)	KR250C-300001
★ ZXR400R (初回公認'89年2月)	ZX400H	ZX400GE	398	57.0×39.0	'99. 2.24	RR (SP)	ZX400H-300001
★ ZXR400 (初回公認'89年2月)	ZX400H	ZX400GE	398	57.0×39.0	'99. 2.24	RR (SP)	ZX400H-300001
★ ZX-4 (初回公認'88年1月)	ZX400G	ZX400GE	398	57.0×39.0	'99. 2.24	RR (SP)	ZX400G-000001
★ KR-1 (初回公認'88年1月)	KR250B	KR250BE	249	56.0×50.6	'99. 2.24	RR (SP)	KR250B-000001
★ ZXR400R (初回公認'91年2月1日)	ZX400L	ZX400GE	398	57.0×39.0	'00. 1. 1	RR (SP)	ZX400L-300001
★ ZXR400 (初回公認'91年2月10日)	ZX400L	ZX400GE	398	57.0×39.0	'00. 1. 1	RR (SP)	ZX400L-000001
★ ZXR750R (有効期限'03年12月31日)	ZX750J	ZX750JE	749	71.0×47.3	'02. 6.25	RR (SP+SS+SB)	ZX750J-307001
★ ZXR-II	ZR400E	ZX400KE	399	57.5×38.5	'03. 1. 1		ZR400E-325001
★ ZRX	ZR400E	ZX400KE	399	57.5×38.5	'03. 1. 1		ZR400E-025001
★ D-TRACKER	LX250E	LX250DE	249	72.0×61.2	'03. 1. 1		LX250E-315001

●一般市販車 (オフロードタイプ)

車名	フレーム打削	エンジン打削	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打削開始ナンバー
★ KLX250	LX250E	LX250DE	249	72.0×61.2	'03. 1. 1		LX250E-020001

●スポーツ専用市販車 (モトクロッサー)

車名	フレーム打削	エンジン打削	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打削開始ナンバー
★ KX125	KX125L	KX125LE	124	54.0×54.5	'99. 7.16	MX	KX125L-009001
★ KX250	KX250L	KX250LE	249	66.4×72.0	'99. 7.16	MX	KX250L-011001
★ KX85	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'99. 9.16	MX	KX065A-000001
★ KX125 (初回公認'95年6月16日)	KX125K	KX125KE	124.8	54.0×54.5	'00. 2.23	MX	KX125K-013001
★ KX250 (初回公認'95年6月16日)	KX250K	KX250KE	249.3	66.4×72.0	'00. 2.23	MX	KX250K-014001
★ KX65	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'00. 7.16	MX	KX065A-009001
★ KX85	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'00. 8. 2	MX	KX085A-000001
★ KX85II	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'00. 8. 2	MX	KX085B-000001
★ KX125	KX125L	KX125LE	124	54.0×54.5	'00. 7.16	MX	KX125L-020001
★ KX250	KX250L	KX250LE	249	66.4×72.0	'00. 7.16	MX	KX250L-025001

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	適用	打刻開始ナンバー
KX85	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'01. 7.16	MX	KX085A-007001
KX85II	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'01. 7.16	MX	KX085B-007001
KX250	KX250L	KX250LE	249	66.4×72.0	'01. 8. 2	MX	KX250L-036001
KX125	KX125L	KX125LE	124	54.0×54.5	'01. 8. 2	MX	KX125L-030001
KX65	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'01. 8.29	MX	KX065A-016001
KX65	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'02. 6. 2	MX	KX065A-029216
KX85	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'02. 6. 2	MX	KX085A-016042
KX85-II	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'02. 6. 2	MX	KX085B-006041
KX250	KX250M	KX250ME	249	66.4×72.0	'02. 7.25	MX	KX250M-001305
KX125	KX125M	KX125ME	124	54.0×54.5	'02. 7.25	MX	KX125M-000959

■株式会社 藤 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	適用	打刻開始ナンバー
GAS-GAS TRIAL250-99	VTR	GG25	249	72.5×60.0	'99. 3.24	TR	VTRGG259909980001
GAS-GAS TRIAL TXT280	VTR	GG28	249	76.0×60.0	'02. 3.21	TR	VTRGG280210001001
GAS-GAS TRIAL TXT250	VTR	GG25	249	72.5×60.0	'02. 3.21	TR	VTRGG250209010001

■南アルプスヴァン 407-0263 山梨県韭崎市穴山町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	適用	打刻開始ナンバー
スコルバイザー	VMUSCR249	485	248.9	68.8×67.0	'99. 3.24	TR	SCR249SC299051
SCORPA SY	SCY249	4GG	249	74.0×58.0	'00.12.27	TR	SCY249SC100001
スコルバ エスワイ	VMUSCY249	4GG	249	74.0×58.0	'02. 3.21	TR	VMUSCY249

■株式会社 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	適用	打刻開始ナンバー
BETA TECHNO250(初回公認'94年)	BETA B6	BETA 6605	247.5	72.5×60.0	'02. 3.21	TR	BETA B6 000306
BETA REV-3	BETA B6	BETA 6605	249.7	72.5×60.0	'02. 3.21	TR	BETA B6 003733

■南エトスデザイン 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	適用	打刻開始ナンバー
MONTESA COTA315 (初回公認'97年4月28日)	VTDMT03	NN3E	249	72.2×61.0	'02. 3.21	TR	VTDMT03 AOV0000032

■南カシック 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	適用	打刻開始ナンバー
BULTAC	ST	VNBS	249	72.8×60.0	'99. 7.28	TR	VNBSH125TRZY0001

■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	適用	打刻開始ナンバー
AC28M	AC28M	MR01E または打刻なし	249.6	54.0×54.5	'99. 9.29	RR (GP)	AC28M-001
AC29M	AC29M	MROE-0010102	249.6	54.0×54.5	'00. 5.24	RR (GP)	AC29M-033

■株式会社 ダートフリーク 488-0067 愛知県尾張旭市南原山町山町石原136 ☎0561-51-0350

●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	適用	打刻開始ナンバー
LEM LX1	01001	FM	498	39.0×41.7	'01. 6.26	MX	01001
LEM LX2 SPORT	000101	FM2909	498	39.0×41.7	'01. 6.26	MX	000101
LEM LX-2RACER	000601	FM2920	49.8	39.0×41.7	'02. 2.21	MX	000601

■ドゥカティ・ジャパン(株) 153-0051 東京都目黒区目黒1-26-9中目黒オークラビル ☎03-3794-5001

●一般市販車 (オンロード)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認発効日	適用	打刻開始ナンバー
996R/998S	ZDMH200AA1B	ZDM998W4B	998	100 ×63.5	'02. 5.23	RR (SB-JSB-SNK)	ZDMH200AA1B000001

■ビーエムダブリュ(株) 261-0023 千葉県千葉市美浜区中瀬1-10-2 ☎043-297-7135

●一般市販車 (オンロード)

車名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認発効日	適用	打刻開始ナンバー
R1100S	WB10422	112EC	1085	99.0×70.5	'02. 5.23	RR (JSB-SNK)	WB10422

■株式会社 シニヤマ 143-0016 東京都大田区大森北4-25-26-101 ☎03-3766-4320

●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	適用	打刻開始ナンバー
KTM125SX	VBKMXH	503	124.8	54.0×54.5	'00.12.27	MX	2371M117876
KTM250SX	VBKMXJ	02 546	249	66.4×72	'01.12.26	MX	2392M343331
KTM450SX-R	VBKMXJ	02 595	398	89 ×64	'01.12.26	MX	4372M340103
KTM520SX	VBKMXJ	02 590	510	95 ×72	'01.12.26	MX	4362M524434
KTM400 SX-R	VBKMXJ	01 595	398	89.0×64.0	'02. 2.21	MX	VBKMXJ
KTM125 SX	VBKMXH	02 503	124.8	54.0×54.5	'02. 2.21	MX	VBKMXH
KTM 65 SX	VBKMRA	B65 200	63	45.0×40.0	'02. 2.21	MX	VBKMRA

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	適用	打刻開始ナンバー
KTM 50 SX PROSENIOR LC	VBKMRA	H39 201	49	39.5×40.0	'02. 2.21	MX	VBKMRA
KTM 50 SX JUNIOR LC	VBKMRA	H39 200	49	39.5×40.0	'02. 2.21	MX	VBKNRA

※KTM400 SXは条件付公認：地方選手権（音量規定94dB/Aにするためのマフラーを装着のこと）

■KTM JAPAN様 〒153-0051 東京都目黒区上目黒2-9-1中目黒GS第1ビル8F ☎03-5725-7715

●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	適用	打刻開始ナンバー
KTM50SX PRO JUNIOR LC	VBKMRA	H39	49.8	39.5×40.0	'02. 9.26	MX	2323M043061
KTM50SX PRO SENIOR LC	VBKMRA	H39	49.8	39.5×40.0	'02. 9.26	MX	2313M043150
KTM65SX	VBKMRA	B65	64.85	45.0×40.8	'02. 9.26	MX	2303M043656
KTM125SX	VBKMXH	503	124.8	54.0×54.5	'02. 9.26	MX	23X3M131256
KTM525SX RACING	VBKMXM	590	510.4	95.0×72.0	'02.11.12	MX	4343M530931

※KTM525SX RACINGは条件付公認：地方選手権（音量規程94dB/A）にするためのマフラーを装着のこと）

FIM/MFJ公認車両

JSB1000/FIMスーパープロダクション/ストックスポーツ公認車両

銘柄	車名	公認年度	鈴鹿8耐	全日本選手権	エリア選手権
HONDA	CBR900RR(W)-98	98年度	—	○	○
	CBR900	02年度	○	○	○
	CBR929RR(Z)-99	00年度	○	○	○
	VTR1000SP	99年度	○	○	○
	VTR1000SP II	02年度	○	○	○
YAMAHA	YZF R1(1998 model)	98年度	—	○	○
	YZF R1(2000model)	99年度	○	○	○
	YZF R-1	02年度	○	○	○
SUZUKI	GSX-R750(W)	98年度	—	○	○
	GSX-R750(Y)	00年度	○	○	○
	GSX-R750	02年度	○	○	○
	GSX-R1000(K1)	00年度	○	○	○
	GSX-R1000	03年度	○	○	○
	TL1000R	98年度	○	○	○
Kawasaki	ZX9R	99年度	○	○	○
	ZX9R	99年度	○	○	○
	ZX9R	02年度	○	○	○
DUCATI	ZDM996Strada	99年度	○	○	○
	ZDM996S	01年度	○	○	○
APRILIA	996R/996S	02年度	○	○	○
	RSV1000	99年度	○	○	○
	RSV1000R	00年度	○	○	○
BMW	RSV1000RP	01年度	○	○	○
	R1100S	02年度	○	○	○

ST/SS600公認車両

銘柄	車名	公認年度	SS世界選手権	全日本選手権	エリア選手権	地方選手権
HONDA	CBR600F(PC35)	99年	○	○	○	○
	CBR600F	2001年	○	○	○	○
	CBR600FS	2001年	○	○	○	○
	CBR600F4i	2001年	○	○	○	○
	CBR600RR	2003年	○	○	○	○
YAMAHA	YZF600R	96年	○	○	○	○
	YZF-R6	99年	○	○	○	○
	YZF-R6	2001年	○	○	○	○
	YZF-R6	2003年	○	○	○	○
SUZUKI	RF600	96年	○	○	○	○
	GSX600RW	98年	○	○	○	○
Kawasaki	GSXR600	2001年	○	○	○	○
	ZX600G(ZX-6R)	98年	○	○	○	○
	ZX600G(ZX-6R)	99年	○	○	○	○
DUCATI	ZX-6RR	2003年	○	○	○	○
	ZDM748S	95年	○	○	○	○
LAVERDA	748R-H3	99年	○	○	○	○
	750s Formula	99年	○	○	○	○

スーパーバイク公認車両

銘柄	車 両	公認年度	鈴鹿8耐	SS世界選手権	全日本選手権	エリア選手権
HONDA	VTR1000SP	99年	○	○	○	○
	VFR750(RC30)	87年	—	—	—	○
	RVF750(RC45)	93年	—	—	—	○
YAMAHA	TRX850	96年	—	—	—	—
	YZF-R7	99年	○	○	○	○
	YZF750SP(DW01)	93年	—	—	—	○
SUZUKI	GSXR750	96年	—	—	—	○
	GSXR750V	97年	—	—	—	○
	GSXR750W	98年	—	—	○	○
	TL1000RW	98年	—	—	○	○
Kawasaki	ZX750N(ZX-7RR)	96年	○	○	—	○
	ZX750SP(ZX-7R)	96年	—	—	—	○
DUCATI	H1 916SPS	97年	○	○	○	○
	H1 916SPS	98年	○	○	○	○
	H1 916SPS (fogaty replica)	98年	○	○	○	○
	996SPS	99年	○	○	○	○
APRILIA	RSV1000SP	99年	○	○	○	○
	RSV1000R	99年	○	○	○	○
BIMOTA	SB8K	99年	○	○	○	○

○はFIM公認車両、○はFIM公認切れでMFJ公認が継続している車両。

S-NK承認車両

銘柄	車 両	型 式		年 式	NK1該当車両と その最低重量
		フレーム	エンジン		
HONDA	CB1000SF	SC30-	SF30E	94~	185kg
	CB1000SF/T2				
	X4(CB1300SF)	SC38-	SC38E-	97~	185kg
	CB1300SF	SC40-	SC38E-	98~	185kg
	CBR900RR	SC28*- *.U,2,9	SC28E- SC33E-	92~95 96~	
		SC33*- *.C,3,2,A,B,D,F,9,E,U			
	CBR900RR (CBR929RR)	JH2SC	JH2SC44A	99~	
	CBR1100XX	SC35*- *.C,3,2,A,B,C,E,U,D	SC35E-	96~	
VTR1000F	SC36-(国内)	SC36E-	97~		
	SC36*- *.E,A,B,C,U,D,2				
YAMAHA	YZF1000R	4SV1,4SV2,4VD1, 4VE1,4VF1,4VG1, 4WN1		96	
		4SV3,4VD2,4VE2, 4VF2,4WN2,4XJ1, 4YW1,4YW2		97	
		4SV4,4VD3,4VD4, 4VE3,4VF3,4XJ2		98	
YZF1000R1	5EG1,4XV1,4XV2, 4XV3,4XV4,4XV5, 4XV6		98~		
TRX850		4NX1		95	165kg
		4UN1,4UN2,4VN1, 4XG1		96	
		4UN3,4VN2,4XG2, 5CS1		97	
		4NX2,4NX3,4UX4, 4VN3,4XG3		98	
		3VD1,3VD2,4CF1, 4CM2,4CN1		91	180kg
TDM850		3VD3,3VD4,4CF2, 4CM2,4CN2,4DT1, 4DT2,4DT3,4EP4		92	
		3VD5,3VD6,4CF3, 4CM3,4CN3,4DT4, 4DT5,4EP2		93	
		3VD7,3VD8,4CF4, 4CM4,4CN4,4EP3		94	
		3VDA,3VD9,4CM5, 4CN5		95	
		AVDB,4TX1		96	
4TX2,5AR1		97			

銘柄	車 種	型式		年式	NK1該当車両と その最低重量
		フレーム	エンジン		
YAMAHA	TDR850	4TX3,5AR2,5GG, 4TX4,4TX5		98	
	XJR1200	4KG1		94	185kg
		4KG2,4PU1,4PU2, 4RB1		95	
	XJR1200	4KG4,4PU3,4PU4, 4RB2,4UW1		96	
		4JN2,4JN3,4PU7, 4PU8,4RB4,4PU5, 4PU6,4RB3		97	
		4PUA,4PU9,4RB5, 4UW2,4PUB,4PUC, 4RB6		98	
	XJR1200R	4KG3		96	180kg
XJR1300	5EA1,5EA2,5EA3, 5EA4			180kg	
SUZUKI	GSX- R1100W	GU75B,JS1GU,GU75D, GU75E,GU75C			
	TL1000R	JS1AM,JS1VT,VT52A			
	TL1000S	JS1AG,JS1VT,VT51A			
	SGX1100刀				180kg
	GSF1200				185kg
	GSX1300R(準)				
	GSXR1000				
	GS1200SS				
Kawasaki	ZZ-R1100	JKAZXBD1 XA, JKAZXT10DDA- ZXT10D-	ZXT10CE	93~	
	ZX-9R	JKAZX2E1- JKAZX900EEA	ZX900CE ZX900E	00	
	ZX-9R	JKAZX2B1 VA, ZX900B	ZX900BE	94~97	
	ZX-9R	JKAZX2C1 XA- JKAZX900CCA ZX900C-	ZX900CE-	98~	
	ZX12R	JKAZXR9A1- ZXT20A JKAZXT20AAA-	ZXT20AE		
	ZRX1100	ZRT10C- JKAZRBC1 XA JKAZRT10CCA	ZXT10CE	97~	185kg
	ZRX1100 II	ZRT10C- JKAZRT10CDA	ZXT10CE	97~	
	ZRX1200R	JKAZR9A1- ZRT20A JKAZRT20AAA-	ZRT20AE		
	ZRX1200S	JKAZR9B1- ZRT20A JKAZRT20ABA-	ZRT20AE		
	Z-1			73~75	
	GPZ1100	ZXT10E-	ZXT10CE	95~	185kg
	GPZ1100ABS	ZXT10E-	ZXT10CE	96~	
	ZEPHYR1100	JKAZXBD1 VA JKAZRT10CCA ZRT10A-	ZRT10AE	92~	180kg
	ZEPHYR1100RS	ZRT10A- ZRT10B-	ZRT10AE	92~	
	GPZ900R	ZX900A	ZX900AE	84~	180kg
	TRIUMPH	トライデント900			180kg
	BIMOTA	SB6R			
DAYTONA	WEAPON II		OHV1200HD	97~	
DUCATI	916SP	ZDM916S	ZDM916W4		
	916SPS	ZDMH100 AAWB	ZDM916W4		
	916SPS	ZDMH100 AAWB	ZDM996W4	99~	

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
モ ト 車	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 車	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 INDY 440 PROX FAN	S540 ECS40 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 Indy 440 PRO X Indy 500 XCSP MXZ STANDARD 500 SRX700LT SRX700S SRX600S MXZX440LC RX-1 RX-1 Mountain Firecat 500 sno-Pro	EX570 (E) EX570SP INDY650 (RXL) FORMULA-MACHI EL-TIGER WILD-CAT WILD-CAT700 FORMULA-PLUS VX750 INDYSTORM INDYXLT Special VX600 (E-LT.XT) MACHZ VX800 (E-LT) INDYXCR600 (SP) MXZ583 Formula III INDYUltraSPX SE INDYUltraSP INDY600XC MXZ670 ZRT600 VX700SX VX700LT VX600XTC VX600SX VX600LT VX600DX INDY700XC INDY700XC SP SX600R SX700R MXZ800 Indy 600 EDGE X MXZ X 800 SXV700ER SXV700 ZR800EF1 VX700LT SXViper SXViper Mountain Firecat 700 EFI sno-Pro ←他クラス車両	S1 S2 S3 SJ の 公 認 車 両
	モ ト 車					

その他の部門車両区分は、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2002年12月9日現在のものです。最新のものにはMFJライティングにてご確認ください。

SPクラス用登録部品 (02年12月9日現在)

●ドッグファイトレーシング 〒270-2223 千葉県松戸市秋山北757-392-7234 ☎047-392-7234

部品名	打刻	適用車種	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 ～98RG125Γ (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	適用車種	
シリンダーヘッド (リング加工)	KNH001～ KNL001～ KZ001～ KR001～	NSR250 (KV3H) NSR250 (KV3L) TZR250 96～RGV250Γ	

MFJ公認部品

('02年12月9日現在)

ロードレース用

●株式会社カワサキモーターズジャパン 〒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	ST	SP	SS	GP
★ 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'91年)		ZX400H ZX400L ZX400M ZX400D	'00. 1. 1		○		
★ ダクト J914073-1694	SP	ZX400L (ZXR400) ZR400D (ザンザス) ZX400M (ZXR400R)	'02. 5. 29		○		

●株式会社ホンダレーシング 〒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	ST	SP	SS	GP
エアクリーナー-アッパーカバー	NKA	VFR400R/RV (NC35)	'99. 2. 24		○		
エアクリーナーボックスセット	NKB	CBR400RR	'99. 2. 24		○		
★ NSR250R トランスミッション (初回公認'90年9月6日)		NSR250R (MC21)	'00. 1. 26		○		
★ NSR250R トランスミッション (初回公認'90年2月14日)		NSR250R (MC18)	'00. 1. 26		○		
★ VFR400R トランスミッション (初回公認'90年12月26日)	NL1	VFR400R (NC30)	'01. 1. 25		○	○	
★ 400 トランスミッション (初回公認'92年)		CBR400RR	'02. 1. 1		○		
★ 250 トランスミッション (初回公認'91年)		NSR250R	'02. 1. 1		○		

●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	ST	SP	SS	GP
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		○		
CAMSHAFT_IN		CBR600F4I	'01. 4. 30	○		○	
CAMSHAFT_EX		CBR600F4I	'01. 4. 30	○		○	
INSULATOR, TROTTLEBODY		CBR600F4I	'01. 4. 30	○		○	
GEAR, COUNTERSHAFT FOURTH		CBR600F4I	'01. 4. 30	○		○	
GEAR, MAINSHAFT THIRD&FOURTH		CBR600F4I	'01. 4. 30	○		○	

●ヤマハ発動機(株) 〒438-8501 静岡県磐田市新貝2500 ☎0538-37-4420

部品名	型式	適用車種	公認発効日	ST	SP	SS	GP
★ FCR-D41 (ASSY) (初回公認'96年4月20日)	#4050~4062	TRX850	'01. 1. 1		○		
★ FCR-D41 (ASSY) (初回公認'96年4月20日)	#4000~4012	FZR750R (OW-1)	'01. 1. 1		○		

●株式会社ケーヒン 〒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	ST	SP	SS	GP
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 FZR400/R/RR/RR SP, FZR250 /R/FZ250/ZEAL, GSX-R400/R, GSX-R250/R, ZXR400/R/ZX-4/ ZZR400, ZXR250/R/ZZR250R/BALIUS	'99. 3. 23		○		

モトクロス用

●株式会社ホンダレーシング 〒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	MX
カムシャフト	NKK	XR400R	'99. 4. 23	○

●南城北ホンダオート 〒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	MX
Jha CR125シリンダー	JHA001CR~JHA00CR	CR125 (99)	'99. 12. 23	○

●株式会社カワサキモーターズジャパン 〒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	MX
ホイール1.85X20	41090~1132	カワサキKX125-L	'01. 3. 21	○
ホイール1.85X20	41090~1134	カワサキKX250-L	'01. 3. 21	○

●株RSタイチ 〒574-0013 大阪府大東市中埴内3-1-25 ☎072-874-3268

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	MX
ロアートリプルクランプ		各メーカー モトクロッサー	'01. 1.25	○
トップトリプルクランプ		各メーカー モトクロッサー	'01. 1.25	○
モトクロッサー用トリプルクランプ		各メーカー モトクロッサー	'02. 5.23	○
モトクロッサー用トリプルクランプ (トップ・ロー) セット		各メーカー モトクロッサー	'02. 5.23	○

●Zing Racing Japan 〒213-0033 神奈川県川崎市高津区下作延870 ☎044-877-8386

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	MX
EMIG TOP CLAMP		各メーカー モトクロッサー	'01. 1.25	○

●南井原商会 〒301-0823 茨城県竜ヶ崎市の砂町2738-1 ☎0297-62-0149

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	MX
ハンドルクランプ	02-4900~02-4999	各メーカー モトクロッサー	'01. 3.21	○
ハンドルクラップ	02-1217~02-1229	各メーカー モトクロッサー	'02.12.21	○

●株エフイーティー 〒157-0071 東京都世田谷区千歳台4-30-11 ☎03-5490-2551

部 品 名	型 式	適用車種	公認発効日	MX
トップトリプルクランプ&パーマウントKit		国内4メーカー	'01.11.12	○

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
CR90R ボアアップパーツ		CR90R	'00. 6.28	新規
(シリンダー)	12110-GBF-840			
(シリンダーヘッド)	12201-GBF-840			
(ピストン)	13110-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		RM80	'00. 6.28	新規
(シリンダー)	RC12A			
	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
KX80X/Z ボアアップキット	50199-1195	98年モデルより	'00. 8. 2	新規
(シリンダーヘッド)	11001-1539	使用可能		
(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 B5CC用	15003-1817			
(ダクト) pWK28用 A/Cダクト	14073-1785			

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7F ☎03-5688-5190

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-8 SP	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-CRR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
Bael2	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-8SP II	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-8Rhi (旧X-8R)	SNELL M95・R特選	F	'00.2.23
HORNET XV	JIS-C・M用	F	'00.6.28
SR-J	JIS-T8133-2000T用	J	'01.7.18
RFD II	JIS-T8133-2000R用	F	'01.11.28
X-8RS	SNELL M2000 JIS T8133 2000・R特選	F	'02.1.23
HORNET	JIS T8133 2000・MX用	F	'02.5.30
X-Eleven	SNELL M2000 JIS T8133 2000・R特選	F	'02.12.11

●(株)アライヘルメット

〒330-0841埼玉県さいたま市東町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-VIIR	JIS-C・R用, SNELL M85	F	'90.5.8

名称	取得規格	形状	公認年月日
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特選	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
ASTRO-J, ASTRO REFLEX	SNELL M2000R特選	F	'01.10.12
URBANE-GT, Kurtis Roberts GT	SNELL M2000R特選	F	'01.10.12
ASTRO-J Junior	JIS T8133 2000・R用	F	'02.5.30
OMNI-J	SNELL M2000・R特選	F	'02.5.30
V-Cross2 Junior	JIS T8133 2000・MX用	F	'02.5.30
RAPIDE-OR, RAPIDE-OR STER FLAG	SNELL M2000・R特選	F	'02.5.30
UR-XUR Mono-MUR グレース2 URスピード/プレミアムUR	JIS T8133 2000・R用	F	'02.10.31
RX-7RR4/RX-7RR4 Edwards RX-7RR4 McCoy	SNELL M2000・R特選	F	'02.10.31

●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

名称	取得規格	形状	公認年月日
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)エフイーティー

〒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MF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 3AC	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
EP - 2	JIS - C・M用	J	'86.8.5
DELTA	JIS - C・M用	J	'86.8.5
ANGLE	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次の下向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 (HU)	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)ジャパンプロダクト

〒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大阪府大東市中垣内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

●旺文社バシフィック(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)大部

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)丸万茂又

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字志久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
FF-4	JIS T8133 2000-R用	F	'02.2.21

●ヤマハ発動機(株)

〒438-8501静岡県静岡市新貝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 (BANDITS)	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
SHARK RSR	JIS-T8133-2000R用	F	'01.11.28

●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

●HJC Corporation

54-2 SEO-RI, IDONG-MYUN, YONGIN-SHI, KYUNGKI-DO, KOREA ☎+82-31-333-2831

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 ☎0726-53-0299

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
BIEFFE 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

●(株)West wood井原商会

〒301-0823茨城県竜ヶ崎市府砂町2738-1 ☎0297-64-8198

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
O'NEAL WL691	SNELL M2000・M	F	'01.5.23
the SVS4	SNELL M2000・M特選	F	'01.10.12
the SVR	SNELL M2000・M特選	F	'01.10.12
O'NEAL WF692 (旧名称 WF691)	SNELL M2000・MX特選	F	'02.3.21
O'NEAL WF542	SNELL M2000・MX特選	F	'02.5.30
O'NEAL WF544 (旧名称 WF542)	SNELL M2000 MX特選	F	'02.11.22
SL714 (旧名称 SL712)	SNELL M2000 MX特選	F	'02.11.22

●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

〒470-0117愛知県日進市藤7丁目55番地 ☎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

●(株)ダートフリーク

〒488-0067愛知県尾張旭市南原山町山町石原136 ☎0561-51-0350

名 称	取得規格	形状	公認年月日
FOX PILOT	SNELL M2000 M特選	F	'01.6.26
FOX FLITE	SNELL M2000 M特選	F	'01.10.25
FOX PRO PILOT	SNELL M2000 RD特選	F	'02.11.22

●(有)エトスデザイン

〒654-0111兵庫県神戸市須磨区車道谷山1-1-2F ☎078-747-5255

名 称	取得規格	形状	公認年月日
SUOMY GW	SNELL M2000 R特選	F	'01.7.18
SUOMY	SNELL M2000 MX特選	F	'02.3.21
SUOMY	SNELL M2000 RD特選	F	'02.11.22

●ドゥカティジャパン(株)

〒153-0051東京都目黒区上目黒1-26-9中目黒オークラビル ☎03-3794-5001

名 称	取得規格	形状	公認年月日
Ducati, Cors, Scorbis, Superbia, Supersport	SNELL M2000 R特選	F	'01.8.29

●(株)亜路欧

〒154-0004 東京都世田谷区太子堂2-7-1 ☎03-3419-6053

名 称	取得規格	形状	公認年月日
HEBO ZONE	JIS T8133 2000・TR用	J	'02.8.28

●(有)ティークローバルサービス

〒470-0462 愛知県加茂郡藤岡町大字上渡合字葎平315-67 ☎0565-76-7576

名 称	取得規格	形状	公認年月日
AGV X-Vent	SNELL M95-R特選	F	'02.4.24

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は兼)	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 - 0708)	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	オーダーメイド	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
KUSHITANI	K-0007XX	99.12.29
KUSHITANI	K-0008XX	99.12.29
KUSHITANI	K-0009XX	99.12.29
KUSHITANI	K-0010XX	99.12.29
KUSHITANI	K-0012, 13, 16XX	01.1.25
KUSHITANI	K-0011XX, K-0017XX	01.1.25
KUSHITANI	K-0018XX	01.6.26
KUSHITANI	KI - XRR (K - 0019XX)	01.11.28
KUSHITANI	K - X (K - 0020XX)	01.11.28
KUSHITANI	K-0025XX	02.7.25
KUSHITANI	K-0026XX	02.7.25

●(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)RSタイチ

〒574-0013大阪府大東市中垣内3-1-25 ☎072-874-3268

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
NIXE	NXL062	01.11.28
NIXE	NXL064	01.11.28
NIXE	NXL066	02.9.26
NIXE	NXL068	02.9.26

●(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

名称	型式	公認年月日
THE BIKE	RCシリーズ	90.10.23
D'S	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
SLEDGE HAMMER (旧 BBL-0405)	BBL-2416	02.5.30

●(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 - ATLS)	91.2.6
PLICANA	PT - ZEAL	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ラッキーストライト	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ラッキーストライト	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,RF94,RF94S	'94.10.25

●(株)デグナー

〒607-8463京都府京都市山科区上山山講田町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

〒270-2231千葉県松戸市杉台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
Toril	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
Toril	TX, TXR	'91.3.12
HAL	01A,02A,03A,05A,06A	'91.5.8
プラスト	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・2A,8R,G3A,Z1,Z2,システムG6	'91.5.8
F・ONE	FR・G2B	'91.2.6

●ジュベットレザーハウス

〒435-0017静岡県浜松市美郷町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

●(有)フォルザ・インターナショナル

〒105-0001東京都港区虎ノ門3-8-2虎ノ門33森ビル2F (株)ワコー内 ☎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
FORZA	FO・422	'01.2.22
FORZA	FO・423	'01.2.22
FORZA	FO-424	'02.1.23
FORZA	DF-02	'02.4.24
FORZA	FO-425	'02.5.30

●(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・I~III	'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
スバジオ	S-17	'99.12.29
スバジオ	S-18	'99.12.29
スバジオ	S-19	'00.10.25
スバジオ	S-20	'00.10.25
スバジオ	S-22	'01.7.18
スバジオ	S-23	'01.7.18
スバジオ	S-24	'01.7.18
スバジオ	S-25	'01.7.18
スバジオ	S-22S	'01.7.18

●ジニアス

〒579-8043大阪府東大阪市客町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

名 称	型 式	公認年月日
ダイネーゼ	EMONZA, TMISANO, T SILVERSTONE	'91.8.7
ダイネーゼ	TEGRAPICAT, FRECCIA, T OHLIT TEAM	'91.8.7
ダイネーゼ	T STRALIT, FOLT, EDOR, P.T. SUMATA	'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-CAPRIOSI 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
DAINESE	T-AGE DIV	'01.3.31
DAINESE	T-WING DIV	'01.3.31
DAINESE	T-TIMER DIV	'01.3.31
DAINESE	T-AGE PROF	'01.3.31
DAINESE	T-SAFETY PRO2	'01.3.31
DAINESE	T-VALENTINO	'02.3.21

●(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-011R平レプリカスーツ	'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

名 称	型 式	公認年月日
ナンカイ	NR-51,SR-16,17	'93.3.24
SRシリーズ	SR-18	'93.11.24
94年ドゥーハンレプリカニューモデル	NR-06R8, NR-013R1	'93.4.27
SDシリーズ	SD-SPECIAL	'94.4.27
94D-ピーティーマルボロレーシングレプリカ	NR-015R1	'94.4.27
94原田哲也レーシングレプリカ	NR-018R1	'94.7.27
94A-パロスラッキーストウライレーシングレプリカ	NR-014R1	'94.7.27
94江村猛レーシングレプリカ	NR-016R1	'94.7.27
94井形とも子レーシングレプリカ	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	プロレーシングレプリカスーツ	'95.10.25
ナンカイ	NR-55新セミレプリカスーツ	'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
ナンカイクエブテックスーツ	SR-22	'00.7.26
ナンカイクエブテックスーツ	SR-23	'00.11.22
ナンカイクエブテックスーツ	SRD-24	'00.11.22
ナンカイカーボンレザー・エアロ	SRH-25	'02.3.21
ナンカイクエブテックスーツⅢ・エアロ	SRH-26	'02.3.21
ナンカイレレーシングスーツ・エアロ	SDH-103	'02.4.24
ナンカイレレーシングスーツ・エアロ	SDH-104	'02.4.24
ナンカイレレーシングスーツ・エアロ	NRH-61	'02.7.25

●(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,バルベットBR	オーダーメイド	'91.4.10
バギー,バルベット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

〒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	オーダーメイド	'91.6.5
フジタレザ	レザー・モーターサイクルワンピース	'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

〒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	オーダーメイド	'91.3.12

●モータースポーツミスターヒロ

〒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.hiro	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(株)

〒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築町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)プランツ

〒111-0043東京都台東区駒形1-10-7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
レザーハウスA&M	オーダー	

●美津濃(株)

名 称	型 式	公認年月日
MIZUNO	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
[built]	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
HELJO TROPE	HELJO RACING	'92.3.11

●(有)レーシングショップアイティーエ

〒982-0822宮城県仙台市太白区若葉町25-25 ☎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、ラダナ七色、アッセン、イースタンクリア、スズカ、ヘレス、シルバーストーン、輪軸カダ	'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
Super Boldfor (ボルドール)	イモラ2	'01.2.22
Super Boldfor (ボルドール)	デイトナ2	'01.2.22

●(株)アール・エス・エー・レザー

〒481-0001愛知県西春日井郡師範町六ツ師女夫越110 ☎0568-25-7830

名 称	型 式	公認年月日
RSA Leathers	フルオーダー	'95.8.23
ドーバークラブ	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 ☎03-3565-3685

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
SPEED OF SOUND	SOS-08	'01.6.26
GREEDY	GR-405S	'02.3.21
GREEDY	GR-406S	'02.3.21
SPEED OF SOUND	SOS-07 PRW	'02.6.26

●(株)ショウエイ

〒110-0005東京都台東区上野5-8-5 cp10ビル7F ☎03-5688-5190

名 称	型 式	公認年月日
SPIDI SPORT SRL	プロタイプ	'00.3.29
SPIDI SLIDER PRO	Y56	'01.2.22

●(有)トリニティプロダクト

〒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
TRINITY	TR4003	'01.3.31
TRINITY	TR4001LM, TR4001LMP, TR4002KAI	'01.3.31
TRINITY	TR4004/4005/4006	'02.1.23

●(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	FOS-101	'00.8.23
GULLY	FOS-102	'01.8.29
SEALS	FSS-001/002	'02.7.25
GULLY	FOS-103	'02.9.26

●(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	
ATTENTION!	ATR-01R (ハンサー)	01.3.31
ATTENTION!	ATR-01R (スコビーオン)	01.3.31
ATTENTION	ATR-02R	02.1.23

●(株)エフイーティー

〒157-0071東京都世田谷区千歳台4-30-11 ☎03-5490-2562

名 称	型 式	公認年月日
AXO SPORT S.P.A FIGHT	PS5029	01.7.18
AXO SPORT S.P.A CENTURY	PS5031K	01.7.18
AXO SPORT S.P.O.A HTR-7	PS5027	01.10.12

●(株)ストラット

〒124-0012東京都葛飾区立石8-43-19立石DKハイム801 ☎03-3694-1999

名 称	型 式	公認年月日
CUSTOM BATES LEATHERS	BAS-S1	01.10.12
カスタム バイツ レザース	BAS-S2	02.7.25

●(有)ボスコ・モト

〒562-0012大阪府箕面市白鳥2-22-25 ☎0727-25-3311

名 称	型 式	公認年月日
SPYKE Free style	4615	00.12.27
SPYKE KJ one	4595	00.12.27
SPYKE Voretex	4575	00.12.27
SPYKE NESS	MDF-657	01.10.12
SPYKE NESS	MDF-754	01.10.12

●ALPINESSTARS S.P.A

〒260-0013千葉県千葉市中央区3-18-3千葉中央ビル6F ☎043-202-0680

名 称	型 式	公認年月日
ALPINESTARS P-1	315-551	01.1.25
ALPINESTARS HAGA	315-701	01.1.25
ALPINE STARS BOSTROM	315-202	02.7.25

●ラディカル

〒566-0046大阪府摂津市別府1-17-24 ☎06-6829-3901

名 称	型 式	公認年月日
RAadical!		00.12.27

●(株)アンサーライディングスーツ

〒110-0004東京都台東区下谷3-13-3 ☎03-3871-1471

名 称	型 式	公認年月日
アンサーライディングスーツ	ワンピース	02.8.28

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公式サイト

<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

MFJ公認タイヤ

●井上ゴム工業(株)

〒503-2417岐阜県掛妻郡池田町本郷680番地 ☎0585-45-2945

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), 160/60R18, 150/70R20	
ハイスポートラジアルTX11	120/80R16, 130/80R17, 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, 160/80R17 (69H, 69Z), 130/70R17, 150/70R17	
P2301	1260R17	
P3104	1561R17, 1667R17	
P1201	1260R17	
P3103	1561R17, 1667R17	
MICHELIN TRIAL COMPETITION	2.75/21TL	'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TX1SRACE	110/70ZR17, 120/70ZR17, 120/60ZR17	'95.9.22
ハイスポートラジアルTX2SRACE	150/60ZR17, 160/60ZR17, 180/55ZR17	'95.9.22
P3106使用可能リム3.00~3.50	1260-17	'96.6.25
P3107使用可能リム3.00~3.50	1260-17	'96.6.25
P4105使用可能リム4.50~5.50	1662-17	'96.6.25
P4107使用可能リム4.50~5.50	1662-17	'96.7.25
ハイスポートラジアル TX2SRACE	150/60ZR17 160/60ZR17 170/60ZR17 180/55ZR17	'97.2.28

名称	型式	公認年月日
P1107	使用可能リム2.50 908-17	'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4.25~5.00 170/60ZR17	'98.7.23
P1107	使用可能リム4.50~5.50 1662-17	'98.11.27
PILOT	使用可能リム 3.00~3.50 110/70ZR17 + 3.50~3.75 120/60ZR17 + 3.50~3.75 120/70ZR17 + 4.00~4.50 150/60ZR17 + 4.25~5.00 160/60ZR17 + 4.25~5.00 170/60ZR17 + 5.50~6.00 180/55ZR17	'99.7.1
PILOT	+ 3.00~3.50 110/70ZR17	
RACE	+ 3.50~3.75 120/60ZR17 + 3.50~3.75 120/70ZR17 + 4.00~4.50 150/60ZR17 + 4.25~5.00 160/60ZR17 + 4.25~5.00 170/60ZR17 + 5.50~6.00 180/55ZR17	
PI108	使用可能リム4.50~5.50	'99.8.29
PI2325	使用可能リム3.50 F1260-17	'02.4.20
PILOT RACE A2	使用可能リム3.00~3.50 F110/70ZR17 54W 使用可能リム3.50~3.75 F120/60ZR17 55W 使用可能リム3.50~3.75 F120/70ZR17 58W 使用可能リム4.00~4.50 R-150/60ZR17 66W 使用可能リム4.25~5.00 R-160/60ZR17 69W	'02.8.25
PILOT RACE A2	使用可能リム3.50~3.75 F120/70ZR17 58W	
PILOT RACE A2	使用可能リム3.50~3.75 F120/70ZR17 58W	

●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
ビレリットラジアルタイヤ・MT73グラッドラジアル	2.75-21 MT73	'90.9.7
MP7スポーツフレッシュ	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	110/70R17, 120/70R17, 120/60R17, 100/60R17, 150/60R17, 160/60R17, 170/60R17, 140/60R18, 150/60R18,	'91.5.9
RIDEEN GPR-60	150/60R17, 160/60R17, 170/60R17, 140/60R18, 150/60R18, 160/60R18,	'91.5.9
TT700F GP	100/80-17, 175/21, 110/70-17, 175/4H, 100/90-16, 165/4H	'91.5.9

タイヤ名	サイズ	公認年月日	
TT700 GP	130/70 - 1762HL140/70 - 1766H 120/80 - 1761HL130/70 - 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,	'94.3.22	
D801Fチューブタイプ	2.75 - 21,4P,R (45M)	'94.5.1	
D801Fチューブレスタイプ	2.75 - 21,4P,R (45M)	'94.5.1	
D801チューブタイプ	4.00R18,4P,R (64M)	'94.5.1	
D801チューブレスタイプ	4.00R18,4P,R (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 43P,90/80/17 46S,100/80/17 52S,100/90/16 54H,100/80/17 52H,100/80/17 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

タイヤ名	サイズ	公認年月日	
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4.50~5.00 使用可能リム4.50~5.00	(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) 150/60R17 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, 110/59R17,95/60R18, 140/63R18,120/59SR17, 150/60R17	
ME76	105/57SR17,150/63SR18,15 5/620R17	
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	90/570R17	'92.6.10
ME77	105/58SR17	'92.6.10
ME77	160/62SR17	'92.6.20
ME77	150/63SR18	'92.6.20
ME77	155/620R17	'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	120/600R17	'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

タイヤ名	サイズ	公認年月日
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	90/580R17	'95.3.15
RACING BATTLAX RADIAL WET ME01Z	110/590R17	'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	110/585R17	'95.11.28
ME76 使用可能リム3.00~3.75	120/595R17	'95.11.28
ME04Z 使用可能リム4.50~5.50	160/620R17	'95.11.28
RACING BATTLAX WET E04Z使用可能リム2.75~3.50	115/590R17	'96.4.20
RACING BATTLAX WET E01使用可能リム2.15~2.50 E04Z使用可能リム2.75~3.50 ME01Z使用可能リム3.50~3.75 ME04Z使用可能リム4.50~5.50	90/560R17 115/590R17 120/600R17 160/620R17	'97.4.25
BATTLAX BT-9F RADIAL 使用可能リム2.75~3.50 使用可能リム3.00~3.50	110/70R17 54H 120/60R17 55H, 120/70R17 58H	'98.4.1
BATTLAX B T - 9 6 R RADIAL 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	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 BT-96 RADIAL 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 BATTLAX WET E02 使用可能リム4.50~5.50	165/620 R17	'99.5.1
BATTLAX BT-090 RADIAL F 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	'01.6.1 '01.7.10 '01.7.25
BATTLAX BT-090 RADIAL R 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4.00~5.00 使用可能リム3.50~4.50	140/70R17 66H 150/60R17 66H 160/60R17 69H 150/60R18 67H	'01.8.1 '01.6.1 '01.7.10 '01.7.15
B090R 使用可能リム3.50~4.50	R:150/60R17 66H	'02.4.1
BATTLAX WET E02 使用可能リム4.50~5.50	R:165/620R17	'02.4.25

●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	80/595R18,85/570R17, 90/600R18,100/580R17, 110/600R17,120/605R17, 135/640R18,150/600R17, 150/630R18,180/630R17, 180/655R18	
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

タイヤ名	サイズ	公認年月日
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	110/600R17,120/605R17, 150/600R17,105/580R17,	'93.6.15
GETTAR F007RR GETTAR R007RR	100/80 - 17 52S 120/80 - 17 61S	'93.6.10
GETTAR R610	150/600R17,150/630R18,	'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

岡田商事(株)

〒105-0012東京都港区芝大門1-37 ☎03-5473-0371

タイヤ名	タイヤサイズ	公認年月日
RENN SPORT 使用可能リム3.00~3.50 使用可能リム4.00~4.50 使用可能リム4.25~5.00	F:110/70ZR17 54W R:150/60ZR17 66W R:160/60ZR17 69W	'02.2.22

全日本選手権歴代チャンピオンリスト

タイトルホルダーの証 MFJチャンピオンカード

(財)日本モーターサイクルスポーツ協会(MFJ)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で称え、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。

過去に功績があるライダーが気軽にサーキットに来ていただけるよう、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ます。そこ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欲しいと考えています。

ROAD RACE

●ロードレース部門('67~'02年)

年	部門	クラス	氏名
'67	ジュニア	50cc	柴田正之
		90cc	中沢安善
		125cc	大田善次
	セニア	50cc	伊藤光夫
		90cc	藤野恒夫
		125cc	増田啓司
アマチュア	90cc	角谷新二	
	125cc	鈴木弘夫	
	250cc	大脇仁夫	
'68	ジュニア	90cc	酒井重夫
		125cc	森井茂哲
		250cc	谷本哲哉
	セニア	90cc	神谷良雄
		125cc	馬場和正
		250cc	和田松宏
アマチュア	90cc	野田正彦	
	125cc	藤尾康夫	
	250cc	尾数井隆	
'69	ジュニア	90cc	角谷新二
		125cc	高井機次
		250cc	尾崎祥二
セニア	90cc	小田豊男	
	125cc	谷守秀夫	
	250cc	全守秀夫	
'70	ノービス	90cc	岩道博昭
		125cc	谷小塚正明
		250cc	小塚正明
	ジュニア	90cc	江崎英二
		125cc	青山雅光
		250cc	野野只男
セニア	90cc	近藤英二	
	125cc	小田豊夫	
	250cc	大脇裕之	

●ROAD RACE

年	部門	クラス	氏名
'71	ノービス	90cc	平井裕次
		125cc	上田大輔
		250cc	大橋松谷
	ジュニア	90cc	渡辺富十
		125cc	青木辰巳
		250cc	内田昇平
エキスパート	90cc	江崎正恒	
	125cc	遠藤康夫	
	250cc	中尾良男	
セニア	90cc	金谷秀夫	
	125cc	杉本大輔	
	250cc	大脇俊秀夫	
'72	ノービス	90cc	菅原伸夫
		125cc	坂上公平
		250cc	野島昭孝
	ジュニア	90cc	毛利良一
		125cc	大本十生
		250cc	片山敬清
エキスパート	125cc	渡辺富十	
	250cc	阿部孝夫	
	251cc以上	内田松	
セニア	125cc	小田豊	
	250cc	小田豊	
	251cc以上	小田豊	
'73	ノービス	90cc	杉野順三
		125cc	松山久仁
		250cc	橋本久仁
	ジュニア	90cc	新田茂平
		125cc	坂山公遠
		250cc	佐藤順道
エキスパート	125cc	毛利良一	
	250cc	片山敬清	
	750cc	角谷新一	
セニア	125cc	角谷新一	
	750cc	根本新一	
	750cc	根本新一	
'74	ノービス	90cc	岡崎隆史
		125cc	佐藤健正
		250cc	酒井正克
	ジュニア	90cc	合津情志
		125cc	津井康夫
		250cc	橋本久仁
エキスパート	125cc	岩道博	
	250cc	阪本裕介	
	750cc	青木辰巳	
セニア	125cc	高井機次郎	
	750cc	高井機次郎	
	750cc	高井機次郎	

●ROAD RACE

年	部門	クラス	氏名
'75	アマチュア	90cc	片橋英治
		125cc	金橋俊彦
		250cc	桶谷
	ジュニア	125cc	山崎保克
		750cc	柳井孝治
		750cc	大島
エキスパート	125cc	相沢清男	
	750cc	石井	
	750cc	石井	
'76	セニア	125cc	江崎正
		750cc	江崎
		750cc	江崎
	ノービス	90cc	牧野栄
		125cc	川上恵司
		250cc	木下
ジュニア	125cc	東金勇	
	250cc	水谷一博	
	350cc	太田	
エキスパート	125cc	飯田浩之	
	250cc	鈴木良一	
	750cc	毛利造次郎	
'77	ノービス	90cc	鈴木利彦
		125cc	伊藤泰
		250cc	藤本
	ジュニア	125cc	川上浩久
		250cc	山名仁久
		350cc	徳村
エキスパート	125cc	飯田裕之	
	350cc	鈴木良一	
	750cc	毛利	
'78	ノービス	90cc	平野芳男
		125cc	上田幸也
		250cc	長谷川嘉久
	ジュニア	125cc	伊藤裕之
		250cc	伊藤巧
		350cc	藤本泰
エキスパート	125cc	上田公次	
	250cc	上田岩夫	
	750cc	石川上野	
'79	ノービス	125cc	富田英志
		250cc	斉藤光雄
		250cc	斉藤
	ジュニア	125cc	吉村俊三
		250cc	岡部忠
		350cc	岡部
国際A級	125cc	斉藤三男	
	350cc	木下三男	
	750cc	水谷勝	

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 垣内 清孝 田中 光男
	国 際 A 級	125cc 250cc 350cc 500cc	一ノ瀬 明彦 鈴木 忠修
'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 道夫 新井 亮一
	国 際 A 級	125cc 350cc 500cc	一ノ瀬 明彦 藤本 泰司 藤本 恵司
'82	ノ ー ビ ス	125cc 250cc	藤田 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	フォーミュラ3 125cc 250cc	宮城 健一 宮城 光
	国 際 B 級	125cc 250cc	藤田 雅樹 坂口 彰
	国 際 A 級	125cc 250cc 500cc	栗谷 二郎 齊藤 光雄 齊藤 忠彦
'84	ノ ー ビ ス	フォーミュラ3 125cc 250cc	吉藤 兼一 山田 浩史 堀 俊修
	国 際 B 級	フォーミュラ1 125cc 250cc	宮城 光光 清水 雅広 田村 圭二
	国 際 A 級	フォーミュラ1 125cc 250cc 500cc	八代 俊二 江崎 正二 栗谷 二郎 栗谷 忠彦
'85	国 際 B 級	フォーミュラ1 125cc 250cc	橋田 利明 太田 浩一 井上 俊博 堀 俊修
	国 際 A 級	フォーミュラ1 125cc 250cc 500cc	辻本 聡 山本 陽一 山本 久大 山本 小林 山本 忠彦
'86	ジュ ニ ア	フォーミュラ3 125cc 250cc	町井 邦生 藤沢 哲也
	国 際 A 級	フォーミュラ1 125cc 250cc 500cc	山本 陽一 辻田 健一 吉田 信二 片山 恵司
'87	ジュ ニ ア	フォーミュラ3 125cc 250cc	新垣 敏之 佐藤 聡一郎 嶋村 健太
	国 際 A 級	フォーミュラ1 125cc 250cc 500cc	田口 益充 大島 行弥 清水 雅広 藤原 備彦
'88	ジュ ニ ア	フォーミュラ3 125cc 250cc	白井 直樹 原田 哲也 永井 康友
	国 際 A 級	フォーミュラ1 125cc 250cc 500cc	堀森 俊修 宮崎 祥司 廣瀬 政幸 本間 利彦 藤原 備彦

●ROAD RACE

年	部 門	ク ラ ス	氏 名
'89	ジュ ニ ア	フォーミュラ3 125cc 250cc	福島 和人 坂田 秀也 新井 秀也
	国 際 A 級	フォーミュラ3 フォーミュラ1 125cc 250cc 500cc	ダク・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 87cc 87cc 87cc 125cc 250cc	吉川 和多 高橋 勝義 渡辺 学 仲内 正正 森兼 明繁 茨木 繁
	国 際 A 級	フォーミュラ3 87cc 87cc 87cc 125cc 250cc 500cc	鶴田 龍二 森北 敏一 小林 敬也 岩崎 健一郎 坂田 和之 岡田 忠一 伊藤 貴一
'91	国 内 A 級	フォーミュラ3 SP750 125cc 250cc	松戸 直樹 阿部 徹 福垣 幸則 宇川 徹
	ス ー パ ー カ ッ プ	フォーミュラ3 フォーミュラ1 125cc 250cc 500cc	椎名 明 高橋 勝義 宮崎 祥真 高野 忠之 岡田 忠之 ヒーター・ゴット
'92	国 際 A 級	125cc 250cc 500cc フォーミュラ1	斉藤 明 原田 哲也 吉川 聡 塚本 聡一
	国 際 A 級	125cc 250cc 500cc フォーミュラ1	加藤 義信 宇川 典史 阿部 典史 北川 圭一
'94	国 際 A 級	125cc 250cc 500cc フォーミュラ1	宮坂 賢 宇川 和多 吉川 和多
	国 際 際	125cc 250cc スーパーバイク	宇井 陽一 沼田 泰保 青木 拓磨
'96	国 際 際	125cc 250cc スーパーバイク	東 雅雄 沼田 泰保 青木 拓磨
	国 際 際	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 際	125cc 250cc スーパーバイク	仲城 英幸 中野 真一 伊藤 真一
	国 際 際	125cc 250cc スーパーバイク S-NK(X-フォーミュラ)	仲城 英幸 城戸 直樹 吉川 和多 藤田 留
'00	国 際 際	125cc 250cc スーパーバイク S-NK(X-フォーミュラ)	知良 良 中富 伸一 井筒 康二 鶴田 竜二
	国 際 際	125cc 250cc スーパーバイク S-NK(X-フォーミュラ) ST600	仲城 英幸 関口 明 梁 圭一 北川 圭一 武田 雄一
'02	国 際 際	125cc 250cc スーパーバイク JSB1000/S-NK ST600	仲城 英幸 高橋 勝義 渡辺 学 山口 辰也 清成 龍一

MOTOCROSS

●モトクロス部門 ('67~'02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 野野 秀 高橋 道雄 高橋 道博 森下 隆
	ジュ ニ ア	90cc 125cc 250cc	山本 太一 吉村 山本
'68	アマチュア	50cc 90cc 125cc 250cc 251cc以上	堀 勇 堀 勇 堀 勇 山下 和男 山下 和男
	ジュ ニ ア	50cc 90cc 125cc 250cc 251cc以上	姓名 博昭 西 信之 西 信之 ロバート・E・モ
'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	田中 敏夫 多田 次夫 中里 道夫 岩尾 一敏
'69	ジュ ニ ア	50cc 90cc 125cc 250cc	堀 勇 堀 勇 堀 勇 鈴木 秀明
	セ ニ ア	90cc 125cc 250cc	山本 隆 矢島 金次郎 鈴木 忠男
'70	ノ ー ビ ス	50cc 90cc 125cc 250cc	一色 薫 小田切 信雄 平野 芳男 青木 雅和
	ジュ ニ ア	90cc 125cc 250cc	鈴木 都良夫 岩尾 一敏 岩尾 一敏
'71	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 英夫 栗原 英夫
'72	ジュ ニ ア	90cc 125cc 250cc	中村 忠 杉浦 權保 津沢 正治
	エキスパート ジュ ニ ア	125cc 250cc	瀬尾 勝彦 瀬尾 勝彦
'72	セ ニ ア	125cc 250cc	矢島 金次郎 上野 広一
	ノ ー ビ ス	90cc 125cc 250cc	藤 秀信 藤 秀信 藤 秀信
'73	エキスパート ジュ ニ ア	125cc 250cc	小田切 信雄 池田 健勝
	ジュ ニ ア	90cc 125cc 250cc	唐沢 栄三郎 唐沢 栄三郎 唐沢 栄三郎
'73	セ ニ ア	125cc 250cc	鈴木 秀明 鈴木 都良夫 鈴木 秀明
	ノ ー ビ ス	90cc 125cc 250cc	菅家 恵 村上 光則 菅家 恵
'73	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 岸川 清秀 岸川 清秀
'73	セ ニ ア	125cc 250cc	鈴木 都良夫 鈴木 秀明 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 健美 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 資助 青山 隆金 青山 隆金
	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 良文
'76	ジュニア	90cc 125cc 250cc	月岡 尚人 月岡 隆夫 横山 隆夫
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	青山 鉄美 青山 鉄美
	セニア	125cc 250cc	鈴木 都良夫 竹沢 正治
'77	ジュニア	90cc 125cc 250cc	渡辺 義一 小沢 正敏 福田 正敏
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	佐藤 健二 大泉 浩一
	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 テイコン・R(イット)
	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	斉藤 武男 保和 親史 堀口 親史
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc	秋元 春夫 原口 春夫
	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 隆太郎 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 東福寺 保雄
'82	ジュニア	125cc 250cc	ロンキンダー 馬場 善人
	国際 B 級	125cc 250cc	小橋 勝年 小橋 勝年
	国際 A 級	125cc 250cc	大間 典典 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	講所 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
'85	ジュニア	125cc 250cc	長沼 朝之 花田 茂樹
	国際 B 級	125cc 250cc	田淵 武之 川崎 智之
	国際 A 級	125cc 250cc	岡部 篤史 スティーブ・マーチン

●MOTOCROSS

年	部 門	ク ラ ス	氏 名
'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 麻樹 榎本 正則
	国際 A 級	125cc 250cc	光安 鉄美 岡部 篤史
'90	国内 A 級	125cc 250cc	荻島 忠雄 荻島 忠雄
	国際 B 級	125cc 250cc	元木 隆幸 村橋 健太郎
	国際 A 級	125cc 250cc	東福寺 保雄 東福寺 保雄
'91	国際 B 級	125cc 250cc	半場 謙吾 城田 賢一
	国際 A 級	125cc 250cc	荻島 忠雄 宮内 隆行
	国際 B 級	125cc 250cc	佐々木 裕介 田沢 豊見
'92	国際 A 級	125cc 250cc	請川 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	国際 B 級	125cc 250cc	倉林 啓一郎 成田 亮
	国際 A 級	125cc 250cc	小田切 剛 ロン・ティチナー
	国際 B 級	125cc 250cc	矢島 健一 溝口 哲也
'94	国際 B 級	125cc 250cc	川島 謙一郎 ジェフ・マクセビッチ
	国際 A 級	125cc 250cc	井上 真一 井上 真一
	国際 B 級	125cc 250cc	川島 謙一郎 ジェフ・マクセビッチ
'95	国際 B 級	125cc 250cc	増田 一将 増田 一将
	国際 A 級	125cc 250cc	高見 俊次 ジェフ・マクセビッチ
	国際 B 級	125cc 250cc	平塚 雅樹 平塚 雅樹
'96	国際 B 級	125cc 250cc	増田 一将 カイル・ルイス
	国際 A 級	125cc 250cc	鈴木 健介 戸倉 徹哉
	国際 B 級	125cc 250cc	勝谷 武史 カイル・ルイス
'97	国際 B 級	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文
	国際 A 級	125cc 250cc	佐合 謙 高濱 龍一郎
	国際 B 級	125cc 250cc	釘村 忠 折原 忠
'98	国際 B 級	125cc 250cc	田島 久高 熱田 孝高
	国際 A 級	125cc 250cc	小島 康平 村岡 康裕
	国際 B 級	125cc 250cc	加賀 真一 成田 亮
'99	国際 B 級	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文
	国際 A 級	125cc 250cc	佐合 謙 高濱 龍一郎
	国際 B 級	125cc 250cc	釘村 忠 折原 忠
'00	国際 B 級	125cc 250cc	田島 久高 熱田 孝高
	国際 A 級	125cc 250cc	小島 康平 村岡 康裕
	国際 B 級	125cc 250cc	加賀 真一 成田 亮
'01	国際 B 級	125cc 250cc	藤田 卓 小泉 貴文
	国際 A 級	125cc 250cc	佐合 謙 高濱 龍一郎
	国際 B 級	125cc 250cc	釘村 忠 折原 忠
'02	国際 B 級	125cc 250cc	田島 久高 熱田 孝高
	国際 A 級	125cc 250cc	小島 康平 村岡 康裕
	国際 B 級	125cc 250cc	加賀 真一 成田 亮

TRIAL
●トライアル部門 ('73~'02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
'75	ジュニア エキスパート	町田 晴男 黒山 一郎
'76	ジュニア エキスパート	山本 昌也 近藤 博志
'77	ジュニア エキスパート	山田 民雄 近藤 博志
'78	ジュニア エキスパート	佐藤 雄一 近藤 博志
'79	ジュニア 国際 A 級	広木 丸山 一美 風保
'80	ジュニア 国際 A 級	石原 正 黒山 一郎
'81	ジュニア 国際 A 級	高田 雅幸 山本 昌也
'82	国際 B 級 国際 A 級	和田 弘行 山本 昌也
'83	国際 B 級 国際 A 級	米沢 満夫 山本 昌也
'84	国際 B 級 国際 A 級	泉山 裕朗 山本 昌也
'85	国際 B 級 国際 A 級	小林 直樹 山本 昌也
'86	国際 B 級 国際 A 級	小谷 徹 伊藤 教志
'87	国際 B 級 国際 A 級	成田 匠 伊藤 教志
'88	国際 B 級 国際 A 級	宮道 昌浩 成田 匠
'89	国際 B 級 国際 A 級	前野 繁 伊藤 教志
'90	国際 B 級 国際 A 級	本多 元治 中川 義博
'91	国際 B 級 国際 A 級	小川 友幸 バスカル・クトゥリエ
'92	国際 B 級 国際 A 級	田中 善弘 バスカル・クトゥリエ
'93	国際 B 級 国際 A 級	寺澤 慎也 成田 亮
'94	国際 B 級 国際 A 級	成田 亮 藤波 貴久
'95	国際 B 級 国際 A 級	田中 太一 黒山 健一
'96	国際 B 級 国際 A 級	渋谷 勲 東谷 健一
'97	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 高貴久
'98	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 貴久
'99	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 藤波 貴久
'00	国際 B 級 国際 A 級 国際 A 級スーパークラス	安藤 剛史 本多 元治 貴久
'01	国際 B 級 国際 A 級 国際 A 級スーパークラス	徳丸 貴幸 田中 黒山 健一
'02	国際 B 級 国際 A 級 国際 A 級スーパークラス	

付 録

SNOW MOBILE

●スノーモビル部門 ('71~'02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	青木 雅和
	モディファイ401cc	大月 信和
'72	モディファイ300cc	丹治 章
	モディファイ400cc	丹治 章
	モディファイ401cc	丹治 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 重
	モディファイ440cc	春名 重
'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
	モディファイ440cc	丹治 章
'79	モディファイ340cc	高橋 和雄
	モディファイ440cc	高橋 和雄
'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	頼毛 信治
	モディファイ540cc	木田勝義
	モディファイ340cc	佐々木 静夫
	モディファイ300cc	南雲 静夫
'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 博
	モディファイ300cc	佐野 博
'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
	モディファイ340cc	佐野 博
	モディファイ300cc	佐野 博
'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
	モディファイ300cc	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
'86	モディファイオープン	熊谷 留夫
	モディファイ540cc	熊谷 留夫
'87	モディファイオープン	松田 男五郎
	モディファイ540cc	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540cc	江口 逸
'89	モディファイオープン	熊谷 留夫
	モディファイ540cc	江口 逸
'90	モディファイA級S1	江口 留夫
	モディファイA級S3	熊谷 留夫
	モディファイA級S4	江口 留夫
	モディファイB級S1	沼倉 照義
'91	モディファイA級S1	成田 正弘
	モディファイA級S3	江口 正一
	モディファイA級S4	江口 大野
	モディファイB級S1	内野 令一
'92	モディファイA級S1	成田 正弘
	モディファイA級S3	上葛 泰隆
	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

●SNOW MOBILE

'93	モディファイA級S1	上葛 泰隆
	モディファイA級S3	高橋 晴彦
	モディファイA級S4	高橋 晴彦
	モディファイB級S1	千葉 賢一
'94	モディファイA級S1	上葛 泰隆
	モディファイA級S2	上葛 泰隆
	モディファイA級S3	上葛 泰隆
	モディファイA級S4	高橋 晴彦
'95	モディファイB級S1	関井 誠
	モディファイB級S2	大郷 和幸
	モディファイB級S3	大郷 和幸
	モディファイB級S4	大郷 和幸
'96	モディファイA級S1	戸沢 真司
	モディファイA級S2	上葛 泰隆
	モディファイA級S3	上葛 泰隆
	モディファイA級S4	上葛 泰隆
'97	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
	モディファイB級S4	黒沢 直也
'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	戸沢 真司
	モディファイA級S4	戸沢 真司
'99	モディファイB級S1	山下 力
	モディファイB級S2	山下 力
	モディファイB級S3	山下 力
	モディファイB級S4	山下 力
'00	スーパークラス	山下 力
	モディファイA級S1	山下 力
	モディファイA級S2	山下 力
	モディファイA級S3	山下 力
'01	モディファイB級S1	永倉 信明
	モディファイB級S2	永倉 信明
	モディファイB級S3	永倉 信明
	モディファイA級S1	戸沢 真司
'02	スーパークラス	戸沢 真司
	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	戸沢 真司

DRAG RACE

●ドラッグレース部門 ('93~'02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
'01	プロストックバイク	中村 圭志
'02	プロストックバイク	田中 文樹

DIRT TRACK

●ダートトラック部門 ('01~'02年)

年	ク ラ ス	氏 名
'01	オープン	衛藤 金治
	250cc	衛藤 金治
'02	オープン	谷口 久輝
	250cc	衛藤 金治

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	小嶋 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	バスカル・クトゥリエ
'93	国際A級	バスカル・クトゥリエ

MFJ全日本モトクロス レディスクラス ('00~'02年)

年	氏 名
'00	鈴木 沙耶 (MFJ選手権)
'01	鈴木 沙耶
'02	鈴木 沙耶

進化するために、すべてを変えた。

空力を究めたエアロフォルム

●エアロダイナミクス フォルム

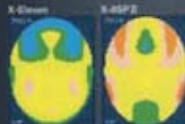
X-Elevenの開発コンセプトのひとつに、レースユースにおける運動性能と大膽な空力特性の向上があげられます。直進安定性をあげつつニュートラルな運動性を確保する。その課題にSHOEIは、風洞実験と契約ライダーによる実走行での検証で臨み、X-Elevenの完成されたエアロフォルムを造りあげました。SHOEIの開発思想と豊富なデータ、契約ライダーからのフィードバックにより造りあげることの出来た完成されたフォルムは、風きり音低減と共に、卓越したエアロダイナミクスフォルムを実現しました。



絶大な効果を発揮するベンチレーション

●ベンチレーションシステム

「ヘルメットが暑くて蒸れるからと言っても、安全上ヘルメットに穴をあけるなんて」と言われた時代に、「安全のためには、ヘルメットは暑くて蒸れてはいけない」と言う考えからSHOEIのベンチレーションシステムは生まれました。風洞実験と実走行により確かな進化を選び、イメージ優先のものとは一線を画す、十分に体感できる機能を盛りあげました。固定概念を覆した、SHOEIの快速性、ひいては安全性への熱くなき追求は、X-Elevenでさらに進化を選び、デュアルエアチャージシステムやハイパーデュアルライナーⅡの装備により、体感できる究極のベンチレーションシステムを完成しました。



風洞実験において冷却効果をカウリング化したもので、色が黄になるにつれ、温度低下が大きいことを示す。(社内参考図)



脱着スムーズ&快適なフィッティング

●3DフルサポートインナータイプⅢ

X-Elevenでは、立体デザインにより頭全体を包み込むようなホールドを実現する。新設計「3D FULL SUPPORT INNER TYPEⅢ」を採用。頭の曲面にあわせて設計されたこの内装は、ウレタン層を厚くすることでホールド力を確保しようとする内装と違い、ライナー内面形状の見直しと、3Dカットされたウレタンによりソフトで快適でありながら、超高速でも的確なホールド感をもたらす、理想のフィッティングを実現しています。



機能を極めながらも軽量

●ライトウェイト

SHOEIでは高い安全性を維持しつつもグラム単位の積み重ねで軽量化をはかり、「X-Eleven」では多くの装備を備えながらもさらなる軽量化を実現しました。軽量&高強度のAIM+構造シェルの開発、内装装着パーツの軽量化など、安全性を犠牲にすることなく、SHOEIの最高峰モデルに相応しい軽量化を果たしました。

●シェルサイズ

X-Elevenでは、S.M.L.XLの4サイズに全て専用シェルを開発しました。一般的な多くのヘルメットでは、M.Lサイズは内装パッドのみでサイズ区分けをしているのに対して、サイズ毎の適正化が可能となることから、高い性能を維持しつつもさらなる軽量&コンパクトを実現します。



Xシリーズの頂点に立つ、トップレーシングフルフェイス、X-Eleven

X-Eleven

ULTIMATE RACING EQUIPMENT

プレーンモデル 4万9000円 レプリカモデル 5万9000円 価格はメーカー希望小売価格(税別)です。

●構造:AIM+(Advanced Integrated Matrix Plus Multi-Fiber) 強靱なガラス繊維と有機繊維の複合積層構造を基に、高い弾性性能を持つ高性能有機繊維素材をプラス、軽量でありながらも剛性弾性に優れる高性能樹脂シェル構造。●規格:JIS規格、SNELL M2000規格、MFJ公認 ●サイズ:XS(53~54cm)、S(55~56cm)、M(57~58cm)、L(59~60cm)、XL(61~62cm)、XXL(63~64cm) XS、XXLサイズはプレーンカラーのみ

●安全確保のため改造しないでください。●商品は改良のため予告なく仕様変更することがあります。●カタログ請求及び販売についてのお問い合わせは「国内営業部」/TEL.03-5688-5180)まで、製品の修理、品質についてのお問い合わせは「茨城工場内 顧客サービス課」/TEL.0298-92-3617 e-mail:help@shoehelmet.co.jp)までご連絡下さい。●SHOEI/国内営業部/〒110-0005 東京都台東区上野5-8-5 CP10ビル7F 茨城工場/〒300-0525 茨城県稲敷郡江戸崎町羽賀1793 ホームページアドレス http://www.shoei.com





from
CRADLE

to
DIRT!!

GARRRR
月刊ガルル

実業之日本社

〒104-8233 東京都中央区銀座1-3-9
☎03-3535-4441(販売部) www.j-n.co.jp



※ST600・1000クラスはDリングファスターです。

<http://kdcfrp.cside.com/>

KDC

FRPパーツ

'03モデル好評発売中!!

YZF-R1 フルセット ¥89,000



カウル ¥49,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥34,000

ZX9R フルセット ¥89,000



カウル ¥49,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥34,000

'00-Z98CBR900 フルセット ¥89,000



カウル ¥49,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥34,000 フェンダー ¥12,000

VTR-SP-1 フルセット ¥95,000



カウル ¥55,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥34,000 フェンダー ¥12,000

ZXR7R



カウル ¥52,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥34,000

'02-ZX9R



カウル ¥52,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥34,000

'02-YZF-R1



カウル ¥52,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥34,000

'02CBR954RR フルセット ¥92,000



カウル ¥52,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥34,000 フェンダー ¥12,000

'02 RS250 フルセット ¥72,000



カウル ¥44,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥22,000

'02 RS125 フルセット ¥52,000



カウル ¥28,000 スクリーン ¥8,500
シート ¥18,000

'02 TZ250 フルセット ¥72,000



カウル ¥44,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥22,000

'02 TZ125 フルセット ¥54,000



カウル ¥30,000 スクリーン ¥8,500
シート ¥18,000

“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おります。●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 ¥1,400/ℓ ガラスマット ¥500/m² クロス ¥500/m²

ZX6R Fフェンダー ¥8,000



カウル ¥49,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥30,000 フルセット ¥85,000

**YZF-R6 フルセット ¥85,000
Fフェンダー ¥8,000**



カウル ¥49,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥30,000 フルセット ¥85,000

'01 CBR600 Fフェンダー ¥8,000



カウル ¥49,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥30,000 フルセット ¥85,000

GSX-R600/1000 Fフェンダー ¥8,000



カウル ¥49,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥30,000 フルセット ¥85,000

NSR250 '90-'94



カウル ¥38,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥22,000 フルセット ¥66,000

ZXR400 フルセット ¥69,000



カウル ¥38,000 フェンダー ¥6,150
シート ¥25,000 スクリーン ¥9,300

DUCATI 916・996



アッパー ¥22,000 シート ¥35,000
アンダー ¥42,000 アンダーカバー ¥18,000

RVF 400 フルセット ¥69,000



フェンダー ¥7,000 カウル ¥38,000
シート ¥25,000 スクリーン ¥9,300

KDC

SERVICE

黒ゲル
できます。

CBR600RR



カウル ¥49,000 スクリーン ¥9,300
シート ¥30,000

CBR-R-1



ライカカバー ¥8,000

〒513-0825 三重県鈴鹿市住吉町6726-80

電話 0593-70-0282

FAX 0593-79-4452

業販OK

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。

2003シーズンもダイドードリンコは、R²-1全日本ロードレース選手権を応援いたします。

DyDo

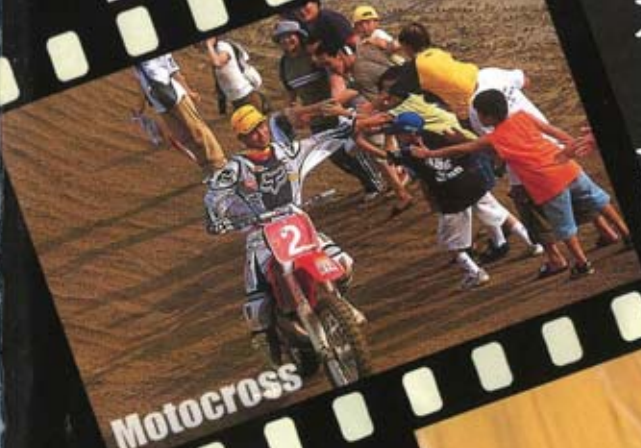
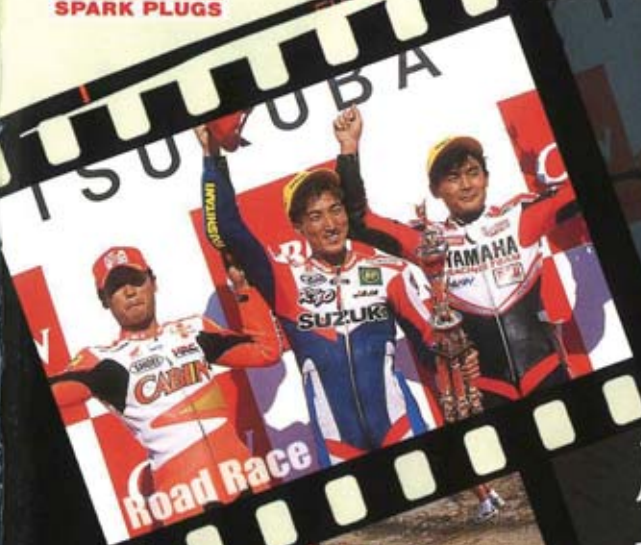
for your fresh Challenges!

NGK
SPARK PLUGS

RACING



勝者と共に
Always with the Winner



IRIDIUM IX

世界レベルの信頼と実績をフィードバック

NGKは1984年からSF1にプラグサポートを開始し、2001年はフェラーリを始めとして11チーム中7チームに供給。二輪においては、国内4メーカーのワークスチームへの供給など、各種カテゴリーの世界選手権や全日本選手権レースにおいても、主要レースのほとんどでNGKプラグが使用されており、数々のレースで優勝を飾った実績は、NGKプラグの実力を証明しています。また、NGKスタッフは各サーキットでレースサーピスを展開し、そこで得られた技術をレーシングプラグ開発に応用。イリジウムIXプラグ、イリシリースプラグ、パワーケーブルにレーステクノロジーをフィードバックし、他社にない高い信頼と実績を得ています。



日本特殊陶業

