

2025  
FIM 耐久世界選手権  
及びカップ規則

EWC

技術規則

2月6日

訂正および改訂点	1
2. 耐久技術規則	2
2.1 序論	2
2.2 クラス	2
2.3 一般的アイテム	3
2.3.1 材質	3
2.3.3 ハンドルバー	3
2.3.4 コントロールレバー	3
2.3.5 ホイール及びリム（表1を参照）	4
2.3.6 タイヤ	5
2.3.7 タイヤクリアランス	9
2.3.8 タイヤ表面の適応	9
2.3.9 タイヤウォーマー	9
2.3.10 スタート装置	9
2.3.11 電装類（ライト）及び自発光式ナンバー	9
2.3.12 ナンバープレート及びカラー	13
2.3.13 反射エリア	14
2.3.14 ハンドプロテクター	14
2.3.15 給油	14
2.3.16 マーキング	20
2.3.17 バラスト	20
2.3.18 タイムキーピング器材（及びGPS測位トランスポンダー）	21
2.3.19 オンボードカメラ	21

## 2.6 フォーミュラ EWC 技術仕様

23—46

2.6.1 排気量	23
2.6.2 最低車重	23
2.6.4 フュエルインジェクションシステム （インジェクション及びスロットルボディー）	24
2.6.5 燃料	24
2.6.6 マシンの仕様	25
2.6.6.1 メインフレームボディー及びリアサブフレーム	25
2.6.6.2 フロントフォーク	27
2.6.6.3 スイングアーム	28
2.6.6.4 リアサスペンションユニット	29
2.6.6.5 ホイール	29
2.6.6.6 ブレーキ	30
2.6.6.7 タイヤ	31
2.6.6.8 ハンドルバーおよびハンドコントロール	31
2.6.6.9 フットレスト／フットコントロール	32

2.6.6.10	燃料タンク	32
2.6.6.11	フェアリング/ボディーワーク	33
2.6.6.12	シート	35
2.6.6.13	ラチェター、クーリングシステム及びオイルクーラー	35
2.6.6.14	電気回路及び電動機器	35
2.6.6.15	バッテリー	36
2.6.6.16	エアボックス	36
2.6.6.18	フュエルインジェクションシステム/スロットルボディー	37
2.6.6.19	燃料供給	37
2.6.6.20	シリンダーヘッド	38
2.6.6.21	カムシャフト	39
2.6.6.22	カムスプロケット	39
2.6.6.23	クランクシャフト	39
2.6.6.24	オイルポンプ、およびオイルライン	40
2.6.6.25	コネクティングロッド	40
2.6.6.26	ピストン	40
2.6.6.27	ピストンリング	40
2.6.6.28	ピストンピンおよびクリップ	40
2.6.6.29	シリンダー	40
2.6.6.30	クランクケース及びその他のすべてのエンジンケース (すなわちイグニッションケース、クラッチケース)	40
2.6.6.31	トランスミッション/ギヤボックス	41
2.6.6.32	クラッチ	42
2.6.6.33	イグニッション/エンジンコントロールシステム (ECU)	43
2.6.6.34	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	43
2.6.6.35	ライト	43
2.6.6.36	エキゾーストシステム	43
2.6.7	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置換できる	44
2.6.8	下記のアイテムは取り外すことができる	45
2.6.9	下記のアイテムは取り外されなければならない	45
2.6.10	下記のアイテムは変更されなくてはならない	45
2.6.11	追加の装備	46

## 2.7 スーパーストック技術仕様 47—73

2.7.1	エンジン構成及び排気量	48
2.7.2	最低車重	48
2.7.4	キャブレションインストールメント	50
2.7.5	燃料	50
2.7.6	マシンの仕様	51

2.7.6.1	メインフレームボディーおよびリアサブフレーム	51
2.7.6.2	フロントフォーク	53
2.7.6.3	スイングアーム	54
2.7.6.4	リアサスペンションユニット	55
2.7.6.5	ホイール	55
2.7.6.6	ブレーキ	56
2.7.6.7	タイヤ	58
2.7.6.8	ハンドルバーとハンドコントロール	58
2.7.6.9	フットレスト/フットコントロール	59
2.7.6.10	燃料タンク	59
2.7.6.11	フェアリング/ボディーワーク	60
2.7.6.12	シート	62
2.7.6.13	ワイヤーハーネス及びタコメーター (rpm ゲージ)	63
2.7.6.14	バッテリー	63
2.7.6.15	ラヂエター、クーリングシステムおよびオイルクーラー	63
2.7.6.16	エアボックス	64
2.7.6.17	フュエルインジェクションシステム	64
2.7.6.18	燃料供給	65
2.7.6.19	シリンダーヘッド	65
2.7.6.20	カムシャフト	66
2.7.6.21	カムスプロケットまたはギア	66
2.7.6.22	シリンダー	66
2.7.6.23	ピストン	66
2.7.6.24	ピストンリング	66
2.7.6.25	ピストンピン及びクリップ	66
2.7.6.26	コネクティングロッド	66
2.7.6.27	クランクシャフト	67
2.7.6.28	クランクケースと他のすべてのエンジンケース (すなわちイグニッションケース、クラッチケース等)	67
2.7.6.29	トランスミッション/ギヤボックス	67
2.7.6.30	クラッチ	68
2.7.6.31	オイルポンプ及びオイルライン	68
2.7.6.32	エレクトロニックコントロールシステム	68
2.7.6.33	ジェネレーター、アルタネータ、エレクトリックスターター	69
2.7.6.34	エキゾーストシステム	69
2.7.6.35	ライト	70
2.7.6.36	ファスナー	70
2.7.7	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、または置換することができる	70
2.7.8	下記のアイテムは取り外すことができる	70

2.7.9	下記のアイテムは取り外されなければならない	70
2.7.10	下記のアイテムは変更されなくてはならない	71
2.7.11	追加の装備	71

## 2.8 プロダクション技術仕様 74-96

2.8.1	エンジン構成及び排気量	75
2.8.2	最低車重	75
2.8.4	キャブレーションインストールメント	75
2.8.5	燃料	75
2.8.6	マシンの仕様	75
2.8.6.1	メインフレームボディーおよびリアサブフレーム	75
2.8.6.2	フロントフォーク	76
2.8.6.3	スイングアーム	77
2.8.6.4	リアサスペンションユニット	78
2.8.6.5	ホイール	79
2.8.6.6	ブレーキ	79
2.8.6.7	タイヤ	81
2.8.6.8	ハンドルバーとハンドコントロール	81
2.8.6.9	フットレスト/フットコントロール	82
2.8.6.10	燃料タンク	83
2.8.6.11	フェアリング/ボディーワーク	83
2.8.6.12	シート	85
2.8.6.13	ワイヤーハーネス及びタコメーター (rpm ゲージ)	86
2.8.6.14	バッテリー	86
2.8.6.15	ラチェター、クーリングシステムおよびオイルクーラー	86
2.8.6.16	エアボックス	87
2.8.6.17	フュエルインジェクションシステム	87
2.8.6.18	燃料供給	88
2.8.6.19	シリンダーヘッド	89
2.8.6.20	カムシャフト	89
2.8.6.21	カムスプロケットまたはギア	89
2.8.6.22	シリンダー	89
2.8.6.23	ピストン	89
2.8.6.24	ピストンリング	89
2.8.6.25	ピストンピン及びクリップ	90
2.8.6.26	コネクティングロッド	90
2.8.6.27	クランクシャフト	90
2.8.6.28	クランクケースと他のすべてのエンジンケース (すなわちイグニッションケース、クラッチケース等)	90
2.8.6.29	トランスミッション/ギヤボックス	91

2.8.6.30	クラッチ	91
2.8.6.31	オイルポンプ及びオイルライン	91
2.8.6.32	エレクトロニックコントロールシステム	92
2.8.6.33	ジェネレーター、アルタネータ、エレクトリックスターター	92
2.8.6.34	エキゾーストシステム	92
2.8.6.35	ライト	93
2.8.6.36	ファスナー	93
2.8.8	下記のアイテムは取り外すことができる	94
2.8.9	下記のアイテムは取り外されなければならない	94
2.8.10	下記のアイテムは変更されなくてはならない	95
2.8.11	追加の装備	95

## 2.9 エクスペリメンタル技術仕様 97-105

2.9.1	排気量	97
2.9.2	トランスミッション/ギヤボックス	98
2.9.3	最低/最高重量	98
2.9.4	安全及び製作・骨格基準	99
2.9.5	燃料	99
2.9.6	フュエルシステム	99
2.9.7	一般要件	100
2.9.8	ライト	100
2.9.9	ブレーキの材質	100
2.9.10	燃料タンク	100
2.9.11	フェアリング/ボディーワーク	101
2.9.12	エキゾーストシステム	102
2.9.13	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、または置換できる	102
2.9.14	下記のアイテムは取り外すことができる	103
2.9.15	下記のアイテムは取り外されなければならない	103
2.9.16	下記のアイテムは変更されなくてはならない	104
2.9.17	追加の装備	104
2.10	燃料（ガソリン）及び潤滑油	105
2.11	保護用ウェアとヘルメット	108
2.12	テクニカルコントロール（車検）の手順	110
2.13	テクニカルスチュワード用立証（車検）のガイドライン	113
2.14	音量コントロール	117
2.15	サウンドレベルメーター使用のガイドライン	119
2025年車検（テクニカルインスペクション）のガイドライン		120
添付 A	図 1, 2, 3	122
添付 C	スポーツプロダクション	123

添付 C オイル溜め	.....	124
添付 O ナンバー	.....	125
ヘルメットの装着テスト	.....	127

# 2025年耐久技術規則

訂正および改訂点

事項	表題
<b>2</b>	<b>耐久技術仕様</b>
2	耐久技術仕様
<b>2.2</b>	<b>クラス</b>
2.2.1	クラス
<b>2.3</b>	<b>総合仕様</b>
2.3.5	ホイール及びリム
2.3.6	タイヤ
2.3.12	ナンバープレート及びカラー
2.3.15	給油
2.3.15.1	フォーミュラ EWC、スーパーストック及びエキスペリメンタルクラス
2.3.15.2	プロダクションクラス
2.3.15.3	全クラスの総合仕様
2.3.18	計時器材
<b>2.6</b>	<b>フォーミュラ EWC 技術仕様</b>
2.6.5	燃料
2.6.6.31	トランスミッション/ギアボックス
2.6.6.34	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
<b>2.7</b>	<b>スーパーストック技術仕様</b>
2.7.0	スーパーストック技術仕様
2.7.1	エンジン構成と排気量
2.7.2	最低重量
2.7.5	燃料
2.7.6.10	燃料タンク
<b>2.8</b>	<b>プロダクション技術仕様</b>
	全項目
<b>2.9</b>	<b>エキスペリメンタル技術仕様</b>
2.9.5	燃料
<b>2.10</b>	<b>燃料、潤滑油及びクーラント</b>
2.10.1	FIM 燃料規定
<b>2.11</b>	<b>保護具及びヘルメット</b>
2.11.5	チェスト（胸部）及びバックプロテクター
	図面及び付録

## 2. 耐久技術規則

部品又はシステムの変更について以下に明記されていない場合、一切禁止される

競技会の公平性を維持する為に、技術規則の改訂はいつでも行うことができる。

プラクティス中：車両が技術仕様に準拠していないことが判明した場合、ライダーに対しレース中にライドスルー、次戦レースのスターティンググリッド位置の降格、資格停止及び/または選手権またはカップポイントの剥奪というペナルティーが与えられる。

レース終了後：車両が技術仕様に準拠していないことが判明した場合、ライダーはタイムペナルティーまたは失格等のペナルティーが与えられる。

不可抗力の場合や、または独自の判断と裁量での安全上の懸念に基づき、FIM テクニカル ディレクターは、ライダー/チームが使用する部品の使用の可否を即時に決定する権限を有する。FIM テクニカル ディレクターは、技術規則の一部とみなされる一般的な設計ガイドラインを随時発行および更新する場合がある。

以下に記す技術規定に関する論争のある場合、FIMEWC テクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードの裁定が最終のものとされる。

### 2.1 序論

- 2.1.1 FIM耐久ロードレース世界選手権の車両は、下記地区における一般公道モデルとする。：アメリカ、ヨーロッパ、アジア

モーターサイクルは、一般の人たちが上記地区におけるディーラーから当該年度の選手権での使用が認められる前に入手できるモーターサイクルとする。

### 2.2 クラス

- 2.2.1 プロダクションベースクラスはエンジン排気量~~(EWC 事項 2.6)~~及びチューニング範囲~~(スーパーストック 事項 2.7 及び スーパーストック 1000 事項 2.8)~~で指定され、ともに有効な FIM 公認車両でなければならない。

- ~~EWC 事項 2.6~~
- ~~スーパーストック (1000+1100) 事項 2.7~~
- ~~プロダクション 事項 2.8~~

エクスペリメンタルクラスは、エンジンタイプ及び/またはテクノロジー ~~(エクスペリメンタル 事項 2.9)~~で示される。

- ~~エクスペリメンタル 事項 2.9~~

## 2.3 一般的アイテム

### 2.3.1 材質

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアームにチタニウムを使用することは禁止される。チタニウム及びアルミニウム合金を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使用することは禁止される。ダブルまたはツイントレッドボルト/スピンドルは認められない。

ナット及びボルトへのチタニウム及び軽合金の使用は認められる。

### 2.3.3 ハンドルバー

露出したハンドルバーの先端には、固形材質のものが埋め込まれる、またはゴムで覆われなくてはならない。

中心線または中心の両側に関するハンドルバーの最低回転角度は、ソロモーターサイクルの場合15°とする。

ハンドルバーがどのような状態にあっても、フロントホイール、タイヤ及びフロントフェンダーは、10mmの隙間が設けられていなければならない。

フルロック状態の時に、ライダーの指が挟まれないようにするために、レバーのついたハンドルバーと燃料タンクの間で最低30mmのクリアランスを確保する目的で、固定ストップ（ステアリング・ダンパー以外）が装備されなくてはならない（図A、B、Cを参照）。

軽合金製ハンドルバーを溶接修理することは禁止される。

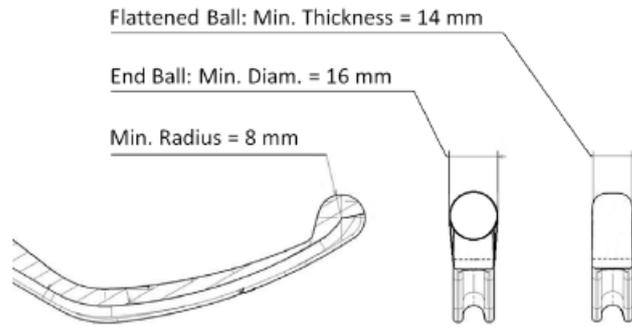
複合材料製のハンドルバーの使用は認められない。

### 2.3.4 コントロールレバー

すべてのハンドルバーレバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低16mmとする）となっていなくてはならない。このボールは平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸くなっていないなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14mmとする）。この先端部分は常時固定されたものとし、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。

各コントロールレバー（ハンドおよびフットレバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。

フロントブレーキレバーは、適切なガードで保護されていなければならない。



リアブレーキレバーがフットレストの軸に設けられる場合、フットレストの湾曲あるいは変形等のような状況においても操作できなくてはならない。損傷を受けた場合、次のピットストップ時に修復されなければならない。

ライダーコントロールの改造は、モビリティへの新たな取り組みとして考慮され、メディカルディレクターによる考察と承認が必要とされる。改造に関する FIMEWC テクニカルディレクターの決定が最終のものとされる。

### 2.3.5 ホイール及びリム（表1を参照）

- 1) すべてのタイヤは、リムにマウントされた状態で、 $1\text{ kg/cm}^2$  (14 lb/平方インチ) の空気圧で、タイヤ断面が路面に対して  $90^\circ$  に置かれた状態で測定される。
- 2) マニュファクチャラーが供給した状態の一体型ホイール（鋳物、成形、リベット）のリム、またはスポーク、あるいは典型的な分離式リムに関して、スポーク、バルブ、または安全ボルト以外のものを改造することは禁止される。ただし、リムに関してタイヤが動いてしまうのを防ぐために使用されることもあるタイヤリテンションスクリューは例外とする。この目的でリムを改造する場合、ボルト、スクリューなどが装着されなくてはならない。
- 3) ホイールリムの最大幅（インチ）は下記のとおりとする：

フォーミュラ EWC：	フロント	3.50” インチ
	リア	6.00” インチ
	直径	17.00 インチ

スーパーストック	公認時のサイズによる
<b>プロダクション</b>	<b>公認時のサイズによる</b>
- 4) リム幅は、ETRT0に基づいて、ホイールリムの内側フランジウォールで測定される。

- 5) 公認車両に装備された材質と同じ材質のホイールのみ認められ、EWC は、アルミニウム製のホイールが認められる。(事項 2.6.6.5 及び 2.7.6.5 及び 2.8.6.5 参照)
- 6) スチール又はアルミニウム製のエアバルブのみが認められる。アングルドタイヤエアバルブ (角度のある) が推奨される。
- 7) ホイールバランスウェイトは、取り外し、交換または追加とすることが出来る。
- 8) 如何なるインナーチューブ (ある場合) またはインフレーションバルブが使用されても良い。

### 2.3.6 タイヤ

タイヤは公認時に装備されているものから変更することが認められる。

#### 2025年1月1日～2027年12月31日までのFIM 耐久ワールドカップスーパーストック及びFIM ワールドトロフィープロダクションクラスについて：

全チームは、FIM 耐久ワールドカップ/トロフィー契約の一つのサプライヤーから大会が開催されるサーキットにおいて供給されるタイヤを使用しなければならない。

大会会場で公式サプライヤーから供給されるタイヤ以外のタイヤの使用は禁止される。

全チーム、公式サプライヤーから提供される製品の準備並びに使用インストラクションに注意しなければならない。(FIM ウェブサイト [www.fim.moto.com](http://www.fim.moto.com) 参照)

#### 1 要件

スリックタイヤ並びにハイウェイでの使用不可 (NHS) と明記されたタイヤを除き、マニュファクチャラーはタイヤに下記のマークをつけなくてはならない：

- DOTマーク、および/あるいはEマーク (“認証タイヤ” またはハイウェイでの使用にのみ可能と記されたタイヤ)
- マニュファクチャラー名
- 製造年 (コードで)
- タイヤの寸法
- スピードレーティング

— タイヤを正しく使用するために必要なその他の特徴

## 2 装着

- タイヤは適切なリムに装着されなくてはならない。
- リムは変形していたり、損傷してはならない。

## 3 許可される最低速度

スーパーストックにおける最低スピード分類： (w)

## 4 タイヤ表面のトレッドパターン

トレッドパターンに制限はない。

トレッドパターンは、タイヤを製造する際にマニファクチャラーによって専用で作られるものでなくてはならない。自身の手でハンドカットすることは禁止される。

スリック及び/あるいはウェットタイヤ（トレッドパターンのタイプ）の選択は、個々のライダー/**チーム**に一任される。

スーパーストック及び**プロダクション**クラスにおける不可抗力の場合並びに安全上の理由から、タイヤ共有会社の**チームマネージャー**は、タイヤ割り当てやタイヤの仕様を変更することが出来る。そのような介入のある場合、FIM は各チームに対して公式に情報を通達する。

安全性の観点から、レース前の車検の時点で、パターン全域に関するタイヤトレッドの深さは最低 2.5mm とする。

レース前の車検の時点で、トレッドの深さが 1.5mm 以下のタイヤは、トレッドなしのタイヤとみなされ、スリックタイヤに適用される規制が適用される。

スリックタイヤの表面には、120° あるいはそれ以下の間隔で3個以上の孔（くぼみ）が開けられる。これはタイヤの中央部、およびショルダー（肩）部の磨耗の限界を示すものである。タイヤの異なる部分における孔が最低2個磨耗している場合、ライダーはトラックに入ることが認められない。

## 5 タイヤコントロール方法

1. フォーミュラ EWC 及びスーパーストック及び**プロダクション**クラスのタイヤ規制は FIM タイヤステッカーにて管理される。このタイヤ規制は全てのサーキット（選手権における新規サーキットまた新たな舗装路面の場合に適用される。

2. フルウェットタイプのタイヤを除き、全てのスリックまたはインターミディエイトタイプのタイヤ、各チームの使用したタイヤには、FIM オフィシャルによってクオリファイブラクティスセッション (QP) 前に支給されるタイヤステッカー番号が記されたステッカーが貼付されていなければならない。

特記事項：各マニュファクチャラーによるフルウェットタイプタイヤの全ての図面/パターン図が公式イベント開催前まで（締め切り：大会の車検日の「1 週間前」）に提出 FIM 国際技術委員会（CTI：[cti@fim.ch](mailto:cti@fim.ch)）に提出されなければならない。

3. 番号の付けられたタイヤステッカーは、第 1 回クオリファイブラクティス前に、封印された封筒に入れられ各チーム（ライダー 2 名のチームには 5 枚、3 名のチームには 7 枚）に配布される。チームはその正しい使用並びにタイヤへの正しい使用に関する全責任を持つ。前大会で配布されたステッカーや他のチームからのステッカーの使用は厳禁される。
4. 両方のステッカーは車両（ピットボックス側）のフロント及びリヤタイヤのサイドウォールの同じ側に貼り付けられなければならない。オフィシャルは、ピットレーンに存在する全てのフォーミュラ EWC 及びスーパーストック及びプロダクション車両にステッカーが貼付されているか確認する。全ライダーは、トラックに復帰する前にタイヤステッカーコントロールポイントで停止し、車検員の了解を得るまで待たなければならない。タイヤステッカーの無い車両のある場合、オフィシャルによって当該車両はピットに戻される
5. このオフィシャルステッカーが貼付されていない車両の使用やタイヤステッカーコントロールポイントで高圧的な態度がある場合、即座に適切な対応を行う FIM EWC スチュワードパネルに報告される。（スポーツ規則参照）
6. ステッカーの破損や貼り付けに不備のある場合等の例外的な状況の場合、FIM テクニカルディレクターの判断により最大 1 枚までの追加が認められる場合があるが、損傷したステッカー及びそれが使用されたタイヤ完全な状態（例：未使用）で FIMEWC テクニカルディレクターに提示しなければならない。FIMEWC テクニカルディレクターは当該タイヤを回収しレース終了後まで保管することを決定することが出来る。

7. 追加のタイヤ 1 本につき 1 回のストップ&ゴーペナルティーがチームに科される場合がある。
8. スーパーストッククラスに関してのみ、識別の簡素化の為、大会時に配布される公式サプライヤーからのタイヤステッカーは、サプライヤーが製作した独自のタイヤステッカーが配布される。この公式サプライヤーからのマーキング（ステッカー）は完全に独自のもの（交換は認められない）とし、タイヤコントロール方法は FIM 方法とする。（FIM タイヤステッカー制度）

## 6 タイヤステッカーの数

各チームには、定められた数の FIM タイヤステッカーが支給される。各タイヤ（フルウェットタイプタイヤを除き）には 1 枚のマークがされなければならない。ピットレーンから離れるライダー/車両のタイヤのピットボックス側のサイドウォールに注意深く貼付（各タイヤに 1 枚）しなければならない。

### 1. フォーミュラ EWC クラス 各チーム

#### ー 全イベント

3名のライダーのチーム：QP 用ステッカー7枚

2名のライダーのチーム：QP 用ステッカー5枚

特記事項：第4ライダー（リザーブ）は、FIM ステッカーを QF 時に貼り付ける必要は無い。

### 2. スーパーストッククラス 各チーム

#### ー 24 時間耐久の場合

4名のライダーのチーム：QP 用ステッカー9枚

3名のライダーのチーム：QP 用ステッカー7枚

2名のライダーのチーム：QP 用ステッカー5枚

#### ー 上記以外の全てのイベント（24 時間以外）

3名のライダーのチーム：QP 用ステッカー7枚

2名のライダーのチーム：QP 用ステッカー5枚

### 3. EWC 及び各スーパーストック及びプロダクションクラス

- ・ ライダーが車両と共にピットを離れた時点でタイヤは使用されたと定義される。

- チームは、タイヤへのタイヤステッカーの貼り付けに関する全責任を有する。
- マーキングの無いタイヤが見つかった場合、FIM EWC スチュワードパによりペナルティーが科せられる。

### 2.3.7 タイヤクリアランス

チームはタイヤ表面（一番大きい部分）とモーターサイクルの固定部分との最低安全な感覚を常に確保しなければならない。（安全な間隔とはいかなるタイヤの部分も車体の固定パーツに触れないこと。）

### 2.3.8 タイヤ表面の適応

タイヤのグリップを最適化するために、新品の未使用タイヤの表面にスカuffィング（故意に擦り傷を付ける）を施すことができる。安全性の観点から、レース前の車検の時点で、パターン全域に関するタイヤトレッドの深さは最低2.5mmとする。

### 2.3.9 タイヤウォーマー

タイヤウォーマーの使用が認められる。

### 2.3.10 スタート装置

参加するクラスに関わりなく、耐久レースにおいて全車両へのスタート装置は義務づけられる。

### 2.3.11 電装類（ライト）及び自発光式ナンバー

#### 装備/準備

すべてのモーターサイクルには、完全な電装類が作動する状態で装備されていなければならない。完全な灯火器の装備とはフロント及びリアライトであり、ブレーキライトや方向指示器を含まない。（ブレーキライト、方向指示器、フラッシュライトは含まない）

以下の装備は電装システムに含むものとする。

ヘッドライト、バッテリー、ジェネレーター、リアライト及び一つのリア非常灯はそれぞれのケーブルハーネスを持たなければならない。

以下に記す1, 2を選択する場合、電装（メインバルブ）の主電源の位置は公認車両に装備されているものが取り入れられなければならない。

1. オリジナルのヘッドライトまたはユニット、ヘッドライトの内部、ヘッドランプブラケットは変更または交換されても良い。レンズがガラス製の場合、それは、事故等により損傷した場合に飛散しないように透明なプラスチックフィルム等で完全に覆われていなければならない。
2. オリジナルの公認されたヘッドライトを変更する場合、フェアリング前部にあるオリジナルヘッドライトの開口部は、公認時のヘッドライト位置より±20mmの範囲内でオリジナルヘッドライトの形を複製しなければならない。
3. 各フロントライト源には最低 1200 ルーメンのバルブ（または ECE R112 クラス A ヘッドランプ基準に合致する）が使用されなければならない。各社のテクニカルシートが優先される。
  - EWC クラスのヘッドライトは白色光とする。（色温度は 5000K “冷めた白色” と同等以上）
  - SST 及びその他クラスの場合、ヘッドライトは黄色光とする。（色温度は 3000K “黄色/温かみのある白” 以上）
4. リアライトには一つの点滅しないレッドライト（ランプ/LED※）  
※ 各リアライトは以下の条件に適合していなければならない。  
最大 250 ルーメン、赤 630-670nm が推奨される。  
テクニカル仕様シートが優先される。
5. ピットストップ時を除き、レース中（ピットストップ中を除き）、最低一つのヘッドランプ及びテールライトは、常に点灯していなければならない。（例：転倒後や何らかのメカニカルな問題が発生し、ヘッドランプ及び/あるいはテールライトが物質的損傷している場合）



大会期間中、FIMEWC テクニカルディレクターは、チームに対し上記規則を遵守しているか実証することを要求する場合がある。（例（これに限定するものではない）：静的クラッシュをシミュレートすることにより、慣性測定ユニットを傾けたり、転倒センサーの状態を確認する。）

改造する場合、オリジナルまたは改造されたワイヤールーム回路には下記が含まれていなければならない。

7. ワイヤールームには、シングル又は複数のハロゲンライト（例：キセノン、LED、OLED またはレーザー）を持つ 2 つのヘッドライト、2 つのリアライトに接続された最低 1 つの独立したオン・オフスイッチが設けられる。
8. ヒューズとオン・オフスイッチを備え、バッテリーに接続された独立したワイヤールームに 3 つ目の赤い非常灯\*が装備されなければならない。

どのモデルでも、使用されるバッテリーの容量は 36 時間点灯可能な性能を有するものとする。（Li-Po バッテリーは消火できないため除外される）このバッテリーは、車両に取り付けられるために、メインバッテリーと同等の安全を保障された物でなければならない。

※ 各リアライトは以下の条件に適合していなければならない。  
最大 250 ルーメン、赤 630-670nm が推奨される。  
テクニカル仕様シートが優先される。

9. 各回路を別個にコントロールするために磁気または電子式リレーが使用できる。
10. 競技者のナンバーを表示する電子発光ディスプレイは独立したオン/オフスイッチが装備されていなければならない。
11. 点滅しない追加の識別ライト(赤、黄色、緑色以外で最大出力 100 ルーメン)とし、最大出力 5 ワットを、後方から視認出来ない車両の側面に取り付けることが出来る。

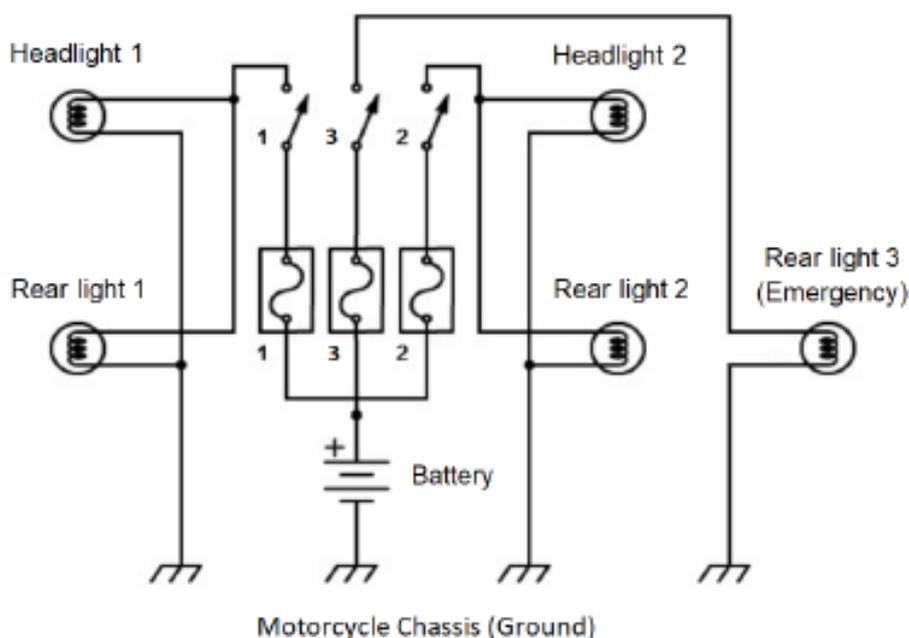
## 実施

全てのライト（2 つのヘッドライトと 2 つのリアライト）は、車両が動き出す前のエンジンスタートというコマンド時に点灯しなければならない。

- 補修作業や燃料補給を行う前にエンジンを停止した時点でヘッド及びリアライトは、消灯されなければならない。自発光式ナンバー、第三緊急レッドライト及び追加の識別ライトのみ補修作業及び給油時の点灯が認められる。
- レース中に破損したライトまたはライトバルブは次のピットストップ時に交換されなければならない。（事項 1.7.2 ライト点灯参照）有効なヘッドライト及びリアライトを装備していない車両は、ピットボックスから離れることが認められない。
- ライトの無い車両はトラックから離れ、自身のパワーまたは人力かりカバリ車両によりサービスロードを走行しなければならない（レースディレクションの指示するスピード）夜間走行時に転倒し非常灯のみ作動している場合は、ライダーはレースディレクションの指示に従わなければならない。及び/あるいは、サービスロードを走行する。
- 車両がピットボックスを離れてからライトが点灯された場合やピットボックスに到達する前に消灯された場合、チームにはペナルティーが科せられる。（例、ストップ&ゴー等）

注：自発光式ナンバー及び第三リア緊急レッドライトは、ライトオンパネルが提示された時点で点灯されなければならない。（事項 2.3.12 参照）

#### ライト装備の為のガイドライン（推奨）



### 2.3.12 ナンバープレート及びカラー

地の色及び数字の色は以下のとおりとする。

クラス	地色	数字色
フォーミュラ EWC	黒 (RAL 9005)	白い自発光数字
スーパーストック	赤 (RAL 3020)	白い自発光数字
プロダクション	青 (RAL 5015)	白い自発光数字
エクスペリメンタル	緑 (RAL 6002)	白い自発光数字

全ての数字のサイズは

最低高 (フロントナンバー) 140 mm

最低幅 80 mm

最低高 (全てのサイド及びリアナンバー) 120 mm

最低幅 (全てのサイド及びリアナンバー) 70 mm

最低文字幅 25 mm

最低数字幅 10 mm

3桁の場合のレースナンバーは (例: 333、777 等)

最低高 (全てのフロントナンバー) 130 mm

最低幅 (全てのフロントナンバー) 70 mm

最低高 (全てのサイド及びリアナンバー) 120 mm

最低幅 (全てのサイド及びリアナンバー) 70 mm

最低ストローク 20 mm

ナンバー間の距離 7.5 mm

ライダーに割り当てられたナンバー (及びプレート) は、以下のとおりマシンに表示されなければならない。

- 1つはフロントとし、フェアリングのセンターまたは若干左右のどちらかによせることができる。数字の上部は、センターライン方向に傾斜させていなければならない。数字は地色部分の中心にあることとし、その周囲25mm以内に如何なる広告も表記されてはならない。
- 1つはマシンの両サイドまたはリヤシート上部で数字の頭部分をライダー方向に向ける。数字は地色の部分の中心にななければならない。

車体色が淡い色の場合、白地の外周を最低8mmの黒線で囲わなければならない。

### 2.3.13 反射エリア

一部夜間を含むレース（ほんの一部またはレース最後の数分であっても）の場合、最低60cm<sup>2</sup>の赤い反射面がモーターサイクルのシートカウル後方上部に装着され、後続ライダーにより視認できなければならない。

### 2.3.14 ハンドプロテクター

降雨時及び/または低気温時にのみ、ストリームライニングに追加のハンドプロテクターを装着することを推奨する。それは“クイックフィット”タイプのものに限定される。ハンドプロテクターは、手の保護を目的とするためだけのものであり、ハンドルバーの幅より突出してはならない。すべての尖ったエッジは丸められる。ストリームライニングにハンドプロテクターを装着した場合でも、ハンドルバー間、クラッチとブレーキレバー/プロテクター及びハンドプロテクター間の必要なクリアランスは守られなくてはならない（図A-3を参照）。これらハンドプロテクターは、エアロダイナミクスの目的並びにそのために使用されてはならない。

ハンドプロテクターは、装備し使用する前にFIMEWCテクニカルディレクターに提示し、確認を受けなければならない。天候状況によりその使用については、FIMEWCテクニカルディレクターが認める。

### 2.3.15 給油

#### 2.3.15.1 フォーミュラEWC、スーパーストック及びエクスペリメンタル

2023年1月1日より、2032年12月31日まで  
（5年間で2期 2023年—2026年、2027年—2032年）

オリジナルの燃料タンクキャップはFIM公認燃料クイックフィルシステムに変更しなければならない。

FIMEWCパーツリスト8000115196F（または最新版）は、FIMオフィシャルウェブサイトからダウンロードすることが出来る。

<https://www.fim-moto.com/documents>

オリジナルの公認システムへの如何なる改造も認められない。（上記パーツリスト参照）

しかし、ポータブルコンテナを持つ燃料給油担当者を支援する為、チームはサポートシステムを作成することが出来る。（公認されたオリジナルのシステムに如何なる改造も加えず）そのようなシステムの使用は、FIMEWC テクニカルディレクターの事前検証及び承認が必要とされる。

ピットストップインターバルの前の給油担当者は、ピットストップの為に戻る車両を待つ間に、ポータブル燃料コンテナを運ぶためのウェィティングスタンドの使用が認められる。給油担当者は、常にポータブル燃料コンテナの維持管理をしなければならない。このスタンドは、バイクがピットストップ作業エリアを離れた後、可能な限り速やかに取り除かれなければならない。スタンドは、十分に準備され、コンパクトで固定されていなければならない（安定している（ホイールなし）、サスペンションに質量がない）。疑問のある場合、FIM テクニカルディレクターに確認しなければならない。

全チームは、最新のパーツリストに明記されている同一仕様の物を使用しなければならない。公認パーツリスト（旧式のタンクプラグを含む）は、FIM オフィシャルウェブサイトからダウンロードすることが出来る。[www.fim-moto.com](http://www.fim-moto.com)

燃料は、重力によってのみ移送されなければならない。安全上、いかなる給油装置及び/あるいは燃料の部分も冷却したり圧力をかけたりしてはならない。

カメラやその他電子装備（バッテリーまたは電力供給源）はこのポータブル燃料コンテナに取り付けたり、固定してはならない。

燃料給油終了後に車両がピットボックス前から離れた後、燃料給油ライン内にある余分な燃料は FIM 公認エアドロップバルブを介して廃燃料コンテナ（事前に空の状態にされる）に系統的に戻されなければならない。

- 排出は、FIM 公認燃料ドレーンプラグ（P/N 100042532）を介してベントラインに排出する。（FIMEWC パーツリスト 8000115196J<sup>U</sup>（または最新版）参照）ドレーンプラグの移植プランはパーツリストにて入手可能。
- 排出は、FIM 公認燃料タンクプラグ（P/N 100041567）を介して排出する完全なシステム（ポータブルコンテナ+ベントライン）（FIMEWC パーツリスト - 8000115196J（または最新版））。燃料タンクプラグ移植プランはパーツリストにて入手可能。

廃液コンテナのメインボディーのデザインは自由とするが、金属（アルミニウムまたはスチール）製とし、給油管（ヴェントライン）内の全ての残燃料を受けることが出来るサイズが無ければならない。（最低 2 リットルで最大 30 リットル）

給油管の廃液完了後、メインのポータブルコンテナを満たすことが出来る。

（ルマンでの特別手順が大会特別規則に説明されている）

この時のみ、チームがコンテナにあるトップキャップ（ノンスピルバルブ含む）を外すことが認められる時である。コンテナが充填されたら、このトップキャップはコンテナに戻され、漏れ防止システムが再稼働しなければならない。全ての給油または廃液の介入時には非常時に備え消火器（タイプ B—CO2—最低 5 Kg）の準備と消火担当者が配置されていなければならない。

### 2.3.15.2 プロダクションクラス

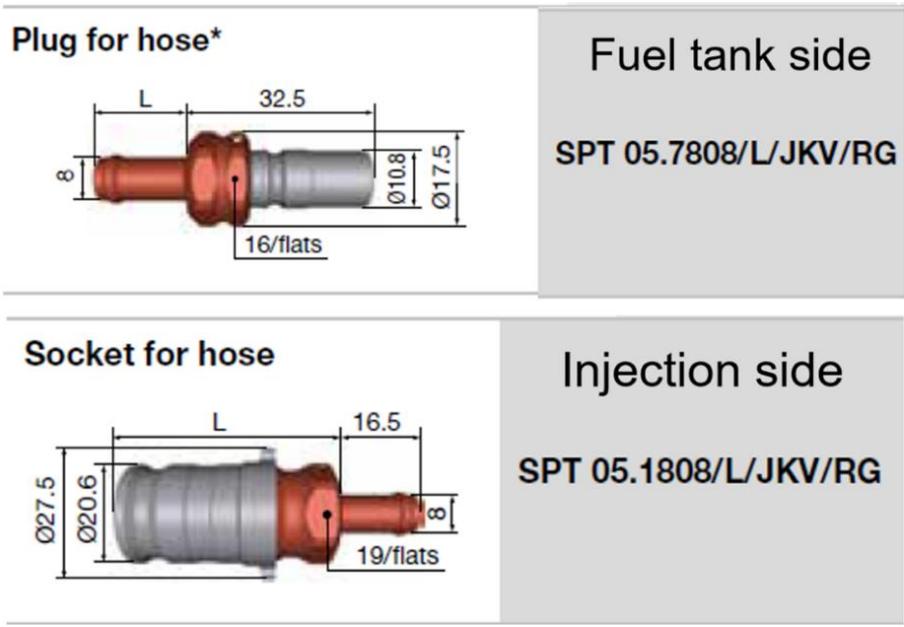
プロダクション クラスでは、車両のピットストップ中に直接的な給油介入は無い。ピットストップ中の燃料タンクの交換は、メカニカル介入とみなされる。したがって、次のピットストップの前に次の給油済燃料タンクを準備しなければならない。

この燃料タンクの交換は、給油担当者、給油アシスタント、またはピットレーン作業エリアでバイクの作業を許可された特定の腕章で識別されるメカニックによって管理される。

燃料タンクフィラートップ キャップは、公認車両に取り付けられているものから変更または交換できるが、閉じた状態時に漏れ防止が施されていなければならない。

更に、常に誤って開かないように固定されていなければならない。安全上の理由から（燃料ガンノズルが 25 mm であるため）、この燃料タンクフィラートップキャップの内径は最低 30 mm なければならない。

燃料タンクからインジェクション ランプまでの燃料ラインは、次の必須 FIM 公認ドライブレークコネクタで固定されていなければならない。



FIM EWC パーツ リスト - 製品版 (または最新版) は、FIM 公式 Web サイト [www.fim-moto.com/documents](http://www.fim-moto.com/documents) からダウンロードできます。

FIM 公認オリジナルコネクタ (上記のパーツリストに記載) のいかなるパーツも変更することは出来ない。

全てのチームは、最新のパーツリストに記載されているものと同じ仕様を使用しなければならない。

これらのパーツを装備する為に燃料タンクからインジェクションランプまでのオリジナルの燃料ラインを改造しなければならない。燃料ホースは交換可能とし(同等以上の品質の素材を使用)、使用する燃料ラインホースクランプは、「シンチ：締め付け」バージョン (強く推奨) または安全ワイヤーで固定する「ネジ」バージョンのいずれかでなければならない。全ての燃料タンクは、検査及び承認を受ける為、FIM テクニカルディレクター(または任命された車検チーム)に提出されなければならない。

スタンド付きの燃料タンクは、次のサイズのボックスに収まらなければならない。77 x 57 x 49.7 cm。

この静電気防止が施されたボックスに入れた時点で、燃料タンクの給油のためにトップキャップを開けることができる。燃料タンクが満たされた時点でトップキャップを燃料タンクに取り付け、(確実に) 締め、システムの漏れを防止しなければならない。満タンの燃料タンクの入られた静電気防止ボ

ックスは、次のピットストップを待つチームのピットボックスの前に置くことができる。

この事項 2.3.15 に加えて、各イベントの大会特別規則を常に参照しなければならない。

燃料は重力によってのみ供給されます。給油設備および/または燃料のいかなる部分も冷却または加圧してはならない。

このポータブル燃料コンテナには、カメラまたはその他の電気機器（バッテリーまたは電源）を取り付けたり固定したりすることはできない。

すべての燃料補給または排水介入は、問題が発生した場合に消火器（タイプ B - CO<sub>2</sub> - 最小容量 5 kg）を使用して介入する準備ができているチーム内消火担当によって確実に行われなければならない。

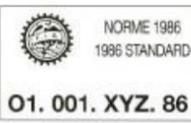
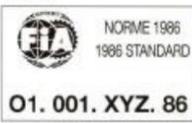
#### 2.3.15.3 全クラス対象の総合仕様

全ての燃料は外気温の元で保管、使用されなければならない。

如何なる燃料漏れも許されないし危険である。燃料移送は如何なるリスク無しに行われなければならない。燃料補給のために停止した場合、各チームは特に注意して行動しなければならない。不適切な行為/直接的または間接的に給油に関与するチーム員の扱いは直ちに 適切な措置を講じる FIMEWC スチュワードパネルに報告される。（スポーツ規則を参照）チームはオフィシャル及び/または消火担当の指示に従わなければならない。

消火器を担当する者も含み燃料補給に関係する全ての人員は、難燃素材でできたオーバーオールを着用しなければならない。手は難燃素材のグローブ、足は難燃素材の靴とし、セーフティーゴーグル/マスク及び難燃素材の目出し帽を使用しなければならない。適切な保護用ヘルメットの使用及び目の保護は義務とされる。全ての難燃素材で製作されて物にはマニファクチャラーによるオリジナルのラベルが施され、それは車検時に FIM/FMN 車検員が規則に準拠した難燃素材であるかどうか確認できるものでなければならない。

オーバーオールは下記の規格の物でなければならない。

<p>FIA 1986 Standard</p>	 <p>Variante</p>  
<p>FIA Standard 8856-2000</p>	  
<p>FIA Standard 8856-2018</p>	 
<p>ISO 11613-2017 (protective clothing used by firefighters)</p>	
<p>EN 531 (protective clothing for workers exposed to heat)</p> <p>ISO 11612 (protective clothing for workers exposed to heat and flame)</p> <p>ISO 14116 (Materials, composite materials and flame-retardant clothing)</p>	 <p>EN ISO 11612</p>  <p>EN ISO 14116</p> 

グローブ、靴及びバラクラバ（フード）に関しては以下の規格を強く推奨する。

<p>FIA Standard 8856-2000</p>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <p>In compliance with FIA Standard 8856-2000 Manufacturer name Year of manufacture: 2016</p> </div> <div style="margin-right: 10px;">+</div>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; width: fit-content;"> <p>In compliance with FIA standard 8856-2000 Manufacturer name</p> </div>
<p>FIA Standard 8856-2018</p>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <p>In compliance with: FIA Standard 8856-2018 Manufacturer name: Name of manufacturer Homologation N°: DC.XXX.XX-X Not valid after: 20XX</p> </div> <div style="margin-right: 10px;">+</div>  </div>

フォーミュラ EWC、スーパーストック及びエキスペリメンタルクラス：  
ピットストップ中の如何なる時でも、プラグキャップ（P/N100051568 または最新型）は、

- ライダー（降車した）によってプラグキャップが外される
- ライダー（乗車する）によってプラグキャップが取り付けられる。
- 給油要員またはアシスタント給油員（給油員の装備を施した）者によって
- 4名のメカニックのうちの一人名によって（給油員の装備を施した）

プラグキャップ（P/N100051568 または最新型）は、ピットレーンに車両を戻す際に元に戻されなければならない。セッションまたは定められた作業中に紛失した場合、チームは次回ピットストップ時に新たなものを取り付けなければならない。

### 2.3.16 マーキング

プラクティスセッション前フレームがマーキングされる。またレース前にはエンジン（クランクケース）のマーキング及び/あるいは封印される。

FIM テクニカルディレクターの決定により、クォリファイプラクティスセッション前及びレース後にナンバーが確認される場合がある。

レース中、フレームとクランクケースを除き、全ての欠陥パーツは交換することができる。

### 2.3.17 バラスト

最低重量を満たすためのバラストの使用がみとめられる。バラストを使用する場合、事前の車検及びレース前に FIM EWC テクニカルディレクター、車検長に報告しなければならない。各クラスに設定された最低重量よりいかなる時も下回ってはならない。

全てのバラストは、硬い金属製のものとし、アダプターを使用するか、または、直接メインフレームまたはエンジンに最低2つの金属性ボルト（最低直径 8mm で、8.8 グレード以上）によって確実かつ安全に取り付けられていなければならない。その他手法の場合、FIM 耐久テクニカルディレクターの承認が必要とされる。

#### 2.3.18 タイムキーピング器材（及び GPS 測位トランスポンダー）

全ての車両には、タイムキーピング用トランスポンダーが正しく取り付けられなければならない。トランスポンダーは、公式タイムキーパーに承認され、供給されなければならない。車両の縦軸中央部（通常、スイングアームピボット近辺）の左右どちらか、可能な限り低くカーボンボディーワークに干渉されないように取り付けられなければならない。

トランスポンダーブラケットへの正しい装着は最低限タイラップとするが、可能な限りネジまたはリベットを推奨する。クリップ式のトランスポンダーもタイラップで確実に固定する。ヴェルクロ（マジックテープ）や粘着テープのみの場合は認められない。トランスポンダーは、プラクティス及びレースの間、エンジンスイッチが切られていても常に作動するものでなければならない。

大会特別規則に明記されていない限り、2 つ目のトランスポンダーを車両に装備することは厳禁とする。

2025 年以降、追加の GPS トランスポンダーが導入される。この GPS トランスポンダーは、すべてのチームにトラック公式活動時に常に必須とされる。チームは、大会特別規則で公式タイムキーパーが提供する取り付け方法を遵守しなければならない。

レースの場合：レースのスタートを切る車両には、動作する GPS トランスポンダー（公式タイムキーパーの指示に則り取り付け）が装備されていなければならない。

#### 2.3.19 オンボードカメラ

チームにオンボードカメラまたはその他器材（プロモーター用オンボードモジュールや公式計時トランスポンダー、関連アンテナ）の搭載をオーガナイザーから要望される場合、当該カメラや器材は全てのプラクティスセッション及びレース時またはオーガナイザーの要望する時に搭載していなければならない。

チームはカメラや関連機材取り付けのために指定された関係者にアクセスと支援をしなければならない。

全てのオンボードカメラ及びオーガナイザーの器材は取り付け指示に従ってモーターサイクルに取り付けられ、オーガナイザーの指定する場所にとりつけられなければならない。

付録で説明されるプロモーターモジュールへの電源を確保しなければならない。

オンボードカメラの搭載に選ばれたチームとモーターサイクルは、最初のプラクティスセッションの 24 時間前までに準備を完了していなければならない。

## 2.6 フォーミュラ EWC 技術仕様

部品又はシステムの変更について以下に明記されていない場合、一切禁止される

フォーミュラ EWC モーターサイクルは、公道走行用モデルをベースとし、有効な FIM 公認を得たものとする。

フォーミュラ EWC モーターサイクルは、FIM スーパーバイク車両公認が必要となる。公認されるスーパーバイクモデルは、最大市販価格 44,000 ユーロ（付加価値性含む）を超えるものであってはならない。

（FIM 公認手順は [www.fim-moto.com](http://www.fim-moto.com) のドキュメントページにある FIM 公認手順及び付則 FIM 公認手順を参照）

フォーミュラ EWC クラスにエントリーするすべてのモーターサイクルは、すべての要素においていなければならない。ただし、公認されたマシンに別のものが装備されている場合は例外とする。

フォーミュラ EWC 用モーターサイクルのフロント、リア及びプロファイルは（特記されない限り）原則として公認された形状（当該マニュファクチャラーが本来製作した形状）に合致しなくてはならない。エキゾーストシステムの外観はこの限りではない。

### 2.6.1 排気量

600cc 以上 1,000cc	4ストローク	4 気筒
750cc 以上 1,000cc	4ストローク	3 気筒
850cc 以上 1,200cc	4ストローク	2 気筒

排気量及びボア及びストロークは公認されたサイズのままとする。

### 2.6.2 最低車重

全てのレースにおいて 170Kg とする。

これは絶対最低重量（燃料タンク及びその内容物を除く）とする。

（内容物とは、車体内の燃料、全ての内部パーツ、燃料バルブシステム（ある場合は保護カバー）、燃料ポンプ、接着されたプロテクティブカバー/ライダー用アンチスリップシステムを含む）

大会期間中、タンクとその内容物を含む車両総重量は、最低車両重量以下であってはならない。

車両の最低重量に関する許容誤差値は設定されない。

バラストの使用は、最低重量を満たすため並びにハンディキャップシステムのために認められる。バラストの使用及び重量ハンディキャップは、FIMEWC テクニカルディレクター/車検長によって事前車両検査及び/あるいはレース前に宣言される。

プラクティス及びクオリファイセッション中、ライダーはピットレーンでの重量検査のため車両を提示するよう要請される場合がある。

クオリファイプラクティス中の最低重量は177Kg を維持していなければならない。(燃料タンク及びその内容物を含む)

全てのクラスのライダー (及びチーム) は、コントロールに従わなければならない。重量コントロールポイントで高圧的な態度がある場合、即座に適切な対応を行う FIMEWC スチュワードパネルに報告される。(スポーツ規則参照)

各レース終了後の最終車検において、選択された車両の重量が計測され、重量は、レース終了後のマシンの状態のまま(燃料タンク及びその内容物を除く)で満たされていないと認められず、車両へのいかなる追加も認められない。これは全ての液体も含むこととする。

例外的事例の発生した場合、その例外的事例を適切に判断する FIMEWC スチュワードによって検討される。

最低重量には、取り付けられるか否かに関わらず、トランスポンダーやオンボードカメラを含む選手権の契約装置が含まれる。

#### 2.6.4 フュエルインジェクションシステム

(インジェクション及びスロットルボディー)

フュエルインジェクションシステム(スロットルボディー、可変長インテークトラクトデバイスを含む完全なシステム)はいかなる改造も認められない。事項 2.6.6.18 も参照。

#### 2.6.5 燃料

すべてのチームは、以下の FIM 燃料仕様のいずれか(オクタン価 102 または 98: チームの選択にゆだねられる)に準拠した FIM 世界耐久選手権契約パートナーの供給会社による燃料を使用しなければならない(関連する大会特別規則を常に参照しなければならない)。

~~すべてのチームは、以下の FIM 燃料仕様のいずれかに準拠した燃料仕様を使用しなければならない(関連する大会特別規則を常に参照しなければならない)。~~

~~•レギュラー燃料~~

~~•レース燃料 - カテゴリ - 1~~

~~•レース燃料 - カテゴリ - 2~~

~~参考および完全な情報については、以下の参照文書の最新更新を参照しなければならない。~~

~~• FIM 燃料規定: <https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx=seir%5Bq%5D=fuels+regulations>~~

~~• FIM 公認燃料リスト: <https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx=seir%5Bq%5D=certified+fuels>~~

~~各チームは、車検の前に、公式イベント全体で使用する燃料仕様を FIM テクニカルコントロールフォームを使用し、宣言しなければならない。チームがレース燃料を使用する場合、チームは FIM 指定の試験機関からの燃料証明書を FIM EWC テクニカル ディレクターに提出しなければならない。~~

## 2.6.6 マシンの仕様

以下に記されていない全ての条項は、公認車両マシン用に製作された状態を維持していなければならない。

### 2.6.6.1 メインフレームボディー及びリアサブフレーム

メインフレームは、本来マニュファクチャラーが公認された車両用に製作、使用され、装備したオリジナルの状態に維持されなくてはならない。

公認車両のフレームには、製造会社の発行する車両の識別番号 (VIN 番号) が表示されていなければならない。如何なるメインフレーム (オリジナルまたはスペアパーツ等) も、公認時のものと同じ (または各シリーズの FIM 技術規則で認められた改造を含む) とし、寸法及び重量は公認時の図面と一致していなければならない。

そのようなメインフレームには、恒久的な方法で特別かつ独特の番号が刻印される。(要件: マニュファクチャラーのイニシャル: モデルコード: チームイニシャル: 01,02 等) (例: 年度 - チーム - 01 等)

例

Aprillia:	A - ZD4KYB-01
BMW:	B - K66MU - SMR - 01
DUCATI	D - 3D - ERC - 01
HONDA	H - SC82 (2024) SP - HRC - 01
KAWASAKI	K - ZXT02T - KRT - 01
SUZUKI	S - L9R - YSM - 01
YAMAHA	Y - B4S - YART - 01

モーターサイクルの正しいモデルコードは、当該年度 FIM 公認車両リストを参照。  
[www.fim-moto.com/documents](http://www.fim-moto.com/documents)

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できる。ガゼット、またはチューブを削除することはできず、その他認められる改造は以下に記すもののみ認められる。

フレームにはドリルでの穴あけ加工が認められるが、それは認められた部品を取り付けのためのみとする。(例：フェアリングブラケット、ステアリングダンパーマウント、フレームプロテクター)

下記部品の寸法及び位置

- ・ エンジン
- ・ フレーム及びスイングアーム上のサスペンションリンケージマウント位置

上記は、公認時のものと同じでなければならない。

ステアリング角は、オリジナルのステアリングヘッドにベアリングシートを挿入することにより変更可能とする。ステアリングヘッドのオリジナルのベアリングシートの直径はスペシャルブッシュを挿入することで大きくすることが出来る。各ベアリングの新たな前後位置は、オリジナルのベアリング位置に対して、最大±6mmとする。

これら特別ブッシュの如何なる部分もオリジナルのステアリングヘッドパイプ位置から3mm以上軸方向に突出してはならない。ステアリングヘッドパイプのベアリングシートエリアは強化する事が出来る。これら改造をするための溶接または機械加工が認められる。

フレームのスイングアームピボットエリアの改造は、縦横方向に最大±5mmの調整が認められる。技術方法及びフレームの構成及び断面(例：キャスト、製作等)に関わらず、オリジナルのスイングアームピボットへの改造をするための溶接または機械加工が認められる。

フレームを部分的に保護するための複合素材製のプロテクティブカバーは認められ、確実に固定されなければならない。FIM 認証ステッカーを(スムーズな表面に)貼付するために適切なスペースが確保されていなければならない。

公認された車両のリアサブフレームは、変更、または改造することができるが、デザイン、目的及びアッセンブリーは公認された車両のパーツを維持していなければならない。素材タイプは認証を受けたものに維持されるかまたはより重量のあるものでなくてはならない。

シートパッド素材は改造及び/あるいは交換されても良い。

ストリームライニング/シートセクションの素材は変更されても良いが、公認時の形状/プロフィール（寸法）を維持していなければならない。

ペイント図柄に制限はない。

#### 2.6.6.2 フロントフォーク

フロントフォークは、全体的、または部分的に変更することができるが、公認モデルと同タイプ（リーディング・リンク、テレスコピック、倒立、など）でなくてはならない。フロントホイールスタンド用の小さなサポートを追加することが認められる。（円錐状か平坦、スチールまたはアルミニウムで最大寸法（長さ×幅×高さ（フロントアクスルシャフトの中心から水平に））は、80 mm×110 mm）としこの部分の最低厚はアルミニウムの場合は6mmとし、スチールの場合は3mm とする。全ての端部は丸められ、内側に向けられていなければならない。

電子制御式サスペンション等の如何なるアフターマーケットやプロトタイプも認められない。

公認時の車両が電子式サスペンションを使用している場合、使用する事が認められる。

電子制御式バルブは公認時の状態とする。このバルブに連結されていないシム、スペーサー、フォークスプリングの変更は認められる。

電子式サスペンションのECUは公認時の状態のままとする。

ライダーとサスペンション間の電子式インターフェースは公認時の状態のままとする。このインターフェースの取り外しまたは機能を停止させることは認められる。

オリジナルのサスペンションシステムは、電氣的機能が停止となった場合においても安全に作動しなければならない。

作動中にサスペンションオイルの粘度を変更することができる電磁流体システムは認められない。

アッパーとローワーフォーククランプ（トリプルクランプ、フォークブリッジ）は、変更されてもよいし、改造されてもよい。

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することができる。

ステアリングダンパーは、ステアリングロックリミティングデバイスとしての役割を果たしてはならない。

電子コントロール式のステアリングダンパーは、一般公道用として公認された車両に搭載されていない場合、使用することが認められない。使用する場合、それは完全なスタンダードの状態でなければならない。(如何なる機械部品、電子部品も公認された状態でなければならない)

### 2.6.6.3 スイングアーム

リアスイングアームは、公認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。但し、タイプ（シングルまたはダブル）は同じでなければならない。カーボンファイバー、またはケブラー素材の使用は、それがオリジナルのマシンで使用されている場合を除いて許可されない。

スイングアームのセクションを保護するための複合素材製のプロテクティブカバーは認められ、確実に取り付けられなければならない。

ライダーの身体の一部がチェーンの下部とリアホイールスプロケットの間に挟まれる可能性を減少する方法で**スイングアーム**にチェーンガードが装着されなくてはならない。チェーンガードは強固な素材でできていなければならない、内側に向けられていなければならない。(スチール、アルミニウム、複合合金)

リアホイールスタンドブラケットを、溶接またはボルトによってリアスイングアームに追加することができる。

ブラケット（スチールまたはアルミニウムでスイングアームより後ろ又は下側に取り付ける）は、最大寸法（スイングアーム本体周囲から計測し、長さ×高さは120 mm×120 mmとし、この部分の最低厚はアルミニウムの場合は6 mmとし、スチールの場合は3 mmとする。ブラケットの先端は丸められなくてはならず、内向きでなければならない

固定のためのスクリューは凹んでいなくてはならない。

チェーンを維持するための小さなブラケットが認められ、確実に固定されなければならない。全ての端部は丸められていなければならない。最大寸法；長さ60 mm、スイングアーム本体の上の高さ60 mm、幅/厚みは、アルミニウムの場合は6 mmとし、スチールの場合は3 mmとする。

#### 2.6.6.4 リアサスペンションユニット

リア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（デュアルかモノか）が使用されなくてはならない。

電子制御式サスペンション等の如何なるアフターマーケットやプロトタイプも認められない。

公認時の車両が電子式サスペンションを使用している場合、使用する事が認められる。

電子制御式バルブは公認時の状態とする。このバルブに連結されていないシム、スペーサー、ショックアブソーバースプリングの変更は認められる。

電子式サスペンションのECUは公認時の状態のままとする。

ライダーとサスペンション間の電子式インターフェースは公認時の状態のままとする。このインターフェースの取り外しまたは機能を停止させることは認められる。

オリジナルの電子システムは、電氣的機能が停止となった大会においても安全に作動しなければならない。

作動中にサスペンションオイルの粘度を変更することができる電磁流体システムは認められない。

リアサスペンションリンケージは改造、または交換できる。

もしフレームに取り付けポイントがある場合、ショックアブソーバー、リンケージ及びロッドアッセンブリー支点（ピボットポイント）を取り付ける際に使用しなければならない。

#### 2.6.6.5 ホイール

ホイール(事項 2.3.5)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。

ベアリング、シール、スペーサーおよびアクスルは、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。(事項 2.3.1 参照)

#### 2.6.6.6 ブレーキ

フロントマスターシリンダーは、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。

フロントブレーキキャリパーは、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。

フロントブレーキシステム冷却エアダクトが認められる。このダクト（1つ）は、フロントブレーキキャリパーとフロントブレーキキャリパーブラケットの間に装着することが出来る。フロントブレーキキャリパーの改造は認められない。

エアダクトは、ディスクを冷却するためにフロントフォークの下に通すか直接ブレーキキャリパーボディーに固定しなければならない。側面から見た場合、フロントアクスルシャフトの中心から引かれた垂線を超えてはならない。正面から見た場合、エアダクトはフェアリング形状内に収まっていなければならない（エアロダイナミックウィングレッグは除く）可能な限りフロントフォークレッグ（フォークレッグボトムの前部）の近くでなければならない。安全上の理由からブレーキパッドに直接気流が当たることの無いよう強く推奨する。気流がブレーキパッドに向けられる場合、エアダクトの前面開口部を金網で保護しなければならない。

エアダクトは複合素材製でも良い。エアダクト入り口部の最大寸法：高さ 60 mm×幅 50 mmとする。使用する前に完全なアッセンブリーを FIMEWC テクニカルディレクターに提示し、確認されなければならない。

リアマスターシリンダーは、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。

リアブレーキキャリパーは、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。

ブレーキパッドは、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。

ブレーキホース及びブレーキカップリングは、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。2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（下部三叉）の上に設けられなくてはならない。ブレーキラインホースの取り付けは（バンジョウボルト含む）スチール製かチタニウム製とする。クイックカップリングはアルミニウムを維持することが出来る。

ブレーキディスクは、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。ブレーキディスクには鉄材質のみが認められる。ブレーキディスクおよびブレーキキャリパーに特殊合金材質（例えば、アルミニウムベリリウムなど）を使用することは許可されない。

ABS（アンチロックブレーキシステム）は、公認車両に一般公道用として搭載されている場合、使用することができる。システムのタイプ（機械式又は電気式）及びABSポンプ/プレッシャーレギュレーターは公認時の車両に取り付けられているものでなければならない。ディスク、スピードセンサー（ローター）、ブレーキキャリパー、マスターシリンダー及びABSソフトウェアは改造、交換が認められる。ブレーキディスクには鉄製のもののみ認められる。ブレーキキャリパーへの希少合金素材（アルミニウムベリリウム等）は認められない。

アンチロックブレーキシステム（ABS）機能を停止し、ABSポンプ、プレッシャーレギュレーターを取り外すことができる。

#### 2.6.6.7 タイヤ

事項2.3.6を参照。

#### 2.6.6.8 ハンドルバーおよびハンドコントロール

赤いエンジンストップスイッチを1つのみハンドルバーの左右どちらかに取り付けることができる。ライダーの手がグリップにある時に届く範囲。

スロットルコントロールは、手で握っていないときに自動的に閉じるものでなければならない。

ハンドルバー、ハンドコントロール、およびケーブル類は、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（事項2.3.4を参照）。全てのハンドコントロール、エレクトリックスタータースイッチボタン及びエンジンストップスイッチボタン（両スイッチ共に直接的な人間の動作によってコントロールされるものでなければならない）はハンドルバー上に維持されていなければならない。安全上の理由から、エンジンを始動させるスイッチはハンドルバーのどちらかにプッシュボタンが一つ設定されていなければならない。その他回路やクラッチレバーを引くことでエンジンを始動させることは禁止される。その他スイッチは変更することができる。

クラッチ及びブレーキレバーはアフターマーケットの物に交換することが認められる。（事項2.3.4参照）

車両には、他の車両との接触等の場合にブレーキレバーが誤って作動しないように強固な素材でできたブレーキレバーガードが装備されていなければならない。このガードの柔軟変位度は最大 10 mmを超えてはならない。**議論が生じた場合、FIMEWC テクニカルディレクターの裁定が最終のものとされる。**

#### 2.6.6.9 フットレスト/フットコントロール

フットレスト/フットコントロールの位置を変更することができるが、オリジナルのマウント位置が使用されなければならない。

フットレストはリジッドマウント・タイプでもよいし、折り畳式でもよいが、折り畳式のものは、通常的位置に戻るデバイスを持つものとする。

フットレストの先端は、最低球状半径 8 mmの固体となっていないくなくてはならない（図 A と C を参照）。

折り畳式ではないフットレストには、アルミニウム、プラスチック、テフロン、または同等の種類でできたエンドプラグ（最低半径 8 mm）が常時固定されていなければならない。プラグの表面はフットレストを可能な限り覆うデザインでなければならない。FIMEWC エンデュランステクニカルディレクター、車検長は、安全上の理由から本規則を満足しないプラグを拒否することができる。

#### 2.6.6.10 燃料タンク

オリジナルの燃料タンクを改造して、24.0 リットルの最大容量を達成することができるが、公認時の外観及び位置は維持されなくてはならない。しかし、ライダーの好みに合わせて若干の変形が認められる。

全ての燃料タンクは、難燃素材（オープンセルメッシュ：Explosafe, ExproStop 等）で埋められていなければならない。**最大容量を達成する為のポリウムボールを使用することが認められる。**

プラクティスで使用するものは同じサイズ（最大容量：24.0ℓ）~~及び同タイプの~~  
~~タイックフィル燃料バルブシステムを有する燃料タンクが、イベントの間中使用~~  
~~され~~でなければならない。

フレームのアップパーラインより下はタンクを改造する事が認められる。燃料タンクの延長部分は、シートサブフレーム（転倒の場合に備えて）によって保護され、その下部も保護カバーでおおわれていなければならない。リアホイールの位置に関わらず、この延長された燃料タンクの保護カバーに触れてはならない。（リアホイールと保護カバーとの間隔は、最低 10 mmとする）改造された燃料タンクの先端は、リアホイールアクスル部の仮想垂線を超えてはならない。

燃料タンクの素材はオリジナルの燃料タンクに使用されている素材から変更または認証を受けた状態のタンクから交換されても良い。スチール製以外、アルミニウムのみ燃料タンクの製造に使用することが出来る。その最低厚は1.2mmとする。

カーボンファイバー、アラミド繊維またはファイバークラス素材は燃料タンク素材として認められない。

露出しているタンク部分に保護タンクカバーを装着することが認められ、スチール製とすることが強く推奨される。このカバーはFIMEWCテクニカルディレクターに提示され、認証を受けなければならない。

燃料タンクは前部と後部がクラッシュブーフ（抗圧力）アッセンブリーシステムにより、確実にフレームに固定されなければならない。（最低5mm以上のボルト最低3本を使用する）ストリームライニングへの如何なる部分への取り付けやバヨネットタイプの使用は認められない。FIMEWCテクニカルディレクター、車検長は、燃料タンクの取り付け方法が不適格と判断した場合、その使用を拒否することができる。

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タンクブリーザーパイプのある燃料タンクは、最低容量250cc 最大容量350ccのキャッチタンクに放出するノンリターンバルブが装備されなくてはならない。

#### 2.6.6.11 フェアリング/ボディーワーク

- a) フェアリング、マッドガード及びボディーワークは、原則として、マニユファクチュラーが本来製作した公認形状に合致しなくてはならない。
- b) ウィンドスクリーンは交換することが出来る。
- c) フェアリングからエアボックス間のオリジナルのエアダクトは、公認時のものから交換、変更することが出来る。
- d) ローフェアリングは、エンジン破損時に、エンジンに使用している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）を維持できる構造とする。フェアリング開口部の下端は、フェアリングの底から最低50mm上に設けられる。

ローフェアリングは常に漏れ防止が施されていなければならない。（25mmの孔は今後義務とされない）。ローフェアリングの後部は、液体が漏れた場合に備えそれを維持するために、最低2つのブラケットまたは2か所でエンジンまたはフレームに取り付けられなければならない。

e) ホイール交換用のエレベーター（スタンド）を使用できるようにするため、およびフレームまたはエンジンにプラスチック製の保護円錐を装着するため、フェアリングの最低限の変更することが認められる。

f) オイルクーラーへのエア量を増加する為に、フェアリング又はボディワークに孔をドリルで開ける、または切り込むことができる。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。

ボディワーク側面のオリジナルの冷却用オープニングはスポンサーロゴやレタリング貼り付けのため部分的に塞ぐことが認められる。この改造は、ワイヤーメッシュまたは穿孔プレート（材質は自由とするが、全ての開口部の孔の中心、円の中心は同間隔でなければならない）製が認められる。孔または点線状の孔の下位行面積は60%未満でなければならない。

g) フロントフェンダー（マッドガード）が取り付けられていなければならない。材質、形状、取り付け方法及び位置は、公認時のものから変更する事が認められる。

h) フロントフェンダーに孔を開けて、冷却効果を上げることができる。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。

i) リアフェンダー（マッドガード）は変更、追加、又は取り外すことができる。

j) フロント及びリアフェンダー、フェアリングの構造の材質は、交換することが出来る。

k) リアエキゾーストパイプセクション、ランニングアップ、ライダーのフットレスト内側には追加の耐熱版の取り付けが認められる。この耐熱版は整流効果を目的としたりそのために使用されるものであってはならない。このパーツの関する決定はFIMEWCテクニカルディレクターに委ねられる。

l) オンボードTVモジュール（カメラ、アンテナ及び器材）は、特筆されない限り、フェアリング/ボディワーク規定、規則及び寸法制限は適用しない。

#### 2.6.6.12 シート

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。

シート周辺のリアボディーワークの上半分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、リア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、原則として認証形状に合致していなくてはならない。

シート/リアカウルは、ナンバーが的確に表示できるものでなくてはならない。

シート、またはリアカウルに孔を開けて冷却効果を増すことができる。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。

シートの構造の材質は、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。

#### 2.6.6.13 ラチエター、クーリングシステム及びオイルクーラー

オリジナルのラチエター、またはオイルクーラーは、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。

ラチエター、またはオイルクーラーを追加することができる。オイルクーラーは、リアフェンダーの上、またはそれより高い位置に設けることはできない。

ラチエターチューブは、変更することができる。

ラチエターファン及びワイヤリングは取り外されても、交換されても良い。

マシンのフロント、リア及びプロフィールは、ラチエター、またはオイルクーラーを追加したあとも認証された形状に合致していなくてはならない。

サーマルスイッチ、水温センサー及びサーモスタットは、冷却システム内部から取り外すか交換または変更することが出来る。

#### 2.6.6.14 電気回路及び電動機器

電気ケーブル、コネクター及びスイッチは自由とする。

#### 2.6.6.15 バッテリー

バッテリーは変更することができる。

安全上の理由から、バッテリーにどのような技術が用いられていようとも、監視の無い場合や夜間の充電は認められない。(ピットボックスまたはチームトラック) 充電エリアは最大限の安全を確保し、可能な限り燃料缶から遠ざけられていなければならない。

リチウムポリマーバッテリー (LIPO) の使用は厳禁とされる。

参加者は、どのような物であれ、一次電源、バックアップ電源、LIPO バッテリーに関連する過熱、膨張及び爆発を含む危険回避のため安全上 LIPO バッテリーの使用が規制される。

鉛蓄電池、吸収ガラスマット (AGM)、ニッケル水素電池 (NiMH)、リン酸リチウム (LFP)、リン酸鉄リチウム電池 (Li-Fe)、リチウムイオン (Li-Ion) バッテリー等の使用を推奨する。リチウムイオンバッテリーは、バッテリーマネージメントシステム (BMS) によって制御されていなければならない。

#### 2.6.6.16 エアボックス

エアボックスは、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、エアボックスドレーンは密封されなくてはならない。標準 ECU が設置されているエアボックスカバーは、アフターマーケットまたはキット ECU を取り付けるために改造が認められるが、オリジナルのエアボックス容量を超えるものであってはならない。

エアフィルター、インターナルフラップタイプバルブ、センサー及びバキュームフィッティングは取り外し、改造、アフターマーケットのものへの交換が認められる。エアフィルターエレメント、は改造または交換されても良い。

構成部品を取り外すことによってできるエアボックスから外気に繋がる穴も空気を吸入しないように完全に塞がなければならない。

フェアリングからエアボックスへの RAM エアチューブまたはダクトは改造、変更、交換が認められる。チューブまたはダクトが活用されている場合、オリジナルの改造されていないエアボックス吸入口に取り付けられなければならない。

全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し、そこに放出されなければならない。

エアボックスに熱対策部品を追加することが出来る。

#### 2.6.6.18 フュエルインジェクションシステム/スロットルボディー

フュエルインジェクションシステムとは、スロットロボディー、フュエルインジェクター、可変長インテークトラクト、燃料ポンプ及び燃料プレッシャーレギュレーターをいう。

オリジナルの公認フュエルインジェクションシステムは如何なる改造もされずに使用されなければならない。

フュエルインジェクターは、ストック（市販）状態とし、オリジナル仕様及び製造されたものから変更されてはならない。

エアファンネルは変更または交換することが出来る。

プライマリースロットルバルブは、変更または改造することは認められない。

ベルマウス、インテークトラクトデバイス（ヴェロシティースタック、エアファンネル）は、取り付け位置を含めた改造または交換が認められる。可変長インテークトラクトデバイスは、公認時に装備されていない場合、追加する事が認められない。もし、公認車両に装備されている場合、可変長インテークトラクトデバイスは、公認時のシステムと同じかつ使用方法でなければならない。可変長インテークトラクトデバイスの全ての部分は、公認時のもの（エアファンネルを除く）と同じでなければならない。可変長インテークトラクトデバイスは、固定式エアファンネルに交換することが出来る。

空気及び空気と燃料の混合気はスロットルボディーを介して燃焼室に送り込まれることとする。

ライドバイワイヤとして知られている、電子制御式スロットルバルブは、公認車両に同様の装備がされている場合に限り使用が認められる。ソフトウェアは改造する事が認められるが、オリジナルの製造会社が作成した安全装置及び手順は維持されなければならない。

#### 2.6.6.19 燃料供給

燃料ポンプ及びプレッシャーレギュレーターは改造する事が認められない。

オリジナルの燃料バルブ（ペットコック）は、公認車両に装備されているものから変更、交換または取り外すことができる。

クイックコネクター、またはドライブレーククイックコネクターを使用することができる。

燃料タンクからインジェクター（燃料ホース、パイプアッセンブリー、ジョイント、クランプ、燃料キャニスター）への燃料ラインは、燃料容量を変更しない範囲で交換することができる。

燃料タンクからフュエルインジェクション装置に繋がる燃料ラインは転倒時に受ける損傷から保護できる位置に取り付けられていなければならない。

燃料タンクの両サイドからのクロスオーバーラインは認められる。（最大内径は10 mmとする。）

燃料ベントラインは交換できる。

燃料フィルターを追加することができる。

#### 2.6.6.20 シリンダーヘッド

公認時のシリンダーヘッドは以下の改造ができる。

シリンダーヘッドは、公認時の材質及び鋳造を使用しなければならない。これらの材質は、機械切削のみ認められる。

バルブまたはポートの数を含むインダクション及びエキゾーストシステム（インテーク及びエキゾースト）は公認時のものと同じでなければならない。

シリンダーヘッドのポーティング及びポリッシングは、認証された燃焼室を含むシリンダーヘッドのガスフロー等、通常のチューニングに関連するもののみ認められる。

圧縮比は自由とする。

バルブは、公認時の状態を維持しなければならない。

バルブシートは公認時の状態を維持しなければならない。サービスマニュアルに明記されているマニファクチャラーの指定する通常のメンテナンスのみ認められる。

バルブガイドは、公認車両に取り付けられているものから改造することは認められない。ポートエリアの改造は認められる。

バルブスプリングは、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から変更、交換が認められる。材質は公認時のものを維持しなければならない。

バルブスプリングシート及びリテーナーは、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から変更、交換することができる。バルブスプリングシートの材質は公認時のものを維持しなければならない。

コッターバルブは、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から変更、交換することができる。

シリンダーヘッドカバーは公認時の状態を維持していなければならない。

#### 2.6.6.21 カムシャフト

カムシャフトは、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から改造、変更、交換することができる。材質及び駆動方式は公認時のものを維持しなければならない。カムプロフィール寸法は自由とする。

カムチェーンまたはカムベルトのタイプは自由とする。カムチェーンまたはカムベルトテンションデバイスは改造または交換する事が認められる。

カムシャフトをオフセットすること（シリンダーヘッド内の公認時の位置変更）は認められない。カムシャフトは公認時と同じ位置にななければならない。

#### 2.6.6.22 カムスプロケット

カムスプロケットまたはカムギアは、カムシャフトの角度を変更するために改造、変更、交換することができる。

#### 2.6.6.23 クランクシャフト

改造は許可されない（研磨と軽量化を含む）。

バランス取りは認められるが、公認クランクシャフトと同じ方法で行われなければならない。

バランス取りは、オリジナルと同じ方法（例：ドリル）並びに同じ位置で行われなければならない。（例：フライホイール端部）

ファイナルウェイト（バランス後）は、クランクシャフト公認図面に明記された公差値を差し引いた公認時の重量より軽いかまたは3%重くなってはならない。

バランスシャフトは公認時の状態を維持していなければならない。

2.6.6.24 オイルポンプ、およびオイルライン  
オイルポンプを改造することはできない。

オイルラインは、改造、または交換できる。正圧を含むオイルラインを交換する場合、ばち形、またはトレッドのあるコネクタのついたメタル強化構造のものと交換する。

2.6.6.25 コネクティングロッド  
如何なる改造も認められない。(磨き及び軽量化を含む)

- a) コネクティングロッドは、公認時に装着されたオリジナルのパーツとし、如何なる改造も認められない。
- b) コネクティングロッドビッグエンドナット/ボルトは交換することが認められるが、同じかそれ以上の重量の物とし、同じ材質またはそれ以上の比重量の物でなければならない。
- c) コネクティングロッドアッセンブリーの重量は、公認時の重量（通常ミドルウェイトロッドの重量）とし、許容誤差±3%とする。

2.6.6.26 ピストン  
改造は許可されない（研磨と軽量化を含む）。

2.6.6.27 ピストンリング  
改造は許可されない。

2.6.6.28 ピストンピンおよびクリップ  
改造は許可されない。

2.6.6.29 シリンダー  
改造は許可されない。

2.6.6.30 クランクケース及びその他のすべてのエンジンケース（すなわちイグニッションケース、クラッチケース）  
クランクケースは公認時の状態を維持していなければならない。クランクケースへの改造は許可されない（ペイント、研磨、および軽量化を含む）。

オイルサンプ（溜め）は変更または交換することが認められる。

クランクケース内を真空状態にするためにポンプを取り付けることは認められない。公認車両時に取り付けられている場合は、バキュームポンプを使用する事が認められる。

側面（サイド）カバーは変更、改造または交換することができる。交換した場合、カバーは、オリジナルと同等またはハイスpekク代用品の負担強度以上のものとし、カバーの総重量はオリジナルのものより軽量であってはならない。

転倒時に地面と接触する恐れのある全てのオイルを含むエンジン側面カバーは、アルミニウム合金、ステンレススチールまたはスチール等のメタル（金属）製の2次カバーにより保護されていなければならない。

アルミニウムまたはスチール製のプレートまたはクラッシュバーもまた認められる。これらの全ては、急激な衝撃、摩擦、転倒のダメージに耐えうるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない。

FIM公認保護カバーで競技に適格とされたものは、その材質に関わらず使用が認められる。

これらカバーは、確実かつ頑強に取り付けることとし、クランクケースに固定されているオリジナルのカバーまたはエンジンカバーにスクリュー留めされる。

FIMEWCテクニカルディレクターは、有効でない事が実証されたり破損している如何なるカバーの使用も拒否する権限を有している。

#### 2.6.6.31 トランスミッション/ギヤボックス

全てのトランスミッション/ギヤボックス比、シャフトドラム及びセレクターフォークは変更または交換することが認められる。

プライマリーギヤ（及びレシオ）は、公認時の状態を維持しなければならない。

上記に加え、ギヤボックスレシオの数は、1シーズン毎、1メーカー毎に最大2~~3~~セットとする。

- セット1 公認時のギヤボックスレシオ（公認車両のもの）
- セット2 フリーギヤボックスレシオ~~高速トラックレイアウト用~~
- ~~— セット3 低速トラックレイアウト用~~

各マニファクチャラーは、FIMEWCワーキンググループまたは任命された耐久プログラムマネージャーを介して、シーズンで使用する2~~3~~セット~~（セット2及びセット3）~~を公表しなければならない。この公表にはフォーミュラEWC

で競技する全ての車両モデルを網羅していなければならない、シーズン前に FIMEWC テクニカルディレクター (sptech@fim.ch または cti@fim.ch) 宛に送付されなければならない。(最低第 1 戦の 3 か月前まで) 公表ギヤボックス レシオに関する問い合わせは、直接マニュファクチャラーに行わなければならない。

トランスミッションシャフトのレイアウトは公認時の車両に取り付けられているものと同じでなければならない、材質とレシオのみ変更が認められる。

シフトドラムのレイアウト及び機能は公認時の車両に取り付けられているものと同じでなければならない。

セクターフォークは変更する事が出来るが、フォークは、公認時の車両と同じギアに取り付けられ、同じ機能を持たせなければならない。

カウンターシャフトスプロケット、リアホイールスプロケット、チェーンピッチおよびサイズは変更することができる。

ドライブスプロケットカバーは改造または取り外すことが出来る。クランクケースプロテクションがこのエリア (チェーンによる損傷を受ける) に追加することが出来る。

チェーンガード (スイングアームに装備された) は取り外されても交換されても良い。

一般公道用として公認モデルに使用されていない場合、如何なるパワー源 (ハイドロ、エレクトリック) も認められない。

人力及び一般にクイックシフトシステムと呼称されているものは禁止から除外とする。

シームレスシフトギアボックスの使用は、公認時に装着されていない場合、認められない。

#### 2.6.6.32 クラッチ

オリジナルのクラッチアセンブリーの改造又は交換が認められる。

バックトルクリミッター (スリッパークラッチ) が認められる。

一般公道用として公認モデルに使用されていない場合、如何なるパワー源（ハイドロ、エレクトリック）クラッチ操作に使用されてはならない。人力は禁止事項から除外される。

クラッチタイプ（湿式または乾式）及び作動方法（ケーブル式または油圧式）は公認時の状態を維持しなければならない。

#### 2.6.6.33 イグニッション／エンジンコントロールシステム（ECU）

イグニッション／エンジンコントロールシステム（ECU）及びそのソフトウェアは改造または交換が認められ、位置も、変更（再配置）する事が認められる。

スパークプラグ、スパークプラグキャップ及びワイヤーは交換する事が出来る。

#### 2.6.6.34 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

ジェネレーター、エレクトリックスターター、スタータークランクギヤ及びスターターシャフトは、公認マシン用に製作した物から変更、交換することができる。

エレクトリックスターターは正常に作動し、イベント中、エンジンを始動できる状態になくてはならない。エンジンは、エレクトリックスターターがその作動を停止した後も自力で作動を継続していなければならない。

ヴォルテージレギュレーター（レクティブファイヤー）は交換する事が認められる。

**2026 年以降：一切の改造は認められない。エレクトリックスターターは、正常に作動するものとし、大会期間中いつでもエンジンを始動できなければならない。**

#### 2.6.6.35 ライト

ヘッドライトは白色光を発光するものでなければならない。（事項 2.3.11 電装類（ライト）及び自発光式ナンバーを参照）

#### 2.6.6.36 エキゾーストシステム

エキゾーストシステムは、レース用に改造することが出来る。カタリティックコンバーターは取り外されなければならない。O<sup>2</sup> 及び同等のセンサーは取り外すことが認められる。

エキゾーストサイレンサーの最後端の数は、公認時の数を維持しなければならない

ない。サイレンサー排出口は、公認時と同じ側になければならない。サイレンサーの位置（右側か左側、上側か下側）は自由とする。サイレンサーの端部はリアタイヤの後端垂線を越してはならない。サイレンサーエンドキャップは複合素材製の物も認められる。

安全上の理由から、エキゾーストパイプ出口の先端は、シャープエッジを避けるべく丸められていなければならない。（最低1 mm）そしてそれはサイレンサーのエンドキャップ5 mmを維持しなければならない。

サイレンサーエキゾーストマウント/サポートフランジは、複合素材製であっても良い、またアッセンブリーは、スクリュー及びボルトで確実に固定されなければならない。クイックジップタイは認められない。

ライダーフットエリアまたはフェアリングを熱から守るためのものを除いて、エキゾーストシステムのラッピングは許可されない。

音量コントロール（事項 2.14）に関して、オリジナルの RPM チャンネルへの如何なる改造も認められない。ダッシュボードに表示される RPM 情報並びにチームから提示される情報は本来のエンジン回転数でなければならない。更に、自製の db キラー（オリジナルのパーツまたはサイレンサー/エキゾーストラインのアクセサリとして入手できないもの）は、厳禁される。このような搾取的システムには厳罰が与えられる。

2.6.7 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、または置換できる

- 特別なワンウェイバルブがグランクケースのオイルフィルター開口部（いかなるオイル漏れをも防ぐため）に取り付けられても良い。
- マシンのインストルメントパネルには、レッドライトが装備されることが薦められる。このライトは、オイルプレッシャーが下がったときに点滅するものとする。
- タコメーター
- いかなるタイプの潤滑油、ブレーキ液、またはサスペンション液も使用しても良い。
- いかなるタイプのチューブ（例：エア、燃料、オイル、または水）も使用する事が認められる。
- どのインナーチューブ（装着される場合）、またはインフレーションバルブを使用しても良い。
- ガスケット及びガスケット素材
- ホイールバランスウエイトは、取り外し、変更、または追加しても良い。
- いかなるタイプまたはブランドのベアリング（ボール、ローラー、テーパ

- 一、ブレインなど）も使用することが認められる。
- ・ ファスナー（ナット、ボルト、スクリューなど）
- ・ 外部の表面加工、およびフェアリング及びボディーワークのデカール

#### 2.6.8 下記のアイテムは取り外すことができる

- ・ エアインジェクションコントロールシステム（バルブ、ソレノイド、チューブ）は取り外す事が認められる。シリンダーヘッドカバーに連結するチューブは取りつける事が認められる。
- ・ 未使用部分のワイヤーハーネス
- ・ インストルメント、インストルメントブラケット及び関連ケーブル
- ・ タコメーター
- ・ スピードメーター、およびホイールスパーサー
- ・ チェーンガード
- ・ リアサブフレーム（シート）のボルトオンアクセサリー

#### 2.6.9 下記のアイテムは取り外されなければならない

- ・ ターンシグナルインジケータ（フェアリングと一体式でない場合）。開口部は適切な素材のものでカバーされなければならない。
- ・ バックミラー
- ・ ホーン
- ・ ライセンスプレートブラケット
- ・ ツールボックス
- ・ ヘルメットフック及び荷物用フック
- ・ パッセンジャー用フットレスト
- ・ パッセンジャー用グラブレール
- ・ セーフティーバー、センター及びサイドスタンドは取り外されなければならない。（固定ブラケットは維持される）

#### 2.6.10 下記のアイテムは変更されなくてはならない

- ・ モーターサイクルには、ハンドルバーのいずれかの側に（ハンドグリップを握った状態で手が届くところに）、作動しているエンジンを停止することのできる正常に作動するイグニッションキルスイッチ（赤）、又はボタンが装備されなくてはならない。
- ・ スロットルコントロールは、手で握っていない時に自動的に閉じるものとする。
- ・ 全てのドレー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およびボルトでオイルキャビティに進入するもの及び/または加圧オイルライン部の接続を固定する（例、クランクケース、ホース、オイルラジエーター等）には安全にワイヤーロックを行わなければならない。（クランクケース、ホース、オイル、ラヂエター等）
- ・ すべてのモーターサイクルには、クローズドサーキットブリーザーシステムが

装備される。オイルブリーザーラインは、エアボックスに接続され、これに放出する。

- 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、これはすでに存在する排出口からエアボックスに放出する。オリジナルのクローズドシステムが維持され、外気への直接排気は禁止される。
- オイルクーラーは、リアマッドガード上またはその上に設置されてはならない。

#### 2.6.11 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電気式装備を追加することができる（この認可はすなわち、データ収集器及びセンサー、コンピューター、記録装置など）。

オンボードカメラは要請があった場合及びチームが FIM 及びプロモーターより許可を得た場合に限り使用する事が出来る。ライダーのヘルメットによるカメラの使用及び取り付けは禁止される。

ラップタイム計測のための、レース中のライダーとチーム間のインフラレッド（IR）信号装置デバイスの追加は認められる。

位置確認、ラップタイミング及び・またはラップスコアを目的とした、またオンボードスクリーンでメッセージを読み取る事ができる GPS の追加が認められる。

テレメトリー（車両へのまたは車両からのリモートシグナル）は、義務装備である選手権器材を除き、認められない。

双方向コミュニケーションの使用は、大会特別規則に明記されている場合か、FIMEWC テクニカルディレクターの承認の基、レースディレクションによる要望がある場合を除き、認められない。

トランスポンダーやプロモーターのオンボード TV システム等、選手権全戦に亘る契約装置の追加が認められる。プロモーターは、FIMEWC テクニカルディレクターに対して、システムが装備される車両のリストをレース前に伝達することを求められる。

ピットストップ時に、1 名の追加メカニック（5 人目プロモーターから特別なチャズブル（祭服）等）によって識別される）が、プロモーターの指示によるこの TV システムの管理のために認められる。

## 2.7 スーパーストック ~~1000~~ 技術仕様

部品又はシステムの変更について以下に明記されていない場合、一切禁止される

### 2.7.0.1 スーパーストック 1000

フォーミュラスーパーストックモーターサイクルは、FIMスーパーストック公認を得たものとする。公認されるスーパーストックモデルは、最大市販価格 36,300 ユーロ（付加価値税含む）を超えるものであってはならない。

FIM 公認手順は [www.fim-moto.com/documents](http://www.fim-moto.com/documents) にある FIM 公認手順及び付則 FIM 公認手順を参照

フォーミュラスーパーストッククラスにエントリーするすべてのモーターサイクルは、すべての要素においていなければならない。ただし、公認されたマシンに別のものが装備されている場合は例外とする。

フォーミュラスーパーストック用モーターサイクルのフロント、リア及びプロフィールは（特記されない限り）原則として公認された形状（当該マニュファクチャラーが本来製作した形状）に合致しなくてはならない。エキゾーストシステムの外観はこの限りではない。サイレンサーはオリジナルモデルで公認された側を維持していなければならない。

### 2.7.0.2 スーパーストック 1100

フォーミュラスーパーストックモーターサイクルは、FIMスーパーストック公認を得たものとする。公認されるスーパーストックモデルは、最大市販価格 36,300 ユーロ（付加価値税含む）を超えるものであってはならない。

FIM 公認手順は [www.fim-moto.com/documents](http://www.fim-moto.com/documents) にある FIM 公認手順及び付則 FIM 公認手順を参照。

コンセプトの定義: スーパーストック 1000 マシンと競争する資格を得る為に、スーパーストック 1100 車両は、FIM フェーズ 2 ホモロゲーション（エンジンダイノ テスト）中に定義された性能のバランス要件に準拠しなければならない。この性能バランスは、車両の最低重量、エアリストラクター、すべてのギアのトルク規制、すべてのギアのパワー規制、すべてのギアの rpm リミッター等、様々なパラメーターに基づいて行われる。（ただし、これに限定するものではない）。

FIM は、不均衡が生じた場合、独自の裁量で（いつでも）パフォーマンスのバランスを更新する権利を留保します。

フォーミュラスーパーストック 1100 クラスにエントリーするすべてのモーターサイクルは、すべての要素においていなければならない。ただし、公認されたマシンに別のものが装備されている場合は例外とする。

フォーミュラスーパーストック 1100 用モーターサイクルのフロント、リア及びプロフィールは（特記されない限り）原則として公認された形状（当該マニュファクチャラーが本来製作した形状）に合致しなくてはならない。エキゾーストシステムの外観はこの限りではない。サイレンサーはオリジナルモデルで公認された側を維持していなければならない。

## 2.7.1 エンジン構成及び排気量

### 2.7.1.1 スーパーストック 1000

下記排気量がスーパーストック 1000 クラスを構成する。

750cc 以上 1,000cc 4 ストローク 3～4 気筒

850cc 以上 1,200cc 4 ストローク 2 気筒

排気量及びボア及びストロークは公認時の状態を維持していなければならない。

### 2.7.1.2 スーパーストック 1100

下記排気量がスーパーストック 1100 クラスを構成する。

750cc 以上 1,200cc 4 ストローク 3～4 気筒

排気量及びボア及びストロークは公認時の状態を維持していなければならない。

## 2.7.2 最低車重

### 2.7.2.1 スーパーストック 1000

全ての車両は 170Kg とする。

これは絶対最低重量（燃料タンク及びその内容物を除く）とする。

（内容物とは、車体内の燃料、全ての内部パーツ、燃料バルブシステム（ある場合は保護カバー）、燃料ポンプ、接着されたプロテクティブカバー/ライダー用アンチスリップシステムを含む）

大会期間中、タンクとその内容物を含む車両総重量は、最低車両重量以下であってはならない。

車両の最低重量に関する許容誤差値は設定されない。

バラストの使用は、最低重量を満たすため並びにハンディキャップシステムのために認められる。バラストの使用及び重量ハンディキャップは、FIM EWC テクニカルディレクター/車検長によって事前車両検査及び/あるいはレース前に宣言される。

プラクティス及びクオリファイセッション中、ライダーはピットレーンでの重量検査のため車両を提示するよう要請される場合がある。  
クオリファイプラクティス中の最低重量は 177Kg を維持していなければならない。(燃料タンク及びその内容物を含む)

全てのクラスのライダー（及びチーム）は、コントロールに従わなければならない。重量コントロールポイントで高圧的な態度がある場合、即座に適切な対応を行う FIM EWC スチュワードパネルに報告される。(スポーツ規則参照)

各レース終了後の最終車検において、選択された車両の重量が計測され、重量は、レース終了後のマシンの状態のまま（燃料タンク及びその内容物を除く）で満たされていないと認められず、車両へのいかなる追加も認められない。これは全ての液体も含むこととする。例外的事例の発生した場合、その例外的事例を適切に判断する FIM EWC スチュワードによって検討される。

最低重量には、取り付けられるか否かに関わらず、トランスポンダーやオンボードカメラを含む選手権の契約装置が含まれる。

### 2.7.2.2 スーパーストック 1100

全車両：FIM フェーズ2ホモロゲーションによる。

ブランド	モデルコード	車両重量		総重量
		最低 SST1000	ドライ重量+ BOP バラスト	
アプリリア RSV4 1100 ファクトリー	ZD4KYB	170 Kg	(170Kg)+6kg	176Kg
アプリリア RSV4 1000 RR	ZD4KYA	172 Kg	(172Kg)+4Kg	176Kg

これは絶対最低重量（燃料タンク及びその内容物を除く）とする。

（内容物とは、車体内の燃料、全ての内部パーツ、燃料バルブシステム（ある場合は保護カバー）、燃料ポンプ、接着されたプロテクティブカバー/ライダー用アンチスリップシステムを含む）

大会期間中、タンクとその内容物を含む車両総重量は、最低車両重量以下であってはならない。

車両の最低重量に関する許容誤差値は設定されない。

バラストの使用は、最低重量を満たすため並びにハンディキャップシステムのために認められる。バラストの使用及び重量ハンディキャップは、FIMEWC テクニカルディレクター/車検長によって事前車両検査及び/あるいはレース前に宣言される。

プラクティス及びクオリファイセッション中、ライダーはピットレーンでの重量検査のため車両を提示するよう要請される場合がある。  
クオリファイプラクティス中の最低重量+7Kg を維持していなければならない。(燃料タンク及びその内容物を含む)

全てのクラスのライダー（及びチーム）は、コントロールに従わなければならない。重量コントロールポイントで高圧的な態度がある場合、即座に適切な対応を行う FIM EWC スチュワードパネルに報告される。(スポーツ規則参照)

各レース終了後の最終車検において、選択された車両の重量が計測され、重量は、レース終了後のマシンの状態のまま（燃料タンク及びその内容物を除く）で満たされていないと認められず、車両へのいかなる追加も認められない。これは全ての液体も含むこととする。例外的事例の発生した場合、その例外的事例を適切に判断する FIMEWC スチュワードによって検討される。

最低重量には、取り付けられるか否かに関わらず、トランスポンダーやオンボードカメラを含む選手権の契約装置が含まれる。

#### 2.7.4 キャブレーションインストルメント

キャブレーションインストルメント（フュエルインジェクションシステム等）は公認時のものが維持されなければならない。如何なる改造も認められない。  
事項 2.7.6.17 参照

#### 2.7.5 燃料

すべてのチームは、以下の FIM 燃料仕様のいずれか（オクタン価 102 または 98：チームの選択にゆだねられる）に準拠した FIM 世界耐久選手権契約パートナーの供給会社による燃料を使用しなければならない（関連する大会特別規則を常に参照しなければならない）。

~~すべてのチームは、以下の FIM 燃料仕様のいずれかに準拠した燃料仕様を使用しなければならない（関連する大会特別規則を常に参照しなければならない）。~~

~~• レギュラー燃料~~

~~• レース燃料 – カテゴリー 1~~

~~• レース燃料 – カテゴリー 2~~

~~参考および完全な情報については、以下の参照文書の最新更新を参照しなければならない。~~

~~• FIM 燃料規定:~~

~~[https://www.fimmoto.com/fr/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=fuels+regulations](https://www.fimmoto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=fuels+regulations)~~

~~• FIM 公認燃料リスト: [https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=certified+fuels](https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=certified+fuels)~~

~~各チームは、車検の前に、公式イベント全体で使用する燃料仕様を FIM テクニカルコントロールフォームを使用し、宣言しなければならない。チームがレース燃料を使用する場合、チームは FIM 指定の試験機関からの燃料証明書を FIM EWC テクニカル ディレクターに提出しなければならない。~~

## 2.7.6 マシンの仕様

下記の事項に明記されたアイテム以外のすべてパーツおよびシステムは、公認マシン用にマニュファクチャラーが本来製作した状態に維持される。

### 2.7.6.1 メインフレームボディーおよびリアサブフレーム

メインフレームは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持され、使用され、全ユニットは公認時と同等に製作されていなければならない。

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できる。ガゼット、またはチューブを削除することはできず、その他認められる改造は以下に記すもののみ認められる。

認められた装備を取り付けるためのフレームへの穴あけ加工が認められる。

（例：フェアリングブラケット、ステアリングダンパマウント、センサー）

公認車両のフレームには、製造会社の発行する車両の識別番号（VIN 番号）が表示されていなければならない。如何なるメインフレーム（オリジナルまたはスペアパーツ等）も、公認時のもの同一（または各シリーズの FIM 技術規則で認められた改造を含む）とし、寸法及び重量は公認時の図面と一致していなければならない。

そのようなメインフレームには、恒久的な方法で特別かつ独特の番号が刻印される。(要件：マニファクチャラーのイニシャル：モデルコード：チームイニシャル：01,02 等)

例

Aprilia	A - ZD4KYB - 01
BMW:	B - K66MU - SMR - 01
DUCATI	D - 3D - ERC - 01
HONDA	H - SC82 (2024) SP 01
KAWASAKI	K - ZXT02T - KRT - 01
SUZUKI	S - L9R - YSM - 01
YAMAHA	Y - B4S - YART - 01

モーターサイクルの正しいモデルコードは、FIM 公認車両リストを参照。

[www.fim-moto.com/documents](http://www.fim-moto.com/documents)

フレームを部分的に保護するための複合素材製のプロテクティブカバーは認められ、確実に固定されなければならない。このカバーを取り付けるための穴あけは認められない。車検時には、これらカバーを取り外していなければならない。FIMEWC テクニカルディレクターは、更なる検証のために、レース中の如何なる時にもカバーの取り外しを要求することが出来る。

FIM 認証ステッカーを（スムーズな表面に）貼付するために適切なスペースが確保されていないと認められない。

フレームボディーへの追加や削除は認められない。

エンジンマウントブラケット、あるいはプレートは、マニファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持されていなければならない。

公認された車両のリアサブフレームは、変更、または改造することができるが、デザイン、目的及びアッセンブリーは公認された車両のパーツを維持していなければならない。素材タイプは認証を受けたものに維持されるかまたはより重量のあるものでなくてはならない。

シートパッド素材は改造及び/あるいは交換されても良い。

ストリームライニング/シートセクションの素材は変更されても良いが、公認時の形状/プロフィール（寸法）を維持していなければならない。

シートブラケットを追加することはできるが、取り除くことはできない。また、非弾性の突出しているブラケットは、構造またはアッセンブリーの安全に影響しない場合に取り外されても良い。

リアサブフレームのボルトオンアクセサリは取り外すことができる。

ペイントスキームに制限はないが、フレームボディーまたはサブフレームを研磨することは認められない。

#### 2.7.6.2 フロントフォーク

フォーク、支柱、ステム、ホイールスピンドル、アッパー及びロワークラウン等は、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持されなければならない。

公認フォークのオリジナル内部パーツは改造、交換することができる。アフターマーケットのダンパーキットまたはバルブを取り付けることが出来る。

一般公道用として公認車両に装備されている場合で完全なスタンダード状態である場合を除き、電子制御式サスペンション等の如何なるアフターマーケットやプロトタイプも認められない。オリジナルの電子システムは、電源に問題となった大会であっても、適切に作動しなければならない。

フロントフォークには、どのような質および量のオイルを使用してもよい。

**操作中にサスペンション流の粘度を変更する電磁流体システムは認められない。**

フォークキャップは、改造又は外部調整のための変更が認められる。

ダストシールはフォークが完全にオイルシールを施されている場合、改造、交換または取り外すことが出来る。

フォークチューブ（支柱、フォークパイプ）の表面処理を変更する事が出来る。追加の表面処理が認められる。

フォーククラウンに対するフロントフォークの高さと位置は自由とする。アッパー及びロワーフォーククラウン（トリプルクラウン、フォークブリッジ）はマニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持される。

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することができる。

ステアリングダンパーは、ステアリングロックリミティングデバイスの役目を果たしてはならない。

公認時に装備されていない場合、フロントスタンドに小さなサポートを追加することは認められない。

### 2.7.6.3 スイングアーム

リアスイングアームのすべての部分は、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持される（リアフォークピボットボルト及びリアアクスルアジャスターを含む）。

スイングアームを保護するために複合素材製のプロテクティブカバーを取り付けることが認められる。このカバーを取り付けるための穴あけは認められない。車検時には、これらカバーを取り外していなければならない。FIMEWC テクニカルディレクターは、更なる検証のために、レース中の如何なる時にもカバーの取り外しを要求することが出来る。

ライダーの身体の一部がチェーンの下部とリアホイールスプロケットの間に挟まれる可能性を減少する方法でスイングアームに強固なチェーンガードが装着されなくてはならない。このロワーチェーンガード (a.k.ashark-fin) は、チェーンがリアスプロケットに噛合う部分を覆っていなければならない。チェーンガードは頑丈な素材のものとし折れ曲がるものであってはならない。(スチール、アルミニウム、複合材)

リアスイングアームピボットボルトは、マニュファクチャラーが公認時に製作したオリジナルの物を維持していなければならない。

オリジナルのリアブレーキキャリアーを維持するためのアンカレッジシステムまたはポイントをリアスイングアームに追加することが認められる。

リアホイールスタンドブラケットを、溶接またはボルトによってリアスイングアームに追加することができる。

ブラケット（スチールまたはアルミニウムでスイングアームより後ろ又は下側に取り付ける）は、最大寸法（スイングアーム本体周囲から計測し、長さ×高さは120 mm×120 mmとし、この部分の最低厚はアルミニウムの場合は6 mmとし、スチールの場合は3mmとする。ブラケットの先端は丸められなくてはならない。

固定のためのスクリューは凹んでいなくてはならない。

チェーンを維持するための小さなブラケットが認められ、確実に固定されなければならない。全ての端部は丸められていなければならない。最大寸法；長さ 60 mm、スイングアーム本体上の高さ 60 mm、幅/厚みアルミニウムの場合は 6 mm とし、スチールの場合は 3 mm する。

#### 2.7.6.4 リアサスペンションユニット

リアサスペンションユニット（ショックアブソーバー）は改造又は変更が認められる。フレームとリアスイングアームのオリジナルのアタッチメントは公認時の状態でなければならない。

リアサスペンションユニットスプリングは変更することができる。

一般公道用として公認車両に装備されている場合で完全なスタンダード状態である場合を除き、電子制御式サスペンション等の如何なるアフターマーケットやプロトタイプも認められず、それらはスタンダードのままではなければならない。

（機械的、電子的部分は公認時のままとする）オリジナルの電子システムは、大会時に適切かつ安全に作動しなければならない。

リアサスペンションリンケージは、マニュファクチャラーが公認車両用に製作した状態を維持していなければならない。

#### 2.7.6.5 ホイール

ホイールは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持される。

安全上の理由から、複合素材製のホイールは禁止される。（公認時に装着されている場合であっても（例：CFK））

スピードメータードライブを取り外して、代わりにスペーサーを入れることができる。

オリジナルのデザインにリアホイール用のクッションドライブが含まれている場合、これは公認マシン用に本来製作された状態に維持される。

ホイールアクスル、およびフリのブレーキキャリパー用のマウンティングポイントを改造することは許可されない。インターナル及びエクスターナルスペーサーは改造することができる。

エクスターナルスペーサー及びホイールアクスルのナット（フロント及びリア）はオリジナルのものでなければならない。（改造は認められない。）

#### 2.7.6.6 ブレーキ

ブレーキディスクは、下記要件を満たすアフターマーケットディスクに変更する事が出来る。

交換するブレーキディスクは、鉄素材でなければならない。インターナルベンチレーテッドディスクは認められない。

ブレーキディスクの外周及び内径は、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作したものより大きなものであってはならない。

ブレーキディスクの厚みを増加する事が出来るが、ディスクは公認時のブレーキキャリパーに手を加えずに取り付けられることとする。

フロントブレーキディスクは、オリジナルのローターを使用してフローティングとすることができる。ローターの数は自由とする。

ブレーキディスクキャリアは交換する事が出来るが、オフセット及びホイールの取り付け位置は同一のものとする。

フロントブレーキマスターシリンダーは変更することができる。リアブレーキマスターシリンダーは公認車両の状態を維持していなければならない。フロント及びリアブレーキ液リザーバーは変更または位置を変更する事が出来る。

公認車両時に装備されているキャリパーのエアブリーダースクリューは変更することができる。

フロント及びリアブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）は、マニュファクチャラーが公認車両用に製作した状態を維持していなければならない

フロントブレーキシステム冷却エアダクトが認められる。このダクト（1つ）は、フロントブレーキキャリパーとフロントブレーキキャリパーブラケットの間に装着することが出来る。フロントブレーキキャリパーへの改造は認められない。

エアダクトは、ディスクを冷却するためにフロントフォークの下に通すか直接ブレーキキャリパーボディーに固定しなければならない。側面から見た場合、フロントアクスルシャフトの中心から引かれた垂線を超えてはならない。正面から見た場合、エアダクトはフェアリング形状内に収まっていなければならない（エアロダイナミックウィングレグは除く）可能な限りフロントフォークレグ（フォークレグボトムの前部）の近くでなければならない。

安全上の理由からブレーキパッドに直接気流が当たることの無いよう強く推奨する。気流がブレーキパッドに向けられる場合、エアダクトの前面開口部をワイヤーメッシュ（金網）で保護しなければならない。

エアダクトは複合素材製でも良い。使用する前に、完全なアッセンブリーを FIM EWC テクニカルディレクターに提示し、確認されなければならない。

油圧（ハイドロリック）フルードへの交換熱を逃がすため、メトリックシム（スペーサー）をキャリパー、パッドとキャリパーの間にメトリックシムを追加するか、及び／あるいはキャリパーと同一マニファクチャラーによる（安全上かつ責任上の観点からチームはブレーキシステムマニファクチャラーの推薦事項/指示を準拠しなければならない）スチールピストンを更に耐熱性のある軽合金ピストン（スチール、イノックス、チタニウム等）に交換する事が認められる。

ブレーキパッドを所定の場所に維持する為の全てのシステムは、公認時の車両に装備されていない場合認められない。

リアブレーキキャリパーブラケットは、スイングアームに取り付けることができるが、ブラケット（サポート）は、公認時にキャリパーが取り付けられている位置が維持されなければならない。リアキャリパーブラケットの改造は、スレッドをリアスイングアームのリアキャリパーブラケットの位置に追加（溶接、ドリルまたはヘリコイルを使用）することが認められる。リアキャリパーブラケットを部分的に改造することが認められる。溶接、ドリルまたはヘリコイルにより、リアブレーキキャリパーブラケットの位置変更を行う場合、スイングアームを改造することが認められる。

オリジナルのチェーンアジャスター（丸形または角形）は、リアブレーキキャリパーを維持するために穴をあけることが認められる。

フロントとリアの油圧ブレーキラインは変更することができる。

ブレーキラインへの“クイック”（または“ドライブブレーキ”）・コネクタは許可される。

両方のフロントブレーキキャリパー用フロントブレーキラインの分岐点は、ローフォークブリッジ（下部三又）の上に設けられなくてはならない。ブレーキラインホースの取り付けは（バンジョウボルト含む）スチール製かチタニウム製とする。クイックカップリングはアルミニウムを維持することが出来る。

フロントとリアのブレーキパッドは変更することができる。ブレーキパッドロックキングピンは改造する事が出来る。

アンチロックブレーキシステム(ABS)は、公認車両に一般公道用として搭載されている場合、使用することができる。システムのタイプ(機械式又は電気式)及びABSポンプ/プレッシャーレギュレーターは公認時の車両に取り付けられているものでなければならない。ディスク、スピードセンサー(ローター)、ブレーキキャリパー、マスターシリンダー及びABSソフトウェアは改造、交換が認められる。ブレーキディスクには鉄製のもののみ認められる。

アンチロックブレーキシステム(ABS)機能を停止し、ABSポンプ/プレッシャーレギュレーターを取り外すことが出来る。

#### 2.7.6.7 タイヤ 事項 2.3.6 参照

#### 2.7.6.8 ハンドルバーとハンドコントロール

ライダーの手が通常の位置にある時に届く場所に、赤いエンジンストップスイッチを1つのみハンドルバーの左右どちらかに取り付けることが出来る。スロットルに近いことが推奨される。

スロットルコントロールは手で握られていない場合、自動的に戻るものでなければならない。

ハンドルバー、ハンドコントロール、およびケーブル類は、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(事項 2.3.4 を照)。全てのハンドコントロール、エレクトリックスタータースイッチボタン及びエンジンストップスイッチボタン(両スイッチ共に直接的な人間の動作によってコントロールされるものでなければならない)は、ハンドルバー上に直に取り付け荒れていなければならない。安全上の理由から、エンジンを始動させるスイッチはハンドルバーのどちらかにプッシュボタンが一つ設定されていなければならない。その他回路やクラッチレバーを引くことでエンジンを始動させることは禁止される。その他スイッチ類は変更することが出来る。

クラッチ及びブレーキレバーはアフターマーケット製のものに交換することが出来る。(事項 2.3.4)

全ての車両には、他の車両との接触等の場合にハンドルバーブレーキレバーが作動しないように頑丈なブレーキレバーガードが装備されている事が義務とされる。このガードの柔軟変位度は最大 10 mmを超えてはならない。(アルミニウムまたはスチール製が推奨される)

議論が生じた場合、FIMEWC テクニカルディレクターの裁定が最終のものとなる。

#### 2.7.6.9 フットレスト/フットコントロール

フットレスト/フットコントロールは位置を変更することができるが、ブラケットはオリジナルのマウンティングポイントでフレームに設けられなくてはならない。2つのオリジナルの固定ポイント（フットレスト、フットコントロール及びシフトシャフトの固定ポイント）は維持されなくてはならない。フットコントロールリンクエッジは改造する事が認められる。オリジナルの取り付け位置は維持されなければならない。

フットレストはリジッドマウントされる、あるいはノーマルポジションに戻すデバイスを持つフォールディングタイプ（折り畳み式）とする。

フットレストの先端は、半径が最低8mmの固体球形になっているものとする（図AとCを参照）。

折り畳み式ではないフットレストには、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エンド（プラグ）が固定されるものとする

（最低半径8mm）。プラグの表面はフットレストを可能な限り覆うデザインでなければならない。FIMEWC テクニカルディレクター/車検長は、安全上の理由から本規則を満足しないプラグを拒否することができる。

#### 2.7.6.10 燃料タンク

オリジナルの燃料タンクは、最大容量24.0ℓを満たすために改造または複製品と交換しても良いが、（側面からの）公認時の形状及び位置は、公認時のものが維持されなくてはならない。しかし、ライダーの好みに合わせて若干の変形が認められる。

全ての燃料タンクは、難燃素材（オープンセルメッシュ：Explosafe xproStop等）で埋められていなければならない。**最大容量を達成するためにポリウムボールを使用することが認められる。**

~~ブラクティスで使用するものは同じサイズ（最大容量：24.0ℓ）及び同タイプのティックフィル燃料バルブシステムを有する燃料タンクが、イベントの間中使用されなければならない。~~

フレームのアップパーラインより下はタンクを改造する事が認められる。燃料タンクの延長部分は、シートサブフレーム（転倒の場合に備えて）によって保護され、その下部も保護カバーでおおわれていなければならない。リアホイールの位置に関わらず、この延長された燃料タンクの保護カバーに触れてはならない。

(リアホイールと保護カバーとの間隔は、最低 10 mmとする) 改造された燃料タンクの先端は、リアホイールアクスル部の仮想垂線を超えてはならない。

燃料タンクの製造素材はオリジナルの燃料タンクに使用されている素材から変更または認証を受けた状態のタンクから交換されても良い。スチール製以外アルミニウムのみ燃料タンクの製造に使用することが出来る。最低厚は 1.2 mmとする。

カーボンファイバー、アラミド繊維またはファイバーグラス素材は燃料タンク素材として認められない。

転倒時の為にスチール製の保護タンクカバーが露出しているタンク部分に装着されていなければならない。このカバーは FIMEWC テクニカルディレクターに提示され、認証を受けなければならない。

燃料タンクは前部と後部がクラッシュブーフ（抗圧力）アッセンブリーシステムにより、確実にフレームに固定されなければならない。（最低 5 mm以上のボルト最低 3 本を使用する）ストリームライニングへの如何なる部分への取り付けやベヨニットタイプ（差し込み式のもの）の使用は認められない。F I MEWC テクニカルディレクター、車検長は、燃料タンクの取り付け方法が不適格と判断した場合、その使用を拒否することができる。

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タンクブリーザーパイプのある燃料タンクは、容量 250cc で最大 350 cc のキャッチタンクに放出するノンリターンバルブが装備されなくてはならない。

#### 2.7.6.11 フェアリング/ボディーワーク

- a) フェアリングとボディーワークは、オリジナルパーツの正確なコスメティックデュプリケート（外観的複製）と置換することができるが、マニファクチャラーが公認マシン用に本来製作した外観に維持される。材質は変更することができる。ケブラーまたはカーボンへの特定の強化は穴の周囲等、負荷のかかるエリアに認められる。
- b) 全般的なサイズと寸法は、オリジナルパーツと同じとする。
- c) ウィンドスクリーンはアフターマーケットのものと交換することが出来る。

FIMEWC テクニカルディレクターが通常と異なる場合やサイズの異なると判断した場合、その使用の可否に関する彼の裁定が最終のものとされる。

- d) 本来、ストリームライニングを装備していないモーターサイクルには、いかなる形状のストリームライニングも装着することができないが、(g)に明記されたローフェアリングデバイスは例外とする。このデバイスは、ホイールアクスルからホイールアクスルまで水平に引かれたラインより上に超えてはならない。
- e) オリジナルのコンビネーションインストルメント／フェアリングブラケットは交換することができるがチタニウム及びカーボン（または類似複合素彼の裁定が材）は禁止される。他のすべてのフェアリングブラケットは変更または交換することができる。
- f) フェアリングとエアボックス間を通るオリジナルのエアダクトは、改造またはオリジナルパーツを正確に複製したレプリカに交換する事が認められる。パーツ自体が別の機能（ダッシュマウンティングなど）を持つ場合、空流通路は認証された内部形状を保持していなければならない。素材は変更することが認められる。パーティクルグリルまたはワイヤーメッシュ等、エアダクト開口部に取り付けられているオリジナルのものは取り外すことができる。オリジナル車両のフラップバルブシステムは取り外すことができる。オリジナルの車両に無い**エアダクト**を追加する事は出来ない。

フロント／リアのホイールスタンドの固定ポイントは、フレーム、エンジンブロック、またはリヤフォーク（スイングアーム）に固定されなくてはならない。これの支持部がフェアリングから突出してはならない。この部分を受け入れるためにフェアリングを改造することのみが許可される。この装置とフェアリングの間の最大クリアランスは5mmとする。

- g) ローフェアリングは、エンジン破損時に、エンジンに使用されている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）を維持できなければならない。フェアリング開口部の下端は、フェアリングの底より最低50mm上に設けられなくてはならない。

ボディーワーク側面のオリジナルの冷却用オープニングはスポンサーロゴやレタリング貼り付けのため部分的に塞ぐことが認められる。この改造は、ワイヤーメッシュまたは穿孔プレート（材質は自由とするが、全ての開口部の孔の中心、円の中心は同間隔でなければならない）製が認められる。孔または点線状の孔の下位行面積は60%未満でなければならない。

ローフェアリングセクションは常に漏れ防止が施されていなければならない。（25mmの穴は今後義務とされない）。ローフェアリングの後部は、液体が漏れた場合に備えそれを維持するために、最低2つのブラケット（また

は2か所の固定ポイント)でエンジンまたはフレームに取り付けられなければならない。

- h) フロントフェンダーは、オリジナルパーツのコスメティックデュプリケート(複製したもの)に交換する事が出来る。取り付け位置を含むすべての寸法はオリジナルと完全に同じものでなければならない。ただし、部品構造の最低限の剛性(およびその完全性)が確保され、空気圧による変形/曲げの影響(例:フロントフェンダーの下面がフロントタイヤと接触する)に耐えられることが条件に材質は自由とする。論争が生じた場合、FIM EWC テクニカルディレクターの決定が最終のものとなる。この改造は、完全に安全なものでなくてはならない(“デューズ”・ファスナー、クリップ、ジップタイラップ、クランプ等による柔軟なマウントは許可されない)。
- i) スイングアームに固定されたリアフェンダーは、改造、交換または削除することが出来るが、オリジナルの形状は維持されなければならない。
- j) リアエキゾーストパイプセクション、ランニングアップ、ライダーのフットレスト内側には追加の耐熱版の取り付けが認められる。この耐熱版は整流効果を得るものであってはならない。このパーツの関する決定はFIMEWCテクニカルディレクターに委ねられる。
- k) オンボードTVモジュール(カメラ、アンテナ及び器材)は、特筆されていない限り、フェアリングボディーワーク規則、規定及び寸法規制は適用されない。

#### 2.7.6.12 シート

シート、シートベース及び関連するボディーワークは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作したものと同様の外観を持つパーツと交換することができる。フロント、リア、およびプロフィールからの外観は、公認時の形状に合致しなくてはならない。

シート周辺のリアボディーワーク上部は、ソロシートに改造することができる。

シート/リアカウルの交換部品は、ナンバーを明確に表示できるものとする。

公認時のシートロックシステム(プレート、ピン、ラバーパッド等)は、取り外すことが出来る。

#### 2.7.6.13 ワイヤハーネス及びタコメーター (rpm ゲージ)

オリジナルのワイヤールームは改造又は交換、位置変更することが認められる。

オリジナルのタコメーターが使用されていなければならない。

イグニッションキー/ロックは位置変更をすることができる。

#### 2.7.6.14 バッテリー

バッテリーを変更する事が認められる。変更する場合、通常の容量(C/1)は、公認時のものと同等以上でなければならない。

安全上の理由から、バッテリーにどのような技術が持ちられていようとも、監視の無い場合や夜間の充電は認められない。(ピットボックスまたはチームトラック) 充電エリアは最大限の安全を確保し、可能な限り燃料缶から遠ざけられていなければならない。

リチウムポリマーバッテリー (LIPO) の使用が厳禁とされる。参加者は、どのような物であれ、一次電源、バックアップ電源、LIPO バッテリーに関連する過熱、膨張及び爆発を含む危険回避のため安全上 LIPO バッテリーの使用が規制される。

鉛蓄電池、吸収ガラスマット (AGM)、ニッケル水素電池 (NiMH)、リン酸リチウム (LFP)、リン酸鉄リチウム電池 (Li-Fe)、リチウムイオン (Li-Ion) バッテリー等の使用を推奨する。リチウムイオンバッテリーは、バッテリーマネージメントシステム (BMS) によって制御されていなければならない。

#### 2.7.6.15 ラヂエター、クーリングシステムおよびオイルクーラー

オイルまたは水のラヂエター前部には保護メッシュの追加が認められる。

エンジンから、またエンジンへのラヂエターチューブ/ホースは、変更することができる。オリジナルの熱交換 (オイル/水) はおオイルクーラーまたは冷却回路とは別のチューブに変更する事が出来る。オーバーフロータンクは交換する事が出来るが、確実に取り付けられなければならない。

ラヂエターファン及びワイヤリングは取り外しても良い。サーマルスイッチ、水温センサー及びサーモスタットは、取り外すこと、交換または冷却システム内部を改造することが出来る。

ラヂエターキャップは自由とする。

追加のウォーターラジエターが取り付けられても良いが、フロント及びリヤの外観、モーターサイクルのプロフィールが変更されてはならない。追加のラジエターを取り付けるための追加取り付けブラケットが認められる。

追加のオイル冷却ラジエターをウォーターラジエターの下又は後ろに追加する事が出来るが、正面、背面からのモーターサイクルのプロフィールを変更する事は認められない。追加ラジエター取り付けの為にブラケットの追加が認められる。

#### 2.7.6.16 エアボックス

エアボックスは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持されるが、エアボックスドレーンは密封されなくてはならない。

エアフィルターエレメントは、改造又は交換することができる。

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装着される。オイルブリーザーラインは、エアボックスに連結し、排出するものとする。

**エアボックスに熱対策部品を追加することが出来る。**

#### 2.7.6.17 フュエルインジェクションシステム

フュエルインジェクションシステムとは、スロットロボディー、フュエルインジェクター、可変長インテークトラクト、燃料ポンプ及び燃料プレッシャーレギュレーターをいう。

オリジナルのフュエルインジェクションシステムは如何なる改造もされずに使用されなければならない。

フュエルインジェクターは、通常装備されているものとし、オリジナル仕様及び製造されたものから変更されてはならない。

ベルマウス、インテークトラクトデバイス（ヴェロシティースタック、エアファンネル）は、取り付け位置を含めた改造または交換が認められる。

スロットルバルブ（バタフライバルブ）は、交換または改造は認められない。

可変長インテークトラクトデバイスは、公認時に装備されていない場合、追加する事が認められない。もし、ある場合、公認時のシステムと同じかつ使用方法でなければならない。可変長インテークトラクトデバイス装置に関連する全てのパーツは公認時のものでなければならない。

空気及び空気と燃料の混合気はスロットルボディを介して燃焼室に送られる事とする。

ライドバイワイヤとして知られている、電子制御式スロットルバルブは、公認車両に同様の装備がされている場合に限り使用が認められる。ソフトウェアは改造する事が認められるが、オリジナルの製造会社が作成した安全装置及び手順は維持されなければならない。

#### 2.7.6.18 燃料供給

フュエルポンプ及びプレッシャーレギュレーターは改造する事は認められない。

オリジナルの燃料バルブ（ペットコック）は、公認車両に装備されているものから変更、交換または取り外すことができる。

クイックコネクター、またはドライブレーククイックコネクターを使用することができる。

燃料タンクからインジェクター（燃料ホース、デリバリーパイプアセンブリ、ジョイント、クランプ、燃料キャニスター）への燃料ラインは、燃料容量を変更しない範囲で交換することができる。

燃料タンクからインジェクション装置に繋がる燃料ラインは転倒等による損傷から守られる位置になければならない。

タンクの両サイド間のクロスオーバーラインは認められる。最大内径は10mmとする）

燃料ベントラインは交換できる。

燃料フィルターを追加することができる。

#### 2.7.6.19 シリンダーヘッド

改造は認められない。

シリンダーヘッドに材質を追加する、または削除することはできない。

シリンダーヘッドガスケットは交換することができる。

バルブ、バルブシート、ガイド、スプリング、タペット、オイルシール、シム、コッターバルブ、スプリングベースおよびバルブリテーナーは、マニファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持されなければならない。サービスマニュアルに明記されているマニファクチャラーの指定する通常のメンテナンスのみ認められる。

バルブスプリングシムは許可されない。

#### 2.7.6.20 カムシャフト

改造は認められない。

カムシャフトは公認時の状態を維持していなければならない。(キットカムシャフトは認められない。バルブリフト、カムローブリフト及びロープの輪郭は公認時のままとする)

車検において、ディレクトカムドライブシステムの場合は、カムローブリフトを計測する。ノンディレクトカムドライブシステム(ロッカーアーム等)の場合、バルブリフトを計測する。

カムシャフトのタイミング(角度)は改造することができる。

#### 2.7.6.21 カムスプロケットまたはギア

カムスプロケットまたはカムギアは、カムシャフトの度合い調整のために改造または交換することが出来る。

#### 2.7.6.22 シリンダー

改造は許可されない。

#### 2.7.6.23 ピストン

改造は許可されない。(研磨及び軽量化を含む)

#### 2.7.6.24 ピストンリング

改造は許可されない。

#### 2.7.6.25 ピストンピン及びクリップ

改造は許可されない。

#### 2.7.6.26 コネクティングロッド

改造は許可されない(研磨及び軽量化を含む)。

#### 2.7.6.27 クランクシャフト

改造は許可されない（研磨と軽量化を含む）。

#### 2.7.6.28 クランクケースと他のすべてのエンジンケース（すなわちイグニッションケース、クラッチケース等）

クランクケースは公認時のままとする。クランクケースへの改造は許可されない（ペイント、研磨、および軽量化を含む）。

オイルサンプ（溜め）は変更または交換することが認められない。

クランクケース内を真空状態にするためにポンプを取り付けることは認められない。公認車両時に取り付けられている場合は、バキュームポンプを使用する事が認められる。

転倒により地面と接触する恐れのあるオイルを含む全ての側面カバーは、アルミニウム合金、ステンレススチール、スチール棟の金属製の2次カバーにより保護されていなければならない。

アルミニウムまたはスチール製のプレートまたはクラッシュバーもまた認められる。この全ての2次カバー類は、急激な衝撃、摩擦、転倒のダメージに耐えうるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない。

FIM公認保護カバーで競技に適格とされたものは、その材質に関わらず使用が認められる。

これらカバーは、確実かつ頑強に取り付けることとし、クランクケースに固定されているオリジナルのカバーまたはエンジンカバーにスクリュー/ボルト（最低3か所）留めされる。

FIMEWCテクニカルディレクターは、有効でない事が実証された如何なるカバーの使用も拒否する権限を有している。

#### 2.7.6.29 トランスミッション/ギヤボックス

如何なる改造も認められない。

公認時の一般公道用車両に搭載されていない場合、ギアを選択に動力源（油圧や電気など）を使用することはできない。

人力及びいわゆる「クイックシフター」システムは対象外とする。

ギヤボックスまたはセレクター機構へのその他改造は認められない。

カウンターシャフトsprocket、リアホイールsprocket、チェーンピッチとチェーンサイズは変更することができる。

ドライブsprocketカバーは改造または取り外されても良い。クランクケースプロテクションがこのエリア（チェーンからの損傷を受けるエリア）に追加することが出来る。

チェーンガード（スイングアームに搭載された）は交換または取り外すことが出来る。

#### 2.7.6.30 クラッチ

改造は許可されない。

クラッチスプリング及びディスク（数はオリジナルのままとする）のみ変更することが認められる。

クラッチスプリング変更することが出来る。

#### 2.7.6.31 オイルポンプ及びオイルライン

ポンプへの如何なる改造も認められない。

オイルラインは改造又は変更が認められる。ポジティブプレッシャーを含むオイルラインは、変更された場合には、鋳造またはネジ式コネクター等のメタル強化構造でなければならない。

#### 2.7.6.32 エレクトロニックコントロールシステム

エレクトロニックコントロールシステム（ECU 及びダッシュボードを含む）は、

- 公認車両に搭載されているスタンダードシステム（STD）
- マニュファクチャラーの公式スーパーストック 1000 キットシステム（KIT）

エレクトロニックコントロールユニット（ECU）のサイズは、オリジナルの公認時のユニット同じでなければならない。ECU の位置変更は認められる。

チームによって使用されるエレクトロニックコントロールシステム（STD または KIT）は、ECU 製作マニュファクチャラーの発行するシリアルナンバーと明確に同じでなければならない。

マニファクチャラーは、シリアルナンバーのリスト（ECU STD 及びKIT）を、シーズン前にFIMEWCテクニカルディレクターにFIM車両公認インスペクション時またはシーズン前に [sptech@fim.ch](mailto:sptech@fim.ch) 及び [cti@fim.ch](mailto:cti@fim.ch) に告知しなければならない。（締め切り：大会の3か月前）

チームが使用するECUのシリアルナンバーは、型式及びFIMによる車両公認年度とマニファクチャラーの宣言年に合致していなければならない。

ECUは、マニファクチャラーの指示通り（ユーザーマニュアル）にセットされなければならない。

常に、FIMEWCテクニカルディレクター（または彼の任命する者）は、目的を管理するためにECUにアクセスすることが出来る。

スパークプラグは交換する事が出来る。

#### 2.7.6.33 ジェネレーター、アルタネータ、エレクトリックスターター

改造は許可されない。

エレクトリックスターターは、大会期間中、正常に作動し、エンジンを始動するものとする。

#### 2.7.6.34 エキゾーストシステム

エキゾーストシステムは、レース用に改造することが出来る。カタリティックコンバーターは取り外されなければならない。O<sup>2</sup>及び同等のセンサーは取り外すことが認められる。

エキゾーストサイレンサーの最後端の数は、公認時の数を維持しなければならない。サイレンサー排出口は、公認時と同じ側にななければならない。サイレンサーの位置（上側か下側）は自由とする。サイレンサーの端部はリヤタイヤの後端垂線を越してはならない。サイレンサーエンドキャップは複合素材製の物も認められる。

安全上の理由から、エキゾーストパイプ出口の先端は、鋭利なエッジを避けるべく丸められていなければならない。（直径最低1mm）また、サイレンサーエンドキャップの5mm以内にななければならない。

サイレンサーエキゾーストマウント/サポートフランジは、複合素材製であっても良い、またアッセンブリーは、スクリュー及びボルトで確実に固定されなければならない。クイックジップタイは認められない。

ライダーフットエリアまたはフェアリングを熱から守るためのものを除いて、エキゾーストシステムのラッピングは許可されない。

音量コントロール（事項 2.14）に関して、オリジナルの RPM チャンネルへの如何なる改造も認められない。ダッシュボードに表示される RPM 情報並びにチームから提示される情報は本来のエンジン回転数でなければならない。更に、自製の db キラー（オリジナルのパーツまたはサイレンサー/エキゾーストラインのアクセサリとして入手できないもの）は、厳禁される。このような搾取的システムには厳罰が与えられる。

#### 2.7.6.35 ライト

ヘッドライトは黄色光を発光するものでなければならない。（事項 2.3.11 電装類（ライト）及び自発光式ナンバーを参照）

#### 2.7.6.36 ファスナー

スタンダードのファスナーは、どのような材質製、またはデザインのファスナーと交換してもよいが、チタニウムファスナーを使用することはできない。代替ファスナーの強度とデザインは、それが交換するスタンダードファスナーと同等、またはそれ以上なくてはならない。

ファスナーには、セーフティーワイヤー用にドリルで孔を開けることができるが、重量軽減を意図した改造は許可されない。

フェアリング/ボディーワークのファスナーは、クイックディスコネクトタイプ（簡単に着脱できるもの）と交換することができる。

アルミニウム製ファスナーは、設定構造以外のところのみ使用できる。

#### 2.7.7 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、または置換することができる

- 特別なワンウェイバルブがグランクケースのオイルフィルター開口部（いかなるオイル漏れをも防ぐため）に取り付けられても良い。
- マシンのインストルメントパネルには、レッドライトが装備されることが薦められる。このライトは、オイルプレッシャーが下がったときに点滅するものとする。
- いかなるタイプの潤滑油、ブレーキ液及びサスペンション液も使用することもできる。
- いかなるタイプのスパークプラグ。
- いかなるインナーチューブ（装着されている場合）、またはインフレーション・バルブも使用してもよい。

- ガスケット、ガスケット素材（シリンダーベースガスケットを除く）
- ホイールバランスウエイトは取り外し、交換、または追加することができる。
- インストルメント、インストルメントブラケット及び関連ケーブル
- ペイントされた外部の表面フィニッシュとデカール
- ヘッドランプ及びリアランプ（一部夜間が含まれるレースに限る）
- オリジナルの部品以外（フェアリング、エキゾースト等）とフレーム（またはエンジン）に連結するためのブラケットの材質は、チタニウムまたは強化繊維素材であってはならない。
- エンジン（事項 2.6.6.30 及び 2.7.6.28 参照）、フレーム、チェーン、フットレスト等の保護カバーは、公認車両モデルに取り付けられているオリジナルのパーツを変更しない場合、強化繊維素材等その他素材で製造されてもよい。

#### 2.7.8 下記のアイテムは取り外すことができる

- エアボックス及びエンジン内部及び周辺の排気ガスコントロール装置（公害対策部品）（O<sup>2</sup>センサー、エアインジェクションデバイス）
- エアインジェクションコントロールシステム（バルブ、ソレノイド、チューブ）は取り外す事が認められる。シリンダーヘッドカバーに連結するチューブは取り付ける事が認められる。
- スピードメーター
- チェーンガード
- リアサブフレームのボルトオンアクセサリー

#### 2.7.9 下記のアイテムは取り外されなければならない

- ターンシグナルインジケータ（フェアリングと一体式でない場合）。開口部は適切な素材のものでカバーされなければならない。
- バックミラー
- ホーン
- ライセンスプレートブラケット
- ツールボックス
- ヘルメットフック及び荷物用フック
- パッセンジャー用フットレスト
- パッセンジャーグラブレール
- セーフティーバー、センター及びサイドスタンドは取り外されなければならない。（固定ブラケットは維持される）

## 2.7.10 下記のアイテムは変更されなくてはならない

- モーターサイクルには、作動中のエンジンを停止することのできるイグニッションキルスイッチ、またはボタン（赤）がハンドルバーのいずれかの側に装備されていなくてはならない（ハンドグリップを握った状態で手が届く位置に）。
- スロットルコントロールは、手で触れていないときに自動的に閉じるものとする。
- すべてのドレーンプラグはワイヤーロックされなければならない。オイルキャビティに入る及び/または加圧ラインの 外部オイルフィルターのネジとボルトオイルキャビティに入る及び/または加圧オイルライン部の接続を固定する（例、クランクケース、ホース、オイルラジエーター等）には安全にワイヤーロックを行わなければならない。
- 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設けられるものとする。オイルブリーザーラインはエアボックスに連結され、これに排出するものとする。
- 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、これは現存する排出口から排出されなければならない。オリジナルのクローズドシステムが維持され、外気への直接排気は許可されない。
- 如何なる追加のおオイルクーラーモリアマッドガードの上または上方に装備してはならない。

## 2.7.11 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電気式装備を追加することができる（すなわち、データ収集器、センサー、コンピューター、記録装置等）。

オンボードカメラは要請があった場合及びチームがFIM及びプロモーターより許可を得た場合に限り使用する事が出来る。ライダーのヘルメットによるカメラの使用及び取り付けは禁止される。

ラップタイム計測のための、レース中のライダーとチーム間のインフラレッド（IR）信号装置デバイスの追加は認められる。

位置確認、ラップタイミングまたはラップスコアを目的とした、またオンボードスクリーンでメッセージを読み取る事ができるGPSの追加が認められる。

テレメトリー（車両へのまたは車両からのリモートシグナル）は認められない。選手権機器として必須の場合を除く。

双方向コミュニケーションの使用は、大会特別規則に明記されているか、FIMEWC テクニカルディレクターの承認の基、レースディレクションによる要望がある場合を除き、認められない。

トランスポンダーやプロモーターのオンボード TV システム等、選手権全戦に亘る契約装置の追加が認められる。プロモーターは、FIMEWC テクニカルディレクターに対して、システムが装備される車両のリストをレース前に伝達することを求められる。

ピットストップ時に、1 名の追加メカニック（5 人目：プロモーターから特別なチャズブル（祭服）等）によって識別される）が、プロモーターの指示によるこの TV システムの管理のために認められる。

## 2.8 プロダクション技術仕様

部品又はシステムの変更について以下に明記されていない場合、一切禁止される

フォーミュラプロダクションモーターサイクルは、FIMスーパーストック 1000 またはスーパーストック 1100 公認を得たものとする。公認されるスーパーストック 1100 モデルは、最大市販価格 25000 ユーロ（付加価値税含む）を超えるものであってはならない。

以下は、2025 年有効な車両リストである。（2024 年 12 月 18 日バージョン）

ブランド	モデル	バージョン	モデルコード
アプリリア	RSV4 1100	RR	ZD4KYA
BMW	S1000RR	スタンダード	K67
BMW	S1000R	スタンダード	K67 MU
ホンダ	CBR1000 RR-R	ファイヤーブレード	SC82 (2020) ST
ホンダ	CBR1000 RR-R	ファイヤーブレード	SC82 (2022) ST
ホンダ	CBR1000 RR-R	ファイヤーブレード	SC82 (2024) ST
カワサキ	ZX-10	R SE	ZXT02C-ZX1002C
カワサキ	ZX-10	R	ZXT02E-ZX1002E
カワサキ	ZX-10	R	ZXT02F-ZX1002F
カワサキ	ZX-10	R	ZXT02L-ZX1002L
カワサキ	ZX-10	R	ZXT02M-ZX1002M
スズキ	GSX-R 1000	スタンダード	L7
スズキ	GSX-R 1000	R	L7-R
スズキ	GSX-R 1000	スタンダード	L9
スズキ	GSX-R 1000	R	L9-R
ヤマハ	YZ-F R1	スタンダード	BX4
ヤマハ	YZ-F R1	スタンダード	B3L
ヤマハ	YZ-F R1	スタンダード	D45

FIM 公認手順は [www.fim-moto.com/documents](http://www.fim-moto.com/documents) にある FIM 公認手順及び付則 FIM 公認手順を参照

更に、事項 2.7.0、2.7.0.1、2.7.0.2 も参照。

モーターサイクルの正しいモデルコードは、当該年度 FIM 公認車両リストを参照。  
[www.fim-moto.com/documents](http://www.fim-moto.com/documents)

#### 2.8.1 エンジン構成及び排気量

事項 2.7.1、2.7.1.1、2.7.2.2 参照

#### 2.8.2 最低車重

事項 2.7.2、2.7.2.1、2.7.2.2 参照

#### 2.8.4 キャブレションインストルメント

キャブレションインストルメント（フュエルインジェクションシステム等）は公認時のものが維持されなければならない。如何なる改造も認められない。  
事項 2.8.6.17 参照

#### 2.8.5 燃料

全てのチームは、FIM 耐久世界選手権/カップと契約した公式サプライヤーから提供される燃料を使用しなければならない。（ルマンを除く：関連する大会特別規則を参照すること）

#### 2.8.6 マシンの仕様

下記の事項に明記されたアイテム以外のすべてパーツおよびシステムは、公認マシン用にマニュファクチャラーが本来製作した状態に維持される。

##### 2.8.6.1 メインフレームボディーおよびリアサブフレーム

メインフレームは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持され、使用され、全ユニットは公認時と同等に製作されていなければならない。

ガゼット、またはチューブを削除することは認められず、その他認められる改造は以下に記すもののみとする。

認められた装備を取り付けるためのフレームへの穴あけ加工が認められる。

（例：フェアリングブラケット、ステアリングダンパーマウント、センサー）

公認車両のフレームには、製造会社の発行する車両の識別番号（VIN 番号）が表示されていなければならない。

フレームを部分的に保護するための複合素材製のプロテクティブカバーは認められ、確実に固定されなければならない。このカバーを取り付けるための穴あけは認められない。車検時には、これらカバーを取り外していなければならない。FIMWC テクニカルディレクターは、更なる検証のために、レース中の如何なる時にもカバーの取り外しを要求することが出来る。

FIM 認証ステッカーを（スムーズな表面に）貼付するために適切なスペースが確保されていないと認められない。

フレームボディーには、何も追加したり、削除することはできない。

エンジンマウントブラケット、あるいはプレートは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持される。

公認された車両のリアサブフレームは、変更、または改造することができるが、デザイン、目的及びアッセンブリーは公認された車両のパーツを維持していなければならない。素材タイプは認証を受けたものに維持されるかまたはより重量のあるものでなくてはならない。

シートパッド素材は改造及び/あるいは交換されても良い。

ストリームライニング/シートセクションの素材は変更されても良いが、公認時の形状/プロフィール（寸法）を維持していなければならない。

シートブラケットを追加することはできるが、取り除くことはできない。また、非弾性の突出しているブラケットは、構造またはアッセンブリーの安全に影響しない場合に取り外されても良い。

リアサブフレームのボルトオンアクセサリは取り外すことができる。

ペイントスキームに制限はないが、フレームボディー、またはサブフレームを研磨することは許可されない。

#### 2.8.6.2 フロントフォーク

フォーク、支柱、ステム、ホイールスピンドル、アッパー及びロワークラウン等は、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持されなければならない。

公認フォークのオリジナル内部パーツは改造、交換することができる。アフターマーケットのダンパーキットまたはバルブを取り付けることが出来る。

フロントフォークには、どのような質および量のオイルを使用してもよい。

操作中にサスペンション液の粘度を変更する電磁流体システムは認められない。

ダストシールはフォークが完全にオイルシールを施されている場合、改造、交換または取り外すことができる。

フォーククラウンに対するフロントフォークの高さと位置は自由とする。

アッパー及びロワーフォーククランプ（トリプルクランプ、フォークブリッジ）はマニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持される。

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することができる。

ステアリングダンパーは、ステアリングロックリミティングデバイスの役目を果たしてはならない。

公認時に装備されていない場合、フロントスタンドに小さなサポートを追加することは認められない。

### 2.8.6.3 スイングアーム

リアスイングアームのすべての部分は、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持される（リアフォークピボットボルト及びリアアクスルアジャスターを含む）。

スイングアームを保護するために複合素材製のプロテクティブカバーを取り付けることが認められる。このカバーを取り付けるための穴あけは認められない。車検時には、これらカバーを取り外していなければならない。FIMEWC テクニカルディレクターは、更なる検証のために、レース中の如何なる時にもカバーの取り外しを要求することができる。

ライダーの身体の一部がチェーンの下部とリアホイールスプロケットの間に挟まれる可能性を減少する方法でスイングアームに強固なチェーンガードが装着されなくてはならない。このロワーチェーンガード（a.k.ashark-fin）は、チェーンがリアスプロケットに噛合う部分を覆っていなければならない。チェーンガードは頑丈な素材のものとし折れ曲がるものであってはならない。（スチール、アルミニウム、複合材）

リアスイングアームピボットボルトは、マニファクチャラーが公認時に製作したオリジナルの物を維持していなければならない。

オリジナルのリアブレーキキャリパーを維持するためのアンカレッジシステムまたはポイントをリアスイングアームに追加することが認められる。

リアホイールスタンドブラケットを、溶接またはボルトによってリアスイングアームに追加することができる。

ブラケット（スチールまたはアルミニウムでスイングアームより後ろ又は下側に取り付ける）は、最大寸法（スイングアーム本体周囲から計測し、長さ×高さは120 mm×120 mmとし、この部分の最低厚はアルミニウムの場合は6 mmとし、スチールの場合は3 mmとする。ブラケットの先端は丸められなくてはならない。

固定のためのスクリューは凹んでいなくてはならない。

チェーンを維持するための小さなブラケットが認められ、確実に固定されなければならない。全ての端部は丸められていなければならない。最大寸法；長さ40 mm、スイングアーム本体上の高さ40 mm、幅/厚みアルミニウムの場合は6 mmとし、スチールの場合は3 mmとする。

#### 2.8.6.4 リアサスペンションユニット

リアサスペンションユニット（ショックアブソーバー）は改造又は変更が認められる。フレームとリアスイングアームのオリジナルのアタッチメントは公認時の状態でなければならない。

1 ユニット当たりの価格の上限は1800ユーロ（付加価値税含む）とする。

リアサスペンションユニットスプリングは変更することができる。

一般公道用として公認車両に装備されている場合で完全なスタンダード状態である場合を除き、電子制御式サスペンション等の如何なるアフターマーケットやプロトタイプも認められず、それらはスタンダードのままでなければならない。

（機械的、電子的部分は公認時のままとする）オリジナルの電子システムは、大会時に適切かつ安全に作動しなければならない。

リアサスペンションリンケージは、マニファクチャラーが公認車両用に製作した状態を維持していなければならない。

#### 2.8.6.5 ホイール

ホイールは、マニユファクチュラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持されていなければならない。

スピードメータードライブを取り外して、代わりにスペーサーを入れることができる。

オリジナルのデザインにリアホイール用のクッションドライブが含まれている場合、これは公認マシン用に本来製作された状態に維持される。

ホイールアクスル、およびフリのブレーキキャリパー用のマウンティングポイントを改造することは許可されない。インターナル及びエクスターナルスペーサーは改造することができる。

エクスターナルスペーサー及びホイールアクスルのナット（フロント及びリア）はオリジナルのものでなければならない。（改造は認められない。）

#### 2.8.6.6 ブレーキ

ブレーキディスクは、下記要件を満たすアフターマーケットディスクに変更する事が出来る。

交換するブレーキディスクは、鉄素材でなければならない。インターナルベンチレーテッドディスクは認められない。

ブレーキディスクの外周及び内径は、マニユファクチャーが公認マシン用に本来製作したものより大きなものであってはならない。

ブレーキディスクの厚みを増加する事が出来るが、ディスクは公認時のブレーキキャリパーに手を加えずに取り付けられることとする。

フロントブレーキディスクは、オリジナルのローターを使用してフローティングとすることができる。ローターの数は自由とする。

ブレーキディスクキャリアは交換する事が出来るが、オフセット及びホイールの取り付け位置は同一のものとする。

フロントブレーキマスターシリンダーは変更することができる。ユニット当たりの単価は 350 ユーロ（付加価値税込み）とする。

リアブレーキマスタシリンダーは公認車両の状態を維持していなければならない。フロント及びリアブレーキ液リザーバーは変更または位置を変更する事が出来る。

公認車両時に装備されているキャリパーのエアブリーダースクリューは変更することができる。

フロント及びリアブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）は、マニファクチャラーが公認車両用に製作した状態を維持していなければならない

フロントブレーキシステム冷却エアダクトが認められる。このダクト（1つ）は、フロントブレーキキャリパーとフロントブレーキキャリパーブラケットの間に装着することが出来る。フロントブレーキキャリパーへの改造は認められない。

エアダクトは、ディスクを冷却するためにフロントフォークの下に通すか直接ブレーキキャリパーボディーに固定しなければならない。側面から見た場合、フロントアクスルシャフトの中心から引かれた垂線を超えてはならない。正面から見た場合、エアダクトはフェアリング形状内に収まっていなければならない（エアロダイナミックウィングレグは除く）可能な限りフロントフォークレグ（フォークレグボトムの前部）の近くでなければならない。

安全上の理由からブレーキパッドに直接気流が当たることの無いよう強く推奨する。気流がブレーキパッドに向けられる場合、エアダクトの前面開口部をワイヤーメッシュ（金網）で保護しなければならない。

エアダクトは複合素材製でも良い。使用する前に完全なアッセンブリーFIMEWCテクニカルディレクターに提示し、確認されなければならない。

油圧（ハイドロリック）フルードへの交換熱を逃がすため、メタリックシム（スペーサー）をキャリパー、パッドとキャリパーの間にメトリックシムを追加するか、及び/あるいはキャリパーと同一マニファクチャラーによる（安全上かつ責任上の観点からチームはブレーキシステムマニファクチャラーの推薦事項/指示を準拠しなければならない）スチールピストンを更に耐熱性のある軽合金ピストン（スチール、イノックス、チタニウム等）に交換する事が認められる。

リアブレーキキャリパーブラケットは、スイングアームに取り付けることができるが、ブラケット（サポート）は、公認時にキャリパーが取り付けられている位置が維持されなければならない。リアキャリパーブラケットの改造は、スレッドをリアスイングアームのリアキャリパーブラケットの位置に追加（溶接、ドリルま

たはヘリコイルを使用) することが認められる。リアキャリパーブラケットを部分的に改造することが認められる。溶接、ドリルまたはヘリコイルにより、リアブレーキキャリパーブラケットの位置変更を行う場合、スイングアームを改造することが認められる。

オリジナルのチェーンアジャスター（丸形または角形）は、リアブレーキキャリパーを維持するために穴をあけることが認められる。

フロントとリアの油圧ブレーキラインは変更することができる。

ブレーキラインへの“クイック”（または“ドライブブレーキ”）・コネクターは許可される。

両方のフロントブレーキキャリパー用フロントブレーキラインの分岐点は、ロワーフォークブリッジ（下部三又）の上に設けられなくてはならない。ブレーキラインホースの取り付けは（バンジョウボルト含む）スチール製かチタニウム製とする。クイックカップリングはアルミニウムを維持することが出来る。

フロントとリアのブレーキパッドは変更することができる。ブレーキパッドロックピンは改造する事が出来る。

アンチロックブレーキシステム(ABS) は、公認車両に一般公道用として搭載されている場合、使用することができる。システムのタイプ（機械式又は電気式）及びABSポンプ/プレッシャーレギュレーターは公認時の車両に取り付けられているものでなければならない。ディスク、スピードセンサー（ローター）、ブレーキキャリパー、マスターシリンダー及びABSソフトウェアは改造、交換が認められる。ブレーキディスクには鉄製のもののみ認められる。

アンチロックブレーキシステム（ABS）機能を停止し、ABS ポンプ/プレッシャーレギュレーターを取り外すことが出来る。

#### 2.8.6.7 タイヤ                    事項 2.3.6 参照

#### 2.8.6.8 ハンドルバーとハンドコントロール

ライダーの手が通常的位置にある時に届く場所に、赤いエンジンストップスイッチを1つのみハンドルバーの左右どちらかに取り付けることが出来る。スロットルに近いことが推奨される。

スロットルコントロールは手で握られていない場合、自動的に戻るものでなければならない。

ハンドルバー、ハンドコントロール、およびケーブル類は、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（事項 2.3.4 を照）。全てのハンドコントロール、エレクトリックスタータースイッチボタン及びエンジンストップスイッチボタン（両スイッチ共に直接的な人間の動作によってコントロールされるものでなければならない）は、ハンドルバー上に直に取り付けられていなければならない。安全上の理由から、エンジンを始動させるスイッチはハンドルバーのどちらかにプッシュボタンが一つ設定されていなければならない。その他回路やクラッチレバーを引くことでエンジンを始動させることは禁止される。その他スイッチ類は変更することが出来る。

クラッチ及びブレーキレバーはアフターマーケット製のものに交換することが出来る。（事項 2.3.4）

全ての車両には、他の車両との接触等の場合にハンドルバーブレーキレバーが作動しないように頑丈なブレーキレバーガードが装備されている事が義務とされる。このガードの柔軟変位度は最大 10 mm を超えてはならない。（アルミニウムまたはスチール製が推奨される）

#### 2.8.6.9 フットレスト/フットコントロール

フットレスト/フットコントロールは位置を変更することができるが、ブラケットはオリジナルのマウンティングポイントでフレームに設けられなくてはならない。2つのオリジナルの固定ポイント（フットレスト、フットコントロール及びシフトシャフトの固定ポイント）は維持されなくてはならない。フットコントロールリンケージは改造する事が認められる。オリジナルの取り付け位置は維持されなければならない。

フットレストはリジッドマウントされる、あるいはノーマルポジションに戻すデバイスを持つフォールディングタイプ（折り畳み式）とする。

フットレストの先端は、半径が最低 8 mm の固体球形になっているものとする（図 A と C を参照）。

折り畳み式ではないフットレストには、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エンド（プラグ）が固定されるものとする（最低半径 8 mm）。プラグの表面はフットレストを可能な限り覆うデザインでなければならない。FIMERC テクニカルディレクター/車検長は、安全上の理由から本規則を満足しないプラグを拒否することができる。

#### 2.8.6.10 燃料タンク

燃料タンクは、マニファクチャラーが公認車両を生産したオリジナルのものでなければならない。燃料タンクの最大容量は、16.0 リットルとする。

全ての燃料タンクは、難燃素材（オープンセルメッシュ：Explosafe, ExproStop 等）で埋められていなければならない。最大容量を達成する為のポリウムボールを使用することが認められる。チームが使用するポリウムボールの最低直径は 50 mm 以上でなければならない

プラクティスで使用するものは同じサイズ（最大容量：16.0ℓ）でなければならない。

フュエルキャップは、偶発的に開かないようにスクリュタイプに変更することが認められる。フュエルキャップが絞められた時に漏れ防止でなければならない。

転倒時の為にスチール製の保護タンクカバーが露出しているスチール製タンク部分に装着されていなければならない。このカバーは FIM EWC テクニカルディレクターに提示され、認証を受けなければならない。

燃料タンクは前部と後部がクラッシュブーフ（抗圧力）アッセンブリーシステムにより、確実にフレームに固定されなければならない。（最低 5 mm 以上のボルト最低 3 本を使用する）ストリームライニングへの如何なる部分への取り付けやバヨネットタイプ（差し込み式のもの）の使用は認められない。FIM EWC テクニカルディレクター、車検長は、燃料タンクの取り付け方法が不適格と判断した場合、その使用を拒否することができる。

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タンクブリーザーパイプのある燃料タンクは、容量 250cc で最大 350 cc のキャッチタンクに放出するノンリターンバルブが装備されなくてはならない。

#### 2.8.6.11 フェアリング/ボディーワーク

- a) フェアリングとボディーワークは、オリジナルパーツの正確なコスメティックデュプリケート（外観的複製）と置換することができるが、マニファクチャラーが公認マシン用に本来製作した外観に維持される。材質は変更することができる。カーボンファイバー、またはカーボンコンポジット材質の使用は許可されない。ケブラーまたはカーボンへの特定の強化は穴の周囲等、負荷のかかるエリアに認められる。

- b) 全般的なサイズと寸法は、オリジナルパーツと同じとする。
- c) ウィンドスクリーンはアフターマーケットのものと交換することが認められる。FIMWC テクニカルディレクターが通常と異なる場合やサイズが異なると判断した場合、その使用の可否に関する彼の裁定が最終のものとされる。
- d) ストリームライニングを装備していないモーターサイクルには、いかなる形状のストリームライニングも装着することができないが、(g) に明記されたローフェアリングデバイスは例外とする。このデバイスは、ホイールアクスルからホイールアクスルまで水平に引かれたラインより上に超えてはならない。
- e) オリジナルのコンビネーションインストルメント/フェアリングブラケットは交換することができるがチタニウム及びカーボン（または類似複合素材）は禁止される。他のすべてのフェアリングブラケットは変更、または交換することができる。
- f) フェアリングとエアボックス間を通るオリジナルのエアダクトは、改造またはオリジナルパーツを正確に複製したレプリカに交換することが認められる。パーツ自体が別の機能（ダッシュマウンティングなど）を持つ場合、空流通路は認証された内部形状を保持していなければならない。素材は変更することが認められる。パーティクルグリルまたはワイヤーメッシュ等、エアダクト開口部に取り付けられているオリジナルのものは取り外すことができる。

フロント/リアのホイールスタンドの固定ポイントは、フレーム、エンジンブロック、またはリアフォーク（スイングアーム）に固定されなくてはならない。これの支持部がフェアリングから突出してはならない。この部分を受け入れるためにフェアリングを改造することのみが許可される。この装置とフェアリングの間の最大クリアランスは 5mm とする。

- g) ローフェアリングは、エンジン破損時に、エンジンに使用されている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）を維持できなければならない。フェアリング開口部の下端は、フェアリングの底より最低 50mm 上に設けられなくてはならない。

ボディーワーク側面のオリジナルの冷却用オープニングはスポンサーロゴやレタリング貼り付けのため部分的に塞ぐことが認められる。この改造は、ワイヤーメッシュまたは穿孔プレート（材質は自由とするが、全ての開口部の

孔の中心、円の中心は同間隔でなければならない) 製が認められる。孔または点線状の孔の下位行面積は 60%未満でなければならない。

ローフェアリングセクションは常に漏れ防止が施されていないなければならない。(25 mmの孔は今後義務とされない)。ローフェアリングの後部は、液体が漏れた場合に備えそれを維持するために、最低 2 つのブラケット (または 2 か所の固定ポイント) でエンジンまたはフレームに取り付けられなければならない。

- h) フロントフェンダーは、オリジナルパーツのコスメティックデュプリケート (複製したもの) に交換する事が出来る。

取り付け位置を含むすべての寸法はオリジナルと完全に同じものでなければならない。ただし、部品構造の最低限の剛性 (およびその完全性) が確保され、空気圧による変形/曲げの影響 (例: フロントフェンダーの下面がフロントタイヤと接触する) に耐えられることが条件に材質は自由とする。論争が生じた場合、FIM EWC テクニカルディレクターの決定が最終のものとされる。“デューズ”・ファスナー、クリップ、ジップタイラップ、クランプ等による柔軟なマウントは許可されない。

- i) スイングアームに固定されたリアフェンダーは、改造、交換または削除することが出来るが、オリジナルの形状は維持されなければならない。

- j) リアエキゾーストパイプセクション、ランニングアップ、ライダーのフットレスト内側には追加の耐熱版の取り付けが認められる。この耐熱版は整流効果を得るものであってはならない。このパーツの関する決定は FIMEWC テクニカルディレクターに委ねられる。

- k) オンボード TV モジュール (カメラ、アンテナ及び器材) は、特筆されていない限り、フェアリングボディーワーク規則、規定及び寸法規制は適用されない。

#### 2.8.6.12 シート

シート、シートベース及び関連するボディーワークは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作したものと同様の外観を持つパーツと交換することができる。フロント、リア、およびプロフィールからの外観は、公認時の形状に合致しなくてはならない。

シート周辺のリアボディーワーク上部は、ソロシートに改造することができる。

シート/リアカウルの交換部品は、ナンバーを明確に表示できるものとする。

公認時のシートロックシステム（プレート、ピン、ラバーパッド等）は、取り外すことができる。

#### 2.8.6.13 ワイヤハーネス及びタコメーター（rpm ゲージ）

オリジナルのワイヤールームは改造又は交換、位置変更することが認められる。

オリジナルのタコメーターが使用されていなければならない。

イグニッションキー/ロックは位置変更をすることができる。

#### 2.8.6.14 バッテリー

バッテリーを変更する事が認められる。変更する場合、通常の容量(C/1)は、公認時のものと同等以上でなければならない。

安全上の理由から、バッテリーにどのような技術が持ちられていようとも、監視の無い場合や夜間の充電は認められない。（ピットボックスまたはチームトラック）充電エリアは最大限の安全を確保し、可能な限り燃料缶から遠ざけられていなければならない。

リチウムポリマーバッテリー（LIPO）の使用が厳禁とされる。

参加者は、どのような物であれ、一次電源、バックアップ電源、LIPO バッテリーに関連する過熱、膨張及び爆発を含む危険回避のため安全上 LIPO バッテリーの使用が規制される。

#### 2.8.6.15 ラヂエター、クーリングシステムおよびオイルクーラー

オイルまたは水のラヂエター前部には保護メッシュの追加が認められる。

エンジンから、またエンジンへのラヂエターチューブ/ホースは、変更することができる。オリジナルの熱交換（オイル/水）はおオイルクーラーまたは冷却回路とは別のチューブに変更する事が出来る。オーバーフロータンクは交換する事が出来るが、確実に取り付けられなければならない。

ラヂエターファン及びワイヤリングは取り外しても良い。サーマルスイッチ、水温センサー及びサーモスタットは、冷却システム内部から取り外すことができる。

ラヂエターキャップは自由とする。

#### 2.8.6.16 エアボックス

エアボックスは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持されるが、エアボックスドレーンは密封されなくてはならない。

エアフィルターエレメントは、改造又は交換することができる。

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装着される。オイルブリーザーラインは、エアボックスに連結し、排出するものとする。

エアボックスに熱対策部品を追加することが出来る。

#### 2.8.6.17 フュエルインジェクションシステム

フュエルインジェクションシステムとは、スロットロポディー、フュエルインジェクター、可変長インテークトラクト、燃料ポンプ及び燃料プレッシャーレギュレーターをいう。

オリジナルのフュエルインジェクションシステムは如何なる改造もされずに使用されなければならない。

フュエルインジェクターは、通常装備されているものとし、オリジナル仕様及び製造されたものから変更されてはならない。

ベルマウス、インテークトラックデバイス（ヴェロシティースタック、エアファンネル）は、取り付け位置を含めた改造または交換が認められる。

スロットルバルブ（バタフライバルブ）は、交換または改造は認められない。

可変長インテークトラクトデバイスは、公認時に装備されていない場合、追加する事が認められない。もし、ある場合、公認時のシステムと同じかつ使用方法でなければならない。可変長インテークトラクトデバイス装置に関連する全てのパーツは公認時のものでなければならない。

空気及び空気と燃料の混合気はスロットルポディーを介して燃焼室に送り込まれることとする。

ライドバイワイヤとして知られている、電子制御式スロットルバルブは、公認車両に同様の装備がされている場合に限り使用が認められる。ソフトウェアは改造する事が認められるが、オリジナルの製造会社が作成した安全装置及び手順は維持されなければならない。

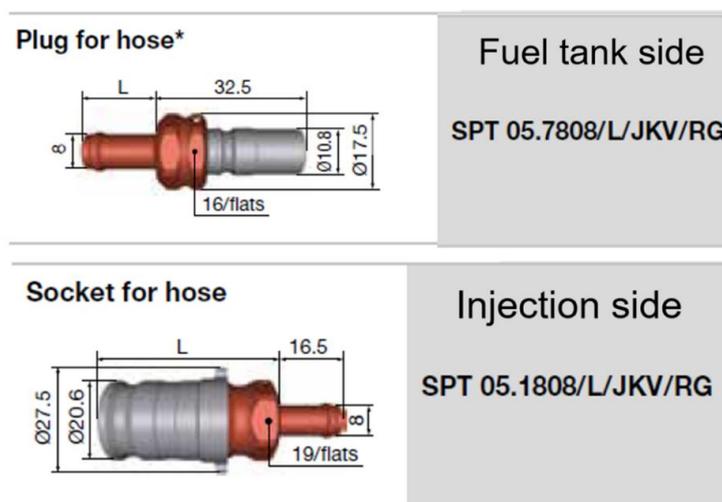
### 2.8.6.18 燃料供給

フュエルポンプ及びプレッシャーレギュレーターは改造する事は認められない。

オリジナルの燃料バルブ（ペットコック）は、公認車両に装備されているものから変更、交換または取り外すことができる。

燃料タンクからインジェクター（燃料ホース、デリバリーパイプアセンブリ、ジョイント、クランプ、燃料キャニスター）への燃料ラインは、燃料容量を変更しない範囲で交換することができる。

燃料タンクからインジェクション装置に繋がる燃料ラインは転倒等による損傷から守られる位置になければならない。



FIM EWC パーツ リスト - 製品版（または最新版）は、FIM 公式 Web サイト [www.fim-moto.com/documents](http://www.fim-moto.com/documents) からダウンロードできます。

全てのチームは、最新のパーツリストに記載されているものと同じ仕様を使用しなければならない。

タンクの両サイド間のクロスオーバーラインは認められる。最大内径は 10mm とする。

燃料ベントラインは交換できる。 燃料フィルターを追加することができる。

#### 2.8.6.19 シリンダーヘッド

改造は認められない。

シリンダーヘッドに材質を追加する、または削除することはできない。

シリンダーヘッドガスケットは交換することができる。

バルブ、バルブシート、ガイド、スプリング、タペット、オイルシール、シム、コッターバルブ、スプリングベースおよびバルブリテーナーは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持されなければならない。サービスマニュアルに明記されているマニュファクチャラーの指定する通常のメンテナンスのみ認められる。

バルブスプリングシムは許可されない。

#### 2.8.6.20 カムシャフト

改造は認められない。

カムシャフトは公認時の状態を維持していなければならない。(キットカムシャフトは認められない。バルブリフト、カムローブリフト及びロープの輪郭は公認時のままとする)

車検において、ディレクトカムドライブシステムの場合は、カムローブリフトを計測する。ノンディレクトカムドライブシステム(ロッカーアーム等)の場合、バルブリフトを計測する。

カムシャフトのタイミング(角度)は改造することができる。

#### 2.8.6.21 カムプロケットまたはギア

改造は認められない。

#### 2.8.6.22 シリンダー

改造は許可されない。

#### 2.8.6.23 ピストン

改造は許可されない。(研磨及び軽量化を含む)

#### 2.8.6.24 ピストンリング

改造は許可されない。

#### 2.8.6.25 ピストンピン及びクリップ

改造は許可されない。

#### 2.8.6.26 コネクティングロッド

改造は許可されない（研磨及び軽量化を含む）。

#### 2.8.6.27 クランクシャフト

改造は許可されない（研磨と軽量化を含む）。

#### 2.8.6.28 クランクケースと他のすべてのエンジンケース（すなわちイグニッションケース、クラッチケース等）

クランクケースは公認時のままとする。クランクケースへの改造は許可されない（ペイント、研磨、および軽量化を含む）。

オイルサンプ（溜め）は変更または交換することが認められない。

クランクケース内を真空状態にするためにポンプを取り付けることは認められない。公認車両時に取り付けられている場合は、バキュームポンプを使用する事が認められる。

転倒により地面と接触する恐れのあるオイルを含む全ての側面カバーは、アルミニウム合金、ステンレススチール、スチール棟の金属製の 2 次カバーにより保護されていなければならない。

アルミニウムまたはスチール製のプレートまたはクラッシュバーもまた認められる。この全ての 2 次カバー類は、急激な衝撃、摩擦、転倒のダメージに耐えうるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない。

FIM公認保護カバーで競技に適格とされたものは、その材質に関わらず使用が認められる。

これらカバーは、確実かつ頑強に取り付けることとし、クランクケースに固定されているオリジナルのカバーまたはエンジンカバーにスクリュー/ボルト（最低 3 か所）留めされる。

FIMEWC テクニカルディレクターは、有効でない事が実証された如何なるカバーの使用も拒否する権限を有する。

#### 2.8.6.29 トランスミッション/ギヤボックス

如何なる改造も認められない。

公認時の一般公道用車両に搭載されていない場合、ギアを選択に動力源（油圧や電気など）を使用することはできない。

人力及びいわゆる「クイックシフター」システムは対象外とする。公認時の車両に装備されていない場合、クイックシフターの追加が認められる。クイックシフターシステム全体の安全かつ正確な作動を確実にすることはチームマネージャーの責任とする。

その他ギヤボックスまたはセレクター機構への改造は認められない。

カウンターシャフトスプロケット、リアホイールスプロケット、チェーンピッチとチェーンサイズは変更することができる。

ドライブスプロケットカバーは改造または取り外されても良い。クランクケースプロテクションがこのエリア（チェーンからの損傷を受けるエリア）に追加することが出来る。

チェーンガード（スイングアームに搭載された）は交換または取り外すことが出来る。

#### 2.8.6.30 クラッチ

改造は許可されない。

クラッチスプリング及びディスク（数はオリジナルのままとする）のみ変更することが認められる。

クラッチスプリング変更することが出来る。

#### 2.8.6.31 オイルポンプ及びオイルライン

ポンプへの如何なる改造も認められない。

オイルラインは改造又は変更が認められる。ポジティブプレッシャーを含むオイルラインは、変更された場合には、鋳造またはネジ式コネクター等のメタル強化構造でなければならない。

#### 2.8.6.32 エレクトロニックコントロールシステム

エレクトロニックコントロールシステム（ECU 及びダッシュボードを含む）は、公認車両に装備されているスタンダードシステムでなければならない。

ECU のファームウェアとソフトウェアは変更することが出来る。エンジンマッピング管理（空燃比と点火時期の調整など）のみの外部モジュールが許可される。オリジナルの配線ハーネスは改造することが出来る。

エレクトロニックシステム全体の安全かつ正しい動作を確保するのは、チームマネージャーの責任とする。

ECU は、ECU の製造時にメーカーが発行したシリアル番号で明確に識別されていなければならない。ECU は、公認時の位置に保持されなければならない。チームが使用する ECU シリアル番号は、FIM によって公認され、メーカーによって宣言されたオートバイのモデルと年式に準拠していなければならない。

FIM EWC テクニカル ディレクター（または彼が任命した人物）は、常に、制御目的で ECU にアクセスして接続できなければならない。

スパーク プラグは交換できる。

#### 2.8.6.33 ジェネレーター、アルタネータ、エレクトリックスターター 改造は許可されない。

エレクトリックスターターは、大会期間中、正常に作動し、エンジンを始動するものとする。

#### 2.8.6.34 エキゾーストシステム

エキゾーストシステムは、レース用に改造することが出来る。カタリティックコンバーターは取り外されなければならない。O<sup>2</sup> 及び同等のセンサーは取り外すことが認められる。

エキゾーストサイレンサーの最後端の数は、公認時の数を維持しなければならない。サイレンサー排出口は、公認時と同じ側になければならない。サイレンサーの位置（上側か下側）は自由とする。サイレンサーの端部はリヤタイヤの後端垂線を越してはならない。サイレンサーエンドキャップは複合素材製の物も認められる。

安全上の理由から、エキゾーストパイプ出口の先端は、鋭利なエッジを避けるべく丸められていなければならない。(直径最低1mm) また、サイレンサーエンドキャップの5mm以内になければならない。

サイレンサーエキゾーストマウント/サポートフランジは、複合素材製であっても良い、またアッセンブリーは、スクリュー及びボルトで確実に固定されなければならない。クイックジップタイは認められない。

ライダーフットエリアまたはフェアリングを熱から守るためのものを除いて、エキゾーストシステムのラッピングは許可されない。

音量コントロール(事項2.14)に関して、オリジナルのRPMチャンネルへの如何なる改造も認められない。ダッシュボードに表示されるRPM情報並びにチームから提示される情報は本来のエンジン回転数でなければならない。更に、自製のdbキラー(オリジナルのパーツまたはサイレンサー/エキゾーストラインのアクセサリーとして入手できないもの)は、厳禁される。このような搾取的システムには厳罰が与えられる。

#### 2.8.6.35 ライト

ヘッドライトは黄色光を発光するものでなければならない。(事項2.3.11電装類(ライト)及び自発光式ナンバーを参照)

#### 2.8.6.36 ファスナー

スタンダードのファスナーは、どのような材質製、またはデザインのファスナーと交換してもよいが、チタニウムファスナーを使用することはできない。代替ファスナーの強度とデザインは、それが交換するスタンダードファスナーと同等、またはそれ以上なくてはならない。

ファスナーには、セーフティーワイヤー用にドリルで孔を開けることができるが、重量軽減を意図した改造は許可されない。

フェアリング/ボディーワークのファスナーは、クイックディスコネクトタイプ(簡単に着脱できるもの)と交換することができる。

アルミニウム製ファスナーは、設定構造以外のところのみ使用できる。

2.8.7 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、または置換することができる

- 特別なワンウェイバルブがグランクケースのオイルフィルター開口部(いかなるオイル漏れをも防ぐため)に取り付けられても良い。

- マシンのインストルメントパネルには、レッドライトが装備されることが薦められる。このライトは、オイルプレッシャーが下がったときに点滅するものとする。
- いかなるタイプの潤滑油、ブレーキ液及びサスペンション液も使用することもできる。
- いかなるタイプのスパークプラグ。
- いかなるインナーチューブ（装着されている場合）、またはインフレーション・バルブも使用してもよい。
- ガasket、ガasket素材（シリンダーベースガasketを除く）
- ホイールバランスウエイトは取り外し、交換、または追加することができる。
- インストルメント、インストルメントブラケット及び関連ケーブル
- ペイントされた外部の表面フィニッシュとデカール
- ヘッドランプ及びリアランプ（一部夜間が含まれるレースに限る）
- オリジナルの部品以外（フェアリング、エキゾースト等）とフレーム（またはエンジン）に連結するためのブラケットの材質は、チタニウムまたは強化繊維素材であってはならない。
- エンジン、フレーム、チェーン、フットレスト等の保護カバー（事項 2.6.6.30 及び 2.7.6.28 参照）は、公認車両モデルに取り付けられているオリジナルのパーツを変更しない場合、強化繊維素材等その他素材で製造されてもよい。

#### 2.8.8 下記のアイテムは取り外すことができる

- エアボックス及びエンジン内部及び周辺の排気ガスコントロール装置（公害対策部品）（O<sup>2</sup>センサー、エアインジェクションデバイス）
- エアインジェクションコントロールシステム（バルブ、ソレノイド、チューブ）は取り外す事が認められる。シリンダーヘッドカバーに連結するチューブは取りつける事が認められる。
- スピードメーター
- チェーンガード
- リアサブフレームのボルトオンアクセサリー

#### 2.8.9 下記のアイテムは取り外されなければならない

- ターンシグナルインジケータ（フェアリングと一体式でない場合）。開口部は適切な素材のものでカバーされなければならない。
- バックミラー
- ホーン
- ライセンスプレートブラケット
- ツールボックス
- ヘルメットフック及び荷物用フック

- パッセンジャー用フットレスト
- パッセンジャーグラブレール
- セーフティーバー、センター及びサイドスタンドは取り外されなければならない。(固定ブラケットは維持される)

#### 2.8.10 下記のアイテムは変更されなくてはならない

- モーターサイクルには、作動中のエンジンを停止することのできるイグニッションキルスイッチ、またはボタン（赤）がハンドルバーのいずれかの側に装備されていなくてはならない（ハンドグリップを握った状態で手が届く位置に）。
- スロットルコントロールは、手で触れていないときに自動的に閉じるものとする。
- すべてのドレンプラグはワイヤーロックされなければならない。オイルキャビティに入る及び/または加圧ラインの 外部オイルフィルターのネジとボルトオイルキャビティに入る及び/または加圧オイルライン部の接続を固定する（例、クランクケース、ホース、オイルラジエーター等）には安全にワイヤーロックを行わなければならない。
- 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設けられるものとする。オイルブリーザーラインはエアボックスに連結され、これに排出するものとする。
- 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、これは現存する排出口から排出されなければならない。オリジナルのクローズドシステムが維持され、外気への直接排気は許可されない。
- 如何なる追加のおオイルクーラーモリアマッドガードの上または上方に装備してはならない。

#### 2.8.11 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電気式装備を追加することができる（すなわち、データ収集器、センサー、コンピューター、記録装置等）。

オンボードカメラは要請があった場合及びチームがFIM及びプロモーターより許可を得た場合に限り使用する事が出来る。ライダーのヘルメットによるカメラの使用及び取り付けは禁止される。

テレメトリー（車両へのまたは車両からのリモートシグナル）は認められない。選手権機器として必須の場合を除く。

双方向コミュニケーションの使用は、大会特別規則に明記されているか、FIMEWC テクニカルディレクターの承認の基、レースディレクションによる要望がある場合を除き、認められない。

トランスポンダーやプロモーターのオンボード TV システム等、選手権全戦に亘る契約装置の追加が認められる。プロモーターは、FIMEWC テクニカルディレクターに対して、システムが装備される車両のリストをレース前に伝達することを求められる。

ピットストップ時に、1名の追加メカニック（5人目プロモーターから特別なチャズブル（祭服）等）によって識別される）が、プロモーターの指示によるこのTVシステムの管理のために認められる。

## 2.9 エクスペリメンタル技術仕様

エクスペリメンタルモーターサイクルは、公道走行用モデルをベースとし、有効なFIM公認を得たもの、または単体とする。

チームが車両を提示する際、当該チームは、その車両がFIM公認車両に対してエクスペリメンタルとして行われた主だった改造部分を見せなければならない。またそのようなプロジェクトは大会にエントリーする前にFIMサーキットレース委員会（CCR）及び技術委員会（CTI）により承認されなければならない。

エクスペリメンタルクラスに参加するためには、次の部品のうちのどれか、エンジン（新たなエンジン排気量を含む）、メインフレームまたはサスペンションのどれかがオリジナルモデルからデザイン及び外観が変更されていないなければならない。

また、異なる燃料または推進力（例：電動、水素等）であっても、後輪が駆動する場合、上記承認に値する。

すべてのモーターサイクルは、すべての要素においてサーキットレースの技術規則（事項 2.3）に必要とされる全条件に適合していなくてはならない。

タイヤ規制は適用されない。

### 2.9.1 排気量

#### 1 自然吸気（燃料）内部燃焼エンジン

##### a) 公認スーパーストックエンジン

スーパーストック公認エンジンとし、改造範囲はスーパーストック規則に準ずる（エンジンコンポーネント、エアボックス及びフュエルインジェクションシステム等詳細は事項 2.7 及び 2.8 参照）

750 ccを超え 12001000 ccまで	4ストローク	4気筒
750 ccを超え 12001000 ccまで	4ストローク	3気筒

##### b) プロトタイプエンジン

600 ccを超え 750 ccまで	4ストローク	4気筒まで
750 ccを超え 1200 ccまで	4ストローク	3気筒まで

#### 2 ハイブリッドシステム

代替燃料を源とし、内部及び自然吸気の混合内燃エンジン：最大 400 cc

### 3 その他：電動または新たな推進力等

2.9.2 トランスミッション/ギヤボックス  
ギヤ段数に制限はない。

#### 2.9.3 最低/最高重量

- 電動車両の最大重量は 250Kg
- 内燃式エンジン（IEC）を持つ全ての車両：全てのレースにおいて 170Kg とする。

これは絶対最低重量（燃料タンク及びその内容物を除く）とする。

（内容物とは、車体内の燃料、全ての内部パーツ、燃料バルブシステム（ある場合は保護カバー）、燃料ポンプ、接着されたプロテクティブカバー/ライダー用アンチスリップシステムを含む）

大会期間中、タンクとその内容物を含む車両総重量は、最低車両重量以下であってはならない。

車両の最低重量に関する許容誤差値は設定されない。

バラストの使用は、最低重量を満たすため並びにハンディキャップシステムのために認められる。バラストの使用及び重量ハンディキャップは、FIMEWC テクニカルディレクター/車検長によって事前車両検査及び/あるいはレース前に宣言される。

プラクティス及びクオリファイセッション中、ライダーはピットレーンでの重量検査のため車両を提示するよう要請される場合がある。クオリファイプラクティス中の最低重量は 177Kg を維持していなければならない。（燃料タンク及びその内容物を含む）

全てのクラスのライダー（及びチーム）は、コントロールに従わなければならない。重量コントロールポイントで高圧的な態度がある場合、即座に適切な対応を行う FIMEWC スチュワードパネルに報告される。（スポーツ規則参照）

各レース終了後の最終車検において、選択された車両の重量が計測され、重量は、レース終了後のマシンの状態のまま（燃料タンク及びその内容物を除く）で満たされていなければならない。車両へのいかなる追加も認められない。これは全ての液体も含むこととする。如何なる例外的な状況も、例外発生時に適切な判断を下す FIMEWC スチュワードによる調査の対象となる。

最低重量には、取り付けられるか否かに関わらず、トランスポンダーやオンボードカメラを含む選手権の契約装置が含まれる。

#### 2.9.4 安全及び製作・骨格基準

常に、安全が最優先とされる。いかなるモーターサイクルも安全基準を固守しなければならない。

参加者に正確な情報を伝えるため、エントラントは完全に説明書、図面、モーターサイクルの写真、使用される発電装置の記載されたエクスペリメンタルモーターサイクルファイルを提出しなければならない。

このファイルは FIM 技術委員会及び専門家により精査される。必要に応じて推奨事項をセレクション委員会メンバーに提出する。

#### 2.9.5 燃料

すべてのチームは、以下の FIM 燃料仕様のいずれか（オクタン価 102 または 98：チームの選択にゆだねられる）に準拠した FIM 世界耐久選手権契約パートナーの供給会社による燃料を使用しなければならない（関連する大会特別規則を常に参照しなければならない）。

代替エネルギー（持続可能および再生可能なエネルギー/燃料を含む）を使用するプロジェクトの場合で、在庫、梱包、取り扱いに関するすべての安全対策が常に講じられ、保証されていることを条件に CCR/CTI によって例外が認められる場合がある。このような実験プロジェクトと例外は、CCR/CTI によって事前に承認されなければならない。

#### 2.9.6 フュエルシステム

許可される燃圧は、50 l/h の還流現象比は 10Bar とする。

更なる燃圧の減少及びコントロールのために、レギュレーターに追加のレギュレーターを連結することも出来るが、システム内のインジェクターが 10Bar を超えてしまうような燃圧の上昇の可能性のあるデバイス又は手段を用いてはならない。

チームは、FIMEWC テクニカルディレクターが要請した場合、フュエルプレッシャーレギュレーターの位置を含むフュエルシステムの配線略図を提出しなければならない。

### 2.9.7 一般要件

一般要件（事項 2.3 一般的アイテム参照）を参照しなければならない。

事項 2.3.15（給油）要件も参照しなければならない。

バッテリー：

安全上の理由から、バッテリーにどのような技術が持ちられていようとも、監視の無い場合や夜間の充電は認められない。（ピットボックスまたはチームトラック）充電エリアは最大限の安全を確保し、可能な限り燃料缶から遠ざけられていなければならない。

リチウムポリマーバッテリー（LIPO）の使用が厳禁とされる。

参加者は、どのような物であれ、一次電源、バックアップ電源、LIPO バッテリーに関連する過熱、膨張及び爆発を含む危険回避のため安全上 LIPO バッテリーの使用が規制される。

鉛蓄電池、吸収ガラスマツト（AGM）、ニッケル水素電池（NiMH）、リン酸リチウム（LFP）、リン酸鉄リチウム電池（Li-Fe）、リチウムイオン（Li-Ion）バッテリー等の使用を推奨する。リチウムイオンバッテリーは、バッテリーマネージメントシステム（BMS）によって制御されていなければならない。

### 2.9.8 ライト

ヘッドライトは黄色光を発光するものでなければならない。（事項 2.3.11 電装類（ライト）及び自発光式ナンバーを参照）

### 2.9.9 ブレーキの材質

カーボン混合またはセラミックブレーキは認められない。鉄製のみ認められる。

各 부품のメインボディーに使用が認められている材質は：

キャリパー、マスターシリンダー、ディスクマウントハブ

Al2024, Al7075, Al6082, Al2618, Al6061（特に Al-Li 素材は禁止）

ブレーキラインホースの取り付けは（バンジョウボルト含む）スチール製かチタニウム製とする。クイックカップリングはアルミニウムを維持することが出来る。

### 2.9.10 燃料タンク

フォーミュラ EWC クラス事項 2.6.6.10 に準拠しなければならない。

### 2.9.11 フェアリング/ボディーワーク

ローフェアリングは、エンジン破損時に、エンジンに使用されている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）を維持できなければならない。フェアリング開口部の下端は、フェアリングの底より最低 50mm 上に設けられなくてはならない。

ローフェアリングセクションは常に漏れ防止が施されていなければならない。（25 mmの孔は今後義務とされない）。ローフェアリングの後部は、液体が漏れた場合に備えそれを維持するために、最低 2 つのブラケット（または 2 か所の固定ポイント）でエンジンまたはフレームに取り付けられなければならない。

オイルクーラーへの追加の器量を確保するために、フェアリングまたはボディーワークにドリルで穴をあけるか切削することが出来る。10 mm以上の穴の場合、メタルガーゼまたはファインメッシュでカバーされていなければならない。メッシュは、周囲の色と同期するようペイントが施されていなければならない。

ボディーワーク側面のオリジナルの冷却用オープニングはスポンサーロゴやレタリング貼り付けのため部分的に塞ぐことが認められる。この改造は、ワイヤーメッシュまたは穿孔プレート（材質は自由とするが、全ての開口部の孔の中心、円の中心は同間隔でなければならない）製が認められる。孔または点線状の孔の下位行面積は 60%未満でなければならない。

フロントフェンダーが装備されていなければならない、材質、形状、取り付け方法及び位置は自由とする。

追加の冷却を得るためのフロントフェンダーへの穴あけが認められる。10 mmを超える穴の場合、メタルガーゼ又はファインメッシュでカバーされていなければならない。メッシュは、周囲の色と同期するようペイントが施されていなければならない。

フェアリング、フロント及びリアフェンダーの材質は自由とする。リアエキゾーストパイプセクション、ランニングアップ、ライダーのフットレスト内側には追加の耐熱版の取り付けが認められる。

オンボードモジュール（カメラ、アンテナ及び器材）は、特筆されていない限りフェアリングボディーワーク規則、規定及び寸法規制は適用されない。

### 2.9.12 エキゾーストシステム

エキゾーストシステムは、レース用に改造することが出来る。エキゾーストパイプ、キャタリティックコンバーター及びサイレンサーは、一般公道用車両に装備されているものから変更、交換することができる。キャタリティックコンバーターは取り外されても良い。

O<sup>2</sup>及び同等のセンサーは取り外すことが認められる。

エキゾーストサイレンサーの数は自由とする。サイレンサーの位置（右側か左側、上側か下側）は自由とする。サイレンサーの端部はリヤタイヤの後端垂線を越してはならない。サイレンサーエンドキャップは複合素材製の物も認められる。

安全上の理由から、エキゾーストパイプ出口の先端は、鋭利なエッジを避けるべく丸められていなければならない。（直径最低 1 mm）また、サイレンサーエンドキャップの 5 mm以内になければならない。

サイレンサーエキゾーストマウント/サポートフランジは、複合素材製であっても良い。アッセンブリーは、スクリュー及びボルトで確実に固定されなければならない。クイックジップタイは認められない。

ライダーフットエリアまたはフェアリングを熱から守るためのものを除いて、エキゾーストシステムのラッピングは許可されない。

音量コントロール（事項 2.14）に関して、オリジナルの RPM チャンネルへの如何なる改造も認められない。ダッシュボードに表示される RPM 情報並びにチームから提示される情報は本来のエンジン回転数でなければならない。更に、自製の db キラー（オリジナルのパーツまたはサイレンサー/エキゾーストラインのアクセサリとして入手できないもの）は、厳禁される。このような搾取的システムには厳罰が与えられる。

### 2.9.13 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、または置換できる

- 特別なワンウェイバルブがグランクケースのオイルフィルター開口部（いかなるオイル漏れをも防ぐため）に取り付けられても良い。スタンダードまたはその他バルブも確実にしなければならない。
- マシンのインストルメントパネルには、レッドライトが装備されることが推奨される。このライトは、オイルプレッシャーが下がったときに点滅するものとする。
- タコメーター

- いかなるタイプの潤滑油、ブレーキ液、またはサスペンション液も使用しても良い。
- いかなるタイプのチューブ（例：エア、燃料、オイル、または水）も使用する事が認められる。
- いかなるインナーチューブ（装着される場合）、またはインフレーションバルブを使用しても良い。
- ガasket及びガスケット素材
- ホイールバランスウエイトは、取り外しても良いし、変更、または追加しても良い。
- いかなるタイプまたはブランドのベアリング（ボール、ローラー、テーパー、プレーンなど）も使用することが認められる。
- ファスナー（ナット、ボルト、スクリューなど）
- 外部の表面加工、およびフェアリング及びボディーワークのデカール

#### 2.9.14 下記のアイテムは取り外すことができる

- エアインジェクションコントロールシステム（バルブ、ソレノイド、チューブ）は取り外す事が認められる。シリンダーヘッドカバーに連結するチューブは取りつける事が認められる。
- 未使用部分のワイヤーハーネス
- インストルメント、インストルメントブラケット、および関連ケーブル
- タコメーター
- スピードメーター、およびホイールスパーサー
- チェーンガード
- リアサブフレーム（シート）のボルトオンアクセサリ

#### 2.9.15 下記のアイテムは取り外されなければならない

- ターンシグナルインジケータ（フェアリングと一体式でない場合）。開口部は適切な素材のものでカバーされなければならない。
- バックミラー
- ホーン
- ライセンスプレートブラケット
- ツールボックス
- ヘルメットフック及び荷物用フック
- パッセンジャー用フットレスト
- パッセンジャー用グラブレール
- セーフティーバー、センタースタンド、サイドスタンド及び固定ブラケットは取り外されなければならない。

#### 2.9.16 下記のアイテムは変更されなくてはならない

- モーターサイクルには、ハンドルバーのいずれかの側にライダーがハンドグリップを握った状態で手が届くところに、作動しているエンジンを停止することのできる正常に作動するイグニッションキルスイッチ（赤）、又はボタンが装備されなくてはならない。
- スロットルコントロールは、手で握っていない時に自動的に閉じるタイプとする。
- ロワーフェアリングセクションは常に漏れ防止が施されていなければならない。（25 mmの孔は今後義務とされない）。ロワーフェアリングの後部は、液体が漏れた場合に備えそれを維持するために、最低 2 つのブラケットでエンジンまたはフレームに取り付けられなければならない。
- 全ての車両には、他の車両との接触等の場合にハンドルバーブレーキレバーが作動しないように頑丈なブレーキレバーガードが装備されている事が義務とされる。このガードの柔軟変位度は最大 10 mmを超えてはならない。
- 全てのドレー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およびボルトでオイルキャビティ及び/あるいは加圧オイルラインの接続を調整する（クランクケース、ホース、オイルラジエーター等）ものにはワイヤーロックされなければならない。
- 全てのモーターサイクルには、クローズドサーキットブリーザーシステムが装備される。オイルブリーザーラインはエアボックスに接続され、これに放出する。
- 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、これはすでに存在する排出口からエアボックスに放出する。オリジナルのクローズドシステムが維持され、外気への直接排気は禁止される。
- オイルクーラーは、リアホイールより上に設置されてはならない。

#### 2.9.17 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電子装備を追加することができる（この認可はすなわち、データ収集器及びセンサー、コンピューター、記録装置など）。

オンボードカメラは要請があった場合及びチームがFIM及びプロモーターより許可を得た場合に限り使用する事が出来る。ライダーのヘルメットによるカメラの使用及び取り付けは禁止される。

ラップタイム計測のための、レース中のライダーとチーム間のインフラレッド（IR）信号装置デバイスの追加は認められる。

位置確認、ラップタイミング及び/またはラップスコアを目的とした、またオンボードスクリーンでメッセージを読み取れるGPSの追加が認められる。

テレメトリー（車両へのまたは車両からのリモートシグナル）は認められない。

エンジン作動状態または動いている車両へのリモートまたはワイヤレス接続によるデータ交換やセッティングは認められない。

双方向コミュニケーションの使用は、大会特別規則に明記されている場合または、FIMERC テクニカルディレクターの承認の基、レースディレクションによる要望がある場合を除き、認められない。

トランスポンダーやプロモーターのオンボード TV システム等、選手権全戦に亘る契約装置の追加が認められる。プロモーターは、FIMERC テクニカルディレクターに対して、システムが装備される車両のリストをレース前に伝達することを求められる。

ピットストップ時に、1名の追加メカニック（5人目プロモーターから特別なチャズブル（祭服」等）によって識別される）が、プロモーターの指示によるこのTVシステムの管理のために認められる。

## 2.10 燃料（ガソリン）及び潤滑油

2.10.1 全てのチームは、次に記す FIM 燃料仕様のどれか一つに合致していなければならない（大会特別規則を常に参照する事）

- ・ レギュラー燃料
- ・ レース燃料—カテゴリー 1
- ・ レース燃料—カテゴリー 2

参考および完全な情報に関して、以下の参考文書を参照して下さい。：

- ・ FIM 燃料規制:

[https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=fuels+regulations](https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=fuels+regulations)

- ・ FIM 公認燃料リスト:

[https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=certified+fuels](https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=certified+fuels)

各チームは、車検前に公式イベント全体で使用する燃料仕様を宣言しなければならない。(FIM テクニカル コントロール用紙を使用して)。チームがレース燃料を使用する場合、チームは FIM 指定のテストラボからの燃料証明書を FIMEWC テクニカル ディレクター提出しなければならない。

## 2.10.2 大気

酸化剤として燃料に混合できるのは大気のみである。

## 2.10.3 燃料保管

使用される燃料がオーガナイザーによって供給される場合、FIM 選手権およびプライズイベントに関しては、公式に指定され、管理される燃料保管エリアが設けられなくてはならない。このエリアの外では、燃料は金属製容器に入れて保管することができる。

競技参加者のピットでは、最大60リットルの燃料を、密封できる缶に入れてピットボックスに保管することができる。

FIM 耐久の全クラスにおいて、補給に使用される燃料は、通常外気温より低い温度であってはならない。

FIM テクニカルディレクターは疑わしい場合に確認する。

簡易式取り外し可能なタンクカバー以外、外気温より燃料温度を人為的に下げる装置の使用は認められない。

公式指定燃料保管場所、および供給エリアは、建物の基準に合致していなくてはならない。消火設備、保護デバイス、およびスタッフは、地元当局の科す条件、および細則に適合しなくてはならない。

オーガナイザーは、地元当局の細則に定められたサイズとタイプの消火器を、各競技参加者のピットエリアに用意しなくてはならない。

#### 2.10.4 クーラント

潤滑油以外にリキッドエンジンクーラントとして認められるのは、水のみとする。

**BACK PROTECTOR: must comply with EN1621-2, CB ("central back") or FB ("full back") Level 1 or 2.**

Newer Labels (1621-2:2014)		
Full Back Level 1 or 2		
Older Labels (1621-2:2003)		
Full Back Level 1 or 2		

**CHEST PROTECTOR: must comply with EN1621-3.**

EN 1621-3 Level 1 or 2		
---------------------------	--	--

2025 年は、機能的なエアバッグシステムの使用を強く推奨する。

## 2.11 保護用ウェアとヘルメット

ライダーは、常に自身の保護用ウェアとヘルメットが FIM 技術規則に合致していることの責任を有する。

### 2.11.1 ライダーは、主なコンタクトポイント、すなわち膝、肘、肩、ヒップなどに追加のレザーパッドや他のプロテクションを持ち EN1621-2:2012 に合致する完全なレザーーツを着用しなくてはならない。

スライダー（恒久的または取り外し可能で、トラック路面と直接接触する場合にライダーを補助するライダー保護装具の特定部分）は、膝、肘またはその他レーススーツの必要とされる部分に認められ、コース路面と接触した時に他のライダーの視界を妨げる原因とならないことを条件とする。

これらは、膝、肘またはレーススーツのその他部分で必要に応じて取り付けられるものとし、その素材はトラック表面に接触した時に他のライダーの視界を妨げる原因となってはならない。

### 2.11.2 溶けてライダーの肌に影響を及ぼすような化学合成繊維素材の裏地や下着類を着用してはならない。

### 2.11.3 ライダーはレザーのグローブとブーツを着用し、レザーーツと併用して首から足まで完全に被わなくてはならない。

### 2.11.4 レザーの代替素材を使用することもできるが、この場合、これらはチーフテクニカルスチュワードによってチェックされなければならない。

### 2.11.5 チェスト及びバックプロテクターの使用は義務とされる（エアバッグプロテクションの有無に関係なく）また以下の基準満足していることが明確に示されていないなければならない。

a) バックプロテクターは EN-1621-2、CB（センターバック）または FB（フルバック）はレベル1または2とする。

~~b) チェストプロテクターは、EN-1621-3 レベル1または2とする。~~

契約ライダーは、各レースイベントに少なくとも 1 セットの損傷のない安全装備を携えて参加すること義務とする。安全装備の完全なセットには、以下が含まれる。

- ・ ヘルメット
- ・ レザーーツ、ワンピース
- ・ グローブ
- ・ ブーツ
- ・ バックプロテクター

- ・ チェストプロテクター

トラック上での活動中は常に、装備を着用し、正しく固定する必要があります。ライダーの装備に関する決定は、テクニカルディレクターの決定が最終決定となります。

2026 年以降、すべてのクラス（フォーミュラ EWC、スーパーストック、プロダクション、エクスペリメンタル）でエアバッグの使用が義務付けられます（カテゴリ 1 または 2）。

対象となるエアバッグは以下のリンクで参照。

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_)

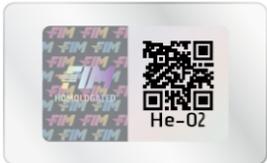
2.11.6 ライダーは優れた装着感と正常に固定できる、良い状態のヘルメットを着用しなければならない。

#### 2.11.7 ヘルメット規格

FIM 公認ヘルメットのみ認められる。（以下の有効な FIM 公認ラベルが施されているもの）

- 2025 年 12 月 31 日まで：FRHPhe-01 及び FRHPhe-02
- 2026 年 1 月 1 日以降： FRHPhe-02 のみ

FIM 公認ヘルメットは [www.frhp.org](http://www.frhp.org) で確認することができる。

<p><b>FRHPhe-01 (FIM)</b></p>	
<p><b>FRHPhe-02 (FIM)</b></p>	

- 2.11.8 バイザーは、非破壊性材質製でなければならない。
- 2.11.9 使い捨てタイプの“ティアオフ”の使用が許可される。
- 2.11.10 ライダーのウェア及び/あるいはヘルメットの適正、および状況に関する問題は、FIM 耐久テクニカルディレクター/車検長によって判断される。テクニカルインスペクターは、希望する場合には最終決定を出す前に、当該製品のマニュファクチャラーに相談することができる。
- 2.12 **テクニカルコントロール（車検）の手順**  
チームは常時自分のマシンに関して責任を持つ。
- 2.12.1 チーフテクニカルスチュワードは、車検が開始する最低1時間前までにイベント会場に到着してはならない。チーフテクニカルスチュワードは、競技監督、審査委員長、および FIM EWC テクニカルディレクターに自分が到着した事を報告する。
- 2.12.2 チーフテクニカルスチュワードは、イベントに任命されたすべてのテクニカルスチュワードが正しい方法で任務を遂行できるように責任を持つ。
- 2.12.3 チーフテクニカルスチュワードは、レース、プラクティス、および最終コントロールに関して、各テクニカルスチュワードを個々のポストに割り当てる。
- 2.12.4 車検は、オーガナイザーによってモーターサイクルの技術仕様書が提出された時点（車検前及び事前検査中）で行われる。
- 2.12.5 チームマネージャーが代表としてチームとそのチームの最大2名までのメカニック、大会特別規則に明記されたタイムリミットまでにマシンを車検に提出してはならない。さらに、各ライダーは、自分の装具（ヘルメット、レーシングスーツ、ブーツ、グローブ、チェスト及びバックプロテクター）を提示しなければならない。
- 2.12.6 F I MEWC テクニカルディレクター/車検長は、国際審査団に車検の結果を報告する。その後、エンデュランステクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードは、車検に合格したマシンのリストを作成し、このリストを競技監督に提出する。
- 2.12.7 F I MEWC テクニカルディレクター/車検長は、イベントのいかなるときにおいても、モーターサイクルのどの部分を観察する/検査する権限を有する。

2.12.8 下記を行わなかったチーム/ライダーは、当該大会から失格となる。国際審査委員会は、規則に従わない者、または他の競技参加者あるいは観客に危険をおよぼす可能性のあるライダーがプラクティス、または競技に参加するのを禁止することができる。

2.12.9 車検は、当該イベントの特別規則に明記された手順と時間に従って実施される。

2.12.10 FIM EWC テクニカルディレクター/車検長は、正しい位置に取り付けられた有効なトランスポンダー取り付け部のない車両を拒否することができる。トランスポンダーはシーズン前及び各グランプリ時に各チームに配布されるタイムキーピング・インフォメーションに記載されているとおりの位置及び方向で車両に取り付けられていなければならない。確実に取り付けるためのトランスポンダーブラケットは、最低タイラップ止めであるが、スクリューまたはリベット止めが望ましい。マジックテープや粘着テープはみ止られない。トランスポンダーリタイミングクリップも確実にタイラップで止めなければならない。

2.12.11 チームは、FIM規則に適合した小奇麗なモーターサイクルを提出しなくてはならない。また、彼は、完全に記入され、確認されたテクニカルカードも提出する。

2.12.12 FIM規則との適合性を調べるためにモーターサイクルの全体的な検査が実施される。車検に合格したモーターサイクルには、ペイントでマークがつけられる、またはステッカーが貼られる。

FIM EWC テクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードは、パーツの適合性とそれの承認に関して議論が生じた場合に、最終的な権限を有する。

2.12.13 ライダーは、車検に合格したモーターサイクルの中からどのモーターサイクルを選んでもよい。

2.12.14 各プラクティスの前に、テクニカルスチュワードは、モーターサイクルがコースに出る前にテクニカルコントロールステッカーのチェックをすることによってそのモーターサイクルが車検に合格していることを確認しなくてはならない。

2.12.15 承認されたモーターサイクルのみがレースとプラクティスで使用できる。モーターサイクルの交換は、当該スポーツ付則の条項に基づいて許可される。

2.12.16 特別な状況下において、ガレージボックスを割り当てられたチームは、その場所をテクニカルスチュワードの監視下で車両検査に使用される場合がある。

2.12.17 車検終了後、約30分を経た時点で、FIMEWEC テクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードは国際審査委員会に、個々のクラスごとに承認されたモーターサイクルとライダーのリストを提出する。

2.12.18 モーターサイクルが事故に巻き込まれた場合、FIMEWEC テクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードは、当該ライダーのヘルメット及びウェアとともに当該マシンをチェックし、深刻な欠陥が生じていないことを確認する。

マシンが、ブラックフラッグ及びオレンジディスクにより停止された場合、FIMEWEC テクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードはマシンをチェックしなければならない。

双方のケースの場合、出場を継続したい場合、再検査にマシン（転倒したライダーのヘルメット及びウェアとともに）を提出することはチームの義務である。

ヘルメットの損傷が明白である場合、チーフテクニカルスチュワードはこのヘルメットを保管する。オーガナイザーはこのヘルメットと事故報告書、および医療報告書（写真、および入手可能な場合にはビデオも）を当該ライダーの所属する協会へ送る。医療報告書に頭部の負傷が明記されている場合、ヘルメットは中立な研究所に検査のため提出されなくてはならない。

2.12.19 ライダーは自らの装備を提出しなくてはならない。ヘルメットにはマークがつけられる。年間契約チームは、自らのピットボックスで自らの装備を検査のために提出することができる。

2.12.20 チームは車検に最大2台のモーターサイクルを提出することができる。  
特例的な状況のために（例：修理できる以上に激しい損傷の場合）、第3ローリングシャーシ（ホイール、サスペンションコンポーネント及び電子装備を組み込んだもの）を車検のためにFIMEWEC テクニカルディレクターに提示することが出来る。

2.12.21 プラクティス中、およびレース終了後に、無作為に選ばれたマシンのエキゾースト/サイレンサーシステム音量がチェックされなければならない。イベントのいかなるときにおいても、ライダー、チーム、またはメカニックが要請し、彼らのマシンのサイレンサー音量をチェックしてもらうことができる。

2.12.22 プラクティス中、およびレース終了後に、FIM 耐久テクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードの指示により車重がチェックされなければならない。

プラクティス中の無作為車重チェックは、ライダーにできるだけ邪魔にならないように行われる。重量計がピットレーンに設置される。実際に設置される場所は、FIM 耐久テクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードによって決定される。

イベントのいかなるときにおいても、ライダー、チーム、またはメカニックが要請し、彼らのマシンの車重または音量をチェックしてもらうことができる。

## 2.13 テクニカルスチュワード用立証（車検）のガイドライン

### 2.13.1 立証

- テクニカルコントロールが開始する最低1時間前までに、すべての必要な設備、および管理用備品（別紙リストを参照）が用意されているようにする。
- 誰が何をするかを決定し、その決定を伝える。“効率”に主眼を置く。常に明るく振舞い、テクニカルコントロールを行う理由：すなわち安全性と公平を意識する。
- 常に情報を得られるようにする。技術規則書発行後に導入された技術面に関する最新情報、中でも特にスポーツ・プロダクション・モーターサイクルに関する最新情報を自分の所属するFMNから入手できるようにしておく。すべての認証書類を手元に用意する。
- 車検は、十分広いスペース（最低面積 150 m<sup>2</sup>）のある覆いのある場所またはチームのピットボックス前（新手順）で実施できるようにする。
- レースディレクションがウェット宣言を発令する可能性のある場合、覆われたパルクフェルメ（最低面積 150 m<sup>2</sup>）がレース中常に準備されていなければならない。
- 重量計は正確で実用的なものとする。2年以内の日付のある証明書が準備されていなければならない。承認されたマスターウエイトセットとその証明書を立証のために用意する。
- ノイズレベルと測定に関する規則が保守されるようにする。

レース前の車検時に、すべてのマシンは車重、および/あるいはノイズチェックを要請される。

テクニカルコントロールエリアには、レース前にチーム、またはライダーが使用できるように車重測定器、およびノイズメーターが用意される。

音量テストは、テクニカルコントロールエリアに隣接し、音を反響してしまう妨害物が、最低5メートルにわたって存在しない覆いのないエリアで実施される。

ライダー及びチームは、車重と音量チェックが、プラクティス中にピットレーンで無作為選出のもとに行われること、レース後にも実施されることを認識してなくてはならない。

レース前に音量と車重が正式にチェックされなかったという主張は、抗議の理由とはならない。規則に合致させることは、ライダー、およびチーム（または競技参加者）の責任である。

FIMEWC テクニカルディレクター/車検長は、フリープラクティス及び公式プラクティス中のピットにおける重量及び音量のスポット検査を行う権利を有する。この検査はフリープラクティスまたは公式（計時）プラクティス開始後 40 分以内に行うことが出来る。これは、ライダー及びチームへの負担が最小限とするように行われる。

第1回フリープラクティス以降に到着した車両については、車検場にて行われる。

車検終了に際して、車両に車検合格を示す小さなステッカーまたはペイントがフレームに貼付される。

FIMEWC テクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードは、事故に関わった車両全てを再検査しなければならない。

テクニカルスチュワードは、FIM 耐久テクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードの要請に基づき、大会期間中の再検査のために待機していなければならない。

### 2.13.2 準備及び手順

各サーキットには、車検用エリアが指定される。このエリアには、FIMEWC テクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードの管理のもとで、正当な検査を実施するために適切な設備が用意される。

車検は、大会特別規則に明記されたスケジュールに基づいて実施される。

テクニカルスチュワードは、FIMEWC テクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードの要請に応じてモーターサイクル、および装備をチェックするため、大会期間中、待機していなければならない。

マシンを車検に提出することは、当該マシンが技術規則に適合していることの証明だとみなされる。

テクニカルスチュワードは、明白な安全上の欠落に関してモーターサイクルを検査しなければならない。

テクニカルスチュワードは、モーターサイクルがすべての技術規則に合致しているかどうか検査する。

クローズドパークでの車検中、メカニックが検査を補佐しなくてはならない。1名のライダーにつき最大4名のチーム・メンバーが、レース後の車検に立ち会うため、クローズドパークに入ることができる。クローズドパークでは、データのダウンロードが許可される。

タイヤマニュファクチャラーの代表者もクローズドパークへの立ち入りを許可される。

### プラクティス

- ・ **ドライプラクティス**  
フリープラクティス、または公式プラクティスで使用されたすべてのマシンをチェックすることができる。

最低限のチェックは車重とノイズとする。FIMEWC テクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードは他のチェックを要請することができる。

- ・ **ウエットプラクティス**  
ウエットプラクティスの最中または後に、FIMEWC テクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードは特定のチェックを実施することができる。

### レース終了後の最終車検

マシンは下記の要点に関してチェックが実施される：

- **車重：** マシンはレースを終えた状態で車重がチェックされる。（燃料タンク及びその内容物は外される）燃料、オイル、水またはタイヤを含んで、何も追加することはできない。
- **音量：** 最大音量規制値の適合性

- キャブレター／スロットルボディー＋インジェクター  
インレット及びアウトレットトラクトの測定、および認証ポイントの検査
  
- エンジン：無作為に選ばれた1基から最大3基までのエンジンに関して、排気量と事項 2.6（フォーミュラ EWC）、事項 2.7（スーパーストック）との適合性検査のために内部がチェックされる。

FIMEWC テクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードは、規則との適合性を確認するうえで必要だと判断したパーツ、またはサンプルの提供をチームに要請することができる。

#### 任命と出席

事前車検及びブラックティス及びレース中並びに終了後のテクニカルチェックでは、異なる役務があるため、テクニカルスチュワードは、設定された車検時間の全てに待機していなければならない。

必要とする最低人数：

- FIM シニアテクニカルスチュワードライセンスを所持する 1 名のチーフテクニカルスチュワード（車検長）及び適切な FIM テクニカルスチュワードライセンスを所持する 1 名の車検員
- FIM または開催国のテクニカルスチュワードライセンスを所持する 17 名の車検員（これは最低人数であり、実査にはもっと必要）
- 事務作業を行うスタッフ 1 名

FIMEWC テクニカルディレクターは、車検人数、必要器材及び大会の円滑な運営に必要な設備に関するガイドラインを送る。

FIMEWC テクニカルディレクター／車検長は、テクニカルスチュワードに、モーターサイクルが技術規則、および安全規則に適合していることを実証するよう指示を出す。

最終的な立証（車検）ポイントは競技監督、FIMEWC テクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードが協議して決定する。レース後のチェックは細心の注意を要するものなので、確実な運営体制を用意することが重要である。

## 2.14 音量コントロール

現行の音量リミット

音量は下記のリミットにコントロールされる：

平均ピストンスピード 11m/秒で測定して最大 105dB/A。

事項 2.14.6 に明記されている固定RPMを使用することができる。

オリジナルのRPMチャンネルへの如何なる改造も認められない。ダッシュボードに表示されるRPM情報並びにチームから提示される情報は本来のエンジン回転数でなければならない。更に、自製のdbキラー（オリジナルのパーツまたはサイレンサー/エキゾーストラインのアクセサリとして入手できないもの）は、厳禁される。このような搾取的システムには厳罰が与えられる。

- 2.14.1 エキゾーストパイプから50cm離れたところ、エキゾーストエンドの中心線とエキゾーストパイプの高さから測定して45°、かつ地面から最低20cmにマイクロフォンを設置する。これが不可能な場合、測定は45°上方で行われる。
- 2.14.2 音量テスト中、ギャボックスにニュートラルのないマシンは、スタンドの上に設置される。
- 2.14.3 チェックを受けたサイレンサーにはマークがつけられる。立証後にサイレンサーを交換することは禁止されるが、スペアサイレンサーもチェックを受けてマークがつけられている場合は例外とする。
- 2.14.4 ライダー/メカニックまたはFIM/FMNテクニカルスチュワード（適切なFIM車検ライセンス所持者）はニュートラルの状態でエンジンを回し続け、規定の回転数（RPM）に到達するまでエンジン回転を上げていく。規定のRPMに達した時点で、測定が実施される。
- 2.14.5 RPMは、エンジンストロークに関連する平均スピードによって異なるものとする。RPMは下記の方程式によって求められる：

$$N = \frac{30000 \times \text{cm}}{l}$$

N = エンジンの規定RPM

cm = 固定平均ピストンスピード m/秒で

l = ストローク、mmで

#### 2.14.6 音量コントロール

ひとつの排気量クラス内で、異なる形態のエンジンに関してピストンストロークが類似していることから、ノイズテストは固定RPMで実施される。参考までに、音量テストが実施される平均ピストンスピードは 11m/秒で測定されている。

	2気筒	3気筒	4気筒
750 ccまで	5,500rpm	6,000rpm	7,000rpm
750 cc以上	6000rpm	6000rpm	6000rpm

2.14.7 単気筒以上のエンジンの場合、音量レベルはエキゾーストエンドごとに測定される。

2.14.8 音量リミットに適合しないマシンは、レース前に何度も検査を受けることができる。

2.14.9 音量テスト中、パワー源から半径5メートル以内で、周囲の音量は 90dB/A を超えてはならない。

2.14.10 音量コントロール用の機器は、国際規格 IEC 651 または 125 から 8000 ヘルツ時に 94,104,114dB/A で $\pm 2$ dB/A 内となる IEC61672 セクション 11 に則ったものとする。

優先：タイプ1 タイプ2は代案として認められる。

サウンドレベルメーターは、使用中、コントロールと調整が行えるようにキャリブレーションを備えたものとする。これら機材は、大会開催日前 1 年以内に公式テスト機関での測定試験を受けたものでなければならない。

#### 2.14.11 競技終了後の音量コントロール

結果が発表される前にマシンの最終検査が必要とされる競技において、この検査には、最低でも最終結果で上位3位に入ったマシンに対する音量コントロール測定が含まれていなくてはならない。この最終テストでは、4dB/A の許容誤差が認められる。

#### 2.14.12 競技会中の音量コントロール

イベントの最中に音量コントロールテストを必要とする競技の場合、マシンは事項 2.14 に明記された許容誤差なしで音量リミットに合格しなくてはならない。

## 2.15 サウンドレベルメーター使用のガイドライン

2.15.1 ノイズコントロールオフィサー（NCO）は、テクニカルディレクター及び他のテクニカルスチュワードと共に話し合い、適切なテスト場所、およびテスト方針について合意するために十分な時間を取れるように到着する。

2.15.2 サウンドレベル測定機器には、それにふさわしいキャリブレーターが含まれ、これはテスト開始直前、および規律的罰則が科される可能性のある際の再テストの前に使用されなくてはならない。

タコメーター、サウンドレベルメーター、またはキャリブレーターがテクニカルコントロール中に正常に作動しなくなった場合に備え、2セットの機器が用意される。

2.15.3 テスト前に、NCOは、キャリブレーターを含む音量テスト機器の精度について調整する。

2.15.4 テストは雨天、または湿度が非常に高い場合には実施してはならない。過剰にノイズが大きいと判断されたマシンは、状況が許せば別個にテストされる。

2.15.5 微風が吹いている場合を除いて、マシンは風が吹いてくる方向に向かって設置される（メカニカルノイズは、マイクロフォンから離れるように前方に流れる）

2.15.6 “スロー”メーターレスポンスを用いる。

2.15.7 サウンドレベルメーターは“A”ウエイトセッティングとする。

2.15.8 測定された数値の切り捨ては行わない。すなわち： $107.9\text{dB}/\text{A}=107.9\text{dB}/\text{A}$

2.15.9 補正

タイプ1メーターの補正： 1dB/A を差し引く

タイプ2メーターの補正： 2dB/A を差し引く

タイプ1メーターの使用が推奨される。すべての許容誤差は累積的なものである。取られるべき措置は、F I MEWC テクニカルディレクターと行う事前の話し合いの際に出された決定に基づくものとする。

## 2025 年車検（テクニカルインスペクション）のガイドライン

事前車検及びブラックティス及びレース中並びに終了後のテクニカルチェックでは、異なる役務があるため、テクニカルスチュワードは、設定された車検時間の全てに待機していなければならない。

必要とする最低人数：

- ・ FIM シニアテクニカルスチュワードライセンスを所持する 1 名のチーフテクニカルスチュワード（車検長）
- ・ FIM または開催国のテクニカルスチュワードライセンスを所持する 14 名の車検員（これは最低人数であり、実査にはもっと必要）
- ・ 事務作業を行うスタッフ 1 名

水曜日の車検開始 1 時間 30 分前にミーティング及びブリーフィングを開催

水曜日に必要な人員

- ・ 2 名 チーム BSCH（ピットボックス） 車両検査
- ・ 2 名 チーム MSU（ピットボックス） 車両検査
- ・ 1 名 チーム BSCH（ピットボックス） 給油装備の確認
- ・ 1 名 チーム MSU（ピットボックス） 給油装備の確認
- ・ 2 名 チーム BSCH（ピットボックス） ライダー装備の確認とヘルメットスキャン
- ・ 2 名 チーム MSU（ピットボックス） ライダー装備の確認とヘルメットスキャン
- ・ 2 名 車検場 車両音量検査/スペアサイレンサー
- ・ 2 名 車検場（第 2 チーム） 車両音量検査/スペアサイレンサー
- ・ 2 名 車検場 重量確認、FIM ステッカー貼付
- ・ 1 名 車検場 事務作業

特記事項：第 2 チームは、作業時間の短縮になるが、義務ではない。

最終的な立証（車検）ポイントは競技監督、FIMEWC テクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードが協議して決定する。レース後のチェックは細心の注意を要するものなので、確実な運営体制を用意することが重要である。

装備リスト

- ・ サウンドメーターおよびキャリブレーター
- ・ 計測器材
- ・ コーン 30 個（赤/白または同等のもの）
- ・ 3 本のイエローフラッグ（最低）

以下は FIM が持参

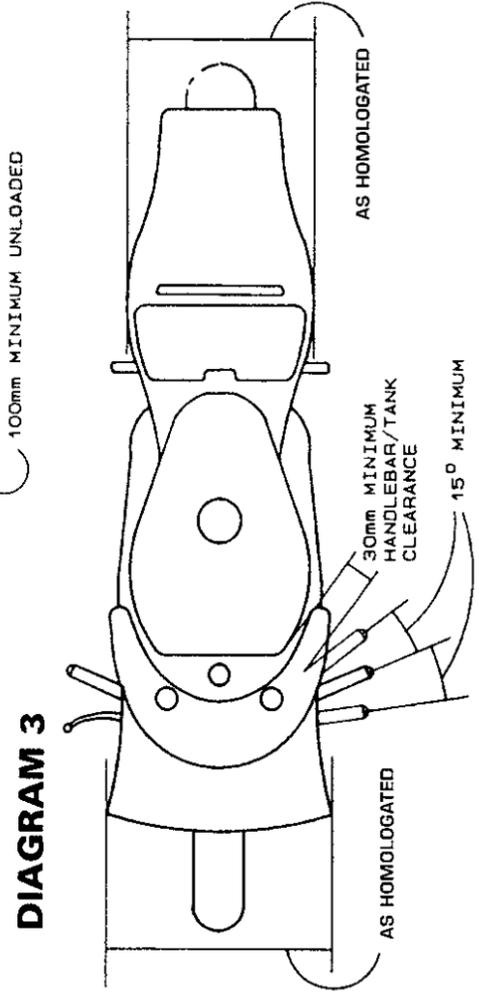
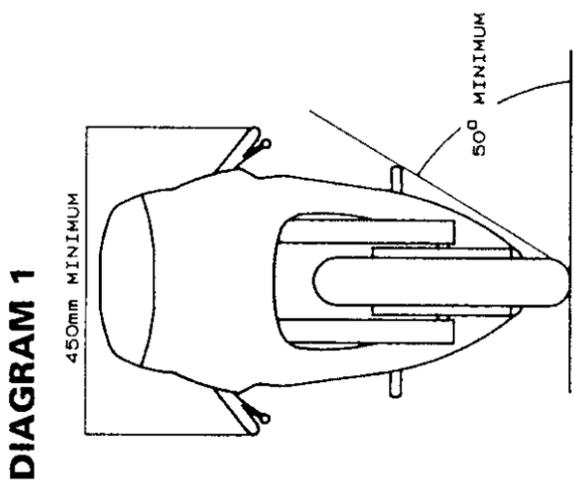
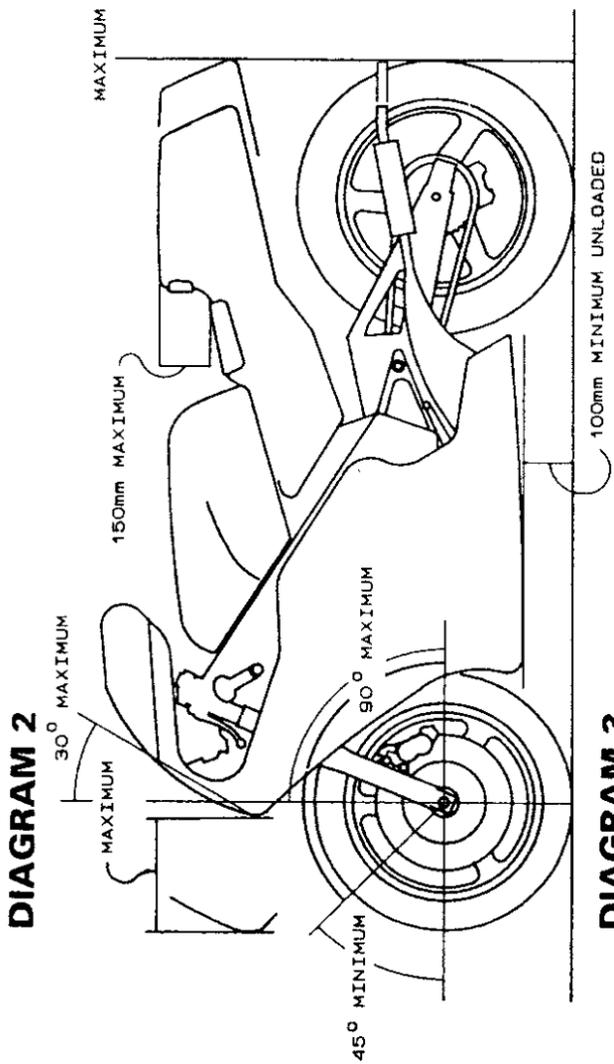
重量計、ヘルメットスキャン用スキャナー、FIM ヘルメットステッカー、フレームステッカー及びタイヤステッカー

設備

- 車検用の部屋（事項 2.13.1 参照）
- レースディレクションによるレース中断宣言の場合の覆われたパルクフェルメ（最低面積 150 m<sup>2</sup>）場所。
- インターネットアクセス

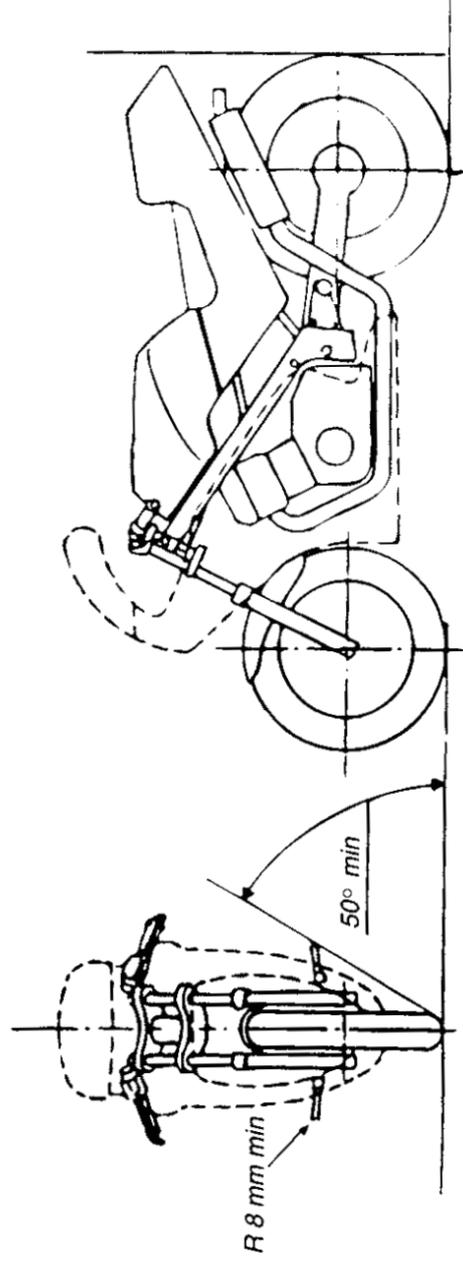
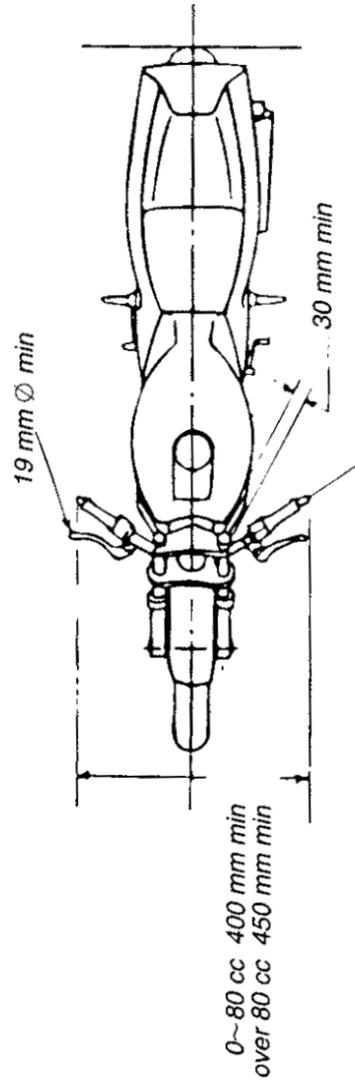
# ROAD/ROUTE

A



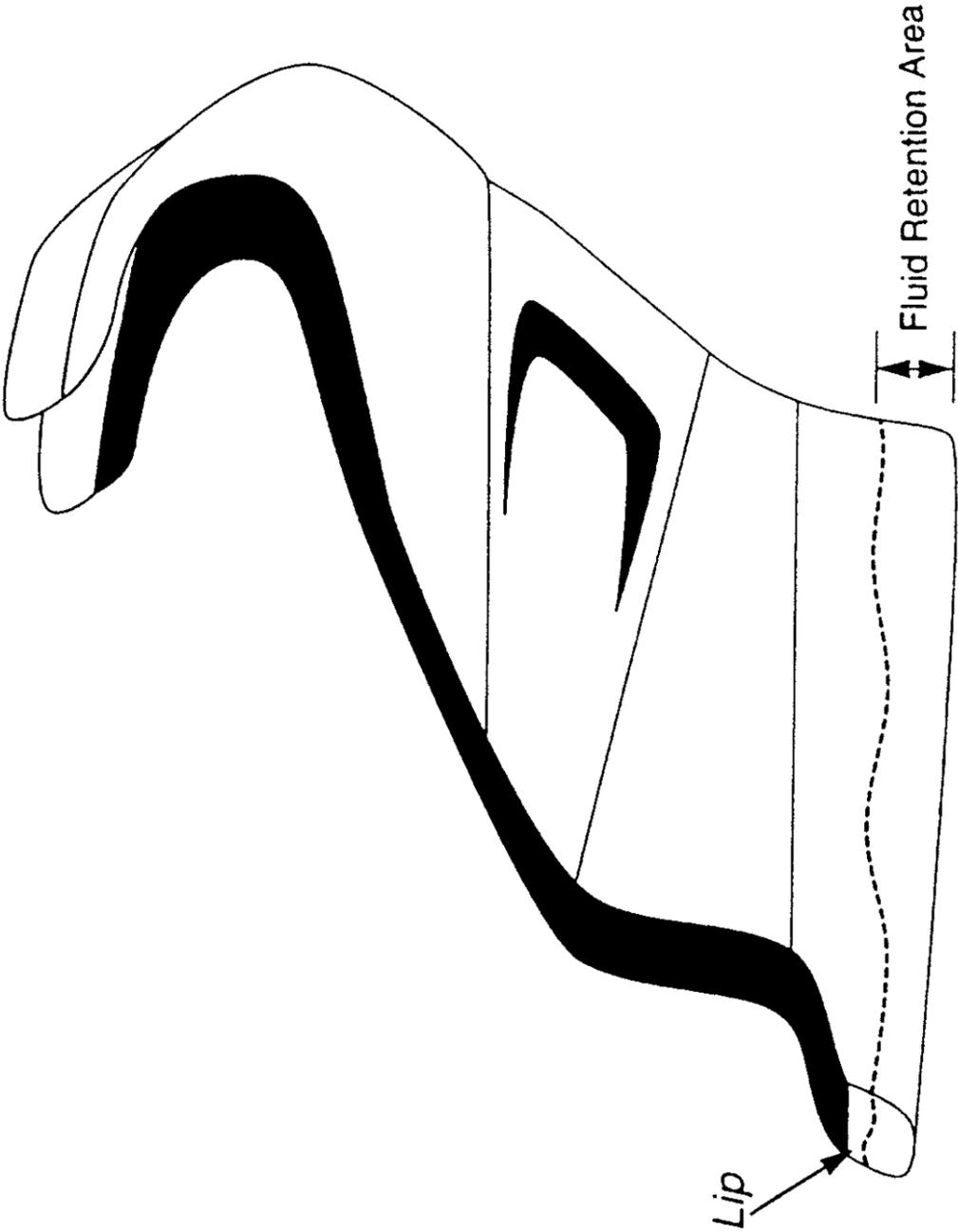
# SPORTS PRODUCTION

C



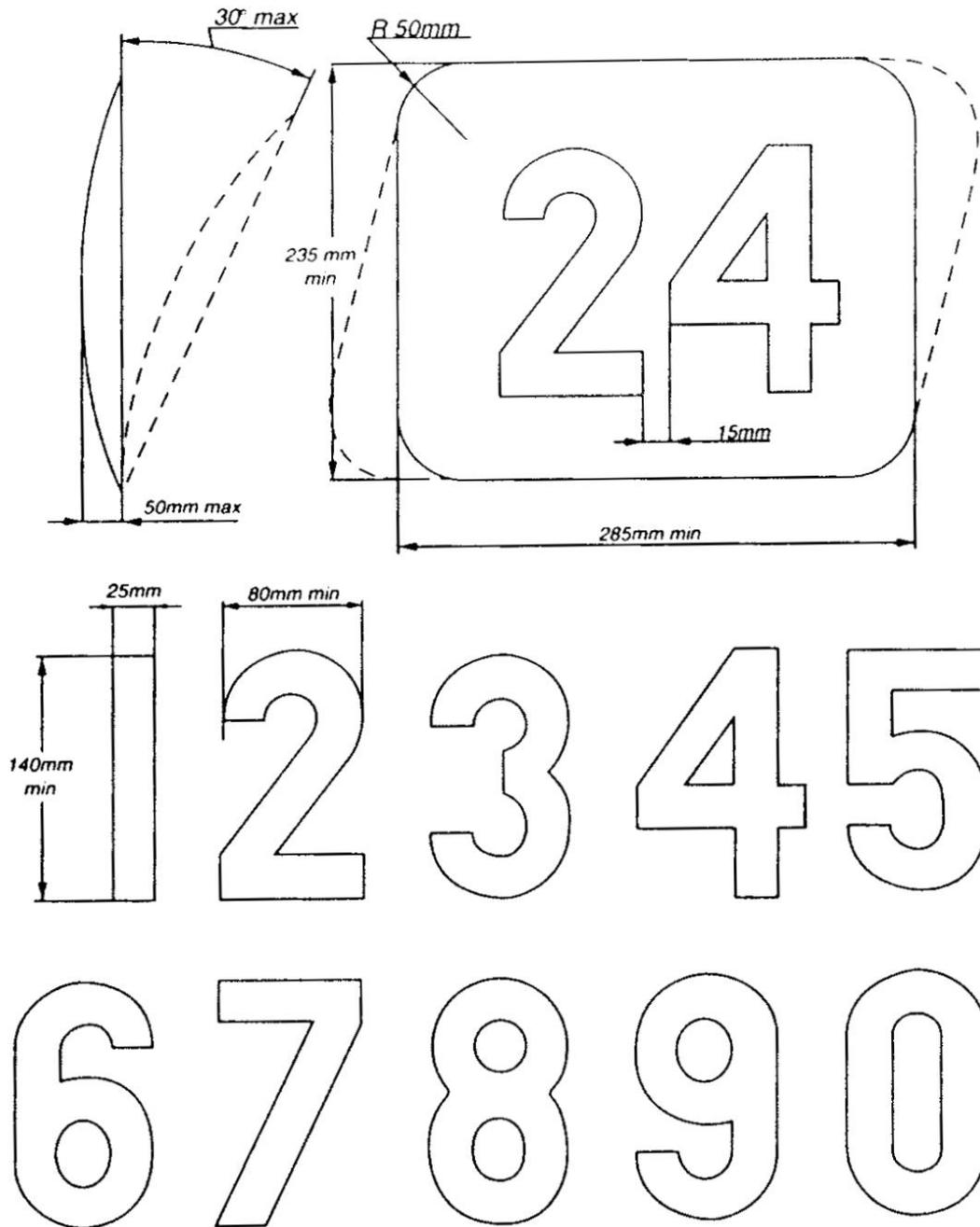
ROAD/ROUTE

C



# NUMBERS/NUMEROS

0



Futura Heavy

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

Futura Heavy Italic

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

Univers Bold

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

Univers Bold Italic

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

Oliver Med.

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

Oliver Med. Italic

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

Franklin Gothic

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

Franklin Gothic Italic

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

**TEN FITTING TESTS FOR HELMETS**  
**DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES**

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*  
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*  
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*  
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*  
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*  
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*  
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*  
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*  
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*  
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*  
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir

## ヘルメットの装着テスト：10項目

1. 頭の頂点を測定することによって正しいサイズのもの入手する。
2. 横の動きがないかどうかチェックする。
3. ストラップをしっかりと締める
4. 頭を前に傾け、ヘルメットを後ろから引くようにしてこの方向から脱げないかどうか確認する。
5. 後ろを振り返って、視界が正常に確保できるかどうか確認する。
6. ヘルメットの中で正常に呼吸できるかどうか確認する。鼻や口が覆われていないようにする。
7. 首にスカーフを巻き、ヘルメットに空気が入らない状態にしてはならない。リテンション・ストラップの下にスカーフを着用してはならない。
8. グローブを着用した片手でバイザーが開けられるようにする。
9. ヘルメットの後部が首を保護するものであるということを確認する。
10. 常にできる限り高いヘルメットを購入する。