

FIM インデューロ技術規則

ISDE

インデューロ GP

スーパーインデューロ

ハードインデューロ

2026年版

2026年4月9日

編纂	・・・・・・・・・・・・・・・・	1
01. 01	序論	2
01. 03	構造の自由	2
01. 05	モーターサイクルのカテゴリーとグループ	2
01. 7	クラス	3
01. 11	排気量の測定	4
01. 17	スーパーチャージング	5
01. 18	テレメトリー	6
01. 19	車両重量	6
01. 21	メーカー名の表示	7
01. 23	プロトタイプの変義	7
01. 25	一般仕様	7
01. 26	ソロモーターサイクルのフレームの変義	8
01. 27	スターティングデバイス（始動装置）	8
01. 29	オープントランスミッションガード	9
01. 31	エキゾーストパイプ	9
01. 33	ハンドルバー	10
01. 35	コントロールレバー	12
01. 37	スロットルコントロール	12
01. 39	フットレスト	13
01. 41	ブレーキ	13
01. 43	マッドガード及びホイールプロテクション	13
01. 45	ストリームライニング	14
01. 46	サスペンション	14
01. 47	ホイール及びリム	14
01. 49	タイヤ	15
01. 50	電動車両の追加仕様	17
01. 55	ナンバープレート	18
01. 56	灯火類、警報装置及びスピードメーター	20
01. 65	レース及びプラクティス中の装備と保護用ウェア	21

01. 67	ヘルメットの着用	25
01. 69	ヘルメットの操作指示	26
01. 70	承認された国際ヘルメット認証マーク	27
01. 73	ヘルメットのナショナルカラー	28
01. 75	F I Mの象徴	30
01. 76	ナンバーサッシュ (ビブ)	30
01. 77	車検	31
01. 78	危険なモーターサイクル	40
01. 79	サウンドコントロール (音量測定)	40

バージョン	施行時期	改訂条項
0	2025年12月17日	01.07,01.19,43.03,01.46,01.50, 58.04, 01.70, 77.01, 77.02
1	2026年1月23日	01.50
2	2026年3月3日	65.01.4
3	2026年3月12日	01.07

本規定にある三人称単数は簡略化の為に全て男性敬称で明記し、特に記載のある場合は女性敬称で明記する。

01.01 序論

モーターサイクルという名称は、原則として四輪未満で、エンジンによって駆動され、基本的にはひとり、またはそれ以上の人間（そのうちの一人がライダー）を運ぶために設計されたすべての車両を指すものである。ホイールは通常路面に接地しているが、瞬間的、または異例の状況の場合は例外とする。さらに、特殊路面を走行するために、ひとつ、またはすべてのホイールをスキー、ローラー、またはチェーンで置きかえることができる。

01.03 構造の自由

モーターサイクルは、FIM規則、および大会特別規則の条件、さらに、特定の競技に関してFIMが要請するいくつかの特殊条件に適合することを条件として、使用されるモーターサイクルの銘柄、構造、および種類には制限は設けられない。

すべてのソロモーターサイクル（グループA1）は、ライダーによって完全にコントロールされるような構造とする。

01.05 モーターサイクルのカテゴリーとグループ

モーターサイクルはカテゴリーとグループに分けられ、すべての大会においてこれが守られなくてはならない。

原則として、異なるカテゴリー、グループ、およびクラスが同時に競うことは禁止されるが、大会特別規則に特記されている場合は例外とする。

カテゴリー I

路面と接地している一本の駆動輪の動きによって一方方向のみに推進されるモーターサイクル。電動車両は事項 01.50 参照

カテゴリーⅡ

路面と接地している一つ又はそれ以上の駆動輪の動きによって一方方向のみに推進されるモーターサイクルでカテゴリーⅠ以外のもの。

グループC — 特殊二輪駆動モーターサイクル

路面に1本の軌道のみを残す二輪車両

カテゴリーⅢ

地上に接した複数の駆動輪の動きによって一方向にのみ推進する車両

グループJ — 電動車両 (EPVs 事項01.50 参照)

01.7 クラス

グループは、下記のシリンダー容量に基づいてさらにクラス分けされる。一般的に、これらのクラスがすべての大会に関して適用される。

カテゴリーⅠ、グループA1及びカテゴリーⅡ、グループCに属するいかなる車両もエントリーすることが出来る。

クラスは以下の通りとする

FIM6 日間

- エンデューロ1 250 ccまでの2ST 及び4ST+EPV*
- エンデューロ2 255 cc～450 ccまでの4ST+EPV*
- エンデューロ3 255 cc以上の2ST 及び455 cc以上の4ST+EPV*

FIM エンデューロ GP

- エンデューロ1 250 ccまでの2ST 及び4ST+EPV*
- エンデューロ2 255 cc～450 ccまでの4ST+EPV*
- エンデューロ3 255 cc以上の2ST 及び455 cc以上の4ST+EPV*
- ジュニア1 250 ccまでの2ST 及び4ST
- ジュニア2 255 cc以上の2ST 及び4ST
- ユース 125 ccまでの2ST

ウィメン 排気量規制なし 2ST 及び4ST
 ジュニアウィメン 排気量規制なし 2ST 及び4ST
 オープン2ST 排気量制限なし 2ST のみ
 オープン4ST 排気量制限なし 4ST のみ
 オープンシニア 排気量制限なし 2ST または4ST

FIM スーパーエンデューロ

プレステージ 排気量制限なし 2ST 及び4ST+EPV※
 ジュニア 排気量制限なし 2ST 及び4ST+EPV※
 ユース 125 ccまでの2ST

FIM ハードエンデューロ

ハードエンデューロ 排気量制限なし 2ST 及び4ST+EPV※
 ジュニアハードエンデューロ 排気量制限なし 2ST 及び4ST
 ウィメンズハードエンデューロ 排気量制限なし 2ST 及び4ST
 ユースハードエンデューロ 150 ccまでの2ST 及び4ST
 シニアハードエンデューロ 排気量制限なし 2ST 及び4ST

※ 電動車両 (Electric Powered Vehicles) 事項 01.50 参照

01. 11 排気量の測定

11.11 レシプロエンジン、オートサイクル

各エンジンシリンダーの容量は、シリンダーの容積を算出する幾何公式を用いて算出される。直径はボアによって表され、高さはピストンが上死点から下死点まで移動するストロークを指す。

$$\text{容積} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$$

D = ボア C = ストローク

シリンダーボアが真円ではない場合、断面面積は適切な幾何方式、または数式によって算出され、その後それにストロークを掛けて容積が決定される。

測定時に、ボアに関して1 / 10mmの許容誤差が認められる。この許容誤差を適用しても、当該クラスの排気量制限を超過する場合、エンジンが冷えた状態で1 / 100mmの制限までさらに測定が行われる。

11.15 ヴァンケルシステム

三角形のピストンを持つヴァンケルシステムエンジンに関して、容積は下記の公式によって算出される：

$$\text{容積} = 2 \times V \times D$$

V = ひとつの燃焼室の容量

D = ローターの数

4ストロークに分類される。

11.16 シリンダーの数

エンジンにおけるシリンダーの数は、燃焼室の数によって決定される。

独立した燃焼室を使用する場合、それら燃焼室は縦吸気口面積の少なくとも50%以上の断面積を保持し、何ら遮るものがない通路によって接続されていなければならない。

01. 17 スーパーチャージング

すべての大会において、いかなる種類の方法によるスーパーチャージングも禁止される。

作動するシリンダーの容積によって決定される指定クラスに属するエンジンは、2ストローク、4ストロークを問わず、次の場合にはスーパーチャージングされているとはみなされない。1回のエンジンサイクルに関して、燃料の吸気に用い

られる燃料供給デバイスの総容積（作動するシリンダー容量を含んで幾何的に測定された総容積）が当該クラスの最大容積制限を超過していない場合。

01. 18 テレメトリー

いかなる形式においても、動いているモーターサイクルから情報を得る、または動いているモーターサイクルへ情報を送ることは禁止される。

公式シグナリングデバイスをマシンに搭載することが要請されることもある。

自動ラップタイム計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

自動ラップタイム計時デバイスは、公式の計時方式、および装置を妨害するものであってはならない。

走行中の車両と人との間では、無線通信やブルートゥース通信を含め、いかなる種類の信号も送受信してはならない。ただし、タイム計測用トランスポンダー自動ラップタイム計測装置、または承認されたオンボードカメラ（選手権主催者／オーガナイザーの事前の書面による承認が必要。ヘルメット装着型カメラは対象外）からの信号は例外とします。

ライダーにオンボードカメラの装着を要請できるのは、主催者または FIM のみとする。当該ライダーには事前に通知される。

カメラおよびその他の機材は、イベント開始の少なくとも 4 時間前までにライダーに提供されることとする。

01. 19 車両重量

現在、車両の最低重量の設定は無い。最低重量は、将来的に設定される。

電動車両に関しては事項 01.50 参照

01. 21 メーカー名の表示

1台のモーターサイクルの構造に2つのメーカーが関与している場合、下記の方法で二社の呼称がマシンにつけられる：

- シャシマニュファクチャラーの呼称
- エンジンマニュファクチャラーの呼称

01. 23 プロトタイプの変義

プロトタイプモーターサイクルは、それが使用される競技の種類に適用されるFIMスポーツコード及び付則の安全条件に適合する車両でなくてはならない。

01. 25 一般仕様

下記の仕様は、指定されたグループのすべての車両、およびすべての種類の競技に関して適用される。ただし、FIMスポーツコードの該当するセクションに特記されている場合は例外とする。

これは国内競技会にも適用されるべきであるが、主催国協会（FMNR）が別の仕様を指示している場合は例外とする。

いくつかの競技に関しては、追加仕様も必要とされ、これはスポーツコードの該当部分、または当該競技会の大会特別規則に詳細が明記される。

材質の確認が必要な場合で、疑いが生じた場合、サンプルまたは当該パーツは公的試験機関に持ち込まれ、分析されなければならない。

25.01 チタニウム及び軽合金の使用

フレーム、フロントフォーク（構造パーツのみ：レッグ、チューブ等）、ハンドルバー、スイングアーム、ホイール及びスイングアームスピンドルにチタニウム合金を使用することは禁止される。

ホイールスピンドルに関しては軽合金の使用も禁止される。

チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

25.03 カーボンファイバー

カーボンファイバー強化繊維素材の使用は認められる。(ハンドルバー及びホイールリムを除く)

25.04 セラミック素材

セラミック製の部品の使用は禁止される。

01. 26 ソロモーターサイクルのフレームの定義

マシンのフロント部のステアリング機構をエンジン/ギヤボックスユニット、及びリヤサスペンションの全てのコンポーネントと結合するのに用いられる構造部。

26.01 パルクフェルメ内の各モーターサイクルはサイドスタンドが装備されていなければならない。サイドスタンドは、フレームまたはスイングアーム取り付けられているものとする。

01. 27 スターティングデバイス (始動装置)

エンジンスターティングデバイスが義務づけられる。

01. 28 サイドスタンド

6日間及びエンデューロGP

パルクフェルメ内の各車両はサイドスタンドが装備されていなければならない。サイドスタンドはフレーム又はスイングアームに取り付けられていなければならない。

スーパーエンデューロ及びハードエンデューロ

サイドスタンドの使用は任意とする。

乗車中、サイドスタンドは、スプリングまたはゴムによって閉じられていなければならない。

01. 29 オープトランスミッションガード

カウンターシャフトスプロケットには、チェーンの下部と上部の両方の経路を保護するようにガードを取り付けなければならない。これは、ライダーの手や足が挟まれるのを防ぐことを目的とする。

29.04 リアホイールのロワーチェーン可動部とファイナルドリブンスプロケットの間に挟まれることを防ぐ為のチェーンガードが装備されていないなければならない。

01. 31 エキゾーストパイプ

各社車両には、エキゾーストパイプが装備されていないなければならない。

エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量コントロールを全て満たすものでなくてはならない。(事項 01.79 参照)

31.01 エキゾーストパイプの端は、車両の2つの主要縦断面に対して平行でなくてはならない(±15°の許容誤差が認められる)。サイレンサー後端はリアタイヤの垂直線を超えてはならない。

31.02 サイレンサーの端部は事故等による接触によりライダーやヘルパーの負傷から守るために危険なものであってはならない。最後端が3mm以上突出している場合、その端部は180°の角度で曲げられるかR加工されなければならない。(下図参照) 双方の場合、端部の厚みは最低3mmなければならない。

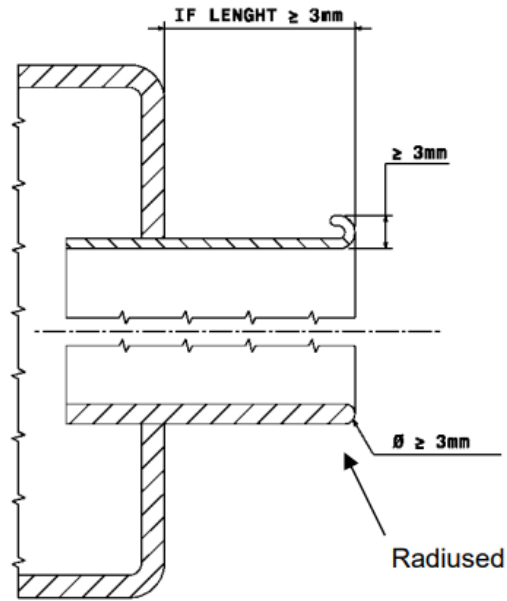


図1

31.03 排気は後方に向かって排出されなければならない。埃を巻き上げたり、タイヤやブレーキを汚したり、もし存在する場合にはパッセンジャー、他のライダーに迷惑をかけたりするものであってはならない。

31.04 エキゾーストシステムに装備され音量レベルメーターテストに影響（または性能を変えてしまう）を与える如何なるバルブシステムも禁止される。マニュファクチャラーによって供給されたマニフォールド上のエキゾーストバルブシステム（Exup）のみ認められる。セッティングは自由とする。

01. 33 ハンドルバー

33.01 ハンドルバーの幅：600mm 以上、850mm 以下とする。（図2参照）

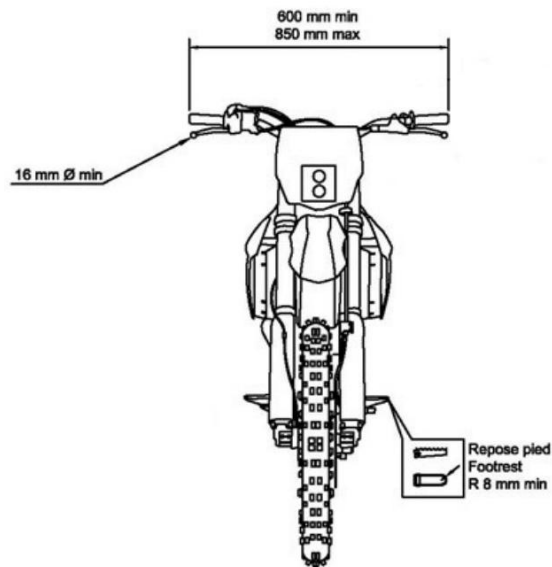


図2

- 33.02 ハンドルバーのクロスバーにはプロテクションパッドが装着されていなければならない。クロスバーのないハンドルバーの場合、ハンドルバークランプを広範囲にカバーするためにハンドルバー中央にプロテクションパッドを装着しなければならない。
- 33.03 ハンドルバークランプは入念に形成され、ハンドルバーに破損部分が生じないようにされる。
- 33.04 露出したハンドルバーの先端部分は、固形物質が埋め込まれるかゴムで覆われていなければならない。
- 33.06 ハンドプロテクターが使用される場合、それは非粉碎素材でできていなければならない。常に手を入れる為の開口部が開いていなければならない。
- 33.07 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。
- 33.08 軽合金素材のハンドルバーを溶接補修することは禁止される。

33.09 レバーのついたハンドルバーとタンクの間に最低30mmのクリアランスを取るために硬いストップが設けられていなければならない。(フルロック状態時、ステアリングダンパーとは別)でライダーの指が挟まれないようにする。

01. 35 コントロールレバー

35.01 すべてのハンドルバーレバー（クラッチ、ブレーキ等）は原則として先端部がボール状（このボールの直径は最低 16mm とする）になっていなくてはならない。このボールは平らであってもかまわないが、いかなる場合においても先端部分は丸くなっていなくてはならない（平らな部分の厚みは最低 14mm なくてはならない。（図2参照）チューブ形のギアレバーの場合、その端部は丸められていなければならない。

35.03 各コントロールレバー（ハンドレバー、およびフットレバー）は、独立したピボットにマウントされなくてはならない。

35.04 ブレーキレバーがフットレストの軸をピボットとしている場合、いかなる場合においても（例えばフットレストが曲がる、あるいは変形したという場合）ブレーキレバーは作動しなければならない。

35.05 ハンド及びフットコントロールは可動性に挑むライダーのために改造が認められる。

01. 37 スロットルコントロール

37.01 スロットルコントロールは、手で握っていないときには自動的に閉じるものでなければならない。スロットルの操作（開閉）は、ツインストグリップからスロットルバルブに直接連結するメカニカルケーブルによって行われる。電子制御スロットルバルブは禁止される。全てのシリンダーへの吸気はスロットルボディを介して行われなければならない。シリンダーヘッドのインレットトラック内に大気を取り込むその他方法は認められない。

37.02 車両には、機能的はイグニッションキルスイッチまたはボタンがハンドルバーの左右どちらか側（ハンドグリップにある手から届く範囲内）に設けられていなければならない。

01. 39 フットレスト

フットレストは確実に取り付けられなければならない。それは折りたたみ式であってもよいが、その場合には通常的位置に自動的に戻るように装備されていなければならない。フットレストの先端には、最低半径8mmの一体型のプロテクションが設けられなければならない（図2参照）。フットレストの歯の高さは最大10mmに規制される。

01. 41 ブレーキ

すべてのモーターサイクルには、最低2つの（各車輪に一つ）効果的なブレーキが装備されていなければならない。

01. 43 マッドガード及びホイールプロテクション

車両には丸められたマッドガードが装備されていなければならない。

43.01 マッドガードはタイヤの各側の側方向に出ていなければならない。

43.02 フロントマッドガードの覆う範囲は、マッドガードの前部先端からホイールの中心までのラインと、ホイールの中心から水平に伸びたラインで形成する角度は最大60度とする。（図3参照）

43.03 リアマッドガードの覆う範囲は、最後端からホイールの中心へのラインとホイールの中心から水平に伸びたラインで形成する角度は70度を超えてはならない。
スーパーエンデューロのみ
ライトとナンバープレートホルダーを持たないリアマッドガードの使用は許可される – MXの外観（モトクロスFIM技術規則事項01.43条参照）。

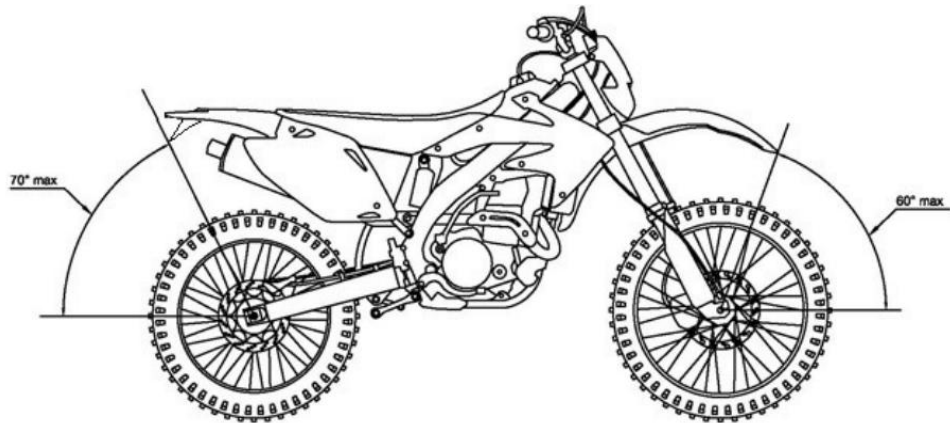


図3

01. 45 ストリームライニング

如何なるストリームライニングも認められない。

ラチエーターカバー（シールド）は柔軟素材製のみ認められる。（例：プラスチック）

01. 46 サスペンション

電子制御式または電気制御式サスペンションシステムは使用することが認められない。

01. 47 ホイール及びリム

47.01 すべてのタイヤはリムに装着され、 1 kg/cm （ 14 lb/平方インチ ）の空気圧で測定される。測定は路面から 90° のところにあるタイヤの部分で行われる。

47.02 マニュファクチャラーが供給した状態のリム、または一体型ホイール（キャスト、モールド、リベット）のスポークを改造すること、あるいは従来の取り外し可能なリムにおけるスポーク、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、リムに関連してタイヤが動くことを防ぐために用いら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。リムがこれらの目的で改造される場合、ボルト、スクリュー等が装着されなくてはならない。

01. 49 タイヤ

49.01 全般

小売店等で一般に入手できるタイヤのみ認められる。

タイヤの改造は認められない。タイヤへの化学薬品、カットまたは溝掘り、タイヤウォーマーの使用またはその他、最低限のショア硬度、構造またはその他特徴を変化させる方法を用いてはならない。

タイヤは、一般に向けたタイヤマニュファクチャラーのカタログ又はタイヤ仕様リストに掲載されているものでなければならない。

2018年以降の新たな製品で“FIM承認”または同様の如何なるタイヤへのマーキングも禁止される。FIM高品質製品制度は該当しない。

	イベント			
タイヤ	6日間	エンデューロ GP	スーパーエンデューロ	ハードエンデューロ
エンデューロ	認められる			
モトクロス	禁止		認められる(※)	
トライアル	禁止			
スタッド付きタイヤ	大会特別規則に明記			

※ 一般公道がトラックの一部として使用されない限り、モトクロスタイヤの使用は大会特別規則に明記される。

49.02 エンデューロタイヤ

タイヤは UN Vehicle Regulation 75 Rev.2 (2010) に則り下記仕様でなければならない。

- 使用カテゴリー(5.2) : snow または special または All Terrain
- スピードカテゴリーシンボル(5.4) : M(130Km/h) またはそれ以上
- 積載量インデックス(5.5) : 45 (165Kg) またはそれ以上

タイヤは、ヨーロッパタイヤ及びリム技術機構（ETRTO）に準拠したタイヤを使用することが推奨される。

E 認証マーク及び UN 車両規定 R75 の数字がフロント及びリヤ両タイヤのタイヤウォールに表示されていないといけない。

DOT 承認マークもまた認められる。

リアタイヤは、トレッドグループの深さ（A）は、トレッド面に対して直角に測定した状態で 13mm を超えてはならない。同一の円周上にあるブロックは同じ深さでなくてはならない（図 4 参照）。

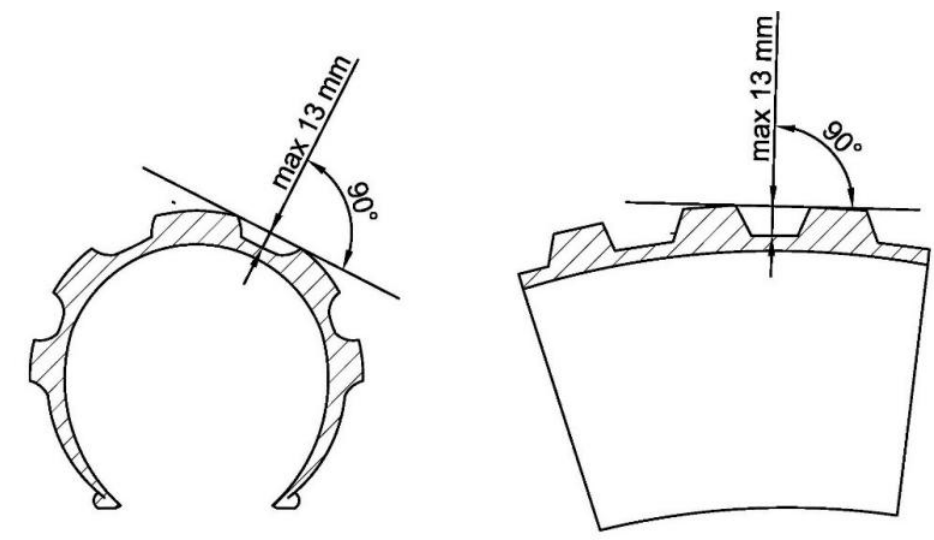


図 4

49.03 モトクロスタイヤ

モトクロスタイヤ（モトクロス技術規則事項 01.49）は厳禁される。

一般のタイヤ販売店で入手可能なモトクロス用タイヤのみが認められる。これらのタイヤは、メーカーのタイヤカタログまたは一般向けに公開されているタイヤ仕様リストに掲載されていないといけない。事項 49.01 参照。

49.04 トライアルタイヤ

トライアルタイヤ（トライアル技術規則事項 20）は厳禁される。事項 49.01 参照

49.5 スタッド付きタイヤ

スタッド付きタイヤに関しては大会特別規則に明記される。事項 49.01 参照

スタッド付きタイヤの使用については、そのコース状況によって競技監督/FIM レースディレクターが承認する。

小売店等、一般に入手可能なスタッド付きタイヤのみ認められる。これらは、マニファクチャラーの一般に向けたタイヤカタログ又はタイヤ仕様リストに掲載されているものでなければならない。

スタッドのサイズ、数、取り付け方法等は、大会が開催される国の法律に準拠するものとする。

スクープまたはパドルタイヤ（継続したラジアルリブ）は禁止される。

01. 50 電動車両の追加仕様

電動車両は、FIM 電動車両規定の全ての要件を満たしていなければならない。
規則を参照。

https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=electric+regulation

コンセプト定義：FIM スーパーエンデューロ世界選手権（プレステージクラスのみ）に内燃機関（ICE）エンジン搭載車両で出場するには、電動車両は FIM が定める EOT/BOP 要件を満たさなければならない。
この性能バランス調整は、車両の最低重量、ホイールベース、バッテリーから供給される最大電力など、様々なパラメータに基づいて行われる（ただし、これら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）EOT/BOP を更新する権利を留保する。紛争が生じた場合、FIM テクニカルディレクターの決定が最終的なものとされる。

常に FIM ウェブサイトに掲載されている最新の EOT/BOP 参照。

https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=EOT+BOP

01. 55 ナンバープレート

ナンバープレートが必要とされる。それは以下のとおり取り付けられていなければならない。

55.03 ナンバープレートは柔軟素材のものでなければならない。（例：プラスチック）フロントナンバープレートの形は自由とし、モーターサイクルの総合デザインの一部とすることも可能とする。

55.04 プレートは、50mm 以上湾曲してはならず、カバーされたり曲げられたりしてはならない。

以下に記す最低寸法が適用される。

— ナンバーの高さ	100mm
— 各数字の幅	50mm
— 数字の太さ	20mm
— 数字と数字の間隔	10mm

英国式数字が適用される。“1” は 1 本の垂直線で表し、“7” は水平線無し of 単純な傾斜線とする。（図 O 参照）

蛍光数字は禁止される。

数字は明確に読めるものでなければならず、日光による反射を避けるためバックグラウンドを含めマットカラーでペイントされなければならない。

疑義が生じた場合、FIM テクニカルディレクターの決定が最終のものとされる。

55.05 フロントナンバープレート

フロントに取り付けられる 1 枚のプレートは水平より 30° 以上傾斜されてはならない。ナンバープレートの数字の間に穴をあける事が認められるが、数字自体に穴を開けてはならない。図5参照

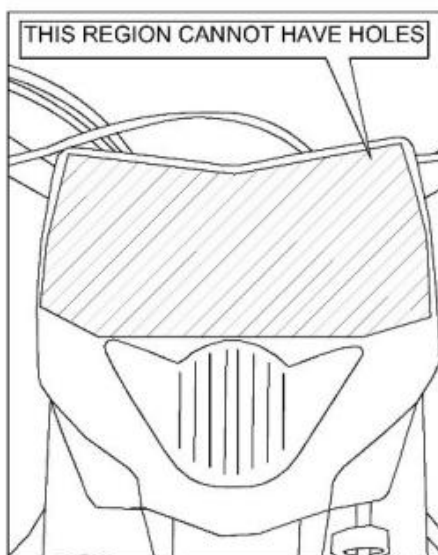


図5

55.06 サイドナンバープレート

サイドナンバープレートは、リアホイールスピンドルをとおる水平線より上で、プレートの最前端部はライダーフットレストの後ろ側 200mm の垂直線上より後方になければならない。

それらは、明確に視認でき、モーターサイクルの如何なるパーツの陰にならず、ライダーが乗車した時にそのライダーによって隠される部分があってはならないように取り付けることとする。

55.07 プレートの代わりに、プレートと同マットカラー及びサイズの塗装をしたり、車両自体に設定されていることも認められる。

55.09 モーターサイクルにあるその他ナンバープレートまたはマークは、当該大会のマークとの混乱を避けるためにスタート前に取り外されなければならない。

55.10 事前車検時に数字がオーガナイザーによって供給される。ISDE ではナンバープレートの持参が義務とされ、途中でリタイヤしたライダーは、速やかにそのナンバーを取り除かなければならない。

数字の判読に関する論争はテクニカルスチュワードの決定が最終のものとされる。

01. 56 灯火類、警報装置及びスピードメーター

モーターサイクル及び装備類は、そのモーターサイクルが登録された国の交通法規に準拠していなければならない。その他規則は大会特別規則に明記される。

大会において、一般公道が使用される場合、各車両及びその装備は以下に準拠していなければならない。

- エレクトリックジェネレーターは継続して作動しなければならず、競技会中及び競技後コントロール時にフロント及びリアライトを点灯させるに十分な通常の電圧を備えていなければならない。
- フロント又はリアブレーキで作動するストップライト、フロント及びリアのライト、スピードメーターが問題なく作動することが義務とされる。
- 車両の登録ナンバー（もしアル場合）は、車両のリアマッドガードに確実に取り付けられていなければならない。（マッドガードへの手書きは認められない）ナンバープレートまたはそのコピーは柔軟かつ非切断素材とし、それはリアマッドガードの幅を超えてはならない。

- ・ エンジン作動状態で、全ての電子部品/電力消費部品へ、電力を作成するジェネレーターから同時に電力を供給されなければならない。

イベントが私有地のみで開催される場合、または公式に閉鎖された一般公道のみを使用する場合、車両に関する要件は大会特別規則に規定され、全ての車両とその装備は以下の要件を満たさなければならない。

- ・ ナンバープレート一体型のフロントライトが必要（エンデューロ仕様）。
- ・ ライトは装備されていないが、点灯する必要は無い。

58.04 燃料タンク

燃料タンク及びオイルタンクは確実に固定されていなければならない。燃料タンクへのアドオン部分の取り付けは認められない。

ハンドルバーへの燃料タンクの取り付けは厳禁とされる。

01. 65 レース及びプラクティス中の装備と保護用ウェア

FIM は、特定の装備または保護ウェアの使用によるライダーまたはパッセンジャーが着用続けることによる受ける負傷に関して法的責任は持たない。

65.01 ウェア及びプロテクター：

ライダーがスーツまたは長ズボン及び長袖を着用することは義務とされる。

補修されたオーバーオールは、オリジナルのウェアの基準と同等の保護を保証する修復の場合認められる。車検長は、オリジナルのものと同程度の安全性が確保されない如何なる仮補修も拒否することが出来る。

プロテクターに貼付された認証マークを剥がすことを伴うプロテクターへの如何なる改造も認められない。

下記に示された被覆及び/プロテクターは、技術要件を満たしていない場合や不完全なものの場合、テクニカルスチュワードは赤い印をつけなければならない。
（例：赤い●印）当該製品を破棄せずに大会終了時点まで保持していなければならない。当該ライダーは、テクニカルスチュワードの承認を得る為に別の被覆/プロテクターを提示しなければならない。衝撃を伴う事故の後には、バック及びチェストプロテクターを確認のためにテクニカルスチュワードに提示しなければならない。

65.01.1 四肢関節プロテクター

ライダーが四肢の関節を保護するためのプロテクター（膝、臀部、肘及び肩）を装着することが推奨される。

四肢関節プロテクターは、使用する場合、国際規格のものとする。

EN 1621-1 レベル1または2

65.01.2 バックプロテクター

ライダーは、バックプロテクターを装着しなければならず、義務とされる。

バックプロテクターは、国際規格のものとする。

EN1621-2、レベル1または2 バックプロテクター、CB（背面中央部）またはFB（フルバック）

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

65.01.3 チェストプロテクター

ライダーは、チェストプロテクターを装着しなければならず、義務とされる。

チェストプロテクターは、国際規格のものとする。

- EN1621-3（またはEN14021）レベル1または2

•

EN14021 に準拠したチェストプロテクターの使用は禁止される。

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

チェストプロテクター：EN1621-3 に準拠

65.01.4 エアバッグ

の機能的/運用的な FIM カテゴリー3 エアバッグシステムの使用は認められる。

エアバッグ製造業者は、専用の自己認証フォームを使用し、エアバッグシステムがカテゴリー3 に当てはまることを FIM に申告しなければならない。エアバッグの電子アルゴリズム（衝突検知用）は、FIM カテゴリー3 エアバッグ要件に記載されている特定の競技種目に合わせて調整されていなければならない。

カテゴリー3 エアバッグの適合リストは、以下のリンクから入手可能とする。

https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=airbag+certified

エアバッグの使用は、車検の際に FIM 技術ディレクターに申告しなければならない。この装置の適切な使用は、常にライダーの責任とする。

ネックプレスはエアバッグと互換性がないため、ライダーがエアバッグを使用している場合、使用を禁止する。

注：エアバッグシステムの構造は、現行の身体（胸部および背部）プロテクターの規格に準拠していなければならない。

65.02 フットウェア

状態の良い、皮革または同等の性能を持つフットウェアを着用しなければならず、それは最低 30cm の高さのものでなければならない。

65.03 グローブ

全ての種目のライダー/パッセンジャーは皮革または同等の素材製のグローブを装着しなければならない。

65.04 アイプロテクション

ライダーは、ゴーグルを装着してもよい。眼鏡およびヘルメットバイザーと“ロールオフ”が許可される。ティアオフは環境上の理由から禁止される（これはISDEのファイナルモトクロステストでも有効となる。眼鏡、ゴーグル、バイザーに使用される材質は、粉砕防止材質でなくてはならない。ヘルメットのバイザーは、ヘルメットと一体のものでなくてはならない。

視界を妨害するアイプロテクター（傷が入っている、等）を使用してはならない。

01. 67 ヘルメットの着用

- プラクティスと競技に参加するすべての参加者は、保護用ヘルメットの着用が義務づけられる。ヘルメットはしっかりと固定されなくてはならない。ヘルメットは正常にフィットし、状態の良いものとする。ヘルメットには、チンストラップタイプの“リテンションシステム”が取り付けられていなくてはならない。
- ロワーフェースカバーが備えられ得ていなければならず、それは取り外し可能な物であったり可動式ではならない。
- 外部シェルがワンピース以上で構成されているヘルメットの使用は認められない。（継ぎ目が残っていてはならない）
- ストラップのリテンションシステムとダブルDリングによるクローズシステムが推奨される。
- すべてのヘルメットは、事項 01.70 に明記された公式国際規格マークを持つものとする。如何なる FMN 認証マークも公式国際規格マークに代わることは無い。

- ヘルメットは防護するために作られたものである。外部に何かを取り付けるためのものではない。
- 長髪は、ヘルメットから外に出してはならず、完全にヘルメット内部に収められるか、まとめてシャツまたはジャケット内部に収めなければならない。

上記の規則に違反した場合失格とされる。

01. 69 ヘルメットの操作指示

69.01 チーフテクニカルスチュワード（車検長）の監督のもと、テクニカルスチュワード（車検員）は、プラクティスと競技の前にすべてのヘルメットが技術条件に適合しているかどうかをチェックする。

69.02 ヘルメットが技術条件に適合していない、または欠陥であることが判明した場合、テクニカルスチュワード（車検員）は、認証マークに傷つけることなく全ての国際マークの上に赤い明確なマークを付け（例：赤い丸）、そのヘルメットをイベント終了時まで保管する。ライダーはテクニカルスチュワード（車検員）の承認を得るために、別のヘルメットを提出しなくてはならない。

衝撃を伴う事故のあと、ヘルメットは検査のためにテクニカルスチュワード（車検員）に提出されなくてはならない。（事項 77.02.14 参照）

69.03 全てのヘルメットは手を加えていない状態とし、構造が変更されていない。

69.04 チーフテクニカルスチュワード（車検長）及び／あるいはテクニカルスチュワード（車検員）は、ライダーがプラクティス、または競技に出場を許可される前に下記のチェックを実施しなくてはならない：

69.04.1 ヘルメットがライダーの頭にしっかりフィットするかどうか。

69.04.2 リテンションシステムを完全に締めた状態で、それが顎から外れないかどうか。

69.04.3 ヘルメットを後方から引いてそれがライダーの頭から外れてしまわないかどうか。

01.70 承認された国際ヘルメット認証マーク

ヘルメットは国際規格のどれかに承認されたものでなければならない。

FIM FRHPhe-02

~~ヨーロッパ ECE 22-05 または ECE 22-06 (Pタイプのみ)~~

~~日本 JIS T 8133 : 2015 (タイプ2フルフェイスのみ)~~

~~アメリカ SNELL M2015 または SNELL M 2020D または SNELL M 2020R~~

公認マークサンプルは以下の通り。



~~2025年1月1日以降、FRHPhe-02 (FIM公認マークとともに) に準拠したFIM公認ヘルメットの使用が強く推奨され (入手可能な場合)、2026年1月1日以降は義務とされる。その他規格は禁止される。~~

FIM公認ヘルメットのリストは以下から入手することが出来る。

https://d.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPhe_02_Off_Road

01. 73 ヘルメットのナショナルカラー

国を代表するチームによる競技の場合（FIM トライアルデナシオン）、ヘルメットは各チームメンバーともに、国旗に表示されている線やその他デザイン等、ヘルメットの総合的な色合いは同じものとするのが強く推奨される。国旗はストライプ、バンドまたはその他パターンで表記することが出来る。

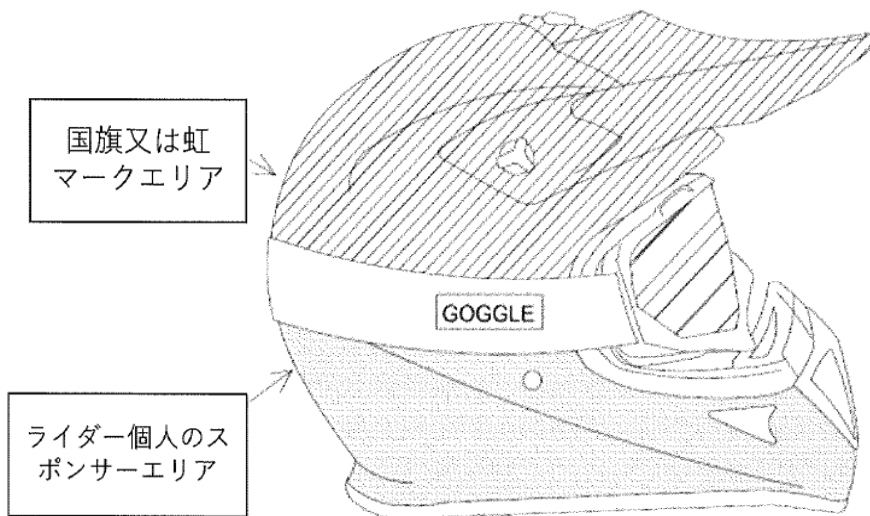
アンドラ	FMA	白色に垂直の青色、黄色、赤色のバンド
アルゼンチン	CAMOD	白色に水平の青色のバンド
オーストラリア	MA	緑色と黄色の側面にオーストラリア国旗を示す赤、白、青が頭頂部を横切る
オーストリア	OeAMTC	明るい赤色に幅60mmの黒色バンドと前面の白い部分にOeAMTCのラベル
ベルギー	FMB	黄色
ブラジル	CBM	黄色と緑色
ブルガリア	BMF	緑色と赤色
カナダ	CMA	白色に3枚の赤いカエデの葉。前面に1枚、側面にそれぞれ1枚ずつ。
チリ	FMC	赤色に青色のバンドと白色の星
中国	CAMF	赤色と黄色
チェコ共和国	ACCR	青色に赤色、白色、青色の縁取り
デンマーク	DMU	赤色と白色
フィンランド	SML	白色に青色の十字
フランス	FFM	青色
ドイツ	DMSB	白地に黒色の縁取り
英国	ACU	緑色
ギリシャ	ELPA	白色に青色の縁取り
ハンガリー	MAMS	赤色と緑色
アイルランド	MCUI	緑色とオレンジ
イタリア	FMI	赤色に緑色と白色の水平ラインが1本ずつ
日本	MFJ	白色に赤色の円が上部に設けられる
ケニア	KMSF	黒、赤、緑に白い帯。両サイドにケニアと記載。
ルクセンブルグ	MUL	紫色
メキシコ	FMM	白色に緑色と赤色の縁取り
モナコ	MCM	青色と白色
オランダ	KNMV	オレンジ
ニュージーランド	MNZ	白色に黒のキウイが前面に設けられる
ノルウエイ	NMF	赤色と青色
ペルー	FPEM	赤色に幅75mmの白色ストライプ、青色と黄色のチェックの縁取り
ポーランド	PZM	白色に赤色のバンド
ポルトガル	FNM	白色
ルーマニア	FRM	黒色にナショナル・エンブレムの入った垂直の青色、黄色、赤色のバンド

ロシア	MFR	白色に赤色の縁取りと星の入った垂直の赤色バンド
サンマリノ	F SM	白色にサンマリノのナショナル・エンブレム
スロバキア	SMF	青色、赤色及び白色
南アフリカ	MSA	黒色、緑色、青色、および赤色に黄色と白色のバンド
スペイン	RFME	黄色と赤色
スウェーデン	SVEMO	青色と黄色
スイス	FMS	赤色に白色の十字
ウルグアイ	FUM	明るい青色
アメリカ	AMA	青色に2本の白色のバンド

更に、FIM チーム世界チャンピオンは虹色のヘルメットの着用が認められる。

ライダー個人のスポンサーは、全体的なグラフィックの一部とするかゴーグルストラップ（通常平行）の下部分に別に表記することができる。チームに所属する各ライダーのヘルメットモデルは異なっても、グラフィックは同等のものでなければならない。図6 参照

図6



ヘルメットの総合的なグラフィックは、チームのFMNの承認が必要とされる。

チームがヘルメットを使用する場合で不可抗力（ライダー変更、ヘルメットの損傷等）が発生した場合、当該ヘルメットは当該年度のFIM技術規則に合致大会時のテクニカルスチュワードに提示した他のヘルメットに変更することが出来る。

01. 75 FIMの象徴

特定の状況において、FIMは特定の装備にFIMの象徴を使用し、それがFIMの規格に適合していることを示すのを許可することができる。この許可が与えられ、FIMの象徴が表示される装備が良い状態にある場合、この象徴はFIMの設ける規格に適合していることの保証を意味する。

01. 76 ナンバーサッシュ (ビブ)

FIM世界選手権に指定ゼッケン番号で全戦出場するライダーは、ジャージまたはジャケットの背中上部にゼッケン番号と氏名を記載しなければならない。

指定ゼッケン番号を持たないライダーは、ジャージまたはジャケットの背中上部に氏名を記載することはできるがゼッケン番号は記載することは出来ない。

ジャージやジャケットに車両のスタート番号とは異なる番号を付けることは認められない。

スタート番号は以下の規定に準拠していなければならない。

76.02 ナンバーがプリントされる部分のサイズは最大 25 X 25cm とする。

76.03 数字の高さ： 15cm

76.04 数字の幅： 6cm

76.05 ストロークの幅： 2 cm

76.06 25cm X 25cm の周囲のみ広告を使用することが出来る。

76.07 プラスチック製ビブの使用は認められない。

01. 77 車検

77.01 準備

- 車検前に、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性を意識する。
- 競技会前、閉鎖でき、警備出来るエリアを準備する。
- 検査は隠された広い場所で行う。
- 車検エリアには、テーブル、椅子、電気及び電源等必要器材が準備されていなければならない。
- 重量計は正確、実践的かつ最低100g単位の計測が可能であること。
- 必要器材は以下の通り
 - 回転計
 - サウンドメーターおよびカリブレターとスペアバッテリー
 - スライドキャリパー（排気量、キャブレター径等測定）
 - 深ゲージ
 - スチール製メジャーテープ
 - 最低地上高を計測するための手配（サイドカー）
 - シール
 - 重量計（主催者により配備）（調整の為にウェイトバランス）
 - エンジン排気量測定用ツール
 - ~~• シリンダー容積測定用ランプオイルテスターは推奨とし、使用される場合シリンダー容量を表す。更に詳細な計測が必要な場合、チーフテクニカルスチュワードはシリンダーからシリンダーヘッドを外すことを要請する。~~
 - パーツにマークをつけるためにカラーペイント

- 耐熱ステッカーまたはサイレンサー（及びクリーナー）にマーキングするペイント
 - 磁石
 - 適切な燃料サンプル用ボトル
 - CD ドライブ付きのコンピューター及び最新の動作環境
 - プリンター等が推奨される
 - 計算器
- 必要書類リスト
 - 大会特別規則
 - 当該年度 FIM 技術規則
 - 当該年度 FIM 種目別規則
 - FIM スポーツコード
 - ~~• 公認書類（もしあれば）~~
 - 筆記用具
 - 車両仕様書
- 必要器材及び事務用具は車検開始の最低30分前までに準備されていなければならない。（大会特別規則に明記された時間）

77.02 車検

- 車検は、CEN 規則及び大会特別規則に明記された時間及び手順に則って行われなければならない。
- 音量測定は初めに行わなければならない。音量レベルはテクニカルカードに記録される。エキゾーストサイレンサーは、ペイントまたはステッカーでマーキングされる。

- 最低限行われなければならない車検例は以下の通り

※

車検内容	6日間	エンデューロ GP	スーパーエ ンデューロ	ハードエンデ ューロ
音量	✓	✓	✓	✓
カットオフス イッチ	✓	✓	✓	✓
自動閉鎖スロ ットル	✓	✓	✓	✓
ライト（フロ ント、リア、 ブレーキ）	✓	✓		✓
年式＋モデル 名	✓	✓	✓	✓
レース燃料仕 様	✓	✓	✓	✓
車両識別プレ ート、シャーシ番 号	✓	✓	✓	✓
クランクケー ス	✓			✓
ホイール（ハ ブ）	✓	✓		✓
車両登録プレ ート及び保険 （グリーンカ ード）	✓	✓		✓
サイレンサー	✓	✓	✓	✓
カウンターシ ャフトspro ケット及びリ アsproケッ ト	✓	✓	✓	✓
ハンドルバー エンド、プロ テクション、 レバー	✓	✓	✓	✓
電動車両重量	✓	✓	✓	✓
サイドスタン ド	✓	✓	任意	任意
タイヤ	✓	✓	✓	✓
ヘルメット	✓	✓	✓	✓
保護ウェア	✓	✓	✓	✓

※大会特別規則に特に明記してあるクローズドサーキットでのイベントには適用
されない。

- 車両の総合的な検査は FIM 規則に準拠しているかどうかの確認を行う。合格車両のメインフレームにはペイントまたはステッカーが施される。
- 車検は、ライダーまたはメカニックが車両仕様書を車検に提示した時点で開始される。
- 到着時、競技終了時に、車両の全てのマーキングパーツがコントロールされる。
- 車両又は車両の一部を検査するため完全な分解検査を行う場合、車両、一部またはパーツアッセンブリーは封印され、分解検査が出来る場所に運ばなければならない。競技監督/FIM レースディレクターは、この作業を行うかの決定を行う。
- 分解及び車両または当該パーツの検査時には、大会に任命された車検員が立ち会わなければならない。
- 主催者は、事項 77.02 及び 77.02.15②準拠し、移送費用及び検査費用を負担する。
- 抗議により分解検査が要求され、競技監督/FIM レースディレクターが指示した場合、事項 77.02.14 及び 77.02.15 に則り、敗訴した者が移送費用及び検査費用、または競技監督/FIM レースディレクターが定める一部を支払わなければならない。

77.03 マーキング

- ・ 事前車検（詳細は大会特別規則に明記）において、以下の部品は識別を確実にするため、下記のとおりマーキングされる。
- ・ ホイールハブ、クランクケース、サイレンサーへの塗装マーキングまたは耐熱性ステッカーは、耐熱性のあるものでなければならない。マーキングされた部品は、競技全体を通して使用され、最終検査時に所定の位置にあることが確認されなければならない。

マーキングされるパーツは

	6日間	エンデュー □ GP	スーパーエ ンデュー□	ハードエン デュー□	マーキング 位置
フレーム	✓	✓	✓	✓	ステアリングヘッド右
ホイール (ハブ)	✓	✓			各ハブ
クランクケ ース	✓			✓	左右どちら か
サイレンサ ー	✓	✓	✓	✓	上部
スペアサイ レンサー	✓	✓	✓	✓	スペアは2 本可能

- ・ マーキングは上記パーツのみに限定され、マーキングはペイントまたはまたは剥がせない（破壊不可能な）ステッカーで行わなければならない。マーカーペンの使用は禁止される。
- ・ ただし、サイレンサーは、損傷している場合はコース上のどの地点でも交換することが出来る。
- ・ ライダーがリタイアし、再スタートを希望する場合、フレームのみが事前車検でマーキングされたオリジナルの部品でなければならない。
- ・ マーキング後、ライダーは技術確認書（テクニカルカード）に署名して同意を確認しなければならない。この確認書にはフレーム番号が記載されてい

ければならない。

- 本規則に違反した場合、失格（または FIM 懲戒規定に規定されたその他罰則）となる。サイレンサーに関しては当該競技規則を参照。

77.04 主催国協会チーフテクニカルスチュワード（車検長）及びテクニカルスチュワード（車検員）

- チーフテクニカルスチュワード（車検長）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いなくてはならない。チーフテクニカルスチュワード（車検長）は、競技監督、FIM レースディレクター及び FIM テクニカルディレクター（出席している場合）に自分が到着したことを報告する。
- チーフテクニカルスチュワード（車検長）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（車検員）が正しい方法で任務を遂行できるように責任を持つ。チーフテクニカルスチュワード（車検長）は、競技、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（車検員）を個々のポストに割り当てる。
- 車検には異なる役務があり、車検チームは最低 3 名いなければならない。主催国協会の車検長は FIM シニアテクニカルスチュワードライセンスを所持していなければならない、車検員の最低 1 名は FIM テクニカルスチュワードライセンス所持者でなければならない。

車検に必要な最低人員は下記のとおりとする。

- 音量テスト、サイレンサーマーキング 2名
- 車両検査、ヘルメット及びウェア 2名

2 名から 4 名のヘルパー（スタッフ）を準備することを推奨する。

- サウンドコントロールオフィサー（SCO）は、FIM テクニカルスチュワードライセンス所持者であり、音量検査並びにテスト方法に関する知識及び経験を有していなければならない。主催国協会は、FIM ライセンスを所持するサウンドコントロールオフィサーがいない場合、特別な技術者（音響技師）によるサービスを提案することが出来る。
- 車検終了後、チーフテクニカルスチュワードは競技監督/FIM レースディレクションに対し、合格したライダー、車両及び音量レベルのリストを提出する。
- 競技中、到着エリア及びスタートエリアでは、テクニカルスチュワードは、車両への修理及び変更に関する管理を行う。外部からの援助が無いように管理しなければならない。また、車両の状態についても管理を行う。
- 個々のタイムチェックにおいて、車検員は修理及びその他技術的アシストを管理する。また、車両がコース途中で如何なる変更も行われなかったことを確認するためにマーキングの管理も行う。
- 到着時、毎日の最終時点、車検員は全てのパーツの確認と車両の状態を確認しなければならない。ライダーは、修理またはサイレンサー及び/あるいはエキゾーストパイプの交換（のみ）の為に追加の 30 分が認められる。
- 事故に巻き込まれたマシンの場合、テクニカルスチュワードは当該マシンをチェックし、重大な欠陥が発生していないか確認する。しかし、このチェックにマシン及びヘルメットや着用していたウェアを提示するのはライダーの責務である。
- チーフテクニカルスチュワード（車検長）は、イベントのいかなる時も、車両のどの部分を観察する／検査する権限を有する。

- 全てのテクニカルスチュワード（車検員）は、技術規則発行以降に改定された最新規則を協会により告知を受けていなければならない。

77.05 FIM テクニカルディレクター

- FIM テクニカルディレクターは、FIM 国際技術委員会ディレクターがFIM エンデューロ委員会ディレクターと協議し、任命する。
- FIM テクニカルディレクターは、車検に関する責任を持たないが、FIM 技術規則通りに行われているか確認しなければならない。
- FIM テクニカルディレクターは、FIM レースディレクター及びFIM デレゲートと協力して役務を行う。
- FIM テクニカルディレクターの権限と役務に含まれるが下記に限られてはいない。（FIM 技術規則参照）
 - a) FIM テクニカルディレクターは、車検に関する問題点、相違点を FIM レースディレクター及びFIM デレゲートに報告すると共にその解決法を提案する。
 - b) FIM テクニカルディレクターは、大会における技術的事項に関する最終決定者である。
 - c) FIM テクニカルディレクターは、極めて重大な事故に含まれたライダーの車両及び防護装備を車検長と共に検査し、FIM デレゲートに書面で報告する。
 - d) FIM テクニカルディレクターは、全てのレースディレクションミーティングに出席するが、投票権は持たない。

77.06 ライダー及び/またはメカニック

- ライダー及び/またはメカニック及び/またはチームマネージャーは、大会特別規則に明記された時間内にマシンと共に最低1回は車検を受けなければならない。

ライダーを除き、車検に立ち会うことのできる最大人数は、メカニック及び/またはチームマネージャーとする。

- ライダーは常に自分の車両及び保護ウェアがFIM エンデューロ車両規則に準拠していることに責任を有する。
- ライダーは、FIM エンデューロ規則に準拠した小奇麗な車両を提示しなければならない。
- ライダーは1台の車両のみ提示することが出来る。
- ライダーは、ライダーの保護用装備を提示しなければならない。例：ヘルメット及び装具
- 事前車検時に、環境マットを持参し、車両からの液体（オイル、チェーンスプレー、燃料等）から地面を保護するためパルクフェルメ内の車両の下に敷かなければならない。環境マットを主催者が手配する場合、そのことが大会特別規則に明記される。

~~• マーキング終了後、フレーム番号が記載された車両仕様書（テクニカルカード）に署名し、同意したことを証明する。車両は、その後速やかにクローズトパーク（パルクフェルメ）に移動される。~~

~~• クローズトパークエリアが解放されてから30分以内に参加者は車両を引き取らなければならない。但し、分解検査対象となった車両を除く。この30分経過して以降、担当オフィシャルの残された車両に関する責務は無い。~~

- 規定された報告事項を怠ったライダーは大会から除外される。
- 競技監督/FIMレースディレクターは規則を遵守しない如何なる者や他の参加者や観客にとって危険となるライダーが競技に参加することを禁止することが出来る。

01.78 危険なモーターサイクル

プラクティスまたは競技中に、テクニカルスチュワードがマシンに欠陥を発見し、それが他のライダーに危険をもたらす可能性がある場合、当該テクニカルスチュワードはただちにそのことを競技監督、または競技監督代理に報告する。プラクティス、または競技自体からこのようなマシンを除外することは、彼らの責任である。

01.79 サウンドコントロール

別途音量規定参照。

01.80 燃料規定

別途燃料規定参照。