

FIM

モトクロス

技術規則

(クアド、スーパーモト、スノークロス含む)

2026年版

2月26日

改訂条項	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
01.07 クラス	3
01.11 排気量の測定	4
01.11 レシプロエンジン、オットーサイクル	4
01.13 ロータリーエンジン	5
01.15 ヴァンケルシステム	5
01.17 スーパーチャージング	5
01.18 テレメトリー	5
01.19 車両重量（燃料を除いた車両重量）	7
01.21 メーカー名の表示	8
01.23 プロトタイプの定義	8
01.25 一般仕様	8
25.01 チタニウム及び軽合金の使用	8
25.03 カーボンファイバー	8
25.04 セラミック素材	9
25.05 その他装備	9
25.06 シリンダーの数	9
01.26 ソロモーターサイクルのフレームの定義	9
01.27 スターティングデバイス（始動装置）	10
01.28 燃料タンク	10
01.29 オープントランスミッションガード	11
01.31 キゾーストパイプ及びサイレンサー	11
01.33 ハンドルバー	12
01.35 コントロールレバー	13
01.37 スロットルコントロール	13
01.39 フットレスト	14
01.41 ブレーキ	14

01.43	マッドガード及びホイールプロテクション	15
01.45	ストリームライニング	15
01.46	サスペンション	15
01.47	ホイール、リム、タイヤ	15
01.49	タイヤ	16
01.50	電動車両の追加仕様(EPVs、グループJ)	16
01.51	スーパーモト追加仕様	17
01.53	クアド用追加仕様	18
01.53	サイドカー用追加仕様	20
01.54	スーパークロス追加仕様	21
01.55	ナンバープレート	22
01.63	燃料規定	23
01.65	プラクティス及びレース中の装備と保護用ウェア	23
01.67	ヘルメットの着用	26
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	FIM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	37
01.79	サウンドコントロール(音量測定)	37
01.82	スノーモビルの追加仕様	37
図	モトクロス	40-42
図F	サイドカー	43
図M	スノーモビル	44
	クアド	45-49
	ナンバー	50
	ヘルメットの装着テスト	51

2026年 FIM モトクロス技術規則

	施行時期	改訂条項
0	2026年1月1日	01.18.01, 25.03, 25.05, 01.28, 37.02, 37.03, 41.04, 41.05, 01.70

注：FIM モトクロス技術規則は、FIM モトクロス委員会（CMS）傘下の競技に適用される共通条項に加え、特定の CMS 競技に固有の規定／付録を規定している。固有の規定／付録は、特定の FIM 世界選手権およびプライズにのみ適用され、FIM とそのプロモーター間の契約によって設立された機関を含む関係する管轄機関によってのみ承認／改正することができることとする。

これらの文書における男性への言及は、簡略を目的としており、文脈上特に必要な場合を除き、女性にも適用される。

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。サイドカー付きのモーターサイクル（グループB）は、パッセンジャーを運べ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。

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A1 – ソロモーターサイクル

路面に1本の軌道のみを残す二輪車両

グループB1

路面に、モーターサイクルの残す1本の軌道とパッセンジャー用サイドカーが残すもう1本の軌道の合計2本の軌道を残す三輪車両。

グループB2

路面の前進方向に2本、または3本の軌道を残す三輪車両で、完全な一体ユニットを形成するサイドカーが常時固定されたもの。軌道が3本の場合、モーターサイクル・ホイールが残す2本の軌道の中心線は、75mm以上離れていてはならない。軌道は、車両が前を向いた状態における各ホイールの縦方向の中心線によって決定される。

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C	—	特殊2輪車両
グループD	—	特殊3輪車両で2つの駆動輪を持つモーターサイクル
グループE	—	スノーモビル
グループF	—	スプリンター及びドラッグスター
グループG	—	クアドレーサー（2つのホイールによって推進する）
グループJ	—	電動車両（EPV _e 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積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。（モトクロス規則事項032.3.2参照）

カテゴリーⅠ

グループA1 ソロモーターサイクル

クラス	以上 (cc)	未満 (cc)
50	—	50
65	50	65
85 (2ストローク)	65	85
85 (4ストローク)	85	150
100	85	100
MX2 (2ストローク)	100	125
(4ストローク)	175	250
175	125	175
MXGP (2ストローク)	175	250
(4ストローク)	290	450
350	250	350
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

注：50、65、85、100及び125 ccは単気筒エンジンのみ認められる。

スーパークロスにおける電動A1 ソロモーターサイクル

公称電圧	始まり (ボルト)	まで (ボルト)
電動 — クラスA	0	60
電動 — クラスB	60を超え	800

WSX SX1	クラスBのみ認められる	WSXにおけるEOT/BOP規則に則った電力規制
WSX SX2	クラスBのみ認められる	WSXにおけるEOT/BOP規則に則った電力規制

グループB1, B2 サイドカー

350cc 以上 750cc までの2ストロークエンジンまたは 1000cc までの4ストローク単気筒及び 2 気筒

カテゴリーⅡ

グループE/スノーモビル

クラス	以上 (cc)	未満 (cc)
250	—	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1050	750	1050
1300	1050	1300

グループG/クアドレーサー

バルーンタイプのタイヤを各対角線上の四隅に持つ二輪駆動の四輪車で、完全な一体型ユニットで構成され、ライダーのみがまたがった姿勢で乗車でき、ハンドルバーによって操作できるもの。カテゴリーⅠ、グループA1と同じクラス。

クラス		シリンダー数	排気量 (cc)	上限 (cc)
クアド	2ストローク	1	250 以上	500
	4ストローク			
	2ストローク	2		350

01. 11 排気量の測定

11.11 レシプロエンジン、オットーサイクル

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。

11.13 ロータリーエンジン

ロータリーエンジンを搭載するモーターサイクルが出場するクラスを決定するエンジン

容積は下記によって算出される：

$$\text{容積} = \frac{2 \times V}{N}$$

V = エンジンを構成するすべての燃焼室の総容量

N = ひとつの燃焼室内で1回のサイクルを完了するのに必要なモーターの回転数

4ストロークに分類される。

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。

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又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。

選手権デバイスとして FIM テクニカルディレクターの承認を受け、義務とされているトランスポンダー及び FIM の管理するデバイスを除いてテレメトリー（モーターサイクルから又はモーターサイクルへのリモートシグナル）は認められない。

01. 18. 01 公式プロモーター/FIM GPS トランスポンダー+RPM センサー

すべての常設 MXGP および MX2 チームは、公式プロモーター/FIM GPS + RPM 電子完全システム（GPS トランスポンダー、GPS アンテナ、RF アンテナ、RPM ロガー、配線ハーネスを含む）を使用しなければならない。

全てのマニファクチャラーは、車両に搭載するシステムコンポーネントの取り付け情報を提供しなければならない、それは義務とされる。これには、アンテナの位置と向き（GPS + RF）、トランスポンダーの位置、ケーブルの配線、回転数センサーの接続方法と接続場所、回転数データ/信号の送信元などの詳細が含まれることとする。これらの取り付け情報は、プロモーター/FIM の公式指示（以下参照）に準拠していなければならない。

https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=MXGP+GPS+RPM+instructions

各メーカーは、シーズン開始前に FIM CTI (cti@fim.ch) に取り付け詳細を提出し、検証を受けなければならない（シーズン開始後には、継続的な改善のために更新を可能とする）。取り付け詳細のテンプレートは以下から入手することができる。

https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=MXGP+GPS+RPM+template

全てのチームは、マニファクチャラーが提供するテンプレートに従い、車両のシステムのさまざまなコンポーネントすべてを準備、保護、取り付け、接続しなければならない。

チーム/ライダー/メカニックは、完全なシステム（上記に詳細）が完全に機能している（つまり、すべての信号/チャンネル/データが正常に機能している）ことを確認しなければならない。完全な操作システムは、イベント全体を通して（予備技術コントロールから公式イベントの終了まで）で必要とされる。

~~システムのすべての技術情報は、プロモーター/FIM に要請し、入手できる。~~

大会期間中、デバイスが正常に動作していないことが判明した場合、FIM テクニカルディレクター（または彼が任命したスタッフ）は、チームに対し、設定の確認と修正、またはデバイスの交換を要求する場合があります。

イベント中に動作しないシステムが検出された場合、FIM テクニカルディレクター（または彼が任命したスタッフ）は、レースディレクションに報告書を作成する。

システムに関するその他の具体的な質問は、説明書の付録に記載されている公式連絡先を通じプロモーター/FIM に請求 s h しなければならない。

01. 19 車両重量

19.01

車両の最低重量（ライダー及び/またはパッセンジャーや作動に必要なオイル類を除く）は：

クラス	排気量	ストローク	Kg
65 cc	65 ccまで	2	53
85 cc 小ホイール	65 cc~85 cc	2	63
	100 cc~150 cc	4	71
85 cc 大ホイール	65 cc~85 cc	2	65
	100 cc~150 cc	4	73
MXGP	175 cc~250 cc	2	98
	290 cc~450 cc	4	99
MX2	100 cc~125 cc	2	88
	175 cc~250 cc	4	95

WSX SX1	175 cc~250 cc	2	98
	290 cc~450 cc 電動車両	4	99 EOT/BOT WSXによ る
WSX SX2	100 cc~125 cc	2	88
	175 cc~250 cc 電動車両	4	95 EOT/BOT WSXによ る

レース前のマシンチェック時に、燃料タンクには最大 0.5 ㍓までの燃料が含まれている。

これら数値は、プラクティス/クオリファイレース/レース前にマシンがチェックされるときに達成していなければならない絶対数値であり、許容誤差は認められない。

車両の重量は、如何なる時も最低車両重量を下回ってはならない。

レース中または終了後のチェック時の車両重量には、テストの変動性を考慮し、1%の許容誤差が認められる。

使用される重量計は最低 100 g 単位の計測が可能でなければならない。

19.02 最低重量を満たすためのバラストの使用は禁止される。バラストとはあらゆる構成部品、デバイスまたは部品を指し、その主な機能はマシンに重量を加える物である。全ての構成部品、デバイスまたは部品はモーターサイクルに確実に取り付けられていなければならない。

電動車両のみ、EOT/BOP 規則で規定される最低車両重量を満たすためにバラストの使用が認められる。

19.03 事前車検における車検手順の最後に、メインフレームの前面にフレームマーキング（ステッカーやシールなど）を貼付する（すべての車両のフレームの同じ側（右側が望ましい）に貼付する）。

19.04 グループ B1 及び B2 は、どの競技会においてもパッセンジャーを必要とする。

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：

- シャシーマニュファクチュラーの呼称
- エンジンマニュファクチュラーの呼称

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

下記の仕様が、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は認められる。（ハンドルバー及びホイールリム、メインフレーム、スイングアームを除く）

25.04 セラミック素材

以下の部分についてセラミック製の部品の使用が認められる。

- メカニカルシール
- スパークプラグ
- エアフュエルレシオセンサー（ラムダ）
- スロットルセンサーアセンブリー
- ベアリング（OEM パーツ以外のセラミックは、FIM テクニカルディレクターに申請しなければならない。

25.05 その他装備

データ記録装置デバイス及び自動電子イグニッションの使用は認められる。

動いている車両と人、または無線、Bluetooth 通信、Wi-Fi、3G/4G/5G を含む如何なる電波による交信は禁止される。計時用トランスポンダー、自動ラップタイムデバイスまたは認められたオンボードカメラ（選手権プロモーター/オーガナイザーによる事前承認が必要）は例外とする。

FIM の新たな管理手順策定の為、如何なる電子部品（コイルワイヤ、エキストラセンサー及びワイヤリングハーネス、rpm データロガー、トランスポンダー等）は、FIM テクニカルディレクターによる使用要請が要求され、その使用は義務とされる。チームは、FIM に従いかつ協力し、テストを行い、大会期間中いつでも確認が行われる。FIM は、申請が公式となる最低 3 か月前までに機器の詳細な技術的仕様をマニュファクチャラーに送付する。（この期間にこのテストを要望されたチームの承認の基に事前テストを行う事が出来る。）

25.05.01

ホイールスピードセンサーは禁止される。

25.06 シリンダーの数

エンジンのシリンダー数は、燃焼室の数によって決定される。

25.07 別個になった燃焼スペースが用いられる場合、これは吸気ポート総面積の最低 50 %となる断面部分による制限のない通路によって連結されていなくてはならない。

01.26 ソロモーターサイクルのフレームの定義

01.26.1 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/ギアボックスユニット及びリアサスペンションの全ての構成部品と結合するのに用いられる構造部。

01.26.2 サイドカーのメインフレームの定義

フレーム、マシンのフロント部のステアリング機構をエンジン/ギアボックスユニット及びリアサスペンションの全ての構成部品と結合する為に用いられる構造部。

01.26.3 サイドカーのサイドフレームの定義

メインフレームとパッセンジャープラットフォーム、メインフレームへの取り付け方法（ボルト、溶接等）に関わりなくサイドサスペンションの全ての構成部品とを結合する為に用いられる構造部。

01. 27 スタートイングデバイス（始動装置）

スタートイングデバイスが義務づけられる。

01. 28 燃料タンク

燃料タンク及び燃料キャップは常に漏れ防止がなされていなければならない。

燃料タンクはパドック、ウェイティングゾーンまたはピットレーンでのみ給油することが出来る。

燃料タンクは、

- ・ 綿密に設計されたものである事（例：最先端技術によって製造されたもの。何らかの疑義が生じた場合、FIM テクニカルディレクターの判断が最終のものとされる。
- ・ **別個のアドオン拡張機能を備えた燃料フィルターの作成は禁止される。**
- ・ メインフレーム構造の上部または内部に位置していなければならない。
- ・ 確実に固定しなければならない。
- ・ 突出部から保護されていなければならない。
- ・ 車両の前部やハンドルバーの上に設置されてはならない。
- ・ ホース接続部は防水でなければならない。

追加の燃料タンクは認められない。

以下は、サイドカーに関してのみ適用される。

燃料タンク及び燃料キャップは常に漏れ防止が施されていなければならない。

燃料タンクはパドック、ウェイティングゾーンまたはピットレーンでのみ充填できる。

追加の燃料タンクが以下のとおり認められる。

- ・ シャーシマニュファクチャラーによって承認、供給された場合（オリジナルのマニュファクチャラーによる証明書は、FIM 公式イベントで使用する前に FIM テクニカルディレクターに提出しなければならない。
- ・ 確実に固定されなければならない。
- ・ 突出部から保護されていなければならない。
- ・ 車両の前部やハンドルバーの上に設置されてはならない。
- ・ フレーム内部に取り付けられなければならない。
- ・ ホース接続は防水でなければならない。

追加の燃料タンクは一つのみ認められる。追加の燃料タンクが取り付けられた状態で車検の為、車両を提出しなければならない。

いずれの場合にしても、燃料タンクは、ハンドルバー、リアフェンダーの最も高い地点及びパッセンジャーバーによって構築される三角形から突出することは認められず、ロールオーバー時に地面に触れないようにしなければならない。

以下の要件を満たす場合、サイドフレームへの追加燃料タンクの取り付けが許可される。

- ラジエターの後方上部またはラジエターの真後ろ
- パッセンジャーの可動範囲外
- 熱を避けるために排気システムから十分に離れた場所に設置し、必要に応じて追加の熱保護装置を取り付けなければならない。
- 燃料ラインと接続部は、外部の衝撃や冷却システムや排気システムの熱から保護しなければならない。
- 取り付け金具、燃料ライン、燃料ポンプ、ワイヤリング、プロテクション、付属品を含む完全な状態で提供される。
- 鋭利な輪郭を持たず、安全な外形形状
- アルミニウムまたは他の適切な金属で製作される。
- プラスチックタンク性のタンクが認められるが、ライダー/パッセンジャーを外部衝撃または偶発的な接触から十分に保護されていないといけない。
- 車両検査時に FIM テクニカルディレクターの承認を受けなければならない。

01. 29 オープン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ガードが装着されなくてはならない。

29.01 プライマリートランスミッションが露出している場合、安全上ガードが取り付けられていなければならない。ガードは、どのような状況においてもライダーまたはパッセンジャーがトランスミッション部品に不慮の接触を起こさないよう方法で取り付けられていなければならない。それは、ライダーの指を負傷から守る設計でなければならない。

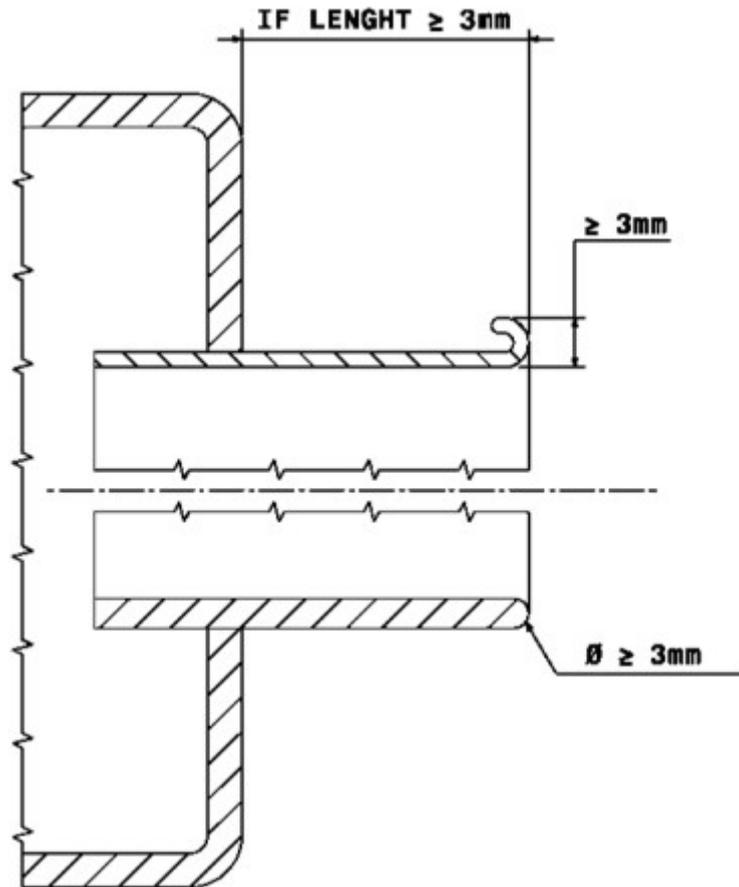
29.02 リアホイールのロワーチェーン可動部とファイナルドリブンスプロケットの間に挟まれることを防ぐ為のチェーンガードが装備されていないといけない。

01. 31 エキゾーストパイプ及びサイレンサー

エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量コントロールに関する条件を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先端は、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 ($\pm 15^\circ$ 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。



- 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 サイドカーマシンの場合、エキゾーストパイプは水平に排気を行い、後方に向かって従ってマシンの軸に対して最大 30° の角度とする。
- 31.05 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）を与える如何なるオリジナル以外のバルブシステムも禁止される。マニ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 未満とする。（図参照）
- 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くてはならない。
- 33.05 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開いていなければならない。
- 33.06 複合素材製のハンドルバーは認められない。
- 33.07 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。
- 33.08 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（ステアリングダンパー以外のもの）が設けられ、フルロック状態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）。チューブ形のギヤレバーの場合、その端部は丸められていなければならない。
- 35.02 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。
- 35.03 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。
- 35.04 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為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。電子コントロール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。

電動車両のみ、RBW（ライドバイワイヤ）スロットルシステムが認められる。

37.02 イグニッションカットアウトスイッチ

サイドカー、クアド及びスノーモビルにおいては、ライダーがマシンを離れた場合に作動するカットアウトが装備されていなければならない。このカットアウトシステムはエンジンを停止できるものでなければならない。

そのイグニッションカットアウトは、適切な長さで厚みを持ち、非伸縮性のランヤードにより作動するものでなければならない。ライダーが車両から降りた場合、カットオフスイッチからのランヤードがエンジンを停止する。ランヤードは、カットアウトスイッチにしっかりと取り付けられ、ライダーがマシンを離れる場合以外に誤って切られることのないものでなければならない。カットアウトスイッチはテープは不可とし、圧着ワイヤー又は確実に取り付けなければならない。

サイドカー、クアド及びスノークロスにおいて、カットアウトスイッチはライダーの右手首または適切にライダーの腰に取り付けられなければならない。スノーモビルにおいてはライダーの腰に取り付けられなければならない。

~~グループJ（電動車両）に属する車両は、事項 50.04.6 参照~~

電動車両の場合、ランヤードのおかげでライダーが車両から離れると、同じロジックが適用され、ドライブモードが無効となる（ランヤードが切断されると、バッテリーからモーターへの電力供給が停止される）。

37.03 ソロモーターサイクルには、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。

電動車両の場合、エンジンストールの危険がないため、ハンドルバーのキルスイッチに加え FIM 電気規則事項 2.10 に記載されているように、ランヤードまたは傾斜角/傾斜センサーに基づく戦略を使用しドライブモードを無効にするデバイスを備えなければならない。

01. 39 フットレスト

39.01 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デバイスが装備されていなくてはならない。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くてはならない（図参照）。フットレストの歯は鋭利であってはならない。フットレストの歯の高さは最大 10mm とする。

01. 41 ブレーキ

41.01 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くてはならず、それぞれ独自に操作できるもので、ホイールと同心でなくてはならない。

41.02 グループBの車両には、最低ふたつの効果的なブレーキが最低2つのホイールに装備されていなくてはならない。ブレーキはそれぞれ独自に操作できるもので、ホイールと同心でなくてはならない。

41.03 スノーモビルには最低1つのブレーキがなければならない。

41.04 電動車両: モーターサイクルに電動ブレーキ機能 (回生ブレーキとも呼ばれる) が装備されている場合、バックアップ作動ブレーキ システムを必ず装備し、必要に応じて作動しなければならない (各ホイールに 1 つずつ)。

41.05 例外的な状況 (例: ライダーがハンディキャップを認定または特定されている場合) において、FIM テクニカルディレクターは、ブレーキシステムアクチュエーターの特定の取り付け方法の適用を認める場合がある。チーム/ライダーは、事前車検時に FIM テクニカルディレクターにその旨を伝えなければならない。チーム/ライダーは、トラック上で使用するためには、事前に FIM テクニカルディレクターの承認を得なければならない。

01. 43 マッドガード及びホイールプロテクション

モーターサイクルには丸められたマッドガードが装備されていな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横に突出してはならない。

43.02 フロントマッドガードは泥からライダーを保護するために必要な角度までホイール周囲を覆っていないとてはならない。

43.03 リアマッドガードは、フロントとリアサスペンションが伸びきった状態で 130mm を越えて覆っていないとてはならない。(図L 参照)

43.04 マッドガードの先端は丸められていなければならない。その半径は最低 3mm とする。マッドガードの材質は柔軟素材製のみとする。(例: プラスチック)

43.05 キャストまたは鋳造のホイールが使用される場合、スポークを硬質のディスクで囲むプロテクションが施されなければならない。ソリッドディスクの外側端部とホイールリムとの間のオープンエリアは最大 10mm とする。(タイヤインフレーションバルブは除く)

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。(図参照)

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、リム、タイヤ

47.01 すべてのタイヤはリムに装着され、1 kg/cm (1.4lb/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、あるいは従来に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。

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ネンションスクリューは唯一の例外とする。

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。

47.03 ホイール（リム）サイズ規制

排気量	最大フロントホイールサイズ	最大リアホイールサイズ
65 cc	14 インチ	12 インチ
85 cc (小ホイール)	17 インチ	14 インチ
85 cc (大ホイール)	19 インチ	16 インチ
125 cc以上	21 インチ	19 インチ
WSX SX1 WSX SX2	21 インチ	19 インチ

47.04 ホイールベース

クラス	最小ホイールベース	最大ホイールベース
WSX SX1 WSX SX2	1450 mm	-

01. 49 タイヤ

49.01 スクープまたはパドル（継続するラジアルリブ）タイヤ及び／あるいは 19.5mm 以上のラグを持つタイヤは禁止される。

49.02 タイヤの表面にはアンチスキッドスパイク、スペシャルチェーン等後付けのものを取り付けることは認められない。

49.03 タイヤウォーマーの使用は認められない。

01. 50 電動車両の追加仕様 (EPVs、グループ J)

最新の FIM 電動車両規則をオンラインで以下から参照。

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

01. 51 スーパーモト追加仕様

以下の仕様は、スーパーモト世界選手権に出場する車両に適用される。

- 最低重量：110Kg

レース前の計測時に、燃料タンクには 0.5 リットル以上の燃料が残ってはいならない。

これは絶対数値である。プラクティス/クオリファイレース/レース前に車両の計測が行われる場合、許容誤差は認められない。

如何なる場合も、車検後の車両は、最低重量を下回ってはいならない。

レース後、車両重量にはテストの状況変化を見込み、1%の許容誤差が認められる。

重量計は、最低 100g 単位の計測ができるものでなければいならない。

- 安全装置（ピンまたはロックナット）ブレーキパッド固定部に取り付けられていなければいならない。
- ブレーキキャリパーのボルトに使用されているセーフティーワイヤーは視認できなければいならない。
- 全てのエンジンは、最低 0.2 ㍓のオイルキャッチタンクが確実に固定されるか、クローズドブリーザーシステムを装備していなければいならない。（エンジンブリーザーシステムはエアボックスに連結される）
- モーターサイクルは、エンジンの下にエンジン保護として機能するとともにエンジンとプロテクティブシールドとの間にエンジン破損時に起こりうるオイルやクーラントを溜めるためにプロテクティブシールドを装備していなければいならない。
- セルフブロックオーバーフローバルブが装備されていない場合、燃料タンクブリーザーシステム用に別のキャッチタンクが装備されていないければいならない。このキャッチタンクはレース前に空の状態にしておかなければいならない。
- 冷却水として認められているのは水のみである。
- オイル及び水のフィルターキャップ、ドレーンプラグに使用されているセーフティーワイヤーは、視認できなければいならない。
- モトクロス、エンデューロ及びトライアルタイヤは禁止とする。
- フロント及び/またはリアタイヤのトレッドの深さは、中央部分で最大 10mm とする。
- フロント及び/またはリアタイヤへの追加のトレッドグループ、カット等は認められる。

- ・ フットレスト下のプロテクターズライダーは義務とする。プロテクターズライダーは、プラスチック製でなければならない。金属製のプロテクターズライダーは禁止とされる。

01.53 クアド用追加仕様

*現在の事項 01.52 はクワッドの追加ルールを規定しており、そこに明記されている以外は本モトクロス規則が適用される。

クアドのメーカー、構造、タイプについては、以下に指定されているもの以外に制限はない。

クアドは 1 つのグループに位置される。

01.52.1 グループ G/クアドレーサー:

2 つの車輪の作用によって推進されます (2 輪駆動)。駆動は、後輪のみをとし、ソリッドアクスルを介して行なわなければならない。

52.01 ステアリング

マシンの操舵は前輪のみで行われるものとする。

52.02 シャーシ及び付属品

ショックアブソーバーと関連スプリングは自由とする。

ホイールベース、フロント及びリアトラックは自由とするが、全幅は事項 52.11 に定義される。

メインシャーシには、元の車両識別番号 (VIN) を記録しなければならない。フレーム番号 (VIN) は常に視認出来るようにされなければならない。

シャーシはイベント中の交換は認められず、テクニカル スチュワードによって確認されなければならない。

52.03 ナンバープレート

4 か所のナンバープレートが必要とされる。

- ◇ ヘッドランプの高さでマシンの前面に固定されたプレート 1 枚。前向き。
- ◇ リアバンパーに取り付けられたプレート 1 枚。後ろ向き。
- ◇ ナンバープレート 1 枚。両側からナンバーが読めるように、車両の後部に取り付けられたナンバープレート 1 枚 (旗型)。

ナンバーは中央に配置し、可能な限り垂直に配置されなければならない。寸法については、事項 01.55 参照。

52.04 ホイール、リム、ブレーキ

リアホイールリムの直径は 12 インチを超えてはならない。ワイヤースポークは認められない。

フロントホイールリムの直径に制限は無い。ワイヤースポークは認められない。

カーボン強化ホイールは禁止される。事項 25.03 参照。

すべてのフロントホイールには、各車軸に 1 つの機能的なブレーキが取り付けられ、ハンドルバーに取り付けられたレバーで操作されなければならない。

車両の後部は、各ホイールにブレーキが 1 つ設けられ、リアホイールの車軸にブレーキと一緒に取り付けられ、フットペダルで操作されなければならない。身体的障がいのあるライダー（特定されたハンディキャップを持つ）の場合、ハンドルバーのレバーで操作することが認められる。チーム/ライダーは、このパーツを使用する前に、FIM テクニカル ディレクターに提示し、承認を受けなければならない。パーツの適合性と承認に関する FIM テクニカルディレクターの決定は最終のものとなる。

52.05 マッドガード

フロントホイールとリアホイールは、各ホイールを最低 30 度の範囲で覆う柔軟な素材のマッドガードで覆われていなければならない (図 Q 参照)。

52.06 燃料タンク

燃料タンクは以下の要件を満たしていなければならない。

- ・優れた設計であること。議論が生じた場合、FIM テクニカルディレクターの決定が最終的なものとなる。
- ・メインフレームの上部または構造内に設置されていなければならない。
- ・しっかりと固定されていなければならない。
- ・突起物から保護されていなければならない。
- ・ハンドルバーの前方または上方に設置されていなければならない。
- ・ホース接続部は漏れ防止構造でなければならない。

52.07 プロテクション(図 Q)

チェーンガードは、下部チェーン作動部とリアホイールのファイナルドリブンスプロケットの間に挟まれる危険性を最小限に抑えるように取り付けられなければならない。パーツの容認または拒否に関する FIM テクニカルディレクターの決定は最終的なものとなる。

耐久性のある耐衝撃性素材で作られたプロテクションバーまたはプレートを、リアスプロケットとブレーキディスクの後ろに取り付けなければならない。

クラッシュバーまたはガードは、車両の前部に固定されなければならない。このプロテクションバリアは、ホイールの外側フランジと直線になるように取り付けられなければならない。その許容誤差は ± 50 mm とする。

車両の両側に、丸い形状（最小直径：25 mm または 1 インチ）のプロテクティブバリア（または「ガード」）を取り付けなければならない。このプロテクティブバリアは、絡まりをなくすために、ホイールと直線上になるように取り付けな

ればならない。突出した（鋭利な）部分があってはならない。

クラッシュバーは、車両後部のシート後方に設置しなければならない。

このプロテクティブバリアは、ホイールのアウターフランジと直線上になるように取り付けられなければならない。その許容誤差は、内側に最大 50mm、外側に最大 150mm とする。

エキゾーストパイプは、後部クラッシュバーの後端に接する垂直線を超えてはならない。

ホイールとバリアの間隙を埋める為交差ベルトまたは金属グリッドの構造を取り付けなければならない。これにより、ライダーの足が誤って地面に接触することを防ぐこととなる。

- 52.08 寸法
全幅は 1300mmを超えてはならない。

01. 53 サイドカー用追加仕様

- 53.01 サイドカーは、最低 3 箇所でもーターサイクルと固定されていなければならないが、それはシャーシの内側部分ではない。
固定するポイントは連結部分が動くものであってはならない。傾斜角度が変更可能な場合、それは確実に固定されなければならない、単に留め金で固定するだけではない。

クロスドベルトまたはメタリックグリッドの構造は、ライダーの足が誤って地面に接地することを防ぐためにモーターサイクルとサイドカーの間の空間を埋めるものでなければならない。

燃料タンクは十分かつ個別に地面から可能な限り保護されるものでなければならない。

- 53.02 駆動は、モーターサイクルのリアホイールを介して路面に伝えられるものとする。
- 53.03 リアモーターサイクルホイールとサイドカーホイールの中心線による軌跡の距離は最低 800mm とし、最大でも 1150mm を超えないものとする。
- 53.04 ステアリングのトルクを軽減するためにフロントホイールとリアホイールの間を最大 75mm の範囲まで位置変更することができる。
- 53.05 フロントホイールのステアリングは、クラシックテレスコピックフォークまたは両側方に同等にホイールを支える（ロングまたはショートリーディングリンクタイプ）スイングアームフォークに直接接続するステアリングジョイントを中間に設けることの無い者でなければならない。

53.06 パッセンジャー用スペースのサイドカーの最低寸法は：

長さ：1000mm 幅：400mm

パッセンジャーを守るスクリーンの高さ：最低 300mm（図参照）

53.07 乗車状態での車両の地上とのクリアランスは 175mm 以上とする。

53.08 エンジンの位置は任意とするが、リアホイールより前方になければならない。

エンジン及びギアボックスがプレートに固定される場合、そのプレートがスチールの場合の厚みは最低 4mm とし、軽合金の場合は 5mm とする。

53.09 ハンドルバーは確実にフォークに取り付けられなければならない。それは、シート
の中央部分の上になければならない。

ステアリングヘッドはハンドルバーのように固定されていなければならない。フロント
ホイールサスペンションの稼働しない部分へは取り付けてはならない。

53.10 サイドカーにおいて、サイドカーホイールは硬い素材のもので覆われ保護されて
いなければならない。

53.11 サイドカーが設けられていない方の側では、エキゾーストパイプはマシンの中心
から 330mm 以上飛び出しているはならない。その反対側では、エキゾーストパイ
プはサイドカーの幅より飛び出しているはならない（図を参照）。

エキゾーストパイプの先端が再度かがわにある場合、サイドカープラットフォーム
の後端を接点として垂直に引かれた線から飛び出しているはならない。

01. 54 スーパークロス追加仕様

FIM スーパークロス世界選手権に関する詳細は、下記を参照。

54.01 WSX EOT-BOP 要件

FIM スーパークロス世界選手権（SX1 および SX2 クラス）に出場するすべての
電動車両は、以下の最新の WSX EOT-BOP 要件に全面的に適合していなければ
ならない。

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

54.02 燃料仕様

年間契約チーム／ライダー：現行の FIM 燃料カテゴリー 2 規則に準拠した Panta
MTV4T-01 燃料仕様のみ使用が認められる。

ワイルドカードチーム／ライダー：FIM 燃料カテゴリー 2 に準拠するその他の燃
料を使用できます。

54.03 ブレーキ

リアブレーキは作動可能で、リアブレーキペダルで操作できなければならない。
リアブレーキペダルによる操作（注：代替不可）に加え、別の位置（例：左手レバー）から操作するための第 2 のブレーキ回路（ホース、マスターシリンダー、レバー/ペダル）を追加することが認められる。
この第 2 のホースを使用する場合は、最初のリアブレーキシステム回路に接続しなければならない（例：ダブルバンジョーボルトを使用）。

01. 55 ナンバープレート

55.01 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。

55.02 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。

英国式数字が適用される。“1” は 1 本の垂直線で表し、“7” は水平線無しの単純な傾斜線とする。（図 0 参照）

蛍光数字及び蛍光プレートは禁止される。

数字は明確に読めるものでなければならない。議論が生じた場合、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。

55.03 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。

フロントナンバーには以下に記す最低寸法が適用される。

— 数字の高さ	140mm
— 数字の幅	70mm
— 数字の太さ	25mm
— 数字と数字の間隔	15mm
— FIM ロゴと数字との間隔	10mm

55.04 サイドナンバープレート

MXGP、MX2、WMX クラスのみ：サイドナンバープレートは義務では無いが、推奨とする。（他のすべてのクラスは義務とする）。

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 100mm 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ることなく、ライダーの乗車時にそのライダーによって隠れる部分がないように取り付けられなければならない。

サイドナンバープレートまたは当該エリアは最低縦 150mm× 横 240mmで、FIM 規則どおり 3 桁（例：888）の数字に十分なものでなければならない。このエリアをサイドナンバープレートとして考慮される。

サイドナンバープレートには以下の最低寸法が適用される。

— 数字の高さ	100mm
— 数字の幅	70mm
— 数字の太さ	25mm
— 数字と数字の間隔	15mm
— FIM ロゴ/広告と数字の間	10mm

55.05 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。

55.06 電動車両：前面と側面のナンバープレートに、黒色の番号（RAL 9905）が付いた黄色の背景プレート（RAL 1026）が取り付けられていなければならない。

01. 63 燃料規定

以下のリンクのFIM 燃料規定（カテゴリー2）参照。

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

01. 65 プラクティス及びレー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：

一般に、事故時の擦過傷を避けるため、ナイロンまたはスパンデックス（例：ライクラ、ポリウレタン）を主要素材としない繊維製のスーツ、長ズボン、長そでシャツ及び下着の着用を推奨する。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/プロテクターで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いなければならない。（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。

全ての保護デバイスには明確に以下の基準が明示されていなければならない。

EN1621-1、レベル1または2に準拠した肩、肘、臀部及び膝

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）

EN1621-3（またはEN14021）レベル1または2 チェスト

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

CHEST PROTECTOR: must comply with EN1621-3.

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

機能的かつ操作可能なFIMカテゴリ-3エアバッグシステムの使用が認められる。

エアバッグマニュファクチャラーは、専用の自己認証フォームを使用し、FIM にエアバッグシステムカテゴリ-3 を申請しなければならない。エアバッグ電子アルゴリズム (衝突検出用)は、エアバッグカテゴリ-3 のFIM 要件に詳述されている特定の分野に適合していなければならない。

適格なエアバッグカテゴリ3のリストは、下記リンクから入手が可能。

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

エアバッグシステムの使用に関して、車検時に FIM テクニカルディレクターに対して申告しなければならない。デバイスの使用に関する責任は、常にライダーに帰属する。

ネックブレースは、エアバッグと両立性が無い。そのため、エアバッグを使用する場合、ネックブレースは禁止される。

注意：エアバッグシステムの構造は、現行のボディープロテクターの規格に準拠していなければならない。

全ての競技におけるライダー及びパッセンジャーは、チェスト及びバックプロテクターの装着が義務とされる。

モトクロス/サイドカー/クアド

全ライダー/パッセンジャーはスーツまたは長ズボンと長そでシャツの着用を義務とする。

肩、肘、膝プロテクターを装着することを強く推奨する。

ジュニアライダー

肩、肘、膝プロテクターは義務とする。それらは EN 1621-1, レベル1 または2 に合致していなければならない。

スノーモビル：

ライダーは、寒さ対策として適切なウェア（スーツまたは長ズボン及び長そでシャツ）を着用していなければならない。

スーパーモト：

ライダーは、皮製パッドや膝、肘、肩等接触しやすい部分に保護装備のついた完全なワンピースレザースーツを着用していなければならない。（最低皮革厚 1.2mm を推奨する）

レザースーツの一部は、直接的に転倒による損傷を受けない範囲は限られた範囲または皮革製の素材でなくとも良い。

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/パッセンジャーは、ゴーグルを装着してもよい。(オフロードヘルメットの場合) またはフルクローズドライザー (フルフェイスサーキットレーシングヘルメットの場合)。

眼鏡およびヘルメットバイザーと“ティアオフまたはロールオフ”が許可される。眼鏡、ゴーグル、バイザーに使用される材質は、粉碎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いと認められない。
- ロワーフェースカバーが備えられ得ていなければならない。それは取り外し可能な物や可動式ではない。
- 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。(継ぎ目が残っていないと認められない)
- 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。

上記の規則に違反した場合は失格とされる。

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、もうひとつ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。

69.03 全てのヘルメットは手を加えていない状態で構造が変更されてはならない。

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	FRHPho-01 (2025年12月31日まで) または FRHPho-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フルフェースのみ)
アメリカ	SNELL M2015 または SNELL M 2020D または SNELL M 2020R または SNELL 2025R または SNELL 2025D

~~公認マークサンプルは以下の通り。(ヨーロッパにおいては公認時に与えられた国番号も表示される。)~~

~~FRHPho-02 (有効なFIM公認マークのついている) に準拠したFIM公認ヘルメットの使用が強く推奨(入手可能な場合)され、2026年1月1日からは義務とされる。他の国際規格は禁止される。~~

~~FIM公認ヘルメットに関しては、www.frhp.org から入手することが出来る。~~

FIM公認ヘルメット(有効なFIM公認ラベルがあご紐に縫い付けられているもの)のみが、以下のとおり許可される。

FIM公認オフロードヘルメットのリストは、以下のリンクを参照。

https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPho_02_Off_Road

FIM公認サーキットレースヘルメットのリストは、以下のリンクを参照。

https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPho_02



01. 73 ヘルメットのナショナルカラー

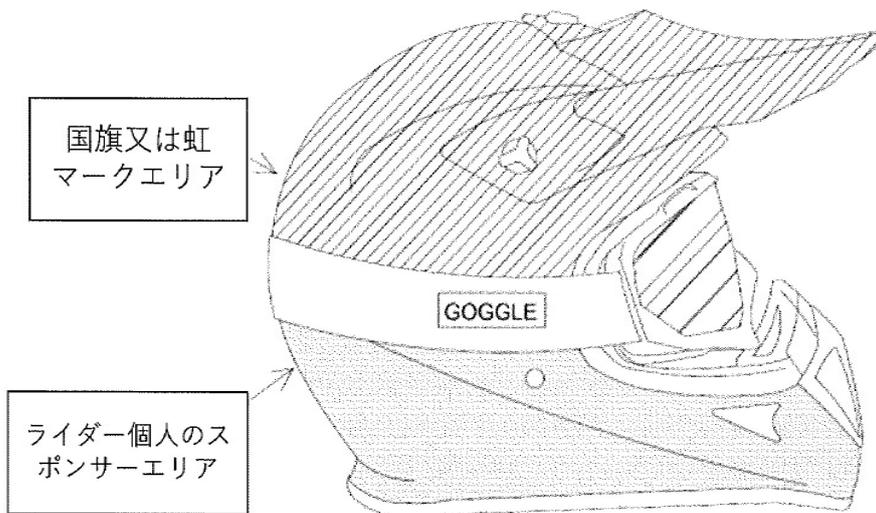
国を代表するチームによる競技の場合（FIM トライアルデナシオン）、ヘルメットは各チームメンバーとともに、国旗に表示されている線やその他デザイン等、ヘルメットの総合的な色合いは同じものとするのが強く推奨される。国旗はストライプ、バンドまたはその他パターンで表記することが出来る。

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	O e AM T C	明るい赤色に幅60mmの黒色バンドと前面の白い部分にO e AM T C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	CMSA	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	F F M	青色
ドイツ	DMSB	白地に黒色の縁取り
英国	ACU	緑色
ギリシャ	AMOTOE	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	MCU I	緑色とオレンジ
イタリア	F M I	赤色に緑色と白色の水平ラインが1本ずつ
日本	M F J	白色に赤色の円が上部に設けられる
ケニヤ	KMSF	黒、赤、緑に白い帯。両サイドにケニヤと記載。
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

ノルウェイ	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	FSM	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。



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ケジュール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 (ピブ)

スターティングナンバーは、サッシュ (ピブ) またはライダージャージにプリントされたものを着用することとし、下記に適合していなくてはならない：

76.01 ライダーのスターティングナンバーはジャージの背中に表示されなければならない。ジャージのマークは、そのイベントでライダーに割り当てられたものと同じでなければならない、明確に視認できなければならない。

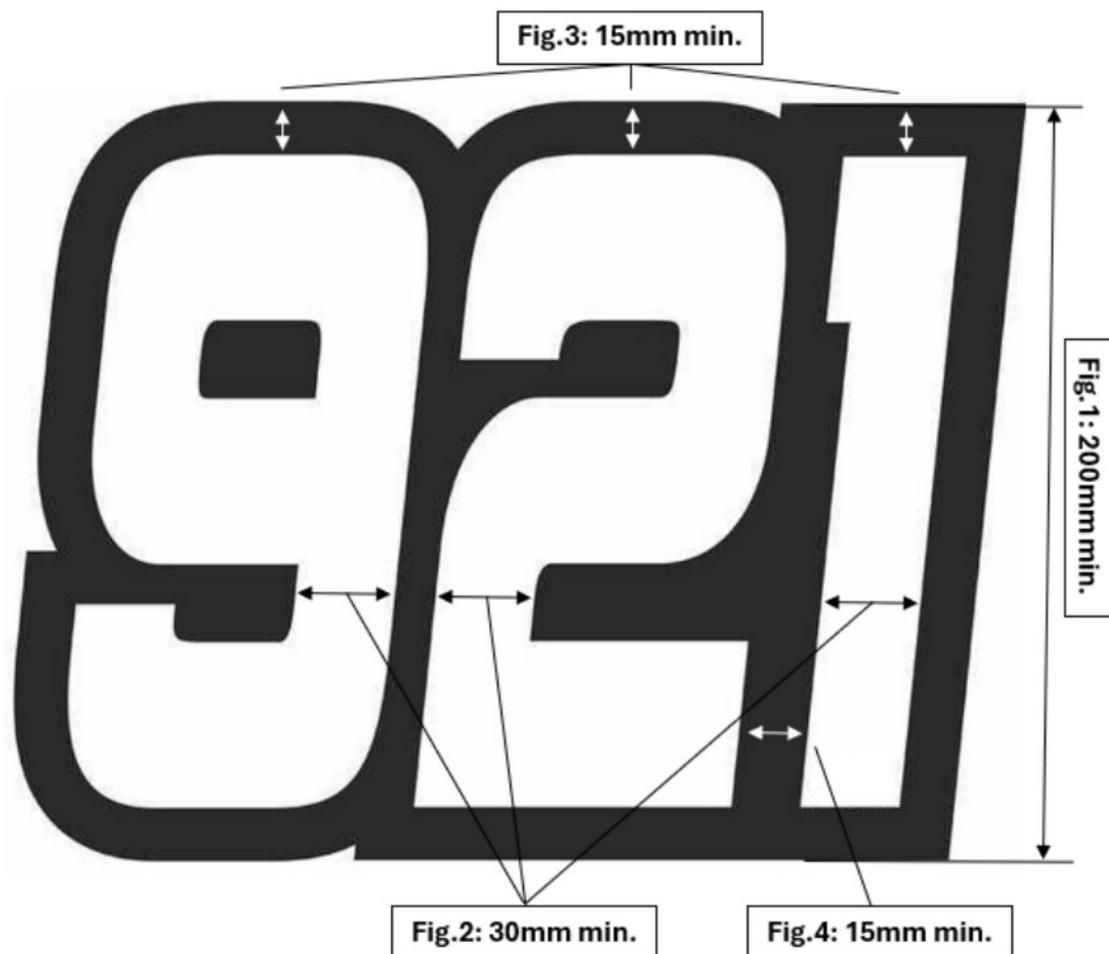
ライダーのファミリーネームは、ジャージのショルダーラインに表示されなければならない。ジャージの上にバックプロテクターを着用している場合、ファミリーネームとナンバーはバックプロテクターに表示されなければならない (ジャージと同じ原則)。

名前とナンバーは、名前/番号の配置を囲むジャージ/バックプロテクターの色と対照的な色でなければならない。名前とナンバーはアウトライン化されても良い。アウトラインの色は、ジャージ/バックプロテクターの色及び名前/ナンバーの色と対照的でなければならない。

最小寸法 (ミリメートル単位)：

- 数字の高さ (アウトラインを含む)： 最低 200 mm (Fig1)
- 数字の幅 (アウトラインを除く)：
 - ◇ 1桁の数字の場合： 最低 100 mm
 - ◇ 2桁の数字の場合： 最低 200 mm
 - ◇ 3桁の数字の場合： 最低 250 mm
- 数字の線の幅： 最低 30 mm (Fig2)
- 各数字の周りのアウトライン： 最低 15 mm (Fig3)
- 2つの数字の間隔： 最低 15 mm (Fig4)
- 数字は互いに重なり合ってはならない
- 数字の周りの宣伝のない空白スペース (アウトラインを除く)：
最低 65 mm
- 色：白の背景に黒の数字、または数字と背景の間に強いコントラストの色 (以下の例)。

議論が発生した場合、FIMテクニカルディレクターの決定が最終のものとなる。



76.02 プラスチック製のピブが使用される場合、適切な通風を保つために穴が開けられていなければならない。

76.03 ナンバーサッシュまたはシャツのライダーが使用するスターティングナンバーは、当該レース規則に適合するものでなければならない。また、それらは、レース時のみでなく、プラクティス中も着用していなければならない。

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。重量計は、大会の24か月以内に国の機関による認証を受けていなければならない。

認可されたマスターウェイト及び証明書が確認のために準備されていない
ばならない。

- 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ーターとスペアバッテリー
 - スライドキャリパー（排気量、キャプレーター径等測定）
 - 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）調整のためのウェイト垂直バランス
 - 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い
ばならない。（大会特別規則に明記された時間）

77.02 車検

- オフィシャルプラクティス前の車検は最低30分前まで、レース前は最低1時間前まで、レース後は最低30分内に行われなければならない。
- 車検は、CMS 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なわれなければならない。
- 音量検査は初めに行わなければならない。音量計測値はテクニカルカードに記載する。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

キングされなければならない。

- 最低限行われなければならない車検例は以下の通り

事前車検	モトクロス
銘柄及びモデル名	✓
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）	
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）	
重量及びバラスト	✓
燃料タンク	
サイレンサー	✓
キャブレター	
カウンターシャフトスプロケット及びリアスプロケットカバー	✓
ハンドルバーエンド、プロテクション、レバー	✓
フロント、リアブレーキディスクプロテクション	
サイドスタンド	
タイヤ	✓
ヘルメット及びナショナルカラー	✓
保護ウェア	✓

- 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。
- 燃料はタンクには最大 0.5 ㍓の燃料が含まれていても良い。議論が生じた場合、車検長がからの燃料タンクの重量を計測する。
- レース後に実施される車検において、レース中に選択されたマシンは直接車両保管所（パルクフェルメ）に運ばなければならない。

77.03 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6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（スーパーモトを除く）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。

– 書類確認	1名
– 音量テスト、サイレンサーマーキング	2名
– 車両重量	1名
– 車両検査、ヘルメット及びウェア	2名

- 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。
- 各スタートの 10 分前のウェイトングエリアにおいて、テクニカルスチュワードは、エキゾーストシステム及びライダーの装備に対するシール及びマーク管理を行う。
- 競技会中、テクニカルスチュワードは、エキゾーストシステム及びライダーの装備に対するシール及びマークの管理をリペアゾーンで行う。テクニカルスチュワードはマシンに対して行われた整備が正しく行われたか確認することで危険の原因とせずに済む。
- レース終了後、上位 3 台は車検用の保管所に保管される。マシンは、抗議の場合や更なる検査が必要とされた場合の為、優勝者が到着後 30 分間保管エリアで保管されなければならない。分解検査に選ばれたマシンを除き、参加者は、保管解除後 30 分以内に引き取りに来なければならない。

この時間経過後、保管所係りのオフィシャルに残されている車両に関する一切の責任は問われない。

- 車検終了後、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に車検の結果を報告する。その後、チーフテクニカルスチュワード（車検長）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/FIM レースディレクターに提出する。

- 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。
- ヘルメットが明らかに損傷を受けている場合、テクニカルスチュワードはそのヘルメットを保持しなければならない。主催者は、このヘルメットを事故及びメディカル報告書（もしあれば写真、ビデオ）とともに当該ライダーの所属する協会に送付しなければならない。メディカル報告書に頭部負傷の記載のある場合、ヘルメットは検査の為に中立の検査機関に送付されなければならない。
- 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。
- 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。

77.04 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 モトクロス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とする。
 - 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。

77.05 ライダー及び/またはメカニック

- ライダー及び/あるいはメカニック及び/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。

- テクニカルスチュワードの要請により、ライダーは車検に立ち会わなければならない。
- 車検に立ち会うことのできる最大人数は、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とする。
- ライダーは常に自分の車両及び保護ウェアが FIM モトクロス車両規則に準拠することに責任を有する。
- ライダー及び/またはアシスタント及び/またはチームマネージャーは、FIM 規則に準拠した小奇麗な車両及び完全に記載した車両仕様書を提示しなければならない。
- 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、彼の名及び番号の下に登録した車両を 1 台提示する事が出来る。
 - 1) 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、彼の名及び番号の下に登録した別の車両を車検に提示することが出来る。
 - 2) チームまたは複数のライダー/メカニック/チームマネージャーは車検に 2 台目のマシンを提示することが出来る。それぞれのライダー名の下に登録されていれば数名のライダーでこのマシンを使用出来る。この場合、このようなマシンを提示したチームは使用することが出来るライダー名及び番号を車検時に報告しなければならない。
- マーキング後、ライダーまたはメカニックは、シールナンバーが記された車両仕様書（テクニカルカード）に署名することによって同意することを示さなければならない。
- レースとレースの間にライダーはマシンを交換することが出来る。最終的な選択はレーススタート前 10 分前までに行わなければならない。
- 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、ライダーの保護ウェア（装備）ナンバーが記されたヘルメット及びビブを提示しなければならない。
- 下記に記された規則を遵守出来ない如何なるライダーも競技から除外される。
- 競技監督/FIM レースディレクターは、FIM 規則を遵守しない人物、または他の参加者や観客に危険を及ぼすライダーに競技会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（音量検査）

エキゾーストパイプ及びサイレンサーは、音量検査の全ての要件を満たしていなければならない。（FIM 音量規定参照。）

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

01. 82 スノーモビルの追加仕様

82.01 序章

スノーモビルとは、通常フロントまたは車両のサイドに恒久的又は仮に取り付けられているスキーによって、一つ又はそれ以上のキャタピラトラックを操舵するものとする。スノーモビルにはいくつかの種類が存在する。

82.01.1 車両前部にある1つまたは2つの操舵スキーによる2つのキャタピラトラックを装備するスノーモビル。

82.01.2 車両前部にある1つの操舵スキーによる1つまたは2つのキャタピラトラックを装備するスノーモビル。

82.01.3 1つのキャタピラトラック及びスキーを装備するスノーモビル。
安全上の理由から、プラスチック製またはその他似通った素材のウィンドスクリーンの使用は認められない。

82.02 総合仕様

82.02.1 ライダーより前方に位置指定なければならないことを除き、エンジンの位置は任意とする。

82.02.2 ライダーが完全に視認できなければならない。

82.02.3 オリジナルのフードまたはカウリングにエアフォイル又はサイレンサーを追加することは認められない。

82.02.4 チタニウムの使用は厳禁される。

82.02.5 リヤトンネル開口部は、トンネル素材と同様の素材で囲われていなければならない。

82.02.6 フロントヘッドライトは取り外すかカバーされていないなければならない。

82.02.7 車両には赤いリヤランプが装備され、その出力は最低 20W とする。リヤランプの最低寸法は 40 mm×50 mmとする。

82.02.8 フードまたはカウリング無し状態でトラックを走行することは禁止される。

82.03 スタート装置

スノーモビルにはオンボードのスタート装置が義務とする。

スタートゲート裏で車両を持ち上げるためのスタンド（サポート）が音量計測に使用される。

82.04 オープトランスミッションガード

スノーモビルはベルトガードが装備されていなければならない。そのガードは、カウルの構成とは別個のものとする。

82.05 エキゾーストパイプ

82.05.1 エキゾーストの数は 1 本に制限される。

82.05.2 排気は後方に向かって排出されなければならない、雪を巻き上げたり、トラック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。不要オイルの排出を防ぐ可能な限りの方法を用いなければならない。これにより後続ライダーへの迷惑とはならなくなる。

82.06 ハンドルバー

ハンドルバーの幅は、500 mm以上 850 mmとする。延長することは認められない。レバーの端のボールエンドは義務ではない。

82.07 コントロールレバー

スノーモビルにはコントロールレバーが装備されていなければならない。
事項 01.35 参照。

82.08 スロットルコントロール/イグニッションカットアウトスイッチ

スノーモビルにスロットルコントロールを装備することは義務とする。

スノーモビルはイグニッションカットアウトスイッチも装備されていなければならない。事項 01.37 参照。

82.09 フットレスト（事項 01.39 参照）

ループ状のフットレストが装備されているスノーモビルの場合、フットレストには、ライダーの足が 1/3 以上入らないように、ストッパーが装備されていなければならない。

82.10 ブレーキ

最低 1 つのブレーキが装備される。

82.11 スノーフラップ

スノーモビル車両の後部にはスノーフラップが装備されていなければならない。それらは適切な素材で出来ていなければならない。両側のマシントンネル最低 30 mm 重なっていないなければならない、また、非乗車状態のマシンの場合に最低地上高 100 mm が確保されていなければならない。スプリング及び/または弾力性のある素材によりスノーフラップを下方に固定することは禁止される。(図 M 参照)

82.13 ドライビングトラック

ゴムまたはプラスチック製でなければならない。ドライビングトラックへの改造は禁止される。スタッド、スパイク等のアンチスリップ装備は取り付けられてはならない。

82.15 ステアリングスキー

ステアリングスキーは障害物を横方向又は垂直方向にどけるデザインでなければならない。(図 M 参照)

フロント端部は、カーブによって作り出され、曲げられた円の中心点を通るたてのラインに向かって継続されていなければならない、その曲線の最低直径は 100 mm 以下であってはならない。使用される素材：最低外径 12 mm。

如何なるガイドレールも最低直径 10 mm の円形素材のものでなければならない。アンチスキッドレールが装備される場合、その外形は 60° とし、最大長は 260 mm とする。(図 M 参照)

ステアリングスキーの端部は最低 5 mm の円状とし、スチール製またはその他金属製のものとする。(図 M 参照)

82.17 ナンバープレート

ナンバープレートは義務とする。事項 01.55 参照。

82.19 燃料及びオイル

サービス ステーションのポンプから供給される燃料及び燃料缶やドラム缶で市販されているレース用燃料は、最大 RON 110 まで許可される。オイル、燃料 (ガソールを含む)、出力を高める特性をもたらす添加剤の使用は厳禁される。燃料カテゴリー 2 も許可されており、この場合は FIM 燃料規制が適用される。不凍液の使用が認められる。

82.20 装備及び保護ウェア

事項 01.65 参照。

82.21 ビブ

事項 01.76 参照。

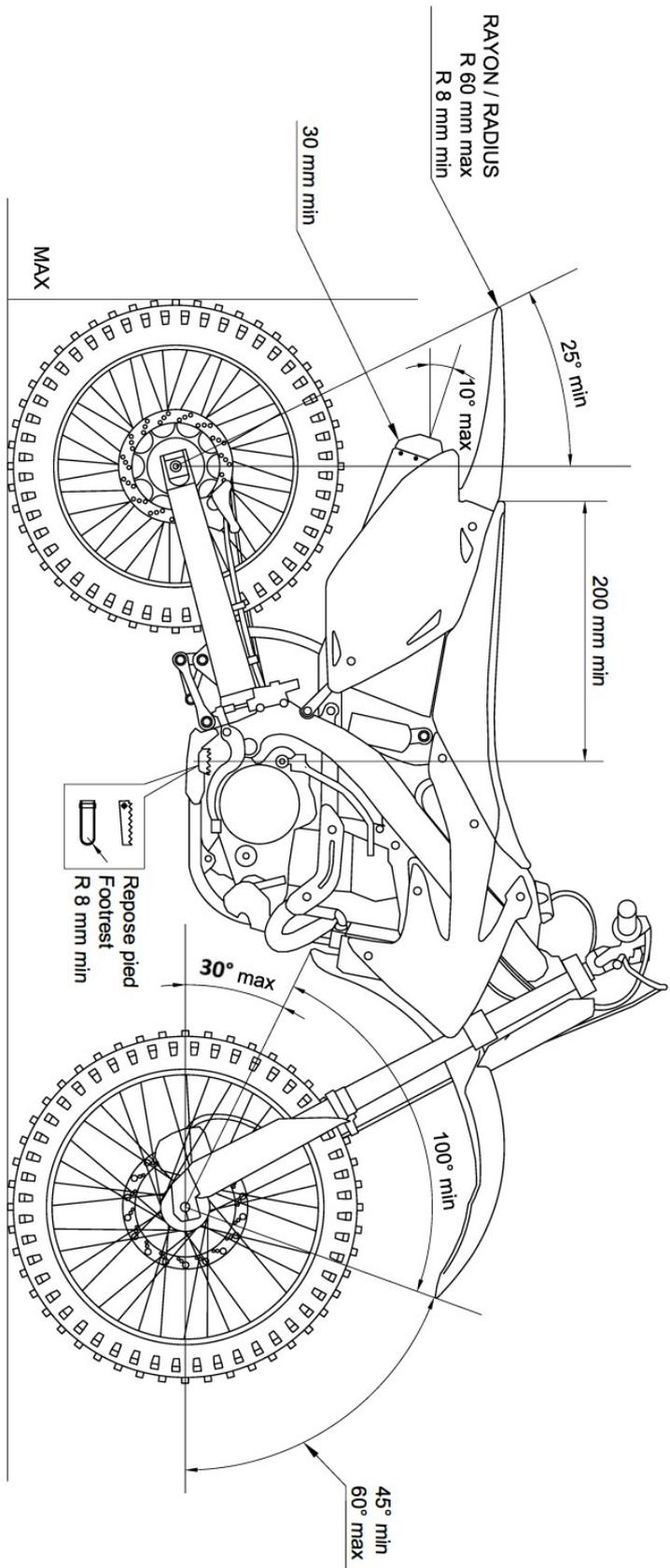
82.22 コントロール/検証

事項 01.77 参照。

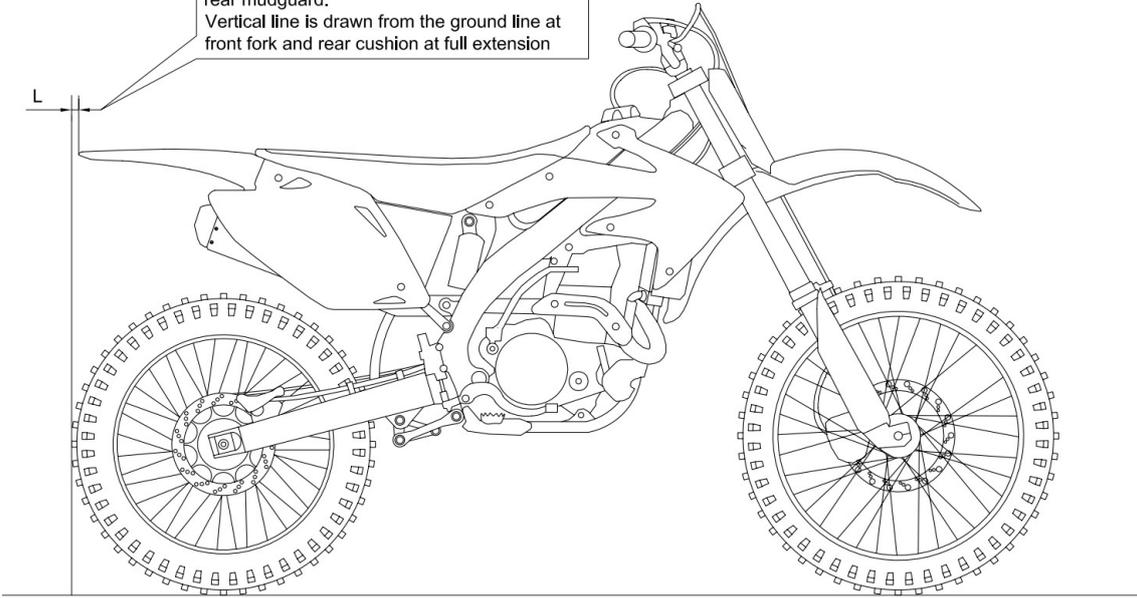
82.23 サウンドコントロール

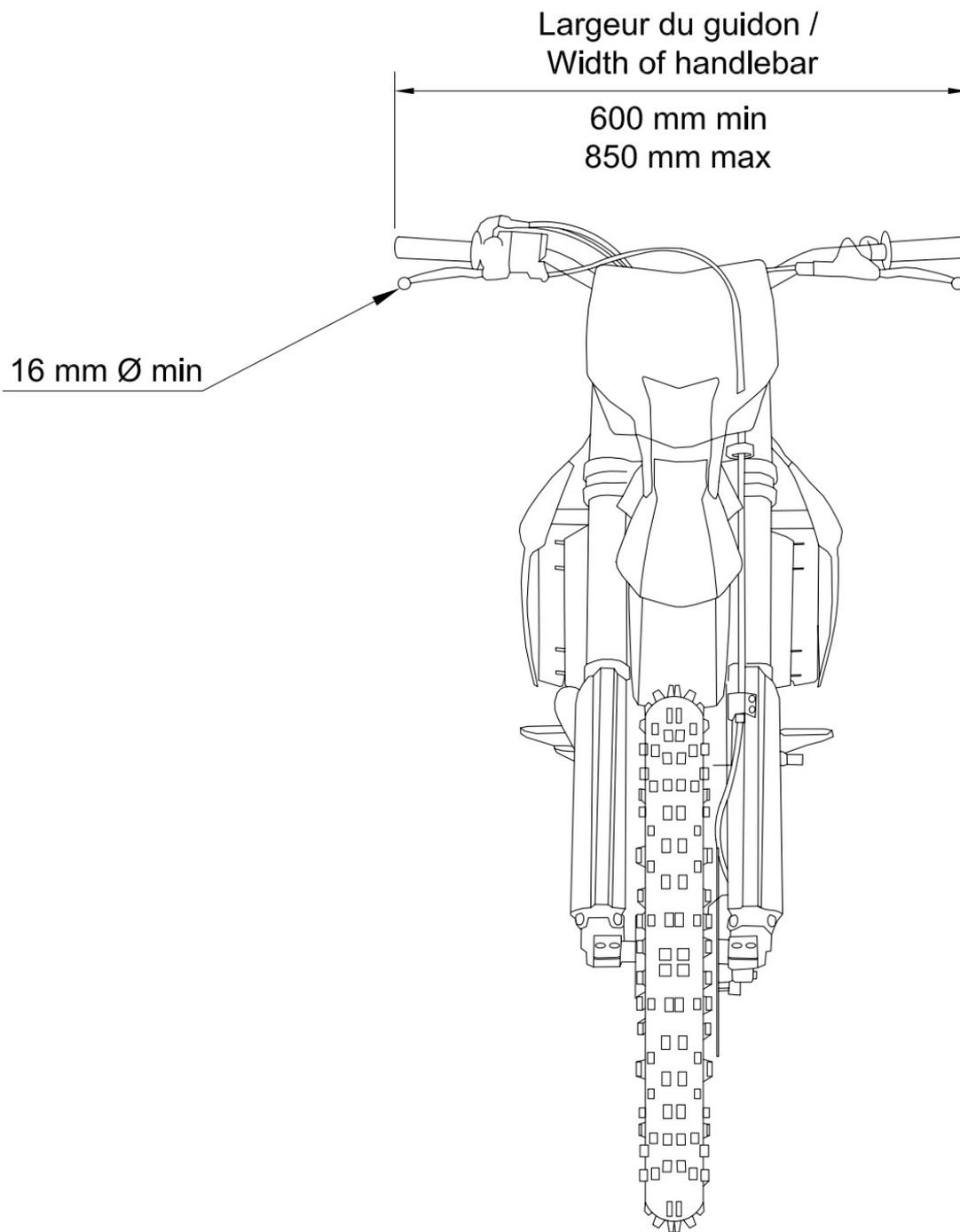
事項 01.79 参照。

スノーモビルのサウンドテストにおいて、マシンとトラックを地上から話すためにスタンドを使用しなければならない。フード及びカウリングは装着されていなければならない。



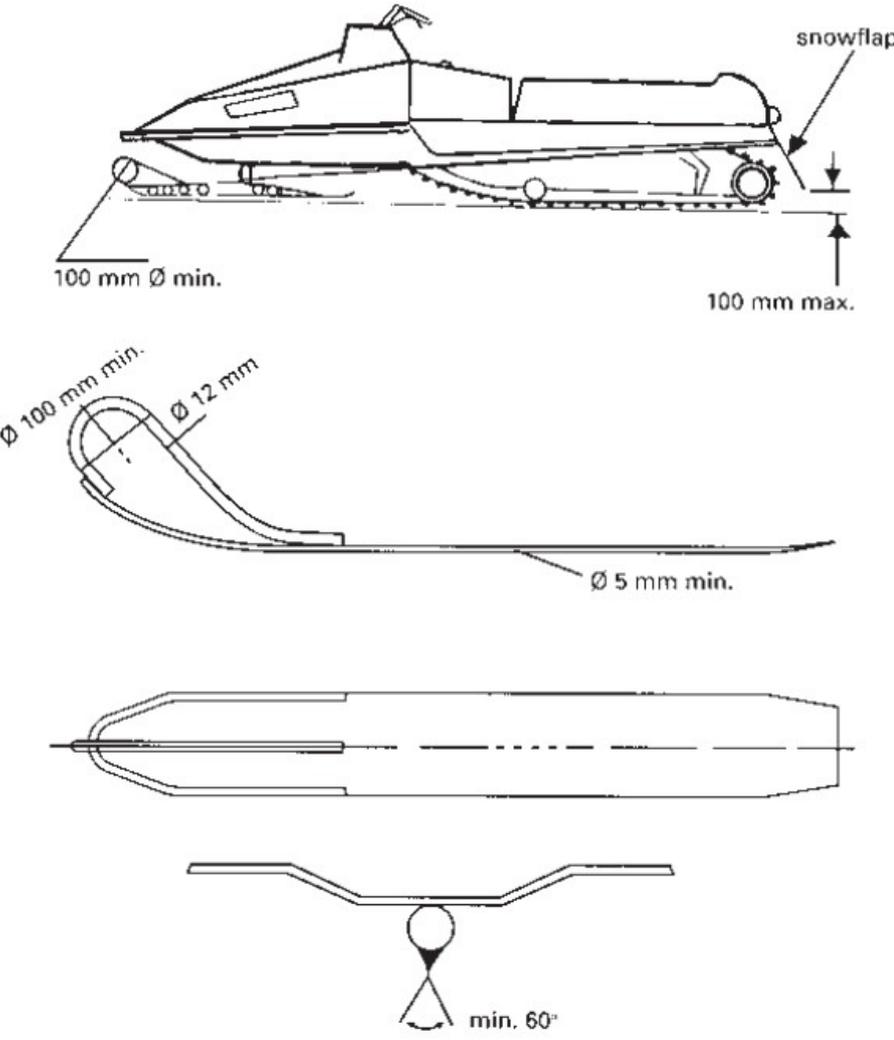
Define "L" from the vertical line drawn from the rear end of the rear tire to the rear end of the rear mudguard.
Vertical line is drawn from the ground line at front fork and rear cushion at full extension





**SNOWMOBILE
SCOOTER/NEIGE**

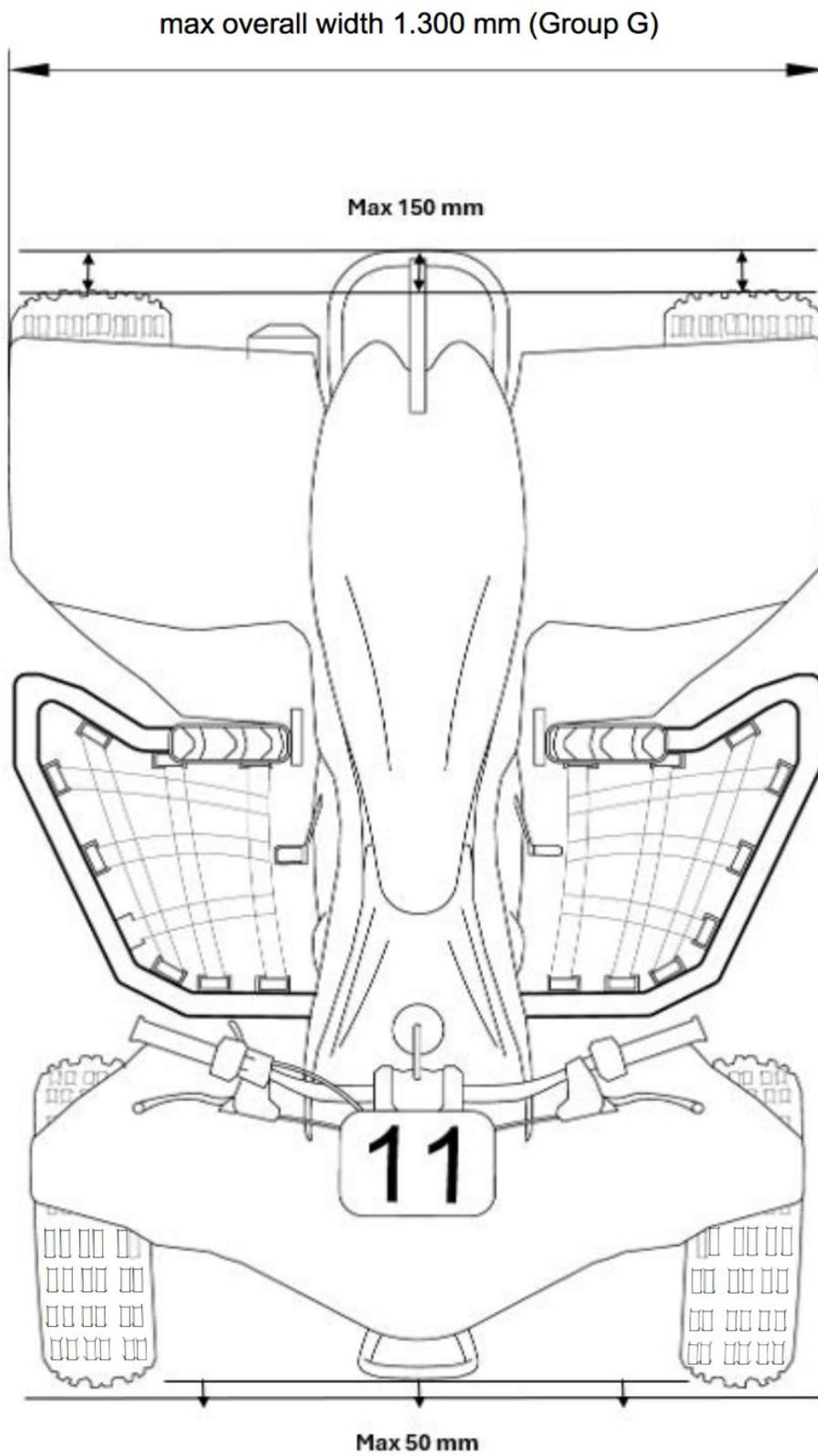
M

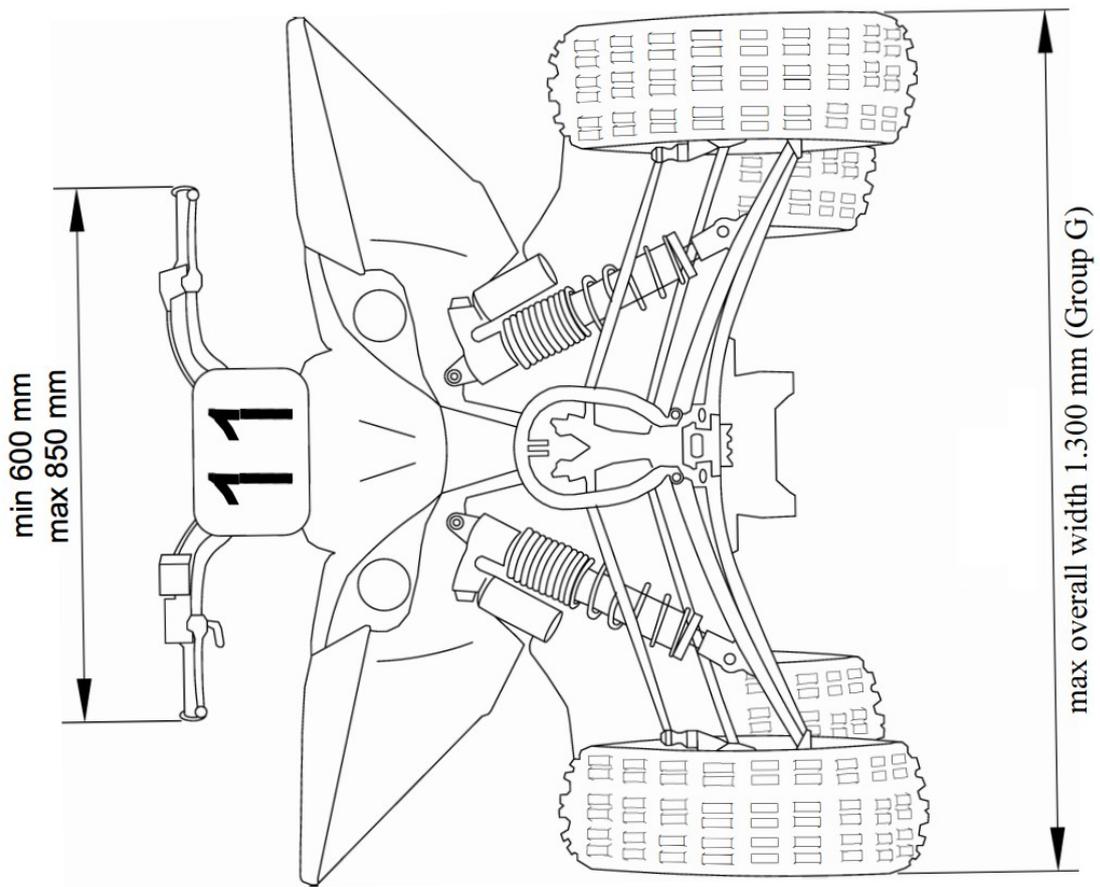


CMS

QUADS	GROUP G (2WD)
Max. overall width (mm)	1.300
Max. rim diameter (inches) REAR	12
REAR Max. seat height (mm)	950
Handlebar width (min-max, mm)	600 - 850

Q





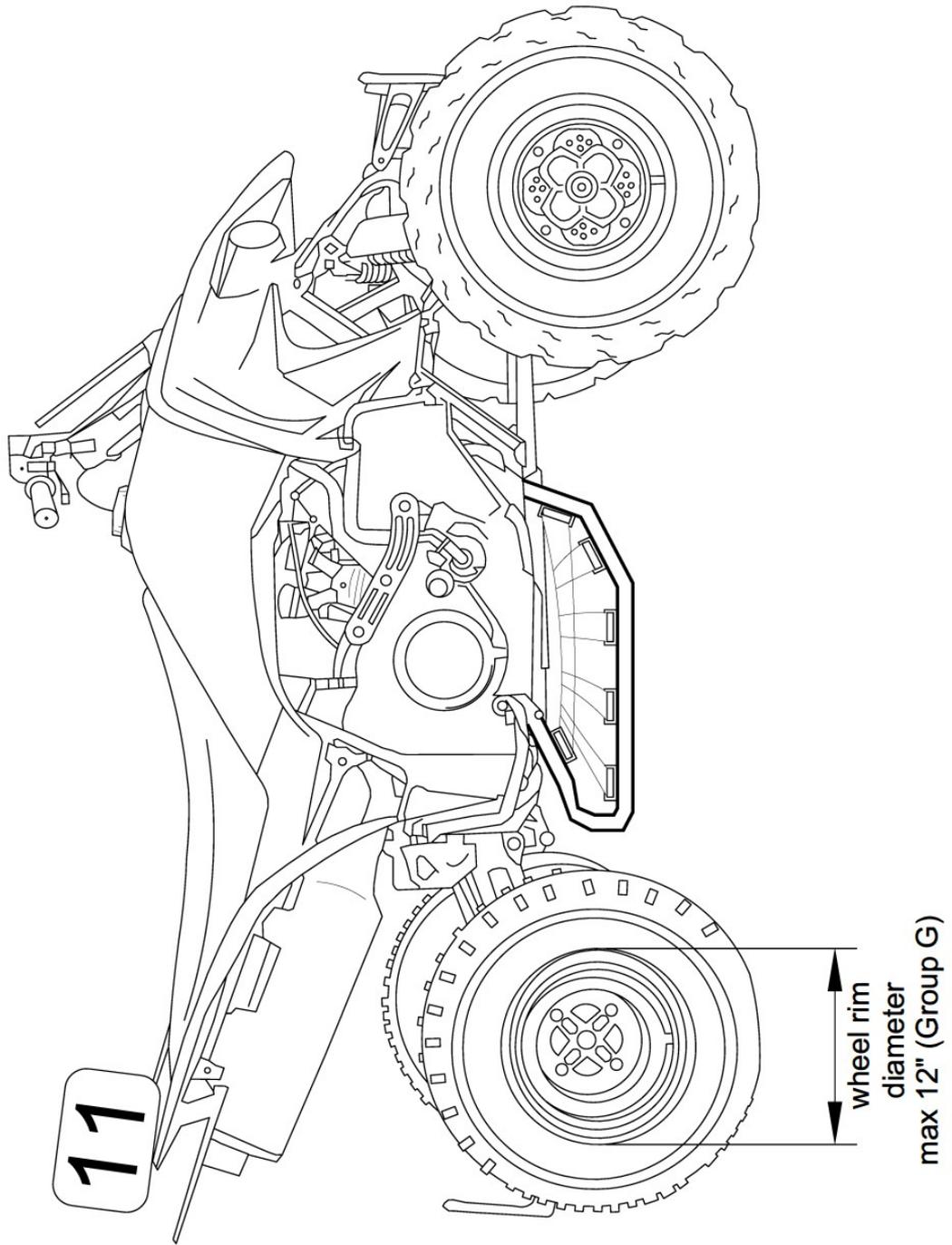
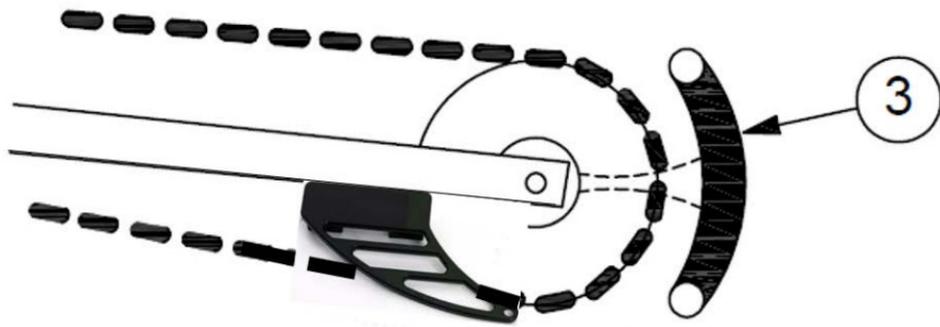


DIAGRAMME Q (suite)

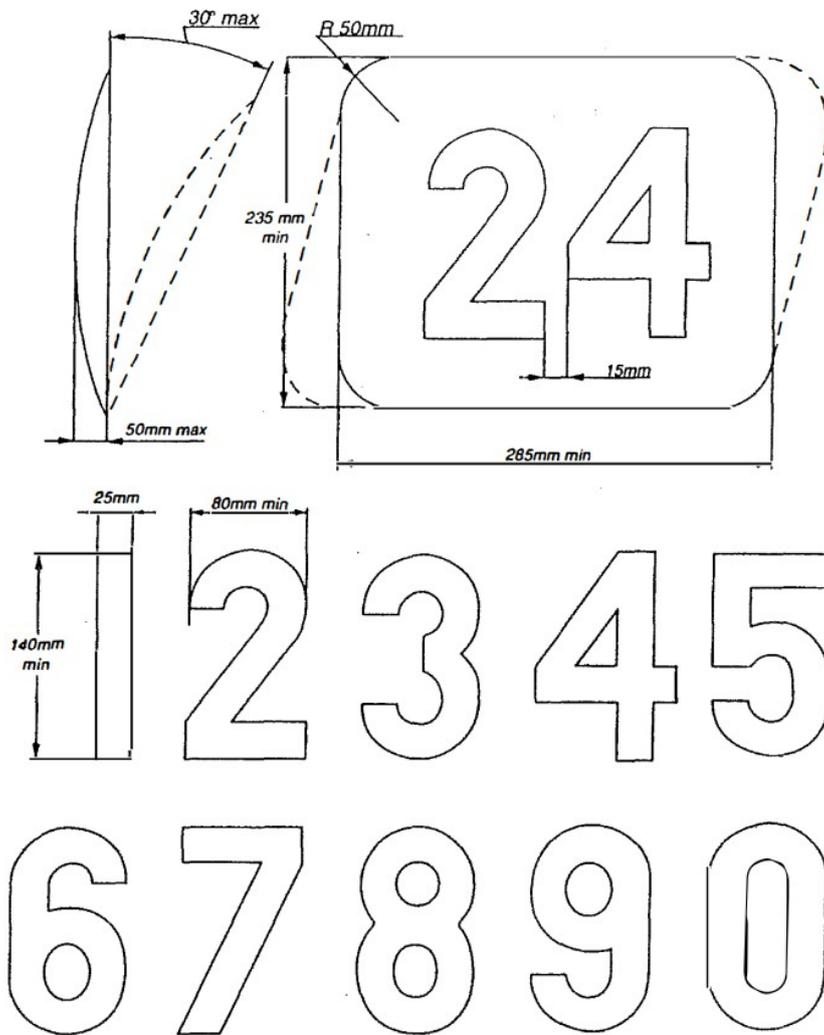
PROTECTIVE DEVICES (REAR): sprocket

(3) protective guard



NUMBERS / NUMEROS

0



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

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。

横の動きがないかどうかチェックする。

ストラップをしっかりと締める

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。

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。

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。

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。

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。

ヘルメットの後部が首を保護するものであることを確認する。

常に、購入でき得る限り高価なヘルメットを購入する。