

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)

2023 年版

4 月 19 日改訂

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	5
01.11 レシプロエンジン、オットーサイクル	5
01.13 ロータリーエンジン	5
01.15 ヴァンケルシステム	6
01.17 スーパーチャージング	6
01.18 テレメトリー	6
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	9
25.03 カーボンファイバー	9
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	10
01.26 ソロモーターサイクルのフレームの定義	10
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	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	14
01.39 フットレスト	15
01.41 ブレーキ	15

01.43	マッドガード及びホイールプロテクション	16
01.45	ストリームライニング	16
01.46	サスペンション	16
01.47	ホイール、リム、タイヤ	17
01.49	タイヤ	17
01.50	電動車両の追加仕様(EPVs、グループ J)	17
01.51	スーパーモト追加仕様	24
01.53	サイドカー用追加仕様	25
01.55	ナンバープレート	27
01.65	レース及びプラクティス中の装備と保護用ウェア	29
01.67	ヘルメットの着用	32
01.69	ヘルメットの操作指示	33
01.70	承認された国際ヘルメット認証マーク	34
01.73	ヘルメットのナショナルカラー	35
01.75	FIMの象徴	37
01.76	ナンバーサッシュ (ビブ)	37
01.77	車検	38
01.78	危険なモーターサイクル	47
01.79	サウンドコントロール (音量測定)	47
01.82	スノーモビルの追加仕様	47
01.83	クアドレーサーの追加仕様	52
図	モトクロス	55-57
図 F	サイドカー	58
図 M	スノーモビル	59
	ナンバー	60
	ヘルメットの装着テスト	61

バージョン	施行時期	改訂条項
0	2023 年 1 月 18 日	01.18, 01.70, 65.01, 01.79, 50.03.1, 77.05
1	2023 年 4 月 19 日	音量規定 (E.6)

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。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D — クアドレーサー

グループJ — 電動車両（EPVs 事項O1.50参照）

O1.7 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O32.3.2参照）

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。

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。

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. 19 車両重量（燃料を除いた車両重量）

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：

65ccクラス	65ccまでの2ストローク	53Kg
---------	---------------	------

85ccクラス	85cc 2ストローク	63Kg
---------	-------------	------

(SW 小ホイール)	150cc 4ストローク	71Kg
------------	--------------	------

85ccクラス	85cc 2ストローク	65Kg
---------	-------------	------

(LW 大ホイール)	150cc 4ストローク	73Kg
------------	--------------	------

MXGP	175ccを超え250ccまで 2ストローク	98Kg
------	------------------------	------

	290ccを超え450ccまで 4ストローク	99Kg
--	------------------------	------

MX2	100ccを超え125ccまで 2ストローク	88Kg
-----	------------------------	------

	175ccを超え250ccまで 4ストローク	95Kg
--	------------------------	------

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/クォリファイレース/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ぬ絶対数値であり、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。

19.03 ステッカー又はその他素材の物（プラスチックが推奨）がメインフレーム（全ての車両の同じ側）の前部に貼付される。

19.05 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

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への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。

25.06 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

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。

01. 27 スターティングデバイス（始動装置）

スターティ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またはピットレーンでのみ給油することが出来る。

追加の燃料タンクが認められる。それは、

- ・ 認証された会社の製品であること。
- ・ 確実に固定されること。
- ・ ホース断手は防水性とする。

- 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。

追加の燃料タンクは、車検時に、取り付けられた状態で提示されなければならない。

サイドカーに関して、追加の燃料タンクが一つ認められ、それはメインフレーム内に装備されなければならない。

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。

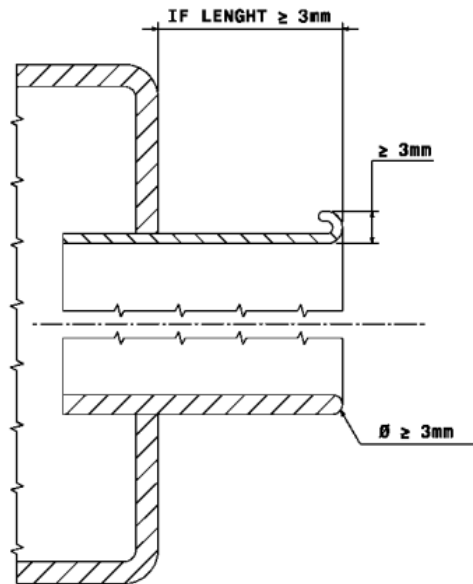
29.04 リアホイールのロワーチェーン可動部とファイナルドリブンスプロケットの間に挟まれることを防ぐ為のチェーンガードが装備されていなければならない。

01. 31 エキゾーストパイプ

エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量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。



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、後方に向かうに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 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 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。
- 33.07 複合素材製のハンドルバーは認められない。
- 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（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。

35.03 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ー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 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であってはならず、圧着ワイヤーまたは確実に取り付けられなければならない。

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

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。

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。2020 年よりフットレストの歯の高さが最大 10mm に規制される。

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。

41.04 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。

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いなくてはならない。

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くてはならない。

43.04 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くてはならない。(図 L 参照)

43.05 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)

43.07 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)

ラヂエーターカバー（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/cm² (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。

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

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。

49.03 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。

01. 50 電動車両の追加仕様 (EPVs、グループ J)

50. 01 序論

技術理念は、全く熱雨量を発生せず無害・有害な排気を出さずに作動し、一つのホイールが地面に接地する動作を伴うモーターサイクルのものである。

技術規則の改定は、競技の公平性を維持するためにいつでも行う事が出来る。

50. 02 通常の EPV クラスの条件

EPV s は 2 輪または 3 輪の自立電力車両で一つまたは両方のホイール（もしある場合アンパワーサイドカー）にトラクションを得る。

電力モーターの数は一つに制限される。

50. 02. 1 レース手順

レース手順位については当該スポーツ委員会が決定する。

50. 02. 2 レースフォーマット（ガイドライン—実際のレースフォーマットは当該種目及びバッテリーの寿命による）

最低レース長： 20 分

最高レース長： 30 分

50. 02. 3 蓄電池の充電

車両の蓄電池は大会主催者の指定する場所及び時間に充電されなければならない。

レース主催者によって手配される電源供給によってのみ充電することができる。
充電システムはマシンと別個のものとし、ヒューズ、アース漏れ防止ブレーカーを備え、熱過負荷装置を含む全ての電気安全要綱に準拠していなければならない。

50. 02. 4 ピットストップ

レース主催者の承認を前提とし、安全かつ実践的配慮を前提としたエネルギー再生法に関して定義することが認められる。

ピットストップを希望するライダーは、その過程と技術内容について、安全性の評価のために FIM 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。

50. 02. 5 トランスポンダータイミング

全ての車両には公式トランスポンダーが装備されなければならない。

~~50. 02. 6 車検~~

~~—— エントリ——の条件として、車両に搭載される全ての安全装備が詳細に明記され、
—— 車検時に提出されなければならない。——~~

~~FIM 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、技術仕様、優れた
コンストラクション技術者の雇用、適切な電気絶縁及び耐候性について順守さ
れているか車両及びライダーの双方を確認する。——~~

~~—— 損傷を受けた車両は、レース後またはプラクティス後に車検エリアにおいて検査
—— を受けなければならない。このような状況の場合、大会において再度使用する前
—— に車両及び衣類の再確認を受けることは競技者の義務である。——~~

~~—— 競技使用車両が電氣的、機械的、構造的に安全な状態にすることはライダーの義
—— 務である。——~~

~~—— 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。——~~

~~50. 02. 7 適合~~

~~—— 大会期間中、車両が本規則及び大会規則に完全に合致していることを大会車検員
—— に示すことは競技者の役務である。——~~

50. 03 一般仕様

50. 03. 1 電動要件（電気保安）

FIM 電動車両規則（及び FIMCTI の電動車両のガイドライン）参照。

www.fim-moto.com/en/documents

~~—— 車両は、特に明記されていない限り、FIM 総合技術仕様に規定されているレー
—— スの為に諸条件を順守していなければならない。——~~

~~—— パワーサーキット（回路）は、車両を推進するための電気系装備の全てのパー
—— ツにより構成されている。オンボードサーキット（回路）は、シグナル、ライトま
—— たはコミュニケーションに使用される電気系装備の全てのパーツで構成される。——~~

~~—— アクкумуляター（蓄電池）は、充電ユニットから供給される電気エネルギー——~~

~~を蓄積する為に使用されるオンボード装置と定義される。~~

~~車両の運動エネルギーによって生じる再生エネルギーは認められる。~~

~~車両の性能の向上を目的とした如何なる外的エネルギーの利用も厳禁される。~~

50. 03. 2 ナンバープレート及び色 事項01. 55参照

50. 03. 3 ハンドルバー 事項01. 33参照

50. 03. 4 コントロールレバー 事項01. 35参照

50. 03. 5 フットレスト/フットコントロール 事項01. 39参照

50. 03. 6 ホイール及びリム 事項01. 47参照

50. 03. 7 タイヤ 事項01. 49参照

50. 03. 8 ストリームライニング 事項01. 45参照

50. 03. 9 車両重量

最低重量の設定は無い。最高重量は130Kgとする。

車両は、レースが出来る状態で車検を受けなければならない。計測された重量は常に最低重量を下回ってはならない。

50. 03. 10 総合寸法

当該種目の車両寸法が適用される。

50. 03. 11 傾斜角

荷重がかかっていない状態のモーターサイクルは、直立状態から40°傾けた場合、タイヤ以外の車両の如何なる部分も地面に接地してはならない。

レース状態では、車両は、スタート地点が18%の上り斜面であってもスタンディングスタートに影響されるものであってはならない。

~~50. 04 エレクトリックセーフティ~~

~~如何なる状況下においても、通常使用時または何らかの予測可能な故障に陥った場合においても、使用されている構成部品が負傷の原因とならないようにしなければならない。人または部品を保護するための構成部品は、その機能が適切な時間の間作動するものであることを確実にしなければならない。~~

~~50. 04. 1 電気構成部品~~

~~全ての電気系部品は、最低 IP44 タイププロテクション（防塵及び飛散防止）で保護されていなければならない。露出しているコネクタ/ワイヤは、事故発生時の磨滅から保護されていなければならない。（サイドカバー）~~

~~50. 04. 2 パワー母線の最大電圧~~

~~メインパワー母線の許容最大電圧は120VDCまたは85VACとする。最大電圧20VDCまたは14VACを臨界システムに供給するために2次パワー母線が使用される。~~

~~50. 04. 3 高電圧シンボル~~

~~高電圧の警告を示す符号は電気装備保護カバーの上かまたはその近くに表示されなければならない。全ての符号は黄色い三角の中に黒い稲妻と黒い境界線がある。三角形のサイズは最低12cmとするが、実際はそれより大きくても構わない。~~



~~50. 04. 4 インシュレーション（絶縁体）~~

~~各電気装備には、作動している装備と系統接地から電氣的絶縁体がもけられてい~~

~~なければならない。最大デフォルト電流は20mAとする。~~

~~FIM テクニカルディレクターはいつでもワイヤリングインシュレーターを確認することができる。高圧電流または高電流ワイヤの場合、二重のインシュレーションが必要とされる。使用されているワイヤのテクニカルデータシートはどのような場合においても有効である。~~

~~シャーシへのバッテリーからのプラス及びマイナスワイヤは、最低バッテリーの最大電圧に耐えるものでなければならない。~~

~~全ての作動していない部品も車両アースに接続されていなければならない。~~

~~パワー回路が36VDCを超えるで夏の場合、パワー回路は適切なインシュレーターによってオンボード回路から分離されていなければならない。~~

~~機械的抵抗を持たない絶縁素材、例えばコーティング、エナメル、ファイバーコーティング（浸したものもそうでないものも）または絶縁テープ、も認められない。~~

~~50.04.5 パワーインジケータ~~

~~車両が万全である場合、2つの明確な視認性に優れるインジケータがなければならない。1つはインストールメントパネル上（車両前方のハンドルバ中央部付近）で、もう一つは車両の後部とする。~~

~~リアライトは赤でなければならない、最低10m後方の側面または後方からでも視認出来るものでなければならない。~~

~~50.04.6 通常回路ブレーカー：緊急停止~~

~~カットオフスイッチから切断し、60V以下の主流母線に放電されなければならない。このシステムは通常回路ブレーカーまたは緊急停止とされる。~~

~~低電圧回路のための低パワー蓄電池（例：補助回路）は、メインのパワー蓄電池と完全に孤立していることから、通常回路ブレーカー（緊急停止）から孤立させなくともよい。~~

~~50.04.7 ヒューズ（過電流引外器スイッチ）~~

~~過電流引外器は、規定された最高値を超えて一定時間超えた場合に、自動的に電流を中断する装置である。~~

~~過電流引外器は、如何なる状況においても通常回路ブレーカー（緊急停止）に代わるものであってはならない。~~

~~50.04.8 蓄電器（コンデンサー）~~

~~パワー回路からなる蓄電器を経由する電圧は、通常回路ブレーカーが開かれてから、または蓄圧機のオーバーカレントトリップが切れてから5秒以内に65ボルトより下でなければならない。~~

~~50.04.9 パワーコントロール~~

~~自動的に閉じる（パワーコントロール）スロットルが適用される。~~

~~50.04.10 蓄電池（バッテリー）の貯蔵~~

~~蓄電池のタイプ、寸法、重量は、公式プラクティスとレースの間に変更されることは認められない。~~

~~オンボード電子装備は、ドライバッテリー、小タイプの蓄電池または自身の太陽光セルによる電力で作動出来るものでない限り、公式電力の供給は車両の蓄電池から受けなければならない。~~

~~重要：エントリーの条件として、蓄電池化学作用、人間及び環境への危険性、取り扱い及び引火性の詳細と予防措置を含む、マテリアルデータセーフティシート(MSDS)は車両のレースエントリーと共に提出されなければならない。~~

~~50.04.11 蓄電池の固定~~

~~蓄電池は、車両の内部に確実に固定され、ショート、漏電から保護されなければならない。蓄圧器フレームまたはシャーシにメタルクランプで絶縁カバーと共に取り付けられなければならない。~~

~~固定方法は、蓄電池または固定器具、固定部位が、事故にあった際においても緩まないような方法を用いなければならない。ライダーと蓄圧機を離すための頑丈な隔壁で仕切らなければならない。~~

~~各蓄電池ボックスには冷却または排出のためのエアの出入り口が無ければならない。モジュラーバッテリーシステムにおいて、断熱シールドまたは液体又は気体によって異常に膨張することを防ぐモジュール間の耐熱シールドが強く推奨される。~~

~~蓄電池の固定は、蓄圧器の電池漏れまたは暴発した場合に、ライダーその内容物が接触せず、如何なる状況においてもライダーの視界またはマシンの操縦性を損なうものであってはならない。~~

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いないはならない。

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のためにプロテクティブシールドを装備していなければならない。
- ~~・ 燃料タンクブリーザーシステム及びラヂエター水用の、一つあるいは複数のラヂエター水漏れ防止の施されたキャッチタンクが装備されていなければならない。~~
- ・ 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ければならない。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ラーキャップ、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／またはリヤ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／またはリヤタイヤへの追加のトレッドグリップ、カット等は認められる。

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、それはシャーシー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。

53.06 駆動は、モーターサイクルのリヤホイールを介して路面に伝えられるものとする。

53.07 リヤ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。

53.09 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ヤ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。

53.10 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。

53.11 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）

53.12 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。

53.13 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。

53.14 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ず、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。

53.16 サイドカーにおいて、リアホイール及びサイドカーホイールは硬い素材のものでカバーされ保護されていなければならない。

53.17 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とはならない。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とはならない（図を参照）。

エキゾーストパイプの先端は、モーターサイクルのリヤタイヤの後端、またはサイドカープラットフォームの後端のうちいずれか短い方を接点として垂直に引かれた線から飛び出しているとはならない。

01. 55 ナンバープレート

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。

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。

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。(図〇参照)

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。

55.05 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。

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

55.06 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。

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。

サイドナンバープレートまたは当該エリアは最低縦 200mmX 横 150mm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

55.09 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。

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：

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、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

有効なエアバッグシステムの使用が認められる。その使用に関して、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ない。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。

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）

~~更に、ライダー/パッセンジャーは EN1621-2 に準拠した CB(セントラルバック: 脊椎中央部)または FB(フルバック: 全体的)をカバーするレベル 1 または 2 の着用を義務とする。~~

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。

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ない、それは取り外し可能な物であったり可動式ではない。
- 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。

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。

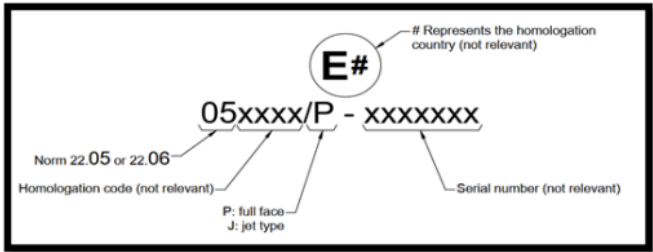
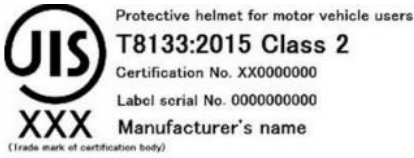
69.04.3 ヘルメットを後方から引いてそれがライダーの頭から外れてしまわないかどうか。

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。

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

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。)

EUROPE	 The diagram shows the ECE certification mark structure: a circle containing 'E#' with a note '# Represents the homologation country (not relevant)'. Below it is the format '05xxxx/P - xxxxxxxx'. Arrows point to the components: '05' is 'Norm 22.05 or 22.06'; 'xxxx' is 'Homologation code (not relevant)'; 'P' is 'P: full face, J: jet type'; and 'xxxxxxx' is 'Serial number (not relevant)'.
JAPAN	 The JIS certification mark includes the JIS logo, 'Protective helmet for motor vehicle users', 'T8133:2015 Class 2', 'Certification No. XX0000000', 'Label serial No. 0000000000', and 'XXX Manufacturer's name' with a note '(Trade mark of certification body)'.

USA	
	
	

2025 年 1 月 1 日より、FRHPhe-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.frhph.org から入手することが出来る。

01. 73 ヘルメットのナショナルカラー

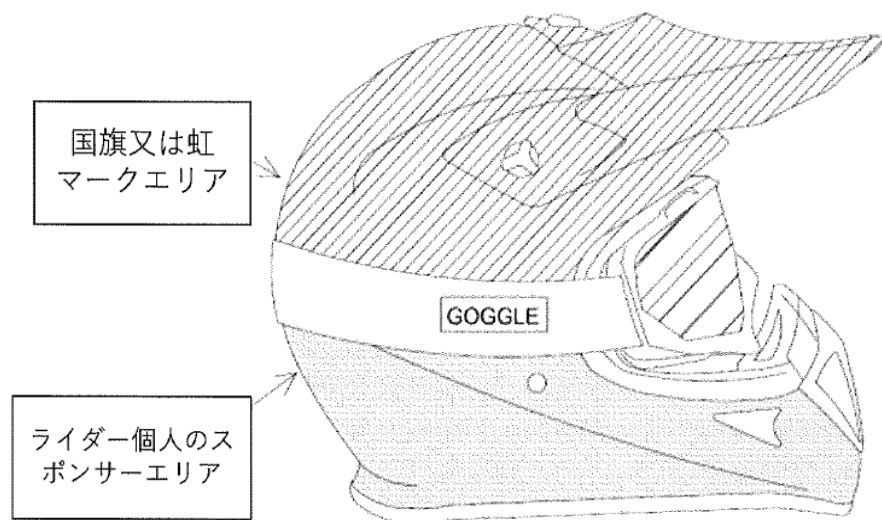
国を代表するチームによる競技の場合（FIM トライアルデナシオン）、ヘルメットは各チームメンバーともに、国旗に表示されている線やその他デザイン等、ヘルメットの総合的な色合いは同じものとするのが強く推奨される。国旗はストライプ、バンドまたはその他パターンで表記することが出来る。

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	O e AMTC	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 AMTC 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	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	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	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いるが、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（ビブ）

スターティングナンバーは、サッシュ（ビブ）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 数字の色は、バックグラウンドの色と明確に識別できるものでなければならない。
数字の縁取りが認められる。縁取りの色は下地の色及び数字と反するものでなければならない。（例：白いジャージにオレンジ色の数字の場合黒い縁取りが可能）

76.02 数字と数字の間隔： 15 mm

76.03 数字の高さ： 最低 200 mm

76.04 数字の幅：	1 桁の場合	100 mm
	2 桁の場合	200 mm
	3 桁の場合	250 mm

76.05 数字の太さ： 30 mm

76.06 数字の周囲の広告を除くフリースペース： 50 mm

76.07 プラスチック製のビ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。

76.08 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ければならない。
- 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

- 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われなければならない。
- 音量検査は初めに行われなければならない。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

車検内容	トライアル	モトクロス	トラックレース	エンデューロ	クロスカン트리 ーラリー、バハ
銘柄及びモデル	✓	✓	✓	✓	✓
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、シャシー番号				✓	✓
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、ナショナルカラー	✓	✓	✓	✓	✓
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。

※※スーパーエンデューロには適用されない。

- 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。
- 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 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（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。

ー 書類確認	1 名
ー 音量テスト、サイレンサーマーキング	2 名
ー 車両重量	1 名
ー 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 分前のウェイティ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署（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。
- 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することが出来る。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（音量測定）

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。 www.fim-moto.com/en/documents ）

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の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 オープン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 重なら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

義務とする。事項 01.55 参照。

82.19 燃料及びオイル

FIM 燃料規定が適用される。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。

01. 83 クアドレーサーの追加仕様

83.01 定義

定義については事項 01.7/クラスグループ G/クアドレーサー参照。

83.02 モーターサイクルのタイプ

以下に記述する部分を除き、メーカー、車両の製造タイプに関する規制はない。

シリンダー容積は

- 最低 250cc
- 最高 350cc（最大 2 気筒）または 500cc（短気筒）

駆動は頑強なアクスルを経由するリヤホイールのみで行うものとする。

83.03 ホイール

ホイールリムの最大直径は 12 インチとする。

フロントホイールのサイズには規制は設けられない。スポークを使用しているホイールの使用は禁止される。

各フロントホイールにはアクスル上にブレーキが装備されていなければならず、ハンドルバーに装備されたレバーにより操作される。

リアにおいて、各ホイールにブレーキを装備するか、またはハンドルバーのレバーかペダルで足によって操作する、ホイールのリヤトランスミッションアクスルに強固に固定されたブレーキが装備されていなければならない。

リアホイールは、柔軟な合成素材製のマッドガードにより保護されていなければならない。

83.04 タイヤ 事項 01.49 参照。

83.05 全体的な幅 全体的に幅は 1300 mmを超えてはならない。

83.06 プロテクション

シート後部にクラッシュバーが設けられる。クラッシュバーの長さ及び幅はチェーンホイールの後部上で終わらせていなければならない。

クラッシュバーまたはガードは、車両のフロント及びリヤに取り付けられていなければならない。ホイールの外側フランジ（輪縁）へと直線的に取り付けられていなければならない。

プロテクティブバリア（またはガード）の円筒の形状（最低直径 25 mm）は車両の両側に取り付けられなければならない。突出（鋭利）部分があってはならない。

クロスベルト又はメタリックグリッドの構造はホイールとバリアの開口部を埋めるものとし、誤ってライダーの足が地面に接触することを防ぐものとする。

83.07 コントロールレバー及びハンドルバー 事項 01.33 及び 01.35 参照。

83.08 スロットルコントロール 事項 01.37 参照。

83.09 音量 事項 01.79 参照。

83.10 ナンバープレート

4 つのナンバープレートが必要とされる。

83.10.1 車両の前部、前を向けてヘッドライトの高さに 1 つ。

83.10.2 リヤバンパーに 1 つ。後方に向けて

83.10.3 両サイドからナンバーが見やすくする為に一つが車両のリアに取り付けられる。

83.10.4 プレートは、極力中央及び水平に設置する。事項 01.55 参照。

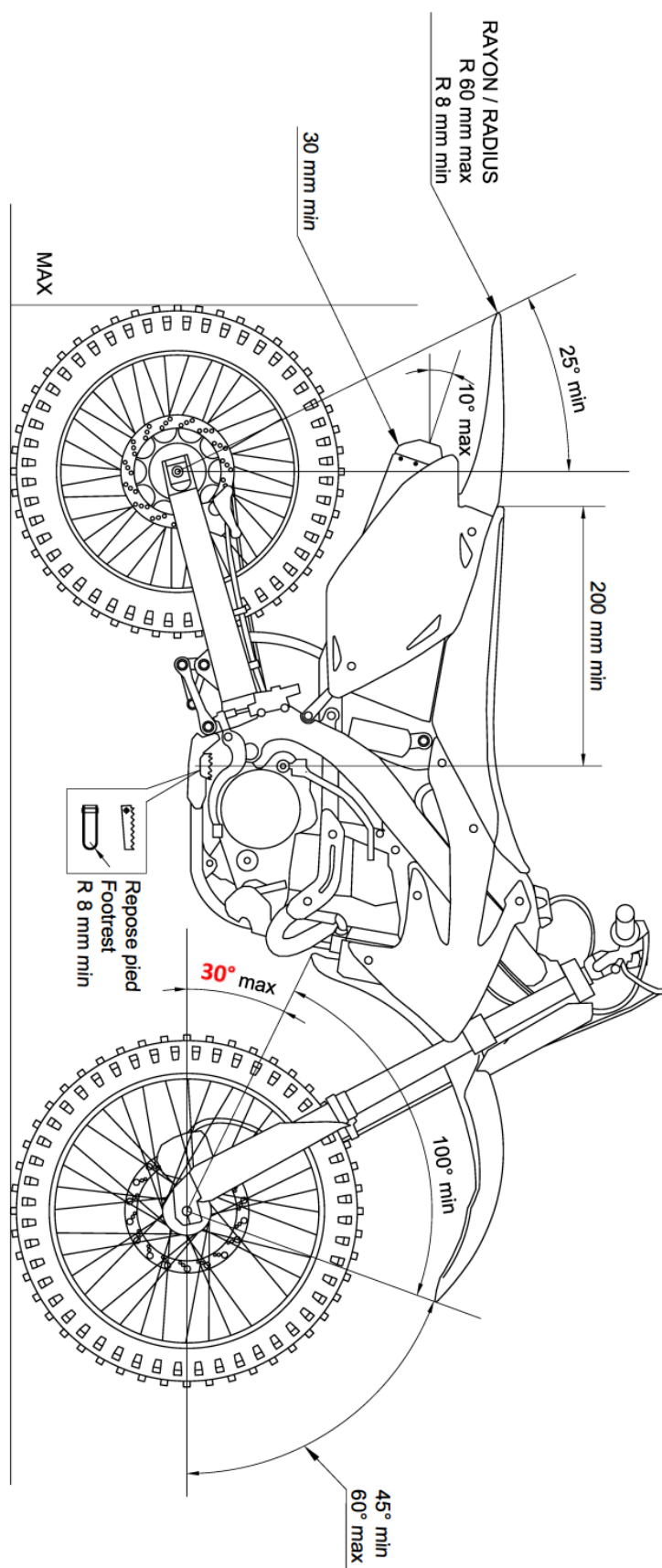
83.10.5 ライダーは、ジャージまたはビブにスターティングナンバーを表示していなければならない。

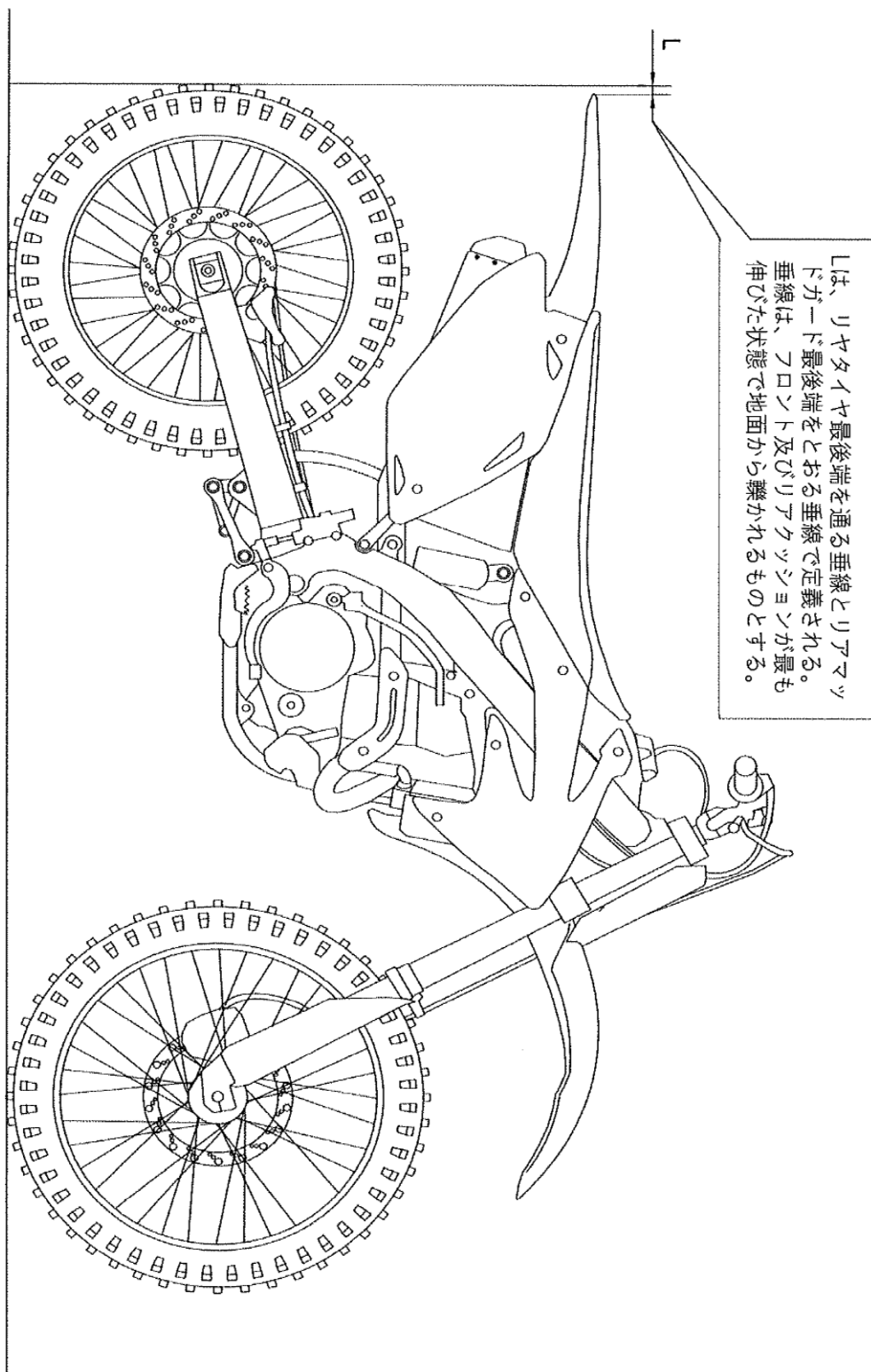
83.11 ヘルメット及びウェア

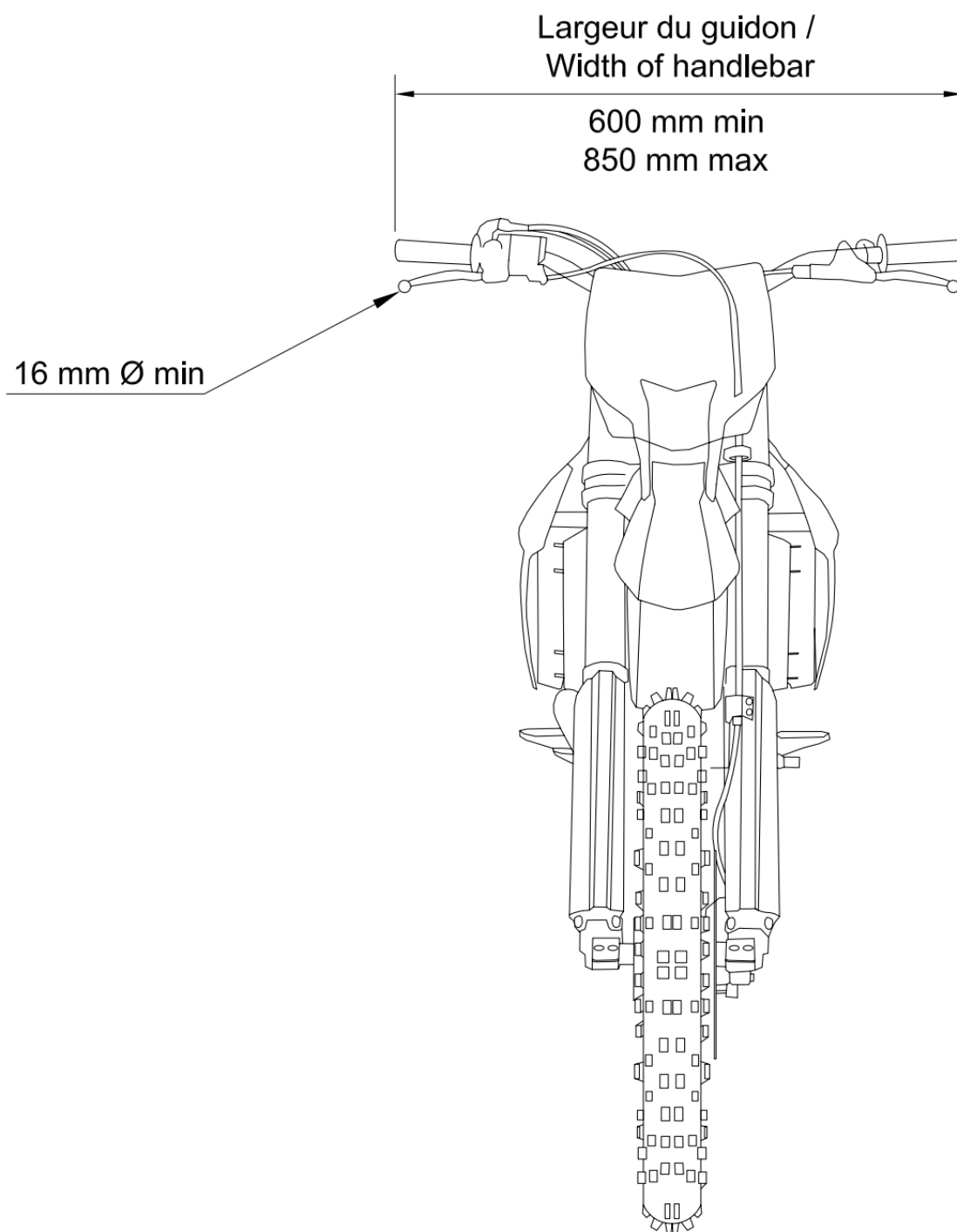
事項 01.65 及び 01.70 参照。

83.12 一般論

車両は技術的に完全な状態のものとし、車検の要求を全て満たすものでなければならない。





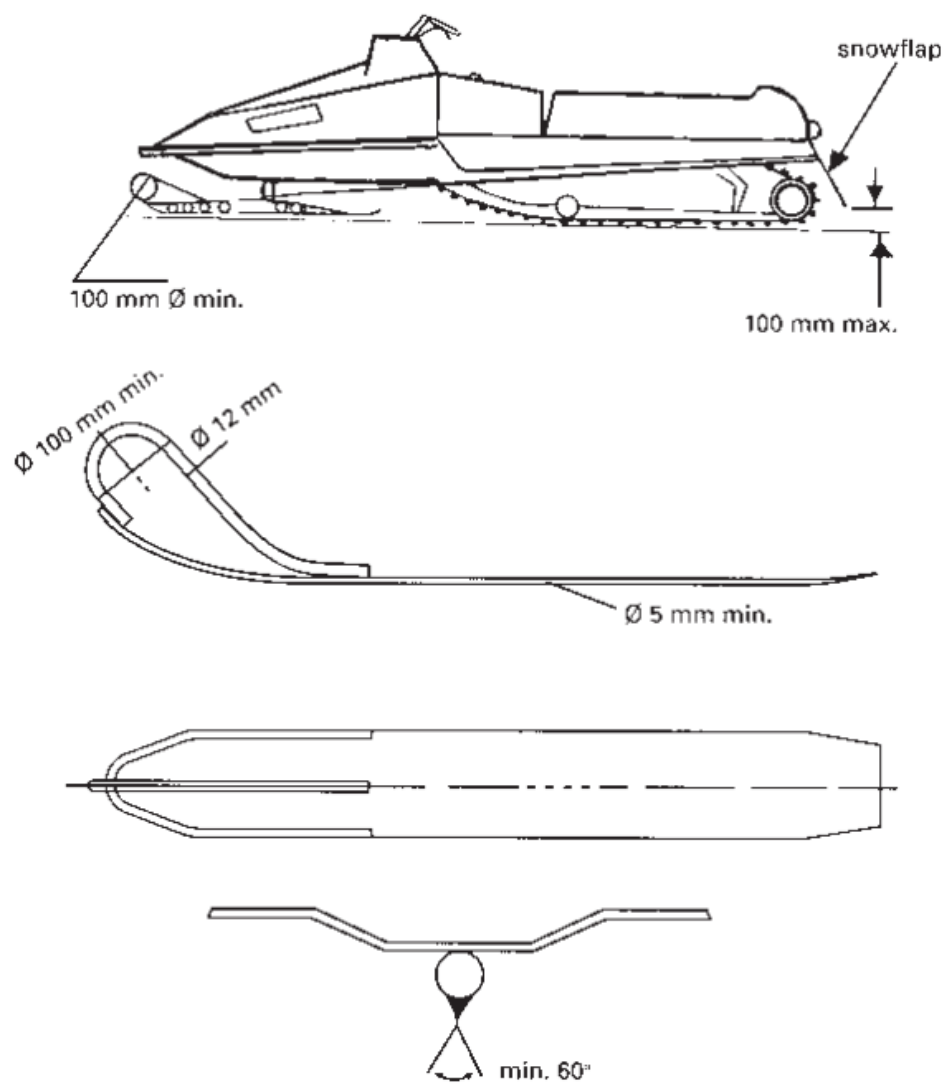


F



SNOWMOBILE SCOOTER/NEIGE

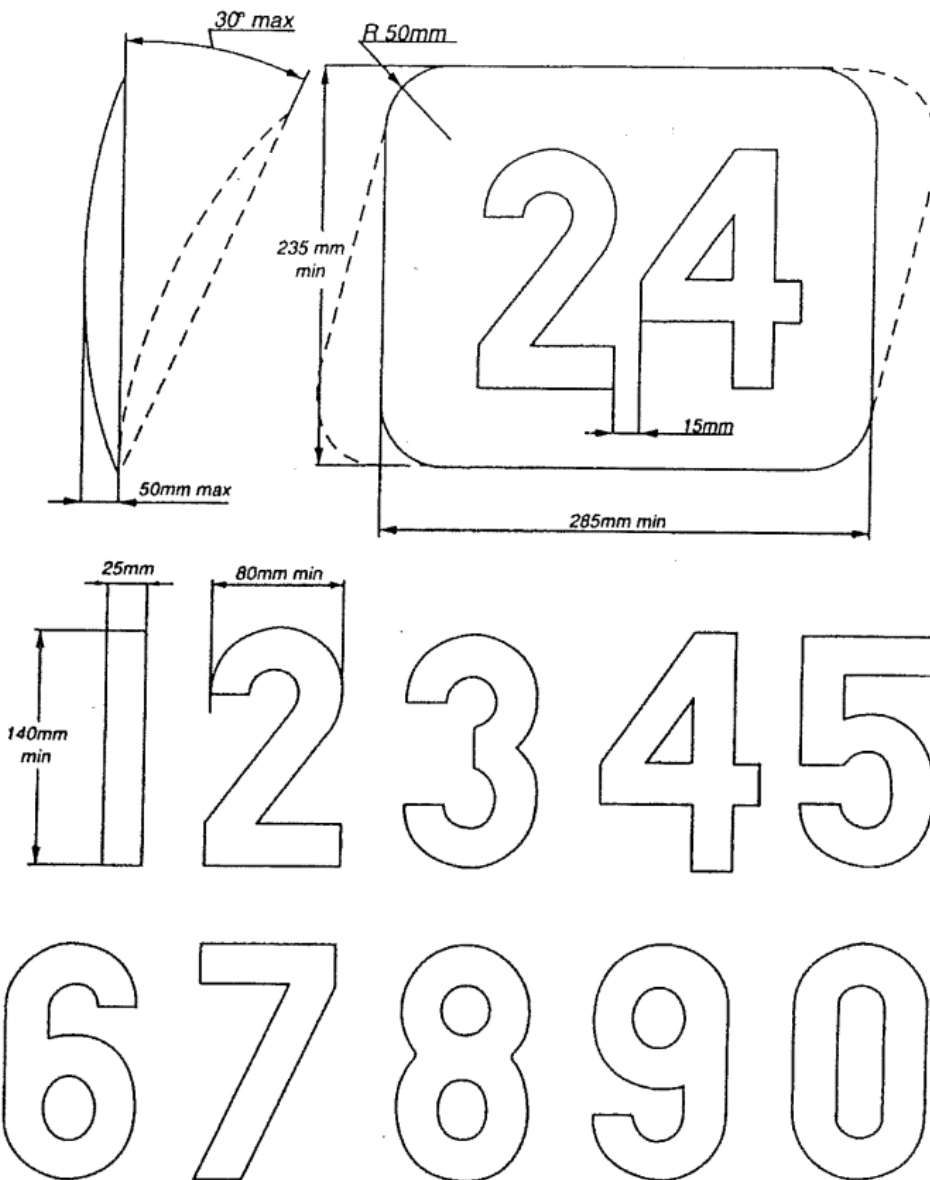
M



CMS

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

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を入手する。
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、購入でき得る限り高価なヘルメットを購入する。