2011 年 3 月 2 日

関係者　各位

財団法人
日本モーターサイクルスポーツ協会
ロードレース委員会
技術委員会

2011 年度　国内競技規則書　訂正と追加および解説について

本年度、ロードレースの競技会において適用される国内競技規則書発行後、規則の「訂正・追加」を以下のとおり改定致します。改定の内容は、2011 国内競技規則書と合わせて比較およびご確認ください。このご案内に関する規則は、3 月 2 日より施行される。

Ⅰ．ロードレース運営規則に関する改訂と追加

1　保険制度の変更と MFJ 競技ライセンスの参加資格について

公認・承認競技会の参加選手に対する見舞金制度として MFJ スポーツ傷害基金を運用してきたが、平成 23 年 4 月 1 日より、(財)スポーツ安全協会の運営する**「スポーツ安全保険」**に移行にあたり、競技会の参加に関する下記の事項を改訂する。

＜スポーツ安全保険に関する規則の追加＞
該当規則：第 3 章　競技会　13 競技参加者　（p 35）
規則発行後の追加：　□部分を追加する。

13-1-1　ライダー
13-1-1-1　当該競技に必要な MFJ 競技ライセンス、エンジョイ会員等の資格を受け、スポーツ安全保険の適用期間内で、参加申請した者（ライセンス効力の停止中の者を除く）で当該競技に必要な年齢・身体的条件を備えていること。
13-1-2　ピットクルー
13-1-2-1　当該年度有効な MFJ ピットクルーライセンスを受けて、スポーツ安全保険の適用期間内で、ピットクルーとして参加申請をした者。

2　ライダーの装備について

今年から、義務化される「胸部プロテクション（チェストカード）」および「脊柱プロテクション（脊髄パッド）」の規則運用のガイドラインを以下のとおりとし、規則の改訂も合わせて行う。

脊髄パッドのガイドライン

- 脊髄パッド（脊柱プロテクション）はレーシングスーツとの別体式を推奨する。レーシングスーツに　内蔵式の場合は、脊柱プロテクションの仕様を満たしているものとする。
- 脊柱プロテクションとは、「脊髄パッドとして販売されているもので用途を満たすもの」とする。

胸部プロテクションのガイドライン

- チェストガード（胸部プロテクション）はレーシングスーツとの別体式とする。
- 胸部プロテクションとは、「チェストカードとして販売されているもので用途を満たすもの」とする。
- エアバック式ベスト（胸部保護されているもの）を使用する場合は、チェストカードの装着が免除される。

該当規則　付則４　ロードレース競技規則　10-2 ライダーの服装　（p82）

規則発行後の追加：　二重線部分の削除　および　□部分を追加する。

10－2－1　　レーシングスーツ

10-2-1-7　~~レーシングスーツに脊髄パッドが装備されていない場合、別体の~~
脊髄パッドの装着が義務付けられる。**脊柱プロテクションは、レーシングスーツに内蔵されいるもの、別体式に関わらず、以下の仕様を満たしていなければならない。**
脊柱プロテクションの外側は硬質の樹脂製で内側は衝撃緩衝の素材でなければならない。
脊柱プロテクションは後背部の頸の付け根から腰、幅は脊柱を中心に全幅最低１５０ｍｍの範囲を覆うものでなければならない。

10-2-1-8　胸部を保護するチェストガードの装着が義務付けられる。**チェストガードは、以下の仕様を満たし、レーシングスーツとは別体式とする。**
胸部プロテクションは衝撃緩衝効果のある素材でなければならない。
胸部プロテクションの保護範囲は、心臓／肺への衝撃を緩衝する形状でなければならない。

３　MFJ グランプリの参加資格について

地方選手権（サーキット選手権）の再編成により、MFJ グランプリ大会の参加資格を下記のとおり追加する。

該当規則　付則５　全日本選手権大会特別規則４　参加資格　（p104）

規則発行後の追加：　③部分を追加する。

4－3　　最終戦の MFJ グランプリは、出場者に下記条件が設定される。

☆　ST600，J-GP3 クラス

エントリー数の上限は予選１組の最多予選出走台数とし、以下の優先順序で決定する。

①　全日本選手権の当該クラスにおいて第８戦　岡山大会までのポイント取得者
②　主催者またはロードレース委員会推薦
③　SUGO、筑波、もてぎ、岡山国際、九州選手権（オートポリス、HSR 九州）の地方選手権 当該インター（INT）クラスの最上位１名、鈴鹿選手権当該インター（INT）クラスの上位３名。（順位の繰上げは行わない）
時期は９月１８日時点のランキングをもとにする。

☆ GP-MONO クラス

エントリー数の上限は予選１組の最多予選出走台数とし、以下の優先順序で決定する。

①　当該クラスにおいて第８戦　岡山大会までの当該クラスのポイント取得者
②　主催者またはロードレース委員会推薦

③　SUGO、筑波、もてぎ、岡山国際、九州選手権（オートポリス、HSR 九州）の地方選手権 J-GP3 クラスにおいて GP-MONO 車両で参加した最上位１名（繰上げは行わない）で、且つ国際または国内ライセンス所持者。
時期は９月１８日時点のランキングをもとにする。
鈴鹿サーキットで開催される地方選手権 J-GP3 クラスにおいて GP-MONO 車両で参加した上位３名（繰上げは行わない）で、且つ国際または国内ライセンス所持者。
上位 3 名は GP-MONO 車両で参加した者のみを対象とした特別ポイントランキングによって決定する。（このランキングは MFJ グランプリ参加条件のためだけに設定される）
同点だった場合には 2011 年鈴鹿サンデーロードレース特別規則書内、鈴鹿選手権ランキング決定基準によって決定される。
時期は、９月１８日時点の結果によりランキングを算出する。

Ⅱ　ロードレース技術規則に関する改訂と追加

1　GP フォーミュラの技術仕様の変更点

①　ホイール、リム、およびタイヤについて
該当規則　：付則 7　GP フォーミュラ技術仕様　7-12　（p118）
規則発行後の改定：二重線部分を削除し、□部分を追加する。

7－12　ホイール、リム、およびタイヤ
7－12－3
リムの幅およびリム径は以下のとおりとする。
~~リムの最大幅およびリム径は以下のとおりとする。~~

クラス	フロント		リヤ	
	幅	直径	幅	直径
J-GP３	2.5 インチのみ	17 インチのみ	3.5 インチのみ	17 インチのみ
J-GP２	最大 3.75 インチ	17 インチのみ	最大 6.00 インチ	17 インチのみ

7-12-4　タイヤ
7-12-4-1　レーシングタイヤが使用されなくてはならない。
タイヤには、「NOT FOR HIGHWAY USE」または、「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」と表示されていなくてはならない。

解説　：7-12-4-1 項
レーシングタイヤの定義として、「NOT FOR HIGHWAY USE」の他に、「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」と ETRTO の表記を追加した。

②　燃料タンクに関する容量について
該当規則　：付則 7　GP フォーミュラ技術仕様　7-14　（p120）
規則発行後の改定：二重線部分を削除する。

7－14　燃料タンク及びオイルタンク
7－14－1　燃料タンクの最大容量は下記の通りとする。
２ストローク車両：21ℓ　~~4 ストローク車両：18ℓ~~

解説　：　J-GP2 のタンク容量を 18 リットルに規定しているが、Moto2 規則と整合し Moto2 車

両が参加可能な環境を整えることを目的にタンク容量の規定を削除する。

③　最低重量について

該当規則　：付則 7　GP フォーミュラ技術仕様　7-18　(p122)

規則発行後の改定：二重線部分を削除する。

7－18－4　J-GP3 クラスは、残燃料といった可変的な要素を除くために、モーターサイクルは燃料タンクなしの状態で車両重量を計測され、その際、~~全クラスについて~~差し引き２kgの許容誤差が認められる。

2　J-GP3　４ストローク車両　プロト、プロト２に関する技術仕様について

該当規則：付則 7GP フォーミュラ技術仕様　10-1　プロト車両　10-1-3-2　(p124)

該当規則：付則 7GP フォーミュラ技術仕様　10-2　プロト 2 車両　10-2-2-4　(p126)

規則発行後の改定：二重線部分を削除し、□部分を追加する。

10-1-3-2　(10-2-2-4)

~~転倒時に地面と接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケースは複合材（カーボンまたはケブラー）の２次カバーによって保護されなければならない。~~

~~この全ての２次カバーは、厚さは２㎜以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。~~

転倒時に地面に接触する恐れのあるフェアリングに覆われていないオイルを保持する全てのエンジンケースは、２次カバーを取り付けなければならない。材質は樹脂製とする。この全ての２次カバーは、厚さ２㎜以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。

また、２次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。

但し、フェアリングの延長による接触部がカバーされる場合は２次カバーの取り付けはなくても認められる。

解説　：

今年より地方選手権の J-GP3 インタークラスにおいては、プロト（プロト２）車両に加え GP-MONO 車両も走行することもできるため、2 次カバーに関する規則を GP-MONO に合わせるため改訂を行う。

3　ST600 クラスの技術仕様の変更点

①　クラッチに関する事項

該当規則：付則 9　ST600 技術仕様　7-3-16　(p163)

規則発行後の改定：□部分を追加する。

7-3-16　クラッチ

7-3-16-1　クラッチのタイプ（湿式、または乾式）、および操作方法（ケーブル式・油圧式）は公認を受けた状態に維持されなくてはならない。

7-3-16-2　フリクション・ディスク及びドライブディスクは変更することができる。

7-3-16-3　クラッチ・スプリングは変更することができる。

7-3-16-4　**クラッチ・バスケット（アウター）は交換、改造してもよい。**

7-3-16-5　クラッチアッセンブリーは、バックトルクリミッター機構(スリッパータイプ)への変更、改造が認められる。

7-3-16-6　バックトルクリミッター機構（スリッパータイプ）付きのアフターマーケッ

	ト製の物への交換が認められる。
7-3-16-7	エレクトロメカニカルまたはエレクトロハイドロリック作動システムの使用は認められない。

解説：ST600 および J-GP2 のクラッチに関する規則が全面改訂され、両クラスともベースエンジンが同一のため、規則の語句の整合性をあわせるための改訂

② タイヤに関する記載

該当規則　：付則 9　ST600 技術仕様　7-3-7-2-4　(p159)

規則発行後の改定：□部分を追加する。

7-3-7-2-4	レインタイヤは、E マークまたは DOT マークまたは JIS の認定マークが表示されていなくてもよいが、「NOT FOR HIGHWAY USE」または、「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」と表示されていなくてはならない。

③ ST600 公認タイヤに関する事項

該当規則：付則 9　ST600 技術仕様　7-3-7-2-7　ST600 公認タイヤ　(p159)

規則発行後に申請された公認タイヤ　平成 23 年 2 月 15 日現在

銘柄	用途	F/R	パターン名（スペック名）	公認日
ダンロップ	ドライ	F	SPORTSMAX GP Unbeaten-02 (R3)	3 月 1 日
		R	SPORTSMAX GP Unbeaten-02 (R3)	3 月 1 日
ブリヂストン	ドライ	R	BATTLAX　RACING　R10R（TYPE3）	3 月 10 日
		R	BATTLAX　RACING　R10R（TYPE4）	4 月 1 日

規則発行後の改定：タイヤ名の訂正

銘柄	用途	F/R	パターン名（スペック名
ブリヂストン	ドライ	F	BT-003F　PRO（誤）TYPE-2　→　（正）**TYPE-2 削除**
		R	BT-003R　PRO（誤）TYPE-1　→　（正）**TYPE-3**

メッツラータイヤについて

銘柄	用途	F/R	パターン名（スペック名）	使用有効期限
メッツラー	ドライ	F	RACETEC　(K0、K1、K2)	7 月 1 日
		R	RACETEC　(K0、K1、K2)	7 月 1 日
	ウエット	F	MEZRAIN　(RSR1、RSR 2)	7 月 1 日
		R	MEZRAIN STRIPE　(RSR1、RSR 2)	7 月 1 日

解説　：メッツラータイヤについては、使用有効期限が 7 月 1 日に設定され、ST600 公認タイヤから削除されることとなった。

4　GP-MONO クラスの技術仕様の変更点

① タイヤに関する記載

該当規則　：付則 10　GP-MONO 技術仕様　5-12-4-1　タイヤ　(p175)

規則発行後の改定：□部分を追加する。

5-12-4-1	レーシングタイヤが使用されなくてはならない。 タイヤには、「NOT FOR HIGHWAY USE」または、「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」と表示されていなくてはならない。

② オイルクーラー

該当規則 ：付則 10 GP-MONO 技術仕様 5-14 オイルクーラー (p177)

規則発行後の改定：□部分を追加し、二重線部分を削除する。

5-14	オイルクーラー
5−14−2	オイルクーラーを取り付けるための、オイルクーラー用のラインをエンジン外部に取り出す最小限の改造、変更 ~~加工~~ ならびに部品の追加、~~交換~~ が認められる。

解説 ： 条項の語句「加工」を「変更」に修正し、「交換」を削除することにより、GP-MONO 技術仕様 1 序 論 1-2 項の用語の定義「変更」の内容を明確にした。

5 ST250F の技術仕様

① エアクリーナーボックスの吸気ダクトに関する規則

該当規則 ：付則 11 ST250F 技術仕様 7-3-27 (p195)

今年、規則の改訂を行い、下記のアンダーライン部分を追加したが、「ラムダクトのない車両の吸気ダクト延長について」質問が寄せられており、規則の解釈は下記のとおりとする。

7−3−27	エアフィルター・エレメントは変更、あるいは取り外すことができる。ラムダクトのないエアクリーナーにおいては、エアクリーナー本体（カバー含む）を改造または変更しない範囲で、吸気ダクトの改造および変更が許可される。 ラムダクトのない車両へのラム圧の追加は許可されない。

規則の解説：

規則の主旨 ：

1）吸入口は車両公認時の状態が維持されなければならない。（ダクトの取り外しは可）

2）エアクリーナーボックスにフレッシュエアを導入することは認められる。

3）エアクリーナーボックスにラム圧を掛ける構造にダクトを改造することは認められない。

統一解釈 ：

- エアクリーナーボックスに連結するダクトの外気導入用開口部はラム圧が掛からないように前方（正面）を向けてはならない。（横／下向きは認められる）
- カウル内部にフレッシュエアを取り入れる為に外気導入用開口部が前方を向いているダクトを装着することは認められるが、そのダクトは直接エアクリーナーボックスに連結されラム圧が掛かる構造になっていてはならない。

以上