



平成 24 年 3 月 8 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

2012 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、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、本日より施行される。

I. 2012 国内競技規則書 競技運営関連の変更点と解釈について

1 スタート進行に関して

昨年、一昨年の JSB1000、GP-MONO クラス決勝レース時のサイティングラップやウォーミングアップラップ、決勝 1 周目における転倒事故やスタートやり直し 回避のため以下の対策を講じる。

1) 決勝グリッド上でのジェネレーター（発電機）の使用許可の拡大

該当規則：付則 4 ロードレース競技規則 17 スタート方法 (P 87)

17-4-4 サイティングラップ開始

サイティングラップは 1 周とする。グリッド上での給油は禁止される。

グリッド上でタイヤウォーマーのためのジェネレーターを使用しても良い。

マシン 1 台につき 1 台のジェネレーターとする。

～省略～

ただし、地方選手権においては、グリッド上でのジェネレーターの使用は特別規則で禁止される場合がある。 ～以下省略～

関連規則：付則 11 ST150/200/250 技術規則

7-3-7-2-4 グリッドおよびピットレーン上でのタイヤウォーマーの使用は禁止する。

今回の規則改訂により、地方選手権においても基本的に「グリッド上での発電機の使用」が認められたが、以下の内容については下記のとおりとする。

- ・ グリッド、ピットレーン上以外でのジェネレーターの使用については、各施設特別規則に定める。
- ・ ST250 クラスのグリッドおよびピットレーン上で使用は規則どおり使用を禁止する。

2) ウォームアップラップ 30 秒前ボード提示～ウォームアップスタートまでのエンジンストール車両の対応

該当規則：付則 4 ロードレース規則 17 赤旗中断されたレースの再スタート (p83)

規則発行後の改定：二重線部分を削除し、□部分を追加する。

17-4-8 ウォームアップラップ開始 30 秒前ボード

グリッド上で 30 秒前のボードが掲示される。全ライダーはエンジンが始動している状態でグリッドの所定の位置に着かなくてはならない。これ以降メカニックの援助は禁止される。

エンジンを始動できないライダーはマシンをピットレーンに移動し、そこでさらにエンジンが始動するよう試みるかマシンを交換することができる。このようなライダーはピットレーンからウォームアップラップを開始しなければならない。

マシンをスタートできない場合の対応を以下の運用手順として行う。

この運用案内は、大会公式通知やブリーフィングにて説明をおこなうこととする。

- ① マシンをスタートできないライダーは手を挙げ続けるなどして後続車に停止状態を知らせなければならない。
- ② トラブル車両を発見した当該列グリッドマーシャルは、黄旗振動で後続車に注意を促がす。
- ③ トラブル車両をコース脇（白線外またはグリーン上）に移動する。
- ④ スタートオフィシャルはトラブル車両が移動したことを確認し、グリッドオフィシャルの黄旗振動表示を確認しウォームアップをスタートさせる。
- ⑤ ウォームアップスタート後、グリッド脇に残った車両をオフィシャルが補佐してスタートを試み、それでもエンジンが始動しない場合、マシンをピットレーンに移動する。

3) 赤旗後の再スタート時のスタート手順の変更

該当規則：付則 4 ロードレース規則 24 赤旗中断されたレースの再スタート

(p93)

規則発行後の改定：二重線部分を削除し、□部分を追加する。

24-1-8

スタートの手順はサイティングラップから始められ、再スタート可能な選手が、スターティンググリッドについてことが確認された段階で、「ウォームアップラップ開始 1 分前 **30 秒前** ボード」が提示される。

通告されたサイティングラップ開始時刻にピットレーン出口は約 30 秒間解放される。

サイティングラップに参加できないライダーはピットレーンからウォームアップラップを開始し、正規のグリッドにつくことができる。ただし、車両を押してグリッドに移動することは認められない。

グリッドについてのエンジン停止はしない。 また、グリッドへのピットクルーの立ち入りは禁止される。

解釈：

- ・ サイティングラップ開始時刻は速やかに参加者に伝達する。
- ・ サイティングラップ開始時刻から約 30 秒間コースインを可能とする。ライダーは開始時刻前にピットロード出口に並んでも、自己のピットから開始してもよい。
- ・ 閉鎖直前に移動中のライダーについてはオフィシャルの判断による。

この改定は、サイティング開始時にコースイン出来る時間を約 30 秒とすることにより、参加者を集団でスタートさせ、グリッドについてからも「30 秒前」から再開することにより、タイヤ温度の低下を防ぎ、再スタート進行をスムーズに行うこと、赤旗中断時の時間のロスを最小限に抑えることを目的とする。

2 違反に対する罰則について

- 1) 黄旗区間に関する危険行為（追い越し）

選手会からの要望により罰則を強化する

該当規則：付則4 ロードレース競技規則 31 違反に対する罰則

(P95)

31-2-3-1 黄旗区間における危険行為（追い越し・転倒・コースアウトなど）

黄旗区間における危険行為については、最大失格の罰則が科せられる。罰則の決定は大会審査委員会が違反の内容により、裁量決定する。

解釈：

決勝レースにおける「黄旗区間の追い越し」については、追い越し行為が確認された場合、（追い越された選手のアピールや聴取による追い越しの事実確認）以下の罰則を適用する。

罰則内容：

「決勝時：ストップ&ゴーペナルティー または レースタイムに 30 秒加算」

なお、秒数加算は、30 秒に固定される。

2) エンジンスタートに関する規則と罰則

該当規則：付則4 ロードレース競技規則 17 スタート方法

(P83)

規則発行後の改定： □部分を追加する。

17-4-4 サイティングラップ開始

サイティングラップは、1 周とする。 ～中略～

グリッドに着く際には十分に徐行し、所定のグリッドに着かなければならない。

この段階で、**全てのマシンのエンジンは停止され、**グリッド上のライダーは、マシンの調整を行ったりコースコンディションに合わせてタイヤ交換を行うことができる。

解釈：

- ・ グリッド上において「車両のエンジンの停止」を明記し、「ウォームアップ開始 1 分前」ボード提示以前に「グリッド上でのエンジン始動禁止を明確にする。」
- ・ 1 分前以前にエンジンを始動したライダーがいた場合は、「エンジン停止」指示はせず、ナンバーを控えて競技長に報告し、罰則対象とする。

3 セーフティーカーについて

・ 運用方針

全日本選手権におけるセーフティーカー運用は、例年どおり JSB1000 クラスは対象とするが、事前練習については、省略する場合が認められる。

JSB1000 以外の他のクラスにおいてもセーフティーカーを導入する場合は、導入練習の実施および S R や公式通知、ブリーフィングにて十分周知を図り行う。

・ 運用方法

「SC ボード+ホワイトクロス旗」を全ポストで提示を行い、追い越し禁止の「一時中立化」の状態にしてからセーフティーカーがトップ車両の前に介入を行う。

セーフティーカーは、先頭車両の前に介入し、一列に整列し、それぞれ車両 5 台分程度の距離を保持して走行を行う。

基本的には、トップの前に介入するが誤介入した場合は、競技監督が適切な処置を行うことができる。

Ⅱ 2012 国内競技規則書 技術規則関連の変更点と解釈について

1 GP フォーミュラの技術仕様の変更点

J-GP3 の 4 ストローク化に伴い、「新型車両および、プロト、プロト 2、MONO 車両」がすべて付則 7 の 10 項「J-GP3 クラス 4 ストローク車両技術仕様」に統合され、2 ストローク車両は、「国内の技術仕様」が撤廃され、11 項「J-GP3 クラス 2 ストローク車両の技術規則」にまとめられた。

1) ギア

該当規則 : 付則 7 GP フォーミュラ技術仕様 5-1 (p108)

規則発行後の改定：二重線部分を削除し、□部分を追加する。

5-2 電子制御を使ったクラッチ作動システムは認められない。ただし、~~オート~~クイックシフターは認められる。

解説 : シフトペダルと連動して自動的にシフトが可能とする装置を、「クイックシフター」と名称を統一するため改定する。

2) 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 (p117)

規則発行後の改定：□部分を追加する。

7-18-4 車重は最初の車検でチェックされる。しかし、最終的な車重検査は、プラクティスセッション終了後、あるいはレース終了後に実施される。
モーターサイクルの車重は、燃料タンクを装着した状態でガソリン、オイル、水、及び他の液体を含み、すべての追加の装備（例えばオフィシャルのタイム計測装置、カメラ装備等）を装着した状態（計測時に一切の追加は認められない。）で計測される。

解説 : 7-18-4 項の規則追加は、走行後の計測時に、車両およびライダー走行時のそのままの状態ですべて計測するうえで、「一切の追加」に関する記載を追加した。

地方選手権においては、2 スト、4 スト車両単体重量のみ計測（2 スト車両は燃料タンク重量 2kg の許容誤差は適用しない。）となる。全日本選手権については、「マシン+ライダーの合計重量」になることが確認された。

3) 燃料ポンプ

該当規則 : 付則 7 GP フォーミュラ技術仕様 10-3-5 (p122)

規則発行後の改定：二重線部分を削除する。

10-3-5 フューエルインジェクションの燃料噴射圧力（燃圧）は最大 5 バール以上あってはならない。MFJ 公認部品として登録された燃料ポンプアセンブリーのみ使用することが認められる。
この燃料ポンプアセンブリーは、公認部品の状態から一切改造、変更する事は認められない
車検長は、如何なる時も、その車両に装着されている燃料ポンプアセンブリーを他の燃料ポンプアセンブリーに交換を指示することができる。

GP-MONO ベース車両（モトクロス、エンデューロエンジン搭載したもの）は、そのエンジンに装着された燃料ポンプアッセンブリーのみ使用が認められる。この燃料ポンプ ~~ユニット~~ アッセンブリーも販売の状態から一切改造、変更することはできない。ただし、エンジン型式が同一もしくはエンジンメーカーが指定したモデル内で一切の加工なしで組み付け可能な場合、相互に互換が認められる。

- ・ 燃圧（5 バール）の管理を行う一環として「燃料ポンプアッセンブリーの MFJ 公認部品制度」を制定することが報告され、車両仕様書にも「部品名、部品番号」の記載欄を設けてもらうことになった。
- ・ 全日本選手権において燃圧に関する疑義が生じた場合は、問題の生じている燃料ポンプアッセンブリー（以下燃料ポンプと呼ぶ）と同型の燃料ポンプとの交換指示し、疑義の燃料ポンプは、公認申請者（メーカー）にて調査する。

公認部品 燃料ポンプアッセンブリー : 申請者 ホンダレーシング

部品名	部品番号	打刻開始ナンバー	公認日
FUEL PUMP UNIT ASSY	16700-NX7-003	---	平成 24 年 2 月 24 日

4) ECU

該当規則 : 付則 7 GP フォーミュラ技術仕様 10-3-5 (p123)

10-6	イグニッション、電子部品及びデータロガー
10-6-1	MFJ 公認部品として登録されたイグニッション／フュエルイグニッションコントロールユニット（ECU）のみ使用することが認められる。 この ECU は公認部品の状態からハード、ソフトウェアとも一切改造、変更することは認められない。ソフトウェアに含まれるセッティング（チューニング）のオプションの変更のみ認められる。 また、車検長は、如何なる場合もその車両に装着されている ECU を他の ECU に交換を指示することができる。

- ・ クランクシャフト回転数規制 14,000rpm 以内の管理を行う一環として「イグニッション／フュエルイグニッションコントロールユニット(ECU)の MFJ 公認部品制度」を制定することが報告され、車両仕様書にも「部品名、部品番号、打刻開始ナンバー」の記載欄を設けてもらうことになった。
- 全日本選手権において ECU 関する疑義が生じた場合は、問題の生じている ECU と同型の ECU との交換指示し、疑義の ECU は、公認申請者（メーカー）にて調査する。

公認部品 ECU 申請者: 株式会社 ホンダレーシング

部品名	部品番号	打刻開始ナンバー	公認日
PGM-FI/ IGN UNIT OCMF	38770-NX7-033	9081-100001	平成 24 年 2 月 24 日

2 ST600 クラスの技術仕様の変更点

5) クイックシフター

該当規則: 付則 9 ST600 技術仕様 7-3-8-5 付則 11ST150/200/250 7-3-30 (p176)

規則発行後の改定: 二重線部分を削除する。

7-3-8-5	足で操作する クイックシフターは認められない。ただし、電氣的スイッチを手動で作動させ、チェンジに 2 モーション以上の動作が必要なエンジンカットシステムは許可される。
---------	---

解釈：「足で操作する」を削除し、クイックシフターの使用の有無を明確にした。

6) エキゾーストパイプ

該当規則：付則 9 ST600 技術仕様 7-3-5 (p151)

GP 技術仕様 7-4-2 (p110) JSB 技術仕様 7-22-2 (p136) ST150/200/250 7-3-5-1-2 (p170)

規則発行後の改定：二重線部分を削除する。

7-3-5-1-2	エキゾーストパイプの先端は、最低 30 mm にわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない (許容誤差 $\pm 10^\circ$)。また、 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は丸みを帯びさせていなければならない。 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が 2 mm 以上、その角部は 0.5R 以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。
-----------	--

解説：FIM 規則との整合性を図るため、削除する。

音量測定時のマイクロフォンの位置は、エキゾーストパイプ先端の中心軸と水平かつ平行の状態での測定を行う。

7) 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 (p153)

・規則発行後に申請された公認タイヤ

平成 24 年 3 月 2 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-02N (R3N)	3 月 1 日
		R	SPORTSMAX GP Unbeaten-02N (R3N)	3 月 1 日
ブリヂストン	ドライ	F	BATTLAXRACING R10F (TYPE 4)	3 月 17 日
		R	BATTLAXRACING R10REVO (TYPE 3, TYPE 2)	3 月 17 日
ミシュラン	ドライ	F	POWER CUP (VA, VB, A)	3 月 28 日
		R	POWER CUP (A, B)	3 月 28 日
コンチネンタル	ドライ	F	Conti Race Attack Comp (SOFT)	3 月 28 日
		R	Conti Race Attack Comp (SOFT)	3 月 28 日

3 ST250/ST200/ST150 クラスの技術仕様の変更点

8) フェアリングの取り付けについて

該当規則：付則 11 ST250F 技術仕様 7-3-10

(p172)

規則発行後の改定：□部分を追加する。

7-3-10-1	アフターマーケットのものに変更することができる。外観の変更も認められる。 公認車両にカウルが装備されていない場合はナンバープレートを兼ねたアッパーカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウル及びそれらを取り付ける為のステーの追加が認められる。 ただし、 <u>アッパーとアンダーが別体式</u> カウルを追加する場合は、取り付けはアッパーカウルとアンダーカウルは個々に独立して保持される構造になっていなければならない。 <u>アッパーとアンダーがファスナーにて連結されるフルカウルタイプを追加する場合は、アッパーカウルが車体に固定され、アンダーカウルも少なくとも 1 ヶ所は、車体に固定されなければならない。</u>
----------	--

解釈 : ST250 についてのカウルの取り付けですが、他機種のフェアリング流用や新規製作による形状違いや、走行時のトラブル等さまざまなケースを考えた場合、安全な仕様を最優先し、規則の追加をおこなう。

9) VTR250 MC33 の互換性について

VTR250 は公認車両として、98 モデル、2000 モデル、2003 モデル、2009 モデルの 4 機種はすべて「フレーム型式 MC33、エンジン型式 MC15E」であるが、この機種間での互換性は認められない。

ただし、部品番号が同一で同じ部品については使用が認められる。