

2004 DRAG RACE RULES

付 **24** 則

ドラッグレースの基本仕様

1 チタニウム合金

- 1-1 すべての車両についてフレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルの構造にチタニウム合金を使用することは禁止される。
- 1-2 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。
- 1-3 チタニウム合金のナットとボルトの使用は許可される。

2 エキゾースト・パイプ

- 2-1 エキゾースト・パイプはリヤホイールの後ろに伸びてはならない。
- 2-2 ライダー、燃料タンク、およびタイヤから離れて放出されるようにする。
- 2-3 フレキシブル・パイプは許可されない。

3 ハンドルバー

- 3-1 ハンドルバーの最低幅は、80ccまでのマシンは最低400mm。80ccを超えるマシンは最低450mmとする。500ccを超えるマシンは最低560mmとする。
- 3-2 ハンドルバーの最低幅はグリップ外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。
- 3-3 ハンドルバーの先端が露出される場合は固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- 3-4 ハンドルバーは、標準仕様の位置でなければならない。溶接された鋼鉄またはクロモリ鋼鉄延長ハンドルバーは認める。但し、標準ハンドルバーの位置より100mm以上超えてはならない。
- 3-5 ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各15°以上なくてはならない。
- 3-6 フェアリングがある場合、ハンドルバーの位置がどこにあっても、フロント・ホイールがフェアリングに接触してはならない。
- 3-7 ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっばいに切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間、最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。
- 3-8 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。

3-9 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

4 コントロールレバー

- 4-1 すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキ等）は、原則として端部が丸くなっていなければならない。
- 4-2 ピボット点からレバーの端（ボール状の先端）まで測った場合のコントロール・レバーの長さは200mmを超えてはならない。
- 4-3 各コントロールレバー（ハンドルおよびフット・レバー）はそれぞれ独立したピボットを持っており、そのレバー自体のピボットにマウントされていなくてはならない。
- 4-4 もしブレーキ・レバーがフットレストの軸にピボットされている場合、フットレストが曲がったり、又は変形した場合など、どのような場合でも作動できなくてはならない。

5 スロットルコントロール

- 5-1 スロットルコントロールは、手を離れた時に自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 5-2 オートマチック・クラッチを用いるモーターサイクルには、バーンアウトの後でアシスタントがマシンをスターティングラインに押して戻す際に、スロットルが開くのを防ぐための安全装置が装着されていなければならない（グリップ・スリーブとハンドルバーにピンを介し、目立った飾りふさを装着すれば十分）。

6 フットレスト

- 6-1 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならず、さらにフットレストの先端には半径最低8mmの、一体構造のプロテクションが設けられている事が望ましい。
- 6-2 もしフットレストが折りたたみ式でない場合、及びゴムのカバーを装着していない場合は、その先端を半径最低8mm以上の球形に丸められていることが望ましい。
- 6-3 フットレストは、前後のホイールの中心を結ぶ線よりも100mm以上、上に設けられてはならない。またリヤ・ホイールの中心を通る垂直線よりも380mm以上前にはなくてはならない。フットレストはコントロール・ペダルの操作が行いやすい位置にしなくてはならない。

7 ホイール

- 7-1 フロントにモーターサイクル用に製造されたホイールを装備していなければならない。
- 7-2 リヤ・ホイールリムの幅はリヤ・タイヤの接地面よりも50mm以上狭くなければならない。
- 7-3 ホイールの最大幅は9Jまでとする。

8 タイヤおよびチューブ

- 8-1 タイヤはスリック・タイプまたはトレッドの深さが最低2mmのものとする。
- 8-2 トップスピードが200km/hを越えるモーターサイクルの場合、フロント・タイヤは最低“V”レートあるいはロードレース・タイプとする。リヤ・タイヤのチューブは天然ゴム製のレーシングタイプとする。
- 8-3 タイヤの最大幅は10J（10inch）までとする。

9 ブレーキ

- 9-1 モーターサイクルには、各ホイールにひとつずつ、ホイールと同心的に独立して作動する有効なブレーキが装備されていなくてはならない。
- 9-2 ディスクブレーキの最低直径は175mm、ドラムブレーキの最低直径は、150mmとする。500cc以上のモーターサイクルはフロント及びリヤにディスクブレーキを装備していなければならない。フロントシングルディスクは、最低254mm（10インチ）×5mm、フロントダブルディスクは最低203mm（8インチ）×5mm。フロントシングルディスクの場合、リヤディスクは、最低254mm（10インチ）×5mm。フロントダブルディスクの場合、リヤディスクは、最低216mm（8 1/2インチ）×5mm。ラインロックの使用を認める。

10 フロントフォーク

- 10-1 フロントフォークは油圧タイプとする。
- 10-2 フォーク・チューブはトップ・フォーク・クラウンより30mm以上突出してはならない。
- 10-3 最低ストロークは、50mmとする。フォークがボトムした状態で、ホイール以外のいかなる部分も路面に接地してはならない。
- 10-4 トップ・フォーク・チューブの最低直径は：

350ccを超え750cc以下	35mm
750ccを超え	38mm

11 最低地上高

- 11-1 ライダーがポジションにつき、正当な空気圧（リヤタイヤ4 PSI（0.3気圧））で、フォークが完全に圧縮された状態での最低地上高は50mmとする。
- 11-2 垂直位置からモーターサイクルを左右に12° づつ傾けることが可能でなければならない。
- 11-3 これはホイール以外のいかなる部分も路面に接地しない状態で達成されなければならない。

12 フェンダー

- 12-1 フェンダーはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。
- 12-2 フロントフェンダーは、ホイールの周囲を最低100° に渡ってカバーしていなくてはならない。この部分において、下記の角度を守っていればホイール自体がカバーされてもよい。フェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は45° と60° の間でなくてはならない。フェンダーの後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は20° を超えてはならない。
- 12-3 リヤフェンダーは、ホイールの周囲を最低120° に渡ってカバーしていなくてはならない。リヤフェンダー後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は120° を超えてはならない。
- 12-4 フェアリングがある場合には、フェンダーは必要とされない。フェアリングが無い場合はフェンダーが必要とされる。シートのフェアリングがリヤ・タイヤ外側の垂直接線にまで達している場合、（許容誤差-50mm）、リヤフェンダーを装着する必要は無い。

13 フェアリング

- 13-1 フェアリングは、ライダーがフェアリングを取り外さないでマシンに乗り降りできるようにできていなければならない。
- 13-2 ライダーがモーターサイクルを操作するのを妨げてはならない。

14 シート

- 14-1 シートはライダーに安全なライディング・ポジションを提供するように作られ、危険なほど不快適であってはならない。
- 14-2 最低シート高は500mm（ライダーが乗車してリヤタイヤ0.3気圧において）。

15 ナンバープレート

- 15-1 ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなければならない。最低寸法は285mm×235mmとする。
- 15-2 水平面から50mm以上カーブしていないプレートは、カバーされたり曲げたりされてはならない。
- 15-3 ナンバープレートはモーターサイクルの両側に、外に向かって垂直に固定されなくてはならない。ナンバープレートははっきりと見えるように装着され、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。ワイリーバーが付いている車両はワイリーバーに付けることが望ましい。
- 15-4 別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。
- 15-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に地の色同様につや消しで書かなければならない。
数字の最低寸法は下記のとおりとする。
 - 15-5-1 数字の高さ 140mm
 - 15-5-2 数字の幅 80mm
 - 15-5-3 ストローク幅 25mm
 - 15-5-4 数字間のスペース 15mm
- 15-6 数字は英国式を使用する。「1」は垂直の1本線「7」は水平のラインなしの単純な傾斜線
- 15-7 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。
- 15-8 すべてのナンバープレートの周囲には最低50mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。この規則に適合していないナンバー・プレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- 15-9 ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする。

PB	(プロストックバイク)	黄地に黒文字
SB-EX	(ストックバイクエキスパート)	白地に黒文字
SB	(ストックバイク)	白地に黒文字
SD	(ストリートドラッグバイク)	

ナンバーは黒か白とし、バックグラウンドの色の上にかかれた際に判別しやすいように

ドラッグレースの基本仕様

する。バックグラウンドは、ナンバーが表示される部分および周辺の余白は単色でなくてはならない。

※その他の種目は主催者の定める大会特別規則による。

16 ウイリーバー

- 16-1 ウイリーバーの装着が強く勤められる。
- 16-2 ウイリーバーの長さは、フロントアクスルセンターからウイリーバーアクスルセンターまで最大3,300mm以内である事。
- 16-3 金属製のウイリーバー車輪は禁止する。

17 プロテクティブ・カバー

- 17-1 すべてのオープン・トランスミッションにはカバーが設けられ、回転するパーツとの接触が保護されなければならない。
- 17-2 機械式駆動のコンプレッサーには“ポップ・オフ・バルブ” インテーク・マニフォールドへのゴム製コネクション、または爆発を防ぐための他のデバイスが設けられていなければならない。

18 フュエルタンク及びオイルタンク

- 18-1 燃料タンクはフレームに安全に固定されていなければならない。
- 18-2 すべてのオールドレンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。オイル通路に進入する外部オイル・フィルター及びオイル圧力ラインのスクリューやボルトには、安全にワイヤーロックされなければならない。
- 18-3 燃料およびオイル・フィルター・キャップ
燃料およびオイル・フィルター・キャップは、閉じた状態で濡れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。

19 燃料システム

- 19-1 すべてのモーターサイクルには、機械的な燃料シャット・オフ・バルブが装着されていなければならない。
- 19-2 ポンプによって駆動されるフュエル・インジェクション・システムにはエアロクイップまたは同様のハイプレッシャー・チューブがもうけられていなければならない。
- 19-3 イグニッションによって停止できないエンジンの場合、すぐに作動する燃料シャット・オフ・バルブがもうけられていなければならない。これはライダーが両手でハンドルを握った状態で操作できなければならない。また、これは、ライダーがモーターサイクルを離れた際にエンジンへの燃料の供給を止めるような構造（どの方向においても作動するように）になっていなければならない。
- 19-4 シャット・オフ・バルブはエンジンスタート時に延長された状態で1 m以内の長さのコードによって、常にライダーに連結されなくてはならない。

20 キャブレターとフュエル・インジェクション

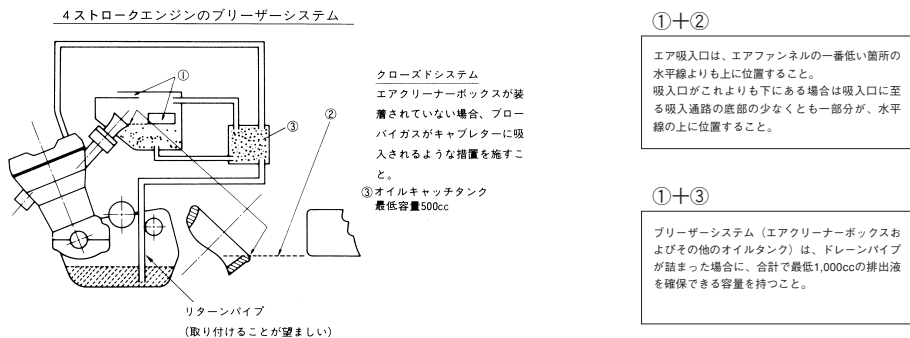
- 20-1 キャブレターとフュエル・インジェクター・インレットは、バックファイヤーが生じた際に、ライダーが怪我をしないような位置に置かれるか、覆われていなければならない。
- 20-2 フュエル・インジェクションには、デュアル・ケーブルのポジティブ・リターン・スロットル（または2本のリターン・スプリング）が必要とされる。

21 キル・スイッチ

- 21-1 モーターサイクルには、ライダーがモーターサイクルのコントロールを失った時に、エンジンへのすべての電源をカットする電気式接触が装備されていなければならない。
- 21-2 エンジン始動時には常にライダーにコネクトされていなければならない。

22 オイル・キャッチ・タンク

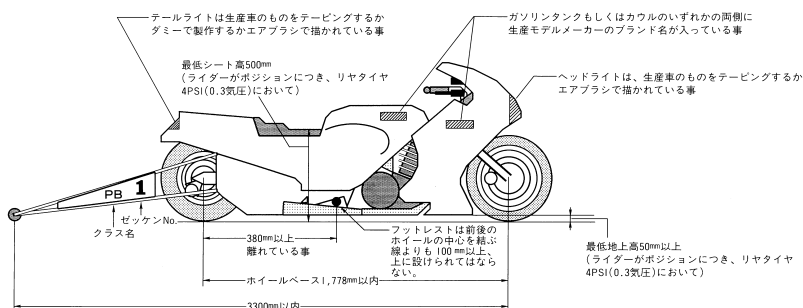
- 22-1 オイル・ブリーザー・パイプが装着されている場合、排出口はキャッチ・タンクに放出するようになっていなければならない。（次の物も安全なようにワイヤー・ロックされていなければならない。リヤ・スプロケット、フロント・アクスル、リヤ・アクスル、ブレーキ・キャリパーのピン、ブレーキ・ディスク、フットブレーキのマスターシリンダー。）
- 22-2 オイルキャッチタンクはアクシデント発生時でも容易に破損したり脱落せず、かつ高温に耐えられる材質であること。
- 22-3 キャッチタンクに溜まったオイルはエンジンにもどるリターンパイプを取り付けることが望ましい。



23 チェーン

チェーンはマスターリンクのないクローズド・タイプとする。またはマスターリンクがある場合には安全にワイヤーロックされなくてはならない。

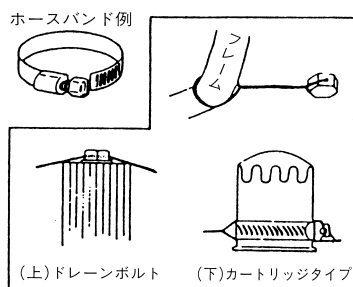
※外観はストック状態を維持すること
(生産モデルの外見と同じ形をしていなければならない。
他のモデルと混じってはならない)



ドラッグレースの基本仕様

ワイヤーロック

- 23-1 必ず行う部分
 - 23-1-1 オイルドレーンボルト
 - 23-1-2 外部オイルフィルター
 - 23-1-3 圧力ライン系
 - 23-1-4 ホイールスピンドルエンド
 - 23-2 推奨される部分
- 上記以外の回転部分を固定するボルト類



プロストックバイク (PB) クラスの 車両規則 (A級)

1 クラス区分

定義：このクラスはストック（生産モデル）の外観で自然吸気によりガソリンを燃焼するモーターサイクル用のクラスである。

クラス	ベースエンジン	最大限排量	最大限気筒数	最大限変速数
プロストック バイク(PB)	ハーレーVツイン	2,621cc	2	6
	2バルブエンジン	1,508cc	6	6
	4バルブエンジン	1,429cc	6	6

2 車両に対して下記事項は仕様の変更が出来ない

- 2-1 エンジンの型式
- 2-2 シリンダーの数

3 下記部品は各項の制限内で改造出来る（ドラッグレースの基本仕様に合致すること）

- 3-1 リヤホイールは交換出来るが下記制限内とする。
最低直径 15インチ 最大直径 18インチ
- 3-2 フロントホイールは交換出来るが下記制限内とする。
最低直径 16インチ 最大直径 19インチ
- 3-3 フレームボディ
修正・変更は認められる。但しキャスター角は最大で40°、シート高は最低50cm（ライダーがポジションにつきリヤタイヤ4 PSI（0.3気圧）において）。ホイールベースは70インチ（1778mm）以内。
- 3-4 フロントサスペンション
フロントサスペンションユニットは交換出来る。ただしサスペンションストロークは最低35mm（O.E.M.タイプ）。アフターマーケット製の場合、最低直径34mm。サスペンションストロークは38mm。フロントフォークの延長は4インチ（約10cm）以内。
- 3-5 リヤサスペンション

リヤサスペンションの改造・変更（リジット化含む）は認められる。

- 3-6 フェアリング
- 3-6-1 オートバイ用として生産されていなければならない。生産モデルの外見と同じ形をしていなければならない。他のモデルと混じってはならない。
- 3-6-2 パーツの変更は認められるが生産時の形状を維持しなければならない。カウルの両側にブランド名が入っていること。
- 3-6-3 カウルの下部はエキゾーストパイプのクリアランスのために修正及び取り除いてもよい。
- 3-6-4 カウルの外側にエアインテークホースの取り付けは認められない。
- 3-6-5 ヘッドライト、テールライトはエアブラシ等で描かれていること。
- 3-7 シート・シートカウル
改造変更出来るがライダーが後ろに滑るのを防ぐステップがついていることが望ましい。

4 重量

- 4-1 PBクラスの最低重量は下記とする。
- 4-2 ライダーが全装備で乗車した状態で測定する。
- 4-3 スズキエンジン搭載車で社外製ヘッド装着車 272.4kg (600ポンド)
- 4-4 その他の車両 249.47kg (550ポンド)

5 車両が下記事項に適合していない場合、改造・変更が義務づけられる

- 5-1 エレクトリックフュエルポンプを装備している場合は、転倒の際にただちにフュエルポンプが自動的に停止する装置を備えていなければならない。
- 5-2 エンジンブリーザーのキャッチタンク取り付け（4ストローク車は500cc以上、2ストローク車は250cc以上）
- 5-3 灯火器のレンズの処置または取り外し
- 5-4 チェーンガード
リヤアクスルを越えてチェーンの上部をカバーすること。チェーンガードは鋼鉄製または厚さ3.2mm以上のアルミ製のものに限る。固定は3カ所以上とする。
- 5-5 ステアリング・ダンパーの取り付け
- 5-6 すべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。
- 5-7 ウイリーバーの取り付け
フロントアクセルセンターからウイリーバーアクセルセンターまでは最大3,300mm以内である事。金属製のウイリーバー車輪は禁止する。

6 いかなる場合も禁止される事項

- 6-1 シフトは手動またはエアシフターとし、電気式デバイスおよびコンピュータによるシフトチェンジは禁止する。（エアシフターの機構の一部に電気式デバイスを使用することも禁止される）。
- 6-2 リヤホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。
- 6-3 フロントホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。
- 6-4 ステアリングダンパーを取りつけた場合ハンドル切れ角のストッパーとしてはならな

- い。
- 6-5 燃料はガソリンとし、アルコール等の燃料は禁止する。燃料及び添加剤等のいかなる手段でも亜酸化窒素、一酸化二窒素の使用は一切認めない。輸入レーシングガソリンの使用は事前に申告し許可を得た場合以外は使用を認めない。
 - 6-6 情報収集以外の目的でのコンピューターの使用。
 - 6-7 キック、電気スターター以外のエンジン始動（押しがけ等）。

SD（ストリートドラッグバイク）クラスの車 両規則（B級およびエンジョイ会員証）

ストリートドラッグバイク（SD）クラスは、ストック（公道用一般市販車）をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮し、最小限のコストで参加できる、参加型競技を基本理念としている。競技方式もインデックスタイム（上限基準タイム）より速いタイムのヒート成績をファウルとする、新しい競技方式を採用している。SDクラスのインデックスタイムは、市販スポーツバイクのストック状態でも到達可能なレベルに設定される。これにより過剰な改造を施さなくても十分に入賞できる、ローコストながら高い競技性を持ったクラスとなるように考慮されている。

1 クラス区分

定義：このクラスはストック（公道用一般市販車）の外観で、自然吸気によりガソリンを燃焼するモーターサイクル用のクラスである。

2 車両に対して下記事項は仕様の変更ができない。

- 2-1 ボディー
 - 2-1-1 カウリング、ボディパーツ、シートカウルを含む全てのフェアリング、ボディパーツはストックの外観と形状（メーカー出荷時の状態）を維持していること。他のモデルと混同はできない。
 - 2-1-2 ただしカウルの下部は、エキゾーストパイプのクリアランスのために切削、または取り外しても良い。ワンピースボディ、ワンピースタンクシェルは禁止する。カウル、もしくはボディ両サイドにブランド名を表示すること。
 - 2-1-3 カウルの外側にエアインテークホースの取り付けは禁止する。
 - 2-1-4 ヘッドライト、テールライト、および灯火類は透明テープでテーピングすること。ミラー等の突起物は取り外さなくてはならない。
- 2-2 エンジン
 - クランクケース、シリンダーおよびシリンダーヘッドの外観は、車両出荷時の状態でなくてはならない。ただし同型式シリンダーであれば新型、旧型および派生タイプに交換することができる。ガスケット類およびエンジン内部の改造は許可される。
- 2-3 フレーム
 - 2-3-1 スtockのOEMフレームでなくてはならない。フレームの交換、改造は許可されない。
 - 2-3-2 最低シート高は、ライダーが着座し、着座位置の一番低い部分から計測して路面まで500mm以上、最低地上高は50mmなくてはならない。
 - 2-3-3 スタンド類は取り外すか、または固定すること。
- 2-4 フロントサスペンション
 - 2-4-1 フロントサスペンションユニット（インナーチューブ、アウターチューブ）の交換、改

- 造は許可されるが、ストロークは最低38mm以上なくてはならない。
- 2-4-2 フロントフォークの延長は4 inch（約100mm）以内であれば認める。
- 2-5 リヤフォーク（スイングアーム）
交換、改造は許可されるが、ホイールベースは68inch（約1730mm）以内でなくてはならない。
- 2-6 ホイール
リヤホイールは交換できるが、最大幅6 inchまでとする。
- 2-7 タイヤ
- 2-7-1 VまたはZ級のタイヤを使用しなくてはならない。
- 2-7-2 交通法規に適合する一般市販タイヤだけが許可される。タイヤには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はならない。
- 2-8 加給システム
後付けのすべての加給システム、すなわちターボ、スーパーチャージャー、ナイトロアスオキサイド等の使用を禁止する。

3 車両が下記事項に適合していない場合、改造・変更が義務付けられる。

- 3-1 エレクトリックフュエルポンプを装備している場合は、転倒の際ただちにフュエルポンプが自動的に停止する装置を備えていなくてはならない。
- 3-2 エンジンブリーザーキャッチタンク（4ストローク車は500cc以上、2ストローク車は250cc以上）を取り付けなくてはならない。（261頁参照）
- 3-3 チェーンガードはリヤアクスルを超えてチェーンの上部をカバーすること。チェーンガードは鋼鉄製または厚さ3.2mm以上のアルミ製のものに限る。固定は3箇所以上とする。
- 3-4 ステアリングダンパーの取り付け
- 3-5 すべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧ライン部品へのワイヤーロック。（262頁参照）

4 いかなる場合も禁止される事項

- 4-1 シフトは手動またはエアシフターとし、電気式デバイスおよびコンピュータによるシフトチェンジは禁止する。（エアシフターの機構の一部に、電気式デバイスを使用することも禁止される。）
- 4-2 リヤホイールスピンドル構造に、軽合金を使用してはならない。
- 4-3 フロントホイールスピンドル構造に、軽合金を使用してはならない。
- 4-4 ステアリングダンパーを取り付けた場合、ハンドル切れ角のストッパーとしてはならない。
- 4-5 燃料は一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの以外は使用できない。燃料に対して一切の添加物は禁止される。
- 4-6 情報収集以外での、コンピュータの使用。
- 4-7 キック、電気スクーター以外でのエンジン始動（押しがけ等）。