

FIM
スーパーバイク&スーパースポーツ世界選手権
&
FIM スーパーストックカップ

技術規則

2016 年版

2. 技術規目

2.1	序論	1
2.2	クラス	1
2.3	一般的なアイテム	1
2.3.1	材質	1
2.3.2	ハンドルバー	2
2.3.3	コントロールレバー	2
2.3.4	ホイール及びリム(表1を参照)	3
2.3.5	タイヤ	3
2.3.6	タイヤウォーマー	3
2.3.7	タイヤの使用	4
2.3.8	バラスト	5
2.3.9	エンジンシーリング(封印)	5
2.3.10	エンジンインスペクション	7
2.3.11	タイムキーピング装置	7
2.3.12	ワイルドカードの技術仕様	7

2.4 スーパーバイク技術規則

2.4.1	車両の仕様	8
2.4.2	エンジン形状及び排気量	8
2.4.3.1	数種類の車両バランスの基本理念	8
2.4.3.2	バランス計算	8
2.4.3.3	1200cc2気筒のエアリストリクター	10
2.4.3.4	エアリストリクターの調整	10
2.4.4	最低車重	11
2.4.5	ナンバーとナンバープレート	12
2.4.6	燃料	13
2.4.7	タイヤ	13
2.4.8	エンジン	14
2.4.8.1	フュエルインジェクションシステム(2016年まで)	15
2.4.8.1	フュエルインジェクションシステム(2017年以降)	16
2.4.8.2	シリンダーヘッド	17
2.4.8.3	カムシャフト	18
2.4.8.4	カムプロケットまたはカムギヤ	18
2.4.8.5	シリンダー	18
2.4.8.6	ピストン	18

2.4.8.7	ピストンリング	18
2.4.8.8	ピストンピン及びクリップ	18
2.4.8.9	コネクティングロッド	18
2.4.8.10	クランクシャフト	19
2.4.8.11	クランクケース/ギヤボックスハウジング	19
2.4.8.11.1	側面カバー及びプロテクション	19
2.4.8.12	トランスミッション/ギヤボックス	21
2.4.8.13	クラッチ	21
2.4.8.14	オイルポンプ、およびオイルライン	21
2.4.8.15	ラチェター/オイルクーラー	21
2.4.8.16	エアボックス	22
2.4.8.17	燃料供給	23
2.4.8.18	エキゾーストシステム	23
2.4.9	イグニッション/エレクトロニックコントロールシステム	24
2.4.9.1	DWO/FIM 公認スーパーバイクキットシステム	24
2.4.9.2	DWO/FIM 公認スーパーストック 1000 キットモデル	27
2.4.9.3	ジェネレーター、オルタネーター、エレクトリック・スターター	28
2.4.9.4	ワイヤリングハーネス	28
2.4.10	メインフレームとスペアモーターサイクル	28
2.4.10.1	フレームボディー及びリアサブフレーム	30
2.4.10.2	サスペンション - 全般	31
2.4.10.3	フロントフォーク	32
2.4.10.4	リアフォーク (スイングアーム)	32
2.4.10.5	リアサスペンションユニット	33
2.4.10.6	ホイール	33
2.4.10.7	ブレーキ	34
2.4.10.8	ハンドルバーおよびハンドコントロール	35
2.4.10.9	フットレスト及びフットコントロール	36
2.4.10.10	燃料タンク	36
2.4.10.11	フェアリング/ボディワーク	38
2.4.10.12	シート	39
2.4.10.13	リアセーフティライト	39
2.4.11	下記のアイテムは公認されたモーターサイクル に装備されているものから変更、または置換できる	40
2.4.12	下記のアイテムは取り外すことができる	40
2.4.13	下記のアイテムは取り外さなければならない	41

2.4.14 下記のアイテムは変更されなくてはならない	41
-----------------------------	----

2.5 スーパースポーツ技術規則

2.5.1 車両の仕様	41
2.5.2 エンジン形状及び排気量	41
2.5.3 数種類の車両バランスの基本理念	43
2.5.4.1 最低重量	43
2.5.5 ナンバープレートの色	43
2.5.6 燃料	44
2.5.7 タイヤ	45
2.5.8 エンジン	46
2.5.8.1 フュエルインジェクションシステム	46
2.5.8.2 シリンダーヘッド	47
2.5.8.3 カムシャフト	48
2.5.8.4 カムプロケットまたはカムギヤ	48
2.5.8.5 シリンダー	48
2.5.8.6 ピストン	48
2.5.8.7 ピストンリング	48
2.5.8.8 ピストンピンおよびピストンクリップ	49
2.5.8.9 コネクティングロッド	49
2.5.8.10 クランクシャフト	49
2.5.8.11 クランクケース/ギヤボックスハウジング	49
2.5.8.11.1 側面カバー及びプロテクション	49
2.5.8.12 トランスミッション/ギヤボックス	50
2.5.8.13 クラッチ	50
2.5.8.14 オイルポンプ、ウォーターポンプおよびオイルライン	51
2.5.8.15 ラヂエター/オイルクーラー	51
2.5.8.16 エアボックス	51
2.5.8.17 燃料供給	52
2.5.8.18 エキゾーストシステム	52
2.5.9.1 電気および電子	52
2.5.10 メインフレーム及びプレアッセンブル・スペアフレーム	56
2.5.10.1 フレームボディー及びリアサブフレーム	58
2.5.10.2 フロントフォーク	58
2.5.10.3 リアフォーク（スイングアーム）	59
2.5.10.4 リアサスペンションユニット	60

2.5.10.5	ホイール	60
2.5.10.6	ブレーキ	60
2.5.10.7	ハンドルバー及びハンドコントロール	62
2.5.10.8	フットレスト/フットコントロール	62
2.5.10.9	燃料タンク	63
2.5.10.10	フェアリング/ボディワーク	63
2.5.10.11	シート	64
2.5.10.12	ファスナー	65
2.5.10.13	リアセーフティーライト	65
2.5.11	下記のアイテムは公認されたモーターサイクル に装備されているものから変更、または交換できる	66
2.5.12	下記のアイテムは取り外すことができる	66
2.5.13	下記のアイテムは取り外されなければならない	66
2.5.14	下記のアイテムは変更されなくてはならない	67

2.6 スーパーストック技術仕様

2.6.1	車両の仕様	68
2.6.2	エンジン形状及び排気量	68
2.6.2	数種類の車両バランスの基本理念	69
2.6.4	最低重量	69
2.6.5	ナンバープレートの色	70
2.6.6	燃料	71
2.6.7	タイヤ	71
2.6.8	エンジン	72
2.6.8.1	フュエルインジェクションシステム	72
2.6.8.2	シリンダーヘッド	73
2.6.8.3	カムシャフト	73
2.6.8.4	カムスプロケットまたはギヤ	73
2.6.8.5	シリンダー	74
2.6.8.6	ピストン	74
2.6.8.7	ピストンリング	74
2.6.8.8	ピストンピンとピストンクリップ	74
2.6.8.9	コネクティングロッド	74
2.6.8.10	クランクシャフト	74
2.6.8.11	クランクケース/ギヤボックスハウジング	74
2.6.8.11.1	側面カバー及びプロテクション	74

2.6.8.12	トランスミッション／ギヤボックス	75
2.6.8.13	クラッチ	75
2.6.8.14	オイルポンプとオイルライン	75
2.6.8.15	ラヂエター、クーリングシステムおよびオイルクーラー	76
2.6.8.16	エアボックス	76
2.6.8.17	燃料供給	76
2.6.8.18	エキゾーストシステム	76
2.6.9	電気及び電子	77
2.6.9.1	イグニッション／エンジン・コントロール・システム (ECU)	77
2.6.9.2	ジェネレーター、オルタネーター、エレクトリック・スターター	80
2.6.10	メインフレーム	80
2.6.10.1	フレームボディー及びリアサブフレーム	80
2.6.10.2	フロントフォーク	81
2.6.10.3	リアフォーク (スイングアーム)	82
2.6.10.4	リアサスペンションユニット	83
2.6.10.5	ホイール	83
2.6.10.6	ブレーキ	84
2.6.10.7	ハンドルバーとハンドコントロール	85
2.6.10.8	フットレスト／フットコントロール	86
2.6.10.9	燃料タンク	86
2.6.10.10	フェアリング／ボディワーク	87
2.6.10.11	シート	88
2.6.10.12	リアセーフティーライト	88
2.6.10.13	ファスナー	89
2.6.11	下記のアイテムは認証モーターサイクルに 装備されているものから変更、または置換することができる	89
2.6.12	下記のアイテムは取り外すことができる	90
2.6.13	下記のアイテムは取り外されなければならない	90
2.6.14	下記のアイテムは変更されなくてはならない	90
図		91-99

2. 技術規則

技術規則に関する改訂は、競技参加者に対する公平の維持のため、いつでも行うことができる。

プラクティス中：モーターサイクルが技術規則に準拠していないことがプラクティス中またはプラクティス後に判明した場合、当該ライダーには、次大会においてライドスルー、次大会におけるグリッド位置の降格、失格、選手権ポイントの剥奪等が科される場合がある。

レース後：モーターサイクルが技術規則に準拠していないことがレース後に判明した場合、当該ライダーはタイムペナルティーまたは失格とされる。

2.1 序論

2.1.1 FIMロードレーススーパーバイク・スーパースポーツ世界選手権及びFIM スーパーストックカップで使用するモーターサイクルは、米国、ヨーロッパまたは日本のいずれかの地域において一般公道用車両として認可された車両とする。

当該年の第3戦までに上記3地域の正規ショップまたはディーラーより一般的な量販経路を介して一般の人たちが入手できる車両が残りの選手権でも使用する事ができる。

2.2 クラス

2.2.1 スポーツ・プロダクションクラスはエンジン排気量によって指定される。

2.3 一般的なアイテム

2.3.1 材質

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にチタニウム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。

a) サーキットで実施されるチタニウム・テスト： 磁気テスト（チタニウムは磁気ではない）

b) 3%の硝酸テスト（チタニウムは反応しない。金属がスチールである場合、硝酸液は黒い点を残す）

- c) 当該パーツの重量を計り、水の入ったメジャー付きグラスに入れて質量を測定することによって、チタニウム合金の特定質量 4.5-5、スチールの特定質量 7.48 を確かめる（インテーク・バルブ、ロッカー、コンロッド等）。
- d) 論議が生じた場合、材質テスト研究所においてテストが実施される。

2.3.2 ハンドルバー

露出したハンドルバーの先端には、固形金属が埋め込まれる、またはゴムで覆われなくてはならない。

中心線、または中心の両側に対するハンドルバーの最低回転角度は、ソロ・モーターサイクルに関して 15° とする。

ハンドルバーがどのような状態にあっても、フロントホイール、タイヤ及びマッドガードは、最低 10mm の間隔を維持していなければならない。

フルロック状態の時に、ライダーの指が挟まれないようにするために、レバーのついたハンドルバーと燃料タンクの間には最低 30mm のクリアランスを確保する目的で、固定ストップ（ステアリング・ダンパー以外）が装備されなくてはならない（図 A, B, C）。

軽合金製ハンドルバーを溶接修理することは禁止される。

合成素材のハンドルバーはどのクラスにおいても禁止される。

2.3.3 コントロールレバー

全てのハンドルバー、レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低 16mm とする）となっていなくてはならない。このボールは平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸められなくてはならない（平らな部分の厚みは最低 14mm とする）。この先端部分は常時固定されたものとし、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。

各コントロールレバー（フットレバーおよびハンドレバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。

ブレーキレバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。

2.3.4 ホイール及びリム（表1を参照）

- 1 マニュファクチャラーが提供した状態の一体型ホイール（鋳物、成形、リベット）のリム、またはスポーク、あるいは典型的な分離式リムに関して、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、リムに関してタイヤが動いてしまうのを防ぐために使用さ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。この目的でリムを改造する場合、ボルト、スクリューなどが装着されなくてはならない。
- 2 リムウォールのサイズは、ETRTTOに基づいて、ホイールリムの内側のフランジ壁で測定される。

2.3.5 タイヤ

タイヤは公認車両のものから変更することが出来る。

公式サプライヤーから大会時に供給されたタイヤのみ使用が認められる。

トレッドパターンは、タイヤを製造する際にマニュファクチャラーによって作られるものである。

安全性の観点から、レース前の車検の時点で、パターン全域に関するタイヤ・トレッドの深さは最低2.5mmとする。

レース前の車検の時点で、トレッドの深さが1.5mm以下のタイヤは、トレッドなしのタイヤとみなされ、スリックタイヤに適用される規制が適用される。

スリックタイヤの表面には、120°、あるいはそれ以下の間隔で3個以上の孔（くぼみ）が開けられる。これはタイヤの中央部、およびショルダー（肩）部の磨耗の限界を示すものである。タイヤの異なる部分における孔が最低2個磨耗している場合、そのタイヤをそれ以上使用することはできない。

2.3.6 タイヤウォーマーの使用が認められる。

2.3.7 タイヤの使用

競技参加者は、大会中、公式サプライヤーから配布されたタイヤのみ使用することが出来る。

各大会において、全てのタイヤは同品質のコンパウンド及び同一製品でなければならない。

使用される全てのタイヤは、製造過程において公式サプライヤーによる色別マーキングか番号管理システムが施され、簡単に判別できるものでなければならない。

公式サプライヤーがタイヤサンプルを FIM スーパーバイクテクニカルディレクターに提出する場合、マーキングに関する説明及びタイヤの異なったタイプの仕様について書面で提出しなければならない。

FIM スーパーバイクテクニカルディレクターは公式サプライヤーに対し、公式プラクティスのスタート前日にタイヤサンプルを提出する事を要請する事が出来る。プラクティス開始後に公式サプライヤーによるトレッドパターンへの如何なる変更も認められない。

フリープラクティス、ウォリファイ・プラクティス（スーパーバイクにおけるスーパーポール）、ウォームアップ・セッション（スーパーストックでのレース）の間、マーキングされたフロント・リヤタイヤ以外を装着した車両のトラックへの進入は認められない。（事項 2.4.7、2.5.7、2.6.7 参照）

FIM スーパーバイクテクニカルディレクターは、彼の判断により、サンプルタイヤと 1 名またはそれ以上の参加者のタイヤと交換することを要求することが出来る。交換されたタイヤは彼の管理下におかれ、その他参加者のものと交換することも出来る。

管理されたセッション中は、適切な識別マークが各タイヤの左側に施されていないなければならない。

一大会のみのマーキングされたタイヤはタイムド・プラクティス時及び他のイベントの決勝レースで使用することは出来ない。

2.3.8 バラスト

最低重量を満たすためのバラストの使用が認められる。事前検査時にFIMスーパーバイクテクニカルディレクターに対し、バラストの使用について申告しなければならない。

バラストとは硬い金属製のものとし、強固かつ確実に最低2つのスチールボルト（最低直径8mm 8.8グレード以上のもの）でアダプターを使用するか直接メインフレーム又はエンジンに固定されなければならない。

燃料タンク内の燃料もバラストと考慮することが出来る。如何なる場合においても、計測重量は最低車両重量を下回ってはならない。

2.3.9 エンジンシーリング(封印)

- a) 選手権シリーズを通じてライダーが使用できるエンジンの総数は“割り当てられた数”に制限される。パーマネント（契約）ライダーが選手権シーズン中にチームを変更する場合も、その数は変更されないが、**特別な状況においてはレースディレクションによって再度検討される。**
- b) 選手権シリーズを通じてチームが使用できるエンジンの総数は、各パーマネント（年間）エントリーに割り当てられた数とする。シーズン中にパーマネントライダーの変更または代理ライダーとなる場合、チームに割り当てられるエンジンの数の変更はなされない。シーズン途中で新たなチームが加わる場合に割り当てられるエンジンの数は残りの開催数につりあった数とする。
- c) ワイルドカードライダー（1大会のみ参加のライダー）は当該大会中、2基の封印エンジンを使用することが出来る。同じライダーがほかの大会にワイルドカードで参加する場合、追加の1基が加えられる。更にエントリーする場合、当該ライダーまたはチームはパーマネントエントリートみなされる。
- d) シーズン中に、開催数に変更となる場合、スーパーバイク委員会が招集され、割り当てられるエンジンの数を決定する。
- e) チームまたはライダーが、シーズン中に割り当てられた以上の数のエンジンを使用した場合、ペナルティーが科される。（事項 1.21.21 参照）
- f) FIM テクニカルディレクターまたは彼が任命するスタッフには、エンジンに関する全ての変更点が報告され、常に現在使用されているエンジンについて知識がなければならない。
- g) 各大会中に使用できるエンジンの数は、残りの割り当て数とする。
- h) 各エンジンは、FIM スーパーバイクテクニカルディレクターまたは彼の任命するスタッフによって大会に使用される前に封印される。

- i) エンジンはピットレーン出口ラインを通過してからペナルティーを受けずに封印を解かれるまでの間、使用中または作動中と判断される。
- j) エンジンは、シャーシに搭載されていない時にのみ封印される。
- k) 封印には記録される通し番号が記載される。
- l) 封印を取り除こうとすると、修復できない状態となる。封印を解除できるのはサーキットでテクニカルディレクターまたは彼の任命するスタッフの管理下にある時のみとする。
- m) 破損または損傷を受けた封印は、もしエンジンが使用されていた場合、ライダーへのシーズン割り当て分とされる。
- n) チームは、使用する前にエンジンの封印を要請しなければならない。
- o) 以前に封印されたエンジンは、補修またはリフレッシュされたエンジンは新規エンジンと考慮され、そう割り当て数の一つとされる。
- p) エンジンの封印は、耐用年数の満了または補修が必要な場合、テクニカルディレクターまたは彼の任命するスタッフの前で解除される。封印を解除する時、テクニカルディレクターは、当該エンジンが当該クラスの規則に合致しているかどうか確認するために分解を要請する場合がある。
- q) クランクケースの封印は、修理、交換またはクランクケース、コネクティングロッド及び/または関連するベアリング、ピストン、ピストンピンまたはピストンリングの調整が出来ないものでなければならない。
- r) シリンダー、シリンダーヘッド及びヘッドカバー/カムカバーは、修理、交換またはシリンダーヘッド、バルブ、バルブシートまたはその他修理またはバルブとラインへの作業を行わせないために封印される。
- s) カセットギアボックスドア及び/またはクランクケースは、使用されるギアボックスの管理のため封印される。
- t) 左右のエンジンサイドカバーは、ACG、クラッチシステム、ウォーターポンプまたはその他このカバー下にあるアクセサリースステムの修理または調整のため封印されない。
- u) エンジンが規則に準拠していないことが判明した場合、科されたペナルティーは、そのエンジンが使用された各大会にさかのぼって適用される。
- v) 封印のスケジュール（封印解除）
 - i) 木曜 10時～18時
 - ii) 金曜 9時～18時
 - iii) 土曜 9時～18時
 - iv) 最初のウォームアップ開始 10分前～16時

2.3.10 エンジンインスペクション

- a) エンジンが封印解除された場合で、抗議またはテクニカルディレクターの指示で分解され、抗議対象部分が規則に準拠していることが判明した場合、チームには、リビルトエンジンへの再封印または新規エンジンのために追加の封印が割り当てられる。
- b) FIM テクニカルディレクター、レースディレクションまたはパーマネントオフィシャル（FIM スチュワード）は、それが上記規則に違反していると思われる場合、如何なる技術的抗議も保留する権利を有する。当該エンジンは、耐用期間後に分解される。
- c) エンジン耐用期間を経過した時点でテクニカルディレクターは、当該エンジンが規則に準拠していたか確認のために分解するかどうか決定する。
- d) もし、エンジンが開けられていたり、封印が解除されていたり、またテクニカルディレクターまたは彼の任命するスタッフによって封印が解除され技術違反が判明した場合、当該ライダーは当該エンジンを使用したレース全てで失格となる。ライダーの選手権ポイントは剥奪され、マニュファクチャラーポイントも同様に剥奪となる。

2.3.11 タイムキーピング装置

すべての車両には正しい位置にタイムキーピング用トランスポンダーが装備される。トランスポンダーは、公式計時員によって承認され、車両の通常スイングアームピヴォット近辺の車両の縦軸に沿って、車両の左右どちら側でもよく、カーボンボディーワークの影響を受けないよう可能な限り低い位置に装着される。

正しくトランスポンダーブラケットを装着するには、最低タイラップ、ネジまたはリベット止めで装着されることが推奨される。

トランスポンダーはプラクティス、レース時の如何なる場合も作動し、それはエンジン停止状態でも作動しなければならない。

2.3.12 ワイルドカードの技術仕様

ワイルドカードは、公認構成部品リストに記載されていない構成部品を使用したマシンを使用することが出来る。使用パーツは、エントリー時点でスーパーバイクテクニカルディレクターに申告されなければならない。それは、一般に入手可能なものでなければならない。それらパーツは規則で認められているパーツ同等またはそれ以下の性能のものでなければならない。如何なるファクトリーパーツの使用も認められず、テクニカルディレクターの適正に関する判断が最終のものとする。

2.4 スーパーバイク技術規則

本規則は、安全性、研究、および開発の目的でいくつかのパーツを改造、または置換する自由を与えると同時に、コストとパワーを抑制するための制限を設けるものである。

本規則に明記され、許可されたこと以外は厳禁される

パーツまたはシステムが本規則の如何なる条項にも明記されていない場合、禁止される。スーパーバイク・モーターサイクルにはFIMの認証が必要とされる。(付則スーパーストック、スーパースポーツ、スーパーバイク車両公認手順参照) **全てのマシンは自然吸気式でなければならない。** FIM認証の手順すべてのモーターサイクルは、認証されたマシンにすでに装備されているものを除き、すべての点で技術規則に明記されているロードレースの条件に適合しなくてはならない。

車両が公認された後、当該車両は適用クラスに最大8年間使用することが出来る。または当該車両が新たな規則または当該クラスの技術仕様の変更等により公認を取り消させるまでの期間。

スーパーバイク・モーターサイクルのフロント、リヤ、および側面からの外観は、(別記されない限り)原則として認証された形状(本来マニュファクチャラーが製作した形状)に合致しなくてはならない。エキゾーストシステムの外観は本規則から除外される。

2.4.1 車両の仕様

本規則に明記されていない全てのパーツはマニュファクチャラーが認証用に製作した状態でなければならない。

2.4.2 エンジン形状及び排気量

下記のエンジン形状がスーパーバイククラスを構成する。

750 cc以上 1000 ccまで	4ストローク	3、4気筒
850 cc以上 1200 ccまで	4ストローク	2気筒

排気量、ボア及びストロークは公認時のサイズが維持されなければならない。

2.4.3.1 数種類の車両バランスの基本理念

異なるエンジン特性を持つ車両のパフォーマンスの均一化の為、車両パフォーマンスによって最低車両重量及びエアリストリクターを適用する。

このハンディキャップは、1200cc2 気筒車両に限定される。

新たな2気筒車両は、FIM スーパーバイク世界選手権競技会における初めの2年間に性能が証明されるまで数種類の車両バランス基本理念に該当しない。最初の年に新たな2気筒車両がドライコンディションで優勝した場合、2年目のスタート時にはリストラクター対象となる。

エアリストラクターハンディキャップは、事項 2.4.3.4 に記載されているとおり吸気ポートサイズは、エアリストラクターによって制限される。このエアリストラクターの直径サイズの変更は、事項 2.4.8.1.3 に明記されている関連条項に従って、2mm 単位で行われる。

各レースシーズンは前シーズンの終了時点と同等のバランスレベルとする。

スーパーバイク委員会は、より公平なものとするためにいつでもハンディキャップを改定する事ができる。

2.4.3.2 バランス計算

1. 3大会終了後、各マニュファクチャラーのトップ2名のライダーのポイントを加算し、1000 cc 4 気筒のトップ及び1200 cc 2 気筒のベストマニュファクチャラーが決定される。
2. 各レースにおいて指定された1000 cc 4 気筒及び1200 cc 2 気筒マニュファクチャラーのライダーのポイントによって大会毎に平均が算出される。：イベントアベレージ

指定されたマニュファクチャラーから1名しかレース完了者がいない場合、イベントアベレージは各レースにおける指定マニュファクチャラーのトップライダーによる大会平均が計算される。

ひとつの指定マニュファクチャラーから一人もレース完了者がなかった場合イベントアベレージは算出されない。その場合、当該イベントの他クラスの競技結果を基準に算出される。

もし、どちらのレースでも指定マニュファクチャラーからレース完了者がいない場合、そのレースは無効とされる。

3. ウェットレース（レースディレクターによって宣言された場合）は、イベントアベレージの対象とはならない。

2.4.3.3 1200cc2気筒のエアリストリクター

申請： 1200cc2 気筒車両のみエアリストリクターが装備される。最初に取り付けられるエアリストリクターサイズはφ50mm 相当の円形エリアとする。事項 2.4.3.4 にあるとおり、必要に応じてエアリストリクターサイズの調整が選手権中に行われる。

直径 2mm と同等または同等の円形エリアの変更、φ52mm とφ46mmの間（無<>φ52mm<>φ50mm<>φ48mm<>φ46mm）

定義： エアリストリクターは、不変コントロールセクションの管とともに金属製で、インダクションダクトのキャブレーションインストルメント（スロットルボディー）とシリンダーヘッドの間に設置される。コントロールダクトの長さは最低3mmとする。如何なる空気及び/あるいは空気と燃料の混合気もエンジンに直接でなく、リストリクターを通さなければならぬ。如何なるフュエルインジェクションシステム（インジェクター、ニードル、スライド等）もリストリクターを超えてはならない。

マニュファクチャラーは、エアリストリクターの直径確認のためのプラグキャリバー（ゲージ）を 10 セット（φ52、φ50、φ48、φ46）FIM に供給しなければならない。

マニュファクチャラーは円形でないリストリクターを使用する場合があるが、このエアリストリクターのエリアは、通常のリストリクターと同等とする。この場合、マニュファクチャラーは、車検時に確認するためプラグキャリバー（ゲージ）を 10 セット FIM に供給しなければならない。

FIM はまたマニュファクチャラーに対しエアリストリクター各サイズのカットセクションを要求する場合がある。

2.4.3.4 エアリストリクターの調整

エアリストリクターの最低サイズは円形エリア直径の相当の 2mm 単位で増減され、以下の手順が適用される

1. 1000 cc 4 気筒マニファクチャラーのイベントアベレージの平均地の差が事項 2.4.3.2 に記載されておるとおり 5 ポイントを超える場合、及び
1000 cc 4 気筒車両のライダーが FIM スーパーバイク世界選手権ランキングの当該時点でリードしている場合：

1200 cc 2 気筒全ての車両のエアリストリクターサイズが 1 サイズアップされる、または、最終段階としてエアリストリクターが取り外される。

2. 1200 cc 2 気筒マニファクチャラーのイベントアベレージの平均値が事項 2.4.2.2 にあるとおるとおり 5 ポイント以上となった時

1200 cc 2 気筒車両のライダーが FIM スーパーバイク世界選手権ランキングの当該時点でリードしている場合：

最初の 1200cc2 気筒のエアリストリクターサイズが 1 サイズ小さくなり $\Phi 46\text{mm}$ (1661.9mm^2) となる。

エアリストリクターサイズがアップデートされない場合、さらに 3 戦の結果が考慮され、最後のエアリストリクターサイズのアップデートからの平均値のポイント差が 5 以上となるまで、新たなイベントアベレージの平均値が計算され、6 戦以上 (3 の倍数) が適用される。新たなイベントアベレージの平均値が 6 戦以上 (3 の倍数) で算出される場合、最後の最低重量アップデートからの平均値のポイント差が 5 以上となるまで算出される。

FIM スーパーバイクテクニカルディレクターは、イベントアベレージの平均値が計算される大会の終了から 24 時間以内 (当該大会最終審査委員会後) に、全てのチームに起こりうるエアリストリクターサイズ調整について通達しなければならない。新たなエアリストリクターサイズ調整は、次の大会から適用される。

2.4.4 最低車重

2.4.4.1 最低重量は、

全車両 **168Kg**

イベントのいかなる時においても、マシン全体の車重 (燃料タンクを含む) は、最低車重以下であってはならない。

車両の最低重量に関する許容誤差は設定されない。

各レース終了後の最終車検時に、選ばれたマシンの車重が、レースを終えた状態で測定される。最終車両検査における車両は、レースを終えた状態で車重規定に合格していなくてはならない。すなわち、車両には、水、オイル、または燃料を含む一切のものを追加することができない。この規則にはすべての液体（オイル、燃料等）も含まれる。

プラクティス、およびクオリファイセッションの際に、マシンの車重検査を受けるようライダーに要請が出されることもある。全ての場合において、リアデーはこの要請に従わなければならない。

最低重量を満足するため及びハンディキャップシステムのためにバラストを使用することが認められる。バラストの使用と重量ハンディキャップは事前車検時にスーパーバイクテクニカルディレクターに報告されなければならない。

2.4.5 ナンバーとナンバープレート

スーパーバイクのナンバープレートにおける下地の色と文字（数字）の色は、白地に黒文字とする。

すべてのフロントナンバーの寸法は：	最低高	：	140mm
	最低幅	：	80mm
	数字の最低の太さ	：	25mm
	文字間の最低幅	：	10mm
すべてのサイドナンバーの寸法は：	最低高	：	120mm
	最低幅	：	70mm
	数字の最低の太さ	：	20mm
	文字間の最低幅	：	10mm

ライダーに割り当てられたナンバー（及びプレート）は、下記のとおりマシンに表示されなくてはならない。

- フロントには1ヶ所表示される。これはフェアリングの中央、または左右どちらか側に若干寄せる。数字は白地中央に位置し、その周囲25mmは如何なる広告も禁止される。
- 車両の両側面または車両のロワーフェアリングの下部後方が推奨される。数字は白地中央に位置していなければならない。

これに関する如何なる変更も第 1 戦の最低 2 週間前までにスーパーバイクテクニカルディレクターの事前承認を必要とする。

- c) ナンバーは、事項 2 に明記しているフォントを使用しなければならない。このフォント、ナンバーのデザイン及びレイアウトを使用していないいかなるナンバーも第 1 戦の最低 2 週間前までにスーパーバイクテクニカルディレクターの事前承認を必要とする。全ての数字はスタンダード様式でなければならない。
- d) 如何なる輪郭（縁取り）も対照色とし、最大 3mm とする。バックグラウンドの色はナンバーの周囲（輪郭含む）で明確に識別できなければならない。蛍光色またはミラータイプのナンバーは認められない。
- e) ナンバーはオーバーラップ（重複）してはならない。

ナンバーの視認性に関して論議が生じた場合、FIM スーパーバイクテクニカルディレクターの決定が最終的なものとされる。

2.4.6 燃料

すべてのエンジンは、最大鉛含有量 0.005 g / l（無鉛）および最大 MON 90 の通常の無鉛ガソリンで作動しなくてはならない（完全な燃料仕様に関しては事項 2.7 も参照）。

2.4.7 タイヤ

- a) 各大会における各ライダーが使用できるタイヤの数は、いかなるタイプも最大 24 本（フロント 11 本、リア 13 本）とする。
- b) 最大 13 本のタイヤは各ライダー用に常に装備しておくことが出来る。
- c) 大会で使用するタイヤには、FIM スーパーバイクテクニカルディレクターが指定した番号が明記された粘着ステッカーでマーキングされる。
- d) スーパーバイクレースにおいて、ウェット及びインターミディエイトはタイヤステッカーのマーキングは必要とされない。これらのタイヤはタイヤの使用本数には含まれない、しかし、タイヤ供給本数には含まれる。
- e) スーパーポール 1 からスーパーポール 2 に進んだ 2 名のライダーには 1 本のリアタイヤが追加される。（リア 15 本、合計 25 本となる）
- f) タイヤステッカーは、前日の最初のプラクティス後に、その使用に関する責任を有するチームに対し密封された封筒に入れられ配布される。
- g) ステッカーはタイヤの左側サイドウォールに貼付されなければならない。
- h) 公式ステッカーの無い車両を使用した場合、適切な対応を取るレースディレクションに速やかに報告される。

- i) 第3プラクティス終了後、タイヤサプライヤーは**全てのライダー**に対して1本のクオリファイ用タイヤを配分する。
- j) クオリファイ用タイヤはスーパーポール2でのみ使用される。
- k) スーパーポール1のライダーは、くおりふあい用タイヤを使用することは出来ない。スーパーポール2に**参加するライダーのみ**割り当てられたクオリファイ用タイヤを使用することが出来る。スーパーポール2に参加しないライダーの未使用のクオリファイ用タイヤは、タイヤサプライヤーに返還されなければならない。
- l) スーパーポール1においてクオリファイ用タイヤが使用された場合、ライダーはクオリファイタイムを抹消され、グリッド後方からスタートしなければならない。
- m) 如何なる改造または処理（カッティング、グルーピング等）も禁止される。
- n) 大会開始時に、公式サプライヤーは、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターにより当該大会に使用する各タイヤのタイプ毎に4本ずつのサンプルを提出する事が要請される場合がある。
- o) 各選手への割り当ては、タイヤ供給会社代表、チーム、ライダーも関与しないところで、無作為に行われる。このタイヤには個々に識別され、チームメートを含むライダー間の交換が出来ないようにされ、指定後はタイヤ供給会社もレースディレクションの許可が無ければ変更することが出来ない。
- p) 例外的ケースを除き、ステッカーが損傷したり、誤使用をした場合、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターの独断により最大2枚の追加のステッカーを与えることが出来る。しかし、損傷のあるステッカーまたは申請されたタイヤが無傷のままFIMスーパーバイクテクニカルディレクターに変換されなければならない。

2.4.8 エンジン

配分されるエンジンの数は（シーズンの大会数/2）とし、端数は切り上げる。

封印とその使用の詳細は事項 2.3.9 参照

以下に記すエンジン構成部品は、特筆されない限り、公認されたモーターサイクルから変更されてはならない。

- a) 公認されたエンジン・デザイン・モデルは変更することができない。
- b) クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッド、およびギヤボックスハウジングの公認された材質および鋳造が使用されなくてはならない。

- c) カムドライブの方法は、公認時のものと同じでなければならない。
- d) バルブリテンションの方法は、公認モデルのまま維持される。認証モデルに装着されていない限り、エアバルブリテンションデバイスは許可されない。
- e) シリンダーにおける点火順序（例：1-2-3-4）は、公認時のオリジナルデザインが維持されていなければならない。同時に、公認車両で適用されていない限り2気筒の同時点火は禁止される。
2気筒における点火差異5°までが同時点火とみなされる。

2.4.8.1 フュエルインジェクションシステム(2016年まで)

フュエルインジェクションシステムとは、スロットルボディー及び可変長インテークトラクトを示す

- a) オリジナルの公認されたスロットルボディーが使用されなければならない。
- b) ライド・バイ・ワイヤシステムとして知られている電子コントロールスロットルバルブは、追加しても変更しても良い。
- c) ライド・バイ・ワイヤを追加または変更するためのスロットルボディー外観の変更は認められる。センサー、ベルクランク、プーリー、シャフトマウントまたはクランプは追加、変更または取り外すことが出来る。しかし、セーフティーシステム及びその手順は維持され、完全に作動しなげなければならない。それはスプリングクローズ及び/またはイグニッションカットを含むこととする。
- d) ライド・バイ・ワイヤキット（スタンダードのスロットルボディーを改造するためのもの）は、公認を必要とし、それは最低 50 セットが入手可能な状態でなければならない（注文した場合）。マシンマニファクチャラーまたは一つの公認パートナーのみがシステムの公認申請をすることが出来る。スロットルグリップポジションセンサーがこのキットに含まれていなければならない。このキットの最高価格は 2500 ユーロ（付加価値税を除く）とする。最大告知期間は 8 週間とする。承認されたサプライヤーは、スロットルボディーへの取り付け費用として最大 500 ユーロまで加えることが出来る。
- e) フュエルインジェクターはストック状態とし製造時のオリジナルの仕様から変更されてはならない。
- f) 公認されたエアボックスがトップタイプのインジェクターを取り付けるために使用される場合、エアボックスと装着システムは公認時の状態を維持しなければならない。
- g) 可変長インテークトラクト装置は公認車両に装備されていない場合、追加する事は認められない。

- h) 可変長インテークトラクト装置を取り付けるために公認されたエアボックスを使用する場合、エアボックスと装着システムは公認時の状態を維持しなければならない。
- i) 可変長インテークトラクト装置は、公認時のシステムと同じメカニカルシステムが機能されなければならない。
- j) スロットルボディーインテークインシュレーターは改造が認められる。
- k) **エアファンネル**（固定位置含む）の変更または交換が認められる。
- l) ヴァキュームスライドをオープンポジションに固定することができる。
- m) 2次スロットルバルブ及びシャフトの取り外しまたはオープンポジションへの取り付け、電気回路の切断及び取り外しが認められる。
- n) 空気及び空気と燃料の混合気は、スロットルバタフライを経由して燃焼室に取り込まれなければならない。

2.4.8.1 フュエルインジェクションシステム(2017年以降)

フュエルインジェクションシステムとは、スロットルボディー及び可変長インテークトラクトを示す

- a) オリジナルの公認されたスロットルボディーが使用されなければならない。
- b) フュエルインジェクターはストック状態とし製造時のオリジナルの仕様から変更されてはならない。
- c) **エアファンネル**は変更または交換が認められる。
- d) プライマリースロットルバルブは変更または改造することは出来ない。
- e) 2次スロットルバルブ及びシャフトの取り外しまたはオープンポジションへの取り付け、電気回路の切断及び取り外しが認められる。
- f) 可変長インテークトラクト装置は公認車両に装備されていない場合、追加する事は認められない。また、公認時のシステムと同じメカニカルシステムが機能されなければならない。可変長インテークトラクト装置の全てのパーツは公認時の状態が維持されていなければならない。（**エアファンネル**を除く）
- g) 空気及び空気と燃料の混合気は、スロットルバタフライを経由して燃焼室に取り込まれなければならない。
- h) ライド・バイ・ワイヤーシステムとして知られている電子コントロールスロットルバルブは、公認時のモデルが装備されている場合のみ使用することが出来る。

2.4.8.2 シリンダーヘッド

公認されたシリンダーヘッドは以下のとおり改造することができる。

- a) シリンダーヘッドは、初めは公認時の材質及び鋳造のままで使用されなければならない。材質は、エポキシでの追加または機械加工での削除のみできる。カムボックス内及びバルブメカニズムへの機械加工及び改造は認められない。
- b) バルブ数、および／あるいはポート（吸気および排気）数を含む吸排気システムは公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- c) 燃焼室を含むシリンダーヘッドのガスフローイングのような個々のチューニングに通常関連するシリンダーヘッドのポーティング、および研磨は許可される。ポートの形状を変更するためにエポキシの使用が認められる。
- d) 圧縮比は自由とする。
- e) 燃焼室は改造が認められる。
- f) バルブは公認時の状態を維持しなければならない。
- g) バルブシートは改造または修理のための交換が認められる。材質は公認時のものと同じものとする。
- h) バルブガイドは公認時のものが維持されなければならない。ポートエリアへの改造は機械加工のみ認められる。
- i) バルブスプリングは変更または交換が認められるが材質は公認時のものと同じとする。スプリングの追加及び取り外しが認められる。
- j) バルブスプリング、コレット、スプリングシートは変更または交換が認められる。
- k) バルブの位置は、公認時のものと同じ位置、同じ角度（アングル）でなければならない。
- l) ロッカーアームがある場合、公認時のままでなければならない（素材及び寸法）。
- m) エキゾーストエアブリードシステムは塞がれなければならない、カムカバーへの外部取り付けはプレートに変更することが出来る。
- n) シムバケット/タペットは交換することが出来るが同じ高さ、直径、材質タイプ、表面処理及びシムからトップ表面までの寸法は公認時のものと同じとする。重量は、公認時のものと同じが重くなければならない。
- o) 公認のシリンダーヘッド/カムカバーは高スペック重量素材の表面レプリカに交換することが出来る。（例：マグネシウムパーツをアルミニウムに変更）

2.4.8.3 カムシャフト

- a) カムシャフトは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。(事項 2.4.8)
- b) カムシャフトのオフセットは認められない。カムシャフトは公認時の位置が維持されなければならない。

2.4.8. 4 カムスプロケットまたはカムギヤ

- a) カムシャフトスプロケット、プーリーまたはギヤは、カムシャフトタイミングのために、変更または交換できる。(事項 2.4.8 参照)
- b) カムチェーンまたはカムベルトテンショニングデバイスは改造、変更が認められる。
- c) カムチェーンは変更または交換が認められるが、同じタイプでなければならない。

2.4.8.5 シリンダー

公認時のものでなければならないシリンダーベースガスケットは変更することが出来る。

2.4.8.6 ピストン

公認時のものでなければならない。(研磨、軽量化または追加のコーティングは認められない)

2.4.8.7 ピストンリング

公認時のものでなければならない。

2.4.8.8 ピストンピン及びクリップ

公認時のものでなければならない。

2.4.8.9 コネクティングロッド

- a) コネクティングロッドは公認時のものから変更または交換することが出来る。重量は、オリジナルのものと同じか重くなければならない。
- b) 材質は公認時のものと同じもの(例：スチール、チタニウム、軽合金)、またはスチール製とする。
- c) オリジナルのコネクティングロッドの端に小さな挿入物のある場合、交換するロッドもオリジナルの公認車両のコネクティングロッドと同じ材質の挿入物が必要ではない。

- d) ロッドのセンターからセンター（小エンドから大エンド）長はオリジナルの公認のものと同じでなければならない。
- e) コネクティングロッドボルトは自由とする。

2.4.8.10 クランクシャフト

下記改造のみ公認時のクランクシャフトに認められる。

- a) ベアリング表面の研磨または表面処理が行われても良い。
- b) バランス取りは認められるが、公認時のクランクシャフトと同じ方法とする。
ヘビーメタルの例、マロリーメタルインサートは、公認時のクランクシャフトに使用されていない場合認められない。
- c) バランス取りは認められる。クランクシャフト重量への追加または切削を行う場合、公認申請書のクランクシャフト欄に明記された時の許容誤差を除く実重量の5%までとする。
- d) ドリルまたはクランクシャフトカウンターウェイトの機械加工等によるバランス取りが認められる。
- e) クランクシャフトの磨きは認められない。
- f) バランスシャフトは変更または取り外されても良い。

2.4.8.11 クランクケース/ギヤボックスハウジング

- a) クランクケースは公認時のものとする。暗くケースにインテグラルシリンダーのある場合、シリンダーのトップ表面はデッキ高と合わせるために削ることが出来る。オイルスプレーノズルは改造することが出来る。それ以外の改造は一切認められない。（ペイント、研磨、軽量化を含む）
- b) クランクケース内を真空とするためにポンプを追加することは禁止される。公認時の車両にバキュームポンプが装備されている場合、公認時のままで使用しなければならない。
- c) オイルパン（サブ）及びピルピックアップは変更または交換することが出来る。
- d) クランクケースまたはエンジンカバー内のオイルプレッシャー/温度センサー取り付けのための一つのスレッドは変更または交換できる。
- e) 事項 2.4.10.1 g) 参照

2.4.8.11.1 側面カバー及びプロテクション

- a) 側面（サイド）カバーは変更、改造または交換することができる。交換した場合、カバーは、オリジナルと同等またはハイスペック代用品の負担強度以上のものとし、カバーの総重量はオリジナルのものより軽量であってはならない。

- b) チタニウムボルトは外部カバーを留めるために使用することが出来る。
- c) 全ての2次カバー、オイルを含むエンジンケースで、クラッシュ中、または転倒後に地面と接触する恐れのあるカバーは、アルミニウム合金、ステンレススチール、スチールまたはチタニウム等の金属でなければならない。
- d) 2次カバーは、オリジナルのカバーの少なくとも1/3をカバーしていなければならない。
- e) アルミニウムまたはスチール製のプレートまたはクラッシュバーも認められる。このカバーは突発的な衝撃、摩擦、転倒のダメージに対しても耐えうる設計でなければならない。
- f) FIM公認カバーは、その材質に関わらず使用が認められる。
- g) これらカバーは、確実かつ頑強に取り付けることとし、クランクケースに固定されているオリジナルのカバーまたはエンジンカバーにスクリュー留めされる。
- h) オイルを含むエンジンカバーは、アルミニウム製のボルトで固定してはならない。
- i) テクニカルディレクターは、有効でない事が実証された如何なるカバーの使用も拒否する権限を有している。

2.4.8.12 トランスミッション/ギヤボックス

- a) シーズンを通して1セットのギヤボックスレシオのみ認められる。そのレシオは自由に選択できる。
- b) 選択したレシオは、第1戦が始まる前に宣言しなければならない。
- c) 外部クイックシフトシステムは認められる。(ワイヤー及びばテンションメーターを含む)
- d) 公認時のプライマリーギヤレシオのみ使用が認められる。(事項2.4.8.13参照)
- e) トランスミッションシャフトのレイアウトは公認時のものと同じでなければならない。
- f) ギヤデザイン及び素材は自由とする。
- g) セレクタードラム及びギヤインデックスメカニズムコンプリートは自由とする。
- h) セレクターフォークは変更されても良いが、フォークは公認車両のものと同じ機能を有し、同じギヤに作動しなければならない。
- i) カウンターシャフトスプロケット、リアホイールスプロケット、チェーンのピッチとサイズは変更することができる。

- j) スプロケットカバーは改造または取り外しが認められる。
- k) ギヤボックスをトラックで変更することは認められない。ギヤボックスの破損はエンジン破損と同じことを意味する。

2.4.813 クラッチ

- a) アフターマーケット製またはクラッチの改造が認められる。
- b) バックトルクリミッターが認められる。
- c) 一般公道用として公認車両に装備されていない場合、如何なる動力源（ハイドロ、またはエレクトリック）もギヤセレクションに使用されてはならない。人力は禁止から除外される。
- d) クラッチ・システム（湿式または乾式）と作動方式（ケーブルまたは油圧式）は、認証されたモーターサイクルに装備されているものを維持しなくてはならない。
- e) クラッチバスケットは交換することが出来る。クラッチバスケットがプライマリーギヤを含む場合、プライマリーギヤはオリジナルの歯数及び形状でなければならない。

2.4.8.14 オイルポンプ、およびオイルライン

- a) 公認時のオイルポンプは改造することが認められるが、公認時のオリジナルパーツが改造されるか、シム/スペーサーの追加によるものとする。改造には下記が含まれる。
 - i) ブループリンティング
 - ii) オイルプレッシャーリリーフスプリングの変更
 - iii) ギヤ及びハウジング厚の縮小
- b) 外観は公認時の状態を維持していなければならない。
- c) オイルラインは、改造、または交換できる。正圧を含むオイルラインを交換する場合、ばち形、またはトレッドのあるコネクターのついたメタル強化構造のものと交換する。

2.4.8.15 ラヂエター／オイルクーラー

- a) エンジンクーラントリキッドとして認められているのは水のみとする。
- b) オリジナルのラヂエター、またはオイルクーラーは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。
- c) ラヂエター、またはオイルクーラーを追加することができる。
- d) オリジナルのオイル/水熱交換器は改造、変更または取り外すことが出来る。

- e) クーリングシステムホース及びキャッチタンクは交換することが出来る。
- f) ラジエターファン及びワイヤリングは変更、改造、交換することができる。
- g) オイルクーラーは、リアマッドガードの上、またはそれより高い位置に設けることはできない。
- h) マシンのフロント、リア、およびプロフィールからの外観は、ラジエター、またはオイルクーラーを追加したあとでも、原則として公認形状に合致していなくてはならない。

2.4.8.16 エアボックス

- a) エアボックスは、マニュファクチャラーによって公認時の車両に装備されているものと同じでなければならない。
- b) 公認されたエアボックスがマウントトップタイプの燃料インジェクターを使用している場合、エアボックスと付属のシステムは高 2 時の状態を維持していなければならない。
- c) 公認されたエアボックスがマウントトップタイプの燃料インジェクターまたは可変長インテークトラクトデバイスに使用される場合、エアボックスとその関連システムは公認時のままとし、機能も同じでなければならない。
- d) 可変長インテークトラクトデバイスは公認時のシステムと同様に作動しなければならない。
- e) エアフィルター、インターナルフラップタイプバルブ、センサー及びヴァキュームフィッティングは、取り外し、改造、またはアフターマーケットのものとの交換することが出来る。
- f) 構成部品を取り外したことによるエアボックスの大気につながる穴は、侵入する空気から完全に密封されていなければならない。
- g) エアボックスドレインは塞がれなければならない。
- h) エアボックスボディーの外部形状は、エアボックス内部構造を変更することなく他の部品を取り付けるためのクリアランスを得るための改造が認められる。各事例について、スーパーバイクテクニカルディレクターの承認が必要とされる。
- i) フェアリングからエアボックスへのRAMエアチューブまたはダクトは改造、変更または取り外すことが出来る。チューブまたはダクトが有効とする場合、それらはエアボックスのオリジナルの進入位置になければならない。

- j) すべてのスーパーバイク・モーターサイクルには、クローズドブリーザーシステムが採用されなくてはならない。全てのオイルブリーザーラインはエアボックスに連結され、これに放出する。
- k) エアボックス上部が燃料タンクの底辺による場合、その燃料タンクの部分はエアボックスと考えられ、公認時の形状を維持していなければならない。ただし角の r が 2mm 以内の相違で容量は同じものとする。

2.4.8.17 燃料供給

- a) 燃料ポンプ及び燃料プレッシャーレギュレーターは公認時のものが維持されていなければならない。
- b) 燃料プレッシャーは公認時のままとする。
- c) 燃料タンクからインjekターへの燃料ライン（燃料ホース、デリバリーパイプアッセンブリー、ジョイント、クランプ、燃料キャニスター）は、変更することができる。
- d) プレッシャーの許容誤差は車検時に公認時の最大プレッシャー地に対して +0.5 バールとする。
- e) 全ての車両には、燃料プレッシャーチェック F I M 仕様に準拠する燃料ライン上に特別なデバイスが設けられなければならない。またチームはチェックするためのテンポラリーアダプターを準備しなければならない。
- f) 燃料ペットコックは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる。
- g) クイックコネクターまたはドライブブレークコネクターを使用することができる。
- h) 燃料ベントラインは交換することが出来る。
- i) 燃料フィルターの追加が認められる。

2.4.8.18 エキゾーストシステム

- a) エキゾーストパイプ、カタリティックコンバーター（触媒式排気ガス浄化装置）及びサイレンサーは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる。カタリティックコンバーター（触媒式排気ガス浄化装置）は取り外すことが出来る。
- b) エキゾーストサイレンサーの端部の数は、公認時の数が維持されていなければならない。サイレンサーは、公認時と同じ側になければならない。
- c) 安全上の理由から、エキゾーストパイプ出口の先端は、シャープエッジを避けるべく丸められていなければならない。

- d) ライダーの足のエリアまたはフェアリングの熱対策部分以外への、エキゾーストシステムのラッピングは認められない。
- e) スーパーバイクのノイズ・リミットは107dB/Aである。レース後の許容誤差は+3dB/Aとする。

FIM2017 提案：

ショートストローク及び平均ピストンスピードの削除（事項 2.11.5 カルキュレーション参照）に反応する為 6000rpm（4気筒）、5500rpm（2、3気筒）で 107dB/A とする。

2.4.9 イグニッション/エレクトロニックコントロールシステム

- a) エンジンコントロールシステム（ECU 含む）は下記のいずれかでなければならない。
 - i) DWO/FIM 公認スーパーバイクキットシステム（事項 2.4.9.1 参照）
 - ii) DWO/FIM 公認スーパーストック 1000 キットモジュール及び DWO・FIM 公認データロガー（事項 2.4.9.2 参照）
- b) 他のいかなる外部イグニッション/インジェクションコントローラー、トラクションコントロールモジュールまたは他のアクティブエキスパンションモジュールまたはカルキュレーションユニットが取り付けられてはならない。
- c) セントラルユニット（ECU）の位置を変更することが出来る。
- d) テレメトリー（バイクからまたはバイクへの無線シグナル）は認められない。
- e) エンジン作動中またはバイクが走行中、データ交換またはセッティングのためにバイクとのリモートまたはワイヤレスコネクションを持つことは認められない。
- f) スパークプラグ、スパークプラグキャップ及び HT リーズ（もしある場合）は自由とする。
- g) バッテリーは自由とする。

2.4.9.1 DWO/FIM 公認スーパーバイクキットシステムは下記仕様でなければならない。

- a) システムは、ワイヤリングハーネスを除き、全ての装備を完全に操作するために必要とされないことから公認時のモーターサイクルには供給されていない全ての電子/エレクトロニックパーツを含む完全なパッケージでなければならない。
- b) マシンのマニュファクチャラーまたはひとつの公認パートナーのみが一つのシステムを公認申請できる。

- c) ECU、ダッシュボードディスプレイ、全ての機能を有効に機能させるための全ての追加センサー、IMU、ソフトウェア、エナブルコード、データロギング、検証ソフトウェア、ECU チューニングまたはセッティングソフトウェア、データロガー、ダウンロード/コネクションケーブル、ハーネスデザインサンプル、使用マニュアル等（完全なリストとはされていない）を含む完全なシステムの総価格は 8000 ユーロ（付加価値税を除く）とする。データロギングのセンサーは価格から除く。
- d) 最低 50 のスーパーバイクキットシステム（**現行の公認システム**）が、正規ディストリビューターまたはディーラー経由で注文した場合に、**各シーズン**、世界中で入手可能な状態でなければならない。スーパーバイクキットシステムは特にレース専用であることを明記されていなければならない。
- e) 告知期間は 8 週間以下とする。
- f) ECU は FIM/DWO 公認スーパーバイク ECU リストから選ばなければならない。
- g) 下記のセンサーの使用が認められる。
 - 1 スロットルポジション（マルチ）
 - 2 マップセンサー、マップシンク（スタート時のエンジンのシンクロナイズに必要とするインテークポート上のプレッシャーセンサー）
 - 3 エアボックスプレッシャー
 - 4 エンジンピックアップ（カム、クランク）（クランクトリガーは交換可能）
 - 5 ラムダ
 - 6 ツイストグリップポジション
 - 7 フロントスピード
 - 8 リアスピード
 - 9 ギアボックス・アウトプットシャフトスピード
 - 10 ギアポジション
 - 11 ギアシフトロードセル
 - 12 フロントブレーキプレッシャー
 - 13 リアブレーキプレッシャー
 - 14 オイルプレッシャー
 - 15 エアプレッシャー
 - 16 水温
 - 17 大気温
 - 18 IMU（多種シグナル）
 - 19 トランスポンダー/ラップタイムシグナル

- 20 ノックセンサー
- 21 フュエルプレッシャー
- 22 オイル温
- 23 フォークポジション
- 24 ショックポジション
- 25 ティルト/ティップオーバースイッチ
- 26 GPSユニット
- 27 リアタイヤ温度（外気温）（多種）
- 28 リア TPMS モニター（温度及び圧力）

- h) 2つの異なるセンサーチャンネル（上記リストには含まれていない）をマシンに追加することが出来る。
- i) 重複する/ダブルのセンサーが認められるが、安全操作を必要とする場合、スーパーバイクキットに含まれていなければならない。
- j) CAN センサーへのアナログ/ロジックが認められる。
- k) 公認車両に装備されているセンサーは、公認時の状態で使用される場合、それは価格制限に含まれない。
- l) 下記センサーが転倒により損傷を受けた場合、同じ機能のものに変更されるが、スーパーバイクキットシステムにあるものと同じ仕様である必要はない。
 - i) フォーク及びショックペテンショメーター
 - ii) ブレーキプレッシャーセンサー
 - iii) ギアシフトセンサー（キットに含まれるものと同じタイプでなければならない。例：ロードセル、スイッチ等）
- m) 最終のプレシーズンテスト前、ミッドシーズンテスト前またはシーズン中盤及びシーズン最終戦の3時間以内に、ファクトリーチームが使用しているファームウェア及びソフトウェア最新版がWSBKでの同じマニュファクチャラー使用カスタマーに入手可能とならなければならない。（上記以上に最新版の提供は認められる）
- n) マニュファクチャラーは、現行のストラテジーを提供しなければならないが、交換またはセッティングは別とすることが出来、ベースマッピングは提供しなければならない。
- o) FIM/DWO の公認ファームウェア及びソフトウェアリストにあるもののみ使用可能とされる。
- p) ファクトリーチームは、更新スケジュールに従ってチームに提供される開発中のファームウェア及びソフトウェアを使用することが出来る。
- q) トランスポンダーはスーパーバイクキットシステムに含まれない。
- r) ログチャンネルの選択は自由とする。

- s) コイル及びコイルドライバーは自由とするが、変更される場合はスーパーバイクキットシステムに含まれているものでなければならない。
- t) その他外部イグニッション/インジェクションコントローラー、トラクションコントロールモジュールまたは他のアクティブエクスペンションモジュールまたはカルキュレーションユニットは、スーパーバイクシステムに含まれている場合は取り付けることができる。
- u) ファクトリーチームは現行シーズンのスーパーバイクキットシステムを使用しなければならない。過去のものを使用することは認められない。
- v) スーパーバイクキットシステムは3年間の公認期間とする。(初めの年を含む)

マニュファクチャラーが任命するスーパーバイクキットシステムサプライヤーもまたスーパーバイクキットシステム公認要件を熟読しなければならない。

2.4.9.2 DWO/FIM 公認スーパーストック 1000 キットモデル

- a) ECU は公認スーパーストックリストにあるものでなければならない。
- b) キットには ECU 起動を含む作動に必要な全てのパーツが含まれる。
- c) ECU ソフトウェアは変更されても良い。
- d) センサー及びコイルは公認時の状態とし、ホイールスピードセンサーのみストラテジー機能のために追加することが認められる。
- e) 公認時のモーターサイクルに装備されていない場合、如何なる慣性プラットフォームも認められない。慣性プラットフォームが公認時のモーターサイクルに装備されている場合、オリジナルのセンサーが使用されなければならない。公認データロガーが内部慣性センサーとともに装備されている場合、慣性データはログされたり転送されたりしてはならない。
- f) 公認データロギングユニットの特性は下記のとおりとする。
 - i) ユニット（センサー及びワイヤリングハーネスを除くハードウェア+ソフトウェア）の価格は 3000 ユーロ（付加価値税を除く）を超えてはならない。
 - ii) ロガー、センサー、ハーネスを含む完全なシステムの最大小売価格は 5000 ユーロとする。
 - iii) ユニットは一般に入手できるものとし、FIM/DWO による公認データロガーリストに載っていないなければならない。
 - iv) 同時に作動するセンサー（追加のデータロガーに連結）は最大8とし、モーターサイクルのオリジナルのセンサーに追加することができる。
 - v) センサーは単純機能でなければならない。センサーのタイプは自由とする。

- vi) データロギング用ワイヤハーネスのデザインは自由とする。
- vii) ECU と公認データロガー間の CAN コミュニケーションは、CAN チャンネルロガーナンバーに制限なく認められる。
- viii) センサーは変更したが機能が同じ場合、例：ラムダ、それは上記 8 センサーに含まれる。
- ix) ラップタイミング/スコア/ロギングを目的とした IR レシーバー及び/または GPS ユニット及び/またはトランスポンダーラップタイミングシグナルは認められ、それは 8 センサーの一つとして考慮される。

2.4.9.3 ジェネレーター、オルタネーター、エレクトリック・スターター

- a) スタータ/コイルは公認時のままとする。
- b) フライホイールは改造または変更することが出来る。
- c) エレクトリックスターターは通常に作動しなければならず、大会期間中は常にエンジン始動できなければならない。スターターは適切なスピードでエンジンに作動し最低 2 秒で始動できなければならない。スターターモーターヒアシステムは公認時のままとする。
- d) 車両はスタートグリッドではニュートラルに入れられ、スタートしなければならない。スターティンググリッド上で押し掛けすることは禁止とされるが、必要に応じてスタートラインオフィシャルが押してモーターサイクルのスタートを援助する。

2.4.9.4 ワイヤリングハーネス

- a) ワイヤリングハーネスは自由とする。
- b) 各チームは、FIM テクニカルディレクターのためのダウンロードコネクションを提供しなければならない。

2.4.10 メインフレームとスペアモーターサイクル

- a) 大会期間中、各ライダーは、車検に提示されフレームに明確なシールによって識別された完全な車両 1 台のみ使用する事が出来る。フレーム交換が必要となった場合、ライダーまたはチームは、FIM スーパーバイクテクニカルディレクターに対しスペアフレームの使用を申請する事が出来る。
- b) 各ライダー 1 台の完全なスペアモーターサイクルが認められる。
- c) チームは、2 名またはそれ以上のライダーで共有する 1 台のスペアマシンを選択しなければならない。搭載されているエンジンは封印されるが、この場合、ライダーへの割り当て分に含まれない。

手順の説明

- 事前車検には 1 台の完全な車両のみ提示する事が出来、トラック上及びプラクティス、クォリファイ、スーパーポール、レース中のピットボックス内にも 1 台のみが認められる。
- 車両のフレームは FIM スーパーバイクテクニカルディレクターまたは彼の指名するスタッフによってシールが貼付される。シールには識別番号が記載され、記録される。シールをはがそうとする場合、そのシールは損傷し、元に戻すことは出来ない。
- 大会期間中の如何なる時も車検員は FIM スーパーバイクテクニカルディレクターの指示の基、シールを確認し、車両のものが登録したライダーのものが確認する事が出来る。各フレームには特定の番号が刻印されていないと認められない。ステアリングヘッド上が推奨される。
- 初めの車両または使用中のモーターサイクルが転倒またはその他原因によって損傷を受け、テクニカルディレクターまたは彼の任命するスタッフによって修復不可能または作動不能（安全かつ時間内に）と宣言された場合、車検員によって損傷を受けたモーターサイクルの封印が解除され、当該車両のシャーシは残りの当該イベント中使用することが出来ない。FIM スーパーバイクテクニカルディレクターにより新たなシリアル番号が付けられる。スペアマシンは次のセッション前に車検に持ち込まれる。
- FIM スーパーバイクテクニカルディレクターの許可を得るまでは、スペアマシンはピットボックス前に置かれてはならない。
- 車両の変更は、当該車両が損傷を受けたプラクティス、クォリファイセッションまたはレース終了後、トラック上で行われなければならない。損傷を受けた車両はピットボックス前から可能な限り速やかに排除され、ピットボックス後ろの保管場所に運ばれ、ピットレーンから見えないうにしなければならない。
- ライダーが、レースを含むセッションのためにピットレーンから離れた時点でスペアマシンは使用することは出来なくなる。
- この手順に反する行為のある場合、スポーツ規則に明記されているペナルティーの対象となる。
- 損傷を受けたフレームは、事後検査のため、テクニカルディレクターにより保管される。

2.4.10.1 フレームボディ及びリアサブフレーム

- a) メインフレームは、本来マニファクチャラーが認証マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- b) メインフレームは、ガゼット、またはチューブを追加することによってのみ変更することができる。ガゼット、またはチューブを削除することはできない。その他改造は以下の規則の範囲内で行うことができる。
- c) 承認された構成部品（フェアリングブラケット、ステアリングダンパーマウント等）を取り付けるためのフレームにドリルで穴をあけることが認められる。
- d) エンジンは公認時の位置に搭載されていなければならない。
- e) フレームのサスペンションリンケージ取り付け位置は、公認時の位置を維持していなければならない。
- f) ステアリングステムアクシス/位置はステアリングヘッドベアリングを動かすことによって調整することが出来る。各ベアリングの新たな前後位置はオリジナルのベアリング位置に対して**最大 $\pm 9\text{mm}$** （許容誤差を除く）とする。**この前後とは、ベアリングカップ/インサートのオリジナルの表面に沿っていることとし、公認時の車両にインサートが装備されていない場合、オリジナルのベアリングシートの表面に沿ってと考慮される。**
 - (a) 公認時のマシンが交換可能なベアリングシートインサート/ブッシュを装備している場合：ブッシング/インサートは上記調整を受有に行うことが出来、供給されたプロダクションのモーターサイクルの位置を公認時の位置と考慮される。
 - (b) 公認のモーターサイクルが固定されたステアリングステムのベアリング位置となっている場合：ステアリング角はオリジナルのステアリングヘッドにベアリングシートを挿入することにより変更可能とする。オリジナルのベアリングシートは改造（楕円形）が認められ、または特別なブッシュを挿入するために直径を変更することが出来る。これら特別ブッシュの如何なる部分もオリジナルのステアリングヘッドパイプ位置から3mm以上軸方向に突出してはならない。ステアリングヘッドパイプのベアリングシートエリアは強化する事が出来る。これら改造をするための溶接または機械加工が認められる。
- g) スイグアームピボットアクシスは、公認時のアクシスから最大5mm（許容誤差を除く）放射状に動かすことが出来る。このために、メインフレームのスイグアームピボットエリアを改造することが出来る。使用されている技

術、部品の寸法またはフレームのセクション（例；キャスト、製作等）に関係なく、溶接及び機械加工は、この改造を行うために認められる。

調整の方法は自由とする、例 ブッシング、インサート、オフセットアクスル。スタンダードが変更可能なインサートの場合、供給されたプロダクションのモーターサイクルの位置を公認時の位置と考慮される。このクランクケースをとおるピボット/アクスルの場合、関連するクランクケースマウント用の穴は機械加工で広げることが出来るが溶接またはその他改造は認められない。クランクケースは、スイングアームクリアランスのためのみ機械加工が認められる。

- h) すべてのモーターサイクルには、メインフレーム・ボディに車両認識番号（シャシー・ナンバー）が表示される。
- i) ペイントスキームは自由とするが、如何なる磨きまたは表面再処理も認められない。
- j) フロント及びリアサブフレームは変更または取り除くことが出来る。

2.4.10.2 サスペンション - 全般

- a) スーパーバイククラスの参加者は、公認された、シーズンのためにリストに掲載されたサスペンションユニットを使用しなければならない。
- b) マニュファクチャラーからの公認プロダクトは世界スーパーバイク選手権第1戦の最低1か月前に全ての参加者に入手可能な状況とし、それはシーズンをとおして可能な状態でなければならない。プロダクトは注文確定後6週間以内に入手できなければならない。
- c) セッティングパーツおよびチューニングパーツサスペンションマニュファクチャラーから、マニュファクチャラーの製品を使用している全ての顧客/チーム/参加者に供給されなければならない。これらパーツはシーズン中、全参加者によって使用される。これらパーツは全チーム及び顧客に速やかに引き渡されなければならない。
- d) チームはフォークまたはショックアブソーバーの如何なる部分も改造してはならない。全てのセッティングパーツはサスペンションマニュファクチャラーから供給され、全チーム/ライダーが入手可能とならなければならない。
- e) サスペンションマニュファクチャラーは、リストにある公認サスペンションを使用しているチームとサービス契約を結ぶことが出来る。サスペンションマニュファクチャラーは、顧客または参加者がサスペンションプロダクトを購入する為にこのサービス契約を結ばなければならないことを要求することは出来ない。

- i) アフターマーケットまたはプロトタイプの子制御式サスペンションを使用することは出来ない。電子制御式サスペンションは、公認時のモーターサイクルに装備されている場合のみ使用することが出来る。
 - ii) 電子制御式バルブは公認時の状態を維持していなければならない。このバルブに連結していないシム、スペーサー及びフォーク/ショックスプリングは交換することが出来る。
 - iii) 電子サスペンションのECUは公認時のものとし、如何なるモーターサイクルトラックポジションやセクター情報を受けるものであってはならない。サスペンションはトラックポジションに関連するように調整することは出来ない。
 - iv) ライダーとサスペンション間の電子式インターフェースは公認時の状態を維持しなければならない。ライダーインターフェースを取り外すか機能させなくすることは認められる。
 - v) 停電となった大会でもオリジナルのサスペンションシステムは適切に作動しなければならない。
 - vi) 作動中にサスペンションフルードの粘性を変化させるエレクトロマグネティックフルードシステムは認められない。
- f) 一般公道用として公認車両に装備されていない場合、如何なる電子式ステアリングダンパーも使用されてはならない。但し、完全なスタンダード状態を除く。
(機械的または電子的部品が公認時のもの)

2.4.10.3 フロントフォーク

- a) フロントフォークは、全体的、または部分的に変更することができるが、認証モデルと同タイプ（リーディングリンク、テレスコピック等）でなくてはならない。
- b) 上部と下部のフォーク・クランプ（三叉、フォーク・ブリッジ）及びシステムは、変更されてもよいし、改造されてもよい。
- c) ステアリング・ダンパーを追加する、またはアフターマーケット・ダンパーと置換することができる。
- d) ステアリング・ダンパーは、ステアリングロック・リミティング・デバイスとしての役割を果たしてはならない。

2.4.10.4 リアフォーク（スイングアーム）

- a) リアフォークは、公認モーターサイクルのものから変更、または交換できる。
- b) タイプ（シングルまたはダブル）は公認時のものと同じでなければならない。

- c) カーボンファイバー、またはケブラーR 材質の使用は、それがオリジナルのマシンで認証されている場合を除いて許可されない。
- d) ライダーの身体の一部がチェーンの下部とリヤホイール・スプロケットの間に挟まれる可能性を減少する方法でチェーン・ガードが装着されなくてはならない。
- e) リヤホイール・スタンド・ブラケットを、溶接またはボルトによってリヤフォークに追加することができる。
- f) ブラケットの先端は丸められなくてはならない（半径を大きくする）。固定のためのスクリューは凹んでいなくてはならない。

2.4.10.5 リアサスペンションユニット

- a) リアサスペンションユニットは変更することができるが、同様のシステム（すなわちデュアルサスペンションかモノサスペンションかということ）が使用されなくてはならない。
- b) リアサスペンションリンケージは改造、または置換できる。
- c) フレームへのオリジナルの取り付け位置（もしある場合）は、ショックアブソーバー、リンケージ及びロッドアッセンブリー支点（ピヴォットポイント）が使用されなければならない。
- d) 取り外し可能なトップショックマウントは交換することが出来る。交換した場合、公認時のジオメトリーが維持されていなければならない。

2.4.10.6 ホイール

- a) ホイールは変更することが出来る（事項 2.3.4 参照）また、その関連パーツは、認証されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。
- b) アフターマーケットホイールは、アルミニウム製のホイールのみ認められる。
- c) 下記素材のホイールへの使用は認められない。
ベリリウム ($\geq 5\%$)、スキャンディウム ($\geq 2\%$)、リチウム ($\geq 1\%$)
- d) 各レース用スペシャルホイールは J A S O（日本自動車規格）に認可され、T-203-85 の事項 11.1.3 の W（最大積載量）フロントホイール 195Kg、リアホイール 195Kg、フロント及びリアともに $K=1.5$ とする。静荷重半径は、フロント 0.301m、リア 0.331m とする。
- e) ホイールマニュファクチャラーは、テクニカルディレクターが要請する場合、誓約書及びホイールの証明書を提示しなければならない。

- f) 公認の一般公道用バイクのホイール及びスプロケットキャリアアッセンブリーは、材質に関係なく、改造なしに使用されなければならない。事項 2.4.10.6 に適合していなければならない。ベアリング及びスペーサーは交換されても良い。
- g) ダブルサイドスリングアーム（リアフォーク）を装備している車両のリアスプロケットは、ホイールを取り外した際に、リアホイールに残っていなければならない。
- h) ベアリング、シール、およびアクスルは、認証されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。ホイールスピンドル（アクスル）へのチタニウムまたは軽合金の使用は禁止される。
- i) ホイールバランスウェイトは、取り外し、交換、追加することができる。
- j) 如何なるインフレーションバルブが使用されても良い。
ホイールリム直径サイズ（フロント及びリヤ）：17 インチ
フロントホイール・リム 最大幅 : 3.5 インチ
リアホイール・リム 最大幅 6.00 インチ

2.4.10.7 ブレーキ

- a) スーパーバイクへのシーズン参加者は、公認されリストアップされたブレーキパーツ（キャリパー、マスターシリンダー、ブレーキディスク、ブレーキパッド及びドライブブレーキシステム）のみ当該シーズンで使用することが出来る。
- b) マニュファクチャラーからの公認プロダクトは世界スーパーバイク選手権第 1 戦の最低 1 か月前に全ての参加者に入手可能な状況とし、それはシーズンをとおして可能な状態でなければならない。プロダクトは注文確定後 4 週間以内に入手できなければならない。
- c) 当該シーズン中に公認リストに追加することは出来ない。性能に関連するプロダクトアップデートは認められない。製造または材料供給等を理由とするプロダクトの変更は事前に承認を受けなければならない。
- d) フロントブレーキマスターシリンダーは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。
- e) フロントブレーキキャリパーは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。
- f) リアブレーキマスターシリンダーは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。
- g) リアブレーキキャリパーは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。
- h) ブレーキパッド、またはブレーキシューは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。

- i) ブレーキホース、およびブレーキカップリングは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。二つのフロントブレーキキャリパー用のラインの分岐点は、下部フォークブリッジ(下部三叉)の上に設けられなくてはならない。
- j) ブレーキディスクは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。ブレーキディスクには鉄材質のみが認められる。ブレーキディスクおよびブレーキキャリパーに特殊合金材質(例えば、アルミニウム、ベリリウムなど)を使用することは許可されない。
- k) アンチロックブレーキシステム(ABS)は、公認車両時に一般公道用として搭載されている場合、使用することができる。しかし、それは完全なスタンダード状態でなければならない。(機械的、電子的パーツは公認時のものとし、ブレーキディスク、マスターシリンダーは除く)ABSのソフトウェアのみ改造することができる。
- l) アンチロックブレーキシステム(ABS)は切断する事が出来、そのECUは取り外すことが出来る。ABSローターホイールは取り外し、改造、交換が認められる。
- m) 車両には、他の車両との接触棟の場合にハンドルバー・ブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションが装備されていなければならない。合成素材のガードは認められない。FIM公認ガードはその素材に関わらず使用することが認められる。
- n) FIMテクニカルディレクターは、安全上の目的を満たさないいかなるガードも拒否する権利を有する。

2.4.10.8 ハンドルバーおよびハンドコントロール

- a) ハンドルバー、ハンドコントロール(事項 2.4.8.1)及びケーブルは、公認車両のものから変更または交換することができる。
- b) ケーブルで作動するスロットル(グリップアセンブリー)は、ワイヤーグリップ/デマンドセンサーによって作動させる時の解放時及び閉鎖時のケーブルの両方を装備されていなければならない。
- c) モーターサイクルには、作動しているエンジンを停止させる有効な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右側(グリップを握っている時に手が届く範囲に)に装備されていなければならない。
ボタンまたはスイッチは赤色とする。

2.4.109 フットレスト及びフットコントロール

- a) フットレスト／フットコントロールの位置を変更することができるが、オリジナルの取り付け位置が使用されなければならない。
- b) フットレストはリジッド・マウント・タイプでもよいし、折り畳式でもよいが、折り畳式のものは、通常的位置に戻るデバイスを持つものとする。
- c) フットレストの先端は、最低球状半径8mmの固体となっていなくてはならない（図AとCを参照）。
- d) 折り畳式ではないスチール製フットレストには、プラスチック、テフロン、または同等の種類でできたエンドプラグ（最低半径8mm）が常時固定されていなくてはならない。プラグ表面は、可能な限り広くフットレストとしてのエリアを確保するデザインでなければならない。テクニカルディレクターは、この安全性を確保できないと思われるプラグについて拒否する権利を有する。

2.4.10.10 燃料タンク

- a) 燃料タンクは、公認時の形状及び位置が順守されなければならない、しかし、ライダーの好みに合わせて若干の変形が認められる。フレームのアップラインより下からシート下部部分までのタンクは改造する事が認められる。
- b) 燃料タンクの素材は変更または認証を受けた状態から交換されても良い。
- c) 全ての燃料タンクには、耐火材質(例：燃料セルフォーム、Explosafe等)、または燃料セルブラダーが取り付けられていなければならない。
- d) 複合素材製の燃料タンク（カーボンファイバー、アラミド繊維、グラスファイバー等）は、FIM 燃料タンク基準に合格し、燃料セルブラダーに接続されていなければならない。
- e) 複合素材製の燃料タンクには、FIM 燃料タンク基準合格ラベルが貼付されなければならない。燃料セルブラダーのない燃料タンクは、FIM 燃料タンク基準に準拠している証明ラベルを貼付していなければならない。
- f) そのラベルにはタンクマニファクチャラー名、タンク製造月日、試験所名が明記される。
- g) 各マニファクチャラーは、FIM/CCR 事務局に対し、FIM 基準に合格した燃料タンクモデルが燃料タンクラベルのコピーと共に送付されなければならない。FIM 燃料タンクテスト基準及び手順は、FIM より入手することができる。（以下に記す燃料タンク基準参照）
- h) 燃料セルブラダーは、FIM/FCB-2005 仕様に準拠しているかまたはそれ以上のものでなければならない。

- i) 燃料タンクは、前と後ろからクラッシュブーフ（抗圧力）アッセンブリーシステムにより、確実にフレームに固定されなければならない。ストリームライニングへの如何なる部分への取り付けやベヨニットタイプ（差し込み式のもの）の使用は認められない。車検長は、燃料タンクの取り付けが不適格と判断した場合、その使用を拒否することができる。
- j) オリジナルの燃料タンクを改造して、24リットルの最大容量を達成することができる。
- k) タンクの両側をつなぐクロスオーバー・ラインが許可される(最大内径10mm)。
- l) タンクブリーザーパイプのついた燃料タンクには、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクに放出するノンリターン・バルブが装備されなくてはならない。
- m) 燃料タンクフィルターキャップは、クイックフィルタイプでなければならない。それは、閉じられた状態の時に漏れ防止になっていなくてはならない。さらに、燃料タンクフィルターキャップは、誤って開いてしまわないように対策が施されていなくてはならない。
- n) プラクティスで使用したものと同じサイズの燃料タンクが、イベントの間中使用される。

燃料タンクの認証

- a) 非金属材料（アルミニウムを除く）製の燃料タンクは、FIMが規定するテスト手順に従ってテストされる。
- b) 各マニュファクチャラーは、自らの燃料タンクモデルのテストに関して責任を持ち、当該燃料タンクが、燃料タンクに関するFIMの最低規格に合格した場合には、そのことを証明する。
- c) 各マニュファクチャラーは、競技用として販売する各燃料タンクに、品質・テスト合格ラベルを貼りつける。この品質・テスト合格ラベルは、FIMの最低テスト規格に合格した燃料タンクモデルであることを証明するものである。
- d) デザイン、寸法、ファイバー層の数、ファイバーの等級、樹脂のパーセンテージなどが同じ燃料タンクも、同じ品質・テスト合格ラベルによって識別される。
- e) 各燃料タンクに貼られる品質・テスト合格ラベルには、次の情報が記される：燃料タンク・マニュファクチャラーの名前、製造年月日、パーツ・ナンバーまたはコード、テスト研究所の名前、燃料容量
- f) 各マニュファクチャラーは、FIMテスト規格に合格した燃料タンクモデルについて、品質・テスト合格ラベルのコピー（上記ポイント5に従って）を添えてFIM/CCR事務局に報告する。

- g) F I Mテスト規格に合格した燃料タンクのみが、F I Mスーパーバイク競技会で使用できる。

2.4.10.11 フェアリング/ボディワーク

- a) フェアリング、マッドガード、およびボディワークは、原則として、マニュファクチャラーが本来製作した公認形状に合致しなくてはならない。
- b) フェアリングは一般公道用のオリジナルの公認のものから $\pm 15\text{mm}$ の許容誤差が認められるが、デザイン及び公認フェアリングの特徴はそのままとする。ただし、オイルを保持するロワーフェアリング、シートエリア及びスクリーンサポートエリアを除く) フロントエリアの全幅は最大 30mm とする。テクニカルディレクターの決定が最終のものとされる。
- c) ウインドスクリーンは交換することができる。
- d) フェアリングからエアボックスに至るオリジナルのエアダクトは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。エアダクト開口部に設置されているオリジナルのパーティクルグリル(小さな格子)またはワイヤーメッシュは取り除くことができる。
- e) ロワーフェアリングは、エンジン破損時に、エンジンが使用しているオイルとエンジン・クーラント容量の最低半分(最低5リットル)を維持できる構造とする。フェアリング開口部の下端は、フェアリングの底から最低 50mm 上に設けられる。
- f) ロワーフェアリングには、 25mm の孔が1個開けられる。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、レースディレクターがウェットレースを宣言した場合にのみ開けられる。
- g) ホイール交換用のエレベーター(スタンド)が使用できるようにするため、およびフレームまたはエンジンにプラスチック製のプロテクティブコーンを装着するため、フェアリングを最少限変更することが許可される。
- h) オイルクーラーへの吸入エアを增量するために、フェアリング、またはボディワークに孔をドリルで開ける、または切り込むことができる。 10mm 以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- i) 左右のフェアリング/ボディワークセクションにある冷却用の開口部は、スポンサーのロゴ/レタリングを取り付けるためにのみ一部を閉じることが出来る。このような改造はワイヤーメッシュを使用するかプレートに穴を開けることとする。素材は自由とするが開口部中央部からの距離、サークルセンター及び直径は常に同じものとする。穴または貫通箇所は開口比率 $>60\%$ と

する。

- j) フロントマッドガードは、原則として、本来マニファクチャラーが製作した認証形状に合致しなくてはならない。
- k) フロントマッドガードに孔を開けて、冷却効果を上げることができる。
10mm以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- l) リアマッドガードは追加、または取り外すことができる。
- m) フロントマッドガード、リアマッドガード、フェアリングの構造の材質は、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。
- n) 車両公認時の実際の外観、形状、サイズ及びフロントヘッドライトの位置は守られなければならない。車両の前面にはプラスチックまたはメタリックフィルムが取り付けられていなければならない。

2.4.10.12 シート

- a) シートは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。
- b) シート周辺のリアボディワークの上半分をソロシートに改造することができる。
- c) 前後およびサイドからの外観は、原則として認証形状に合致していなくてはならない。
- d) シート/リアカウルは、マシンのナンバーがはっきり見える状態になくてはならない。
- e) シート、またはリアカウルに孔を開けて冷却効果を増すことができる。10mm以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- f) シートの構造の材質は、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。

2.4.10.13 リアセーフティライト

全ての車両のリアシート後部には作動するレッドライトが装備されていなければならない。このライトはウェットが宣言された時点でトラック上またはピットレーンでの走行時に点灯されなければならない。

全てのライトは下記に準拠していなければならない。

- a) 光の方向は、車両のセンターライン（レース進行方向）と並行とし、車両の中心から最低左右 15 度の範囲の後方から明確に視認出来るものでなければならない。
- b) それはシート・リアボディーワークの後端の車両の中心部に装備されていなければならない。取り付け位置またはリア・セーフティライトの視認性に関する議論が生じる場合、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターの決定が最終のものとする。
- c) 出力・光度は約 10～15W（白熱球）または 0.6～1.8W（LED）とする。
- d) 出力は継続的なものとし、トラック上にある時は常に点灯し、ピットリミッターが作動した時のピットレーン上では点滅させる。
- e) このライトはスイッチで点灯、消灯が出来るものとする。
- f) テクニカルディレクターは、この安全上の目的にそぐわない如何なるライトシステムも拒否する権利を有する。

2.4.11 下記のアイテムは公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる

- a) どのタイプの潤滑油、ブレーキ液、またはサスペンション液を使用しても良い。
- b) ガasket及びガスケット素材
- c) どのタイプまたはブランドのベアリング（ボール、ローラー、テーパー、プラインなど）を使用しても良い。
- d) ファスナー（ナット、ボルト、スクリュウなど）、エンジン内部ボルトは公認時の材質またはそれ以上の材質のものでなければならない。
- e) ヘリコイル及びタイムサーツのような異なる材質のインサートによるスレリペア
- f) 外部の表面加工、およびデカール

2.4.12 下記のアイテムは取り外すことができる

- a) インストルメント、インストルメントブラケット、および関連ケーブル
- b) タコメーター
- c) スピードメーター、およびホイールスパーサー
- d) チェーンガード

2.4.13 下記のアイテムは取り外さなければならない

- a) ヘッドランプ、リヤランプ及び方向指示器（フェアリングの一部となっていない場合）。開口部は適切な素材で覆われていなければならない。
- b) バックミラー
- c) ホーン
- d) ライセンスプレートブラケット
- e) ツールボックス
- f) ヘルメットフック及び荷物用フック
- g) パッセンジャー用フットレスト
- h) パッセンジャー用グラブレール
- i) セーフティーバー、センター及びサイドスタンドは取り外されなければならない。（取り付けようブラケットは残されていなければならない）

2.4.14 下記のアイテムは変更されなくてはならない

- a) モーターサイクルには、ハンドルバーのいずれかの側に（ハンドグリップを握った状態で手が届くところに）、可動しているエンジンを停止することのできる正常に作動するイグニッション・キルスイッチ、またはボタンが装備されなくてはならない。
- b) スロットルコントロールは、手で握っていない時には自動的に閉じるタイプとする。
- c) すべてのドレーンプラグはワイヤーロックされる。外部のオイルフィルタースクリューおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックされる（すなわち、クランクケース等）。
- d) ブリーザー、またはオーバーフローパイプが装着される場合、これはすでに存在する排出口から放出する。オリジナルのクローズドシステムが維持され、外気への直接排気は禁止される。
- e) モーターサイクルには、オイルプレッシャーが低下した時に点灯する赤いライトがインストルメントパネル上に装備されていなければならない。

2.5 スーパースポーツ技術規則

本規則は、安全性、研究開発及びさまざまなモーターサイクル理念における競技の発展の目的においてのみ、公認されたモーターサイクルに変更を許可するものである。

本規則に明記され、許可されたこと以外は厳禁される

パーツまたはシステムが本規則の如何なる条項にも明記されていない場合、禁止される。

スーパースポーツモーターサイクルにはFIMの公認（スーパーストック、スーパースポーツ及びスーパーバイク車両公認手順参照）が必要とされる。すべてのモーターサイクルは、公認されたマシンにすでに装備されているものを除き、すべての点で技術規則に明記されているロードレースの条件に適合しなくてはならない。

車両が一度公認されたら、最大 8 年間に亘り、または新たな規則または当該車両の対処となるクラスの技術規則の変更により当該車両が使用不可能となるまで、当該クラスのレースに使用することが出来る。

スーパースポーツモーターサイクルのフロント、リア、および側面からの外観は、（別記されない限り）原則として認証された形状（本来マニュファクチャラーが製作した形状）に合致しなくてはならない。エキゾーストシステムの外観については本規則から除外する。

2.5.1 車両の仕様

本規則に明記されていない全てのパーツはマニュファクチャラーが認証用に製作した状態でなければならない。

2.5.2 エンジン形状及び排気量

400 ccを超え 600 ccまで	4 ストローク	4 気筒
500 ccを超え 675 ccまで	4 ストローク	3 気筒
600 ccを超え 750 ccまで	4 ストローク	2 気筒

排気量は公認サイズが維持されなければならない。クラスリミットに到達させるためのボア及びストロークの改造は認められない。全てのモーターサイクルは自然吸気でなければならない。

2.5.3 数種類の車両バランスの基本理念

スーパースポーツ世界選手権において異なるエンジン特性を持つ車両のパフォーマンスの均一化の為、車両パフォーマンスによって最低車両重量を適用する。（このような最低重量、エアリストリクターまたはREV リミットはそれらのレース性能に則り適用される）バランスシステムに関する決定は公平を期するためにスーパーバイク委員会がいつでも行うことができる。

2.5.4.1 最低重量

600cc	4気筒	161Kg
675cc	3気筒	161Kg
750cc	2気筒	161Kg

イベントのいかなる時においても、マシン全体の車重（燃料タンクを含む）は、最低車重以下であってはならない。

最低車両重量への許容誤差は設定されない。

各レース終了後の最終車検時に、選ばれたマシンの車重が、レースを終えた状態で測定される。マシンは、レースを終えた状態で車重規定に合格していなくてはならない。すなわち、マシンには、一切のものを追加することができない。これは全ての液体を含む。

プラクティス、およびクオリファイセッションの際に、マシンの車重検査をピットレーンで受けるようライダーに要請が出されることもある。

最低重量を満足するため及びハンディキャップシステムのためにバラストを使用することが認められる。バラストの使用と重量ハンディキャップは事前車検時にFIMスーパーバイクテクニカルディレクターに報告されなければならない。

2.5.5 ナンバープレートの色

スーパースポーツのナンバープレートにおける下地の色と文字（数字）の色は、白地に青文字とする。

すべてのフロントナンバーの寸法は：	最低高	：	140mm
	最低幅	：	80mm
	数字の最低の太さ	：	25mm

	文字間の最低幅：	10mm
すべてのサイドナンバーの寸法は：	最低高：	120mm
	最低幅：	70mm
	数字の最低の太さ：	25mm
	文字間の最低幅：	10mm

ライダーに割り当てられたナンバー（及びプレート）は、下記のとおりマシンに表示されなくてはならない。

- a) フロントには1ヶ所表示される。これはフェアリングの中央、または左右どちらか側に若干寄せる。数字は白地中央に位置し、その周囲 25mmは如何なる広告も禁止される。
- b) 車両のロワーフェアリング両側面後方にあるサイドナンバー。数字は白地中央に位置していなければならない。この位置の変更はスーパーバイクテクニカルディレクターによって第1戦の最低2週間前に承認されていなければならない。
- c) ナンバーは、事項2に明記しているフォントを使用しなければならない。このフォント、ナンバーのデザイン及びレイアウトを使用していないいかなるナンバーも第1戦の最低2週間前までにスーパーバイクテクニカルディレクターの事前承認を必要とする。全ての数字はスタンダード様式でなければならない。
- d) 如何なる輪郭（縁取り）も対照色とし、最大3mmとする。バックグラウンドの色はナンバーの周囲（輪郭含む）で明確に識別できなければならない。蛍光色またはミラータイプのナンバーは認められない。
- e) ナンバーはオーバーラップ（重複）してはならない。

ナンバーの視認性に関して論議が生じた場合、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターの決定が最終的なものとなる。

2.5.6 燃料

すべてのエンジンは、最大鉛含有量 0.005 g/l（無鉛）および最大MON90の通常の無鉛ガソリンで作動しなくてはならない（完全な燃料仕様に関しては事項 2.7 も参照）。

2.5.7 タイヤ

- a) タイヤは、全サイズが準備され、サイドウォールには一般市販タイヤであるマーキングが施されている完全なモールドタイプのタイヤでなければならない。レース前の車検時点で、タイヤ・トレッドの深さは、トレッド（パターン）全幅に関して最低 2.5mm とする。タイヤは、96% のポジティブトレッドと 4% のネガティブトレッドがなければならない。（陸及び海洋比率）タイヤの外端とトレッドの 50% 部分の最大距離は 35mm とする。
- b) フロントは 1 サイズ、リヤは 2 サイズが認められる。フロント、リヤの各サイズは、同じトレッドパターンとし、一般公道用市販タイヤとして供給されているものでなければならない。マニファクチャラーは、フロント 1、リア 2 のパターンを認可申請できる。新規認証タイヤパターンが商会された後一年間はその前のパターンも使用することができる。
- c) 使用される全てのタイヤは、タイヤマニファクチャラーが生産時に付ける識別番号か、明確に視認できるカラーマーキングが施される。
- d) ライダーの判断により、インターミディエイトまたは雨天用タイヤを使用することができる。雨天用タイヤは完全なモールド（型によって成型されたもの）タイプとする。ハンドカットタイヤの使用は認められない。雨天用タイヤには NOT HIGHWAY USE または NHS とマークされていなければならない。
- e) 各大会における使用できるリヤタイヤの数は 18 本とする。（フロントタイヤは 8 本、リアタイヤは 10 本）
- f) 常にライダー 1 名につき、最大 11 本のタイヤを装備しておくことができる。
- g) 大会期間中に使用する各タイヤには、FIM スーパーバイクテクニカルディレクターがナンバーを付した粘着ステッカーによりマーキングが施されなければならない。ステッカーは、フロントとリア用では色が異なる。
- h) スーパースポーツレースのみ、ウェットまたはインターミディエイトタイヤにタイヤステッカーのマーキングは必要とされない。これらのタイヤは使用本数には含まれない、しかし、タイヤ供給本数には含まれる。
- i) タイヤステッカーは、前日の最初のプラクティス後に、その使用に関する責任を有するチームに対し密封された封筒に入れられ配布される。
- j) ステッカーはタイヤの左側サイドウォールに貼付されなければならない。オフィシャルは、ピットレーンにおいてタイヤがステッカーを貼付されているかどうか全てのモーターサイクルを確認する。
- k) 公式ステッカーの無い車両を使用した場合、適切な対応を取るレースディレクションに速やかに報告される。

- l) 如何なる改造または処理（カッティング、グルーピング等）も禁止される。
- m) 大会開始時に、公式サプライヤーは、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターにより当該大会に使用する各タイヤのタイプ毎に4本ずつのサンプルを提出する事が要請される場合がある。
- n) 各選手への割り当ては、タイヤ供給会社代表、チーム、ライダーも関与しないところで、無作為に行われる。このタイヤには個々に識別され、チームメートを含むライダー間の交換が出来ないようにされ、指定後はタイヤ供給会社もレースディレクションの許可が無ければ変更することが出来ない。
- o) 例外的ケースを除き、ステッカーが損傷したり、誤使用をした場合、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターの独断により最大2枚の追加のステッカーを与えることが出来る。しかし、損傷のあるステッカーまたは申請されたタイヤが無傷のままFIMスーパーバイクテクニカルディレクターに変換されなければならない。

2.5.8 エンジン

各チームが選手権全戦を通して使用する事の出来るエンジンの数は**6基**とする。
ヨーロッパ選手権の場合の使用することのできるエンジンの数は4基とする。

封印とその使用の詳細は事項 2.3.9 参照

以下に記すエンジン構成部品は、特筆されない限り、公認されたモーターサイクルから変更されてはならない。

- l) 公認されたエンジン・デザイン・モデルは変更することができない。
- m) クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッド、およびギヤボックスハウジングの公認された材質および鋳造が使用されなくてはならない。

2.5.8.1 フュエルインジェクションシステム

2.5.8.1.1 フュエルインジェクションシステムには、スロットルボディー及び可変長インターテクトラクト、燃料ポンプ、燃料プレッシャーレギュレーターが含まれる。

- a) 公認時のオリジナルの燃料インジェクションシステムが改造なしの状態で使用されなければならない。
- b) フュエルインジェクターは完全なストック状態とし、製造時のオリジナルの仕様から一切の変更は認められない。
- c) スロットルボディー・インターク・インシュレーターは改造することが出来

- る。
- d) 取り付け位置を含むエアファンネルは、マニュファクチャラーが認証用に製作した車両のものから変更または交換することができる。
 - e) バタフライを変更、または改造することはできない。
 - f) 可変長インテークトラクト装置は公認車両に装備されていない場合、追加する事は認められない。また、それは公認時と同様の作動システムが維持されていなければならない。
 - g) ヴァキュームスライドをオープンポジションに固定することができる。
 - h) 2次スロットルバルブ及びシャフトの取り外しまたはオープンポジションへの取り付け、電気回路の切断及び取り外し。
 - i) 空気及び空気と燃料の混合気は、スロットルバタフライを經由して燃焼室に取り込まなければならない。
 - j) ライド・バイ・ワイヤーシステムとして知られている電子コントロールスロットルバルブは、公認車両時にこのシステムが搭載されている場合に限り使用が認められる。安全システムと手順は常に維持され作動できなければならない。

2.5.8.2 シリンダーヘッド

シリンダーヘッドは公認を受けた状態に維持されなくてはならない。下記の改造が許可される。

- a) シリンダーヘッドのポーティング及び研磨は、燃焼室を含む通常のシリンダーヘッドのガスフローのためのチューニングに関連するもののみ認められる。溶接は禁止される。カムボックス/バルブメカニズムエリアのみ機械加工または改造が認められる。
- b) インレット及びエキゾーストポートの材質の切削または追加（溶接は禁止される）ポートの形状を変更するためにエポキシの使用が認められる。
- c) ガスケット側のシリンダーヘッド表面の処理
- d) オリジナルのバルブガイドはカットまたは改造することができるがインテークまたはエキゾーストサイドのみとする。
- e) 燃焼室の研磨
- f) オリジナルのバルブシートが使用されなければならないが、形状の変更は認められる。
- g) 圧縮費は自由とするが、燃焼室は材質の削除のみの改造とする。
- h) シリンダーヘッドに上記以外の如何なる材質も加えてはならない。
- i) ロッカーアームがある場合、公認時のままでなければならない。
- j) バルブは公認時のものが維持されていなければならない。

- k) バルブスプリングは変更することができるが、その数は公認時と同じでなければならない。
- l) バルブスプリングリテーナーは交換、改造することが出来るが、重量はオリジナルのものと同様かそれ以上でなければならない。
- m) シムバケット/タペットは公認時のものを維持していなければならない。

2.5.8.3 カムシャフト

- a) 駆動方式は公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- b) カムシャフトのデュレーションは自由だが、最大リフトは公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- c) カムチェーン、またはカムベルト・テンショニング・デバイスは変更または改造することができる。
- d) 車検において：ダイレクトカムドライブシステムに関してカムロープリフトが計測される。ノンディレクトカムドライブシステム（例：ロッカーアーム）に関して、バルブリフトが計測される。

2.5.8.4 カムスプロケットまたはカムギヤ

カムスプロケットまたはカムギヤは、カムシャフトタイミングのために改造、または交換することができる。

2.5.8.5 シリンダー

- a) シリンダーは公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- b) シリンダーには、下記の改造のみが許可される。シリンダーガスキットの表面は、圧縮比の調整、またはシリンダー面の歪みを修理するために機械加工することができる。
- c) シリンダーには、公認時の材質および鋳造が用いられなくてはならない。表面加工とボアが維持されなくてはならない。

2.5.8.6 ピストン

- a) ピストンは公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- b) 研磨と軽量化は許可されない。

2.5.8.7 ピストンリング

- a) ピストンリングは公認を受けた状態に維持されなくてはならない。改造は許可されない。
- b) 全てのピストンリングが装着されていなければならない。

2.5.8.8 ピストンピンおよびピストンクリップ

ピストンピン、およびピストンクリップは公認を受けた状態に維持されなくてはならない。改造は許可されない。

2.5.8.9 コネクティングロッド

- a) コネクティングロッドは公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- b) 研磨と軽量化は許可されない。

2.5.8.10 クランクシャフト

- a) クランクシャフトは公認車両どおりとし、如何なる改造も許可されない。
- b) 研磨と軽量化は許可されない。
- c) フライホイールの改造は許可されない。

2.5.8.11 クランクケース/ギヤボックスハウジング

- a) クランクケースは、公認を受けた状態に維持されなくてはならない。改造は許可されない（ペイント、研磨、および軽量化を含む）。
- b) クランクケース内に吸引するためのポンプを追加する事は認められない。吸引ポンプが公認時に装備されている場合、それは公認時の使用方法以外は認められない。
- c) 他のエンジン・ケースは、2次カバーを除き、公認時の材質でできていなくてはならない。

2.5.8.11.1 側面カバー及びプロテクション

- a) 側面（サイド）カバーは変更、改造または交換することができる。交換した場合、カバーは、オリジナルと同等またはハイスペック代用品の負担強度以上のものとし、カバーの総重量はオリジナルのものより軽量であってはならない。
- b) 側面カバーを留めるためにチタニウム製のボルトを使用することが出来る。
- c) 全ての2次カバー、オイルを含むエンジンケースで、クラッシュ中、または転倒後に地面と接触する恐れのあるカバーは、アルミニウム合金、ステンレススチール、スチールまたはチタニウム等の金属でなければならない。
- d) 2次カバーは、オリジナルのカバーの少なくとも1/3をカバーしていなければならない。
- e) アルミニウムまたはスチール製のプレートまたはクラッシュバーも認められる。このカバーは突発的な衝撃、摩擦、転倒のダメージに対しても耐えうる設計でなければならない。

- f) FIM公認カバーは、その材質に関わらず使用が認められる。
- g) これらカバーは、確実かつ頑強に取り付けることとし、クランクケースに固定されているオリジナルのカバーまたはエンジンカバーにスクリュー留めされる。
- h) オイルを含むエンジンカバーは、アルミニウム製のボルトで固定してはならない。
- i) テクニカルディレクターは、有効でない事が実証された如何なるカバーの使用も拒否する権限を有している。

2.5.8.12 トランスミッション/ギヤボックス

- a) シーズンを通して1セットのギヤボックスレシオのみ認められる。そのレシオは自由に選択できる。
- b) 選択したレシオは、第1戦が始まる前に宣言しなければならない。
- c) ギヤデザイン及び材質は自由とする。
- d) ギヤボックスをトラックで変更することは認められない。ギヤボックスの破損はエンジン破損と同じことを意味する。
- e) ギヤの数は公認時と同じ状態に保たれていなければならない。
- f) プライマリーギヤは公認時と同じ状態に保たれていなければならない。
- g) クイックシフトシステムが認められる。
- h) トランスミッションシャフトのレイアウトは、公認モーターサイクルと同じでなければならない。材質とレシオは変更することが出来る。
- i) シフトドラムは公認時のものと同じでなければならないが、研磨及び表面処理は認められる。
- j) セレクターフォークは交換可能とする。しかし、フォークは同じギヤとかみ合わされるものとし、その機能は公認モーターサイクルと同じでなければならない。
- k) カウンターシャフトスプロケット、リアホイールスプロケット、チェーンピッチ、およびチェーンサイズは変更することができる。
- l) リアフエンダーと一体でないチェーンガードは取り外すことが出来る。

2.5.8.13 クラッチ

- a) クラッチのタイプ（湿式、または乾式）、および作動方法（ワイヤーによって、または油圧で）は公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- b) フリクション及びドライブディスクは変更することができる。
- c) クラッチスプリングは変更することができる。
- d) クラッチバスケット（外側）は強化することができる。

- e) オリジナルの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(スリッパタイプ)への改造が認められる。
- f) 一般公道用車用に装備されていない場合、如何なるパワーソース(油圧式、電気式)のギヤ作動システムの作動は認められない。人力は禁止事項から除外される。

2.5.8.14 オイルポンプ、ウォーターポンプおよびオイルライン

- a) 改造が認められるが、ポンプハウジング、取り付け位置及びオイル供給ポイントはオリジナルの状態でなければならない。
- b) オイルラインは、改造、または交換できる。正圧を含むオイルラインを交換する場合、ばち形、またはトレッドのあるコネクターのついたメタル強化構造のものと交換する。
- c) ウォーターポンプは公認時のものと同じでなければならない。

2.5.8.15 ラヂエター/オイルクーラー

- a) エンジンクーラントリキッドとして認められているのは水のみとする。
- b) ラヂエターはアフターマーケットのものに変更、または、スタンダードの位置に設置でき、メインフレームまたはフェアリング外観に如何なる改造も施さない場合、ラヂエターを追加することができる。
- c) 公認時のオイルクーラーを変更することはできるが、メインフレームへの改造を必要とせずに、フェアリングの外観を変えない場合に限られる。熱変換(オイル/水)は、オイルクーラーに変更する事が出来る。
- d) クーリングシステムホース及びキャッチタンクは交換することが出来る。
- e) ラヂエターファン及びワイヤリングは変更、改造、交換することができる。
- f) オイルクーラーの追加は認められない。
- g) オイルクーラーはリアマッドガード上またはその上方に設置されてはならない。

2.5.8.16 エアボックス

- a) エアボックスは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- b) エアフィルターエレメントは取り外すか交換することができる。
- c) エアボックスドレーンは密封されなくてはならない。
- d) すべてのモーターサイクルには、クローズドブリーザーシステムが採用されなくてはならない。オイルブリーザーラインは、エアボックスに連結され、これに放出する。

- e) フェアリングからエアボックスへのRAMエアチューブまたはダクトは改造、変更または取り外すことが出来る。チューブまたはダクトが有効とする場合、それらはエアボックスのオリジナルの進入位置になければならない。
- f) エアボックスへのヒートプロテクションを施してはならない。

2.5.8.17 燃料供給

- a) 燃料ポンプ及び燃料プレッシャーレギュレーターは、公認時のものを維持していなければならない。
- b) 燃料プレッシャーは公認時のままとする。
- c) 燃料タンクからインジェクターへの燃料ライン（燃料ホース、デリバリーパイプアセンブリー、ジョイント、クランプ、燃料キャニスター）は、変更することができる。
- d) クイックコネクター、またはドライブブレーキクイックコネクターを使用することができる。
- e) フュエル・ベント・ラインは交換することができる。
- f) 燃料フィルターを追加することができる。

2.5.8.18 エキゾーストシステム

- a) エキゾーストパイプ、およびサイレンサーは、改造、または変更できる。キャタリティック（触媒）コンバーターは、取り外されなければならない。
- b) エキゾーストの排出口の数は、公認を受けた状態に維持されなくてはならない。その出口の位置は、公認を受けた状態と同じ側になければならない。
- c) 安全上の理由から、エキゾーストパイプ出口の先端は、シャープエッジを避けるべく丸められていなければならない。
- d) エキゾーストシステムのラッピング（包むこと）は、熱から保護する目的で、ライダーの足の部分、またはフェアリングと接触する部分に施す場合以外は禁止される。
- e) スーパースポーツのノイズリミットは 107 dB/A（レース後の許容誤差 3 dB/A とする）である。

2.5.91. 電気および電子

- a) ECU は FIM 公認スーパーストック 600*（スーパースポーツ版）キット** 用リストのものでなければならない。（スーパースポーツ規則に合致するため、異なる rpm で異なるパーツナンバー、及びベース ign/fuel マップの場合がある。外観は同じ ECU とし、同じカリブレーションソフトウェアを使用し、直接的に変換及び同じ方式で作動しなければならない。コンポーネント価格は同じ

でなければならない。価格リミットはその他コンポーネントと合算することは出来ない。

※ スーパーストック 600 におけるソフトウェア、チューニングツール、調整/コネクティングケーブル、起動、ワイヤリングハーネスの移行及びストラテジーに必要とされる特別（交換）センサーを含むフルシステムの一般小売価格は 2500 ユーロ（付加価値税を除く、最低 1 つのヨーロッパ内、アメリカ内のサプライヤー）とする。

※※ キット ECU は、マニュファクチャラーを介して小売業者またはディーラー/ディストリビューター世界中で入手可能でなければならず、公認はモーターサイクルマニュファクチャラーまたは公式の子会社によってのみ申請することが出来る。これはレース専用であるが、その購入に規制を設けることは出来ない。

- b) ソフトウェア及びファームウェアはマシンのマニュファクチャラーによってのみ承認され、供給が認められる。
- c) マニュファクチャラーは、FIM に、ソフトウェアチェックを行うためのツール/ソフトウェアを提供しなければならない。
- d) シーズンを通して、マニュファクチャラーはソフトウェアをアップデートを行うことが出来、アップデートは、当該システムの全ユーザーに対して無償で行うものとする。
- e) モーターサイクルマニュファクチャラーによって販売される公認モデル用のオプション備品はバイクとともに公認されず、公認電子部品/データロガーの要件に従わなければならない。
- f) 下記ストラテジーは認められない。
 - (a) トラクションコントロール（アンチスピン/rpm レート変更を含む）
 - (b) ランチコントロール
 - (c) アンチウィーリー
 - (d) クローズトループエンジンブレーキコントロール
 - (e) コーナー・バイ・コーナー/距離基準調整
 - (f) ライダー調整トリム

注： 各シーズン、世界スーパースポーツ選手権に年間エントリーしている多くのマシンが標準装備として当該ストラテジーを適用しているか、または世界スーパースポーツ選手権にマシンを参加させている MSMA メンバーの多くが使用に同意した場合、認められるストラテジーリストが改定される。

- g) モード（マップ）スイッチは認められ、それは、メインフュエルテーブル及び /またはイグニッションテーブルを変更または整えられる。エンジンプレーキモードスイッチが認められ、エンジンプレーキセッティング時に使用される。これらは一つのオプションセッティングのためのスイッチとする。
- h) 外部クイックシフトモジュール（ラムダセンサー含む）を加えることが出来、イグニッション、インジェクターまたは ECU への信号の送信を遮断する。これらは公認クイックシフターリストにあり、750 ユーロ（付加価値税を除く）を超えてはならない。クイックシフト以外の機能を備えてはならない。
- i) 外部フュエルコントロールモジュール（ラムダセンサー含む）は追加することが出来、それは公認モジュールのリストから選択される。その他機能を備えてはならないが、イグニッションタイミング調整だけに限られない。
- j) その他外部モジュールは取り付けられても良い。
- k) セントラルユニット（ECU）は位置変更することが出来る。
- l) 大会期間中、テクニカルディレクターは、チームに対して ECU または外部モジュールをマニファクチャラーからのサンプルへの変更を要請することが出来る。変更は日曜日のウォームアップまでに行われる。
- m) 公認を受けるために、ECU キット、キットハーネス及びチューニングツールと外部モジュールのサンプルは、マニファクチャラーから FIM テクニカルディレクターに対して、選手権の開始 3 週間前までにテクニカルデータと販売価格とともに送付されなければならない。
- n) 認められる OEM ECU センサー/チャンネルは（これらはログを取られる）
 - (a) スロットルポジション（複数可）
 - (b) マップセンサー、マップ Sync（スタート時のエンジンをシンクロナイズするインターポート上のプレッシャーセンサー）
 - (c) エアボックスプレッシャー
 - (d) エンジンピックアップ（カム、クランク）
 - (e) ツイストグリップポジション
 - (f) リアスピードのみ（フロントスピードセンサーは認められない）
 - (g) ギアボックスアウトプットシャフトスピード
 - (h) ギアポジション
 - (i) エアプレッシャー
 - (j) 水温
 - (k) 大気温
 - (l) ティップオーバースイッチ（傾斜角）
 - (m) ギアシフトロードセル

- (n) ラムダ（センサーコントローラーは追加可能）（シングルのみ、OEM パーツは変更可能）
- o) ロギングが認められるセンサー
 - (a) トランスポンダー/ラップタイムシグナル
 - (b) フォークポジション
 - (c) ショックポジション
 - (d) フロントブレーキプレッシャー
 - (e) リアブレーキプレッシャー
 - (f) フュエルプレッシャー（温度以外）
 - (g) オイルプレッシャー
 - (h) オイル温度
 - (i) GPS ユニット（ラップタイミング及びトラックポジション）
 - (j) リアタイヤ温度（Infra-Red）（外部）（最大3）
- p) データロガーは FIM 公認データロガーリストから選択しなければならない。
公認データロギングシステムの特徴は
 - (a) ユニット（ハードウェア+ソフトウェア、センサー及びワイヤリングハーネスを除く）の最大小売価格は 3000 ユーロ（付加価値税除く）を超えてはならない。
 - (b) データロギングユニットは一般に販売されるものとし、FIM 公認データロガーリストに掲載されなければならない。
 - (c) ECU から公認データロガーへの CAN（または他のデータプロトコル、k-line, Lin）コミュニケーションは CAN チャンネルロガーへの規制なしに認められる。
 - (d) データロガーは他のストラテジー/コントロール用に使用してはならない。
 - (e) 追加のセンサー（データロガーへ連結されている）は、認められているセンサーリストにあるものでなければならない。
 - (f) CAN モジュールへのアナログは、データロギングシグナル捕捉のために使用することが出来る。
- q) テレメトリーは認められない。
- r) 慣性測定装置（IMU）の使用が認められる。
- s) エンジンが始動している場合やバイクが奏功している場合、データ交換またはセッティングのためにバイクとの縁かつく操作またはワイヤレス操作は禁止される。
- t) ダッシュボード/ディスプレイ/タコメーターは自由とするが、スタンダードダッシュボードの機能（スイッチ配置及びディスプレイを含む）をするものであり、スーパーストックキットに含まれていない限りバイクへのその他ロジック

機能を果たしてはならない。これにはでたーロガーを含むこととする。

- u) エレクトリックケーブル、ハーネス、コネクタ、バッテリー及びスイッチは自由とする。
- v) スパークプラグ、プラグキャップ、コイル及びワイヤーは変更しても良い。

2.5.10 メインフレーム及びプレアッセンブル・スペアフレーム

大会期間中、各ライダーは、車検に提示されフレームに明確なシールによって識別された完全な車両 1 台のみ使用する事が出来る。フレーム交換が必要となった場合、ライダーまたはチームはFIMスーパーバイクテクニカルディレクターに対しスペアフレームの使用を申請しなければならない。

プレアッセンブル・スペアフレームはFIMスーパーバイクテクニカルディレクターに提示し、車両を組み上げるための許可を取らなければならない。

プレアッセンブル・スペアフレームは下記に限定される。

- メインフレーム
- ベアリング（ステアリングパイプ、スイングアーム等）
- スイングアーム
- リアサスペンションリンクージ及びショックアブソーバー
- アッパー及びロワートリプルクランプ
- ワイヤリングハーネス

スペアフレームは、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターの許可をもらう前にライダーまたはチームがピットボックス内に置くことは禁止される。

補修が完成した車両は、車検員によって走行前に安全確認が行われ、車両のフレームに新たなシールが貼付される。

手順の説明

事前車検には 1 台の完全な車両のみ提示する事が出来、トラック上及びプラクティス、クオリファイ、スーパーポール、レース中のピットボックス内にも 1 台のみが認められる。

車両のフレームはFIMスーパーバイクテクニカルディレクターまたは彼の指名するスタッフによってシールが貼付される。シールには識別番号が記載され、記録される。シールをはがそうとする場合、そのシールは損傷し、元に戻すことは出来ない。

大会期間中の如何なる時も車検員はFIMスーパーバイクテクニカルディレクターの指示の基、シールを確認し、車両のものか登録したライダーのものか確認する事が出来る。各フレームには特定の番号が刻印されていなければならない。ステアリングヘッド上が推奨される。

車両が転倒または事故による損傷を受けた場合、車両の復元の為に一連の走行装置を組み込んだシャーシー（ローリングシャーシー）を使用する事が認められる。

スペアフレームは、事前に下記が組み込まれたものを言う。
メインフレームアッセンブリー、スイングアーム、リアサスペンションリンケージ、ショックアブソーバー、ステアリングヘッドベアリング、アッパー及びロワートリプルクランプ及びワイヤーハーネス

チームが損傷を受けた車両がフレームの交換が必要と決断した場合、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターに報告しなければならない。認められた場合、プリアッセンブル（事前に組み込まれた）スペアフレームをピットボックスに持ち込むことが出来る。

損傷した車両から代替え車両へパーツを載せ替えることが認められる。

車両の修復が完了した後、車検及び安全チェックを受け、公式シールを貼付されなければならない。損傷車両のシールは車検員によって剥がされ、このシャーシーは大会期間中に使用する事は認められない。新たな識別番号がFIMスーパーバイクテクニカルディレクターによって記録される。

交換された車両は、損傷が発生したプラクティス、クォリファイセッションまたはレース終了後にトラックで使用する事が出来る。損傷した車両はピットボックスから速やかに撤去され、ピットボックスの外に保管されなければならない。

プリアッセンブル・スペアパーツフレームが使用された後、更なる転倒または事故により再度フレームの交換が必要となった場合、何も組み込まれていないフレームから組み込み作業をしなければならない。FIMスーパーバイクテクニカルディレクターはそのフレームを組み込む前に確認し、そのフレームは承認されなければならない。

上記手順に違反する場合、テクニカルルールに記載されるペナルティーの対象となる。

2.5.10.1 フレームボディー及びリアサブフレーム

- a) メインフレームは、本来マニュファクチャラーが認証マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- b) 承認された構成部品（フェアリングブラケット、ステアリングダンパーマウント等）を取り付けるためのフレームにドリルで穴をあけることが認められる。
- c) フレームボディーの両側は、コンポジット材質でできた保護パーツで覆うことができる。このプロテクターは、フレームのフォルムに適合していなくてはならない。
- d) フレームボディーには、これ以外のものを一切追加したり、削除することは認められない。
- e) すべてのモーターサイクルには、フレームボディーに車両認識番号（シャシー・ナンバー）が表示される。
- f) エンジン・マウント・ブラケット、またはプレートは、本来マニュファクチャラーが認証マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- g) フロントサブフレーム/フェアリングマウントは変更または交換することが出来る。
- h) リアサブフレームは変更、交換する事が出来るが、材質のタイプは公認時のものかそれ以上のものでなければならない。
- i) シートブラケットを追加することができる。重要でない突出したブラケットは、構造上またはアッセンブリーの安全性損なわれない場合、削除することが出来る。リアサブフレームに取りつけられているボルトオンアクセサリは取り外すことができる。
- j) ペイント図柄に制限はないが、フレーム・ボディー、またはサブフレームを研磨することは禁止される。

2.5.10.2 フロントフォーク

- a) フォークは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- b) オリジナルの公認時のフォークの内部パーツは改造又は変更する事が出来る。
- c) フロントフォークのスタンダードのオリジナル内部パーツは変更、改造することができる。アフターマーケットまたはプロトタイプの電子制御式サスペンションの使用は認められない。アフターマーケットまたはプロトタイプの電子制御式サスペンションの使用は認められない。公認時のモーターサイクルのプロ

ダクションモデルにエレクトロニックサスペンションが装備され、完全にスタンダード（如何なる機械的または電子的部分も公認時の状態であること）である場合、使用が認められる。電気、電子的に停止した大会でもオリジナルの電氣的システムは適切に作動しなければならない。電気、電子的に停止した大会でもオリジナルの電氣的システムは適切に作動しなければならない。

- d) アフターマーケットダンパーキット、またはバルブを装着することができる。
- e) フォークスプリングは改造、交換することができる。
- f) フォークキャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。
- g) フォークが完全にオイルシールされている場合、ダストシールの改造、変更または取り外しが認められる。
- h) オリジナルのフォークチューブ（支柱、フォークパイプ）の表面仕上げは変更しても良い。追加の表面加工が認められる。
- i) 上部と下部のフォーク・クランプ（三叉、フォーク・ブリッジ）は、本来マニユファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- j) ステアリング・ダンパーを追加する、またはアフターマーケット・ダンパーと交換することができる。
- k) ステアリング・ダンパーは、ステアリングロック・リミティング・デバイスとしての役割を果たしてはならない。

2.5.10.3 リアフォーク（スイングアーム）

- a) リアフォークは、本来マニユファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- b) リアフォークピボットボルトは、本来マニユファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- c) リアアクスルチェーンアジャスターは、改造、または変更することができる。
- d) ライダーの身体の一部がチェーンの下部とリアホイールスプロケットの間に挟まれる可能性を減少する方法でチェーン・ガードが装着されなくてはならない。
- e) リアホイールスタンドブラケットを、溶接またはボルトによってリヤフォークに追加することができる。ブラケットの先端は丸められなくてはならない（半径を大きくする）。固定のためのスクリューは凹んでいなくてはならない。オリジナルのリアブレーキキャリアを維持するための固定システムまたは接点をリアスイングアームに追加することが認められる。

2.5.10.4 リアサスペンションユニット

- a) リアサスペンションユニット（ショックアブソーバー）は変更、または改造することができる。フレームとリアフォークのオリジナルのアタッチメント位置は公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- b) 全てのリアサスペンションリンケージパーツはマニファクチャラーが公認用に製作したモーターサイクルものと同じでなければならない。
- c) 取り外し可能なショックマウントトップは公認時のままとする。ナットは、トップショックマウントに定められシムスペーサーがその後方に取り付けられる。
- d) アフターマーケットまたはプロトタイプの子制御式サスペンションの使用は認められない。オリジナルのサスペンションが使用され、完全なスタンダード（如何なる機械的または電子的部分も公認時の状態であること）でなければならない。電気、電子的に停止した大会でもオリジナルの電氣的システムは適切に作動しなければならない。

2.5.10.5 ホイール

- a) ホイールは、マニファクチャラーが公認マシンを製作した本来の状態に維持されていなくてはならない。
- b) 如何なるインナーチューブまたはインフレーションバルブを使用することが出来る。
- c) オリジナルのデザインにおいて、リヤホイールにクッションドライブが含まれている場合、これは本来マニファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- d) ホイールのアクスルは、本来マニファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- e) スピードメーター・ドライブを取り外し、スペーサーで置換することができる。
- f) ホイールバランスウェイトは取り外し、変更または追加することが出来る。
- g) 如何なるインフレーションバルブも使用することが出来る。

2.5.10.6 ブレーキ

- a) フロントとリアのブレーキディスクは変更することができるが、オリジナルのキャリパーおよびマウンティングに合うものでなくてはならない。しかしながら、外径とベンチレーション・システムは、本来マニファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。公認時の車両に装着さ

れていない場合、インターナルベンチレーションを行うディスクは許可されない。

- b) ブレーキ・ディスク・キャリアは変更することができるが、ホイールへのマウンティングのオフセットとタイプは維持されなくてはならない。
- c) 交換されるブレーキディスクは金属材質製のものとする。
- d) フロントとリアのブレーキ・キャリパー及び全ての取り付け位置、取り付け具（マウント、キャリアー、ハンガー）は、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。（事項 2.5.10.3）
- e) 油圧フルードへの熱交換を減少する為に、キャリパーへのメタリックシムの追加（パッド間）、及び/またはキャリパーマニュファクチャー製のスチールピストンから軽合金ピストンへの変更が認められる。
- f) フロントブレーキマスターシリンダーは、ハンドレバーを除き、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- g) リアブレーキマスターシリンダーは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- h) フロントとリアの油圧ブレーキラインは変更することができる。クイック・コネクターを使用することができる。二つのフロントブレーキキャリパー用のライン分岐点は、下部フォーク・ブリッジ（下部三叉）の上に設けられなくてはならない。
- i) フロントとリアのブレーキパッドは変更することができる。ブレーキパッド・ロックピンは、クイックチェンジ・タイプに改造することができる。
- j) エアダクトを追加することは禁止される。
- k) アンチロックブレーキシステム（ABS）は、公認車両時に一般公道用として搭載されている場合、使用することができる。しかし、それは完全なスタンダード状態でなければならない。（機械的、電子的パーツは公認時のものとし、ブレーキディスク、マスターシリンダーは除く）ABSのスフとウェアのみ改造することができる。
- l) アンチロックブレーキシステム（ABS）は切断する事が出来、そのECUは取り外すことができる。ABSローターホイールは取り外し、改造、交換が認められる。
- m) 車両には、他の車両との接触棟の場合にハンドルバー・ブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションが装備されていなければならない。
- n) テクニカルディレクターは、安全目的を満たさないいかなるガードも拒否する権限を有する。

2.5.10.7 ハンドルバー及びハンドコントロール

- a) ハンドルバーは交換することができる（ブレーキマスターシリンダーは含まない）。
- b) ハンドルバーとハンドコントロールの位置の変更が認められる。
- c) スロットルコントロールは手で握られていないときに自動的に閉じるものでなければならない。
- d) スロットルアッセンブリー及び関連ケーブルは改造または変更することが出来るが、スロットルボディー及びスロットルコントロールとのコネクションは公認時の状態を維持していなければならない。
- e) ケーブルで作動するスロットル（グリップアッセンブリー）は、ワイヤーグリップ/デマンドセンサーによって作動させる時の解放時及び閉鎖時のケーブルの両方を装備されていなければならない。
- f) クラッチ及びブレーキレバーはアフターマーケットのものに変更することが出来る。ブレーキレバーへのアジャスターが認められる。
- g) スイッチは変更することが出来るが、エレクトリックスタータースイッチ及びエンジンストップスイッチがハンドルバーに設けられなくてはならない。
- h) モーターサイクルには、作動しているエンジンを停止させる有効な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右側（グリップを握っている時に手が届く範囲に）に装備されていなければならない。
ボタンまたはスイッチは赤色とする。

2.5.10.8 フットレスト/フットコントロール

- a) フットレスト/フットコントロールの位置を変えることができるが、ブラケットは、オリジナルのマウンティング・ポイントを用いてマウントされなくてはならない。
- b) フットレストはリジッド・マウント・タイプでもよいし、折り畳式でもよいが、折り畳式のものは、通常的位置に戻るデバイスを持つものとする。
- c) フットレストの先端は、最低球状半径8mmの固体となっていなくてはならない（図AとCを参照）。
- d) 折り畳式ではないフットレストには、プラスチック、テフロン、または同等の種類材質でできたエンドプラグ（最低半径8mm）が常時固定されていなくてはならない。プラグ表面は、可能な限り広くフットレストとしてのエリアを確保するデザインでなければならない。FIMスーパーバイクテクニカルディレクターは、この安全性を確保できないと思われるプラグについて拒否する権

利を有する。

2.5.10.9 燃料タンク

- a) 燃料タンクは、本来マニファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- b) 全ての燃料タンクには、耐火材質または燃料セル・フォームで完全に充填されなくてはならない。
- c) タンクブリーザーパイプのついた燃料タンクには、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクに放出するノンリターン・バルブが装備されなくてはならない。
- d) 燃料キャップは変更することができる。燃料キャップは、閉じられた状態の時に漏れ防止になっていなくてはならない。さらに、燃料キャップは、誤って開いてしまわないように対策を施されていなくてはならない。
- e) 燃料タンクの下部表面には耐熱シートが装備されていなければならない。

2.5.10.10 フェアリング/ボディワーク

- a) フェアリング、フロントマッドガード、およびボディワークの外観は、本来マニファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- b) フェアリングは一般公道用のオリジナルの公認のものから $\pm 15\text{mm}$ の許容誤差が認められるが、デザイン及び公認フェアリングの特徴はそのままとする。ただし、フロントエリアの全幅は最大 $\pm 30\text{mm}$ とする。テクニカルディレクターの決定が最終のものとする。
- c) ウインドスクリーンは交換することができる。
- d) フェアリングからエアボックスに至るオリジナルのエアダクトは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または置換できる。エアダクト開口部に設置されているオリジナルのパーティクルグリル（小さな格子）またはワイヤーメッシュは取り除くことができる。
- e) ロワーフェアリングは、エンジン破損時に、エンジンが使用しているオイルとエンジン・クーラント容量の最低半分（最低5リットル）を維持できる構造とする。フェアリング開口部の下端は、フェアリングの底から最低50mm上に設けられる。
- f) ロワーフェアリングには、25mmの孔が1個開けられる。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、レースディレクターがウェットレースを宣言した場合にのみ開けられる。
- g) プロテクティブエンジンカバーとのクリアランス確保のために最低限のヘア

リングへの変更が認められる。

- h) オイルクーラーへの吸入エアーを増量するために、フェアリング、またはボディワークに孔をドリルで開ける、または切り込むことができる。10mm以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- i) 左右のフェアリング/ボディーワークセクションにある冷却用の開口部は、センサーのロゴ/レタリングを取り付けるためにのみ一部を閉じることが出来る。このような改造はワイヤーメッシュを使用するかプレートに穴を開けることとする。素材は自由とするが開口部中央部からの距離、サークルセンター及び直径は常に同じものとする。穴または貫通箇所は開口比率 $>60\%$ とする。
- j) フロントマッドガードは、原則として、本来マニュファクチャラーが製作した認証形状に合致しなくてはならない。フロントマッドガードはカーボンファイバーまたはケブラー複合素材のものに変更することが認められる。
- k) フロントマッドガードはタイヤとのクリアランスを確保する為に上方に位置することが出来る。
- l) スイングアームに固定されたリアマッドガードは、オリジナルパーツのコスメティックデュプリケートに交換することができる。カーボンファイバーまたはケブラー複合資材が認められる。
- m) チェーンガードと一体化し、スイングアームに固定されたリアマッドガードは、径の大きいリアスプロケットに適合させるため、改造することができる。
- n) シート下に存在するリアマッドガードは取り外すことができる。マッドガードは、直接スイングアームの上に設置することができる（ホイールを 120° 以上覆ってはならない）。
- o) **車両公認時の実際の外観、形状、サイズ及びフロントヘッドライトの位置は守られなければならない。車両の前面にはプラスチックまたはメタリックフィルムが取り付けられていなければならない。**

2.5.10.11 シート

- a) シート、シートベース、および関連するボディワークは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作したものと外観的に似たパーツと交換することができる。カーボンファイバー、またはカーボン・コンポジット材質の使用が許可される。
- b) シート周辺のリアボディワークの上半分をソロシートに改造することができる。

- c) シート、またはリアカウルに孔を開けて冷却効果を増すことができる。10mm以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。前後およびサイドからの外観は、原則として公認形状に合致してはならない。
- d) すべての露出しているエッジは丸められていなければならない。

2.5.10.12 ファスナー

- a) スタンダードのファスナーは、どの材質又はデザインのものとも交換してもよい。
- b) アルミニウム製のファスナーは、構造部ではない部分にのみ使用できる。
- c) チタニウム製ファスナーを構造部に使用することができるが、強度とデザインは、それが交換する本来のファスナーと同等、またはそれ以上なくてはならない。エンジン内部のボルトは公認時のスタンダードの材質または高仕様のウェイトでなければならない。
- d) 特殊スチール製ファスナーを構造部に使用することができるが、強度とデザインは、それが交換する本来のファスナーと同等、またはそれ以上なくてはならない。
- e) 安全ワイヤーを通すために、ファスナーにドリルで孔を開けることもできるが、重量削減を意図した改造は禁止される。
- f) 異なった材質のインサート、ヘリコイルまたはタイムサーツ、を使用するスレッドリペア
- g) フェアリング/ボディワークのファスナーは、クイック・ディスコネクト・タイプに変更できる。

2.5.10.13 リアセーフティライト

全ての車両のリアシート後部には作動するレッドライトが装備されていなければならない。このライトはウェットが宣言された時点でトラック上またはピットレーンでの走行時に点灯されなければならない。

全てのライトは下記に準拠していなければならない。

- a) 光の方向は、車両のセンターライン（レース進行方向）と並行とし、車両の中心から最低左右 15度の範囲の後方から明確に視認出来るものでなければならない。
- b) それはシートリアボディワークの後端の車両の中心部に装備されていなければならない。取り付け位置またはリア・セーフティライトの視認性に関する議論が生じる場合、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターの決定が

最終のものとする。

- c) 出力・光度は約10～15W（白熱球）または0.6～1.8W（LED）とする。
- d) 出力は継続的なものとし、トラック上にある時は常に点灯し、ピットリミッターが作動した時のピットレーン上では点滅させる。
- e) このライトはスイッチで点灯、消灯が出来るものとする。
- f) テクニカルディレクターは、この安全上の目的にそぐわない如何なるライトシステムも拒否する権利を有する。

2.5.11 下記のアイテムは公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる

- a) どのタイプの潤滑油、ブレーキ液、またはサスペンション液を使用しても良い。
- b) インストルメント、そのサポート及び関連部品
- c) どのタイプまたはブランドのベアリング（ボール、ローラー、テーパー、プラインなど）を使用しても良い。
- d) ガスケット、およびガスケットの材質
- e) ペイントされた外部の表面加工、およびデカール
- f) タコメーター/ダッシュは変更されても良い。（交換される場合で、それがロギングシステムまたはエレクトロニックシステムに必要なパーツの場合、それらは関連する価格表に含まれていなければならない）

2.5.12 下記のアイテムは取り外すことができる

- a) エアボックス内またはエアボックス周囲にある（公害対策用）エミッションコントロール装置（O²センサー、エアインジェクション装置）
- b) タコメーター
- c) スピードメーター及び関連するホイールスパーサー
- d) リアサブフレームのボルトオンアクセサリー

2.5.13 下記のアイテムは取り外されなければならない

- a) ヘッドランプ、リアランプ及び方向指示器（フェアリングの一部となっていない場合）。開口部は適切な素材で覆われていなければならない。
- b) バックミラー
- c) ホーン
- d) ライセンスプレートブラケット
- e) ツールボックス
- f) ヘルメットフック及び荷物用フック
- g) パッセンジャー用フットレスト

- h) パッセンジャー用グラブルール
- i) セーフティーバー、センター及びサイドスタンドは取り外されなければならない。(取り付けようブラケットは残されていないなければならない)

2.5.14 下記のアイテムは変更されなくてはならない

- a) モーターサイクルには、ハンドルバーのいずれかの側に（ハンドグリップを握った状態で手が届くところに）、可動しているエンジンを停止することのできる正常に作動するイグニッション・キルスイッチ、またはボタンが装備されなくてはならない。
- b) すべてのドレインプラグはワイヤーロックされる。外部のオイルフィルタースクリューおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックされる。(例：クランクケース上、オイルライン、オイルクーラー等)
- c) すべてのモーターサイクルには、クローズドブリーザーシステムが装備される。オイルブリーザーラインは、エアボックスに接続され、これに放出する。
- d) ブリーザー、またはオーバーフローパイプが装着される場合、これはすでに存在する排出口から放出する。オリジナルのクローズドシステムが維持され、外気への直接排気は禁止される。
- e) モーターサイクルには、オイルプレッシャーが低下した時に点灯する赤いライトがインストルメントパネル上に装備されていないといけない。

2.6 スーパーストック技術仕様

本規則は、安全性、研究開発及びさまざまなモーターサイクル理念における競技の発展の目的においてのみ、公認されたモーターサイクルに変更を許可するものである。

本規則に明記され、許可されたこと以外は厳禁される

パーツまたはシステムが本規則の如何なる条項にも明記されていない場合、禁止される。

スーパーストックモーターサイクルにはFIMの公認（スーパーストック、スーパースポーツ及びスーパーバイク車両公認手順参照）が必要とされる。すべてのモーターサイクルは、公認されたマシンにすでに装備されているものを除き、すべての点で技術規則に明記されているロードレースの条件に適合しなくてはならない。

車両が一度公認されたら、最大 8 年間に亘り、または新たな規則または当該車両の対処となるクラスの技術規則の変更により当該車両が使用不可能となるまで、当該クラスのレースに使用することが出来る。

スーパーストックモーターサイクルのフロント、リア、および側面からの外観は、（別記されない限り）原則として認証された形状（本来マニュファクチャラーが製作した形状）に合致しなくてはならない。エキゾーストシステムの外観については本規則から除外する。

2.6.1 車両の仕様

本規則に明記されていない全てのパーツはマニュファクチャラーが認証用に製作した状態でなければならない。

2.6.2 エンジン形状及び排気量

下記のエンジン排気量がスーパーストックを構成する。

750 ccを超え 1000 ccまで	4 ストローク	3 気筒、4 気筒
850 ccを超え 1200 ccまで	4 ストローク	2 気筒

排気量は公認サイズが維持されなければならない。クラスリミットに到達させるためのボア及びストロークの改造は認められない。全ての車両は自然吸気でなければならない。

2.6.2 数種類の車両バランスの基本理念

異なるエンジン特性を持つ車両のパフォーマンスの均一化の為、車両パフォーマンスによって最低車両重量を適用する。ハンディキャップに関する決定は公平を期するためにスーパーバイク委員会がいつでも行うことができる。

このハンディキャップは、スーパーバイク規則事項 2.4.4.2 に記載されているシステムが取られ、スーパーストックにも適用される。

2.6.4 最低重量

FIMは、公認モデルが一般に販売される状態の乾燥重量を算出し、最低車重の値を決定する。

公認されたモーターサイクルの乾燥重量は、マニュファクチャラーが製作した状態の空のモーターサイクルの総重量である（燃料、ナンバープレート、ツール、および装着されている場合にはメインスタンドを取り外した状態）。乾燥重量を確認するために、最低3台のモーターサイクルの車重が測定され、比較される。結果は一番近い正数に切り捨てられる。

スーパーストック車両の最低重量は、ドライウエイトマイナス8%とし、小数点は切り捨てられる。

如何なる場合においても最低重量は170Kgを下回ることはない。

イベントのいかなる時においても、マシン全体の車重（燃料タンクを含む）は最低車重以下であってはならない。

車両の最低重量に関する許容誤差は設定されない。

レース終了後の最終車検時に、選ばれたマシンの車重が、レースを終えた状態で測定される。マシンは、レースを終えた状態で車重規定に合格していなくてはならない。すなわち、マシンには、一切のものを追加することができない。これは全ての液体を含む。

プラクティス、およびクオリファイセッションの際に、マシンの車重検査をピットレーンで受けるようライダーに要請が出されることもある。

最低重量を満足するため及びハンディキャップシステムのためにバラストを使用することが認められる。バラストの使用と重量ハンディキャップは事前車検時に F I Mスーパーバイクテクニカルディレクターに報告されなければならない。

2.6.5 ナンバープレートの色

スーパーストックのナンバープレートにおける下地の色と文字（数字）の色は、赤地に白文字とする。

すべてのフロントナンバーの寸法は：	最低高	：	140mm
	最低幅	：	80mm
	数字の最低の太さ	：	20mm
	文字間の最低幅	：	10mm
すべてのサイドナンバーの寸法は：	最低高	：	120mm
	最低幅	：	60mm
	数字の最低の太さ	：	20mm
	文字間の最低幅	：	10mm

ライダーに割り当てられたナンバー（及びプレート）は、下記のとおりマシンに表示されなくてはならない。

- フロントには1ヶ所表示される。これはフェアリングの中央、または左右どちらか側に若干寄せる。数字は白地中央に位置し、その周囲 25mmは如何なる広告も禁止される。
- 車両のロワーフェアリング両側面後方にあるサイドナンバー。数字は白地中央に位置していなければならない。この位置の変更はスーパーバイクテクニカルディレクターによって第1戦の最低2週間前に承認されていなければならない。
- ナンバーは、事項2に明記しているフォントを使用しなければならない。このフォント、ナンバーのデザイン及びレイアウトを使用していないいかなるナンバーも第1戦の最低2週間前までにスーパーバイクテクニカルディレクターの事前承認を必要とする。全ての数字はスタンダード様式でなければならない。
- 如何なる輪郭（縁取り）も対照色とし、最大3mmとする。バックグラウンドの色はナンバーの周囲（輪郭含む）で明確に識別できなければならない。蛍光色またはミラータイプのナンバーは認められない。
- ナンバーはオーバーラップ（重複）してはならない。

ナンバーの視認性に関して論議が生じた場合、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターの決定が最終的なものとなる。

2.6.6 燃料

すべてのエンジンは、最大鉛含有量 0.005 g / l（無鉛）および最大MON90の通常の無鉛ガソリンで作動しなくてはならない（完全な燃料仕様に関しては事項 2.7 参照）。

2.6.7 タイヤ

ライダーは、最大フロント4本、リア4本のドライタイヤを各大会で使用することができる。

決勝日は、天候状況によって、追加のフロント 1 本とリヤインターミディエイトタイヤが、タイヤ供給会社より供給される。その使用はライダーの判断によるが、レースディレクターによってウェットレースが宣言された場合に限られる。

インターミディエイトタイヤはオフィシャルサプライヤーによって識別されていなければならない。

雨天用タイヤは、レースディレクションがウェット宣言を出した後のレースまたはプラクティスにのみ使用することが出来る。

如何なる改造または処置（カッティング、グルーピング）も禁止される。

フリープラクティス、クオリファイ・プラクティス、ウォームアップ及びレースで使用されるドライタイヤは粘着ステッカーにてマーキングされる。

ステッカーは、個々のライダーの識別番号及び色によってフロント又はリヤタイヤか識別できるものとする。色は各大会異なるものとし、各大会時のFIMスーパーバイクテクニカルディレクターは、ライダーへの割り当て番号を選択する。

リアタイヤ4本分及びフロントタイヤ4本分のステッカーは、DWO 及びテクニカルディレクターの定めたタイムテーブルに従って木曜に、密封された封筒に入れられ、各チームに渡される。タイムテーブルは少なくとも競技会の 1 週間前までに DWO によって郵送される。特別な事情のある場合、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターは、この予定を変更することが出来る。

ステッカー発送後、各チームがそのステッカーの使用及び保管に関する義務を持つ。

ステッカーは、タイヤの左側サイドウォールに貼付される。FIMスーパーバイクテクニカルディレクターに指名された人員は、ピットレーンで全てのモーターサイクルがステッカーを貼付されたものを使用しているか確認する。

マーキングの無いタイヤ（ステッカーのないもの）を使用しているモーターサイクルは、即座にレースディレクションに報告され、適切な対応が取られる。

例外的ケースを除き、ステッカーが損傷したり誤った使用をされた場合、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターの独断により2枚までの追加のステッカーを与えることが出来る。しかしながら、損傷のあるステッカーまたは申請されたタイヤが無傷のままFIMスーパーバイクテクニカルディレクターに変換されなければならない。

赤旗が提示された場合、ピットレーンまたはパルクフェルメで車両につけられているタイヤが損傷していることが確認された場合、交換することが認められる。この損傷状況は公式サプライヤーによって確認されなければならない。

2.6.8 エンジン

各チームに割り当てられるエンジンの数は3基とする。

事項 2.3.8 封印及び使用の詳細参照。

2.6.8.1 フュエルインジェクションシステム

2.6.8.1.1 フュエルインジェクションシステムはスロットルボディー及び可変長インタークトラクト、燃料ポンプ及び燃料プレッシャーレギュレーターを指す。

- a) 公認時のオリジナルの燃料インジェクションシステムが改造なしの状態で使用されなければならない。
- b) フュエルインジェクターは完全なストック状態とし、製造時のオリジナルの仕様から一切の変更は認められない。
- c) 取り付け位置を含むエアファンネルは、マニュファクチャラーが認証用に製作した車両のものから変更または交換することができる。
- d) ライダーに割り当てられたナンバー（及びプレート）は、下記のとおりマシンに表示されなくてはならない。

- e) 可変長インテークトラクト装置は公認車両に装備されていない場合、追加する事は認められない。また、それは公認時と同様の作動システムが維持されていなければならない。可変長インテークトラクト装置の部品は公認時の状態に維持されなければならない。
- f) 空気及び空気と燃料の混合気は、スロットルバタフライを經由して燃焼室に取り込まれなければならない。
- g) ライド・バイ・ワイヤーシステムとして知られている電子コントロールスロットルバルブは、公認車両時にこのシステムが搭載されている場合に限り使用が認められる。安全システムと手順は常に維持され作動できなければならない。

2.6.8.2 シリンダーヘッド

- a) 改造は許可されない。
- b) シリンダーヘッドに材質を追加する、または削除することはできない。
- c) ガスケットは交換することができる。
- d) バルブ、バルブシート、ガイド、スプリング、タペット、オイルシール、シム、コッターバルブ、ロッカーアーム、スプリングベース及びスプリングリテーナーは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態**及びオリジナルの位置**に維持される。
- e) マニュファクチャラーの各モデルのサービスマニュアルに明記されている通常のメンテナンスのみ認められる。
- f) バルブ・スプリング・シムは許可されない。

2.6.8.3 カムシャフト

- a) 改造は許可されない。
- b) 車検において、ダイレクトカムドライブシステムの場合は、カムローブリフトを計測する。ノンディレクトカムドライブシステム（ロッカーアーム等）の場合、バルブリフトを計測する。

カムシャフトのタイミングは自由とするが、カムシャフトスプロケットへの機械加工は認められない。

2.6.8.4 カムスプロケットまたはギヤ

- a) カムスプロケットはカムタイミング調整のために溝をつけることが出来る。
- b) カムスプロケットのプレス加工により調整可能なボス及びカムスプロケットに変更することが出来る。
- c) カムチェーンは公認時の状態を維持していなければならない。

2.6.8.5 シリンダー

改造は許可されない。

2.6.8.6 ピストン

改造は許可されない（研磨と軽量化を含む）。

2.6.8.7 ピストンリング

改造は許可されない。

2.6.8.8 ピストンピンとピストンクリップ

改造は許可されない。

2.6.8.9 コネクティングロッド

改造は許可されない（研磨と軽量化を含む）。

2.6.8.10 クランクシャフト

改造は許可されない（研磨と軽量化を含む）。

2.6.8.11 クランクケース/ギヤボックスハウジング

- a) クランクケースは、公認を受けた状態に維持されなくてはならない。改造は許可されない（ペイント、研磨、および軽量化を含む）。
- b) クランクケース内に吸引するためのポンプを追加する事は認められない。吸引ポンプが公認時に装備されている場合、それは公認時の使用方法以外は認められない。

2.6.8.11.1 側面カバー及びプロテクション

- a) 側面（サイド）カバーは変更、改造または交換することができる。交換した場合、カバーは、オリジナルと同等またはハイスペック代用品の負担強度以上のものとし、カバーの総重量はオリジナルのものより軽量であってはならない。
- b) 全ての2次カバー、オイルを含むエンジンケースで、クラッシュ中、または転倒後に地面と接触する恐れのあるカバーは、アルミニウム合金、ステンレススチール、スチールまたはチタニウム等の金属でなければならない。
- c) 2次カバーは、オリジナルのカバーの少なくとも1/3をカバーしていなければならない。

- d) アルミニウムまたはスチール製のプレートまたはクラッシュバーも認められる。このカバーは突発的な衝撃、摩擦、転倒のダメージに対しても耐えるデザインでなければならない。
- e) F I M公認カバーは、その材質に関わらず使用が認められる。
- f) これらカバーは、最低 3 つのケースカバースクリューにて確実かつ頑強に取り付けることとし、クランクケースに固定されているオリジナルのカバーまたはエンジンカバーにスクリュー留めされる。
- g) **オイルを含むエンジンカバーは、アルミニウム製のボルトで固定してはならない。**
テクニカルディレクターは、有効でない事が実証された如何なるカバーの使用も拒否する権限を有している。

2.6.8.12 トランスミッション/ギヤボックス

- a) 如何なる改造も認められない。
- b) クイックシフトシステムが認められる。(ワイヤー及びポテンショメーター含む)
- c) カウンターシャフトsprocket、リアホイールsprocket、チェーンピッチ及びチェーンサイズは変更することができる。
- d) sprocketカバーは改造されても、取り外されても良い。
- e) リアフエンダーと一体でないチェーンガードは取り外すことができる。

2.6.8.13 クラッチ

- a) 改造は認められない。
- b) フリクション及びドライブディスクのみ変更が認められるが、その数は公認時のままとする。
- c) クラッチスプリングは、変更することが認められる。

2.6.8.14 オイルポンプとオイルライン

- a) ポンプの改造は許可されない。
- b) オイルラインは改造、または交換することができる。確動圧を含むオイルラインを交換する場合、強化金属構造で、型鉄で曲げた、あるいはネジ山式のコネクターを持つものとする。

2.6.8.15 ラヂエター、クーリングシステムおよびオイルクーラー

- a) エンジン冷却水として認められるのは水のみとする。
- b) オイルまたは水のラヂエター前部には保護メッシュの追加が認められる。
- c) クーリングシステムホース及びキャッチタンクは交換されても良い。
- d) ラヂエターファン及びワイヤリングは取り外しても良い。サーマルスイッチ、水温センサー及びサーモスタットは、冷却システム内部から取り外すことが出来る。
- e) ラヂエターキャップは自由とする。
- f) 追加のウォーターラヂエターが取り付けられても良いが、フロント、リア、及び車両のプロフィールが変更されてはならない。追加のラヂエターの取り付けの為に特別マウントブラケットが認められる。

2.6.8.16 エアボックス

- a) エアボックスは、マニファクチュラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持されるが、エアボックスドレーンは密封されなくてはならない。
- b) エアフィルターエレメントは、改造又は交換することができるがオリジナルの位置に取り付けられなければならない。
- c) エアボックスドレーンは密封されなければならない。
- d) すべてのモーターサイクルには、クローズドブリーザーシステムが装着される。全てのオイルブリーザーラインは、エアボックスに連結され、これに排出するものとする。
- e) エアボックスにヒートプロテクションを装備してはならない。

2.6.8.17 燃料供給

- a) 燃料ポンプ及び燃料プレッシャーレギュレーターは公認時の状態を維持していなければならない。
- b) 燃料タンクからの放出パイプアセンブリへのフュエルラインは交換することが出来る。
- c) クイックコネクターまたはドライブレクコネクターの使用が出来る。
- d) フュエル・ベント・ラインは交換することができる。
- e) フュエル・フィルターを追加することができる。

2.6.8.18 エキゾーストシステム

- a) エキゾーストパイプ及びサイレンサーは、改造または変更されても良い。カタリティックコンバーター（触媒式排気ガス浄化装置）は取り外すことが出来る。
- b) エキゾーストサイレンサーの端部の数は、公認時の数が維持されていなければならない。

ならない。サイレンサーは、公認時と同じ側になければならない。

- c) 安全上の理由から、エキゾーストパイプ出口の先端は、シャープエッジを避けるべく丸められていなければならない。
- d) ライダーの足のエリアまたはフェアリングの熱対策部分以外への、エキゾーストシステムのラッピングは認められない。
- e) スーパーストックのノイズ・リミットは107dB/Aである。レース後の許容誤差は+3dB/Aとする。

FIM2017 提案：

ショートストローク及び平均ピストンスピードの削除（事項 2.11. 5 カルキュレーション参照）に反応する為 6000rpm（4 気筒）、5500rpm（2、3 気筒）で 107dB/A とする。

2.6.9 電気及び電子

2.6.9.1 イグニッション/エンジン・コントロール・システム（ECU）

- a) エンジンコントロールユニット（ECU）は、以下のとおりとする。
 - i) 公認時のオリジナルシステムのままとするが、ソフトウェアのみ変更が認められる。
 - ii) オリジナルシステム（プロダクション ECU）（オプション i）は FIM/DWO 公認の外部イグニッション及び/またはインジェクションモジュールを加えることが出来る。一般への総合の小売価格（ソフトウェア及びチューニングツール含む）は 3000 ユーロ（付加価値税を除く）を超えてはならない。スペシャルコネクタにより ECU 及びオリジナルのワイヤリングルームを連結することができる。
 - iii) FIM/DWO 公認のスーパーストックキットモデル（モーターサイクルマニファクチャラーにより製造、承認された）が使用されても良い。スペシャルコネクタにより ECU 及びオリジナルのワイヤリングルームを連結することができる。一般へのフルシステムの小売価格（ソフトウェア及びチューニングツール、ダウンロード/コネクションケーブル、起動、更新、ワイヤリングハーネス含む）は
 - 1 データロギングを含まない場合、3000 ユーロ（付加価値税を除く）
 - 2 データロギングを含む場合、3750 ユーロ（付加価値税を除く）。

ECU（ソフトウェア及び起動）及びハーネスパーツは個々に価格設定され、別個に入手可能でなければならない。別の ECU 及びハーネスの総合は上記上限を超えてはならない。

- b) セントラルユニット（ECU）の位置を変更することが出来る。
- c) モーターサイクルマニュファクチャラーによって販売される公認モデル用のオプション備品はバイクとともに公認されず、公認電子部品/データロガーの要件に従わなければならない。
- d) 大会期間中、テクニカルディレクターは、チームに対して ECU または外部モジュールをマニュファクチャラーからのサンプルへの変更を要請することが出来る。変更は日曜日のウォームアップまでに行われる。
- e) シフトセンサー、ホイールスピードセンサー及びラムダセンサーを除き、コントロールストラテジーに対して追加のセンサーを加えることは認められない。ホイールスピードセンサーはキット ECU 及びハーネスパッケージ（ある場合）に含まれていなければならない。
- f) オリジナルの公認時のモーターサイクルにその他追加のエレクトロニックハードウェア装備がない場合、下記を除いて加えることは出来ない。
- g) 公認ロギングシステムの特徴は以下のとおりとする。
 - i) ユニット（ハードウェア+ソフトウェア、センサー及びワイヤリングハーネスを除く）の最大小売価格は 1000 ユーロ（付加価値税除く）を超えてはならない。
 - ii) ECU（ハードウェア+ソフトウェア、センサー及びワイヤリングハーネスを除く）に含まれないユニットの場合、事項 2.6.9.1 a) 参照
 - iii) データロガーユニットは FIM/DWO 後任データロガーリストに掲載され、一般に入手できるものでなければならない。
 - iv) 同時に作動するセンサー（追加のデータロガーに連結）は最大 7 とし、モーターサイクルのオリジナルのセンサーに追加することが出来る。センサーは下記のリストにあるものとする。
 - (1) ラムダ（ストラテジーに使用される場合、キットとして供給されなければならない。
 - (2) フォークポジション
 - (3) ショックポジション
 - (4) フロントブレーキプレッシャー
 - (5) リアブレーキプレッシャー
 - (6) フュエルプレッシャー（温度以外）
 - (7) オイルプレッシャー
 - (8) オイル温度
 - (9) トランスポンダー/ラップタイムシグナル
 - (10) GPS ユニット（ラップタイミング及びトラックポジシ

ョン)

- v) センサーは単純機能でなければならない。センサーのタイプは自由とする。
- vi) ECU から公認データロガーへの CAN（または他のデータプロトコール、k-line, Lin）コミュニケーションは CAN チャンネルロガーへの規制なしに認められる。
- h) ラムダドライバーモジュール、クイックシフター及び CAN へのアナログのようなその他アクティブ/コントロール/カルキュレーションユニットの最大価格は 750 ユーロ（付加価値税を除く）とする。
- i) テレメトリーは認められない。
- j) エンジンが始動している場合やバイクが奏功している場合、データ交換またはセッティングのためにバイクとの縁かつく操作またはワイヤレス操作は禁止される。
- k) ハーネス
 - i) メインのワイヤリングハーネスが、モーターサイクルマニュファクチャラーによって製作され、FIM/DWO 及びモーターサイクルマニュファクチャラーによって公認されたキット ECU モデルとして供給されるキットワイヤリングハーネスに交換することが出来る。
 - ii) キットワイヤリングハーネスは、データロギングハーネスに干渉してはならない。
 - iii) データロギングハーネスに干渉しないキットハーネスは最大 7 つの追加センサーを備えることが出来る。
 - iv) キー/イグニッションロックは、位置変更、変更、取り外すことが出来る。
 - v) オリジナルメインワイヤリングハーネスをカットすることが出来る。
- l) データロガーハーネス
 - i) データロガーワイヤーハーネスには他のセンサーを含むことは認められないが、7 つのセンサーは例外とする。公認データロガーワイヤーハーネスの唯一の機能は、7 つのセンサーをデータロガーに繋ぎ、データを転送し、パワーを供給することである。
- m) 公認のため、ECU キット、キットハーネス及びチューニングツールと外部モジュールのサンプルがマニュファクチャラーから FIM テクニカルディレクターに選手権開催の最低 3 週間前までに、テクニカルデータ及び販売価格を添えて、送付されなければならない。
- n) オリジナルのスピードメーター及びタコメーターは変更または交換されても良い。（事項 2.6.11 参照）

- o) スパークプラグは交換されても良い。
- p) バッテリーは自由とする。

2.6.9.2 ジェネレーター、オルタネーター、エレクトリック・スターター

- a) 改造は許可されない。
- b) エレクトリックスターターは、イベントの最中、およびレース後の抗議期限が終了するまで、正常に作動し、エンジンを始動するものとする。

2.6.10 メインフレーム

大会期間中、各ライダーは、車検に提示されフレームに明確なシールによって識別された完全な車両 1 台のみ使用する事が出来る。フレーム交換が必要となった場合、ライダーまたはチームはFIMスーパーバイクテクニカルディレクターに対しスペアフレームの使用を申請する事が出来る。

プレアッセンブル・スペアフレームはFIMスーパーバイクテクニカルディレクターに提示し、車両を組み上げるための許可を取らなければならない。

プレアッセンブル・スペアフレームは下記に限定される。

- メインフレーム
- ベアリング（ステアリングパイプ、スイングアーム等）
- スイングアーム
- リアサスペンションリンケージ及びショックアブソーバー
- アッパー及びロワートリプルクランプ
- ワイヤリングハーネス

スペアフレームは、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターの許可をもらう前にライダーまたはチームがピットボックス内に置くことは禁止される。

補修が完成した車両は、車検員によって走行前に安全確認が行われ、車両のフレームに新たなシールが貼付される。

手順に関する完全な説明は事項 2.5.10 を参照のこと。

2.6.10.1 フレームボディー及びリアサブフレーム

- a) フレームは、本来マニファクチャラーが認証マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。

- b) 承認された構成部品（フェアリングブラケット、ステアリングダンパーマウント、センサー等）を取り付けるためのフレームにドリルで穴をあけることが認められる。
- c) フレームボディーの両側は、コンポジット材質でできた保護パーツで覆うことができる。このプロテクターは、フレームのフォルムに適合していなくてはならない。
- d) フレームボディーには、これ以外のものを一切追加したり、削除することは認められない。
- e) すべてのモーターサイクルには、フレームボディーに車両認識番号（シャシー・ナンバー）が表示される。
- f) エンジン・マウント・ブラケット、またはプレートは、本来マニュファクチャラーが認証マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- g) フロントサブフレームは変更、交換する事が出来る。
- h) リアサブフレームは交換、変更することが出来るが、材質のタイプは公認時のものかそれ以上の重量のものでなければならない。
- i) シートブラケットを追加することができる。重要でない突出したブラケットは、構造上またはアッセンブリーの安全性損なわれない場合、削除することが出来る。リアサブフレームに取りつけられているボルトオンアクセサリは取り外すことができる。
- j) ペイント図柄に制限はないが、フレームボディー、またはサブフレームを研磨することは禁止される。

2.6.10.2 フロントフォーク

- a) フォーク（支柱、ステム、ホイールスピンドル、アッパー及びロワークラウン等）は、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- b) 上部と下部のフォーク・クランプ（三叉、フォーク・ブリッジ）は、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- c) ステアリングステムピボット位置は、公認時の位置を維持しなければならない。（プロダクションバイクとして供給されたものと同じ）スタンダードバイクがインサートを装備する場合、オリジナルインサートの位置は変更することが出来るが、インサート自体の交換、改造は認められない。
- d) ステアリングダンパーは追加またはアフターマーケットのダンパーに変更することが出来る。
- e) ステアリングダンパーは、ステアリングロックリミティングデバイスとして作動してはならない。

- f) メカニカルフォーク上のフォークキャップは、改造または外部調整のための交換が認められる。(これは公認エレクトロニックフォークセットのメカニカルフォークレグを含まない)
- g) ダストシールは、フォークが完全にオイルシールドされた状態の場合、改造、交換または取り外しが認められる。
- h) **メカニカルフォーク**
オリジナルの公認時のフォークの内部パーツは改造又は変更する事が出来る。アフターマーケットのダンパーキットまたはバルブが使用されても良い。フォークチューブ（支柱、フォークパイプ）のオリジナルの表面処理の変更が認められる。追加の表面処理が認められる。
- i) **エレクトロニックフォーク**
アフターマーケットまたはプロトタイプのエレクトロニックサスペンションの使用は認められない。フロントフォークのスタンダードのオリジナル内部パーツは変更、改造することができる。アフターマーケットまたはプロトタイプのエレクトロニックサスペンションの使用は認められない。シム及びスプリングを除き、公認時のモーターサイクルのプロダクションモデルにエレクトロニックサスペンションが装備され、完全にスタンダード（如何なる機械的または電子的部分も公認時の状態であること）である場合、使用が認められる。電気、電子的に停止した大会でもオリジナルの電氣的システムは適切に作動しなければならない。電気、電子的に停止した大会でもオリジナルの電氣的システムは適切に作動しなければならない。
- j) エレクトロニックフォークの内部構造（全ての電子制御）をコンベンショナルダンピングシステムに交換することが認められ、その場合、メカニカルフォークと判断される。

2.6.10.3 リアフォーク（スイングアーム）

- a) リアフォークは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- b) リアフォークピボットボルトは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- c) リアスイングアームピボット位置は、公認時の位置を維持していなければならない。(一般市販車として供給された通り) スタンダードバイクがインサートを装備する場合、オリジナルインサートの位置は変更することが出来るが、インサート自体の交換、改造は認められない。
- d) ライダーの身体の一部がチェーンの下部とリヤホイール・スプロケットの間に挟まれる可能性を減少する方法でチェーン・ガードが装着されなくてはならない。

い。

- e) リアホイールスタンドブラケットを、溶接またはボルトによってリアフォークに追加することができる。ブラケットの先端は丸められなくてはならない（半径を大きくする）。固定のためのスクリューは凹んでいなくてはならない。オリジナルのリアブレーキキャリアを維持するための固定システムまたは接点をリアスイングアームに追加することが認められる。

2.6.10.4 リアサスペンションユニット

- a) リアサスペンション・ユニット（ショックアブソーバー）は変更、または改造することができる。フレームとリアフォーク（スイングアーム）（またはリンケージ）のオリジナルのアタッチメントは公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- b) 全てのリアサスペンションリンケージパーツは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- c) 取り外し可能なショックマウントトップは公認時のままとする。ナットは、トップショックマウントに定められシムスペーサーがその後方に取り付けられる。
- d) **メカニカルサスペンション**
リアサスペンションユニット及びスプリングは変更することが出来る。
- e) **電子制御式サスペンション**
アフターマーケットまたはプロトタイプ of 電子制御式サスペンションの使用は認められない。フロントフォークのスタンダードのオリジナル内部パーツは変更、改造することができる。アフターマーケットまたはプロトタイプ of 電子制御式サスペンションの使用は認められない。シム及びスプリングを除き、公認時のモーターサイクルのプロダクションモデルにエレクトロニックサスペンションが装備され、完全にスタンダード（如何なる機械的または電子的部分も公認時の状態であること）である場合、使用が認められる。スタンダードのシステムが高さ調整機能の無い場合、スタンダードのショックは、油圧パーツを改造しない範囲でショック長を変更するためのショックの改造が認められる。電気、電子的に停止した大会でもオリジナルの電氣的システムは適切に作動しなければならない。

2.6.10.5 ホイール

- a) ホイールは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持される。
- b) リムのビードエリアにノンスリップコーティング/処理を施すことが出来る。

- c) オリジナルのデザインにリヤホイール用のクッションドライブが含まれている場合、これは公認マシン用に本来製作された状態に維持される。
- d) ホイールアクスルは公認時の状態を維持していなければならないが、ホイールスペーサーは改造または交換することができる。
- e) ホイールバランスウェイトは取り外し、変更及び追加することが出来る。
- f) 如何なるバルブの使用も認められる。

2.6.10.6 ブレーキ

- a) ブレーキディスクはアフターマーケットのものに変更する事が出来るが下記の要件を満たしていなければならない。
 - i) ブレーキディスク及びキャリアは公認時のディスク及びキャリアと同じ材質でなければならない。
 - ii) ブレーキディスクの外部及び内部直径は公認時のものより大きくてはならない。
 - iii) ブレーキディスクの厚みを増加する事は認められるが、ディスクは公認時のブレーキキャリパーに改造なしで取り付けられることが出来なければならない。フローターの数は自由とする。
 - iv) ホイールへのキャリアの固定は、公認時のものと同じでなければならない。
- b) フロントとリヤのブレーキ・キャリパー及び全ての取り付け位置、取り付け具（マウント、キャリアー、ハンガー）は、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。
- c) ハイドロリックフルードの熱を逃がすため、メタリックシムをキャリパー、パッドとキャリパーの間に眼トリックシムを追加するか、及び／あるいはキャリパーと同一マニュファクチャラーによるスチールピストンを軽合金ピストン交換する事が認められる。
- d) リアブレーキキャリパーブラケット（サポート）のみ、スイングアームに取り付けることができるが、ブラケット（サポート）は、公認時にキャリパーが取り付けられている位置が維持されなければならない。これら部品の改造は、スレッドをリアスイングアームのリヤキャリパーブラケットの位置に追加（溶接、ドリルまたはヘリコイルを使用）することが認められる。
- e) スイングアームはこの理由から、リアブレーキキャリパーブラケットの位置を溶接、ドリルまたはヘリコイルを使用して改造することが認められる。
- f) フロントとリアのマスターシリンダーは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した状態に維持される。フロント及びリアのブレーキ液リザーバーは、アフターマーケットのものに変更できる。

- g) フロントとリアの油圧ブレーキラインは変更することができる。
- h) 両方のフロントブレーキキャリパー用フロントブレーキラインの分岐点は、ロワーフォークブリッジ（下部三又）の上に設けられなくてはならない。
- i) “クイック”（または“ドライ・ブレーキ”）・コネクターは許可される。
- j) フロントとリアのブレーキパッドは変更することができる。ブレーキパッド・ロックピンはクイックチェンジ・タイプと置換することができる。
- k) 追加のエアースクープまたはダクトは許可されない。
- l) アンチロックブレーキシステム（ABS）は、公認車両時に一般公道用として搭載されている場合、使用することができる。しかし、それは完全なスタンダード状態でなければならない。（機械的、電子的パーツは公認時のものとし、ブレーキディスク、マスターシリンダーは除く）ABSのソフトウェアのみ改造することができる。
- m) アンチロックブレーキシステム（ABS）は切断する事が出来、そのECUは取り外すことができる。ABSローターホイールは取り外し、改造、交換が認められる。
- n) 車両には、他の車両との接触棟の場合にハンドルバー・ブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションが装備されていなければならない。
- o) テクニカルディレクターは、安全目的を満たさないいかなるガードも拒否する権限を有する。

2.6.10.7 ハンドルバーとハンドコントロール

- a) ハンドルバーは交換することができる（ブレーキマスターシリンダーは含まない）。
- b) ハンドルバーとハンドコントロールは位置を変更することができる。
- c) スロットルコントロールは、手で握っていないときに自動で戻るものでなければならない。
- d) スロットルアッセンブリー及び関連ケーブルは改造または交換することができるが、スロットルボディーとスロットルコントロールへの接続は公認時のモーターサイクルと同じとする。ケーブルで作動するスロットル（グリップアッセンブリー）は、ワイヤーグリップ/デマンドセンサーによって作動させる時の解放時及び閉鎖時のケーブルの両方を装備されていなければならない。
- e) クラッチ及びブレーキレバーは、アフターマーケットのコピー物と交換することができる。
- f) スイッチは変更することが出来るが、エレクトリックスタータースイッチとエンジンストップスイッチは、ハンドルバー上に設置されていなくてはならない。

- g) モーターサイクルには、作動しているエンジンを停止させる有効な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右側（グリップを握っている時に手が届く範囲に）に装備されていなければならない。
ボタンまたはスイッチは赤色とする。

2.6 10.8 フットレスト/フットコントロール

- a) フットレスト/フットコントロールは位置を変更することができるが、ブラケットはオリジナルのマウンティングポイントでフレームに設けられなくてはならない。
- b) フットレストはリジッド・マウントされる、あるいはノーマル・ポジションに戻すデバイスを持つフォールディング・タイプ（折り畳み式）とする。
- c) フットレストの先端は、半径が最低8mmの固体球形になっているものとする（図AとCを参照）。
- d) 折り畳み式ではないフットレストには、プラスチック、テフロン、あるいはそれと同等の材質でできたエンド（プラグ）が固定されるものとする（最低半径8mm）。プラグの表面はフットレストを可能な限り覆うデザインでなければならない。FIM スーパーバイクテクニカルディレクターは、安全上の理由から本規則を満足しないプラグを拒否することができる

2.6.10.9 燃料タンク

- a) 燃料タンクはマニュファクチャラーが公認時に製作したオリジナルのものが維持されなければならない。
- b) 全ての燃料タンクには、完全な耐火材質が充填されていなければならない。（オープンセルメッシュ、例 Explosafe 等）
- c) タンクブリーザーパイプのある燃料タンクには、適切な材質ででき、最低容量250cc のキャッチタンクに排出するノンリターン・バルブが装着されるものとする。
- d) 燃料キャップは交換する事が出来る。燃料キャップが閉じている状態で漏れ防止が施されていなければならない。更に、如何なる場合においても解放されないよう安全にロックできるものでなければならない。
- e) 燃料タンクの側面は複合素材でできたカバーで保護されなければならない。このカバーは燃料タンクの形状に合ったものとする。

2.6.10.10 フェアリング/ボディワーク

- a) フェアリング、フロントマッドガード及びボディワークは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作した外観に維持される。
フェアリングとボディワークは、オリジナル・パーツの正確なコスメティック・デュプリケート（外観的複製）と置換することができる。材質は変更することができる。カーボンファイバー、またはカーボン・コンポジット材質の使用は許可されない。
- b) 全般的なサイズと寸法は、オリジナル・パーツと同じとし、一般公道用のオリジナルの公認のものから $\pm 10\text{mm}$ の許容誤差が認められるが、デザイン及び公認フェアリングの特徴はそのままとする。フロントエリアの全幅は最大 $\pm 10\text{mm}$ とする。テクニカルディレクターの決定が最終のものとされる。
- c) ウィンドスクリーンは、透明な材質でできたデュプリケート（複製）と交換することができる。ウィンドスクリーンの高さを高くすることは自由であるが、それはアッパーフォークブリッジから垂直方向に $\pm 15\text{mm}$ を教養誤差とする。スクリーンはオリジナルのプロフィールと同じものとする。ダブルバブルまたはワイドタイプは禁止される。ウィンドスクリーンの上部はライダーとのクリアランスを確保する為に 25mm 短くすることが出来る。スクリーンのエッジは丸められていなければならない。
- d) 本来ストリームライニングを装備していない車両には、いかなる形状のストリームライニングも装着することができないが、(g)に明記されたロワーフェアリングデバイスは例外とする。このデバイスは、アクスルからアクスルまで水平に引かれたラインより上にあってはならない。
- e) オリジナルのコンビネーションインストルメント/フェアリングブラケットは交換することができる。他のすべてのフェアリングブラケットは変更、または交換することができる。
- f) フェアリングとエアボックス間を通るオリジナルのエアダクトは、改造または交換されても良い。カーボンファイバー合成物やその他素材の使用は禁止される。パーティクルグリルまたはワイヤーメッシュ等、エアダクト開口部に取り付けられているオリジナルのものは取り外すことが出来る。
- g) ロワーフェアリングは、エンジン破損時に、エンジンに使用されているオイルおよびエンジンクォラント総量の最低半分（最低6リットル）を維持できる構造とする。フェアリング開口部の下端は、フェアリングの底より最低 70mm 上に設けられなくてはならない。
- h) ロワーフェアリングの後方を横切っている部分の上方エッジは、底部から最低 70mm の高さがなければならない。この壁部分とフロアとの角度は

90° とする。

- i) 開口部は、スポンサーロゴ・レタリングを表示するために部分的に閉じることが認められる。この改造にはワイヤーメッシュまたは穴開きのプレートを使用しなければならない。材質は自由とするが全ての開口部の中心と円の中心との長さと同径の長さは同じでなければならない。穴または穴開きプレートの開口部比率は>60%とする。
- j) ロワーフェアリングには、25mm の孔がフロント底部に設けられなくてはならない。この孔は、ドライコンディションでは閉じられ、競技監督がウェットレースコンディションだと宣言した場合にのみ開けることができる。
- k) フロントマッドガードは、オリジナルパーツのコスメティックデュプリケート（複製したもの）に交換することができ、また、タイヤとのクリアランスを確保するために上方への位置変更をすることも出来る。
- l) スイングアームに固定されたリアマッドガードは、改造又は変更することが出来るがオリジナルのプロフィールは維持されていなければならない。
- m) 車両は、ラチェターへの空気の流れを良くするためにインナーダクトを装備しても良いが、フロント、リヤ及びモーターサイクルのプロフィールが変更されてはならない。

2.6.10.11 シート

- a) シート、シートベース、および関連したボディワークは、マニュファクチャラーが公認マシン用に本来製作したものと同一外観のパーツと交換することができる。フロント、リア、およびプロフィールからの外観は、公認時の形状に合致しなくてはならない。
- b) シート周辺のリアボディワークの上部は、ソロシートに改造することができる。
- c) 公認時のシートロックシステムは（プレート、ピン、ラバー、パッド等）取り外すことが認められる。

2.6.10.12 リアセーフティライト

全ての車両のリアシート後部には作動するレッドライトが装備されていなければならない。このライトはウェットが宣言された時点でトラック上またはピットレーンでの走行時に点灯されなければならない。

全てのライトは下記に準拠していなければならない。

- a) 光の方向は、車両のセンターライン（レース進行方向）と並行とし、車両の中心から最低左右 15 度の範囲の後方から明確に視認出来るものでなければならない。

- b) それはシートリアボディーワークの後端の車両の中心部に装備されていなければならない。取り付け位置またはリア・セーフティライトの視認性に関する議論が生じる場合、FIMスーパーバイクテクニカルディレクターの決定が最終のものとする。
- c) 出力・光度は約10～15W（白熱球）または0.6～1.8W（LED）とする。
- d) 出力は継続的なものとし、トラック上にある時は常に点灯し、ピットリミッターが作動した時のピットレーン上では点滅させる。
- e) このライトはスイッチで点灯、消灯が出来るものとする。
- f) テクニカルディレクターは、この安全上の目的にそぐわない如何なるライトシステムも拒否する権利を有する。

2.6.10.13 ファスナー

- a) スタンダードのファスナーは、どの材質又はデザインのもので交換してもよい。スタンダードファスナーの強度及びデザインが同等かそれ以上でなければならない。
- b) セーフティワイヤーを通すために、ファスナーにドリルで孔を開けることもできるが、重量削減を意図した改造は禁止される。
- c) 異なった材質のインサート、ヘリコイルまたはタイムサーツ、を使用するスレッドリペア
- d) フェアリング／ボディーワークのファスナーは、クイック・ディスコネクト・タイプに変更できる。
- e) アルミニウム製のファスナーは、構造部ではない部分にのみ使用できる。

2.6.11 下記のアイテムは認証モーターサイクルに装備されているものから変更、または置換することができる

- a) どのタイプの潤滑油、ブレーキ液及びサスペンション液を使用することもできる。
- b) ガスケット、ガスケット素材（シリンダーベースガスケットを除く）
- c) インストルメント、インストルメントブラケット及び関連ケーブル
- d) ペイントされた外部の表面フィニッシュとデカール
- e) フェアリング、エキゾースト等オリジナルの部品以外とフレーム（またはエンジン）に連結するためのブラケットの材質は、チタニウムまたは強化繊維素材であってはならない。
- f) フレーム、チェーン、フットレスト等の保護カバーは、公認車両モデルに取り付けられているオリジナルのパーツを変更しない場合、強化繊維素材等その他素材で製造されてもよい。

2.6.12 下記のアイテムは取り外すことができる

- a) エアボックス内またはエアボックス周囲にある（公害対策用）エミッションコントロール装置（O²センサー、エアインジェクション装置）
- b) タコメーター
- c) スピードメーター
- d) チェーンガード。ただしリアフェンダーと一体化されていない場合。
- e) リアサブフレームのボルトオンアクセサリー

2.6.13 下記のアイテムは取り外されなければならない

- a) ヘッドランプ、リヤランプ及び方向指示器（フェアリングと一体式でない場合）。開口部は適切な素材のものでカバーされなければならない。
- b) バックミラー
- c) ホーン
- d) ライセンスプレートブラケット
- e) ツールボックス
- f) ヘルメットフック及び荷物用フック
- g) パッセンジャー用フットレスト
- h) パッセンジャーグラブレール
- i) セーフティーバー、センター及びサイドスタンドは取り外されなければならない。（固定ブラケットは維持される）

2.6.14 下記のアイテムは変更されなくてはならない

- a) モーターサイクルには、作動中のエンジンを停止することのできる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いずれかの側に装備されていなくてはならない（ハンドグリップを握った状態で手が届く位置に）。
- b) すべてのドレーンプラグはワイヤーロックされる。外部のオイルフィルター・スクリューおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックされる。（例：クランクケース上等）
- c) すべてのモーターサイクルには、クローズドブリーザーシステムが設けられるものとする。オイルブリーザーラインはエアボックスに連結され、これに排出するものとする。
- d) ブリーザー、またはオーバーフローパイプが装着される場合、これは現存する排出口から排出する。オリジナルのクローズドシステムが維持され、外気への直接排気は許可されない。
- e) モーターサイクルには、オイルプレッシャーが低下した時に点灯する赤いライトがインストルメントパネル上に装備されていなければならない。



**FIM ROAD RACING
SUPERBIKE & SUPERSPORT
WORLD CHAMPIONSHIPS
FIM AND SUPERSTOCK CUP**

FUEL SAMPLES TAKEN ON/...../.....
FOR LABORATORY ANALYSIS

PRACTICE OR RACE N°:	<u>Sample Can "A"</u>	
	Can Label N°	Can Seal N°
RIDER:	<u>Sample Can "B"</u>	
	Can Label N°	Can Seal N°

MOTORCYCLE MAKE: _____

TEAM: _____

The above listed details refer to fuel samples taken from the fuel tank of the motorcycle specified after the race whilst in the Check Area for a period of 60 minutes pending any protest.

Sample "A" will go to the laboratory appointed by the FIM/IMS for analysis. Sample "B" will be safeguarded by the FIM in case a counter-expertise is required.

As a responsible member of the team named on this sheet, I,
(print name): _____

have controlled the serial numbers of can seals and serial numbers of can labels and hereby certify the accuracy of the listed information.

Time: _____

(Signature)

Position in team: _____

(OWNER/MANAGER/MECHANIC)

**FIM ロードレーススーパーバイク、スーパースポーツ世界選手
権、スーパーストックカップ**

_____年 _____月 _____日に、研究所での検査のため、燃料サンプルは採取された。

ゼッケン No.	サンプル A	
	ラベル No.	シール No.
ライダー：	サンプル B	
	ラベル No.	シール No.

モーターサイクル銘柄：

チーム：

上記燃料サンプルはレース終了後の車両からチェックエリアにて、60分間の抗議時間内に抽出されたものである。

サンプル A は FIM/オクタゴン・モータースポーツが指定した研究所に検査のため提出される。サンプル B は、FIM が二次的な検査機関での検査のための対策手段として保管される。

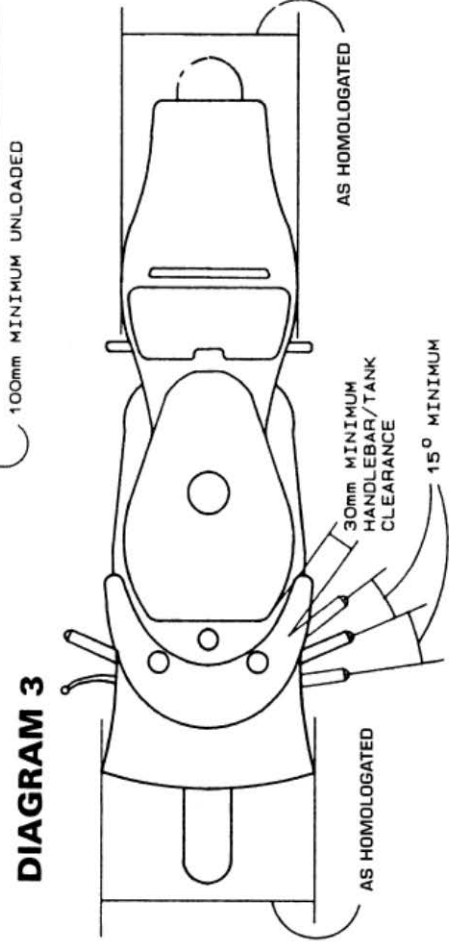
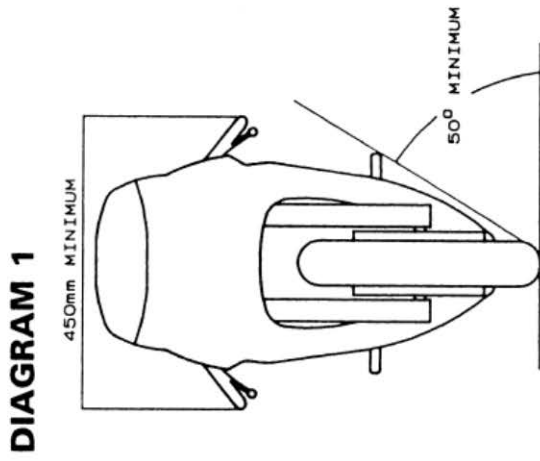
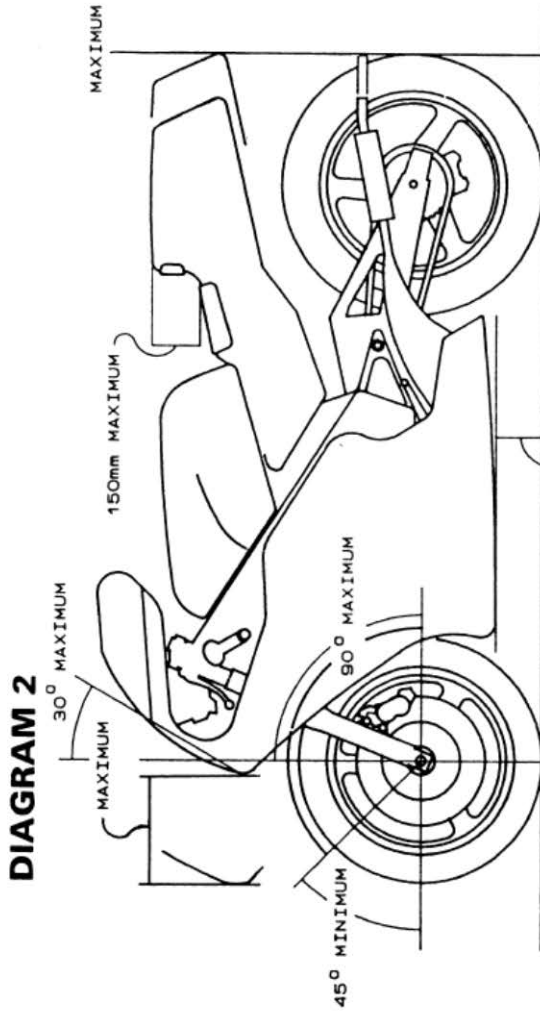
本用紙に記載されたチームの代表として、私、_____は、燃料容器のシール番号及び燃料容器のシリアル番号が管理され、明記された情報が正しいことをここに証明いたします。

時間： _____ 署名： _____

チーム内の役職： _____
(チームオーナー、マネージャー、メカニック)

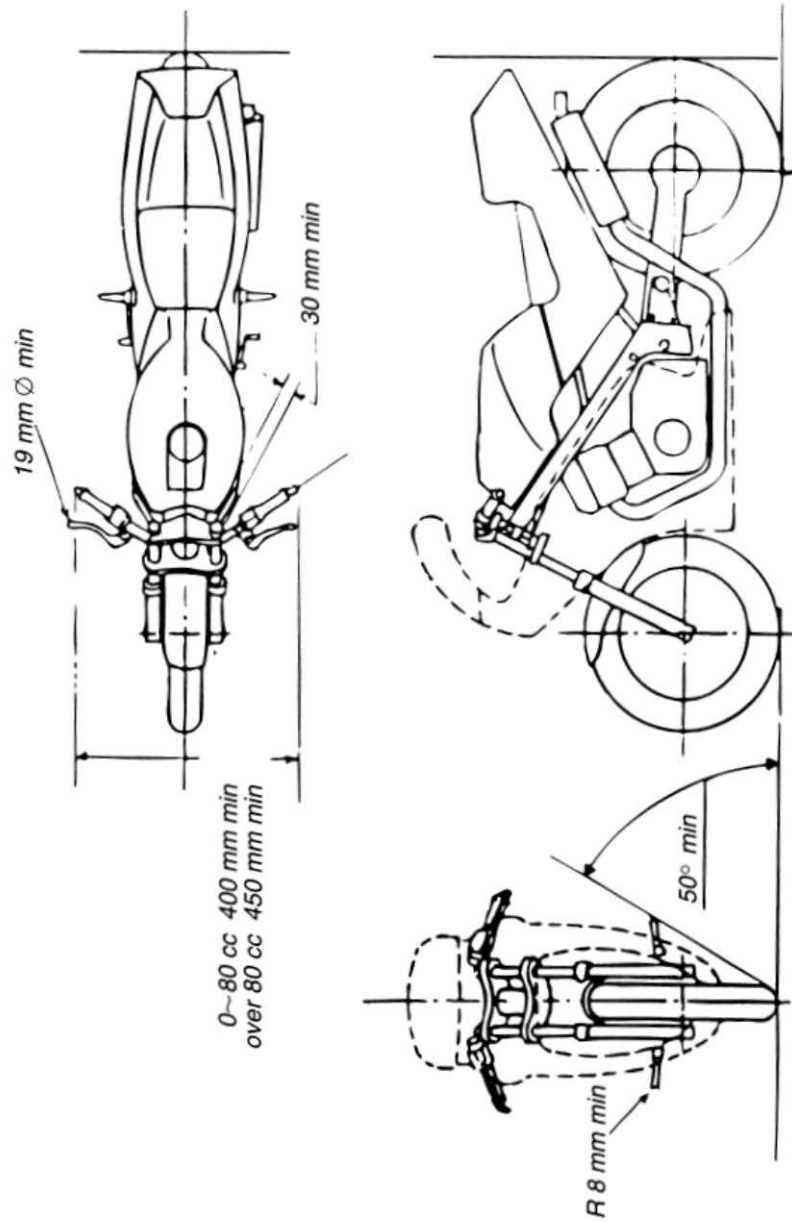
ROAD/ROUTE

A



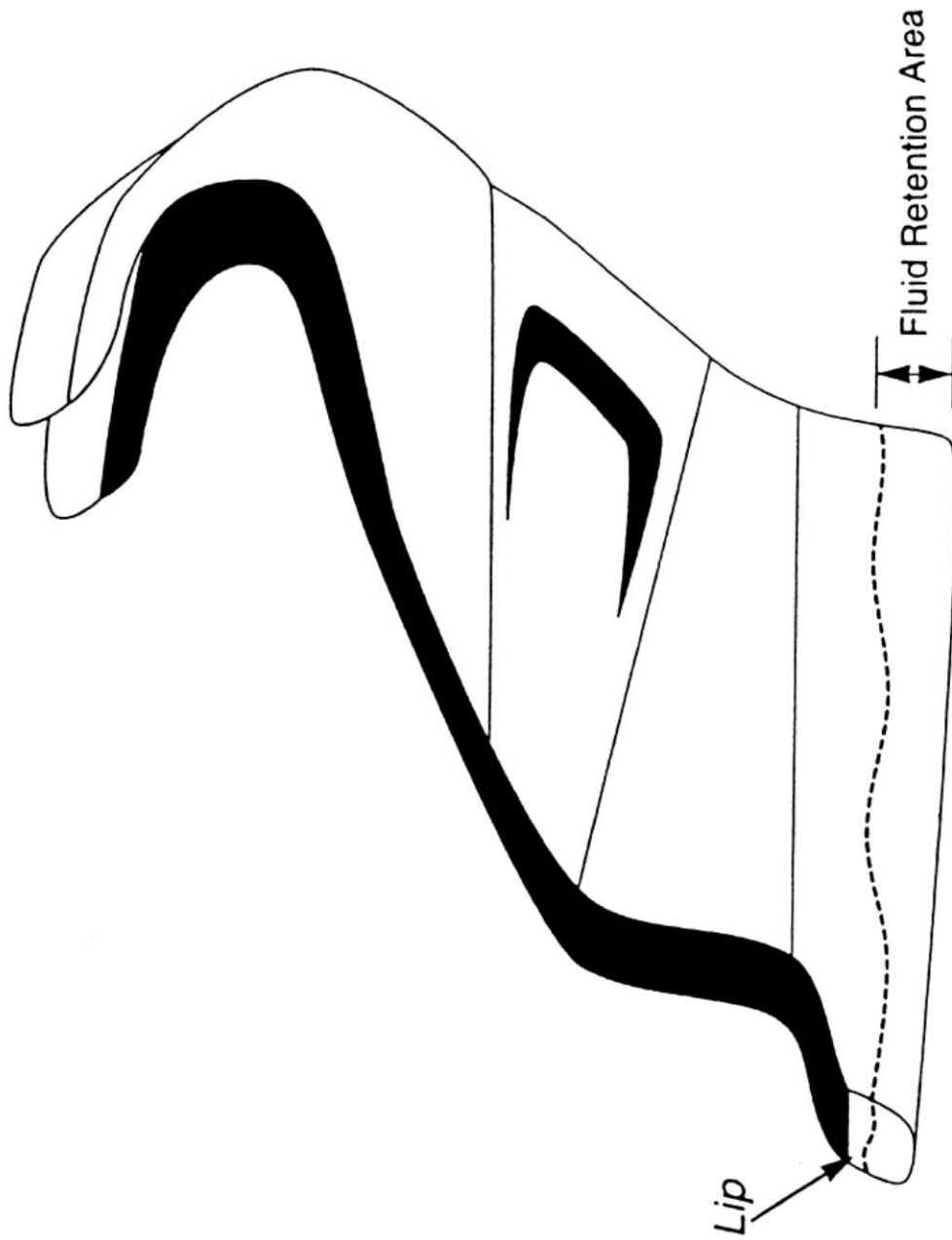
SPORTS PRODUCTION

C



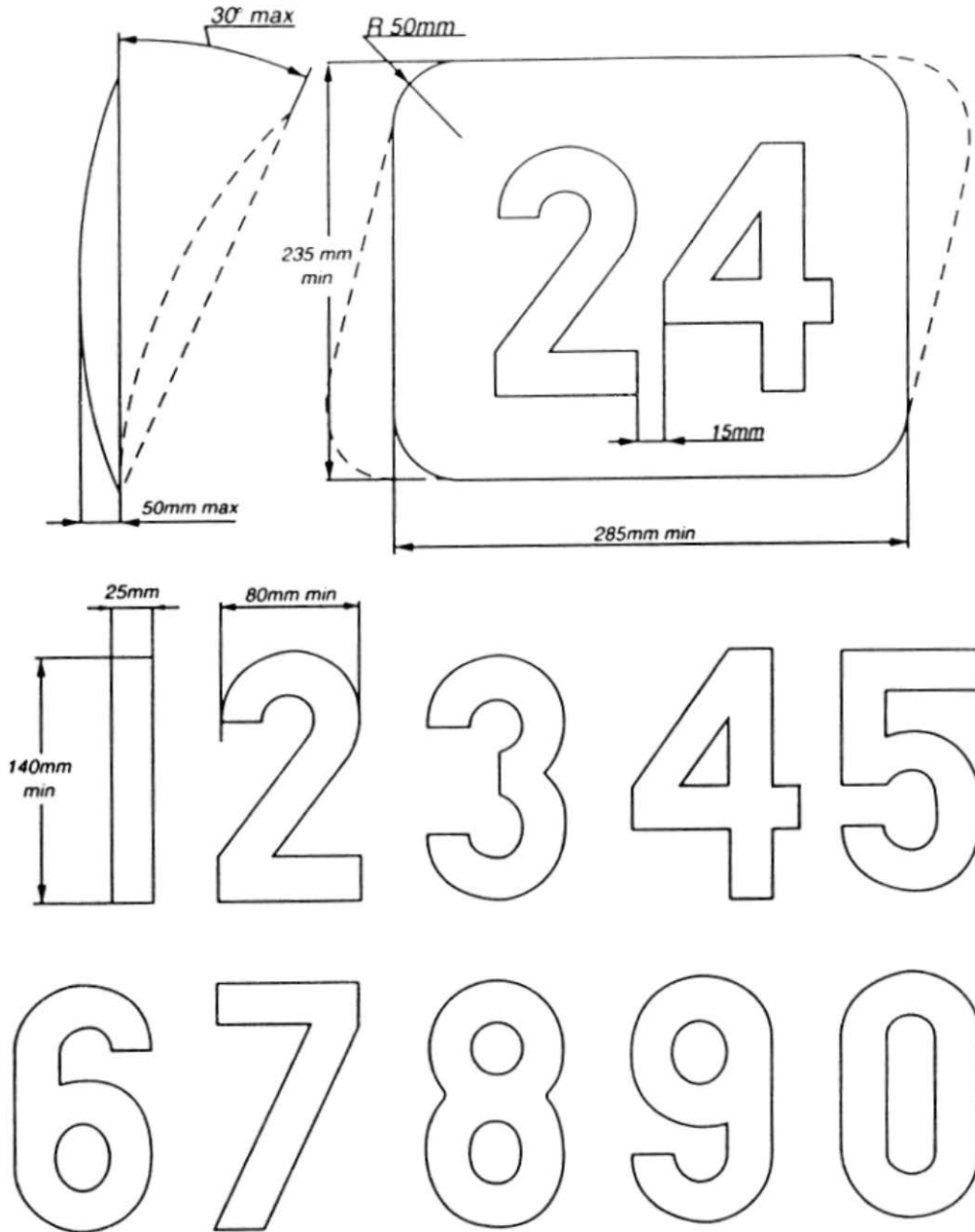
ROAD/ROUTE

C



NUMBERS/NUMEROS

O



Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

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. 常に購入できるかぎり高いヘルメットを購入する。