

FIM 耐久世界選手権及びカップ

競技規則・技術規則

2019–2020

日本語版

一般規約および条件	1
アンチドーピングコード	2
大会特別規則	3
1. スポーツ規則	
1. 1 序論	4
1. 2 イベント	4
1. 3 パドック	5
1. 4 オフィシャル及び組織	6
1. 5 FIM スチュワード（上訴のあった場合のみの組織）	11
1. 6 カレンダー	11
1. 7 モーターサイクル	12
1. 8 競技参加適格者	13
1. 9 スタートナンバー	17
1. 10 一部夜間に行われるイベントに関する条件	18
1. 11 スケジュール	18
1. 12 テクニカルコントロール/メディカルコントロール/ドーピングコントロール	20
1. 13 プラクティスセッション	21
1. 14 グリッドポジション	23
1. 15 レース	23
1. 16 スタートの手順	29
1. 17 ストップ&ゴーの手順	35
1. 18 プラクティスおよびレース中の行為	36
1. 19 フラッグおよびライト	39
1. 20 マーシャルのユニフォーム	45
1. 21 メディカルカー	45
1. 22 レースの終了およびレース結果	45
1. 23 レースの中断	47
1. 24 中断されたレースの再スタート	49
1. 25 チェックエリア	51
1. 26 表彰台	52
1. 27 最終テクニカルコントロール	52
1. 28 賞金	52
1. 29 抗議が生じた場合に実施されるマシンコントロールに必要な保証金	52
1. 30 抗議が生じた場合に実施される燃料検査に必要な保証金	53
1. 31 燃料規則に違反した場合の罰則	53
1. 32 選手権及びカップのポイント：順位	53
1. 33 競技参加者に対する指示及び伝達事項	56
大会特別規則	

2. 技術規則	62-166
2.1	序論	62
2.2	クラス	62
2.3	一般的アイテム	62
2.3.1	材質	62
2.3.3	ハンドルバー	63
2.3.4	コントロールレバー	63
2.3.5	ホイール及びリム	64
2.3.6	タイヤ	64
2.3.7	タイヤクリアランス	68
2.3.8	タイヤ表面の適応	68
2.3.9	タイヤウォーマー	68
2.3.10	スタート装置	69
2.3.11	電装類	69
2.3.12	ナンバープレート及びカラー	72
2.3.13	反射エリア	73
2.3.14	ハンドプロテクター	73
2.3.15	給油	73
2.3.16	マーキング	76
2.3.17	バラスト	76
2.3.18	タイムキーピング器材	77
2.6	フォーミュラ EWC 技術仕様	78-100
2.6.1	排気量	78
2.6.2	最低車重	78
2.6.4	フュエルインジェクションシステム (インジェクション及びスロットルボディー).....	79
2.6.5	燃料	79
2.6.6	マシンの仕様	79
2.6.6.1	メインフレームボディー及びサブフレーム.....	80
2.6.6.2	フロントフォーク	81
2.6.6.3	スイングアーム	82
2.6.6.4	リアサスペンションユニット	83
2.6.6.5	ホイール	83
2.6.6.6	ブレーキ	84
2.6.6.7	タイヤ	85
2.6.6.8	ハンドルバー、およびハンドコントロール	85
2.6.6.9	フットレスト/フットコントロール	86
2.6.6.10	燃料タンク	86
2.6.6.11	フェアリング/ボディーワーク	87
2.6.6.12	シート	89

2.6.6.13	ラヂエター、クーリングシステム及びオイルクーラー	89
2.6.6.14	電気回路及び電動機器	90
2.6.6.15	バッテリー	90
2.6.6.16	エアボックス	90
2.6.6.18	フュエルインジェクションシステム/スロットルボディ	90
2.6.6.19	燃料供給	91
2.6.6.20	シリンダーヘッド	92
2.6.6.21	カムシャフト	93
2.6.6.22	カムスプロケット	93
2.6.6.23	クランクシャフト	93
2.6.6.24	オイルポンプ、およびオイルライン	93
2.6.6.25	コネクティングロッド	93
2.6.6.26	ピストン	94
2.6.6.27	ピストンリング	94
2.6.6.28	ピストンピンおよびクリップ	94
2.6.6.29	シリンダー	94
2.6.6.30	クランクケース及びその他のすべてのエンジンケース (すなわちイグニッションケース、クラッチケース)	94
2.6.6.31	トランスミッション/ギヤボックス	95
2.6.6.32	クラッチ	96
2.6.6.33	イグニッション/エンジンコントロールシステム	96
2.6.6.34	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	96
2.6.6.35	ライト	97
2.6.6.36	エキゾーストシステム	97
2.6.7	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	97
2.6.8	下記のアイテムは取り外すことができる	98
2.6.9	下記のアイテムは取り外されなければならない	99
2.6.10	下記のアイテムは変更されなくてはならない	99
2.6.11	追加の装備	100
2.7	スーパーストック技術仕様	101-123
2.7.1	排気量	101
2.7.2	最低車重	101
2.7.3	重量計測	102
2.7.4	キャブレションインストルメント	103
2.7.5	燃料	103
2.7.6	マシンの仕様	103
2.7.6.1	フレームボディおよびリアサブフレーム	103
2.7.6.2	フロントフォーク	104
2.7.6.3	スイングアーム	105

2.7.6.4	リアサスペンションユニット	106
2.7.6.5	ホイール	106
2.7.6.6	ブレーキ	107
2.7.6.7	タイヤ	109
2.7.6.8	ハンドルバーとハンドコントロール	109
2.7.6.9	フットレスト/フットコントロール	110
2.7.6.10	燃料タンク	110
2.7.6.11	フェアリング/ボディーワーク	112
2.7.6.12	シート	113
2.7.6.13	ワイヤーハーネス及びタコメーター (rpm ゲージ)	114
2.7.6.14	バッテリー	114
2.7.6.15	ラヂエター、クーリングシステムおよびオイルクーラー	114
2.7.6.16	エアボックス	114
2.7.6.17	フュエルインジェクションシステム	115
2.7.6.18	燃料供給	115
2.7.6.19	シリンダーヘッド	116
2.7.6.20	カムシャフト	116
2.7.6.21	カムスプロケットまたはギア	117
2.7.6.22	シリンダー	117
2.7.6.23	ピストン	117
2.7.6.24	ピストンリング	117
2.7.6.25	ピストンピン及びクリップ	117
2.7.6.26	コネクティングロッド	117
2.7.6.27	クランクシャフト	117
2.7.6.28	クランクケースと他のすべてのエンジンケース (すなわちイグニッションケース、クラッチケース等)	117
2.7.6.29	トランスミッション/ギヤボックス	118
2.7.6.30	クラッチ	118
2.7.6.31	オイルポンプ及びオイルライン	118
2.7.6.32	イグニッション/エンジンコントロールシステム	119
2.7.6.33	ジェネレーター、アルタネータ、エレクトリックスターター	119
2.7.6.34	エキゾーストシステム	119
2.7.6.35	ライト	120
2.7.6.36	ファスナー	120
2.7.7	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、または置換することができる	120
2.7.8	下記のアイテムは取り外すことができる	121
2.7.9	下記のアイテムは取り外されなければならない	121
2.7.10	下記のアイテムは変更されなくてはならない	122
2.7.1.1	追加の装備	122

2.9	エクスペリメンタル技術仕様	124-131
2.9.1	排気量	124
2.9.2	トランスミッション/ギヤボックス	124
2.9.3	最低車重	125
2.9.4	安全及び製作・骨格基準	125
2.9.5	燃料	126
2.9.6	フュエルシステム	126
2.9.7	一般要件	126
2.9.8	ライト	126
2.9.9	ブレーキの材質	126
2.9.10	燃料タンクの材質	127
2.9.11	エキゾーストシステム	127
2.9.12	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	128
2.9.13	下記のアイテムは取り外すことができる	129
2.9.14	下記のアイテムは取り外されなければならない	129
2.9.15	下記のアイテムは変更されなくてはならない	130
2.9.16	追加の装備	130
2.10	燃料及び潤滑油	132
2.11	保護用ウェアとヘルメット	143
2.12	テクニカルコントロール（車検）の手順	145
2.13	テクニカルスチュワード用立証（車検）のガイドライン	148
2.14	ノイズコントロール	157
2.15	サウンドレベルメーター使用のガイドライン	158
図 A		160
図 C		161-162
図 O		163
	ヘルメットの装着テスト	165-166
3	規律及び裁定規定	167-178
4	サーキット規格	178
5	メディカルコード	178
6	アンチドーピングコード	178
7	環境コード	178
8	倫理規定	178

一般規約および条件

本規則における男性人称代名詞は、簡素化を目的としたものであり特に明記されていない場合は女性を含むこととする。

ロードレース FIM 世界選手権及びカップ耐久(以下選手権、カップ及びトロフィーとする)に参加するすべてのライダー、チーム関係者、オフィシャル、主催者及び関係者全ては、自ら、および自らの雇用人、代理人に、下記の規則の条項を遵守させる義務がある：

1. スポーツ規則
2. 技術規則
3. 規律および裁定規則
4. サーキット規格
5. メディカルコード
6. アンチドーピングコード
7. 環境コード
8. 倫理規定

上記は随時補足および改訂される。

上記に明記された者は、FIM 耐久世界選手権及びカップ規則(以下規則とする)に則り、ペナルティー対象者となりうる。

このような規則は、さまざまな言語に翻訳される可能性があるが、解釈に関して論議が生じた場合には、公式の英語版規則が優先される。

自らのエントリーに関係する人物全員に、規則の条件を保守させるのがチームの責任である。規則を遵守することは、ライダー、あるいはイベントにマシンを出場させる他の者とチームの合同かつ個別の責任である。

エントリーしているマシンと何らかの形で関係する者、あるいはパドック、ピット、ピットレーン、またはコースにいる者は、全員がイベントの間、常時適切なパスを身に付けていなくてはならない。

アンチドーピングコード

関係する者全ては、本規則巻末にあるアンチドーピングコードを熟読しなければならない。
状況に応じてペナルティーが科せられる。

大会特別規則

特例的な状況において、FIM は、各大会のオーガナイザーが現行規則に含まれていないまたは異なっている特別規定を大会特別規則に明記することを認める。

1. スポーツ規則

1.1 序論

- 1.1.1 チーム、ライダーとコンストラクターのための耐久 FIM 世界選手権及び FIM ワールドカップが開催される。
- 1.1.2 大会に関連する公式書類は FIM スポーツコード事項 100.5 に準拠していなければならない。

1.2 イベント

- 1.2.1 イベントは、技術及びスポーツチェックの開始予定時刻になった段階で開始したと見なされ、すべてのレース終了後の抗議提出期限が終了し、技術的、またはスポーツ的な立証が終了した段階（いずれか遅い方）で終了したとみなされる。

レースコントロールは、すべての設備が使える状態のまま、抗議提出期限が終了するまで待機し、すべてのオフィシャルとマーシャルも、その間、レースディレクション及び FIM スチュワードの要請に答えられるように待機していなければならない。

- 1.2.2 イベントは、FIM が当該選手権用に承認したサーキットで開催されなくてはならない。
- 1.2.3 イベントで併催できるレースは、FIM が承認したサポートレースで、イベントスケジュール（1.11）に変更を及ぼさないレースのみとする。
- 1.2.4 イベント中に、“デモンストレーション” や “ディスプレイ” などのように 4 輪のレースを含み車両を用いた活動を行う場合、事前に FIM の承認を受けなくてはならない。
- 1.2.5 主催者は、プロモーターによって指名され、FIM の承認を得なければならない。
- 1.2.6 主催者は、イベントのスムーズかつ効率の良い進行のために必要な設備と人員を提供することに関して責任を持つ。
- 1.2.7 主催者は、FIM スポーツコード事項 110.1.1 に準拠する第三者保険に加入しなければならない。
- 1.2.8 イベントの 90 日前までに、大会主催者は、FIM 及び EEL に下記情報を提供しなければならない。

- a. 連絡の為のオーガナイザーの名前と住所、および連絡用の電話番号、ファックス番号及び e-mail アドレス
- b. イベントの開催日および開催地
- c. サーキットの詳細図。進行方向（時計回りであるか、逆時計回りか）、及び全長。
- d. サーキットにおけるライダーインフォメーションセンターと公式伝達ボードの位置
- e. 第三者賠償保険を担当する会社の名前および住所、および保険証番号
- f. 主催国協会名称と住所
- g. 競技監督氏名（FIM クラーク・オブ・ザ・コーススーパーライセンス番号併記）
- h. チーフメディカルオフィサー（CMO）氏名、住所、および電話番号
- i. 当該大会指定病院名、住所及び電話番号
- j. 英語及びフランス語の大会特別規則（付録参照）

1.2.9 イベントの90日前までにFIMはプロモーターに対してタイムスケジュール案を提案する。

1.2.10 イベントの遅くとも60日前までに、FIMは上記の情報を印刷し、イベントに参加するすべてのチーム宛に発送する。

1. 3 パドック

1.3.1 遅くとも第1回プラクティスの前日から、チームがパドック、ピットボックス、および他のすべての設備を使えるように準備され、レース終了後1日は、競技参加者がこれを使用できるようにしなくてはならない。

1.3.2 パドックは、ピット設営を行うために到着したチームが、8時から20時30分の間、出入りが可能でなければならない。

1.3.3 パドックが使用されている間中、サーキットとパドックの車両進入ゲートは24時間体制で警備されていなければならない。

1.3.4 パドックが使用されている間中、サーキット内には基本的な医療サービスと消火サービスが用意されなければならない。

消防車は最低下記の特性を備えるものとする：

容量： 4m³ 圧力： 40kg/cm² （最高）12Kg/cm² （最低）

水圧： 300～400 リットル/分

1.3.5 日曜日のレースに先立つ水曜日の深夜0時から、レース後の月曜日の深夜0時まで、パドックエリアには完全な警備体制が整っていないなければならない。

1. 4 オフィシャル及び組織

下記の全てのオフィシャルは大会の円滑な運営のために必要とされる時間までに集合してなければならない。

以下の全てのオフィシャルは監督業務を行う監督者として任命される。病気または不可抗力の場合以外、オフィシャルは各大会に出席するものとされる。

レースディレクター

適切な規則運営、プラクティス及びレースが効率よく行われているかの監督責任を有する。レースディレクターは国際審査団とFIMスチュワードとの連絡に関する責任も有する。

競技監督（クランクオブザコース）

レースディレクターと常に相談の上仕事に従事する。レースディレクターは下記部分について優先的な権限を有し、競技監督はその合意を示し命令を下す。

- a) プラクティス及びレースの運営、タイムテーブルの維持、そして必要な場合、レースディレクションに対してスポーツ規則に準拠したタイムテーブルの変更を提案する。
- b) もし、継続する事によって安全が確保できないと判断した場合、スポーツ規則に準拠しプラクティスまたはレースを停止し、適切な再スタート手順が取られるか確認する。
- c) スタート手順
- d) セーフティーカーの導入
- e) メディカルカーまたは高速介入車両の使用

テクニカルディレクター

技術規則が適切に遵守されているか確認し、車検の管理及び技術的抗議の対応。

2020年7月13日変更通知

テクニカルディレクターは彼の独断によ安全上の理由から如何なるパーツの使用も拒否することが出来る。テクニカルディレクターは、随時、技術規則に関わる一般的デザインガイドラインを発行及び改訂することが出来る。。

（グランプリ規則との整合）

FIM メディカルディレクター

主催者によって任命され、チーフメディカルディレクターとの連絡に関して責任を有するとともにメディカルコードが適切に遵守されているか確認する。

FIMセーフティーオフィサー 安全に関する全般的な監督責任を有する。

1.4.1 レースディレクション

選手権のレースディレクションはFIMによって任命される。

1.4.1.1 レースディレクションの構成は以下のメンバーとする。

- FIM レースディレクター 議長となる
- FIM セーフティーオフィサー 交代で参加する
- EEL 代表

各メンバーは 1 票の投票権を有する。決定は単純過半数で行われる。

レースディレクションは大会期間中、必要な時に招集される。

レースディレクションの定足数は 2 名とする。FIM レースディレクターが不在の場合（一時休憩またはその他の理由）、FIM セーフティーオフィサーがミーティングの議長となる。

1.4.1.2 レースディレクションの役務は以下のとおり

- a) 規則に関連する決定
- b) 規則違反に対するペナルティー
- c) 安全条件を考慮したレースフォーマットまたは/及びプラクティスセッションの変更。これは規則に記載され得ない状況を解決するために絶対的に必要と判断された場合に限る。このような例外的な状況の場合、規則の特定条項を上回るものとする。
- d) 規則に明記されている以外の条件を解決しなければならない場合、レースディレクションは、プリレースインストラクション（レース前指示）または状況説明、場合によってはレース前規則（特定サーキットにおける特別なケースとして）を発行する場合がある。しかし、そのような場合、規則に明記された期間内に発行されなければならない。
- e) 円滑な運営を怠ったり重大な規則不履行によってオーガナイザーにペナルティーを科す。
- f) 規則違反に関連する全ての抗議に裁定を下す

1.4.2 各大会におけるオフィシャル

全てのイベントオフィシャルは各大会に関して任命される。

彼らは

A) F I Mによって任命されるオフィシャル

- 1) 国際審査団の審査委員長及び1名のメンバー。(第3審査委員はFMNR(主催国協会)によって提案され**FIMが承認する**)
スポーツシュワードライセンスを所持し、大会が規則に準拠して開催されているか管理する。

B) FMNR (主催国協会)・オーガナイザーによって任命されるオフィシャル

2) 競技監督

役務は

- a. 大会期間中に施設が適切な準備を整えているか、大会を開催するにあたり必要とされる法的要件を満たしているか確認する。
- b. 全てのオフィシャル及びサービスが配置についているか確認する。
全てのトラック人員及び装備の配置(マーシャル、消化設備、モトタクシー、回収車両、介入車両、フラッグ等)がプラクティスセッション及びウォームアップの最低30分前までにサーキット全周にわたり配備されているかどうか。

朝のメディカルインスペクション終了後、メディカル人員はトラックマーシャルの後方5mに待機するかその場を離れなければならない。スポーツインスペクションが行われるために、スポーツ関連人員のみがトラック沿いに待機する。

レースディレクター、F I Mセーフティーオフィサー、競技監督及びチーフマーシャルオフィサーが、毎日の最初のプラクティスセッションまたはウォームアップラップ開始30分前に最終インスペクションを行い、規則通りに準備されているか確認する。

最終インスペクションラップにおける各フラッグマーシャルポストにおいてイエローフラッグが振動提示され、フラッグ及びFIMセーフティーオフィサーの要望する装備も準備されていなければならない。

- c. 大会のスムーズかつ円滑な運営のための決定を下す。
- d. レースディレクターまたはレースディレクションの要請に従いセーフティーカーを使用する。

- e. 大会が規則の範囲内で運営されているか確認する。
- f. レースディレクションに抗議に関する報告を行う。
- g. 暫定結果（プラクティス、ウォームアップ、スターティンググリッド及びレース）に速やかに署名及び時間を記載し、国際審査団に報告する。

3) 事務局

役務は

- a. 大会期間中、オフィシャル間の円滑な伝達を補佐する。
- b. 国際審査団、レースディレクション及び FIM スチュワードへの秘書的役割を果たす

4) 大会の効率のよい運営に必要なその他オフィシャル、スチュワード、テクニカルスチュワード、警備、メディカルスタッフ等

各大会におけるオフィシャル間のコミュニケーションは、当該役務を担当する常任（パーマネント）オフィシャルを経由して行うこととする。

1.4.3 国際審査団

大会の運営は、下記構成メンバーによる国際審査団によって行われる。

審査委員長 FIM によって任命される。議長となる。

第 2FIM 審査委員 FIM によって任命される。

第 3FIM 審査委員 FMNR(主催国協会)によって任命される。

FIM レースディレクター

FIM セーフティーオフィサー

FIM メディカルディレクター

EEL に任命された代表

競技監督

FIM チーフメディカルオフィサー

FIM テクニカルディレクター

以下の者は CCR ライセンス所持者を必要とする。

競技監督、FIM レースディレクター、FIM セーフティーオフィサー、EEL に任命された代表は、FIM 耐久スーパーライセンス所持者とする。

FIM 審査委員長、第2審査委員、FMNRによって任命される第3FIM 審査委員は、FIM インターナショナルスポーツシュワードライセンス所持者とする。

1.4.3.1 国際審査団メンバーの役務は常に下記のとおりとする

- a. 各ライダー及びチームが適切なライセンス所持者で且つ許可を得ているか確認する。
- b. 車検終了後、各クラスのモーターサイクルの適格性を確認する。
- c. 大会のスムーズかつ効率のよい運営を確認する。
- d. 規則に反する如何なる懸念事項をもレースディレクションに提案する。
- e. 規則違反がある場合、レースディレクションに報告する。
- f. 車検、プラクティス及びレースについて様々なオフィシャルから報告を受ける
- g. オーガナイザーに対して大会の円滑かつスムーズな運営に関する提案を行う
- h. プラクティス及びレース結果の確認を行う

1.4.3.2 国際審査団は、大会期間中必要に応じて招集されるが、最低下記ミーティングを行う。

- a. 第1回プラクティスセッション前
- b. プラクティス日の終了時
- c. 大会終了時

国際審査団の定足数は2名とする。

投票を必要とする決定の場合、審査委員長、第2及び第3審査委員のみ投票権を持っている。

全メンバーが1票を有する。決定は単純過半数による。同票が生じた場合、審査委員長が決裁権を有する。

テクニカル及びメディカル FIM 代表及び環境シュワードは国際審査団に出席する事が出来る。国際審査団委員長は、会議の円滑化のためにその他オフィシャル

または人員を会議に招くことが出来る。しかし、FIM オブザーバー、環境スチュワード、招待されたオフィシャルまたはその他人物に投票権は与えられない。

- 1.5 FIM スチュワード（上訴のあった場合のみの組織）
FIM スチュワードは、大会ごとにFIMによって任命される。
- 1.5.1 3名のFIM スチュワード（FIM スポーツスチュワードライセンス所持者）による組織が形成され、議長となるチーフスチュワードによって監督される。
- 1.5.2 チーフスチュワード及びその他スチュワードは規則遵守に関する責任を有する。
- 1.5.3 FIM スチュワードミーティングの定足数は2名とする。
- 1.5.4 チーフスチュワードが大会を欠席となる場合、第2スチュワードがその空席を埋める。
- 1.5.5 各メンバーは投票権を有する。決定は単純過半数で行われる。タイが生じた場合、議長が決裁権を有する。
- 1.5.6 FIM スチュワードは、大会の運営に関する役務を持たない。
- 1.5.7 FIM スチュワードは、大会期間中いつでもミーティングを開催する事が出来る。
- 1.5.8 FIM スチュワードは以下に関して責任を有する。
 - a. 規則に則り大会が運営されているかどうか、もし違反のある場合、レースディレクションに報告する。
 - b. レースディレクションの決定に対する抗議に関して裁定を下す。
- 1.5.9 FIM スチュワードの全ての決定は、レースディレクション並びに関係する全ての者に書面で通達される。

1. 6 カレンダー

- 1.6.1 各選手権の対象となるレースのカレンダーは、原則として選手権開催の6か月前までに発表される。

1. 7 モーターサイクル

1.7.1 クラス

- FIM 世界選手権対象クラスはフォーミュラ EWC 及びスーパーストックとする。
- FIM ワールドカップとして認められるクラスはスーパーストックとする。
- 主催者は、エクスペリメンタルと称する他のクラスを追加することができる。

技術仕様は、テクニカルディレクターの推奨に従い、本規則及び特別規則に明記されていないなければならない。このクラスの参加者はエントリーしたレースの順位の対象とはならず、賞及ポイントも受けることは出来ない。

このカテゴリ用の表彰台は準備されるが、最低 3 台がスターティングリストに含まれていないなければならない。

第 1 回目の公式プラクティスセッションに先立つ車検の際に、チームマネージャーは、自らのモーターサイクルが参加するクラスを確認する宣言書に署名する。この書類に署名したあとは、クラス変更は認められない。

チームは、同一クラスに限り複数の車両**最大2台**を車検に持ち込むことができる。

1.7.2 ライト、およびシグナル

主催者が供給するプラスチック素材の有効な留め具を持つ**最低 1 対**の光反射性のアームバンドは、プラクティス、ウォームアップそしてレース時にライダーが装着しなければならず、それは義務とする。

更に、主催者は、アームバンドと同色のブレスレットを供給しなければならない。ブレスレット及びアームバンドは国際審査団の許可表明がない場合、変更することはできない。

ヘルメットの後部と側面にも、粘着性のある光反射テープが貼付されなければならない。そのうちの 1 枚は赤色で 25 cm²、もう 1 枚は白色で 25 cm²とする。

モーターサイクルに装備されている全てのライトはプラクティス及びレース中は常に点灯されていなければならない。

フォーミュラ EWC 車両のヘッドライトは白色光を発光しなければならない。

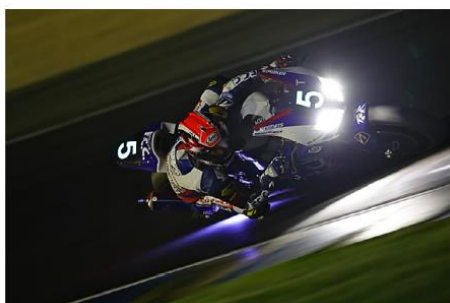
その他クラスのヘッドライトは黄色い光を発光しなければならない。

車両の電装に関しては事項 2.3.11 を遵守すること。

車両には**事項** 2.3.12 に準拠したナンバープレートが装着されなければならない。

夜間練習及びレースに関して、ゼッケンの字体は自発光式でなければならない。レースディレクターの要請に従い、自発光式のゼッケンのスイッチをオンにしなければならない。その指示は、ボードによって行われる（100cm×80cm で黒地に黄色文字で LIGHT と表示される）

車検時にこの自発光式ゼッケンが確認される。



1.7.3 推進の方法

モーターサイクルは独自の駆動力、ライダーの筋力、および自然の重力によってのみ推進される。

1. 8 競技参加適格者

1.8.1 ライセンス

チームは有効なライセンスを所持していなくてはならない。チームはライセンスに記載されている名称でエントリーが受け付けられ、分類される。

ライダーは有効なライセンスを所持していなくてはならない。

コンストラクターは、適切な FIM マニファクチャラーライセンスを所持していなければならない。

1.8.2 エントリー

全てのエントリーは、ライダー、チーム、スポンサー及び車両のメーカー等全ての情報を記したエントリー用紙を使用し、書面にて行われなければならない。

チーム登録の際、下記が最低限含まれていなければならない。

24時間内のレースの場合のライダー名、24時間レースの場合2名のライダー名。

不可抗力が認められた場合以外は、ライダーは、チーム員として受付を行わなければならない。

エントリー用紙は、FIM 公式言語で印刷されていなければならない、スポーツコード事項 60.5 について明記される。

エントリー用紙にはチームマネージャーの署名が必要とされ、主催者に送付される。

エントリーできるチームの数は査察報告書またはプラクティス及びレースともに最大 ~~65~~⁶⁵*~~6070~~ 台とする特別規則に記載されている数を上回ってはならない。

※2020年7月13日規則変更通知

オーガナイザーが当該コースに認められた数を超えるエントリーを受けた場合：選抜委員会が、全エントリーから選抜する。

エントリーは、1ヶ月前までに受理されなければならないが、不可抗力が認められる場合、車検前までに変更することができる。

1.8.3 チームの構成

各車両は、2名または3名のライダーによって構成されるひとつのチームによって走行される。

12時間以上または1800Km以上のイベントに関して補欠ライダーが認められる。

チームの構成は、現行の手順に則ってエントラントにより申告されなくてはならないが、公式文書によって受付までに行われなければならない。

受付終了時点から最終プラクティスセッション終了までは、同一チーム内でチーム構成の変更やライダーの走行順（アームバンド）の変更は禁止される。

不可抗力の場合のみ、チーム構成の変更は書面により特例が認められる。このような変更のある場合、国際審査団に対して書面で申請し、起こりうるアームバンド並びにプレスレットの変更の承認を受けなければならない。

変更の無い場合、最終クォリファイプラクティスセッション後のリストが自動的に有効とされる。

レースをスタートするライダーの氏名が遅くともウォームアップ終了後 1 時間以内に伝達されなければならない。

オーガナイザーは、チームの構成の如何なる変更に関して如何なる料金も徴収することは認められない。

1.8.4 ライダー及びチームマネージャーブリーフィング

第 1 回目のプラクティスセッションが始まる前日に、当該選手権またはカップに初めて参加するライダーを対象とするブリーフィングが義務づけられる。

第 1 回目のオフィシャルプラクティスセッションが始まる前日に全てのチームマネージャーを対象とするブリーフィングが開催され、参加は義務とされる。

これら 2 つのブリーフィングの実施日、時間、および場所は、大会特別規則 (SR) に明記される。

ブリーフィングに最後まで出席しなかった場合、当該ライダー、またはチームはペナルティーの対象となる。

ライダーとチームライセンスが確認される。

審査委員長によって例外が認められる。

1.8.5 ライダーの年齢

ライダーライセンスは、18 歳に到達した場合のみ発行される。

ライダーの最低年齢は、当該ライダーの誕生日を基準とする。

1.8.6 契約チーム及びマニファクチャラー

1.8.6.1 各イベントの 30 日前に、プロモーターは契約しているチームのリストを発行する。このリストは公式プラクティスの第 1 回目のセッション前日に更新することができる。

1.8.6.2 各契約チームは、選手権全戦に参加することを誓約しなければならない。(鈴鹿 8 時間耐久は除く)

如何なる理由があろうと、チームが他の選手権に参加しない場合、プロモーター及び FIM に対し残りの選手権に参加する代替チームの提案を行わなければならない。代替チームは当該年度の元契約チームであってはならない。もしそれが出来ない場合、当該チームは、次年度の契約チームとなることは認められない。

1.8.6.3 各大会の30日前までに、プロモーターは契約マニファクチャラーのリストを公表する。

1.8.7 参加受理

エントリーは下記の優先順位に基づいて行われる：

- 当該選手権第1戦の前
 - 年間契約チーム
 - 前シーズンの選手権でポイントを獲得したチーム
 - 前シーズンのカップでポイントを獲得したチーム
 - 2 枠は、事項 2.9 の同意事項及び耐久テクニカルディレクターの承認を受けエクスペリメンタルクラスにマシンを参加させたチームに与えられる。
 - シーズン最終戦の前の大会（N-2）で選手権ポイントを獲得したチーム
 - シーズン最終戦の前の大会（N-2）でカップポイントを獲得したチーム
 - その他のチーム

- 当該選手権第1戦以降
 - 年間契約チーム
 - エントリー締切り時点で、そのシーズンの選手権でポイントを獲得しているチーム
 - エントリー締切り時点で、そのシーズンのカップでポイントを獲得しているチーム
 - 2 枠は、事項 2.9 の同意事項及び耐久テクニカルディレクターの承認を受けエクスペリメンタルクラスにマシンを参加させたチームに与えられる。
 - シーズン最終戦の前の大会（N-1）で選手権ポイントを獲得したチーム
 - シーズン最終戦の前の大会（N-1）でカップポイントを獲得したチーム
 - その他のチーム

1.8.8 エントリー料

各チームには、エントリー料の支払いが義務づけられる。

以下のとおりとする。

24時間未満のレースの場合最高額は1500ユーロとする。

24時間レースの場合、最高額は2500ユーロとする。

レースの30日前までにオーガナイザーに支払われなければならない。

1.8.9 イベントに参加しなかった場合

イベントにエントリーしたが、その後、当該イベントに参加しないことを決めたライダーは、オーガナイザーに報告しなくてはならない。エントリー用紙を提出し他にもかかわらず、無断で欠場したライダーに関して国際審査委員会から FIM に連絡される。FIM は下記のペナルティーを科す：

- 1 回目の違反 : 罰金 150 ユーロ
- 同シーズン中のその後の違反 : 選手権対象となる次の大会への出場停止

国際審査委員会から報告書を受領した段階で FIM 執行事務局は、当該ライダーの FMN に無断欠場の理由を尋ねる。遅くとも 15 日以内に当該 FMN から無断欠場に関する返事が送られ、ペナルティーに関する決定が出される。

同日に別のイベントに出場したライダーに対して、出場停止が宣言されることもある。

1.8.10 大会からの離脱

負傷、修復不可能な車両へのダメージまたは不可抗力の理由によりチームはすでに開始されたイベントから離脱することが認められる。

大会からの離脱は国際審査委員会の承認を必要とする。

1.8.11 イベントへの参加

最低 1 つのプラクティスセッションに参加した場合、イベントに参加したと認められる。

1.8.12 レースへの参加

チームがレースの 1 周目を終了した時点でレースに参加したことが認められる。

1. 9 スターティングナンバー

契約チームには、年間指定ナンバーが与えられる。

その他のチームに関しては、オーガナイザーが割り当てる。

当該シーズンに選手権に参加したことのあるチームは、他のチームより、当該年のフルシーズンに亘るナンバーを確保できる優先権がある。

スターティングナンバーに関する最終決定は、FIM の承認が必要とされる。

1. 10 一部夜間に行われるイベントに関する条件

一部夜間に行われるレースに関して、下記の条件が満たされなくてはならない：

- － レッドライト（最低直径15 cm）が配置される。レッドライトの数と配置場所は、査察時に指定される。これらのライトは、レースコントロールポストで管理され、競技監督がレース参加者に対して、プラクティスまたはレースの中止をただちに伝えることを可能とする。
- － フラッグマーシャルは、FIM ロードレースコース規格(SRRC)事項 10.3.1.6 に基づいて光反射ボードを所持する。さらに、コースマーシャルは光反射素材でできたショルダーベルトを装着する。
- － 夜間のイベントを開催する各サーキットは、各マーシャルポストにライトシグナルを装備していなければならない。これらのシグナルは、それが対象となるポストと次のポストによってコントロールされる。
- － 場内ライトのない場所にある各マーシャルポストには、1500 ルーメンある**高出力の**トーチライトが最低2個装備される。
- － トラックには、コーナー部分に効果的な方法でマークがつけられる（コーナーの内側と外側に）。

1. 11 スケジュール

1.11.1 プラクティスのスケジュール

プラクティスへの参加は、車検に合格しているマシンに限り可能となる。

オフィシャルプラクティスは、最も早くても車検終了2時間後に開始される。

プラクティスはレースの2～3日前に行われる。同一チームにおけるブルー、イエロー、レッド、グリーン（リザーブのある場合）というライダーの色はエントリー用紙に明記されたものとする。

各ライダーには、主催者よりプレスレットが供給され、装着される。このプレスレットはアームバンドと同色とする。

プレスレット及びアームバンドは国際審査団の許可表明がない場合、変更またはライダー間の交換をすることはできない。

公式プラクティス中、各チームにおいては1台のマシンのみをコース上で走らせることができる。

いずれかのフリープラクティスセッション中、セーフティーカーを用いてレース非競技化のテストが行われる。

大会特別規則に明記されていない場合、最低限のプラクティスが下記のように行われることが推奨される：

1日目 車検及び受付管理

<u>2日目</u>	フリープラクティス	(120分)
	インターバル	(3時間)
	第1回クオリファイプラクティスセッション ブルー	(20分)
	インターバル	(10分)
	第1回クオリファイプラクティスセッション イエロー	(20分)
	インターバル	(10分)
	第1回クオリファイプラクティスセッション レッド	(20分)
	インターバル	(10分)
	第1回クオリファイプラクティスセッション グリーン	(20分)

※一部夜間が含まれるレースの場合

インターバル	(3時間)
ナイトプラクティス	(最低1時間)

オーガナイザーは、深夜以降に騒がしいイベントが行われないようにしなければならない。

<u>3日目</u>	第2回クオリファイプラクティスセッション ブルー	(20分)
	インターバル	(10分)
	第2回クオリファイプラクティスセッション イエロー	(20分)
	インターバル	(10分)
	第2回クオリファイプラクティスセッション レッド	(20分)
	インターバル	(10分)
	第2回クオリファイプラクティスセッション グリーン	(20分)

最後のクオリファイプラクティスは、遅くともレーススタート前日の午後12時までには終了しなければならない。

1.11.2 ウォームアップ

主催者は、レースのスタート前に最低45分間のウォームアップを行わなくてはならない。このウォームアップには、予選を通過したチームのみが参加できる。ウォームアップの時間は大会特別規則に明記される。

ウォームアップの終了からレースのスタートまでには、最低2時間のインターバルを設けることが推奨される。

1.11.3 スケジュールの変更

前記スケジュールは以下の場合にのみ変更することが出来る。

- i) イベント開催前：プロモーターとの協力の上でFIM
- ii) イベント中： レースディレクション

すべてのライダー及びチームには、スケジュールの変更に関する情報が、ただちに文書で知らされなくてはならない。

1.12 テクニカルコントロール/メディカルコントロール/ドーピングコントロール

1.12.1 参加する全車両は、発行されたスケジュールに従い、テクニカルスチュワードによって安全に関する確認が第1回プラクティス前に行われなければならない。

チームはテクニカルコントロールに1台以上の車両を提出することができる。そしてそれら車両は、車検員によって特別な識別が施される。

国際審査委員会によって例外が認められる場合以外、テクニカルコントロールまたはメディカルコントロールのスケジュールに従わないチームはイベントに出場することができない。

1.12.2 テクニカルコントロール(車検)の手順は、技術規則事項 2.12 及び 2.13 に明記される。

メディカルコントロールの手順は、FIM メディカルコードに明記される。

1.12.3 ドーピングコントロールを受ける如何なるライダーも、その通知を受けてから1時間以内に身分証をとともにメディカルセンター内にあるドーピングコントロールルームに届け出なければならない。

1名の付き添いが認められる。

正当な権限を有する司法的権威者（FIM 国際審査団、レースディレクション、FIM スチュワード、CDI（国際規律法廷）、TIA（国際控訴裁定委員会）または TAS（規律諮問委員会））により、ライダーが FIM アンチドーピングコード違反を理由に失格または資格停止のペナルティーが与えられた場合、当該ライダーの違反が明確となった大会からチーム自体が失格とされる。

1. 13 プラクティスセッション

1.13.1 プラクティスセッション（ウォームアップ含む）

- i) ピットレーン出口でグリーンライトが点灯した時点で、ライダーはピットレーンからプラクティスを開始する。
- ii) プラクティスの時間は、グリーンライトが点灯した時点から開始される。プラクティスの残り時間を示すために、見やすいボード、またはカウントダウンがピットレーンで掲示される。
- iii) プラクティスの終了は、チェッカーフラッグが振られることによって示される。この時に、ピット出口は閉鎖される。ライダーのタイムは、時間が終了し、彼がチェッカーフラッグを通過するまで計測される。チェッカーフラッグ後、ライダーはピットに入る前にさらに 1 周走行することができる。
- iv) プラクティスが事故やその他理由により中断された場合、スタートライン及びすべてのマーシャルポストで赤旗が掲示される。すべてのライダーはゆっくりとピットレーンに戻らなくてはならない。プラクティスが再開されることになったら、プラクティスの残りの時間は、**レースディレクションによる調整の無い限り**ピットレーンのカウントダウンデバイス、および公式タイムキーパーに赤旗が表示された時点で表示されていた残りの時間とする。
- v) 一旦プラクティスが開始されたら、如何なる者もサーキットのコース路面状況を変更することは認められない。これには、レースディレクター及び/または FIM セーフティーオフィサーの許可及び/または指示無ではトラック上の清掃も認められないトラックマーシャル及びフラッグマーシャルも含まれる。

1.13.2 ナイトプラクティス

ナイトプラクティスにおいて、チームは、最低 1 周は計測されなければならない。（マシンの夜間のコンディションを確認するため）

1.13.3 ラップタイム

全ライダーの全てのラップが計測される。

公式サーキットレコードは下記のとおりとする。

- 全てのタイムラップレコード：レースイベント中の全ての走行セッションにおける歴史上最も速いタイム。
- ベストラップタイム：レース中における歴史上最も速いタイム

~~サーキットのコースレコードは、レース中にのみ確立される。~~

プラクティス及びレースにおいて、ラップタイムはトラック上に示されたフィニッシュラインを通過した時点の2つの連続したタイムを差し引いたものとする。

1.13.4 クオリファイプラクティスの結果

ライダー：

結果はクオリファイプラクティスに参加した全てのライダーの記録された最も良いタイムに従って出される。

全てのクオリファイプラクティスがキャンセルとされた場合、フリープラクティスに参加した全てのライダーの記録された最も良いタイムに従って出される。

タイ（同タイム）の場合、2番目に良いタイムが考慮される。

クオリファイプラクティスの順位は、各グループのライダー（ブルー、イエロー、レッド、グリーン）ごとにまとめられる。

チーム：

競技結果は、ライダー（リザーブライダーは含まれない）のタイムの平均を基準として選定される。

1.13.5 レース出場資格

レースの出場資格を得るためには、各ライダーはプラクティス中に、大会特別規則に明記された最低周回数を完了していなければならない。

更に、各ライダーは、最低 1 回のクオリファイセッションにおいて彼の所属するグループの最も速いライダーのタイムの **108%** 同等のタイムを出していなくてはならない。

~~特記：2020-2021 シーズンは、最低クォリファイタイムは、当該グループの最も速いライダーの107%とする。~~

上記特記を削除する。2020年2月 FIMCCR 決定

予選通過タイムは全クラス共通とする。

チームが上記の条件を満たして予選を通過したライダー2名、または3名によって構成されている場合、当該チームのマシンは出走することができる。

1. 14 グリッドポジション

スターティンググリッド上のライダーのサイドポジションはサーキット査察時に決定する。

最終クォリファイブラクティスセッション後の審査委員会においてレースへの予選通過チーム数を含む暫定スターティンググリッドが発表される。これは、チームのライダーのクォリファイ結果のベストタイムの平均を基に決定される。

最終のスターティンググリッドは、ウォームアップ終了後1時間以内に発表され、スタートライダー名が明確に記載されていなければならない。

暫定スターティンググリッド発表後にチーム構成を変更するチームは、最終グリッド位置はライダーのタイムを考慮して再計算される。

暫定グリッドで発表されたグリッド位置がチームのグリッドとなる。(後にチーム構成を変更する場合であっても)

1. 15 レース

1.15.1 出走許可

車検時にエンジン及びフレームに車検員によってマークをつけられたマシンのみがレースへの出走を許可される。

1.15.2 レースの時間、レース距離

1. 規定の時間：レースは最低3時間、最長24時間とする。

または

2. 規定の距離：レース距離は最低200mile、最長3600Kmとする

1.15.3 メディカルセンターへの移送が必要とされる転倒に基づく手順

ライダーをメディカルセンターへ移送しなくてはならない場合であっても、当該ライダーはチーフメディカルオフィサーの許可を得れば自らのマシンに戻るこ

ができる。この間、当該ライダーはずっとオフィシャルに付き添われなくてはならない。

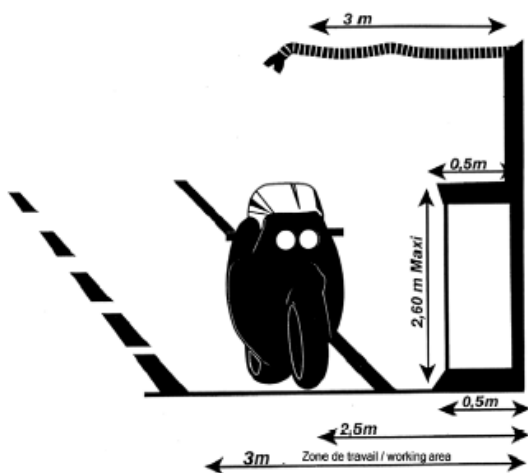
1.15.4 レース中のペナルティー

レース中、ライダーにペナルティーが科される場合、これはただちに当該チームの責任者に連絡されなくてはならない。

1.15.5 ピットストップ

如何なるときでもピットボックス内での直火の使用は厳禁とされる。

ピットボックスでピット前の作業エリアを照らすための追加のライト装置を用いることが許可される。この照明は最低2mの高さに頑強に設置されていなければならない。地面に立てられる移動式スタンドの設置は禁止される。



燃料リザーバーの最も高い位置は(固定式または可動式であっても)2.6m とする。

固定される場合、燃料リザーバーの先端は壁から 50cm 以上超えてはならない。

ピットストップを行う場合、エンジン停止が義務づけられる。テストと調整のために、エンジンを短い時間に関して始動することが許可される。

ピットストップ中、ヘッドライトは消灯されていなければならない。エンジンが始動され、車両が動き始めた時点でライトは点灯される。

適切なクレデンシャルを持ち、直接ピットストップに関与するチームスタッフのみで装着が義務とされているヘルメット（認められているヘルメットの規格は EN1078A もしくは SNELL B95 またはそれ以降）が確認できる者のみ作業エリアに立ち入ることができる。このヘルメットは車検時にチームによってテクニカルディレクターに提示されなければならない。

トラックで活動中、作業エリアにいるチームスタッフは、木綿素材または耐火素材で身体、腕、足を覆っている保護用ウェアを着用していなければならない。靴も完全に覆うものでなければならない。

ピットレーンにおけるピットストップ中、公式アームバンドの装着によって身分が明確4名のスタッフが直接マシンの作業をすることができる。
この4名は他の如何なる援助も受けてはならない。ピットレーンにおいて公式アームバンド装着者のみ他を支援したり、ホイール、その他パーツや工具を受け取ることが認められる。

ライダーがこの作業に加わる場合、当該ライダーも4名に含まれるものとする。

レース中断以外、チームスタッフはピットレーンに留まることはできない。

ピットボックス内でマシンの作業を行う場合、作業にあたる人員の数に制限は設けない。

トランスポンダーの故障または紛失した場合、オフィシャルにより交換する事が認められる。

レースの間中、給油（燃料、またはその他全ての介入作業は、当該チームに割り当てられたピットでのみ行うことができる。

給油前（燃料）には、マシンはスタンドに乗せられなければならない。
給油中、ライダーはマシンに乗車してはならない。

給油(燃料)は、マシンの他の作業全てが終了し、ライダーがマシンを再スタートさせる前に行わなければならない。

給油（燃料）の際、タイヤウォーマーの使用は認められない。

燃料タンクの交換が必要な場合、車両には空の状態のタンクを取り付けなければならない。その後、通常の手順によって燃料を充てんすることができる。

ピットボックスに各チームが置くことのできる燃料の最大量は、60リットルとする。

各チームは最大 60 リットルの燃料をピット外でピットボックスの直近（パドック側）に置くことができる。

2020年2月 FIMCCR 決定

オフィシャルプラクティス開始以降、各チームは、火災対策要員を1名任命しなければならない。火災対策要員は、燃料火災に効果的な消火器を携え、給油(ガソリン)作業中は必ずその場に立ち会わなくてはならない。消火器を持つ火災対策要員を含み給油(ガソリン)に関係するスタッフは全員が耐火素材でできたオーバーオールを着用し、両手及び足が手袋及び防護靴、目を保護するためのセーフティーゴーグル/マスク及び耐火素材のバラクラバ帽またはヘルメットを着用しなければならない。

この手順は、プラクティスとレースの両方に適用される。

ホイールに装着された(ホイールがマシンに装着された状態ではない)“作動中”のタイヤウォーマーは、地面から最低50cm上に置かれなくてはならない。燃料の取り扱い、タイヤウォーマー、または火災を引き起こす可能性のある他のすべての要素から最低5メートル離れて行われなくてはならない。

車両から5m以内に複数の口を持つソケットの使用は禁止される。テクニカルスチュワードとの折衝を担当する者は、この5メートルの範囲を境界線で示すように(粘着テープ、ペイントなどを用いて)要求することができる。如何なる電力または送電グリッドへのコネクターは、非コイル式のケーブルでなければならない。スプール上でコイル状に維持されてはならない。

給油後にマシンへのメカニカルな作業を行う場合、それはチームに割り当てられたピットボックス内で行われなければならない。

ピットストップ中、通常のハンドツール以外は、ポータブル充電式ツール、エアブレッシャーツール及び非作動のタイヤウォーマーはピットボックス前で使用する事が認められる。

ライダーがマシンにまたがって、再びピットを離れる時には、2人の人間がマシンを押すことができる。あるいはライダーは、マシンのスターターを用いることもできる。追加のバッテリーを使用することは禁止される。内蔵のスターティングデバイスの使用は許可される。

レースディレクションの認める不可抗力の場合を除き、レース中のピットストップにおいて最低1回のライダー変更がなされなければならない。
2020年2月FIMCCR決定

本事項に違反した場合には、ストップ&ゴーのペナルティーが科される。

1.15.6 コース上での停止/車による援助での復帰

コース上でマシンが故障した場合、当該ライダーは他のライダーの邪魔にならない方法でマシンをただちに移動させなくてはならない。当該ライダーは、自らが携帯する物を用いてマシンの修理を行うことができる。

当該ライダーが、マシンをピットに持ち帰ることを望む場合、当該ライダーは、外部からの援助を受けずに、マシンをコースの縁に沿ってレースの進行方向に押さなければならない。

ピットに早く戻るために、オーガナイザーは当該ライダーにショートカットを許可することもできる。しかしながら、ショートカットが存在する場合、このショートカットは大会特別規則に明記されなくてはならない。

ピット前でマシンが故障した場合、当該ライダーはマーシャルの監督のもと、エンジンを停止してピット出口レーンから戻ることができる。当該ライダーは、自分のピットに戻るまで、マシンを逆方向に押さなくてはならない。

ピットレーンでマシンを押すライダーは、2名のメカニックの援助を受けることができる。

チームがライダーとマシンに対する援助を要望する場合、オーガナイザーが準備する車両を使用することができる。その場合、ピットレーン入口、ピットボックス入口または車検場前等に限りなく近い場所（大会特別規則に明記されなければならない）で降ろされなければならない。この場所から、トラックマーシャルの指示の元、チームの2名によりマシンをピットに戻ることができる。

彼のラップは最終的なレース周回数にカウントされる。

この手順はライダーがメディカルセンターに搬送された場合にも適用される。当該ライダーのマシンが戻され、チームメートの一人がレースを再開することが出来る。

数チームが同様の問題を抱え上記のような援助が必要な場合、スターティンググリッド順に行われる。

この回収カーサービスによる回収順に関する抗議は認められない。

トラック上に手配される回収車両の数は大会特別規則に明記される。

オーガナイザーによるサービス以外のその他援助は認められない。

1.15.7 モーターサイクルパーツの変更

プラクティス中、エンジン全体を含む全ての欠陥パーツは交換することが認められる。

レース中、全ての欠陥のあるパーツは、フレーム、エンジンケースを除いてすべて交換することができる。

1.15.8 レースの中立/セーフティーカー手順

レース中、特殊事情（天候、またはその他の要因）により、安全が脅かされ、競技の正常な進行が不可能だと判断された場合、レースディレクターの協力を得た上で競技監督はレースを中立とすることができる。

この場合、“SAFETY CAR” とサイドとリアに書かれ、屋根に回転するオレンジ回転灯を装備した2台の特殊車両がコースに導入される。この2台の車両は間隔を一定に保つために同じスピードで走行する。ペースカーがコースに導入されたら、ただちにピットレーン出口は閉鎖される（レッドライトと赤旗）。

レース中立の間、スタートラインの地点で“SAFETY CAR”または”SC”と記載された白い逆反射ボード（縦 50cm×横 70cm）が掲示され、ライダーにそのことが伝えられる。

これらの車両がコースに導入されたら、競技監督/レースディレクターの指示に従って回転するオレンジライトを点灯する。この瞬間から、監視ポストではイエローフラッグの振動提示及びSCボードが掲示され、“SAFETY CAR”に追いついたライダーは一列に並んでその後ろにつける。追い越すことはできない。

レース中立の間、マシンはピットで停止することができる。

ピットで停止したあと、ライダーはピットレーン出口のところで一列に並んで待機し、そこに設置されているグリーンライトが点灯した時にのみコースに復帰することができる。

セーフティーカーがレッドライトを通過してから15秒後に10秒間、グリーンライトが点灯される。その後、再びピットレーン出口は閉鎖される（レッドライトと赤旗）。この間にピットレーン出口からコースに復帰しなかったライダーは、次のグループまで待たなくてはならない。

各セーフティーカーはそれぞれ異なる色の場合がある。

競技監督/レースディレクターがセーフティーカーを呼び戻すことを決定した時点で、“SAFETY CAR” は最初のセーフティーカーポスト到達時に回転するオレンジの回転灯を消灯し、その次のセーフティーカーポストからコースを離れる。

セーフティーカーがコースを離れるまで、追い越しは禁止とされる。

セーフティーカーは同時にコースを離れなければならない。

セーフティーカーがコースを離れたら、トラックにおける全てのイエローフラッグ及び SC ボードが取り下げられ、ピットレーン出口はライダーがピットレーン出口を通過し1540秒経過後に解放されるものとする。

セーフティーカーの待機位置は、コースの縁に設置されたセーフティーカーと黒字で明白に書かれた黄色の光反射ボード（縦 30cm×横 40cm）によって示される。

セーフティーカーの介入中、走行された各ラップは、“レースラップ” として計算される。

レースに関するその他のすべての規則が有効とされる。

1. 16 スタートの手順

1) 如何なる状況下においても、ライダーはピットレーンからマシンをグリッドに押し入れることは出来ない。

2) レーススタートの最低45分前、サイティングラップのためにピットレーン出口が開放される。

ピットレーン出口でグリーンライト点灯

5, 4, 3, 2, 1 分のカウントダウンボードがピットレーン出口にて提示される。

3) レーススタートの40分前、ピットレーン出口が閉鎖される。

ピットレーン出口でレッドライトが点灯される。

4) グリッドについていないライダーは、ピットレーン出口にて従事しているオフィシャルの指示に従い、ウォームアップラップをピットレーンから開始することが出来る。

サイティングアップラップ中にマシンにトラブルが発生したライダーは、ピットレーンに入り修理するか車両を変更する事が出来る。

ピットレーンからウォームアップラップを開始したライダーにはストップ&ゴーペナルティーが科される。

- 5) サイティングラップ終了後、ライダーはグリッド後方でエンジンを停止しなければならない。モーターサイクルは歩く速度と同等のペースでチームメンバーにグリッド位置まで押し運ばれる。ライダーは、押してグリッド位置に着くまで降車したままでも乗車したままでも良い。

グリッドにおいて、ライダーには最大7名までの人員が認められる。その人員は全てグリッドパスを装着していなければならない。自分のグリッドに着いてから、ライダーはヘルメットを脱がなければならない。

タイヤウォーマーを作動させるためのジェネレーターは車両1台につき1基が認められる。このジェネレーターはコンパクトなポータブルタイプとする。

ジェネレーター、工具用ワゴン等のグリッド装備のサイズ及びタイプは、グリッドの可動性を維持するために、レースディレクションの承認を必要とする。

~~タイヤウォーマーの使用は認められる。ライダーは、グリッド上でタイヤウォーマーを作動させるためにジェネレーターを使用する事が出来る。車両1台につき1つのジェネレーターが認められる。ジェネレーターは、手で持ち運び可能なタイプとし、最大出力は2キロワットとする。ジェネレーターの最大音量は65dB/Aとする。ジェネレーターは車両の後方に配置されなければならない。~~

- 6) レーススタートの35分前：トラックから退去する。レースに参加するライダーは、ヘルメットを被らずにマシンに乗車し、チームメート、チームマネージャー及び2名のメカニックがその横に立つ。
- 7) レーススタートの15分前：レーススタートに不要となる人物はトラックから退去しなければならない。レースをスタートするライダー、チームマネージャー及び2名のメカニックは留まることが出来る。全グリッドにおいてトラック退去のボードが提示されなければならない。

グリッド上のチームは、この時点でトラックの状況に見合った車両の調整やタイヤ交換を行うことが出来る。

全ての調整は3分ボードが提示されるまでに完了しなければならない。このボード提示以降も調整を続けたいライダーは、マシンをピットレーンに移動させなければならない。当該ライダーは、1分ボード提示前にグリッド及びピットレーンからマシンの調整を継続するまたは車両変更をする場所まで退去しなければならない。

当該ライダーは、ピットレーンからウォームアップラップを開始し、ストップ&ゴーペナルティーの対象となる。

3分前ボードが提示されて以降にグリッド上で車両への作業をしている場合ストップ&ゴーペナルティーの対象となる。

グリッド上での燃料補給や燃料タンクの交換は禁止される。

- 8) レース開始10分前—グリッド上で5分ボードが提示される。
- 9) レース開始9分前 国歌斉唱
- 10) レース開始~~9分~~9分前—グリッド上で3分ボードが提示される。

ジェネレーターは速やかに取り外され、グリッドから撤去しなければならない。

グリッド上のマシンから速やかにタイヤウォーマーが取り外される。

この時点で、マシン1台につき1名のメカニック、ライダーのために傘を持っているもの、メイン中継局のテレビクルー、役務に従事するオフィシャルを除いて、全ての人員がグリッドから退去しなければならない。

ライダーはヘルメットを装着しなければならない。

役務に従事するオフィシャルを除き、この時点で如何なる者もグリッドに入ることは認められない。

- 11) レース開始6分前一グリッド上で1分ボードが提示される。

この時点で、マシンを支える1名のメカニックを除き、全ての人員がグリッドから退去しなければならない。全てのライダーは、マシンに乗車したままとする。

- 12) ウォームアップラップ開始30秒前一グリッド上にて30秒ボードが提示される。

- 13) レーススタート5分前：グリーンフラッグが振動提示され、ウォームアップラップが開始される。

各ライダーは、エンジンを始動し、ウォームアップラップを開始する。

安全上の理由から、マシンを始動することが出来なかったライダーは、“PUSH”と黒字で明記されたイエローボードがスターター台で提示された後に援助を受けることが出来る。

もし、一定時間以降、エンジンが始動しない場合、ライダーは、更なる援助を受けるか車両変更を行うために、マシンを自分のピットに入れる。そのようなライダーは、ウォームアップラップをピットレーンから開始し、ストップ&ゴーペナルティーの対象とされる。

ライダーは、制限無しでスピードで、1周走行し、その後ろをメディカルカーが追従する。この車は遅いライダーを追い越すことが可能とし、それは当該ライダーがピットレーンに入ることを意味する。

ウォームアップラップを開始し、ライダーがピットレーン出口付近を通過した直後、ピットレーン出口のライトがグリーンに変わり、ピットレーンで待機していたライダーがウォームアップラップに参加することが認められる。

30秒後、ライトは赤に変わるとともにマーシャルが赤旗を示し、ピットレーン出口が閉鎖される。

グリッドに戻ってきたライダーは、マシンを停車し、エンジンを切らなければならない。マシンを支えるための1名のメカニックのみがグリッド上にいることが認められる。ライダーは速やかにマシンと反対側の円に戻らなければならない。

グリッド前方に赤旗を持ったオフィシャルが立つ。

ウォームアップラップ中に何らかのトラブルに見舞われたライダーは、ピットレーンに戻り、修理または車両変更をすることが出来る。

メディカルカーが配置に着いた時点で、グリッド後方のオフィシャルがグリーンフラッグを振動提示する。

スターターは、グリッド前方で赤旗を持っているオフィシャルにトラック脇に移動するよう指示を出す。

14) スタート開始 70 秒前 EWC 選手権賛歌斉唱

15) レーススタート1分前—グリッド上で1分ボードが提示される。

全てのライダーは、円の中または白い丸印位置で待機する。

EWC 讃歌が斉唱される。

16) レーススタート30秒前—グリッド上で30秒ボード及びレッドライトが点灯される。(スタートに国旗が使用される場合を除く)

17) レッドライトが消灯または国旗が振り下ろされ(大会特別規則に明記される)、レースがスタートされる。

各ライダーは、自分のマシンに駆け寄り、エンジンを単独で始動し(外部の援助は一切認められない)、レースをスタートする。ライダーがエアバッグをレーシングスーツ内に着用している場合、車両のリアボディワークとワイヤーを繋げるための人員が1名が認められる。

1周目は、マシンの後ろをメディカルカーが追従する。車は遅いライダーを追い越すことが可能とする。

通常の電力供給でレッドライトが機能しなかった場合、スタート時に電源が落ちた時の予備電源として、スターティングライトへの電力供給のために複数のカーバッテリーまたは UPS (無停電電源装置・Uninterruptible Power System) に接続されていなければならない。

スタート違反が認められたライダーは、事項 1.17 に規定されているストップ&ゴー手順に従わなければならない。

スタート違反は、レーススタート時にライダーが円から出ていた場合または彼の足が白い円から離れた場合を言う。国際審査委員会はペナルティーを科すかどうか決定し、実質上可能な限り速やかにペナルティーについて当該チームに通告する。

- 18) ライダーが、マシンを始動することが出来なかった場合、“PUSH” と黒字で明記されたイエローボードがスターター台で提示された後に、エンジンが始動するまでコースに沿って押しってもらう援助を受けることが出来る。

もし、一定時間を経過してもエンジンが始動しない場合、ピットレーンに押し入れ、修理の援助を受けるか、トップのライダーが1周を終える前であれば車両変更をすることが出来る。

マシン交換をしたライダーには、ストップ&ゴーペナルティーが2回科せられる。

- 19) ピットレーン出口をライダーが通過した後に、この出口に従事するオフィシャルはグリーンライトを点灯し、ピットレーンで待機していたライダーをスタートさせることが出来る。

ピットレーンからレースを開始するライダーは車両の修理または車両交換をすることができる。このライダーには、2回のストップ&ゴーペナルティーが科せられる。いつでもレースに参加する事が出来るが、レース開始以降の車両変更は認められない。

- 20) レースが中断されない限り、これ以降の車両変更は認められない。レースのリーダーが3周を消化した時点で、この時点で、スペアマシン及びスペアエンジンはピットボックスから取り除かれなければならない。

- 21) スタートにおいて安全を脅かす恐れのある問題が生じた場合、スターターは下記スタートディレイドボード手順を適用する。

- スターティンググリッド前方でレッドフラッグが振動提示される。
- レッドライトが点灯される。
- スターティンググリッド前方でスタートディレイドボードが提示される。

スタート手順は、1 分前の時点から再開され、ライダーは1 週の追加のウォームアップラップを行う。

グリッド上の行動がスタートディレイドの責任があると判断された如何なる者も以下のペナルティーが科せられる場合がある。

罰金、ストップ&ゴー、失格、選手権ポイントの剥奪

1. 17 ストップ&ゴーの手順

レース中、該当するライダーにはピットレーンに明確に記されたペナルティエリアで停止する要請が出される。その場所以外のピットレーンでの停止は認められない。当該ライダーは、自らのモーターサイクルを完全に停止させ、そのままの状態を30 秒間保つ。その後、当該ライダーはレースに復帰することができる。

ライダーはピットレーンにおいて制限速度を遵守しなくてはならない。(事項 1.18.13) この制限速度に違反した場合、ストップ&ゴーの手順が繰り返される。制限速度違反を2 回犯した場合、当該ライダーにはブラックフラッグが掲示される。

再スタートされたレースの場合でも、上記の規則が適用される。

ペナルティーが科される前にレースが中断し、第二部のレースが実施される場合には、当該ライダーはレースの第二部が始まったあとで停止を要請される。

フライングによるペナルティーを第二部のレースに持ち越したライダーが、第二部のレースでもフライングを犯した場合、当該ライダーにはブラックフラッグが掲示される。

当該チームに通達が行われたのち、ライダーのゼッケン番号(黒文字:高さ50cm 文字幅10cm) **及びストップ&ゴーが***書かれたイエローボード(横100cm×縦80cm)がフィニッシュライン及び計時モニターにその情報が表示される。

イエロー**ストップ&ゴー***ボードを5回掲示されたにもかかわらず停止しなかったライダーには、ブラックフラッグが提示される。

※ 2020年2月 CCR 決定

1名以上のライダーにペナルティーが与えられる場合、当該ライダーは1周ずつ順番に停止される。停止の順番は、予選タイムに基づき、速いタイムを出したライダーが最初に停止をする。

ライダーにストップ&ゴーのペナルティーが科されることになった場合、当該チームは、ライダーがマシンをストールさせてしまった時に、担当マーシャルの指示に従ってエンジン再始動のための補佐をするメカニックを1名ペナルティーボックスで待機させることができる。当該メカニックは、担当マーシャルの厳格な指示のもとに行われる実際のストップ&ゴーの手順に介入することはできない。

あるライダーが、ストップ&ゴーペナルティーエリアで停止するという指示に従わず、さらに数名のライダーにペナルティーが出される場合、最初のライダーが停止する、またはこのライダーにブラックフラッグが掲示されるまで、次のライダーには停止のサインは出されない。

主催者がレース終了までにストップ&ゴーペナルティーを実施できなかった場合、当該チームには1分自動的に1周減算のペナルティーが与えられる。

1. 18 ブラクティスおよびレース中の行為

- 1) ライダーは、フラッグシグナル、ライトシグナル（使用された場合）、及び指示ボードに従わなければならない。これら規則に違反した場合、事項 1.19 によりペナルティーの対象となる。
- 2) ライダーはコース上、またはピットレーンにおいて、他の競技者、参加者に危険をおよぼさないライディングをしなくてはならない。この規則に違反した場合、以下のペナルティーの対象となる。
罰金、ストップ&ゴー、タイムペナルティー、失格、選手権ポイントの剥奪、資格停止
- 3) ライダーはコース、およびピットレーンのみを使用することができる。しかしながら、ライダーが誤ってコースを外れてしまった場合、当該ライダーは、オフィシャルの指示した場所、または自分の有利とならない場所からコースに復帰することができる。

ブラクティスまたはウォームアップ中にこの規則に違反した場合には、当該ラップのラップタイムが無効となり、レース中にこの規則に違反した場合には、ストップ&ゴーペナルティーを科される。

更なるペナルティー（罰金、失格、選手権ポイントの剥奪等）が科される場合がある。

- 4) レーストラック沿いにおけるどのような修理、または調整も、マーシャルによる援助を除き、ライダーがひとりで行うものとし、いかなる外部の援助をも許可されない。マーシャルはライダーがマシンを起こすことを手伝うことができ、修理、または調整が行われている間、マシンを支えていることができる。レースディレクションの管理の元、ライダーはマーシャルまたはその他の者によって再始動またはマシンをトラック上からまたはサービスロードに移動する援助を受けることができる。
- 5) ライダーがリタイヤする場合、当該ライダーはマーシャルが指示した安全な場所にマシンを止めなくてはならない。
- 6) マシンに何らかのトラブルが発生し、ライダーが、プラクティスまたはレースを中止しなくてはならない場合、当該ライダーは減速してピットまで戻ろうせずに、コースを離れ、マーシャルの指示した安全な場所にマシンを止めなくてはならない。
- 7) 修理のために減速してピットに戻ろうとするライダーは、できる限りレーシングラインから外れて走行しなくてはならない。
- 8) ライダーは、レース中にマシンの調整、燃料補給やタイヤ交換のためにピットに戻ることができる。すべての作業は、ピットレーンのピットボックス前にある作業エリアで行なわなければならない。大がかりな作業はピットボックス内で行うことができる。
- 9) ピットでエンジンを停止したライダーは、モーターサイクルを再始動させるために2名のメカニックに補佐してもらうことができる。
- 10) ライダーは、自分以外の者をマシンに乗せて走行したり、他のライダーのマシンに同乗したりしてはならない。(例外：他のライダーまたはチェッカーフラッグまたは赤旗後の他のライダーによって)
- 11) ライダーは、コース、およびピットレーンにおいて、オフィシャルに指示された場合を除いて、進行方向と逆方向にマシンを押ししたり、走行してはならない。
- 12) 動いているモーターサイクルとライダーのチーム、またはそのモーターサイクルのチームエントラント、またはライダーに関係している人間の間には、いかなる種類の信号も送られてはならない。ただし、計時用トランスポンダー、ラップトリガー、GPSからの信号、ピット・ボードの判読可能なメッセージ、またはあるいはライダーまたはチームの身体の動きによる合図は例外とする。

FIM、プロモーター及び対象チームの事前要請と合意のある場合、プロモーションや TV を目的としたチームとライダー間の無線通信を特別に認める場合がある。

オンボード TV カメラの信号は認められるが、FIM の目的及び運営下の場合のみとする。

シグナリングプラットホーム上にチームが設置する事が認められるがそれは点滅式であってはならず、赤色は禁止とされる。

- 13) 大会期間中のいかなる時においても、ピットレーンにおける制限速度は、60km/hとする。ライダーはピットレーンが始まる地点、すなわち60km/hのサインが設置されている地点から、ペナルティーエリアまで、制限速度(60km/h)を守らなくてはならない。

プラクティス中、制限速度を超過したライダーには、150ユーロの罰金が科される。

レース中、ピットレーンで速度違反を犯したライダーにはストップ&ゴーペナルティーが科される。

レースディレクションが、特に高速度であったと判断した場合や、大会期間中に同じ違反を繰り返した場合、より重いペナルティーの対象とされ、更なるペナルティーが科される場合がある。

- 14) 国際審査団は、オフィシャルから違反の情報を得たら、その違反に関して当該ライダーのピットに伝達しなければならない。

- 15) プラクティス、およびレース中にコース上で停止することは禁止される。

- 16) チェッカーフラッグ提示後、パレードラップや何らかの記念の為に自国の国旗を持ってパレードラップを行いたいと希望するライダーのある場合、当該ライダーは安全な地帯のコース端に寄って国旗を受け取ったり、何らかの記念行事のあと、安全を確認したうえでコースに復帰しなくてはならない。

チェッカーフラッグ提示直後に如何なる記念のためといえどもスタート/フィニッシュのストレート上で停止する事は厳禁とされる。

- 17) チェッカーフラッグ後、トラック上を走行しているライダーは、ピットレーンまたはパークフェルメに停止するまでヘルメットを装着していなければならない。

- 18) ピットレーンまたはトラック以外でのレース用モーターサイクルに乗車することは認められない。
- 19) トラック上にオイルを漏らし、プラクティスセッション、ウォームアップ及びレースの中断の原因に同一大会で2度行ったライダーは、下記のうちの一つのペナルティーが科せられる。
罰金、失格、選手権ポイントの剥奪、資格停止
- 20) ピットレーンエグジットロードはセーフティオフィサーにより規定され、線が引かれる。点線は、コースの始まりを意味するエグジットロードの終わりを示し、レース走行が可能とされる。全てのコース走行セッション（プラクティス及びレース）中、ライダーはピットレーンエグジットロードに引かれた線の内側を点線の位置まで走行しなければならない。

違反のある場合、レースディレクションによるペナルティーの対象となる。

1. 19 フラッグおよびライト

マーシャル、およびその他オフィシャルは、フラッグ、またはライトを提示してライダーに情報を提供する、および／あるいは指示を伝える。

フラッグは全て振動提示される。

1.19.1 情報を伝えるためのフラッグおよびライト

国旗 レーススタート時に振動提示される場合がある

グリーンフラッグ

コース上危険なし

このフラッグは、各マーシャルポストにおいて、各プラクティスセッション、プラクティス時のウォームアップラップ、サイティングラップ、およびウォームアップラップの1周目に振動提示される。

1つ又はそれ以上のイエローフラッグが必要とされる事故直後のマーシャルポストにおいてこのフラッグが振動状態で提示される。

このフラッグは、ウォームアップラップのスタートを示すためにスターターにより振動提示されなければならない。

このフラッグは、ピット出口でグリーンライトとともに振動提示される場合があり、それはピットレーン出口が解放されたことを表す。

赤いストライプの入ったイエローフラッグ（レッドストライプ）

コース上のこの付近において、雨以外の何らかの理由により、影響を及ぼす恐れがある。

このフラッグはマーシャルポストにおいて振動提示される。

赤い斜めクロスの入ったホワイトフラッグ（レッドクロス：クロス部分の太さは10～13cm）

トラック上のこの地点において降雨がある。

このフラッグはマーシャルポストにおいて振動提示される。

赤い斜めクロスの入ったホワイトフラッグ+赤いストライプの入ったイエローフラッグ

トラック上のこの地点で雨が降っている。

らのフラッグは、マーシャルポストにおいて振動提示される。

ブルーフラッグ

フラッグマーシャルポストにおいて振動提示される。

このフラッグは、速いライダーにまさに追い越されようとしているということを示す。

プラクティスセッションにおいて、当該ライダーは、ラインを維持し、早いライダーに追い越させるよう徐々にスピードを落とさなければならない。

レース中、当該ライダーは周回遅れになろうとしている。後ろからくるライダーまたは集団に可能な限り早く進路を譲らなければならない、ブルーフラッグが提示されている間、集団内の追い越しは禁止される。

この規則に違反した場合、ペナルティーの対象となる。

白黒のチェッカーフラッグ

このフラッグは、コース上においてレースまたはプラクティスセッションの終了を示すために振動提示される。

チェッカーを受けたライダーは、ゆっくりとピットに戻らなければならない。フィニッシュライン直後のコース上に停止する事は禁止される。

白黒のチェッカーフラッグ及びブルーフラッグ

振動提示の白黒のチェッカーフラッグ及び静止提示のブルーフラッグは、最終ラップにフィニッシュラインの手前でトップのライダーの直前にライダーがいる場合に一緒に出される。(事項 1.22.2 を参照)

グリーンライト

このライトは、ピットレーン出口においてプラクティスセッションまたは各ウォームアップスタート時、サイティングラップスタート時、ウォームアップラップスタート時に点灯されなければならない。

ブルー点滅ライト

プラクティスまたはレース中は常にピットレーン出口で常に点灯される。

1.19.2 情報、および指示を伝えるフラッグ

イエローフラッグ

イエローフラッグが1本フラッグマーシャルポストで振動提示された場合、前方のコース脇に何らかの危険があることを示す。

イエローフラッグが2本フラッグマーシャルポストで振動提示された場合、前方のコースの一部またはコース全体に危険があることを示す。

1本または2本のフラッグの提示は、危険度を表すものではなく、事故の発生現場を表す。

ライダーはスローダウンし、いつでも停止できるように準備していなくてはならない。グリーンフラッグが振動提示される地点まで、追い越しは禁止される。

- プラクティスセッション中にこの規則に違反した場合、その違反が確認された当該ラップのタイムが抹消される。
- レース中にこの規則に違反した場合、ストップ&ゴーペナルティーが科される。

双方の場合、上記のほかにも異なるペナルティーが科される場合がある。

追い越してしまった直後に、当該ライダーが違反に気づいた場合、そのライダーは手を上げ、追い越してしまったライダーを先に行かせる。この場合、ペナルティーは科されない。

最終インスペクションラップの際、プラクティス、ウォームアップおよびレース時にフラッグマーシャルが待機する所定の位置においてこの旗が振動提示される。

ホワイトフラッグ

フラッグマーシャルポストにおいて振動提示され、この旗はライダーがコースのその部分でマシンを押している、またはゆっくりと走行していることを示す。

ホワイトフラッグ提示中に他のライダーを追いこすことは禁止される。

マシンを押しているまたはゆっくりと走行しているライダーを追いこすことは認められる。

特記事項

このフラッグは常にイエローフラッグと共に提示される。

レッドフラッグ及びレッドライト

レースまたはプラクティスが中断された場合、各フラッグマーシャルポストにおいて振動提示されコースに沿って設置してあるレッドライトが点灯される。ライダーはゆっくりとピットに戻らなければならない。

ピットレーン出口が閉鎖されている場合、ライトは点灯される。

ピットレーン出口が閉鎖されている場合、ライトが点灯される。公式レッドライトシグナルと共にレッドフラッグも提示される場合がある。

ライダーはピットレーンから出ることは認められない。

この規則に違反した場合、ペナルティーの対象となる。

レッドフラッグは、サイティングラップ終了後に、スターティンググリッド後方で静止提示される。

ウォームアップ終了時に、レッドフラッグはスターティンググリッド前方で静止提示される。

レッドフラッグは、トラックを閉鎖する場合にも使用される。

ブラックフラッグ

このフラッグは、一人のライダーのみに指示を与えるために掲示されるもので、ライダーのナンバーとともに各マーシャルポストにおいて振動提示される。当該ライダーはそのラップ終了後にピットで停止し、ペナルティーとしてこの旗が使用された場合、再スタートすることはできない。

このフラッグはペナルティーを示す以外でも提示される。(例：トランスポンダーの交換や確認等)

この規則に違反した場合、ペナルティーの対象となる。

オレンジディスク (φ40cm) 付きブラックフラッグ

このフラッグは当該ライダーにのみ指示を与えるものとし、各フラッグマーシャルポストでライダーのスターティングナンバーを付したボードとともに提示される。このフラッグは、当該ライダーのマシンにトラブルが発生しており、彼自身又は他のライダーに危険を及ぼす恐れがあることから速やかにトラックから離れなければならないことを表す。当該ライダーは、回収車両を要請するかエンジンを停止し、ピットまで押して戻ることが出来る。

当該ライダーは、オフィシャルの許可が無い場合、トラックに復帰することはできない。

この規則に違反した場合、ペナルティーの対象となる。

1.19.3 フラッグのサイズ

フラッグのサイズは、横100cm X 縦80cmとする。

フラッグのサイズは、第1回目のプラクティスセッション開始前日に確認される。

1.19.4 フラッグの色

“パントーン”の色番号は下記の通りとする：

オレンジ：Pantone 151C

ブラック：Pantone Black C

ブルー：Pantone 298C

レッド：Pantone 186C

イエロー：Pantone Yellow C

グリーン：Pantone 348C

フラッグの色は、第1回目のプラクティスセッション開始の前日に確認される。

1.19.5 ライダーのナンバーボード

ブラックボード（横70cm×縦50cm）は、ライダーのナンバーと数字の横幅が最低4cmで高さが最低30cmの白い数字のセットとする。

このボードは各フラッグマーシャルポストに配備されなければならない。

1.19.6 フラッグマーシャルポスト

フラッグマーシャルポストの位置は、サーキット査察時に決定される。

1.19.7 ライトシグナル

夜間にかかるイベントの場合、ライトが使用されなくてはならない。

1.19.8 ボードによる合図

- “SC” と黒文字（Black C）で書かれた白い光反射ボード

フラッグマーシャルポストでイエローの振動とともに提示され、レース中立を示す。

ライダーは速度を落とし、セーフティーカーまたは介入車両に追いつかせなければならない。

このフラッグ提示時に他のライダーを追い越すことは禁止される。

介入車両を追い越すことは認められる。

セーフティーカーを追い越すことは禁止される。ライダーはその後ろに1列に整列しなければならない

- ・ライダーがコース上でマシンを押している時、黒文字ではっきりと“PUSHと書かれた黄色の光反射ボードが表示される。このボードは、当該ライダーがひとつのポストを通過してから、次のポストに辿りつくまでの間、掲示される。このボードは、日中、夜間ともに使用されなくてはならない。
- ・夜間行われるレースに関しては、フラッグの代わりにボードが使用される。

1. 20 マーシャルのユニフォーム

マーシャルのユニフォームは白色、またはオレンジ（Pantone 151C）とすることが強く薦められる。

1. 21 メディカルカー

メディカルカーがコース上に入る場合、白い車体で青の回転灯を装備していることを推奨する。MEDICAL CARと車体後部及び側面に明確に記載されていなければならない。一部夜間が含まれるレースの場合、この文字は反射文字でなければならない。

これら車両を追い越すことは認められる。

その他車両（例：救急車等）がメディカルカーと同時にコース上に入る場合、その他介入車両が最初に入らなければならない。

1. 22 レースの終了およびレース結果

1.2.2.1 距離を規定されているレースに関して、最後の10周がフィニッシュラインの地点で示される。

1.2.2.2 レースは、リードしているライダーにトラック上でチェッカーフラッグが提示された時点で終了とされる。規定周回数、または時間を走行することを競う競技会において、トップのライダーには、コース上のフィニッシュラインに立つオフィシャルによってチェッカーフラッグが振られる。チェッカーフラッグは後続ライダーにも出し続けられる。

もし、トップのライダーが5分以内にフィニッシュラインを通過しない場合、暫定2位のライダーに対しチェッカーフラッグが提示される。

チェッカーフラッグがトップを走行するライダーに出されたら、どのライダーもピットレーン出口からコースに戻ることはできない。このため、一旦チェッカーフラッグが出されたら、ピットレーン出口でレッドライトが点灯され、レッドフラッグを持つマーシャルがピットレーン出口に立つ。

チェッカーフラッグを提示されるライダーの直前に他のライダーがいる場合、オフィシャルは、チェッカーフラッグとブルーフラッグを同時に掲示する。

これは、チェッカーフラッグを受けるライダーにはレース終了を伝え、直前を走行するライダーには、もう1周走行してチェッカーフラッグを受けなくてはならないということを伝えるものとする。

1.2.2.3 二人またはそれ以上のライダーがフォトフィニッシュ（写真判定が必要なフィニッシュ）をした場合、フロントホイールの先端がフィニッシュラインの平面を先に通過した者に対して有利な判定が下される。

タイの場合、レース中のベストタイムの早いチーム順にランクされる。

1.2.2.4 レース結果は、ライダーがフィニッシュラインを通過した順番と走行した周回数に基づく。

1.2.2.5 レースの完走者としてみなされ、結果に名前を残すためにチームは：

a 当該クラスの優勝者が走行したラップ数の75%以上を走行していなければならない。

b 優勝者がコース上のフィニッシュライン（ピットレーンではない）を通過してから5分以内にフィニッシュラインを通過しなければならない。
~~ライダーは、マシンとともになければならない~~

ライダーがマシンと一体でない場合のフィニッシュタイムは、ライダーまたはマシンのどちらかがフィニッシュラインを超えた時のタイムとする。

1.2.2.6 FIM、FMNR（主催国協会）及びスポンサーのロゴが含まれるレースの結果表には最低下記が記される：

- 1) チーム名（ライセンスに記載された名称）
- 2) マシンのメーカー名
- 3) ライダーの名前
- 4) 得られた成果（ラップ、時間）
- 5) 獲得ポイント数

罰金リスト及び承認されたりザルトを承認後に速やかに FIM 執行事務局にファックスまたは e-メールにて送付することは審査委員長の義務とする。

~~1.2.2.7 サーキットの新たなラップレコードは、レース中のライダーによってのみ樹立される。~~

~~4.2.2.8 プラクティス、レース双方において、ラップタイムとはトラック上にペイントされたフィニッシュラインを継続して通過したタイムを差し引いたものとする。~~

1. 2.3 レースの中断

1.2.3.1 天候状況またはその他の理由によってレースディレクションがレース中断を決定した場合、レッドフラッグがフィニッシュライン、およびすべてのフラッグマーシャルポストで提示され、マーシャルはサーキット全域でレッドライトを点灯する。ライダーはただちにスローダウンし、車両保管場に入るためにピットレーンに戻らなくてはならない。

リザルトは、トップを走行するライダーとこのライダーと同周回にいるすべてのライダーが、レッドフラッグの掲示を受けずにフルラップを完了した時点での結果とする：

1.2.3.1.1 中断されたレースが再スタートされない場合（レース終了と判断される場合）
最終結果に載るためには、チームは当該クラス優勝者の周回数の75%を完了していなければならない。

~~— 順位を得てリザルトに含まれるためには、マシンは、レッドフラッグ提示後5分以内にピットレーンまたはパルクフェルメになければならない。~~
~~— 中断されたレースが再開されず、レース終了となる場合、リザルトに含まれるためにはチームは当該クラスの勝者の75%以上の周回数を終えていなければならない。~~

2020年2月CCR決定

例外： レースがチェッカーフラッグ後に中断された場合、下記の手順が取られる：

- 1) レース中断前にチェッカーフラッグが掲示されたすべてのライダーに関しては、レースのラストラップ終了時点での順位を部分的順位とする。
- 2) レース中断前にチェッカーフラッグが掲示されなかったすべてのライダーに関しては、レースの最後から2番目のラップ終了時点での順位を部分的順位とする。
- 3) 完全な順位が、ラップ/タイムの原則に準じて、二つの部分的順位を総合して確立される。

~~レッドフラッグが提示された時点で、リタイヤ届けを提出していない全てのチームは再レースに参加が認められる。~~

1.23.1.2 中断されたレースが再スタートされた場合

公式にリタイヤ届に署名していない全てのチームが再スタートされるレースs中することが認められる。

1.23.1.3

レースディレクションがチームの積極的なレース参加の判断をするものとし、レースディレクションの判断に一切の抗議は受け付けられない。

積極的なレース参加を本規則上の定義は、トラック上でライディングするライダー、またはマシンを再スタート/修理するライダー、またはトラックに復帰、またはピットレーンに戻るライダーとする。

グランプリ規則との整合

~~1.23.2 トップを走行するチームが3周未満でその他チームがトップと同周回数を走行している場合、当該レースは無効とされ、まったく新しいレースが行なわれる。再スタートが不可能だと判明した場合、このレースは中止されたと宣言され、当該選手権、またはカップの対象とはならない。~~

~~1.23.3 トップを走行するチームが3周以上を走行し、その他チームがトップと同周回数を走行している場合で、本来のレース距離、または時間の2/3未満(端数切捨て)である場合、レースは2つのレースラップ数及びタイムを加算して順位を決定するため、事項1.24.4に従って再スタートされる。再スタートが不可能な場合、結果は有効とみなされ、当該選手権、またはカップの本来のポイントの半分が与えられる。~~

~~1.23.4 トップを走行するライダー、およびそのライダーと同周回数を走行するすべてのチームが本来のレース距離、または時間の2/3(端数切捨て)を完了した場合、レースは完了したとみなされ、当該選手権、またはカップの完全なポイントが与えられる、あるいはレースは再スタートされる。~~

~~1.23.5~~

~~レースディレクションがチームが積極的に競技に参加しているか否かを判断し、このレースディレクションの判断には如何なるものも抗議することはできない。「Active:活動中」とはライダーがトラック上で走行している、マシンの修復または再始動を試みている、トラックに復帰するかピットレーンに戻る場合とする。~~

2020年2月 CCR 決定

1. 2.4 中断されたレースの再スタート

~~4.2.4.1~~ レースが再スタートされる場合、再スタートはコースコンディションが許す限りできるだけ早く行なわれなくてはならない。ライダーがピットに戻り次第、レースディレクションは新たにスタートの手順が開始される時間を**可能な限り速やかに**発表する。~~新たにスタートの手順が開始する時間は、状況が許す限り最初の赤旗提示から20分以内とされる。~~

~~4.2.4.2~~ 再開レース開始前に中間結果がチームに与えられなければならない。

1.24.1

再レースのスタート手順は、1台（または2台）のセーフティカーの後方で行われる。

トラック及び天候状況により、以下の再スタート手順が推奨される。

— 再スタートが認められる全車両は囲われた安全なエリア内に保管される。

— ピットレーン解放 15 分前

1台のマシンに2名のメカニックにより囲われた安全なエリア内から自ボックス前の指定ゾーン（ニュートラルゾーン - パルクフェルメ）に押し入れる。

車両への作業は認められない。

— ピットレーン解放 5 分前

ボックス前の指定ゾーン（ニュートラルゾーン - パルクフェルメ）が解放される。

各マシン最大2名のメカニックがマシンの補修を行い、ピットボックスに持ち帰る。

車両への作業が認められる。

— 時間 H : ピットレーンが2分間解放される。

ライダーはサイティングラップを完了する。

サイティングラップ終了時点で、ライダーは、中断後に発表された順位表に基づきグリッド位置に着く。

- ー レースは、レースディレクションの決定により、1台または2台のセーフティーカーの後方でスタートされる。

1.24.1.1 1台のセーフティーカーの後方の場合

全ライダーは、一列に並びセーフティーカーの後ろを追隨する。

セーフティーカーに続き1周（またはそれ以上の周回）後、レースディレクションはレースの再開を決定し、セーフティーカーをトラックから離れるよう指示を出す。

1.24.1.2 2台のセーフティーカーの後方の場合

1台目のセーフティーカーが、レース中断後の再スタート順位を基準1列に整列したライダーの半数を従えてスタートラインを離れる。

この1台目のセーフティーカーがコース中盤に到達した時点で2代目のセーフティーカーが1列に並んだ残りのライダーを従えてスタートする。

レースディレクターはセーフティーカー実施の終わりを判断する。この特別な場合、ライダーの最初のグループが、セーフティーカー無し状態で最初にスタート/フィニッシュラインを通過することとなる。

2020年2月 CCR 決定

- #### 1.24.3 スタートの手順は通常のスタートの場合と同じとされてもよい、サイティグランプ、1周のウォームアップラップなどが行なわれる。しかし、天候や夜等の特別な状況において、レースディレクションは、審査委員会の同意を得た上で、スタート手順をセーフティーカー後方から再開することができる。

このような状況の場合、ライダーは、セーフティーカーの後ろに中間順位に従って1列に整列する。追い越しは禁止される。

セーフティーカーは1周走行し、スタートライン手前よりトラックから離脱する。

1.24.4 再スタートされるレースの条件は下記の通りとする：

- A) 上記1.23.2に明記された状況の場合(レース消化が3周以内)：
 - a 全チームが再スタートできる。
 - b モーターサイクルは修理または変更、及び燃料補給が認められる。
 - c 周回数、または時間は本来のレースと同じとする。

d グリッドポジションは、本来のレースと同じとする。

B) 事項 1.23.3 に明記された状況の場合（3周またはそれ以上で本来のレース距離または時間の 2/3 以下の場合）：

a 中間順位に名前の載っているチームだけが再スタートできる。

b. マシンはクローズドパークエリア（スタートラインに可能な限り近い位置に設けられる）に入れられなくてはならない。すべてのモーターサイクルは、それが走行中であるか、修理または給油のためにピットに入っているかにかかわらず、クローズドパークに誘導される。しかし、マシンの修理が深刻で、動かすことのできないマシンは例外とする。チームは、サイティングラップのためにピットレーン出口が解放されてから5分以内に、自らのピットの前で給油とタイヤ交換を行うことができる。

クローズドパークエリアの場所は、大会特別規則に明記される。大会特別規則に明記されていない場合には、公式ブリーフィングの際にライダーに伝えられる。

オーガナイザーはすべてのチームに対して、再スタートの時間を連絡する。これはその連絡から早くて20分後とされる。競技監督はすべてのチームに、スタートの手順について連絡する（1つのグループあるいはセーフティーカーを入れて2つのグループ）。

c 再レースの周回数、または時間は、本来のレースを満たすのに必要な周回数、または時間とするが最低5周とする。

d グリッドポジションは、本事項のe) に従って確立された中間順位に基づくものとする。

e レースの最終結果は、各チームの2つのレース結果を合算して出される。同数のラップを走行したチームに関しては、2つのレースタイムを合計したタイムによって順位が決定される。タイの場合、最後のレース結果が考慮される。

1. 25 チェックエリア

審査委員会のメンバー、競技監督、クローズドパークエリアを監視するオフィシャル以外人間は、誰も、いついかなる時も、いかなる理由によってもこのエリアに立ち入ることはできない。ただし、競技監督の署名入り許可書を所持している場合は例外とする。

レース終了後、完走したすべてのモーターサイクルは、クローズドパークで、60分間オフィシャルの管理下に置かれる。レースディレクションの許可なしでモーターサイクルを持ち出すことはできない。

1. 26 表彰台

各レースで上位3位に入ったチームのチームマネージャーとライダーは、表彰式に参加するため、オフィシャルに引率されてできるだけ早く表彰台へ向かう。表彰式への参加が義務づけられる。

1. 27 最終テクニカルコントロール

各レース終了後、各クラスで上位3位に入ったマシン及び国際審査委員長及びFIMテクニカルディレクターが選出する無作為抽出の1台を対象に、分解を伴うテクニカルコントロールが実施される。

最終テクニカルコントロールとしてエンジン分解をレース翌日に行う場合がある。

1. 28 賞金

1.28.1 通貨

すべての金額は正味金額で、ここから差し引きが行われてはならない。賞金はユーロ（現金）で支払うことができる。

1.28.2 賞金を得るための順位

賞金を得るための順位は下記に基づく：

- 順位を得たチーム
- 順位を得なかったチーム

1.28.3 支払い

賞金、および給付金は、レース終了後、抗議受け付け時間が経過した段階で該当するチームに支払われる。

1.28.4 賞金 — 給付金

賞金、給付金、交通費補助は、EEL、オーガナイザー、そしてチームとの契約による。

1. 29 抗議が生じた場合に実施されるマシンコントロールに必要な保証金

抗議に基づいてシリンダー容量を測定するためにマシンを分解・組み立てするのに必要な保証金は下記のとおりである：（材質を含み） 250 ユーロ

エンジン、またはギヤボックスを部分的、または完全に分解する場合の保証金は400 ユーロとする。

抗議を行った側が敗訴した場合、保証金は勝訴側に支払われる。

抗議を行った側が勝訴した場合、保証金は返却される。

1. 30 抗議が生じた場合に実施される燃料検査に必要な保証金

抗議、または控訴に基づく燃料検査の実施要請は、600ユーロの保証金を添えて国際審査委員会、オーガナイザー、またはFIMに提出される（補足検査）。

最後のコントロール後：

- 勝訴側に保証金が返金される
- 敗訴側は検査にかかった費用全額から、保証金を差し引いた金額を支払う

1. 31 燃料規則に違反した場合の罰則

燃料検査がエンデュランス技術規則の事項 2.10.5 に基づいて実施される。自らが使用した燃料が技術規定に適合しなかったライダーには、下記の罰則が与えられる：

1. 燃料サンプル採取の時ににかかわらず、イベント全体から失格となる。
2. 罰金 500ユーロ
3. 当該ライダーの燃料に関して実施された燃料検査の費用全額

1. 32 選手権及びカップのポイント：順位

1.32.1 チーム、ライダー及びコンストラクターが選手権、カップ及びトロフィーで競い合う。

1.32.2 チーム及びライダーには、各レースにて獲得するポイントとする。

1.32.3 コンストラクターには、上位 2 台のコンストラクターのみ、その順位に従ったポイントが与えられる。

1.32.4 最終順位表には更に下記情報が盛り込まれるものとする。

- 1) チーム名（ライセンスに記載された名称）
- 2) マシンのメーカー名
- 3) クラス
- 4) 当該チームの中でポイントを獲得したライダーの名前
- 5) 獲得したポイント総数

コンストラクターには、レース結果に基づいて上位 2 台のコンストラクターにの

~~みスクラッチポジションによりポイントが与えられる。~~

1.32.5 各レースにおけるスクラッチポイント配分は以下のとおりとなる。
8時間以下のレースに関して、ポイント配分は以下のとおりとする。

1位	30ポイント	11位	10ポイント
2位	24ポイント	12位	9ポイント
3位	21ポイント	13位	8ポイント
4位	19ポイント	14位	7ポイント
5位	17ポイント	15位	6ポイント
6位	15ポイント	16位	5ポイント
7位	14ポイント	17位	4ポイント
8位	13ポイント	18位	3ポイント
9位	12ポイント	19位	2ポイント
10位	11ポイント	20位	1ポイント

8時間を超え最大12時間のレースに関して、ポイント配分は下記の通りとなる：

1位	35ポイント	11位	10ポイント
2位	29ポイント	12位	9ポイント
3位	25ポイント	13位	8ポイント
4位	21ポイント	14位	7ポイント
5位	18ポイント	15位	6ポイント
6位	16ポイント	16位	5ポイント
7位	14ポイント	17位	4ポイント
8位	13ポイント	18位	3ポイント
9位	12ポイント	19位	2ポイント
10位	11ポイント	20位	1ポイント

12時間以上のレースとして登録されたレースに関して、ポイント配分は下記の通りとなる：

1位	40ポイント	11位	10ポイント
2位	33ポイント	12位	9ポイント
3位	28ポイント	13位	8ポイント
4位	24ポイント	14位	7ポイント
5位	21ポイント	15位	6ポイント
6位	19ポイント	16位	5ポイント
7位	17ポイント	17位	4ポイント
8位	15ポイント	18位	3ポイント
9位	13ポイント	19位	2ポイント
10位	11ポイント	20位	1ポイント

更に、シーズン最終戦は上記の **1.5倍** ~~50%~~のポイントが加算される。

1.32.6 更に、**最終**スターティンググリッドの上位5枠で予選通過となったチームには、下記 **スタラッチポイント**が与えられる。

グリッド位置	ポイント
1	5
2	4
3	3
4	2
5	1

上記ポイントはレース結果に対し個別に与えられる。

コンストラクターは、本規則の対象とはならず、予選通過ポイントは与えられない。

1.32.7 12時間以上24時間の場合、途中順位が発行される。

レーススタート後、8時間及び16時間時点での途中順位が出される。各クラス当該時間時にリードしている上位10チーム（ライダー名含む）に下記のスタラッチボーナスポイントが与えられる。

順位	8時間経過時	16時間経過時
1位	10	10
2位	9	9
3位	8	8
4位	7	7
5位	6	6
6位	5	5
7位	4	4
8位	3	3
9位	2	2
10位	1	1

上記ボーナスポイントはレース結果に基づき個別に与えられる。

コンストラクターには本規則は適用されず、ボーナスポイントは与えられない。

~~ワールドカップランキングを決定するためには、スーパーストックチーム及びライダーは総合結果（レース+ボーナスポイント）で出される。~~

- 1.32.8 選手権が6戦以上で構成される場合（内5戦がワールドカップ及びワールドトロフィー）、シーズンでチーム及びライダーの最も悪い成績レース総合ポイントの積算）は、総合成績に考慮されない。これは、各チーム及びライダーが1つのリザルトを適用外とすることを意味する。（それが中止、DNFまたは最低ポイントを得た大会であっても）（日本における有効ポイント制）

総合結果はシーズン最終戦が終了した時点で計算される。

- 1.32.9 獲得したポイント数が同点となった場合の最終順位は、レースにおける**参加クラス**のベストリザルト順とする。（1位となった回数、2位の回数等）それでも同位の場合、最も良い結果を最近出したチームを優先する。それでもタイが生じるイベントの場合、最もよい成績を収めた選手権またはカップ及びトロフィーが最終戦に近いほうが優先される。

- 1.32.10 異なったマシンを使用しているチームの場合、最終ランキングに記載されるマシンは、そのチームが最も多くポイントを得たマシン名が記載される。しかし、その場合、コンストラクターポイントには影響しない。

- 1.32.11 ライダーの世界選手権またはワールドカップの順位はhシーズン終了時点で、チーム世界選手権またはカップ順位を考慮し決定される。

ライダーが最終ランキングに記載されるためにはチームが参加した大会の最低75%（鹵数は切り上げ）に参加していなければならない。

世界選手権またはワールドカップのライダーの順位には得られたポイント数は明記されない。

- 1.32.12 世界チャンピオンライダーとチーム及びカップの優勝チームの代表者1名がFIM表彰式典に出席しなければならない。

1. 3 3 競技参加者に対する指示及び伝達事項

- 1.33.1 規則に則り、指示事項は、国際審査委員会/またはレースディレクションからチーム又はライダーに対して特別通知によって行われる。

特別通知は公式掲示板に掲示される及び/あるいはeメール等で電子的方法で配信される。公式掲示板に掲出する及び/あるいはeメール等電子的方法で配信されることにより交付の証明とされる。

- 1.33.2 プラクティス及びレースの全ての順位及び結果とオフィシャルによる全ての決定事項は、掲示板に掲出されるかチームに伝達されなければならない。公式掲示板に掲出されかその他方法でチームに伝達されることにより交付の証明及び公式発表とされる。
- 1.33.3 国際審査委員会またはレースディレクションによるチームまたはライダーに関わる如何なる情報も書面または e メール等の電子的方法で配信されてり公式対三キーピングモニター上に表示し伝達されなければならない。同様に、チームまたはライダーから国際審査委員会またはレースディレクションへのいかなる伝達事項も書面及び/あるいは e メール等の電子的方法で行われなければならない。

大会特別規則

1. 公表

_____を代表して、_____は、
_____を、_____サーキットで開催する。
この大会は_____日付_____に開催され、
2018—2019年度_____選手権、ワールドカップの対象となる。
IMN：_____

2. 運営委員会事務局

運営委員会の住所：_____
_____前は：_____
_____後は：_____
大会期間中は：_____

3. サーキット

サーキットの全長は、_____kmである。
レースは時計回り／反時計回りで行われる。
サーキットの詳細図が添付される。

4. 司法

本大会は、FIMスポーツコード、CCR規則、および本大会特別規則に基づいて開催される。

オーガナイザーは、グリーンラインもまた実践する。

5. オフィシャル

レースディレクション

- FIM レースディレクター： パトリック・クータント
- FIM セーフティーオフィサー： レジュー・ブルチュまたはポール・デュパーク
- EEL 代表： ドリアーノ・ヴァレリアーニ

FIM 国際審査団

- FIM 審査委員長： _____
- FIM 審査委員： _____
- 主催国協会デレゲート： _____
- FIM メディカルディレクター デービッド・マクマヌス
- 大会組織委員長： _____
- 競技監督： _____
- FIM エンデュランスコーディネーター： _____
- 大会事務局長： _____

- テクニカルディレクター： チャールズ・ヘネカム
ドミニク・ハーバード
- 車検長： _____
- 計時長： _____
- チーフメディカルオフィサー： _____
- 環境スチュワード： _____
- プロモーター代表： _____

大会期間中の審査委員会の連絡先：

6. カテゴリーとクラス

下記のクラスのモーターサイクルに資格がある。

7. 許可されるチーム数

プラクティス：

レースに出走許可されるチーム数：

8. エントリー、エントリー料、保証金

エントリー申請は、本規則書に添付される公式用紙を用いて行われる。

エントリー申請は、ライダーの所属するFMNによって承認され、日付 _____、深夜0時までにオーガナイザーに届くものとする。

オーガナイザーは、エントリー申請を選別し、エントリー受付期限終了後、72時間以内に、各チームに申請の許可、または却下を伝える。

エントリー料はロードレース規則に明記されたものとする。

トランスポンダーの最高保証額は _____ である。

9. 車検

いかなるライダー、またはマシンも、下記のスケジュールに基づいて実施される車検に合格していなければコースに出ることはできない：

木曜日	金曜日	土曜日
時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで
時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで
時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで

10. プラクティス

公式プラクティスの時間帯以外の時に、レーシングモーターサイクルをコースで走らせることは厳禁される。

プラクティスセッションは下記の通りである：

日付	フリープラクティス	クォリファイプラクティス	ウォームアップ
	時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで
	時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで
	時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで

11. レーススケジュール

スタートの日付：

時間：

距離：

順位を得るための最低距離：

12. 賞金

賞金の支払いは _____ (時間) に、 _____ (場所) で行われる。

13. 表彰式 場所 — 日付

14. 抗議

すべての抗議は、抗議料 _____ (地元の通貨：660ユーロに相当する額) を添えて、FIM規律および裁定規則の規定に基づいて提出される。

15. 燃料

燃料が、オーガナイザーによって供給され、燃料供給スタンドで入手できる場合、これはロードレース・エンデュランス技術規則の事項 2.10 に適合するものとする。

16. 保険

エントリー申請書に裏書(承認)することによって、当該ライダーの所属するFMNIは、当該ライダーがFIMの規定に基づいて保険に入っていることを保証する。

スポーツコードの事項 110.1 に基づいて、プラクティスを含む大会期間中に発生した事故をカバーするライダーの第三者保険の加入は、オーガナイザーの責任とする。

この保険には、最低保証額 _____ (地元の通貨) が含まれる。

オーガナイザーは、事故、火災、または他の理由によって生じたモーターサイクル、そのアクセサリ、およびコンポーネントの損害に関しては一切の責任を放棄する。

17. スポーツ組織に対する償還請求の放棄

FIMスポーツコードの規定とは別に、ライダーとチームは、大会に出場することによって、オーガナイザー、オーガナイザーの管轄下にあるオフィシャル、代表者、または代理人が本規則の適用、または彼らの行為、あるいは怠慢によって責任を問われる可能性のあるすべての損害に関して、オーガナイザー、オーガナイザーの代表者または代理人を裁定組織、法廷、またはFIMスポーツコードに明記されていない他の方法によって控訴するすべての権利を放棄したものとみなされる。

添付文書

- サーキットの詳細図
- エントリー用紙

場所と日付： _____

運営委員会委員長： _____

競技監督： _____

大会事務局長： _____

承認： _____ (主催FMN)

承認： _____ (FIM/CCR)

2. 技術規則

競技会の公平性を維持するために、技術規則の改訂はいつでも行うことができる。

プラクティス中：車両が技術仕様に準拠していないことが判明した場合、ライダーに対しレース中にライドスルー、次戦レースの**スターティンググリッド**位置の降格、資格停止及び/または選手権またはカップポイントの剥奪というペナルティーが与えられる。

レース終了後：車両が技術仕様に準拠していないことが判明した場合、ライダーはタイムペナルティーまたは失格等のペナルティーが与えられる。

2.1 序論

2.1.1 FIM耐久ロードレース世界選手権の車両は、下記地区における一般公道モデルとする。：アメリカ、ヨーロッパ、日本

FIM耐久ロードレース世界選手権に出場するモーターサイクルは、近年、または現時点で量産され、コンストラクターの通常の販売網から一般の人たちが上記地区において当該年度の選手権での使用が見止まれる前に入手できるモーターサイクルをベースとしたものとする。

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（EWC 事項 2.6）**及び**チューニング範囲（スーパーストック事項 2.7）で指定され、**両方**ともに有効な FIM 公認車両でなければならない。

オープンクラスはエンジンタイプ及び/またはテクノロジー（エクスペリメンタル事項 2.9）で示される。

2.3 一般的アイテム

2.3.1 材質

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアームに**チタニウムを使用することは禁止される。チタニウム及びアルミニウム合金を**スイングアームスピンドルおよびホイールスピンドルの構造に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。ダブルまたはツイントレッドボルト/スピンドルは認められる。（2021年1月1日以降）~~

ナット及びボルトへのチタニウム及び軽合金の使用は認められる。

2.3.3 ハンドルバー

露出したハンドルバーの先端には、固形材質のものが埋め込まれる、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関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の場合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、10mmの隙間が設けられ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で最低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を参照）。

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。

複合材料製のハンドルバーの使用は認められない。

2.3.4 コントロールレバー

すべ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くなっていなくてはならない（平らな部分の厚みは最低16mm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（ハンドおよびフットレバー）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。

フロントブレーキレバーは、適切なガードで保護されていなければならない。

リアブレーキレバーがフットレストの軸に設けられる場合、フットレストの湾曲あるいは変形等のような状況においても操作できなくてはならない。**損傷を受けた場合、次のピットストップ時に修復されなければならない。**

ライダーコントロールの改造は、モビリティへの新たな取り組みとして考慮され、メディカルディレクターによる考察と承認が必要とされる。改造に関するテクニカルディレクターの決定が最終のものとなる。

~~フロントブレーキレバーは特別なガードで保護されなければならない。クラッチレバーにも特別なガードの取り付けが認められる。~~

2.3.5 ホイール及びリム（表1を参照）

- 1) すべてのタイヤは、リムにマウントされた状態で、 1 kg/cm^3 （141b／平方インチ）の空気圧で、タイヤ断面が路面に対して 90° に置かれた状態で測定される。
- 2) マニュファクチャラーが供給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。
- 3) ホイールリムの最大幅（インチ）は下記のとおりとする：

フォーミュラ EWC：	フロント	3.50” インチ
	リア	6.00” インチ
	直径	17.00 インチ
スーパーストック	公認時のサイズ	
- 4) リム幅は、ETRTOに基づいて、ホイールリムの内側フランジウォールで測定される。
- 5) 公認車両に装備された材質と同じ材質のホイールのみ認められ、EWCは、※アルミニウム製のホイールが認められる。（事項 2.6.6.5 及び 2.7.6.5 参照）
※ 2020年2月 CCR 決定
- 6) スチール又はアルミニウム製のエアバルブのみが認められる。アングルドタイヤエアバルブ（角度のある）が推奨される。

2.3.6 タイヤ

タイヤは公認時に装備されているものから変更することが認められる。

1 要件

スリックタイヤ並びにハイウェイでの使用不可（NHS）と明記されたタイヤを除き、マニュファクチャラーはタイヤに下記のマークをつけなくてはならない：

- DOTマーク、および／あるいはEマーク（“認証タイヤ”またはハイウェイでの使用にのみ可能と記されたタイヤ）
- マニュファクチャラー名
- 製造年（コードで）

- タイヤの寸法
- スピードレーティング
- タイヤを正しく使用するために必要なその他の特徴

2 装着

- タイヤは適切なリムに装着されなくてはならない。
- リムは変形していたり、損傷してはならない。

3 許可される最低速度

スーパーストックにおける最低スピード分類： (w)

4 タイヤ表面のトレッドパターン

トレッドパターンに制限はない。

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専用に作られるものでなくてはならない。**自身の手でカットパターンすることは禁止される。***

※ 2020年2月 CCR 決定

スリック及び/あるいはウェットタイヤ（存在する場合トレッドパターン）
の選択は、個々のライダーに一任される。*

※ 2020年2月 CCR 決定

~~スリックタイヤまたはWETタイヤ（適切な場合）の使用もライダーの判断に基づくものとする。しかしながら、状況が難しいものとなった場合には、ライダーはタイヤマニュファクチャラーの薦めを考慮し、さらに必要な場合には、タイヤマニュファクチャラーの適切な代表者の意見を考慮しなくてはならない。~~

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、ライダーはトラックに入ることが認められない。

疑義が生じた場合、FIMエンデュランステクニカルダイレクターの決定を最終のものとする。

5 タイヤコントロール方法

1. フォーミュラ EWC 及びスーパーストックのタイヤ規制は FIM タイヤステッカーにて管理される。このタイヤ規制は**選手権における新規サーキット また新たな舗装路面**の場合（サーキット路面再舗装）に適用される。**※は適用されない。新たなサーキットの条件についてはセーフティオフィサーが責任を有する。**

※ 2020年2月 CCR 決定

2. フルウェットタイプのタイヤ（各マニュファクチャラーによるフルウェットタイプタイヤの図面提出が必要とされる）を除き、各大会で使用される全てのタイヤには FIM オフィシャルによって支給される番号が記されたステッカーが貼付されなければならない。
3. **番号の付けられた**タイヤステッカーは、第1回クォリファイブラクティス前に、封印された封筒に入れられ各チーム（ライダー2名のチームには5枚、3名のチームには7枚）に配布される。チームはその正しい使用に関する責任を持つ。
4. 両方のステッカーは車両（ピットボックス側）のフロント及びリヤタイヤのサイドウォールの同じ側に貼り付けられなければならない。オフィシャルは、ピットレーンに存在する全ての EWC 及びスーパーストック車両にステッカーが貼付されているか確認する。
5. このオフィシャルステッカーが貼付されていない車両の使用がある場合、即座に適切な対応を行うレースディレクションに報告される。（スポーツ規則参照）
6. ステッカーの破損や貼り付けに不備のある場合等の例外的な状況の場合、FIM テクニカルディレクターの判断により最大**1**枚までの追加が認められる場合があるが、損傷したステッカー**及びそれが使用されたタイヤ完全な状態（例：未使用）**で FIM テクニカルディレクターに**提示しなければならない**。**※返却されなければならない、当該タイヤは確認されなければならない**

~~ない。~~テクニカルダイレクターは当該タイヤを回収しレース終了後まで保管することを決定することが出来る。

※ 2020年2月 CCR 決定

7. 追加のタイヤ 1 本につき 1 回のストップ&ゴーペナルティーがチームに科される場合がある。

6) タイヤステッカーの数

各チームには、定められた数の FIM タイヤステッカーが支給される。各タイヤには 1 枚のマークされなければならない。

ピットレーンから離れるライダー/車両のタイヤのサイドウォールに注意深く貼付（各タイヤに 1 枚）しなければならない番号を付された FIM タイヤステッカーが支給される。

フルウェットタイプタイヤを除き、各チームが使用するスリックまたはインターミディエイトタイプのタイヤはクォリファイブラクティスセッション（QP）で使用する前に FIM タイヤステッカーでマークされなければならない。

~~2回のクォリファイブラクティスセッション及びレース各チームが準備するどのタイプ、仕様、構造等、フロントまたはリア、スリックまたはインターミディエイトタイプのタイヤ、各チーム準備される全てのタイヤはFIMタイヤステッカーによって2回のクォリファイブラクティスセッション(QP)及びレース中にマーキングされる。~~

例外：フルウェットタイプのタイヤはコントロールされない。

1. EWC クラス、各チーム 2 名のライダー

— 24 時間イベント

レース用タイヤステッカー 7 (5) 枚 QP 用

~~— 12 時間イベント~~

~~レース用タイヤステッカー 23 枚 QP 用 6 枚~~

— 8 時間イベント

レース用タイヤステッカー 7 (5) 枚 QP 用

~~レース用タイヤステッカー 16 枚 QP 用 6 枚~~

~~レース用タイヤステッカー 4 枚 (2 名のライダーチームの場合)~~

- 2. スーパーストッククラス、各チーム2名のライダー
 - 24時間イベント
レース用タイヤステッカー7（5）枚 QP用
 - ~~12時間イベント~~
~~レース用タイヤステッカー14枚 QP用6枚~~
 - 8時間イベント
レース用タイヤステッカー7（5）枚 QP用

注意：リザープライダーがクオリファイプラクティスセッションに使用するタイヤは、FIM ステッカーによるマークの対象とはならない。

ライダーが車両と共にピットを離れた時点でタイヤは使用されたと定義される。

タイヤの割り当ては各タイヤマニュファクチャラーがチームに対して行うものとする。

チームは、タイヤへのタイヤステッカーの貼り付けに関する全責任を有する。

マーキングの無いタイヤが見つかった場合、レースディレクションによりペナルティーが科せられる。*

※ 2020年2月 CCR 決定

2.3.7 タイヤクリアランス

チームはタイヤ表面（一番大きい部分）とモーターサイクルの固定部分との最低安全な感覚を常に確保しなければならない。（安全な間隔とはいかなるタイヤの部分も車体の固定パーツに触れないこと。）

2.3.8 タイヤ表面の適応

タイヤのグリップを最適化するために、新品の未使用タイヤの表面にスカuffィング（故意に擦り傷を付ける）を施すことができる。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。

2.3.9 タイヤウォーマーの使用が認められる。

2.3.10 スタート装置

参加するクラスに関わりなく、耐久レースにおいて全車両へのスタート装置は義務づけられる。

2.3.11 電装類（ライト）及び自発光式ナンバー

装備/準備（再編集）

すべてのモーターサイクルには、完全な電装類が作動する状態で装備されていなければならない。完全な灯火器の装備とはフロント及びリヤライトであり、ブレーキライトや方向指示器を含まない。フロント及びリアライト（ブレーキライト、方向指示器、フラッシュライトは含まない）

以下の装備は電装システムに含むものとする。

ヘッドライト、バッテリー、ジェネレーター、リヤライト及び非常灯はそれぞれのケーブルハーネスを持つ。

1. オリジナルのヘッドライトまたはユニット、ヘッドライトの内部、ヘッドランプブラケットは変更または交換されても良い。レンズがガラス製の場合、それは、事故等により損傷した場合に飛散しないように透明なプラスチックフィルム等で完全に覆われていなければならない。
2. オリジナルの公認されたヘッドライトを変更する場合、フェアリング前部にあるオリジナルヘッドライトの開口部は、公認時のヘッドライト位置より±10mmの範囲内でオリジナルヘッドライトの形を複製しなければならない。
3. 各フロントライト源には最低 1200 ルーメンのバルブが使用されなければならない。各社のテクニカルシートが優先される。
 - EWC クラスのヘッドライトは白色光とする。（色温度は 5000K “冷めた白色” と同等以上）
 - SST 及びその他クラスの場合、ヘッドライトは黄色光とする。（色温度は 3000K “黄色/温かみのある白” 以上）
4. リアライトには一つの点滅しないレッドライト（ランプ/LED*）
※ 各リアライトは以下の条件に適合していなければならない。
最大 250 ルーメン、赤 630-670nm が推奨される。
テクニカル仕様シートが優先される。

5. レース中（ピットストップ中を除き）、最低一つのヘッドランプ及びテールライトは、常に点灯していなければならない。
6. 転倒、事故の後、一つのフロント/リアライトが破損した場合、次のピットストップ時に補修/交換されなければならない。ライトの無い車両はトラックから離れなければならない、自身の力で（レースディレクションの指示するペースを守り）、人力または回収車両により走行しなければならない。

オリジナルまたは改造されたワイヤルーム回路には下記が含まれていなければならない。

7. ワイヤルームには、シングル又は複数のハロゲンライト（例：キセノン、LED、OLED またはレーザー）を持つ2つのヘッドライト、2つのリアライトに接続された独立したオン・オフスイッチが設けられる。
8. ヒューズとオン/オフスイッチを備え、バッテリーに接続された独立したワイヤルームに3つ目の赤い非常灯^{*}が装備されなければならない。

どのモデルでも、使用されるバッテリーの容量は36時間点灯可能な性能を有するものとする。（Li-Po バッテリーは消火できないため除外される）このバッテリーは、車両に取り付けられるために、メインバッテリーと同等の安全を保障された物でなければならない。

※ 各リアライトは以下の条件に適合していなければならない。
最大 250 ルーメン、赤 630-670nm が推奨される。
テクニカル仕様シートが優先される。

9. 各回路を別個にコントロールするために磁気または電子式リレーが使用できる。
10. 競技者のナンバーを表示する電子発光ディスプレイは独立したオン/オフスイッチが装備されていなければならない。
11. 車両のリアには、地面と垂直方向（垂直に対して最大傾斜 30° まで）の位置でシートの下側に平坦で赤い反射鏡（最低 60 cm²）が装備されなければならない。

12. 点滅しない追加の識別ライト(赤、黄色、緑色以外で最大出力 100ルーメン)とし、最大出力5ワットを、後方から視認出来ない車両の側面に取り付けることが出来る。

実施

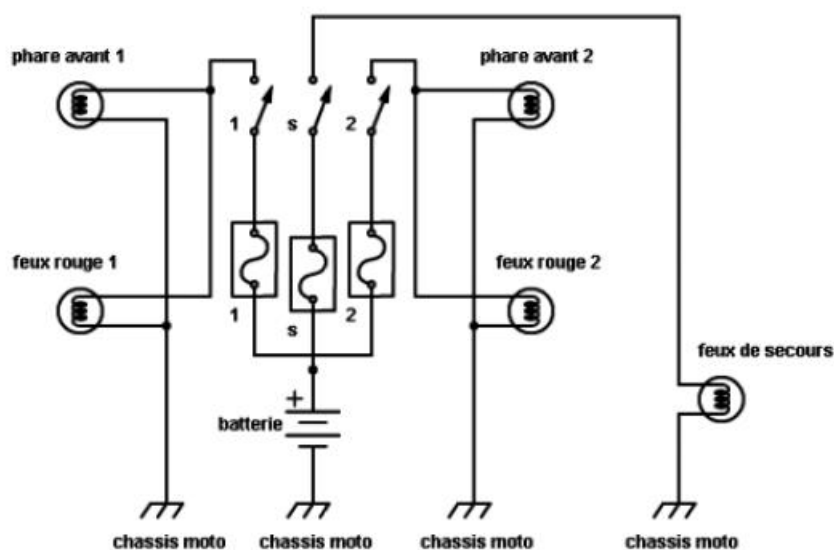
全てのライト（2つのヘッドライトと2つのリアライト）は、車両が動き出す前のエンジンスタートというコマンド時に点灯し、ライダーがピットボックスを離れる。エンジンがライダーによってスイッチオフされた時点で、全てのライト（2つのヘッドライトと2つのリアライト）が消灯される。

- もし、転倒によりヘッドライトまたはリアライトが損傷した場合、次のピットストップ時に損傷したライトを補修しなければならない。作動しないヘッドライト又はリアライトを装備する車両はピットボックスを離れることはできない。
- 補修作業や燃料補給を行う前にエンジンを停止した時点でヘッド及びリアライトは、消灯される。
- ライダーのセッション中（転倒または事故後）に破損したライトまたはバルブは次のピットストップ時に交換しなければならない。事項 1.7.2—ライトオン参照。
- 夜間走行時に転倒し非常灯のみ作動している場合は、ライダーはレースディレクションの指示に従わなければならない。及び/あるいは、サービスロードを走行する。

車両がピットボックスを離れてからライトが点灯された場合や、ピットボックスに到達する前に消灯された場合、チームにはペナルティーが科せられる。（例、ストップ&ゴー等）

注：自発光式ナンバーは、ライトオンパネルが提示された時点で点灯されなければならない。（事項 2.3.12 参照）

ライト装備の為のガイドライン



2.3.12 ナンバープレート及びカラー

地の色及び数字の色は以下のとおりとする。

クラス	地色	数字色
フォーミュラ EWC	黒 (RAL9005)	白の自発光式
スーパーストック	赤 (RAL3020)	白の自発光式
エクスペリメンタル	緑 (RAL6002)	白の自発光式

フロントナンバーのサイズは	最低高	140mm
	最低幅	80mm
	文字幅	25mm
	数字間の幅	10mm

サイドナンバーのサイズは	最低高	120mm
	最低幅	80mm
	文字幅	25mm
	数字間の幅	10mm

ライダーに割り当てられたナンバー（及びプレート）は、以下のとおりマシンに表示されなければならない。

- 1つはフロントとし、フェアリングのセンターまたは若干左右のどちらかによせることができる。数字の上部は、センターライン方向に傾斜させていなければならない。数字は地色部分の中心にあることとし、その周囲25mm以内に如何なる広告も表記されてはならない。

- 1つはマシンの両サイドまたはリヤシート上部で数字の頭部分をライダー方向に向ける。数字は地色の部分の中心になければならない。

車体色が淡い色の場合、白地の外周を最低8mmの黒線で囲わなければならない。

ナンバーの識別をめぐる紛争となった場合、FIMエンデュランステクニカルダイレクター/チーフテクニカルスチュワード（車検長）の判断を最終のものとする。

2.3.13 反射エリア

一部夜間を含むレースの場合、最低60cm²の赤い反射面がモーターサイクルのシートカウル後方上部に装着され、後続ライダーにより視認できなければならない。~~が明確にモーターサイクルの全体像を識別できるようにする。赤い反射板を取り付けるためにシート下にブラケットを取り付けることが認められる。~~

2.3.14 ハンドプロテクター

降雨時及び/または低気温時にのみ、ストリームライニングに追加のハンドプロテクターを装着することを推奨する。それは“クイックフィット”タイプのものに限定される。ハンドプロテクターは、手の保護を目的とするためだけのものであり、ハンドルバーの幅より突出してはならない。すべての尖ったエッジは丸められる。ストリームライニングにハンドプロテクターを装着した場合でも、**ハンドルバー間、クラッチとブレーキレバー/プロテクター及びハンドプロテクター間の**必要なクリアランスは守られなくてはならない（図A-3を参照）。

ハンドプロテクターは、装備し使用する前にFIMテクニカルダイレクターに提示し、確認を受けなければならない。

~~このデバイスは有効に機能するようデザインされ、強度を持つことでライダーが負傷したり挟まれることの無いものでなければならず、危険な部品と考えられるようなものであってはならない。（テクニカルダイレクターの判断による）
2019年1月1日よりハンドプロテクターは義務となる。~~

2.3.15 給油

オリジナルの燃料タンクキャップはクイックフィルタイプ（航空機タイプ）燃料バルブに適合する最大2つの開口部を持ち、クローズとシステムを保持していなければならない。同軸開口部を持つクイックフィルバルブは認められる。

2019年9月1日以降は以下が適用される。

1. オリジナルの燃料タンクキャップは、クイックフィルタイプ（航空機タイプ）のに適合する1つまたは2つの開口部を持つクイックフィルタイプの燃料バルブに変更しなければならない。

同軸タイプまたは並列タイプのクイックフィルタイプバルブシステムが認められる。

- 同軸タイプクイック燃料バルブシステム
最大直径（外径）は78mmとする。燃料移送のための開口部はオリジナルのフュエルバルブ開口部のエリアを超えてはならず、最大直径は2インチとする。（50.8mm）
- 並列タイプ燃料バルブ
燃料移送のための開口部の最大内径は2インチ（50.8mm）を超えてはならない。
- チームが並列タイプのクイックフィル燃料バルブシステムを（2インチ以上の内径開口部）を使用する場合、燃料流動バランスを取るために、チームは、内径2インチのリストリクターを燃料供給ライン内の燃料バルブより上の位置に取り付けなければならない。
- ~~FIM 耐久テクニカルディレクターは、チームに対し、燃料コンテナと燃料バルブ間の燃料流のバランスを取るために追加のリストリクターの取り付けを要請する場合がある。~~
- 車両の燃料タンクに装備されているクイックフィルバルブの受け部内のクローリングシステムにロックシステムが無い場合、クイックフィルバルブに追加のロック可能な保護カバーが取り付けられなければならない。
- 燃料タンク内のクイックフィルバルブシステムの開閉部の変更は安全義務違反と考慮される。
- 全ての燃料は外気温下で保管、使用されなければならない。燃料と外気温の最大差異 15℃を超えてはならない。また、どのような場合においても燃料温度が 0℃を下回ってはならない。

- ・ 燃料及びエア－移送時におけるバルブの開閉動作は、如何なる燃料漏れも無く行われなければならない。

2 給油システムは手で持てるサイズ（ポータブル）のものか、ピットボックスの壁に頑強かつしっかりと設置されるフュエルタワー式のものなければならない。

- ・ クローズドシステム（閉鎖式のもの）で漏れ防止が施されていないといけない。
- ・ 各システムは、大気により回路内の圧力を一定に保つことが出来る開口部が備わっていないといけない。
- ・ 燃料は、重力のみで移送されなければならない。安全上の理由から、燃料補給装置の如何なる部分も冷却または加圧されてはならない。
- ・ 燃料タワー上部には燃料用コンテナが設置され、その高さは最大 2.60m を超えてはならない。（地上から計測して）
- ・ 燃料タイプ供給ホースは強化されるか、または 2 重の層（または一回り大きなホース）で保護されていないといけない。燃料供給ホースチューブ内径は 60mm を超えてはならない。
- ・ ポータブルフュエルコンテナの最大寸法（長さ/高さ）は 100cm とする。如何なる場合においてもポータブルコンテナ及びフュエルバルブアッセンブリの長さ及び高さは 120cm を超えてはならない。
- ・ 余分な燃料は燃料コンテナタワー又は携帯コンテナに戻るものでなければならない。エア－移送用の極度に薄いホースを燃料供給用またはオーバーフロー用として使用することは認められない。安全上、報告のある場合、FIM 耐久テクニカルディレクターの使用か日の判断が最終のものとなる。
- ・ 全ての燃料は外気温下で保管、使用されなければならない。保管する場合、燃料と外気温との最大温度差は 15℃ を超えてはならない。如何なる場合においても使用される場合の燃料は 0℃ 以上でなければならない。

3 如何なる燃料漏れも許されないし危険である。燃料移送は如何なるリスク無しに行われなければならない。燃料補給のために停止した場合、各チームは特に注意して行動しなければならない。もし、システムの欠陥が判明した場

合、チームはオフィシャル及び/または消火担当の指示に従わなければならない。

- 4 消火器を担当する者も含み燃料補給に関係する全ての人員は、難燃素材でできたオーバーオールを着用しなければならない。手は難燃素材のグローブ、足は難燃素材の靴とし、セーフティーゴーグル/マスク及び難燃素材の目出し帽を使用しなければならない。適切な保護用ヘルメットの使用及び目の保護は義務とされる。
- 5 プラクティスまたはレース中、タイヤウォーマーシステム及びコードレスのポータブル電動工具のみが認められる。

~~2020年1月1日以降、FIM公認燃料バルブのみ認められる。~~

FIM公認燃料バルブが正式に発表されてから、チームには規則に対応するために1年の猶予が与えられる。

2.3.16 マーキング

プラクティスセッション前及びレース前チェックで、フレーム及びエンジン（クランクケース）がマーキングまたは封印される。FIMテクニカルディレクターの決定により、クオリファイプラクティスセッション前及びレース後にナンバーが確認される場合がある。

レース中、フレームとクランクケースを除き、全ての欠陥パーツは交換することができる。

~~フレーム及びエンジンケースにはレース前にマークがつけられるか封印される。~~

2.3.17 バラスト

最低重量を満たすためのバラストの使用がみとめられる。バラストを使用する場合、事前の車検**及びレース前**にFIM耐久テクニカルディレクター、車検長に報告しなければならない。各クラスに設定された最低重量よりいかなる時も下回ってはならない。

全てのバラストは、硬い金属製のものとし、アダプターを使用するか、または、直接メインフレームまたはエンジンに最低2つの金属性ボルト（最低直径8mmで、8.8グレード以上）によって確実かつ安全に取り付けられていなければならない。その他手法の場合、FIM耐久テクニカルディレクターの承認が必要とされる。

~~燃料タンク内の燃料もバラストとして認められる。重量検査の数値は、常に車両最低重量を下回ってはならない。~~

2.3.18 タイムキーピング器材

全ての車両には、タイムキーピング用トランスポンダーが正しく取り付けられなければならない。トランスポンダーは、公式タイムキーパーに承認され、供給されなければならない。車両の縦軸中央部（通常、スイングアームピボット近辺）の左右どちらか、可能な限り低くカーボンボディーワークに干渉されないように取り付けられなければならない。

トランスポンダーブラケットへの正しい装着は最低限タイラップとするが、可能な限りネジまたはリベットを推奨する。クリップ式のトランスポンダーもタイラップで確実に固定する。ヴェルクロ（マジックテープ）や粘着テープのみの場合は認められない。トランスポンダーは、プラクティス及びレースの間、エンジンスイッチが切られていても常に作動するものでなければならない。

2.6 フォーミュラ EWC 技術仕様

部品又はシステムの変更について以下に明記されていない場合、一切禁止される

フォーミュラ EWC モーターサイクルは、公道走行用モデルをベースとし、有効な FIM 公認を得たものとする。

(FIM 車両公認手順は www.fim-live.com/library を参照)。

フォーミュラ EWC モーターサイクルは、FIM スーパーバイク車両公認が必要となる。公認されるスーパーバイクモデルは、最大市販価格 40000 ユーロ (税金含む) を超えるものであってはならない。

(FIM 公認手順は www.fim-live.com/library の FIM 公認手順及び付則 FIM 公認手順を参照)

EWC クラスにエントリーするすべてのモーターサイクルは、すべての要素においていなければならない。ただし、公認されたマシンに別のものが装備されている場合は例外とする。

フォーミュラ EWC 用モーターサイクルのフロント、リヤ、およびプロフィールは (特記されない限り) **原則として** 公認された形状 (当該マニュファクチャラーが本来製作した形状) 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この限りではない。サイレンサーは、**原則として** オリジナルモデルで公認された側を維持していなければならない。(2020 年 1 月 1 日より)

2.6.1 排気量

600cc 以上 1,000cc	4ストローク	4 気筒
750cc 以上 1,000cc	4ストローク	3 気筒
850cc 以上 1,200cc	4ストローク	2 気筒

排気量 (ボア及びストローク) は公認されたサイズのままとする。

2.6.2 最低車重

車両の最低重量は

2、3気筒または 4 気筒の**車両最低重量は**
全てのレースにおいて 175Kg とする。(2020 年 12 月 31 日まで)

~~— 夜間にかからない耐久の場合：170Kg~~

~~— 一部夜間にかかる耐久の場合：175Kg~~

大会期間中、タンクと**その内容物**を含む車両総重量は、最低車両重量以下であってはならない。

2021年1月1日以降

- **全てのレースにおいて165Kgとする。**
これは絶対最低重量（燃料タンク及びその内容物を除く）とする。

車両の最低重量に関する許容誤差値は設定されない。

バラストの使用は、最低重量を満たすため並びにハンディキャップシステムのために認められる。バラストの使用及び重量ハンディキャップは、FIM 耐久テクニカルディレクター/車検長によって事前車両検査及び/あるいはレース前に宣言される。

プラクティス及びクォリファイセッション中、ライダーはピットレーンでの重量検査のため車両を提示するよう要請される場合がある。如何なる場合においても、ライダーはこの要請に従わなければならない。

各レース終了後の最終車検において、選択された車両の重量が計測され、重量は、レース終了後のマシンの状態のままで満たされていなければならない、車両へのいかなる追加も認められない。これは全ての液体も含むこととする。

2.6.4 フュエルインジェクションシステム（インジェクション及びスロットルボディー）

フュエルインジェクションシステム（スロットルボディー、可変長インテークトラクトデバイスを含む完全なシステム）はいかなる改造も認められない。事項 2.6.6.18 も参照。

2.6.5 燃料

すべてのモーターサイクルのエンジンは、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 2.10 も参照）。

2.6.6 マシンの仕様

以下に記されていない全ての条項は、公認車両マシン用に製作された状態を維持していなければならない。

2.6.6.1 メインフレームボディ**ー及びサブフレーム**

メインフレームは、本来マニファクチャラーが公認された車両用に製作、**使用され**、装備したオリジナルの状態に維持されなくてはならない。

公認車両のフレームには、製造会社の発行する車両の識別番号（VIN 番号）が表示されていなければならない。**如何なるメインフレーム（オリジナルまたはスペアパーツ等）は、公認時のものと同一とし、公認時の図面と一致していなければならない。そのようなフレームは特別な番号によって管理される。**

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ず、その他認められる改造は以下に記すもののみ認められる。

フレームにはドリルでの穴あけ加工が認められるが、それは認められた部品を取り付けのためのみとする。（例：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、**フレームプロテクター**）

下記部品の寸法及び位置

- ・ エンジン
- ・ フレーム及びスイングアーム**上**のサスペンションリンケージマウント位置は、公認時のものと同じでなければならない。

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。ステアリングヘッドのオリジナルのベアリングシートの直径はスペシャルプッシュを挿入することで大きくすることが出来る。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±6mmとする。

これら特別プ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。

フレームのスイングアームピボットエリアの改造は、縦横方向に最大±5mmの調整が認められる。技術方法及びフレームの構成及び断面（例：キャスト、製作等）に関わらず、オリジナルのスイングアームピボットへの改造をするための溶接または機械加工が認められる。

フレームを部分的の保護するための複合素材製のプロテクティブカバーは認められ、確実に固定されなければならない。FIM 車検ステッカーを（スムーズな表面に）貼付するために適切なスペースが確保されていないなければならない。

公認された車両のリアサブフレームは、変更、または改造することができるが、デザイン、目的及びアッセンブリーは公認された車両のパーツを維持していなければならない。素材タイプは認証を受けたものに維持されるかまたはより重量のあるものでなくてはならない。

シートパッド素材は改造及び/あるいは交換されても良い。

ストリームライニング/シートセクションの素材は変更されても良いが、公認時の形状/プロフィール（寸法）を維持していなければならない。

ペイント図柄に制限はない。

2.6.6.2 フロントフォーク

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、公認モデルと同タイプ（リーディング・リンク、テレスコピック、倒立、など）でなくてはならない。フロントホイールスタンドの小さなサポートを追加することが認められる。（円錐状か平坦、スチールまたはアルミニウムで最大寸法（長さ×幅×高さ）は、70 mm×6 mm×60 mm）全ての端部は丸められ、内側に向けられていなければならない。

電子制御式サスペンション等の如何なるアフターマーケットやプロトタイプも認められない。

公認時の車両が電子式サスペンションを使用している場合、使用する事が認められる。

電子制御式バルブは公認時の状態とする。このバルブに連結されていないシム、スペーサー、フォークスプリングの変更は認められる。

電子式サスペンションのECUは公認時の状態のままとする。

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のままとする。このインターフェースの取り外しまたは機能を停止させることは認められる。

オリジナルのサスペンションシステムは、電気的機能が停止となった大会においても安全に作動しなければならない。

作動中にサスペンションオイルの粘度を変更することができる電磁流体システムは認められない。

アッパーとロワーフォーククランプ（トリプルクランプ、フォークブリッジ）は、変更されてもよいし、改造されてもよい。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。

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。

電子コントロール式のステアリングダンパーは、一般公道用として公認された車両に搭載されていない場合、使用することが認められない。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。（如何なる機械部品、電子部品も公認された状態でなければならない）

2.6.6.3 **スイングアーム**

リア**スイングアーム**は、公認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。但し、タイプ（シングルまたはダブル）は同じでなければならない。カーボンファイバー、またはケブラー素材の使用は、それがオリジナルのマシンで使用されている場合を除いて許可されない。

スイングアームのセクションを保護するための複合素材製のプロテクティブカバーは認められ、確実に取り付けられなければならない。

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スイングアームにチェーンガードが装着されなくてはならない。チェーンガードは強固な素材でできていなければならず、内側に向けられていなければならない。（スチール、アルミニウム、複合合金）

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**スイングアーム**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スチールまたはアルミニウム。**スイングアームの後ろ又は下に取り付ける場合（水平に最大 120 mm）；スイングアームより下に取り付ける場合、最大寸法（長さ×幅×高さ）は、120 mm×120 mmとし、最大厚 30 mmとする。**

固定のためのスクリューは凹んでいなくてはならない。チェーンを維持するための小さな**ブラケットが認められ、確実に固定されなければならない。全ての端部は丸められていなければならない。最大寸法；長さ 40 mm、スイングアームの上の高さ 40 mm、幅/厚み 10 mmとする。**

2.6.6.4 リアサスペンションユニット

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（すなわちデュアルかモノかということ）が使用されなくてはならない。

電子制御式サスペンション等の如何なるアフターマーケットやプロトタイプも認められない。

公認時の車両が電子式サスペンションを使用している場合、使用する事が認められる。

電子制御式バルブは公認時の状態とする。このバルブに連結されていないシム、スペーサー、ショックアブソーバースプリングの変更は認められる。

電子式サスペンションのECUは公認時の状態のままとする。

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のままとする。このインターフェースの取り外しまたは機能を停止させることは認められる。

オリジナルの電子システムは、電気的機能が停止となった大会においても安全に作動しなければならない。

作動中にサスペンションオイルの粘度を変更することができる電磁流体システムは認められない。

リアサスペンションリンケージは改造、または交換できる。
もしフレームに取り付けポイントがある場合、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（ピボットポイント）を取り付ける際に使用しなければならない。

2.6.6.5 ホイール

ホイール(事項 2.3.5.2)、およびその関連パーツは、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。マグネシウム（公認されていない限り）、カーボンファイバー、またはカーボンコンポジット製のホイールは、当該マニュファクチュラーが公認された量産モデルにこのタイプのホイールを装着している場合を除いて許可されない。

ベアリング、シール、スペーサーおよびアクスルは、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。ホイールスピンドルへのチタニウム及び軽合金の使用は禁止される。

ホイールバランスウェイトは、取り外し、交換、追加が認められる。

如何なるインナーチューブ（もしある場合）またはインフレーションバルブの使用も認められる。

フロント及びリアホイールリムの最低直径：17インチ
フロントホイールリムの最大幅：3.5インチ
リアホイールリムの最大幅：6.0インチ

2.6.6.6 ブレーキ

フロント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、または交換できる。

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、または交換できる。

フロントブレーキシステム冷却エアダクトが認められる。このダクト（1つ）は、フロントブレーキキャリパーとフロントブレーキキャリパーブラケットの間に装着することが出来る。フロントブレーキキャリパーへの改造は認められない。

エアダクトは、ディスクを冷却するためにフロントフォークの下に通すか直接ブレーキキャリパーボディーに固定する。側面から見た場合、エアダクト開口部はフロントフォークレグ（フォークレグボトムの前部）を通してはならない。安全上の理由から、ブレーキパッドに直接気流が当たるものであってはならない。

エアダクトは複合素材製でも良い。エアダクト入り口部の最大寸法：高さ60mm×幅50mmとする。使用する前に完全なアッセンブリーをFIMテクニカルディレクターに提示し、確認されなければならない。

~~エアダクトは、ブレーキキャリパーボディーに確実に固定されるものであれば装着することが出来る。安全上、ブレーキパッドに直接気流が当たる物であってはならない。~~

リア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、または交換できる。

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、または交換できる。

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、または交換できる。

ブレーキホース及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、または交換できる。2つのフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点は、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。

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、または交換できる。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。

ABS（アンチロックブレーキシステム）は、公認車両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。システムのタイプ（機械式又は電気式）及びABSポンプ/プレッシャーレギュレーターは公認時の車両に取り付けられているものでなければならない。ディスク、スピードセンサー（ローター）、ブレーキキャリパー、マスターシリンダー及びABSソフトウェアは改造、交換が認められる。ブレーキディスクには鉄製のもののみ認められる。ブレーキキャリパーへの希少合金素材（アルミニウムベリリウム等）は認められない。

もし使用したくない場合、アンチロックブレーキシステム（ABS）機能を停止し、ABSポンプ、プレッシャーレギュレーターを取り外すことが出来る。

2.6.6.7 タイヤ

事項2.3.6を参照。

2.6.6.8 ハンドルバー、およびハンドコントロール

赤いエンジンストップスイッチを1つのみハンドルバーの左右どちらかに取り付けることが出来る。スロットルに近いことが推奨される。

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的に閉じるものでなければならない。

ハンドルバー、ハンドコントロール、およびケーブル類は、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2.3.4を照）。全てのハンドコントロール、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はハンドルバー上に維持されていなければならない。（2020年1月1日より）その他スイッチは変更することが出来る。

クラッチ及びブレーキレバーはアフターマーケットの物に交換することが認められる。(事項 2.3.4 参照)

車両には、他の車両との接触等の場合にハンドルバーブレーキレバーが**誤って**作動しないように強固な素材でできたブレーキレバーガードが装備されていなければならない。

~~エンジンストップスイッチ (赤) がハンドルバーに設けられなくてはならない。~~

2.6.6.9 フットレスト/フットコントロール

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、オリジナルのマウント位置が使用されなければならない。

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。

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)。

折り畳式ではないフットレストには、アルミニウム、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エンデュランステクニカルディレクター、車検長は、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。

2.6.6.10 燃料タンク

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が、公認時の外観及び位置は維持されなくてはならない。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。

プラクティスで使用したものと同じサイズ (容量) 及び同タイプのクイックフィル燃料バルブシステムを有する燃料タンクが、イベントの間中使用されなければならない。

フレームのアップラインより下はタンクを改造する事が認められる。燃料タンクの延長部分は、シートサブフレーム (転倒の場合に備えて) によって保護され、**その下部も保護カバーでおおわれていなければならない。** アッパーとローシートフレーム構造内に収まるものでなければならない。リアホイールの位置に関わらず、この延長された燃料タンクの保護カバーに触れてはならない。(リアホイールと保護カバーとの間隔は、最低10mmとする) 改造された燃料タンクの先端は、リアホイールアクスル部の仮想垂線を超えてはならない。

燃料タンクの製造素材は**オリジナルの燃料タンクに使用されている素材から変更**または**認証を受けた状態のタンクから交換されても良い**。**スチール製以外、アルミニウムのみ燃料タンクの製造に使用することが出来る。その最低厚は 1.2 mm とする。(2021 年 1 月 1 日以降)**カーボンファイバー、アラミド繊維またはファイバークラス素材は燃料タンク素材として認められない。

保護タンクカバーが露出しているタンク部分に装着することが認められ、スチール製とすることが強く推奨される。このカバーは FIM テクニカルディレクターに提示され、認証を受けなければならない。(2022 年 1 月 1 日より義務とされる)

燃料タンクは前部と後部がクラッシュブーフ（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。**(最低 5 mm 以上のボルト最低 3 本を使用する)** 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。FIM 耐久テクニカルディレクター、車検長は、燃料タンクの取り付け**方法**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。

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タンクブリーザーパイプのある燃料タンクは、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。

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、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。開口部または燃料タンククイックフュエルバルブシステムの閉鎖を改造する場合、安全上の要件（漏れ防止）違反とならないよう考慮しなければならない。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。（事項 2.3.15 参照）

2.6.6.11 フェアリング/ボディーワーク

- a) フェアリング、マッドガード及びボディーワークは、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) ウインドスクリーンは交換することができる。
- c) 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、または交換できる。
- d) ロワーフェアリングは、エンジン破損時に、エンジンに使用しているオイルとエンジンクォ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。

e) ロワーフェアリングは常に漏れ防止が施されていないなければならない。(25 mm の孔は今後義務とされない)。ローワーフェアリングの後部は、液体が漏れた場合に備えそれを維持するために、最低 2 つのブラケットでエンジンまたはフレームに取り付けられなければならない。

f) ホイール交換用のエレベーター（スタンド）を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保護円錐を装着するため、フェアリングを最低限変更することが許可される。

g) オイルクーラーへの吸入エアーを増する為に、フェアリング又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。

ボディワーク側面のオリジナルの冷却用オープニングはスポンサーロゴやレタリング貼り付けのため部分的に塞ぐことが認められる。この改造は、ワイヤーメッシュまたは穿孔プレート（材質は自由とするが、全ての開口部の孔の中心、円の中心は同間隔でなければならない）製が認められる。孔または点線状の孔の下位行面積は 60%未満でなければならない。

h) フロントフェンダー（マッドガード）が取り付けられていなければならない。材質、形状、取り付け方法及び位置は、公認時のものから変更する事が認められる。

i) 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。10 mm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。

j) リアフェンダー（マッドガード）は変更、追加、または取り外すことができる。

k) 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、交換することが出来る。

l) リアエキゾーストパイプセクション、ランニングアップ、ライダーのフットレスト内側には追加の耐熱版の取り付けが認められる。この耐熱版は整流効果を得るものであってはならない。このパーツの関する決定は FIM テクニカルディレクターに委ねられる。

2.6.6.12 シート

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、または交換できる。

シート周辺のリアボディーワークの上半分をソロシートに改造することができる。この場合、ソロシートには、リアナンバープレートが一体化されていなくてはならない。前後およびサイドからの外観は、原則として認証形状に合致していなくてはならない。

シート／リアカウルは、ナンバーが的確に表示できるものでなくてはならない。

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。

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、または交換できる。

2.6.6.13 ラヂエター、クーリングシステム及びオイルクーラー

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、または交換できる。

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。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。

ラヂエターチューブは、変更することができる。

ラヂエターファン及びワイヤリングは取り外されても、交換されても良い。

マシンのフロント、リア及びプロフィールは、ラヂエター、またはオイルクーラーを追加したあとも認証された形状に合致していなくてはならない。

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できる。

2.6.6.14 電気回路及び電動機器

電気ケーブル、コネクタ及びスイッチは自由とする。

2.6.6.15 バッテリー

バッテリーは変更することができる。

2.6.6.16 エアボックス

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が、エアボックスドレーンは密封されなくてはならない。標準ECUが設置されているエアボックスカバーは、アフターマーケットまたはキットECUを取り付けるために改造が認められるが、オリジナルのエアボックス容量を超えるものであってはならない。

エアフィルター、インターナルフラップタイプバルブ、センサー及びバキュームフィッティングは取り外し、改造、アフターマーケットのものへの交換が認められる。エアフィルターエレメント、は改造または交換されても良い。

構成部品を取り外すことによってできるエアボックスから外気に繋がる穴も空気を吸入しないように完全に塞がなければならない。

フェアリングからエアボックスへのラムエアチューブまたはダクトは改造、変更、交換が認められる。チューブまたはダクトが活用されている場合、オリジナルの改造されていないエアボックス吸入口に取り付けられなければならない。

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、そこに放出されなければならない。

重要： エアインテークリストラクション

必要な場合には、シーズンを通してエアインテークリストラクションシステムの装備が義務づけられる。

2.6.6.18 フュエルインジェクションシステム/スロットルボディー

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、フュエルインジェクター、可変長インテークトラクト、燃料ポンプ及び燃料プレッシャーレギュレーターをいう。

オリジナルの公認フュエルインジェクションシステムは如何なる改造もされずに使用されなければならない。

フュエルインジェクターは、ストック（市販）状態とし、オリジナル仕様及び製造されたものから変更されてはならない。

ベルマウス、インテークトラクトデバイス（ヴェロシティースタック、エアファンネル）は、取り付け位置を含めた改造または交換が認められる。

可変長インテークトラクトデバイスは、公認時に装備されていない場合、追加する事が認められない。もし、公認車両に装備されている場合、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じかつ使用方法でなければならない。

空気及び空気と燃料の混合気はスロットルボディーを介して燃焼室に送り込まれることとする。

ライドバイワイヤとして知られている、電子制御式スロットルバルブは、公認車両に同様の装備がされている場合に限り使用が認められる。ソフトウェアは改造する事が認められるが、オリジナルの製造会社が作成した安全装置及び手順は維持されなければならない。

フュエルインジェクションマネージメントチップ（EPROM）を変更することができる。

インジェクションマッピングにフラッシュメモリー（フラッシュRAM）を使用することは許可される。

2.6.6.19 燃料供給

燃料ポンプ及びプレシャーレギュレーターは改造する事が認められる。

オリジナルの燃料バルブ（ペットコック）は、公認車両に装備されているものから変更、交換または取り外すことができる。

クイックコネクター、またはドライブブレーククイックコネクターを使用することができる。

燃料タンクからインジェクター（燃料ホース、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）への燃料ラインは、燃料容量を変更しない範囲で交換することができる。

燃料タンクからフュエルインジェクション装置に繋がる燃料ラインは転倒時に受ける損傷から保護できる位置に取り付けられていなければならない。

燃料タンクの両サイドからのクロスオーバーラインは認められる。(最大内径は 10 mmとする。)

燃料ベントラインは交換できる。

燃料フィルターを追加することができる。

2.6.6.20 シリンダーヘッド

公認時のシリンダーヘッドは以下の改造ができる。

シリンダーヘッドは、公認時の材質及び鋳造を使用しなければならない。
これらの材質は、機械切削のみ認められる。

バルブまたはポートの数を含むインダクション及びエキゾーストシステム（インテーク及びエキゾースト）は公認時のものと同じでなければならない。

シリンダーヘッドのポーティング及びポリッシングは、**認証された燃焼室（2021年1月1日より施行）**を含むシリンダーヘッドのガスフロー等、通常のチューニングに関連するもののみ認められる。

~~燃焼室の形状は公認時の状態を維持しなければならない。(2020年1月1日より)~~

圧縮比は自由とする。

~~燃焼室形状は公認時の状態を維持しなければならない。~~

バルブは、公認時の状態を維持しなければならない。

バルブシートは公認時の状態を維持しなければならない。サービスマニュアルに明記されているマニュファクチャラーの指定する通常のメンテナンスのみ認められる。

バルブガイドは、公認車両に取り付けられているものから改造することは認められない。ポートエリアの改造は認められる。

バルブスプリングは、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から変更、交換することができる。材質は公認時のものを維持しなければならない。

バルブスプリングシート及びリテーナーは、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から変更、交換することができる。バルブスプリングシートの材質は公認時のものを維持しなければならない。

コッターバルブは、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から変更、交換することができる。

シリンダーヘッドカバーは公認時の状態を維持していなければならない。

2.6.6.21 カムシャフト

カムシャフトは、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から変更、交換することができる。材質及び駆動方式は公認時のものを維持しなければならない。カムプロフィール寸法は自由とする。

カムチェーンまたはカムベルトのタイプは自由とする。カムチェーンまたはカムベルトテンションデバイスは改造または交換する事が認められる。

カムシャフトをオフセットすること（シリンダーヘッド内の公認時の位置変更）は認められない。カムシャフトは公認時と同じ位置になければならない。

2.6.6.22 カムスプロケット

カムスプロケットまたはカムギアは、カムシャフトの角度を変更するために変更、交換することができる。

2.6.6.23 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）。

バランスシャフトは公認時の状態を維持していなければならない。

2.6.6.24 オイルポンプ、およびオイルライン

オイルポンプを改造することはできない。

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。

2.6.6.25 コネクティングロッド

如何なる改造も認められない。（磨き及び軽量化を含む）

2020年1月1日以降

- a) コネクティングロッドは、公認時に装着されたオリジナルのパーツとし、如何なる改造も認められない。
- b) コネクティングロッドビッグエンドナット/ボルトは交換することが認められるが、同じかそれ以上の重量の物とし、同じ材質またはそれ以上の比重量の物でなければならない。
- c) コネクティングロッドアッセンブリーの重量は、公認時の重量（通常ミドルウェイトロッドの重量）とし、許容誤差±3%とする。

2.6.6.26 ピストン

改造は許可されない（研磨と軽量化を含む）。

2.6.6.27 ピストンリング

改造は許可されない。

2.6.6.28 ピストンピンおよびクリップ

改造は許可されない。

2.6.6.29 シリンダー

改造は許可されない。

2.6.6.30 クランクケース及びその他のすべてのエンジンケース（すなわちイグニッションケース、クラッチケース）

クランクケースは公認時の状態を維持していなければならない。クランクケースへの改造は許可されない（ペイント、研磨、および軽量化を含む）。

オイルサンプ（溜め）は変更または交換することが認められる。

クランクケース内を真空状態にするためにポンプを取り付けることは認められない。公認車両時に取り付けられている場合は、バキュームポンプを使用する事が認められる。

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。

転倒時に地面と接触する恐れのある全てのオイルを含むエンジン側面カバーは、アルミニウム合金、ステンレススチールまたはスチール等のメタル（金属）製の2次カバーにより保護されていなければならない。

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また認められる。これらの全ては、急激な衝撃、摩擦、転倒のダメージに耐えるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない。

FIM公認**保護**カバーは、その材質に関わらず使用が認められる。

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。テクニカルディレクターは、有効でない事が実証されたり**破損した**如何なるカバーの使用も拒否する権限を有している。

~~———オイルパン（油貯め）は、変更または交換が認められる。———~~

2.6.6.31 トランスミッション/ギヤボックス

全てのトランスミッション/ギヤボックス比、シャフトドラム及びセクターフォークは変更または交換することが認められる。

プライマリーギヤ（及びレシオ）は、公認時の状態を維持しなければならない。

トランスミッションシャフトのレイアウトは公認時の車両に取り付けられているものと同じでなければならず、材質とレシオのみ変更が認められる。

シフトドラムのレイアウト及び機能は公認時の車両に取り付けられているものと同じでなければならない。

セクターフォークは変更する事が出来るが、フォークは、公認時の車両と同じギヤに取り付けられ、同じ機能を持たせなければならない。

~~タイツクシフトシステムが認められる。~~

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サイズは変更することができる。

ドライブスプロケットカバーは改造または取り外すことが出来る。クランクケースプロテクションがこのエリア（チェーンによる損傷を受ける）に追加することが出来る。

チェーンガード（スイングアームに搭載された）は取り外されても交換されても良い。

一般公道用として公認モデルに使用されていない場合、如何なるパワー源（ハイドロ、エレクトリック）も認められない。

人力及び一般にクイックシフトシステムと呼称されているものは禁止から除外とする。

2.6.6.32 クラッチ

オリジナルのクラッチアセンブリーの改造又は交換が認められる。

バックトルクリミッター（スリッパークラッチ）が認められる。

一般公道用として公認モデルに使用されていない場合、如何なるパワー源（ハイドロ、エレクトリック）クラッチ操作に使用されてはならない。人力は禁止事項から除外される。

クラッチタイプ（湿式または乾式）及び作動方法（ケーブル式または油圧式）は公認時の状態を維持しなければならない。

2.6.6.33 イグニッション／エンジンコントロールシステム

イグニッション／エンジンコントロールシステム（ECU）及びそのソフトウェアは改造または交換が認められ、位置も、変更（再配置）する事が認められる。

スパークプラグ、スパークプラグキャップ及びワイヤーは交換する事が出来る。

2.6.6.34 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

ジェネレーター、エレクトリックスターター、スタータークランクギヤ及びスターターシャフトは、公認マシン用に製作した状態から変更、交換することができる。

エレクトリックスターターは正常に作動し、イベント中、エンジンを始動できる状態になくってはならない。エンジンは、エレクトリックスターターがその作動を停止した後も自力で作動を継続していなければならない。

ヴォルテージレギュレーター（レクティファイヤー）は交換する事が認められる。

2.6.6.35 ライト

ヘッドライトは白色光を発光するものでなければならない。

2.6.6.36 エキゾーストシステム

エキゾーストシステムは、レース用に改造することが出来る。カタリティックコンバーターは取り外されなければならない。O²及び同等のセンサーは取り外すことが認められる。

~~エキゾーストパイプ、カタリティックコンバーター及びサイレンサーは、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から変更、交換することができる。カタリティックコンバーターは取り外されても良い。~~

エキゾーストサイレンサーの最後端の数は、公認時の数を維持しなければならない。サイレンサーの位置（右側か左側、上側か下側）は自由とする。は公認時と同じ側になければならない。サイレンサーの端部はリヤタイヤの後端垂線を越してはならない。サイレンサーエンドキャップは複合素材製の物も認められる。

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。（最低1 mm）そしてそれはサイレンサーのエンドキャップ5 mmを維持しなければならない。

~~サイレンサーエキゾーストマウント/エキゾーストサイレンサーの~~サポートフランジは、複合素材製であっても良い、またアッセンブリーは、スクリュー及びボルトで確実に固定されなければならない。クイックジップタイは認められない。

ライダーフットエリアまたはフェアリングを熱から守るためのものを除いて、エキゾーストシステムのラッピングは許可されない。

フォーミュラ EWC のノイズリミットは105dB/A を超えてはならない。（レース後の許容誤差は4dB/A とする。）

2.6.7 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

- 特別なワンウェイバルブがグランクケースのオイルフィルター開口部（いかなるオイル漏れをも防ぐため）に取り付けられても良い。
- マシンのインストルメントパネルには、レッドライトが装備されることが薦められる。このライトは、オイルプレッシャーが下がったときに点滅するものとする。

- タコメーター
- いかなるタイプの潤滑油、ブレーキ液、またはサスペンション液も使用しても良い。
- いかなるタイプのチューブ（例：エア、燃料、オイル、または水）も使用する事が認められる。
- どのインナーチューブ（装着される場合）、またはインフレーションバルブを使用しても良い。
- ガasket及びガスケット素材
- ホイールバランスウエイトは、取り外しても良いし、変更、または追加しても良い。
- いかなる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、ブレインなど）も使用することが認められる。
- ファスナー（ナット、ボルト、スクリューなど）
- 外部の表面加工、およびフェアリング及びボディーワークのデカール

2.6.8 下記のアイテムは取り外すことができる

- エアインジェクションコントロールシステム（バルブ、ソレノイド、チューブ）は取り外す事が認められる。シリンダーヘッドカバーに連結するチューブは取りつける事が認められる。
- 未使用部分のワイヤーハーネス
- 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
- タコメーター
- スピードメーター、およびホイールスペーサー
- チェーンガード
- リアサブフレーム（シート）のボルトオンアクセサリ

2.6.9 下記のアイテムは取り外されなければならない

- ターンシグナルインジケータ（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。
- バックミラー
- ホーン
- ライセンスプレートブラケット
- ツールボックス
- ヘルメットフック及び荷物用フック
- パッセンジャー用フットレスト
- パッセンジャー用グラブレール
- 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）

2.6.10 下記のアイテムは変更されなくてはならない

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）、作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（赤）、又はボタンが装備されなくてはならない。

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。

全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、ホース、オイル、ラチェター等）。

すべてのモーターサイクルには、クローズドサーキット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。

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エアボックスに放出する。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。

オイルクーラーは、リアマッドガード上またはその上に設置されてはならない。

2.6.11 追加の装備

オリジナルの公認モーターサイクルに装備されていない電気式装備を追加することができる（この認可はすなわち、データ収集器及びセンサー、コンピューター、記録装置など）。

オンボードカメラは要請があった場合及びチームが FIM 及びプロモーターより許可を得た場合に限り使用する事が出来る。ライダーのヘルメットによるカメラの使用及び取り付けは禁止される。

ラップタイム計測のための、レース中のライダーとチーム間のインフラレッド（IR）信号装置デバイスの追加は認められる。

位置確認、ラップタイミング及び・またはラップスコアを目的とした、またオンボードスクリーンでメッセージを読み取る事ができる GPS の追加が認められる。

テレメトリー（車両へのまたは車両からのリモートシグナル）は認められない。

エンジン作動状態または動いている車両へのリモートまたはワイヤレス接続によるデータ交換やセッティングは認められない。

双方向コミュニケーションの使用は、大会特別規則に明記されているか、FIM テクニカルディレクターの承認の基、レースディレクションによる要望がある場合を除き、認められない。

2.7 スーパーストック技術仕様

部品又はシステムの変更について以下に明記されていない場合、一切禁止される

スーパーストックモーターサイクルは、FIMスーパーストック公認を得たものとする。公認されるスーパーストックモデルは、最大市販価格 33000 ユーロ（税金含む）を超えるものであってはならない。

（FIM 公認手順は www.fim-live.com/library の FIM 公認手順を参照）

フォーミュラスーパーストッククラスにエントリーするすべてのモーターサイクルは、すべての要素においていなければならない。ただし、公認されたマシンに別のものが装備されている場合は例外とする。

フォーミュラスーパーストック用モーターサイクルのフロント、リヤ、およびプロフィールは（特記されない限り）原則として公認された形状（当該マニュファクチュラーが本来製作した形状）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この限りではない。サイレンサーはオリジナルモデルで公認された側を維持していなければならない。

2.7.1 排気量

下記排気量がスーパーストッククラスを構成する。

750cc 以上 1,000cc	4 ストローク	3～4 気筒
850cc 以上 1,200cc	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状態を維持していなければならない。

2.7.2 最低車重

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、マニュファクチュ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、方向指示器、ツール、および装着されている場合にはサイドスタンドを取り外した状態とし、オイル、ラヂエター液は規定料を含む）。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。~~

各モデルの車両最低重量は、車両実測値（下記参照）乾燥重量から 9Kg を差し引き、四捨五入した最少数値を出すよう計算される。www.fim-live.com にあるスーパーストックエンデュランスの最低車両重量を参照。

~~車両の最低重量は、乾燥重量マイナス9Kgとする。~~

~~——部夜間にかからない耐久の場合は、乾燥重量マイナス12Kg~~

~~——部夜間にかかる耐久の場合、乾燥重量マイナス9Kg~~

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

如何なる場合においても車両は 168Kg 以下であってはならない。（2020 年 12 月 31 日以降）

2021 年 1 月 1 日より

全てのイベントにおいて 165Kg とする。（燃料タンク及びその内容物を除いた絶対最低重量

車両最低重量に対する許容誤差値は設定されない。

バラストの使用は、最低重量を満たすため並びにハンディキャップシステムのために認められる。バラストの使用及び重量ハンディキャップは、FIM 耐久テクニカルディレクター/車検長によって事前車両検査及び/あるいはレース前に宣言される。

2.7.3 重量計測

プラクティス及びクオリファイセッション中、ライダーは、重量計測のために車両を提出することが要請される場合がある。ライダーは如何なる場合においてもこの要請に従わなければならない。

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、設定された車両重量を満たしていなければならない。如何なるものも車両に追加されてはならない。これは液体を含む。

~~プラクティス及びクオリファイセッション中、ライダーは重量コントロールに車両提示を要請される場合がある。ライダーはどのような状況においてもこの要請に従わなければならない。~~

~~最低車両重量を満たすためのバラストの使用が認められ、ハンディキャップシステムにおいては要請される場合がある。バラスト及びウェイトハンディキャップの使用はFIM耐久テクニカルディレクター/車検長によって宣言される。~~

2.7.4 キャブレションインストルメント

キャブレションインストルメント（フュエルインジェクションシステム等）は公認時のものが維持されなければならない。如何なる改造も認められない。

2.7.5 燃料

全てのエンジンは、最大鉛含有量 0.005 g/1（無鉛）と最大MON値 90 の通常の無鉛ガソリンで機能するものとする（完全な仕様に関しては事項 2.10 を参照）。

2.7.6 マシンの仕様

下記の事項に明記されたアイテム以外のすべて **パーツおよびシステムのアイテム** は、公認マシン用にマニファクチャラーが本来製作した状態に維持される。

2.7.6.1 フレームボディーおよびリアサブフレーム

フレームは、マニ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、使用され、全ユニットは以下と同等に製作されていなければならない。

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ず、その他認められる改造は以下に記すもののみ認められる。

認められた装備を取り付けるためのフレームへの穴あけ加工が認められる。

（例：フェアリングブラケット、ステアリングダンパマウント、センサー）

メインフレームには、製造会社の発行する車両の識別番号（VIN 番号）が表示されていなければならない。如何なるメインフレーム（スペア等）は、公認時のものと同一とし、公認時の図面と一致していなければならない。そのようなフレームは特別な番号によって管理される。

フレームを部分的の保護するための複合素材製のプロテクティブカバーは認められ、確実に固定されなければならない。FIM 車検ステッカーを（スムーズな表面に）貼付するために適切なスペースが確保されていなければならない。

~~フレームボディーの側面は、複合素材製の保護パーツで覆われていてもよい。これらのプロテクターは、フレームの形状にフィットするものでなくてはならない。~~

フレームボディーには、何も追加したり、削除することはできない。

全てのモーターサイクルのフレームボディーには、マニファクチャラーの車両認識ナンバー（シャシーナンバー）が刻印されていなければならない。

エンジンマウントブラケット、あるいはプレートは、マニ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。

公認された車両のリアサブフレームは、変更、または改造することができるが、デザイン、目的及びアッセンブリーは公認された車両のパーツを維持していなければならない。素材タイプは認証を受けたものに維持されるかまたはより重量のあるものでなくてはならない。

シートパッド素材は改造及び/あるいは交換されても良い。

ストリームライニング/シートセクションの素材は変更されても良いが、公認時の形状/プロフィール（寸法）を維持していなければならない。

~~リアサブフレームは、変更、または改造することができるが、材質タイプは認証を受けたものに維持されるかまたはより重量のあるものでなくてはならない。~~

シートブラケットを追加することはできるが、取り除くことはできない。また、非弾性の突出しているブラケットは、構造またはアッセンブリーの安全に影響しない場合に取り外されても良い。

リアサブフレームのボルトオンアクセサリーは取り外すことができる。

ペイントスキームに制限はないが、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許可されない。

2.7.6.2 フロントフォーク

フォーク、支柱、ステム、ホイールスピンドル、アッパー及びロウクラウン等は、マニ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なければならない。

公認フォークのオリジナル内部パーツは改造、交換することができる。アフターマーケットのダンパーキットまたはバルブを取り付けることができる。

一般公道用として公認車両に装備されている場合で完全なスタンダード状態である場合を除き、電子制御式サスペンション等の如何なるアフターマーケットやプロトタイプも認められない。オリジナルの電子システムは、停電となった大会であっても、適切に作動しなければならない。

アフターマーケットダンパーキットまたはバルブが装備されても良い。

フロントフォークには、どのような質および量のオイルを使用してもよい。

フォークキャップは、改造又は外部調整のための変更が認められる。

ダストシールはフォークが完全にオイルシールを施されている場合、改造、交換または取り外すことができる。

フォークチューブ（支柱、フォークパイプ）の表面処理を変更する事が出来る。追加の表面処理が認められる。

フォーククラウンに対するフロントフォークの高さと位置は自由とする。

アッパー及びロワーフォーククランプ（トリプルクランプ、フォークブリッジ）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。

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。

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の役目を果たしてはならない。

2.7.6.3 **スイングアーム**

リア**スイングアーム**のすべての部分は、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（リアフォークピボットボルト及びリアアクスルアジャスターを含む）。

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スイングアーム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スチールまたはアルミニウム。スイングアームの後ろ又は下に取り付ける場合（水平に最大 120 mm）；スイングアームより下に取り付ける場合、最大寸法（長さ×幅×高さ）は、120 mm×120 mmとし、最大厚 30 mmとする。

固定のためのスクリューは凹んでいなくてはならない。チェーンを維持するための小さなブラケットが認められ、確実に固定されなければならない。全ての端部は丸められていなければならない。最大寸法；長さ 40 mm、スイングアームの上の高さ 40 mm、幅/厚み 10 mmとする。

~~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スイングアームにチェーンガードが装着されなくてはならない。チェーンガードは強固な素材でできていなければならない。内側に向けられていなければならない。(スチール、アルミニウム、複合合金)~~
~~リアフォークピボットボルトは、マニュファクチャラーが公認車両用に製作した状態を維持していなければならない。~~
~~リアホイールスタンドブラケットをリアフォークに溶接またはボルトで追加することができる。ブラケットの先端はどの方向から見ても丸くなってはならない。(大径のもの) 固定のためのスクリューは凹んでいなくてはならない。~~
~~リアスイングアームにオリジナルのリアブレーキキャリアを固定するためのシステムまたはポイントが追加されても良い。~~

2.7.6.4 リアサスペンションユニット

リアサスペンションユニット（ショックアブソーバー）は改造又は変更が認められる。フレームとリアスイングアームのオリジナルのアタッチメントは公認時の状態でなければならない。

リアサスペンションユニットスプリングは変更することができる。

一般公道用として公認車両に装備されている場合で完全なスタンダード状態である場合を除き、電子制御式サスペンション等の如何なるアフターマーケットやプロトタイプも認められず、それらはスタンダードのままではなければならない。

（機械的、電子的部分は公認時のままとする）オリジナルの電子システムは、大会時に適切かつ安全に作動しなければならない。

リアサスペンションリンクージは、マニュファクチャラーが公認車両用に製作した状態を維持していなければならない。

2.7.6.5 ホイール

ホイールは、マニュ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。

スピードメータードライブを取り外して、代わりにスペーサーを入れることができる。

オリジナルのデザインにリア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。

ホイールアクスル、およびフrintのブレーキキャリパー用のマウンティングポイントを改造することは許可されない。インターナル及びエクスターナルスペーサーは改造することができる。

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できる。

如何なるインナーチューブ（取り付けられている場合）またはインフレーションバルブも使用する事が出来る。

2.7.6.6 ブレーキ

ブレーキディスクは、下記要件を満たすアフターマーケットディスクに変更する事が出来る。

交換するブレーキディスクは、鉄素材でなければならない。インターナルベンチレーテッドディスクは認められない。

ブレーキディスクの外周及び内径は、マニユファクチャラーが公認マシン用に本来製作したものより大きなものであってはならない。

ブレーキディスクの厚みを増加する事が出来るが、ディスクは公認時のブレーキキャリパーに手を加えずに取り付けられることとする。

フロントブレーキディスクは、オリジナルのローターを使用してフローティングとすることができる。ローターの数は自由とする。

ブレーキディスクキャリアは交換する事が出来るが、オフセット及びホイールの取り付け位置は同一のものとする。

フロントブレーキマスターシリンダーは変更することができる。リアブレーキマスターシリンダーは公認車両の状態を維持していなければならない。フロント及びリアブレーキ液リザーバーは変更または位置を変更する事が出来る。

公認車両時に装備されているキャリパーのエアブリーダースクリューは変更することができる。

フロント及びリアブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）は、マニユファクチャラーが公認車両用に製作した状態を維持していなければならない

フロントブレーキシステム冷却エアダクトが認められる。このダクト（1つ）は、フロントブレーキキャリパーとフロントブレーキキャリパーブラケットの間に装着することが出来る。フロントブレーキキャリパーへの改造は認められない。

エアダクトは、ディスクを冷却するためにフロントフォークの下に通すか直接ブレーキキャリパーボディーに固定する。側面から見た場合、エアダクト開口部はフロントフォークレグ（フォークレグボトムの前部）を通してはならない。安全上の理由から、ブレーキパッドに直接気流が当たるものであってはならない。

エアダクトは複合素材製でも良い。エアダクト入り口部の最大寸法：高さ 60 mm × 幅 50 mm とする。

使用する前に完全なアッセンブリーを FIM テクニカルディレクターに提示し、確認されなければならない。

油圧（ハイドロリック）フルードへの交換熱を逃がすため、メトリックシムをキャリパー、パッドとキャリパーの間にメ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に交換する事が認められる。

リアブレーキキャリパーブラケットは、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。リアキャリパーブラケットの改造は、スレッドをリアスイングアームのリア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。リアキャリパーブラケットを部分的に改造することが認められる。溶接、ドリルまたはヘリコイルにより、リアブレーキキャリパーブラケットの位置変更を行う場合、スイングアームを改造することが認められる。

オリジナルのチェーンアジャスター（丸形または角形）は、リアブレーキキャリパーを維持するために穴をあけることが認められる。

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。

ブレーキラインへの“クイック”（または“ドライブブレーキ”）・コネクターは許可される。

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、ローフォークブリッジ（下部三叉）の上に設けられなくてはならない。

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キングピンは改造する事が出来る。

追加のエアースクープまたはダクトは許可されない。

ABS（アンチロックブレーキシステム）は、公認車両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。システムのタイプ（機械式又は電気式）及びABSポンプ/プレッシャーレギュレーターは公認時の車両に取り付けられているものでなければならない。

ディスク、スピードセンサー（ローター）、ブレーキキャリパー、マスターシリンダー及びABSソフトウェアは改造、交換が認められる。ブレーキディスクには鉄製のもののみ認められる。

アンチロックブレーキシステム（ABS）機能を停止し、ABSポンプ/プレッシャーレギュレーターを取り外すことが出来る。

2.7.6.7 タイヤ

事項 2.3.6 参照

2.7.6.8 ハンドルバーとハンドコントロール

赤いエンジンストップスイッチを1つのみハンドルバーの左右どちらかに取り付けることが出来る。スロットルに近いことが推奨される。

~~ハンドルバーは交換することができる。~~

~~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。~~

スロットルコントロールは手で握られていない場合、自動的に戻るものでなければならない。

ハンドルバー、ハンドコントロール、およびケーブル類は、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 2.3.4 を照）。全てのハンドコントロール、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はハンドルバー上に維持されていなければならない。（2020年1月1日より）その他スイッチは変更することが出来る。

~~スロットルアッセンブリ及び関連ケーブルは、改造または交換することができ
る。しかし、スロットルボディ及びスロットルコントロールへの接続は公認時
の状態を維持しなければならない。~~

~~クラッチ及びブレーキレバーは、アフターマーケットの物と交換することができ
る。(事項2.3.4参照) ブレーキレバーへのアジャスターが認められる。~~

全ての車両には、他の車両との接触等の場合にハンドルバーブレーキレバーが作
動しないように頑丈なブレーキレバーガードが装備されている事が義務とされ
る。

~~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
ジンキルスイッチは、ハンドルバーに設置されていなくてはならない。~~

2.7.6.9 フットレスト/フットコントロール

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。2つのオリジナルの固定ポイント（フットレスト、フットコントロール及び
シフトシャフトの固定ポイント）は維持されなくてはならない。フットコントロ
ールリンケージは改造する事が認められる。オリジナルの取り付け位置は維持さ
れなければならない。

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（折り畳式）とする。

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）。

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 耐久テクニカルディレクター/車検長は、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。

2.7.6.10 燃料タンク

オリジナルの燃料タンクは、最大容量24ℓを満たすために改造**または複製品と
交換**しても良いが、（側面からの）公認時の形状及び位置は、公認時のものが維
持されなくてはならない。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。アッパーフレームラインより下のタンクは改造する事が認められる。

プラクティスで使用したものと**同じサイズ（容量）の燃料タンクが、イベントの間中**使用されなければならない。

フレームのアップラインより下はタンクを改造する事が認められる。燃料タンクの延長部分は、シートサブフレーム（転倒の場合に備えて）によって保護され、**その下部も保護カバー**でおおわれていなければならない。リアホイールの位置に関わらず、この**延長された**燃料タンクの保護カバーに触れてはならない。

（リアホイールと保護カバーとの間隔は、最低 10 mmとする）改造された燃料タンクの先端は、リアホイールアクスル部の仮想垂線を超えてはならない。

燃料タンクの製造素材は**オリジナルの燃料タンクに使用されている素材から**変更または認証を受けた状態のタンクから交換されても良い。**スチール製以外、アルミニウムのみ燃料タンクの製造に使用することが出来る。その最低厚は 1.2 mmとする。（2021 年 1 月 1 日以降）**

カーボンファイバー、アラミド繊維またはファイバーグラス素材は燃料タンク素材として認められない。

保護タンクカバーが露出しているタンク部分に装着することが認められ、スチール製とすることが強く推奨される。このカバーは FIM テクニカルディレクターに提示され、認証を受けなければならない。（2022 年 1 月 1 日より義務とされる）

燃料タンクの側面は、合成素材で製造されたカバーで保護されても良い。これらのプロテクターは、燃料タンクの形状に合致していなければならない。

燃料タンクは前部と後部がクラッシュブーフ（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。**（最低 5 mm 以上のボルト最低 3 本を使用する）**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。FIM 耐久テクニカルディレクター、車検長は、燃料タンクの取り付け**方法**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。

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タンクブリーザーパイプのある燃料タンクは、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。

燃料タンクフィルターキャップは、漏れ防止の施されたクイックフィルタイプに変更されなければならない。開口部または燃料タンククイックフュエルバルブシステムの閉鎖を改造する場合、安全上の要件（漏れ防止）違反とならないよう考慮しなければならない。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いなくてはならない。(事項 2.3.15 参照)

2.7.6.11 フェアリング/ボディーワーク

- a) フェアリングとボディーワークは、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が、マニ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。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。ケブラーまたはカーボンへの特定の強化は穴の周囲等、負荷のかかるエリアに認められる。
- b) 一般的なサイズと寸法は、オリジナルパーツと同じとする。
- 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を高くすることは自由とするが、それはアッパーフォークブリッジから垂直方向に±15 mmを許容誤差とする。
- d) 本来、ストリームライニングを装備していないモーターサイクルには、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、(h) 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、ホイールアクスルからホイールアクスルまで水平に引かれたラインより上に超えてはならない。
- 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がチタニウム及びカーボン（または類似複合素材）は禁止される。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。

フロント/リアのホイールスタンドの固定ポイントは、フレーム、エンジンブロック、またはリヤフォーク（スイングアーム）に固定されなくてはならない。これの支持部がフェアリングから突出してはならない。この部分を受け入れるためにフェアリングを改造することのみが許可される。この装置とフェアリングの間の最大クリアランスは 5mm とする。

- 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ーラント総量の最低半分（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、フェアリングの底より最低50mm上に設けられなくてはならない。

ボディーワーク側面のオリジナルの冷却用オープニングはスポンサーロゴやレタリング貼り付けのため部分的に塞ぐことが認められる。この改造は、ワイヤーメッシュまたは穿孔プレート（材質は自由とするが、全ての開口部の孔の中心、円の中心は同間隔でなければならない）製が認められる。孔または点線状の孔の下位行面積は60%未満でなければならない。

- h) ロワーフェアリングセクションは常に漏れ防止が施されていなければならない。**（25 mmの孔は今後義務とされない）。ローワーフェアリングの後部は、液体が漏れた場合に備えそれを維持するために、最低2つのブラケットでエンジンまたはフレームに取り付けられなければならない。**

- i) 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）に交換する事が出来る。

取り付け位置を含むすべての寸法はオリジナルと完全に同じものでなければならない。材質は自由とする。この改造は、完全に安全なものでなくてはならない（“デューズ”・ファスナー、クリップ、ジップタイラップ、クランプ等による柔軟なマウントは許可されない）。

- j) スイングアームに固定されたリアマッドガードは、改造、**交換または**削除することが出来るが、オリジナルの形状は維持されなければならない。

- k) リアエキゾーストパイプセクション、ランニングアップ、ライダーのフットレスト内側には追加の耐熱版の取り付けが認められる。この耐熱版は整流効果を得るものであってはならない。このパーツの関する決定はFIMテクニカルディレクターに委ねられる。

2.7.6.12 シート

シート、シートベース及び関連するボディーワークは、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様の外観を持つ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。

シート周辺のリアボディーワーク上部は、ソロシートに改造することができる。

シート/リアカウルの交換部品は、ナンバーを明確に表示できるものとする。

公認時のシートロックシステム（プレート、ピン、ラバーパッド等）は、取り外すことが出来る。

2.7.6.13 ワイヤハーネス及びタコメーター（rpm ゲージ）

オリジナルのワイヤルームは改造または交換、位置変更することが認められる。

オリジナルのタコメーターが使用されていないなければならない。

イグニッションキー/ロックは位置変更をすることができる。

2.7.6.14 バッテリー

バッテリーを変更する事が認められる。変更する場合、通常の容量(C/1)は、公認時のものと同等以上でなければならない。

2.7.6.15 ラヂエター、クーリングシステムおよびオイルクーラー

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。

エンジンから、またエンジンへのラヂエターチューブ/ホースは、変更することができる。オリジナルの熱交換（オイル/水）はおオイルクーラーまたは冷却回路とは別のチューブに変更する事が出来る。オーバーフロータンクは交換する事が出来るが、確実に取り付けられなければならない。

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。

ラヂエターキャップは自由とする。

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、フロント及びリヤの外観、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。追加のラヂエターを取り付けるための追加取り付けブラケットが認められる。

2.7.6.16 エアボックス

エアボックスは、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が、エアボックスドレーンは密封されなくてはならない。

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。

すべてのモーターサイクルには、クローズドプリーザーシステムが装着される。オイルプリーザーラインは、エアボックスに連結され、これに排出するものとする。

2.7.6.17 フュエルインジェクションシステム

フュエルインジェクションシステムとは、スロットロボディー、フュエルインジェクター、可変長インテークトラクト、燃料ポンプ及び燃料プレッシャーレギュレーターをいう。

オリジナルのフュエルインジェクションシステムは如何なる改造もされずに使用されなければならない。

フュエルインジェクターは、通常装備されているものとし、オリジナル仕様及び製造されたものから変更されてはならない。

ベルマウス、インテークトラクトデバイス（ヴェロシティースタック、エアファンネル）は、取り付け位置を含めた改造または交換が認められる。

スロットルバルブ（バタフライバルブ）は、交換または改造は認められない。

可変長インテークトラクトデバイスは、公認時に装備されていない場合、追加する事が認められない。もし、ある場合、公認時のシステムと同じかつ使用方法でなければならない。可変長インテークトラクトデバイス装置に関連する全てのパーツは公認時のものでなければならない。

空気及び空気と燃料の混合気はスロットルボディーを介して燃焼室に送り込まれることとする。

ライドバイワイヤとして知られている、電子制御式スロットルバルブは、公認車両に同様の装備がされている場合に限り使用が認められる。ソフトウェアは改造する事が認められるが、オリジナルの製造会社が作成した安全装置及び手順は維持されなければならない。

2.7.6.18 燃料供給

フュエルポンプ及びプレッシャーレギュレーターは改造する事ができる。

オリジナルの燃料バルブ（ペットコック）は、公認車両に装備されているものから変更、交換または取り外すことができる。

クイックコネクター、またはドライブレッククイックコネクターを使用することができる。

燃料タンクからインジェクター（燃料ホース、デリバリーパイプアッセンブリ、ジョイント、クランプ、燃料キャニスター）への燃料ラインは、燃料容量を変更しない範囲で交換することができる。

燃料タンクからインジェクション装置に繋がる燃料ラインは転倒等による損傷から守られる位置になければならない。

タンクの両サイド間のクロスオーバーラインは認められる。最大内径は10mmとする）

燃料ベントラインは交換できる。

燃料フィルターを追加することができる。

2.7.6.19 シリンダーヘッド

改造は許可されない。

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。

シリンダーヘッドガスケットは交換することができる。

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、スプリングベースおよびバルブリテーナーは、マニユファクチャーが公認マシン用に本来製作した状態に維持されなければならない。サービスマニュアルに明記されているマニユファクチャーの指定する通常のメンテナンスのみ認められる。

バルブスプリングシムは許可されない。

2.7.6.20 カムシャフト

改造は許可されない。

車検において、ディ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（角度）は改造することができる。

2.7.6.21 カムプロケットまたはギア

寸法変更となる改造は許可されない。

2.7.6.22 シリンダー

改造は許可されない。

2.7.6.23 ピストン

改造は許可されない。(研磨及び軽量化を含む)

2.7.6.24 ピストンリング

改造は許可されない。

2.7.6.25 ピストンピン及びクリップ

改造は許可されない。

2.7.6.26 コネクティングロッド

改造は許可されない(研磨及び軽量化を含む)。

2.7.6.27 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)。

2.7.6.28 クランクケースと他のすべてのエンジンケース(すなわちイグニッションケース、クラッチケース等)

クランクケースは公認時のままとする。クランクケースへの改造は許可されない(ペイント、研磨、および軽量化を含む)。

オイルサンプ(溜め)は変更または交換することが認められる。

クランクケース内を真空状態にするためにポンプを取り付けることは認められない。公認車両時に取り付けられている場合は、バキュームポンプを使用する事が認められる。

転倒により地面と接触する恐れのあるオイルを含む全ての側面カバーは、アルミニウム合金、ステンレススチール、スチール棟の金属製の2次カバーにより保護されていなければならない。

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また認められる。この全ての2次カバー類は、急激な衝撃、摩擦、転倒のダメージに耐えうるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない。

F I M公認**保護**カバーは、その材質に関わらず使用が認められる。

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/**ボルト**留めされる。

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。

2.7.6.29 トランスミッション/ギヤボックス

如何なる改造も認められない。

ギヤセレクター（ケーブル及びポテンシオメーターを含む）への全ての外部クイックシフトシステムの追加をすることができる。

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、チェーンピッチとチェーンサイズは変更することができる。

ドライブスプロケットカバーは改造または取り外されても良い。**クランクケースプロテクションがこのエリア（チェーンからの損傷を受けるエリア）に追加することが出来る。**

チェーンガード（**スイングアームに搭載された**）は**交換または**取り外すことが出来る。

2.7.6.30 クラッチ

改造は許可されない。

クラッチスプリング及びディスク（数はオリジナルのままとする）のみ変更することが認められる。

クラッチスプリング変更することが出来る。

2.7.6.31 オイルポンプ及びオイルライン

ポンプへの如何なる改造も認められない。

オイルラインは改造又は変更が認められる。ポジティブプレッシャーを含むオイルラインは、変更された場合には、鋳造またはネジ式コネクター等のメタル強化構造でなければならない。

2.7.6.32 イグニッション/エンジンコントロールシステム

イグニッションコントロールボックス（ECU）は交換する事が出来るが、位置とイグニッションエンジンコントロールユニットのサイズは、公認時のユニットと同等でなければならない。

2021年1月1日より

スタンダード ECU または マニファクチャラーによる オフィシャル ECU スーパーストックキットのみ認められる。

スパークプラグは交換する事が出来る。

2.7.6.33 ジェネレーター、アルタネータ、エレクトリックスターター

改造は許可されない。

エレクトリックスターターは、大会期間中、正常に作動し、エンジンを始動するものとする。

2.7.6.34 エキゾーストシステム

エキゾーストシステムは、レース用に改造することが出来る。 カタリティックコンバーターは取り外されなければならない。**O²及び同等のセンサーは取り外すことが認められる。**

エキゾーストサイレンサーの最後端の数は、公認時の数を維持しなければならない。サイレンサーの位置（右側か左側、上側か下側）は自由とする。サイレンサーの端部はリヤタイヤの後端垂線を越してはならない。**サイレンサーエンドキャップは複合素材製の物も認められる。**

安全上の理由から、エキゾーストパイプ出口の先端は、鋭利なエッジを避けるべく丸められていなければならない。（直径最低 1 mm）**また、サイレンサーエンドキャップの 5 mm 以内になければならない。**

サイレンサーエキゾースト**マウント/サポートフランジは、複合素材製であっても良い、またアッセンブリーは、** スクリュー及びボルトで確実に固定されなければならない。クイックジップタイは認められない。

ライダーフットエリアまたはフェアリングを熱から守るためのものを除いて、エキゾーストシステムのラッピングは許可されない。

スーパーストックの**最大音量は 105 dB/A を超えてはならない。**

（レース後の許容誤差は 4 dB/A とする。）

2.7.6.35 ライト

ヘッドライトは黄色光を発光するものでなければならない。

2.7.6.36 ファスナー

スタンダードのファスナーは、どのような材質製、またはデザインのファスナーと交換してもよいが、チタニウムファスナーを使用することはできない。代替ファスナーの強度とデザインは、それが交換するスタンダードファスナーと同等、またはそれ以上なくてはならない。

ファスナーには、セーフティーワイヤー用にドリルで孔を開けることができるが、重量軽減を意図した改造は許可されない。

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（簡単に着脱できるもの）と交換することができる。

アルミニウム製ファスナーは、設定構造以外のところにものみ使用できる。

2.7.7 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、または置換することができる

- 特別なワンウェイバルブがグランクケースのオイルフィルター開口部（いかなるオイル漏れをも防ぐため）に取り付けられても良い。
- マシンのインストルメントパネルには、レッドライトが装備されることが薦められる。このライトは、オイルプレッシャーが下がったときに点滅するものとする。
- いかなるタイプの潤滑油、ブレーキ液及びサスペンション液も使用することもできる。
- いかなるタイプのスパークプラグ。
- いかなるインナーチューブ（装着されている場合）、またはインフレーション・バルブも使用してもよい。
- ガasket、ガasket素材（シリンダーベースガasketを除く）
- ホイールバランスウエイトは取り外し、交換、または追加することができる。

- 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
- ペイントされた外部の表面フィニッシュとデカール
- ヘッドランプ及びリアランプ（一部夜間が含まれるレースに限る）
- オリジナルの部品以外（フェアリング、エキゾースト等）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。
- エンジン（事項 2.6.6.30 及び 2.7.6.28 参照）、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。

2.7.8 下記のアイテムは取り外すことができる

- エアボックス及びエンジン内部及び周辺の排気ガスコントロール装置（公害対策部品）（O²センサー、エアインジェクションデバイス）
- エアインジェクションコントロールシステム（バルブ、ソレノイド、チューブ）は取り外す事が認められる。シリンダーヘッドカバーに連結するチューブは取り付ける事が認められる。
- スピードメーター
- チェーンガード
- リアサブフレームのボルトオンアクセサリー

2.7.9 下記のアイテムは取り外されなければならない

- ターンシグナルインジケータ（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。
- バックミラー
- ホーン
- ライセンスプレートブラケット
- ツールボックス

- ヘルメットフック及び荷物用フック
- パッセンジャー用フットレスト
- パッセンジャーグラブレール
- 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)

2.7.10 下記のアイテムは変更されなくてはならない

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)。

スロットルコントロールは、手で触れていないときに自動的に閉じるものとする。

すべてのドレーンプラグは安全なようにワイヤーロックされる。オイルキャビティに進入する外部のオイルフィルタースクリューとボルトは安全にワイヤーロックされる。(例：クランクケース等)

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。

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されなければならない。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。

2.7.11 追加の装備

オリジナルの公認モーターサイクルに装備されていない電気式装備を追加することができる(すなわち、データ収集器、センサー、コンピューター、記録装置等)。

オンボードカメラは要請があった場合及びチームがFIM及びプロモーターより許可を得た場合に限り使用する事が出来る。ライダーのヘルメットによるカメラの使用及び取り付けは禁止される。

ラップタイム計測のための、レース中のライダーとチーム間のインフラレッド (IR) 信号装置デバイスの追加は認められる。

位置確認、ラップタイミングまたはラップスコアを目的とした、またオンボードスクリーンでメッセージを読み取る事ができる GPS の追加が認められる。

テレメトリー (車両へのまたは車両からのリモートシグナル) は認められない。
エンジン作動状態または動いている車両へのリモートまたはワイヤレス接続によるデータ交換やセッティングは認められない。

双方向コミュニケーションの使用は、大会特別規則に明記されているか、FIM テクニカルディレクターの承認の基、レースディレクションによる要望がある場合を除き、認められない。

2.9 エクスペリメンタル技術仕様

エクスペリメンタルモーターサイクルは、公道走行用モデルをベースとし、有効なFIM公認を得たもの、または単体とする。

チームが車両を提示する際、当該チームは、その車両がFIM公認車両に対してエクスペリメンタルとして行われた主だった改造部分を見せなければならない。またそのようなプロジェクトは大会にエントリーする前にFIMサーキットレース委員会(CCR)及び技術委員会(CTI)により承認されなければならない。

エクスペリメンタルクラスに参加するためには、次の部品のうちのどれか、エンジン、メインフレームまたはサスペンションのどれかがオリジナルモデルからデザイン及び外観が変更されていない。

すべてのモーターサイクルは、すべての要素においてサーキットレースの技術規則(事項2.3)に必要とされる全条件に適合していなくてはならない。

タイヤ規制は適用されない。

2.9.1 排気量

1 自然吸気(燃料)内部燃焼エンジン

a) 公認スーパーストックエンジン

スーパーストック公認エンジンとし、改造範囲はスーパーストック規則に準ずる(エンジンコンポーネント、エアボックス及びフュエルインジェクションシステム等詳細は事項2.7参照)

750 ccを超え 1000 ccまで 4ストローク 4気筒

750 ccを超え 1000 ccまで 4ストローク 3気筒

b) プロトタイプエンジン

600 ccを超え 750 ccまで 4ストローク 4気筒まで

750 ccを超え 1200 ccまで 4ストローク 3気筒まで

2 ハイブリッドシステム

代替え燃料を源とし、内部及び自然吸気の混合内燃エンジン：最大 400 cc

3 その他：電動等

2.9.2 トランスミッション/ギヤボックス

ギヤ段数に制限はない。

2.9.3 最低車重

エクスペリメンタルモーターサイクルの最低重量は下記とする。
全ての内燃エンジン (ICE) 車両 **165Kg**

全てのイベントにおいて 165Kg とする。(燃料タンク及びその内容物を除いた絶対最低重量 (2021 年 1 月 1 日より))

電動車両の最大重量は **250Kg**

~~————— 夜間にかからないレースの場合：160Kg
————— 一部夜間にかかるレースの場合：165Kg
その他動力車両は、**215-200Kg** (一部夜間にかかるレースの場合は **220-205Kg**)~~

プラクティス及びウォリファイセッション中、ライダーはピットレーンでの重量検査のため車両を提示するよう要請される場合がある。如何なる場合においても、ライダーはこの要請に従わなければならない。

大会期間中、タンク**及びその内容物**、バッテリーを含む車両総重量は、最低車両重量以下であってはならない。**(2020 年 12 月 31 日まで)**

車両の最低重量に関する許容誤差値は設定されない。

各レース終了後の最終車検において、選択された車両の重量が計測され、重量は、レース終了後のマシンの状態のまま満たされていなければならず、車両へのいかなる追加も認められない。これは全ての液体も含むこととする。

2.9.4 安全及び製作・骨格基準

常に、安全が最優先とされる。いかなるモーターサイクルも安全基準を固守しなければならない。

参加者に正確な情報を伝えるため、エントラントは完全に説明書、図面、モーターサイクルの写真、使用される発電装置の記載されたエクスペリメンタルモーターサイクルファイルを提出しなければならない。

このファイルは FIM 技術委員会及び専門家により精査される。必要に応じて推奨事項をセレクション委員会メンバーに提出する。

2.9.5 燃料

内燃エンジンを装備するモーターサイクルは、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 2.10 も参照）。

代替え燃料の場合は例外とされ、保管、梱包及びハンドリングに関する全ての安全基準が用いられ、それが保証されていないと認められない。

2.9.6 フュエルシステム

許可される燃圧は、50 ㍈/時の還流現象比は 10Bar とする。

更なる燃圧の減少及びコントロールのために、レギュレーターに追加のレギュレーターを連結することも出来るが、システム内のインジェクターが 10Bar を超えてしまうような燃圧の上昇の可能性のあるデバイス又は手段を用いてはならない。

チームは、テクニカルディレクターが要請した場合、フュエルプレッシャーレギュレーターの位置を含むフュエルシステムの配線略図を提出しなければならない。

2.9.7 一般要件

ナンバー、ライトの装備、ボディーワーク（事項 2.8.6.11 参照）及びクイックフィルフュエルバルブシステム（もしある場合）等全ての一般要件（事項 2.3 参照）を遵守しなければならない。

2.9.8 ライト

ヘッドライトは黄色光を発光するものでなければならない。

2.9.9 ブレーキの材質

カーボン混合またはセラミックブレーキは認められない。鉄製のみ認められる。

各部品のメインボディーに使用が認められている材質は：

キャリパー、マスターシリンダー、ディスクマウントハブ
Al2024, Al7075, Al6082, Al2618, Al6061（特に Al-Li 素材は禁止）

2.9.10 燃料タンクの材質

燃料タンクは金属またはアルミニウム製でなければならない。事項 2.6.6.10 に準拠すること。

全ての構造タイプの燃料タンクは、耐火素材のが使用されるか、または燃料セルブラダーが充填されなければならない。

非金属複合素材製（カーボンファイバー、アラミドファイバー、グラスファイバー等）の燃料タンクは、燃料セルブラダーが充填されるか、または、燃料タンクの公認にある FIM 燃料タンクテスト手順に明記されている FIM 複合素材製燃料タンクテスト基準に合格していなければならない。

そのような燃料セルブラダーを必要としない素材の燃料タンクの場合、FIM 燃料タンク基準に合致している証明ラベルを貼付しなければならない。

そのラベルには、燃料タンクマニファクチャラー名、タンク製造日、及び試験機関名称が記載されていなければならない。

各マニファクチャラーは、FIM テスト基準に合格した燃料タンクモデルを、その燃料タンクラベルとともに IFM 執行事務局に報告しなければならない。

FIM 燃料タンクテスト基準及び手順の詳細は、FIM ウェブサイトで入手することが出来る。<http://www.fim-live.com/en/library/>

燃料セルブラダーは、FIM/FCB-2005 仕様を準拠するか、それ以上のものでなければならない。

2.9.11 エキゾーストシステム

エキゾーストシステムは、レース用に改造することが出来る。エキゾーストパイプ、キャタリティックコンバーター及びサイレンサーは、一般公道用車両に装備されているものから変更、交換することができる。キャタリティックコンバーターは取り外されても良い。**O²及び同等のセンサーは取り外すことが認められる。**

エキゾーストサイレンサーの数は自由とする。サイレンサーの位置（右側か左側、上側か下側）は自由とする。サイレンサーの端部はリヤタイヤの後端垂線を越してはならない。**サイレンサーエンドキャップは複合素材製の物も認められる。**

安全上の理由から、エキゾーストパイプ出口の先端は、鋭利なエッジを避けるべく丸められていなければならない。（直径最低 1 mm）**また、サイレンサーエンドキャップの 5 mm 以内になければならない。**

サイレンサーエキゾーストマウント/サポートフランジは、複合素材製であっても良い。 アッセンブリーは、スクリュー及びボルトで確実に固定されなければならない。クイックジップタイは認められない。

ライダーフットエリアまたはフェアリングを熱から守るためのものを除いて、エキゾーストシステムのラッピングは許可されない。

エクスペリメンタルモーターサイクルのノイズリミットは105dB/Aとする。
(レース後の許容誤差は最大4dB/Aとする。)

2.9.12 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

- 特別なワンウェイバルブがグランクケースのオイルフィルター開口部（いかなるオイル漏れをも防ぐため）に取り付けられても良い。**スタンダードまたはその他バルブもかっく実にしなければならない。**
- マシンのインストルメントパネルには、レッドライトが装備されることが推奨される。このライトは、オイルプレッシャーが下がったときに点滅するものとする。
- タコメーター
- いかなるタイプの潤滑油、ブレーキ液、またはサスペンション液も使用しても良い。
- いかなるタイプのチューブ（例：エア、燃料、オイル、または水）も使用する事が認められる。
- いかなるインナーチューブ（装着される場合）、またはインフレーションバルブを使用しても良い。
- ガasket及びガasket素材
- ホイールバランスウエイトは、取り外しても良いし、変更、または追加しても良い。
- いかなる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、プレーンなど）も使用することが認められる。

- ファスナー（ナット、ボルト、スクリューなど）
- 外部の表面加工、およびフェアリング及びボディーワークのデカール

2.9.13 下記のアイテムは取り外すことができる

- エアインジェクションコントロールシステム（バルブ、ソレノイド、チューブ）は取り外す事が認められる。シリンダーヘッドカバーに連結するチューブは取り付ける事が認められる。
- 未使用部分のワイヤーハーネス
- 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
- タコメーター
- スピードメーター、およびホイールスパーサー
- チェーンガード
- リアサブフレーム（シート）のボルトオンアクセサリー

2.9.14 下記のアイテムは取り外されなければならない

- ターンシグナルインジケータ（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。
- バックミラー
- ホーン
- ライセンスプレートブラケット
- ツールボックス
- ヘルメットフック及び荷物用フック
- パッセンジャー用フットレスト
- パッセンジャー用グラブレール

- セーフティーバー、センタースタンド、サイドスタンド**固定ブラケット**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)~~

2.9.15 下記のアイテムは変更されなくてはならない

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**）、**作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（赤）、又はボタンが装備されなくてはならない。

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。

ローフェアリングセクションは常に漏れ防止が施されていなければならない。
（25 mmの孔は今後義務とされない）。ローフェアリングの後部は、液体が漏れた場合に備えそれを維持するために、最低 2 つのブラケットでエンジンまたはフレームに取り付けられなければならない。

全ての車両には、他の車両との接触等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頑丈なブレーキレバーガードが装備されている事が義務とされる。

全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）。

すべてのモーターサイクルには、クローズドサーキット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。

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エアボックスに放出する。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。

オイルクーラーは、リアホイールより上に設置されてはならない。

2.9.16 追加の装備

オリジナルの公認モーターサイクルに装備されていない電気式装備を追加することができる（この認可はすなわち、データ収集器及びセンサー、コンピューター、記録装置など）。

オンボードカメラは要請があった場合及びチームがFIM及びプロモーター（EEL）より許可を得た場合に限り使用する事が出来る。ライダーのヘルメットによるカメラの使用及び取り付けは禁止される。

ラップタイム計測のための、レース中のライダーとチーム間のインフラレッド（IR）信号装置デバイスの追加は認められる。

位置確認、ラップタイミング及び・またはラップスコアを目的とした、またオンボードスクリーンでメッセージを読み取る事ができるGPSの追加が認められる。

テレメトリー（車両へのまたは車両からのリモートシグナル）は認められない。エンジン作動状態または動いている車両へのリモートまたはワイヤレス接続によるデータ交換やセッティングは認められない。

双方向コミュニケーションの使用は、大会特別規則に明記されているか、FIMテクニカルディレクターの承認の基、レースディレクションによる要望がある場合を除き、認められない。

2.10 燃料、オイル及びクーラント

全ての車両は、一般的に理解されている無鉛ガソリンが使用されなければならない。

全てのチームは、プラクティス及びレースにおいて使用する燃料のメーカー、仕様を車検開始前にテクニカルディレクターに申請しなければならない。

2.10.1 無鉛ガソリンの特性

2.10.1.1 無鉛ガソリンはF I M仕様に合致していなければならない。

2.10.1.2 無鉛ガソリン（E 10を含む）は下記の場合、無鉛ガソリンはF I M仕様に合致しているとみなされる：

（a）下記の特性を持っている場合：

特性	ユニット	最低	最大	テスト方式
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
酸素	%(m/m)		4.0	EN ISO 22854※または EN13132
ニトロジェン	%(m/m)		0.2	ASTM D 4629
ベンジン	%(v/v)		1.0	EN ISO 22854※または EN238
蒸気圧(DVPE)	kPa		95.0	EN 13016-1 または ASTM D 5191
鉛	mg/l		5.0	ICP-OES または AAS
マンガン	mg/l		2.0	ICP-OES または AAS
15°での密度	Kg/m ³	720.0	775.0	EN ISO 12185
酸素安定度	分	360		EN ISO 7536
ゴム存在量	mg/100ml		5.0	EN ISO 6246
硫黄	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 または 20884
銅腐食	比率		クラス1	EN ISO 2160
蒸留度：				EN ISO 3405
70°CでのE	%(v/v)	22.0	50.0	
100°Cで	%(v/v)	46.0	71.0	
150°Cで	%(v/v)	75.0		
最終沸騰点	°C		210	
残留物	%(v/v)		2.0	
外観	透明で明るい			視覚による検査
特性	ユニット	最低	最高	テスト方式
エタノール (E10) (※)	%(v/v)		10	EN ISO 22854

オレフィン	% (v/v)		18.0	EN ISO 22854
芳香物	% (v/v)		35.0	EN ISO 22854
ジオレフィン 総量	% (m/m)		1.0	GCMS または HPLC

注意：

- (1) エタノールは EN 15376 に基づき混合されなければならない。
- (2) GC の痕跡を追跡するために GCMS 方式を採用することもできる。
- (3) オレフィンと芳香物に関する上記の最大値は、ASTM D 1319:1998 の条項 13.2 に基づいて、燃料酸化含有物に関しては訂正される。

(b) 5% (m/m) 未満 の濃縮において存在する個々の炭化水素成分の合計は、燃料の最低 30% (m/m) を構成していなくてはならない。テスト方式はガスクロマトグラフィ、および/あるいは GC/MS とする。

(c) 各炭素数字グループにおけるナフテン、オレフィン、および芳香物質の総濃度は、下記の表に示される限度を超過してはならない：

%m/m	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
ナフテン		5	10	10	10	10
オレフィン	5	20	20	15	10	10
芳香物質			1.2	35	35	30

二環ナフテン、および二環オレフィンの総濃度は 1% (m/m) 以上あってはならない。採用されるテスト方式はガスクロマトグラフィとする。

(d) 下記に記す酸化添加物のみが許可される。
メタノール、エタノール、イソ・プロピル・アルコール、イソ・ブチル・アルコール、メチル・テルチアリ・ブチル・エーテル、エチル・テルチアリ・ブチル・エーテル、テルチアリ・アミル・メチル・エーテル、ダイアイソ・プロピル・エーテル、n - プロピル・アルコール、テルチアリ・ブチル・アルコール、n - ブチル・アルコール、二次ブチル・アルコール

(e) マンガンは 2.0mg/10.005g/l の濃度以上は許可されない。現時点では、これは他の燃料による弱汚染の可能性をカバーするためのものである。燃料には、外気のないところで発熱反応を起こす可能性のある物質が含まれてはならない。

基本的に鉛をまったく含んでいない鉛代替燃料を無鉛ガソリンの代わりに使用することはできない。鉛代替燃料は、F I M 燃料規則に適合しない添加物を許容限度以上含んでいるからである。

2.10.3 大気

酸化剤として燃料に混合できるのは外気のみである。

2.10.4 一次テスト

2.10.4.1 FIMは、その燃料を使用するイベントに燃料が供給される前、あるいは供給される時に燃料テストの実施を要請することができる。

2.10.4.2 レース用燃料（一般のガソリンスタンドで入手出来るもの以外の燃料）を参加チームに供給する燃料会社は、仕様適性検査のためにFIM指定の検査機関に10 ㍉（2×5 ㍉）を提供しなければならない。燃料が仕様基準内の場合、燃料会社に対して試験結果が明記された証明書が発行される。

燃料試験については、fimfuels@intertek.comに連絡する事。

2.10.5 燃料のサンプリングとテスト

- 1 FIM 耐久テクニカルディレクターは、燃料サンプル採取の運営および監督の全責任を持つ。
- 2 最善とされる燃料テスト法はガスクロマトグラフィーまたはGCフィンガープリント法とする。

Gas クロマトグラフィー（GC）とは、変動性及び極性からなる合成物の分離する分析技術である。Gas クロマトグラフィーは、サンプル内に存在する個々の合成物の質的情報と量的情報を表すことが出来る。Gas クロマトグラフィーは、燃料分析法として広く使用されている。

GCフィンガープリントは、与えられた参考値と、競技者から得た燃料を比較する方法である。フィンガープリント法では、燃料における参考値と構造と濃度の変化が検知できる。無極性気体の分離は燃料分析に適している。構成要素の検知はフレイムイオン化検知器にて行われる。

- 3 その他のテスト方法が必要とされる場合、燃料サンプルは適切な容器に入れ、公式運搬会社によって指定研究所に運搬される。
- 4 燃料サンプルは、予定されているイベントに可能な限り最小限の負担を強いることで大会期間中、いつでも採取することが出来る。テストに指定されたライダーは車両をインスペクションエリアに運ぶように指示される。
- 5 燃料サンプルの運搬には新しいサンプル用ボトルが使用される。
- 6 分析される燃料は3つのボトルに分けられ（3本のサンプル用容器）、それぞれA、B、Cとマークされ、どの車両からのものか識別される。容器は、FIM 耐久テクニカルディレクターによって密閉され、封印される。

- 7 ライダーの氏名、ゼッケン、燃料サンプルの採取月日、を含むサンプルシートの全ての情報が記載する燃料サンプル申告書が即座に記入される。責任を有するチームマネージャーが、この申告書にある情報が全て正しいことを確認し、署名する。
- 8 サンプルA及びBは、大会会場に検査の為に待機している研究所員に渡される。サンプルBは、疑義が生じた時の為にサンプルBを手元に保管する。全てん徐サンプルは、常に燃料サンプル申告書とともに保管される。サンプルA及びBに掛かる費用はFIMによって支払われる。
- 9 サンプルCは、控訴に発展した時のため、並びにFIM指定研究所からの反証分析要請の為にFIMが燃料サンプル申告書と共に保管する。サンプルCに掛かる経費は当該チームが支払われる。
- 10 サンプルを受領後速やかに検査を行い、FIM指定検査機関の検査技師はFIM耐久テクニカルディレクターに直接その分析結果を連絡する。そのコピーはFIMCCR及びCTI事務局に送付される。
(cti@fim.ch, ccr@fim.ch)
- 11 規則に準拠していないことが判明した場合、FIM耐久テクニカルディレクターは、FIM、国際審査団、レースディレクション及び当該ライダー/チーム代表に連絡しなければならない。FIM燃料規定に合致していない結果の場合、競技者は失格とされる。サンプルがFIM燃料仕様に適合しない場合、当該競技参加者は自動的に失格となる。競技参加者の燃料サンプル検査結果（サンプル“A”またはサンプル“B”）は、競技参加者に有利な方が考慮される。
- 12 サンプルAまたはBの分析結果受領後48時間以内に、チームはFIM及びFIMエンデュランステクニカルディレクターに対し、サンプルCwo使用する反証分析を要請するかどうか通告しなければならない。
- 13 レースディレクションは、サンプルA結果を批准する形の反証結果が出次第、このケースについて検証しなければならない。

2.10.6 燃料保管

使用される燃料がオーガナイザーによって供給される場合、FIM選手権およびプライズイベントに関しては、公式に指定され、管理される燃料保管エリアが設けられなくてはならない。このエリアの外では、燃料は金属製容器に入れて保管することができる。

競技参加者のピットでは、最大60リットルの燃料を、密封できる缶に入れて**ピットボックス**に保管することができる。給油のためにクイックフィル設備（すなわち燃料タワー）を設けることが許可される。

FIM耐久の全クラスにおいて、補給に使用される燃料は、テクニカルディレクターが調査する通常外気温より低い温度であってはならない。

外気温との温度差最大 15℃までが認められる。

簡易式取り外し可能なタンクカバー以外、外気温より燃料温度を人為的に下げる装置の使用は認められない。

公式指定燃料保管場所、および供給エリアは、建物の基準に合致していなくてはならない。消火設備、保護デバイス、およびスタッフは、地元当局の科す条件、および細則に適合しなくてはならない。

オーガナイザーは、地元当局の細則に定められたサイズとタイプの消火器を、各競技参加者のピットエリアに用意しなくてはならない。

2.10.7 クーラント

潤滑油以外にリキッドエンジンクーラントとして認められるのは、水、または水とエチルアルコール混合液のみである。

2020年1月1日以降

2.10 燃料（ガソリン）及び潤滑油（2020年以降）

全車両には以下が充填されていなければならない。

- 無鉛燃料（一般ガソリンスタンドで購入またはレースタイプ） または
- 混合無鉛燃料 または
- 2ストロークの場合、混合無鉛燃料及び潤滑油

使用される無鉛燃料または混合無鉛燃料は、事項 2.8.1 に規定されている FIM 仕様に合致していなければならない。

混合無鉛燃料及び潤滑油は、事項 2.8.2 に規定されている FIM 仕様に合致していなければならない。

ライダー/チームは、テクニカルディレクター（または FIM テクニカルディレクター不在の場合は車検長）に、事前車検でマシンを提示する時に、プラクティス及びレースで使用する燃料メーカー、燃料のタイプを告知しなければならない。また、燃料供給会社の発行する FIM 仕様に合致しているという証明書を提出することが推奨される。

レースに参加するライダー/チームにレース用に燃料を供給する燃料会社（一般公道にあるガソリンスタンド以外）は、Intertek Schlieren（スイス）において事項 63.1 に規定される FIM 仕様に対するテストを受けなければならない。

FIM 仕様に準拠した燃料の場合、テストレポートとバッチナンバーと共に証明書が発行される。

燃料会社は、大会前にその証明書のコピーをライダー/チームに渡すことを可能とする。

燃料検査に関するコンタクトは：fimfuels@intertek.com

FIM 仕様に合致した燃料のリストは、FIM により FIM ウェブサイトに発表さる。

更に、指定供給会社からの燃料供給が認められた場合（特定の大会または年間の世界選手権プライズまたはカップイベント）、その燃料は事前に事項 2.10.1 に規定されている FIM 仕様を満たしているかどうか FIM 指定検査機関でテストが行わなければならない。

- 仕様に準拠している場合、ライダー/チームのコントロールが実施される場合、事項 2.1.4 が適用される。
- 仕様が準拠していない場合、主催国協会、主催者、プロモーターは、FIM に対し、FIM 仕様に準拠していない燃料の使用を申請することが出来る。申請が認められた場合、一切の変更をせずに当該燃料を使用することが認められる。管理は FIM が行う。

2.10.1 無鉛燃料または混合無鉛燃料の FIM 仕様

以下が無鉛燃料または混合無鉛燃料の仕様とする。

(a) 下記の特性を持っている場合：

特性	ユニット	最低*	最大*	テスト方式
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164 または ASTM D2699
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163 または ASTM D2700
酸素 (10%エタノール含む)	%(m/m)		3.7	EN ISO 22854 ¹ または EN13132 または 元素分析
ニトロジェン	%(m/m)		0.2	ASTM D 4629 ² または ASTM 5762
ベンジン	%(v/v)		1.0	EN ISO 22854 または ASTM D6839 または ASTM D5580
蒸気圧(DVPE)	kPa		100.0	EN 13019-1 または ASTM D5191
鉛	mg/l		5.0	ICP-OES または AAS
マンガン	mg/l		2.0	ICP-OES または AAS
15°での密度	Kg/m ³	720.0	785.0	EN ISO12185 または ASTM D4052
酸素安定度	分	360		EN ISO 7536 または ASTM D525
硫黄	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 または ASTM D5453
蒸留度：				EN ISO 3405 または ASTM D86
70°CでのE	%(v/v)	22.0	52.0	
100°Cで	%(v/v)	46.0	72.0	

150℃で	% (v/v)	75.0		
最終沸騰点	° C		210	
残留物	% (v/v)		2.0	
外観	透明で明るく、固形物や未溶解物のない液体			視覚による検査
特性	ユニット	最低	最高	テスト方式
オレフィン	% (v/v)		18.0	EN ISO 22854 または ASTM D6839
芳香物	% (v/v)		35.0	EN ISO 22854 または ASTM D6839
ジオレフィン 総量	% (m/m)		1.0	GCMS または HPLC
酸素処理※				EN ISO 22854 ¹ または EN 13132
メタノール	% (v/v)		3.0	※
エタノール (E10)	% (v/v)		10.0	※
イソプロパノール	% (v/v)		12.0	※
イソブタノール	% (v/v)		15.0	※
テルトブタノール	% (v/v)		15.0	※
エーテル	% (v/v)		22.0	※
その他	% (v/v)		15.0	※

※ 酸素処理で唯一認められているのはパラフィニック・モノ・アルコール及びパラフィニック・モノ・エタノール（各分子に5またはそれ以上のカーボン原子）とし、最終沸点は210℃以下とする。

- 1 問題のある場合、EN ISO 22854 が適用される。
 - 2 問題のある場合、ASTM D 4629 が適用される。
- * 全ての最低、最大値には許容誤差は含まれない。ISO 4059 に準拠して計算され、全てを考慮した上で正しい最低、最大値とされる。

(b) 5% (m/m) 未満 の濃縮において存在する個々の炭化水素成分の合計は、燃料の最低 30% (m/m) を構成していなくてはならない。テスト方式はガスクロマトグラフィ、および/あるいはGC/MSとする。

- (c) 各炭素数字グループにおけるナフテン、オレフィン、および芳香物質の総濃度は、下記の表に示される限度を超過してはならない：

%m/m	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
ナフテン		5	10	10	10	10
オレフィン	5	20	20	15	10	10
芳香物質			1.2	35	35	30

- (d) 二環ナフテン、および二環オレフィンは認められない。燃料には外部酸素の無い状態時に発熱反応を起こすことが可能な物質が含まれてはならない。

2.10.2 混合無鉛燃料及び潤滑油のFIM仕様 潤滑油

- ・ 燃料に加えた時に燃料要素が微量でも変更されてはならない。
 - ・ 如何なる状況であろうとも、性能の向上に繋がるものであってはならない。
 - ・ 250℃までの蒸溜過程で、10%(m/m) (テスト法：高温疑似蒸溜 GC) 以上の蒸発減少があってはならない。
 - ・ 最大限（10mg/Kg）のアンチノック作用剤（鉛、マンガン、鉄）が含まれていなければならない。（テスト法：ICP-OES）
 - ・ 更に、混合無鉛燃料及び潤滑油には以下の仕様でなければならない。
- a) 下記の特性を持っている場合（各特性に関して、計測時に使用される関連テスト法が示される。）

特性	ユニット	最低	最大	テスト方式
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164 または ASTM D2699
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163 または ASTM D2700
15℃での密度	Kg/m ³	690**	815**	EN ISO 12185 または ASTM D4052

- * 検出された全ての最低、最大値には許容誤差は含まれない。ISO 4059 に準拠して計算され、全てを考慮した上で正しい最低、最大値とされる。
- **全ての最低、最大値には許容誤差は含まれない。

2.10.3 大気

酸化剤として燃料に混合できるのは大気のみである。

2.10.4 サンプリング及びテスト

FIMは、ライダー/チームがイベントで使用する無鉛燃料、混合無鉛燃料または無鉛燃料と潤滑油の混合物について、燃料テストの実施を要請することができる。この管理にはイベント時のサンプル採取及び FIM 指定検査機関における更なるテストが含まれる。 fimfuels@intertek.com

2.14.1 燃料サンプリング

- 1 FIM 耐久テクニカルディレクター（または FIM テクニカルディレクター不在の場合は車検長）は、燃料サンプル採取の運営および監督の全責任を持つ。
- 2 燃料コントロールを指定されたライダー/チームは、燃料コントロールとして指定されたエリアにマシンを運び入れなければならない。
- 3 FIM テクニカルディレクター/車検長は車両からサンプルを採取するが、必ず新しいサンプルコンテナ及びピペット/ハンドポンプを使用する。

燃料はピペット/ハンドポンプを経由して、燃料タンクから直接 3 つの A、B、C のコンテナに採取される。コンテナは、FIM テクニカルディレクター/車検長により封印される。

- 4 FIM テクニカルディレクター/車検長が書類を記入し燃料サンプル申請書に署名する。ライダーまたはチーム代表も、この申告書にある情報が全て正しいことを確認し、署名する。
- 5 FIM テクニカルディレクター/車検長は、採取した A、B、C サンプル、署名された燃料サンプル申請書を送付するために適切な箱を準備する。この箱はその後 FIM 指定検査機関に輸送される。

2.10.4.2 テスト

- 1 FIM が選ばれたライダー/チームのために指定する一つ以上の特性が確認され、（事項 63.01 及び 63.02 に規定されている関連テスト法により）
- 2 サンプル A がまず初めに FIM 指定検査機関でテストされる。

- 3 サンプル B は、FIM が二次テストが必要と判断した場合にテストされる。競技参加者の燃料サンプル検査結果（サンプル “A” またはサンプル “B”）は、競技参加者に有利な方が考慮される。
サンプル A 及び B の送料及び分析料金は FIM が支払う。
- 4 テスト完了後速やかに FIM 指定検査機関は、CTI コーディネーターにそのテスト結果を直接送らなければならない。
- 5 テスト結果が陰性だった場合（テストした物が仕様に合致している場合）ライダー/チームは、FIM からその情報が伝えられ、同時にライダーの所属する FMN、FIM テクニカルディレクター/車検長、監督組織（レースディレクション、国際審査団）、CTI ディレクター、当該委員会コーディネーターにも送られる。
- 6 サンプル A または B、もしくはサンプル A と B が陽性の場合（一つ以上の特性が規則に合致していない場合）、CTI コーディネーターは、eメールにて当該ライダー/チームに連絡する。24 時間後、ライダー/チームの所属する FMN、FIM テクニカルディレクター/車検長、監督組織（レースディレクション、国際審査団）、CTI ディレクター、当該委員会コーディネーターにも送られる。

1 つの特性（外観を除く）が仕様に合致していないことは燃料または混合燃料自体が規則に合致していないとするに十分である。
- 7 ライダー/チームが再検査を要望する場合、CTI ディレクターに対して FIM からのライダー/チームに対するテスト結果の通知が届いてから 72 時間以内に email で申請しなければならない。
 - ・ 再検査が要求された場合、検査されるのはサンプル C とされ、サンプル A、B と同じ特性がテストされる。ライダー/チームは、FIM 指定検査機関の一つを指定することが出来る。サンプル C に掛かる経費は当該ライダー/チームによって支払われる。

サンプル C 結果の通知以降、CTI コーディネーターは、eメールにて当該ライダー/チームに連絡し、併せてライダー/チームの所属する FMN、FIM テクニカルディレクター/車検長、監督組織（レースディレクション、国際審査団）、CTI ディレクター、当該委員会コーディネーターにも送られる。

- ・ 再検査が期限内に要求されない場合、その情報をCTIコーディネーターは、eメールにて当該ライダー/チームに連絡する。24時間後、ライダー/チームの所属するFMN、FIMテクニカルディレクター/車検長、監督組織（レースディレクション、国際審査団）、CTIディレクター、当該委員会コーディネーターにも送られる。
- 8 当該大会の監督組織（レースディレクション、国際審査団）は、情報を元に裁定を下す。スポーツ委員会コーディネーターは、その裁定結果を当該ライダー/チームにe-mail*で連絡する。

合致していない物

- ・ Aサンプル（Bサンプルが利用されない場合） または
 - ・ Bサンプル（Aサンプルの結果が決定的ではない場合） または
 - ・ A及びBサンプル または
 - ・ A、B及びCサンプル（Bサンプルが利用されず、再検査が要請された場合） または
 - ・ A及びCサンプル（Bサンプルが利用されず、再検査が要請された場合）、自動的に当該ライダー/チームは大会から除外される。
 - ・ Cサンプルが準拠している場合、失格とはならない。
 - ・ 更なるペナルティーが科される場合がある。
- 9 ライダー/チームは、FIM規律及び裁定規定に則り、当該大会の監督組織（レースディレクション、国際審査団）の下した裁定に対して控訴することが出来る。
- ※ 通知連絡の受領を以て、通知済の証明とされる。

2.11 保護用ウェアとヘルメット

- 2.11.1 ライダーは、主なコンタクトポイント、すなわち膝、肘、肩、ヒップなどに追加のレザーパッドや他のプロテクションを持つ完全なレザースーツを着用しなくてはならない。

スライダー（恒久的または取り外し可能で、トラック路面と直接接触する場合にライダーを補助するライダー保護装具の特定部分）は、膝、肘またはその他レーススーツの必要とされる部分に認められ、コース路面と接触した時に他のライダーの視界を妨げる原因とならないことを条件とする。

これらは、膝、肘またはレーススーツのその他部分で必要に応じて取り付けられるものとし、その素材はトラック表面に接触した時に他のライダーの視界を妨げる原因となってはならない。

2.11.2 溶けてライダーの肌に影響を及ぼすような化学合成繊維素材の裏地や下着類を着用してはならない。

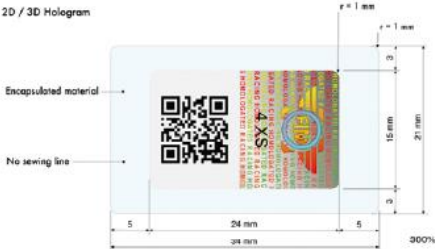
2.11.3 ライダーはレザーのグローブとブーツを着用し、レザースーツと併用して首から足まで完全に被わなくてはならない。

2.11.4 レザーの代替素材を使用することもできるが、この場合、これらはチーフテクニカルスチュワードによってチェックされなければならない。

2.11.5 チェスト及びバックプロテクターの使用は義務とされる。が強く勧められる。昨日的なエアバッグシステムの使用が強く推奨される。

2.11.6 ライダーは優れた装着感と正常に固定できる、良い状態のヘルメットを着用しなければならない。

2.11.7 ヘルメットはフルフェイスタイプで、下記の国際認証規格の一つに適合するものとする：

FIM	FRHPhe-01 (compulsory from 01/01/2020)
<p>FIM FRHPhe-01</p>	

~~ヨーロッパ ECE 22-05 “P” タイプのみ (2019年12月31日まで)~~
~~日本 JIS T 8133:2007 (2019年12月31日まで)~~
~~JIS T 8133:2015 (タイプ2フルフェイスのみ)~~
~~(2019年12月31日まで)~~
~~アメリカ SNELL M 2010(2019年12月31日まで)~~
~~SNELL M 2015 (2019年12月31日まで)~~
~~FIM FRHPhe-01 (2020年1月1日より義務とされる)~~
~~ラベル例は下記とする。(ヨーロッパにおいては国の承認番号も表示している)~~

2.11.8 バイザーは、非破壊性材質製でなければならない。

2.11.9 使い捨てタイプの“ティアオフ”の使用が許可される。

- 2.11.1 O ライダーのウェア及び/あるいはヘルメットの適正、および状況に関する問題は、FIM 耐久テクニカルディレクター/車検長によって判断される。テクニカルインスペクターは、希望する場合には最終決定を出す前に、当該製品のマニュファクチャラーに相談することができる。
- 2.12 テクニカルコントロール（車検）の手順
チームは常時自分のマシンに関して責任を持つ。
- 2.12.1 チーフテクニカルスチュワードは、車検が開始する最低1時間前までにイベント会場に到着していなくてはならない。チーフテクニカルスチュワードは、競技監督、審査委員長、およびエンデュランステクニカルディレクターに自分が到着したことを報告する。
- 2.12.2 チーフテクニカルスチュワードは、イベントに任命されたすべてのテクニカルスチュワードが正しい方法で任務を遂行できるように責任を持つ。
- 2.12.3 チーフテクニカルスチュワードは、レース、プラクティス、および最終コントロールに関して、各テクニカルスチュワードを個々のポストに割り当てる。
- 2.12.4 車検は、オーガナイザーによってモーターサイクルの技術仕様書が提出された時点（車検前及び事前検査中）で行われる。
- 2.12.5 チームマネージャーが代表としてチームとそのチームの最大2名までのメカニック、大会特別規則に明記されたタイムリミットまでにマシンを車検に提出しなくてはならない。車検に立ち会うことのできる者は、チームマネージャーとその他2名とする。さらに、各ライダーは、自分の装具（ヘルメット、レーシングスーツ、ブーツ、グローブ、チェスト及びバックプロテクター）を提示しなければならない。
- 2.12.6 FIM耐久テクニカルディレクター/車検長は、国際審査団に車検の結果を報告する。その後、エンデュランステクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードは、車検に合格したマシンのリストを作成し、このリストを競技監督に提出する。
- 2.12.7 FIM耐久テクニカルディレクター/車検長は、イベントのいかなるときにおいても、モーターサイクルのどの部分を観察する/検査する権限を有する。

2.12.8 下記を行わなかった~~チーム~~/ライダーは、当該大会から失格となる。国際審査委員会は、規則に従わない者、または他の競技参加者あるいは観客に危険をおよぼす可能性のあるライダーがプラクティス、または競技に参加するのを禁止することができる。

2.12.9 車検は、当該イベントの特別規則に明記された手順と時間に従って実施される。

2.12.10 FIM耐久テクニカルディレクター/車検長は、正しい位置に取り付けられた有効なトランスポンダー取り付け部のない車両を拒否することができる。トランスポンダーはシーズン前及び各グランプリ時に各チームに配布されるタイムキーピング・インフォメーションに記載されているとおりの位置及び方向で車両に取り付けられていなければならない。確実に取り付けるためのトランスポンダーブラケットは、最低タイラップ止めであるが、スクリュューまたはリベット止めが望ましい。マジックテープや粘着テープはみ止られない。トランスポンダー・リテニングクリップも確実にタイラップで止めなければならない。

2.12.11 ~~チームライダー~~または彼のメカニックは、FIM規則に適合した小奇麗なモーターサイクルを提出しなくてはならない。また、彼は、完全に記入され、確認されたテクニカルカードも提出する。

2.12.12 FIM規則との適合性を調べるためにモーターサイクルの全体的な検査が実施される。車検に合格したモーターサイクルには、ペイントでマークがつけられる、またはステッカーが貼られる。

FIMエンデュランステクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードは、パーツの適合性とその承認に関して議論が生じた場合に、最終的な権限を有する。

2.12.13 ライダーは、車検に合格したモーターサイクルの中からどのモーターサイクルを選んでよい。

2.12.14 各プラクティスの前に、テクニカルスチュワードは、モーターサイクルがコースに出る前にテクニカルコントロールステッカーのチェックをすることによってそのモーターサイクルが車検に合格していることを確認しなくてはならない。

2.12.15 承認されたモーターサイクルのみがレースとプラクティスで使用できる。モーターサイクルの交換は、当該スポーツ付則の条項に基づいて許可される。

2.12.16 特別な状況下において、ガレージボックスを割り当てられたチームは、その場所をテクニカルスチュワードの監視下で車両検査に使用される場合がある。

2.12.17 車検終了後、約30分を経た時点で、FIMエンデュランステクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードは国際審査委員会に、個々のクラスごとに承認されたモーターサイクルとライダーのリストを提出する。

2.12.18 モーターサイクルが事故に巻き込まれた場合、エンデュランステクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードは、当該ライダーのヘルメット及びウェアとともに当該マシンをチェックし、深刻な欠陥が生じていないことを確認する。

マシンが、ブラックフラッグ及びオレンジディスクにより停止された場合、エンデュランステクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードはマシンをチェックしなければならない。

双方のケースの場合、出場を継続したい場合、再検査にマシン（転倒したライダーのヘルメット及びウェアとともに）を提出することはチームの義務である。

ヘルメットの欠陥が明白である場合、チーフテクニカルスチュワードはこのヘルメットを保管する。オーガナイザーはこのヘルメットと事故報告書、および医療報告書（写真、および入手可能な場合にはビデオも）を当該ライダーの所属する協会へ送る。医療報告書に頭部の負傷が明記されている場合、ヘルメットは中立な研究所に検査のため提出されなくてはならない。

2.12.19 ライダーは自らの装備を提出しなくてはならない。ヘルメットにはマークがつけられる。年間契約チームは、自らのピットボックスで自らの装備を検査のために提出することができる。

2.12.20 チームは車検に ~~1台または~~最大2台のモーターサイクルを提出することができる。

特例的な状況のために（例：修理できる以上に激しい損傷の場合）、第3ローリングシャーシ（ホイール、サスペンションコンポーネント及び電子装備を組み込んだもの）を車検野のために FIM 耐久テクニカルディレクターに提示することが出来る。

2.12.21 プラクティス中、およびレース終了後に、無作為に選ばれたマシンの**エキゾースト/サイレンサーシステム**音量がチェックされなければならない。イベントのいかなるときにおいても、ライダー、チーム、またはメカニックが要請し、彼ら

のマシンのサイレンサー音量をチェックしてもらうことができる。

2.12.22 プラクティス中、およびレース終了後に、FIM エンデュランステクニカルディレクター/車検長の指示により車重がチェックされなければならない。

プラクティス中の無作為車重チェックは、ライダーにできるだけ邪魔にならないように行われる。重量計がピットレーンに設置される。実際に設置される場所は、FIM エンデュランステクニカルディレクター/チーフテクニカルスチュワードによって決定される。

イベントのいかなるときにおいても、ライダー、チーム、またはメカニックが要請し、彼らのマシンの車重または音量ををチェックしてもらうことができる。

2.13 テクニカルスチュワード用立証（車検）のガイドライン

2.13.1 立証

- テクニカルコントロールが開始する最低1時間前までに、すべての必要な設備、および管理用備品（別紙リストを参照）が用意されているようにする。
- 誰が何をするかを決定し、その決定を伝える。“効率”に主眼を置く。常に明るく振舞い、テクニカルコントロールを行う理由：すなわち安全性と公平を意識する。
- 常に情報を得られるようにする。技術規則書発行後に導入された技術面に関する最新情報、中でも特にスポーツ・プロダクション・モーターサイクルに関する最新情報を自分の所属するFMNから入手できるようにしておく。すべての認証書類を手元に用意する。
- 車検は、十分広いスペース（最低面積 ~~150+00~~ **150** m²）のある覆いのある場所で実施されるようにする。
- 重量計は正確で実用的なものとする。2年以内の日付のある証明書が準備されていなければならない。承認されたマスターウエイトの ~~2~~ **2**-セットとその証明書を立証のために用意する。
- ノイズレベルと測定に関する規則が保守されるようにする。

レース前の車検時に、すべてのマシンは車重、および/あるいはノイズチェックを要請される。

テクニカルコントロールエリアには、レース前にチーム、またはライダーが使用できるように車重測定器、およびノイズメーターが用意される。

音量テストは、テクニカルコントロールエリアに隣接し、音を反響してしまう妨害物が、最低5メートルにわたって存在しない覆いのないエリアで実施される。

ライダー及びチームは、車重と音量チェックが、プラクティス中にピットレーンで無作為選出のもとに行われること、レース後にも実施されることを認識していただかなければならない。

レース前に音量と車重が正式にチェックされなかったという主張は、抗議の理由とはならない。規則に合致させることは、ライダー、およびチーム（または競技参加者）の責任である。

FIM 耐久テクニカルディレクター／車検長は、フリープラクティス及び公式プラクティス中のピットにおける重量及び音量のスポット検査を行う権利を有する。この検査はフリープラクティスまたは公式（計時）プラクティス開始後 40 分以内に行うことが出来る。これは、ライダー及びチームへの負担が最小限とするように行われる。

第 1 回フリープラクティス以降に到着した車両については、車検場にて行われる。

車検終了に際して、車両に車検合格を示す小さなステッカーまたはペイントがフレームに貼付される。

FIM 耐久テクニカルディレクター／車検長は、事故に関わった車両全てを再検査しなければならない。

テクニカルスチュワードは、耐久テクニカルディレクター／車検長の要請に基づき、大会期間中の再検査のために待機していなければならない。

2.13.2 準備及び手順

各サーキットには、車検用エリアが指定される。このエリアには、耐久テクニカルディレクター／車検長の管理のもとで、正当な検査を実施するために適切な設備が用意される。

車検は、大会特別規則に明記されたスケジュールに基づいて実施される。

テクニカルスチュワードは、FIM 耐久テクニカルディレクター／車検長の要請に応じてモーターサイクル、および装備をチェックするため、大会期間中、待機していなければならない。

マシンを車検に提出することは、当該マシンが技術規則に適合していることの証明だとみなされる。

テクニカルスチュワードは、明白な安全上の欠落に関してモーターサイクルを検査しなくてはならない。

テクニカルスチュワードは、モーターサイクルがすべての技術規則に合致しているかどうか検査する。

クローズドパークでの車検中、メカニックが検査を補佐しなくてはならない。1名のライダーにつき最大4名のチーム・メンバーが、レース後の車検に立ち会うため、クローズドパークに入ることができる。クローズドパークでは、データのダウンロードが許可される。

タイヤマニュファクチャラーの代表者もクローズドパークへの立ち入りを許可される。

プラクティス

ードライブプラクティス

フリープラクティス、または公式プラクティスで使用されたすべてのマシンをチェックすることができる。

最低限のチェックは車重とノイズとする。エンデュランステクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードは他のチェックを要請することができる。

ーウエットプラクティス

ウエットプラクティスの最中または後に、エンデュランステクニカルディレクター／チーフテクニカルスチュワードは特定のチェックを実施することができる

レース終了後の最終車検

マシンは下記の要点に関してチェックが実施される：

- ー 車重： マシンはレースを終えた状態で車重がチェックされる。燃料、オイル、水またはタイヤを含んで、何も追加することはできない。
- ー 音量： 最大ノイズリミットの適合性

- ー キャブレター／スロットルボディー＋インジェクター
- ー インレット・トラクトとアウトレット・トラクトの測定、および認証ポイントの検査
- ー エンジン：無作為に選ばれた1機から最大3機までのエンジンに関して、排気量と事項 2.6（フォーミュラ EWC）、事項 2.7（スーパーストック）との適合性検査のために内部がチェックされる。

FIM 耐久テクニカルディレクター／車検長は、規則との適合性を確認するうえで必要だと判断したパーツ、またはサンプルの提供をチームに要請することができる。

任命と出席

テクニカルスチュワードは、テクニカルコントロールエリアが開いている時間帯にその場にいないてはならない。FIM 耐久テクニカルディレクター／車検長は、テクニカルスチュワードに、モーターサイクルが技術規則、および安全規則に適合していることを実証するよう指示を出す。

選手受付日／テクニカルコントロール：すべての契約チームに対して 最低6名

任務： マシンの安全性、およびウエアとヘルメットの検査
（音量、または車重検査は実施されない）

すべての契約チーム以外のライダーに対して： 最低6名
検査はテクニカルコントロールエリアで実施される

任務： マシンの安全性、およびウエアとヘルメットの検査
（音量、または車重検査は実施されない）

管理業務： 最低1名

a) 木曜日／金曜日

テクニカルコントロール： フリープラクティス、オフィシャルクオリファイ・セッション
任務： 車両の安全性検査：ノイズおよび車重検査 最低12名

クラッシュしたマシンの検査およびテクニカルコントロール 最低2名

管理業務： 最低1名

b) 土曜日/日曜日：レース当日のテクニカルコントロール レース及びウォームアップ前後：	
<u>任務：</u> 車両の安全性検査：ノイズおよび車重検査	最低12名
<u>クラッシュしたマシンの検査およびテクニカルコントロール</u>	最低2名
<u>管理業務：</u>	最低1名
<u>レース前：</u> スターティンググリッド上での安全性チェック	最低4名
<u>レース中：</u> 無作為インスペクション	最低8名
<u>レース後：</u> テクニカルコントロール。ノイズ、ウエイト及び キャブレションインストルメント	最低8名
<u>排気量チェック</u>	最低2名
<u>管理業務</u>	最低1名

注：上記は必要とされるテクニカルスタッフの最低人数である。もちろん人数はこれより多くてもよい。

最終的な立証（車検）ポイントは競技監督、エンデュランステクニカルディレクター/チーフテクニカルスタッフが協議して決定する。レース後のチェックは細心の注意を要するものなので、確実な運営体制を用意することが重要である。

車検長は、立証後に審査委員会に報告を行う。

最低限の装備リスト

- 回転計
- サウンドメーターおよびキャリブレター
- スライドキャリパー
- 深ゲージ
- スチール製メジャーテープ
- シール
- キャリブレーションウエイト付き車重計測器（スケール）
- エンジン排気量測定用ツール
- バルブリフト測定用ツール
- バルブ重量測定用機器

- パーツにマークをつけるためにカラーペイント
- 材質テスト用磁石
- 公認車両CD-Romを読み取るためのコンピューター

書類リスト

- 当該年度規則
- 大会特別規則
- 公認車両書類
- 公認車両 CD-ROM
- 車検用紙
- 筆記用具



FIM ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP MACHINE INSPECTION - DECLARATION FORM

General info and Section 1 must be completed by the TEAM and handed over to the Chief Technical Steward.

FIM - EWC TECHNICAL CONTROL FORM		IMN N°:
EVENT		PLACE :
TEAM (NAME)		CAT :
NATIONALITY		N°
LIC. TEAM N°		
SECTION 1 - MOTORCYCLE INFORMATION		
	MOTORCYCLE 1	MOTORCYCLE 2(T)
CONSTRUCTOR		
COMMERCIAL MODEL		
YEAR		
FRAME NUMBER		
ENGINE NUMBER (@ SCRUTINEERING)		
ENGINE NUMBER (IF ENGINE CHANGE FOR RACE)		
SECTION 2 - ENGINE ON/OFF - LIGHTS		
ENGINE CUT- OFF SWITCH (ONLY RED)		
HEADLIGHTS (2) - REAR LIGHTS (2)		
3RD REAR EMERGENCY LIGHT - SEPARATE ON/OFF SWITCH		
ELECTROLUMINESCENT NUMBER PLATES (FRONT/REAR)		
SECTION 3 - SAFETY		
THROTTLE GRIP/SELF CLOSING		
FREE STEERING ROTATION		
BRAKES - CORRECT WORKING (FRONT/REAR)		
BOTTOM FAIRING CLOSED		
BOTTOM FAIRING BRACKETS RESISTANCE (RIGHT/LEFT)		
OIL DRAIN/FILLER PLUGS, OIL FILTER, ETC. WIRED		
ONLY WATER IN RADIATOR		
CRANKCASE PROTECTIVE COVER (RIGHT/LEFT)		

SECTION 4 - FUEL EQUIPMENT			
FUEL TANK WITH FIXED MOUNTING POINTS (MIN. 3)			
QUICK FILL FUEL VALVE/DIAMETER/RESTRICTOR (SEAL)			
FUEL VALVE LOCKING SYSTEM OR PROTECTIVE COVER			
FUEL CATCH TANK			
FUEL CHARGER (LEAKPROOF, HEIGHT MAX. 120MM)			
REFUELLER(S) EQUIPMENTS (FIRE RETARDANT SUIT, GLOVES, BALACLAVA, GLASSES, HELMET, CLOSED SHOES)			
SECTION 5 - SOUND/WEIGHT			
SOUND LEVEL (DB)			
WEIGHT (KG)			
SECTION 6 - FIM STICKER			
REMARKS :			
<p>Acceptance of a motorcycle for competition does not preclude the possibility of further controls to ensure compliance with the competition Technical rules.</p>			
TECHNICAL STEWARD : LICENCE N° :		TEAM MANAGER : PHONE N° : +	
DATE :		DATE :	
SIGNATURE :		SIGNATURE : I hereby declare that the information given above is accurate in every respect.	



**FIM WORLD CHAMPIONSHIPS and PRIZE EVENTS
Fuel Sample Declaration Form**

Discipline: / *Venue:*
..... / *Date:*

Samples taken during/after: FP / QP / or Race N°: Time :	Sample "A"	
	Container N°	Seal N°
Rider/Team's responsible name:	Sample "B"	
	Container N°	Seal N°
Rider/Team's number:	Sample "C"	
	Container N°	Seal N°

Vehicle make : **Model :**

Fuel make : **Type :** **Batch N°**

Fuel origin (public station) **Race fuel origin:**

Sample taken **(dd/mm/yy)**

The above listed details refer to fuel samples taken from the fuel tank of the motorcycle.

- Sample A is the first testing sample to be used by the FIM appointed laboratory.
- Sample B can be used for a second analysis if required by the FIM.
- Sample C is used if a counter-expertise is required by the rider/team.

The serial numbers of the vial seals and the accuracy of the information have been verified.

Information:
Rider/Team's - Telephone number/E-mail :
Rider/Team's Representative's Signature:

FIM Technical Director/ or FMNR Chief Technical Steward name:
.....

FIM Technical Director/ or FMNR Chief Technical Steward signature:
.....

2.14 ノイズコントロール 現行のノイズリミット

ノイズは下記のリミットにコントロールされる：

平均ピストン・スピード 11m/秒で測定して最大 105dB/A。

事項 2.14.6 に明記されている固定RPMを使用することができる。

- 2.14.1 エキゾーストパイプから50 cm離れたところ、エキゾーストエンドの中心線とエキゾーストパイプの高さから測定して45°、かつ地面から最低20 cmのところマイクロフォンを設置する。これが不可能な場合、測定は45°上方のところで行われる。
- 2.14.2 音量テスト中、ギャボックスにニュートラルのないマシンは、スタンドの上に設置される。
- 2.14.3 チェックを受けたサイレンサーにはマークがつけられる。立証後にサイレンサーを交換することは禁止されるが、スペアサイレンサーもチェックを受けてマークがつけられている場合は例外とする。
- 2.14.4 ライダーはニュートラルの状態でエンジンを回し続け、規定の回転数（RPM）に到達するまでエンジン回転を上げていく。規定のRPMに達した時点で、測定が実施される。
- 2.14.5 RPMは、エンジンストロークに関連する平均スピードによって異なるものとする。RPMは下記の方程式によって求められる：

$$N = \frac{30000 \times cm}{l}$$

N = エンジンの規定RPM

cm = 固定平均ピストンスピード m/秒で

l = ストローク、mmで

2.14.6 音量コントロール

ひとつの排気量クラス内で、異なる形態のエンジンに関してピストンストロークが類似していることから、ノイズテストは固定RPMで実施される。参考までに、音量テストが実施される平均ピストンスピードは 11m/秒で測定されている。

	2気筒	3気筒	4気筒
750ccまで	5,500rpm	6,000rpm	7,000rpm
750cc以上	6000rpm	6000rpm	6000rpm

2.14.7 単気筒以上のエンジンの場合、ノイズレベルはエキゾーストエンドごとに測定される。

2.14.8 ノイズリミットに適合しないマシンは、レース前に何度も検査を受けることができる。

2.14.9 音量テスト中、パワー源から半径5メートル以内で、周囲の音量は90dB/Aを超えてはならない。

2.14.10 音量コントロール用の機器は、国際規格IEC 651タイプ1を優先し、タイプ2は代案として認められる。

サウンドレベルメーターは、使用中、コントロールと調整が行えるようにキャリブレーターを備えたものとする。これら機材は、大会開催日前1年以内に公式テスト機関での測定試験を受けたものでなければならない。

2.14.11 常に“スローレスポンス”セッティングが使用されなくてはならない。

2.14.12 競技終了後の音量コントロール

結果が発表される前にマシンの最終検査が必要とされる競技において、この検査には、最低でも最終結果で上位3位に入ったマシンに対する音量コントロール測定が含まれていなくてはならない。この最終テストでは、4dB/Aの許容誤差が認められる。

2.14.13 競技会中の音量コントロール

イベントの最中に音量コントロールテストを必要とする競技の場合、マシンは事項2.14に明記された許容誤差なしで音量リミットに合格しなくてはならない。

2.15 サウンドレベルメーター使用のガイドライン

2.15.1 ノイズコントロールオフィサー（NCO）は、テクニカルディレクター及び他のテクニカルスチュワードと共に話し合い、適切なテスト場所、およびテスト方針について合意するために十分な時間を取れるように到着する。

2.15.2 サウンドレベル測定機器には、それにふさわしいキャリブレーターが含まれ、これはテスト開始直前、および規律的罰則が科される可能性のある際の再テストの前に使用されなくてはならない。

タコメーター、サウンドレベルメーター、またはキャリブレーターがテクニカルコントロール中に正常に作動しなくなった場合に備え、2セットの機器が用意される。

2.15.3 テスト前に、NCOは、キャリブレーターを含むノイズテスト機器の精度について調整する。

2.15.4 テストは雨天、または湿度が非常に高い場合には実施してはならない。過剰にノイズが大きいと判断されたマシンは、状況が許せば別個にテストされる。

2.15.5 微風が吹いている場合を除いて、マシンは風が吹いてくる方向に向かって設置される（メカニカルノイズは、マイクロフォンから離れるように前方に流れる）

2.15.6 “スロー” メーターレスポンスを用いる。

2.15.7 サウンドレベルメーターは“A” ウェイトセッティングとする。

2.15.8 測定された数値の切り捨ては行わない。すなわち： $107.9\text{dB/A}=107.9\text{dB/A}$

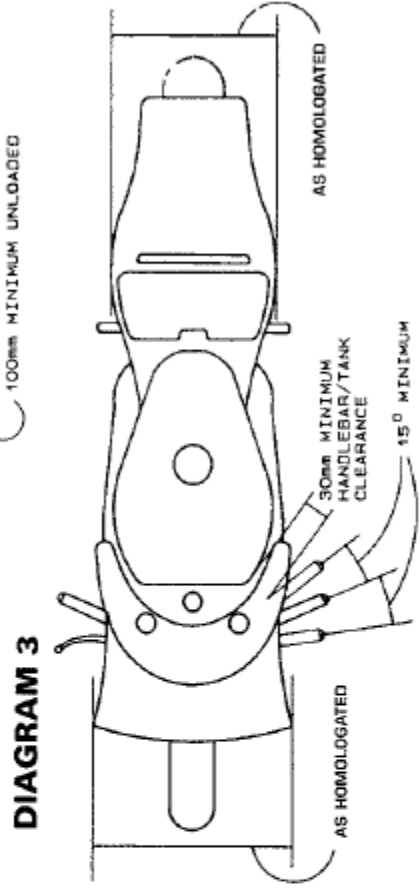
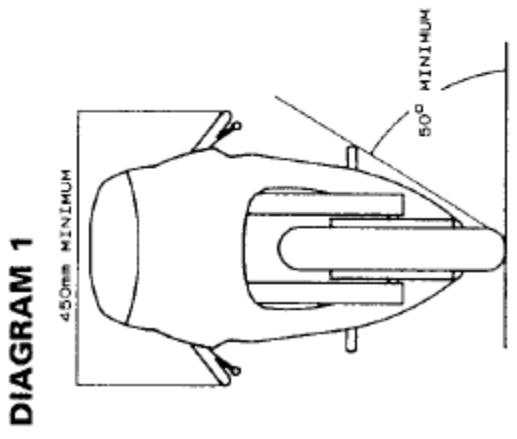
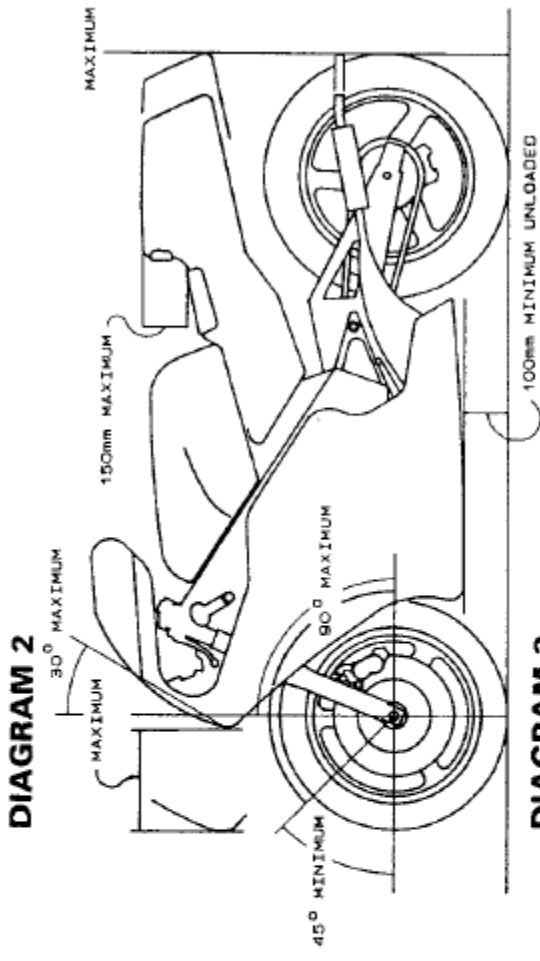
2.15.9 補正

タイプ1 又は2メーター 方法の正確性： $+2\text{dB/A}$ を認める

タイプ1メーターの使用が推奨される。すべての許容誤差は累積的なものである。取られるべき措置は、FIMエンデュランステクニカルディレクターと行う事前の話し合いの際に出された決定に基づくものとする。

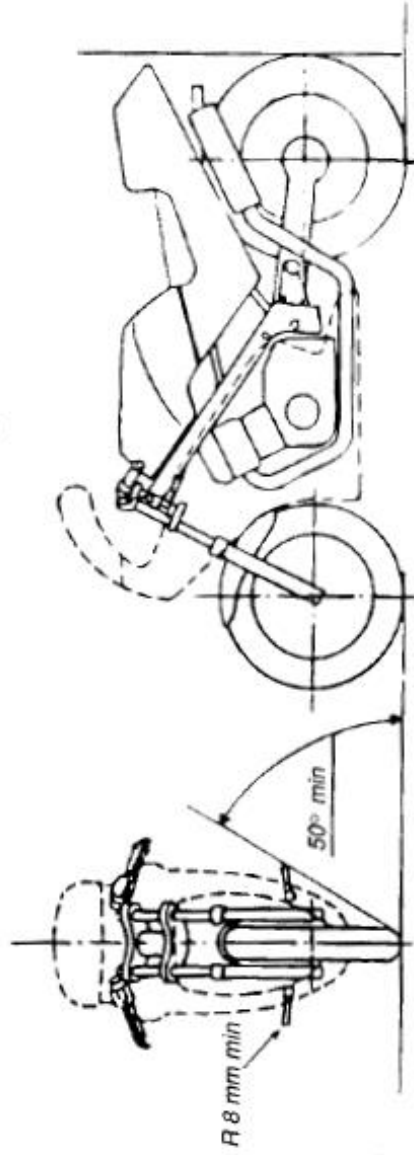
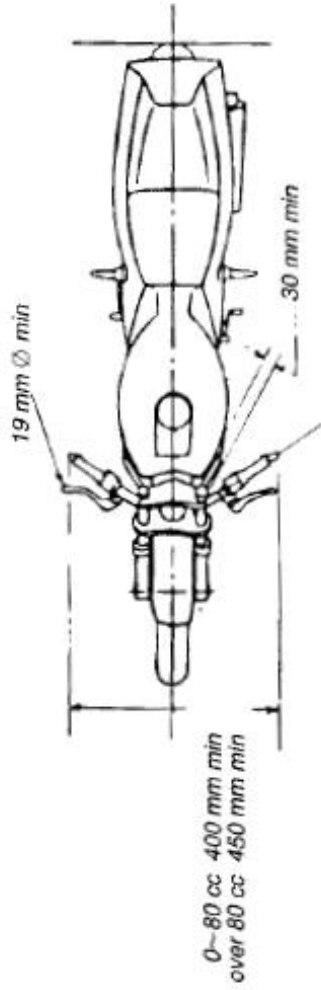
ROAD/ROUTE

A



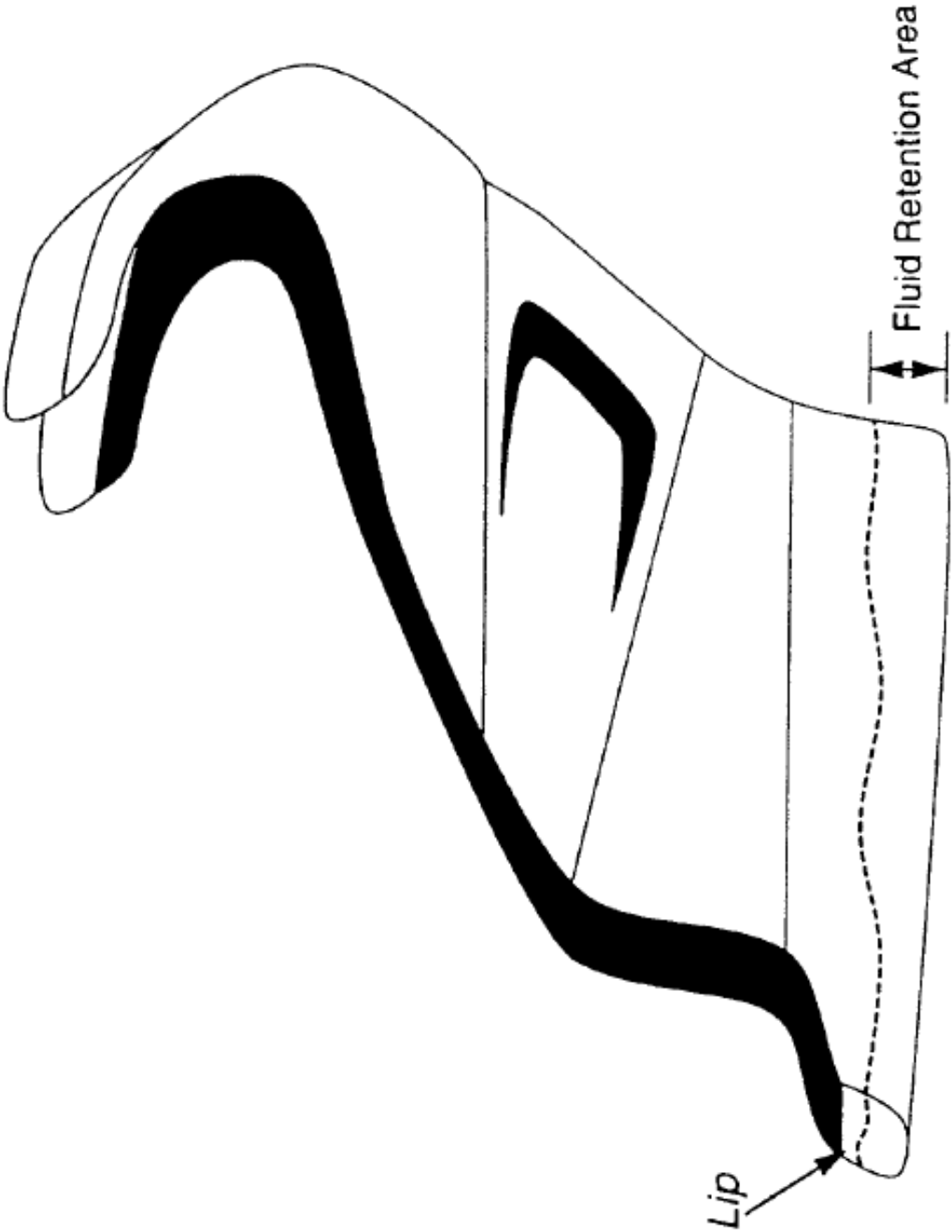
SPORTS PRODUCTION

C



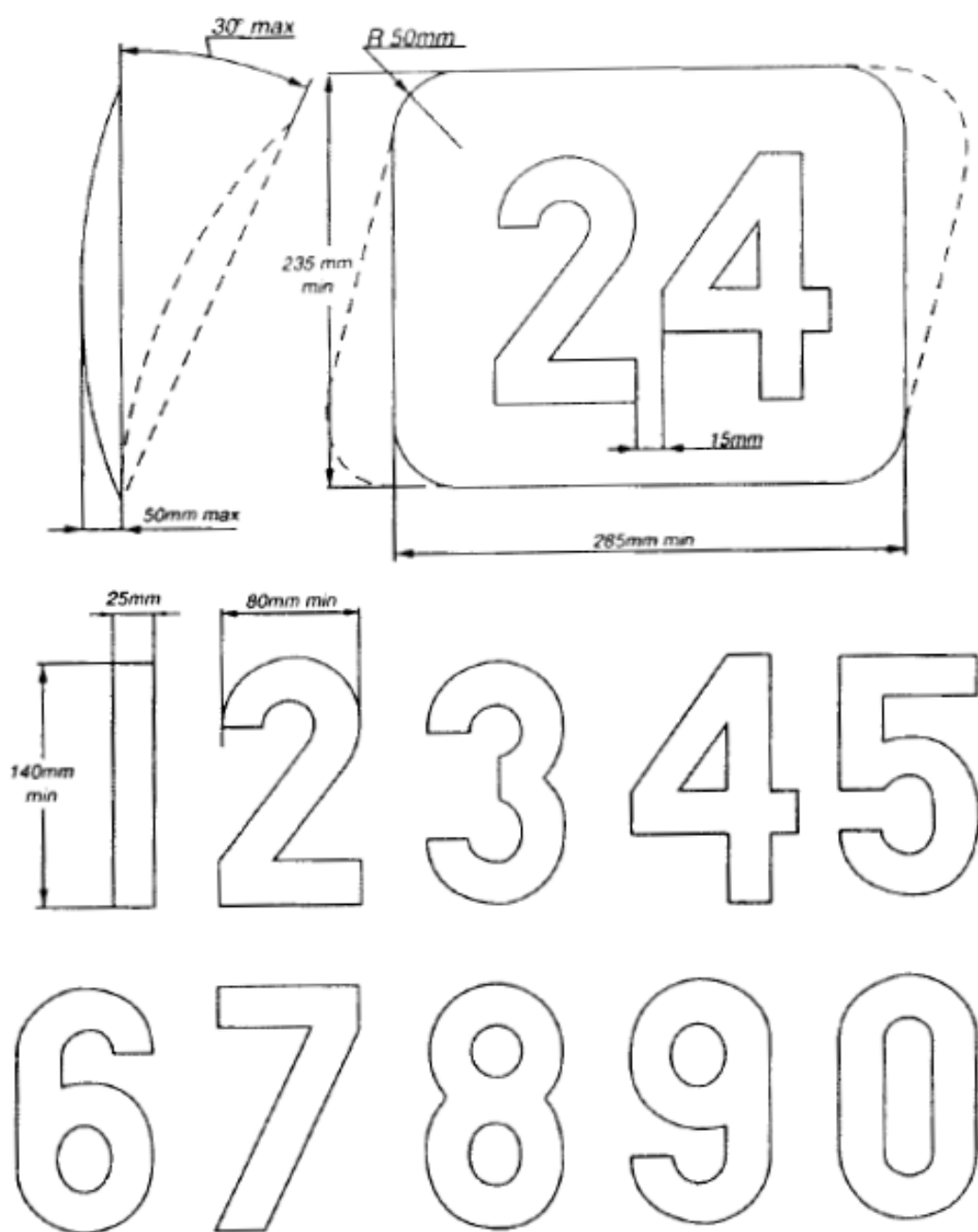
ROAD/ROUTE

C



NUMBERS/NUMEROS

0



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. 常にできる限り高いヘルメットを購入する。

3 規律及び裁定規定

3.1 原則

参加者、オフィシャル、オーガナイザーにかかる義務に関しては、FIMの発行する諸規定に明記される。

これらの義務に違反したことが証明された、あるいはこれを守らなかったことが証明された場合には、本規律および裁定規則に明記されるペナルティーの対象となる。

3.2 ペナルティー

ペナルティーには下記の種類がある：

- 警告
- 罰金
- ストップ&ゴー
- タイムペナルティー
- グリッドペナルティー
- 失格
- 選手権ポイントの剥奪
- 資格停止
- 資格剥奪

3.2.1 ペナルティーの定義と適用

- 警告 個人的または公に行われ、聴聞会無しに与えられる
- 罰金 50000ユーロまでの現金によるペナルティー
1000ユーロまでのペナルティーは、事前聴聞なしに科される。
しかし、事項3.4.1にある抗議の権利は与えられる。
- ストップ&ゴー 事項 1.17 参照
- タイムペナルティー ライダーの実質的な結果に影響を及ぼす2分までの加算かあるいはタイムの削除

<ul style="list-style-type: none"> • 失格 	<p>自動的またはその他ペナルティーとは別の大会、プラクティス、レースまたはランキングで得た結果の喪失</p> <p>大会、プラクティスセッションまたはレース（ブラックフラッグまたはオレンジディスクによる）からの即座に失格</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 選手権ポイントの剥奪 	<p>FIM 選手権ポイントの剥奪</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 資格停止 	<p>FIM 管理下で行われる活動に特定期間参加する権利を失う。</p> <p>選手権における一つまたはそれ以上のプラクティスセッションに対して適用される。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 資格剥奪 	<p>FIM の管轄下で行われる全ての活動に参加する権利を最終的かつ完全に失う事。</p>

3.2.2 複数のペナルティー

状況に応じて、ひとりの違反者に複数のペナルティーが科されることもある。

3.3 規律及び裁定組織

規律および裁定に関する要件を扱う資格のある F I M の規律および裁定組織には下記がある：

- レースディレクション
- FIM スチュワード
- 国際規律法廷（CD I）

3.3.1 レースディレクション

3.3.1.1 構成

レースディレクションの構成は事項 1.6 に基づいて構成される。

3.3.1.2 権限

レースディレクションは規律要件に関して権限を有し、下記の場合にライダー、チーム人員、オフィシャル、プロモーター/オーガナイザー及び全てのイベントまたは選手権に関わる人物に自動的にペナルティーを科す：

- 規則違反の場合
- 大会中に、あるひとりの人物、または FIM ライセンスを所持するグループが、現行規則、または大会オフィシャルの与えた指示に反する行動、または行為を、自発的または意図せずに行った場合
- あるひとりの人物、または FIM ライセンスを所持するグループが、腐敗行為、または不正行為、あるいは当該大会、またはモーターサイクルスポーツの利益に有害な行動を取った場合
- 大会のスムーズかつ効率よい運営を阻害したり重大な規則不履行のあった場合

レースディレクションは規則に関する抗議に対して裁定を下す権限を有する。

3.3.1.3 レースディレクションが科すペナルティー

レースディレクションによって、下記のペナルティーが与えられる：

- 警告
- 罰金
- ストップ&ゴー
- タイムペナルティー
- グリッドペナルティー
- 失格
- 選手権ポイントの剥奪
- 資格停止

更に、レースディレクションは、レースディレクションが科すことの出来ない更に重いペナルティーを科してもらうために、その違反について国際規律法廷 (CDI) に連絡することもできる。

3.3.2 FIM スチュワードパネル

3.3.2.1 構成

FIM スチュワードパネルは、事項 1.7 に明記されている要件を備えている人員によって構成される。

3.3.2.2 権限

FIM スチュワードパネルはレースディレクションによって下された裁定に対する抗議のみを取り扱う。

3.3.2.3 控訴後にFIM スチュワードパネルが科すことのできるペナルティー

- 警告
- 罰金
- タイムペナルティー
- グリッドペナルティー
- 失格
- 選手権ポイントの剥奪
- 資格停止

更に、FIM スチュワードパネルは、レースディレクションが科すことのできない更に重いペナルティーを科してもらうために、その違反について国際規律法廷（CDI）に連絡することもできる。

3.3.3 国際司法パネル（C J I）

国際司法パネル（C J I）は、国際司法パネル（C J I）のメンバーから任命された人員によって構成される。

3.3.3.1 構成

国際司法パネル（C J I）は、FMNによって任命された人員によって構成される。各FMNは、当該FMNの国籍を有する一人またはそれ以上の人員を任命する事が出来る。任期は、総審議会で承認される4年間とする。

3.3.3.2 資格

国際司法パネル（C J I）に任命される資格は、その候補者が大学レベルにおける法律学科卒業していなければならない。また、最低 FIM の公式言語の一つに堪能でなければならない。また、候補者は役員またはF I Mライセンス所持者であってはならない。

3.3.4 国際規律法廷（C D I）

3.3.4.1 委員の任命

FIM 国際司法パネル委員長が、毎回委員長及びC D I 構成メンバーを任命する。

3.3.4.2 手順

任命されたメンバーの氏名は、すべての関係者に通達される。関係者は、構成メンバーに関する通達を受けてから3日以内に、正当性を証明する抗議文を添えて、当該裁定委員会の構成に、部分的、または全体的に反対する権利を有する。FIM 最高委員会が、この反対は妥当だと判断した場合、必要な代替者が任命される。それ以外の場合、この反対を拒否し、公聴会日程を確定する。

法廷は、専門家の意見を要請したり、有効と思われる証人を招集する場合がある。

3.3.4.3 権限及び資格

国際規律法廷（CDI）は、FIM スチュワード決定に対する控訴を聴聞する。

国際規律法廷（CDI）は、レースディレクションの要請に基づき、判決を宣告する。

競技会終了後、5日以内に、FIM 会長、最高委員会または取締役会は、FIM 規則違反に関して国際規律法廷（CDI）に委ねることができる。

3.3.5 法的機関としてのFIM

3.3.5.1 機能

国際司法パネル（CDI）に対する全ての控訴は、FIMは起訴の形式でその利益について主張する、または立場について説明する権限を有する。

3.3.5.2 任命

各事例において、最高委員会（BE）がFIMを代表する人物を任命する。

3.3.5.3 手順

FIMによる介入が、最高委員会（BE）の理解のもとに随時行われる。

本コードに従い、当事者としてのFIMは、他の当事者と同様の権利と義務を有する。

FIMは、聴聞会に出席者を出す、あるいは文書にて主張を行うことができる。

3.4 抗議と控訴

3.4.1 抗議権

FIMの決定によって影響を受ける者、すなわちライダー、パッセンジャー、スポンサー、マニファクチュラー、オフィシャル等は、その決定に対して抗議することができる。

以下に関するレースディレクションの決定に対して抗議する事は認められない。

- ペナルティーとして与えられたタイム/ラップペナルティーは抗議の対象とはならない。
- ストップ&ゴー
- ブラックフラッグ及びオレンジディスク旗によるプラクティスまたはレースから失格
- ピットレーンにおけるスピード違反に関する罰金

中断されたレースにおいてライダーが積極的にレースしていたかどうかの裁定に対する抗議は認められない。

写真判定を起因とするレースディレクションの決定に対して抗議する事は認められない。

3.4.2 控訴権

FIMの規律決定に対する控訴に関する規則は下記のとおりとする：

1. レースディレクションの裁定に対するFIM スチュワードへの控訴

以下に関するレースディレクションの決定に対して抗議する事は認められない。

- ペナルティーとして与えられたタイム/ラップペナルティーは抗議の対象とはならない。
- ストップ&ゴー
- ブラックフラッグ及びオレンジディスク旗によるプラクティスまたはレースから失格
- プラクティスセッションまたはレースにおける呼気アルコールテストでの陽性反応による失格
- ピットレーンにおけるスピード違反に関する罰金

中断されたレースにおいてライダーが積極的にレースしていたかどうかの裁定に対する抗議は認められない。

写真判定を起因とするレースディレクションの決定に対して抗議する事は認められない。

控訴が提出されない場合、レースディレクションの決定は最終のものとされる。

2. FIM スチュワード裁定に対するCDIへの控訴

CDIの裁定が最終のものとされる。

以下に関する決定に対して抗議する事は認められない。

- ペナルティーとして与えられたタイム/ラップペナルティーは抗議の対象とはならない。

- － ストップ&ゴー
- － ブラックフラッグ及びオレンジディスク旗によるプラクティスまたはレースから失格
- － プラクティスセッションまたはレースにおける呼気アルコールテストでの陽性反応による失格
- － ピットレーンにおけるスピード違反に関する罰金

中断されたレースにおいてライダーが積極的にレースしていたかどうかの裁定に対する抗議は認められない。

写真判定を起因とするレースディレクションの決定に対して抗議する事は認められない。

FIM スチュワードがレースディレクションが前に下した裁定を批准した場合、控訴は認められない。この場合、FIM スチュワードの裁定が最終のものとされる。

3. スポーツ仲裁法廷（CAS）に対して
以下に関するレースディレクションの決定に対して抗議する事は認められない。

- － ペナルティーとして与えられたタイム/ラップペナルティーは抗議の対象とはならない。
- － ストップ&ゴー
- － ブラックフラッグ及びオレンジディスク旗によるプラクティスまたはレースから失格
- － プラクティスセッションまたはレースにおける呼気アルコールテストでの陽性反応による失格
- － ピットレーンにおけるスピード違反に関する罰金

中断されたレースにおいてライダーが積極的にレースしていたかどうかの裁定に対する抗議は認められない。

写真判定を起因とするレースディレクションの決定に対して抗議する事は認められない。

3.4.3 抗議の手順および期限

すべての抗議は、直接関与する者によってのみ提出され、署名される。ひとつの抗議はひとつの要件に関してのみとし、競技監督が結果に署名してから30分以内に提出されなくてはならない。抗議は、競技監督が署名してから1時間以内に書面で受け付けられるか決定される。

抗議は大会特別規則の条項に基づいて、責任のあるオフィシャル（競技監督、レースディレクターまたは大会事務局）に抗議料金660ユーロと共に提出されなければならない。

選手権年間契約をしているチーム及びライダーは、EEL に対して保証書を提出しなければならない。

ライダー、チームの資格や、クラスまたは大会にエントリーする車両に関する抗議はオフィシャルプラクティス開始前に提出されなければならない。

車両の技術的な適合性（重量、音量、素材等）に関する抗議はオフィシャルプラクティス開始後でも提出する事が出来る。

3.4.4 抗議の聴聞

聴聞後、レースディレクションは、大会期間中に出されたすべての抗議に対して決定を出さなくてはならない。抗議は、付則及び特別規則に基づいて判定される。

3.4.5 抗議裁定の有効

レースディレクションが下すペナルティーの裁定は、即時有効とする。

3.4.6 控訴提出の期限

控訴提出の期限は下記のとおりとする：

— レースディレクションの決定に対する控訴	30分
— FIM スチュワードの決定に対する控訴	5日
— スポーツ仲裁法廷（CAS）前に提出する控訴文書	5日

期限は、控訴人が決定を受領した日から換算される。

3.4.7 控訴の提出

控訴を受理してもらうためには、その控訴を書面（FIM スチュワードに至る控訴）書留郵便または特別な輸送方法（国際規律法廷 CDI に至る控訴）で執行事務局宛てに提出しなくてはならない。

正しい控訴状と保証金は、FIM チーフスチュワード（FIM スチュワード前の控訴の場合）、FIM 執行事務局（国際規律法廷 CDI 前の控訴の場合）あてに提出されなければならない。

国際規律法廷（CDI）への控訴状が提出されてから 10 日以内に、控訴人は執行事務局に対しその控訴事実に関して簡潔な説明を行う。

控訴が提出されなかった、および／あるいは保証金が事項 3.4.6 に明記された期日までに送られてこなかった場合、聴聞を行わずにその控訴を却下することができる。

3.4.7.1 抗議または控訴を行う際に支払う料金

控訴する際の保証金は、1320 ユーロとする。

選手権への参加契約をしているチーム及びライダーについては EEL へ支払い誓約書を提出する。

3.4.7.2 延会の場合に支払う料金

当事者のいずれかが、証人喚問の延期を申請する場合、この当事者には、当該裁定組織が設定する追加の保証金の支払いが要請される。この保証金が支払われるまで、聴聞は再開されない。この保証金が期限内に支払われなかった場合、裁定組織は当初の証人の証言のみによって控訴に対する裁定を行う。

3.4.7.3 控訴の聴聞に関して守られる期限

FIM スチュワードは控訴が受理されたら直ちに精査するために招集される。

国際規律法廷（CDI）は、控訴を受理してから 6 週間以内に招集して、その控訴について審議を行わなくてはならない。

FIM スチュワード及び国際規律法廷（CDI）は、どのような場合においても決定を出さなくてはならない。

3.4.8 控訴の有効性

控訴人の要望により、FIM スチュワードパネルは、レースディレクションによって裁定された仮決定を差止め命令または裁決によって猶予することもできる。

控訴人の要望により国際規律法廷（CDI）は、FIM スチュワードパネルによって裁定された仮決定を差止め命令または裁決によって猶予することもできる。

3.5 すべての規律および裁定組織が取る手順

3.5.1 聴聞の権利

規則に基づいて違反を科された個人、または組織は、自ら、または代理人を立てて弁護を行う絶対的権利を有する。

規律または裁定組織の前に召集された者は、自分が選び、自分の費用で雇った弁護団を立てる権利を有する。弁護団を雇ったことに関する適切な通達が FIM に行われ、この要件に関与している他の当事者にもそのことが伝わるようにする。これを怠った場合、該当する規律または裁定組織が、この弁護団の加入に意義を申し立てることもある。

召集を要請されたが、それに従わずに欠席した当事者は、裁判欠席され、放棄とみなされる。

規律又は裁定組織の前で行う聴聞に関して、規律または裁定組織は、聴聞を電話会議の形式で行う、あるいは電話または他の電子デバイスを用いた通信手段を用いて行うと決定することもできる。このような聴聞の方法は、関係者全員が同意した場合に限り行なわれる。

3.5.2 聴聞

例外的な状況において、該当する規律または裁定組織が特別の決定を出した場合以外、聴聞は公開されるものとする。

聴聞は FIM 公用語のいずれかで行なわれる。当事者のいずれかが別の言語を用いることを希望する場合には、その当事者が必要とする通訳を用意し、その費用を負担する。

控訴人は、出席するかまたは代理人を出席させなければならない。これを怠った場合、その抗議は容認されず、費用は控訴人が負担するものとする。

委員長が聴聞会を開始したら、当事者を呼び、証人の出席していない状態で、個々の陳述を言明させる。

当事者の陳述が終わったら、該当する規律または裁定組織は、証拠を完成させるためにさまざまな証人と専門家の発言を聴聞する。当事者は、証人と専門家に彼らの証拠に対して質問する権利を有する。

該当する規律または裁定組織のメンバーは、聴聞の際に委員長の承認さえ得れば、いつでも当事者、証人、および専門家に質問することができる。

3.5.3 証人および専門家

各当事者は、独自に証人を召集し、出席させることができる。この場合、費用はその当事者の負担となるが、当該裁定委員会が別の決定を下した場合は例外とする。

該当する規律または裁定組織は、証人に宣誓を強いる権利を持たない。したがって、宣誓証言は自由に行なわれる。証人は自らが知っている事実に関してのみ宣言し、意見を述べてはならない。ただし、規律または裁定組織がその証人のある特定の分野における専門家とみなし、意見を述べるように要請した場合は、例外とする。

証言後、証人は裁定室を離れてはならない。また、これから証言を行う他の証人と話をしてはならない。

裁定委員会は、専門家を招集することができる。

3.5.4 判決

規律または裁定組織の決定は、すべて非公開形式で、単純過半数評決の方法で行なわれる。すべてのメンバーには、平等の評決権が与えられ、決定を出す際にはこの権利が行使されなければならない。投票棄権は認められない。

いかなる場合においても、控訴を提出している当事者側は、控訴されている当事者側の申し出の後に、陳述を増やすことはできない。

3.5.5 判決の告知

レースディレクションまたは FIM スチュワードの決定は、大会会場にて直接通達しなければならないが、これができなかった場合、受領確認の取れる書留郵便で送付されなければならない。

国際規律法廷（CDI）によって出されたすべての判決は、文書にされ、関係するすべての当事者に書留で送付される。

3.5.6 判決の公表

抗議、または控訴を裁定する規律または裁定組織は、抗議または控訴を公表する、あるいは調査結果を公表し、関係する当事者の名前を明記する権限を持つものとする。これらの言明書の中に名前の記載された個人または団体は、FIM または言明書を作成したその他のいかなる者に対しても控訴する権利を持たない。

3.6 手続き上の費用

規律または裁定の決定を出すのに要した費用が、裁定委員会の委員長によって査定され、敗訴側に請求される。ただし、裁定委員会が別の決定を下した場合は例外とする。

3.6.1 罰金および費用の支払い

裁可が決定的なものとなり、罰金あるいは費用が事項 3.5.5 に基づいて判決の日から 30 日以内に支払われなかった場合、決定によって影響を受ける個人または団体は、自動的に F I M のすべての活動への参加を停止させられる。

これはすべての支払いが FIM 執行事務局に対して行なわれるまで続くものとする。

3.7 ペナルティーの相互作用

1949年4月30日、国際的にモータースポーツを運営している4つの組織の相互作用に関する合意が得られ、FIM に加え、

- 国際自動車連盟 (FIA)
- 国際航空機連盟 (FAI)
- 国際モーターボート連盟 (UIM)

FIM の要請に基づいて、資格停止、または資格剥奪のペナルティーも上記組織の管轄にあるスポーツにも適用される。

3.8 赦免

運営評議会は、国際司法パネル (CJI) 委員長と相談の後、または彼の提案により最終的に罰則を与えられた者に対して罰則の緩和もしくは赦免を行う事ができる。

3.9 裁定条項

司法組織または FIM 総審議会(事項 3.4.2.3 を除く)によって下された最終決定に対して、通常の裁判所へ控訴することはできない。このような決定は、スポーツ裁定法廷に提出され、スポーツ裁定法廷が、当該スポーツに適用される裁定規則(事項 3.4.6)に基づいて、最終的な判決を出す独占的な権限を有する。

- | | |
|----------------|--------------------------------|
| 4. サーキット規格 | 規則は F I M ロードレースサーキット規格に明記される。 |
| 5. メディカルコード | 規則は F I M メディカルコードに記載される。 |
| 6. アンチドーピングコード | 規則は F I M アンチドーピングコードに明記される。 |
| 7. 環境コード | 規則は F I M 環境コードに明記される。 |
| 8. 倫理規定 | 規則は FIM 倫理規定に明記される。 |