

# 2015 MOTORCYCLE SPORTS RULES

## 付則24

### エンデューロ技術規則



#### 1 クラス

全日本クラスは排気量オープンとする。

#### 2 テレメトリー

いかなる形式においても、動いているモーターサイクルから情報を得る、または動いているモーターサイクルへ情報を送ることは禁止される。

公式シグナリングデバイス（主催者が用意する自動計測器）をマシンに搭載することが要請されることもある。

自動ラップタイム計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

#### 3 一般仕様

下記の仕様が適用される。ただし、大会特別規則に特記されている場合は例外とする。競技によっては、追加仕様も必要とされ、当該競技会の大会特別規則に詳細が明記される。

- 3-1 フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スイングアームスピンドル及びホイールスピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。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。
- 3-2 エンジンのシリンダー数は、燃焼室の数によって決定される。

#### 4 フレームの定義

マシンのフロント部のステアリング機構をエンジン／ギヤボックスユニット、及びリヤサスペンションのすべてのコンポーネントと結合するのに用いられる構造部。

#### 5 始動装置

キックスターター及びセルフスターターなどの始動装置の装備が義務づけられる。

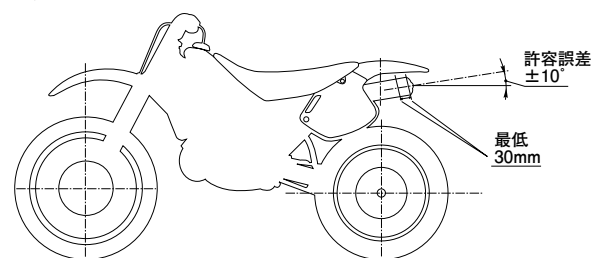
#### 6 オープン・トランスミッション（スプロケット）ガード

- 6-1 カウンターシャフトスプロケットにはガードが装着されなくてはならない。
- 6-2 チェーンガードは、リヤホイールのファイナルドリブンスプロケットとチェーン稼動下部の間に挟まれるのを防ぐために取り付けなければならない。

## 7 エキゾーストパイプ

エキゾーストパイプとサイレンサーは、ノイズコントロールに関するすべての条件を満たすものでなくてはならない。

- 7-1 エキゾーストシステムにサウンドレベルメーターテストに影響を与えるような如何なるノンオリジナルのバルブシステムの取り付けは厳禁とされる。マニファクチャラーによってマニフォールドに供給されているエキゾーストバルブシステムのみ認められる。(例：EXUP等) セッティングは自由とする。
- 7-2 エキゾーストパイプの先端は、最低30mmの長さに渡って車両の中心軸に対して水平かつ平行でなくてはならない(許容誤差 $\pm 10^\circ$ )。また、その先端は5mm以上サイレンサー本体より突出してはならない。全ての鋭利な部分は、最低半径2mm以上で丸みを帯びていなければならない。
- 7-3 エキゾーストパイプの先端は、リヤタイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。



## 8 ハンドルバー

- 8-1 ハンドルバーの幅は600mm以上、850mm未満とする。
- 8-2 ハンドルバーのクロスバーにはプロテクションパッドが装着されていなければならない。クロスバーのないハンドルバーの場合、ハンドルバークランプを広範囲にカバーするためにハンドルバー中央にプロテクションパッドを装着しなければならない。
- 8-3 露出したハンドルバーの先端部分は、固形物質が埋め込まれるかゴムで覆われていなければならない。
- 8-4 レバーのついたハンドルバーとタンクの間には最低30mmのクリアランスをとるためにストップ(ステアリングダンパー以外のもの)が設けられ、フルロック状態でライダーの指が挟まれないようにする。
- 8-5 ハンドルバークランプは入念に形成され、ハンドルバーに破損部分が生じないようにされる。
- 8-6 ハンドプロテクターが使用される場合、それは非粉碎素材でなければならない。
- 8-7 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。

## 9 コントロール・レバー

- 9-1 すべてのハンドルバーレバー(クラッチ、ブレーキ等)は原則として先端部が球状(この球の直径は最低16mmとする)になっていなければならない。この球は平らであってもかまわないが、いかなる場合においても先端部分は丸くなっていなければならない(平らな部分の厚みは最低14mmなくてはならない)。この先端部は常時

固定され、レバーと一体となっていないとてはならない。クローズタイプのハンドガードを装備している場合でレバーの長さを調整するために先端を切断している場合であっても端部は滑らかに丸く処理されていなければならない。

- 9-2 各コントロールレバー（ハンドレバー、およびフットレバー）は、独立したピボットにマウントされなくてはならない。
- 9-3 ブレーキレバーがフットレストの軸をピボットとしている場合、いかなる場合においても（例えばフットレストが曲がる、あるいは変形したという場合）ブレーキレバーは作動しなくてはならない。

## 10 スロットルコントロール

- 10-1 スロットルコントロールは、手で握っていないときには自動的に閉じるものとする。
- 10-2 車両は、作動しているエンジンを停止することができる正常に作動するイグニッションカットアウトスイッチ（キルスイッチ）が、ハンドルバーの、簡単に手の届く位置に設けられていなくてはならない。

## 11 フットレスト

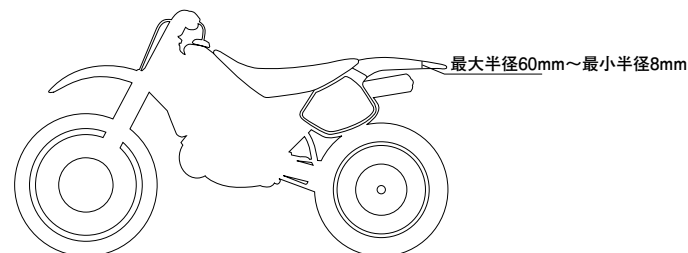
フットレストは折りたたみ式で、通常の位置に自動的に戻るデバイスが装備されていなくてはならない。

## 12 ブレーキ

すべてのマシンには、最低2つの有効なブレーキが装備されていなくてはならない。ブレーキはそれぞれ独自に操作できるもので、ホイールと同心でなくてはならない。

## 13 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 13-1 マッドガードはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。
- 13-2 マッドガードの後端は丸められていなくてはならず、この丸め方は最低半径8mm以上60mm以内でなければならない。
- 13-3 キャストホイール、または溶接されたホイールが使用される場合には、頑丈なディスクでスポークを覆う形でプロテクションが施されなくてはならない。



## 14 ストリームライニング（カウリング）

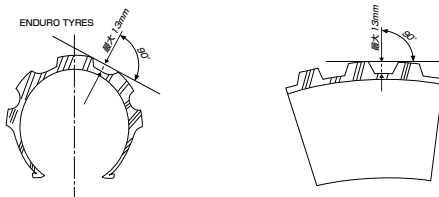
いかなるストリームライニング（カウリング）の装着も認められない。

## 15 ホイール、リム、タイヤ

- 15-1 すべてのタイヤはリムに装着され、測定は路面から90°のところにあるタイヤの部分で行われる。
- 15-2 マニュファクチャラーが供給した状態のリム、または一体型ホイール（キャスト、モールド、リベット）のスポークを改造すること、あるいは従来の取り外し可能なリムにおけるスポーク、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、リムに関連してタイヤが動くことを防ぐために用いられることもあるタイヤリテンションスクリュー（ビードストッパー）は例外とする。リムがこれらの目的で改造される場合、ボルト、スクリュー等が装着されていなくてはならない。

## 16 エンデュール用タイヤ（FIMスタンダード）

- 16-1 フロントタイヤの寸法は自由とする。ただし主催者が公道走行用に適合したタイヤの使用を義務付けた場合を除く。
- 16-2 メタルスタッド、スパイク、チェーン等如何なるアンチスキッド装置の取り付けは認められない。スクープまたはパドル（継続するラジアルリブ）タイヤは禁止される。
- 16-3 タイヤは、通常の販売店または小売店から入手できるもので、一般に入手できるタイヤマニュファクチャラーのカatalog、またはタイヤ仕様リストに掲載されていなくてはならない。
- 16-4 これらのタイヤは、荷重・スピードコードに関して“ヨーロッパタイヤ・リム技術機構（ETRTO）”の定める条件に適合し、45M以上の使用等級のものでなければならない。
- 16-5 リヤタイヤのトレッドパターン仕様は以下のとおりとする。トレッドの深さは、トレッド面に対して直角に測定した状態で最大13mmを超えてはならない。同一の円周上にあるブロックは同じ深さでなくてはならない。



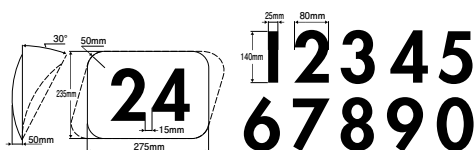
- 16-6 タイヤへの一切の追加工は禁止される。

## 17 ゼッケンナンバープレート

ゼッケンナンバープレートは以下のとおり装着が義務付けられる。

- 17-1 ナンバープレートは頑丈な材質でできており、最低寸法は275mm×235mmとする。
- 17-2 プレートは、50mm以上湾曲してはならず、カバーされたり曲げられたりしてはならない。
- 17-3 フロントに取り付けられる1枚のプレートは水平より30°以上傾斜されてはならない。その他のプレートは各サイドに垂直に取り付けられる。明確に視認でき、車両の一部や乗車状態のライダーの身体の一部がナンバーを隠してしまわないよ

- うに取り付けなければならない。
- 17-4 ゼッケンナンバーは明確に読める字体でなければならない。太陽光線の反射を避ける為に、地色同様につや消しで書かれていなければならない。  
一般に、以下に記す最低寸法が推奨される。
- 数字の高さ 140mm
  - 数字の幅 80mm
  - 数字の太さ 25mm
  - 数字と数字の間隔 15mm
- 17-5 英国式数字が適用される。“1”は1本の垂直線で表し、“7”は垂直線無しの単純な傾斜線とする。
- 17-6 サイドゼッケンナンバープレートは、リヤホイールスピンドルを通る水平線より上で、プレートの最前端部はフットレストの後ろ側200mmの垂直線上より後方にななければならない。
- 17-7 ゼッケンカラー  
 インターナショナルAクラス：赤地白文字  
 インターナショナルBクラス：紺地白文字  
 ナショナルクラス：黒地白文字／ウィメンズクラス：紫地に白文字（左上に“W”を記載）
- 17-8 数字の字体について疑義が生じた場合、車検長の判断が最終のものとされる。



## 18 保安部品

車両及びその装備は一般公道における法的条件並びにその他特別規則に記載されている事項に準拠していなければならない。電気ジェネレーターは、競技会中に継続的かつ正常な電圧供給のために作動するものでなければならない。一般公道を使用しない競技の場合の装備は大会特別規則に明示される。

## 19 燃料、オイル、およびクーラント

すべての車両は、無鉛ガソリンを使用しなければならない。

## 20 空気

酸化剤として燃料に混合できるのは外気のみである。

## 21 装備と保護用ウェア

プラクティス及び競技会の最中、ライダーは以下の保護用ウェア及び装具を着用しなければならない。

- 21-1 ライダーは布、またはレザー製の保護用ウェアを着用しなければならない。皮革製または同等材質で、膝まであるブーツ及びグローブを着用しなければならない。胸部にはプロテクター及びバックプロテクションの装着が推奨される。
- 21-2 繊維または全てのウェアの材質とその裏地は、ライダーの肌と直接接触れる布地の全ての部分において、耐火性及び摩耗性のものが推奨される。

- 21-3 マウスガード（マウスピース）  
口の怪我防止のために、カスタムメイドのマウスガード（マウスピース）の装着が推奨される。  
マウスガード（マウスピース）の色は、口の中の出血が見分けやすいように明るい色が望ましい。

## 22 ヘルメットの着用

- 22-1 MFJ公認ヘルメットの着用が義務づけられる。MFJ公認ヘルメットには、公認マークが貼付されている。



- 22-2 プラクティスと競技に参加する全ての参加者には、ヘルメットの着用が義務付けられる。ヘルメットはしっかりと固定され、正常にフィットし、状態の良いものを着用する。

- 22-3 ヘルメット及び装備品へのウェアラブルカメラの装着は禁止する。

- 22-4 競技会の車両検査時にヘルメット検査が行われ、検査に合格しなかったヘルメットは、MFJの公認したヘルメットであっても当該ライダーの安全上、その使用が禁止される。

〈使用が認められない例〉

- 1) 帽体本体の樹脂部分に至る損傷（ひび割れ）があるもの
- 2) 帽体本体の樹脂部分を削るようなスライド痕があるもの
- 3) 帽体内部の発泡スチロールの緩衝材に損傷（ひび割れ・窪み等）のあるもの
- 4) アゴ紐取り付け部、Dリング取り付け部、紐自体の劣化等ヘルメットの固定に支障のあるもの
- 5) シールドのある場合、シールド固定部の損傷、シールド自体にひび割れのあるもの

**推奨** ヘルメットは使用頻度や保存状態で経年変化に差があるが、使用開始後10年を経過した製品は使用しないことを推奨します。

## 23 車検

- 23-1 ライダーは、大会特別規則にて定められた車検時間内にマシンを車検に提出しなくてはならない。
- 23-2 車検長は、競技監督・審査委員長に車検の結果を報告する。その後、車検長は、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。
- 23-3 車検長は、イベントのいかなるときにおいても、競技参加車両を検査する権限を有する。
- 23-4 車検は、以下の手順に従って行われる。
- 23-4-1 ライダーは、MFJ規則に適合した清潔な車両を提出しなくてはならず、また漏れなく必要事項が記載された車両仕様書を提出しなければならない。ライダー1名に対し1台の車両を使用することができる。
- 23-4-2 最初に音量測定が実施され、検査に合格したエキゾーストサイレンサーにペイントで印がつけられる。測定された数値がテクニカルカードに記入される。

- 23-4-3 事前車検における音量測定は指定された時間内であれば、何度でも受けることができる。
- 23-4-4 MFJ規則に適合しているか、安全上問題ないかを確かめるために車両全体的に検査が実施される。車検に合格した車両には、ペイント（またはステッカー）で印がつけられる。
- 23-4-5 検査終了後、ライダーは車両をパルクフェルメに保管させる。
- 23-4-6 車両検査完了後、車検長は競技監督に対し受理されたライダー及び車両名称、音量数値を明記したリストを提出する。
- 23-4-7 大会期間中、到着エリアと出発エリアにおいて、車検員は車両の補修及び変更について、外部からの援助が行われていないか、不正がないか等を管理する。
- 23-4-8 ライダーのタイムチェック時において、車検長は車両修理及びその他技術的補助について管理する。競技中コース上で車両の変更が行われていないか確認するために車両のマーキングの有無も厳重に管理する。
- 23-4-9 各日の到着時において、車検員は全てのパーツ及び車両の状態について確認しなければならない。ライダーにはサイレンサーに関してのみ補修または交換するための追加時間（30分）が与えられる。  
分解検査対象とされた車両を除き、参加者は、マシンプール解除から20分以内に車両を引き取らなければならない。  
パルクフェルメを管理する競技役員は、マシンプール解除から20分を過ぎてもなお残されている（まだ取りに来ない）車両に対し一切責任を負わない。
- 23-4-10 競技会最後の到着時、全てのマーキングパーツが管理された後、車両は抗議が提出されるかまたは分解検査が必要とされた場合に備え、パルクフェルメに30分間保管される。
- 23-4-11 もし、車両またはその一部が完全に分解されなければならない場合、車両またはそのパーツは密閉された、分解検査に必要な器具の整っている場所に運ばれ、大会審査委員会に任命された車検員立会いのもとで行われる。

## 24 危険車両の排除

プラクティスまたは競技中に、車検員が出場選手の車両に欠陥を発見し、それが他のライダーに危険をもたらす可能性があると判断された場合、当該車検員はただちにそのことを競技監督に報告し、競技から除外しなければならない。

## 25 ノイズコントロール（音量測定）

※一般公道を含む競技会の場合、道路交通法規に準拠したリミットが設けられる。

- 25-1 エキゾーストパイプから50cm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°の角度、なおかつ地面から最低20cmのところにマイクロホンを設置する。これが不可能な場合、測定は45°上方の位置で実施される。
- 25-2 ライダーは通常の乗車姿勢で、ギヤをニュートラルに入れて規定の回転数（rpm）に到達するまでエンジン回転を徐々に上げていき、規定の回転数（rpm）に到達した時点で測定が実施される。
- 25-3 計測方法は以下固定回転数方式とする  
2ストローク車両：4500rpm

4 ストローク車両：4000rpm

※音量規定数値（dB/A）は、各大会特別規則に記載される。

※ただし、一般公道を含む競技会の場合、規制値・測定方法ともに道路交通法に準拠していること

- 25-4 サイレンサーが1本を超えるエンジンのノイズレベルは、各エキゾースト端部で計測される。
- 25-5 音量測定は、気温20℃を基準とする。気温10℃以下で実施されたテストに関しては+ 1 dB/Aの許容誤差が認められ、気温0℃以下で実施されたテストに関しては大会特別規則に記載された数値より+ 2 dB/Aの許容誤差が認められる。
- 25-6 競技中に音量検査を必要とする場合、上記25-3に記載されている許容範囲を除き、音量規定値に適合していなければならない。

## **26** 本規則の施行

---

本規則は、2015年1月1日より施行する。

