付則 26

スーパーモト技術規則

MFJ SUPERMOTO

1 ナンバープレートおよびゼッケン

1-1　ナンバープレートの素材は柔軟なもの（例：プラスチック）でなければならない。最低寸法は、縦235㎜横285㎜とする。

1-2　プレートは平面から50㎜以上カーブ（突出）していてはならない。またカバーされたり曲げたりしてはならない。

1-3　フロントナンバープレート
一枚のプレートがフロントに、垂直面から後方に向かって30°以内の角度で傾斜して固定されなくてはならない。ナンバープレートには数字の間に穴を開けてもよいが、いかなる場合においても、数字自体に穴を開けてはならない。

1-3-1　メッシュ地のプレートが認められる。

1-4　サイドナンバープレート
サイドナンバープレートは、リアホイールスピンドルを通る水平線より上に設けられ、ナンバープレートの前端はライダーのフットレスト後方200㎜のところを通る垂直線より後方に位置していなくてはならない。ナンバープレートは、はっきりと見えるように装着されなくてはならず、モーターサイクルの一部分や、シートに座ったライダー自身により隠れないようにしなくてはならない。

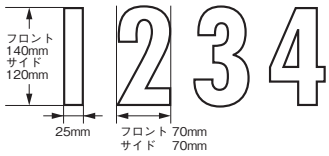
1-5　ナンバープレートの色
ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする（蛍光色は禁止）。
ナンバープレートの地色は単色でなければならない。

S1 PRO　赤地に白文字	S2　黄地に黒文字
S1 OPEN　黒地に白文字	S3　白地に黒文字

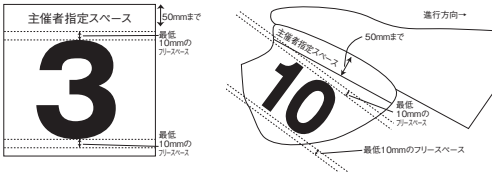
1-6　全日本選手権対象クラス（S1 PRO・S1 OPEN・S2）のフロントおよびサイドナンバープレートの指定された位置に「主催者の指定するステッカー」などを貼り付けるスペースを設けなければならない。

1-7　ゼッケンナンバー

1-7-1　数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に、地の色同様につや消しで書かれなければならない。数字の最低寸法は下記のとおりとする。
（形状は図を参照）
フロントナンバーの寸法は
最低高　：140㎜
最低幅　：70㎜（1の場合 25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜



サイドナンバーの寸法は
最低高　　：120㎜
最低幅　　：70㎜
（1の場合 25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜



1-7-2　ゼッケンの書体は、下記を参考とし、遠くからでも読みやすい書体でなければならない。
〈参考例〉

Futura Heavy
0123456789
Franklin Gothic
0123456789
Franklin Gothic Italic
0123456789

1-7-3　数字は英国式を使用する。「1」は垂直の1本線「7」は垂直線なしの単純な傾斜線。
1-7-4　正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。
1-7-5　すべてのナンバープレートの周囲には、最低50㎜の余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。
1-7-6　この規則に適合していないナンバープレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加が認められない。
1-8　フロントナンバープレートおよびサイドナンバープレートは、以下が常に視認できる状態でなければならない。
①バックグラウンドの色（クラス別の色は1-5参照）
※反射しないつや消しであること
②ライダーのゼッケン番号（クラスごとの文字色は1-5参照）
③MFJまたは大会主催者から貼付指示されたロゴマーク（指定があった場合は装着義務づけ）

2 燃料、オイル、冷却水

2-1　すべての車両にはMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなくてはならない（AVガス・航空機用燃料の使用は禁止される）。
2-2　競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
2-2-1　競技に使用できるガソリンとは一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、あるいはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。
2-2-2　ガソリンの銘柄およびその詳細が主催者によって指定された場合は、当該指定ガ

ソリンを使用しなければならない。

2-2-3　競技に使用できるガソリンは、下記のMFJの定める仕様（無鉛ガソリン）に制限される。

2-2-3-1　鉛は含有されていないこと。

2-2-3-2　リサーチオクタン価が101.0（RON）以下、モーターオクタン価が88.0（MON）以下であること。

2-2-3-3　密度は15℃において0.720g/mℓ～0.783g/mℓであること。
3.0％以下のアルコール（燃料製造中に混入されているものに限る）については認められる。

2-2-4　競技に使用できるガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油については認められる。
メタノールは検出されないこと。

2-3　水冷エンジンの冷却水は、水（レース用として一般市販されている冷却水を含む）に限られる。不凍液の成分が含まれる冷却水は使用することができない。

3 音量規制

エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。

全日本スーパーモト選手権およびエリア選手権の車両音量測定は、すべての車両に対して「2mMAX方式」にて、測定を実施する。

3-1　2mMAX方式

3-1-1　2mMAX方式について
2mMAX法は、フル加速状態の車両から発せられる音響パワーレベル（LwA）と高い相関があり、停止状態で急速に最大回転数まで運転したときの最大音圧レベルを測定するものである。

3-1-2　音量計の準備

3-1-2-1　マイクロホンにウィンドスクリーンを取り付ける。

3-1-2-2　A特性（周波数補正回路A）に設定する。

3-1-2-3　時間重み特性（時定数）をFASTに設定する。

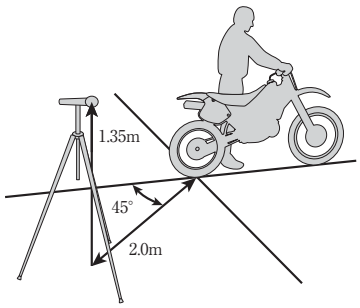
3-1-2-4　騒音計の測定レンジの最大値を130dB/Aとする。

3-1-2-5　騒音レベルの最大値L-MAXを表示できるモードに設定。

3-1-3　騒音計及び車両のセットアップ

3-1-3-1　マイクロホンは、三脚により水平に固定する

3-1-3-2　マイクロホンは、車両の後輪中心からエキゾースト側の斜め45度後方2m、かつ高さは地上から1.35mのところに設置する。



3-1-3-3　サイレンサーが１本を超えるエンジンの音量計測は、いずれか一方のエキゾーストパイプの先端で計測される（必要に応じて両方の先端で測定する）。

3-1-3-4　やわらかな土の上で計測することが推奨される（例えば、草の上、細かな砂利の上等）。
止むを得ず、アスファルト等固い路面上で測定する場合は、その会場における許容誤差が考慮される。

3-1-3-5　計測中の車両の周囲5mの音量は90dB/A以下であること

3-1-3-6　車両から10m以内に音を反射する障害物があってはならない。

3-1-4　測定方法

3-1-4-1　計測は、スタンドを使用せず、原則ニュートラルでエンジンが温まった状態で行う。
ニュートラルでの計測が実走行での最大回転数と異なる場合は、実走行と同様になるギアポジションで測定する場合もある。

3-1-4-2　車検員は車両の横でマイクロホンとは反対側に立つか、またはフロントホイール付近でハンドルバーの前方に立つ。しかし、車両とマイクロホンの間に立ってはならない。

3-1-4-3　測定員は耳栓を使用すること（ヘッドセットまたは、耳栓）。

3-1-4-4　測定は当該大会の車検担当競技役員が行う。測定中、競技役員の行為によって発生した故障、損害に対して競技役員は一切の責任を負わない（52頁30-3項参照）。

3-1-4-5　エンジンの最大回転数を意図的に下げるという不正をしてはならない。
例：CDI / ECUプログラム切換えスイッチの使用等
※測定時、エンジン回転数が明らかに低い場合、タコメーターでエンジン最大回転数を測定する場合がある。
※音量測定は走行時と同じモードで計測する。
※スイッチ等によりモード切替えが可能な車両は、すべてのモードで計測を行う場合がある。

3-1-4-6　アイドリング状態からスロットルを速やかに全開にし、Revリミット状態を1～2秒維持してスロットルを閉じる。

3-1-4-7　スロットル急開でスムースに回転が上昇しない場合には、回転をアイドルからやや上げてから急開する。

3-1-5　判定方法

3-1-5-1　測定は、１ライダーに対し３回までとし、測定値が１回でも規制値をクリアできれば合格とする（１回目でクリアされた場合は１回の測定のみ）。
アフターバーンが発生しても測定回数３回までの中でカウントする。

3-1-5-2　３回とも規制値をクリアできなかった場合は、大会審査委員会において罰則が科せられる。

3-1-6　音量規制値

3-1-6-1　全日本およびエリア選手権は、全クラス最大114dB/Aとする。

3-1-6-2　測定値の小数点以下切捨ては行わない。

3-1-6-3　レース後の最終検査においては、＋1dB/Aの許容誤差が認められる。

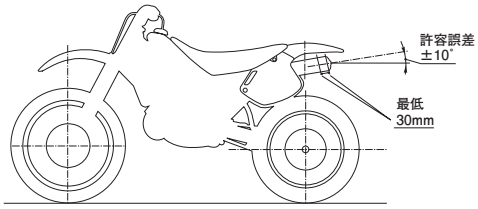
3-1-6-4　音量測定時の外気温による許容誤差は考慮されない。

3-2　固定回転方式

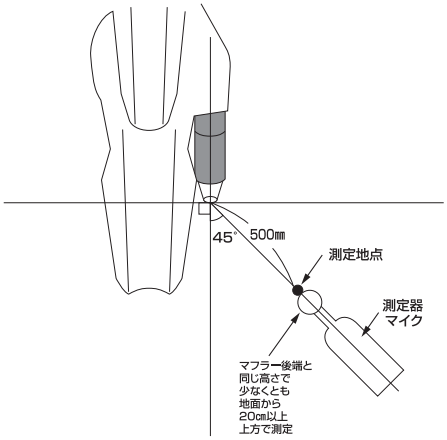
3-2-1　エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。

3-2-2　エキゾーストパイプの先端は、最低30㎜にわたってモーターサイクルの中心軸と

水平かつ平行でなくてはならない（許容誤差±10°）。またはその先端は5㎜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2㎜以上で丸みを帯びさせていなければならない。



3-2-3　計測のためのマイクロホンの位置は排気管後端から500㎜で、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとするが、少なくとも地面から20㎝上方でなくてはならない。もしこれが不可能な場合、計測は45°上方で行なってもよい。



3-2-4　ノイズテストの際、ギア・ボックスにニュートラルがないマシンは、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。

3-2-5　ギアはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定の回転数域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は、所定の回転数に達した時に行うものとする。

3-2-6　回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の計算式にて求められる。

3-2-7

$$\text{所定のエンジン回転数(rpm)} = \frac{30{,}000 \times \text{ピストンスピード（m/s）}}{\text{ピストンストローク（mm）}}$$

3-2-8　音量規制値

４ストローク車両：ピストンスピード11m/secで測って、94dB/Aまでとする。

２ストローク車両：ピストンスピード13m/secで測って、96dB/Aまでとする。

レース終了後は1dB/Aの許容誤差が認められる。

3-2-9　音量測定は、エンジン型式および排気量ごとに、エンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は下記固定回転数にて実施することもできる。

85ccまで	8,000 rpm
85ccを超え125ccまで	7,000 rpm
85ccを超え150ccまで（４ストローク）	6,000 rpm
125ccを超え250ccまで	5,000 rpm
250ccを超え500ccまで	4,500 rpm
500cc以上	4,000 rpm

3-2-10　エンジンの音量計測には、各エキゾーストパイプの先端で測定される。
サイレンサーが１本を超えるエンジンの音量計測は、いずれか一方のエギゾーストパイプの先端で測定される。

3-2-11　規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することは禁止される。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスペアサイレンサーに関しては例外とする。

3-2-12　規制値をオーバーしている車両は、測定時間内に再度測定を受けることができる。

3-2-13　周辺の音量は、モーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。

3-2-14　音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差＋1dB/Aが認められる。

3-2-15　気温0℃以下の場合許容誤差＋2dB/Aが認められる。

3-2-16　レース後の最終検査においては、＋2dB/Aの許容誤差が認められる。

3-2-17　メーターの読み方は常に小数点以下を切捨てとする。（100.9dB/A＝100dB/A）

3-2-18　その他規則についてはFIM規則に準ずる。

4 その他技術仕様

付則17モトクロス基本仕様に加え、MFJスーパーモト公認競技会に参加するモーターサイクルは、以下の仕様が適用される。

4-1　４ストロークエンジンを使用する車両では、最低0.3L以上の金属製のオイルキャッチタンクが確実な固定方法で取り付けられていなければならない。ただしクローズドブリーザーシステムになっており、オイルブリーザーラインが確実にエアクリーナーボックス（コネクティングチューブ含む）に連結されている場合は、オイルキャッチタンクを取り付けなくてよい。

4-2　一つまたは幾つかの漏れ防止の施された最低容量150cc以上のキャッチタンクが、ラジエターオーバーフローパイプおよび燃料タンクブリーザーシステム用に取り付けられていなければならない（キャブレターを使用した車両はキャブレターオーバーフローシステム含む）。
このキャッチタンク類は各走行のスタート前に空にされていなければならない。

4-3　すべてのオイルドレンボルト（オイルキャッチタンクのドレンボルトを含む）、オイルフィラーキャップ、レベルゲージはワイヤーロックをしなければならない。

4-4　燃料タンクブリーザーパイプ
ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けなくてはならない。

4-5　取り外さなければならないもの
ライト類、バックミラー、スタンド類、公道用ナンバープレート

4-6　ハンドプロテクター

4-6-1　ハンドプロテクターが使用される場合は、「付則17 モトクロス基本仕様」に対してスーパーモト仕様は以下とする。

4-6-1-1　使用される材質は、非粉砕材質の樹脂製もしくはアルミニウム製でなくてはならない。その他の金属製（樹脂ガードの内側に金属製材質の支柱で全面が囲われている形状の物を含む）の物は、使用できない。

4-6-1-2　取り付け方法は、片持ちタイプおよびハンドルバー先端（バーエンド）とハンドルバー2か所で固定される両持ちタイプのどちらも使用が認められる。

4-7　ハンドルバー

4-7-1　「付則17モトクロス基本仕様3-6-2」の通り、ハンドルにはパッドを取り付けなければならず、パッドには、いかなるものも埋め込んではならない。

5 部品の買い取り制度

5-1　全日本スーパーモト選手権の各大会にてクラス別上位3位に入賞した車両の下記部品の購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。

・エンジンアッセンブリー　450cc　￥500,000
　　250cc　￥450,000
（ミッション、カムシャフト、スロットルボディーを含み、スプロケットは除く）
・フロントサスペンション 左右セット　￥300,000
・リアサスペンション スプリング含む　￥150,000

5-2　購入希望者は決勝レース暫定結果発表後20分以内に限り購入申請をすることができる。

・売主を除き、購入申請者は当該クラスレース参加者に限る。
・購入申請は決勝レース暫定結果発表後に行なうことができる。
・購入申請が締め切られた後、売主に購入申請があったことが通達される。

5-3　購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、以下の物を揃え、主催者へ提出すること。なお、購入申請締め切り後の申請撤回は認められない。

・購入申請用紙
・購入者の運転免許証のコピー
・購入申請保証金50,000円（購入申請保証金は購入代金の一部とされる）

5-4　希望者が複数の場合、申請締め切り後、抽選の会場・時間が購入希望者に連絡される。
購入者は主催者により抽選にて購入優先順位が決定される。購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。

5-5　購入申請が提出された時点より、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない（売主が車両に触れることは禁止される）。

5-6　売買契約日は購入申請日から起算して10日以内の間に設定されなければならず、売主・購入者・そして主催者の3者にて売買契約日を決定する。

5-7　前項にて決定された売買契約日に購入代金（現金）の支払いと車両の受け渡しが行なわれる。

5-8　売買契約日までに売主・購入者双方とも身分証明書のコピーを主催者に提出しなければならない。

5-9　売買契約は売主、購入者双方とも主催者立会いのもと行なわれる。

5-10　5-6項にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり、購入申請保証金50,000円は返却されない。
また、この場合に発生する経費（運搬費等）は購入希望者が負担する。

5-11　売買契約が無効になった場合は5-3項で決定された、優先順位の次点の購入希望者に購入権利が与えられる。
主催者より次点購入希望者に連絡し、3日以内に再度、購入申請保証金が主催者に提出された時点で購入権利の移行が確定する。確定しなかった場合は、再度さらに次点の者に購入希望の発生が連絡され、同様の手順が適用される。
購入権利の移行が確定した後に、売主に連絡され3者立会いの売買契約調整日が設定され、売買契約日より5-5項以降の規程を適用する。

5-12　上記規定は購入者・売主・主催者の合意があれば、部分的に簡略化することができる。
なお、３者合意が必要な規定について、調整が困難な場合は主催者が決定権利を有する（売買契約日等）。