

第 13 回 TEAM YDS 杯耐久レース

「見には行く」3 時間耐久レース公式規則書

ミニレース基本仕様

以下に規定する基本仕様は、ミニレース競技を行う上で必要とされる基本仕様であり、すべての競技会（ナンバー付き車両クラスを除く）に出場する車両に適用される。カテゴリ別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリ別特別車両規則が適用される。

1) 整備

- ・車両は入念に整備され、安全点検を怠ってはならない。

2) 材質

- ・フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイールスピンドルにチタニウム合金を使用することは禁止される。ホイールスピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金のナットとボルトの使用は許可される。

3) リヤ・スプロケットガード

- ・チェーンとリヤ・スプロケットの間に手足が巻き込まれることのないように、スイングアームにボルトオンまたは溶接でガードを取り付けなければならない。
尚、車検長によりスイングアームの一部でスプロケットガードの役割を果たしていると判断された場合は取り付けなくても良い。

4) エキゾーストパイプ

- ・音量は105dB/Aを上限とし、各クラスの特別規則で制限されている場合は、それに従わなくてはならない。レース終了後は+3dB/Aの許容誤差が認められる。測定は下記に示される所定の回転数で行われる。

ピストンスピード：4ストローク = 11m/sec 2ストローク = 13m/sec で計測

$$\text{回転数 (rpm)} = \frac{30000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$$

- ・排気ガスは後方に排気され、後続ライダーに迷惑がかからない構造でなければならない。
- ・エキゾーストパイプの後端はリヤタイヤ後端の垂直接線より後ろにあってはならない。

5) ハンドルバー

- ・ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされなくてはならない。また先端が鋭利であってもならない。
- ・ハンドルバーの中央位置からの両側への回転角度は最低各 15 度以上なければならない。
- ・ハンドルバーがどの位置にあっても、フロントホイール、フロントフォーク、ハンドルバー等の可動部分やライダーの手がカウリング、燃料タンクを含む車体に接触してはならない。
- ・ステアリングダンパーはストッパーの役目をしてはならない。

6) コントロールレバー

- ・すべてのレバー類は原則として端部がボール状でなくてはならない。ボール状最低直径 19 mm
- ・ボール状を平たくした場合（円柱状）の厚みは最低 14 mm とする。

7) スロットルグリップ

- ・スロットルグリップは、手を離れたときに自動的に閉じなければならない。

8) フットレスト

- ・フットレストの先端は最低直径 16 mm の球状でなければならない。

9) フェアリング・カウリング・ウィンドスクリーン

- ・フロントホイールはフェンダーに隠れる部分を除いてサイドからはっきりと見えなくてはならない。
- ・車両のいかなる部分もリヤタイヤ後端の垂直接線より後ろにあってはならない。
- ・尖っているエッジは、少なくとも半径 8 mm の丸みを持たせなければならない。
- ・4 ストローク車両は、その車両に使用されているエンジンオイル・冷却水の合計の最低半分をフェアリング下部で保持できるように、アンダートレイを装着しなければならない。（オープンクラスは強く推奨）
- ・アンダートレイには雨天時水抜き用の直径 20 mm 以上 25 mm 以下の孔を最低 1 つ設けることが義務付けられる。またこの孔は最大 2 つまで設けることができるが、ドライコンディションの時は閉じられていなければならない。
- ・スクリーンエッジは丸く加工されなければならない。

10) ゼッケンナンバー

- ・車両の前部、右側、左側の合計 3 ヶ所にゼッケンナンバーを表示しなくてはなら

ない。

- ・ゼッケンベースとゼッケンナンバーはそれぞれ単色とし、対象色としなければならない。蛍光色の使用は禁止する。

- ・ゼッケンナンバーの最低寸法は下記の通りとする。

高さ = フロント部 140 mm / サイド部 120 mm 幅 = フロント 80 mm /
サイド 60 mm ストローク幅 = 25 mm 数字間のスペース 15 mm

- ・ゼッケンナンバーの周囲には最低 25 mm の余白がなければならない。
- ・車検長または計時長より訂正の指示があった場合、それに従わなければならない。
開催レースにより計測レンタルの場合はフロント部は適用されない。

1 1) フュエルタンク

- ・すべての競技において給油のために容易に脱着できる取替えタンクを使用することは禁止される。
- ・フュエルタンクには防爆材を充填しなければならない。ただしプロダクションクラスの鉄製タンクで、車両公認時のものから一切の改造変更がない場合は防爆材を充填しなくてもよい。

1 2) フュエルポンプ

- ・エレクトリックフュエルポンプは、事故の際に自動的に作動するサーキット・カットアウト（回路開閉器）を介して配線されなくてはならない。この機能が車検時に確認できるようにテスト機能がなくてはならない。

1 3) キャッチタンク

- ・すべての4サイクル車両は最低容量 200 cc のオイルキャッチタンクの装着が義務付けられ、クローズドブリーザーシステム（ブリーザーパイプがエアボックスに接続され、ボックス内に排出される構造）でなければならない。
- ・2サイクル車両でギアボックスブリーザーパイプの装着がされている場合は、最低容量 100 cc の以上のキャッチタンクに排出される構造でなければならない。
- ・燃料タンクブリーザーパイプ及びキャブレターブリーザーパイプには最低容量 100 cc 以上のキャッチタンクを取り付けなければならない。尚、燃料タンクブリーザーパイプにはノンリターンバルブを取り付けなければならない。

1 4) 冷却水

- ・冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合液に限られる。
- ・ラジエーターオーバーフローパイプには最低容量 100 cc 以上のキャッチタン

クを取り付けなければならない。

15) ワイヤーロック

- ・オイル通路のボルト、オールドレーンボルト、オイルフィルターキャップ、外部オイルフィルターはワイヤーロックされなければならない。フロントフォークオールドレーンボルトがある場合もワイヤーロックされなければならない。

16) 取り外さなければならない部品

- ・ヘッドライト、リヤライト、ウインカー、スタンド（センター、サイド共に）、ミラー、反射板、陸運局発行のナンバープレート、ボルトオンのキャリア類。

17) キルスイッチ

- ・ハンドルを握ったまま操作できる位置にキルスイッチを取り付けなくてはならない。
- ・ トップブリッジに装着でも良い。

18) ヘルメットリムーバー

- ・ MFJ 公認・承認ロードレース競技会におけるライダーレスキュー活動を迅速かつ的確に行うべく、「ヘルメットリムーバー」の着用する事。

19) その他

- ・ 車検長が安全でない車両と判断した場合は、出走することはできない。
- ・ 上記規則に解釈の相違が生じた場合は、当該競技会車検長の判断を最終のものとする。

以上 大会事務局

「見には行く」ノーマル・SP・オープンクラス特別車両規則

総則（すべての車両に適用される）

- 1、すべての車両は、「ミニレース基本仕様」に適合していなければならない。ただし、メーカー出荷時の状態で適合していない場合は除く。

- 2、安全上下記事項については必ず実施すること。

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、ホイールスピンドルの構造にチタニウム合金の使用は禁止。ホイールスピンドルについては、軽合金の使用も禁止される。

リアスプロケットガードの取り付けを強く推奨する。

ドライブ（フロント）スプロケットカバーの取り外しは不可。

バックミラー・スタンド・キャリア類は取り外すこと。

ヘッドライト・ウインカー・テールレンズなどの保安部品は、取り外すか全面にテーピングを施すこと。

すべてのオイルドレーンボルト・オイルキャップなどは確実に閉め、有効なワイヤーロックなどで固定すること。

ラジエーター冷却水は水または水とエチルアルコールの混合物で無色透明なものに限る。

ラジエーター装着車両でブリーザーホースのある車両は、100cc以上のキャッチタンクを取り付けること。

キャブレターからのブリーザーホースに100cc以上のキャッチタンクを取り付けること。

燃料タンクにブリーザーホースを取り付ける場合、100cc以上のキャッチタンクを取り付けること。また、燃料キャップにワンウェイバルブ機構が装備されていない場合は、ワンウェイバルブを取り付けること。

オイルキャッチタンク・燃料キャッチタンクは走行前に空にしておくこと。

すべてのハンドルバー・レバー類・ステップ類はその先端を丸めておくこと。また、カウル・シールドについても同様に鋭利な部分がないように処置を施すこと。一辺が20cm以上のゼッケンプレートを取り付け、明瞭な字体のゼッケンを貼ること。ただし、車体構造上ゼッケンプレートの大きさが維持できない場合は、限りなくそれに近づけること。

前後アクスルシャフト部は確実に閉め、ロックナット・Rピンなどで緩み止めを行うこと。

オープンクラス以外の車両は、メーカー市販時の原動機型式とフレーム型式が一致していなければならない。ただし、年式により異なる原動機番号を持つ原動機および原動機部品は、同車種フレームに限り使用を認める。

ブレーキは、前後輪にそれぞれ安全で独立した有効なブレーキを備えなければならない。

ハンドルは、左右ともいっばいに切ったとき指などを挟まないように車体等とのクリアランスを確保できるように調整すること。

ステアリングダンパーを取り付けた場合、いかなる場合もステアリングストッパーとしての併用はできない。

スイングアーム上部に取り付けられているチェーンカバーの取り外しは可能。

ただし、フロントスプロケットカバーは取り付けられていなければならない。

キックペダルは取り外してもよいが、クランクケース内部のスターターギヤを取り外した場合、オイル漏れやギアトラブルの無いよう完全に蓋をすること。

市販状態でキックスターターの装着がされていない車両は、特殊な加工を必要としないものに限り装着を認める。

- 3、車検長が安全でないと判断した場合は、その指示に従うこと。車検不合格と車検長が判断した場合は出走することができない。

「ノーマルクラス」

1、使用車両

使用できる車両は、2サイクル/4サイクルのいずれかで、市販レーサーを除く(TZ50、NS50R、NSRミニは市販状態のままであれば参加可能。)一般市販モデルでミッション付の車両であれば自由とする。

- 2、ゼッケンは白地に黒文字とする。字体は明瞭なものに限り、その判断は車検委員によって行われる。

- 3、使用車両に対して下記事項以外は、改造・変更はできない。

車両の排気量は、ノーマル50cc未満とする。

4サイクル車両は200cc以上のオイルキャッチタンクを取り付けること。

キャブレターは、ジェット類・ニードル類などのセッティングの変更、インテークチャンバーの取り外しおよびその後処理。

リミッターのカットおよびCDIユニットの改造・変更、ワイヤーハーネスの改

造・変更は可。但し、メインキーを取り外した場合はキルスイッチを取り付けること。

スプロケット・チェーン・チェーンサイズの変更は可。

スパークプラグ・プラグキャップの変更は可。プラグコードの変更は可。

市販時にフルカウルの装着されている車両はアンダーカウルの取り外しが可能。ただしアッパーカウル・スクリーンは確実に取り付け固定すること。純正部品以外との交換はできる。

市販時にビキニカウルの装着されている車両は取り外すことができる。

シートカウルの変更は可。

各追加ステーおよび、ステアリングストッパーの追加は可。

乗車性向上のための各レバー・ステップ類・リンク類の改造・変更は可。

ブレーキパッド・シューおよびブレーキホースの変更は可。

各メーターは、取り外しを含み改造・変更は可。

フロントサスペンションユニットの変更は不可。ただし、エアー加圧のためのバルブの取り付け・スプリングの変更・イニシャルアジャスターの取り付け・インターパーツ(シートパイプ・スプリング)・ダストシールの変更・取り外しは可。リヤサスペンションの変更は可。ただし、スイングアーム・車体側取り付け位置の改造・変更は不可。

ホイールアッセンブリーの変更は不可。ただし、スピードメーターケーブル駆動ギヤ・ダストシールの取り外し・ホイールカラーの変更は可。

ハンドルバー・トップブリッジの改造・変更は可。

アクセルスロットルの変更はハイスロットルを含み可。

バッテリーは取り外しを含み改造・変更は可。

フロント・リヤフェンダーの改造変更は可。ただし、フルカウルの車両についてはフェンダーを取り外すことができる。

YAMAHA TZM50R・TZR50R・RZ50 については、キャブヒーター機構の取り外し(ただしホースのみ)とホースを取り外した後ふたをすることは可。エアクリーナーボックスは取り外しを含み改造・変更は可。エアーファンネルを取り付ける場合は無加工にて取り付けられるものに限る。

2サイクル車の分離給油のオイルポンプおよびその関連部品は、取り外しを含み改造・変更は可。

使用できるタイヤは、一般市販され通常ルートで購入できるもので、磨耗限度を超えていないものに限る。(スリックタイヤ、インターミディエイト、レーシンググレインは使用不可)また、使用するタイヤに対してグルーピング(溝切り、カッティングなど)は許されない。

SPクラス

1、使用車両

使用できる車両は、2サイクル/4サイクル排気量 50cc 未満車両のいずれかで、市販レーサーを除く一般市販モデルでミッション付の車両であれば自由とする。

2、ゼッケンは黄地に黒文字とする。字体は明瞭なものに限り、その判断は車検委員によって行われる。

3、使用車両に対してノーマルクラス規定に加え、下記事項以外は改造・変更はできない。

4サイクル車のオイルクーラーは、その追加を含み改造・変更は可。

4サイクル車両は200cc以上のオイルキャッチタンクを取り付けること。

ラジエター本体の改造・変更は可。

マフラーの改造・変更は可。105dB/Aを超えないこと

充電コイルの取り外しは可。

アルミ・チタン製のボルトナットの使用は、エンジン関係・ブレーキ関係は不可。

(ただし、ブレーキフルード系、クラッチケースカバーはのぞく)

クラッチプレート・フリクションディスクに純正部品を使用していればクラッチプレート・クラッチセンター(クラッチボス)の改造・変更および数量は、当該車両のメーカー出荷時の数を下回らなければ可。

リードバルブの変更が可能。

オープンクラス アセアンクラス

1、使用車両

使用できる車両は、2サイクルは80ccまで4サイクルは125ccまでの排気量とするが、ベースエンジンはレーサーを含み80cc（4サイクルは125cc）の一般市販車両のものを使用すること。

2、ゼッケンは赤字に白文字とする。字体は明瞭なものに限り、その判断は車検委員によって行われる。

3、下記項目以外の改造・変更はすべて許される。

すべての4サイクル車両は200cc以上のオイルキャッチタンクを取り付けること。

ミッションギヤは6速以下とする。

マフラーの形状および素材は自由とするが、問題が指摘された場合はその指示に従うこと。110dB/Aを超えないこと。

カウルを取り外した場合、そのステー類も外すこと。

使用タイヤは競技専用タイヤ（スリックタイヤ）を含み自由とするが、使用限度を超えていないものとする。

モトクロッサーベースの車両は、ハンドガードを必ず装着しなければならない。

その他

上記の規則において、解釈に疑義・混乱が生じた場合、車検長の判断を最終のものとする。