

J R S A レーシングサイドカー競技規則

2001.8.1 JRSA規則第一版発行

2026.1.1 修正・訂正

公示

本規則は、FIM国際スポーツ憲章並びに、MFJ国内競技規則、MCFAJ競技規則の精神に基づいて行われる、国内レーシングサイドカー競技会に制定されるものである。また、本規則の基本的精神は、サイドカーモータースポーツレースを通じてモータースポーツファン並びに関連の協賛企業、レース主催関係者、サーキット施設関係者等とネットワークを形成し、サイドカーレース競技の普及と人口拡大並びに当該競技の健全な発展育成を目指し、且つモータースポーツを通じた人的交流を図り、健全なスポーツ精神を育て、社会に寄与貢献する事と共に、世界でも活躍できるサイドカーレーサーを育成することを目指す。

基本規則

記述される基本的車両及び技術規則は、FIM国際競技規則のレーシングサイドカー追加規則を基本骨格とし、日本国内レーシングサイドカー車両に適合させたものである。また、国内における競技会は、MFJ及びMCFAJ団体の下で行われることから、参加資格、レース進行規則、レース審査規則及び大会審査委員会の権限、中止及び延期、損害に対する責任、抗議、控訴権、罰則、等は、MFJ国内競技規則書、MCFAJ競技規則書及びレース主催者発行特別規則書に準ずる。

本規則記述上の車両区分けは、F1及びF2クラスを同一項目に、F4クラスは一項目として規定する。F1/F2の新規製作車両は安全確認を目的としてレースイベント参加前に1時間以上の走行実績を義務付ける。

項目

- 第1項 F1/F2車両規定
- 第2項 F4車両規定
- 第3項 競技規定
- 捕捉資料 図解資料

第2項 F 4 車両規定

2-1. 参加車両

- 1) 参加車両は、次項に示されるレギュレーションを満たし且つ、完全に整備され、しかも走行上安全なものではない。
- 2) モータサイクル構造を有する車体に固定された駆動と操舵しないサイド側車輪が付く、地表に前後輪2本の軌道を形づくる3輪を有する車両とする。

2-2. 車両規則

1) エンジン

排気量： 2サイクル、100ccまで
4サイクル、150ccまで

2) キャブレタ：任意に選択可とする。

但し、走行旋回時の横Gにより、オーバーフローしコース上にオイルが混合された燃料が漏れ、飛散しないようにすること。
推奨としては、オーバーフローパイプに燃料ホースを接続し、キャブレタ上部で大気開放する穴を設けるか、オーバーフローパイプから、オーバーフローキャッチタンクを設け、排出燃料を受け取る構造とすること。

3) ホイール・タイヤ

ホイール：カート用

ホイールオフセットは規定しない。

但し、カウリングを含む車両寸法からタイヤがはみ出さない事。

タイヤ：カート用

ドライ・ウェット共にJAF指定SLグレード

但し、セミハイグリップSL6グレードは禁止とする。

4) 最大寸法

(位置関係は図B参照)

全長：1,900 mm 以下 ※カウリング装着状態

全幅：1,300 mm 以下

全高：550 mm 以下 ※カウリングは含めない

トレッド：900 mm 以下

ロードクリアランス：30 mm 以上

5) カウリング

- a. ドライバーは、サイドカー車両に乗車した状態で、腕の全てを除き、モーターサイクル側のみに於いて左右上方から身体的全姿が確認できなければならない。

- b. パッセンジャーは、サイドカー車両に乗車した状態で、後方及び上方から身体
の全姿が確認できなければならない。
 - c. 空力装置は、カウリングまたは車体の本体より外側にはみ出すものは認められ
ない。
 - d. フロントカウリング及び側車側のタイヤカウリングは、走行中いかなる場合に
おいてもタイヤまたは路面に接触してはならない。
 - e. カウリングにとりつけられた、パッセンジャー用のグリップは走行中いかなる
場合においても外れることのないように車体に装着されていなければならない。
- 6) ハンドル
- a. 操舵するハンドルバーの先端は、金属先端は、露出または突起形状にしてはな
らない。露出する場合には固定物を詰めるか半球形に処置しなければならない。
 - b. 操舵するハンドルバーは、最大蛇角時に、車体フレーム、燃料タンクまたはカ
ウリングに触れることがあってはならない。
- 7) 車両制御コントロール・レバー
- a. ハンドルバーに装着されたレバー類は、原則として端部がボール状でなくては
ならない。
 - b. ドライバーの指等が挟まれないよう、最大蛇角ロック時に車体フレーム、燃料
タンクまたはカウリングとの間には、指厚さ以上の有効な隙間が確保されてい
なければならない。
- 8) エンジンガード
- a. エンジン下部に、ダメージ回避に有効なガードを備えることを推奨とする。
 - b. ガードは、エンジン下部とフレームを含めに、ロードクリアランスを確保し、
設置しなければならない。
- 9) オイルトレイ
- a. 4サイクルエンジン車両のオイルトレイ。
エンジン下部に、エンジン破損時のエンジンオイル及び冷却水容量の半分以上
保持できるオイルトレイを設置しなければならない。
容量は、最低1リットルとする。
 - b. 2サイクルエンジン車両のオイルトレイ。
エンジン下部に、エンジン破損時のミッションオイル及び冷却水容量の半分以上
保持できるオイルトレイ設置を推奨とする。
容量は、最低1リットルとする。
 - c. オイルトレイに底部には、オイルを吸収する難燃性素材のマット状またはシー
ト併用する。但し、2サイクルエンジンは、エンジンガードと難燃性吸収シー
トを設置する構成も認める。
 - d. ガードは、エンジン下部とフレームを含めに、ロードクリアランスを確保し、

設置しなければならない。

1 0) エンジンスロットルコントロール

- a. ドライバーが手で保持していないときに、自力で噴霧器バルブがリターンスプリングなどで全閉位置に戻るようにする。
- b. 走行中、ドライバー又はパッセンジャーがマシンを離れると作動するイグニッション・カット・アウト・システムが装着されていなければならない。
- c. この装置を設けた場合、作動させるコードは走行中に、路面、エンジン、車輪に触れてはならずまた、コントロール・レバーの操作を妨げることがない長さでなければならない。

1 1) 制動装置

2つ以上のホイールにそれぞれ独立に作動する制動装置が設けていなければならない。

1 2) エキゾーストシステム

- a. 排気孔は、走行中の後続ドライバー及びパッセンジャーの顔より低くなる位置と向きに取り付けること。
また、排気煙が路面に直接当たらないような角度に施さなければならない。
- b. エキゾーストシステムは、パッセンジャー及びドライバーが火傷をすることがないように施すこと。

1 3) 燃料タンク

クラッシュした場合の安全性を考慮し、燃料が外部に漏れるようなことがないような構造と材質で形成するものでなければならない。

1 4) その他

- a. 車体プラットフォーム上に設置する、ラジエター及びバッテリー等の部品または、それらを収納するケース、及び支持するステー類の角は、丸みをびた形状にすること。
- b. ミッションオイルのドレンボルト及びフィルターキャップ等はステンレスワイヤーにてロックすること。
- c. 2サイクルエンジンのラジエター水及び混合燃料のキャッチタンクを設け、容量は100cc以上、300cc未満とする。
- d. ガソリンタンクのブリザーパイプには、ワンウェイバルブを取り付けることが望ましい。

2-3. ドライバー及びパッセンジャー装備

1) ドライバー及びパッセンジャーの装備

- a. MF J ロードレース規則を準用する。
- b. MF J 公認品または同等のものを使用すること。

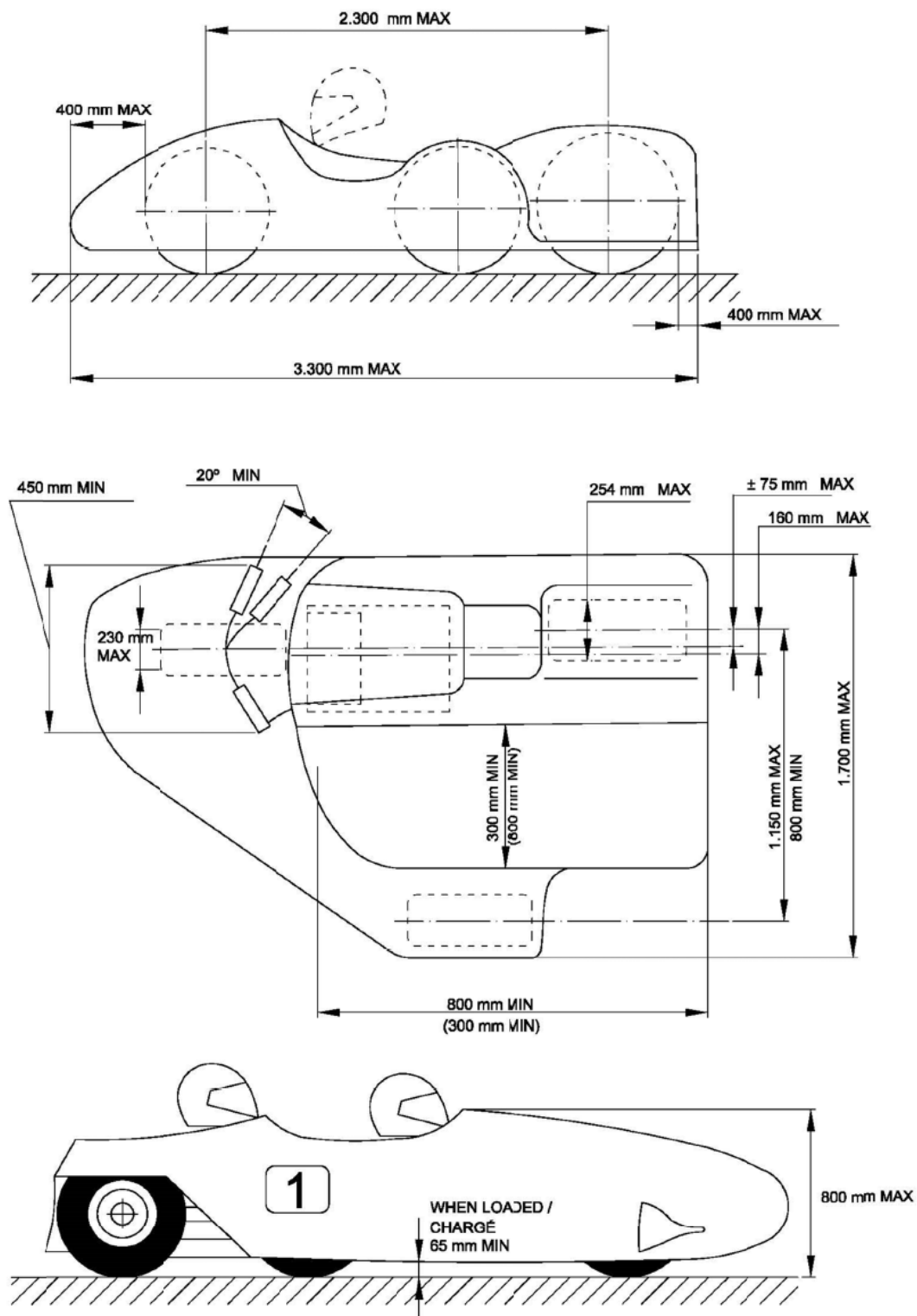
2) スライダーなどの利用

パッセンジャーの動作上、ロードクリアランスを保つ或いは体感的に確認するために装着するスライダーは、走行路面を痛めない材質を使用しなければならない。金属タイプを使用した場合、路面接触時に火花が発生しない材質を選択することとするが、サーキット側及びオーガナイザーが取り外すよう指示をした場合にはその指示に従うこととする。

2-4. 走行前車両検査

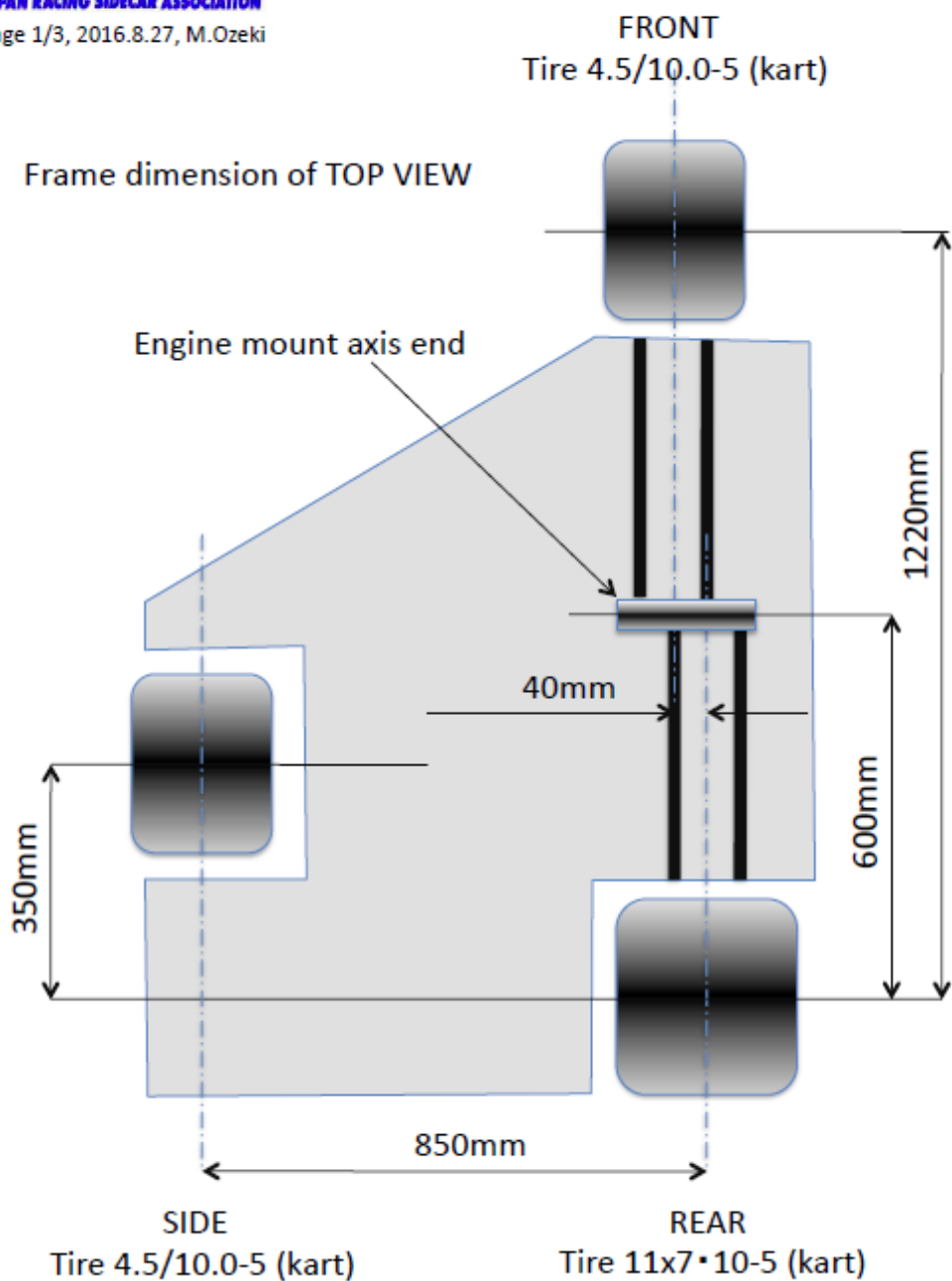
- 1) 車両検査は、レース主催団体の車検員、または協会側に委託される場合は協会検査員が行い、その判定に従う。
- 2) 走行前の車両検査は、カウリングを取り付けた状態で参加車両及びカウリング、パッセンジャー用グリップ、イグニッション・カット・アウト・システム等について行われる。
レース主催者から、車検項目が記載された用紙が配布された場合、その内容に基づき追加車検が行われる。
- 3) あきらかに危険或いは規則違反とみなされる状態、そして主催者及び協会内の改善指示に従わない場合、競技車両は競技走行できない。

図A F1,F2車両寸法



図B F4車両寸法

JAPAN F4 Racing sidecar



図C

SPORTS PRODUCTION

表C

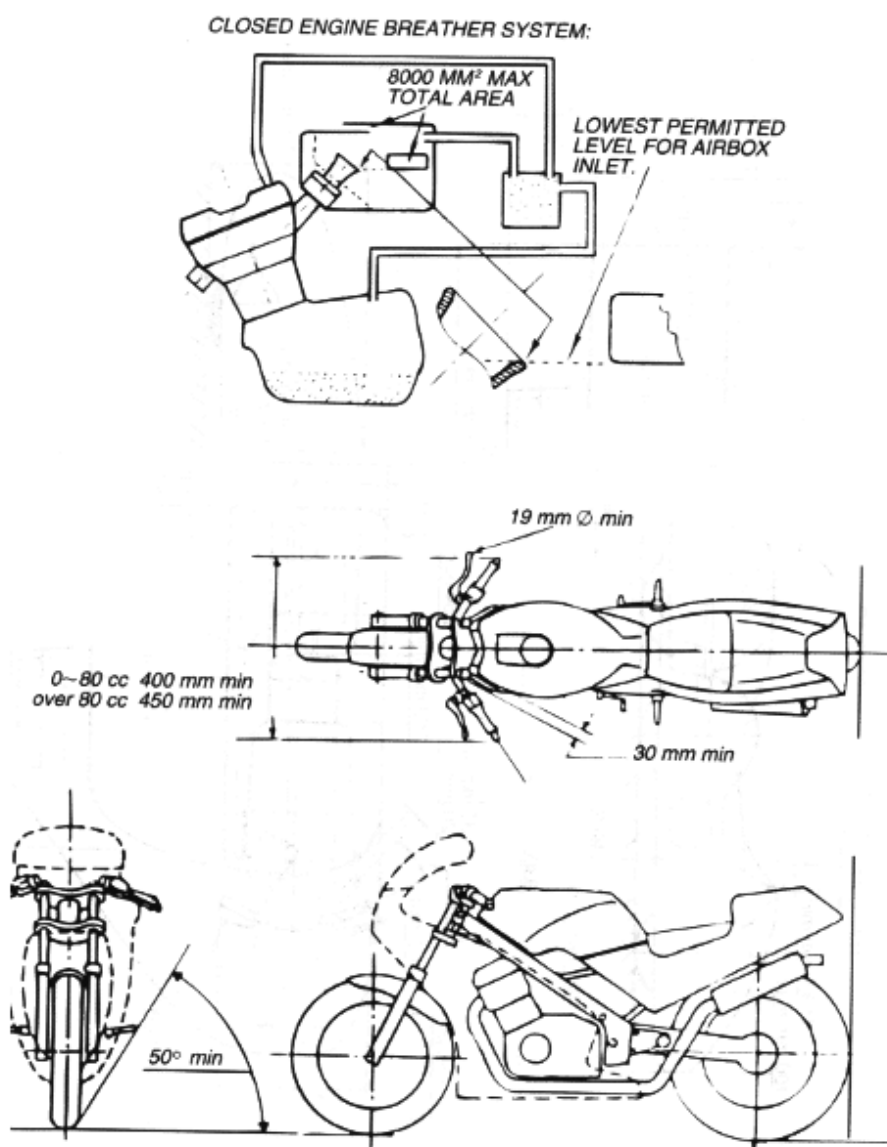


図 D

