

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

2024.1.1 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。

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 F4 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なければならない。
- 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、オーバーフローシ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に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、モータサイクル側のみに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、ラジエー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ータ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。

第3項 競技規定

以下規定は、FIM 国際競技規則並びに、MFJ 国内競技規則、MCFAJ 競技規則に基づき、国内レーシングサイドカー競技会のために、別途 JRSA として補足するものである。

この他、サーキット施設などによるイベント中の対応は、企画・主催者案内に準じ競技会を遂行するが、国内競技規則においてはMFJ 及び MCFAJ 規則に基づいた認識の上参加することとし、施設側から別途 JRSA規則を求められた場合は本規則書を提出し主催者側と協議の上イベントを遂行させることとする。

3-1. 競技規定

3-1-1. 参加資格

- 1) MFJ に属する競技会への参加
ライダー及びパッセンジャーは、MFJ フレッシュマン以上のライセンス保持者で16歳以上の男女、20歳未満は親権者の承諾書と印鑑捺印を要する。
- 2) MCFAJ に属する競技会への参加
MCFAJ 競技規定に準ずる。
- 3) 各サーキット主催の競技会への参加
主催サーキットの競技規定に準ずる。

3-1-2. 競技会の周回数

周回数は主催者公式通知に準ずる。

3-1-3. 出走者の装備

- 1) MFJ に属する競技会
MFJ 第3章 競技会 14項規定に準ずる。
- 2) MCFAJ に属する競技会
MCFAJ 競技規定に準ずる。
- 3) 各サーキット主催の競技会への参加
主催サーキットの競技規定に準ずる。

3-1-4. スタート進行

各競技団体規定に準ずるが、コースイン方法及びスタートグリッド位置の内側外側については競技会主催者指示に従う。

スタートグリットの基本は4輪用を用い主催者側通知通りに停止、一旦エンジンを停止させる。

選手紹介後、エンジンスタート合図・指示で各車エンジン始動し、オフィシャル誘導によるサイティングラップを行い各車のグリットに着く。

この時、エンジン始動できない場合、特にパッセンジャーが始動不能になっていること手を挙げる或いは両腕を振りオフィシャル及び他車に伝える行動をする。

サイティングラップを終え、前方に待機するオフィシャルがコース外に退出後、前方シグナルの赤点灯からシグナル消灯でスタートする。

スタート時においても、エンジンストールなどした場合、パッセンジャーは即時にスタート不能になっている状態をアピールするため、手を挙げる或いは両腕を振るなどし、コース外へ車両移動するなどを行うなどし、スタートした場合は後続の衝突事故を防ぐ行動を行う。

3-1-5. 完走周回数

1) F1、F2 クラス

各競技団体規定に準ずるが、F1、F2 クラスは規定周回数の75%以上の走行をもって完走とする。

2) F4 クラス

各競技団体規定に準ずるが、規定周回数の70%以上の走行をもって完走とする。

3-1-6. 表彰式

チェッカーフラッグを受け、通例1位から3位入賞者はオフィシャル誘導に従いコース上に車両に移動、或いはピット内移動し表彰台前まで進むことができる。

3-1-7. 車両保管

競技終了後の車両保管は、競技主催者側通知に従う。

近年は車両保管実施しない場合もあるが、JRSA独自としても必要を求められない限り実施しない。

3-1-8. 転倒及び横転時

1) 転倒及び車両横転

コース上、競技中の転倒及び車両横転時は、ライダーとパッセンジャーの身体が無事ある場合、先に後続車に手を振るなどの合図をする。

その後、安全確保できる位置に移動することを優先し、車両破損状態が問題なければ再エンジン始動しコース、競技復帰してもよい。

車両に問題ある場合は、速やかにコース外の安全地域或いはオフィシャル誘導地域

に車両移動し、その後選手はヘルメット着用のままコース外へ移動する。

2) パッセンジャーの落車

サイドカー競技において、パッセンジャー落車はドライバーにとって気が付かない場合があるため、ドライバーは走行安定性に欠けた場合はオフィシャルフラッグと指示に注意を働かせ、コース外の安全な位置に車両停車させる。

パッセンジャー身体が無事であり、退避車両位置まで戻れた場合は、パッセンジャーの身体機能を両者確認の上、コース及び競技復帰してもよい。

ただし安全な競技運営を目的として、予選・決勝中パッセンジャーが2回目に落車した場合、コースオフィシャルにより危険と判断、指示された場合、その車両は競技に戻ることを許可されない。速やかにオフィシャルの指示に基づき指定されたコースサイドもしくはピットにマシンを停止させること。

3-1-9. 抗議

競技終了後の抗議については、各主催者団体の規定に基づき規定時間内に行うことができる。

3-2. 競技会規則及び競技主催者などへの要望行為について

競技会の開催、規定、運営全てにおいて、各主催団体規定に基づき行われるものであるが、レーシングサイドカー競技については開催する年度初頭に JRSA から発行する本競技規則・補足に基づきその年度競技会を各段階で運営していただくこととする。

従って、シーズン途中の要望行為などについては、参加競技者個人あるいはチーム単位で口頭、紙面媒体或いは電子メール文で、規則規定、表彰者の規定など全般含め行えないこととする。

これら要望などを含む提起、提案、或いは希望する場合は、JRSAとして主催者団体に交渉或いは申し入れすることとし、個人或いはチーム単位の申し入れは非公式なものとして認められないこととする。

要望などの提起、提案、或いは希望する場合は、先にJRSA或いは競技会参加する者との間で、質疑及び取りまとめを行い、JRSA組織として協議・精査を行い、必要と認められた場合にJRSA書面として主催者へ提出、質疑し、主催者側の変更への判断と認定としていただく。

3-3. 競技会公式ポイント

以下は、JRSA内の独自にランキングを設けるポイント付与制度とし、JRSAとして競技会の参加者に参加意義を向上させることを目的とする。MFJ及びMCFAJ競技団体が主催するシリーズ戦ポイント付与制度とは別管理されるものである。MFJ及びMCFAJ競技団体主催シリーズポイントについては各団体の発表に従うこととする。

1) F1、F2 クラス

年間シリーズランキングは、シリーズ全戦の獲得ポイント合計で決定する。

参加台数がポイント制度上不成立台数であっても、競技は行われることとする。

台数 順位	12以上	10-11	8-9	6-7	4-5	1-3	0-2
1位	15	15	15	15	15	12	不成立
2位	12	12	12	12	12		
3位	10	10	10	10	10		
4位	8	8	8	8			
5位	6	6	6	6			
6位	5	5	5				
7位	4	4	4				
8位	3	3					
9位	2	2					
10位	1						

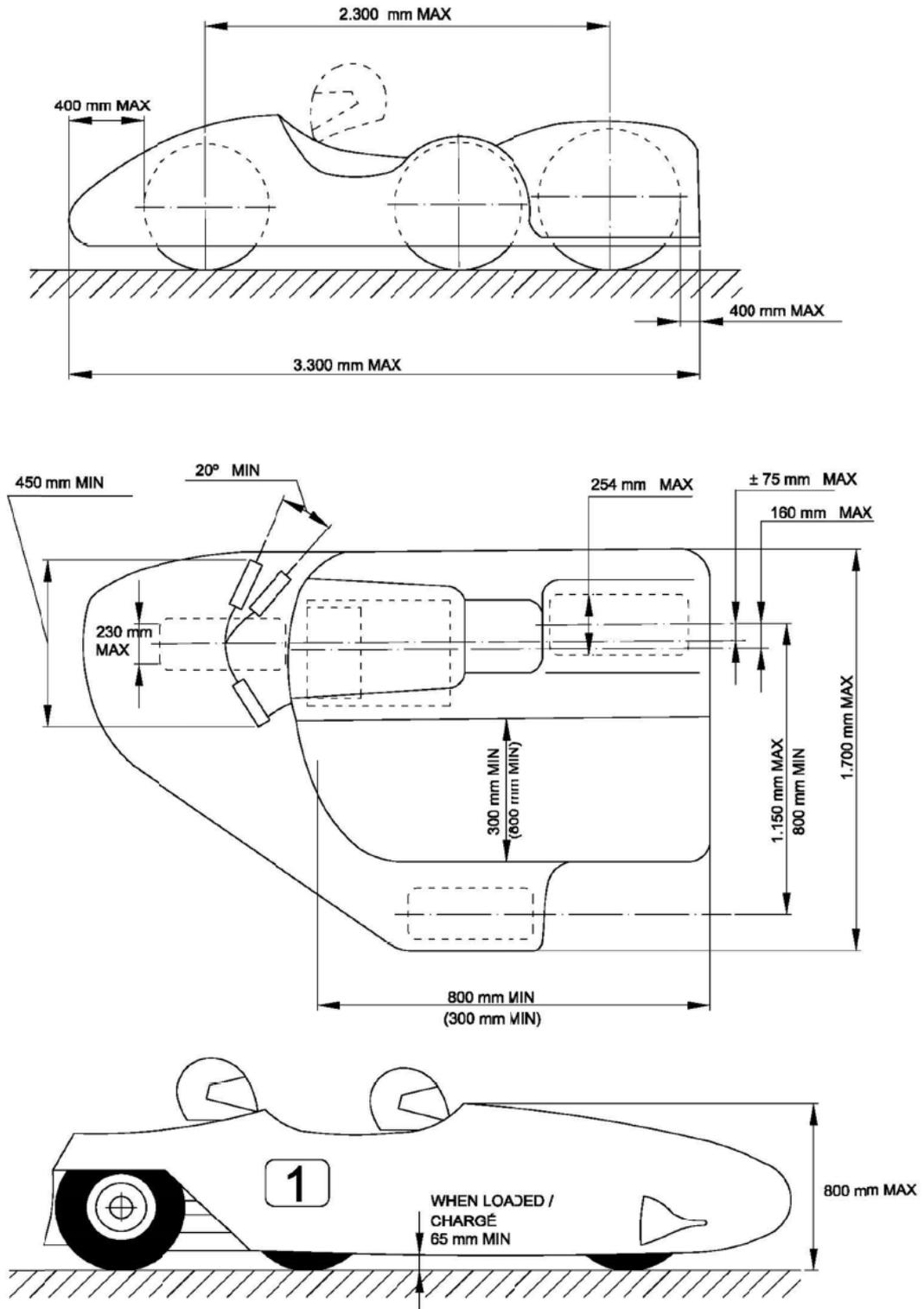
2) F4 クラス

現在正式な年間シリーズ戦が開催されている茂原ツインサーキットのポイント規定に合わせることとし、最終戦に限りボーナスポイントとして入賞車両全てに1.25倍を加算する。

参加台数がポイント制度上不成立台数であっても、競技は行われることとする。

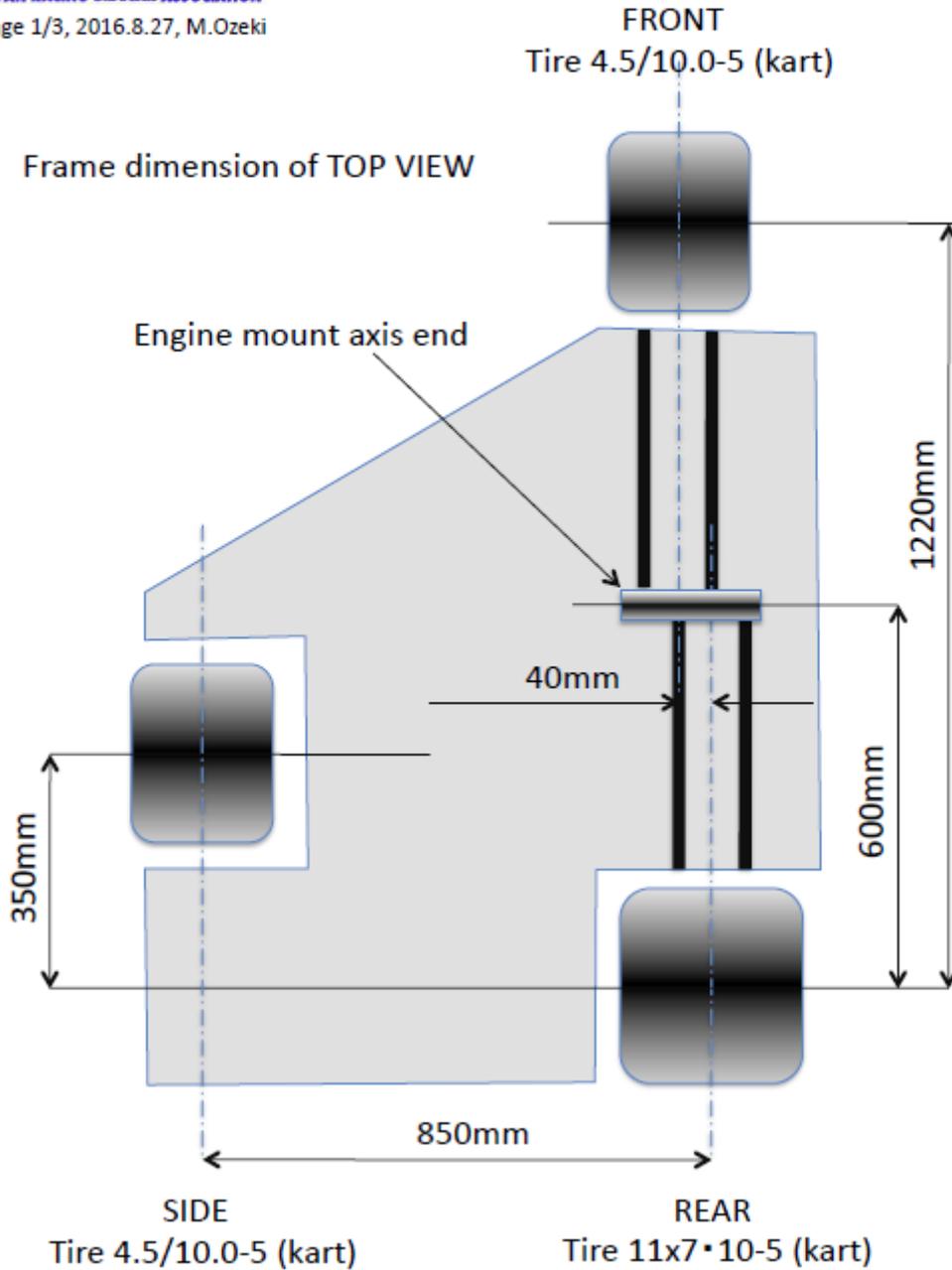
台数 順位	規定なし
1位	20
2位	15
3位	12
4位	10
5位	8
6位	6
7位	5
8位	4
9位	3
10位	2
11位以下	1

図A F1,F2車両寸法



図B F4車両寸法

JAPAN F4 Racing sidecar



図C

SPORTS PRODUCTION

300 C

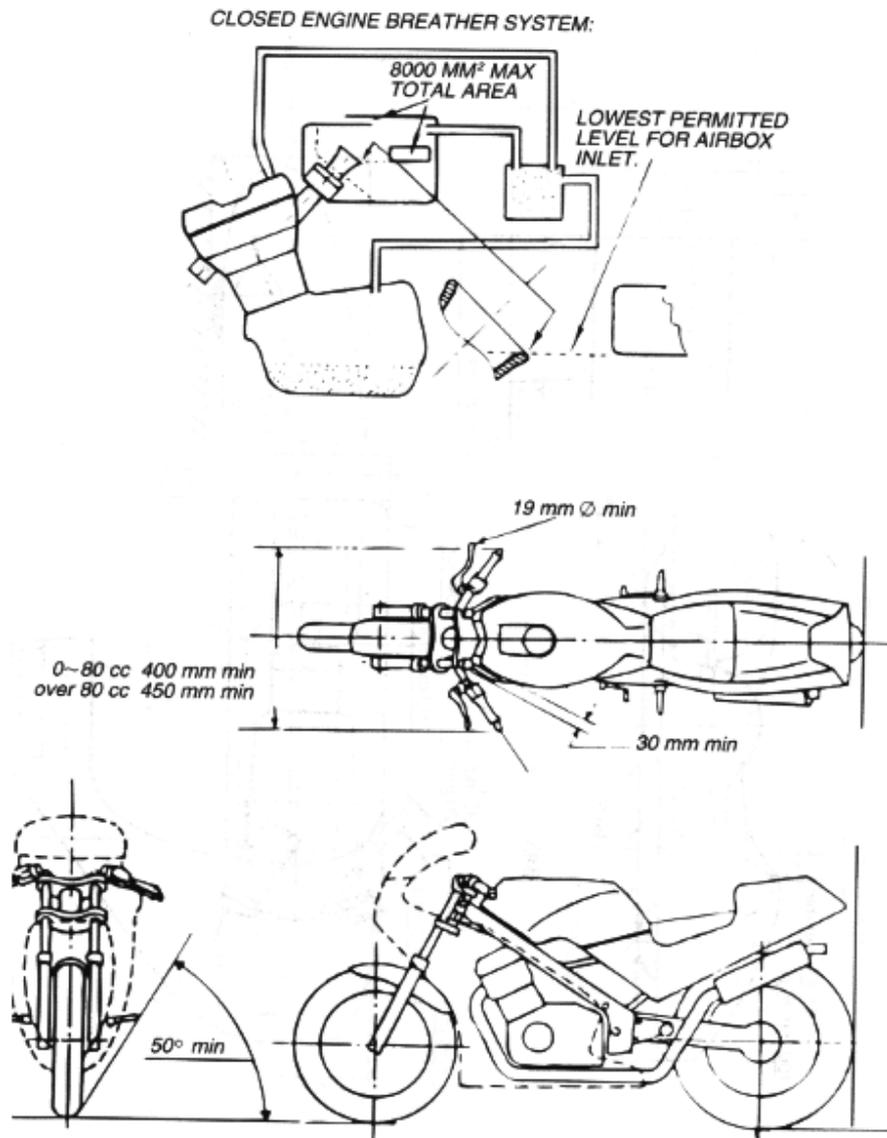


図 D

