

2017-2018 FIM 世界耐久選手権規則 変更点

赤字の部分が、前シーズンからの変更点です。

P.28 1.13.5 Qualification for the race

To qualify for the race, a rider must have completed, during practice, the minimum number of laps laid down in the Supplementary Regulations.

He must also achieve a time at least equal to 110% of the time recorded by the fastest rider of his group, in at least one qualifying session.

P.28 1.13.5 レース出走資格

レースの出走資格を得るためには、ライダーは特別規則書に規定される最低周回数をプラクティス中に完了していなければならない。

ライダーはまた少なくとも 1 回の公式予選において、自グループで最も速いライダーが出したタイムの少なくとも 110%のタイムを達成しなければならない。

P.29 1.14 GRID POSITIONS

The definitive starting grid will be published one hour after the end of the warm-up and will clearly mention the name of the rider who will start the race.

Teams changing their composition after publication of the provisional starting grid will have their position recalculated on the final grid, according to the riders' time.

P.29 1.14 グリッド位置

確定スタートグリッド表は、ウォームアップ終了後 1 時間以内に発表され、レースのスタートライダー名が明記される。

暫定スタートグリッド表の発表後チーム構成を変更するチームについては、当該ライダーのタイムに基づき、最終グリッド位置が再計算される。

P.30 1.15.5 Pit stops

Only the team staff holding the appropriate credentials, directly involved in the pit stop and identified by the compulsory wearing of helmet (accepted helmet standard EN 1078 A, SNELL B95 or later) are permitted in the working area. These helmets must be presented by the team to the Technical Director during the initial Technical Verifications. During track activities, the team staff, present in the working area, must wear protective clothing, with body, arms and legs covered, made from cotton or fire retardant material. Footwear shall be closed one.

.....

During pit-stops, apart from normal hand tool, only portable battery-powered tools, air pressurised tools and inactive tyre warmers may be used in front of the pit-box.

P.30 1.15.5 ピットストップ

適切なクレデンシャルを所持し、ピットストップに直接関わり且つ義務付ヘルメット(認可ヘルメット規格 EN 1078A, SNELL B95 または以降)を着用しているチーム要員に限り

作業エリアへの立入りが認められる。チームは同ヘルメットを初回車検中にテクニカルディレクターに提示しなければならない。コース活動の進行中、作業エリアにいるチーム要員は、綿または難燃性素材製の保護衣服で身体、腕、脚を覆わなければならない。

履物は、足を覆うものとする。

.....

ピットストップ中、ピットボックス前では、通常の手持ち工具以外に、携帯型バッテリー駆動工具、エア工具および非作動のタイヤウォーマーに限り使用が認められる。

P.32 1.15.6 Stops on the track / Possible recovery car assistance

This procedure is also valid in the case of a rider being transported to the medical center. His machine can be brought back and one of his teammates can resume the race.

P.32 1.15.6 コース上での停止/回収車両による援助

本手順は、ライダーが医務室に搬送される場合にも有効とする。

そのライダーのマシンは戻すことが認められ、チームメイトによりレースを再開することができる。

P.34 1.15.8 Neutralisation of a race / Safety Car Procedure

SAFETY CARS can be in different colors.

When the Clerk of the Course Course/Race Director decides to call in the “SAFETY CARS”, they must switch off their orange revolving/flashing lights at the first SC post and leave the track at the next Safety Car post.

P.34 1.15.8 レースの中立化/セーフティカー手順

セーフティカーは異なる色に分けてもよい。

競技監督/レースディレクターが「セーフティカー」の呼び戻しを決定したら、SCは

最初の SC ポストでオレンジの回転/点滅灯を消灯し、次の SC ポストでコースから出るものとする。

P.35 1.16 START PROCEDURE

5. When the riders reach the grid after the sighting lap(s) they must stop at the rear of the grid and turn off the engine. The motorcycle will then be pushed at walking pace by a team member to their grid position. The rider may dismount or remain on the motorcycle to be pushed to his grid position.

P.35 1.16 スタート進行

5. ライダーは、サイティングラップ終了後グリッドに到達したら、グリッド後方で停止し

エンジンを切らなければならない。その後マシンは 1 名のチーム要員が歩行速度にて自身のグリッド位置まで押していくものとする。ライダーはグリッドに押されていくマシンから降りても、乗っていてもよい。

P.42 1.18 BEHAVIOUR DURING PRACTICE AND RACE

12. No signal of any kind may pass between a moving machine and the rider's team, or anyone connected with the machine's team entrant or rider, except for the signals of the time keeping transponder, lap trigger, GPS, legible messages on a pit board, or body movements by the rider or team.

Radio communications between a team and its riders may be exceptionally authorised for promotional and TV coverage purposes only after prior request and agreement between the FIM, the promoter and the team concerned.

P.42 1.18 プラクティスおよびレース中の行為

12. 走行中のマシンとライダーのチーム間あるいはマシンのチームエントラントやライダーの関係者間で一切の信号合図を交わしてはならないが、計時トランスポンダー、ラップトリガー、GPS、ピットボード上の伝達メッセージ、ライダーまたチーム員の体の動作等による信号合図はこの限りではない。

チームとライダー間の無線通信は、事前申請と FIM、プロモーター、当該チーム間の同意が得られれば、プロモーションならびに TV 放映の目的に限定して、例外的に認められる場合がある。

P.45 1.19.1 Flags and lights used to provide information

・ Green Flag:

This flag may be waved at pit exit, in conjunction with the official signal of the green light, as an extra signal that pit lane exit is open.

P.45 1.19.1 情報伝達に使用されるフラッグとライト

グリーンフラッグ:

同フラッグは、ピットレーン出口が開放されていることを示す補足的合図として、公式グリーンライト信号と併用しピット出口で振動表示される場合がある。

P.47 1.19.2 Flags and lights Which Convey Information and Instructions

· Yellow Flag

A single yellow flag waved at the flag marshal post indicates that there is a danger ahead beside the track.

Two yellow flags waved together at the flag marshal post indicate that there is a hazard wholly or partly blocking the track.

The waving of a single or a double yellow flag does not signify a degree of danger, but only the location of the incident.

.....

· White Flag:

Waved at the flag marshal post, this flag indicates that riders will encounter a rider pushing his machine or riding slowly in the current section of the track.

It is forbidden for riders to overtake other riders during the display of the white flag.

Overtaking the rider pushing his machine or riding slowly is permitted.

NB: The white flag will always be presented with the yellow flag(s).

.....

· Red Flag and Red Lights:

When the pit-lane exit is closed the light will be switched on.

When the pit-lane exit is closed, the light will be switched on, and the red flag may be used in conjunction with the official red light signal.

.....

· Black Flag with orange disk (Ø 40 cm)

This flag is used to convey instructions to one rider only and is waved at each flag marshal post together with the rider's number. This flag informs the rider that his motorcycle has mechanical problems likely to endanger himself or others, and that he must immediately leave the track. This rider may then ask for the recovery car assistance or may go back to the pit pushing his motorcycle engine switched off.

P.47 1.19.2 情報と指示伝達のためのフラッグとライト

イエローフラッグ:

フラッグマーシャルポストにて振動表示される一本のイエローフラッグは、前方コース脇に危険があることを示す。

フラッグマーシャルポストで振動表示される 2 本のイエローフラッグは、コースの全体または一部を遮断する障害物があることを意味する。

1 本または 2 本のイエローフラッグの振動表示は、危険の度合ではなく、インシデント発生の場所を示すに過ぎない。

.....

ホワイトフラッグ:

フラッグマーシャルポストで振動表示される同フラッグは、コースの現箇所に、マシンを押しているまたは低速走行しているライダーがいることを示す。

ホワイトフラッグの提示中は、ライダーが他のライダーを追越すことを禁ずる。

マシンを押しているまたは低速走行しているライダーを追越すことは認められる。

注: ホワイトフラッグは、常にイエローフラッグとともに提示される。

.....

レッドフラッグとレッドライト:

ピットレーン出口が閉鎖されている時、同ライトが点灯する。

ピットレーン出口が閉鎖されているとき、同ライトが点灯するが、レッドフラッグを、公式レッドライト信号と併用する場合がある。

.....

オレンジボール(径:40cm)フラッグ

同フラッグは、一人のライダーに限定して指示を伝達するために使用され、当該ライダーのゼッケン番号とともに各フラッグマーシャルポストで振動表示される。同フラッグは、マシンに機械トラブルが発生し自身や他者に危険を及ぼす可能性があり、即時コースから出なければならないことを、当該ライダーに対し示す。同ライダーは、その後回収車両の援助を要請するか、或いはエンジンを切ってマシンをピットまで押していくことができる。

P.62 1.32.11

The classification of the “Rider” World Championship or Cup will be determined at the end of the season, taking into account the classification of the “Team” World Championship or Cup.

The riders must have been registered on the final starting list in 75% of the rounds (number rounded up) in which the team has participated.

P.62 1.32.11

“ライダー”の世界選手権、カップの順位は、“チーム”の世界選手権、カップの順位を考慮して、シーズン終了後確定される。

ライダーは、チームが参加した大会数の 75%で(端数切上げ)最終スタートグリッドに登録されていなければならない。

2. TECHNICAL REGULATIONS

P.71 2.3.5 Wheel & rims (See Table 1)

3. The wheel rim widths are (in inches):

- Formula EWC Front: 3.50”
 Rear: 6.00”
 Diameter: 17.00”

· Superstock according to the homologated size

4. The distance between the rim walls is measured inside the flange walls in accordance with ETRTO.

5. Only wheels made from aluminium (or aluminium alloys) are permitted.

P.71 2.3.5 ホイールとリム(表1参照)

3. ホイールリム幅(インチ):

- フォーミュラ EWC: フロント:3.50”
 リア:6.00”
 径:17.00”

スーパーストックは公認寸法に準ずる。

4. リムウォール間の距離は、ETRO に準じ、フランジウォール内で測定する。

5. アルミ製(またはアルミ合金製)ホイールのみ認められる。

P.76 2.3.11 Electrical equipment

· The first circuit is controlled by a switch with an ON/OFF position. The second circuit contains a switch with the lights in an ON/OFF position. **Both circuits must be controlled by one switch on the handlebar or may be integrated to the action of engine start/engine off switch.**

P.76 2.3.11 電装系

一次回路は、スイッチの ON/OFF 位置で制御する。2次回路は、ON/OFF 位置ライト付スイッチを収容する。両回路とも、ハンドルバー上に設けた1個のスイッチで制御するものとするが、エンジンスタート/エンジンオフスイッチと連動させてもよい。

P.80 2.3.15 Refuelling

As From the 01/01/2018 the following article will apply:

1. The original fuel tank cap must be replaced by maximum two openings to accommodate a 'quick-fill' type (i.e. aviation type) fuel valve. The maximum valve diameter of each tank valve or of each sleeve or pipe connecting the "fuel tower" to the tank shall not exceed 50.8 mm (2 inches).

Coaxial or concentric quick fill type valve systems are permitted. The maximum diameter for this type of quick fill fuel valve system is 78 mm. The opening for fuel transfer in a concentric type valve shall not exceed the area of a standard fuel valve opening with a maximum diameter of 2 inches (50.8 mm).

A protective and lockable cover must be affixed on the quick-fill valve(s) if no locking device is already applied to the closing system installed in the tank.

Any tampering with the opening or closing of the quick fuel valve system installed in the fuel tank will be considered as an infringement to the safety requirement (the action of opening and closing the valves when the fuel and air are transferred must take place without any fuel spillage).

As From the 2018-2019 season only the FIM approved fuel valves will be permitted.

2. The refueling system can be a hand-held (portable) installation or "fuel tower" fixed securely to the pit box wall and must be a "closed" (circuit) system. Only a small air vent opening is permitted. The complete fuel tower installation must be rigid and fixed securely to the wall of the pit-box. The top of the tower-installed fuel container shall not exceed a maximum height of 2.60 m (from the ground).

The maximum dimension (length/height) of the portable fuel container is 100 cm. In any case, the total length/height of a portable container and fuel valve assembly shall not exceed 120 cm. Excess fuel must return to the fuel container.

All refuelling systems allowed must provide a leak-proof circuit system and be fitted with an opening to equalise the pressure within the circuit with the ambient air pressure. Fuel shall only be transferred by gravity feed (for safety reasons, no part of the refuelling installation may be cooled or pressurized).

All fuel shall be stored and used at ambient temperature; the maximum difference between the fuel and ambient temperature shall not exceed 15°C when stored. At no time shall the fuel temperature be below 0°C.

Fuel type supply hoses must be reinforced or be protected by a second outer layer (or larger tube). The maximum internal diameter (ID) for fuel supply hoses tubes shall exceed 60 mm. Excess fuel must be contained or return via an overflow line back to the main fuel container tower or to a handheld container. Extremely thin walled hoses used for air transfer cannot be used for fuel supply or overflow.

3. Fuel spills are not acceptable and very dangerous. If any evidence of a defective system is observed, the Team must follow all directives given by the Officials.

4. All personnel who are involved in the refuelling operations, including the person responsible for the fire extinguisher, must wear an overall with gloves and footwear made of fire retardant materials; safety goggles/mask and a balaclava of fire-retardant quality. The use of a suitable protective helmet and eye protection is compulsory.

P.80 2.3.15 給油

2018年1月1日以降、以下の条項が適用される:

1. オリジナルの燃料タンクキャップは、“クイックフィル”タイプ(航空機タイプ)の燃料弁を収納するための最大2個の開口部と取替えなければならない。各タンク弁またはタンクと“燃料タワー”を接続する各スリーブまたは管の最大径は、50.8mm(2 インチ)を超えてはならない。

同軸または同心円クイックフィルタイプの弁装置を認める。同タイプのクイックフィル燃料弁装置の最大径は 78mm とする。同心円タイプ弁内の燃料移送用開口部は、最大径2インチ(50.8mm)の標準燃料弁開口部の面積を超えないものとする。

タンク内に設けてある閉鎖装置にロック機構が付いていない場合は、ロック式保護カバーをクイックフィル弁に取り付けなければならない。

燃料タンク内に取付けられているクイックフィル燃料弁装置の開閉機能を改ざんすることは、安全要件違反(燃料と空気の移送時、燃料が流出することなく弁の開閉機能が動作しなくてはならない)とみなす。

2018-2019 シーズン以降は、FIM 認可燃料弁のみ認められる。

2. 給油装置は、手持ち式(携帯式)装置もしくはピットボックスの壁にしっかりと固定された“燃料タワー“が認められるが、何れも”閉鎖”(回路)方式でなければならない。空気抜き用の小開口部のみ認める。燃料タワー設備一体は剛構造とし、ピットボックスの壁にしっかりと固定しなければならない。タワーに取付けられた燃料容器の上部は、最大高さが 2.60m を超えてはならない(地面から)。

携帯式燃料容器の最大寸法(長さ/高さ)は 100cm とする。いずれの場合も、携帯式容器および燃料弁アセンブリの全長/高は、120cm を超えないものとする。余分な燃料は燃料容器に戻らなければならない。

認められた給油装置は全て防漏回路系を備えているものとし、同回路内の圧力を大気圧に等化させるための開口部を設けなければならない。

燃料は自重による移送に限るものとする(安全上、給油設備の何れの部分も冷却、加圧してはならない)。

燃料は全て周囲温度で保管、使用するものとする:保管時の燃料と周囲温度の最大差は、15°C を超えてはならない。如何なる時も、燃料の温度は零下であってはならない。

燃料形供給ホースは、二次外層部材(または太い管)で補強するか、これに取替えなければならない。燃料供給ホース管の最大内径(ID)は 60mm 以上でなければならない。余分な燃料は遮断するか、メインの燃料容器タワーか手持ち式容器にオーバーフローラインを経由して戻らなければならない。空気移送用の極薄肉ホースは、燃料供給またはオーバーフロー用に用いることはできない。

3. 燃料の流出は極めて危険であり容認されない。装置不良の証拠が認められた場合、当該チームはオフィシャルの全命令に従わなければならない。

4. 給油作業に関わる要員は、消火器の担当を含め、全員難燃性素材のオーバーオールとグローブ、履物;安全ゴーグル/マスクおよび難燃性の目出し帽を着用しなければならない。

適切な保護ヘルメットおよび目の保護装備の使用を義務付ける。

P.84 2.6.6.1 Main Frame Body

The main frame must be as originally produced by the manufacturer for use on the homologated motorcycle.

The frame must have a vehicle identification number (VIN number), as issued by the manufacturer on the homologated model. Any other frame (spare part) must be of the same dimensions as the homologated frame and be identified by a special number.

.....

Rear sub frame construction may be changed or altered, but the material must remain as homologated or of higher specific weight. The seat section/body work material may be replaced, but the homologated shape/profile must remain as homologated.

P.84 2.8.6.1 メインフレーム車体

メインフレームは、公認マシン用にメーカーが製造したオリジナル品でなければならない。

フレームには、メーカーが発行した公認モデルの車両識別番号(VIN No.)が付いていなければならない。その他のフレーム(スベア品)は、公認フレームと同じ寸法とし、固有番号で識別されなければならない。

.....

リアサブフレーム構造は変更、改造が認められるが、材質は公認品と同じか、公認品より高い比重でなければならない。シート部品/車体の素材は取替えてもよいが、公認形状/外形は維持しなければならない。
