

ASB1000 技術仕様

以下に記す規則は、公認車両に対して限られた変更を認め安全性及び各車両コンセプト間の競技性の向上のためのものとする。

本規則に明記されていない事項の一切の変更は禁止される。

パーツまたはシステムで下記に明記されていないものは禁止される。

ASB1000 車両は、FIM 公認を必要とし、FIM 公認車両リストのスーパーバイクカテゴリーにリストされた車両とする。特例的な状況下（COVID-19 の蔓延等）により公認とすることが出来ない場合、FIM 公認に代わり、以下の方法が用いられる。

- 製造会社の所属する国の公認
- FIM アジア ARRC 技術委員会による公認

全ての車両は、すでに車両製造時点で満足する装備が備わっている場合を除き、本技術規則に明記されたロードレースの要件の一つ一つに適合していなければならない。全車両自然吸気でなければならない。

一度公認となった車両は、当該クラスに新たな規則により公認が取り消されるまで、または当該クラスの技術規則が変更となるまでの最大 8 年間使用することができる。

フロント、リアの外観及び ASB1000 車両のプロフィール（特記事項のない限り）公認時の車両または生産された形状（マニュファクチャラーによって製作された状態）を保っていなければならない。エキゾーストシステムの外観は除く。

2.2 総合仕様

車両の全てのパーツおよびシステムは以下の事項に記載されていない限り

- マニュファクチャラーが製作したオリジナルのままとする。
- 公認車両に装備されたオリジナルのままとする。

同一モデル名、同一車両識別番号の製造年度の異なる公認車両同士のパーツの交換は、本規則に特別に同一モデル名、同一車両識別番号の製造年度の異なる公認車両同士のパーツの交換を認めるとの記載がされているパーツを除き認められない。

2.2.1 参加可能車両

本規則は、一般公道用車両にのみ適用される。車両が、FIM 公認車両リストに含まれているものの、本技術規則に合致しないものがある場合、FIM アジア ARRC 技術委員会は ASB1000 クラスに参加が可能かどうか決定する権限を有する。

2.2.1.1 エンジン排気量、ボア及びストロークは公認時のサイズを維持していなければならない。

2.2.1.2 以下の車両が参加可能とする。

2.2.1.2.1 BMW S1000RR

2.2.1.2.2 BMW M1000RR

2.2.1.2.3 DUCATI Panigale V4R

2.2.1.2.4 HONDA CBR1000RR SP2

2.2.1.2.5 HONDA CBR1000RR-R(2020 年以降)

2.2.1.2.6 HONDA CBR1000RR-R SP(2020 年以降)

2.2.1.2.7 KAWASAKI ZX10R

2.2.1.2.8 KAWASAKI ZX10RR (2019 年以降)

2.2.1.2.9 SUZUKI GSX-R 1000

2.2.1.2.10 YAMAHA YZF-R1

2.2.1.2.11 YAMAHA YZF-R1M(2017 年以降)

注：上記リストは、FIM アジア ARRC 技術委員会によって変更される場合がある。

2.2.2 様々な車両のバランス理念

FIM 及び ARRC 技術委員会は車両の相応しいバランス法を適用する権利を有する。FIM アジア及び ARRC 技術委員会は異なる車両間の性能差を見極めなければならない。

以下が実行される方式であり、これらは随時更新される。

- 重量調整
- 基準最大回転数（ECUシステムへの調整による）
- スロットルボディーサイズによるバランス
- エンジンパーツコンセプション
- 取り回し及びサスペンションパーツコンセプション

また、必要に応じて適切な性能調整法が適用される。

~~異なる製造メーカー及びモデル、排気量の差異やその他仕様の為、性能の均一化を図るために、車両の性能を見極めた上で、最低重量の変更を行う場合がある。ハンディキャップに関する決定は、FIM アジア ARRC 技術委員会が行い、それは競技の公平性を維持する為にいつでも行う事が出来る。~~

2.2.3 車両最低重量

競技会中、車両重量及び燃料タンクと残燃料を含む総重量は下記の最低重量より下回ってはならない。

最低重量を満たすためのバラストの使用が認められる。バラストを使用する場合、設置又は使用する度に FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに申告し、変更のある場合は必ず再検査を受けなければならない。バラストは、総合算目標重量に適合するように追加することが可能とする。 合計最大 9kg まで追加できます。

2.2.3.1 最低車両重量 173Kg

2.2.3.2 最大車両ターゲット重量 182Kg

2.2.3.3 総合算重量※ 245Kg

※総合算重量とは車両重量にレース用装備をしたライダーの体重の合算とする。

- ~~i. 最低重量は 170Kg~~
- ~~ii. 最低重量に許容誤差値は認められない。~~

もし、総合算重量が 245Kg に満たない場合で、既に車両の最大重量が 182Kg 以上ある場合、重量加算ペナルティーは与えられない。

プラクティス及びクォリファイセッション中、ライダーは車両を重量検査に提出することを要請される場合がある。ライダーは如何なる場合であってもこの要請に従わなければならない。

レース終了後の最終車両検査において選ばれた車両は、レース終了時の状態で重量が計測され、この最低重量を満たしていなければならない。車両には如何なる物も付加されてはならない。これには全ての液体も含まれる。

2.2.4 ナンバー及びナンバープレート

アジアロードレースに受理された各ライダーは、年間をとおして使用する自身のナンバーを選択することができる。1 から 10 までは前年の選手権における選手権ポイントランキング用とする。

2.2.4.1 バックグラウンドの色は白とし、数字は黒または暗い色とする。

2.2.4.2 フロントナンバーのサイズは

- | | |
|---------------|--------|
| i. 最低高: | 140 mm |
| ii. 最低幅: | 80 mm |
| iii. 数字の太さ: | 25 mm |
| iv. 数字間の最低間隔: | 10 mm |

2.2.4.3 全てのサイドナンバーのサイズは

- | | |
|-----------------|--------|
| v. 最低高: | 120 mm |
| vi. 最低幅: | 60 mm |
| vii. 数字の太さ: | 25 mm |
| viii. 数字間の最低間隔: | 10 mm |

2.2.4.4 指定されたライダーのナンバー（及びプレート）は以下の通り車両に確実に取り付けられなければならない。

- i. 一つはフロントでフェアリングセンターまたは左右のどちらか。数字はナンバープレートの全方向より 25 mm 空け、如何なる広告も禁止されるエリアを開け、センターに入れなければならない。
- ii. 車両の左右両側に入れる。推奨する位置は車両の両サイドでメインフェアリング下部後端付近（ベリーパン）とする。ナンバーはバックグラウンドの中央に入れられなければならない。

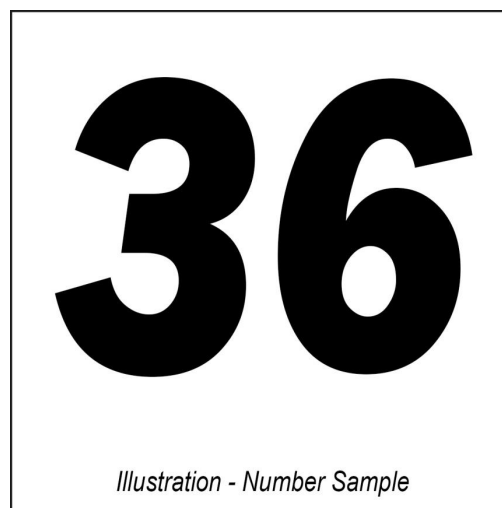
2.2.4.5 ナンバーの承認フォントタイプは下記とする。

- i. フューチャヘヴィー及びフューチャヘヴィー・イタリック
- ii. ユニバースボールド及びユニバースボールド・イタリック
- iii. オリバースメッド及びオリバースメッド・イタリック
- iv. フランクリンゴシック及びフランクリンゴシック・イタリック

2.2.4.6 上記フォント以外の場合、その字体及びレイアウトが FIM ARRC テクニカルディレクターの事前承認が第 1 戦の最低 2 週間前までに必要とされる。全ての数字はスタンダードフォームでなければならない。

2.2.4.7 数字のアウトライン（縁取り）は対比色とし、最大幅は 3 mm とする。
バックグラウンドの色は、数字の周り（縁取り含む）が明確に視認できるものでなければならない。蛍光または反射タイプの数字は認められない。

2.2.4.8 数字を重ねることは認められない。
数字の視認性に関する疑義が生じた場合、ARRC FIM アジアテクニカルディレクターの裁定が最終のものとされる。



2.2.5 燃料

全ての ASB1000 車両は、オーガナイザー又はプロモーターが支給する無鉛ガソリンを使用しなければならない。

2.2.6 タイヤ

2.2.6.1 タイヤは公式タイヤサプライヤーであるダンロップから提供される。

2.2.6.2 各レース大会毎に最大 8 本のフロントと 8 本のリアタイヤのみ使用が認められる。

- 2.2.6.3 これらはレースウィークエンドに使用可能な最大本数とする。配給内容の変更のある場合、エントラントに連絡される。
- 2.2.6.4 最大 4 セットのウェットタイヤがレースウィークエンドに供給される。
- 2.2.6.5 全ての使用済みタイヤ及び未使用のタイヤは、レース後に公式タイヤサプライヤーに返却されなければならない。
- 2.2.6.6 如何なる変更（カットやグルーピング）も認められない。
- 2.2.6.7 フリープラクティス、クオリファイプラクティス、ウォームアップ及びレースで使用するドライタイヤは、公式タイヤサプライヤーによる識別番号が付されたステッカーによりマークされる。
- 2.2.6.8 ライダーまたはチームの判断により、レースで使用するタイヤをドライにするかウェットタイヤにするか選択することが出来る。
- 2.2.6.9 タイヤの選択は、公式サプライヤー代表により無作為に行われる。チームメート間であっても、また、レースディレクションの許可無しに公式タイヤサプライヤーによっても一度指定されたタイヤを交換することは認められない。
- 2.2.6.10 ステッカーには、各ライダーの識別番号が記され、各配布時に異なる色の者が使用される。
- 2.2.6.11 ステッカーは、タイヤのサイドウォール右側に貼付しなければならない。
- 2.2.6.12 FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに任命されたオフィシャルまたは人員は、ピットレーンにおいて車両が正しくステッカーを貼付されているか確認する。ステッカーの無いタイヤ車両の場合、適切な指示を仰ぐため速やかにレースディレクションに報告しなければならない。

2.2.6.13 特例的な事情において、ステッカーの損傷や誤って貼付した場合、FIM アジア ARRC テクニカルディレクターの判断により追加の 1 枚を支給することが出来る。

2.2.6.14 しかし、その場合、損傷したステッカーの返還、または貼付した無傷のタイヤを FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに提示しなければならない。

2.2.6.15 レッドフラッグが提示された場合、損傷を受けた車両のタイヤをピットレーン内で確認し、新たなタイヤへの交換となる場合がある。損傷の度合いは、公式サプライヤーにより確認される。

2.2.7 エンジン

2.2.7.1 各大会において、最大 2 基のエンジンの使用が認められる。全てのエンジンは、最初のプラクティス終了後に車検及び安全確認時に封印される。

2.2.7.2 エンジン交換を行う場合、変更理由を明記し、書面による要望を行い、エンジンの封印は、FIM アジア ARRC テクニカルディレクターの承認を受けるまで開けてはならない。FIM アジアテクニカルディレクターは、問題のある交換されたエンジンの確認を要請することが出来る。

2.2.7.3 上記以外、大会期間中は、ARRC FIM アジアテクニカルディレクターによる必要性が生じ無い限り、エンジンは封印されていない。

2.2.8 フュエルインジェクションシステム

2.2.8.1 フュエルインジェクションシステムは、公認時のものとし、如何なる改造も認められない。フュエルインジェクションシステムとは、スロットルボディー、フュエルインジェクター、可変インテークトラクトデバイス及びフュエルプレッシャーレギュレーターを指す。

2.2.8.2 インジェクターは交換することが認められるが、一般生産型の物でなければならない。インジェクターの数は、公認時または車両が生産された時と同じでなければならない。

2.2.8.3 可変インテークトラクトデバイスはオリジナルの車両に装備されている場合に使用することが出来る。それは、装備されているものと同様に作動しなければならない。

2.2.8.4 スロットルボディーは公認時に装備されているものとし、如何なる改造も認められない。

2.2.8.5 バタフライバルブは公認時に装備されていたものまたは以下の制限を遵守した公認パーツのみ認められる。

2.2.8.5.1 セカンダリースロットルバルブ及びシャフトは取り外したりオープンポジションに取り付けることが出来、電子機器は接続を断つか取り外すことが出来る。

2.2.8.6 ライドバイワイヤとして知られている電子制御式スロットルバルブは、公認時の車両に装備されている場合のみ使用することが認められる。

2.2.8.7 大気及び空気と燃料の混合のみスロットルボディーバタフライを介して燃焼室に送り込むことが認められる。

2.2.8.8 スロットルボディークランプは変更することが出来る。

2.2.8.9 エアファンネル及びベルマウスは公認車両の為にオリジナルのマニファクチャラーが製作したものに限られる。

2.2.9 燃料供給

2.2.9.1 フュエルポンプ及びフュエルプレッシャーレギュレーターは、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。

2.2.9.2 フュエルプレッシャーは、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならない。

2.2.9.3 燃料タンクから供給パイプアッセンブリー（除く）へのフュエルラインは交換することができる。

2.2.9.4 フュエルベントラインは交換することが出来る。

2.2.9.5 フュエルフィルターを追加することが出来る。

2.2.9.6 クイックコネクターの使用または追加が認められる。

例：ドライブブレーキコネクタ等

2.2.10 シリンダーヘッド

2.2.10.1 シリンダーヘッドは、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。

2.2.10.2 ヘッドガスケットは自由とする。

2.2.10.3 バルブ、バルブシート、ガイド、スプリング、タペット、オイルシール、シム、コッターバルブ、ロッカーアーム、スプリングベース及びスプリングリテイナーは、オリジナルとして生産され、公認された車両のマニファクチャラーが供給した時と同じ位置になければならない。

2.2.10.4 バルブスプリングシムは認められない。

2.2.10.5 通常のメンテナンスサービスにあるバルブラッピングは認められる。

2.2.11 カムシャフト

カムシャフトは公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。

2.2.12 カムシャフトスプロケットまたはギヤ

2.2.12.1 カムシャフトスプロケット/ギヤは手動調整式のタイプに変更することが出来る、あるいは、ストックカムシャフトスプロケット/ギヤは、そのような改造を行うために調整することが出来る。例：ボルトホールスロットティング

2.2.12.2 加圧されたカムプロケットを調整可能なボス及びカムプロケットに交換されても良い。

2.2.12.3 バリアブル（可変）カムフェーシング（位相）タイプのカムシャフトプロケット/ギヤは、公認車両の一般生産車両に装備されている場合使用することが認められる。

2.2.13 シリンダー（シリンダーブロック）

シリンダーは、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。

2.2.14 ピストン、ピストンリング、ピン及びクリップ

2.2.14.1 公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。

2.2.14.2 全てのピストンリングが取り付けられていなければならない。

2.2.15 コネクティングロッドアッセンブリー

公認されたパーツでなければならず、如何なる改造も認められない。しかし、信頼性の向上を目的とし、チタニウム製のコネクティングロッドを、同一マニファクチャラーの同じか似通ったモデル名またはVIN 番号を持つスチール製のコネクティングロッドに交換することが出来る。

2.2.16 クランクシャフト

公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。

2.2.17 クランクケース/ギヤボックスハウジング

2.2.17.1 クランクケースは公認パーツとし、一切の改造は認められない。

2.2.17.2 クランクケース内を真空にするためのポンプの追加は認められない。

2.2.17.2.1 公認された車両に真空ポンプが装備されている場合、公認された時の用途の場合のみ認められる。

2.2.18 側面カバー（エンジンサイドカバー）及び保護

- 2.2.18.1 側面カバーは変更、改造または交換することが認められる。変更または改造する場合、カバーはオリジナルと同等以上の耐久性を持たなければならない。
- 2.2.18.2 転倒時に路面と接触する恐れのあるオイルを含む全ての側面カバー/エンジンケースは、金属製（アルミニウム合金、ステンレススチール、スチールまたはチタニウム）の追加のカバーで保護されなければならない。
- 2.2.18.3 追加のカバーは、オリジナルカバーの最低 1/3 をカバーしていなければならない。トラック路面に損傷を与えるような鋭利な角であってはならない。
- 2.2.18.4 これらカバーは、確実かつ強固に最低3つのケースカバーボルトでオリジナルカバー/エンジンケースをクランクケースに固定しなければならない。
- 2.2.18.5 貼付式の追加カバーは認められない。
- 2.2.18.6 オイルを含むエンジンカバーはスチールボルトで固定しなければならない。
- 2.2.18.7 FIM 公認カバーは、その素材、寸法に関係なく使用が認められる。
- 2.2.18.8 FIM アジア ARRC テクニカルダイレクターは、安全が確認されない側面カバー及びプロテクションカバーを拒否する権利を有する。
- 2.2.18.9 このカバーに追加し、アルミニウムまたはスチール製のプレートまたはクラッシュバーが認められる。このようなデバイスは全て突然起こりうる衝撃、磨滅及び転倒による損傷に耐えうるものでなければならない。

2.2.19 トランスミッション及びギヤボックス

2.2.19.1 トランスミッション及びギヤボックスは、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならない。

2.2.19.2 ギヤ比及び変則ギヤ数は、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、変化を持たせてはならない。

2.2.19.3 FIM アジア ARRC 技術委員会が認めたもののみ、または公認クイックシフターシステムのみ認められる。（ワイヤ及びポテンショメーター含む）

2.2.19.3.1 シフトロッドセンサーの追加が認められる。

2.2.19.4 ギヤボックスへのオートセクター機構の追加は認められない。

2.2.19.5 電子式または油圧式作動シフターは認められない。

2.2.19.6 カウンターシャフトスプロケット、リヤホイールスプロケット、チェーンピッチ及びチェーンサイズは交換することが出来る。

2.2.19.7 カウンターシャフトスプロケットカバーは装備されていないが、改造することが認められ、安全上、追加の穴あけは 15mm より小さいものでなければならない。

2.2.19.8 リヤフェンダーと合体式でないトップチェーンガードは取り外すことが出来る。

2.2.20 クラッチ

2.2.20.1 公認車両が使用している場合のみ、ドライクラッチの使用が認められる。

2.2.20.2 クラッチは、湿式を維持していなければならず、乾式への変更は認められない。

2.2.20.3 公認車両が装備している場合のみ、油圧式クラッチの使用が認められる。

2.2.20.3.1 クラッチの作動方式はケーブル死期を維持し、油圧作動式への変更は禁止される。

2.2.20.4 バックトルクリミットまたはスリッパークラッチシステムの使用が認められる。

2.2.20.5 クラッチスプリングは自由とし、プリロードされたものはシムの追加により変更が出来る。

2.2.20.6 クラッチプレートは自由とする。

2.2.20.7 クラッチケーブルのタイプは自由とする。

2.2.21 オイルポンプ及びオイルライン

2.2.21.1 公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。

2.2.21.2 オイルラインは改造または交換が認められる。

2.2.21.3 正圧を含むオイルラインが変更される場合、圧印コネクターを持つメタル強化構造でなければならない。

2.2.21.4 オイルパンは、アフターマーケット製のユニットまたはその他プロダクションモデルのものを 사용할ことが出来る。

2.2.22 クーリングシステム、ラヂエター及びオイルクーラー

2.2.22.1 ラヂエター及び全クーリングシステム内には水のみが認められる。一切の添加物、不凍液、ラヂエタークーラントまたはその他液体は認められない。

2.2.22.2 ラヂエターキャップは自由とする。

2.2.22.3 ラヂエター及び取り付けブラケットは交換することが出来るが、取り付け位置は公認時の取り付け位置を維持していなければならない。

2.2.22.4 追加のラヂエター及びオイルクーラーが認められるが、フロント及びリアの外観は公認時のものと同じでなければならない。

2.2.22.5 公認時の熱交換器（オイル/水）はオイルクーラー及び冷却回路とは別のチューブに交換することが出来る。オリジナルのオイルラヂエターが装備されている場合、それも交換することが出来る。

2.2.22.6 ラヂエターに向かってエアの流れを増加させるための追加のラヂエターシュラウド及びインナーエアダクトは認められるが、車両のフロント及びリアの外観並びにプロフィールを変更することは出来ない。

2.2.22.7 オイル及び/あるいはウォーターラヂエター前部へのプロテクティブメッシュの追加が認められる。

2.2.22.8 クーリングシステムのホース及びキャッチタンクは変更することが出来る。

2.2.23 エアボックス

2.2.23.1 エアボックスは公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならないが、以下の改造が認められる。

~~エアボックスドレインは塞がなければならない。~~

2.2.23.1.1 エアフィルターエレメントは自由とする。

2.2.23.1.2 エアボックスドレイン口は、封印されていない。

2.2.23.1.3 全ての車両（エンジン）はクローズドブリーザーシステムなければならない。全てのオイルブリーザーラインは接続され、オイルキャッチタンクを介してエアボックス内に排出されなければならない。

2.2.23.2 フェアリングとエアボックス間のオリジナルのエアダクトは公認時のものまたは以下の改造範囲内の公認パーツとする。

2.2.23.2.1 開口部に装備されたオリジナルのパーティクルグリル又はワイヤーメッシュは取り外されても良い。

2.2.24 エキゾーストシステム

2.2.24.1 エキゾーストパイプ及びサイレンサーは改造及び変更することが出来る。エキゾーストパイプ及びサイレンサーの材質は自由とする。

2.2.24.2 サイレンサーは、公認された車両と同じ側並びに位置になければならない。

2.2.24.3 安全上、エキゾーストパイプの露出した先端は鋭利な先端を避けるために丸められていなければならない。

2.2.24.4 カタリティックコンバーターは取り外されなければならない。

2.2.24.5 エキゾーストシステムのラッピングは認められないが、安全上、ライダーの足またはフェアリングが接触する部分については熱から保護するために例外とする。

2.2.24.6 ASB1000 の音量規制値は 107 dB/A とする。（レース後は+3 dB/A）音量測定は以下のとおり行われる。

2.2.24.6.1 4 気筒車両の場合、5500rpm

2.2.24.6.2 2 気筒車両の場合、5000rpm

2.2.25 電気及び電子装置

2.2.25.1 イグニッション/エンジンコントロールユニット（ECU）

2.2.25.1.1 全てのエンジンコントロールユニット（ECU）は、FIM アジア ARRC 技術委員会の事前承認が必要とされる。

- 2.2.25.1.2 ECU とオリジナルのワイヤリングハーネスを繋げるための特別なコネクタ/アダプターが使用されても良い。
- 2.2.25.1.3 ソフトウェア、チューニングツール、ダウンロード/コネクションケーブル、アクティベーション、ワイヤリングハーネス及びアップグレードを含む総合計の価格は、社会一般的価格とし、選手権の全チームが購入できるものでなければならない。
- 2.2.25.1.4 ECU（ソフトウェア及びアクティベーション）及びハーネスパーツは、個々に料金設定され、販売されなければならない。
- 2.2.25.1.5 ソフトウェア及びファームウェアは供給されなければならない。当該車両マニファクチャラーによって承認されなければならない。FIM アジア ARRC 技術委員会に対してソフトウェア/ファームウェアは提供され、それが使用される前に公認リストに掲載されなければならない。
- 2.2.25.1.6 マニファクチャラーは、FIM アジア ARRC 技術委員会にソフトウェアチェックのためのツールとソフトウェアを提供しなければならない。
- 2.2.25.1.7 シーズンを通してマニファクチャラーはソフトウェアの最新化を行うことが出来、その最新化は当該システムを利用するユーザー全てに無料かつ同時に行われなければならない。チームによる最新化は義務とはされない。
- 2.2.25.1.8 エンジンコントロールユニット（ECU）は位置を変更することが出来る。
- 2.2.25.1.9 コーナー間または距離/位置を基準とする調整方式は認められない。

- 2.2.25.1.10 公認モデル用にモーターサイクルマニファクチャラーが販売するオプション装備は、車両の公認には含まれず、公認電子装置/データロガーの要件に従わなければならない。
- 2.2.25.1.11 大会期間中、FIM ARRC テクニカルディレクターは、チームに対し ECU またはマニファクチャラーから支給されたサンプルとともに外部モジュールを交換するよう要請する権限を有する。全チームは、この要請に従わなければならない。
- 2.2.25.1.12 シフトロッドセンサー、ホイールスピードセンサー及びラムダセンサー以外に制御方策のためのセンサーを追加することは出来ない。これらセンサーは、方策（クローズドループラムダ）として必要な場合、キット ECU 及びハーネスパッケージに含まれていなければならない。
- 2.2.25.1.13 公認車両に装備されていないその他追加の電子ハードウェア装備は、以下を除き追加することは認められない。
- 2.2.25.1.14 抵抗器/ロードは、ECU エラーを避けるため、取り外された電気システム（ライト及びラムダセンサー含む）のパーツ交換時に追加することが出来る。
- 2.2.25.1.15 ABS 交換/バイパスを取り付け及び/または ECU を残し ABS ユニットの取り外しをすることが出来る。
- 2.2.25.1.16 スタンドアローンユニットの場合、ロガーは全レースチームに対して販売可能とし、FIMARRC 公認データロガーリストに掲載されていなければならない。
- 2.2.25.1.17 公認データロギングシステムの特徴は下記のとおりとする。
- 2.2.25.1.18 販売価格は公共価格とし本選手権に参加する全チームが購入可能でなければならない。

2.2.25.1.19 下記のデータロギングは、車両のオリジナルセンサーにセンサーを追加することによってなされなければならない。センサーのリストは下記とする。

- i. フォークポジション
- ii. ショックポジション
- iii. フロントブレーキプレッシャー
- iv. リヤブレーキプレッシャー
- v. ブレーキディスク温度センサー**
- vi. フュエルプレッシャー（温度とは別）
- vii. オイルプレッシャー
- viii. オイル温度
- ix. トランスポンダー/ラップタイムシグナル
- x. GPS ユニット（ラップタイミング及びトラック位置）
- Xi. タイヤ空気圧センサー（Tire Pressure Monitoring Ssystem）**

2.2.25.1.20 センサーは単純機能でなければならない。公認された車両に完成プラットフォームがインストールされていない場合、慣性プラットフォームを追加することは認められない。

2.2.25.1.21 ECU からの公認データロガーへの CAN（またはその他データプロトコル、k-line、lin）交信は、CAN チャンネルロガー数に制限無く認められる。データロガーは、如何なる方策または ECU セットアップを管理するものであってはならない。但し、オリジナルダッシュボードが取り外されている場合、オリジナルのダッシュボードシグナルの複製をすることは出来る。ロガーは、このセッティング変更を自動化してはならない。

2.2.25.1.22 ラムダドライバーモジュール、クイックシフターや CAN へのアナログ等、他の活性化、管理、計算ユニットは、販売尾価を公表し、選手権に参加する全てのチームが購入できなければならない。これらデバイスは FIM ARRC 承認を必要とする。

2.2.25.1.23 テレメトリーは禁止される。

2.2.25.1.24 エンジン作動状態または車両走行状態時の車両へのデータ交信やセッティングのための遠隔操作またはワイヤレスコネクションは認められない。

2.2.25.1.25 公認を受けるためには、ECU キット、キットハーネス及びチューニングツールを含む外部モジュールのサンプルがテクニカルデータと販売価格と共にマニファクチャラーから選手権シリーズ開催の最低 3 週間前までに FIM アジア ARRC 技術委員会に提出されなければならない。モーターサイクルマニファクチャラーは FIM アジア ARRC 技術委員会に ECU ソフトウェア管理のためのツールを提供しなければならない。

2.2.25.1.26 外部モジュールは、ライドバイワイヤシステムまたはイグニッションコイル及びフュエルインジェクターを除く車両の如何なる部分のコントロール/作動に関連するセンシング信号を変更するものであってはならない。

2.2.25.1.27 外部モジュールには、公認された車両に装備されている場合を除きトラクションコントロール方法を追加することは認められない。

2.2.25.1.28 外部ダウンシフトブリップモジュールは、スタンダードとして入手できない場合のみ認められる。

2.2.25.1.29 ダッシュボードは自由とするが、スタンダードのダッシュボード機能（スイッチロジック及びディスプレイを含む）に代わるものであり、スーパースtockキットに含まれていない場合、車両のその他ロジック機能に影響してはならない。電子装置の操作上必要である場合、それはスーパースtockキットに含まれていなければならない。これにはデータロガーも含まれる。作動するタコメーターディスプレイは残されていなければならない。

2.2.25.1.30 スパークプラグは交換することが出来る。

2.2.25.1.31 バッテリーは自由とし、位置を変更することが出来る。

2.2.25.1.32 レギュレーター/レクティファイア（整流器）は自由とする。

2.2.25.2 ハーネス

2.2.25.2.1 メインのワイヤリングハーネスは、車両マニファクチャラーが製作し FIM が公認したキット ECU モデルと共に供給されたキットワイヤハーネスに交換することが出来る。

2.2.25.2.2 キットウィングハーネスはデータロギングハーネスに併合することができる。

2.2.25.2.3 データロギングハーネスに併合されたキットハーネスには、9つの追加センサーが認められる。

2.2.25.2.4 キー/イグニッションロックは位置変更、交換、取り外すことができる。

2.2.25.2.5 オリジナルのメインウィングハーネスのカットが認められる。

2.2.25.2.6 データロギングハーネス

データロガーワイヤーハーネスには、9つの認められたセンサー以外の如何なるセンサーも含まれてはならない。データロガーワイヤーハーネスに認められた機能は、7つのセンサーとデータロガーを接続し、データの移送及びパワー供給することである。

2.2.25.3 ジェネレーター、アルタネーター、エレクトリックスターター

2.2.25.3.1 ジェネレーター（ACG）は、公認された車両に装備されているものとし、改造は認められない。

2.2.25.3.2 スターターは、オリジナルの位置にオフセットせずに取り付けられていなければならない。

2.2.25.3.3 エレクトリックスターターは正常に作動しなければならず、大会期間中のいつでもエンジンを始動させることができないなければならない。

2.2.25.3.3.1 車両保管中、エレクトリックスターターは、ブーストバッテリーを使用せずに適切なスピードでクランクを回転させ、エンジンを最低 2 秒間始動させなければならい。ブーストバッテリーは認められない。

2.2.26 メインフレームボディー及びリアサブフレーム

2.2.26.1 ライダーまたはチームでフレームを交換する場合、スペアフレーム使用嘆願を FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに提出しなければならない。

2.2.26.2 フレームは、公認された車両用にマニュファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、以下に記す以外の改造は認められない。

2.2.26.3 認められたパーツ（フェアリングブラケット、ステアリングダンパーマウント、センサー）を取り付けるための穴あけは認められる。

2.2.26.4 フレームボディー側面は、複合素材製の保護用部品で覆うことが認められる。このプロテクターはフレーム形状に合うものでなければならない。

2.2.26.5 クラッシュプロテクター（プロテクティブコーン）は、既存のポイントを利用しフレームまたはホイールアクスル端部に圧入し取り付けることができる。例外なく、アクスルは改造することは認められない。

2.2.26.6 フレームボディーへの追加や切削は、ステアリングダンパーの取り付け以外は禁止される。

- 2.2.26.7 全ての車両には車両識別番号（VIN）がフレームまたはボディーまたはサブフレーム上のメタルプレートに刻印されていなければならない。
- 2.2.26.8 エンジンマウントブラケットまたはプレートは公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならない。
- 2.2.26.9 フロントサブフレーム/フェアリングマウントは変更、交換が認められるが、カーボンまたはチタニウム製（または類似金属）のものは認められない。
- 2.2.26.10 リヤサブフレームは変更、交換することが出来、材質は自由とする。
- 2.2.26.11 追加のシートブラケットは認められるが、非ストレスで突出しないブラケットとする。アッセンブリーまたは構造上の安全性を損なわなければ、取り外すことが認められる。リヤサブフレームへのボルトオンアクセサリーも取り外すことが出来る。
- 2.2.26.12 ブラケットまたはマウントポイントは、フレームに溶接してはならない。
- 2.2.26.13 ボルトオンタイプのブラケットは交換、改造、取り外すことが出来る。
- 2.2.26.14 ボルトオンアクセサリーは取り外すことが出来る。
- 2.2.26.15 ペイントスキームは制限されないが、フレームボディーまたはサブフレームの研磨は認められない。

2.2.27 事前に組まれたスペアフレーム及びスペア車両

フレームの交換が必要となった場合、ライダーまたはチームは FIM アジア ARRC テクニカルディレクターにスペアフレームの使用について申請しなければならない。事前に組まれたスペアフレームが FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに提示され、車両組み込みの承諾を得なければならない。

2.2.27.1 事前に組まれたフレームは下記のとおりとする。

- i. メインフレームアッセンブリー
- ii. ベアリング（ステアリングヘッドアッパー及びロワートリブルクランプ、スイングアーム他）
- iii. スイングアーム
- iv. リヤサスペンションリンケージ及びショックアブソーバー
- v. アッパー及びロワートリブルクランプ
- vi. ワイヤリングハーネス

2.2.27.2 再生された車両は、使用前に車検員による安全確認を受け、車両のフレームに新たなシールが貼付されなければならない。

2.2.27.3 完全なスペア車両を使用することも認められるが、その場合は、登録されたメインの車両が損傷を受け、競技者がセッションを逃してしまった場合やレースを完走できなかった場合とする。チームは書面で FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに車両変更を申請しなければならない。

2.2.27.4 それ以降の競技会において損傷車両は保管され、その車両のパーツがスペアパーツとして使用されないようにされる。

手順の説明

- ・ 1 台の車両のみ事前テクニカルチェックに提示することが認められ、その車両のみがトラック上、プラクティス、予選、ウォームアップ及びレース時にピットボックスの展示スペースに置くことが出来る。
- ・ 転倒し損傷を受けた車両のフレーム交換が必要であると判断したチームは、FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに申告しなければならない。車両が転倒その他事故により損傷を受けた場合、事前に組み込まれたスペアフレームを使用し車両を再生することが認められる。

- ・ 再生した車両の組み上げが完了した時点で、車検及び安全チェックを受け、公式にシールが貼付される。
- ・ 損傷を受けた車両のシールは車検員によって破棄され、当該車両のシャーシは当該大会期間中に使用することは認められない。
- ・ 新たな識別番号が FIM アジア ARRC テクニカルディレクターによって記録される。
- ・ 損傷を受けた車両のパーツは、新たな再生車両に利用することが出来る。
- ・ 交換した新たな車両は、車両が損傷を受けたプラクティス、予選セッションまたはレース終了後以降でなければトラック上で使用することは認められない。
- ・ 損傷を受けた車両は、速やかにピットボックスから取り除かれ、ピットボックスの展示エリアの外に保管されなければならない。
- ・ 事前組み込みされたスペアパーツとしてのフレームが使用され、再度転倒や事故によりフレーム変更が必要となった場合、全く構成部品の取り付けられていない真新しいフレームを使用しなければならない。
- ・ FIM アジア ARRC テクニカルディレクターは、その真新しいフレームを車両再生作業開始前に確認しなければならない。
- ・ 本手順の条項に反する場合、スポーツ規則に明記された罰則の対象となる。

2.2.28 サスペンション - 総合

2.2.28.1 電子制御式サスペンション

2.2.28.1.1 アフターマーケットまたはプロトタイプ of 電子制御サスペンションの使用は認められない。

電子制御サスペンションは、公認された車両に生産時点で装備されている場合のみ使用することが認められる。

2.2.28.1.2 電子制御バルブは公認時の状態を維持していなければならない。シム、スパーサー及びフォーク/ショックスプリングでこのバルブに接続されていない場合、変更することが出来る。

2.2.28.1.3 電子式サスペンションの ECU は公認時の状態を維持し、如何なる車両の位置情報、セクター情報をも受信してはならず、サスペンションはトラック位置に調整してはならない。

2.2.28.1.4 ライダーとサスペンション間の電子インターフェースは公認時の状態を維持していなければならない。このインターフェースの取り外しまたは機能を停止させる事が出来る。

2.2.28.2 フロントフォーク及びステアリングダンパー

2.2.28.2.1 フロントフォークアッセンブリーと関連するブレーキパーツは、同一モデルの異なる仕様の車両と交換することが出来る。

例：YZF R1 に YZF R1M のもの、または
CBR1000RR-R に CBR1000RR-R-SP の物

2.2.28.2.2 ステアリングステムピヴォット位置は公認された車両の位置と同じ（市販車両と同じ位置）でなければならない。市販車両にインサートがある場合、オリジナルインサートのオリエンテーション/位置は変更することが出来るが、インサートの交換または改造は認められない。

2.2.28.2.3 ダストシールは、フォークが完全にオイルシール（密封）状態の場合、改造、変更、取り外すことが出来る。

2.2.28.2.4 フォークチューブ（支柱、フォークパイプ）の表面処理は変更することが出来る。追加の表面処理が認められる。

2.2.28.3 電子式フォーク

2.2.28.3.1 電子式フロントサスペンションは、メカニカルシステムに交換することが出来る。但し、同一マニファクチャラーの同様の公認モデルのものとする。

2.2.28.3.2 電子式フォークには従来のダンピングシステムに変更された完全な内部パーツ（全ての電子制御を含む）を持つことが認められ、それらはメカニカルフォークとして考慮される。

2.2.28.4 メカニカル（機械式）フォーク

2.2.28.4.1 フォーク（支柱、ステム、ホイールスピンドル、アッパー及びロワークラウン他）は、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、如何に記す以外の改造は認められない。

2.2.28.4.2 公認されたフォークのオリジナル内部パーツは改造または変更することが出来る。

2.2.28.4.3 アッパー及びロワーフォーククランプ（トリブルクランプ、フォークブリッジ）は公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならない。

2.2.28.4.4 メカニカルフォークのフォークキャップは外的調整を可能とするためにのみ改造または変更することが出来る。これには公認電子フォークセットに含まれるメカニカルフォークレッグは含まれない。

2.2.28.4.5 ステアリングダンパーは、追加または非電子式アフターマーケットのステアリングダンパーに交換することが出来る。

2.2.28.4.6 ステアリングダンパーは、ステアリングロックリミティングデバイスとして作動してはならない。

2.2.28.4.7 電子制御ステアリングダンパーは、公認された車両または一般公道用モデルに装備されていない場合、使用することは出来ない。使用される場合、完全なスタンダード（テクニカルまたは電子パーツも公認された状態または生産されたオリジナルの状態）でなければならない。

2.2.28.5 リアスイングアーム（リヤフォーク）

2.2.28.5.1 リアスイングアームは、公認された車両用にマニュファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、以下以外の改造は認められない。

2.2.28.5.2 強固なプロテクティブカバー（シャークフィン）は、シングアームに取り付けられ、常にローチェーン可動部、スイングアーム及びリヤホイールスプロケット開口部を覆い、リヤホイールの位置に関係なくライダーの身体の一部がローチェーン可動部とリヤホイールスプロケット間に挟まれることを防がなければならない。

2.2.28.5.3 リアホイールスタンドブラケットは、リアスイングアームに溶接またはボルトにて追加することが出来る。ブラケットは端部が丸められていなければならない。（大きな直径で）締め付けボルトははめ込まれていなければならない。オリジナルのリアブレーキキャリアをアンカレッジシステムまたはポイントで固定するものがリアスイングアームに追加されても良い。

2.2.28.5.4 スイングアームの側面は薄いビニールカバーでのみ保護することが認められ、合成物または構造的カバーは認められない。（例：ハードボンド圧着・カーボンファイバーカバー）

2.2.28.5.5 リアスイングアームヴォットボルトは、公認時の状態を維持していなければならない、改造は認められない。

2.2.28.5.6 リアスイングアームピヴォット位置は、公認された車両の位置と同じ（市販車両と同じ位置）でなければならない。市販車両にインサートがある場合、オリジナルインサートのオリエンテーション/位置は変更することが出来るが、インサートの交換または改造は認められない。

2.2.28.6 リアショックアブソーバー（リアサスペンションユニット）

2.2.28.6.1 リアショックアブソーバーは、交換することが認められるが、オリジナルのフレーム及びリアフォーク（スイングアームまたはリンクージ）の付属品は公認時の状態を維持しなければならない。

2.2.28.6.2 リアサスペンションリンクージ部品の全ては、公認された車両に装備されたものとし、如何なる改造も認められない。

2.2.28.6.3 取り外し可能なトップショックマウントは公認された車両に装備されたものとし、如何なる改造も認められない。ナットはトップショックマウント上に固定されても良い。また、シムスペーサーは車高調性のためにその後ろに取り付けることが出来る。

2.2.28.6.4 メカニカルサスペンション：リアショックアブソーバーユニット及びスピリングは変更することが出来る。

2.2.28.6.5 電子サスペンション：スタンダードのシステムが車高調性機能を備えていない場合で、もし油圧パーツが改造されていない場合、スタンダードのショックを改造し、ショックの長さを調整することが認められる。電子ショックアブソーバーは、メカニカル式の物に変更することが出来る。

2.2.29 ホイール

2.2.29.1 全てのホイールは公認された車両に装備されたものか部品として製作されたものか、同一フレーム VIN 番号及び同一モデルのものは互換性が認められ、使用が認められる。

2.2.29.2 カーボン（または同様の複合素材）ホイールは如何なる状況においても認められない。

2.2.29.2.1 オリジナルの車両が、スタンダードの段階で装備されている場合、それはカーボン製以外のものに交換しなければならない。

2.2.29.3 ホイールは上塗りが可能とされるが、オリジナルの仕上げは剥がされてはならない。

2.2.29.4 ノンスリップコーティングまたは処理はリムのビード部分に施すことが出来る。

2.2.29.5 ベアリングスペーサーは変更することは出来ない。

2.2.29.6 スピードメータードライブは取り外しが認められ、スペーサーとの交換も認められる。

2.2.29.7 ホイールスペーサー及びカラーは改造、追加、交換することが認められる。

2.2.29.8 ホイールバランスウェイトは、取り除き、変更、追加することが認められる。

2.2.29.9 如何なるインフレーションバルブの使用も認められる。

2.2.29.10 フロント及びリヤホイールアクスルは、公認された車両用にマニュファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならない。

2.2.30 ブレーキ

2.2.30.1 ブレーキディスクは、アフターマーケット製のディスクに交換することが認められるが、下記の要件を満たしていなければならない。

2.2.30.1.1 ブレーキディスク及びキャリアは、公認された車両のディスク及びキャリアと同じ材質とするか、またはスチール製（最大カーボン含有量は 2.1wt%）（全ての公認された車両のディスクがスチール製ではない）とする。

2.2.30.1.2 非フローティングまたはシングルピースディスクは、フローティングディスクに交換することが出来る。ディスクキャリアは、公認された車両と同じ材質とし、スチール製またはアルミニウム製とする。

2.2.30.1.3 ブレーキディスクの外径及び内径は、公認された車両の物より大きいものであってはならない。

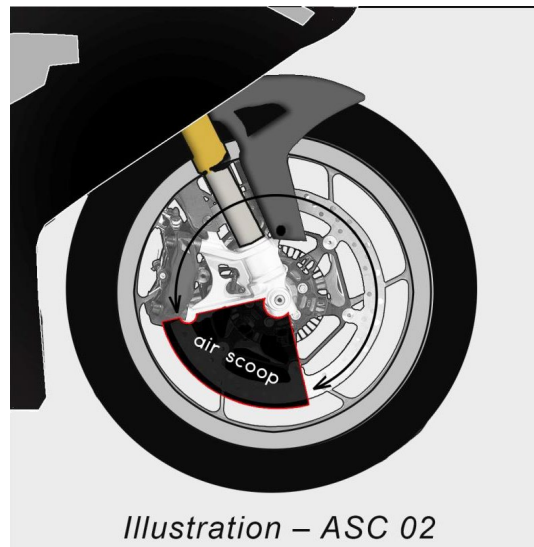
2.2.30.1.4 ブレーキディスクの厚みは増加しても良いが、ディスクは公認された車両のブレーキキャリパーに改造することなく装備できなければならない。フローターの数には自由とする。

2.2.30.2 ホイール上へのキャリアーの取り付けは、公認ディスクと同じものでなければならない。

2.2.30.3 フロントブレーキキャリパー（マウント、キャリアー、ハンガーを含む）は、公認された車両用にマニュファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。

- 2.2.30.4 リアブレーキキャリパー（マウント、キャリアー、ハンガーを含む）は、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。
- 2.2.30.5 作動液の熱を軽減する為にキャリパー、パッドとキャリパー間へのメタリックシムの追加及び穴痔キャリパー製作会社によるスチール製のピストンから軽合金ピストンへの変更が認められる。
- 2.2.30.6 リアブレーキキャリパーブラケットはスイングアームに取り付けられても良いが、ブラケットは公認された車両で使用されているキャリパーの取付位置を使用しなければならない。
- 2.2.30.7 この理由から、スイングアームは、リアブレーキキャリパーブラケットを取り付けるため溶接、穴あけまたはヘリコイルによる改造が認められる。
- 2.2.30.8 フロントマスターシリンダー及びブレーキフルードリザーバーは変更することが出来、ハンド及びフットブレーキレバーは自由とする。
- 2.2.30.9 リアマスターシリンダーは公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。
- 2.2.30.10 フロント及びリアの油圧ブレーキラインは変更することが出来る。両方のフロントブレーキキャリパー用のフロントブレーキラインの分岐点はロワーフォークブリッジより上になければならない。
- 2.2.30.11 ブレーキラインのクイック（またはドライブレーク）コネクターが認められる。
- 2.2.30.12 フロントとリアのブレーキパッドは変更することが出来る。ブレーキパッドロックピン及びスプリングクリップはクイックチェンジタイプに変更することが出来る。
- 2.2.30.13 フロントブレーキシステム冷却ダクトまたはブレーキエアスクープが認められる。

- 2.2.30.13.1 ブレーキを完全に覆うカバーは認められない。
次ページ ASC 02 図を参照
- 2.2.30.13.2 非金属素材から製造されたものとする。（例：ナイロン、プラスチック、CRP 等）
- 2.2.30.13.3 フロントフェンダーは、冷却ダクトまたはブレーキエアスクープを取り付けを実行するために若干の改造が認められる。
- 2.2.30.13.4 FIM アジア ARRC 技術委員会は、ブレーキ冷却ダクトまたはブレーキエアスクールアッセンブリーが危険であると判断した場合、拒否する権限を有する。
- 2.2.30.14 アンチロックブレーキシステム（ABS）は、公認された車両に公道用として装備されている場合にのみ使用することが出来る。しかし、それは完全なスタンダードの状態でなければならない。（如何なる機械部品、電子部品も公認時の状態のままとする。ブレーキディスクとマスターシリンダーは除く）ABS のソフトウェアのみ改造することが出来る。
- 2.2.30.15 アンチロックブレーキシステム（ABS）を切断し、ECU を取り除くことが出来る。ABS ローターホイールは、削除、改造または変更することが出来る。
- 2.2.30.16 ブレーキパッドは自由とする。ブレーキパッドロックピンは、クイックチェンジタイプに改造することが出来る。
- 2.2.30.17 車両には、他の車両との接触等により誤って作動しないようにハンドルバーブレーキレバーを保護するためのブレーキレバープロテクションが装備されていなければならない。複合素材のガードは認められない。材質に関わらず、FIM 公認のガードの使用は認められる。
- 2.2.30.18 FIM アジア ARRC テクニカルディレクターは、安全目的を満足しないガードを拒否する権利を有する。



2.2.31 ハンドルバー及びハンドコントロール

2.2.31.1 ハンドルバーは交換することが出来る。

2.2.31.2 ハンドルバー及びハンドコントロールの位置を変更することは認められる。（ブレーキマスターシリンダーは除く）

2.2.31.3 スロットルコントロールは、手で握っていないときには自動的に元に戻るものでなければならない。

2.2.31.4 スロットルアッセンブリー及び関連ケーブルは改造または変更することが認められるが、スロットルボディーとスロットルコントロールとの接続は、公認車両の状態を維持していなければならない。ケーブル式のスロットル（グリップアッセンブリー）は、リモートドライブバイワイヤグリップ/デマンドセンサーの作動時を含むオープニング及びクロー징ケーブルが装備されていないといけない。

2.2.31.5 クラッチとブレーキレバーは、アフターマーケットのものと交換することが出来る。レバーの動きの調整並びにブレーキレバーアジャスターは認められる。

2.2.31.6 スイッチは変更することが出来るが、エレクトリックスタータースイッチ及びエンジンストップスイッチはハンドルバーに装備されなければならない。

2.2.31.7 モーターサイクルには有効なイグニッションキルスイッチまたはボタンがハンドルバー右側（グリップに手がある時に届く範囲）に装備され、作動しているエンジンを止めることが出来なければならない。ボタンまたはスイッチは赤色でなければならない。

2.2.32 フットレスト/フットコントロール

2.2.32.1 フットレスト/フットコントロールの位置は変更することは出来るが、フレーム上のオリジナルの取り付け位置を維持しなければならない。

2.2.32.2 フットコントロール：ギヤシフト及びリヤブレーキは足によって操作するものでなければならない。

2.2.32.3 フットレストはリジッド（強固）タイプまたは折り畳み式のものとする。折り畳み式フットレストは自動で戻るメカニズムを備えていなければならない。

2.2.32.4 フットレストの端部は最低直径 8mm の強固な球状でなければならない。

2.2.32.5 リジッドタイプの金属製フットレストの端部にはプラスチック製、ナイロンまたは同等の素材タイプ製のエンドプラグが取り付けられていなければならない。プラグの表面は可能な限り大きくデザインされていなければならない。

~~2.2.32.6~~ FIM アジア ARRC テクニカルディレクターは、安全目的を満足しないガードを拒否する権限を有する。

2.2.33 燃料タンク

2.2.33.1 燃料タンクは、ストック ECU（キット ECU ではない）が利用される場合、追加の 3 リットルを保持できるよう改造することが出来る。

注：2025 年以降 FIM または FIM アジア公認 21 リットル燃料タンク及びストックの燃料タンクの使用が認められる。

2.2.33.2 全ての燃料タンクは防爆剤が充填されていなければならない。（オープンコールドメッシュまたは Explosafe®）

2.2.33.3 タンクブリーザーパイプの装備された燃料タンクにはノンリターンバルブが装備され、適切な素材で作られた最低容量 250 cc のキャッチタンクに排出されなければならない。

2.2.33.4 燃料キャップは変更が認められる。燃料キャップは閉じられた時に漏れ防止になっていなければならない。更に、誤って開いてしまわないように確実にロックできるものでなければならない。

2.2.33.5 ライダースパーサー/パッドは、非永久接着剤によってタンクの後部に取り付けることが出来る。それは発泡体パッドまたは複合素材の物でも良い。

2.2.33.6 タンクには、公認された車両に装備されていない場合、全体をカバーで覆われていてはならない。

2.2.33.7 燃料タンクの側面は、複合素材製のカバーで保護されていなければならない。このカバーは燃料タンクの形状と同じでなければならない。

2.2.34 フェアリングとボディーワーク

2.2.34.1 フェアリング及びボディーワークはオリジナルパーツの複製品と交換する事が出来るが、レース使用であり若干の変更はあるものの（異なる点数、取り付け位置、フェアリングボトム等）、外観は公認車両用に製作したオリジナルの形状と同じでなければならない。

- 2.2.34.2 全てのボディーワークに関して材質、ペイント及びデカールデザインは自由とする。
- 2.2.34.3 全般的なサイズと寸法は、オリジナルパーツと同じとし、（許容誤差 $\pm 10\text{mm}$ ）可能な限り公認された時の特徴を適用しなければならない。フロントエリアの全幅は最大 $+10\text{mm}$ まで可能とする。FIM アジア ARRC テクニカルディレクターが最終判断を下す。
- 2.2.34.4 フェアリングブラケットは交換または変更することが出来る。
- 2.2.34.5 ウィンドスクリーンは、アフターマーケットのものと交換することができる。ウィンドスクリーンの高さは自由であるが、それはアッパーフォークブリッジから垂直方向に $\pm 15\text{mm}$ を許容誤差とする。ダブルバブルまたはワイドタイプは認められない。ライダーのクリアランスを確保する為、上方から見たウィンドスクリーン長は最大 25mm 短くすることが出来る。ウィンドスクリーンの端部は鋭利であってはならない。
- 2.2.34.6 RAM エアインテイクは、公認時の形状及び寸法を維持していなければならない。
- 2.2.34.7 ロワーフェアリングは、エンジン破損時に、エンジンに使用されているオイルおよびエンジンクーラント総量の最低半分（最低 6リットル ）を維持できる構造とする。フェアリング開口部の下端は、フェアリングの底より最低 70mm 上に設けられなくてはならない。ローワーフェアリングの横行壁の上端は最下部より最低 70mm 上方でなければならない。この壁と床面との角度は $\leq 90^\circ$ とする。
- 2.2.34.8 ロワーフェアリングの前方部分において、 40mm より下並びに車両のホイールアクスル間のラインより下に排出管を設けてはならない。FIM アジア ARRC テクニカルディレクターは、追加の通気口がオイル保持要件を満足している場合に限り許可することが出来る。
- 2.2.34.9 水またはオイルラヂエター後方にあるローワーフェアリング前方への排出管の追加は認められない。

- 2.2.34.10 もし、マニファクチャラーが製作し、FIM アジア ARRC テクニカルディレクターが完全合意し、ベリーパンに加えて FIM アジアが承認する密封オイル含有エンジンシュラウドが取り付けられている場合、(2.2.34.7 に対して)例外が認められる場合がある。この場合、OEM 排出管はロワーフェアリング前部に認められる。
- 2.2.34.11 フェアリングの下方にある如何なる排出管の内面処理も外面と重複させることにより車両から液体が噴出される危険性を軽減できる。
- 2.2.34.12 ボディーワーク側面のオリジナルの冷却用オープニングはスポンサーロゴやレタリング貼り付けのため部分的に塞ぐことが認められる。
- 2.2.34.13 この改造は、ワイヤーメッシュまたは穿孔プレートで行われなければならない。
- 2.2.34.14 材質は自由とするが、全ての開口部の孔の中心、円の中心は同間隔でなければならない) 製が認められる。孔または点線状の孔の下位行面積は 60%未満でなければならない。
- 2.2.34.15 車両には、ラヂエターへの空気の流れを向上させるためにラヂエターシュラウド（インナーダクト）を装備することが出来るが、フロント、リア、側面からのプロフィールの変更があってはならない。
- 2.2.34.16 ロワーフェアリングには、直径 25mm の孔がフロント底部に設けられなくてはならない。この孔は、ドライコンディションでは閉じられ、競技監督がウェットレースコンディションだと宣言した場合にのみ開けることができる。
- 2.2.34.17 全ての露出した端部は丸められていなければならない。
- 2.2.34.18 オリジナルのコンビネーション・インストルメント／フェアリング・ブラケットは交換することができるがチタニウム及びカーボン（または類似複合素材）は禁止される。

2.2.34.19 本来、ストリームライニングを装備していないモーターサイクルには、いかなる形状のストリームライニングも装着することができない。但し、ロワーフェアリング（ベリーパン）を除く。このデバイスは、ホイールアクスルからホイールアクスルまで水平に引かれたラインより上に超えてはならない。

2.2.34.20 フロントフェンダー/マッドガードは、オリジナルパーツのコスメティックデュプリケート（複製したもの）に交換する事が出来る。

2.2.34.21 リヤフォーク（スイングアーム）に固定されたリヤマッドガーは、大きい直径のリヤスプロケット取付けの為に改造すること出来る。

2.2.34.22 チェーンガードはリヤマッドガードと別に考慮される。

2.2.35 シート

2.2.35.1 シート、シートベース及び関連するボディーワークは、マニュファクチャラーが公認車両の為に製作した物と同様の形状のものに交換することが出来る。

2.2.35.2 リアシート周りのリヤボディーワーク上部はソロシートに改造することが出来る。

2.2.35.2.1 材質は自由とする。

2.2.35.3 フロント及びリアからの外見及びプロフィールは公認車両の形状を維持していなければならない。

2.2.35.4 公認またはオリジナルに製作されたシートロックシステム（プレートピン、ラバーパッド等）は、取り外すことが出来る。

2.2.35.5 全ての露出された端部は丸められていなければならない。

2.2.36 ウィング及びエアロダイナミックエイズ

2.2.36.1 ウィング及びその他エアロダイナミックエイズは、アジア、オセアニア、ヨーロッパの公道用車両で公認された車両に装備されている場合、認められる。

2.2.36.2 レースでウィングを使用する場合、以下のサイズ及び公認時のプロフィールに合致していなければならない。（ $\pm 2\text{mm}$ ）

2.2.36.3 先端（エンドプレート含む）は、最低周囲3mmとする。

2.2.36.4 全てのウィングは先端が丸められて（直径8mm）いるか、フェアリングに含まれるか合体されていなければならない。

2.2.36.5 あるいは、オリジナルの公認された車両に装備され、公道用車両が使用できるウィングを、フェアリングマウント以外の改造無しに取り付ける。

2.2.36.6 ウィングの取り付け位置は、 $\pm 5\text{mm}$ で抑え角 $\pm 2\text{mm}$ とする。

2.2.37 ファスナー

2.2.37.1 タンダードのファスナーは、如何なるデザイン及び材質の物に変更することが認められる。しかし、チタニウムまたはその他特殊軽合金素材のファスナーを除くことが本規則内に明記されていたり特筆されている場合を除く。

2.2.37.2 強度とデザインは十分なものとし、スタンダードファスナーと比較し同等以上のものでなければならない。

2.2.37.3 ファスナーには、セーフティーワイヤー取り付けのための穴あけが認められるが、故意に軽量化のための穴あけは認められない。

2.2.37.4 フェアリング/ボディーワークのファスナーはクイックディスコネクトタイプのものに交換することが出来る。

2.2.37.5 アルミニウム製のファスナーは、車両構造に影響しない場所にのみ使用することが出来る。

- 2.2.37.6 如何なる特殊または特製ファスナーで性能向上またはエンジン性能の向上に関する物は禁止される。
- 2.2.38 以下は変更することが出来るまたは公認された車両用に製作されたものから交換することが出来る。
 - 2.2.38.1 如何なるブレーキオイルまたはサスペンションオイルも使用することが出来る。
 - 2.2.38.2 全てのガスケット及びその材質も自由とする。
 - 2.2.38.3 オリジナルでないパーツ（フェアリング、エキゾースト、計器類等）をフレーム（またはエンジン）に取り付けるためのブラケットの材質は、チタニウムまたは強化繊維素材であってはならない。但し、カーボン製のエキゾーストサイレンサーハンガーは認められる。
 - 2.2.38.4 フレーム、チェーン及びフットレストのプロテクティブカバーは、それが公認された車両に取り付けられたオリジナルのパーツの位置を変更しない場合、繊維複合材等、別の材質のものが認められる。
 - 2.2.38.5 外部ペイントワーク、デカール及びカラースキームは自由とする。
 - 2.2.38.6 計器、計器ブラケット及び関連ケーブルは交換することが出来る。
- 2.2.39 以下のアイテムは取り除くことが出来る
 - 2.2.39.1 エアボックス内及び周囲の排気ガスコントロール装置（非公害）及びエンジン（O2 センサーエアインジェクションデバイス）
 - 2.2.39.2 リヤサブフレームのボルトオンアクセサリー
 - 2.2.39.3 計器、計器ブラケット及び関連ケーブル
 - 2.2.39.4 ラヂエターファン及びワイヤリング

2.2.39.5 冷却システム内のサーマルスイッチ、水温センサー及びサーモスタットは取り除くことができる。

2.2.39.6 余分なハンドルバースイッチ類

2.2.40 以下のアイテムは取り除かれなければならない

2.2.40.1 ヘッドランプ、リヤランプ及び方向指示器は取り除かれなければならないが、前方からの外観プロフィールは維持されなければならない。

2.2.40.2 バックミラー

2.2.40.3 ホーン

2.2.40.4 ライセンスプレートブラケット

2.2.40.5 工具

2.2.40.6 ヘルメットフック及び荷物用フック

2.2.40.7 パッセンジャー用フットレスト及び取り付けブラケット（ある場合）

2.2.40.8 パッセンジャー用グラブレール

2.2.40.9 セーフティーバー、センター及びサイドスタンドは取り外されなければならない。（固定されたブラケットはそのまま残さなければならない）

2.2.40.10 触媒装置

2.2.41 以下のアイテムは変更されなければならない

2.2.41.1 全ての車両にはクローズドブリーザーシステムが装備されていなければならない。オイルブリーザーパイプ/ラインは以下のとおりに接続されていなければならない。

- a. オイルキャッチタンクを介してエアボックスに排出しなければならない。
- b. 1 リットルの容量のあるオイルキャッチタンクに直接排出されなければならない。

2.2.41.2 如何なるブリーザーパイプ/ラインも直接大気に放出してはならない。

2.2.41.3 ワンウェイバルブの使用で上記に置き換えることは出来ない。

2.2.41.4 全てのブリーザーまたはオーバーフローパイプ/ラインは既存の排出口から排出されなければならない。

~~2.2.41.1 トラック上へのオイル飛散を防ぐため、車両にはオイルキャッチタンクが装備されなければならない。~~

~~2.2.41.2 ブリーザーまたはオーバーフローパイプが装備される場合、それは既存の排出口から排出されなければならない。~~

~~2.2.41.3 全てのエンジンにはクローズドブリーザーシステムが装備されていなければならない。全てのオイルブリーザーパイプ/ラインは、オイルキャッチタンクに接続され、エアボックスに排出されなければならない。外部への排出は厳禁される。~~

2.2.41.5 エアボックスドレーンは封印されなければならない。

2.2.41.6 以下のパーツは確実にワイヤーロックが施されなければならない。

- i. オイルドレーンプラグ
- ii. オイルフィルターキャップ
- iii. 外部オイルフィルター
- iv. 全てのホイールアクスルナット（または代わりに適切な素材のセーフティーピンが取り付けられなければならない）

2.2.42 追加の装備

2.2.42.1 データーロガーの使用が認められるが、テレメトリーは禁止される。

2.2.42.2 エンジン作動中またはバイクが奏功している間のリモート又はワイヤレス方式により、バイクから如何なるデータ交換やセッティングを行う事は認められない。