

## 車検及び車輛規則

レース当日、競技前に車検を致します。

### ○車検点検箇所

1:オイルフィルターキャップ、オールドレンボルトのワイヤリング

2: 1制動装置、2加速装置、3動力伝達装置、4冷却装置

2-1制動装置 車両を停止させる全体構造一式、制動操作機構(レバー等)折れ、ひび割れ、制動不良、オイル漏れ、固定不具合、制動不良  
制動装置(キャリパー、ドラム、ディスク)

2-2加速装置 アクセルの動作、ワイヤーの動作、キャブレター、インジェクションの燃料漏れ、不具合、オーバーフロー含む(フライバイワイヤーも例外では無い)

2-3 動力伝達装置 動力伝達装置、チェーン、ベルト、無段変速機に錆、亀裂、固着サークリップの逆付け等

2-4冷却装置 ラジエーター等、漏れ、亀裂、取り付け不良(冷却水は市販クーラント禁止)

3:舵取り装置 ハンドルにあたる装置、タンク、フェアリング等への干渉、又は引きずりガタ等の不具合が無いこと。ハンドルバーの亀裂、酷い損傷  
グリップはグリップボンドで固定、尚且つワイヤリング

4:オイル受け水抜き穴(アンダーカウル)

4ストローク車は特にアンダーカウル内側にダム形状に施工してあること。  
ウェット宣言時水抜き穴が施工されていて尚且つドライ宣言の時はゴムキャップ等で封印できる物

5:フェアリング(カウリング)

しっかり、固定されていて鋭利な箇所が無いこと  
燃料タンクは漏れが絶対に無いこと  
車体前後から垂直に計測した場合はみださないこと(前後タイヤ両端)  
車体幅や高さに関しては常識の範囲で

6:排気装置(マフラー)

車体からはみださないこと(5:フェアリング同様)  
サイレンサーの取り付け、音量は常識の範囲で(108DB)  
損傷や干渉で穴、錆、亀裂の無いもの(固定はしっかりと)

## 7:原動機(エンジン)

原動機として通常に機能しておりストール(エンスト)等を起こさない原動機を使用すること。  
各部、オイル漏れ排気漏れが無いこと  
クランクケース、キャブレター、ブローバイ、等からオイル、燃料を路面に排出しない様オイルキャッチタンクを設けること  
ラジエターにもキャッチタンクを設けること

## 8:走行装置(ホイール、タイヤ)

ホールは、外部損傷、ベアリング類のガタ、スプロケット、ディスク取り付け不良が無いもの  
アクスルシャフト(主軸等)摩耗、損傷、しっかりホイールを固定できていること  
タイヤは、常識の範囲で極端な摩耗、亀裂、パンク修理跡等が無いもの

## 9:ステップ

ステップ、ブラケット、チェンジペダル、ブレーキレバー、ブレーキシリンダー固定される所は固定されていて、躍動部は確実に動作すること  
鋭利な物が無いこと

## 10:クラッチ

操作レバーは確実に動くこと、動力が走行装置に確実に伝わること  
(クラッチの滑りが有る車輛は出場できません)

## 11:ゼッケン

大きく見やすいが原則です、正面に1枚、シートカウルに左右2枚見えにくい場合は工夫して下さい。  
SPクラスは白プレートに黒文字、黒プレートに白文字(英角ゴシック体)  
オープン(改造スクーター)は特に決まりが有りませんが大きく見やすいが原則です

最後に:安全第一で競技を進行したいので皆様御協力お願い致します。

ライダー同士指摘しあうのも一つの方法で、指摘された側は感謝しましょう。  
指摘されなければ、怪我をしたりリタイヤしたり最悪は相手を怪我させてしまう事を回避できる事になります。順位を気にしたり、タイムを気にしたりも重要ですが安全が前提にあって競技が出来ると私は思っております。

大会競技委員長 片岡 宏樹