

D1 ストリートリーガル車両規定

2016年1月1日改定

本規定は、D1 日本国内代表機関である D1 JAPAN ORGANIZATION (略称：D1JO) が公認し、競技会シリーズとして主催する「D1 ストリートリーガル」に参加するすべての車両製作・改造に適用され、競技車両の安全確保や性能均衡による競技の安全性の維持等の取りあつかいに関する必要な事項を定めることを目的とする。また D1 国内代表機関である D1 JAPAN ORGANIZATION は規則の変更をおこなう権利を有し、安全性の確保を目的とした変更に関しては予告なく即時適用される。

I. 参加車両

- 1) 自動車メーカーが製造・販売する量産車両でなければならない。
- 2) 駆動方式は FR・MR・RR・FF が認められる。
- 3) 当該競技会への参加車両は、保安基準ならびに自動車検査事務規定による有効期限付車検の有無に関わらず参加可能とする。
- 4) 参加車両は以下①または②の書類がなければならず、毎年度初回出場車検時にその原本の提示が義務付けられる。
 - ① 「公認車検取得済みの車両（構造変更検査および記載変更がおこなわれている車両）」
 - ② 「一時抹消登録済みの車両」
- 5) 自動車メーカーがレース参戦を目的に製作した（非登録を前提として販売・生産された）車両は認められない。

II. 車体

- 1) 自動車メーカー製造のストックボディでなければならない。パイプフレームは構造変更済みでも認められない。
- 2) 車台番号打刻確認ができなければならない。
- 3) 競技出場時には2名乗車（運転席・助手席）以上のシートを装着しなければならない。ただし4名以上の乗車登録となっている車両は、競技出場時のリヤシートの取り外しが認められる。
- 4) オープンカーはハードトップを装着しなければならない。
- 5) 著しく生産車と異なる外観は認められない。
- 6) 車両適合性説明義務を有する。競技に参加するすべての車両は、本規定Ⅲ. に定める車両改造規定およびⅣ. に定める安全規定に従うことが義務付けられる。競技中いかなるときでも、車両がそのすべてにわたってこれらの規定に適合していることを競技会の技術員に納得させることは、各エントリーの義務である。

III. 車両改造

1. エンジンおよびトランスミッション

- 1) 本体
異なる型式のエンジンに交換する場合、量産自動車の型式ラインナップ内のエンジン型式を使用するか、他の市販量産型自動車のエンジンを載せ替えて使用することが認められる。
 - ① エンジン換装に際しては本規定 2. 2) ボディ加工（車体の切除含）において、メインフレームを含むその他基本モノコックの切断は認められない。
 - ② エンジンスワップ車両で参加する場合、製作済み車両はエンジンルーム全景およびエンジン搭載方法およびメンバーなど下廻りが確認できるよう鮮明に撮影された写真、または原動機

の構造変更が記載されている車検証もしくは抹消謄本を参加希望大会のエントリー前にD1JOへ提出して承認されなければエントリーを受理されない。

- ③ 新規にエンジン換装車を製作する場合は、エンジン換装計画図と改造項目リストをD1 JAPAN ORGANIZATIONへ提出し、承認を受けてから改造作業を開始しなければならない。製作途中の細部写真(製作状況)をエンジン搭載以前に、完成後の写真(エンジンルーム全景およびエンジン搭載方法およびメンバーなど下廻りが確認できるよう鮮明に撮影された写真)を完成直後にD1 JAPAN ORGANIZATIONに提出されていないと公式車検を受けることができない。

2) トランスミッション

- ① 純正採用されている場合を除き、Hパターンのトランスミッションでなければならない。
- ② 異なる型のトランスミッションに交換する際は、換装計画図と改造項目リストをD1 JAPAN ORGANIZATIONへ提出し、承認を受けてから改造作業を開始しなければならない。

3) 補機類

i. エアクリナー

- ① 有効なエアクリナーを必ず装着しなければならない。4 スロットル等の独立したスロットルにファンネルが装着されている場合も同様とする。
- ② スロットルボディを交換している車両は、リターンズプリング等のリターン装置を二重以上の構造とすることが推奨される。

ii. NOS

- ① NOS(亜酸化窒素ガス噴射システム)の搭載は認められない。

2. 車体

1) ドア

- ① 生産車のドアを無加工で使用しなければならない。
- ② 内張りは一体成形されたものとして切削してはならない(サイドバー装着のための加工は、車検を取得できる範囲の加工とする)。
- ③ 4ドア車両のリアドアは、内張りの取り外しのみ可能とする。

2) ボディ加工(車体の切除含)

- ① メインフレームを含むその他基本モノコックの切断は認められない。ただしインタークーラーのパイピング通しの穴開け等、パーツ取り付けにともなう軽微な加工に関しては、その限りではない。
- ② フェンダー交換またはオーバーフェンダー装着等の車幅変更に関して、ナンバー付車両は必ず構造変更検査を受けていなければならない。
- ③ 構造変更登録の有無に関わらず、参加車両の全幅はオリジナル(純正)の車幅より+150mmまでの範囲とする。
- ④ オーバーフェンダーは暫定的な性格のものであってはならず、しっかりと固定されており、かつ車体との間に隙間があってはならない。
- ⑤ フェンダーアーチのフランジ部は、タイヤとの接触を避けるために内側に折り曲げてよい。ただし合成樹脂の場合、その部分を最小限切除することが許される。
- ⑥ オーバーフェンダー装着に伴いリヤホイールアーチ部を切除する場合は、ホイールハウジングとリアクォーターパネルを溶接しなければならない。

3) エアロパーツ

- ① 車体の外装に取り付けられるエアロパーツ(フロントバンパースポイラー、サイドステップ、リヤバンパースポイラー)は、確実な固定方法で取付られ走行状態で容易に外れるような取り付けであってはならない。
- ② 公式競技(予選、単走決勝、追走競技)では、フロントバンパー・リアバンパーは装着して

いること。

- ③ サイドステップやディフューザーは車体最外側(車幅)とならないようにしなければならない。

4) ウイング

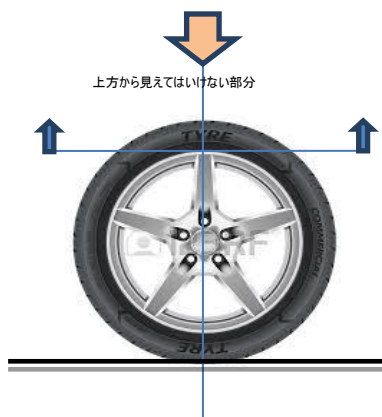
- ① 純正ウイングを除き、車体最大幅を構成する面 (付加物を含まない) 以内に収めなければならない。
- ② ウイングの取り付け部分はトランクおよびリアハッチとする。(フロアパネル・リアパネルへの取付は禁止とする)
- ③ リヤウイングの構成部品において翼端板および主翼部の取り付け面を除くすべての部分が 面取りされ、丸め加工されていなければならない。

5) カナードおよびリップスポイラー

カナードおよびリップスポイラーを装着する場合、そのカナードの角は鋭利なものであってはならない。

6) タイヤ

- ① 一般公道用市販タイヤのみ使用が認められる(Sタイヤの使用は禁止)。
- ② タイヤを直進状態にして車体上方より見た場合に、ホイール上端部の水平ラインより上となる部分が見えてはならない。



7) ブレーキおよびローター

- ① 一般車検が通らないサイドブレーキ構造は認められない。
- ② 油圧式サイドブレーキ構造を使用する場合は、純正のサイドブレーキ構造を残さなければならない。
- ③ 純正採用されている場合を除き、カーボンファイバー製ローターの使用は認められない。

8) 車室

- ① 車室とは、固定された前部隔壁と後部隔壁で仕切られた空間とする。
- ② 2ボックスおよびハッチバック車両等で、後部隔壁が明確な壁形状を形成されない構造で床面と連続している場合は、最後部座席シートバック背面直後で、当該面と同等の角度を持った面を想定後部隔壁とし、それと前部隔壁で仕切られた空間とする。
- ③ 車室は、エンジンルーム、ガソリントank、オイルタンク、ギヤボックス、プロペラシャフト、配管の継目から隔壁で完全に隔離されていなければならない。アンダーコートを切除した場合など、バルクヘッド、フロア、センタートンネル部、シフトレバー部等の車室外と通じる穴は、金属素材またはゴムブーツで完全に塞がなければならない。また、車室内に直径20mm以上の穴が空いている場合は、アルミテープ等の簡易的な物で塞いではならない。

- ④ 車室の隔壁は、堅固で防火性に富んだ材質を持つものでなければならない。新たに隔壁を設ける場合、車室と完全に隔離されなければならない。取り付けもリベット留めのような暫定的なものではなく、シーリング等を流し密閉性が保たれていなければならない。
- ⑤ 危険性のあるすべての物体(ドライバッテリー以外のバッテリー、車室内設置が認められるバッテリーを除いた可燃性のある物品等)は、車室以外に搭載しなければならない。なお、車室内に取り付けが認められる付属品とは、スペアホイール、取り替え部品、安全装置、通信装置、バラスト(許されているもの)、ウィンドウォッシャー液容器、クールスーツ用諸設備をいう。
- ⑥ ハッチバック車両の場合、漏油および耐火の隔壁で仕切られていればオイルタンクを荷物室に取り付けることは認められる。
- ⑦ 車室内にヘルメット等の収納容器を設置する場合、その容器は難燃性の材質で造らなければならない。火災の場合に有毒ガスを発生してはならない。
- ⑧ 助手席を装着しなければならない。

9) 内装

- ① 前席に2座席を確保し、**OEM製**のダッシュボードおよび運転席ドア・助手席ドア**インナートリム**を完備しなければならない。
- ② デフロスター(ヒーターコア、ファン、ファンモーター、ダクト、噴出口)の機能を完備しなければならない。
- ③ 車検の有効期間がある車両(ナンバーの付いている)で、競技中は**①以外**の内装を取り外すことは認められる。

10) 座席

- ① ドライビングポジションを改善する目的の座席交換およびシートレール交換は認められる。ただし、シートレールの強度は純正と同等もしくはそれ以上でなければならない。また、座席およびシートレールは、破れや傷、ガタがあってはならない。
- ② 助手席を変更する場合も同様とする。

11) パワートレイン

- ① トランスミッション、デファレンシャルには、本規定IVの1項の9)に従い、オイルキャッチタンクを備えなければならない。

12) エアジャッキ

装着は認められない。

13) 排気系

- ① 触媒の装着を義務付ける。
- ② **純正または純正置換え以外の触媒を用いる場合は、排気口から目視できる位置が望ましい。**
- ③ **ウエストゲートの開放は認められる。**

14) マフラー

- ① 排気音量は走行時 105db、停車時 100db 以下とする。ただし使用会場によって排気音量の値が変更になることがあり、その場合は当該大会の特別規則書に記される。
- ③ 排気管の車室内通しは認められない。また排気出口の付近に可燃物を置くことは認められない。
- ④ マフラーの排気出口は、車両後端に設置しなければならない。
- ⑤ マフラーの排気出口(後端部)が鋭利な物(カール等されていないパイプを切った状態)は車両全長以内としなければならない。ただしマフラーの排気出口がカール加工等されている物はこの限りではない。
- ⑥ マフラーの排気出口の向きを変更する場合、地面に向けて下向きのL字型に曲げなければな

らない。

- ⑦ 下向き出口(テールフィニッシャー)は簡易的な物であってはならない。

15) ガラス

- ① フロントウィンドスクリーンは公道で使用許可された認証マークのある合わせガラスでなければならない。
- ② 運転席から後方を除き、前面ガラスおよび側面ガラスにオフィシャルコントロールステッカー以外のデカールの貼り付けは認められない。
- ③ ひびや割れのある前面ガラスは認められない。予選、本番走行時にひびや割れが生じた場合は都度技術委員の判断・指示に従わなければならない。
- ④ 運転席、助手席の両側ウィンドウは原則 OEM 製の窓ガラスでなければならないが、保安基準適合表示のある樹脂製ウィンドウであれば使用可能とする。
- ⑤ 前面および運転席・助手席へのスモークフィルム(黒・ミラー色以外のカラー含む)の貼付を禁止する。

16) 灯火類

- ① すべての灯火類(前照灯、尾灯、制動灯、方向指示灯等)およびワイパーは正常に作動しなければならない。
- ② 競技車検時にはすべての機能を有することを前提とし、練習走行および競技中にバンパー等の破損で、灯火類に異常が認められた場合は、技術委員が合否を決定する。
- ③ 走行中のストロボ型等の灯火の点灯は認められない。

17) ホイールスペーサー

強度が十分に保たれていないホイールスペーサーの使用は認められない。

18) サスペンション

- ① サスペンションの取り付け点を変更するためにシャシーに加工を加えてはならない。ただしモノコックボディと分離されたサスペンションメンバーは加工できる。
- ② サスペンションメンバーおよび懸架装置を交換・変更する場合には、変更目的、変更仕様メンバー等の記載された書面を D1 JAPAN ORGANIZATION に提出してから改造作業を開始し、作業途中での進行状況・製作状況の細部写真を作業途中で D1 JAPAN ORGANIZATION に提出しなければ公式検査を受けることができない。
- ③ サスペンションメンバーを加工する場合は、保安基準上も考慮して加工・改造しなければならない。
- ④ 完全ボルトオンで交換可能なサスペンションアーム類は、サーキット内交換部品の扱いで使用が許される。

19) ステアリング・ナックルアーム

- ① サーキット内交換部品と解釈して自由とする。ただし、サスペンションという重要な走行装置の一部であり、サーキットでのドリフト走行は一般公道より大きい入力が入力が想定されるので十分な強度・構造を持った部品(純正相当以上)を使用しなければならない。
- ② 参加者は純正・純正加工品・社外品を問わず、走行前にクラックや変形、取り付けボルトなど(アームの取り付けボルト等)の締め付け状態・損傷などについて、常に自らが点検し安全を確保しなければならず、これを公式車検に期待してはならない。

IV. 安全

- 1. 安全性確保の見地から、技術委員が改造および取り付け等を安全でないと判断した場合、その指示に従わなければならない。

1) 配管類の保護

- ① 燃料およびオイルとブレーキ配管は、外部から損傷を受けぬよう（耐熱、飛び石、腐食、機械的損傷等）、すべてを考慮して保護策をとらねばならない。
- ② 車室内にはいかなる場合でも火災を発生させない構造であること。
- ③ 燃料および潤滑油の配管（ブレーキおよびクラッチ系統を除く）を車室内に通す場合は、ジョイントを介してはならない。
- ④ 燃料・オイル・ブレーキ・クラッチ配管およびホース・配線等は、お互いに共締めをしないで個別に固定しなければならない。

2) 電気系統

- ① バッテリー端子、燃料ポンプ・セルモーターのプラス端子には通電しない素材で絶縁策を講じなければならない。純正で採用されているプラスチックカバーは認められず、必ず端子自体に絶縁テープ等で絶縁しなければならない。各種配線の固定方法は、直にボディまたはステーを介して留め、配管等とともに固定してはならない。
- ② 揮発性のバッテリーを車室内およびトランクルーム内に移動する場合には、バッテリーを密封された不燃素材のケースに入れ、そのケース内の揮発ガスを車室外に逃がすためのホース等が必要となる。

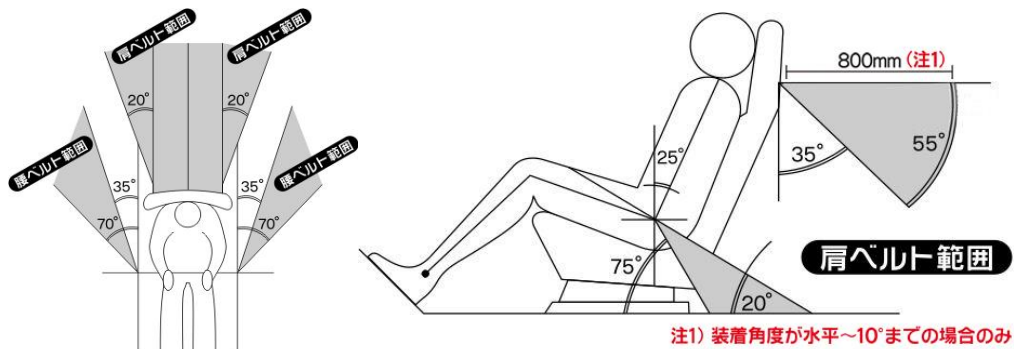
3) 外装部品・ボンネットピンおよびファスナー

- ① エンジンフードは外部より開閉ができ、最低 2 個以上のボンネットピンを取り付けなければならない。
- ② FR 車両および FF 車両のリアトランク・リアハッチは、内部にコレクタータンク・キャッチタンクがある場合、外部より開閉ができ最低 2 個以上のボンネットピンを取り付けなければならない。
- ③ 消火活動などで外部より開閉または脱着ができるように、当該大会出場時には純正で装備されているストライカー機能をキャンセルしなければならない。ボンネットピンまたはファスナーは工具を用いないで開けることができるものを使用しなければならない。
- ④ 車検の有効期限がある車両は、ボンネットピン等は突起物にならないような製品を使用しなければならない。

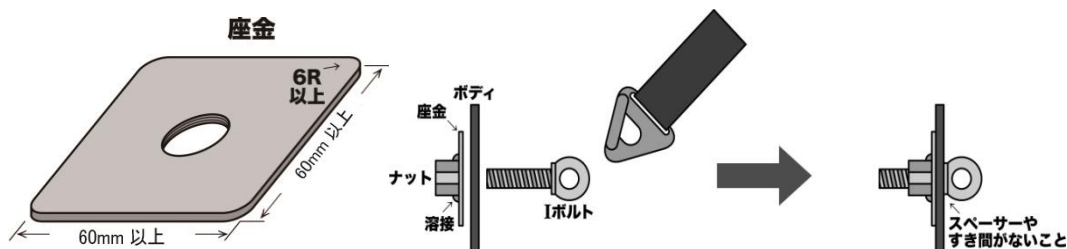
4) 安全ベルト

- ① 安全ベルトは 4 点式以上のフルハーネスタイプでなければならず、JAF 国内競技車両規則第 4 編付則「ラリー競技およびスピード行事競技における安全ベルトに関する指導要綱」に従うこと。なお、伸び・傷・金具の変形があってはならない。
- ② 安全ベルトは FIA 公認部品の使用を強く推奨するが、公認タグ記載の有効期限を過ぎたものは使用できない。
- ③ 安全ベルトを座席やその支持体（シートレール）に固定することは認められない。取り付けは必ずアイボルトを使用し、ボディに留めなければならない（図 3）。
- ④ 車体構造上もしくはメーカーの取付部を使用しないで新設する場合は、必ず補助座金を使用しなければならない。補助座金は 1 辺 60mm 以上・板厚 3mm 以上の鋼鉄製とし、座金の角は半径 6mm 以上の丸、または 6mm 以上の 45 度面取りをおこなわなければならない（図 1、図 2 参照）。
- ⑤ ボディにアイボルト留めではなく、ロールケージの左右のバックステーを溶接で繋ぐ横方向バーに肩ベルトを取り付けることができる。この場合は、FIA 国際モータースポーツ競技規則 付則 J 項 第 253 条に定められた取り付け方法に準拠しなければならない。
- ⑥ 伸び、傷、金具の変形等が見受けられるシートベルトは、安全上の理由により技術員は使用不可の判断を下すことができる。

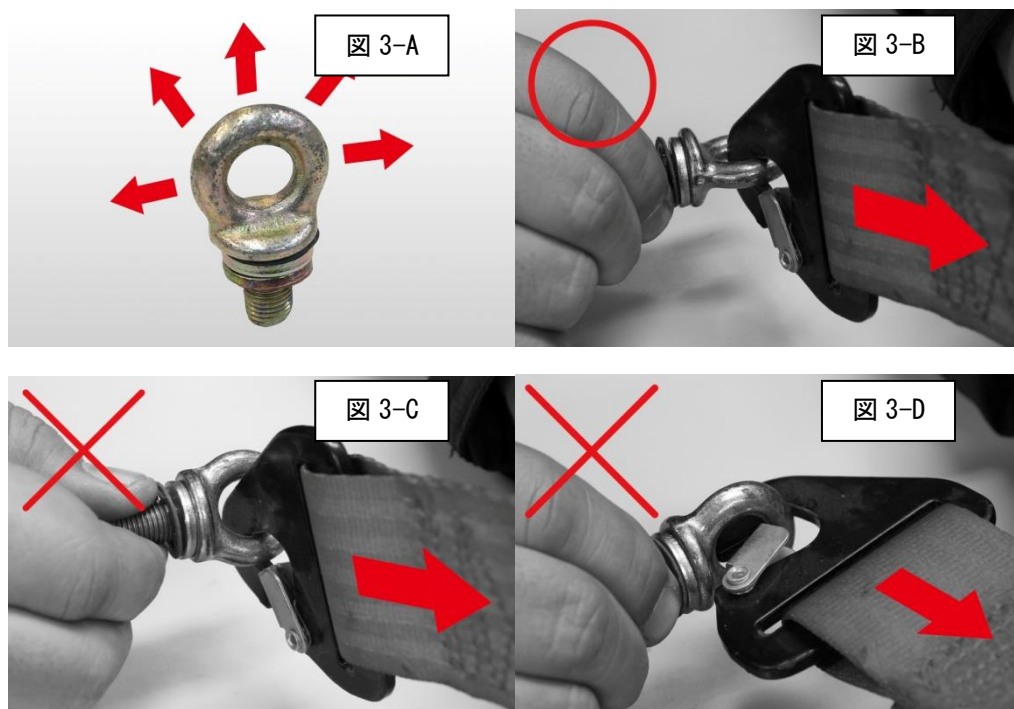
(図1) シートベルト取付角度



(図2) 座金の規格、アイボルトの固定方法



(図3) アイボルト有効向き



(図3-A) アイボルトには図の方向にベルト張力が加わるようにしなければならない。

(図3-B) アイボルトとシートベルトフックの関係は、図3-A方向が保たれる図3-Bでなければならない。

(図3-C) (図3-D) アイボルトとベルト張力が図のような関係にならないよう、アイボルトは適切なトルクで固定されていないといけない。

5) 消火装置(消火系統)

すべての車両は有効期限内および耐用年数内の手動消火器または自動消火器を装備することが

義務付けられる。

i. 手動消火器

手動消火器とは、消火器本体をドライバーが自ら操作・取り外して使用するための消火器をいう。

ii. 取り付け

- ① 各々の消火器の取り付けは、車両の前後方向に直角に近く固定（リベット、タイラップは禁止）され、いかなる方向に消火器重量の 25 倍の力が加えられても耐えられるように取り付けなければならない。金属製ストラップのついたラピッドリリースメタル（ワンタッチ金具）のみ認められる（最低 2 箇所に装着することが推奨される）。
- ② すべての消火器は十分に保護されていなければならない。

iii. 取り付け場所・取り外し

消火器はドライバーが着座状態から容易に取り出せる位置に取り付けなければならない。

iv. 検査

- ① 消火器は必ず消火機能を有し、かつ消火器の形式、その他容量および総重量を容器に明記しなければならない。
- ② 消火器本体ケース（外部が）損傷または、有効期限が切れている消火器は使用禁止とする。

6) ロールケージ

i. 仕様

- ① 構成は 6 点式以上のロールケージとし、メインロールバーについては $\phi 40\text{mm}$ 以上（肉厚 2mm 以上）とする。（JAF スピード行事車両 国内競技車両規則の第 3 編第 5 章第 1 条「安全規定」に合致していること）
- ② ロールケージおよびサイドバーの材質は冷間引き抜き継目なし純炭素鋼管材（D. O. M 鋼管は許容する）のみが認められ、アルミ素材は認められない。
- ③ 運転席側・助手席側に 1 本以上のサイドバーが装着されていなければならない。サイドバーのジョイント部は、ブラケットを介して脱着可能なボルト留めのサイドバーでも良いが、フロントアーチとメインアーチに装着するブラケットは、ロールバーは**確実に装着されてなければならない**。

ii. 取り付け

- ① ロールケージの車体への取付け方法については、JAF スピード行事車両 国内競技車両規則 第 3 編第 5 章第 1 条「安全規定」に従うこと。
- ② サイドバーの装着位置（高さ）は、ドライビングポジションをとった状態で、座面より最低でも 200mm 以上の位置が望ましい。
- ③ サイドバーのジョイント部は、ブラケットを介して脱着可能なボルト留めのサイドバーでも良いが、フロントアーチとメインアーチに装着するブラケットは、ロールバーに直接溶接しなければならない。

7) 牽引フック

すべての車両は、前後に牽引用フックを備えなければならない。フックは下記の条件を満たさなければならない。

i. 材質がスチール製の場合の条件

- ① 最小内径 50mm（車両に装着した状態で $\phi 50$ 、長さ 50mm）の丸棒が通らなければならない。

- ② 内径の角部はRをつけて滑らかにしなければならない。
- ③ 黄色、オレンジ色、あるいは赤色に塗装しなければならない。
- ④ 最大突起幅は、バンパー・ボンネットから 100mm 以内としなければならない。
- ⑤ 車両取り付け時のフックの長さは、全長を超えてはならない。ただし、公道走行時に脱着できるもの、または可倒式のもの、バンパーより先に出ていても許可される。

ii. 材質が布製の場合の条件(図 1、図 2)

- ① 最小内径 50mm(車両に装着した状態でφ50、長さ 50mm)の丸棒が通らなければならない。
- ② 牽引のために製作された牽引専用ブラケットに限られる。
- ③ 布ベルトの色は赤・黄・青のみ許可される。

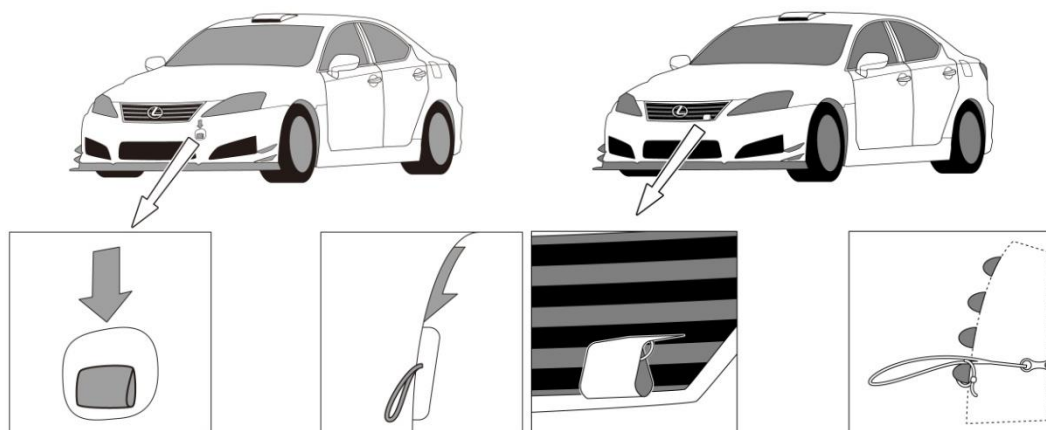
iii. 装着強度義務

- ① いかなる状態でも牽引時に車両からフック本体が抜けてはならず、牽引時にフックが脱落した場合はペナルティの対象となる。

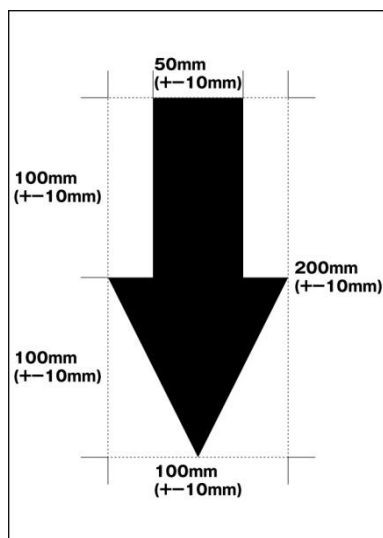
iv. 装着箇所明示義務(図 3)

- ① スチール製・布製ともに装着箇所は矢印ステッカー等でフック箇所を明確にしなければならない。
- ② 矢印の色は赤とする。ただしボディカラーが赤系色の場合は、矢印に黄色の縁取り枠(幅 10mm)を設けなければならない。

(図 1) 布製ブラケットバンパー装着例 (図 2) 布製ブラケットグリル装着例



(図 3) 矢印ステッカーサイズ



8) 燃料タンク・バッテリー

- ① 燃料タンクの移設・変更は認められない(オリジナルの純正品を使用すること)。
- ② **車室内**にウェットバッテリー、オイルタンク等、発火・ガス発生のあるものがある場合は、必ず不燃素材で隔壁を設け、完全に別空間とし、車室内の穴は原則的にすべて密封しなければならない。
- ③ 燃料タンクおよびマフラー排気管付近には、有効な断熱処理を施さなければならない。
- ④ コレクタータンクを別に装着する場合は、最大容量 2 リットルまでとする。

9) オイルキャッチタンク

i. エンジン

- ① ブローバイガスについてはクローズド方式(大気開放は認めない)とする。
- ② オイルキャッチタンクを装着した場合、オイルキャッチタンク出口は、必ずサクションパイプ等(エンジン内)に接続し、ブローバイガスに戻さなければならない。
- ③ オイルキャッチタンクを取り付ける場合、針金やテープ等の暫定的なものの禁止とする。また、オイルキャッチタンクは、オイルがコースおよび車体内に流出することを防ぐための確実な機能を有していなければならない。
- ④ オイルキャッチタンクを設置する場合は、容量が 1 リットル以上で素材は金属製のみが認められる。
- ⑤ オイルキャッチタンクの搭載位置は、エンジンルーム内とする。
- ⑥ 使用されるホース類は耐油・耐熱性とし、抜け止めと熱対策をおこなわなければならない。また、他の配管類とは別に単独で固定されなければならない。

ii. トランスミッション、デファレンシャル

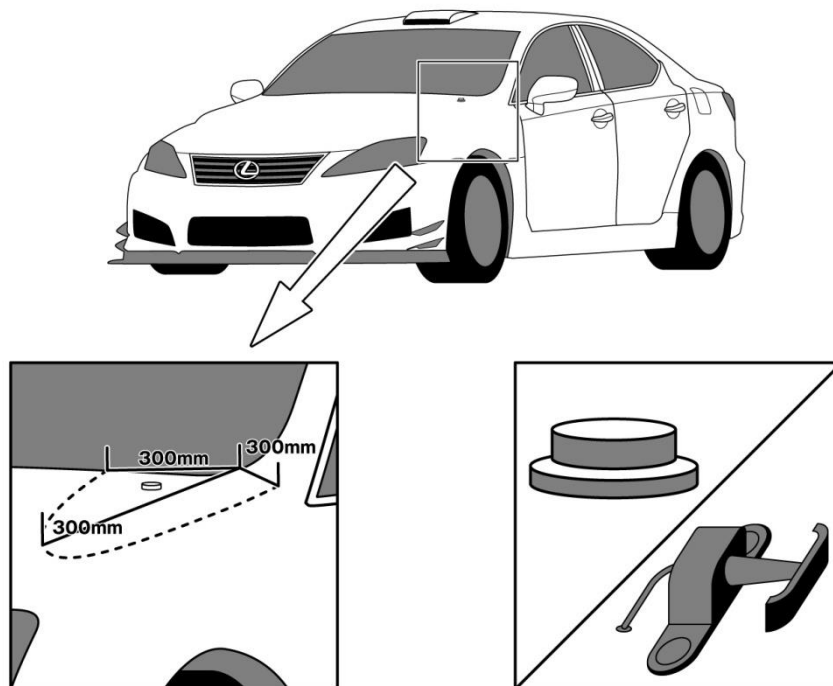
- ① オイルキャッチタンクを装着しなければならない。
- ② オイルキャッチタンクは、オイルがコースおよび車体内に流出することを防ぐための確実な機能を有していなければならない。また、その取り付け方法は、針金、テープ等の暫定的なものであってはならず、ホースニップル、ホースバンド等を使用し抜け止め策を講じなければならない。
- ③ トランスミッションのオイルキャッチタンクは、100cc 以上の容量がある金属製、または樹脂製のタンクとし、その装着は車室外でなければならない。
- ④ デファレンシャルのオイルキャッチタンクは、200cc 以上の容量がある金属製、または樹脂製のタンクとし、その装着は車室外でなければならない。
- ⑤ トランスミッション、デファレンシャルのオイルキャッチタンクを共用する場合は、その容量が合計 300cc 以上でなければならない。

- ⑥ オイルキャッチタンクには必ず排出口を設け、必ず車室外部および車体外側へ導かなければならない。
- ⑦ ブリーザーの配管およびホースは、他の配管・配線類と共締めすることなく、単独で固定されなければならない。

10) イグニッションスイッチおよびカットオフスイッチ(主電源)

- ① イグニッションスイッチの移設は認められない。
- ② マスタースイッチおよびカットオフスイッチ(主電源回路開閉装置)を追加することが認められる。ただし、この場合でも純正のイグニッションスイッチ(主電源)機能は残さなければならない。
- ③ マスタースイッチおよびカットオフスイッチ(主電源回路開閉装置)を追加した場合は、マスタースイッチおよびカットオフスイッチのコントロール装置は車外に装着しなければならない。
- ④ 取付場所は運転座席位置に関係なく、フロントガラス左端下部より半径 300mm 以内とする(下図を参照)。
- ⑤ マスタースイッチおよびカットオフスイッチ装着場所には、その位置が確認できるよう 1 辺 100mm 以上のスパークシート(稲妻マーク)の貼付義務があり、その操作方法(PUSH または PULL 等)を明示しなければならない。

(図 1) マスタースイッチおよびカットオフスイッチ取付場所



11) その他

- ① エンジンオイルレベルゲージには抜け留め策を講じなければならない。
- ② クラッチおよびブレーキのオイルリザーバーキャップには外れ止め **および液漏れ止め** 対策をしなければならない。
- ③ 競技会中は **確実に** 固定されていないフロアマットは取り外さなければならない。