

SUGO ロードレース選手権シリーズ

エントラント 各位

大会事務局

2026年度 国内競技規則 リアブレーキマスターシリンダーへのリターンズpring追加に関して

拝啓 日頃より、スポーツランド SUGO をご愛顧頂きまして、誠にありがとうございます。

ST1000・ST600・JP-SPORT の各クラスにおいての、リアマスターシリンダーのプッシュロッド部分へのリターンズpring追加について、MFJ 国内競技規則内、各クラス技術仕様に記載されている、リアブレーキマスターシリンダーに関する規則及び、MFJ からの案内に基づき、下記の通り解釈の統一を行いますので、ご案内申し上げます。

敬具

記

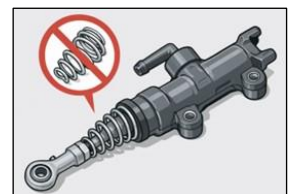
【対象規則】：ブレーキ（リアマスターシリンダーに関する内容を抜粋）

クラス	規則書項目	規則書内容
ST1000	付則 9 7-3-7-11	フロントマスターシリンダー（ブレーキリザーバータンク含む）の変更が認められる。 <b>リアマスターシリンダーは公認車両の状態を維持していなければならない。</b> フロントとリアのブレーキリザーバータンクの取り付け位置の変更およびステーの変更／追加を認める。
ST600		リアマスターシリンダーに関する記載はなし。
JP-SPORT	付則 11 7-3-7-6	フロントとリアブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）と <b>マスターシリンダーは、車両公認時のものでなければならない。</b>

ST1000・JP-SPORT は、リアマスターシリンダーは公認時の状態を維持することが記載されており、ST600 では、規則書に当該箇所に関する記載がありません（＝改造・変更は認められない）。

リアマスターシリンダーのプッシュロッド部分は、各車両メーカーのパーツリストでは、“リアマスターシリンダーASSY” の一部分となっており、ST 車両の規則のベースとなっている、FIM EWC SST クラスにおいても、リアマスターシリンダーは公認時の状態を維持することが明記されています。

リアマスターシリンダー部分への**リターンズpringの追加**は、『**改造**』＝オリジナル（車両公認時に装着されたもの）のパーツに対し**切削、追加、研磨**を行う行為と解釈され、**ST1000・ST600・JP-SPORT** では、**車両規則違反**となります。



なお、リアマスターシリンダーのプッシュロッド端部（ペダルと結合される部分）をピロボールに変更することは、当該箇所が“リアマスターシリンダーASSY” の**一部分ではない**と解釈されるため、車両規則違反とはなりません。

2026 SUGO ロードレースシリーズにおいても、Rd.2 以降、同様の解釈で車両規則の運用を行ってまいります。Rd.2 では、解釈の統一が直前となったため、本件に関連する車両規則への不適合は不問といたします。Rd.3 より、厳格な運用を行ってまいりますので、エントラント各位は、ご承知おき頂きますよう、お願い申し上げます。

以上