



平成 26 年 3 月 10 日

関係者 各位

一般財団法人
日本モーターサイクルスポーツ協会
ロードレース委員会
技術委員会

2014 年度国内競技規則書 訂正と追加および解説について

本年度、ロードレースの競技会において適用される国内競技規則書発行後、規則の「訂正・追加」を以下のとおり改定致します。改定の内容は、国内競技規則書と合わせてご確認ください。このご案内に関する規則改定は、公示日より施行される。

I. 2014 国内競技規則書 競技運営関連の変更点と解釈について

1 公式シグナルの変更

公式シグナル（フラッグ）の運用は、MOTOGP世界選手権、耐久選手権、スーパーバイク選手権などフラッグ規則が統一されることとなり、国内においても公式シグナル（フラッグ）の運用が改定された。

- ・ 今回のポイントは、「すべての旗は基本的に振動提示（一部例外あり）」に改定された。

該当規則 付則4 ロードレース競技規則 4

(P75)

4-1-2-4 レッドクロス（赤い斜め十字の入った白旗）：

当該旗の提示付近のコース上のこの付近において、雨が降り始めたことを示す。

この旗はポストにおいて**振動提示**される。

4-1-2-5 レッドクロス（赤い斜め十字の入った白旗）と赤ストライプ付黄旗

当該旗の表示付近のコース上のこの付近において、雨が降り続けていることを示す。

この旗はポストにおいて**同時に振動提示**される。

レッドクロスおよびレッドクロス+赤ストライプ付黄旗の運用は、「静止提示」から「振動提示」に変更された。

4-1-2-7 チェッカー旗：

レースまたは公式予選の終了を示す。

この旗は、コントロールライン付近において、振動提示される。

チェッカーを受けたライダーは、ゆっくりとピットに戻らなければならない。

フィニッシュライン通過直後に停止してはならない。

4-1-2-8 青旗とチェッカー旗：

ファイナルラップにフィニッシュライン手前でトップライダー**直前**に他のライダーが走行している場合、トップライダーにレース終了を**伝え**、トップライダー直前のライダーには、もう一周することを伝える。

- ・ **コントロールライン付近において、青旗とチェッカー旗が同時に振動提示される。**

・チェッカー旗は、ダブルチェッカー防止のため2か所で振動提示する場合もある。
該当規則：付則4 ロードレース競技規則 4

4-1-3-1 規則発行後の改定：二重線部分を削除する。

(P 7 6)

4-1-3-1 黄旗及びイエローライト：

当該旗の提示およびイエローライト点滅の前方コースおよびコースサイドに、障害物やその他危険な状態であることを示す

- ・ポストで黄旗の 1 本振動 は、前方コースサイドに危険が存在することを予告する。
 - ・ポストで黄旗の 2 本振動 は、前方コース上に走行を妨げるような障害物など危険が存在することを予告する。
 - ・ライダーはスローダウンし、いつでも停止できるように準備していなくてはならない。
- 緑旗が振動提示される地点まで、追い越しは禁止される。

~~・それぞれのスターティンググリッドで振動提示された場合、スタートディレイドを意味する。~~

黄旗の運用は、新たに 1 本振動、2 本振動の運用方式が新たに採用された。

2 本振動は、コース上にマシンまたはライダーが走行を妨げる状態をいい、コース上の落下物などのみの場合は、通常通り、赤ストライプ付黄旗で対応する。

削除部分については、17 スタート方法 17-4-11 (P87) スタートディレイド項の一連の連動（レッドライト、赤旗）運用のため、ここでの規則からは削除する。

4-1-3-2 赤旗及びレッドライト：

この旗が提示されると、競技の中断を示す。コース閉鎖をする場合にも使用される。

- ・公式練習、公式予選またはレースが中断された場合、各ポストにおいて振動提示される。コースに配置されているレッドライトが点灯される。ライダーは低速で最大限の注意を払いピットに戻らなければならない。
- ・ピットレーン出口が閉鎖される時、ピットレーン出口において振動提示され、レッドライトが点灯される。ライダーはピットアウトできない。
- ・赤旗は、決勝前のウォームアップラップ終了時にスターティンググリッドで提示される。
- ・レッドライトは、レーススタートのために2～5秒スタートラインで点灯される。

例外事項

ウォームアップ終了時のスターティンググリッドで提示される赤旗（アンダーライン緑字部分）は、静止提示される。

該当規則：付則4 ロードレース競技規則 4

4-1-3-5 規則発行後の改定：二重線部分を削除し、□部分を追加する。

(P 7 7)

4-1-3-5 黒旗：

この旗は、当該ライダーに速やかにピットインの指示していることを示す。

- ・この旗は、当該ライダーのナンバーを示すボードとともに各ポストで振動提示される。
- ~~・この旗とボードはライダーのチームに告知された以降にのみ振動提示される。~~
- ・この旗とボードは当該ライダーのチームにも告知される。

該当規則：付則4 ロードレース競技規則 4

4-1-3-6 規則発行後の改定：二重線部分を削除し、□部分を追加する。

(P 7 7)

4-1-3-6 オレンジボール旗と白ナンバーを付したブラックボード

当該ナンバーのマシンは、彼自身、及び他のライダーに危険をおよぼす可能性があり、速やかにコースから離脱し、安全な場所に停止 ~~することを示す。~~ **しなければならない。**

- ・ この旗は当該ライダーのナンバーを示すボードと共に各ポストにて振動提示される。
- ・ この旗とボードが示されたライダーは安全な場所に速やかに停止しなければならない。

4-1-3-7 白・黒斜分割旗：

当該旗の表示ポストの前方にスロー走行車両がある **ことを示し**、後続のライダーに対し**静止**提示される。そのスロー走行車両と走行ラインが重なる場合に**振動提示**される。

例外事項

白・黒斜分割旗は、MFJのオリジナル旗規則であり、「旗の静止と振動」の組み合わせで運用される。(従来通り変更なし)

4-1-3-8 黄旗 +SC (セーフティーカー) ボード：

セーフティーカーの介入によるレースの一時中立化(注意・減速・追い越し禁止)を示す。

- ・ 全てのポストにおいて黄旗の振動提示と SC ボードが提示され、レースは中立化される。ライダーはスローダウンし、他のライダーを追い越すことはできない。
- ・ 追越しを指示された車両以外は、セーフティーカーを追い越すことは禁止される。後方に一列に並んで走行しなければならない。

ホワイトクロス旗は廃止され、セーフティーカーの運用時は「黄旗と SC ボード」の組み合わせに変更された。

4-3-2 旗の色の指定

オレンジ	Pantone 151 C	黒	Pantone Black C	青	pantone298 C
赤	Pantone 186 C	黄	Pantone Yellow C	緑	Pantone 348 C

ブルーフラッグについては、2015 年から PANTONE298c (水色)に統一される。

2 ナンバープレート

該当規則 付則 4 ロードレース競技規則 8

(P 7 8)

8-1 3 規則発行後の改定：二重線部分を削除し、□部分を追加する。

8-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイド**または、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるように**ゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。

さらに、・・・以下 一部抜粋・・・シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントのナンバーと同じサイズでなければならない。

8-13 地方選手権インタークラスのナンバープレート

国際ライセンス所持者は、付則 5 全日本ロードレース選手権大会特別規則 13 ゼッケンナンバー13-5 全日本選手権 (ナンバープレート) 規則を適用してもよい。

3 スペアマシン

スペアマシンの登録は、JSB クラスを除き、コストダウンを目的にスペアマシン制度が廃止

された。

- | | |
|--|--------------------|
| 13 車両の検査 | 付則4 ロードレース規則 (P82) |
| 13-6 車両検査時持込み台数は、 全日本 、地方選手権および地方大会は出場1レースにつき 1台 限られる。
ただし、全日本選手権 JSB1000 クラスは2台までとする（スペアマシンは同一メーカーに限る）。 | |

4 スタート方法

(1) ウォームアップ開始

該当規則：付則4 ロードレース競技規則 17 スタート方法 (P86)

- | | |
|------------|---|
| 17-4-9 | ウォームアップラップ開始 |
| 17-4-9-1 | ウォームアップラップの開始を示すためにイエローライトが点滅される。 |
| 17-4-9-2 | スタートオフィシャルの 振動提示 するグリーンフラッグの指示で、ライダーはスタートし、1周走行する。 |
| 17-4-9-3 | オフィシャルカー がその後ろに続く。 |
| 17-4-9-7 | グリッド最前列の前には 赤旗を提示する を持った オフィシャルが立つ。 |
| 17-4-9-8 | オフィシャルカー が到着した後に戻ってきたライダーは、次の方法によりスタートしなければならない。 |
| 17-4-9-8-1 | スターティンググリッド最後尾の次の空グリッド について、スタートしなければならない。オフィシャルカーより遅れて到着するライダーが複数ある場合は、到着順で空グリッドについてスタートする。
スタートディレイドが生じた場合、正式なグリッドポジションに戻り再スタートすることができる。 |
| 17-4-9-8-2 | ピットインし、ピットスタートする。
ウォームアップラップ途中でトラブルに見舞われたライダーは、ピットレーンに戻って修理またはマシンの交換（JSB クラスのスペアマシン登録車両のみ）ができる。
ピットスタートの場合、グリッドからスタートしたライダーの集団がピットレーン出口を通過したら、オフィシャルはピットレーンに待機するライダーをスタートさせる。 |

- ・17-4-9-3 項のスタート進行時の追尾する車両を「オフィシャルカー」の表記に変更された。
- ・17-4-9-7 項の赤旗提示は「静止提示」される。
- ・17-4-9-8 オフィシャルカーより遅れてくるライダーのスタート位置が変更された。
 - 1) スターティンググリッドの**「最後尾の次の空グリッド」**からスタート。
「最後尾の次のグリッド」とは、
例) 決勝40グリッドで、最後尾が30位（30番目グリッド）の場合は、31番目グリッドをさす。
 - 2) ピットインし、ピットスタートする。

(2) スタートディレイド

(P87)

- | | |
|---------|-----------|
| 17-4-11 | スタートディレイド |
|---------|-----------|

スタート時の安全性を脅かすようなトラブルが発生した場合、スタートを受け持つオフィシャルが**レッドライト**を点灯させたまま赤旗を振る。

『スタートディレイド』のボードを掲示する。各グリッド列を担当するオフィシャルは**黄旗を振動表示する**。この場合ライダーはヘルメットをとらずにグリッドに待機する。**エンジンは停止させなくてもよい**。

各ライダーについて**2名**のメカニックがライダーエンジン始動を補佐するためにグリッドに立ち入ることが許可される。この時、**タイヤウオーマー、スタンド、簡易ツールは持ち込めるが、発電機は持ち込めない**。

17-4-11-2 スタートディレイドの原因となったライダーは、**ピットレーンに入れられ、もし、再スタートできる時には空グリッド最後尾のグリッドからスタートしなければならない**。

- ・ スタートディレイドは、イエローライト点滅させスタートディレイド、エンジンストップボードの提示から、レッドライトを点灯させたまま赤旗振動提示に変更された。
- ・ ディレイドの際は、「エンジン停止しなくてもよい」と変更された。
- ・ 空グリッド最後尾のグリッドとは、上記「17-4-9-8-1」と同様

5 スタートにおける反則

18-2-2 ストップ&ゴー・ペナルティー

18-2-2-2 当該ライダーに「STOP」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード（ペナルティー・ストップボード）をコントロールラインで提示する。
天候やコースレイアウトにより、**他のポストで追加表示**をする場合がある。

18-2-2-3 3回目の提示を受けてもピットインせず、ペナルティーを実行しない場合、当該ライダーは失格となる。

ストップ&ゴー・ペナルティーの提示は、コントロール上と他のポストで追加提示できるが、提示回数の3回のカウントは、コントロールライン上の提示とする。

6 セーフティーカーの運用について

23-2 競技の一時中立化

（事故発生時に競技監督の判断によって、セーフティーカーが介入してレースを一時中立化し、スロー走行で先導し、その間に事故処理を行う方法）。

23-2-1 競技監督の決定により、・・・・・・セーフティーカーが使用される場合がある。

セーフティーカーとは、**オレンジライト**を装備し、車両の後部に「SAFETY CAR」（以下セーフティーカー）と書かれた車両のことを言う。

23-2-2 セーフティーカー導入手順

- （1） 競技監督がセーフティーカー導入を決定したら、直ちに全てのフラッグマーシャルポストから**黄旗振動**と「SC」と書かれた白いボード（以下 SC ボード）が提示され、セーフティーカーの活動が終了するまで保持される。

・セーフティーカーの車両の仕様が、「イエローライトとグリーンライト」の装備から「オレンジライト」装備の車両に変更になった。

・セーフティーカーの合図旗は、ホワイトクロス旗から黄旗に変更され、「SCボード」と合わせて各ポストにて提示することになった。

7 違反に対する罰則について

公式シグナル提示（提示区間）における罰則は、昨年同様に強化し運営する。

該当規則：付則4 ロードレース競技規則 3.1 違反に対する罰則

(P.98)

31-2-3-1 **旗提示（提示区間）**における危険行為（追い越し・転倒・コースアウトなど）

罰金、レースタイム加算、予選タイム抹消、失格などの罰則が与えられる。

罰則の決定は大会審査委員会が違反の内容により、裁量決定する。

判定内容：

- ・決勝レース時の「旗提示区間の追い越し」については、
追い越し行為が確認された場合、（追い越された選手のアピールや聴取による追い越しの事実確認）以下の罰則を適用する。
「決勝時：ストップ＆ゴーペナルティー または レースタイムに 30 秒加算」
- ・旗提示区間の転倒は、決勝時は「失格」を適用する。

8 全日本選手権関連

1) 全日本選手権スケジュールについて

予選開催と決勝レースの順番

予選、決勝レースの開催順は主催者によって定められる。

ただし、全日本選手権の決勝の最終レースは、JSB1000クラスとする。

2) 予選方式は、JSB1000クラスは主催者の定める方式（ノックアウト、計時予選）

J-GP2・ST600・J-GP3クラスは計時予選で行われる

3) 決勝日

- ・主催者判断により、決勝日のウォームアップ走行時に導入練習を行うことも可能とし、その際は、最大 10 分間のウォームアップ走行を延長すること。（レースウィーク金曜日の ART 走行時に練習を行うことも可能）。
練習内容は、セーフティーカー導入から再スタートまで含めて練習を行うこととする。
- ・土曜日決勝については、予選から決勝までのインターバルは最低約 2 時間確保すること。
この場合、ウォームアップの必要性はなし。

4) レース距離

- ・最低距離を 70 km 以上に設定する。
JSB クラスは、他のクラスとの差別化として周回数を増やす。
- ・WET 時（WET 宣言中）は、自動的に 上記の設定距離から算出した周回数から「-2 周減算」を基本として、減算周回数は、SR にて定める。
ただし、ドライ走行とタイムに変化を生じないレベルの WET 時については、減算しない。
サイティングラップ 30 分前を目安に、周回数の減算をおこなうのか決定しアナウンスを行う。
また、赤旗後の再スタート時は、上記の減算周回数は適用しない。

5) 雨天時の対応

- ① 雨天時のフリー走行の実施について
天候の変化によるフリー走行は行わない。

但し、審査委員会の判断により、天候以外の理由により、フリー走行を行う場合がある。実施されても、ウォームアップやサイティングラップ2周程度

② 雨天時等のレース実施可否について（競技運営を左右する状態の場合）
決勝レースに向けたサイティングラップ開始前に、状況判断の会合（構成メンバーは、大会組織委員会（1名以上）、審査委員会（2名以上）、ARTから選手1名を含む最大2名）を行いその審議結果を大会組織委員会に進言し、大会組織委員会にて開催の可否が決定する。

③ 中止されるクラスの扱い
メインクラス J S B 1 0 0 0 決勝タイムスケジュールを動かさないことを条件に個々の決勝レースは、タイムスケジュール順にキャンセルさせる。状況変化が生じ、J S B クラスレース終了後に、レース再開可能な場合は、キャンセルされた順に決勝レースを開催する。

- 6) レース中の選手からのアピールへの対応について（ガイドライン）
レース中のライダートップ3名までが同意をもってレース続行不可能な明確なサインを出した場合は、赤旗または、セーフティーカー導入対応などの判定を行う。

Ⅱ 2014 国内競技規則書 技術規則関連の変更点と解釈について

1 クラス共通事項

1) 2次カバー

JSB1000、ST600、J-GP2 に関して 2 次カバーに関する規則が変更となり、2 次カバーの規則は、以下に大別される。

- ・ JSB、ST600、J-GP2 クラスの 2 次カバーは、複合材（カーボンまたはケブラー製）または FIM 公認 2 次カバー
- ・ J-GP3、ST250 クラスの 2 次カバー材質は、樹脂製

< JSB、ST600、J-GP2 クラスの記載 >

JSB1000 7-28-5 (P144) ST600 7-3-13 (p161) J-GP2 9-2-7 項 (P123)

転倒時に地面と接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケース、カバーは、複合材（カーボンまたはケブラー製）の 2 次カバーによって保護されなければならない。

この全ての 2 次カバーは、厚さは 2mm 以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。

2 次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。また、FIM 公認の 2 次カバーは、その材質に関わらず使用が認められる。

< J-GP3、ST250 の記載 >

J-GP3 10-1-3-4-2 (p125) ST250 7-3-13 (p180)

転倒時に地面と接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケース、カバーは 樹脂製の 2 次カバーによって保護されなければならない。

この全ての 2 次カバーは、厚さは 2mm 以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。

また、2 次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。

ただし、フェアリングの延長による接触部がカバーされる場合は 2 次カバーの取り付けなくとも認められる。

2) ブレーキプロテクション

GP 7-10-6 (p114) JSB 7-9-11(p135) ST600 7-3-6-12 (p157) ST250 7-3-6-11 (p177)

車両には、他の車両との接触等の場合、ブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備することを推奨する。

ただし、スロットルグリップの作動に支障がないように注意すること。

2 J-GP3 クラス関連

「J-GP3 の 4 ストローク車両技術仕様」は、車両コストの低減を目的として改定された。

主な変更は、

- ① 「クランクシャフト回転規制値の変更」に加え、エンジンの改造を制限する内容。
- ② 参加車両は、公認車両制度が導入され、以下の車両に限定される。
 - ・ J-GP3 クラスの 4 ストローク車両は、MFJ が公認した GP3 車両
 - ・ モトクロス、エンデューロの公認車両エンジンベース (GP-MONO 車両)

1) エンジンの定義

10-1-3	エンジン
10-1-3-1	エンジンは、MFJ が公認した J-GP3 公認車両のもの、または、モトクロス、エンデューロ公認車両 (GP-MONO車両) のエンジンでなければならない。
10-1-3-1-1	エンジンとは吸気システム (スロットルボディ、インジェクター) 及び1つの完全なトランスミッションを含む完全なエンジン本体をいい、公認車両時のエンジンから変更および改造は下記以外禁止とする。

2) シリンダーヘッド

該当規則 付則7 GPフォーミュラの技術仕様 10-1-3-2 シリンダーヘッド (p125)

10-1-3-2-1 規則発行後の改定：二重線部分を削除する。

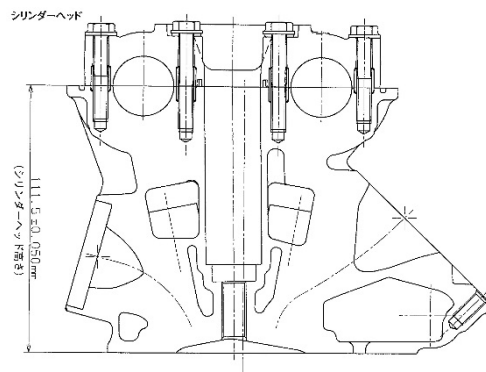
10-1-3-2-1	ベース面の研磨による圧縮比の変更は認められない。ただし、寸法公差内 (0.050mm) でのベース面の歪取りのための摺合せは認められる。
------------	---

単位の誤記および特定車種の公差のため、

10-1-3-2-1項から数値を削除。

ただし、NSF250Rのシリンダーヘッドの寸法公差は、0.050mmとなります。

NSF250R シリンダーヘッドとシリンダーの寸法公差値 (単位 mm)



国内競技規則書 p351 参照

3) スロットルボディー

10-1-3-6	インレット (エアファンネル) 及びフューエルシステム
10-1-3-6-1	エアファンネルの改造および変更は認められる。 可変長インレットトラクトシステムは認められない。
10-1-3-6-3	スロットルボディーは公認車両に装備されているものを使用しなければならない。インジェクターの変更は認められる。 最大2つのフューエルインジェクター及び2つの独立したフューエルインジェクタードライバーが認められる。 追加のインジェクターを取り付ける場合のステーの追加と加工は認められる。
10-1-3-6-5	フューエルインジェクションの燃料噴射圧力 (燃圧) は最大5バール以上あってはならない。MFJ 公認車両および公認部品として登録された燃料ポンプアッセンブリーのみ使用することが認められる。この燃料ポンプアッセンブリーは、公認の状態から一切改造、変更する事は認められない。ー 以下 抜粋 ー

- ・ スロットルボディーの変更及び口径が自由であったが、今年より公認車時装着のスロットルボディーに制限される。 NSF250R の場合の口径は50φ

燃料ポンプアッセンブリー 公認部品

	部品名	部品番号	申請者	公認日
1	FUEL PUMP UNIT ASSY	16700-NX7-003	HRC	H24.2.24～

4) ECU

規則発行後の改定：10-1-3-8-3 として新規規則を追加する。

(p 126)

10-1-3-8	ECU
10-1-3-8-1	クランクシャフト回転数規制は 13,500rpm を上限とする。 車検長の指示があった場合は、如何なる時も、データロガーのデータを車検長に開示しなければならない。
10-1-3-8-2	MFJ 公認部品および公認車両時に装着された イグニッション／フュエルイグニッションコントロールユニット (ECU) のみ使用することが認められる。 この ECU は 公認部品および公認車両時に装着された 状態からハード、ソフトウェアとも一切改造、変更することは認められない。 ソフトウェアに含まれるセッティング (チューニング) のオプションの変更のみ認められる。 車検長の指示があった場合は、如何なる時も、その車両に装着されている ECU を他の ECU に交換しなければならない。
10-1-3-8-3	MFJ 公認部品および公認車両時に装着された ECU を取り付けるための回転検出ピックアップローターの改造が認められる。 ただし、フライホイールの追加加工する場合は、公認時のフライホイールの重量と慣性モーメントの変更は認められない。

- ・クランクシャフト回転数規制値が、14,000rpm から 13,500rpm に改定された。
- ・回転数確認する手法として「データロガー」での確認方法が規則化され、データロガー上での確認時には、下記の ECU の公差値が認められる。

公認 ECU

	部品名	打刻開始	申請者	公差
1	PGM-FI/IGN UNIT COMP	9081-10001～	HRC	13,500+100rpm
2	ミクニ ECU280	00001～	ミクニ	13,500+100rpm
3	マイクロテック M232 GP3	SN : 01～	レイクラフト	13,500+100rpm
4	マイクロテック M270R-GP3	SN : 01～		13,500+100rpm

- ・フライホイール重量
NSF250R のフライホイールの重量は、525g (±5g)

5) その他

規則発行後の改定：10-1-3-13 として新規規則を追加する。

(p 127)

10-1-3-13	ガスケットおよびガスケットの材質の変更は認められる。 ただし、シリンダーヘッドガスケット、シリンダーベースガスケットを除く。
-----------	---

3 JSB 関連

JSB クラスは、メインフレームおよびオイルパンなど EWC 規則との整合性をあわせ目的で規則が追加および変更された。

7-3	メインフレーム	(p 133)
7-3-3	その他メインフレームの改造は以下に記すもののみ認められる。	
7-3-3-1	ステアリング (キャスター) 角は、公認時のステアリングヘッドにベアリングシートを挿入 (圧入) することにより変更可能とする。ステアリングヘッドのベアリングシートの直径はスペシャルブッシュを挿入するため変更が出来る。	

各ベアリングの新たな前後位置は公認時のベアリング位置に対して軸心最大 $\pm 6\text{ mm}$ とする。これらスペシャルブッシュの如何なる部分も公認時のステアリングヘッドパイプ位置から 3 mm 以上軸方向に突出してはならない。
これら改造をするためのステアリングヘッド部への溶接および機械加工が認められる。

7-3-3-2 フレームのスイングアームピボットエリアの改造は、縦横方向に軸心最大 $\pm 5\text{ mm}$ の調整が認められる。
スイングアームピボットへの改造をするための溶接および機械加工は、スイングアームピボットエリアに限り認められる。

7-24-2-5 オイルパン（油だめ）は、変更または交換が認められる。

4 ST250/ST200/ST150 クラスの技術仕様の変更点

1) ST250 における「レーシングレインタイヤ」の使用について

該当規則 : 付則 11 ST250F 技術仕様 7-3-7 (p177)

7-3-7-2-1 タイヤは変更できるが、一般公道用のタイヤに限られる。レース用のスリックタイヤ及び ST600 用公認タイヤ（過去の登録を含む）は天候に関わらず使用できない。
また、ST600 用公認タイヤと同一名称で、サイズ、コンパウンドが異なる登録されていないスペックのタイヤも使用することができない。
レーシングレインタイヤの使用は、大会特別規則による。またレーシングレインタイヤは、ST600 用公認タイヤ同一名称のタイヤも認められる。

<レーシングレインの扱い>

レーシングレインタイヤの使用を主催者が特別規則（SR）で許可することができる。
その場合、主催者はタイヤ供給メーカーと調整を行い、現場供給に不公平感が出ないように実施することが条件付けされる。（施設内のタイヤガレージに多めに在庫供給する等）

<指定されるレーシングレインタイヤ>

・ブリヂストン

	パタン	サイズ	標準リム	許容範囲	適用
F	ME01Z	110/590R17	3.00	2.75～3.00	VTR250 CBR250R
R	ME77	155/620R17	4.50	4.00～4.50	VTR250 CBR250R

・ダンロップ

	パタン	サイズ	標準リム	許容範囲	適用
F	KR189	110/70R17	2.75	2.75～3.00	VTR250 CBR250R Ninja250(R)
R	KR389	140/65R17	4.00	3.50～4.50	