

# 2004 ROAD RACE RULES

付 **8** 則

## JSB1000技術仕様

本規則はFIMスーパープロダクション規則をベースに全日本ロードレース用に一部追加、変更を加えた規則である。

世界耐久選手権レース（スーパープロダクションクラス）に出場する場合はFIM規則が適用される。

本規則はMFJが公認した公道用一般市販車をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮しつつ且つハイレベルのレースを基本理念とする。

全ての車両は全ての要素において本技術仕様に適合していなくてはならない。

但し、公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

### 1 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、FIMまたはMFJが公認した車両でなければならない。

### 2 排気量区分

排気量は公認時の排気量のままとする。クラスリミットに到達するためボア・ストロークサイズを変更することは禁止される。

600cc—1000cc | 4ストローク | 2気筒以上

### 3 最低重量

3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

2~3気筒	158Kg
4~5気筒	168Kg
6気筒以上	178Kg

※左記の重量を満たすために、バラストを追加することが認められる。

3-2 各レース終了後、無作為抽出されたマシンの重量が最終車検時にレースを終えた状態で測定される。

3-3 マシンは、レースを終えた状態で車重規定に合格していなくてはならず、マシンには、水、オイル、または燃料を含む一切のものを追加することが出来ない。

3-4 レース後の重量測定時には、1%の許容誤差が認められる。

3-5 練習走行及び予選の時に、マシンの車重検査をピットレーンで受けるようライダーに要請が出されることもある。この場合、当該ライダーは車重検査の要請に従わなくてはならない。レース期間中いかなる時においても、マシン全体の車重（燃料タンクを含む）

は、最低車重以下であってはならない。

## 4 音量

- 4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。
- 4-1-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。但し、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。
- 4-1-2 ノイズ・テストの際、ギヤ・ボックスにニュートラルがないマシンは、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。
- 4-1-3 規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスベア・サイレンサーに関しては例外とする。
- 4-1-4 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかななくてはならない。測定は所定のrpmに達した時に行うものとする。
- 4-1-5 rpmは、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。
- 4-1-6 所定のエンジン回転数 (rpm) =  $\frac{30,000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$
- 4-1-7 音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。  
エンジン型式および排気量ごとに、エンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は下記固定回転数にて実施する。

	2気筒	3気筒	4気筒
600cc (4・stroke)	5,500RPM	6,500RPM	7,000RPM
750cc (4・stroke)	5,500RPM	6,000RPM	7,000RPM
over750cc (4・stroke)	5,000RPM	5,000RPM	5,500RPM

- 4-1-8 2気筒を越えるエンジンの音量計測は、各エキゾースト・パイプの先端で測定される。
- 4-1-9 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 4-1-10 現行の音量規制値  
11m/secで測って105dB/Aまでとする。レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。全日本・チャレンジカップ選手権においては上記固定回転数を使用することもできる。
- 4-1-11 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。
- 4-1-12 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

## 5 燃料、オイル、クーラント

- 5-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。(AVガス、航空機用燃料の使用は禁止される)
- 5-2 競技に使用できるガソリン  
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
- 5-3 競技用ガソリンとはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。
- 5-4 競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内(無鉛ガソリン)に制限される。(AVガ

ス、航空機用ガソリン等は使用できない)

鉛の含有量は0.013g/l以下であること。

リサーチオクタン価が100.0 (RON)、モーターオクタン価が89.0 (MON) 以下であること。

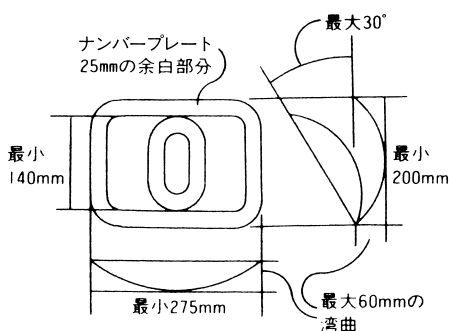
密度は15℃において0.725g/ml~0.780g/mlであること。

- 5-5 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール(燃料精製中に混入されているものに限る)については認められる。
- 5-6 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物に限られる。
- 5-7 大会特別規則(全日本ロードレース特別規則等)によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

## 6 ナンバープレート及びカラー

- 6-1 モーターサイクルのフロントと両サイドにレーシング・ナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に識別できるようにしなければならない。
- 6-2 ナンバーは、下図寸法に適合しなくてはならない。

ナンバープレート



- 6-3 バックグラウンドは最低限、上記の面積が単色でなくてはならない。バックグラウンドに蛍光色は禁止される。幅 275mm 高さ 200mm
- 6-4 ナンバーの周囲には最低25mmのクリアー・エリア(余白)が設けられなくてはならない。
- 6-5 ナンバーの明瞭度に関して論議が持ち上がった場合、車検長の決定が最終的なものとする。
- 6-6 ナンバーのカラーは、黄地に黒文字とする。
- 6-7 基準カラーは、RALカラー 黄：1003 黒：9005

## 7 マシンの仕様

### 7-1 マシンの外観

モーターサイクルのフロント、リヤ及びプロフィールの外観は特記されない限り公認された形状と同じでなければならない。

## 7-2 メインフレーム

- 7-2-1 メインフレームは、マニファクチャラーが公認マシン用に製造した状態に維持されていなくてはならない。
- 7-2-2 メインフレームは、ガゼットまたはチューブを追加することによってのみ変更することができる。ガゼットまたはチューブを削除することは出来ない。
- 7-2-3 全てのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャーシナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。（スペアフレームの場合は刻印なしの状態）で販売証明を車検にて提示しなければならない。
- 7-2-4 リヤ・サブフレームは変更または改造することができるが、材質は公認時のものと同じでなければならない。

## 7-3 フロントフォーク

- 7-3-1 フロントフォークは全体的にまたは部分的に交換することが出来るが、公認車両に装着されたものと同じタイプでなければならない。（リーディング、テレスコピック、倒立等）上下のフォーククランプ（三又、フォークブリッジ）は変更または改造してもよい。
- 7-3-2 ステアリング・ダンパーを追加する、またはアフターマーケット・ダンパーと交換してもよい。
- 7-3-3 ステアリング・ダンパーはステアリングロック制御デバイス（ステアリングストッパー）としての役割を果たしてはならない。

## 7-4 リヤフォーク（スイングアーム）

- 7-4-1 リヤフォークは車両公認時のものから変更または交換することができる。但し、カーボンファイバーまたはケブラー材質の使用は車両公認時に装着されている場合を除いて許可されない。
- 7-4-3 リヤホイール・スタンド用ブラケットを溶接またはボルトによって追加することができる。
- 7-4-4 スタンドブラケットの先端は危険防止のため丸められなくてはならない。（半径を大きくする）。ブラケット固定のためのスクリューは平面から突出してはならない。

## 7-5 リヤ・スプロケットガード

- 7-5-1 チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤ・スプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 7-5-2 そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。
- 7-5-3 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 7-5-4 スイングアームの補強とリヤ・スプロケットガードを兼ねることは認められない。
- 7-5-5 チェーンガードの板厚は最低 2 mm なければならない。

## 7-6 リヤサスペンション・ユニット

- 7-6-1 リヤサスペンション・ユニットは変更することができるが、同様のシステム（デュアル・サスペンションかモノ・サスペンションか）が使用されなくてはならない。
- 7-6-2 リヤサスペンション・リンケージは変更することができる。

## 7-7 ホイール

- 7-7-1 ホイール及びその関連パーツは公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。カーボンファイバー、またはカーボン・コンポジット製のホイールの使用は公認車両に装備されている場合を除いて許可されない。
- 7-7-2 ベアリング、シール、およびアクスル（材質については、フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される）は車両公認時のものから交換してもよい。
- 7-7-3 ホイールのサイズ  
フロントホイール・リム最大幅：4.00インチ  
リヤホイール・リム最大幅： 6.25インチ  
直径16インチ未満のホイール・リムは許可されない。

## 7-8 ブレーキ

- 下記部品は公認車両に装備されているものから変更または交換できる。
- 7-8-1 フロントマスターシリンダー
- 7-8-2 リヤマスターシリンダー
- 7-8-3 フロントキャリパー
- 7-8-4 リヤキャリパー
- 7-8-5 ブレーキパッド及びブレーキシュー
- 7-8-6 ブレーキホース及びブレーキカップリング
- 二つのフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点は、下部フォークブリッジ（下部三つ又）の上に設けられなくてはならない。  
車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためには下部フォークブリッジより上に変更しなければならない。
- 7-8-7 ブレーキディスク及びブレーキキャリパー
- 7-8-7-1 ブレーキディスクには鉄材質のみが認められる。
- 7-8-7-2 アルミニウムベリリウム等の特殊合金素材の使用は認められない。
- 7-8-7-3  $\beta$ ピン付パッドピンへの交換は認められる。また、キャリパーボルトにワイヤーロックを目的とした穴あけが認められる。
- 7-8-8 ブレーキフルードの変更
- 7-8-9 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更

## 7-9 タイヤ

- 7-9-1 タイヤは公認車両時に装備されているものから交換することができる。

- 7-9-2 タイヤウォーマーの使用が許可される。
- 7-8-3 予選、決勝（決勝当日のウォーミングアップランを含む）を通じて、使用できるタイヤは3セットとする。但し、レインタイヤは規制対象外とする。

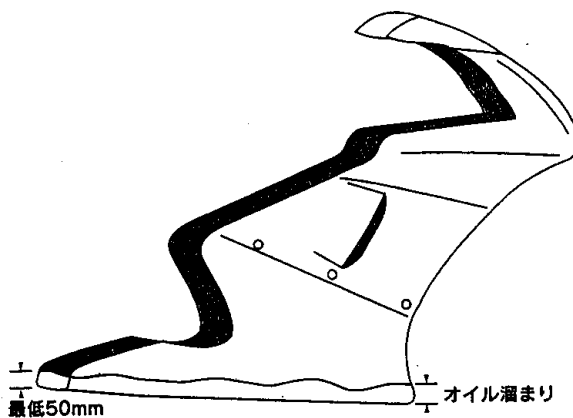
## 7-10 フットレスト/フットコントロール

- 7-10-1 フットレスト/フットコントロールの位置は変更してもよい、ただしリヤアクスルの前に位置しなければならない。
- 7-10-2 フットレストはリジッドマウントタイプか折り畳み式でもよい、折り畳み式の場合は通常の位置に戻るデバイスを持つものとする。
- 7-10-3 フットレストの先端は、最低半径8mmの固体状でなければならない。
- 7-10-4 折り畳み式でない鉄製フットレストには、プラスチック、テフロン、または同等の材質で出来たエンドプラグ（最低半径8mm）が常時固定されていなくてはならない。
- 7-10-5 足で操作するクイックシフターは認められる。シフトパターンを逆にする場合は、ギヤシフトリンケージを改造する場合のみ許可される。

## 7-11 ボディーワーク（フェアリング、ウインドスクリーン、フェンダー）

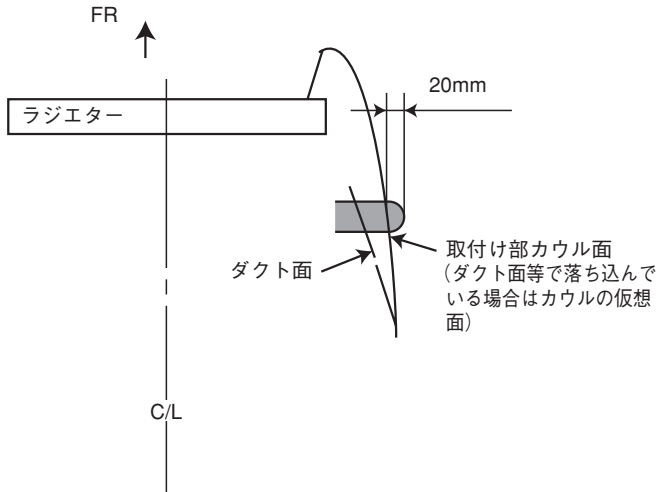
- 7-11-1 フェアリングは変更することができる。但し、外観はノーマルと同じでなければならない。
- 7-11-2 ウインドスクリーンの形状は自由とする。但し、スクリーン本体は一体型のものでなければならない（スクリーンが2ピース以上で構成されていないこと）。
- 7-11-3 フェアリングからエアーボックスに至るエアーダクトは変更または交換できる。
- 7-11-4 フェアリング下部はエンジン破損時にエンジン内のオイルとエンジンクーラント容量の最低半分（最低5リットル）を保持できる構造とする。
- 7-11-5 フェアリング下部（オイル受け）の端部は、フェアリングの一番低いところから最低50mmの高さでなければならない。

オイル溜まり



- 7-11-6 フェアリング下部には、直径20mm（許容誤差±5mm）の水抜き用の孔を最少1個設けなければならない（孔は2個までとする）。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェット・レースを宣言した場合、開けなければならない。

- 7-11-7 ホイール交換用のスタンドを使用できるようにする為、又は、フレーム及びエンジンにプラスチック製のプロテクティブ・コーンを装着するため、フェアリングへの最低限の穴開けをすることができる。  
プロテクティブ・コーンを取り付けた場合、プロテクティブ・コーンの突き出し量はフェアリングの表面から20mm以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンの角は10Rとする。



- 7-11-8 オイルクーラーへの風量を増加するためにフェアリングにドリルで孔を開けたり、カットすることができる。直径10mm以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなければならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- 7-11-9 フロントフェンダーは、取り付けられていなければならないが、材質及び形状は自由とする。
- 7-11-10 フロントフェンダーに孔を開けて冷却効果を上げることができる。直径10mm以上の孔はメタルガーゼまたは目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- 7-11-11 リヤフェンダーは追加、または取り外すことができる。
- 7-11-12 フロントフェンダー、リヤフェンダー、フェアリングの材質は変更することができる。
- 7-11-13 すべての露出しているエッジは丸められなければならない。

## 7-12 燃料タンク

- 7-12-1 公認車両時の燃料タンクを改造することができる。側面からの外観形状は、ノーマルと同じでなければならない。
- 7-12-2 最大容量は24リットルとする。
- 7-12-3 タンクの両側をつなぐクロスオーバー・ラインが許可される（最大内径10mm）。
- 7-12-4 燃料タンクは、防爆材（“Explosafe”が望ましい）で完全に充填されなくてはならない。
- 7-12-5 タンク・ブリーザーパイプのついた燃料タンクには、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクに放出するノンリターン・バルブ（戻らない）が装備されなくてはならない。
- 7-12-6 燃料タンク・フィルター・キャップは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。（クイックフィルターキャップの装着も許可される）

- 7-12-7 燃料キャップは、閉じられた状態で漏れない構造になっていなければならない。  
さらに、燃料キャップは、誤って開いてしまわないように対策が施されていなくてはならない。
- 7-12-8 燃料タンクの材質は、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる。カーボンファイバー、アラミド・ファイバー、またはファイバークラスの材質の使用は許可されない。

### 7-13 シート及びシートカウル

- 7-13-1 シート及びシートカウルは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。
- 7-13-2 シート周辺のボディワークの上部をソロシートに改造することができる。  
シートカウルの前後およびサイドからの外観は、原則としてノーマルと同じものでなければならない。
- 7-13-3 シート/シートカウルは、マシンのナンバーがはっきり見える状態にあってはならない。
- 7-13-4 シート、またはシートカウルに孔を開けて冷却効果を増すことができる。直径10mm以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。  
メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- 7-13-5 すべての露出しているエッジは丸められていなければならない。

### 7-14 ラジエター/オイルクーラー

- 7-14-1 ラジエターまたはオイルクーラーは、変更、交換及び追加することができる。但し、マシンのフロント、リヤ、およびプロフィールの外観形状は、ラジエター、またはオイルクーラーを追加したあとでも認証された形状でなければならない。
- 7-14-2 オイルクーラーは、リヤフェンダーに取り付けることはできない。
- 7-14-3 ラジエター・チューブの変更は認められる。

### 7-15 ワイヤー・ハーネス

変更または改造することができる。

### 7-16 バッテリー

バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。

### 7-17 エアーボックス

- 7-17-1 エアーボックスは、本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならないが、エアーボックス・ドレインは密封されなくてはならない。
- 7-17-2 エアーフィルター・エレメントは取り外すことができる。
- 7-17-3 すべてのモーターサイクルには、クローズド・ブリーザー・システムが採用されなくてはならない。オイル・ブリーザー・ラインはエアーボックスに連結され、これに放出する。
- 7-17-4 ラムエアシステムの無い車両に限りラムエアーダクトの追加及びエアーボックスの改造、変更を認める。改造時は、エアダクト取り付けのための最小限のフェアリング改修を認める。

## 7-18 キャブレター

---

- 7-18-1 改造は許可されない。
- 7-18-2 ジェット、ニードル、およびスライドスプリングは交換することができる。
- 7-18-3 CVキャブレタースライドコントロールのエア調節孔のサイズは変更することができる。
- 7-18-4 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチング（濃くする）・デバイスは、そのまま装着されていなくてはならないが、作動しないようにすることはできる。
- 7-18-5 エアファンネルは、改造、変更は可能とするが、エアファンネル取り付けの為のエアボックスの改造は認められない。  
可変機構の追加は認められない。
- 7-18-6 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外しは許可される。（エンジン外部に備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）
- 7-18-7 キャブレターの温水配管の取り外しも認められる。

## 7-19 フュエル・インジェクション・システム

---

- 7-19-1 改造は許可されない。
- 7-19-2 インジェクターは公認されたモーターサイクルに装備されているのと同じスタンダード・モデルでなくてはならない。
- 7-19-3 エアファンネルは、改造、変更は可能とするが、エアファンネル取り付けの為のエアボックスの改造は認められない。  
可変機構の追加は認められない。
- 7-19-4 フュエル・インジェクション・マネージメント・チップ（EPROM）を変更することができる。
- 7-19-5 燃料ポンプと燃料プレッシャー・レギュレーターは公認通りのままとする。
- 7-19-6 インジェクション・マッピングにフラッシュ・メモリー（フラッシュRAM）を使用することは許可される。
- 7-19-7 燃料の混合比を変えるために、追加のコントロール・ユニットを装着することは許可される。

## 7-20 燃料供給

---

- 7-20-1 燃料ラインは交換できるが、燃料コックは変更できない。
- 7-20-2 クイック・コネクターを使用することができる。
- 7-20-3 燃料フィルターを追加することができる。

## 7-21 下記部品は公認車両のままとし、一切改造・変更は許可されない。

---

- 7-21-1 クランクシャフト
- 7-21-2 コンロッド
- 7-21-3 ピストン
- 7-21-4 ピストンリング
- 7-21-5 ピストンピン及びクリップ
- 7-21-6 シリンダー

## 7-22 下記部品は全てにおいて、または一部のみ改造、変更が認められる。

- 7-22-1 シリンダーヘッド
  - 7-22-1-1 ポーティングは自由とする。
  - 7-22-1-2 シリンダーヘッドベース面の研磨による圧縮比の変更は認められる。
- 7-22-2 クランクケース及び全てのエンジンカバー（すなわちACGカバー、クラッチカバー等）
  - 7-22-2-1 クランクケース及びその他全てのエンジンカバーは、保護カバーを装着することができる。
  - 7-22-2-2 バンク角確保のため、左右エンジンカバーの改造及び変更は許可される。
  - 7-22-2-3 車両公認時のフロントスプロケットガードが装着していなければならない。
  - 7-22-2-4 逆シフトにする際に、フロントスプロケットガードが干渉する場合、最小限のカットが認められる。但し、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。
- 7-22-3 トランスミッション/ギヤボックス
  - 7-22-3-1 トランスミッション・ギヤの変更は認められる。但し、一時減速は不可。
  - 7-22-3-2 フロント（ドライブ）スプロケット、リヤ（ドリブン）スプロケット、チェーンピッチ、およびチェーンサイズは変更することができる。
- 7-22-4 クラッチ
  - 7-22-4-1 改造は許可されない。
  - 7-22-4-2 クラッチ・スプリングは変更することができる。
  - 7-22-4-3 フリクション・ディスクとドライブ・ディスクのみ変更することができるが、数はオリジナルのまま維持されなくてはならない。
  - 7-22-4-4 車両公認時にバクトルクリミッター（BTL）のない車両については、その機構の追加は認められない。
  - 7-22-4-5 クラッチケーブルの変更が認められる。車両公認時に油圧式クラッチ車両の場合、ホースの変更とホース変更に伴うバンジウボルトの変更及び油圧クラッチ用フルードの変更も許可される。
- 7-22-5 イグニッション/エンジン・コントロール・システム
  - 7-22-5-1 イグニッション/エンジン・コントロール・システムは変更または交換することができる。
  - 7-22-5-2 ECUの交換は認められる。
- 7-22-6 オイルポンプ及びオイルライン
  - 7-22-6-1 オイルポンプは車両公認時のものとし、改造は許可されない。
  - 7-22-6-2 オイルラインは改造または交換しても良い。
  - 7-22-6-3 圧力のかかるオイルラインを交換する場合は、金属強化構造のもの、またはネジ式のコネクターを持つものを使用しなければならない。
- 7-22-7 ジェネレーター、オルタネーター、エレクトリック・スターター
  - 7-22-7-1 ジェネレーターの改造、取り外し、交換は許可される。
  - 7-22-7-2 エレクトリック・スターターは、常に正常に作動し、エンジンを始動させることが出来なければならない。
  - 7-22-7-3 エレクトリック・スターターがその機能を果たし停止した時には、エンジンは独自のパワーで作動し続けなければならない。
- 7-22-8 エキゾースト・システム
  - 7-22-8-1 エキゾースト・パイプは、変更、または交換することができる。

- 7-22-8-2 サイレンサーの数は車両公認時のままでなければならない。
- 7-22-8-3 サイレンサーの位置は原則として公認時と同じでなければならない。
- 7-22-8-4 ライダーの足の部分またはフェアリングと接触する部分を熱から保護する場合を除き、エキゾースト・システムを覆うことは認められない。
- 7-22-8-5 鉄、SUS、チタニウム、カーボン、アルミニウム、インコネル材質のサイレンサーが許可される。
- 7-22-8-6 チタニウム、鉄、SUS、インコネル製エキゾーストも許可される。
- 7-22-9 カムシャフト及びカムスプロケット  
カムシャフトのプロフィールは自由とするが、材質は車両公認時のものと同じでなければならない。カムスプロケットはバルブタイミングを調整するための改造、変更が認められる。バルブスプリングは変更可能とするが、材質の変更は認められない。

## **7-23** 下記のアイテムは公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる

- 7-23-1 潤滑油、またはサスペンションオイル
- 7-23-2 スパークプラグおよびスパークプラグキャップ
- 7-23-3 ベアリング（ボール、ローラー、テーパー、プレインなど）
- 7-23-4 ファスナー（ナット、ボルト、スクリューなど）
- 7-23-5 外部の表面仕上げ、およびデカール
- 7-23-6 ガスケット

## **7-24** 下記のアイテムは取り外すことができる

- 7-24-1 メーター、メーターブラケット、および関連ケーブル
- 7-24-2 ホーン
- 7-24-3 ライセンス・プレート・ブラケット
- 7-24-4 ツールボックス
- 7-24-5 タコメーター
- 7-24-6 スピードメーター、およびホイール・スパーサー
- 7-24-7 サーモスタット  
取り外しとスパーサーへの変更は認められる。
- 7-24-8 ハンドル左側のスイッチホルダー
- 7-24-9 ラジエーター・ファン、およびワイヤリング
- 7-24-10 パッセンジャー用フットレスト
- 7-24-11 パッセンジャー用グラブレール
- 7-24-12 チェーンカバー
- 7-24-13 リヤフェンダー
- 7-24-14 ヘルメット用フック及び荷物用フック（溶接されている場合は、切削も可能）

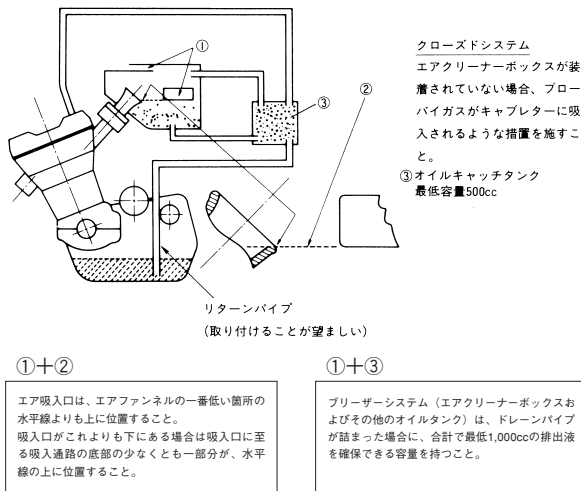
## **7-25** 下記のアイテムは変更されなくてはならない

車両公認時の状態で、下記の各項目に適合していない場合、改造、変更が義務付けられる。

- 7-25-1 アクセルは手で握っていない時は、自動的に閉じるようになっていること。
- 7-25-2 キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けること。

- 7-25-3 エレクトリック・フュエルポンプがついている車両は、転倒した時にポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
- 7-25-4 クローズドブリーザーシステム  
すべての車両は、クローズドブリーザーシステムになっていなければならない。オイルブリーザーラインはオイルキャッチタンク及びエアクリーナーボックスに連結され、これに排出する構造となっていること。
- 7-25-5 ブリーザー、またはオーバーフロー・パイプが装着される場合、その排出は既存の排出口から排出されなくてはならない。オリジナルのクローズド・システムが維持されなければならない。外気への直接排気は禁止される。
- 7-25-6 オイル・ブリーザー・パイプが装着される場合、排出液は簡単に手の届くところに設けられたキャッチタンクへ放出され、このキャッチタンクはレースのスタート前に空にされる。キャッチタンクの容量はオイルキャッチタンクが最低500cc、オイルキャッチタンクとエアクリーナーボックスの合計で1000ccとする。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム



- 7-25-7 セーフティバー、センタースタンド、およびサイドスタンドは取り外されなくてはならない（固定ブラケットは維持されなくてはならない）。
- 7-25-8 すべてのドレンプラグはワイヤーロックされる。外部のオイルフィルター・スクリューおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックされる（すなわち、クランクケース、オイルライン、オイルクーラーなどに）。
- 7-25-9 ヘッドライト、リヤライト、およびウインカーは取り外されなくてはならない。
- 7-25-10 本来それがあつた部分は、適切な材質で覆われなければならない。

## 8 追加の装備

オリジナルの公認モーターサイクルに装備されていない装備を追加することができる（すなわち、データ収集器、コンピューター、記録装置など）。

しかしながら、下記すテレメトリー規定が守られなくてはならない。

- 8-1 動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。
- 8-2 マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。
- 8-3 自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

8-4 自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

8-5 2方向の無線伝達は禁止される。

## 9 部品の買い取り制度

- 9-1 大会にてクラス別上位3位に入賞した車両の下記部品は、購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。
- |                                       |       |
|---------------------------------------|-------|
| ・フロントサスペンション                          | 120万円 |
| ・リヤサスペンション                            | 40万円  |
| ・シリンダーヘッドアッセンブリー                      | 50万円  |
| ・ECUイグニッション                           | 15万円  |
| ・カムシャフト (in & ex) /カムシャフト/バルブスプリングセット | 10万円  |
- 9-2 購入希望者は決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請をすることが出来る。
- ・売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限る。
  - ・購入申請は決勝レース暫定結果発表後に行うことが出来る。
  - ・購入申請が締め切られた後、売主に購入申請があったことが通達される。
- 9-3 購入申請は主催者指定の用紙に必要な事項を記入し、以下の物を揃え、主催者へ提出すること。
- ・購入申請メ切後の申請撤回は認められない。
  - ・購入申請用紙
  - ・購入者の運転免許証のコピー
  - ・購入申請保証金50,000円（購入申請保証金は購入代金の一部とされる）
- 9-4 希望者が複数の場合、申請メ切後、抽選の会場・時間が購入希望者に連絡される。購入者は主催者により抽選にて購入優先順位が決定される。購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。
- 9-5 購入申請が提出された時点より、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない。（売主が車両に触れることは禁止される）
- 9-6 売買契約日は購入申請日から起算して10日以内の間に設定されなければならない。売主・購入者・そして主催者の3者にて売買契約日を決定する。
- 9-7 前項にて決定された売買契約日に購入代金（現金）と車両の受け渡しが行われる。
- 9-8 売買契約日までに売主・購入者双方とも身分証明書のコピーを主催者に提出しなければならない。
- 9-9 売買契約は売主、購入者双方とも主催者立会いのもと行われる。
- 9-10 5項にて決定された売買契約日に売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合はこの売買契約は無効となり購入申請保証金50,000円は返却されない。また、この場合に発生する経費（運搬費等）は購入希望者が負担する。
- 9-11 売買契約が無効になった場合は3項で決定された、優先順位の次点の購入希望者に購入権利が与えられる。
- 主催者より次点購入希望者に連絡し、3日以内に再度、購入申請保証金が主催者に提出された時点で購入権利の移行が確定する。確定しなかった場合は再度さらに次点の者に購入希望の発生が連絡され、同様の手順が適用される。
- 購入権利の移行が確定した後に、売主に連絡され3者立会いの売買契約調整日が設定され、売買契約日より5項以降の規程を適用する。
- 9-12 上記規定は購入者・売主・主催者の合意があれば、部分的に簡略化することが出来る。なお、3者合意が必要な規定について、調整が困難な場合は主催者が決定権利を有する。（売買契約日等）