

## 付則8

## 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国内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（EWCクラス）に出場する場合はFIM規則が適用される。

本規則はFIMまたは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か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はならない。

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。

ただ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。

用語の定義：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

変更＝オリジナル（車両公認時に装着されたもの）のパーツまたは仕様を、他のパーツ・仕様に置き換える行為

修理＝転倒などによりダメージを受けたパーツに対し、公認車両と同等の機能に回復させる行為。

溶接または接着剤により公認車両と同じ材質の部材追加することのみ許可される。

切削、研磨（表面処理を除く）をすることは許可されない。

材質＝「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。各材質は、各々の材質を主成分としたものである。

材質については、必要に応じて製造方法も併記して規制の運用を行う。

素材＝材質と製造方法を含む。

## 1 出場車両

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

地方選手権においては、MFJ公認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。

4気筒	600cc-1000cc	4ストローク
3気筒	750cc-1000cc	4ストローク
2気筒	850cc-1200cc	4ストローク

### 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。

3~4気筒 (1000cc)	165kg
2気筒 (1200cc)	170kg

※2気筒 (1200cc) の重量については、シーズン中に見直される場合もある。

※上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、無作為に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、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できない。

3-4 レース後のマシンの重量には、1kg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、マシン全体の重量 (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、大会ごとに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。ただし同様に車検に合格し、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にしてエンジンを回転させ、所定の回転数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。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。

4-1-5 回転数は、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。

音量規制値は4ストロークはピストンスピード11m/secで計測される。

$$\text{所定のエンジン回転数 (rpm)} = \frac{30,000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$$

JSBクラスについては、次項の固定回転数方式が適用される。

4-1-6 音量測定の固定回転数と音量値

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。

音量規定値は、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。

	2気筒	3気筒	4気筒
600cc (4ストローク)	—	—	7,000rpm
750cc (4ストローク)	—	6,000rpm	7,000rpm
over750cc (4ストローク)	5,000rpm	5,000rpm	5,500rpm

- 4-1-7 サイレンサーが1本を超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。
- 4-1-8 音量測定は、走行時と同じモードで測定される。  
スイッチ等のモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行う場合がある。音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。
- 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 周辺の音量は、モーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。
- 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 気温0℃以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 4-1-13 メーターの読み方は常に小数点以下を切り捨てとする (105.9dB/A=105dB/A)
- 4-1-14 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、冷却水

- 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当該競技会の開催される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、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 (レース用として一般市販されている冷却水) に限られる。ただし不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。
- 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、モーターサイクルのいかなる部分によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。  
シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントナンバーと同じサイズでなければならない。
- 6-2 ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況

においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない

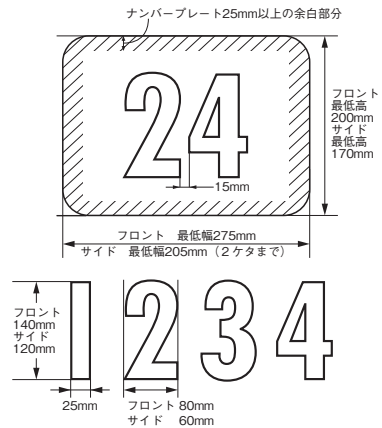
6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法はフロントが幅275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mm（3桁ゼッケンの場合は、幅260mmとする）とする。また、別個のナンバープレート装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消してペイントするかあるいは固定してもよい。

6-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。

6-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。

6-6 数字の最低寸法は下記のとおりとする。  
フロントナンバーおよびシートカウル上部の寸法

- 最低高 : 140mm
- 最低幅 : 80mm（1の場合 25mm）
- 数字の最低の太さ : 25mm
- 数字間のスペース : 15mm
- サイドナンバー及びサポートナンバーの寸法
- 最低高 : 120mm
- 最低幅 : 60mm（1の場合 25mm）
- 数字の最低の太さ : 25mm
- 数字間のスペース : 15mm



6-7 アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。サポートナンバーの最低寸法は、2桁ゼッケン幅185mm×高さ150mm、3桁ゼッケンの最低幅は260mmとする。ナンバーの地色は自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても文字は判別しやすいようにしなければならない。ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。アッパーカウルとアンダーカウルの分割位置も変更可能とする。

JSB1000のサイド/シートトップゼッケン+サポートナンバーの装着例

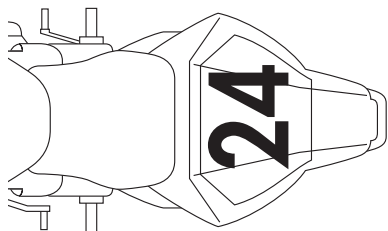
JSBクラスのサイドゼッケン

例) No.24の場合

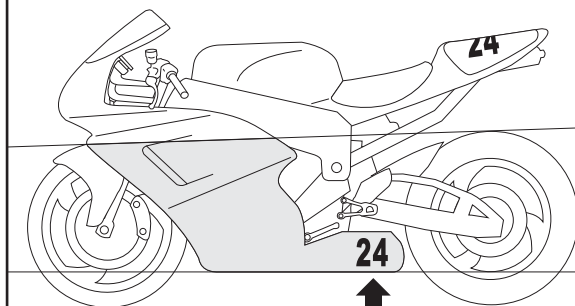


ゼッケンナンバーの位置は側面から見て見やすい位置に貼付けなければならない


シートカウル上部ゼッケン



サポートナンバーの装着例



推奨位置アンダーカウルの後端

※サポートナンバーの貼り付エリアは  部分

- 6-8 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

- 6-9 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会前にすべて取り外されなくてはならない。
- 6-10 ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする（蛍光色は禁止）。ナンバープレートの地色は、単色でなければならない。  
JSBクラス 黄地に黒文字  
基準カラーは、RALカラー 黄：1003 黒：9005
- 6-11 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。

## 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、リヤ及びプロファイ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 材質

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、アルミニ

ウム、マグネシウム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。

### 7-3 メインフレーム

- 7-3-1           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。
- 7-3-2           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できない。
- 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（キャスト）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 $\pm 6$  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。これらを改造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 $\pm 5$  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。
- 7-3-4           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の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない）。交換したメインフレームには、主催者が指示した新たな刻印の打ち込み等による識別の管理方法に従わなければならない。
- 7-3-5           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。

### 7-4 フロントフォーク

- 7-4-1           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できるが、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。
- 7-4-2           **電子制御式サスペンション**
- 7-4-2-1          電子制御式サスペンションは、公認車両に装備された場合のみ使用が許可される。公認車両に電子制御式サスペンションが装備されている場合には、電子制御なし（コンベタイプ）のサスペンションへの変更は認められるが、電子制御なし（コンベタイプ）のサスペンションから電子制御式サスペンションへの改造および変更は許可されない。公認車両のサスペンションをベースとしたプロトタイプも使用出来ない。
- 7-4-2-2          公認車両に装備されたサスペンションを使用する場合でも、スプリング、カラー、シートワッシャーおよびオイルの変更は認められるが、バルブおよび制御方式の



改造および変更は禁止される。

- 7-4-2-3 サスペンションを制御するECU（エレクトリック・コントロール・ユニット）は公認車両の状態に維持されなくてはならず、データの変更およびGPS機能の追加も認められない。
- 7-4-2-4 サスペンションのスプリングおよびダンパーの位置設定をコントロールする方式は、公認車両と同じでなければならない（車載スイッチまたは外部PC等）。
- 7-4-2-5 公認車両に装備されたサスペンションであっても、サスペンションオイルの粘度を変更することができる。電磁流体システムは認められない。
- 7-4-3 ステアリングダンパー
- 7-4-3-1 ステアリングダンパーを追加、またはアフターマーケットダンパーと交換しても良い。
- 7-4-3-2 電子制御式のステアリングダンパーは、公認車両に装備されている場合のみ使用が許可される。電子制御式を電子制御なし（コンベタイプ）のステアリングダンパーに変更することは許可されるが、電子制御式のまま使用する場合は、外観形状、内部構造、制御方法を含めて公認車両の状態が維持されていなければならない。

## 7-5 リヤフォーク（スイングアーム）

- 7-5-1 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。
- 7-5-2 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。
- 7-5-3 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。

## 7-6 リヤスプロケットガード

- 7-6-1 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。
- 7-6-2 リヤスプロケットガードは、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する。取り付け方法は、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。
- 7-6-3 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。
- 7-6-4 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る。
- 7-6-5 リヤスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。

## 7-7 リヤサスペンションユニット

- 7-7-1 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。
- 7-7-2 リヤサスペンションリンケージは改造、または変更することができる。ただし、リンケージのフレーム側およびリヤサスペンションのアップパー部取り付けは、公認車両の位置および方法と同じでなければならない。

- 7-7-3 電子制御式サスペンション
- 7-7-3-1 電子制御式サスペンションは、公認車両に装備された場合のみ使用が許可される。公認車両に電子制御式サスペンションが装備されている場合には、電子制御なし（コンベタイプ）のサスペンションへの変更は認められるが、電子制御なし（コンベタイプ）のサスペンションから電子制御式サスペンションへの改造および変更は許可されない。公認車両のサスペンションをベースとしたプロトタイプも使用出来ない。
- 7-7-3-2 公認車両に装備されたサスペンションを使用する場合でも、スプリング、カラー、シートワッシャーおよびオイルの変更は認められるが、バルブおよび制御方式の改造および変更は禁止される。
- 7-7-3-3 サスペンションを制御するECU（エレクトリック・コントロール・ユニット）は公認車両の状態に維持されなくてはならず、データの変更およびGPS機能の追加も認められない。
- 7-7-3-4 サスペンションのスプリングおよびダンパーの位置設定をコントロールする方式は、公認車両と同じでなければならない（車載スイッチまたはPCによる外部操作等）。
- 7-7-3-5 公認車両に装備されたサスペンションであっても、サスペンションオイルの粘度を変更することができる。電磁流体システムは認められない。

## 7-8 ホイール

- 7-8-1 ホイール及びその構成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。
- 7-8-2 ベアリング、シール、およびアクスルは車両公認時のものから交換してもよい。
- 7-8-3 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。

予告事項：2017年度よりホイールサイズおよびホイール材質が変更される。

- ①車両公認時に装備されたホイールから変更される場合は、ホイールの材質はアルミニウムに限定される。アルミニウムの材質は以下の成分のものとする
  - ・ベリリウム⇒5%以下、スカンデウム⇒2%以下、リチウム⇒1%以下
- ②車両公認時に装備されたホイールとドリブンスプロケットハウジングをアセンブリーで使用する場合は、車両公認時に装備された材質のホイールの使用が許可される（アルミニウムに限定されない）。
- ③ベアリング、シール、スパーサーおよびアクスルは車両公認のものから変更しても良い。但し、アクスルスピンドル（シャフト）には、チタニウムまたは軽合金のものを使用することが禁止される。
- ④ホイールバランスウエイトおよびエアバルブはどのタイプを使用しても良い。
- ⑤ホイールのサイズは下記に限定される。
 

ホイールリム直径（フロント、リア）	：17インチ	
ホイールリム幅	フロント	：3.50インチ
	リヤ	：6.00インチ



## 7-9 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。

- 7-9-1 フロントマスターシリンダー
- 7-9-2 リヤマスターシリンダー
- 7-9-3 フロントキャリパー
- 7-9-4 リヤキャリパー
- 7-9-5 ブレーキパッド及びブレーキシュー
- 7-9-6 ブレーキホース及びブレーキカップリング
- 7-9-6-1 ブレーキホースを改造または変更する場合は、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、ロワーフォークブリッジ（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ロワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。
- 7-9-6-2 公認車両の状態からブレーキホースが変更されていない状態で、二つのフロントブレーキ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（下部三つ又）にボルトおよびブラケット等で確実に固定されている場合は、ロワーフォークブリッジ下のホース分岐を認める。
- 7-9-7 ブレーキディスク及びブレーキキャリパー
- 7-9-7-1 ブレーキディスクの材質は鉄（SUS含む）のみ認められる。
- 7-9-7-2 アルミニウム、ベリリウム等の特殊合金材の使用は認められない。
- 7-9-7-3 ブレーキパッド脱落防止のために $\beta$ ピン付のパッドピンを使っている場合は $\beta$ ピンにワイヤーロックをしなければならない。
- 7-9-7-4 ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。
- 7-9-8 ブレーキフルードの変更
- 7-9-9 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更。
- 7-9-10 車両公認時にABSが装着された車両の場合、ABS用のECU交換とABS関連モジュレーター・ユニットの搭載位置変更及びホース類の変更は許可される。
- 7-9-11 ブレーキレバーは、リモート式も含めて調整機能つきのものに変更が許可される。

## 7-10 タイヤ

- 7-10-1 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。
- 7-10-2 タイヤウォーマーの使用が許可される。

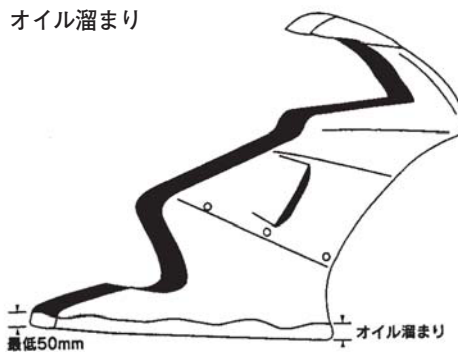
## 7-11 フットレスト/フットコントロール（チェンジ&ブレーキペダル）

- 7-11-1 フットレスト/フットコントロール（チェンジおよびブレーキペダル）の位置と形状は変更することができるが、ブラケットの取り付け位置は公認車両と同じでなければならない。
- 7-11-2 フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径8mmの球状でなければならない。
- 7-11-3 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていてはならない。

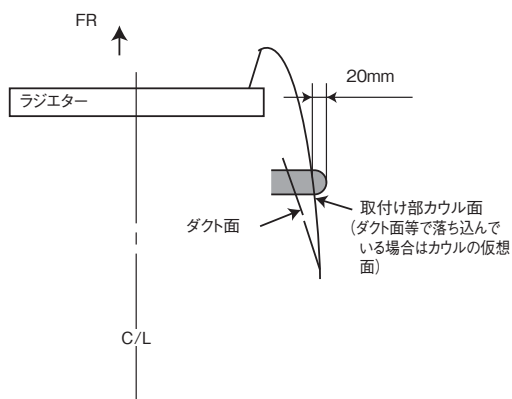
- 7-11-4 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低半径8mm以上）。
- 7-11-5 クイックシフターは認められる。
- 7-11-6 シフトパターンを逆にする場合は、ギヤシフトリンケージを改造する方法のみ許可される。

## 7-12 ボディワーク（フェアリング、ウインドスクリーン、フェンダー、エアダクト）

- 7-12-1 フェアリングは変更することができる。ただし、外観はマニファクチャラーが本来製作した車両公認時の状態と同じでなければならない。
- 7-12-2 ウインドスクリーンの形状は自由とする。ただし、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）。スクリーンの垂直方向への高さの変更は認められる。
- 7-12-3 フェアリングからエアボックスに至るエアダクトは変更または交換できる。
- 7-12-4 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。フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られていてもよい。この規制を満足させるための最低限の外観変更が許可される。
- 7-12-5 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の高さまででなければならない。



- 7-12-6 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低1個設けなければならない（孔は2個までとする）。
- 7-12-7 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。
- 7-12-8 ホイール交換用のスタンドを使用できるようにするため、または、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以上とする。



- 7-12-9 冷却の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。
- 7-12-10 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。
- 7-12-11 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。
- 7-12-12 リヤフェンダーの形状変更、追加、または取り外すことができる。
- 7-12-13 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。
- 7-12-14 ウインドスクリーンエッジ、また、その他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。
- 7-12-15 ポジションライトスペースの穴埋めは認められる。

## 7-13 燃料タンク

- 7-13-1 公認車両時の燃料タンクを改造または交換することができる。側面からの外観形状は、公認車両時と同じでなければならない。ただし燃料タンクの材質は、カーボンファイバー、アラミドファイバー、またはグラスファイバーの使用は許可されない。
- 7-13-2 最大容量は24リットルとする。
- 7-13-3 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）。
- 7-13-4 燃料タンクを変更している場合は、防爆材（“Explosafe”が望ましい）が完全に充填されなくてはならない。
- 7-13-5 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。
- 7-13-6 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）。
- 7-13-7 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を施されていなくてはならない。

- 7-13-8 燃料タンクまたはタンクカバーにライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。  
その取り付けは、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。

## 7-14 シート及びシートカウル

- 7-14-1 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。
- 7-14-2 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。ただし、ライディングポジション調整のための最小限の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。
- 7-14-3 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なくてはならない。
- 7-14-4 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。
- 7-14-5 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。

## 7-15 ラジエーター/オイルクーラー

- 7-15-1 ラジエー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。ただし、マシンのフロント、リヤの外観形状は、ラジエーター、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。
- 7-15-2 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。
- 7-15-3 ラジエーター・チューブの変更は認められる。

## 7-16 ワイヤハーネス・スイッチ類

- 7-16-1 変更または改造することができる。但し、始動装置は公認車両と同じ方法で作動しなければならない。
- 7-16-2 スイッチ類の改造または変更も許可されるが、キルスイッチはハンドルバーのグリップを握った状態で、手の届く範囲に取り付けられていなければならない。

## 7-17 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。但し、始動装置は正常に作動しなければならない。

## 7-18 エアボックス

- 7-18-1 エアボックスは、本来マニ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、エアボックス・ドレインは密封されなくてはならない。
- 7-18-2 エアフィルターエレメントは変更、あるいは取り外すことができる。
- 7-18-3 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ボックスに連結され、これに放出する。

- 7-18-4 ラムエアシステムの無い車両に限りラムエアダクトの追加及びエアボックスの改造、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。

## 7-19 キャブレター

- 7-19-1 改造は許可されない。
- 7-19-2 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。
- 7-19-3 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。
- 7-19-4 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）デバイスが作動しないようにすることはできる。また、そのためにデバイス本体を取り外すことおよびそのための変更は許可される。
- 7-19-5 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ため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。
- 7-19-6 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（エンジン外部に備われたパイプ、チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）。
- 7-19-7 キャブレターの温水配管の取り外しも認められる。

## 7-20 フュエル・インジェクション・システム

- 7-20-1 スロットルボディーの変更および改造は許可されない。
- 7-20-2 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。
- 7-20-3 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ため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。
- 7-20-4 ECU（エンジン・コントロール・ユニット）は、内部のプログラムおよびデータを含めユニットの変更および交換が認められる。サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められる。
- 7-20-5 燃料ポンプ単体と燃料プレッシャーレギュレーター単体は公認時のままとする。
- 7-20-6 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。
- 7-20-7 メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。
- 7-20-8 バタフライの交換・改造は禁止される。  
バタフライが複数配置されているスロットルボディーにおいては、スロットルグリップと連動しないバタフライについては、機械的に固定することが認められる。

## 7-21 燃料供給

- 7-21-1 燃料ラインは交換できるが、燃料コックは変更できない。
- 7-21-2 クイックコネクターを使用することができる。
- 7-21-3 燃料フィルターを追加することができる。

## 7-22 エキゾーストパイプとシステム

- 7-22-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-22-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーがあるなしに関わらず丸みを帯びさせていなければならない。エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。
- 7-22-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- 7-22-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 7-22-5 エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの位置にかかわらず、リヤタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。
- 7-22-6 エキゾーストシステム
- 7-22-6-1 音量規制値以内であれば、エキゾーストパイプおよびサイレンサーを改造または変更してもよい。
- 7-22-6-2 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。
- 7-22-6-3 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。
- 7-22-6-4 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。
- 7-22-6-5 鉄、SUS、チタニウム、カーボン、アルミニウム、インコネルのサイレンサーが許可される。

## 7-23 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

- 7-23-1 クランクシャフト
- 7-23-2 コンロッド
- 7-23-3 ピストン
- 7-23-4 ピストンリング
- 7-23-5 ピストンピン及びクリップ
- 7-23-6 シリンダー
- 7-23-7 バルブ (IN&EX)
- 7-23-8-1 クランクケース (ペイント、研磨および軽量化を含む。ただし、バリ取りは許可される)
- 7-23-8-2 全てのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号 (エンジンナンバー) が刻印または表示されていなくてはならない。クランクケース交換の場合は刻印なしの状態での販売証明の提示または、交換前の刻印のあるクランクケースを車検にて提示しなければならない。  
交換したクランクケースは、主催者が指示した新たなエンジンナンバーの刻印の打ち込みまたはペイントによる管理方法に従わなければならない。



## 7-24 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

- 7-24-1 シリンダーヘッド
- 7-24-1-1 吸気ポート（インシュレーターも含む）、排気ポートの形状変更の切削、研磨は認められる。
- 7-24-1-2 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。
- 7-24-2 全てのエンジンカバー（ACGカバー、クラッチカバー等）
- 7-24-2-1 側面（サイド）カバーは変更、改造または交換することができる。  
交換した場合、カバーは、公認車両と同等以上の強度を有し、カバーの総重量は公認車両時のものより軽量であってはならない。
- 7-24-2-2 車両公認時のフロントスプロケットガードを装着していなければならない。
- 7-24-2-3 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。ただし、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。
- 7-24-2-4 フロントスプロケットカバーを取り付けるため、カバーと取り付けボスの最小限の改造は認められる。ただし、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。
- 7-24-2-5 オイルパン（油だめ）は、変更または交換が認められる。
- 7-24-3 トランスミッション/ギヤボックス
- 7-24-3-1 トランスミッションギヤの変更は認められる。ただし、一次減速は不可。
- 7-24-3-2 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。
- 7-24-4 クラッチ
- 7-24-4-1 タイプ（乾式・湿式）と操作方法（ケーブル式・油圧式）が公認車両と同じであることを条件に改造、変更が許可される。
- 7-24-4-2 BTL（バックトルクリミッター機能）の使用が許可される。
- 7-24-4-3 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ョ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。
- 7-24-4-4 エレクトロメカニカルまたはエレクトロไฮドロリック作動システムの使用は認められない。
- 7-24-5 オイルポンプ及びオイルライン
- 7-24-5-1 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。
- 7-24-5-2 オイルラインは改造または交換しても良い（オイルフィルターエレメントも含む）。
- 7-24-5-3 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。
- 7-24-5-4 オイルプレッシャースイッチ  
オイルプレッシャースイッチはワイヤーロックができるシーリングプラグに変更することができる。
- 7-24-6 ジェネレーター、エレクトリックスターター
- 7-24-6-1 ジェネレーターの改造、取り外し、交換は許可される。
- 7-24-6-2 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できなければならない。

- 7-24-6-3 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。
- 7-24-7 カムシャフト及びカムスプロケット
- 7-24-7-1 カムシャフト  
カムシャフトは公認車両のものから変更または交換が認められる。ただし、材質およびカムシャフト駆動方式は公認車両時の状態を維持していなければならない。
- 7-24-7-1-2 カムチェーンまたはカムベルト及び調節機構（アジャスター）は自由とする。
- 7-24-7-2 カムスプロケット  
カムスプロケットまたはカムギヤは、カムシャフトの角度調整のために公認時のものから変更または交換することができる。
- 7-24-7-3 バルブスプリングは変更及び交換することができるが、バルブの変更は認められない。
- 7-24-8 ハンドルバー、レバー類
- 7-24-8-1 ハンドルバーは交換できるが下記を条件とする。
- 7-24-8-2 車両公認時にバーハンドルのはセパレートハンドルに交換できない。また、その逆も認められない。
- 7-24-8-3 セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でもよい。
- 7-24-8-4 ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされていなくてはならない。
- 7-24-8-5 ハンドルバーの最低幅は450mmとする。
- 7-24-8-6 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。
- 7-24-8-7 ハンドルストッパー  
ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっばいに切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間には最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取りつけなくてはならない。ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。
- 7-24-8-8 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなければならない。
- 7-24-8-9 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 7-24-8-10 すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低19mmとする）となっていなくてはならない。このボールの上下の面は平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸められなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14mmとする）。この先端部分は、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。
- 7-24-8-11 車両には、他の車両との接触等の場合に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。  
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。

## 7-25 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

---

- 7-25-1 潤滑油、またはサスペンションオイル
- 7-25-2 スパークプラグおよびスパークプラグキャップ
- 7-25-3 ベアリング（ボール、ローラー、テーパー、プレインなど）
- 7-25-4 ファスナー（ナット、ボルト、スクリューなど）
- 7-25-5 外部の表面仕上げ、およびデカール
- 7-25-6 ガスケット
- 7-25-7 タコメーター
- 7-25-8 ホース、チューブ類（エア、燃料、オイル、水）
- 7-25-9 ドライブチェーンガイドプレート

## 7-26 下記のアイテムは取り外すことができる

---

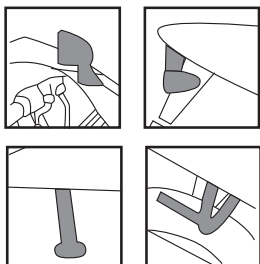
- 7-26-1 メーター、メーターブラケット、および関連ケーブル
- 7-26-2 スピードメーター、およびホイール・スペーサー
- 7-26-3 サーマスタット  
交換・取り外しとスペーサーへの変更は認められる。
- 7-26-4 ハンドル左側のスイッチホルダー
- 7-26-5 ラジエーターファン、およびワイヤリング
- 7-26-6 チェーンカバー
- 7-26-7 リヤフェンダー

## 7-27 下記のアイテムは取り外さなければならない

---

- 7-27-1 ヘッド・リヤライト／ウィンカー／リフレクター（本来それがあった部分は適切な材質で覆わなければならない）
- 7-27-2 バックミラー
- 7-27-3 ナンバープレートと、リヤフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
- 7-27-4 セーフティバー／センタースタンド／サイドスタンド
- 7-27-5 同乗者用フットレスト／グラブレール
- 7-27-6 シートレールに取り付けられた荷掛けフック（溶接されたものの切削も可）
- 7-27-7 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

**取り外さなければならない部品**



●ナンバープレート・ブラケット  
取り外さなければならない

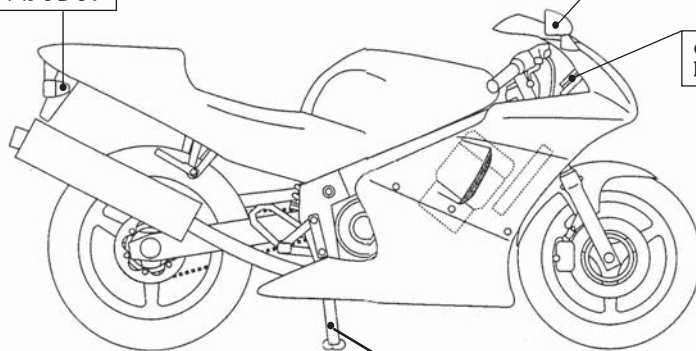
**取り外すことができる部品**



- ① 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- ② ホーン
- ③ ツールボックス
- ④ タコメーター
- ⑤ スピードメーター
- ⑥ ラジエターファンと配線
- ⑦ サーモスタット
- ⑧ リヤフェンダー
- ⑨ チェーンカバー
- ⑩ リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ
- ⑪ エアクリーターエレメント
- ⑫ 別体（ボルトオン）のライセンスプレート
- ⑬ スターターキックアーム

●バックミラー等の保安部品  
取り外さなければならない

●スピードメーター・タコメーター  
取り外すことができる



●オイルレンボルトは必ずワイヤロックすること！！

●スタンド・同乗者フットレスト  
取り外さなければならない

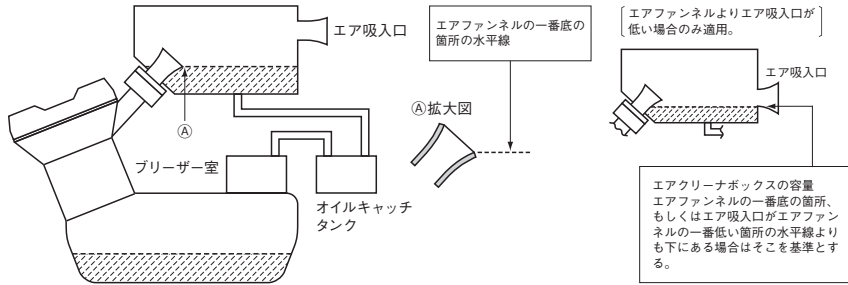
**7-28 下記のアイテムは変更されなくてはならない**

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。

- 7-28-1 スロットル・グリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 7-28-2 燃料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。
- 7-28-3 クローズドブリーザーシステム
- 7-28-3-1 全ての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。  
オイルブリーザーラインはエアクリーターボックスまたはエアクリーターボックス及びオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。
- 7-28-3-2 エアクリーターボックスが1000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない。（エアクリーターボックス単体で1000cc以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される。）
- 7-28-3-3 エアクリーターボックスのオイル受け容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。
- 7-28-3-4 エアクリーターボックスの下部に排出穴が開いている場合、オイルが受けられるように塞がれていなければならない。

7-28-3-5 エアクリーナーボックス及びオイルキャッチタンクは、競技前に空にしななければならない。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム



7-28-4 オイルのドレンプラグおよび供給パイプ  
すべてのドレンプラグはワイヤーロックされなければならない。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しなければならない  
(例：ドレンボルト、オイルフィルターキャップ、レベルゲージ、オイルフィルター、水冷オイルクーラーボルト等)。

ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。  
エンジクラッチおよびACGカバーにあるメンテナンス用キャップについては、ワイヤーロックするか接着テープによる脱落防止が推奨される。

7-28-5 クランクケース、エンジンカバー類  
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。

## 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、以下に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6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  |
| 内訳：シリンダーヘッド、カムホルダー、バルブ (in & ex)、<br>バルブスプリング、コッタ、リテーナー、シム、ステムシール含む |       |
| ・ECUイグニッション   | 15万円  |
| ・カムシャフト (in & ex)、カムスプロケット  | 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できる。
- ・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できる。
  - ・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。
- ・購入申請締め切り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、申請締め切り後、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 9-6項にて決定された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9-3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9-5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）。

## 10 外装部品の互換性特別申請

車両メーカーから申請された外装部品についてMFJで審議し、互換性が承認された場合、その内容の範囲内で使用が認められる。

承認された内容は、MFJのホームページ等で告知される。

車種：CBR1000RR（SC59）

互換性の内容 フェアリング（アッパー、ローア）

互換性の対象車両

車名（型式・年式）	F打刻型式	E/G型式	F打刻開始No.
CBR1000RR STD/ABS (2008~2011)	SC59	SC59E	SC59-1000001
CBR1000RR レースベース車 (2008~2011)	JH2SC59S	SC59E	JH2SC59S* <sup>PM</sup> M900001
CBR1000RR STD/ABS (2012)	SC59	SC59E	SC59-1400001
CBR1000RR レースベース車 (2012)	JH2SC59S	SC59E	JH2SC59S*CK100001

## 11 JSB1000Nクラスの仕様

本規則はJSB1000技術仕様に「部品の互換性範囲」を一部広げた内容を付け加えたものである。

適用は、地方選手権のナショナルJSB1000クラスに限られる。地方選手権参加者が同一車両で長く参加できることを目的に制定されました。

- 11 クラスの仕様  
車両は、国内競技規則付則8 JSB1000技術仕様の1項から10項に適合してなければならない。
- ただし、1項から10項と相反する項目は、JSB1000Nクラスの仕様が優先される。
- 11-1 フェアリングはMFJ技術規則の範囲内で外観変更、改造およびMFJ公認車両（同一車両メーカーの公認車両に限る）間での互換性が認められる。ただし、取り付けは公認車両のフレームを変更または改造しない範囲でできる事。取付けステーの変更は認められる。
- 11-2 フレームおよびエンジンは一切の改造なしで取り付けられる場合に限り、公認車両間での互換性が認められる。
- 11-3 エキゾーストパイプおよびサイレンサーの数、取り付け配置の変更が認められる。ただし、音量規制に関するJSB1000技術仕様をすべて満たしていること。