付 則 11

JP250技術仕様

MFJ ROAD RACE

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、最小限の改造とコストで参加できる、参加型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仕様に適合していなくてはならない。

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。

規則のアップデート：競技会の実績により、公平性、安全性、経済性の観点からシーズン中に規則変更を行う場合がある。

1 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、MFJが公認した車両およびJP250特別申請車両でなければならない。

2 排気量区分

単気筒	201cc～300cc	４ストローク
２気筒	201cc～250cc	４ストローク

3 最低重量

3-1　最低重量は完全装備のライダー重量と車両重量を合算したトータル重量とする。

3-2　トータル重量は、車検、公式予選および決勝を通じて常に規定最低重量を満たしていなければならない。

3-3　マシンの重量を満たすために、車検および公式予選・決勝前に燃料タンクへのガソリンの搭載およびバラスト（ダミーウェイト）を追加することが認められる。ライダーにバラスト（ダミーウェイト）を追加することは、安全上の理由により許可されない。

3-4　予選時および各レース終了後、無作為に抽出されたライダーおよびマシンに対してトータル重量検査が実施される場合、指定されたライダーとチームは指示に従わなくてはならない。

3-5　トータル最低重量

車両	最低重量
単気筒201cc～250cc	190kg
単気筒251cc～300cc	200kg
２気筒	200kg

3-6　レース後、トータル重量は1kgの許容誤差が認められる。

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500㎜で、かつ中心線から後45°で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200㎜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。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスペ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、所定の回転数域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。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。

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

JP250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。

単気筒201cc～250cc	5500rpm
単気筒251cc～300cc	5000rpm
２気筒	7500rpm

4-1-7　サイレンサーが１本を超える場合の音量計測は、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少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（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275㎜×高さ200㎜、サイドは、幅205㎜×高さ170㎜（３桁ゼッケンの場合は、幅260㎜とする）とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、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で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25㎜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。

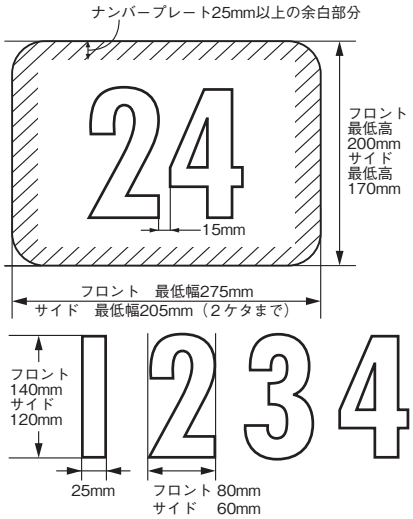
6-6　数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロントナンバー及びシートカウル上部の寸法は

最低高　：140㎜
最低幅　：80㎜（１の場合 25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜

サイドナンバー及び
サポートナンバーの寸法は

最低高　：120㎜
最低幅　：60㎜（１の場合 25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜



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。

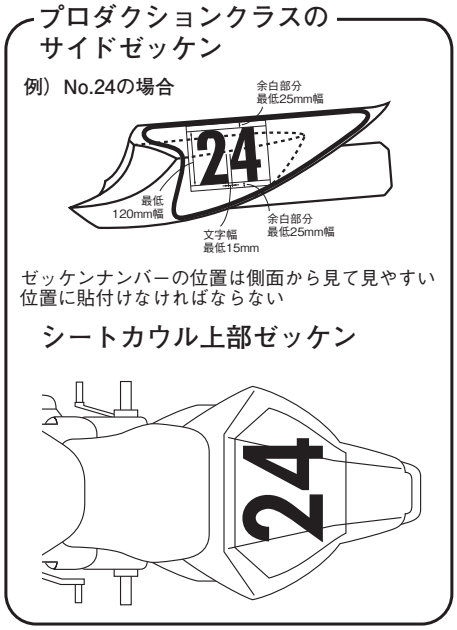
サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。

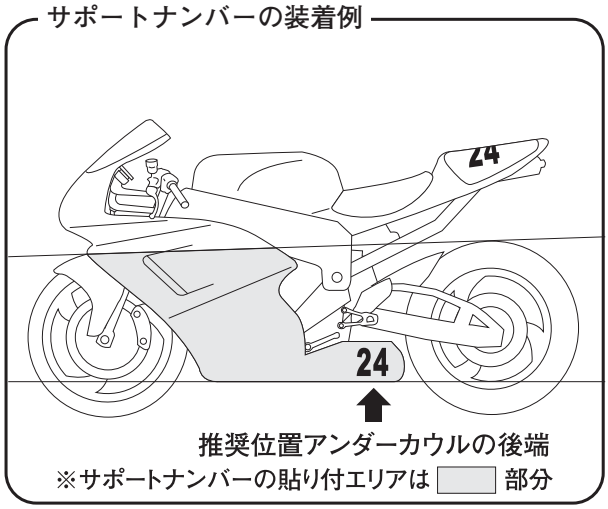
サポートナンバーの最低寸法は、２桁ゼッケン幅185㎜×高さ150㎜、３桁ゼッケンの最低幅は260㎜とする。

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。

プロダクションクラスのサイドゼッケン＋サポートナンバーの装着例





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

0123456789

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の開始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。
JP クラス　**ナショナルクラス　白地に黒文字　インタークラス　赤地に白文字**

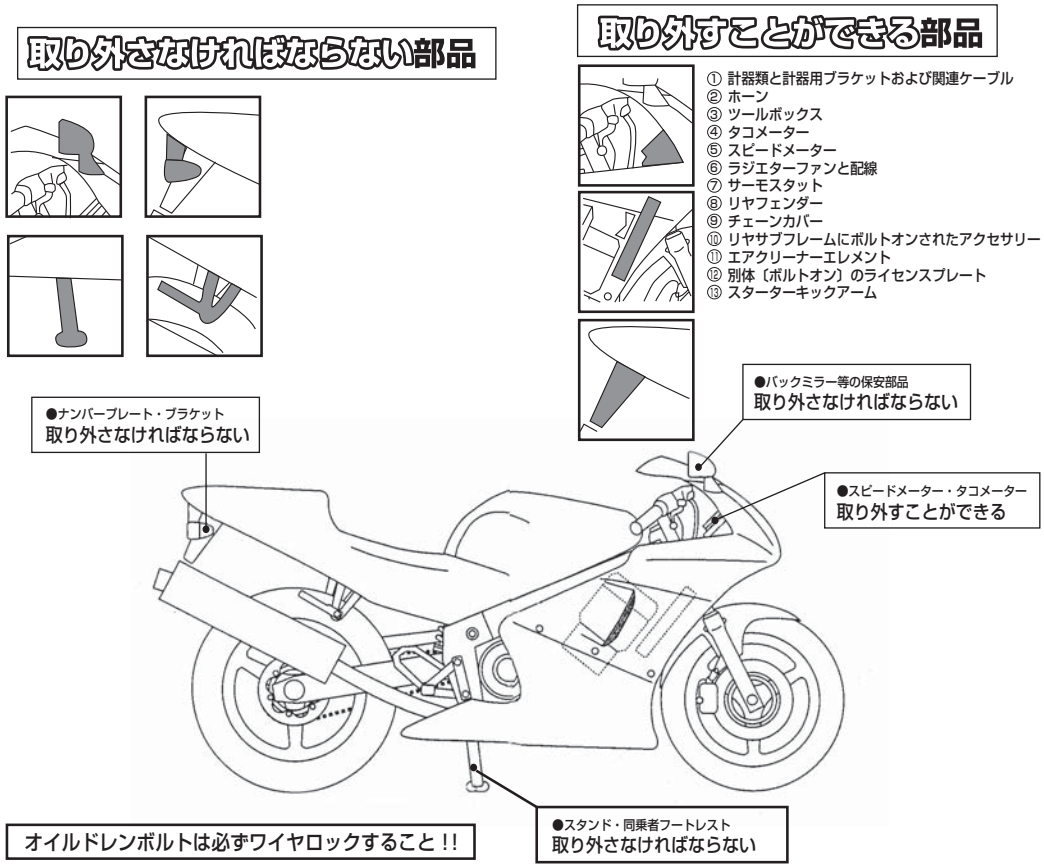
7 仕様

・以下に明記されていないすべての事項については、MFJが公認した状態の仕様でなければならない。同一車種において国内販売車両と輸出専用車両が異なる場合でも、国内販売車両を輸出専用車両の仕様にすることは認められない。または国内販売車両に輸出専用車両の部品取り付けることも認められない。

・単気筒250cc公認車両については、部品互換のある排気量251～300ccのJP250特別申請車両が存在する場合に限り、車両メーカーにより申請されたMFJ公認部品への交換による排気量の変更が認められる。排気量を変更する場合、MFJ公認部品（エアーファンネル、スロットルボディー、ミッション、カムシャフト等）はすべてセットで交換する必要があり、部品交換後は、エンジン・車体問わずJP250特別申請車両と同じ状態でなければならない。
排気量を変更した車両は、JP250特別申請車両として扱う。
MFJ公認部品申請をする場合は、ベースとなる車両の販売国（地域）を明示し、セット関連部品はベース車両と同じ部品構成でなければならない。

7-1 レースのために取り外さなければならない部品

7-1-1　ライト／ウィンカー／リフレクター
7-1-2　バックミラー
7-1-3　ナンバープレート、リヤフェンダー、別体式の場合のナンバープレートブラケット
7-1-4　セーフティバー／センタースタンド／サイドスタンド
7-1-5　同乗者用フットレスト／グラブレール
7-1-6　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）
7-1-7　その他車検時に安全上取り外しを指示された部品



7-2 安全確保のため、改造・変更が義務付けられる事項

7-2-1　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。
7-2-2　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付けること。
7-2-3　電動式フュエルポンプがついている車両は、転倒したとき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。
7-2-4　クローズドブリーザーシステム
7-2-4-1　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ナーボックスまたはエアクリーナーボック

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。

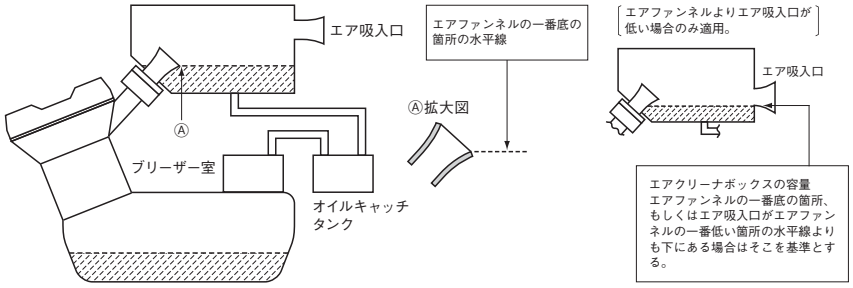
7-2-4-2　エアクリーナーボックスで1000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない（エアクリーナーボックス単体で1000cc以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される）。

7-2-4-3　エアクリーナ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。

7-2-4-4　エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合、オイルが外部に排出されないように塞がれていなければならない。

7-2-4-5　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



7-2-5　オイルドレーンプラグおよび供給パイプ

すべてのドレー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、オイルフィラーキャップ、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。

エンジンクラッチおよび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。

7-2-6　燃料タンクブリーザーパイプがついている車両は、ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取りつけなくてはならない。これは、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されるようになっていなくてはならない。

7-2-7　燃料タンクフィラーキャップは閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。

7-2-8　ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、最低容量250cc以上のキャッチタンクを取付けなくてはならない。

7-2-9　スプロケットガード

7-2-9-1　チェーンと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、スプロケットガードを取り付けなくてはならない。

7-2-9-2　**リヤスプロケットガード**

7-2-9-2-1　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**合金**、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。

7-2-9-2-2　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。

7-2-9-2-3　スイングアームとリヤスプロケットガードを兼ねることは認められる。

7-2-9-2-4　リヤスプロケットガードの板厚は最低２㎜なければならない。

7-2-9-3　フロントスプロケットガード

7-2-9-3-1　車両公認時のスプロケットガードが装着されていなければならない。
逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は最小限のカットは認められる。本来の機能が果たせない場合は不可となる。

7-2-10　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ぱ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最低30㎜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。

7-3 レースのために変更、改造、チューニングが許可される部分

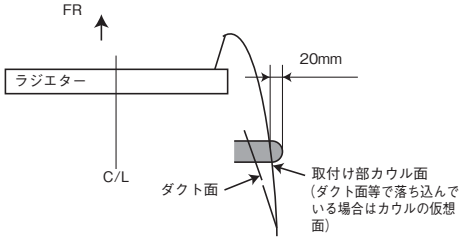
7-3-1　フレーム

7-3-1-1　リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し

7-3-1-2　ステアリングダンパーおよびフェアリング、シートカウル取り付け目的のためのステーおよびブラケットの追加と穴あけは認められる。

7-3-1-3　全てのフェアリングステーは、部分的に**改造したり**、交換してもよい。**素材の変更も認められるが、カーボン、ケブラーおよびチタニウム合金の使用は許可されない。**

7-3-1-4　車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンの取り付けは可。



7-3-1-5　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20㎜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Rは10R以上とする。

7-3-1-6　サイドスタンド／メインスタンドのブラケットのカットは許可される。

7-3-2　スタンドブラケット

7-3-2-1　フロントホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロックにボルト止めされなければならない。

7-3-2-2　**リヤホイールスタンドのブラケット（ボス）で必要以上に長く鋭角なものは、安全上の理由から使用が認められない。**

7-3-2-3　ブラケットを取り付けするためのフェアリングのカットは認められる。ただし、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5㎜以上なければならない。

7-3-3　フロントフォーク

7-3-3-1　フロントフォークのアウターチューブ、インナーチューブは公認車両時の状態に維持されなくてはならない。アウターチューブの表面塗装の変更は認められる。

7-3-3-2　フロントフォークの内部パーツはバルブ形式（減衰力を発生させる基本構造）を変えない範囲で、改造または変更する事ができる。**減衰力に影響を与える公認車両に無い装備およびパーツの追加は許可されない。**
ただし、アジャスターの追加はプリロードのみ許可され、ダンパー類のアジャスターの追加は認められない。
また、オイルロックピースは改造が認められるが、変更および取り外しは許可されない。

7-3-3-3　フォークキャップは、外部からプリロードを調節できるように改造または変更することができる。

7-3-3-4　上部と下部のフォーククランプ（三叉、フォークブリッジ）は、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。

7-3-3-5　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に変更することができる。

7-3-3-6　ステアリングダンパーは、ステアリングロック・リミティングデバイスとしての役割を果たしてはならない。

7-3-3-7　車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取りつけ位置の調整。

7-3-3-8　サスペンションフルードの変更。

7-3-3-9　ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。

7-3-4　リヤサスペンション

7-3-4-1　リヤサスペンション・ユニットは変更、または改造することができる。フレームとリヤフォークのアタッチメントは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。ただし、シム追加による車高調整は認められる。

〈推奨事項〉
公認車両時のリヤサスペンションを使用する場合の車高調整は以下の調整範囲を守ること。
JP250の車両は、一般公道用車両がベースであり、車種ごとに構造上／安全上の観点から、
下記の範囲内にて調整を行なうこと。

銘　柄	車　種	車高調整方法
ホンダ	VTR250	調整機構なし
	CBR250R	シム追加による手法で5㎜以内
カワサキ	Ninja250R/Ninja250/Z250/Ninja250SL	調整機構なし
ヤマハ	YZF-R25	調整機構なし
KTM	KTM250 DUKE KTM RC 250	調整機構なし

※各エントラントがメーカーオプション以外の調整用シムを製作する場合は、その材質・寸法等の仕様について各メーカーの指示に従うこと。

7-3-4-2　リヤサスペンションのスプリングおよびカラーは変更できる。

7-3-4-3　リヤサスペンション・リンケージは、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。

7-3-4-4　リヤサスペンションの残ストローク量確認を可能にするためにリヤショックカバーの取り外しは認められる。

7-3-4-5　サスペンションフルードの変更

7-3-5　リヤフォーク（リヤスイングアーム）

7-3-5-1　**リヤフォークは表面処理を含め公認車両の状態を維持しなければならない。**

7-3-5-2　**リヤスプロケットガードおよびリヤホイール・スタンド用ブラケット（ボス）を取り付けるための加工は許可される。**

7-3-5-3　**リヤフォークスピンドルシャフト（ピボットシャフト）およびナットは公認車両の状態を維持しなければならない。ベアリング、ディスタンスカラー、スペーサー、オイルシール類の変更も許可されない。**

7-3-6　エキゾーストパイプおよびシステム

7-3-6-1　エキゾーストパイプ

7-3-6-1-1　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。

7-3-6-1-2　エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーの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２㎜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。

7-3-6-1-3　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。

7-3-6-1-4　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。

7-3-6-1-5　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。

7-3-6-2　エキゾーストシステム

7-3-6-2-1　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（エキゾーストパイプにはチタニウム合金、カーボンの使用はできない。ただし、サイレンサーには、チタニウム合金、カーボンの使用は認められる）。サイレンサーの数、および配置は公認車両から変更が認められる（例：4into2から4into1への変更、左右１本出しから片側２本出しへの変更などは許可される）。

7-3-6-2-2　サイレンサーを変更する場合、ステーの交換および取り付け位置の変更も認められる。

7-3-6-2-3　エキゾーストパイプを交換した場合、遮熱板の追加は許可される。

7-3-7　ブレーキ

7-3-7-1　前後ブレーキパッドとホースの変更

7-3-7-2　ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更

7-3-7-3　ブレーキフルードの変更

7-3-7-4　フロントとリヤのブレーキディスクは変更しても良いが、車両公認時に装着されているキャリパー及びマウンティングに合うものでなければならない。ただし、

外径とベンチレーションシステム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。インターナルベンチレイテッド（内側でベンチレーションを行う）ディスクは許可されない。

7-3-7-5　交換されるブレーキディスクの材質は、鉄（SUS含む）のみ認められる。

7-3-7-6　フロントとリヤブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）は、車両公認時のものでなければならない。公認車両にABS仕様が設定される場合は、マウントを変更しない範囲でノーマル仕様との互換性が認められる。

7-3-7-7　ブレーキパッドスプリングの取り外しおよび加工は認められない。
ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付きのパッドピンを使っている場合は、βピンにワイヤーロックをしなければならない。βピンの交換は許可される。

7-3-7-8　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。

7-3-7-9　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。

7-3-7-10　フロントとリヤのブレーキリザーバータンクステー取り付け位置の変更／追加を認める。

7-3-8　タイヤ

7-3-8-1　タイヤは、MFJが指定したワンメイクタイヤ（ドライ用、ウェット用）のみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	サイズ
ダンロップ	ドライ	フロント	SPORTMAX α-13SP	110/70R17
		リア	SPORTMAX α-13SP	140/70R17
				150/60R17
	ウェット	フロント	DUNLOP RACING KR189	110/70R17
		リア	DUNLOP RACING KR389	140/65R17

7-3-8-2　使用できるタイヤは、下記表に示される各ホイール適合したサイズに合致したものに限定される。

ホイールサイズ	適合タイヤ（M／C）	
17×3.50	140/70R17	—
17×4.00	140/70R17	150/60R17

レインタイヤは、フロント110/70R17、リア140/65R17のサイズに限定される。

7-3-8-3　使用できるタイヤの本数は、予選、ウォームアップ、決勝を通じて１セットとする。
レインタイヤは規制外とする。

7-3-8-4　タイヤの追加工（再グルービング等）は禁止される。

7-3-8-5　摩耗限度を超えたタイヤは使用できない（残溝はインジケーターによる）。

7-3-8-6　**タイヤウォーマーの使用は許可される。**

7-3-8-7　**タイヤは、指定された回転方向での使用のみ許可され、逆方向での使用は禁止される。**

7-3-9　ホイール

7-3-9-1　**ホイールは公認車両の状態を維持しなければならない。**
ホイールの表面塗装は変更が許可されるが、切削および研磨は禁止される。

7-3-9-2　**ホイール（フロント、リヤ）スピンドルシャフト、ナットおよびディスタンスカラーは公認車両の状態を維持しなければならない。**

7-3-9-3　**ベアリング、スペーサー（ベアリング外側左右）およびダストシールの変更が認められるが、材質は公認車両と同じでなければならない。スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサー（ベアリング外側左右）への変更（材質含め）も認められる。ダストシールは取り外すことが許可される。**

7-3-9-4　**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。**

7-3-9-5　**ホイールの互換性**

同一メーカーのJP250用公認車両間において、公認車両のカラー、ホイールスピンドル（シャフト）、ホイールナットをそのまま使用することで改造なしにボルトオンで取り付け可能なホイール（フロント、リア）は互換性部品として使用が認められる。

7-3-10　フットレスト・チェンジペダル・ブレーキペダル

フットレストおよびブレーキペダル、チェンジペダルは改造・変更されてよいが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。

7-3-10-1　ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取付け位置に固定しなければならない。

7-3-10-2　フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径８㎜の球状でなければならない。

7-3-10-3　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なくてはならない。

7-3-10-4　折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム合金、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８㎜以上）。

7-3-10-5　クイックシフターの使用が認められる。

7-3-10-6　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。

7-3-11　ハンドルバー、レバー類

7-3-11-1　ハンドルバーの交換および取り付け位置の変更（パイプからセパレートへの変更も認められる）。

7-3-11-1-1　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。

7-3-11-1-2　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または、プラスチック素材のものでカバーされていなくてはならない。

7-3-11-1-3　ハンドルバーの最低幅は450㎜とする。

7-3-11-1-4　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くてはならない。

7-3-11-1-5　軽合金製ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

7-3-11-2　ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）およびブレーキ／クラッチケーブル／スロットルケーブルの変更は認められる。

7-3-11-3　ブレーキレバーは、リモート式も含めて調整機構つきのものに変更が許可される。

7-3-11-4　ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更

スロットルハウジングとスイッチ一体式のものは別体式のホルダーへの変更も認

められる。

7-3-11-5　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16㎜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14㎜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。

7-3-11-6　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をきたさないことを条件とする。
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。

7-3-12　ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン、エアダクト）

7-3-12-1　アフターマーケットのものに変更することができる。公認車両にカウルが装備されていない場合はナンバープレートを兼ねたアッパーカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウル及びそれらを取り付ける為のステーの追加が認められる。
ただしアッパーとアンダーが別体式カウルを追加する場合は、取り付けはアッパーカウルとアンダーカウルは個々に独立して保持される構造になっていなければならない。
アッパーとアンダーがファスナーにて連結されるフルカウルタイプを追加する場合は、アッパーカウルが車体に固定され、アンダーカウルも少なくとも１ヶ所は、車体に固定されなければならない。

7-3-12-1-2　外観の変更する場合は、付則７GPフォーミュラ基本仕様　7-11　ボディーワーク項の規則に適合してなければならない。（P133～135参照）
ただし、公認車両が、この規則に適合していない場合は、公認車両の寸法が優先される。

7-3-12-1-3　カーボン、ケブラー材の使用は認められない。

7-3-12-1-4　フェアリングを交換した場合、フェアリングの吸気口のメッシュフィンは付いてなくても良い。

7-3-12-2　取り付けブラケットの改造・変更

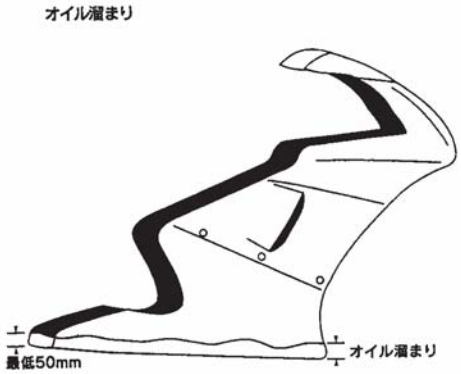
7-3-12-3　ウインドスクリーンエッジ、また、その他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。

7-3-12-4　フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができる。カーボン／ケブラー材は使用できない。

7-3-12-5　リヤフェンダーの形状変更、追加・削除することができる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。

7-3-12-6　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2.5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も良い。

7-3-12-6-1　フェアリング下部の端部は、一番低いところから最低50㎜の高さまでなければならない。



7-3-12-6-2　フェアリング下部には、直径20㎜（許容誤差＋５㎜）の水抜き用の穴を最低１個設けなければならない（穴は２個までとする）。

7-3-12-6-3　この穴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。

7-3-12-7　**ウィングを装備することは禁止される。エアダクトをフェアリングおよびウィンドスクリーンに取り付けることは認められるが、ダクトはフェアリングおよびウィンドスクリーンの前端および最大幅から突出してはならない。**

7-3-13　シート・シートカウル

オプションのシングルシートまたはアフターマーケットのものに変更できる。外観の変更も認められる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。

7-3-14　シリンダーおよびシリンダーヘッド

7-3-14-1　シリンダー

公認車両の状態に対して、改造、変更、研磨をしてはならない。

7-3-14-2　シリンダーヘッド

7-3-14-2-1　**シリンダーヘッドは、**公認車両の状態に対して、改造、変更、研磨をしてはならない。

ボルト・オンの排気ガス対策用センサー類はシーリングプラグ（ボルト）への変更が許可される（材質はチタニウム合金禁止）。

7-3-14-2-2　**シリンダーヘッド燃焼室およびバルブのカーボン除去は認められる。シートリングの修正とバルブの摺合せも許可される。**

7-3-15　クランクケース、エンジンカバー類

転倒時に地面に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（FRPまたはカーボン、ケブラー、プラスチック、ジュラコン等）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2㎜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。

ただし、フェアリングの延長により接触部がカバーされる場合は２次カバーの取り付けはなくても認められる。

7-3-16　ラジエターおよび水温計

7-3-16-1　ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。
7-3-16-2　ラジエターブラケット（ステー）の変更。ただし材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウム合金とする。
7-3-16-3　ラジエターに導風板を取り付けることは認められる（カウル内部形状の変更は可）。
7-3-16-4　ラジエターとエキゾーストマニホールドの間に遮蔽板を取り付けることは認められる。
7-3-16-5　冷却のためのフェアリングへのドリルによる穴あけは認められる（直径10㎜以下に限る）。
7-3-16-6　サーモスタットの交換・取り外しとスペーサーへの変更は認められる。
7-3-16-7　水温計（センサー含む）の追加および変更

7-3-17　排気ガス対策部品

7-3-17-1　エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外し（エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）。

7-3-18　クラッチ

7-3-18-1　クラッチのタイプ（湿式、または乾式）、および操作方法（ケーブル式・油圧式）は公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
7-3-18-2　クラッチスプリングの変更（ワッシャー追加を含む）は認められる。
7-3-18-3　BTL（バックトルクリミッター機構）は、公認車両に装備されている場合のみ許可される。
公認車両にBTLが装備されていない車両へのBTLの組み替えおよびBTL装備車両からBTL機構なしのクラッチへの組み替えは許可されない。

7-3-19　キャブレター

7-3-19-1　ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。
7-3-19-2　キャブレターの温水配管の取り外し

7-3-20　フュエルインジェクション

7-3-20-1　スロットルボディおよびインジェクターは、公認車両の状態が維持されていなければならない。
7-3-20-2　エアファンネルの変更は認められないが、公認車両に装備されたクローズドブリーザーシステムを維持した範囲でエアファンネルの改造が認められる。
7-3-20-3　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るスロットルボディにおいては、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。
7-3-20-4　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・コンピュータの取り付け、追加も認められる。
7-3-20-5　燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。
7-3-20-6　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。

7-3-20-7　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。

7-3-21　燃料供給

7-3-21-1　フュエルラインおよびコネクター(クイックタイプ含む）の変更

7-3-21-2　フュエルベントラインの変更

7-3-21-3　フュエルフィルターの追加・変更

7-3-22　ワイヤーハーネス

ワイヤーハーネスは改造、変更は認められる。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。

7-3-23　スプロケット／チェーン

フロントスプロケット、リヤホイールスプロケット、チェーンのピッチならびにサイズは変更できる。

7-3-24　エンジンレブリミッター／スピードリミッター

エンジンレブリミッター／スピードリミッター(イグナイター含む）の変更

7-3-25　点火時期／スパークプラグ

7-3-25-1　スパークプラグ、プラグキャップの変更

7-3-25-2　ハイテンションコードの変更

7-3-25-3　点火時期の調整

7-3-26　ボルト、ナット類

7-3-26-1　ボルト、ナット類の変更。ただし**公認車両と**同じ材質でなければならない。

7-3-26-2　フェアリング（シートカウル含む)、ウィンドスクリーンの取りつけボルト・ナット類は別の素材のものに変更できる。

7-3-26-3　ボルト、ナット類はセーフティワイヤーを付けるために穴を開けてもよい。しかし軽量化する改造は認められない。

7-3-26-4　フェアリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。

7-3-27　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。

7-3-28　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。

7-3-29　エアクリーナー

7-3-29-1　**ラムダクト（ラム圧）のない車両。**

7-3-29-1-1　エアクリーナーボックスは吸気口**部の拡大加工**を除き、MFJが公認した車両の状

態を維持しなければならない。
エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことができる。
エアクリーナー**ボックス**においては、吸気口の改造および**追加**が認められ、吸気口は下記最大面積までの拡大が許可される。ただし、吸気口を拡大する場合は、オリジナルの吸気口の下限位置よりも上方**（エアクリーナーボックスを車両に取り付けた状態で）**に拡大されていなければならない。（**公認車両状態の**クローズドブリーザー容量確保のため）
吸気口を拡大する場合は、オリジナルの吸気口にプラスして、一か所の追加吸気口のみ追加工することが認められる。オリジナル吸気口は使用しても塞いでも良いが、使用する場合の吸気口面積は両方を合わせた面積とする。
追加工された吸気口への吸気ダクトの追加は認められない。
オリジナルの吸気口をそのまま使用する場合に限り、オリジナル吸気口（そのままか、カットまたは取り外しが許可される）の取り付けが許可される。
ラムダクト（ラム圧）のない車両へのラム圧の追加は許可されない。

単気筒	最少位置吸気口（ダクト）合計最大面積φ100㎜相当
２気筒	最少位置吸気口（ダクト）合計最大面積φ100㎜相当

＊吸気口（ダクト）面積はエアクリーナーボックス壁面の寸法とし、装備されたダクトの面積は考慮しない。

7-3-29-1-2　**フェアリング等にエアダクト等を装備する場合は、エアクリーナーボックスの吸気口とエアダクトの吹き出し口の距離は最近位置で最低100㎜以上の隙間を設けなければならない。**
前方からエアクリーナーボックスに直接接続されたエアダクトはダクトの太さにかかわらず、ラム圧と判定される。

7-3-29-2　**ラムダクト（ラム圧）付きの車両**

7-3-29-2-1　**エアクリーナーボックス、ラムダクトおよび吸気ダクト、エアファンネルをMFJが公認した車両の状態に維持しなければならず、変更または改造は許可されない。**
エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことができる。
フェアリングの変更は認められるが、エアダクト取り入れ口の位置、形状、面積はMFJが公認した車両の状態を維持しなければならない。

7-3-30　ポジション調整

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。
その取り付け方法は、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。
部品にはカーボンまたはケブラー材の使用は認められない。

7-3-31　トランスミッション／ギヤボックス

7-3-31-1　トランスミッション単体及びアッセンブリーは、公認車両の状態から変更できない。同一機種の派生車両間での交換、変更も認められない。

7-3-32　エンジンオイル

7-4　取り外すことができる部品（アフターマーケット部品との交換は不可）

7-4-1　計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル（計器用ブラケットがカウルステ

ーを兼ねている場合はカウルステーと見なし、交換は可。）

7-4-2　ホーン

7-4-3　ツールボックス

7-4-4　ラジエターファンと配線

7-4-5　チェーンカバー

7-4-6　リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリー

7-4-7　別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート

7-4-8　スターターキックアーム

7-4-9　燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート

7-5 取り外し、またはアフターマーケット部品と交換できる部品

7-5-1　タコメーター

7-5-2　スピードメーター

7-5-3　キルスイッチおよび左右のスイッチホルダー

7-6 その他

7-6-1　チタニウム合金部品の使用は禁止される（サイレンサーおよびサイレンサーステーは除く）。

7-6-2　エレクトリックスターターは常に正常に作動しなければならない。

7-6-3　メインフレームとエンジンナンバー

7-6-3-1　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、**刻印されたプレートの貼付**等による識別の管理方法に従わなければならない。

7-6-3-2　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**刻印されたプレートの貼付等**による**識別の**管理方法に従わなければならない。

7-6-4　スイングアームの側面にカバーを取り付け広告スペースとして活用することが許可される。材質は樹脂製（FRPまたはPPで、厚さ１㎜～２㎜）に限定され、取り付け目的のボルト穴加工は認められる。

追加のボルト穴加工の場合は６㎜に限定される（既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない）。

7-6-5　追加の装備

7-6-5-1　自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

7-6-5-2　データロガー（データ収集器、コンピューター記録装置など）の使用が認められる。

7-6-5-3　テレメトリー（無線による情報伝達）
・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。
・マシンには公式シグナリングデバイスの搭載が義務づけられる場合がある。

7-6-5-4　修理
修理の許可される部品
・メインフレーム

7-6-6　買い取り制度

7-6-6-1　大会にて６位以内に入賞した車両及び部品は、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。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。

7-6-6-1-1　部品買取価格（単位：円）
・フロントサスペンション　10万円
・リヤサスペンション　15万円

7-6-6-2　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。
購入希望者は売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限られる。また、購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、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。

7-6-6-3　申請締切り後、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。
ただし、車両購入希望者と部品購入希望者が複数の場合は、車両購入者が優先される。

7-6-6-4　購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者へ提出しなければならない。
・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）

7-6-6-5　購入者が決定した時点により、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。その場合、レース後車検を受けた車両は車検長の指示を受けて分解した状態でも良いものとする。

7-6-6-6　売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内に設定されなければならず、売主・購入者、そして主催者３者合意のもと，売買契約日を決定する。

7-6-6-7　上記7-6-6-6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。

7-6-6-8　売買契約日に売り主・購入者双方とも、身分証明のコピーを主催者に提出しなければならない。

7-6-6-9　売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行われる。

7-6-6-10　上記7-6-6-6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。

7-6-6-11　主催者が購入申請を行うことができる。

7-6-6-12　　売買された車両が、売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否する事ができる。

〈解説〉

JP250クラスのエアクリーナーに関する解説（ラムダクト（ラム圧）のない車両の吸気ダクト）

1．前方からエアクリーナーボックス吸気口に直接接続されたエアダクトはダクトの太さにかかわらず、ラム圧と判定される。
2．新たに追加されたエアクリーナーボックスの吸気口にダクトを設けることはできない。
3．エアクリーナーボックス吸気口とエアダクトのエア吹き出し口の距離は最近位置で最低100㎜以上の隙間を設けなければならない。

図1

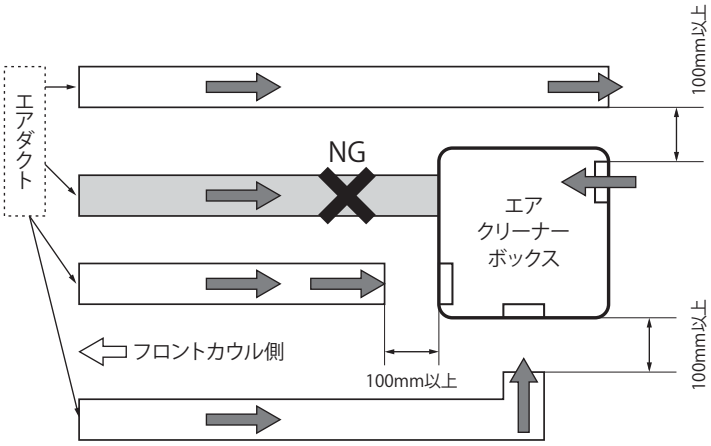
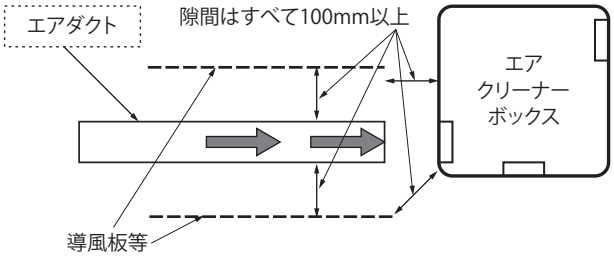


図2



図の注釈

① 導風版等を追加する場合には、エアダクト・吸気口およびエアクリーナー外壁のすべてから100㎜以上の隙間を設けなければならない。
② オリジナルの構成部品（フューエルタンク、フレーム等）との隙間は上記①寸法を適用しない。フューエルタンク底板には断熱用のアルミテープまたはアルミタック等を貼ってもよいが、厚さは２㎜以下であること。
③ カウル部との隙間は上記①の寸法を適用しないが、カウル（一部でも）が直接エアクリーナーボックスにつながる様な形状は許可されない。