

# 2026 九州エンデュランスフェスタ

## 共通車両規則

本規則は、(株)オートポリス SPA直入にて開催される  
2026 九州エンデュランスフェスタ 共通の車両規則として定められ、この規則に基づいて開催される。

### 2026年主な変更点

- ◇車両規則を整理しました。
- ◇クラス名称をスーパーサンデーフェスタと統一しました。
- ◇赤文字: 追記変更箇所
- ◇その他の変更は、随時ブルテンにて公示いたします。

#### 《クラス名称補足》

- ◇WT⇒WQT(Q250T水冷)/AT⇒AQT(Q250T空冷)/WS⇒WQS(Q250S水冷)/AS⇒AQS(Q250S空冷)
- ◇NEO STANDARD⇒SST(スポーツストック)

### 第1条 出場車両

- (1)車両には確実に作動するスタート装置が装着されていなくてはならない。また、ターボチャージャーなどの過給装置の取り付けは許可されない。
- (2)SSTクラス(前年NEO STANDARD)は、上記(1)の規定は適用されず、第4条に記載の車両に限定される。
- (3)参加車両の出場クラスは、参加申込みの際に申告すること。これに誤りがあった場合、ペナルティーの対象となる。
- (4)市販車(この場合、スポーツ専用市販車(NSF250など)を除く)をベースに加工したフレーム以外で参加することはできない。
- (5)オリジナルフレームとは、参加者自身が製作したフレームを指す。オープンクラスで市販車のフレームの重要部分(メインフレーム・エンジンマウント・ピボット位置・リアフォーク等)を加工したものを指す。オリジナルフレーム等最終的な判断は、事務局が行う。
- (6)スペアマシンを登録することはできない。

### 第2条 オープンクラス車両規定

下記規定以外は、第4条車両基本仕様に準ずる。

- (1)出場車両  
排気量150cc 以上250cc 以下の4ストローク・4気筒以下の車両で、ホイールリムサイズが16インチ以上の車両とする。
- (2)(1)の規定を満たした上で、車両の性能に基づき下記表の通りクラス分けを行う。

気筒数	2気筒		単気筒	
	水冷	空冷	水冷	空冷
250cc未満	WQT (Q250T水冷)	AQT (Q250T空冷)	WQS (Q250S水冷)	AQS (Q250S空冷)
	前年WT	前年AT	前年WS	前年AS

※2026MFJ 国内競技規則付則32(MFJ 公認制度)により、スポーツ専用市販車として公認された車両およびKTM Moto3GPR(M32)並びにHonda NSF250R(MR03)のフレームもしくはエンジン、またはその双方を使用した車両は出場できない。一般的にいうGP-MONO・J-GP3 車両は出場を認めない。ただし、HONDA CBR250R(MC41)、HONDA CBR250RRレースベース車を除く。

- (3)最低重量  
最低重量は定めない。
- (4)車両仕様

- ①エンジンは車両基本仕様に対して以下の項目が、改造または変更が許可される。
  - 1)インレットおよびエキゾーストポートの加工。
  - 2)オイルクーラー追加の為にオイルライン取り出し口の追加。ただし、クランクケースに追加工無し(ボルトオン)で取付けられること。
  - 3)左右のエンジンカバー類の変更。ただし、材質はベース車両と同じ物とする。
- ②フレームはベース車両の基本骨格を変更しない範囲で、エンジンハンガー、ブラケット類の追加と変更およびボルトオンのリアシートレールの改造および変更が許可される。フレームの補強も許可される。
- ③ベース車両のリアフォークへの補強は許可される。
- ④ホイールの変更は許可されるが、ホイールサイズは16インチ以上とし、材質にカーボン素材、マグネシウム合金製のものは使用が禁止される。
- ⑤フロントフォークはステム(アンダー、アッパーブラケットセット)を含めて変更が許可されるが、ベース車両よりサイズが細い物の使用は禁止される。
- ⑥リアサスペンションのリンク回りの変更は許可されるが、ベース車両のフレームとリアフォークに改造無し(ボルトオン)で取付けられること。
- ⑦フロントおよびリアキャリパーとマスターシリンダーの変更が許可される。リアハンドブレーキの追加も認めるが、ベース車両のリアブレーキシステムを取り外すことは禁止される。
- ⑧エアクリナーはベース車両に取付けられているエアクリナーボックスを改造してラム圧を追加することが認められる。ただし、ラムダクト入り口またはダクトの一部は、エアファンネルの一番低い吸気口より、上部にあること。ラムダクトにカーボン素材は使用出来ず、エアクリナーとの結合部は、オイル等が漏れないように確実にシールおよび固定がされていなければならない。ベース車両のエアクリナーボックスを改造して、吸気口の大きさを拡大することも認められるが、クローズドブリーザーシステムが維持出来る範囲(転倒してもオイルが外に出ないこと)であること。
- ⑨エアファンネルの改造および変更が認められる。ただし、ベース車両のエアクリナーボックスに改造無しで(ボルトオン)取付けられること。
- ⑩オイルクーラーの追加が認められる。オイルクーラーを追加する場合は、オイルラインにはねじ込み式のジョイントとステレスメッシュで被覆された耐熱、耐圧、耐油ホースを使用すること。被覆の無いホースの使用およびバンドによるホース固定は禁止される。オイルクーラー本体は、フレームに取付けられた堅牢なステーにボルト等の確実な方法で固定されていること。取付け場所は外装品の内側とし、出来るだけオイルクーラーホースは短く設定すること。

### 第3条 SST(前年NEO STANDARD)クラス車両規定

下記規定以外は、第4条車両基本仕様に準ずる。

#### (1)出場車両

クラスごとに使用車両が限定される。

SSTクラス (前年NEO STANDARD)	メーカー	車名	型式・車種
SST-Ninja	kawasaki	Ninja250R	EX250K/EX250L/EX250P
SST-SL	kawasaki	Ninja250-SL	BK250A
SST-ZX	kawasaki	NinjaZX25R	ZX250E/ZX250H
SST-CBR	HONDA	CBR250R	MC41(その他仕向地違い車両も認める)
SST-R25	YAMAHA	YZF-R25	RG10J/RG43J
SST-G310R	BMW	G310R	OG01/OG41
	Kawasaki Z系はエンジン形式に見合った Ninja クラスとする。		

#### (3)最低重量

最低重量は定めない。

#### (4)車両仕様

スーパーサンデーフェスタ大会特別規則書 第39条 スポーツストック(SST)250車両規定に準ずる。

### 第4条 車両基本仕様

### (1)材質

①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。

### (2)レースのために取り外さなければならない部品(ハイウェイスタークラスはこの限りではない)

①ヘッドライト/テールライト/ウインカー/リフレクター

ただし、リアライトがリアセーフティライトの規定に合致している場合、取り付けが認められる。

②ナンバープレートと、リア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

③セーフティバー/センタースタンド/同乗者用フットレスト/クラブレール

④ホーン

⑤その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

### (3)エンジン

①エンジンには、一般公道用の市販車であることを示す打刻ナンバーが、クランクケースに表示されていなければならない。クランクケース単体で部品変更を行い、打刻ナンバーの表示が無い場合は、販売証明書または変更前のクランクケースを車検に提示して、新たなナンバーの打刻をしてもらうか、指示された打刻プレートを貼付すること。

②エンジンはベース車両の市販状態に対して、下記の項目以外は改造および変更することが許可されない。

1)ガasket類の変更。(SSTクラスは、スーパーサンデーフェスタ規則書に準ずる。)

2)オイルドレンボルトの変更。ただし、材質はベース車両と同じか鉄素材のもの。

3)クラッチハウジング、フリクションディスク、ディスクプレート、クラッチスプリングの改造または変更。スプリングへのワッシャーへの追加も許可される。

BTL(バクトルクリミッター機構)付きのアフターマーケット品への変更も認められる。プライマリーギヤ(ドリブンギヤ)の変更も認められるが、ギヤレシオ(歯数)はベース車と同じでなければならない。

4)エンジン内部以外の排気ガス対策装置は、エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を閉塞する方法で取り外し(作動停止)が認められる。

5)シリンダーヘッドにボルトオンの排気ガス対策用センサー類がある場合はシーリングプラグ(ボルト)への変更が認められる。

6)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)エンジンオイルの変更。

8)ドラムストッパースプリングの変更が認められる。

### (4)フレーム

①フレームとは、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリアサスペンションの取り付け部分を含む構造全体をいう。

②シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームとみなし、ボルトオン(脱着可能)のものはフレームとみなさない。

③リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取外し。

④すべてのフェアリングステー(ブラケット)は、部分的に改造、交換しても良い。素材の変更も認めるが、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。

⑤ステアリングダンパーおよびフェアリング、シートカウル取付け目的のためのステーおよびブラケットの追加と穴開けは認められる。

⑥メイススタンド/メインスタンドブラケットの削除(カット)は許可される。

### (5)スプロケットガード

①チェーンとリア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、リアスプロケットガードを取り付けなくてはならない。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。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。スイングアームの補強とリアスプロケットガードを兼ねることは認められない。リアスプロケットガードの板厚は最低2mm なければならない。

②車両には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。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。

(6)スプロケット／チェーン ※Q、SST、NEOSTANDARD、CBR250DreamCupのみ  
フロント(ドライブ)スプロケット、リア(ドリブン)プロケット、チェーンの変更は許可される。基本公認車両と同じサイズのものに限定されるが、下記サイズで尚且つ使用条件を満たした製品のみ使用を認める。  
また、つなぎ目にはクリップの使用を禁止し、カシメをすること。

※ 428サイズでシールチェーンに限られメーカー指定で400ccまで 単気筒600cc車両まで使用可能なタイプのみ認める。

#### (7)エキゾーストパイプ/サイレンサー

- 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全すべて満たさなくてはならない。  
(チタン、カーボン素材のエキゾーストパイプ、サイレンサーの使用は認められる)
- 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いけない。  
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。
- ③排気ガスは後方に排出しなければならないが、ほこりを立てたり、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。
- ④エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの垂直線より後ろにあってはならない。

#### (8)ハンドルバー

- ①ハンドルバーの最低幅は450mm とする。
- ②ハンドルバーの最低幅はグリップの外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。
- ③ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- ④ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各15° 以上なくてはならない。
- ⑤フェアリングがある場合、ハンドルバーがどの位置にあってもフロントホイールがフェアリングに接触してはならない。
- ⑥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もハンドルバー(レバーを含む)と燃料タンクの間で最低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)を取り付けなくてはならない。
- ⑦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。
- ⑧軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

#### (9)コントロールレバー

- ①すべてのハンドルバー・レバー類(クラッチ、ブレーキ等)は、原則として端部がボール状(このボールの直径は最低16mm)でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸くなってはならない(この平たくした部分の厚みは最低14mmとする)。レバー端部は、レバーと一体構造に固定されていなくてはならない。
- ②コントロールレバーは、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。
- ③車両には、他の車両との接触等の場合には、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着しなければならない。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着も認められる。
- ④レバープロテクションの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm 以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は方持ちタイプに限定される。レバープロテクションの材質は、樹脂製(ただし、カーボン、ケブラーは禁止)またはアルミニウム製に限定される。

#### (10)スロットルグリップ

- ①スロットルグリップ、スロットルハウジングは公認車両から変更が認められる。  
スロットルハウジングは、スイッチハウジング一体式から別体式または別体式から一体式への変更することも許可される。
- ②スロットルグリップは、手を離した時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

#### (11)フュエルポンプ

- ①電動式フュエルポンプは転倒の際に自動的に作動する回路遮断システムを備えていなければならない。

②車検の時にテストできるように回路遮断のテスト機能が設けられなければならない。

#### (12)キャブレター

ジェット類、およびニードル類の変更

#### (13)フュエルインジェクション(SSTクラスは、スーパーサンデーフェスタ規則書に準ずる)

- ①スロットルボディおよびインジェクターは、ベース車両の状態が維持されていなければならない。
- ②バタフライの改造、交換は禁止される。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。
- ③ECU(CDI ユニット含む)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付け、追加も許可される。
- ④トラクションコントロールを行う為の、センサー類およびサブコンピューターの追加も認められる。
- ⑤燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターはベース車両の状態が維持されていなければならない。
- ⑥オートシフターの使用(追加)が認められる。オートシフターを使用するためのサブコンピューターおよびブリッピングコントローラーの追加も許可される。
- ⑦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外すこと、およびそのための変更は許可される。
- ⑧スロットルボディおよびキャブレターに装備されたメカニカル・エンリッチデバイスの温水管の取外しも認められる。

#### (14)フットレスト

- ①フットレストは改造・変更されてもよいが、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。
- ②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り付け位置に固定しなければならない。
- ③フットレストの先端は、最低半径8mm の中空でない一体構造の球状になっていなければならない。
- ④折りたたみ式の場合は自動的に戻るようになっていなければならない。
- ⑤スチール製フットレストで折りたたみ式でない場合、その先端にはプラスチック、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)が固定されていなくてはならない。(最低半径8mm)

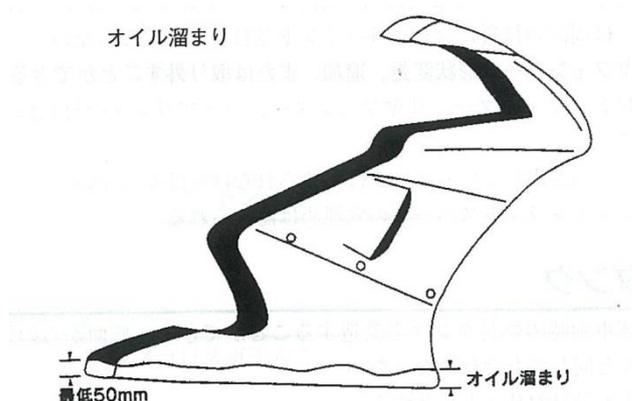
#### (15)ブレーキ

- ①すべてのモーターサイクルは最低2つの効果的なブレーキ(各ホイールに1つ)がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。
- ②メーカー出荷時においてフロントブレーキキャリア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、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。  
ただし、公認車両のフロントブレーキホース(システム)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アパー用ブレーキラインの分岐点がロワーフォークブリッジ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。
- ③交換されるブレーキディスクの材質は、鉄素材でなければならない。
- ④ブレーキディスクの取付ボルトは、メーカー出荷時の状態を保ち、材質の変更もしてはならない。
- ⑤メーカー出荷時と異なるパーツを使用する場合は、十分な強度のボルト等を使用すること。

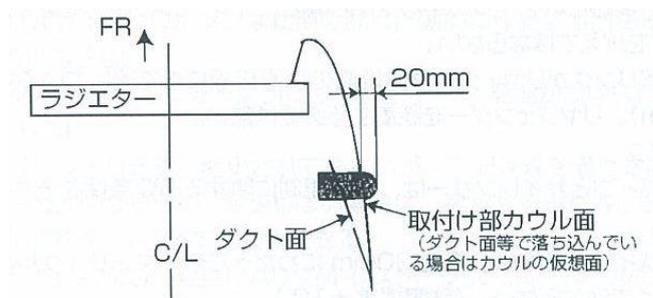
#### (16)ボディーワーク

- ①ロードレースにおけるモーターサイクルは、荷重がかからない状態において、タイヤ以外のいかなる部分も地面に触れることなく、垂直線から50° の角度に傾斜することができなくてはならない。
- ②フロントホイールは(タイヤを除く)、フロントフェンダーに隠れる部分を除き、サイドからはっきりと見えなくてはならない。
- ③カウルのいかなる部分もフロントホイールアクスルから前方100mm を通る垂直線より前にあってはならない。フロントフェンダーはカウルとはみなされない。ただし、メーカー出荷時の状態で基準に合致していない場合は、メーカー出荷時の形状を維持していることを条件に認められる。
- ④車両のいかなる部分もリアタイヤの最後端を通る垂直線の後部にあってはならない。ただし、メーカー出荷時の状態で基準に合致していない場合は、メーカー出荷時の形状を維持していることを条件に認められる。
- ⑤エアfoil、またはスポイラーは、それがフェアリングまたはシートと一体構造になっている場合に限り取り付けることができる。これは、フェアリングの幅を越えてはならないうえ、ハンドルバーの高さを越えてはならない。

- ⑥尖っているエッジは、少なくとも半径8mm の丸みを持たせなくてはならない。
- ⑦ウインドスクリーンの先端と、全てのフェアリングの露出部分の先端は丸められていなくてはならない。
- ⑧通常のライディングポジションにおいてライダーは後方の両側および上から全体(腕の前部を除く)が視認されなくてはならない。ライダーの顔またはヘルメットとフェアリング(ウインドスクリーン含む)との間の最低スペースは100mm とする。この規則の適用を免れるために透明な材質を使用することは禁止される。
- ⑨いかなる場合においてもフェアリングの最大幅は600mm を超えてはならない。
- ⑩ライダーシートの後部の高さは最高150mm とする。この高さは、シートの固いベースの最下部から、ライダー後方のフェアリングの最上部までを測った場合のものである。
- ⑪ハンドルバーの位置がどこにあっても、フェアリングとハンドルバー先端あるいはステアリング・ステム、およびそれに装着されている装備類との間隔は最低20mm なくてはならない。
- ⑫ナンバープレートが固定されている前部の傾斜角度は垂直面から後部へ30° 以上あってはならない。
- ⑬シートまたはその後方にあるいかなる部分(排気系を除く)の幅も450mm 以上あってはならない。
- ⑭燃料タンクのキャップは、燃料タンクの外観形状からはみ出さないように、また転倒の際に外れることがないように取り付けられなくてはならない。2000年以降に生産された車両のみ適用。
- ⑮エンジンおよびその他すべての電気部品を停止することのできる効果的なイグニッションキルスイッチが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なければならない。
- ⑯全ての4ストローク車両については、エンジンの破損または故障時に、エンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジンクーラント総量の最低半分(最低2リットル)をアンダーカウルで保持できる構造でなければならない。端部の折り返しの高さは最低50mm とする。内部には吸収材および耐火素材が装着されていることが望ましい。  
※ハイウェイスタークラス等、レース用アンダーカウル以外の場合は汎用アンダートレイの装着でも可。

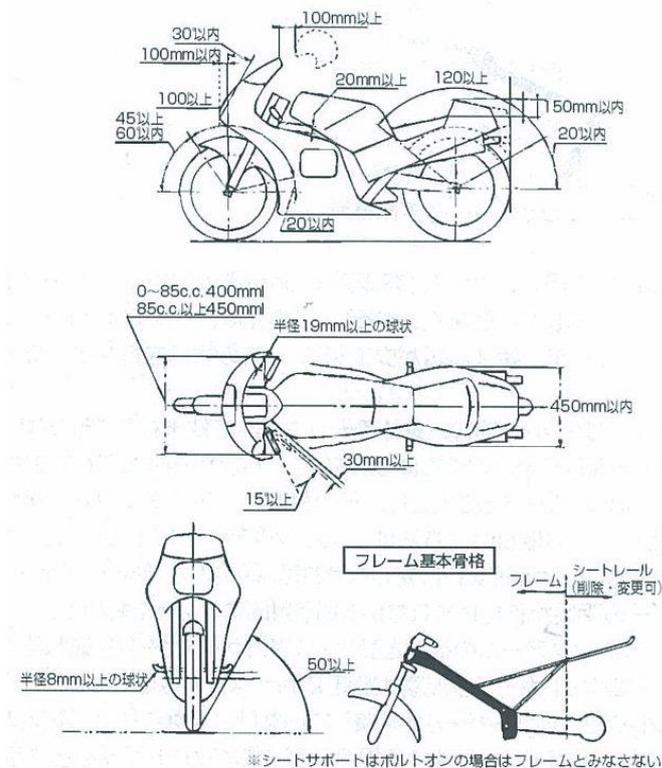


- ⑰アンダーカウルには直径20mm(許容誤差+ 5mm)の水抜き用の孔を最低1個は設けなくてはならない(孔は2個までとする)。この孔は、ドライコンディションの時は閉じられていなければならない、競技監督がウェットレースの宣言を行なった時のみ開けることができる。
- ⑱転倒時の車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンの取り付けを認める。プロテクティブコーンはフェアリング表面より突き出し量を20mm までとし、先端は半径10mm 以上の曲面で面取りされていなくてはならない。また、プロテクティブコーンにエンジン保護以外の機能を持たせることは禁じられる。



### (17)フロントフェンダー、リアフェンダー

- ①フェアリングがある場合、フェンダーは必要とされない。フェアリングが無い場合にはフェンダーが必要とされる。
- ②フェンダーはタイヤの両側方に張り出していないといけない。
- ③フロントフェンダーは、ホイールの周囲を最低 $100^\circ$  に渡ってカバーしていないといけない。また、下図記載の角度の範囲内でなければならない、その部分はホイール自体がカバーされてもよい。



- ④フロントフェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は $45^\circ$  と $60^\circ$  の間でなければならない。フェンダーの後端とホイール中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は $20^\circ$  を越えてはならない。
- ⑤リアフェンダーは、ホイールの周囲を最低 $120^\circ$  に渡ってカバーしていないといけない。
- ⑥リアフェンダー後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は $20^\circ$  を越えてはならない。
- ⑦フェアリングがある場合、マッドガードは必用とされない。フェアリングがない場合にはマッドガードが必用とされる。
- ⑧シートのフェアリングがリアタイヤの後側の垂直接線にまで達している場合には(許容誤差 $-50\text{mm}$ )、リアフェンダーを装着する必要は無い。

### (18)リアセーフティーライト

【予告事項】2027年より義務付けとなります。

リアにレッドライトが装備されていなければならない。このライトはスイッチでオン/オフできるようにするか常時オンにされていなければならない。雨(ウェット宣言時は自動的に点灯が義務づけられる)または視界が悪い場合、競技監督またはレースディレクションの指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯されなければならない。ライト点灯の確認は車検時に行われる。

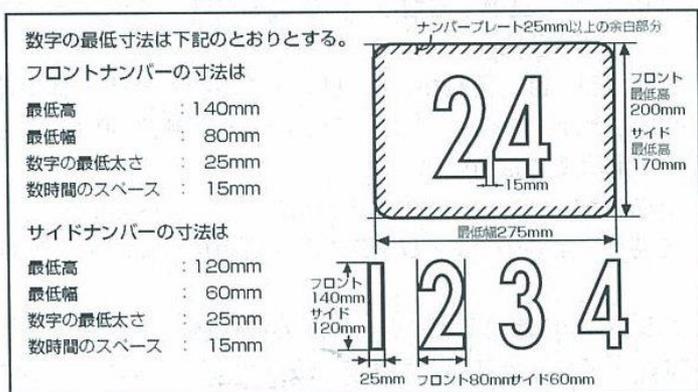
- ・ライトの向きはマシンの中心線(車両の走行方向)と並行で、かつ後方から少なくともマシンの中心線に対して、左右それぞれ $15^\circ$  の角度からはっきりと見えなければならない。
- ・リアセーフティーライトは、シートカウル後端付近、タイヤ外径の上端より上方に取り付けられていなければならない。
- ・電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー(セーフティーライト専用でも可)から直接接続されていても良い。セーフティーライトのレンズの面積は $1200\text{mm}^2$ 以上とし、使用する電球は1個以上で $10\sim 15\text{W}$ (白熱球)または $0.6\sim 1.8\text{W}$ (LED)のものを使用すること。

### (19)ホイール、リム、タイヤ

- ①メーカーが出荷した一体構造ホイール(キャスト、モールド、リベット)または従来の脱着式リムに対して、スポーク、バルブまたは安全ボルト以外へはいかなる改造も禁止される。ただし、タイヤがリムから外れることを防ぐために使用される、テンションスクリューは例外とする。
- ②タイヤは一般市販ルートで購入できる溝付きタイヤとし、速度記号はH以上とする。  
ただし、タイヤメーカーが速度記号H(210km/h)以上を保証する場合は、この限りではない。  
タイヤトレッド主溝の深さは、最低でも 2.5mmでなければならない。
- ③タイヤへの追加工(ハンドカット等)は禁止される。
- ④レインタイヤは、EマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークの表示がなくても良いが「NOT FOR HIGHWAY USE」または「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」と表示されていないといけない。

(20)ナンバープレート

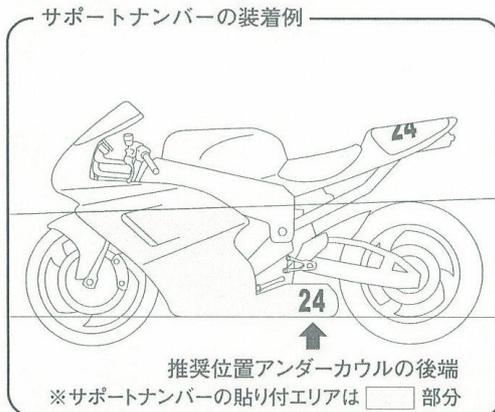
- ①ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は275mm×200mmとする。
- ②プレートは平面から50mm 以上カーブ(突出)してはならない。また、カバーされたり曲げたりされてはならない。
- ③1枚のプレートがフロントに、垂直面から後方に向かって30° 以内の角度で傾斜して固定されなければならない。他の2 枚はモーターサイクルの両側に、外に向かって垂直に固定されなくてはならない。
- ④ナンバープレートははっきりと見えるように装着され、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。
- ⑤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別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはストリームライニングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。
- ⑦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書かれなければならない。また、数字の最低寸法は次のとおりとする。



数字の書体は、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

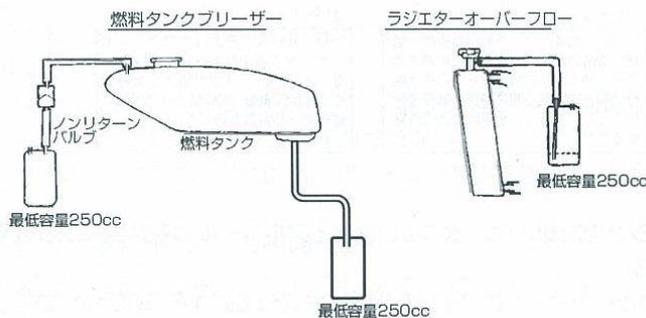
プロダクションクラスのサイドゼッケン+サポートナンバーの装着例



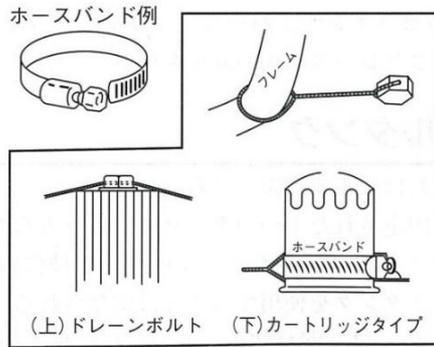
- ⑧アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。  
サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。  
サポートナンバーの最低寸法は、2桁ゼッケン幅 185 mm×高さ 150 mm、3桁ゼッケンの最低幅は 260 mm とする。ナンバーの地色は、自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。アッパーカウルとアンダーカウルの分割位置も変更可能とする。
- ⑨正規のナ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。
- ⑩すべてのナンバープレートの周囲には最低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。この規則に適合していないナンバープレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- ⑪ナンバープレートの地色および数字の蛍光色は禁止とする。
- ⑫ナンバープレートの色は自由とする。  
ただし、地色と数字は反対色とし明確に認識できるようにすること。

(21)フュエルタンク、オイルタンク、リザーバータンク

- ①燃料タンクの最大容量は18リットル以下とする。(純正無改造のタンクであってもこの容量を超えてはならない)
- ②燃料は、マシンにしっかりと固定された1つのタンク内に入れるものとする。
- ③シートタンクおよび補助タンクは禁止される。給油のために容易に脱着できる取り替えタンクを使用することは厳禁される。
- ④燃料タンクの材質は、金属製のものとする。カーボンファイバー、アラミドファイバー、またはファイバーグラスの材質の使用は許可されない。車輛公認時もしくは工場出荷時に装着されている金属以外のタンクについては使用が認められる。
- ⑤加工されたタンクには、防爆材を完全に充填すること。
- ⑥燃料タンクブリーザーパイプには、ノンリターンバルブを取り付けなくてはならない。  
これは、適切な耐油性のある材質でできた、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。

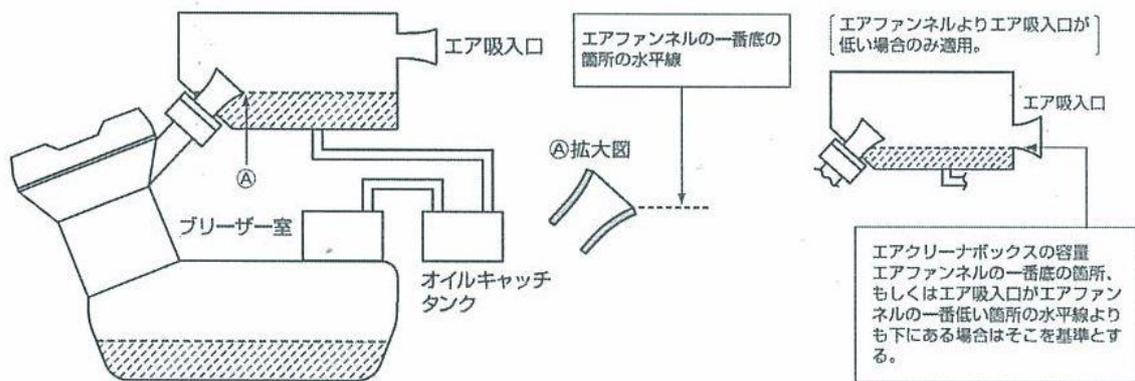


- ⑦燃料タンクフィルターキャップおよびオイルフィルターキャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。
- ⑧全てのドレンプラグはワイヤーロックしなければならない。外部オイルフィルタースクリューおよびオイルフィルターボルトでオイルパンに進入するもの、オイルクーラー、フロントフォークドレンボルト等のオイル供給パイプについても全て安全にワイヤーロックされていなくてはならない。



- ⑨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およ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。
- ⑩エアクリーナーボックスで1000 ccを確保されない場合、耐油・耐熱性の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1000 cc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)
- ⑪オイルブリーザータンクとして認められるエアクリーナーボックスの容量は、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。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。
- ⑫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、オイルが受けられるように塞がれていなければならない。
- ⑬エアクリーナーボックスおよ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。
- ⑭ブリーザーシステムのパイプ類の締め付けは、金属製バンドを使用すること。
- ⑮ブリーザーシステムのパイプ類は、耐油性のある素材であること。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム



(22)燃料／オイルの混合液、冷却水

- ①全ての車両には、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)
- ②競技に使用できるガソリン  
競技用ガソリンとは一般公道用市販車に使用するための通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、  
或いは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。  
(九州エンデュランスフェスタではSPA直入で購入できるガソリンに限る)
- ③競技用ガソリンは下記MFJの定める仕様以内(無鉛ガソリン)に制限される。  
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°Cにおいて0.725g/ml~0.780g/mlであること。
- ④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。(2st車両以外)

⑤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。

### (23)音量規制

- 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。ただし、高さが200mm 以下である場合は45° 上方の点で行う。
- 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。
- 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、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。
- 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。
- ⑤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。(簡易的測定方法)

単気筒		2気筒	4気筒
250cc以下	G310R	7, 500RPM	10, 500RPM
6, 000RPM	5, 500RPM		

- ⑥2気筒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。
- ⑦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。
- ⑧バンケルエンジンの場合の測定回転数は、6,000rpm とする。
- ⑨rpm 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。
- ⑩所定のエンジン回転数(rpm) =  $30,000 \times \text{ピストンスピード(m/s)} / \text{ピストンストローク(mm)}$
- ⑪音量規制値  
4ストローク・エンジンについては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。
- ⑫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。気温0° 以下の場合許容誤差+ 2dB/A が認められる。
- ⑬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。

### (24)テレメトリー

- 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。
- ②マシンには、公式シン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。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。
- ③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。

## 第5条 自動車番読取装置(トランスポンダー)

- (1) MYLAPS社製の自動車番読取装置(トランスポンダー)「TR2 Car/Bike」を取り付けなければならない。拒否した場合、当該車両ならびにライダーの出場は認められない。
- (2) MYLAPS社製トランスポンダー(マイポンダー)は、マイポンダーのIDを参加申込時に大会事務局へ申請することで使用が認められる。ただし、競技会の計時委員長が主催者の準備するトランスポンダー取付けを要求した場合はただちに従わなければならない。
- (3) マイポンダー及び主催者の準備するトランスポンダーを問わず、複数のトランスポンダーを搭載しての出走は認められない。
- (4) トランスポンダーIDの申請不備や搭載に関わる規則に違反した場合はペナルティーが課される場合がある。
- (5) 自動車番読取装置のレンタルは有料(税込3,000円/戦)とし、参加申込時に事務局に申請すること。配布は参加受付時に行う。返却期限は出場したレースの終了後1時間以内とする(予選敗退者の返却は当該予選終了後1時間以内)。なお、紛失・破損等があった場合、主催者より代金を請求される場合がある。(請求額は、65,000円とする)

※MYLAPS社製のトランスポンダーは、購入の他、サブスクリプション契約で1年からご契約いただけます。

このマイポンドーがあれば、レースだけでなく、通常のスポーツ走行でもいつでも自身のタイムが計測・確認できるようになります。※全国の国際コース等でも対応しております。

◆ご購入:MYLAPS社 Webサイト:<https://www.mylaps.com/jp/>

◆使用可能コース:MYLAPS社Webサイト内「Speed hive」で確認いただけます。

#### 第6条 GPS発信機

- (1) MYLAPS社製のGPS発信機「X2 Racelink Club」を取り付けなければならない。取付を拒否した場合、当該車両ならびにライダーの出場は認められない。選手受付にて貸与する自動計測器(トランスポンドー)は車検までに車輻に取り付けること。
- (2) 配布は参加受付時に行う。返却期限は出場したレースの終了後1時間以内とする。(予選敗退者の返却は当該予選終了後1時間以内) なお、紛失・破損等があった場合、主催者より補償料を請求される場合がある。
- (3) 取付場所は主催者の指定する場所とする。
- (4) 測位できない場合は、競技役員の出付場所の変更指示に従うこと。

#### 第7条 燃料規定

- (1)使用する燃料は、SPA直入内給油所で販売されるガソリンを使用すること。
- (2)燃料にはオクタン価を高めたり燃料の性質を変えるような装置を取り付けたり添加剤を混入してはならない。
- (3)燃料を故意に冷却する行為は禁止する。

#### 第8条 本規則の解釈

本規則の解釈について、質疑・混乱が生じた場合各競技会の審査委員会の決定を最終のものとする。

以上

九州エンデュランスフェスタ 大会事務局