２０２４マイスター２５０/OVER６０Ｋｉｄ‘ｓ
車 両 規 定 ・ 特 別 規 定

マイスター250

１．車両規定
２０００年以降に発売された、２５０ｃｃ以下の４サイクルエンジンを有する車両。（２０００年以降、新車が継続販売されていた車両も参加可能）排気量以外、型式・構造・気筒数について制限はないが、「筑波サーキット技術仕様」に示されている全ての条項に合致していること。但し、市販レーサー（競技専用車両）のエンジン・フレーム及び、オリジナルフレームの使用は認められない。

２．クラス
①Ｓｉｎｇｌｅ　（２５０ｃｃ以下単気筒）
②Ｍｕｌｔｉ　（２５０ｃｃ以下２気筒以上）
※以下の車両は「Ｍｕｌｔｉ」クラスに参加可能とする。
・ＹＡＭＡＨＡ　ＹＺＦ－Ｒ３　・ＢＭＷ　Ｇ３１０Ｒ
・ＫＴＭ　ＲＣ３９０/３９０ＤＵＫＥ

３．参加資格
ＭＦＪ国際・国内・フレッシュマン・ジュニア所持者

４．特別規定
①使用できるガソリンは、筑波サーキットまたは一般公道用の市販車に供給するための通常のガソリンスタンドで購入できる無鉛ガソリンでなくてはならない。
②車両のフェアリング下部は、エンジンの破損または故障時に、その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を保持できる構造になっていなくてはならない。
③タイヤは、一般市販されていて通常のルートで購入できる一般公道用オンロードタイヤおよびレーシングタイヤ（スリックタイヤ、レース専用タイヤ）が使用できる。但し、摩耗限度を超えた物、及びグルービング・カッティングを施した物の使用は禁止される。また、ウエット時のレーシングレインタイヤも認められるが、スリックタイヤにグルービング・カッティングを施した物の使用は禁止される。

４．ゼッケンナンバー
①ゼッケン及びプレートの色は自由とするが、明確な反対色とし、蛍光色やつや有は禁止される。数字は０から始まらない２桁までとする。また、アンダーカウルのサポートナンバーの文字は黒か白とする。
②参加申込時にゼッケンナンバーを希望できるが、主催者により決定されたナンバーに異議を申し立てることはできない。
※詳細は「筑波サーキット技術仕様」１７項に記す。

OVER60Kid‘s（後援:ライディングスポーツ）

１．車両規定
①２５０ｃｃ以下の４サイクルエンジンを有する車両。排気量以外、型式・構造・気筒数について制限はないが、「筑波サーキット技術仕様」に示されている全ての条項に合致していること。但し、市販レーサー（競技専用車両）のエンジン・フレーム及び、オリジナルフレームの使用は認められない。また、フレーム基本骨格、エンジンの改造も不可とする。
②以下の車両は参加可能とする。
・ＹＡＭＡＨＡ　ＹＺＦ－Ｒ３
・ＢＭＷ　Ｇ３１０Ｒ
・ＫＴＭ　ＲＣ３９０/３９０ＤＵＫＥ

２．参加資格
ＭＦＪ国際・国内・フレッシュマンライセンス所持者

３．特別規定
①使用できるガソリンは、筑波サーキットまたは一般公道用の市販車に供給するための通常のガソリンスタンドで購入できる無鉛ガソリンでなくてはならない。
②車両のフェアリング下部は、エンジンの破損または故障時に、その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を保持できる構造になっていなくてはならない。
③タイヤは、一般市販されていて通常のルートで購入できる一般公道用オンロードタイヤのみ使用可。(※ＳＴ６００ワンメイクタイヤの使用を認める。) 但し、摩耗限度を超えた物、及びグルービング・カッティングを施したものの使用は禁止される。また、ウエット時に限りレーシングレインタイヤが認められるが、スリックタイヤにグルービング・カッティングを施した物の使用は禁止される。

４．ゼッケンナンバー
①ゼッケン及びプレートの色は自由とするが、明確な反対色とし、蛍光色やつや有は禁止される。数字は０から始まらない２桁までとする。また、アンダーカウルのサポートナンバーの文字は黒か白とする。
②参加申込時にゼッケンナンバーを希望できるが、主催者により決定されたナンバーに異議を申し立てることはできない。※詳細は「筑波サーキット技術仕様」１７項に記す。

５．後援
ＯＶＥＲ６０Ｋｉｄ’ｓは、ライディングスポーツ後援のもと開催される。問い合わせ先は下記事務局とする。
オーバー６０キッズ事務局
株式会社オフィストラクション内　担当：青木
090-3237-5078

筑波サーキット技術仕様

以下に規定する基本仕様は、ロードレース競技を行う上で必要とされる基本規則であり、ロードレースの全ての車両及び競技会に適用される。カテゴリー別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリー別仕様が適用される。

1. カテゴリー

①GPクラス
　レース専用に生産された車両
②スポーツプロダクション
　一般市販車をベースとして各種目別仕様に準じてレース用に改造された車両
③出場車両申請において、主催者が参加を認めた車両

2．排気量の算出方法

①総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。すなわち直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表される。
②公式
　総排気量＝（D^2×3.1416×C÷４）×気筒数
　　D=ボア　C=ストローク　単位=cm　小数点以下４桁切捨
③測定の際には、ボアに1/10㎜までの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを越える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100㎜のリミットまで行われる。
④シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。
⑤全てのカテゴリーにおいて、スーパーチャージは禁止される。
但し、メーカー市販時に標準装備され、純正部品を使用したモーターサイクルはこの限りではない。

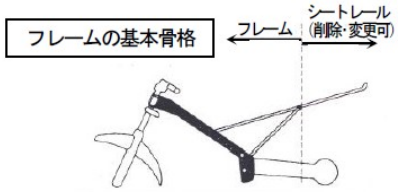
3．材質

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、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。

4．フレームの定義

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ヤサスペンションの取り付け部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。



※シートサポートはボルトオンの場合はフレームとみなさない。

5．リヤスプロケットガード

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。
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。
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。
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。
⑤チェーンガードの板厚は最低２㎜なければならない。

6．エキゾーストパイプ

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。
②エキゾーストパイプの先端は、最低30㎜にわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない（許容誤差±10°）。
③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。丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプの先端の板厚が２㎜以上、その角部は0.5R以上とする。板厚確保の為、複数の板の溶接構造としても良い。
④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、また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。
⑤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。
⑥エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。

7．ハンドルバー

①ハンドルバーの最低幅は、85ccまでのマシンは最低400㎜。85ccを越えるマシンは最低450㎜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ストリームライニングがある場合、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ストリームライニ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。
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キルスイッチは、ハンドルバーを握ったまま操作できる位置に取り付けること。

8．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19㎜）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いなくてはならない（この平たくした部分の厚みは最低14㎜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（フットレバーおよびハンドレバー）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ブレーキレバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。

9．スロットルコントロール

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。

10．フュエルポンプ

①エレクトリックフュエルポンプは、転倒の際に自動的に作動するサーキットカットアウト（回路開閉器）を介して配線されなくてはならない。

②この機能が車両検査時に確認できるよう、エレクトリックフュエルポンプにはテスト機能がなくてはならない。

11．フットレスト

①車両公認時から改造・変更しない場合、突起物を取り外し、車検長の許可を得れば下記の仕様を満たさなくても使用できる。
②フットレストの先端には最低半径８㎜の、中空でない球状の一体構造のプロテクションが設けられていなくてはならない。
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。
④折りたたみ式でないスチール製フットレストの先端には、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）が固定されなくてはならない（最低直径16㎜）。

12．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（各ホイールにひとつ）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左右へのフロントブレーキキャリパーのフロントブレーキラインの分岐部分は、ロワーフォークブリッジ（下部三つ又）より上にあるか、もしくはロワーフォークブリッジに固定されていなければならない。但し、車両公認時よりブレーキラインに一切変更が無い場合はロワーフォークブリッジ下の分岐を認める。
③ブレーキパッドの脱落防止のため、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。但し、ブレーキパッドの脱落防止のために、有効なその他の２次的措置（他の部分へのワイヤーロック）がされている場合は、この限りではない。
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たキャリパーボルトへの穴あけが認められる。

13．フェンダーおよびホイールプロテクション

①フェンダーはタイヤの両側方に張り出していること。
②フロントフェンダーはホイールの周囲を最低100°に渡ってカバーしていなくてはならない。また、図の角度の範囲内でなければならず、その部分はホイール自体がカバーされてもよい。
③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角度は45°と60°の間でなくてはならない。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角度は20°を越えてはならない。
④リヤフェンダーは、ホイールの周囲を最低120°に渡ってカバーしていなくてはならない。
⑤リヤ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角度は20°を越えてはならない。
⑥ブレーキホースのフロントタイヤとの接触切断が懸念されるため、フロントフェンダーの装着が義務付けられる。

⑦シートのフェアリングがリヤ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㎜）、リヤフェンダーを装着する必要は無い。

14. フェアリング（カウリング、ウインドスクリーン含む全てのボディワーク）

①フロントホイール（タイヤを除く）は、フロントフェンダーに隠れる部分を除き、各サイドからはっきりと見えること。

②フェアリングの前端はフロントタイヤの前端から垂直に引かれた線より前に出てはならない。ノーマルのフェンダーはフェアリングとみなされない。シートカウルの後端はリアタイヤの位置に関わらず、リアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後ろに出てはならない。またリアホイールは最低180°に渡ってはっきり見えなくてはならない。

③モーターサイクルのいかなる部分も、リアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後方にあってはならない。

※スポーツプロダクションクラスに限り、車両公認時の形状がこの項目に合致しない場合、種目別仕様である公認時の形状の維持が優先される。

④エアフォイル、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つけることができる。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。

※ウイング（ダクトウイング）を装備することは禁止される。（市販時より標準装備されている物は除く）

⑤尖っているエッジは、少なくとも半径８㎜の丸みを持たせなくてはならない。

⑥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。

⑦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及び上から全体（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）の間の最低スペースは100㎜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。

⑧ライダーシートの後部の高さは最高150㎜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。

⑨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20㎜なくてはならない。

⑩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。

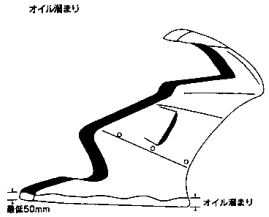
⑪シートまたはその後方にあるいかなる部分（排気系を除く）の幅も450㎜以上あってはならない。

⑫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。

※この規則は2000年以降の市販車に対してのみ適用される。

⑬全ての４ストローク車両のフェアリング下部は、エンジンの破損または故障時に、その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５ﾘｯﾄﾙ）を保持できる構造になっていなくてはならない。

⑭フェアリング下部（オイル受け）の端部は、一番低いところから最低50㎜の高さでなければならない。

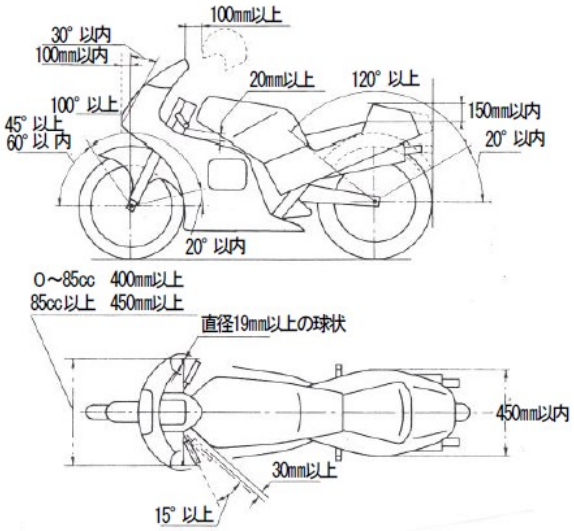


⑮フェアリング下部には、直径20㎜（許容誤差+5㎜）の水抜き用の孔を最少1個設けなければならない（孔は2個までとする）。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウエットレースを宣言した場合、開けなければならない。

※アンダーカウルは、脱落防止のためタイラップ・ワイヤーのみでの取り付けを禁止する。

⑯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よい。この規則を満足させるための最低限の外観変更が許可される。

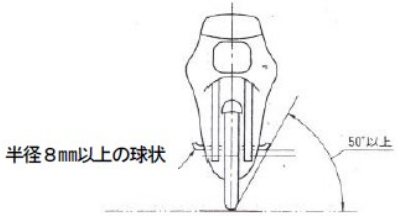
⑰上記変更以外に、スポーツプロダクションのフェアリングには、何も追加できない。



15. モーターサイクルの傾斜角

①ロードレース（GPクラス）およびプロダクション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。

②ST及びSPクラスについては推奨とする。



16. ホイール、リム、およびタイヤ

①メーカーが出荷した一体構造ホイール（キャスト、モウルド、リベット）または従来の着脱式リムに対して、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リムの最低直径は400㎜とする。

17. ナンバープレート

①モーターサイクルのフロントとシートカウル**及びアンダーカウルの両サイド（サポートナンバー）**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。

※シート形状によっては、シートカウル上部にナンバーを貼るシートトップゼッケンが認められる。ナンバーは進行方向を上にすること。

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

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㎜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、ボディー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。

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。

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

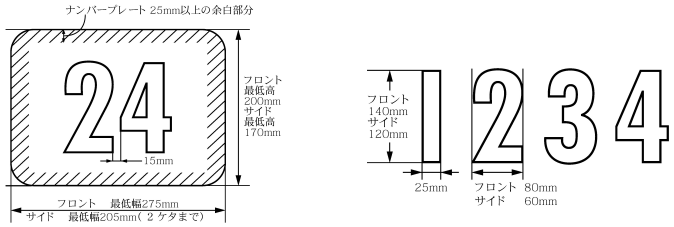
最低高　　：120 ㎜
最低幅　　：60 ㎜（1 の場合　25 ㎜）
数字の最低の太さ：25 ㎜
数字間のスペース：15 ㎜

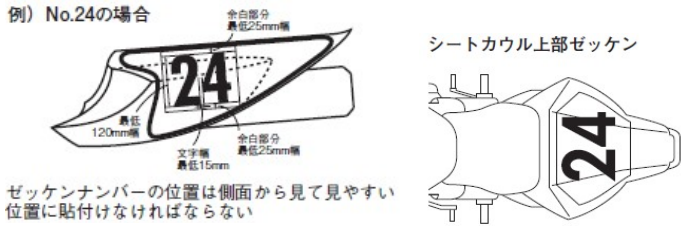
⑦数字の字体は、Futura　Heavy を基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy

0123456789

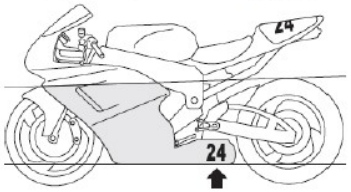
⑧正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。





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

サポートナンバーの装着例



※サポートナンバーの貼り付エリアは　部分

⑨アンダーカウルのサポートナンバーの文字は黒か白とし、他の広告等から10㎜以上スペースを設けること。ゼッケン・プレート（ベース）の色は自由とするが、蛍光色や艶有りの使用は禁止される。尚、オフィシャルに不明瞭と判断された場合には随時変更の指示に従うこと。

※２ストローク車両でアンダーカウルレスの場合や、オイル受けアンダーカウルにサポートナンバーのスペース確保が困難な車両は、アッパーカウルやクランクケース等に視認性を考慮して貼りつけること。

18. フュエルタンク及びオイルタンク

①燃料はマシンに固定された１つのタンク内に入れるものとし、**材質は金属に限る。但し、出荷時より樹脂製タンクを使用する車両は、それを使用することができる。**

②シートタンクおよび補助タンクは禁止される。すべての競技において、給油の為に容易に脱着出来る取り換えタンクを使用することは厳禁される。

③タンクの容量を減少させる一時的充填物の使用は禁止される。

④タンクに防爆材を完全に充填することが義務づけられる。**但し、MFJ国内競技規則技術仕様により、防爆材の充填義務が無いクラス及び、一般公道用として市販された車両の燃料タンクに一切の改造、変更のない場合は、この条件を免除される。**

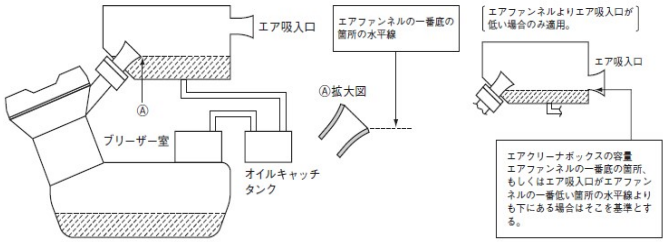
⑥オイルキャッチタンクとブリーザーシステムオイルブリーザーパイプが装着される場合、オイル放出は容易に手が届く場所に設けられたキャッチタンクに行う。このタンクは競技の前に空にしなくてはならない。オイルキャッチタンクの最低サイズは、ギヤーボックスブリーザーの場合250cc以上、エンジンブリーザーの場合には500cc以上とする。

⑦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は、オイルを受けられるようにふさがなければならない。

⑧すべての４ストローク車両は、クローズドブリーザーシステムを備えていなければならない。オイルブリーザーパイプはオイルキャッチタンク及びエアボックス接続され、エアボックス中に排出されなくてはならない。ただし、エアクリーナーボックスが装着されていない場合、オイルキャッチタンクを介したブローバイガスがキャブレターに吸入されるようになっていなければならない。

⑨エアークリーナーボックスが、吸気およびキャブレター、その他の開口部より下部に最低500cc以上のオイルを収容できる容量がある場合にはキャッチタンクとして利用できる。

４ストロークエンジンのブリーザーシステム（ブリーザーライン変更の場合）



エア吸入口は、エアファンネルの一番低い箇所の水平線よりも上に位置すること。 吸入口がこれよりも下にある場合は吸入口に至る吸入通路の底部の少なくとも一部分が、水平線の上に位置すること。	ブリーザーシステム（エアクリーナーボックスおよびその他のオイルタンク）は、ドレーンパイプが詰まった場合に、合計で最低1,000ccの排出液を確保できる容量を持つこと。

⑩オイルドレーンプラグおよび供給パイプ

すべてのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。オイルキャビティに進入する外部オイルフィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックされなければならない。

⑪燃料タンクブリーザーパイプ

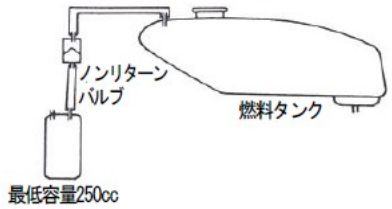
ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取りつけなくてはならない。これは、適切な材質でできた、最低容量250ccのキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。

⑫燃料タンクフィラーキャップおよびオイルフィラーキャップ

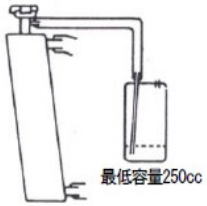
燃料タンクフィラーキャップおよびオイルフィラーキャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。

⑬ラジエターオーバーフローパイプが付いている車両は、最低容量250cc以上のキャッチタンクを取り付けなければならない。

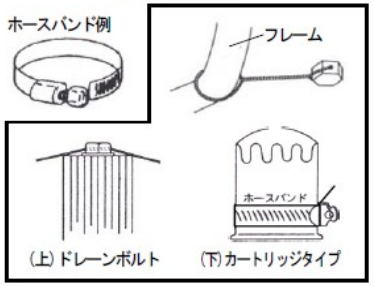
燃料タンクブリーザー



ラジエターオーバーフロー



ワイヤーロック



19. 燃料、燃料／オイルの混合液、冷却水

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。）

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。

ａ．**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。但し、特別規定に記されたクラスは除く。**

ｂ．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。

ｃ．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。

ｄ．水冷エンジンの冷却水は、水（レース用として一般市販されている冷却水を含む）に限られる。

③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。

20. 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500㎜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200㎜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かなくてはならない。測定は所定のrpmに達した時に行うものとする。

⑤rpm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。

⑥所定のエンジン回転数(rpm)＝ $\frac{30,000 \times \text{ピストンスピード(m/s)}}{\text{ピストンストローク(㎜)}}$

⑦下記に該当する車両の音量測定には、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、下記固定回転数方式を適用することができる。

＜スポーツプロダクションをベースとしたエンジン＞

	１気筒	２気筒	３気筒	４気筒
250cc以下(4st)	5,500RPM	7,500RPM		
400cc以下(4st)	5,000RPM	6,500RPM	7,000RPM	8,000RPM
600cc以下(4st)	5,000RPM	5,500RPM	6,500RPM	7,000RPM
750cc以下(4st)	5,000RPM	5,500RPM	6,000RPM	7,000RPM
750cc～(4st)	4,500RPM	5,000RPM	5,000RPM	5,500RPM

＜その他レース用エンジン・GPフォーミュラ＞

	１気筒	２気筒	３気筒	４気筒
125cc以下(2st)	7,000RPM			
250cc以下(2st)		7,000RPM		
500cc以下(2st)		5,500RPM	7,000RPM	7,000RPM

⑧２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。

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。

⑩バンケルエンジンの場合の測定回転数は、6,000rpmとする。

⑪現行の音量規制値

２ストロークエンジンについてはピストンスピード13m/secで測って105dB/Aまで。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。尚、特別規定で指定されているクラスはその値が優先される。

⑫周辺への音量は、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。
⑬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。
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。

21. テレメトリー

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。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。

22. プロテクティブコーン

①転倒時に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。
②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。

23. エンジンケース２次カバー

すべての４サイクル車両は、転倒時に路面と接触する恐れのあるエンジンを保護するため、２次カバー・エンジンスライダー・プロテクティブコーンのいずれかを取付けなければならない。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除く。
※２次カバーの素材は、樹脂製（ＦＲＰ・カーボン・プラスチック・ジュラコン等）もしくはアルミ合金製とし、樹脂製は2㎜以上、アルミ合金製は4㎜以上の厚さが望ましい。また外見はエッジの無いスムーズな面で構成され、衝撃、摩耗のダメージに耐えうる物であること。

24. フロントスプロケットガード

フロントスプロケットガードの装着を強く推奨する。

２０２４年 ４月改定

※この「筑波サーキット技術仕様」は、過去にMFJ国内競技規則に掲載されていた「ロードレース基本仕様」を元に変更を加えたものです。内容は随時、追加・変更する場合がございますのであらかじめご了承下さい。

筑波マイスター・トロフィー
大会組織委員会