

S250火の国5・7時間耐久レース

1. 出場車両

車両は、4サイクルエンジン市販車両のオンロード車両であること
(モタード車両、スクーターの参加はNG)

2. 車両区分 (参考車両)

- 1、シングル250 (CBR250R、SRX250、Goose250、KTM250RC、デュク250、Ninja250SL 等)
- 2、ツイン250 (CBR250RR、VT250、CD250U、R250、YD250、Ninja250、KZ250A 等)
- 3、マルチ250 (CBR250RR、FZR250、GSX-R250、ZXR250R、ホーネット250、刀、バリ奴等)
- 4、OPEN (G310R、GR200R 等)

3. 総合仕様

車両は、安全のために次の各項のすべてを満たしていなければならない。

(1) ブレーキ

車両は前後輪にそれぞれ独立した有効なブレーキを備えなければならない。

(2) リムおよびホイール

最小リム直径 16 インチ~最大リム直径は 19 インチまでとする。

(3) ハンドルバー

- ① ハンドルの端から端までの幅は 450mm 以上でなければならない。
- ② ハンドルの回転角度は、左右それぞれ 20 度以上でなければならない。

(4) ハンドルバーのクリアランス

- ① グリップ部およびレバーとカウリングとのクリアランスは 20mm 以上あること。
- ② ハンドルを左右いっぱい切った時ライダーの指を挟まないように、ハンドルバーと燃料タンクとのクリアランスは 30mm 以上あること。

(5) スロットルコントロール

スロットルコントロールは手をはなすともどる方式でなければならない。

(6) クラッチおよびブレーキレバー

クラッチレバーおよびブレーキレバーの末端は、直径 19mm 以上の球状で容易に取り外れたりするものであってはならない。このボールを平たくすることも認められるが、いかなる場合においてもその端部に丸味を持たせることが必要である (この平たくした部分の厚みは少なくとも 14mm とする)。ピボット点からボールの端まで測った場合のコントロールレバーの長さは 200mm までとする。

(7) フットレストおよびペダル

- ① フットレストは、前後車軸の中心を通過する線の 100mm 上方より下側に、そして後輪の中心を通過する垂線の前側になるように取り付けられ、どのコントロールペダルも容易に操作できる位置にななければならない。
- ② フットレストの先端は安全上半径 8mm 以上に丸められていなければならない。
- ③ ペダル類の先端は安全上丸められていなければならない。

(8) 排気系

排気はすべての車両の後方に排出されねばならず、排気管の端部は少なくとも 30mm の長さで、車両のセンター軸と水平かつ平行に近くなければならない。

また排気管は後輪再後端垂線より突き出してはならず、排気がほこりを立てるように排出されたり、タイヤやブレーキを汚したり、後続のライダーに迷惑を与えたりしないようにしなければならない。

(9) 音量規定

音量は FIM 方式による測定方法で、105db(A)以下とする。

(10) カウリング

カウリングを使用する場合は次の条件を満たすこと。

- ① タイヤを除く前輪は両側に明瞭に見えなければならない。
- ② カウリングの下端と地面とのクリアランスは 100mm 以上でなければならない。
- ③ 後方に面しているカウリングのいかなる部分も、その端部を少なくとも半径 3.5mm の丸状にしなければならない。後方に面しているウインドスクリーンの端部にはガードを施して切り傷を負う恐れのないようにしなければならない。
- ④ エアfoilまたはスポイラーは、それらがフェアリングまたはシートの不可欠部分である場合に限り、取り付けることができる。これらの装置の幅は、フェアリングの幅をオーバーしてはならず、また、その高さはハンドルの高さをオーバーしてはならない。ふちのとがった部分は少なくとも 8mm の丸味をもたせなければならない。
- ⑤ 上記の適用を避けるために透明な物質を使用することはできない。
- ⑥ 後輪の可視範囲
後輪のリムは後輪の垂直線の後部円周 180 度にわたって明瞭に見えなければならない。

(11) フェンダー

フロントフェンダーの取り外しは禁止。但し、カウリング仕様の場合は取り外し可。

(12) 燃料

燃料キャップは、閉じた状態で漏れる恐れがあってはならない。さらに、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ければならない。

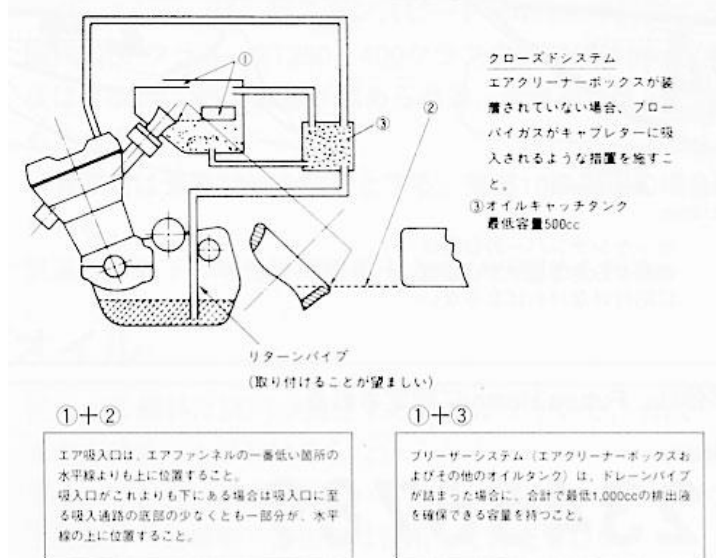
(13) オイルキャッチタンク

排気量より容量の多いオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。

なお、転倒時に容易に脱落又は破損せず、高温にも耐えられる材質のもので、オイルがこぼれないように確実に取り付けなければならない。

また、スタート時には必ず空にしておかなければならない。

4 ストロークエンジンのブリーザーシステム



※ノーマルエアクリナーボックスを取り付けている場合は、上記オイルキャッチタンク（ブリーザーシステム）を省略できる。

(14) 燃料タンク

燃料は、車両にしっかりと固定されたタンク内に収めるものとする。

シート・タンク及び補助タンクの使用は禁止する。

(15) シリンダー

シリンダーのキャスト（鋳造）を変更することなくボアを拡大することができる。ただし、この拡大が当該車両本来の出場を認められるクラスの排気量の限度を超えないことを条件とする。

(16) 取り外さなければならないもの

荷台、公道用ナンバープレート、その他走行にあたり危険と思われる物。但し、ライト・バックミラー等、飛散防止の為にテーピングを行うこと。スタンド・キックアームは飛び出し防止の措置を行うこと。

(17) 取り付けなければならないもの

① ゼッケンプレート及びゼッケン

前面に一枚、左右側面に一枚ずつ取り付けること。ゼッケンプレート及びゼッケンの色は指定しないが、カッコ良く表示すること。

② リヤスプロケットガード

③ 以下の部品には、必ずワイヤーロックまたは、割りピン等のゆるみ止めすること。

○エンジンおよびミッションのドレインボルト

○オイルフィルターキャップ

○オイルレベルゲージ

○オイルエレメント及び取り付けボルト・ナット

④ アンダーカウル（エンジン破損時にオイルを受け止める構想になっていること）

(18) 車両の傾斜角

車両の傾斜角度は無負荷でタイヤを除きどの部分も接地することなく垂線に対して50° 傾斜させることが可能でなければならない。

(19) 部品の再後端

いかなる部品も後輪再後端垂線より後に突き出していない。

(20) タイヤ

一般公道使用可能なタイヤ（使用限度を超えているタイヤ使用 NG）

※スリックタイヤ・レインタイヤ使用禁止

タイヤウォーマの使用禁止

(21) 危険防止

危険および迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。

公式車検において危険と判定された車両は出走できない。