

## 2012 CBR250R CUP技術仕様

本規則はCBR250Rをベースに、安全性、平等性、経済性を考慮した、低コストで参加できる、ワンメイクレースの基本規則とする。

全ての車両の仕様は、本規則をベースに開催されるレースの大会特別規則に適合していかなくてはならない。

競技主催者、主催施設（以下主催者という）の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。

ただし一般市販車が本規則の仕様に合致しない場合は、本規則書の仕様が優先される。

用語の定義：改造＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）に対し切削、追加、研磨を行う行為

変更＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）を、他のパーツに置き換える行為

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なう。  
素材＝材質と製造方法を含む。

### 1 出場車両

ホンダCBR250R（2010年以降の主催車が認める車両）の市販車、及びスポーツベース車に限定される。

主催者公認車両＝競技主催国での一般市販車を基本に、他仕向け地車両（輸入車）及びスポーツベース車等で主催者が競技参加を認めた車両。

### 2 排気量区分

250cc	4ストローク	単気筒
-------	--------	-----

### 3 最低重量

車両の最低重量は規定しない。

### 4 音量

4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。ただし、主催者が別に定める計測方法（非計測を含む）がある場合はその大会特別規則による。

- 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。
- 4-1-2 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。
- 4-1-3 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。
- 4-1-4 音量規制値  
下記の回転数で測って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。ただし、主催者が別に定める数値がある場合はその大会特別規則による。
- 4-1-5 音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。  
5500rpm
- 4-1-6 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。
- 4-1-7 音量測定は気温20°Cを基準とする。気温10°C以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。
- 4-1-8 気温0°C以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 4-1-9 メーターの読み方は常に切り捨てとする（105.9dB/A=105dB/A）。
- 4-1-10 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIMまたはMFJ規則による。

## 5 燃料、オイル、冷却水

- 5-1 すべての車両には、FIMまたは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。
- 5-3 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。
- 5-4 大会特別規則によりガソリンの銘柄及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 マシンのフロントとシートカウルの両サイド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、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ければならない。  
ただし、サポートナンバーが規定の寸法で貼り付け可能な車両については、シートカウルまたはシート上部に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を装備することが認められる。  
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。
- 6-4 ゼッケンナンバーの数字の周囲に、余白25mm以上のスペースを設けなければならない。
- 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 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。  
**CBR 250R CUPクラス**                      **白地に赤文字**
- 6-7 シートカウル上部にゼッケンナンバーが装備される車両については、規定の位置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規定位置は、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部カウル内とする。サポートナンバーの最低寸法は、2桁ゼッケン幅185mm×150mm、3桁ゼッケンの最低幅は260mmとする。  
サポートナンバーの貼り付け規定位置は、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部カウル内とする。  
サポートナンバーの最低寸法は、2桁ゼッケン幅185mm×150mm、2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。

6-8 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。  
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 : 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は

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

6-9 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。

6-10 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。

## 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、主催者公認車両と同じ仕様でなければならない。

### 7-1 レースのために取り外され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／ナンバープレートブラケット
- 7-1-4 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 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 アクセルは手で握っていないときは、自動的に閉じるようになっていること。
- 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り付けけること。
- 7-2-3 クローズドブリーザーシステム

- 7-2-3-1 市販車両からのオイルブリーザーライン変更は禁止される。（キャッチタンク取り付けは免除される。）
- 7-2-3-2 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。
- 7-2-4 オイルドレンプラグ及びフィルターキャップ  
エンジンオイルドレンプラグ及びフィルターキャップは、安全にワイヤーロックされなければならない。  
オイルフィルターカバーの取り付けボルトは、ワイヤーロックすることが望ましい。  
シーリングボルトのワイヤーロックは不要。  
ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。
- 7-2-5 燃料タンクブリーザーパイプには、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクを取り付け、漏れた燃料はキャッチタンクに放出されるように変更することができる。
- 7-2-6 燃料タンクフィルターキャップ及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。
- 7-2-7 主催者公認車両のラジエターリザーバタンクを最低容量250ccのキャッチタンクに変更することができる。
- 7-2-8 リヤスプロケットガード
- 7-2-8-1 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。
- 7-2-8-2 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。
- 7-2-8-3 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。
- 7-2-8-4 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。
- 7-2-9 フロントスプロケットガード
- 7-2-9-1 純正のLリヤカバーが装着されていなければならない。ただし、逆シフトにしようとする際、Lリヤカバーに干渉する場合は最小限の改造は認められる。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。

### **7-3 レースのために変更、改造が許可される部分**

#### **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・ダンパー及びフェアリング、シートカウル取り付け目的のためのフレーム加工（ステー及びブラケットの追加を含む）は認められる。ただし、フレームの基本骨格の変更は認められない。
- 7-3-1-3 全てのカウリングステーは、部分的に変えたり、交換してもよい。
- 7-3-1-4 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。
- 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Rは10R以上とする。
- 7-3-1-6 サイドスタンドの取り付けブラケット部分のカットは許可される。

#### **7-3-2 フロントフォーク**

- 7-3-2-1 フロントフォークのアウトertチューブの表面塗装の変更が認められる。
- 7-3-2-2 フロントフォーク内部パーツはスプリング及びスプリング変更に伴うカラーの変更に限り認められる。
- 7-3-2-3 フォーク・キャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。
- 7-3-2-4 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、公認車両時のままに維持されなくてはならない。
- 7-3-2-5 ステアリング・ダンパーを追加することができる。
- 7-3-2-6 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。
- 7-3-2-7 サスペンションフルードの変更。
- 7-3-2-8 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。

#### **7-3-3 リヤフォーク（リヤスイングアーム）**

- 7-3-3-1 リヤスプロケットガードの取り付け、及び取り付け目的の加工。
- 7-3-3-2 リヤホイールスタンドのブラケットの取り付け、及び取り付け目的の加工。ただし必要以上に長く鋭角なものは安全上使用が認められない場合があるので注意すること。

- 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のスプリング及びカラーは追加、変更できる。
- 7-3-4-2 サスペンション上部のフレームとの取り付け部に、シムを追加して車高調整することが認められる（ただし、5mm以内）。
- 7-3-5 エキゾーストシステム**
- 7-3-5-1 サイレンサーの変更、または改造が認められる。サイレンサーを変更する場合は、主催者公認車両のエキゾーストパイプを使用し、ボルトオンで取り付けられること。（ただし、ステーを含めチタン、カーボンの素材は使用できない。）  
エキゾーストパイプはサイレンサー取り付け用ステー及びスプリングフックを取り付けのための追加加工と溶接部の切削加工が認められる。
- 7-3-5-2 サイレンサーを変更する場合、ステーの交換及び取り付け位置の変更も認められる。
- 7-3-5-3 サイレンサーの先端は、最低30mmにわたってマシンの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない（許容誤差 $\pm 10$ 度）。また、サイレンサー先端を含む鋭利な部分は丸みを帯びさせていなければならない。  
サイレンサー先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、サイレンサー先端の板厚が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。
- 7-3-5-4 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、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。
- 7-3-5-5 サイレンサーの後端は、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 ブレーキ**
- 7-3-6-1 前後ブレーキパッドとホースの変更。
- 7-3-6-2 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更。
- 7-3-6-3 ブレーキフルードの変更。
- 7-3-6-4 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。
- 7-3-6-5 リヤのブレーキリザーバタンクステー取り付け位置の変更、追加を認める。

- 7-3-7**            **タイヤ、ホイール**
- 7-3-7-1            **タイヤ**
- 7-3-7-1-1        タイヤは変更できるが、主催者が指定したタイヤに限られる。  
                      **(2012年はダンロップ SPORTMAX α-12H    フロントサイズ 110/70-R17    リヤサイズ 140/70-R17)**
- 7-3-7-1-2        ドライタイヤは予選及び決勝を通じて1セットのみ使用できる。WET宣言時の使用本数制限は行わない。
- 7-3-7-1-3        レーシングレインタイヤの使用可否については各主催者が定める大会特別規則による。
- 7-3-7-1-4        レーシングレインタイヤを使用する場合のタイヤサイズは、主催者公認車両のホイールサイズに適合したものでなければならない(タイヤメーカーが推奨するホイールサイズが主催者公認車両と合致していなければならない)。
- 7-3-7-1-5        タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。
- 7-3-7-1-6        グリッド及びピットレーン上でのタイヤウオーマーの使用は禁止される（電源が入っていないタイヤウオーマーの使用も禁止）。
- 7-3-7-2            **ホイール**
- 7-3-7-2-1        表面塗装については変更を認める。
- 7-3-8**            **フットレスト、チェンジレバー、ブレーキペダル**
- フットレストは改造、変更してよいが、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。
- 7-3-8-1            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り付け位置に固定しなければならない。
- 7-3-8-2            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。
- 7-3-8-3            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。
- 7-3-8-4            折りたたみ式でないフットレストには、アルミニウム、プラスチック、テフロン、または、同等の材質でできたエンドプラグ（最低半径8mm以上）が常時固定されていなくてはならない。
- 7-3-9**            **ハンドルバー、レバー類**
- 7-3-9-1            ハンドルバーの交換及び取り付け位置の変更が許可される。
- 7-3-9-1-2        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でカバーされていなくてはならない。
- 7-3-9-1-3        ハンドルバーの最低幅は450mmとする。

- 7-3-9-2 ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）及びクラッチケーブル／スロットルケーブルの変更は認められる。
- 7-3-9-3 ブレーキレバーに関しては、調整機構つきのものも認められるが、リモート式への変更は許可されない。
- 7-3-9-4 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場合は別体式のホルダーに変更することも認められる）。
- 7-3-9-5 ブレーキ／クラッチレバーの先端はボール状でなくてはならない（最低直径19mm）。  
このボールを平たくすることができるが、端部は丸みをもたせていなければならない（最低の厚み14mm）。
- 7-3-10 ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン）**
- 7-3-10-1 アフターマーケットのものに変更することができるが、サイドシルエット及び形状の変更は認められない。ただし、左右非対称部の対称化、及びエンジン転倒カバー部としての最低限度の延長または形状変更は許可される。カーボン／ケブラー素材の使用は認められない。
- 7-3-10-1-1 スクリーンエッジは丸みをもたせていなければならない。
- 7-3-10-2 取り付けブラケットの改造、変更。
- 7-3-10-3 露出しているエッジは、すべて丸みをおびていなければならない。
- 7-3-10-4 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が、サイドシルエット及び形状の変更は認められない。カーボン／ケブラー素材は認められない。
- 7-3-10-5 リヤ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が、サイドシルエット及び形状の変更は認められない。カーボン／ケブラー素材は認められない。
- 7-3-10-6 アンダーカウル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ォーラント（最低2.5リットル）を保持できる構造とする。アンダーカウル下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材の貼付を推奨する。カーボン／ケブラー素材は認められない。
- 7-3-10-6-1 アンダーカウル下部の端部は、一番低いところから最低50mmの高さまでなければならない。
- 7-3-10-6-2 アンダーカウル下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の穴を最小1個設けなければならない（穴は2個までとする）。
- 7-3-10-6-3 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。

- 7-3-11**      **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。カーボン/ケブラー素材の使用は認められない。  
また、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。
- 7-3-12**      **シリンダー、シリンダーヘッド**  
シリンダー及びシリンダーヘッドは、主催者公認車両の状態に対して切削、追加、研磨をしてはならない。ボルトオンのO2（オート）センサーはシーリングプラグ（ボルト）への変更が認められる。  
カーボン除去のみ認められ、シリンダーヘッドの研磨は一切認められない。
- 7-3-13**      **エンジン2次カバー**  
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、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。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。この全ての2次カバーは、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次カバーの厚さは2mm以上とする。
- 7-3-14**      **ラジエター**
- 7-3-14-1      ラジエターの変更は認められない。ただし、表面塗装の変更は可。
- 7-3-14-2      ラジエターブラケットの（ステー）の変更は認められる。材質は鉄またはアルミニウムとする。
- 7-3-14-3      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）。
- 7-3-14-4      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。
- 7-3-14-5      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10mm以下に限る）。
- 7-3-14-6      サーモスタットの交換・取り外しとスパーサーへの変更は認められる。
- 7-3-15**      **排気ガス対策部品**
- 7-3-15-1      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）が認められる。

- 7-3-16**      **クラッチ**  
クラッチスプリングの変更
- 7-3-17**      **フュエルインジェクション**  
7-3-17-1      フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリー及びフラッシュRAMは、主催者公認車両のECUへの変更が許可される。アフターマーケットのフュエルインジェクション・コントローラーへの変更及び追加は認められない。
- 7-3-18**      **ワイヤーハーネス**  
ワイヤーハーネス（スイッチ類を含む）の改造、変更
- 7-3-19**      **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、チェーンは変更が許されるが、チェーンのサイズは主催者公認車両と同じでなければならない。
- 7-3-20**      **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は主催者公認車両に装備されたECUが変更できる範囲で可。
- 7-3-21**      **点火時期、スパークプラグ**  
7-3-21-1      スパークプラグの変更  
7-3-21-2      点火時期の調整は主催者公認車両に装備されたECUが変更できる範囲で可。
- 7-3-22**      **ボルト、ナット類**  
7-3-22-1      ボルト、ナット類の変更。ただし同じ材質でなければならない。  
7-3-22-2      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付けボルト、ナット類は別の素材のものに変更できる。  
7-3-22-3      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。  
7-3-22-4      カウリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。
- 7-3-23**      エアフィルター・エレメントの変更は出来ないが、改造または取り外すことができる。エアクリーナーはケース及びカバーの交換、改造、取り外しをしない範囲で、吸気ダクトの変更、改造は許可される。

### 7-3-24

#### 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/ケブラー素材の使用は認められない。

### 7-3-25

足で操作するクイックシフターは認められない。ただし、電氣的スイッチを手動で作動させ、チェンジに2モーション以上の動作が必要なエンジンカットシステムは許可される。

## 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変更は不可）

#### 7-4-1

計器類と計器用ブラケット及び関連ケーブル（計器用ブラケットがカウルステータを兼ねている場合はカウルステータと見なし、変更は可。ただしメーターは主催者公認車両に装備されたものでなければならない）。

#### 7-4-2

ホーン

#### 7-4-3

ツールボックス

#### 7-4-4

タコメーター

#### 7-4-5

スピードメーター

#### 7-4-6

ハンドル左側のスイッチホルダー（ただし、主催者公認車両に装備された部品に変更は可）

#### 7-4-7

ラジエターファンと配線

## 7-5

### その他

#### 7-5-1

チタン合金部品の使用は禁止される。

#### 7-5-2

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。

#### 7-5-3

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（シャシーナンバー）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）。

## 7-6

### 追加の装備

#### 7-6-1

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、及び装備を妨げてはならない。

#### 7-6-2

アナログ式を含むデータ収集器、データ収集に使用される部品の取り付けは、一般に入手できる簡易なものに限って認められる（例；デジスパイスなどのGPS型データロガー）。ただし独立して機能しなければならず、電源及びデ

7-6-3

ータ取得等、いずれの場合もデバイスを車両自体のシステムに接続してはならない。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。  
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。