

# 2008 筑波ツーリスト・トロフィー

in MARCH            3月 8日(土)  
 in JULY             7月 5日(土)・ 6日(日)  
 in OCTOBER        10月11日(土)・12日(日)

## 特別規則書



### (財) 日本オートスポーツセンター (JASC)

〒104-0041 東京都中央区新富1-9-6  
 新富一丁目ビル6F

☎ : 03-3555-6051

<http://www.jasc.or.jp>

### 筑波サーキット

〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159

☎ : 0296-44-3146~7

◆主催◆

(財) 日本オートスポーツセンター

**JASC**  
J.A.S.C. Foundation

**TC** TSUKUBA  
 CIRCUIT

## 事務局通信

昨年は多数のエントリーありがとうございました。おかげさまで大きな事故もなく終了することができました。今年も皆様とともに楽しいイベントにしていきたいと思っております！

### <2008年の主な変更・追加>

主な変更点をピックアップいたしましたが、必ず本編を熟読してからご参加下さいませようお願いします。

- ① “グラストラッカー”クラスが“Tracker”クラスになり、FTRやTWでも参加が可能となりました。
- ② Tracker・Frontier1/2クラスの参加資格が7月の大会から変更になります。運転免許証での参加ができなくなりますので筑波ライセンスもしくはMFJライセンスを取得してください。
- ③ N250Fクラスを新設しました。
- ④ グリッドの配列が3・3・3・3・・・に変更となりました。尚、決勝の出走台数は32台のまま変更はございません。
- ⑤ NS2の耐久が10月の大会で行なわれます。特別規則・エントリー用紙は別途発表いたします。

### <事務局からのお願い・注意事項>

- ① エントリー期間・方法は必ず守ってください。銀行振込だけではなくエントリー用紙も届かないと受付保留となります。エントリーの遅れは、賞典の対象順位にも反映されます。エントリー用紙裏の注意事項をよくご確認ください。
- ② 3月のFrontier1/2クラスに運転免許証にて参加する方で筑波ライセンスを所持していない場合にはエントリー用紙をもって筑波共済事業の加入申込書を兼ねさせていただきます。
- ③ ピットクルーにライセンスのない方を登録する場合には、1名につき2,000円の登録料（筑波共済事業掛金）が必要となります。その際、ピットクルー欄の氏名以下すべてを記入して下さい。尚、エントリー用紙をもって筑波共済事業の加入申込書を兼ねさせていただきます。
- ④ パドックパスの割引販売およびエントラント駐車券の販売は、エントリー期間のみになります。
- ⑤ ピットの使用は、行われているクラスの関係者が最優先です。占有は一切禁止されています。ピット数は限られておりますので譲りあって使用してください。
- ⑥ 車載カメラ等を装着する場合、必ず事務局に届けてください。
- ⑦ エントラント駐車場・ガレージ・Bパドックでの競技車両のエンジン始動は禁止となります。特に、エントラント駐車場においては近隣に住宅がありますので、発電機・電動工具などの使用についても夜間・早朝の使用は控えてください。

# 2008筑波ツーリスト・トロフィー

## 特別規則書

### <公示>

本大会は、FIM国際スポーツ憲章、ならびにMFJ国内競技規則に準拠したMFJ承認競技会として開催される。また、本大会の基本的精神は、広くモータースポーツ部門における初級ライダーの育成を主眼とし、走行テクニックやマシン整備技術の向上を願うと同時に、日本のモータースポーツ振興の一端に貢献することを目的とするものである。

### 総則

#### 第1条 主催者および申込先

財団法人日本オートスポーツセンター(JASC)  
〒104-0041 東京都中央区新富1-9-6  
新富一丁目ビル6F  
TEL: 03-3555-6051 FAX: 03-3555-1048

#### 第2条 開催場所

筑波サーキット(1周2,070m右廻り)  
〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159  
TEL: 0296-44-3146~7 FAX: 0296-43-2952

#### 第3条 開催日・申込期間

前頁に記す。

#### 第4条 開催クラス・レース距離

1. 開催クラスは、レースカレンダーに記す。
2. 周回数・タイムスケジュール等の詳細は、各大会の公式通知に記す。

#### 第5条 大会組織委員会・大会審査委員会・競技役員

各大会の公式通知または公式プログラムに記す。

## 第6条 参加資格・ライセンス区分

### 1. ライダー

参加クラスに明記されている参加区分に合致した当該年に有効なMF Jロードレース競技ライセンスもしくは該当資格所有者。尚、Tracker・Frontier 1/2クラスに運転免許証にて参加する方で筑波ライセンスを取得していない場合にはこのエントリー用紙をもって筑波共済事業の加入申込書を兼ねるものとする（3月の大会に限る）。

### 2. ピットクルー

当該年に有効なMF Jピットクルーライセンス所有者。但し、ピットクルーライセンスの無い方を登録する場合には、1名につき2,000円の登録料（筑波共済事業掛金含）が必要となる。その場合、エントリー用紙記入欄の住所以下全てを記入すること。尚、このエントリー用紙をもって筑波共済事業の加入申込書を兼ねるものとする。

### 3. ライセンス区分

レースカレンダーに記す。

## 第7条 参加申込（エントリー）

### 1. 申込方法

①エントリーは、下記口座に参加料を振込後に参加申込書を郵送すること。必要事項を全て記入した参加申込書と参加料の両方が到着した時点ではじめて参加受付となる。（締切日当日消印有効）

三菱東京UFJ銀行 新富町（シントミチョウ）支店  
普通 1038849  
ザイ）ニホンオートスポーツセンター

②入金の際にお名前後にMFJライセンスNo.（数字のみ）を必ずご記入ください。MFJライセンスを必要としないクラスは、参加資格ライセンスNo.（数字のみ下6桁）をご記入ください。

③参加申込書の入金方法欄に、振込元の銀行、支店名、入金日、入金額を必ず記入してください。

④参加申込書には、記載事項のすべてを指示通りに記入すること。また、競技規則を厳守することを誓約書欄に署名捺印しなければならない。

⑤未成年者においては、参加申込書の誓約書に親権者の署名捺印とその印鑑証明書の添付が義務付けられる。

⑥電話・FAXによる申込は一切認めない。

⑦ピットクルーの登録は、最少限1名以上2名までを必ず登録し、ライダー単独でのエントリーは認められない。

⑧上記各項目に不備のある場合のエントリーは、いかなる理由があっても一切認めない。

### 2. 参加料

レースカレンダーに記す。

### 3. その他

①1エントリーにつき1枚のエントリー用紙が発行されますが、追加を希望される方には1エントリーにつき2枚まで購入することができます。申込方法は、エントリー用紙に記入の上、1枚につき1,000円を参加料に追加し申請して下さい。尚、エントリー時のみの販売となり当日の販売は行いませんので、その際は一般観客の駐車場（有料）への駐車となります。

②参加申込時に限りパドックパスの割引販売を行っております。家族・友人等のご来場の際にご利用下さい。申込方法は、エントリー用紙に記入の上、1枚につき500円を参加料に追加して申請して下さい。尚、販売したパドックパスではピットエリア・スターティンググリッドへの入場はできませんのでご注意ください。尚、参加申込時のみの販売となり、大会当日のパドックパス販売は、メインゲートのみとなり、1枚につき1,000円となります。

## 第8条 参加定員

1. タイムスケジュールその他の理由により参加台数に制限を設ける場合がある。その場合、各クラス32台（混走の場合は合計32台）とする。
2. 参加申込台数が10台に満たない場合には競技を中止、もしくはその他の競技と混走する場合がある。
3. 申込みの優先順は消印順とする。同日の場合は事務局にて抽選とする。

## 第9条 参加受理・参加拒否

1. 参加申込書と参加料が大会事務局で確認された時点で、参加が受理されたものとする。
2. 参加が正式に受理された後は、いかなる理由があっても参加料の返還は認められない。
3. 主催者は参加者に対して、その理由を明らかにすることなく申込を拒否または無効とすることができる。参加拒否されたライダーに対しては、参加料および保険料が全額返還される。
4. 大会事務局より開催日の10日前までに参加申込者宛に正式受理または拒否を通知する。

## 第10条 参加車両・装備

1. 車両は安全のために「筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定」、及び各クラスの特別車両規定に合致していなければならない。
2. ゼッケンナンバーは主催者により決定され参加受理書に示される。原則としてエントリー到着順による振り分けによる。エントリー時ゼッケンナンバーを希望できる場合があるが、主催者により決定されたナンバーに意義を申し立てることはできない。
3. レーシングスーツ・ヘルメットは、MFJ国内競技規則に準ずる。グローブ・ブーツは公式車両検査に合格したものを使用すること。
4. 転倒時の迅速なレスキューならびに自己安全のためにも、ライダーのヘルメットをスムーズに脱がすシステム（ヘルメットリムーバー）を着用しなければならない。

## 第11条 参加者遵守事項

1. すべての参加者は明朗かつ公正に行動し、言語を謹み、スポーツマンシップにのっとったマナーを保たなければならない。
2. すべての参加者は、競技会期間中は競技役員の指示に従わなければならない。
3. 参加者は、競技中または競技に係する業務についている時は、薬品等によって精神状態をつくろったり、飲酒してはならず、許された場所以外で喫煙してはならない。
4. 参加者は、主催者や大会後援者、大会審査委員会および競技役員等関係者の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。
5. 参加代表者は自身の言動はもちろん、自チームのライダー、ピットクルー、ゲストなど全員の言動について責任を持たなければならない。
6. 身分証や車両通行証は他に貸与・転用してはならない。
7. 身分証、車両通行証を紛失または破損したときは事務局に再交付の手続きを受けること。ただし再交付手数料5,000円を必要とする。
8. ガソリンの保管、運搬等は必ず鉄製携行缶を使用すること。
9. サーキット内の安全管理の為、トランスポーター等に消火器を一本携帯して下さい様お願い致します。
10. 使用したピット・パドック等の清掃は各自にて行うこと。
11. 筑波サーキット内における通行、駐車、行動の指示は公式通知と案内標識によって示され、参加者はこの指示に従わなければならない。

## 第12条 参加受付

1. ライダー  
ライダーは公式通知に示された時間内に下記のことを提示の上、参加の受付をし出場資格の確認を受けなければならない。
  - ①出場資格ライセンス（提示のできないものは理由の如何を問わず出場できない。）
  - ②参加受理書
  - ③車両仕様書（記入事項すべて満たして提示すること）
  - ④健康保険証
  - ⑤その他指示されたもの
2. ピットクルー  
ピットクルー受付は、選手受付と同じ時間帯で行う。  
MF Jピットクルーライセンスを必ず持参すること。MF Jピットクルーライセンスを持たないものを登録している場合は、身分証明書を持参すること。
  - 1)ピットクルーのクレデンシャルは受付時に配布する。配布されたクレデンシャルはカードケースの中にピットクルーライセンスと共に装着する。どちらか一方、又は他人のライセンス等を所持している場合は不正入場とみなし、その当該ライダーとピットクルーに罰則が科せられ、入場料相当額が徴収される。
  - 2)ピットクルーを変更する場合は、必ずピットクルー受付時に変更願を申し出なくてはならない。ピットクルーの変更料は1名につき1,000円。但し、MF Jピットクルーライセンス所持者に限る。
  - 3)ピットクルーの追加は、一切受けられない。

## 第13条 ライダーおよび車両の変更

1. エントリー正式受理後のライダーの変更は認めない。
2. 原則として参加受理後の車両変更は認めない。但し、車両破損など止むを得ない理由があると認められた場合のみ選手受付時に行う。その場合は車両変更料として5,000円を申請書に添付して提出すること。

## 第14条 エントラント駐車場の使用について

車両は指定された場所以外に駐車してはならない。またサーキットへの搬入時にタイヤ・ガムテープ・ひも等の物品による場所取りは無効であり、撤去する場合がある。もしその行為によって損害等が生じた場合でも一切の責任は負わない。

### 第15条 パドックの使用

1. サーキットの規定に従い安全に使用すること。
2. 連絡車は自転車とする。
3. パドック内の連絡用道路、および予選・決勝のコースアウト後など、パドック内のマシンの移動はすべて押し歩きとし、エンジン走行、惰力による乗車移動は禁止とする。

### 第16条 ピットの使用

1. 予選・決勝を通じて、行われているその当該クラスのチーム、ライダー、ピットクルーのみが使用することができる。ピットの庫数の関係上、迅速な搬入、撤収および共同使用を心がけること。
2. サインマンおよびピットインしたその当該車両のメカニック以外はピットロード上に出るはならない。その指示に従わない場合は、その当該ライダーとピットクルーに罰則が科せられる場合がある。
3. 場所取り・占有は一切禁止される。

### 第17条 ウォーミングアップエリア

1. ウォーミングアップ場は左廻りとし、他の場所で行ってはならない。
2. 使用できる時間は公式通知に示す。
3. 走行エリアでの停車は禁止。
4. ウォーミングアップ場への入場はライダーおよび登録されたピットクルーに限られ、安全上適切な服装をする事。
5. 大会運営上の理由によりエンジンを停止させることがあるので、随時オフィシャルの指示に従うこと。

### 第18条 公式車両検査

1. ライダーは公式通知に定められた時間内に車両仕様書（受付印済みのもの）を添えて、Aパドック内車検場にて出場車両・装備（ヘルメット・革ツナギ・グローブ・ブーツ・ヘルメットリムーバー）等の検査に合格しなければならない。
2. 車両検査において規則または安全上出場が不適当と判断された車両は公式予選を含む一切の走行を拒否される。
3. 全ての検査終了後、合格車両に車検合格ステッカーが貼られる。ステッカーが貼られていない車両は出走できない。
4. スタート前チェックでは、予選・決勝レース出走前に出場車両および装備等の検査に合格した状態が維持されているか、安全上の再確認が行われる。

5. 車検時に申告した内容（ヘルメット等の装備を含む）に変更のある場合には、必ずその内容について車検長に申告し、再車検を受けること。
6. 車検長は、大会期間中必要に応じて随時車両検査を行う事ができる。
7. 計測器のチェックを行なうので、マシンにトランスポンダーを搭載した状態で車検を受けること。

### 第19条 ブリーフィング(競技に関する要領説明)

ブリーフィングが行われる場合は、ライダー本人が必ず出席しなければならない。時間・場所等は公式通知に示す。

### 第20条 公式シグナル

1. ライダーは提示される公式シグナルを確認する義務があり、走行中、競技役員が公式シグナルを示した場合、各ライダーは直ちにそれに従わなくてはならない。公式シグナルの無視に対しては重大な罰則が科せられる場合があるので速やかに指示に従うこと。
2. レース中の公式シグナルは、MFJ国内競技規則ロードレース競技細則に準ずる。必ず熟知の上、走行すること。
3. 旗による合図の代りに、ライトによるシグナルを使う場合がある。  
○黄色燈の点灯・点滅……………黄旗と同意味  
○赤色燈……………赤旗と同意味
4. 以上の公式シグナル使用は競技役員のみ許され、他のいかなる信号旗またはそれと紛らわしい物の使用は禁止される。
5. ピットエンドのシグナルはピットロード専用とし、緑（コースイン可）または赤（コースイン不可）のいずれかとする。無灯の場合は緑燈と同様に扱い、黄色燈は使用しない。

### 第21条 コースイン・コースアウト

1. 公式予選のコースインは、Bゲート(コントロールタワー側)より行う。
2. 決勝のコースインは、Aゲート(最終コーナー側)より行う。
3. コースアウトは、Cゲート(ピットエンド側)より行う。
4. 新ピット(No. 1～11)裏を予選の待機・スタート前チェックの場所とする。
5. コースインは、走行車両との合流に対し各自の責任において細心の注意を払い、第1コーナーをクリアするまではイン側を走行すること。

## 第22条 走行中の遵守事項

1. 走行中、必要以外にハンドルから手を離したり、足をフットレストから離したり、外に突き出したりするような危険な姿勢をとってはならない。
2. 走行中、車両はそれ自身が持つ動力、およびライダーの筋力、または重力などの自然現象以外の方法で走行したり、加速したりしてはならない。
3. 走行中、他の人の援助を一切受けてはならない。他の人による援助とは、競技役員以外の者が車両に触れることをいう。但し、ピットエリア内においてのメカニックの援助は許される。ピットエリアとはピットロード入口（Aゲート前）からピットエンドまでをいう。
4. いかなる場合も車両に他人を同乗させてはならない。
5. 競技中、ライダーは不必要な進路変更等、故意に他の車両の走行を妨害してはならない。また明らかに重大な事故の発生が予想できる危険な行為を行ってはならない。妨害行為の判定に対する抗議は受け付けられず、違反者に対しては大会審査委員会が決定する罰則が適用され、重大な違反行為を行ったライダーは失格とされる。
6. ライダーは、レース中酒気をおびたり、または医薬品（興奮剤、麻薬等）により精神状態をつくろってはならない。

## 第23条 公式予選

1. 予選およびその方法はMF J国内競技規則「ロードレース競技規則」による。
2. 予選同時出走台数は38台以内とする。
3. 予選のタイム測定時間帯は各大会の公式通知に示される。
4. 義務周回数は2周とする。
5. コースインの優先順位は原則としてゼッケン順とする。
6. 予選開始10分前に、新ピット裏のウェイティングエリアで待機すること。
7. 予選中に一度パドックに入った者は、たとえ予選時間内であってもコースに復帰することは禁止される。
8. ベストラップタイムが甚だしく劣る者（タイムがトップの120%に入らない者）はたとえ定員内であっても決勝レースの出場資格を与えられない場合がある。

## 第24 出走嘆願書

1. 出走嘆願書とは、何らかの理由により決勝グリッドを得られなかった場合に提出するものであるが、あくまでも申請であ

- り、提出することによって出走が約束される訳ではない。
2. 提出期限は、予選暫定結果発表後30分以内とする。
3. 予選を出走してないライダーの出走嘆願は受け付けない。
4. 申請された書類に対し、過去の実績やその事情等を考慮し、審査委員会にて出走の可否が決定される。尚、クラスによってタイム差や出走台数を考慮して判断するため、一定の基準は設けない。
5. 出走の可否については、グリッド表にて発表する。

## 第25条 ウェイティング/リタイヤ

1. ウェイティングを希望するライダーは、予選暫定結果発表後30分以内に申請書を大会事務局に提出しなければならない。
2. ウェイティング申請者のうち、公式予選結果上位3名までがウェイティングライダーとして認められる
3. 上記時間内にリタイヤのない場合の出走は不可となる。
4. 予選通過者で決勝レースに出場できない者は、必ずリタイヤ届を提出すること。
5. 出走の可否は、グリッド表にて発表する。

## 第26条 決勝スタート前チェック

1. 決勝スタート前チェックは、スタート予定時間の35分前に開始し、20分前に終了する。尚、時間内に届出または連絡のない場合はオフィシャルの判断によりリタイヤとみなす。
2. スタート前チェックを済ませたあと、マシンをその場所から移動させてはならない。
3. 何らかの理由によりタイムスケジュールが遅延した場合でもスタート前チェックは定められた時間通りに行う。尚、新たに大会事務局より時間が設定された場合には、その指示に従うこと。

## 第27条 ウォーミングアップラップスタート方法

1. 2分前エンジンスタート（正規の位置から後方よりエンジンをかけ、正規の位置からスタート。）
2. フラッグタワーより合図は出さず、コース上にて黄旗の合図で2列ごとにオフィシャルの指示でスタートする。

## 第28条 決勝レース

1. クラッチスタートで行う。
2. スターティンググリッド
  - ①グリッドの数は32台とし、グリッド列ごとの台数配分は

3・3・3・3・・・の階段式とする。

2) ポールポジションは進行方向左側の最前列とする。

3) スタートイングリッドは公式予選の成績により予選終了後発表する。

### 3. スタート手順

① Aゲートよりマシンを押してコースインし、各自指定のグリッドに整列する。

② 選手紹介後エンジン始動、ウォーミングアップラップ開始。ピットクルーは、エンジン始動後すみやかに自分のピットに戻ることに。

③ 1周後、再び各自指定のグリッドに整列(エンジンは始動したまま)。

④ 全車グリッドに整列後、フラッグタワーより日章旗の合図にてスタート。

⑤ スタートの合図でエンジンストールした場合は、全車スタート後に安全を確認したオフィシャルのみが再スタートの補助を行う。ピットクルーの補助は禁止する。その他正常にスタートできない場合には、随時オフィシャルの指示に従い行動すること。

4. タイムが甚だしく劣る者は、黒旗によりピットインさせる場合があるので、指示された場合には速やかにオフィシャルの指示に従うこと。

## 第29条 ジャンプスタートのペナルティー

### 1. ストップ&ゴー

① 当該ライダーに、黒のサインボードに“STOP”の文字をゼッケンナンバーを示したペナルティーストップボードが提示される。またピット側にもこれを提示しピット通告とする。

② ピットストップの場所はフラッグタワーの手前付近とする。オフィシャルの指示に従うこと。

③ ボードを3回黒旗が指示されたにも関わらずペナルティを実行しない場合、当該ライダーは失格となる。

### 2. 競技結果への30秒の加算

## 第30条 ピットロード走行時の注意事項

ピットロード走行時の事故は重大な事故につながる場合がある。ピットインの際は、周りに十分に気を配り、スピードを落として常に停止できる状態で走行すること。尚、ピットロードの制限スピードは60km/h以下とし、危険と判断された場合には罰則が科せられる場合があるので注意すること。

## 第31条 競技の終了

1. 予選・決勝のチェッカーフラッグは、フラッグタワーにて表示される。

2. レースの終了は、チェッカーフラッグによりトップのライダーがゴールインした後2分間が経過した時刻とする。

3. 天候その他の理由により、周回数を短縮しレースを終了する場合がある。

## 第32条 赤旗中断したレースの再スタート

1. 再スタートの手順は、MFJ国内競技規則「ロードレース競技規則」による。

2. 再スタートまたは2ヒート時のレース周回数は、コース復旧の状況に応じて競技監督の判断により減周もしくはその時点でレース成立とする。

## 第33条 順位決定

1. 優勝者は定められた周回数を完走して最初にコントロールラインを通過したライダーとする。

2. 優勝者以外の順位は、チェッカーを受けた完走者の中から周回数の多い順に決定され、同周回数の場合はコントロールラインの通過順位とする。

3. 次に、チェッカーを受けなかった完走者を周回数の多い順に決定する。

同周回数の場合はコントロールラインの通過順位による。

4. 完走者は、優勝者の周回数の75%(小数点以下切り捨て)を走行したライダーとする。

## 第34条 車両保管および最終車両検査

1. レース終了後、入賞車両は正式決勝結果発表まで保管される。

2. 保管車両は必要に応じ分解検査を行う場合があるが、分解検査を行う場合は、その当該車両のライダーもしくは登録されたピットクルーが速やかに分解しなければならない。

3. 再車検により規則違反、および分解検査を拒否した場合は失格となり、以降の大会に出場できない場合がある。

4. 出場者は車両保管解除と同時に保管車両を速やかに引き取らなければならない。

5. 車両保管解除発表後、保管車両の責任は一切負わない。

## 第35条 レース結果および記録の発表

1. レース終了後、暫定結果の発表を行う。

2. レース正式結果は、レース終了後3時間以内に発表される。
3. 参加者・ライダーは発表されたレース正式結果に対して抗議することはできない。

### 第36条 暫定表彰式および表彰式

1. 各レース終了後、コース上メインスタンド前にて上位入賞したライダーに対し暫定表彰式を行う。  
表彰順位は、クラス・エントリー台数等により異なる。詳細は公式通知に記す。
2. 全競技終了後にAパドック内で表彰式を行う。詳細は公式通知に記す。

### 第37条 賞典

1. 各クラスの入賞者に対し、全競技終了後の表彰式にて正賞および副賞が授与される。
2. 入賞の順位は、エントリー締切時の参加台数により以下の表のように設定され、公式通知に記される。
3. 混走の場合にはクラスごとの台数により設定される。

参加台数	対象順位
2～7台	1位のみ
8～13台	2位まで
14～19台	3位まで
20～25台	4位まで
26～31台	5位まで
32～台	6位まで

### 第38条 レースの延期および中止

競技は、天候・異変、その他安全確保に支障をきたすおそれがある等、特別の理由がある場合に限り、その一部を短縮・打ち切りまたは中止する場合がある。その場合の判断・決定は、MFJ国内競技規則に準ずる。

### 第39条 抗議

1. MFJ国内競技規則に準ずる。尚、抗議することができるのは、ライダーおよび参加者代表に限られる。
2. 暫定結果に対する抗議は、発表後30分以内に限り受け付けられる。
3. 抗議をするときは、大会事務局に備え付けの用紙に記入し、一項目につき10,000円の抗議保証金を添えて提出すること。正式な手続で提出された抗議書だけが受け付けられ、

大会審査委員会において審議される。

4. 大会審査委員会は、必要と認めた場合、証人をたて、その証書を求め、十分事情を調査したうえで裁定を下す。
5. 審査委員会が下した裁定に対しては、一切抗議することはできない。
6. 保証金は抗議が成立した場合は抗議提出者に返却される。
7. 抗議のために要した費用は、不成立の場合は抗議提出者、成立した場合には抗議対象者が支払うものとする。

### 第40条 医療施設の利用義務

1. 負傷した際は、必ず最初に施設の医務室で診断を受けるものとする。(医務室の診断記録がないと共済がおりない場合がある)
2. サーキット指定病院  
医療法人 八千代会 八千代病院  
〒300-3551 茨城県結城郡八千代町栗山238  
TEL:0296-48-1181

### 第41条 違反行為に対する罰則

競技開催中における違反行為に対しては、その軽重によって大会審査委員会並びに、競技監督の権限で罰則を科すことが出来る。内容はMFJ国内競技規則に準ずる。

1. 訓戒(文書による注意…始末書提出)
2. 罰金(20万円以下)
3. タイム/ポイント/周回数に対する罰則(当該ライダーの競技結果に影響を及ぼすペナルティー)
4. 失格
5. 罰則は、審査委員会の報告にもとづきMFJスポーツ委員会によって、さらに事後の出場停止、資格停止にまでおよびかどうか審査裁定され30日以内に通告される。
6. 黄旗提示区間の違反に対する罰則
  - ①追い越し：最高で失格、罰金の場合は最高20万円とする。罰金は、MFJに管理され安全対策等に利用される。
  - ②コースアウトまたは転倒：失格及び資格停止最大2ヶ月を中央審査委員会に上申することができる。
  - ③事故を起こした場合：失格及びライセンス停止(最低2ヶ月)を中央審査委員会に上申することができる。
 ※大会審査委員会は違反の内容を吟味し減刑する権限を有する。
7. オイルをコース上に撒いた当該ライダー及びエントラントに対して罰則を科す場合がある。罰則の内容については審査委員会が決定する。

8. ライダーまたはエントラントによる競技役員並びに大会関係者に対する暴力的な言動及び行動に対して、その軽重により1万円以上5万円以下の罰金もしくは失格のペナルティーが科せられる。

#### 第42条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

1. 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の健康の理由による可否を最終的に決定することができる。
2. 競技番号の指定あるいはピットの割当等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
3. 大会スポンサーの広告を参加車両に貼付することができる。
4. 公式プログラムの印刷に間に合わなかったライダーの登録または変更について許可することができる。
5. 指定したライダーを決勝に出場させることができる。また、特定のライダー・車両に対して出場区分の制限等を課すことができる。
6. すべての参加者・ライダー・ピット要員の肖像権、およびその参加車両の写真・映像・音声など報道・放送・放映・出版・広告・ビデオ等に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。

#### 第43条 損害の補償

1. 車両の破損
  - ①参加者は、車両が競技役員によって保管されている期間を除き、車両およびその付属品が破損した場合、その責任を各自が負わなければならない。
  - ②主催者は、車両を保管している期間中に、これらの車両がなんらかの理由によって破損した場合には、1台当り10万円を最高限度額としてその所有者に補償する。
2. 損傷の責任  
競技会開催期間中、またはその前後に起こされたライダーおよびピットクルーの損傷は自らが責任を負うものとする。
3. 損傷補償の支払方法は、MFJ保険支払方法に準ずる。

#### 第44条 大会役員の責任

参加者・ライダーおよびピットクルーは、大会役員が一切の損害補償の責任を免ぜられていることを知っていなければならない。すなわち大会役員はその職務に最善を尽くすことは勿論であるが、

もしその行為によって起きた参加者、ライダー・ピットクルーおよび車両などの損害に対して、大会役員は一切の補償責任の無いことをいう。

#### 第45条 本特別競技規則の解釈

本特別規則の内容に関する解釈についての疑義が生じた場合、参加者は文書によって質疑申立ができる。

質義に対する解答は、MFJ国内競技規則に基づいた大会審査委員会の解釈または決定を最終的なものとして関係当事者に口頭で通告される。

#### 第46条 公式通知の発行

本特別規則に記載されていない競技運営に関する実施細則や、参加者に対する指示、本特別規則発表後に生じた変更や必要指示事項は公式通知によって下記のいずれかの方法で示される。

- ①参加者の住所に郵送される。
  - ②大会事務局に掲示される。
  - ③ドック内の掲示板に掲示される。
  - ④予選後あるいは、予選や決勝レース出走前など必要に応じて召集されるブリーフィングで指示される。
  - ⑤急の場合は場内放送で伝達される。
- 以上の方法によって参加者に通知され公示とする。

#### 第47条 本規則の施行

本規則は、各大会の参加申込み受付日より有効となる。尚、本規則に示されていない事項は、MFJ国内競技規則による。

筑波ツーリスト・トロフィー  
大会事務局長

上記の規則を十分に理解した上でご参加下さい。特に、MFJ国内競技規則の「公式シグナル」や「サーキット走行に関する規則」、「2次災害防止について」などは知っていないと重大な事故に発展する可能性がありますので、必ず熟知しておいて下さい。また、チーム員や同行者の皆様にも「ピットクルーに関する規定」を衆知するようにして下さい。以上の事を守り、無事故・無違反で楽しんで下さい。尚、MFJ国内競技規則は“MFJ Online Magazine” (<http://www.mfj.or.jp>)でもご覧いただけます。

## 筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定

- すべての参加車両は、筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定および各クラスの特別規定に適合していなければならない。但し、各クラスの特別車両規定に示された部分についてはクラス別規定を優先すること。
- 公式車検で危険と判断された車両は走行できない。
- 改造規定に適合しない車両、性能に著しく差が生じる車両、又は新機種については、組織委員会または審査委員会にて、随時クラス分けや制限を加えることがある。

### 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・ホイール

リムの最低直径は16インチとする。

### 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15度以上なければならない。
- ③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。
- ④グリップ部及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。

### 4. 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。

### 5. コントロールレバー

クラッチレバー及びブレーキレバーの末端は、直径が19mm以上の球状で、容易に取れたり外れたりするものであってはならない。又、このボールを平たくすることも認められているが、いかなる場合においてもその端部に丸み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。)

### 6. フットレスト・ペダル

- ①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ず、その先端に突起物があるてはならない。
- ②フットレストが折りたたみ式でない場合、その先端を最低半径8mm以上の球状に丸められていなくてはならない。  
※転倒の際の路面保護の為、先端をプラスチックやテフロン等の樹脂製とすること。

- ③フットレストは、コントロール・ペダルの操作がしやすい位置になくなくてはならない。

### 7. エキゾーストパイプ・サイレンサー

- ①排気は全て車両の後方に排出されなければならない。但し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ないようにしなければならない。
- ②エキゾーストパイプの先端部は最低30mmの長さで、車両のセンター軸と水平かつ平行でなければならない。リヤタイヤの最後端垂直接線より突出してはならない。
- ③エキゾーストパイプおよびマフラー(サイレンサー)は、走行中脱落しないように必ず一箇所以上をステーで固定し、リベット・ボルト・ナット等で確実に装着すること。

### 8. 音量規定

音量は下記固定回転数方式で、105db/A以下とする。

レース終了後は、3db/Aの許容誤差が認められる。

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。但し、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。

	1気筒	2気筒	3気筒	4気筒
250cc以下(4st)	5,500rpm	8,500rpm		
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超 (4st)	4,500rpm	5,000rpm	5,000rpm	5,500rpm
125cc以下(2st)	7,000rpm			
250cc以下(2st)		7,000rpm		
500cc以下(2st)		5,500rpm	7,000rpm	7,000rpm

※音量規制値については、本大会の開催主旨に基づき公道での使用が可能な値と同等まで下げる場合があります。

### 9. プロテクティブコーン

プロテクティブコーンの取り付けは可。その場合コーンの突き出し量は、カウリングの表面から20mm以上突き出してはならない。コーン先端は半径10mm以上に丸められていること。カウリングを持たない車両への取り付けに関しては、十分に安全に留意すること。安全性についての判断は車検長に委ねられる。

### 10. カウリング

- 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前輪の車軸を通る垂線の100mm前方から後輪の車軸の垂線の間になければならない。
- ③カウリング下端と地面と間隔は100mm以上でなければならない。
- ④ライダーが普通に乗車した状態で、ライダーの両前腕部以外は、

上方、後方、両側面から見えなければならない。ライダーの顔面または、そのヘルメットとカウリング(ウインド・スクリーンを含む)との間100mmとする。

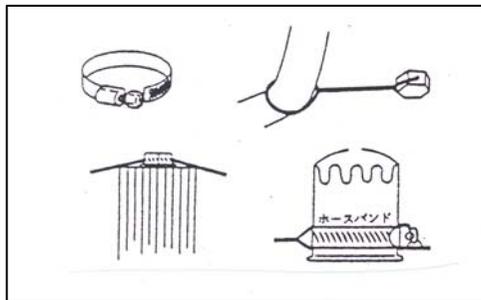
- ⑤後方に面しているカウリングのいかなる部分も、その端部を少なくとも半径3.5mmの丸みを持たせなければならない。後方に面しているウインド・スクリーンの端部にはガードを施して切り傷を負う恐れのないようにしなければならない。
- ⑥エアフォイル又はスポイラーは、それらがフェアリング又はシートの不可欠部分である場合に限り、取り付けることが出来る。これらの装置の幅は、フェアリングの幅をオーバーしてはならず、又、その高さはハンドルの高さをオーバーしてはならない。ふちのとがった部分は少なくとも8mmの丸みをもたせなければならない。
- ⑦上記の適用を避ける為の透明な物質を使用することは出来ない。
- ⑧カウリング前端部(ゼッケンプレート部)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。
- ⑨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°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は、取り付けられていなければならない。但し、カウリング仕様車の場合の取り外しは自由とする。

#### 12. オイルドレンプラグ

全てのオイルドレンプラグは確実に締め、ボルトは安全のためにワイヤーロックをしなければならない。カートリッジタイプもワイヤーロックをしなければならない。



#### 13. 供給パイプ

- ①熱・圧力のかかる全てのホース、パイプ類は耐圧、耐熱、耐油のものを使用すること。
- ②オイル供給ホースは、金属製のホースバンドで確実に固定すること。又、ホースジョイントはフレア加工(抜け止め)の施してあるものを使用すること。

#### 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。材質は金属に限る。但し、メーカー出荷時に樹脂製タンク、アルミ製タンクを使用する車両は、必ずバップルスポンジ(防爆材)を充填すること。シートタンク及び補助タンクの使用は禁止する(メーカー純正品は除く)。

#### 15. 燃料キャップ・オイルフィルターキャップ

燃料、オイルフィルターキャップは、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、安全にロックされていなければならない。

#### 16. 燃料タンクブリーザーパイプ

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取り付けなければならない。これらは適切な材質の最小限容量250cc以上のキャッチタンクに排出される構造になっていること。

#### 17. フェュエルポンプ

電動フェュエルポンプを使用しているは、転倒など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)を介して配線されていなければならない。

#### 18. 燃料

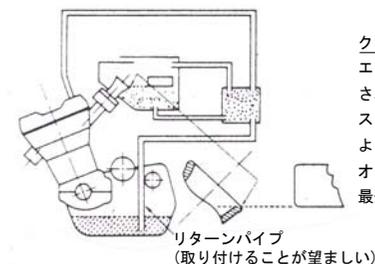
競技会参加者の使用できるガソリンは、一般公道用の市販車に供するため、通常のガソリンスタンド、又は各公認サーキットのガソリンスタンドで購入できる無給ガソリンとする。競技用ガソリンには、販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。但し、一般に販売されるスタンダードの潤滑油及び、1.5%以下のアルコール(燃料精製中に混入されるものに限る)については認められる。

#### 19. オイルキャッチタンク

- ①全ての車両は、ギヤーボックスブリーザーの250cc以上、エンジンブリーザーの場合500cc以上のオイルキャッチタンクを装着しなければならない。
- ②ブローバイガスの最終排出口はエアークリーナーボックス内に放出しなければならない。尚、エアークリーナーボックスを取り外した場合、排出口はキャブレター吸入口の中心から45度、100mm以内に設置しなければならない。
- ③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転倒時に容易に脱落したり破損せず、高温に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。又、競技前には必ず空にしておかなければならない。

## 20. 4サイクル車のエンジンブリーザーシステム

MFJロードレース基本仕様に準ずる。



クローズドシステム  
エアクリナーボックスが装着  
されていない場合、ブローバイガ  
スがキャブレターに吸入される  
ような措置を施すこと。  
オイルキャッチタンク  
最低容量 500cc

## 21. 4サイクル車両のオイル飛散防止処理について

エンジンの破損または転倒時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイルおよび冷却水総量の最低半分を保持できるアンダーカウルを装着しなければならない。この構造を満たすための外観変更は認められる。尚、アンダーカウルには水抜き用の穴(最大25mm・2個まで)を設け、ドライコンディション時には閉じられ、ウェットコンディション時には開放されなければならない。

## 22. ラジエーターリザーバータンク

水冷式車両は、250cc以上の容量のラジエーターリザーバータンクを取り付けること。

## 23. 取り外さなければならないもの

- ①ライト類(飛散防止処理が完全に施されていない可)
- ②バックミラー、スタンド類、荷台、ナンバープレート
- ③その他、車検時に安全上取り外しを指定された部品

## 24. 取り付けなければならないもの

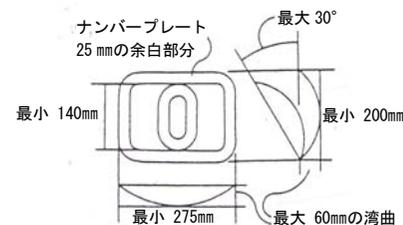
### ①レースゼッケンプレート

ゼッケンプレートは、前面に1枚、左右にそれぞれ1枚ずつ装着し明確に識別できなければならない。尚、ゼッケンプレートの大きさの目安は、左右275mm以上、上下200mm以上で、市販のものかエンビ、アルミ、スチール製のプレートを使用しボルト(直径6mm以上)、ナットで2箇所以上取り付けること。形はシャープエッジ等危険性のないもの。またナンバープレートを装着する変わりにボディまたはカウリングに同寸法のスペースをペイントすればゼッケンベースとして使用できる。

### ②ゼッケンナンバー

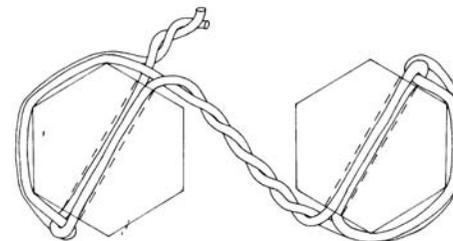
字体は、FuturaHeavyを基本とするゴシック体とする。多少の変形は許されるが、車検長の判断により解読不可能とされた場合には随時修正のこと。

※ゼッケンおよ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。



## 25. ワイヤロック

- ①以下の場所には、必ずワイヤーロックを施さなければならない。尚、ワイヤーは0.3mm以上のものを使用すること。
  - a. エンジンおよびミッションのドレンボルト
  - b. オイルフィルターキャップ及びオイルレベルゲージ
- ②以下の場所には、ワイヤーロックまたは割りピン・ネジの緩み防止剤等のゆるみ止めが施されていることが望ましい。
  - a. 前後ホイールスピンドル・ナット
  - b. オイルエレメント、取り付けボルト・ナット
  - c. オイル圧力ラインの取り付け部
  - d. 前後ブレーキキャリパーの取り付けボルト
  - e. フロントフォークオイルドレンボルト



## 26. 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。

## 27. 部品の最後端

いかなる部品もリアタイヤ最後端垂線より後ろに突き出していない。

## 28. 水冷エンジンの冷却水

水あるいは水とアルコールの混合物に限られ、クーラント液の使用は禁止される。

## 29. 使用禁止部品

- ①全ての過給装置の使用。
- ②フレーム、フロントフォーク、スイングアーム、ハンドルバー、

ホイールスピンドルにチタニウムの使用。  
※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。

- ③ホイールスピンドルに軽合金の使用。
- ④オフロード、モトクロス、トライアルタイヤの使用。

### 30. キルスイッチ

全ての車両には、始動しているエンジンおよびその他の全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またはボタンが、ハンドルを握った状態で手の届く位置に取り付けられていなくてはならない。

### 31. 危険防止

危険及び、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断された車両は出走できない。

## <安全に関する項目>

#### ①オイルなどの液体の飛散防止について

オイルなどの液体漏れによるレースの中断が非常に増えております。走行前には必ずオイル周りの点検を行ってください。オイル漏れは処理に時間がかかり、レース進行を妨げるばかりではなく、他のライダーを巻き込む重大な事故に発展する可能性があることを十分に理解しておいて下さい。

#### ②リヤスプロケットガード

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無いように、ガードを取り付けることが望ましい。クラスにより随時義務付けされる場合がございます。

#### ③フロントフォークの突き出しについて

フロントフォーク上部がトップブリッジより大幅に突き出している車両、加えてエア加压バルブが露出している車両（特にカウルを装着していない車両）は、ハイサイド・ふられ等の際にヘルメットシールドを突き破り受傷する事例がありますので、事故防止のために上部先端をゴム・布・軟質プラスチック等のやわらかい素材で覆うようにして下さい。

## ノーマルクラス（N）の改造範囲

筑波ツーリスト・トロフィーは、街乗りのオートバイで初心者の方が気軽に参加できるためのイベントです。従って、ここで言う「ノーマルクラス」とは、フルノーマルはもちろんのこと、一般公道を走行できるオートバイの“ストリートカスタム”を意味し、自慢のマシンで走っていただくことを目的としています。よって、従来からある選手権カテゴリーとは全く別の視点から作成してあるので、部分的には選手権より改造範囲が広範囲に及んでいる箇所もございます。ご理解の上、ご参加下さいませようお願いします。

### 1. 出場車両

市販レーサーを除く一般生産型モーターサイクルで、メーカー出荷時と同じ仕様を有する車両。製造国についての制限はない。

### 2. 改造の範囲

下記3以降に示されている項目以外の改造・変更はできない(主として改造可能項目を記す)。

### 3. エンジンおよび補機

- ①キャブレター本体は車両出荷時のものとし、ジェット類、ニードル類のセッティングパーツの変更およびエアファンネルの取り付けは可。
- ②エアークリーナーおよびボックス、エレメントの改造、変更および取り外しは可。
- ③スパークプラグ、プラグキャップの改造、変更は可。
- ④アクセルワイヤー、アクセルホルダー部(ラバーR・L含む)の改造、変更は可。
- ⑤クランクケースカバー(R・L)の改造、変更は可。
- ⑥オイルクーラーおよび関連部品の改造、変更ならびに着脱は可。
- ⑦ラジエーター、ラジエーターカバー、クーリングファン、サーモスタットの改造、変更ならびに着脱は可。

### 4. フレーム

ゼッケンプレート、メーター、シート等の取り付けのためのステーの追加および必要でないステー類(シートレールの一部含む)のカットは可。シートレールについては、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、ボルトオンの方はフレームとみなさない。

### 5. フロントサスペンション

エア加压、スプリングの変更・改造は可。イニシャルアジャスターの取り付けが認められるが、十分安全に配慮すること

### 6. リアサスペンション

一切の追加工なしに取り付けることが可能なアフターパーツへの

変更および車高調整を目的としたパーツ(リンク含む)の取り付けは可。改造・加工は一切禁止する。

#### 7. フロント・スイングアーム

ステアリングシステム・トップブリッジを含み変更は不可。但し必要でないステア類のカット及びダストシールの取り外しは可。スタビライザーでの補強はフロントのみ可。

#### 8. ステアリングダンパー

取付は可。但しステアリングストッパーとの兼用は不可。

#### 9. スプロケット・チェーン

ファイナルレシオの変更は可(チェーンサイズ含む)。

#### 10. チェーンカバー

取り外しは自由とするがライダーの足がチェーンに巻き込まれないようカバーを取り付けることが望ましい。

#### 11. ハンドルバー

改造・変更は可。

#### 12. メーター類

改造・変更および取り外しは可。(ケーブルを含む)

#### 13. フロントカウル

カウリングの着脱ならびに改造・変更は可。

#### 14. シート・シートカウル

改造・変更は可。

#### 15. サイドカバー

取り外しは可とするが、取り外さない場合は脱落しないような処置をほどこななければならない。

#### 16. フェンダー

フロント、リヤ共改造・変更は可。

#### 17. ブレーキ

前後ブレーキは車両出荷時のものとし変更は認めない。但し、パッド・ブレーキライニングの材質およびブレーキホースのみの変更は認める。

#### 18. ワイヤハーネス

改造・変更は可。

#### 19. バッテリー

改造・変更および取り外しは可。

#### 20. リミッター装置(イグナイター含)

改造・変更および取り外し可。

#### 21. ステップ

改造・変更は可。

#### 22. 排気管

メーカー純正品、ストリート用に販売された物、もしくは一般公道走行可能な物に限る。

#### 23. タイヤ

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変更可。但し、摩耗限度を超えたものおよびスリックタイヤにグルーピング・カッティングを施したものの使用は禁止される。但し、ウエット時に限りレーシングレインタイヤの使用が認められる。

#### 24. 互換性

同メーカーの車両で一切の追加工無しで組み付け可能な単品、結合部品の交換は認められる。但し、コンペティションモデルの部品の使用は禁止される。

### NT・NB・NMクラスの改造範囲

ノーマルクラスの改造限度について以下の項目が緩和される。

#### 3. エンジンおよび補機

①1) キャブレター仕様車: キャブレターの変更が認められる。

2) インジェクション仕様車: インジェクションシステム(スロットルボディ・インジェクター・センサー)は車両出荷時のものとするが、セッティングの変更ならびにCPUの変更、後付サブコントロールの取り付けが認められる。

#### 17. ブレーキ

フロント・リアブレーキの変更が認められる。この項目で示すブレーキとは、入力部分(レバー・ペダル)からキャリパー(パッド・ライニング含む)までの構成部品、およびブレーキディスクまでを指す。

#### 25. ホイール

ホイールの変更が認められる。ホイール変更に伴うカラーの変更およびキャリパーサポートの追加が認められる。

## 特別規定

### Normal Single1 (NS1)

#### 1. 参加車両

単気筒251cc以上の4サイクルエンジンを有する車両。

#### 2. 改造範囲

＜筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定＞および＜ノーマルクラスの改造範囲＞に準ずる。

### Normal Single2 (NS2)

#### 1. 参加車両

単気筒250cc以下の4サイクルエンジンを有する車両。

#### 2. 改造範囲

＜筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定＞および＜ノーマルクラスの改造範囲＞に準ずる。  
尚、オフロードモデルで参加する場合は、上記に加えホイールの変更とそれともなうカラーの変更・改造、およびブレーキディスクの変更・キャリパーサポートの追加が認められる。  
オフロードモデルの判断は、車両出荷時のフロントホイール径が21インチ以上の物とする。(H:AX-1に限りオフロードモデルの規則を適用できる)

#### 3. その他

レーシングレインタイヤの使用は禁止する。

### Normal Twin (NT)

#### 1. 参加車両

2気筒640cc以上の4サイクルエンジンを有する車両。  
※公道用市販車両のレースベース車の参加は認められる。

#### 2. 改造範囲

＜筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定＞および＜ノーマルクラスの改造範囲＞に準ずる。  
但し、＜NT・NB・NMクラスの改造範囲＞に記載された項目は緩和される。

#### 3. 特別規定

後記卒業規定が適用される。

**卒業基準タイム：1'03.000**

卒業制度に該当した場合には、TAKUMIもしくは筑波選手権TC-FORMULA自動昇格となります。

### Normal Bigbike (NB)

#### 1. 参加車両

740cc以上の4サイクルエンジンを有する車両。  
気筒数の制限はない。  
※公道用市販車両のレースベース車の参加は認められる。

#### 2. 改造範囲

＜筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定＞および＜ノーマルクラスの改造範囲＞に準ずる。  
但し、＜NT・NB・NMクラスの改造範囲＞に記載された項目は緩和される。

#### 3. 特別規定

後記卒業規定が適用される。

**卒業基準タイム：1'03.000**

卒業制度に該当した場合には、TAKUMIもしくは筑波選手権TC-FORMULAに自動昇格となります。

### Normal Middlebike (NM)

#### 1. 参加車両

390cc以上740cc以下の4サイクルエンジンを有する車両。  
気筒数の制限はない。  
※公道用市販車両のレースベース車の参加は認められる。

#### 2. 改造範囲

筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定＜基本仕様＞および＜ノーマルクラスの改造範囲＞に準ずる。  
但し、＜NT・NB・NMクラスの改造範囲＞に記載された項目は緩和される。

#### 3. 特別規定

後記卒業規定が適用される。

**卒業基準タイム：1'04.000**

卒業制度に該当した場合には、TAKUMIもしくは筑波選手権TC600・ST600に自動昇格となります。  
※TC600・ST600への昇格(参加)は車両規定の合致が条件となります。

＜NT・NB・NMクラスの卒業制度＞  
大会の趣旨にのっとり競技のハイレベル化を防ぐため、“卒業制度”が設けられております。  
1. 卒業制度  
① 予選・決勝を通じ、設定された基準タイムを上回った者。  
※基準タイムは大会ごとに変更される場合があります。  
※故意にタイムを調整して走行していると判断された場合

には失格になる場合がある。(P-LAP等の計測装置の使用は禁止)

※予選において基準タイムを0.5秒以上、上回った場合決勝レースは賞典外扱いとなります。

- ②同クラスで通算2回優勝した者。
- ③主催者が上記①②と同等の実力であると判断された者。

## 2. 招待制度

①上記「卒業制度」に該当した場合には、クラス別に定める各上位クラスに自動昇格となります。

②自動昇格した場合、そのクラスへの参加一回目に限り招待選手となる。

## 3. 出場制限

過去に筑波サーキットで優秀な成績をおさめた者、およびそれと同等の実力であると判断された者については、参加をお断りする場合がございます。必ず事前にお問い合わせください。

4. 上記1③、3については、公式リザルト等を基に主催者の判断による。

※過去に卒業した経験があっても、明らかに性能の異なる車種に乗換えた場合などは、参加が認められることがあります。事務局までご相談ください。

## **Takumi (匠)**

### 1. 基本理念

2004年より導入された卒業制度により自動昇格となったライダーによるツーリスト・トロフィー上級者クラス。改造範囲が大幅に広がりより楽しめるようになった。Takumiという名が示すとおり風格あるクラスになることを期待します。

### 2. 参加車両

NT・NB・NMの車両規定に合致している車両。

※公道用市販車両のレーススペース車の参加は認められる。

### 3. 参加資格

MFJフレッシュマン及び国内ライセンス所持者で、過去にNT・NB・NMにおいて卒業となった者。及び技量・人格ともにそのレベルであると主催者が認めた者。

### 4. 改造範囲

筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定に準ずる。

### 5. 特別規定

- ①以下の項目の変更はできない。  
フレーム型式/エンジン型式  
シリンダーの数/ピストンストローク

クランクケース/バルブ数/ポート数/キャブ数

### ②タイヤ

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変更可。但し、摩耗限度を超えたものおよびスリックタイヤにグルーピング・カッティングを施したものの使用は禁止される。但し、ウエット時に限りレーシングレインタイヤの使用が認められる。

## 6. その他

Takumiクラスの内容がそれ相応のレベルにふさわしいと判断された暁には、NT・NB・NMの車両規定別に“匠”認定証を授与する。

## **Terminator's (TN)**

### 1. 参加車両とクラス区分

#### ①ストリートクラス

一般公道走行用に出荷されたオフロード型単気筒の車両

- ・ 2サイクル：126cc以上400cc以下
- ・ 4サイクル：251cc以上400cc以下

#### ②コンペティションクラス

1) 排気量401cc以上のオフロード型単気筒の車両。

2) 競技用(コンペティション)に出荷されたオフロード型単気筒の車両。及び、コンペティションモデルと同等の性能を持つと主催者が判断する車両。

3) 主催者が認めた車両。

※両クラスは混走別賞典とする。

### 2. 改造範囲

〈筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定〉および〈ノーマルクラスの改造範囲〉に準ずる。

### 3. 特別規定

上記3の改造範囲について以下の項目が追加される。

- ①リアサスペンションの変更は可。(リンクの変更を含む)
- ②フロント・リアブレーキの変更が認められる。
- ③ホイールの変更が認められる。ホイール変更に伴うカラーの変更は可。
- ④オフロードモデル用ハンドルを使用しなければならない。
- ⑤ハンドルブッシュガードの装着が認められる
- ⑥モトクロス用装備の使用は認められるが、MFJ公認レザーーツは必ず着用すること。
- ⑦音量規制値は、99db/Aとする。  
レース終了後は、3db/Aの許容誤差が認められる。
- ⑧オフロードモデルのイメージを著しく損なう外観の変更をしてはならない。

## **Frontier1 (FT1)**

### **1. 基本理念**

公道用一般車両をベースに、最小限の改造とコストで参加できる競技として、シングル・ツイン系参加者の活性化を目指す。

### **2. 出場車両**

鉄パイプフレームを使用し、リア2本サスペンションを有する4サイクル単気筒エンジンの車両。ヤマハSR400/500 ホンダGB400/500TT・FT400/500・CB400SS など。出場の可否がわからない場合は、事前に問い合わせてください。

### **3. 参加資格**

MFJ フレッシュマン/筑波サーキットライセンス/自動二輪運転免許証のいずれかを所持していること。MF J国内ライセンス以上の方は参加できません。尚、参加資格が7月の大会から変更になります。運転免許証では参加ができなくなりますので筑波ライセンスもしくはMF Jライセンスを取得してください。

### **4. 筑波共済事業**

このクラスは、MFJ非承認競技会となります。筑波共済事業の対象クラスとなりますので、MFJスポーツ傷害基金は適用されません。

### **5. 基本仕様**

#### ①ワイヤーロック

オイルドレーンボルト及びオイルフィルターキャップ

#### ②ゼッケンプレートの取付

#### ③取り外さなければならない部品

#### ④燃料

### **6. 改造範囲**

①下記に記された項目以外の改造・変更は一切禁止される。尚、<筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定>に適合していなければならない。

#### ②タイヤの変更

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変更可。但し、摩耗限度を超えたものおよびスリックタイヤにグルーピング・カッティングを施したものの使用は禁止される。但し、ウエット時に限りレーシングレインタイヤの使用が認められる。

#### ③フレーム

1)追加が認められるパーツ(ゼッケン等)の取り付けを目的としたステーの追加

2)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

④シート、フットレスト、ハンドル、フェンダー類、タンク(金属製以外のものに変更した場合には、防爆材を充填すること)の変更。

#### ⑤キャブレター

1)ジェット・ニードル類のセッティングパーツの変更

2)同車種同排気量間での純正キャブassy変更

⑥エアークリーナーボックスの取外。但し、取り外した場合には、オイルキャッチタンクを装着しなければならない。

⑦マフラーの変更。但し、音量99dB/A以下とする。

⑧スプロケットおよびドライブチェーンの変更

⑨フロントブレーキの変更

⑩フロントサスペンションのスプリング・オイルの変更

⑪リアサスペンションの変更

⑫ホイール・リムの変更。但し、サイズ変更はできない。

⑬オイルクーラーの取り付けが認められる。

⑭互換性

同メーカーの車両で一切の追加加工無しで組み付け可能な単品、結合部品の交換は認められる。但し、コンペティションモデルの部品の使用は禁止される。

### **7. その他**

筑波サーキットライセンスを所持していない場合、大会当日に走行上の注意などについて講習を行うので、必ず出席すること。

## **Frontier2 (FT2)**

### **1. 出場車両**

2気筒250cc以下の4サイクルエンジンを有する車両。

ホンダVT/VTR ヤマハSRV/ルネッサ カワサキGPX/ZZR など。

### **2. 参加資格**

MFJ フレッシュマン/筑波サーキットライセンス/自動二輪運転免許証のいずれかを所持していること。MF J国内ライセンス以上の方は参加できません。尚、参加資格が7月の大会から変更になります。運転免許証では参加ができなくなりますので筑波ライセンスもしくはMF Jライセンスを取得してください。

### **3. 筑波共済事業**

このクラスは、MFJ非承認競技会となります。筑波共済事業の対象クラスとなりますので、MFJスポーツ傷害基金は適用されません。

### **4. 改造範囲**

<筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定>および<ノーマルクラスの改造範囲>に準ずる。尚、<NT・NB・NMクラスの改造範囲>は適用されない。

### **5. その他**

筑波サーキットライセンスを所持していない場合、大会当日に走行上の注意などについて講習を行うので、必ず出席すること。

## **Tracker**

### **1. 参加車両**

SUZUKI : Grass Tracker・VOLTY  
VanVan200・ST250  
YAMAHA : TW / HONDA : FTR  
KAWASAKI : TR250  
※参加車両は随時追加する予定です。

### **2. 参加資格**

MFJ フレッシュマン/筑波サーキットライセンス/自動二輪運転免許証のいずれかを所持していること。MFJ国内ライセンス以上の方は参加できません。尚、参加資格が7月の大会から変更になります。運転免許証では参加ができなくなりますので筑波ライセンスもしくはMFJライセンスを取得してください。

### **3. 筑波共済事業**

このクラスは、MFJ非承認競技会となります。筑波共済事業の対象クラスとなりますので、MFJスポーツ傷害基金は適用されません。

### **4. 車両規定**

下記に示すいずれの改造・変更においても、原型のモデルが判別できることが鉄則であり、その領域を超えた車両は認められない。

- (1)エンジンの排気量は車両出荷時のままとし、ボア・ストロークの変更は認められない。
- (2)エンジン(シリンダー・シリンダーヘッド・ピストン・クランクケース)の改造・変更は一切禁止される。
- (3)カムシャフト・バルブ・リフト・タイミング・圧縮比の変更は禁止。
- (4)クランクケースカバー(R/L)の変更は可。
- (5)ギヤボックスシェル・トランスミッションの変更は不可。
- (6)キャブレターは車両出荷時のものとし、変更は不可。但し、セッティングパーツ(ジェット類・ニードル類)の変更およびエアファンネルの取付は可。
- (7)エアークリーナーボックスの取り外しは可。
- (8)ドレスアップを目的としたパーツの取付は可能だが、走行中もしくは転倒時に簡単に外れたり部品が飛散するようなものであってはならない。
- (9)フレームの改造・変更は認められない。但し、ゼッケンプレート、メーター、シート等を取り付けるためのステーの追加および必要でないステー類(シートレールの一部含)のカットは可。
- (10)フロント・リアフェンダーの改造・変更は可。但し、必ず取り付けられていなければならない。
- (11)サイドカバーの改造・変更・取り外しは可。
- (12)燃料タンクの変更は可。但し、材質は金属とし、車両にボルト

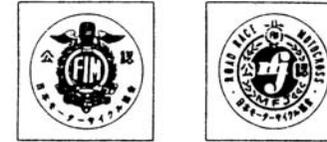
でしっかりと固定されていないとしない。

- (13)シートの改造・変更可。
- (14)カウリングの取付は不可。
- (15)ゼッケンプレートは、フロントに1枚、左右にそれぞれ1枚ずつ装着しなければならない。尚、ゼッケンプレートの大きさの目安は、左右285mm以上、上下235mm程度で、市販のものかエンビ、アルミ、スチール製のプレートを使用しボルト、ナットで2箇所以上取り付けすること。  
尚、ゼッケンおよびプレートの色については、筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定<基本仕様>に準ずる。
- (16)取り外さなければならない部品
  - ・ヘッドライト/テールランプ  
(飛散防止処理が完全に施されていれば可)
  - ・ウインカー/バックミラー/ナンバープレートとブラケット/リフレクター/荷台
  - ・キックアーム/センタースタンド/サイドスタンド
  - ・その他、車検時に安全上取り外しを指定された部品
- (17)使用できるタイヤは一般に市販され通常ルートで購入できる一般公道用オンロードタイヤとする。但し、摩耗限度を超えたものや追加工(グルーピング)が施されたもの、レーシングスリックおよびレーシングレインタイヤの使用は禁止される。
- (18)マフラーの変更は可。但し、一切の追加工なしにボルトオンで取り付けられるストリート用に限られる。エキゾーストパイプとマフラー(サイレンサー)は、必ず一箇所以上をステーで固定すること。尚、転倒などで穴が空いているものや、消音効果が劣化しているものなどは使用できない。
- (19)ホイールの変更およびインチサイズ、リムサイズの変更は可。
- (20)フロントブレーキの変更は可。
- (21)リアブレーキはワイヤー・ブレーキシューのみ変更可。
- (22)フロントサスペンションについてはエア加圧やインナーパーツ(スプリング・フォークオイル・カラー等)の改造・変更可。
- (23)フロントフォークの必要でないステー類の切除、およびダストシールの取外しは可。
- (24)ステム・トップブリッジの変更ならびにスタビライザーでの補強は可。
- (25)ハンドルバーの改造・変更は可。但し、運転するのに適度な幅や形状のものであり、かつ十分なハンドルの回転角度が確保され安全に支障をきたすようなものであってはならない。また、ハンドルを左右いっぱい切った時にハンドルバーと燃料タンクの間指を挟まないようにクリアランスを必ず確保すること。
- (26)アクセルワイヤー、アクセルグリップ部(ラバーR・L含む)の改造、変更は可。

- (27) クラッチ・ブレーキレバーの変更は可。但し、先端が球状でなくてはならない。
- (28) 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、いつでも作動する状態で取り付けられていてはならない。
- (29) ステアリングダンパーの取付およびそれを目的とするフレームへの加工は可。但し、ステアリングストッパーの役割を持たせてはならない。
- (30) リアサスペンションの変更は可。但し、一切の追加加工なしにボルトオンで取り付けられるものに限られる。
- (31) ステップの改造・変更は可。但し、コントロール・ペダルの操作がしやすい位置になくてはならない。
- (32) スプロケット・チェーンの変更可。チェーンカバーについては、改造・変更・取り外しは可能であるが、足が巻き込まれないように安全上取り付けられていることが望ましい。
- (33) オイルクーラーの取付およびそれに伴う加工は可。但し、オイルを撒かないようにしっかりと取り付けられていること。
- (34) ワイヤハーネスの改造・変更・取り外しは可。
- (35) メーター類の改造・変更・取り外しは可。(ケーブルを含む)
- (36) スパークプラグ・プラグキャップ・コードの改造・変更は可。
- (37) リミッター装置の改造・変更・解除・取り外しは可。
- (38) バッテリーの改造・変更・取り外しは可。
- (39) ボルト・ナット類の変更は可。
- (40) 危険と見なされる事や他人に迷惑を及ぼすような改造・変更を行ってはならない。尚、車検にて不相当と判断された場合には、  
①走行禁止②賞典外となる場合がある。
- (41) オイル圧カラインのホース、パイプ類は耐圧、耐熱、耐油のものを使用すること。また、オイル供給ホースは、金属製のホースバンドで確実に固定すること。尚、ホースジョイントはフレア加工(抜け止め)の施してあるものを使用すること。
- (42) エンジンオイルドレンボルト・ミッションオイルドレンボルト・燃料キャップ・オイルレベルゲージ・オイルエレメント・オイル圧カラインは確実に締め、走行中または転倒時に容易に漏れないように走行前に必ずチェックしなくてはならない。ワイヤーロックや割ピン・ネジロック等でゆるみ止めを施すことが望ましい。
- ※オイル受けアンダーカウルの装着が強く推奨されます。随時義務化される場合がございますのでご了承ください。
- (43) 全てのパーツはしっかりと取り付けられていなければならない。また、正常に作動するものでなくてはならない。尚、走行前には容易に脱落しないように必ずチェックすること。
- (44) 互換性  
同メーカーの車両で一切の追加加工無しで組み付け可能な単品、結合部品の交換は認められる。但し、コンペティションモデル

の部品の使用は禁止される。

- (45) 上記各項目に記載されていない部分についての改造・変更は一切認められない。
- (46) 装備：以下の装備類は、サーキットを走行するにあたり、皆さんの身体を保護する重要な役割を担うものです。必ず以下の基準を満たした物をご使用下さい。
- ①ヘルメット：MFJ公認のフルフェイス型ヘルメット(SNELL85/旧JIS-C種規格)に限られる。特にヘルメットは頭を守る最も重要なものですので、必ず自分の頭によくフィットしたものを使用してください。尚、上記規格はヘルメットの内側に表示してあります。また、MFJ公認のものには以下のマークが添付してあります。
- ②転倒時の迅速なレスキューならびに自己安全のためにも、ライダーのヘルメットをスムーズに脱がずシステム(ヘルメットトリムカバー)を着用しなければならない。



- ③草ツナギ：MFJ公認のレーシングタイプで、ワンピースのものが望ましい。但し、ツーリングタイプなどの2ピースのものでも可能だが、脊椎・膝・肘等が充分に保護されているもので、かつ、上下が完全に固定され走行中に外れるようなことがあってはならない。ライディングスーツは、全身を保護するために皮革製もしくはそれに相当する強度を持つものを素材とし、また、マシンをコントロールする為に前傾姿勢やハングオンなどのように体を自由自在に動かせることが第一条件です。尚、MFJ公認のレーシングスーツには以下のような公認マークが添付してあります。



- ④ブーツ：皮革製でくるぶしを完全に覆っているものでかつ転倒時にめくれて肌が露出しないものでなくてはならない。最低200mm以上の高さがあるもので、シフトチェンジなどの操作性に優れたものが理想的です。
- ⑤グローブ：皮革製で手首までホールドしてあるものでかつ肌が露出しないものでなくてはならない。当然これも操作性に優れたものが理想的です。

## 5. その他

筑波サーキットライセンスを所持していない参加者は、大会当日にシグナルや走行上の注意などについて講習を行うので、必ず出席すること。

### **JAJA-CUP GSX-R One Make Race**

#### 1. 開催趣旨

“GSX-R” 最速を目指すのではなく、ユーザーの方に、サーキット走行を通じて“GSX-R”を味わい、楽しく、安全に、そしてカッコよく走ることを目的とします。

#### 2. 参加車両

SUZUKI : GSX-R1000/750/600

SUZUKI : GSX-R<油冷>

※400cc以下は除く

#### 3. 特別協賛

株式会社スズキ二輪

#### 4. 賞 典

クラス（排気量）別／油冷賞

#### 5. 特別規定

①出場制限（以下に該当する者は出場することができない）

1) 過去に筑波サーキットで優秀な成績をおさめた者。

例：NBで優勝／筑波選手権で1分3秒台で走行／他

2) 上記①と同等の実力であると判断された者。

②卒業制度

1) 予選・決勝を通じ、基準タイムを上回った者。

**筑波サーキット卒業基準タイム：1'05.000**

※基準タイムは大会ごとに変更される場合があります。

※故意にタイムを調整して走行していると判断された場合には失格になる場合がある。

P-LAP等の計測装置の使用は禁止。

2) 2回優勝した者（総合）

3) 主催者が上記①・②と同等の実力であると判断された者。

③上記(1)・(2)についての判断は、公式リザルトを基に主催者および「JAJA-CUPワンメイクレース普及委員会」による。

④招待制度

1) 上記「卒業制度」に該当した場合には、NB・TAKUMIもしくは筑波選手権TC-FORMULAまたは、希望する上級クラスに自動昇格となります。

2) 自動昇格した場合、その上級クラスへの参加一回目に限り招待選手となる。

## 6. 車両規定

<筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定>および<ノーマルクラスの改造限度>、<NT・NB・NMクラスの改造限度>に準ずる。

但し、外装(カウル・シート等)の変更は認められるが、原則的に“GSX-R”の外観を損なうものは認められない。

また、マフラーの変更が認められるが、ストリート用に販売された物に限られる。

### **DUCATI CUP East**

後日、各DUCATI正規ディーラー及び、筑波サーキットホームページにて発表します。

### **N250F**

#### 1. 参加車両

4気筒250cc以下の4サイクルエンジンを有する車両。

#### 2. 改造範囲

<筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定>および<ノーマルクラスの改造範囲>に準ずる。尚、<NT・NB・NMクラスの改造範囲>は適用されない。

参加車両や参加資格等については、随時、変更・追加・制限などを行う場合がございますのでご注意ください。これは、「筑波ツーリスト・トロフィー」の開催趣旨に基づき、競技のハイレベル化を抑え、新たな参加者の為の入口を確保するものであり、また、同一クラス内でのイコールコンディションを出来る限り保つ為の処置ですので、その点何卒ご了承下さい。

筑波ツーリスト・トロフィー  
大会事務局 長

## 筑波共済事業について

筑波共済は、財団法人日本オートスポーツセンターが運営する共済事業です。会員が筑波サーキット走行中発生した事故に対して筑波共済給付金支給細則により見舞金を支給いたします。  
※ライセンスの有効期間内に発生した事故に限ります。

### ○見舞金支給額

死亡の場合…1,000万円(受傷後180日以内の死亡に限る)  
 傷害の場合…傷害等級により支給(受傷に起因して180日以内に生じた傷害を含む)  
 入院の場合…1日あたり5,000円(180日を限度とする)

### ○見舞金の手続き

所定の申請用紙と医療機関(病院)の診断書各1通が必要です。  
 2ヶ所以上の医療機関で診断した場合は、それぞれの診断書が必要です。  
 ※入院が1ヶ月以上にわたる場合には、必要に応じ分割請求できます。

### ○見舞金支給に関する決定

次のような場合、見舞金支給の可否を審査の上、決定いたします。  
 例)骨折により入院見舞金の支給を受けた方が、骨折時の固定金属(ボルト)等を除去する手術のため再入院する等の場合、手術の必要性、事故発生時からの経過時間を理事会において審査し、その可否を判定します。

### ○支給されない場合

- 以下のような場合には支給されません。
- ・受傷日より365日を越えた請求の場合。
  - ・請求時に当該事故の事実確認ができない場合。
  - ・請求者が、虚偽の申し出をした場合。
  - ・請求者に故意または重大な過失がある場合。
  - ・走行受付(念書の提出)を行っていない場合。
  - ・ライセンスの不正使用で走行していた場合。
  - ・その他不相当と認められる場合。

公式シグナル (シグナル旗およびシグナル)		SIGNAL FLAGS	
国旗  レーススタート (即時シグナルで示す; レッドライト消灯)	白黒斜分節旗  前方にスロー走行車があることを示す。 振動 スロー走行車と走行ラインが重なる場合。	白旗 (ホワイトフラッグ)  危険予告 コース上(ランオフエリア含む)に危険がある。減速・停止準備・追い越し禁止。	白旗 (ホワイトフラッグ)  救急車等の介入車両がある。追越し禁止。
赤ストライプ付黄旗  雨以外の理由でコース表面が滑りやすい状態。(オイルもれの可能性やコース上の落下物がある場合も含む)	緑旗 (グリーンフラッグ)  コースはクリアである。予選などの1周目に提示される。黄旗が出されたあと次のポストで提示される。追い越し禁止の解除。	黄旗 (イエローフラッグ)  コース上(ランオフエリア含む)に危険がある。減速・停止準備・追い越し禁止。	ホワイトクロス (白い斜め十字の入った赤旗)  ベースカー介入によるレースの非観戦化(注: 急減速・追い越し禁止)
黒旗 (ブラックフラッグ)+黒地に白文字サインボード  サインボードで示された番号の競技車両は速やかにピットインする。	ペナルティストップボード  サインボードで示された番号の競技車両は、速やかにピットインし一旦停止のペナルティを受ける。	青旗+チェッカーフラッグ  フォナトルラップにフィニッシュラインの手前で他のライナーが先行してクラッシュ、リカバリーを要するが、直進を走るライナーはもう一度進まなければならないことを伝える。	青旗+チェッカーフラッグ  フォナトルラップにフィニッシュラインの手前で他のライナーが先行してクラッシュ、リカバリーを要するが、直進を走るライナーはもう一度進まなければならないことを伝える。
チェッカーフラッグ  レース終了	青旗 (ブルーフラッグ)  振動 後方よりベースの追い越し車両が接近し、追い越される場合に振動表示によって提示される。	オレンジポール旗+黒地に白文字サインボード  提示されたセッションナンバーのライナーに対して他のライナーが、密もしくは他のライナーに危険を及ぼす可能性がある。安全コース上から退避し、安全な場所に停止する。	レッドクロス+赤ストライプ付黄旗  コース上のこの付近において、雨が降り始めていることを示す。静止提示される。