



(一財) 日本オートスポーツセンター **JASC**

筑波サーキット



〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159
TEL: 0296-44-3146 FAX: 0296-43-1115

<https://www.tsukuba-circuit.jp/>

2019 筑波ツーリスト・トロフィー

in APRIL 4月20日(土)
in JULY 7月20日(土)
in SEPTEMBER 9月14日(土)

特別規則書



◆主催◆

一般財団法人 日本オートスポーツセンター (JASC)



開催日・クラス・申込期間・参加資格

開催日	大会名	申込期間	NS1		MS1		TN1		NS2		TN2		NT2		N250F		NT1		NB		NM		B.O.T.T. WCT		MP		B.O.T.T. ACT		FT2			
			N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F	N/F		
4月20日(土)	競歩マラソン・トワイ In APRIL	3/11(月) ～ 3/21(木・祝)		□																												
7月20日(土)	競歩マラソン・トワイ In JULY	6/10(月) ～ 6/20(木)		□																												
9月14日(土)	競歩マラソン・トワイ In SEPTEMBER	8/ 5(月) ～ 8/15(木)		□																												

※参加資格区分…I:MFJ国際 / N:MFJ国内 / F:MFJレジュメン / T:筑波ライセンズ

※「NS1とTN1とMS1」、「NT1とNB」、「NS2とTN2」、「NT2とN250F」は、混走となります。「NS2とTN2」、「NT2とN250F」は、場合により4クラス混走となります。

※タイムによる卒業制度のあるクラスには、“腕”に自信のある方や国際ライセンズ取得経験のある方は参加をご遠慮下さい。また、卒業制度のないノーマルク

クラスにおいて、明らかにコンペティションモデルと判断される車両は、登録の有無にかかわらず、主催者判断により参加をお断りする場合があります。

※その他、追加クラス等がある場合は、ホームページ上で発表させていただきます。

◆主催者(出場申込先)・会場

一般財団法人日本オートスポーツセンター(JASC)
筑波サーキット(2,070m)



〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159 TEL:0296-44-3146 FAX:0296-43-1115

出場車両情報

メーカー : _____

モデル名 : _____

年 式 : _____

型 式 : _____

排 気 量 : _____

フレーム打刻型式 No. : _____

エンジン打刻型式 No. : _____

MEMO

エントリー時の注意事項

- ①お申し込みは、原則WEBエントリーとなります。詳細は、ホームページ等にてご確認ください。尚、WEBエントリーの方は、受理書・パス以外の資料はダウンロードが基本となります。郵送ご希望の場合、郵送料手数料として300円頂きます。
- ②エントリー料金のお振込は下記口座へお願いします。

筑波銀行 千代川(チヨカワ)支店 普通1037757
ザイニホンオートスポーツセンター

お願い

- ①貸しガレージ使用時の注意事項(マナー違反が目立ちます)
ガレージ内では、競技車両のエンジン始動や火気の使用は厳禁です。また作業が夜間に及ぶ場合は周囲の方の迷惑にならないようご配慮ください。大勢での飲食やミーティング等を含む迷惑行為に関しても厳禁です。また使用中に起きた事故に対しては一切責任を負えません。貴重品の管理などには十分ご注意ください。
- ②喫煙および火気の取り扱いについて
○場内に喫煙スペースが設置されております。お煙草をお吸いの際は、必ず喫煙所をご利用ください。(マナー順守にご協力をお願いします。)また電子タバコ(類似品含)についても紛らわしい行為となりますので喫煙場所にてお願いします。
○パドック内での火気の使用は一切禁止です。サーキット内はガソリン等の引火物が多く大変危険な行為となります。また発電機への給油は、必ずエンジンを止めてから行ってください。
- ③アルコールについて
○サーキット場内でのアルコール(全酒類)販売は、臨時出店も含め禁止となっております。また、アルコール(全酒類)の持ち込みは、観戦者(観客)のみとし、飲酒が可能なエリアは、メインスタンド、1コーナー側スタンド及び最終コーナー側スタンドのみとします。運転者及びその他のエリアでのアルコール(全酒類)の持ち込み及び飲酒は固くお断りします。
○レース、スポーツ走行、走行会などに参加される、ドライバー・ライダー及びエントリーの方のアルコール(ビール・ワインなどの全酒類)の持ち込み及び飲酒は、サーキット場内全域(スタンド席、パドック及びピット含む)において禁止します。
- ④ペットの同伴について
○介助犬、盲導犬を除き、A・Bパドックへの入場はできません
○メインスタンド、1コーナー側サブスタンド、最終コーナースタンドへはキャリーボックス(顔が出ないタイプの物)をご利用のご同伴に限り可能です。

事務局通信

- ①4ストローク250ccの耐久レース～Force One-Fourthの宴～(NS2・TN2・NT2・N250F・FT2の耐久レース)を、2019年11月の耐久茶屋にて開催いたします。詳細につきましては2019耐久茶屋～虎の巻～、筑波サーキットホームページにて発表されます。
- ②ブルテン(公式発表)の発行について
規則書の変更・追加や訂正についての発表は、JASCホームページにて告知する場合がございます。ブルテンは規則に対する変更等正式な物に限り発行します。その他のトピック等とは區別して発行いたします。
- ③サーキット場内の移動手段は自転車のみとなります。スケートボード、電動立ち乗り二輪車(セグウェイなど)等の使用は禁止とさせていただきます。
- ④レース参加への目安として、参加クラスレコードタイムの120%、卒業基準タイムが設定されているクラスは卒業基準タイムの120%をクリアしていることが望ましいです。
- ⑤レースクイーン用のパスをご利用いただけます。RQもグリッドに立ち入る場合はパスが必要です。ホームページより申請用紙をダウンロードの上、エントリー時にお申し込みください。
- ⑥走行ルール及びマナー、規則等を改めてご確認ください。特に基本ルールであるフラッグの意味、走行中の順守事項については、十分ご理解の上ご参加いただきますようお願いいたします。
- ⑦2020年度より、エントリー料金及び各登録料等の価格を改定いたします。ご理解賜りますようお願い申し上げます。

<2019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。必ず本編(変更点は太字で記載してあります)を熟読してからご参加下さいませようお願いします。

- ①N250Fクラスは、再編・統合・休止を検討中です。情報はホームページ等で発表して参ります。
- ②NT1・NB・NMクラスの卒業基準タイムが変更されました。
(NT1・NB・NM各クラスの特別規定 参照)
- ③Frontier2クラスにMFJライセンスのみでご参加の方の保険料金が変更になりました。(第6条 参加申込 参照)

【予告】

2020年度から、18歳以下のライダーがレースに参戦する場合は、エアバッグベストもしくはエアバッグ機能付きレーシングスーツの着用が義務付けとなります。

2019 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（大会事務局）・会場・申込先

一般財団法人日本オートスポーツセンター(JASC)

筑波サーキット

〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159

TEL:0296-44-3146 FAX:0296-43-1115

第2条 開催日・申込期間

表紙裏面に記す。

第3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4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5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度に有効なMFJロードレース競技ライセンスもしくは該当資格所有者とする。また競技参加にあたり目安として、参加クラスレコードタイムもしくは卒業基準タイムの120%をクリアしていることが望ましい。
2. ピットクルー
当該年度に有効なMFJピットクルーライセンス所持者。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。

3. ライセンス区分
レースカレンダーに記す。

第6条 参加申込（エントリー）

1. 参加申込は以下の方法で行なうこと。
 - ①筑波サーキットホームページからのWEBエントリー
 - ②現金書留での郵送（参加申込書＋料金）
 - ③参加申込書の郵送＋口座振り込み
 - ④サーキットでの直接申し込み

※いずれも締切日以降のエントリーは認められない。郵送物は締切日当日の消印まで有効とする。
2. WEBエントリー以外でお申し込みの場合は、申込用紙に記載事項全てを指示どおり記入し、競技規則を厳守することを誓約しなければならない。記入事項に不備のある場合のエントリーは受け付けない。
- ③の場合は、下記口座に参加料を振込後、参加申込書を郵送してください。

筑波銀行 千代川（チヨカワ）支店
普通 1037757
ザイ）ニホンオートスポーツセンター

※振込の際、お名前の後にMFJライセンスNo.（数字のみ）を必ず入力してください。また参加申込書の入金方法欄に、振込元の銀行支店名、入金日、入金額を必ずご記入ください。

3. 申込先は本特別規則第1条に示す。
4. 申込期日は表紙裏面に記す。
5. 未成年者においては、競技参加承諾書・誓約書に保護者の署名実印の捺印と印鑑証明書の添付が義務付けられる。上記書類および印鑑証明書は、各1通の提出で当該シーズン有効とする。
6. Wエントリーの場合、1クラス毎に申込を行なうこと。
7. 電話、FAXによる申込は一切認められない。
8. エントリー締切日以降の申込み、参加料不足での申込みは、いかなる理由があっても一切受け付けない。
9. ビ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。
10. 参加料（消費税込）

レース区分	エントリー費	※郵送料	保険料	合計金額
FT2以外	20,600円	300円	-	20,900円
FT2	15,500円	300円	1,000円	16,800円

※WEBエントリー以外でのお申込みには、郵送手数料（受理書、その他資料一式）が別途必要となります。

※FT2 参加の方で筑波サーキットライセンス所持者は、保険料が免除されます。

※参加料は消費税の変動に連動し、変更させていただきます。
※2020年度より、参加料を改定いたします。

11. その他

- ①1 エントリーにつき1枚のエントラント駐車券が発行されますが、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。参加申し込み時に、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（大会期間中有効）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。参加申し込み時に、1枚につき500円を参加料に追加して申請して下さい。但し、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、原則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、1枚につき1,000円となります。
- ③Aパドック内にチームテントスペースを希望する場合、1区画（5.4m×3.6m）15,000円にて確保することができる。スペースは申し込み順とし事務局にて振り分けする。尚、申し込みはエントリー時のみとする。申込者に対しては、Aパドック搬入出用の車両通行証1枚（搬入時間限定）とゲストパス2枚が発行される。大会当日のみ搬入車両は、Aパドック奥、芝生エリアに留め置くことができるが、芝生エリアでの車両整備等は一切禁止とする。駐車スペースが無い場合は、エントラント駐車場に移動すること。

第7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、各クラスのグリッド数（混走の場合は合計）とする。
2. 申込み順はWEBを最優先とし、郵送の場合は消印順とする。消印が同日の場合は事務局にて抽選とする。
3. 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。

第8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、参加料が全額返還される。その場合、参加料から事務手数料1,000円が差し引かれる。（WEBエン

トリーの場合、事務手数料1,000円+決済手数料が合わせて差し引かれる。)

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9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。
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異議を申し立てることはできない。

※ナンバープレートについての詳細(寸法・色等)は、「筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定」24項に記す。

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。
また、それに定められたロードレース用装備を使用すること。
(モトクロス、モタード用等の装備の使用は認められない。
又、ヘルメット及び装備にはカメラ等の装着が禁止される。)
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。
5. 製品の外側が硬質樹脂製の脊柱プロテクションの装着が義務付けされる。
6. 胸部を保護する胸部プロテクションの装着が義務付けされる。
7. エアバッグベスト並びにエアバッグ機能付きレーシングスーツを使用する場合は車検時に申告すること。
※2020年度より、18歳以下の選手にはエアバッグベストまたはエアバッグ機能付きレーシングスーツの使用が義務付けとなります。

第10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関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. パスや車両通行証は他に貸与・転用してはならない。不正使用が発覚した場合には、当該エントラントに罰金を含む罰則が科せられる。
7. パス、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。但し、再交付手数料2,000円、有料パスの場合は相当額が必要となる。
8. 交付されたパスは、常に見える位置に提示していなければならない。
9. 参加者のトランスポーターは、大会期間(特別スポーツ走行が設定されている場合は、その開催日も含む)を通じ大会事務局が交付する車両通行証(駐車券)を提示していなければ筑波サーキット内への通行ができない。通行証は車両前方の第三者から確認しやすい位置に提示すること。
10. ガソリンの保管、運搬等は必ず専用の鉄製携行缶を使用すること。
11. 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ますようお願い致します。
12. 使用したピット・パドック等の清掃は各自にて行うこと。
13. 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11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。)
但し、MFJにライセンス照会を行い確認がとれたものに関しては、参加を認める場合がある。その際は調査手数料2,000円が必要となる。
 - 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 その他公式通知で指定された物。
※健康保険証は、各自必ず所持すること。
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。
MFJピットクルーライセンスを必ず持参すること。MFJ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(顔写真付きの物)を持参すること。

- 1) ピットクルーのパスは受理書に同封する。ただしピットクルー受付にて本人確認済みのスタンプが押された物のみ有効となる。配布されたパスは、競技会期間中、確認しやすい位置に必ず提示していなければならない。貸与・転用等の不正が見られた場合に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提出しなければならない。

※ピットクルー変更料

・MFJライセンス所持者：1名につき1,000円

・MFJライセンス不所持：1名につき2,000円

- 3) 当日のピットクルーの追加は、一切受けられない。

第12条 ライダーおよび車両・クラスの変更

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およびクラス変更は認めない。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、またはクラス変更料として5,000円を申請書に添付して提出すること。

第13条 エントラント駐車場の使用について

1. エントラント駐車場の事前の場所取りは固く禁止される。最低限の駐車スペースの確保はレース前日のパドックオープン開始時間からとし、1エントリーにつき3スペースまで、専用のフォーマットを使用して自己の駐車スペースを明確にすること。それ以前の場所取り、および指定フォーマット以外（タイヤ・ガムテープ・ひも等の物品の設置）は無効とし、全て撤去する。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。
2. 場所取りスペース数に関しては、参加申込台数・駐車場使用状況により変更（スペース数減）を加える場合がある。その場合は公式に発表される。
3. P-1駐車場は、前日のライダー・ピットクルー受付開始時間から使用可能となる。但し、開門されている場合には、上記1に準ずる。エントラント駐車場のスペース確保についての詳細は、受理書同封の案内参照のこと。

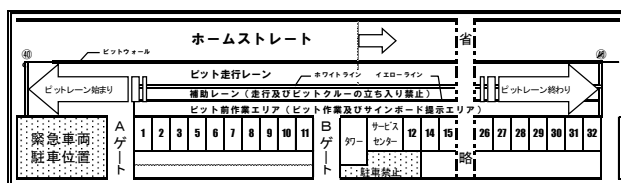
第14条 パドックの使用

1. サーキットの規定に従い安全に使用すること。
2. 連絡車は自転車のみとする。
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。

Aパドック内で有料スペース以外にテント等を設置することができるエリアは、大会毎に公式通知で示されるフリースペースのみとし、指定された区域以外を使用することはできない。

第15条 ピットの使用

1. 走行クラスごとに使用するピットの割り当てを行う。
2. ピットを使用できるのは、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、ピットクルーとする。
3. ピットを使用できる時間は、その走行している時間とし、その前後10分を目安に入れ替えを行う。走行終了後は速やかに次のクラスが使用できるようにすること。
4. 上記で使用している時間以外、ピットボックス内にマシン・工具・荷物等を置いておくことは禁止される。
※割り当てのないピットボックス内へ、マシン・工具・荷物等を置くことはできない。
5. 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レーン上に出てはならない。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。
6. ピットレーンとは、走行レーン及び作業エリアを含んだ総称とし、下記図によって示されたエリアとする。
7. ピットクルーの行動範囲には制限があり、ピットレーン内の黄線（イエローライン）までとする。（下記図参照）



8. ピットサインは、指定された自己のピット前、もしくは当該クラスに指定の無いピット前で出すことができる。

第16条 ウォーミングアップ場

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する。
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こと。
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17条 トランスポンダー（自動車番読取装置）の装着

1. 全ての参加者は、主催者が用意したトランスポンダーを車検

時まで装着し、公式予選・決勝を通じてその状態が保たれていなくてはならない。尚、装着を拒否した場合には当該車両・ライダーの出走は認められない。

※MY LAPS Japan株式会社(旧AMB i.t.)製マイポンダーの使用が認められる。使用する場合は参加申込書にポンダーIDを記入し、使用の旨を申告すること。

2. トランスポンダーの配布は選手受付時にて、返却は各レース終了後1時間以内(予選不通過車両は予選終了後1時間以内)にサービスセンターまでとする。
3. トランスポンダー及び取付けホルダーに破損、紛失があった場合、1個につき、トランスポンダー:50,000円(税込)取付けホルダー:1,000円(税込)が主催者より請求される。

第18条 車載カメラの使用について

車載カメラを搭載する場合は、車両仕様書のカメラ申請欄に署名し、選手受付時に確認印を得なければならない。2台目以降のカメラ取り付けは有料とし、1台につき2,000円の申請料が必要となる。申請方法は、エントリー時のカメラ申請欄に記入の上、追加1台につき2,000円を参加料に追加すること。選手受付後の申請は大会事務局に申し出ること。車検はカメラ装着状態で受けなければならない。但し、車載カメラを搭載できるのは私的鑑賞目的に限られ、競技の抗議資料としての利用は一切禁止される。尚、営利目的でカメラを搭載する場合は有料とし、主催者との協議を必要とする。これに違反した場合には罰金を含む罰則が科せられる。

車載カメラは、カウル内に収めるなど脱落防止(ワイヤーロックの施し等)に努めること。走行中に脱落した場合には罰則を科す場合がある。

第19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)を添えて、Aバドック内車検場にて出場車両・装備(ヘルメット・レーシングスーツ・グローブ・ブーツ・ヘルメットリムーバー・脊柱プロテクション・胸部プロテクション)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. トランスポンダーの取り付け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20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。欠席または遅刻した場合罰則が科せられる場合がある。時間・場所等は公式通知に示す。

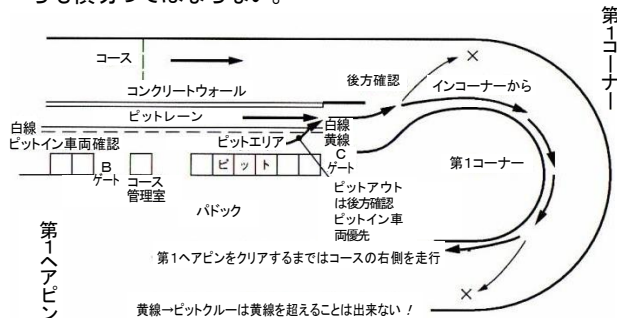
第21条 公式シグナル

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レーン専用とし、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。また、公式予選および決勝レース中は、青ライトが常に点滅される。

第22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横)に加え、ピット開口部より行うことができる。ピットエリアにマシンを入れるタイミングは、オフィシャルの指示に従うこと。
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. 1~11番ピット裏を予選の待機・決勝スタート前チェックの場所とする。但し、予選においては、指定されたピットおよび、近辺で待機することができる。
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ヘアピンをクリアするまではコースの右側を走行すること。

- コースイン・コースアウトの際、走路とピットロードを区分するホワイトラインおよびイエローラインをいかなる方向からも横切ってはならない。



第23条 走行中の遵守事項

- 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、外に突き出ししたりするような危険な姿勢をとってはならない。
- 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。
- 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言う。但し、ピットエリア内におけるメカニックの援助は許される。
- いかなる場合も車両に他人を同乗させてはならない。
- 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。
- ライダーは、レース中酒気を帯びたり、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24条 公式予選

- 予選およびその方法はMFJ国内競技規則「ロードレース競技規則」による。
- 予選同時出走台数は38台以内とする。
- 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。
- 公式予選の義務周回数は定めない。
- 予選開始10分前に、指定された位置で待機すること。
- 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25条 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. 予選に出走していないライダーの出走嘆願は受け付けられない場合がある。
4. 嘆願に対し、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26条 ウェイティング/リタイヤ

1. ウェイティング希望の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、審査委員会により審議されグリッド表にて発表する。

第27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25分前に開始し、11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く。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28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（正規の位置後方よりエンジンをかけ、正規の位置に待機）。
2. スタートオフィシャルの振動するグリーンフラッグの指示でライダーはスタートし、1周してグリッドに整列する。但し、天候やその他の理由により2周行う場合がある。

第29条 決勝レース

1. クラッチスタートで行う。

2. スタートグリッド

- ①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スタートグリッドの数は以下の通りとする。

クラス	グリッド数
NS1・MS1・TN1・NT1・NB・NM B.O.T.T.(WCT・ACT)・MIP	33台
TN2・NS2・NT2・N250F・FT2 KTM390/250CUP	36台

- ③ポールポジションは進行方向左側の最前列とする。
 - ④スタート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
- ①A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グリッド上でタイヤウォーマーの使用およびタイヤウォーマー用にジェネレーターの使用が認められる。マシン1台につきハンディタイプのジェネレーター1台迄可能とし、車両の後方に置いて使用すること。但し、スタート進行を妨げる行為が見られた場合は、規則を変更する場合も有る。
 - ③「3分前」のボードが提示されたら、全ての作業・調整(タイヤウォーマーの取り外し含)を終了しなければならない。
 - ④ボードの合図でエンジン始動、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。
 - ⑤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)。
 - ⑥全車グリッドに整列後、フラッグタワーより**シグナル**、もしくは日章旗の合図にてスタート。
 - ⑦スタートの合図でエンジンをストールした場合、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は、随時オフィシャルの指示に従うこと。
- ## 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30条 ジャンプスタートのペナルティー

1. ライドスルー

- ①当該ライダーに“RIDE THROUGH”の文字の下にゼッケンナンバーを示したボードをコントロールラインで提示する。また、ピット側にもこれを提示しピット通告とする。

②当該ライダーは、レース中ピットレーンを通過するよう指示される。途中、停止することは認められない。

③コントロールラインでボードを3回提示されたにもかかわらずペナルティーを実行しない場合、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31条 ピットレーン走行時の注意事項

ピットレーン走行中の違反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、ピットレーンの制限スピードは60km/h以内とする。但し、主催者判断により、40km/h以内に設定する場合がある。違反した場合には罰則が科せられる。

第32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提示される。加えてコントロールライン付近で補助的に出される場合がある。またチェッカーフラッグ提示後、トップのライダーに合わせて、各ポストで黄旗がサービスフラッグとして提示される。
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33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場合がある。

第34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ース上の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、ピットレーンではなくコース上のコントロールラインで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、暫定結果発表後 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。但し、スケジュールの都合によりパドック等で暫定表彰式を行う場合がある。その場合は、公式通知にて発表される。
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. 全競技終了後の表彰式は行わない。

第37条 賞典

1. 各クラスの入賞者に対し、正式結果発表後に正賞が授与される。
2. 賞の順位は、エントリー締切時の参加台数により次項の表のように設定され、公式通知に記される。

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

3. 混走の場合にはクラスごとの台数により設定される。

第38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39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40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、その証言を求め、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41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保険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42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できる。内容はMFJ国内競技規則に準ずる。その他、下記の項目を適用する。

1. 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。
2. コース上にマシン・装備のパーツを落下させた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。

3. 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、その軽重により国内競技規則第4章MFJ裁定規定に基づき罰則を科す。

第43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44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台当たり10万円を最高限度額としてその所有者に補償する。
2. 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傷害は自らが責任を負うものとする。

第45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46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47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。
 - ②JASCホームページにブルテンとして発表される。
 - ③大会事務局に掲示される。
 - ④パドック内の掲示板に掲示される。
 - ⑤公式予選後あるいは、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。
 - ⑥緊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48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。

第49条 開催クラス

参加台数が年間平均10台を下回った場合には、そのクラスは次年度の開催をしない場合がある。

**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」を周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

- ①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、ローワーフォークブリッジ（下部三つ又）より上にあるか、もしくはロー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ーワーフォークブリッジ下の分岐を認める。

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。またハンドル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、手をはなすと戻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ってはならない。
- ②フットレストが折りたたみ式でない場合、その先端は最低半径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、先端をアルミニウム、プラスチック、テフロン、あるいはそれと同等の材質のものとすること。
- 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2mm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	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

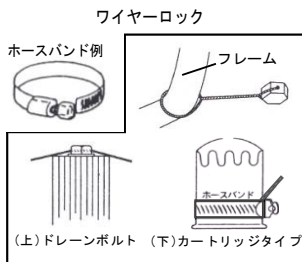
- ①タイヤを除く前輪は両側に明瞭に見えなければならない。
- ②前輪の車軸を通る垂線の100mm前方から後輪の車軸の垂線の間になければならない。
- ③カウリング下端と地面と間隔は100mm以上でなければならない。
- ④ライダーが普通に乗車した状態で、ライダーの両前腕部以外は、上方、後方、両側面から見えなければならない。ライダーの顔面または、そのヘルメットとカウリング(ウインド・スクリーンを含む)との間100mmとする。
- ⑤後方に面しているカウリングのいかなる部分も、その端部を少なくとも半径3.5mmの丸みを持たせなければならない。後方に面しているウインド・スクリーンの端部にはガードを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。ふちのど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。
※ウイングを装備することは禁止される。(標準装備されている物は除く)
- 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

ブレーキホースのフロントタイヤとの接触による切断が懸念されるため、カウリングがある場合でもフロントフェンダーの装着が義務付けられる。

12. オイルドレンボルト

全てのオールドレンボルトは確実に締め、安全のためにワイヤーロックをしなければならぬ。オイルフィルターカートリッジもワイヤーロックをしなければならぬ。



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、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。アルミ製タンク・樹脂製タンクには、必ずバッフスポンジ(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. フュエルポンプ

電動フュエルポンプを使用している車両は、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。

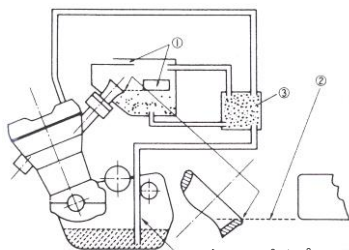
18. 燃料

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給するため、通常ガソリンスタンド、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鉛ガソリンとする。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ブローパイプ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キャッチタンクは、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



クローズドシステム
エアークリーナーボックスが装着されていない場合、ブローパイプがキャブレターに吸入されるような措置を施すこと。

- ③オイルキャッチタンク
最低容量 500cc

リターンパイプ
(取り付けることが望ましい)

①+②

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。

①+③

ブリーザーシステム(エアー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。

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。

※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。

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れば可）
- 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. 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事。

- 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 mm×高さ 200 mm、サイドは、幅 205 mm×高さ 170 mm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 mm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 mm
 最低幅 : 80 mm (1の場合 25 mm)
 数字の最低の太さ : 25 mm
 数字間のスペース : 15 mm

サイドナンバー及びサポートナンバーの寸法は

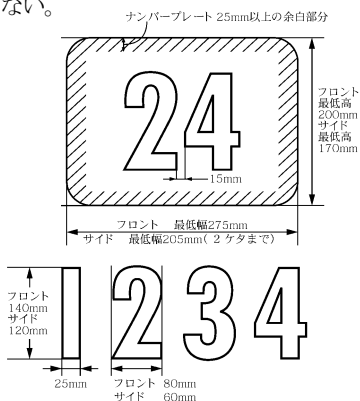
最低高 : 120 mm
 最低幅 : 60 mm (1の場合 25 mm)
 数字の最低の太さ : 25 mm
 数字間のスペース : 15 mm

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

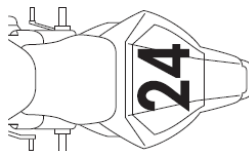
⑧正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。



例) No.24の場合

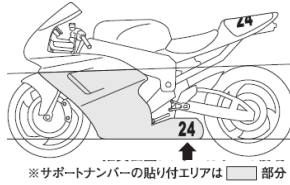


シートカウル上部ゼッケン



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

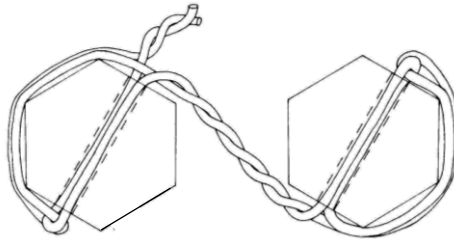
サポートナンバーの装着例



- ⑨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、蛍光色やつや有りの使用は禁止される。但し、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10mm以上スペースを設けること。また、ゼッケン・プレート（ベース）共に単色とし、数字は0から始まらない2ケタまでとする。但し、有料にて例外を認める場合があるが、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0.6mm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
 - c. 外付けオイルフィルターエレメント
- 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。
- d. 前後ホイールスピンドル・ナット
 - e. オイルエレメント、取り付けボルト・ナット
 - f. オイル圧力ラインの取り付け部
 - g. 前後ブレーキキャリパーの取り付けボルト
 - h. フロントフォークオールドレンボルト



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

いかなる部品もリヤ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。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。
- 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. ブレーキパッドピン

ブレーキパッドの脱落防止のため、 β ピン付きのパッド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。

32. スプロケット・チェーンカバー（ガード）

フロントスプロケットガードが装着されていないといけない。また、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、リヤスプロケットガードを取り付けなければならない。
主に樹脂製のチェーンカバー（チェーン上側に取り付けてある物）の取り外しは自由とする。

33. 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。

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、ご参加下さいますようお願いいたします。

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。また、車両申請において主催者が参加を認めた車両も出場できる。
※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

- ①1) 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) キャブレター仕様車：キャブレターの変更が認められる。
- 3) 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、後付サブコンピューター(コントローラー)の取り付けが認められる。
- 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。
 - ・ ラム圧の追加は可。
- 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、ボルトオンの場合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、オイル・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、十分に安全に配慮すること。

6. リアサスペンション

一切の追加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. ステアリングシステム・トップブリッジ

ステアリングシステム・トップブリッジ等ステアリング関連部品の変更は不可。但し、必要でないステー類のカットは可。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. ハンドルバー

改造・変更は可。

11. 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)。

12. 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。

13. シート・シートカウル

改造・変更は可。

14. 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さなければならない。

15. フェンダー

フロント、リヤ共改造・変更は可。

16. 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。

17. ワイヤハーネス

改造・変更は可。

18. バッテリー

改造・変更および取り外しは可。

19. 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。

20. ステップ

- ①改造・変更は可。
- ②クイックシフターが使用できる。

21. 排気管

音量規定値以内のものに変更可。

22. 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、及びグルーピング・カッティングを施した物の使用は禁止される。また、ウェ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が、スリックタイヤにグルーピング・カッティングを施した物の使用は禁止される。

23. 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。**カーボン製ホイールはJWL認定品のみ使用可。**

24. データロガー

データロガー（データ収集器、コンピューター記録装置など）の使用が認められる。

25. 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。

この項目は、改造範囲で認められていない場合にも適用となる。

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チより大幅に突き出している車両、加えてエアー加圧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。

③ウォーミングアップ場での転倒事例

ウォーミングアップ場でブレーキチェックなどをする際、タイヤ冷間に伴い転倒する事故が少なく有りません。十分ご注意下さい。

④ エンジンケース2次カバーについて

4サイクル車両は、転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持するすべてのエンジンケース・カバーは樹脂製（FRPまたはカーボン、ケブラー、プラスチック、ジュラコン等）もしくはアルミ合金製の2次カバーによって保護されていることが望ましいです。

並列多気筒エンジンについては、2次カバーもしくはプロテクティブコーン（エンジンスライダー）などの保護装置の装着を強く推奨いたします。

多気筒エンジンについては今後義務化する場合がございます。

※専用品以外の取り付けはかえってボルトのゆるみなどをまねき危険となる場合がありますので十分ご注意ください。

※樹脂製は2mm以上、アルミ合金製は4mm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、摩擦のダメージに耐える物であること。

特別規定

NS 1 (Normal Single 1)

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。
※オフロード車両はTN 1クラスとなります。
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。

MS 1 (Modified Single 1)

1. 参加車両
市販レーサーを除く一般生産型モーターサイクル。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＞に準じ、以下に示されている項目の改造・変更は禁止する。
 - ①メインフレームの基本骨格及び構造材質。但し、補強及びブステー類のカットは可。
 - ②エンジンの型式
 - ③シリンダー、吸、排気バルブの数。
 - ④ピストンストローク
 - ⑤クランクケース、ギヤボックスシエルの材質、鑄造。
シリンダー、シリンダーヘッドの改造、変更は可。
ギヤミッションは6速の範囲内でギヤボックスシエルに変更を加えない限りギヤ段数及び変速比を変更出来る。

3. その他

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。(コンペティションモデルの部品も使用可能。)

この項目は、改造範囲で認められていない場合にも適用となる。

4. タイヤ

一般市販されていて通常のルートで購入できる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、及びグルーピング・カッティングを施した物の使用は禁止される。また、ウエット時に限りレーシングレインタイヤの使用が認められるが、スリックタイヤにグルーピング・カッティングを施した物の使用は禁止される。

NS 2 (Normal Single 2)

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。
※オフロード車両(H:AX-1/Y:セロー含)はTN 2クラスとなります。

参考:参加できる車両 Y:SRX250/S:GOOSE250/H:CBR250R etc・・・

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。

NT 1 (Normal Twin 1)

1. 参加車両

2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。

3. 特別規定

後記卒業規定が適用される。

卒業基準タイム: 1'02.000

卒業制度に該当した場合は、筑波選手権TC-Formula・B.O.T.T.に自動昇格となります。

NT 2 (Normal Twin 2)

1. 参加車両

2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。

NB (Normal BigBike)

1. 参加車両

740cc以上の4サイクルエンジンを有する車両。

気筒数制限はない。

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。

※スチール(鉄)製フレーム仕様車については、＜筑波ツーリスト・トロフィー共通車両規定＞に準じたマシンでの参加を認める。但し、スーパースポーツ系の車両については、適用外とする。スチールフレーム車両で参加する際は、事務局に確認を要すること。

3. 特別規定

後記卒業規定が適用される。

卒業基準タイム: 1'02.000

卒業制度に該当した場合は、筑波選手権TC-Formula (JSB1000)に自動昇格となります。

NM (Normal MiddleBike)

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。

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

後記卒業規定が適用される。

卒業基準タイム：1'02.000

卒業制度に該当した場合は、筑波選手権ST600に自動昇格となります。

※ST600への昇格(参加)は、当該クラスの規則合致が条件となります。

<NT1・NB・NMクラスの卒業規定>

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。

※故意にタイム調整して走行していると判断された場合、失格になる場合がある(P-LAP等計測装置の使用禁止)。

※予選及び決勝において基準タイムを0.5秒以上、上回った場合は賞典外扱いとなります。また「2. 招待制度は適用されません。

②同クラスで通算2回優勝した者。(2017年～2019年において)

③主催者により上記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大会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。

また、エントリー用紙の出場記録欄には確実に記入してください。記入漏れ・間違った報告が認められた場合には、参加受理書の発送以降であっても、参加をお断りいたします。

※筑波サーキット会員走行向けR認定を取得されている方は、NT1・NB・NMへの参加ができません。

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や筑波サーキット会員走行向けR認定所持者であっても、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有ります。事務局までご相談ください。(原則賞典外扱いとなります)

TN1/2 (Terminator's1/2)

1. 参加車両

- ①一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競技用(コンペティションモデル)として出荷されたオフロード型単気筒の車両。
- ③主催者が認めた車両。

2. クラス区分

①Terminator's1

- ・4サイクル:251cc以上
- ・2サイクル:126cc以上

②Terminator's2

- ・4サイクル:250cc以下
- ・2サイクル:125cc以下

※コンペティションモデル(エンデューロモデルは含まれない)
は排気量に関係なくTN1クラスとなる。

3. 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。

4. 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。
- ②ハンドルブッシュガードの装着が認められる
- ③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。
- ④キャブレターの変更は認められる。
- ⑤音量は105dB/A以下とする。

N250F (Normal 250Four)

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。

※N250Fクラスは、クラスの再編・統合・休止を検討中です。
情報はホームページ等で発表いたします。

FT2 (Frontier2)

1. 参加車両

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CBR250RR/VT/VTR ヤマハYZF-R25/SRV/ルネッサ
カワサキNinja250/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及び過去にFT2クラスの卒業歴が有る方は参加できません。

3. 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。

4. 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。

5. 特別規定

①このクラスはMFJ非承認競技会となります。よってMFJライセンスに付随するスポーツ安全保険は適用されません。

②コントロールタイヤ制度

使用できるタイヤをバイアスタイヤに限定する。但し、摩耗限度を超えた物、及びグルーピング・カッティングを施した物の使用は禁止される。また、ウエット時に限りレーシングレインタイヤの使用が認められるが、スリックタイヤにグルーピング・カッティングを施した物の使用は禁止される。

6. 卒業規定

シリーズランキングの上位3名を卒業（以降開催されるFT2に参加できない）とする。

Battle Of The Twins

1. 開催趣旨

2気筒マシンを愛する者の楽しみの場となるためのクラスとする。ライディングからマシン造りまでライダーから来場者までが楽しめる雰囲気を作る。

2. 参加車両

2気筒390cc以上の4サイクルエンジンを有する車両。特に主催者が認めた場合に限り、レーサー・オリジナルマシン等も参加できる場合がある。

3. 参加資格

MFJフレッシュマン／MFJ国内ライセンスのいずれかを所持していること。ただし、年齢50歳（競技会当日）以上に限り、MFJ国際ライセンス所持者の参加を認める。

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. クラス区分

①Air Cooled Twin(ACT)／空冷

※ライダーとマシンの総合力が、WCT相当であると主催者が判断した場合には、WCTでの出走となる場合がある。

②Water Cooled Twin(WCT)／水冷

WCTは、参加台数により2レースを行う場合がある。決勝レースは予選順位によって分けられる。予選順位後方のクラスは、ACTと混走となる場合がある。

6. 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及びレーシングタイヤ(スリックタイヤ、ST600ワンメイクタイヤの使用を認める)が使用できる。但し、摩耗限度を超えた物、及びグルーピング・カッティングを施した物の使用は禁止される。また、ウエット時に限りレーシングレインタイヤの使用が認められるが、スリックタイヤにグルーピング・カッティングを施した物の使用は禁止される。

7. その他

安全性・趣味性などを考慮し、クラス再編成・混走設定・マシン性能調整などをシーズン中であっても行う場合がある。

M u l t i I m p o r t (M I P)

1. 参加車両

3気筒以上、排気量650cc以上の4サイクルエンジンを有する、海外メーカーの車両。(逆輸入車両を含み、国内メーカーの車両は不可。)

2. 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。

3. 参加資格

MFJフレッシュマン／MFJ国内ライセンスのいずれかを所持していること。ただし、年齢50歳(競技会当日)以上に限り、MFJ国際ライセンス所持者の参加を認める。

4. その他

安全性・趣味性などを考慮し、クラス再編成・混走設定・マシン性能調整などをシーズン中であっても行う場合がある。

K T M 3 9 0 / 2 5 0 C U P

2019年の開催は調整中です。(詳細は後日ホームページにて)

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。これは開催趣旨に基づき、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。

シリーズ規定

筑波ツーリスト・トロフィーにシリーズランキングを制定する。シリーズランキングは下記により決定する。

1. ランキングの対象

ランキング対象クラスは、年間3戦行われるクラスとし、参加出場するすべてのライダーを対象とする。ただし、賞典外出走は除く。また、基準タイムによる卒業制度のあるクラス(NT1・NB・NM)は対象外とする。

2. シリーズの順位

ランキングの最終順位決定は、シリーズで得たすべての得点を合計し、最高得点者をシリーズチャンピオン、以降、総合得点の多い者からランキングを決定する。但し、複数のライダーが同一の得点を得た場合は、次の順序により決定する。

- ①ポイント獲得順位内の上位獲得回数が多い者を上位とする。
- ②決勝出場回数の多い者を上位とする。
- ③最終戦または最終戦に近い大会の成績上位を上位とする。
- ④上記で決定できない場合、ランキング認定委員会において最終決定する。

※ポイントは、予選出走台数に関わらず、15位以内で完走した場合にはポイントが与えられる。与えられる得点はMFJ国内競技規則「公式得点」による。

ただし、予選出走台数が1台の時は、レース不成立とみなしポイントを付加しない。

3. シリーズの成立回数

本シリーズの各種目が3戦以上行われなければ成立しない。

4. シリーズ賞

本規定に基づき決定されたシリーズ順位の優秀なライダーに対し、その榮譽をたたえシリーズ認定証が次の順位に授与される。

- ・平均参加台数10台未満 : 1位
- ・平均参加台数10台以上～20台未満 : 1・2位
- ・平均参加台数20台以上 : 1～3位

2018 シリーズチャンピオン

植村 哲也	NS1	木野 耕一	MS1
波田佳治郎	TN1	櫻澤 宏太	NS2
池邊 隆	TN2	小室 直久	NT2
秋山 貴文	N250F	竹中 祐季	FT2
渡辺海志郎	B. O. T. T. WCT		
真坂 圭吾	B. O. T. T. ACT		敬称略

筑波ツーリスト・トロフィー
大会組織委員会