

# 2022 耐久茶屋

虎の巻

千秋楽

耐久茶屋  
~Force One-  
Fourthの宴~

2022年11月19日(土)

永きに渡り 耐久茶屋を ご最屑頂き  
誠にありがとうございました



耐久茶屋

JASC  
J.A.S.C. Foundation



Force One-Fourth

TR TSUKUBA  
CIRCUIT

# 事務局通信

## 参加ライダーの皆様へ

今まで沢山の皆様にご参加いただいた「耐久茶屋～Force One-Fourthの宴～」は、2022年の開催を待ちまして終了させていただくことになりました。ミニバイクから始まり250ccクラスへと移行して行った「耐久茶屋」を長きに渡りご愛顧頂きまして、誠にありがとうございました。

### 2022年の主な変更点

- 参加資格にMFJ国際ライセンスが追加になりました。
  - ・1チームに登録できる国際ライダーは1名までです。
  - ・国際ライダーを含むチームは3名チームに限ります。
  - ・国際ライダーは第3ライダーとしてのみ登録できます。
- ピットクルー登録は最低2名必要になりました。

### サーキット場内でのルールおよびマナーについて

#### アルコールについて

サーキット内でのアルコール類の販売は行いません。またアルコール類の持ち込みは、観戦者(観客)のみとし、飲酒可能エリアは、メインスタンド、メインスタンド横サブスタンド、最終コーナースタンドとなります。その他エリアへのアルコールの持ち込み・飲酒は固くお断りいたします。また、競技参加者のアルコール持込及び飲酒は厳禁とし、違反した場合には、失格即退場とします。

#### サーキット内のルールとマナー

- 場内に喫煙スペースが設けられております。お煙草をお吸いの際は必ず喫煙所にてお願いします。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所をご利用ください。
- パドック内は火気厳禁です。場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。発電機への給油も、必ずエンジンを停止後行ってください。また飲食、調理等の行為については周囲に配慮し、モラルを持って行動してください。
- 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できません。又、住宅に隣接している場所も御座いますので、特に夜間・早朝は発電機等、大音量ツールの使用はお控えください。

#### ■ブルテン(公式発表)の発行について

規則書の追加・変更・訂正についての発表を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トピック等とは区別して発行いたします。

# 2022 耐久茶屋 特別規則書

## 《ご参加にあたって》

この競技にご参加するにあたっては、規則を十分に理解した上でお申し込み下さい。特にMFJ国内競技規則「ロードレース競技規則」や「公式シグナル」、「サーキット走行に関する規則」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、ピットクルーや同行者の皆様も「ピットクルーに関する規定」を熟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。上記詳細は、<https://www.mfj.or.jp/>でご確認できます。

### 第1条 競技大会の名称

2022 耐久茶屋

### 第2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3条 公認

一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会(MFJ)

〒104-0045 東京都中央区築地3-11-6

築地スクエアビル10F

TEL:03-5565-0900 / FAX:03-5565-0907

### 第4条 開催日・クラス・レース距離

2022年 11月19日(土)

耐久茶屋 ～Force One-Fourthの宴～ 千秋楽

4st250cc 2.5時間耐久 (Force1) /1.5時間耐久 (Force2)

### 第5条 組織委員会・審査委員会・競技役員

公式プログラムに記します。

### 第6条 参加資格

《Force One-Fourth》(NS2・TN2・NT2・N250F・FT2)

①ライダーは当該年度に有効なMFJロードレース国際・国内・フレッシュマン・ジュニアライセンス保持者とする。

※MFJ国際ライセンス所持者で年齢50歳(競技会当日)以上のライダーは、国際ライセンス区分であっても、国内ライセンス扱いとする。

※FT2クラスのみ上記MFJライセンスに加え、筑波サーキットライセンス保持者(コース2000ライセンスに限る)も参加可能です。当クラスはMFJ非承認競技会となり、筑波サーキットが用意した保険が適用されます。MFJライセンスに付随する保険は適用されません。

②ピットクルーは、当該年に有効なMFJピットクルーライセンスが必要です。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2,200円の登録料が必要となります。登録できるのは満16歳以上となります。

#### **第7条 参加代表者（監督）**

1. 参加代表者は、参加申込みの際して所定の手続きによってライダー及びピットクルーを指名登録してください。
2. 参加代表者は、ライダーもしくはピットクルーとして登録されていないはいけません。

※WEBエントリーの場合、受理通知受信者を代表者とする。

#### **第8条 ライダーの登録**

1. 1チームにおけるライダーの登録人数は、2名もしくは3名とします。
2. 国際ライダーは3名チームの第3ライダーとして、1名のみ登録できます。
3. ライダーは他の車両（チーム）に重複して登録することはできません。
4. エントリー時に登録した人数より、追加はできません。

#### **第9条 ピットクルーの登録**

1. ピットクルーの人数は2名以上（出場するライダー以外）とし、エントリー時に登録されていなければいけません。
2. 1チームにおけるピットクルーの登録人数2名以上6名以下です。
3. ピットクルーはライダーとして登録できません。

#### **第10条 エントリー費**

2名参加: 37,000円 / 3名参加: 42,100円

※参加受理書発行以降の返金は、いかなる理由に関わらず応じられない。

※資料郵送希望の場合、郵送手数料500円が必要となります。

※FT2参加の方で筑波サーキットライセンス未所持者は、1名につき1,000円の保険料が必要となります。

#### **レイトエントリー**

定員に空きがある場合に限り、通常のエントリー期間を過ぎたのお申し込みには、レイトエントリー費3,300円が追加される。申込期限は、通常エントリー終了翌日から4日間とし、支払期限も同様とする。

## 第11条 参加申込

受付期間：10月11日（火）～10月21日（金）先着順

- ・申込方法：原則WEBエントリーのみとする。  
※WEBエントリーが不可の場合、現金書留による郵送、直接持参でのエントリーを認める場合がある。但し、必ず事務局に事前連絡し確認をとること。
  - ・受付は先着順とし、募集台数に達し次第終了となります。
  - ・エントリー方法の詳細は、ホームページもしくは、別紙エントリー手順のご案内にてご確認ください。
  - ・参加受理されたチームに参加受理通知をメールもしくは郵送にて送信いたします。
  - ・満18歳未満のライダーにおいては、競技参加承諾書・誓約書に親権者の署名、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。
- ※主催者は申込者に対してその理由を明らかにすることなく申し込みを拒否、または無効とさせていただく場合があります。大会の中止及び、参加拒否された申込者には、参加料が全額返還されますが、その場合、参加料から事務手数料2,200円が差し引かれます。（申込者が必要な手続きを怠った場合は返還されない）

## 第12条 参加定員

参加受付台数は80台とし、募集台数に達し次第終了となります。  
※Force1・Force2とも決勝グリッド数は最大40台となります。

## 第13条 参加車両・装備

1. MFJ国内競技規則・ロードレース競技規則「ライダーの装備」に準じます。（モトクロス、モタード用装備の使用は認められない。また、ヘルメット及び装備には、カメラ等の装着が禁止される。）
  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。
- ※ゼッケンは二桁までとする。  
※ナンバープレートについての詳細（寸法・色等）は、「筑波サーキット技術仕様」17項に記す。
3. 転倒時の迅速なレスキュー並びに自己安全のために、ヘルメットリムーバーの着用が義務付けられます。
  4. ヘルメットおよび装備は、大会期間を通じて車検で合格したものを使用すること。また、車検以前の練習走行においても、公認された適切なものを使用してください。
  5. ヘルメットの共同使用は出来ません。その他の装備に関しては、止むを得ない場合に限り、サイズが確実に適合していることを条件に共同使用を認めます。

6. 脊柱プロテクション・胸部プロテクションは、CE規格適合品の使用が義務付けとなります。詳細はMFJ国内競技規則にてご確認ください。
7. エアバックベスト並びにエアバック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。
8. 18歳以下の選手は、MFJに登録されているエアバッグを使用（着用）しなければならない。
9. レーシングスーツ外側に装着するタイプの、飲料補給装置は使用できない。

#### 第14条 ライダー受付

1. ライダーは公式通知に示された時間内に参加の受付をし、出場資格の確認を受けてください。
2. ライダー受付時の提示物は、以下の通りです。
  - ①出場資格ライセンス（提示できない場合には出場できません）  
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, 200円が必要となる。
  - ②参加受理書
  - ③車両仕様書（必ず全てを記入してから受付にお持ちください。また、車載カメラの申請がある場合は、同時に申請をしてください。）
  - ④装備申告書
  - ⑤その他、公式通知で指示されたもの  
※健康保険証、メディカルパスポートは、各自が必ず所持しておくこと。

#### 第15条 ピットクルー受付

1. ピットクルー受付はライダー受付と同じ時間帯に行います。MFJピットクルーライセンス、もしくはMFJライセンスのない方をエントリー時に登録した場合には身分証明書（顔写真付きの物）をご持参下さい。
2. ピットクルーのパスは郵送いたします。但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ります。配布されたパスは常に携帯してください。
3. パスを不正使用した場合、チームに罰則が科せられます。
4. 登録したピットクルーを変更する場合、必ずピットクルー受付時に変更願を提出してください。

##### ※ピットクルー変更料（1名あたり）

区分 クラス	MFJピットクルーライセンス所持者	MFJピットクルーライセンス不所持者
F1F	1, 100円	2, 200円

5. 当日のピットクルーの追加はできません。
6. 事前販売したパドックパスではピットレーン、スターティンググリッドへの入場ができませんのでご注意ください。

## 第16条 ライダー腕章

1. ライダー受付時に腕章を配布します。走行時には必ず左右の上腕部に着用してください。
2. 腕章はエントリー時に登録した順の色を装着してください。
3. ライダーの番号はエントリー時の登録順とし、ライダーの走行順・ランクを意味するものではありません。

## 第17条 ライダーの変更

1. ライダー変更は、負傷などやむを得ない場合があると認められたときだけ大会事務局に申し出て、大会審査委員会の同意を得た場合のみライダー変更が許されます。その場合の変更料は5,000円（保険料、手数料含む）となります。
2. 変更の受付は公式予選終了後30分以内となります。  
※但し、練習が必要な初心者へのライダー変更はできません。

## 第18条 車両および参加クラスの変更

1. 出場登録した車両および参加クラスの変更は、車両破損などやむを得ない理由があると認められたときだけ大会事務局に申し出て、競技監督の同意を得た場合のみ許されます。但し、車両変更の場合は車両検査を受けなければいけません。
2. 車両および参加クラスの変更は、変更料5,000円が必要です。

## 第19条 トランスポンダーの装着

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、公式練習・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りません。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ません。  
※MY LAPS Japan株式会社(旧AMBi.t.)製マイポンドラーの使用が認められます。使用する場合はエントリー時にポンドラーIDを入力し、使用の旨を申告して下さい。
2. トランスポンダーの配布は選手受付時にて、返却は各走行終了後1時間以内にサービスセンターまでとします。
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20条 車載カメラの使用・取付けについて

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2,200円の申請料が必要となる。申請方法は、エントリー時にカメラ台数を選択の上、追

加1台につき2,200円を参加料に追加すること。また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し脱落防止（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21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（受付印のあるもの）と装備申告書を添えて、Aパドック内車検場にて出場車両・装備（ヘルメット・ヘルメットリムーバー・レーシングスーツ・グローブ・ブーツ・脊柱プロテクション・胸部プロテクション）・燃料補給装置等・消火器の検査に合格しなければいけません。尚、車両はトランスポンダーを取り付けた状態で持ち込むこと。
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練習を含む一切の走行ができません。
3. 車両検査に合格した車両には車検合格ステッカーが貼られ、このステッカーの無い車両は一切の走行が禁止されます。
4. スタート前チェックでは、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ます。
5. 車検合格時の内容（ヘルメット等の装備を含む）から変更のある場合、必ずその内容を車検長に申告し、再度車検を受けてください。
6. 車両検査において競技車両の音量測定を行う場合があります。
7. 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ます。

## **第22条 パス（身分証）と車両通行証（駐車券）**

1. 参加申込が正式に受理された参加者には、パスなどの身分証が交付されます
2. 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りません。
3. 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ません。
4. 1エントリーにつき3枚のエントラント駐車券が発行されます。駐車券は車両前面の第三者から確認しやすい位置に提示してください。



5. 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ください。申込方法は、エントリー時に必要枚数を入力し、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出来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Aゲートにて1枚につき1,000円となります。
6. 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いけません。
7. 交付されるパスや車両通行証は他に貸与したり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ます。
8. パス、車両通行証を紛失または破損したときは事務局で再交付の手続きを受けてください。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ります。

### **第23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ってください。
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ってください。
3. 参加者は、競技中または競技に関係する業務についているときは、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いけません。
4. 参加者は、主催者や大会後援者、大会審査委員会の名誉を傷つけるような言動をしてはいけません。
5. 参加代表者は自身の行動はもちろん、自チームのライダー、ピットクルー、ゲストなど全員の行動について責任を持たなくてはなりません。
6. 使用したピット・パドック内等の清掃は各エントラントにて行ってください。

### **第24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。  
1チームにつき4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、受理通知の案内参照のこと。

### 第25条 パドックの使用

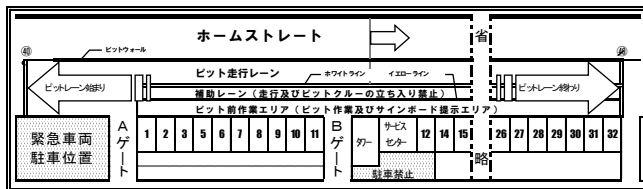
1. サーキットの規定に従い安全に使用してください。
2. エントラント用の連絡車は自転車のみとなります。(動力付きの乗り物は禁止)
3. パドック内の連絡用道路、および公式練習・決勝のコースアウト後など、パドック内のマシンの移動はすべて押し歩きとし、エンジン走行、惰力による乗車移動は禁止です。

### 第26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です。
2. 使用できる時間は公式通知に記します。
3. 走行エリアでの停車は禁止です。
4. 入場できるのは安全上適切な服装をしたライダーおよびピットクルーに限られます。
5. エンジン停止の指示があった場合にはオフィシャルに従ってください。

### 第27条 ピットの使用・注意事項

1. 使用するピットを指定します。指定ピットは受理通知の案内参照のこと。尚、台数により行わない場合もあります。
2. ピットの変更を希望する場合、当事者間で了解の上、変更届けを決勝レーススタート1時間前までに事務局に提出しなければなりません。
3. ピットエリアとは、ピットレーン（Aゲート前）からピットエンドまでをいいます。
4. 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）までとなります。(下図参照)



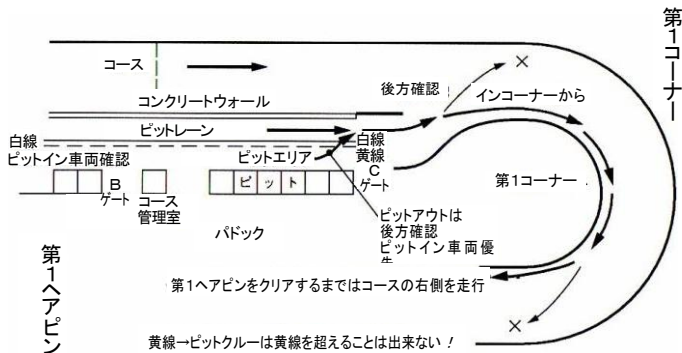
5. サインマンおよびピットインしたその当該車両のメカニック以外はピットレーン上に出てはいけません。その指示に従わ

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ります。

6. 多量の電気を必要とする場合、発電機をご用意ください。
7. ピットには、1エントリーにつき1本の消火器(薬剤容量1.8kg以上)を必ず用意してください。
8. ガソリンの保管・運搬等には、必ず金属製携行缶を使用してください。
9. 12～32番ピット、ピットレーン側、ピット開口部は、ライダーおよびピットクルーの通行のみ可能とし、マシンの出し入れは禁止とする。

## 第28条 コースイン・コースアウト

1. 練習走行・公式予選・グリッド整列の場合のコースインはBゲート(コントロールタワー横)より行います。
2. 練習走行・公式予選・決勝を通じ、コースアウトはCゲート(32番ピット脇)より行います。
3. コースイン時は走行車両との合流に最大限の注意をし、第1ヘアピンをクリアするまでコースの右側を走行してください。
4. コースイン・コースアウトの際、走路とピットレーンを区分するホワイトライン及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29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けません。

2. 走行中、車両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、加速したりしてはいけません。
3. 走行中、他人の援助を一切受けてはいけません。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います。
4. いかなる場合にも車両に他人を同乗させてはいけません。
5. 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いけません。

### **第30条 妨害行為**

1. 競技中、ライダーは故意に他の車両の走行を妨害してはいけません。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いけません。
2. 不必要な進路変更をしてはいけません。
3. 妨害行為の違反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ます。

### **第31条 ピットレーン走行時の注意事項**

1. ピットレーン走行中の違反は重大な事故につながります。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してください。尚、ピットレーンの制限スピードは40km/h以内とする。違反した場合には罰則が科せられます。
2. ピットレーン速度制限区間はコンクリートウォール設置区間とし、スピードの測定は光電管測定器・移動式スピードガンで行います。

### **第32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ます。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りません。公式シグナルを無視した場合には重大な罰則が科せられる場合がある為、速やかに指示に従うこと。
2. レース中のシグナルは、MFJ国内競技規則・ロードレース競技規則「公式シグナル」を適用します。
3. 旗のかわりにライトを使う場合があります。黄色燈の点灯・点滅は黄旗、赤色燈は赤旗と同意味です。
4. 以上の公式シグナルの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もの使用は禁止される。

5. ピットレーン先端（ピットエンド）のシグナルライトはピットレーン専用です。緑はコースイン可、赤はコースイン不可となり、無燈の場合は緑燈と同様に扱います。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ます。
6. タイムが著しく遅いおよび危険な走行をするライダーに対して、黒旗を提示してピットインさせる場合があります。

### 第33条 公式予選・グリッド決定方法

1. タイムトライアル方式の公式予選を行います。
2. 時間内でのライダー交代は自由とします。
3. 2.5時間耐久への進出は、案分比例方式にて決定します。  
※エントリー確定時点の台数により、クラス毎の比率を算出します。この比率にて決勝グリッドの40台をクラス毎に分配し、決勝進出台数を決定します。（端数は四捨五入されます。）尚、グリッド順はクラスの違いを考慮せず、タイム順となります。
4. エントリー台数が2台以下のクラスは不成立とし、他のクラスと統合されます。統合クラスは下記とし、エントリー台数が多いクラスに統合されます。
  - ・NS2+Terminator2(TN2)
  - ・NT2+N250F※FT2クラスが2台以下の場合、NS2もしくはTN2に統合されます。  
※各クラス、エントリー台数が3台以上の場合にはクラス成立として予選通過台数を算出します。

### 第34条 ブリーフィング（競技に関する要領説明）

全ての参加ライダーおよび参加代表者を対象に、ブリーフィングを行います。皆さんが安全に走るための重要事項の説明を行いますので時間厳守の上、必ず出席してください。出欠の確認を行ない、欠席した場合にはペナルティの対象となりますので十分にご注意ください。時間・場所等は公式通知に記します。

### 第35条 決勝スタート前チェック

1. スタート前チェックの時間・場所は公式通知に記します。
2. スタート前チェックを済ませたあと、オフィシャルの指示があるまでマシンをその場所から移動させないでください。
3. スタート前チェックの時間内に連絡のないチームは、オフィシャルの判断によりリタイヤとみなされます。

## 第36条 スタート方法

1. 決勝グリッド数 : 40台 (Forcel・2とも最大台数)
2. スタート方式 基本的に①で行うが、条件により②③で行う場合もある。
  - ①ル・マン式スタート
  - ②クラッチスタート
  - ③ローリングスタート
3. グリッド上でタイヤウォーマー及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台迄可能とする。ジェネレーターは、ピットレーン・コンクリートウォール際に置いて使用すること。但し、スタート進行の遅延原因となる場合、規則を変更する場合もある。
4. スタートは2回にわたってのスタッガード(時間差)スタートとし、そのスタートの時差は結果に考慮されませんのでご了承ください。
5. スタート合図は日章旗です。
6. スタート方法・進行の詳細は公式通知に記します。
7. ウェットおよびドライレースの区別はしません。

## 第37条 ピットインおよびピットアウト (10頁図参照)

1. ピット前に区画されたコンクリートウォールとホワイトラインの間はピットインおよびピットアウト専用の通路、ホワイトラインとイエローラインの間は補助レーン、イエローラインとピットの間はサインエリアとピット作業のための停車区域として、コースと区別されています。
2. ピットインするライダーは、第2ヘアピン入口より手または足でピットインの合図を行った後、コース右側のラインに車両を寄せ、右側走行をキープしながら安全を確認してピットレーンに進入してください。
3. ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近い位置の停車区域に入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停止させてください。尚、補助レーンでの停止は禁止です。
4. ピットインして停車区域に入った車両、および当該車両のライダーやピットクルーは、ピットイン・ピットアウトする他の車両の通行を妨害してはいけません。
5. ピットインの際、自己のピット前を通り越して停車した車両は、エンジンを停止させた後、ピット前審判員の承認を得て当該車両のライダーおよびピットクルーによって後ろ向きに押し戻し、自己のピットにつけることができます。

6. ピットアウトよりピットインする車両に優先権があります。
7. ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、走行車両との合流に最大限の注意をし、**第1ヘアピンをクリアするまでコースの右側**を走行してください。後方から近づく車両の走行を妨げてはいけません。
8. ピットからの再スタートはキックスタート、セルスタート、プッシュスタート、および補助スタート装置のいずれも可能です。プッシュスタートの援助は2名までとします。外部の電源を使用することは禁止です。

### **第38条   ピットサイン**

1. 走行中のライダーに対しピットサインを送ることができますが、無線機等の使用は禁止です。
2. ピットサインを送るピットクルーは1チーム2名までとし、イエローラインまで出てサインを送ることができます。

### **第39条   ライダー交代**

1. 登録されたライダーは、必ず1回以上走行しなければなりません。負傷などやむをえない場合この限りではないが、必ず事務局に届け出ること。
2. ライダー交代は自己ピットでのみ可能です。
3. ライダー交代の際は、必ずエンジンを停止させなければなりません。
4. マシントラブルにてコースアウトし、パドックに戻った後でレースに復帰する際にライダー交代する場合には、その旨をCゲートのオフィシャルに申告しなければなりません。
5. 救急車で搬送等でマシンのみがコースに残ってしまった場合、大会事務局に走行を継続する事を申告し、許可された場合（場所・マシン状況により判断する）のみ車両の停止現場付近でのライダー交代が認められます。その場合、コースの外より最寄りのポストへ行き、安全確認がとれた後にポスト員同行の上コースインし、オフィシャルのマシンチェックを受け、押し歩きにて復帰してください。

### **第40条   ピット作業**

1. 修理および燃料補給の作業人数は、ピットクルー3名とライダー2名の計5名までです。（ライダーのサポートも含む）
2. 当該車両がピットインした時のみ、ピットクルーは自己のピット前の停止区域に出て作業することができます。ピット作

業の場合を除いて停車区域に出る事と、部品や工具を停車区域に置いておくことは禁止です。

3. ピット内および停止区域は清潔を保ち、機材を整頓し、火災防止に努めなければならない、喫煙は禁止です。

#### **第41条 レース中における燃料補給**

1. 使用する燃料の量についての制限はありません。
2. 給油装置は、車検に合格したものを使用してください。
3. 燃料補給方法は、金属製タンクもしくは金属製携行缶からの重力落下式に限ります。
4. 給油のために簡単に着脱できる取り替えタンクを使用することは禁止です。
5. 給油装置はやぐら等を組んで高所に設置するなど、その他の方法でピットエリアに固定してはいけません。
6. 給油装置のパイプエンドの口径は、内径25mm以内に制限されます。
7. 燃料補給時には、車両をジャッキ・スタンド等で完全に支えられた状態に保たなければなりません。
8. 燃料補給中はエンジンを停止し、他のいかなる作業も行ってもはいけません。
9. **ライダーが乗車した状態での燃料補給は禁止です。**
10. 燃料補給中ピットクルー1名は必ず消火器（消火器については燃料補給を行うピットクルーの人数に含まない）を持って待機していなければなりません。
11. こぼれた燃料、オイルは必ず各チームで処理してください。
12. 燃料補給を行うピットクルーは、化繊等の燃えやすい素材の衣類は避けゴーグルまたはフルフェイス型ヘルメットを着用することを推奨します。

#### **第42条 レース中の車両修理**

1. ピットインした車両は、自己の作業エリアにおいて、ピットに準備してある部品、工具等による修理、調整、部品交換などができます。
2. エアーツール・電動ツールなどの使用は禁止です。但し、エアブローのみ使用可能とします。
3. フレーム本体、クランクケース本体、ギヤボックスのキャストリング部品以外の故障部品は交換することが可能です。サイレンサーの交換は可能ですが、交換する場合は、車検長に申告し許可を得ること。交換前のサイレンサーは車検場保管となり音量を測定する場合があります。



4. コース・グリーン上での車両の修理は、応急処置を除き一切禁止です。
5. レース中の車両は、いかなる場合にも他から援助を受けて押し出したり走行したりしてはなりません。但し、保安の目的でオフィシャルが車両を移動したりする場合、および自己のピットを通り越した停車区域内の車両を当該車両のライダー、ピットクルーが押し戻す場合はこの限りではありません。

#### **第43条 コース上での停止**

1. コース内で停止する場合には、ライダーは直ちに車両をコースの脇（グリーン上）に寄せ他のライダーの邪魔にならないように十分注意してください。
2. コース内で、車両をコースの進行方向と逆に押ししたりして車両を移動してはいけません。但し、競技役員の指示がある場合はこの限りではありません。
3. ピットまで車両を押し戻す時、ショートカット及びイエローラインカットをする必要がある場合には競技役員の許可を得、指示に従って行わなければいけません。
4. 事故または車両故障などの理由によって、リタイヤする場合は、その地点からもっとも近いコースポスト員に報告し、リタイヤ届けを提出してください。
5. ライダーはリタイヤ届けを提出したコースポスト員に車両をあずけて退場してください。
6. ライダーはその車両をそのレースが終了するまでコースポスト員の管理下におかなければいけません。但し、そのレースに支障のない地点まで車両を移動させることをコースポスト員から指示された場合はこれに従ってください。

#### **第44条 スロー走行車両およびコース上での車両の押し歩き**

1. 前方にスロー走行車両が存在する場合、白黒斜分割旗を表示します。
2. コース上でライダーがマシンを押している場合、黄色地に黒文字で「PUSH」と書かれたボードを提示します。尚、車両の押し歩きをする際、オフィシャルの指示なく進行方向と逆への移動やコース横断することは禁止されます。

#### **第45条 マシントラブル時のコースアウト・レース復帰について**

1. マシントラブルでピットまで走行して戻ることが困難な場合指定された場所からコースアウトすることができます。
2. コースアウトした後は、ピットクルーによる人力の補助により自己のピットに戻ることが可能です。

3. 但し、ペナルティが科せられ、そのコースアウトした当該周無効となります。
4. コースアウトできるのは以下の6箇所、コースに復帰するのはCゲートからとし、オフィシャルの指示に従ってください。
  - ①第1ヘアピン左側（Bパドックメディカルセンター付近）
  - ②第1ヘアピン手前S字右側（ドライバーズサロン横）
  - ③ダンロップコーナー先左側
  - ④5番ポスト脇連絡通路
  - ⑤第2ヘアピン立ち上がり左側
  - ⑥ホームストレートエンド左側（サブスタンド横）
5. パドックインした車両は、マシンチェックエリアにて必ず車検員によるトラブル状況のチェックを受けなければなりません。チェックが済んだ時点でパドックでの修理が可能となります。車両がコースに復帰する場合はCゲートからとし、車検員によるチェックの上、コースインしてください。マシンチェックエリアはA・Cゲート付近の2箇所に設置します。
6. パドックインした車両がコースに復帰する際に燃料補給が必要となった場合、オフィシャルの許可を得た上でマシンチェックエリアでのみ給油することが認められます。

#### **第46条 競技の一時中立化（セーフティーカー導入）**

1. 競技の一時中立化とは、事故発生時にライダー又はオフィシャルが危険な状況にはあるがレースを中断するほどではないと競技監督が判断した場合、セーフティーカーがスロー走行で先導し、その間に事故処理を行う方法です。
2. 競技監督がセーフティーカー導入を決定したら、直ちに各ポストにおいて黄旗振動と「SC」と書かれたボード（SCボード）が提示され、セーフティーカーの介入を告知します。その後イエローの回転灯を点灯したセーフティーカーが先頭のライダーの位置に関係無くピットレーンからコースインします。
3. 全ての車両はセーフティーカーを先頭に一列に整列してください。この時、ライダーの追い越しは厳禁とされ、ライダー間の距離は10m（車両5台分程度）以内までとします。セーフティーカーの介入は原則的に1台ですが、2台目が介入する場合があります。
4. トップのライダーをペースカーの直後に配置させるための、「頭出し」は行いません。
5. セーフティーカー導入の間にもピットイン・ピットアウトすることができます。ピットアウトできるのは、ピットレーン出口にあるグリーンライトが点灯されている間のみとなり、セーフ

ティーカーに先導された最後尾のマシンがピットレーンを通過後約10秒間のみグリーンライトが点灯します。それ以降はレッドライトによりピット出口は閉鎖されピットアウトできなかったライダーは、次の周まで待たなければなりません。

6. 競技監督が次のコントロールラインからのレース再開を決定したら、セーフティーカーはイエローの回転灯を消灯し、その週の終了時点でピットに入ります。
7. セーフティーカーが最終コーナー立ち上がり付近のイエローラインをカットしてピットレーンに入り、ライダーがコントロールラインに近づいてきた時点で、フラッグタワーでグリーンフラッグが振動表示され、同時に全ポストの黄旗振動とSCボードは下げられます。各自がコントロールラインを通過した時点で競技再開となります。但しコントロールラインを通過するまで、追い越しは厳禁です。
8. セーフティーカー導入中でも、競技周回としてカウントされます。

#### **第47条 競技の中断**

1. 天災、大事故等の不慮の事態が発生し、レースの続行が危険と判断された場合、競技監督は走行中の全競技車両に対し、停止を指示します。
2. 全車停止の指示は、フラッグタワーおよび各ポストで赤旗を提示、またはシグナルによる赤色灯によって合図されます。
3. レースまたは、プラクティスが中断された場合、走行中のライダーは最大限の慎重さと注意をもってそれぞれのピットに戻り、次の指示があるまで待機してください。
4. 中断の合図がなされた時点でピット作業（マシンの修理・給油等）はただちに停止しなければいけません。
5. レースが停止された時点で先頭車両がレース距離もしくは時間の少なくとも2/3以上を走行していたならば、全レース走行されたものとみなされ、再スタートすることがない場合があります。その場合の順位はレースが停止される前の周回の順位となります。

#### **第48条 レースの再開**

1. 危険が解消した場合、MFJロードレース競技規則「赤旗中断されたレースの再スタート」に従いレースを再開します。
2. スターティンググリッドは、中断前のレース結果に基づく。
3. リタイヤ届を提出した車両以外、全車両が再スタートすることができます。周回数（トップの75%以上）の制限はありません。

4. スタートの手順は通常通り開始されますが、選手紹介等は省略し「スタート3分前」から再開となります。

#### **第49条 ペナルティ**

1. ジャンプスタートをした場合は、ライドスルーのペナルティが科されます。
2. ショートカットおよびイエローラインカットをした場合、また、ピットレーン先のホワイトラインをカットした場合にはその当該周無効のペナルティが科せられます。
3. フルコースコースション中にレッカー車で回収された車両に対して、当該周無効のペナルティが科されます。
4. ペナルティとしてピットストップが科される場合、回数ごとに停止時間が加算されます。2回目は1分、3回目は3分、4回目は5分、以降5分ずつ加算されます。尚、ペナルティの度合いにより停止時間が異なる場合があります。  
※ペナルティストップの指示を受け3周以内にピットインせずペナルティを実行しない場合は、大会審査委員会の判断により、失格を含む厳罰が科せられます。
5. レースの終了までにペナルティが完了しない場合、ペナルティ累計回数分の周回数（ペナルティが1回目の場合は1周、2回目は2周・・・）が減算されます。但し、ペナルティの度合いにより厳罰となる場合があります。

#### **第50条 競技の終了**

1. 規定の時間を経過した時点で、トップのライダーにフラッグタワーよりチェッカーフラッグが振られます。
2. 正式なレースの終了は、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分間が経過した時とします。
3. 天候その他の理由により、定められた時間を減算しレースを終了する場合があります。
4. 途中でレースが中断された場合でも、最初のレーススタートから設定されたレース時間を越えないものとします。
5. チェッカーフラッグが提示された時点で、ピットインしていた車両のコースインは禁止されます。

#### **第51条 順位決定**

1. 順位は、周回数の多い順に決定されます。
2. 同一周回数の場合はコントロールラインの通過順とします。  
※ピットレーン含む。

3. 複数のヒートレースの場合も同様となり、各ヒートの周回数を合算し、周回数の多い順に決定されます。同一周回数の場合は、最終ヒートのコントロールライン通過順となります。

#### **第52条 周回数の計測・自己申告について**

1. トランスポンダー（自動車番読取装置）を使用します。
2. 取扱方法については受理通知の案内にてご確認ください。

#### **第53条 暫定表彰式および表彰式**

1. レース終了後、メインスタンド前コース上にて上位入賞チームに対し暫定表彰式を行います。
2. 競技終了後の表彰式は行いません。

#### **第54条 車両保管および再車検**

1. レース後、入賞車両を正式決勝結果発表まで保管します。
2. 保管車両は必要に応じ分解検査を行う場合がありますが、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いけません。
3. 再車検により規定違反があった場合は失格となります。
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ってください。
5. 車両保管解除発表後、保管車両の責任は一切負いません。

#### **第55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います。
2. レース正式結果は、暫定決勝結果発表後3時間以内に発表します。
3. 参加者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ません。

#### **第56条 抗議**

1. ライダーおよび参加代表者のみが抗議申し立てができます。
2. 抗議するときは、抗議対象事実発生後速やかに定められた手続きによって大会事務局に申し入れをしなければいけません。抗議手続きは、大会事務局に備え付けの用紙に記入し、1項目につき、抗議保証金10,000円を添えて大会事務局に提出してください。
3. 暫定結果に対する抗議は発表後30分以内に限られます。
4. 正式の手続きを経て提出された抗議申し立て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ます。

5. 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します。
6. 審査委員会の裁定に対して一切抗議することはできません。
7. 抗議が成立した場合のみ抗議保証金が返還されます。

#### **第57条 控訴権**

参加者は、大会審査委員会が宣告した罰則または裁定に対し、MFJ中央審査委員会に控訴する権利を有します。その詳細はMFJ国内競技規則に準じます。

#### **第58条 競技規則の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、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ます。内容は国内競技規則に準じます。但し、違反の判定は競技監督の判断を優先とし、罰則の裁量や適用は大会審査委員会の決定を優先するものとします。

#### **第59条 違反行為に対する罰則の追記**

1. 黄旗違反への罰則は、最高で失格、罰金の場合は最高20万円となります。
2. オイルをコース上に撒いたチームに対して罰則を科す場合があります。十分に整備しておいてください。
3. オフィシャル・大会関係者への暴力的な言動には、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。
4. エントラント（ピットクルー含）のアルコール類の違反が発覚した場合には、その時点で失格・即退場とする。

#### **第60条 医療施設の利用義務**

1. ケガをした場合、必ず最初に医務室で診断を受けて下さい。医務室に診断記録がないと保険がおりない場合があります。
2. サーキット指定病院：茨城西南医療センター病院  
〒306-0400 茨城県猿島郡境町2190

TEL:0296-87-8111

#### **第61条 賞典**

1. 参加台数により対象順位を決定し、公式通知にて発表いたします。
2. その他特別賞については、ホームページもしくは、公式通知にて発表します。

## 第62条 レース延期および中止

1. 大会審査委員会は、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、特別な理由がある場合にかぎり、その一部を打ち切りまたは中止することができます。
2. 前項の判断決定は大会審査委員会が行い、その決定に対してすべての関係者は従わなければいけません。
3. 特にやむを得ぬ理由によって、トップ走者がそのレースに決められた周回数、または時間の2/3を完走しないうちにレースを打ち切った場合は、そのレースは条件付きで成立する場合があります。
4. トップ走者が決められた周回数または時間の2/3以上を完走してレースを打ち切った場合は、大会審査委員会はそのレースの判定結果に理由を付けて発表します。
5. レースまたは大会が中止された場合、参加者が支払った出場料は、MFJ国内競技規則に従います。

## 第63条 主催者の権限

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ます。
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ます。
3. 大会スポンサーの広告を車両に貼付することができます。
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指名登録または変更について許可することができます。
5. 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・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ます。

## 第64条 大会審査委員会の権限

大会審査委員会は、MFJ国内競技規則および本特別規則に基づき、当該大会において最終的な権限を行使することができます。

## 第65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いけません。

- 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します。
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こととします。

#### **第66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いけません。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います。

#### **第67条 本特別規則の解釈**

本特別規則に関する公式通知や諸規則の解釈についての疑義がある場合、参加者は文書によって質疑申立てができます。質疑に対する解答は、FIM国際スポーツ憲章および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します。

#### **第68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すこととします。公式通知は、

- ①指定されたアドレスにメール送信。
  - ②参加者の住所に郵送。
  - ③J A S Cホームページにブルテンとして発表される。
  - ④大会事務局に掲示。
  - ⑤パドック内の掲示板に掲示。
  - ⑥公式練習後あるいは、公式練習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。
  - ⑦緊急の場合は場内放送で伝達。
- 以上の方法によって参加者に通知されます。

#### **第69条 本特別規則の施行**

本規則は、競技会の参加申込受付開始と同時に有効となる。尚、本特別規則に示されていない事項は、MFJ国内競技規則および、筑波ツーリスト・トロフィー特別規則、そして後日発行される公式通知による。



## 車両規定・特別規定

1. 参加車両  
一般生産型モーターサイクルで、筑波ツーリスト・トロフィー特別規則書に記された各クラス（NS2・TN2・NT2・N250F・FT2）の参加条件に合致する車両。※但し、TN2クラスへの2サイクル125cc以下の車両での参加は不可とする。
2. 改造範囲  
筑波ツーリスト・トロフィー<共通車両規定><ノーマルクラスの改造範囲><安全に関する項目><特別規定>に準じます。
3. MFJ国内競技規則「耐久レースの追加仕様」は適用されません。
4. その他主催者が認めた車両は参加を認める場合があります。
5. スペアマシンを登録することはできません。
6. タイヤの使用本数制限が設けられ、予選・決勝で使用できるタイヤは1セットです。また、レーシングレインタイヤの使用が認められますが、レインタイヤに使用本数の制限は設けません。
7. 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。  
(13頁 第36条 スタート方法 3. 参照)
8. FT2クラスに限り、使用できるタイヤはバイアスタイヤに制限されます。また、レーシングレインタイヤの使用が認められますが、レインタイヤに使用本数の制限は設けません。
9. 音量規制値は105dB/Aとし、その詳細は筑波ツーリスト・トロフィー特別規則書に準じます。

## 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

### 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。

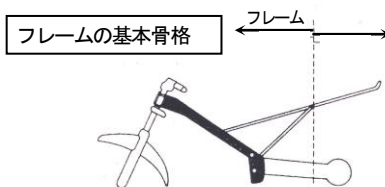
- ②公式 総排気量=  $(D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times$  気筒数  
 D=ボア C=ストローク 単位=cm 小数点以下4桁切捨
- ③測定の際には、ボアに1/10mmまでの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを越える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100mmのリミットまで行われる。
- ④シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。
- ⑤全ての 카테고리において、スーパーチャージは禁止される。

### 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が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2mm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30mm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 $\pm 10^\circ$ )。
- 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無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先端の肉厚が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排気ガスは後方に排出しなければならないが、ほこりを立てたり、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、リア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400mm、85ccを越えるマシンは最低450mm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 $15^\circ$ 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切ってもハンドルバー(レバーを含む)と燃料タンクの間で最低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。
- ⑦ハンドルパークランプは、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19mm）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てはならない（この平たくした部分の厚みは最低14mm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

手を離れた時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

## 10. フェュエルポンプ

- ①エレクトリックフェュエルポンプは、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、エレクトリックフェ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8mm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16mm）。

## 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、ローワーフォークブリッジ（ロワートリプルクランプ）より上になければならない。但し、車両公認時においてローワーフォークブリッジより下にあり**変更のない場合は例外**とする。

- ③ブレーキパッドの脱落防止のため、 $\beta$ ピン付きのパッドピンを使っている場合は、 $\beta$ 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次的処置（他の部分へのワイヤーロック）がされている場合は、その限りではない。
- 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 $100^{\circ}$ に渡ってカバーしていなくてはならない。また、 $\square$ の角度の範囲内でなければならない。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 $45^{\circ}$ と $60^{\circ}$ 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 $20^{\circ}$ 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 $120^{\circ}$ 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 $20^{\circ}$ 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ア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 $-50\text{mm}$ ）、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フェアリングのいかなる部分も、フロントホイールアクスルから前方 $100\text{mm}$ を通る垂直線より前にあってはならない。ノーマルのフェンダーはフェアリングとはみなされない。  
※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。
- ③フェアリングのいかなる部分も、リヤホイールアクスルを通る垂直線の後部にあってはならない上、リヤホイールのリムはこの線の後部円周 $180^{\circ}$ に渡ってはっきり見えなくてはならない。
- ④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。

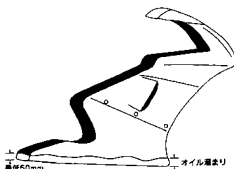
- ⑤エアフォイル、またはスポイラーは、それがフェアリングまたはシートと一体構造になっている場合に限り取りつけることができる。これは、フェアリングの幅を越えてはならないうえ、ハンドルバーの高さを越えてはならない。

※ウイング(ダクトウイング等)を装備することは禁止される。

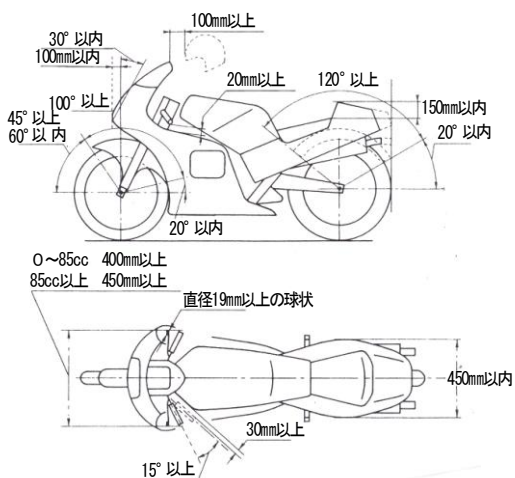
(市販時より標準装備されている物は除く)

- ⑥尖っているエッジは、少なくとも半径8mmの丸みを持たせなくてはならない。
- ⑦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。
- ⑧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100mm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。
- ⑨ライダーシートの後部の高さは最高150mm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。
- ⑩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20mmなくてはならない。
- ⑪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。
- ⑫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450mm以上あってはならない。
- ⑬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。
- ⑭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(マシンによって最低容量が決められる場合がある)を保持できる構造になっていなくてはならない。
- ⑮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50mmの高さでなければならない。

オイル漏れ

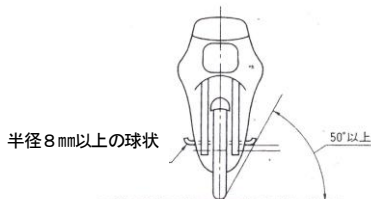


- ⑩フェアリング下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の孔を最少1個設けなければならない（孔は2個までとする）。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。  
**※アンダーカウルは、脱落防止のため、タイラップ・ワイヤーのみでの取り付けを禁止する。**
- ⑪フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られてもよい。この規則を満足させるための最低限の外観変更が許可される。
- ⑫上記変更以外に、スポーツプロダクションのフェアリングには、何も追加できない。



## 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、モールド、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。但し、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400mm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。

- 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275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mm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25mm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

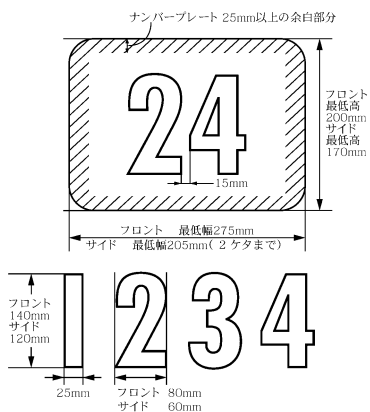
数字間のスペース： 15mm

- ⑦数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とし、影付き文字などは認められない。またナンバーは2桁まで（0から始まらない）とする。

Futura Heavy

# 0123456789

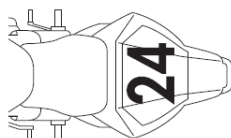
- ⑧正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。
- ⑨サポートナンバーは、白文字もしくは黒文字とする。



例) No.24の場合

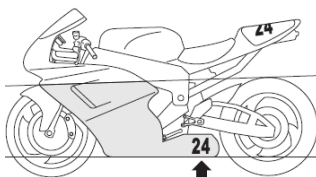


シートカウル上部ゼッケン



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



※サポートナンバーの貼り付エリアは  部分

## 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する。
- 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。
- ⑤スポーツプロダクションで、車両公認時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く。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。但し、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 サイクルエンジンのブリーザーシステム



#### クローズドシステム

エアクリー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。

- 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 オイルドレンプラグおよび供給パイプ

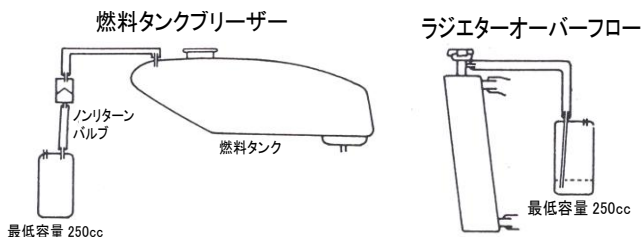
すべてのオイルドレンプラグは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。オイルキャビティに進入する外部オイルフィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックされなければならない。

### ⑪ 燃料タンクブリーザーパイプ

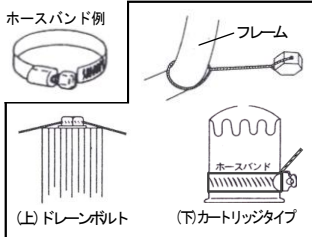
ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けてはならない。これは、適切な材質でできた、最低容量250ccのキャッチタンクに放出されるようになっていないとてはならない。

### ⑫ 燃料タンクフィルターキャップおよびオイルフィルターキャップ

燃料タンクフィルターキャップおよ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いとてはならない。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いとてはならない。



### 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0.013 g/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°Cにおいて0.725 g/ml～0.780 g/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。但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。ただし、不凍液の成分が含まれる冷却水は使用することができない。
- 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。
- 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。但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) = 
$$\frac{30,000 \times \text{ピストンスピード(m/s)}}{\text{ピストンストローク(mm)}}$$
- ⑦音量測定は、固定回転数方式にて実施する。
- ⑧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。
- ⑨バンケルエンジンの場合の測定回転数は、6,000rpmとする。
- ⑩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。
- ⑪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+1 dB/Aが認められる。気温0°C以下の場合許容誤差+2 dB/Aが認められる。
- ⑫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。

## 23. 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。

2022年 7月 改定

※この「筑波サーキット技術仕様」は、2003MFJ国内競技規則「ロードレース基本仕様」を元に作成したものです。この内容は随時、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。

# サーキット走行に関する規則

## 1. 目的

本規則は、一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下MFJという）が、ロードレースコース（サーキット）において練習、レースを含むサーキット走行する際の基本的な走行方法、マナーを示すための規則である。

## 2. 定義

- ①サーキット走行とは、全ての者が、練習及びレース等においてその持ち得る技量及び車両の能力において、でき得る限りより安全に、かつ速くに走ることを目的として走行することをいう。
- ②レコードラインの定義  
レコードラインとは、そのサーキットを無理なくでき得る限りより安全に、かつ速く走るための理想的走行ラインをいう。
- ③スロー走行とは、ライダー、マシンのトラブル、サーキット初心者の走行、慣らし走行、コース慣熟走行、下見走行をい、基本的にはピットレーンがある側のコース端を走行しなければならない。

## 3. サーキット走行における遵守事項

サーキット走行する際は、各サーキットごとに定められた規則を熟知し、当該施設の指導員・係員、オフィシャル等の指示に従わなければならない。

#### 4. 優先権

- ①サーキット走行においては、基本的にレコードラインを走行する者に優先権がある。
- ②スロー走行中の者は、レコードラインを走行する者を妨げてはならない。スロー走行車は基本的にはコースのピットレーンがある側のコース端を走行しなければならない。
- ③ピットレーンにおいては、ピットインしてくる車両（先にピットレーンを走行している車両）に優先権がある。
- ④ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、ピットレーンを出て最初のコーナー出口に達するまでは、ピット側コース端を走行しなければならない。その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。レコードラインへの合流に際しては、十分な速度まで加速しなければならない。

#### 5. 走行中の遵守事項

- ①シグナルおよびフラッグシグナルを確認し、その指示に従う義務がある。
- ②通常予想できない地点での不必要な急減速をしてはならない。
- ③いかなる場合も、逆方向への走行あるいは規定外のコースを走行してはならない。
- ④直線部分では、前車を追い越す以外の目的で進路を著しく急激に変更することは禁止される。
- ⑤他のライダーの走行を妨害するような走行をしてはならない。
- ⑥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、また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。

#### 6. コースアウト

- ①もしコースアウトしたら、復帰する場合は後方を確認したのちコースに復帰しなければならない。転倒した場合は、マシンの確認（破損・オイル漏れ・グラベルの砂利等）も留意し、コースを汚損してはならない。
- ②トラブルなどで走行を止める場合は、マシンをコース外の安全な場所に止めてから退去しなければならない。

#### 7. 転倒

- ①自分が転倒もしくは故障で停止した場合、2次災害の防止つまり後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等の事故の増大を防止しなければならない。
- ②転倒したら状況判断により安全な所へできるだけ早く避難すること。特にオイルによる転倒は、後続車も同じ場所で続々と転倒してくる可能性があるので注意しなければならない。
- ③安全な場所から、でき得る限り後続車へ知らせる努力をすること。安全なタイミングを見て電源と燃料コックをオフにして火災やガス漏れを防止する。また、可能な限り散乱部品を撤去すること。
- ④ガードレールの外に出るまでは、ヘルメットを着用していなければならない。

- ⑤転倒したマシンは、オイル・ガソリン等をこぼす場合が多いので、転倒車両を目撃したら次の周回は充分注意して走行しなければならない。

## 8. コースへの復帰

- ①安全な場所にてマシンが走行可能かどうか確認すること。
- ②オイル・ガソリン・冷却水・ブレーキオイル等の漏れがないか確認する。漏れがあった場合は、無理にピットまで帰還しないこと。
- ③走行に危険がある部分の破損、重要保安部品の破損、または破損部が鋭利になっていないかを確認すること。
- ④フェアリング内に泥、砂利、草等が入っていないか確認し、またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはならない。
- ⑤後方の安全を充分に確認して余裕を持ってコースに復帰すること。

## 9. マシントラブル

- ①走行中にマシントラブルに見舞われた場合、レコードラインを走行するライダーの妨げにならないように注意してピットに戻ることができるが、後方の安全を確認し合図をしてからピット設置側を走行すること。
- ②コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、スロー走行でピットに戻ろうとはせずに、すみやかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
- ③車両は、自己の責任において安全装備等各サーキットにて要求される仕様を満たし、完全に整備されていなければならない。

## 10. その他

- ①常にスポーツマンとしての態度を保ち、品格を疑われるような言動は厳に慎まなければならない。
- ②走行時には、アルコール類あるいは薬品（興奮剤等）を使用してはならない。

## 11. 損害に対する責任

- ①走行中自己の車両及びその付属品及び安全装備等が破損した場合、またサーキットの付帯設備等を破損した場合も、その責任は自己が負わなければならない。
- ②走行に際して起こった負傷等は、参加者自らが責任を負うものとする。

## 12. 競技参加者の適合性について

- ①ライダーは常にマシンを安全にコントロールできる状態であればなりません。疾病及び傷害から復帰する際は、医療機関にて確認を取ること。
- ②頭部への衝撃により脳震盪を起こした場合、症状を抱えたまま走行することは他のライダーに危険を及ぼす場合があります。又、短期間に二度の脳震盪を起こすと重大な障害をもたらす恐れがありますので、必ず医療機関で受診して下さい。

## 2次災害防止の遵守事項

### 転倒、または故障停止したら

#### 2次災害防止を基本的に

転倒したら2次災害の防止。つまり、後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等、事故の増大を防止するよう心がけて下さい。

#### まず逃げる（安全確保）

転倒したら、まず安全な所にできるだけ早く逃げて下さい。特に、オイルによる転倒は、後続車も同じ所に次々と転倒してきます。

#### 後続車への合図

ポストから黄旗が振られますが、できるかぎり後続車に知らせる努力をして下さい。タイミングを見て、電源と燃料コックをOFFにして火災やガソリン漏れの防止をして下さい。

#### 障害物のかたづけ

オフィシャルと協力して散乱部品のかたづけを素早く行って下さい。オイルやガソリンがこぼれていたら処理作業も素早く行って下さい。安全上、走ってくるレーサーに背中を向けられないよう心がけて下さい。

#### コース内はヘルメットを

自分が転倒した所は他のライダーも転倒しやすい場所です。いつ飛び込んで来るか分かりません。ガードレールの外に出るまではヘルメットを被ったままで行動して下さい。コース内（グリーンも含む）にライダーがいる間は黄旗が振られ、追い越し禁止です。他のライダーを拘束しますので、できるだけ早くコース外に退場して下さい。

#### 転倒車両を見たら

転倒したマシンは、オイル、ガソリン等をこぼす可能性があります。走行中に転倒車を目撃したら次の周には充分注意をして通過して下さい。

## ピットクルーに関する規定

ピットクルーはライダーを補佐し、レースを円滑に進めるために欠かせない重要な役割を担っている。ライダーに代わって必要な情報を得たり、事務手続きをするなどのマネージャー的な役割や、レースの作戦を立てる監督的な役割、直接マシンの調整・修理をするメカニックまで、様々な立場の人がピットクルーライセンスを取得してレースに参加している。レースにおいてピットクルーとして登録し作業する際には、下記のことには注意しなければならない。

### 1. ピットクルーの登録

最低2名のピットクルーを登録することが義務づけられる。これはライダーが負傷した場合、帰りの交通手段の確保や病院での手続き、家族への連絡が必要となるためである。



## 2. ピットクルーの登録と変更・追加

ピットクルーはエントリー時のピットクルー登録欄に記入することで登録される。いったん登録したピットクルーは選手受付時に変更することは可能とするが、申請人数より追加することはできない。変更の際は変更手数料1,100円が必要となる。

## 3. ピットクルーの服装

安全上長袖・長ズボンを着用することが望ましい。ピットレーンやスタート時にエンジン始動を手伝うときはサンダル履きを避け、品位ある服装にすること。

## 4. ピットクルーの立ち入り範囲

ピット作業エリアとピットサインを出すプラットフォーム、スタート進行時にはコース上に入ることができる。但し、特別なパスが必要とされる場合がある。

## 5. ピットクルーの遵守事項

- ①全てのピットクルーは、自らの参加する競技に関する規則を熟知していなければならない。また、安全に対する認識を持っていること。
- ②ピットレーンにおいては、ピットイン・ピットアウト車両に十分注意すること。また、無資格のゲスト等がピットレーンに出ないように注意する。
- ③火気に注意する。特に喫煙は指定の場所で行うこと。
- ④スタート進行時は、スタート進行を妨げないよう作業すること。時間がきたら速やかにコース外に退去すること。
- ⑤メカニックは特にブレーキ系とオイル回りの安全対策を常にチェックすること。

## 6. ペナルティー

ピットクルーが犯した行為に対するペナルティーは、そのピットクルーが登録されているライダーに対して科される。

## 7. レース運営への協力

ライダーが黒旗を掲示される場合は、ピット側に向けてそれが掲示される。ピットサインでもその状況を伝え早急に停止するように伝達する。特にオイルを撒いて走行しているときや、部品が脱落しそうな場合は他のライダーに大きな危険を及ぼす為、各自緊急時のサインを取り決めておくこと。

**2022 耐久茶屋**  
**~Force One-Fourthの宴~**  
**大会事務局長**