



TC TSUKUBA
CIRCUIT

Taste of Tsukuba

2012 Rule Book

JASC
J.A.S.C. Foundation

2012.2.900s

2012 Taste of Tsukuba

◆開催日・クラス・申込期間・参加資格・参加料

開催日	大会名	開催クラス 申込期間	DOBAR 1	DOBAR 2	MONSTER Evolution	MONSTER Evolution	ZERO 1	ZERO 2	ZERO 3	ZERO 4	FORMULA ZERO	HERCULES	GREAT Hero's
6/10(日)	葵月の陣	4/16(月) ~5/2(木)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
11/4(日)	神楽月の陣	9/10(月) ~9/27(木)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
参加資格(ライセンス区分)			N・F		N		I・N		N・F		I・N		I・N・F・T
参加料			エントリー費		-		¥25,500-						¥12,000-
参加料			スポーツ安全保険		-		-						※ ¥3,000-
合計金額							¥25,500-						¥15,000-

- MONSTER EvolutionとSUPER MONSTER Evolutionは、混走となります。
- SUPER MONSTER Evolutionは、HERCULESと混走になる場合があります。
- DOBAR2は、ZERO2・ZERO4いずれかとの混走になります。
- DOBAR1は、草月の陣・神楽月の陣ともにZERO3と混走になります。
- GREAT Hero'sは、2年ごと(オリンピックイヤーとサッカーワールドカップイヤー)に開催する予定です。

次の開催は2014年の予定です。

※GREAT Hero's(グレートヒーローズ)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スポーツ安全保険は適用されません。尚、筑波ライセンス(有効期限内)をお持ちの方は、保険料の3,000円が免除されます。

<出場資格区分>

- I : MFJ国際
- N : MFJ国内
- F : MFJフレッシユマン
- T : 筑波ライセンス



お願い

①サーキットのゴミ問題について

サーキットに来場された際に、粗大ゴミや特種なゴミを放置される方がいらっしゃいます。下記に挙げるような物は処理いたしませんので投棄・ゴミ出しが確認された場合は厳重に対応させていただきます。出せないゴミの例：タイヤ・エンジン・フレーム・マフラー・バッテリー・オイル缶など

②場内での飲酒・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。また臨時出店での販売も禁止いたします。
- アルコール類の持込みは、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、メインスタンド横サブスタンド、最終コーナースタンドのみとなります。運転者およびその他のエリアでのアルコールの持込み・飲酒は固くお断りいたします。
- レース・スポーツ走行・走行会・2輪・4輪を問わず、エントラントのアルコールの持込みおよび飲酒は、サーキット場内全域において禁止となります。
- ノンアルコールビールは外見上区別がつきづらいため、注意されることがあるをご理解頂き、十分配慮されますようお願いいたします。

③喫煙・火気の使用について

タバコは決められた喫煙場所のみでお願いいたします。電子タバコも紛らわしい行為のため同様とさせていただきます。また、パドック内での火気の使用は一切禁止です。サーキット内にはガソリン等の引火物が多く大変危険となります。

④パドックでのモラルについて

パドックでの飲食・調理は、周りに迷惑をかけない常識の範囲でお願いします。その他、来場された皆様が心地よく過ごせるようお願いいたします。

⑤ペットの同伴について

- ワンちゃんのご同伴は、介助犬・盲導犬を除き、Aパドック・Bパドックへの入場は出来ません。
- メインスタンド、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に入れてのご同伴に限り可能です。

⑥競技車両のエンジン始動について

エントラント駐車場・ガレージ・Bパドックでの競技エンジン始動は出来ません。また、住宅に隣接している場所もございますので、特に夜間・早朝は発電機などの大音量ツールの使用はお控え下さい。



T.O.T 通信

規則書改定にともない変更点・追加点をピックアップしました。
内容は抜粋につき必ず本編を熟読するようにお願いします。

- エントラント駐車場の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)を加える場合があります。その場合はブルテンなどで公式に発表されます。
- チームテントについて
チームテントは、できるだけ複数台で使用するようにし、パドックに一台でも多くの車両が入れるようにお願いいたします。
- ゼッケンについて
サイドゼッケンの位置はライダーの乗車位置(お尻)より後ろに限定されました。フルカウリング車両についての例外を追記しました。→27頁
- ライダーの装備について
胸部プロテクション・脊柱プロテクションの詳細は、MFJ国内競技規則を確認してください。→第10条 及び 第20条
- ZERO-2参加可能車種について
ヤマハR1-Zの参加を今年も認めます。→34頁
- グレートヒーローズの出場車両の範囲が広がりました。→38頁
- D.O.B.A.R.1 & 2 / ZERO3 / ハーキュリーズに予告事項が掲載されました。→32・36・38頁
- F-ZEROとハーキュリーズの住み分けについて(イメージ)
F-ZEROはあくまでも国内ライダーによる、一般生産車による最速クラス。いっぽうハーキュリーズは、ライセンス区分・改造限度に制限のない最速クラスで、マシンの操縦技術と製作改造技術の誇示が主旨となります。
- 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いたします。個別の郵送も行わない場合がございます。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区別して発行いたします。
<http://www.jasc.or.jp>
- MY LAPS Japan株式会社(旧AMB.it.)製マイポスターの使用が可能となりました。 第18条参照
- 参加申込書送付先住所が変わりました。
- エントリー用紙にハンディキャップの記入欄を設けました。これは、転倒の際などの救護活動をスムーズに行う為のものです。

テスト・オブ・ツクバ

特別規則書

— 公 示 —

本大会は、モーターサイクルを想う人々の、これぞ我が「栄光のマシン」をかなり勝手に選定し、ロードサーキットを舞台としてその夢の対決を実現するものである。

MFJ国内競技規則及び、テスト・オブ・ツクバ大会事務局の定める特別競技規則に従い、MFJ承認競技会として開催される。

— 総 則 —

第1条 主催者および申込先

一般財団法人 日本オートスポーツセンター (JASC)
「テスト・オブ・ツクバ」大会事務局
〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159
TEL : 0296-44-3146 FAX : 0296-43-1115
<http://www.jasc.or.jp>

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 FAX : 0296-43-1115

第3条 開催日・申込期間

表紙裏に記す。

第4条 開催クラス・レース距離

1. 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。
2. 開催クラス
 - Days of Bike and Roses(D.O.B.A.R.) 1
 - D.O.B.A.R. 2
 - D.O.B.A.R. MONSTER
 - D.O.B.A.R. MONSTER Evolution
 - D.O.B.A.R. SUPER MONSTER Evolution
 - D.O.B.A.R. ZERO-1

- D.O.B.A.R. ZERO-2
- D.O.B.A.R. FORMULA-ZERO
- D.O.B.A.R. FORMULA-ZERO EXTRA (休止中)
- D.O.B.A.R. ZERO-3
- D.O.B.A.R. ZERO-4
- D.O.B.A.R. HERCULES (ハーキュリーズ)
- Great Hero's エキシビジョンレース(2年おきに開催予定)
各クラス開催の有無についてはレースカレンダーに記す。

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

当該年度に有効なMFJロードレース・フレッシュマンライセンス以上を取得し、下記の条件に適合するもの。

尚、D.O.B.A.R. SUPER MONSTER Evolution/F-ZERO EXTRA/HERCULESクラスを除く全クラスの出場者は、原則として自己の所有するモーターサイクルで出場できるリベラルな大人であること。

	フレッシュマン	国内	国際
D.O.B.A.R.- 1 & 2	○	○	×
ZERO-1&2&3&4	○	○	×
MONSTER	×	○	×
MONSTER Evolution	×	○	×※
SUPER MONSTER Evolution	×	○	○
F-ZERO	×	○	×
F-ZERO EXTRA	×	○	○
HERCULES	×	○	○

○印は出場可、×印は出場不可。

※MONSTER Evolutionに国際ライセンスでは参加できません。
車両の改造範囲に関わらずSUPER MONSTER Evolutionへの参加となります。

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有者。

但し、ピットクルーライセンスの無い方は、1名2,000円の登録料にて受付ける。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。

ピットクルーは満16歳以上に限る。

第7条 参加申込（エントリー）

1. 必要事項を全て記入した参加申込書と参加料が事務局にて確認された時点で参加の受理となる。
2. 申し込み方法は、①現金書留での郵送 ②申込書の郵送＋口座振込み ③サーキットでの直接申し込みの3通りとする。郵送物は、締切日当日消印有効とし、締切日以降のエントリーは認められない。
②の場合は、下記口座に参加料を振込後に参加申込書を郵送してください。

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

入金の際にお名前の後に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。

- ・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。
- ・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。
- ・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。印鑑証明書は当該年2回目（神楽月の陣）はコピーでの添付が認められる。
- ・電話・FAXによる申込は一切認めない。
- ・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。
- ・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。
尚、参加者が多数の場合は、先着順とし、当該年度の筑波サーキットライセンス所持者を優先する場合がある。

3. 参加料
表紙裏もしくはエントリー用紙に記す。

4. その他

- (1) 1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。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2,000円を参加料に追加して申請して下さい。

尚、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下さい。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4,000円となります。

(3)チームテントスペースの申し込みについて

有料にてAパドック内にチームテントスペースの確保を申し込みむかうことができます。搬入用車両バスとゲストバス2枚が発行されます。チームテントスペースは限りがございます。単独での使用は避け、できるだけ複数台で使用してください。詳細は参加申込書裏面を確認して下さい。

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、各クラスの決勝レースグリッド数(混走の場合は合計)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、参加料が返還される。その場合、参加料から手数料1,000円が差し引かれる。
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10条 参加車両・装備

1. 車両は安全のために「テスト・オブ・ツクバ共通車両規定」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. ライダーの装備は、MFJ国内競技規則「ライダーの装備」に準ずる。ヘルメットおよび装備は、大会期間を通じて公式車両検査に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すること。尚、車検には複数の装備を持ち込み、確認を得ることが出来る。
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ヘルメットリムーバーの着用が義務付けられる。
5. 製品の外側が硬質樹脂製の脊柱プロテクション(脊髄パッド)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(チェストガード)の装着が義務付けられる。
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。

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の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. パス・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。
ただし再交付手数料5,000円を必要とする。
8. 交付されたパス・車両通行証は、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。通行証は車両前方に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せお願い致します。
12. 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ものを提示の上、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) MFJ競技ライセンス(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) 車両申告書(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。

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) ピットクルーの変更がある場合は、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。

変更料は1名につき1,000円。但し、MFJピットクルーライセ

ンス所持者に限る。

3) 当日のピットクルーの追加は、一切受け付けられない。

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

1. 車両は指定された場所以外に駐車してはならない。また、事前の場所取りは固く禁止される。
2. 最低限の駐車スペースの確保は、レース前日(土曜日)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)の物品が設置してあった場合は全て撤去する。但し、レース当日(日曜日)の日の出以降はこの限りではない。撤去した物品は、サーキットインフォメーションセンター(守衛所)もしくはサーキット事務所でレース開催期間のみ保管され、その後は廃棄される。もし撤去・保管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。
※複数クラスにエントリーした場合の確保は、1クラスにつき2スペースとする。(例:Wエントリーの場合4スペース)
3. 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。
4. 北駐車場は、前日(土曜日)のライダー・ピットクルー受付開始時間から使用開始とする。但し、開門されている場合には上記1に準ずる。

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。
4. Aパドック内でチームテントスペース(有料)以外にテントを設置できるエリアは、フリーテントスペースのみとする。

フリーテントスペースの場所は毎大会ごとに公式通知で示され、指定された区域以外を使用することはできない。規則に違反した設置が確認された場合は、罰金5,000円を含む罰則が科せられる。

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、ピットクルーの使用が最優先される。
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。
前日からの場所取り・占有は一切禁止される。
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。

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. ブリーフィング、暫定表彰式など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 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ければならない。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.)製マイボ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ボンダー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とし、返却は各レース終了後1時間以内(予選不通過の場合は予選終了後1時間以内)にコントロールタワー横サービスセンターまでとする。

第19条 車載カメラの使用について

1. 車載カメラを搭載する場合は、車両申告書にて車載カメラ搭

載の申請をし、カメラ装着状態で車検を受けなければならない。申請は基本的に選手受付時までとする。選手受付以降車検までに申請する場合は、事務局に報告すること。

2. 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使用は禁止される。尚、営利目的でカメラを搭載する場合は有料となり、別途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。
※車載カメラにて撮影された画像の提供をお願いする場合がございます。その際にご協力のほどお願いします。肖像権・版權に関しては、第43条参照のこと。

第20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申告書（受付印済みのもの）を添えて、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相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。

第21条 ブリーフィング(競技に関する要領説明)

予選と決勝レースの間にブリーフィングが行われる。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。また、ブリーフィングは必要に応じて適時・臨時に行なわれる場合がある。

複数クラスに参加している場合でも対象クラスのブリーフィングには出席しなければならない。タイムスケジュールの都合で参加できない場合は、事前に事務局に申し出ること。

第22条 公式シグナル

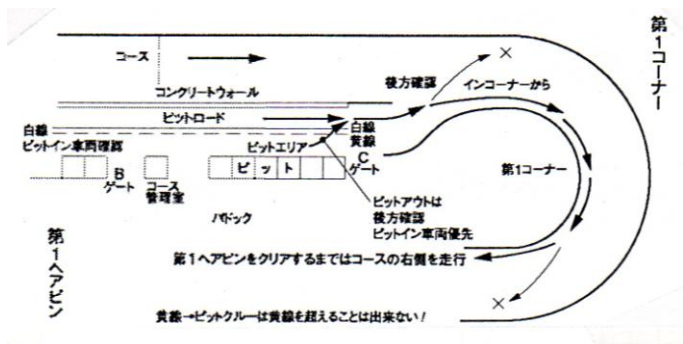
1. ライダーは、提示される公式シグナルを確認する義務があり、

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。ライダーは必ず熟知の上、走行すること。
3. ライトによるシグナル
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23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）より行う。
2. 決勝レースのコースインは、Aゲート（最終コーナー側）より行う。
3. 予選・決勝のコースアウトは、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・決勝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。



第24条 コースショートカットについて

MCコーナーからバックストレートに抜けるコースショートカット部分の使用は禁止される。使用した場合にはペナルティーが科せられる場合がある。

第25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。ピットエリアとはフラッグタワーからピットエンドまでをいう。
4. レース中、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26条 公式予選

1. 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。
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. 義務周回数とは2周とする（コースインラップを含む）。
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No.1～11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27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. 出走嘆願書の提出期限は、予選暫定結果発表後30分以内とする。
3. 予選を出走していないライダーの出走嘆願書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28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、審査委員会による正式グリッド表にて発表する。

第29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ライダー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30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。コースを2周してグリッドに整列する。
※ウォーミングアップラップの周回数が変更される場合は公式通知にて発表される。

第31条 決勝レース

1. クラッチスタートで行う。変更のある場合は公式通知に示す。
2. スターティンググリッド
 - 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) グリッドの数は下記の通りとする。

クラス	グリッド数
D.O.B.A.R.-2 / ZERO-2&4	36台
D.O.B.A.R.-1 / ZERO-1&3 MONSTER / MONSTER Evolution F-ZERO / GREAT Hero's	33台
HERCULES SUPER MONSTER Evolution	30台

※混走の際は、別に定められる場合がある。

- 3) ポールポジションは進行方向左側の最前列とする。
- 4) スターティング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) 「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む)を終了しなければならない。
 - 3) ボードによる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。
 - 4) 2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)
 - 5) 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。
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32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、黄のサインボードに“STOP”の文字と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。尚、ライダーからの視認性を高めるため、サインボードと同時に黒旗(サービスマット)を表示する。
- 2) ピットストップの場所はピットロード上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) ボードおよび黒旗が指示されたにもかかわらず速やかにピットに戻らない場合、公式シグナルの無視とみなし、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33条 ピットロード走行時の注意事項

ピットロードで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、ピットロードの制限スピードは60km/h以下とし、違反した場合には罰則が科せられる。

第34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。
また、フラッグタワー下コース上にて同時に出示される場合があるが、あくまでも視認性向上のための補助的なものとする。
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35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36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37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38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39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. 全競技終了後に表彰式を行う。詳細は公式通知に記す。

第40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41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42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. 抗議保証金は、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43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44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。

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45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させることができる。
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46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

MFJ保険支払方法に準ずる。

第47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48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。

質疑に対する解答は、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49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。

公式通知は、

- 1) 参加者の住所に郵送される。
 - 2) J A S Cホームページにて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50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。

テイスト・オブ・ツクバ
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」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。

テスト・オブ・ツクバ共通車両規定

1. すべての参加車両は、テスト・オブ・ツクバ共通車両規則書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。
2. 公式車検で危険と判断された車両は走行できない。
3. 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。

車両は、安全のために次の各項の全てを満たしていなければならない。

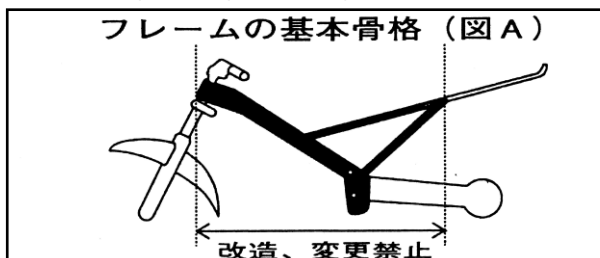
●メインフレームの基本骨格の定義

基本骨格とは路面からの入力を受け止めているシャーシー部分、すなわちヘッドパイプからリアショックブラケット(マウント)までとする。

補則1：したがって1本サス車両などのサブフレーム(シートレール)部分は、溶接・ボルトオンに関わらず基本骨格には含まれない。判断のつきづらい物については事務局にて判断される。

補則2：センターパイプの種類によっては基本骨格から除外する場合がある。

図Aは主に2本サス仕様の車両の説明図



(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)リム及びホイール

リムの最低直径は16インチとし、最大リム直径は19インチまでとする。

(3)ハンドルバー

①ハンドルの端から端までの幅は450mm以上なければならない。

- 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。)
コントロールレバーの長さは、ピボット点からボールの端まで200mmまでとする。

(6)フットレスト及びペダル

- 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後端部は、車両のセンター軸と水平かつ平行に近いものである事が望ましい。また、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

(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

カウリングを使用する場合は、次の条件を備えたものでなければならない。

- 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カウリングの下端と地面との間隔は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 of 不可欠部分である場合に限り、取り付けることができる。これらの装置の幅は、フェアリングの幅をオーバーしてはならず、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ため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。

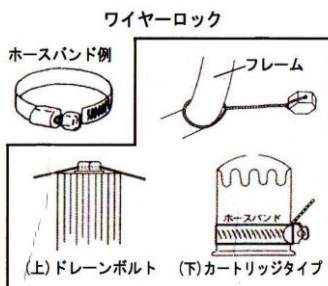
4サイクル車両のオイル飛散防止処理について
エンジンの破損または転倒時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイルおよび冷却水総量の最低半分を保持できるアンダーカウルを装着しなければならない。
尚、アンダーカウルには水抜き用の穴（最大25mm・2個まで）を設け、ドライコンディション時には閉じられ、ウェットコンディション時には開放されなければならない。

(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。カウリング仕様車の場合は取り外しは可能だが、ブレーキホースとフロントタイヤの接触（フロントフォークの伸縮を考慮）に細心の注意を払うこと。

(12)オールドレンボルト

全てのオールドレンボルトは確実に締め、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。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し、それをホース挿入方向にワイヤーで引っ張ること。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。

※油圧のかかるホースは、ねじ込み式ニップルで接続することが望ましい。

(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。その材質は原則として金属製とする。

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)尚、出荷時より樹脂製タンク、アルミ製タンクを使用する場合は、必ずバツフルスポンジ(防爆材)を充填すること。

(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及び、燃料タンクブリーザーパイプを取り付ける場合は、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。

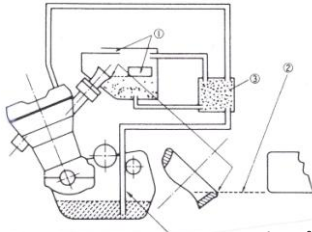
(18)燃 料

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鉛ガソリンとする。競技に使用するガソリンには、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



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。
 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)

(21) 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。

(22) 取り外さなければならないもの

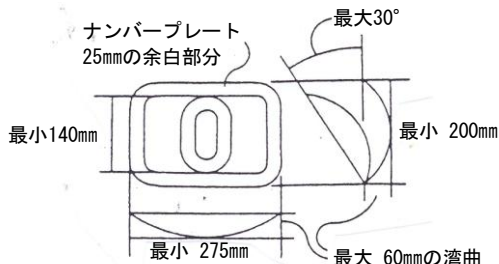
- ① ライト類 (飛散防止処理が完全に施されていれば可)
- ② バックミラー、スタンド類、荷台、公道用ナンバープレート
- ③ その他、車検時に安全上取り外しを指定された部品

(23) 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。

サイドゼッケンの位置は、ライダー乗車位置(お尻)より後ろでなければならない。すなわち、サイドカバーへの装着は禁止される(補助的に貼り付けることは除く)。また、シートトップゼッケンも不可とする。但し、フルカウリング仕様でゼッケンナンバーの視認性が良いと判断される車両に関しては例外とする。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代わりにボディーマ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。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。ナンバーは2桁まで(0から始まらない)とする。但し、有料にて例外を認める場合がある。

※ゼッケンプレート及び、文字の色指定。

ク ラ ス	プレートの色	数字の色
D.O.B.A.R.-1	白	黒
D.O.B.A.R.-2	黒	白
MONSTER	白	黒
MONSTER Evolution	白	赤
ZERO-1	青	黄
ZERO-2	黒	黄
ZERO-3	青	白
ZERO-4	黒	白
F-ZERO	赤	白
F-ZERO EXTRA	赤	黄
Great Hero's	明確な反対色	
SUPER MONSTER Evolution	明確な反対色	
HERCULES	明確な反対色	

(24)ワイヤーロック

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
- c. 外付けオイルフィルターエレメント(カートリッジ)
- d. 前後ホイールスピンドル・ナット

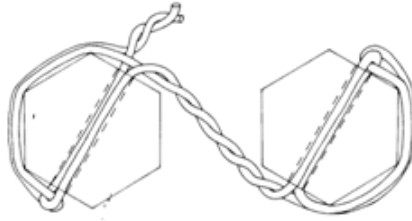
※ワイヤーロックが不可能な場合は、割りピン・ネジの緩み防止剤等のゆるみ止めが施されていること。

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. オイルエレメント、取り付けボルト・ナット
- e. オイル圧カラインの取り付け部

※ホースバンドを使用する場合は、ホース進入方向にワイヤーロックをすること。

- f. 前後ブレーキキャリパーの取り付けボルト
- g. フロントフォークオールドレンボルト



(25)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。

(26)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はならない。

(27)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。

(28)次の部品は使用が禁止される。

- ①全ての過給装置の使用。但し、F-ZEROクラス及びF-ZERO EXTRAクラスに限り、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。(特別規定に記載する)また、HERCULESクラス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。

(29)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。

(30)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。

(31)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。

(32)チェーン・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、スプロケットガードを取り付けなければならない。(MFJ国内競技規則技術規則参照)

フロントスプロケットには、カバーが施されていることが望ましい。

<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 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。
- 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ありません。十分注意して下さい。

<特 別 規 定>

D.O.B.A.R.1&2

1. 出場車両

車両は1980年迄に生産され、D. O. B. A. R指定車両に掲載されているモーターサイクルとするが、出場車両申請に於いて主催者が参加を認めた車両も出場出来る。

※FX2/3はD. O. B. A. R. ZERO-1クラスになります。

2. 改造の限度

全ての車両は、テスト・オブ・ツクバ共通車両規定に示されている条件に適合しているもので、以下に示されている項目の改造・変更は禁止する。

a. メインフレームの基本骨格及び構造材質。

(22頁基本骨格の定義参照)

但し、補強及びブステー類のカットは可。

b. エンジンの型式

c. シリンダー、吸、排気バルブの数。

d. シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、ギヤ・ボックス・シェルの材質、鑄造。但し、4サイクル車はシリンダー、シリンダーヘッド改造、変更は可。2サイクル車は、ポート研磨、面研は可。

材質、鑄造に変更を加えない限り、圧縮比及びカムシャフトの変更は可。ギヤミッションも6速の範囲内でギヤ・ボックス・シェ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。

※クランクケースは、同メーカーの製品で一切の追加工無しでフレームに組み付け可能な物に限り交換が認められる。性能により個別に規制をかける場合がある。

e. 排気量は、4サイクル車に限り、下記の指定範囲内でポアを拡大することが出来る。※2サイクル車は、メーカー生産時の7%以内の排気量アップは可。

D-1…810cc以下

D-2…460cc以下

f. 前後ブレーキは、ディスクローターの直径がシングルディスクの場合は320mm、ダブルディスクの場合は300mm以下、キャリパーは2ポット以下であれば変更は可。但し、ドラムブレーキ仕様の場合は制限はない。

g. フロントフォークはインナーチューブ直径が36mm以下であれば変更は可。

h. リア・サスペンションは2本サス仕様であること。

ショックの取り付け位置は変更しても良いが、決してフレームの骨格を変更してはいけない。

補則：すなわちサスペンションをレイダウンスする場合、ブラケット位置の変更(補強可)のみが許される。基本骨格を切断し改造することは出来ない。

i. リア・スイングアームは、改造・変更は可。

予告：当該クラスは、参加台数減少につき2013年はクラスの休止・再編・統合を予定しています。決定に到った場合は、公式に発表いたします。

D.O.B.A.R.MONSTER

1. 出場車両

車両は原則として1982年迄に生産された、空冷4サイクル・3～6気筒、スチール(鉄)製フレーム、リヤサスペンション2本仕様、750cc(生産時の総排気量)以上で市販レーサーを除く、一般生産型モーターサイクルとする。

尚、1982年以前に生産され、その後も継続して生産されている車両については、主催者が特に認めた車両に関してのみ出場出来る。

但し、749cc(生産時の総排気量)以下であっても、上位機種フレームを流用している車両については出場を認める場合がある。
☆ホンダCB1100F(SC11)は出場を認める。

2. 改造の限度

全ての車両は、テイスト・オブ・ツクバ共通車両規定に示されている条件に適合しているもので以下に示されている項目以外の改造・変更は自由とする。但し、純正の場合はこの限りではない。

- a. 原則として車両の基本スタイルを損なわないこと。
ハンドルバーの取り付け位置は、トップブリッジよりも上とする。又、タンク、シート、シートカウルはオリジナルもしくはオリジナルに準じたものとする。
- b. メインフレームの基本骨格及び構造の変更は禁止。
(22頁基本骨格の定義参照)
但し、補強及びステー類のカットは可。
- c. クランクケース形式の変更は禁止。
※但し、同メーカーの製品で一切の追加工無しでフレームに組み付け可能な物に限り交換が認められる。性能により個別に規制をかける場合がある。
- d. フロントフォークはインナーチューブ直径が39mm以下であれば変更は可。
- e. リア・サスペンションは2本サス仕様であること。

ショックの取り付け位置は変更しても良いが、決してフレームの骨格を変更してはいけない。

補則：すなわちサスペンションをレイダウンスする場合、ブラケット位置の変更(補強可)のみが許される。基本骨格を切断し改造することは出来ない。

- f. レーシングキャブレター(FCR/TMR)以外へのキャブレターの変更は可。
※キャブレターに限ったことではないが安全性が認められない素材の使用・改造は禁止する。
- g. ブレーキキャリパーは4ポット以下とする。
- h. スイングアームの変更は可。但し、材質は鉄かアルミの角型までとする。
- i. マフラーはリベット、ボルト、ナット、で確実にディフィザーパイプ・サイレンサーを装着し、テイスト・オブ・ツクバ共通車両規定に適合すること。
- j. ホイール径は18インチ以上。リムサイズは4.50以下。

D.O.B.A.R.MONSTER Evolution

1. 出場車両

車両は原則として1982年迄に生産された、空冷4サイクル・3～6気筒、スチール(鉄)製フレーム、リヤサスペンション2本仕様、750cc生産時の総排気量)以上で市販レーサーを除く、一般生産型モーターサイクルとする。

又、1982年以前に生産された型式の車両が、その後も生産されている場合は年式に関係なく出場出来る。

但し、749cc(生産時の総排気量)以下であっても、上位機種フレームを流用している車両については出場を認める場合がある。上記以外に主催者が特に認めた車両も出場出来る。

☆ホンダCB1100F(SC11)／カワサキZEPHYR1100／ヤマハXJR1200・1300は出場を認める。

2. 改造の限度

全ての車両は、テイスト・オブ・ツクバ共通車両規定に示されている条件に適合しているもので以下に示されている項目以外の改造・変更は自由とする。

- a. 車両の基本スタイルを損なわないこと。但し、当時のプロダクションレーサー風のスタイルにするのは可。
- b. メインフレームの基本骨格及び構造の変更は禁止。
(22頁基本骨格の定義参照)
但し、補強及びステー類のカットは可。
- c. クランクケース形式の変更は禁止。
※但し、同メーカーの製品で一切の追加工無しでフレームに

組み付け可能な物に限り交換が認められる。性能により個別に規制をかける場合がある。

- d. リア・サスペンションは2本サス仕様であること。
ショックの取り付け位置は変更しても良いが、決してフレームの骨格を変更してはいけない。
補則：すなわちサスペンションをレイダウンする場合、ブラケット位置の変更(補強可)のみが許される。基本骨格を切断し改造することは出来ない。
- e. マフラーはリベット、ボルト、ナット、で確実にディファイザーパイプ・サイレンサーを装着し、総合仕様に適合すること。

D.O.B.A.R.SUPER MONSTER Evolution

1. 出場車両
D.O.B.A.R. MONSTER Evolutionに準ずる。
2. 改造の限度
D.O.B.A.R. MONSTER Evolutionに準ずる。
但し、メインフレームの基本骨格及び構造の変更が認められる。
※HERCULESと混走となる場合がある。

D.O.B.A.R.ZERO-1&2

1. 出場車両
車両は原則として、1980年代迄に生産された市販ターボ車と市販レーサーを除く、スチール(鉄)製フレーム仕様の一般生産オンロード型モーターサイクルで下記に示す範囲内の車両とする。
(各クラスとも、生産時の排気量で指定)

ZERO-1

2サイクル・・・251cc～350cc以下
4サイクル・・・3気筒以上 401cc～850cc以下

ZERO-2

2サイクル・・・250cc以下で下記の車両に限定する。
ヤマハ — RZ250/RZ250R/SDR
ホンダ — MVX250/NS250F/NS250R
スズキ — RGガンマ('84年迄)
カワサキ — KR250
4サイクル・・・2気筒以上 241cc～555cc以下
カワサキ — GPZ400R

表以外に主催者が認めた下記の車両も出場出来ます。

ZERO-1 ヤマハRZV/RD500LC、ホンダNS400R、スズキRG400Γ/500Γ

ZERO-2 2012年も継続してヤマハR1-Zの参加を認める。エンジン内部の改造は禁止され(吸排気のみ変更・改造可能)、今

年の状況を見て次年以降の方針を決める。

2. 改造の限度

全ての車両は、テイスト・オブ・ツクバ共通車両規定及び、以下に示されている項目の条件に適合していなければならない。

- a. 車両の基本スタイルを損なわないこと。但し、個性的なスタイルに変更することは認めるが、テイスト・オブ・ツクバ共通車両規定に適合すること。プロダクションレーサー風のスタイルは望ましくない。
- b. メインフレームの基本骨格及び構造材質の変更は禁止。
(22頁基本骨格の定義参照)
但し、補強及びステーク類のカットは可。
- c. エンジン型式の変更は禁止。
- d. シリンダー、吸、排気バルブ数の変更は禁止。
- e. シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、ギヤ・ボックス・シェルの材質の変更及び、鋳造は禁止。
- f. 4サイクル車はシリンダー、シリンダーヘッドの改造、変更は可。ポアはシリンダーのパターンを変更しなければ拡大することが出来るが、当該出場クラスの指定排気量の上限を越えてはならない。

2サイクル車は、ポート研磨、面研、又メーカー生産時の7%以内の排気量アップは可。

圧縮比、及びカムシャフトの変更も可。

ギヤミッションも6速の範囲内でギヤ・ボックス・シェ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。

- g. リア・スイングアーム、リア・サスペンション
スイングアームはサスペンションの仕様(サスペンション本数)を変更しなければ交換、改造は可。又、スイングアーム・サスペンションを交換する際に生じるサスペンションのマウント位置変更については、その機構が安全に作動するためであれば認められる。

※2本サス仕様の補則：サスペンションをレイダウンする場合、ブラケット位置の変更(補強可)のみが許される。基本骨格を切断し改造することは出来ない。

※1本サス仕様の補則：リンクサス化等で、マウント位置が変更になる場合、事務局及び、車検長がフレームの基本骨格の変更と判断するか、もしくはその改造が危険であると判断した場合は失格となる。また、アッパーマウント(ブラケット)についてはノーマルブラケットの使用を強く推奨する。

- h. 下記の車両のエンジンとフレームの組み合わせは可。
★Z400FX+Z550FX+Z400GP+Z550GP+GPZ400(F)+GPZ550+ZEPHYR400+ZEPHYR550

- ★NV400+VT500
- ★RZ250+RZ250R+RZ350+RZ350R
- ★ZEPHYR750+GPz750F

D.O.B.A.R.ZERO-3&4の改造限度

1. 出場車両

車両は原則として、1980年代迄に生産された、市販ターボ車と市販レーサー除く、一般生産オンロード型モーターサイクルで下記に示す範囲内の車両とする。(各クラスとも、生産時の排気量で指定)

ZERO-3

2サイクル	・・・	2 5 1 cc～3 5 0 cc以下
4サイクル	・・・	3 気筒以上 4 0 1 cc～8 5 0 cc以下
ヤマハ	—	FZR750/R
ホンダ	—	VFR750F/R
スズキ	—	GSX-R750 (油冷まで)
カワサキ	—	ZXR750 (ZX750H)

ZERO-4

2サイクル	・・・	2 5 0 cc以下
ヤマハ	—	TZR250 (~3MA)
ホンダ	—	NSR250R (~MC18)
スズキ	—	RGV250 Γ (VJ21A)/ウルフ
カワサキ	—	KR1
4サイクル	・・・	2 4 1 cc～5 5 5 cc以下
ヤマハ	—	FZR400 (1WG・2KT)
ホンダ	—	VFR400R (~NC24)/CBR400 (RRは不可)
スズキ	—	GSX-R400 (~GK73A)
カワサキ	—	ZX4

表以外に主催者が認めた車両も出場出来ます。

★1990年以降に生産された車両であっても参加を認める場合がある。ホンダCB1・CB400SF/ヤマハXJR400・R1-Z/スズキバンディット・GSX400/カワサキゼファー・ZRX400等。ライダーの技量によって参加を制限する場合があります。継続参加以外の場合は事務局に参加の可否を確認のこと。

2. 改造の限度

D.O.B.A.R.ZERO-1&2の改造限度に準ずる。但し、ZERO-4については、エンジンのストローク方式による性能差を無くすための対策をとる場合がある。

予告：ZERO3クラスは、参加台数の都合につき2013年はクラスの休止・再編・統合を予定しています。決定に到った場合は、公式に発表いたします。

D.O.B.A.R.FOMULA-ZERO

1. 出場車両

車両は原則として、スチール(鉄)製フレーム仕様の3~6気筒、751cc以上の一般生産オンロード型モーターサイクルとする。但し、メーカー市販された純正ターボ車はこの限りではない。又、上記条件の車両以外に主催者が特に認めた車両も出場出来る。

☆次の車両は出場を認める。

ヤマハ-RZV500R/RD500LC

ホンダ-NS400R

スズキ-RG400Γ/500Γ

一般生産型モーターサイクルとは、公道走行用に大量生産された車両をいう。それ以外の車両は参加できません。判断できない車両は事務局に問合せ下さい。

例) 型式認定取得の有無に関わらずオリジナルフレーム・ワンオフフレーム、ディメンションを変更しているもの(組み合わせフレーム、リアサスペンションの本数変更)などはHERCULESクラス対象となります。

2. 改造の限度

全ての車両は、テスト・オブ・ツクバ共通車両規定に示されている条件に適合しているもので、以下に示されている項目の改造・変更は禁止する。

- a. 車両の基本スタイルを損なわないこと。但し、個性的なスタイルに変更することは認めるが、近代プロダクションレーサー風のスタイルは望ましくない。
- b. メインフレームの基本骨格及び構造材質。但し、補強及びステー類のカットは可。
(22頁基本骨格の定義参照)
- c. エンジン型式。
- d. シリンダー、吸、排気バルブの数。
- e. クランクケース、ギヤ・ボックス・シェルの材質、鑄造、変更。

ギヤミッションも6速の範囲内でギヤ・ボックス・シェ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。圧縮比、及びカムシャフトの変更も可。

※但し、c. e. に対し同メーカーの製品で一切の追加工無しでフレームに組み付け可能な物に限り交換が認められる。性能により個別に規制をかける場合がある。

上記の解釈について、補足事項がホームページに掲載されています。ブルテン(2010 #1)を参考にして下さい。

D.O.B.A.R.HERCULES(ハーキュリーズ)

大型車の高度な操縦技術と製作改造技術の誇示を本クラスの主旨とする。

1. 出場車両

車両は原則として、スチール(鉄)製フレーム仕様の3~6気筒、751cc以上の4サイクルエンジンを有する車両とする。過給機装着車については390cc以上とする。

上記条件の車両以外に主催者が特に認めた車両については出場出来る場合がある。

2. 改造の限度

全ての車両は、テスト・オブ・ツクバ共通車両規定に示されている条件に適合しているもので、以下に示されている項目は制限される。

- a. エンジン部分は左右両側から明瞭に見えなければならない。
(フルカウルは禁止される)
- b. あくまでもT.O.Tの雰囲気にあったマシンとし、近代プロダクションレーサー風のスタイルは望ましくない。主催者の判断により参加を制限する場合がある。

3. その他

スーパースポーツのエンジンを使用する場合は、ノーマル状態であって欲しい。

予告：ラップタイム向上傾向を適度に抑制すべく検討中です。クラスの再編等も模索しています。決定に到った場合は、公式に発表いたします。

Great Hero's

1. クラス趣旨

あくまでも「参加する・マシンを走らせる・多くの人にマシンの存在を見せる」ことが目的の模擬レースであり、順位付けは行なわない。

ラップタイムが早いこと(1分15秒以内：2012年時点の仮設)は、雰囲気にそぐわない。速く走れたとしても回りのペースや空気にあわせ気持ちを抑えられる人のみ参加できる。

2. 出場車両

車両は原則として、1970年代を中心に1980年代初頭までの、スチール(鉄)製フレーム仕様、2・4サイクルの市販及びワークスレーサーとする。また、これ以外に主催者が特に認めた車両も出場出来る。

※クラス趣旨に合致していれば、一般市販車の参加を認める。D.O.B.A.R. 1 & 2クラスの車両(P40参照)なども、同様の理由で

あれば参加を認める。

3. **改造の限度**

全ての車両は原則として、当時の車両の基本スタイルを優先した上で、筑波サーキット技術仕様(JASCホームページ<http://www.jasc.or.jp>参照)に準ずるものとする。

音量規定は適用されないが、適宜設定される。無尽蔵に大音量が出せるといった解釈ではない。時世にあわせた適当な音量になるだけしていただくよう望む。

D.O.B.A.R.-1&2指定車両

	D.O.B.A.R.-1	D.O.B.A.R.-2
KAWASAKI	マツハⅢ500SS 750SS Z750RS・FOUR Z650・FOUR W1～W3 K2～X650 KH400 Z750FX(FX2/3はZERO-1)	A1・A1R A7 350SS 250SS W1～W3 400RS Z400 KH250
HONDA	CB750KO～K6 CB550K1～K3 CB550FOUR CB550FOUR CB550T	CB450Ⅰ～Ⅲ・K1・セニア CL450 CB400F CB350FOUR CB400T/N/D スーパーホークⅢ
YAMAHA	XS-1・650 TX750・650 GX750 RD400 XJ650 XJ750E TX500	スクランブラーR3C・R3 DS5/6 R1 TD1～3 RX350 DX250 RD350・250
SUZUKI	T500 GT750・550 GS750 GS550 GS650G	T350・250 RE-5 GT380 RG250E GS400E/Ⅱ
その他 の車両	MVアグスタ600～750 ベネリ900セイ ラベルダ1000 ラベルダ1200 ミュンヒ4TTS バンビーンOCR1000	ライラックLS18、M330 マグナムR92エレクトラ500 ブリヂストン マークⅡRS 350GTO・GTR MVアグスタ250～350 ベネリ504スポーツ ラベルダ500 ドゥカティ500SPORT DESMO
※XJ400(空冷仕様)GSX400E GSX400Fの車両は、D.O.B.A0R.-2クラス指定車両から外れ、ZERO-2クラスになります。 ※上記以外にも、これは！と思う個性的な車両をお持ちの方は、是非事務局へご一報下さい。		