

袖ヶ浦・マル耐公式レギュレーションブック

# マル耐御定書

～OSADAME-GAKI～



## 第 23 戦開催

(第 1 版)

2022 年 7 月 9 日発行

## 序章 ～開催にあたって、私たちが思うこと。～

### “袖ヶ浦・マル耐”について

“袖ヶ浦・マル耐”は、「もっと気軽にモータースポーツしたい！」がモットーのレース型イベントです。この中の“気軽に”というのは、「規則を甘く…」ではなく、“誰でも”という意味を含んでいます。というのも、今開催されているレースのほとんどが、出場までの道のりがなかなか大変だと思うんですね。ライセンスを取ったり、マシンをモディファイしたり云々と、なかなか険しい。一度ステージに立ってしまえば、後は楽しさの連続で、モチロン私たちが皆様をそうしたステージにご案内したいのですが、やっぱり日常生活の合間にそのステージの公演時間を割くのは、まずイメージ先行型で高いハードルに見えてしまいます。

どうにかモータースポーツの楽しさを気軽に味わって頂くことが出来ないものか…そこで、現存三歩手前辺りのステージを御用意してみることにしました。それがこの、“袖ヶ浦・マル耐”です。レースっていうものに興味がある方、是非とも当レギュレーションをご一読ください。段々ワクワクしてくると思いますよ！

### レギュレーションについて

当“マル耐”は、「耐久レース形式」走行会です。よって、現存開催されているレースのレギュレーションとは大きく異なる点があります。当レギュレーションの目的は「レースの高速化を防ぐこと≒安全性を保つこと」、及びこれに従い「モータースポーツの楽しさを極力保つこと」の 2 つにあります。つまりは、「レースを知らなくても、安全に且つ楽しくレースを味わって欲しい」ということですね。

レース経験がある人には、物足りないと感じる面があるかも知れません。しかしそれは“目的”が異なるということを知ればと思います。「誰よりも速く、そして栄光を」ではなく、「レースの雰囲気を楽しむ」ことが目下の主題なのです。当“マル耐”は現存レース三歩手前のステージ、ですから。

### “マル耐”の楽しみ方について

予選がリレーであるとか、決勝に+αチャレンジ項目があるとか、詳細については後述致しますが、“マル耐”はマシンに乗る人以外でも参加できる要素があります。ご家族・ご近所さん・ご友人・同僚など多くの方々をお誘いあわせの上、遊びに来て頂ければと思います。

※次ページより、前回から変更した部分を赤字にて記してあります

## 【新型コロナウイルス感染拡大防止策に関して】

当レギュレーション発行日現在(2022年7月9日)において、予選方法や+αチャレンジに2021年からの変更はございません。

しかしながら今後の社会情勢次第で、予選と+αチャレンジの内容を変更し、新型コロナウイルス感染拡大防止に、より有効な手段を取る可能性もございます。  
その点、ご了承くださいます。

## 第2章 マル耐の形式と特徴について

ここでは“マル耐”の概要と、特徴ともいえる要素を解説させていただきます。ところどころ「なんじゃそりゃ!？」というものもありますが、そこは序章の趣旨と共に寛容に受け止めて頂ければ幸いです。

### 2-1 “マル耐”概要です。

形式／4 時間耐久レース形式走行会 第 23 戦  
場所／袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ  
日時／2 輪:2022 年 10 月 9 日(日) 4 輪:2022 年 10 月 16 日(日)  
募集チーム数／2 輪:40 チーム 4 輪:35 チーム

### 2-2 ライセンスフリーです。

“マル耐”は、基本的に走行会であるため、ライセンスフリーとなっております。ただし出場するには最低限サーキットのルールを把握し、サーキット走行経験がある方を前提としております。

### 2-3 マシンについて

上項目と同じ理由で、マシンも公道走行可能車両で OK です。ということは、自走で現地に行って走って帰る…が出来る!! 走行時の車両規定詳細については、別途第 4 章をご参照ください。

### 2-4 複数台での参加 OK です。

参加車両は、1 チーム 1 台に限定しません。例えば、3 名でチームを組んだ場合、それぞれが自分の愛車でエントリーすることができます(マシンの台数が出走選手数を超えてしまうのだけは NG です)。その場合は、選手 & マシン交代の際にトランスポンダー(計測器)を付け換えて頂くこととなります。すると 1 台エントリーのチームよりも選手交代に時間が掛かることとなりますが…そこら辺は各チームの采配にお任せします。

### 2-5 予選は本物のバトンリレーです。

予選は、マシンには乗りません! 「マッスルリーグ(後述の+αチャレンジ項目該当)」と題し、参加者の皆様自身がコース一周をリレー形式で走って頂きます!! 予選の順位が、決勝グリッド順になります。予選の参加者は、決勝で出走する選手じゃなくても OK です。ということは、「駆伝出場経験のある友人に予選を頼んでも…?」「高校球児の息子にランナーを頼んでも…?」いずれも OK です! なお、第 9 戦より出走人数上限を撤廃しました。

第一走者はコントロールラインからスタート、それ以外のランナーはどこに配置しても OK です。袖ヶ浦フォレスト・レースウェイの全長は約 2.4km、コースマップ(<https://www.sodegaura-forest-raceway.com/course/index.html>)を参照しながら、各チーム作戦を練って頂ければと思います。

因みに、予選結果でも表彰があります!

## 2-7 クラス分けについて

クラス分けは、原則下記の表に従って行います。なお、1チーム複数台でのエントリーに関しては、参加車両の平均排気量にて参加クラスを決定します。

4 輪		2 輪	
排気量	クラス	排気量	クラス
3000cc～	GT-1	900cc～	GP-1
2500cc～2999.9cc	GT-2	600cc～899.9cc	GP-2
2000cc～2499.9cc	GT-3	400cc～599.9cc	GP-3
1500cc～1999.9cc	GT-4	250cc～399.9cc	GP-4
～1499.9cc	GT-5	125cc～249.9cc	GP-moto
全車 EV	GT-EV	全車 EV	GP-EV

例) VIVIO(SC 付)、RX-7(FD3S)、フェアレディ Z(Z34)の3台で参加の場合  
 $\{658\text{cc} \times 1.5 + (1308\text{cc} + 300\text{cc}) \times 1.5 + 3696\text{cc}\} \div 3 = 2365\text{cc} \rightarrow \text{GT-3}$  にエントリー

※<過給器搭載車両、2ストロークエンジン車両、ロータリーエンジン車両について>

上記クラス分けに於いて、過給器搭載車両及び2ストローク車両については燃焼室容積×1.5倍の、ロータリーエンジン車両については+300ccの数値をクラス分け排気量数値とします。

※<ディーゼルトーボ車について>

ディーゼルトーボエンジン搭載車に関しては、NA扱いとします。車両登録時に過給機無しを選択ください。

※<EVクラスとEVの排気量計算について>

EVとガソリン車の混成チームの場合、今大会では暫定的にEVの排気量を4輪1300cc・2輪200ccとして、平均値を計算することとします。また、EVのみで編成されたチームのエントリーが3チーム以下の場合、EVクラスは4輪GT-5・2輪GP-motoクラスへ統合することとします。

※総合結果の均衡化を図るため、クラスごとのハンデを別途追加する場合があります。

## 2-8 耐久以外に、+αのチャレンジ項目があります。

マル耐にはスタンダードな耐久だけでなく、3つのチャレンジ項目があります(ひとつは予選がそれに当たります)。“マル耐”の最終結果は、耐久のリザルトとチャレンジ項目の合算にて順位が決まります。チャレンジ項目については、ライダー・ドライバー以外がトライしてもOKです。

チャレンジ項目で獲得したポイントはクラス別結果にも反映。また、それぞれのチャレンジ項目も単独で表彰を行います。例え耐久で上に行けなくても…表彰台に立てるチャンスがある!?

チャレンジ項目詳細については、第8章をご参照ください。

## 2-9 2輪限定・250ccオーバーの車両は追い越し制限区間があります。

ガチガチのレースではない事は、さきほどお伝えいたしましたが、それでも同時に数十台のマシンがコースに入ることにより、サイドバイサイド・ブレーキング競争・オーバーテイク等、「これぞレースの醍醐味だっ!」というシーンは必然的に現れると思います(レース進行の諸注意については第6章で書きますが、あまり無茶しないでくださいね)。

特に、車両の構成故に加速性能が排気量により著しく異なる2輪では、時には100km/h以上の速度差が生じる場合があります。これは同一規格のマシンで行う通常のレースでは起こり得ない状況であり、さまざまなマシンが集まる走行会や、当マル耐特有の『危険』と言えます。

袖ヶ浦では、ストレートと高速コーナーが続く『最終立ち上がりから4コーナー進入まで』が、マシン差による速度差が顕著に表れる区間となります。よって、当区間において250ccを超えるマシンについては、如何なる車両に対しても追い越しを一切禁止とさせていただきます(危険回避など止むを得ない場合を除く)。

またこの規制は、マシン個々の排気量に従っての適用と致します。つまり、複数台エントリーにより、チームの平均排気量が250ccを下回っている場合でも、250ccオーバーの車両でコースに出た際は、この規制が適用となります。

お互いの安全を守り、楽しいイベントとする為、ご参加の皆様にはご理解の程宜しくお願い申し上げます。

なお、250cc以下の追い越し制限対象外車両は、ゼッケンベースが赤色・ゼッケンナンバーが白文字(第9戦より適用)に指定されています。詳しくは4章1項をご確認下さい。

※<追い越しが規制となる排気量について>

「250cc 以上は追い越し追い抜き禁止」と致しましたが、ちょっと表現が難しいところですよ。マル耐では原則車両排気量については、車検証又は登録済書に記載されるべき数値を判断基準と致します。簡単に言うと、緑縁無し  
の白ナンバー車両は追い越し規制無し、緑縁ナンバーで車検が必要となる車両は追い越し規制適用となるわけ  
です。これはお申込み時にご登録いただいた車両名から判断していきます。但し、2st 車両は第 2 章 7 項記載のクラ  
ス分け排気量換算値が基準となります(例えば 2st 250cc のマシンは追い越し規制対象車両となります)。また、エ  
ンジン載せ替え／ボアアップなどにより排気量が市販状態から異なる状態の場合は、必ず申請をお願い致します。

※コース上監視の目的で白バイや覆面のような「取締車両」を導入致します。通常「取締車両」は巡回走行を行っ  
ておりますので、追い越し規制対象外になります。

※制限区間の始点・終点に目印を設置します。目印はパイロンを予定、当日ブリーフィングで改めて説明させて頂  
きます。



### 第3章 参加資格と参加車両・装備、参加方法について

ここでは参加における手順と必要な事項を明記しております。細かく書いてありますが、ほとんど弊社の走行会と一緒にですね。でも、必ず熟読して下さい！不明な点があれば、事務局までご連絡下さい。

#### 3-1 参加できる人

マル耐出場に於いて、必要なライセンスはありません。但し、当レギュレーションを熟読の上趣旨をご理解して頂き、ルールとマナーを守れるモラルある人に限らせて頂きます。

なお、未成年の方のご参加につきましては、保護者の方の同意を必須としつつ、サーキット走行経験を加味した上で判断させていただきますので、一度事務局にご相談下さいませ。

#### 3-2 参加料金

1 チーム当たりの参加料金は、以下の通りとなります。

		2 輪	4 輪
参加料金	一律料金	113,500 円 (7/9～)	119,500 円 (7/9～)
登録料※1		500 円×人数分	500 円×人数分

※1:登録料は、出走する人の分のみとなります。

#### 3-3 エントラント入場料について

2020 年大会より、入場パス制度を廃止いたします。入場ゲートにてチーム人数にてチェックを行います。

1 チームにつき **10 名の入場が可能です**。10 名を超える場合は、お一人につき【大人 1,000 円 / 中高生 500 円 / 小学生以下無料】の割引料金にて、追加エントラントパスをお求め頂けますので、ぜひご利用下さい。

なお、追加エントラントパスの受付は **今大会 23 戦は当日入場ゲートでの販売のみとさせていただきます**。

#### 3-4 参加できる車両

参加できる車両は 4 輪・2 輪それぞれ以下の通りとなります。

4 輪	原則軽自動車も含めた、スポーツ走行に適した車両。ミニバン・SUV は不可。排気音量最大 95db 以下であること。触媒&バツフルレスのマシンは基本的に NG。JASMA 認可マフラーを判断基準とする。 ※オープンカーは幌またはルーフ装着にて走行の事。但し、4 点式以上のロールバー及び 4 点式以上のシートベルト装着車両はその限りではない(オープン走行時は要事務局確認)。
2 輪	原則 125cc 以上のロードスポーツ。ホイール径 12 インチ以下の車両、及び純レーサーは不可。排気音量最大 95db 以下であること。社外マフラーの場合、JMCA 認可マフラーを判断基準とする。 ※スクータータイプやアメリカン・クルーザータイプにつきましては、一度事務局宛にご相談下さい。

※車両規定の詳細につきましては、第 4 章をご参照ください。

#### ※<排気音量規制について>

現在モータースポーツでの排気音量規制は近隣住民への騒音配慮の為、年々厳しくなってきました。マル耐の舞台である袖ヶ浦フォレスト・レースウェイも例に洩れず、比較的厳しい規制が敷かれています。今後のモータースポーツ繁栄の為に、取組必須の項目でもありますので、皆様のご協力をお願い致します。

当日は停止状態での個々のマシンの排気音量測定は行わず、走行時の常時計測という形を取らせていただいております。もし音量超過が認められた場合、消音器・バツフル或いは回転数上限設定により音量を落とす対策をお願いすることになりますので、予めの対応をお願い致します。

そのため、スポーツマフラー装着車両の場合は、お早めに事務局にご相談頂けますようよろしくお願い致します。(4 章 7 項に別途記載)

### 3-5 装備について

4 輪・2 輪共に、装備規定は最低限となっております。但し、走行会であっても正式なレースであっても、サーキットを走る楽しさの陰に潜む危険は、まったく同等のものです。つきましては、最大限お体を守る装備をご用意頂けますよう、各自任意にて徹底を宜しくお願い申し上げます。

4 輪	ヘルメット:フルフェイス或いはジェットタイプのヘルメットとする。(2 輪用でも可)。なお、オープンカーは原則フルフェイスとする(シールドは閉じて走行すること)。耐火性フェイスマスク推奨。 スーツ :耐火性のレーシングスーツ推奨。長袖・長ズボンでも可とする(難燃素材が望ましい)。※腕まくり NG グローブ :レーシンググローブ推奨。難燃性素材のグローブで、操作に悪影響のないものとする(滑りにくいなど)。オープンフィンガーは NG。 シューズ :レーシングシューズ推奨。スニーカーでも可とするが、ソールが薄いものが望ましい。靴紐はペダルなどに引っかからない様にする。ヒールや底の厚いトレッキングブーツなどは NG。
2 輪	ヘルメット:フルフェイスのみ可。ジェットタイプ及び半キャップタイプは NG とする。 スーツ :革製のレーシングスーツのみ可。ワンピースタイプ推奨、上下セパレートタイプについては、上下を金属製ファスナーなどの堅牢な構造で連結出来るものに限る(MFJ 承認推奨)。 グローブ :革製のもので、手首まで隠れるもののみ可。レーシンググローブ推奨。 ブーツ :堅牢なつくりで摩擦に強く、ふくらはぎまでの高さがあるもののみ可。レーシングブーツ推奨。 その他 :第 9 戦より脊椎パッドの装着を義務とします。また、チェストパッドの使用を強く推奨します。

※装備についてレース用でない(JAF/MFJ 適合でない)場合は、必ず事務局に使用の可否をお問い合わせください。

### 3-6 参加方法

エントリーは WEB フォームからのお申込となります。

#### <お申込の流れ>

1. WEB お申込フォームから必要事項をご送信下さい。※フォーム送信の段階ではエントリー完了ではございませんのでご注意ください。(参加費早割・超早割の適用は期間内のお支払が条件となります。フォーム送信日とは関連ありません)。
2. お申込手続きと併せて、参加費のお支払いをお願い致します。チームあたりの参加人数により参加費が異なりますのでご注意ください。
3. お申込手続きと参加費のお支払いが完了した時点で正式エントリーとなり、WEB 上のエントリーリストにチーム名が記載されます。(掲載を以って、エントリー完了のご報告と代えさせていただきます)
4. 受理書の発送は廃止といたします。エントリー受理の旨を記載したメールを代表者の方へお送りしますので、その際に間違い等無いかご確認ください。
5. 詳細なタイムスケジュールは WEB のタイムテーブルに随時アップ致しますので、各自チェックをお願いします。
6. WEB 上からエントリーシート及び防火に関する誓約書をダウンロード・印刷・ご署名の上、当日受付にてご提出下さいませ。必要書類をすべてご提出いただいた時点で当日の参戦手続きが終了となり、計測器をお渡しさせていただきます。

### 3-7 登録、料金規定

- a. キャンセル受付は、開催日 30 日前を期限とさせていただきます。キャンセルの際は、お預かりしております参加費から事務手数料 3,240 円を差し引かせて頂いた金額のご返金となります。
- b. 参加者・参加車両の登録受付は開催日 30 日前を期限とさせていただきます。以降の登録につきましては、手数料 10,000 円となります。~~※ただし開催日 20 日を切ってからチームエントリーした場合には、開催日 7 日前を期限といたします。~~
- c. 参加者・参加車両をはじめとした登録内容の変更受付も開催日 30 日前を期限とさせていただきます。以降の変更につきましては、1 件につき手数料 10,000 円となりますので予めご承知おき下さいませ。
- d. 変更受付と同様に、選手・マシンの追加受付も開催日 30 日前を期限とさせていただきます。以降の変更につきましては、1 件につき手数料 10,000 円となりますのでご承知おき下さいませ。
- e. 上記 b. c. 項の手数料の適用は、HP 上の記載変更・クラス変更等エントラント情報の変更のための処理のために必要となるものです。また、競技結果及び他エントラントへの影響があると主催者が認めた場合も同様に手数料を必要とします。  
選手・車両登録変更及び追加によるリザルトへの影響が避けられないと主催者が判断した場合、クラス表彰の対象外とします。
- f. 追加・変更・削除いずれの場合に関わらず、開催 7 日前以降の登録内容変更を行ったエントラントは、クラス表彰の対象外とします。
- g. 選手・車両について、登録が完了し主催者が出走を認めたもの以外は走行を禁じます。  
万が一未登録の選手・車両の走行が発覚した場合、即時に該当エントラント(チーム)を失格とし、以後の走行・競技への参加は認められません。



# SODEGAURA

## 第4章 車両規定

“マル耐”は「耐久レース形式走行会」です。その為、車両規定は正式なレースのそれよりも比較的少なく、注意喚起が主となっておりますが、特に車両の不備はご自身だけでなく、周りにも迷惑をかけてしまいます。下記をご参照頂き、当日までにしっかりと車両を万全な状況にしておいてください。

なお、下記【規定】及び【必須】項目に於いて不備が認められた場合、その改善が確認されるまで走行不可となりますので、予めご了承ください。

### 4-1 【規定】ゼッケン

ゼッケンは原則、エントリー順にて若い番号から発行していきます。自チームのゼッケンは、WEB エントリーリストをご確認ください。また希望ゼッケンがある場合は、受付時にご申請ください(優先順位は参加費お支払順と致します)。

ゼッケンは各チームでご用意をお願い致します。車両前面に1枚・左右両側面に1枚ずつ、計3枚を制作し張り付けて下さい。ゼッケンの字体などは特に規定は設けませんが、必ずタワーやポストからも数字が確認しやすいものとして下さい。なお第8戦より、ゼッケンカラーと明確な反対色でのゼッケンベースの製作を指定しております。形状は視認性を阻害しない限り特に問いません。

文字サイズは、2輪はA4横フルサイズ、4輪はA3横フルサイズを目安として下さい。側面のゼッケンについては、横方向から視認できる位置に貼り付けること。また、定形用紙にプリントしてそのまま貼り付ける場合は、走行中に飛散することが無いよう、四隅をしっかりとガムテープで固定すること。

なお自チームの該当クラスとは関係なく、2輪 250cc 以下の車両は全て、赤地のゼッケンベースに白文字のゼッケンナンバーを指定致します(第9戦より適用、以前は反対色でしたのでご注意ください)。また、250cc 以上のマシンは、この色組のゼッケンの使用は不可とします。

### 4-2 【規定】トランスポンダー(計測器)の取付方法

トランスポンダーは1チームにつき1台ずつ、取付ホルダーは参加車両台数分を配布致します。計測可能角度は、電磁波受信面を下に向けた垂直状態から水平方向に45度付近までですので、出来るだけ垂直になる様に取り付けて下さい。また、ポンダーと地面との間に遮蔽物があると、計測電波を拾えない場合がありますのでご注意ください。

4輪はリアナンバーへの取付を基本とします。但し、バンパー上部にナンバーがある場合は、リアバンパーへの取付をお願い致します。

2輪はフロントフォークやピリオンステップベース・マフラスターなど、操作に支障の無い部位に取り付けて下さい。

また、トランスポンダーは高価な製品であるため、脱落等による破損がない様しっかりと固定してください。ライダー/ドライバー交代の際は要注意です。

なお、取付の不備により計測が出来なかった場合、未計測となった周回は結果に反映されませんので、予めご注意ください。

### 4-3 【推奨】鏡面・ガラス製・樹脂製パーツへのテーピング

ヘッドライト・ウインカー・テールランプレンズなど、飛び石や衝突の際に飛散する可能性のある部位は、ガムテープなどで飛散防止処理を施して下さい。2輪の場合はバックミラー鏡面にも施工をお願いします。なお、常時点灯型のライトカバーなどは熱を帯びるため、全面を覆ってしまうと変形する可能性がありますので、『×型』などのテーピングで対処してください。

### 4-4 【必須】油脂類漏れ有無の点検

エンジンオイルやクーラントなど、液体の漏れは重大な事故の要因となりますので、入念に点検をお願いします。万が一走行中に発覚した場合は速やかなピットイン、或いは即時コース外への退避が要求されます。

- エンジンオイル・ミッションオイル・クーラントなどのフィルター・ドレンボルト、及びオイルフィルターの緩みはないか
- エンジンブロック・オイルパン・オイルクーラー・オイルラインの損傷・漏れはないか
- ラジエーター本体・ラジエーターホース・リザーブタンク等の損傷・漏れはないか
- ブレーキキャリパー・ライン・マスター・タンク等の損傷・漏れはないか
- ショックアブソーバー(特に2輪フロントフォーク)からのオイル漏れはないか

#### 4-5 【必須】タイヤエア圧・摩耗度合い及び損傷有無の点検

タイヤのエア圧が適正値かどうか、また異物が刺さっていたり、傷が付いていたりしないかを点検しましょう。

適正でないエア圧で走行した場合は、十分なグリップが得られないなどハンドリングに悪影響を及ぼします。また、タイヤが極端に摩耗していたり、深い傷などがあった場合、高負荷時にバーストする危険がありますので、事前にしっかりと点検をし、損傷や摩耗が認められた場合は交換しておきましょう。

#### 4-6 【必須】各パーツ取付具合の確認

走行会でもしばしば、走行中のパーツ脱落が見受けられます。ブレーキや足回りの操安系パーツパーツはもちろんのこと、その他パーツも飛散し他車にぶつかってしまうと非常に危険です。取付ボルトはきちんと締まっているかを点検、更に各所規定トルクで締結を確認すると尚良しです。また、過去に衝撃を受けた部分等も見えない所にクラックが入っていたりしますので、チェックしておいた方がいいでしょう。

- ブレーキキャリパー
- ホイールナット
- マフラー
- ミラー
- アンダーパネル(4 輪)
- ステップ周り(2 輪) e.t.c...

#### 4-7 【必須】排気音量の最適化

第 3 章 3-4 にも記載してありますが、排気音量規制は 4 輪・2 輪共に 95db 以下となっております。

当日は停止状態での個々のマシンの排気音量測定は行わず、走行時常時計測という形を取らせていただいております。音量超過が認められた場合は一度ピットインして頂き(オレンジボールフラッグにより勧告;6 章 15 項参照)、消音器・バツフル或いは回転数上限設定により音量を落とす対策をお願いすることになりますので、予めの対応をお願い致します。なお、連続した音量超過に対してはペナルティが課せられます(第 7 章参照)。

#### 4-8 【推奨】オイルドレンボルトなど、脱落防止のためのワイヤリング・テーピング

4-4 及び 4-6 に記した項目への対策をより確実なものにする為に、脱落防止のワイヤリング・テーピングを推奨します。可能であれば、是非やってみて下さい。安全性が高まると共に、車両がレーシーになりますよ♪

<ワイヤリング推奨個所(主に 2 輪)>

- オイルドレンボルト・同フィラーキャップ
- オイルフィルター
- キャリパーマウントボルト
- ブレーキホースバンジョーボルト e.t.c...

<テーピング推奨個所(主に 4 輪)>

- ブレーキ・クラッチマスターリザーブタンクキャップ
- クーラントリザーブタンクキャップ
- ウインドウウォッシャー液タンクキャップ
- パワステオイルタンクキャップ
- エンジンオイルゲージ(或いはタイラップ固定) e.t.c...

#### 4-9 【4 輪推奨】ロールバー、ロールケージの装着

まさかの横転やハードなクラッシュ時に、安全性が非常に高まります。特にオープンタイプの車両の場合は、取付を強く推奨します。

#### 4-10 【4 輪必須】牽引フックの装着

スタックなどで自走不能になってしまった際のために、牽引フックの装着を 23 戦より義務化します。(純正のねじ込み式牽引フックで代用可能) 牽引が必要な時に牽引フックがない場合は、大会の運営を妨げるだけでなく他エントリーへの大変な迷惑が予想されます。必ず装着をしてください。

#### 4-11 【2輪推奨】オイル受けアンダーカウルの装着

オイル受けアンダーカウルは、転倒や故障などによりエンジンが破損した場合、エンジンオイルが大量にコース上に流出するのを防ぐ機能があります。

#### 4-12 【補足】使用タイヤについて → 2022年23戦でボーナスポイント廃止が決定しました。

「エントリーしやすい」がモットーのマル耐ですので、タイヤの指定・制限はありません。但し、4輪はSタイヤをはじめとする指定タイヤ・2輪はレインタイヤ非装着車両に対して、一定のコンディション下に於いてボーナスポイントが発生します。詳細は第9章をご参照ください。

#### 【備考】車検について

これまでマル耐では、走行前の車検を行ってきませんでした。また、ご参加の皆様のご取り組みのおかげで、ボルト類やパーツの脱落に因る、人命に関わる重大な事故も発生しておりません。しかし、車両の各部点検は毎走行前に必ず行って下さい。

現時点では検査員が各ピットを周り、目に留まる点があれば確認させていただくスタイルでチェックをさせて頂いておりますので、ご協力宜しくお願い致します。



SODEGAURA

## 第6章 決勝走行時のルールとマナー・注意事項

今まで散々危険性について取り上げてきましたが、最終的にはコース上の全てのドライバー・ライダーが共通認識で行動すれば、例えスピンやクラッシュが起きたとしても重大な事故は防げるものです。ここでは、走行時のルールとマナー・注意事項について取り上げていきましょう。

### 6-1 決勝前進行(進行詳細については公式通知にて別途発表)

1. 4輪・2輪共に決勝進行が始まると、予選で決まった順にグリッド上へ整列を開始。その際各チームのメンバーは全員コース上に入ることが出来ます。
2. 進行表にて決められた時間でコースインゲートを封鎖します。この時間までにグリッドに付けないチームは、ピットロードからの最後尾スタートとなりますので、コースインの時間はよくご確認ください。
3. スタート 3 分前になったら、ドライバー・ライダー以外(2輪はマシン補助係を除く)全てのメンバーはコースから退出、サインエリア内も立入禁止となりますので、ピットエリアへと一度退去して下さい。

### 6-2 スタート方法【4輪】(進行詳細については公式通知にて別途発表)

- 4輪のスタートは、ローリングスタート方式を採用します。流れは以下の通りです。
1. 予選で決まった順序でグリッドに整列。最前方にペースカー配置。
  2. シグナルオフで、各車一斉にスタート。但し、この時点ではペースカー追従・自分より上位グリッドのマシンを追い越してはならない。
  3. そのままコースを数周走行。スタート時刻に安全なスタートが出来ることを確認された時点で、コントロールライン通過時にレーススタートとなる(最終コーナー手前でペースカー離脱。メインポストよりグリーンフラッグ振動掲示。)
- ※グリーンフラッグ掲示前の隊列の中で、過度にマシンを左右に振った蛇行走行、また極端なペース調整は危険を伴うため禁止。

### 6-3 スタート方法【2輪】(進行詳細については公式通知にて別途発表)

- 2輪のスタートは、変則ルマン式・ローリングスタート方式を採用します。流れは以下の通りです。
1. マシンは予選で決まった順序で、ホームストレート上・ピット側にコントロールラインから整列。ライダーはその対岸に待機。(この時、マシンを抑える人員 1 名のみコース上に残ることが出来る)。エンジン停止。
  2. スタートの合図で各ライダーはマシンに駆け寄り、エンジン始動、走行を開始。
  3. スタート後は、走行状態にある上位グリッドのマシンは追い抜き禁止。但し、スタートを切れずに静止状態に在る車両はパスして OK。そのままペースカー追従にて、隊列を組んだままコースを周回。
  4. スタート時刻に安全なスタートが出来ることを確認された時点で、コントロールライン通過時にレーススタートとなる(最終コーナー手前でペースカー離脱。メインポストよりグリーンフラッグ振動掲示。)
- ※グリーンフラッグ掲示前の隊列の中で、過度にマシンを左右に振った蛇行走行、また極端なペース調整は危険を伴うため禁止。

### 6-4 「2輪用走行ライン」について

袖ヶ浦のコースレイアウト上、1 コーナー立ち上がりより先はかなりのスピードが乗る区間となり、且つランオフエリアも十分ではありません。そのため、万が一の事故を軽減する目的で、袖ヶ浦には 2 輪の走行ラインを限定するローカルルールが存在します。

1 コーナー立ち上がりから 3 コーナー手前まで、アウト側に白線が引かれています。2 輪はこのラインを超えることのないよう注意して走行して下さい。ラインオーバーはコースアウトとみなされ、ペナルティの対象となります。

### 6-5 ピットインの流れ

ドライバー・ライダー交代などでピットインする際は、8 コーナー立ち上がりから緩やかに速度を落としつつ、コースの右側走行をキープして下さい。

同時に、4輪は右ウインカーを点滅して、2輪は手や足などを上げ、ピットインの意志を後続に伝えましょう。  
※特に 9 コーナー立ち上がり以降、急激なライン変更によるピットインは、大変危険なため禁止とします。ピットイン指示やチェッカー後、ピットインの機会を逸脱しても、無理にピットに入ろうとせず、再度コースを一周してからピットインして下さい。 **ピットロード入り口では一時停止です**

#### 6-6 ピットアウトの流れ

ピットアウト時は、緩やかに加速、4 輪は左ウインカーを点滅、2 輪は手や足などを上げ、ピットアウトの意志を伝えつつ、後続に注意してコースに入ります。3 コーナーを過ぎるまで右側をキープして走行しましょう。その後、後続の有無を確認し、通常走行ラインに復帰してください。

※特にホームストレート合流時、コースとピットレーンの境界を示すホワイトラインを跨ぐケースが多く見受けられます。このホワイトラインカットもペナルティの対象となりますので、十分注意して下さい。

#### 6-7 ピットロードの速度制限(別途公式通知に詳細記載)

ピットロードは 40km/h 制限とします。例え 40km/h 以下で走行していたとしても、ピットには大勢人がいますので、周囲に充分気を配って走行して下さい。また、ピットロード入り口での一時停止やシケインの設置を行います。詳細は公式通知をご確認下さい。

#### 6-8 窓とヘルメットシールド

走行中 4 輪は運転席側の窓を必ず閉めましょう(こぶし 1 つ分ほどは開けていても大丈夫です)。**運転席側以外の窓**は開けても構いません。但し、ウインドウネットを取り付けている場合この限りではありません。

2 輪はヘルメットシールドを必ず閉めましょう。

#### 6-9 【2 輪のみ】追い越し制限区間

第 2 章 9 項で既述の通り、最終立ち上がりから 4 コーナー進入まで、2 輪 250cc を超える車両は、排気量に関わらず前方の如何なる車両をオーバーテイクしてはいけません。違反はペナルティの対象となります。但し、ピットイン・アウト時やトラブル等でレコードラインを外れ、右側を走行している車両は除きます。規制区間の始点・終点には目印を設置致します。目印はパイロンを予定、当日ブリーフィングにて改めて説明致します。

また、コース上の監視の為、白バイや覆面のような「取締車両」が走行します。通常「取締車両」は巡回走行を行っておりますので、追い越し規制対象外となります。

※2st 車両は第 2 章 7 項記載のクラス分け排気量換算値を基準とするため、250cc であっても追い越し規制対象となります。 また、運営事務局の認める車両は別途規制対象外となることもあり、公式通知で公開されます。

#### 6-10【4 輪のみ】ウインカーの使用に関して

コースイン、PIT イン時以外のウインカーの使用は原則禁止です

ただし、追い越し時のウインカーの使用に関しては、別途公式通知もしくは当日ブリーフィングにて詳細を発表説明いたします。

#### 6-11 クラクションの使用に関して

コース上ではクラクションをはじめとしたホーン類の使用は禁止と致します。

#### 6-12 ライダー・ドライバー交代の方法

ライダー・ドライバーの交代時は必ずエンジンの停止を義務付けます。前走のライダー・ドライバーがシートから離れた瞬間からエンジン停止、次走のライダー・ドライバーの準備、並びに計測器の取付が完了した時点でエンジン再始動とします。

第 12 章で後述いたしますが、計測器はサーキットの所有物となります。万が一損傷・破損させた場合は修理代のご請求が発生してしまいますので、脱落しないようしっかりと固定して下さい。

#### 6-13 レース中の給油作業について

レース進行中のピットインによる給油作業は全て、パドック内にあるガソリンスタンドを給油エリアとして行うものとします。袖ヶ浦フォレストレースウェイでは、ガソリン購入時にコントロールタワーでのチケット購入が必要となります。なお、緊急対応時は給油スタッフがすぐに対応できない場合がありますので、特に 1 台のみでの参加のチームは、携行缶をご用意頂くことをお奨め致します。

給油の際の動線につきましては、34 番ピットより最徐行でパドックに入り、スタッフの誘導で給油後、再度 35 番ピットよりピットロードへ戻り、コースインして下さい。

なお、携行缶をお持ちの場合もピットでの給油作業は禁止となります。必ずガソリンスタンド・給油エリアにマシンを移動させて作業を行なって下さい。

#### 6-14 コースアウト時(2 輪転倒時含む)の対処法 ※復帰可能な場合

マシンが動く状態にあり、走行復帰が可能な場合(判断は 5 秒位内に行いましょう)は、後方の安全を充分に確認し、コースに復帰しましょう。復帰後はマシンに多くの砂利が付着しているため、出来る限りコースの右端をスロー走行し、必ず一度ピットに戻るようして下さい。ピットに戻った後は、各部損傷箇所がないかを点検、砂利を綺麗に落としてからコース復帰の流れとなります。

なお、転倒・コースアウトが確認された車両は、一度ピットロードエンド付近の指定エリアで競技役員によるマシンチェックを行う場合がございます。清掃・点検が不十分であった場合、再度修繕をお願いする場合があります。また、コースアウト・転倒後も走行を続けている車両には、オレンジボールが提示されます。

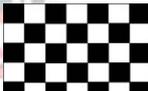
#### 6-15 コースアウト時(2 輪転倒時含む)の対処法 ※復帰不可能な場合

マシンが動かない、或いはグラベルにはまってコース復帰不可能と判断した場合(5 秒以上どうにもならなかったら)は、速やかにマシンから離れ、ガードレールやタイヤウォールの裏に避難しましょう。避難の際は、コースの様子を見つつ迅速に移動、救助を待ってください。決して走行中の車両に背を向けてダラダラと移動することの無いように。また、救助が来るまでヘルメットは必ず装着したままで待機すること。

※4 輪でコースアウト後復帰不可能になった場合、車内で救助を待つ人が見受けられますが、これは非常に危険です！動けなくなったら、速やかにコースの外へと退避して下さい。

#### 6-16 フラッグの種類

コース状況を知るには、目視の他に各コーションフラッグで得ることが出来ます。それぞれの意味を充分に理解した上で、走行に臨みましょう。

	<b>イエローフラッグ</b> コース脇・またはコース上一部に危険箇所がある。進行方向を変更する準備をせよ。徐行にて追い越し禁止区間。		<b>SC ボード</b> セーフティーカーの介入を知らせる。掲示中は追い越し禁止、セーフティーカー追従。イエローフラッグ同時掲示。
	<b>オイルフラッグ</b> コース上に、オイル・砂・砂利などで滑りやすい箇所がある。雨の降り始めにも使用する事がある。注意して走行せよ。 <u>袖ヶ浦のスポーツ走行では追い越し禁止ですが、マル耐では追い越し可とします</u>		<b>オレンジボールフラッグ</b> 車両に機械的欠損、またはその他の問題があり、危険と思われる場合該当車両のゼッケン或いは指差しと共に掲示。安全を確保しながら 1 周後ピットストップせよ。但し、液体漏れや火災の場合は速やかにコース外へ退避すること。
	<b>グリーンフラッグ</b> 規制区間の解除。以降通常走行可能。		<b>チェッカーフラッグ</b> 走行終了。コース 1 周後、パドックに入れ。チェッカー後は追い越し禁止。
	<b>レッドフラッグ</b> 重大な事故発生。全車走行中止合図であり、サーキット内の前ポストで表示される。全ての車両は最大の注意払い、最徐行にて追い越し禁止。		

#### 6-17 フルコースコーションについて(セーフティーカーの介入)

決勝レース進行中にコース上でトラブルが発生した場合、セーフティーカー(以降 SC)の介入によりレースを一時非競技状態とすることがあります。SC 介入のサインは、メインポストから「SC」の表示がされているボードとイエローフラッグが提示されます。

SC の介入は、走行順位に関わりなく安全に介入が出来るポイントで行われます。SC 介入中は、全車追い越し禁止となります。SC の後方に一列追従で走行してください。コース上の安全が確保されるまでこの状態が続きます。

SC 介入中も周回数の計測は行われます。介入中のピットイン・給油・ライダー/ドライバー交代は自由です。但し、ピットアウトは SC の走行地点により制限されます。ピットロードエンドのシグナルにてコントロールしていますので、SC 介入中のピットアウト時にご注意ください。

コース上の安全が確保された時点で、SC のコーションランプ消灯、後にピットインします。その後、コントロールラインでグリーンフラッグを受け追い越し規制解除、レース再開となります。

### 6-18 「初心者マーク」について

サーキット走行経験が少なく、「抜かれ方」に自信の無い方に於きまして、2 輪はビブゼッケンを装着(当日ご申請いただければその場でお渡し致します)、4 輪は車両後方の視認しやすい場所に「黄色線(50cm)×2 本」をガムテープなどで貼付して下さい。

また、諸先輩方はこの規定・標識の意味を十分に把握していただき、オーバーテイクの際には、安全な間隔と速度差で、思いやりを持って抜くよう心がけて下さい。

### 6-19 急激なライン変更は危険

多くの車両が同時にコースを走っている為、急激なライン変更は他の車両のラインをふさぐこととなり大変危険です。また、速度差が顕著に生じている可能性もあるため、大事故に繋がりがかねません。追い越しなどの際もラインは緩やかに、最低限の範囲で変更すること。またマシントラブルなどでスピードを落として走行せざるを得ない場合は、周囲の安全を確認しながら、緩やかにラインを外れるようにして下さい。

### 6-20 テール to ノーズ・スリップストリームは使わない

レースと言えばコレですが、実は結構な危険を伴います。相手の後ろに潜り込むと、その先の視野が極端に制限されます。スリップから出た瞬間、その先に遅い車両がいたり、コースインしてくる車両があったりと、予測できない事態に遭遇するケースがあります。

更にマル耐では排気量・性能が異なるマシンが混走しています。場所によっては 100km/h 以上の速度差も生じますので、ストレートではテール to ノーズ・スリップストリームは使わず、必ず前の車両と少しオフセットさせた状態で、前者とその前の視界を確保してください。

### 6-21 決勝終了後の流れについて(進行詳細は公式通知にて別途発表)

レース終了時の流れは、以下の通りです。

- 1, 走行会終了となった時点で、その時点のトップ車両を起点に、メインポストからチェッカーフラッグの振動掲示を開始。ピットロード閉鎖。
- 2, チェッカーを受けた時点でレース終了。以降の追い越しは禁止、緩やかに速度を落として前車追従にて走行。各ポストイエローフラッグ掲示。
- 3, 7 コーナー付近のゲートより、先頭車両前に SC 介入。
- 4, 全車コントロールライン手前からホームストレート上に順に停止。エンジントップ。以降アナウンスがあるまで車両移動禁止。コース開放。
- 5, 計時システムの見終チェック終了次第、車両移動禁止の解除。2 輪は手押しにて、4 輪は最徐行でコース上より撤収。

### 6-22 当章総括

#### <袖ヶ浦 マル耐の基本趣旨より>

袖ヶ浦マル耐は、まだレースをやったことのない人にもレースを楽しんで頂き、今後もレースに参戦してみたいと思っただけことが第一です。そのためスピードのみを争うことよりも、レースの雰囲気とマナーを、一緒に走るサーキットの先輩方が、指導し教えてくれるような場になればと思っています。決勝中であっても、各先輩方が実際の走りにてレースのマナーと安全で正しい抜き方抜かれ方を、これからの人へ伝えていただければと思います。

#### <サーキット走行経験の少ない方へ>

サーキット走行初心者の方でも、少なからず旗の説明やピットイン・アウトなどのルール・マナーを確認しているはずですが、もう一度、体が覚え反応できるようになるまでチーム代表と確認しあってください。また、袖ヶ浦走行会ではマル耐エントラント向けの講習も行ってまいりますので、ぜひご利用下さい。

## 第7章 決勝進行時のペナルティについて

本来ペナルティはレースの公平性と安全性とを守るためのものですが、マル耐は趣旨特性上、安全性の確保に重きを置いたペナルティを設定します。また、他のレースでは違反の内容によりペナルティの度合いも調整されますが、マル耐では安全性に関わる問題は最重要項目とし、全て同様のペナルティと致します。

### 7-1 ペナルティの対象

決勝進行中は下記に挙げる違反を行った場合、そのチームはペナルティの対象となります。

- 1, 1コーナーから3コーナーに敷かれる、2輪用ラインはみ出し違反
- 2, 2輪追い越し規制違反
- 3, フラッグ違反
- 4, ピット速度違反
- 5, 音量規定違反
- 6, 明らかな他車妨害行為
- 7, 危険と思われる一切の行為(著しく頻繁なスピン・コースオフも対象となります)
- 8, その他、当御定書並びに公式通知に定める事項に反する行為全般

### 7-2 ペナルティの決定

競技役員により違反が確認された場合、審判長から以下の処分を下すこととします。

#### 1, ピットストップ

ピットストップの場合は、走行中のライダーに対してオレンジボールが提示されます。オレンジボールを受けたライダーは、速やかにピットインの上、ピットロード前方の始動エリアに赴き、違反内容を競技役員から確認して下さい。なお、ライダー・ドライバー交代と同時にピットストップペナルティの消化は出来ません。直前にライダー・ドライバー交代を行った場合、コース復帰後再度ピットインの上ペナルティ実行となりますのでご注意ください。

#### 2, 罰金

罰金の指示を受けたチームの代表は、レース終了までに競技委員長に支払うこととします。罰金の支払いがなされない場合は、失格処分と致します。内容と罰金金額については、最終ページをご参照下さい。

#### 3, 周回数減算及び失格

違反後も改善の意志が見受けられないなど、当マル耐の趣旨に反する行動をされる場合は、全て審判長の一存のもと、周回数減算から失格の処分を下させていただきます。

#### 4, 音量規定違反に関する個別ペナルティ

音量規定違反に対しては、2回目以降から都度2周減算とします。なお、カウントはチーム単位となります。

### 7-3 監視体制

主に競技役員並びに各ポスト、及び監視カメラからの監視とします。2輪は加えて「取締車両」がコースを巡回します。取締車両に頭を抑えられ合図を出された車両は、それに従って一時ピットレーンへ戻り、スタッフの指示を仰いで下さい。

### 7-4 ペナルティの結果への反映

ペナルティにより周回数減算が発生した場合は、直接4時間耐久の結果に反映されます。

## 第8章 決勝レースの+αチャレンジ項目について

マル耐では、2章8項で記したように、レース以外の+αチャレンジ項目を設けます。これは、「勝敗が速さのみで決まらない」様にする事、及び「より多くの人が一日を楽しむことが出来るように」することを目的に導入されます。「速さ」に加え「知識・技術・体力」を競う項目をレース進行に加え、全てで良い成績を収めたチームが総合優勝するという仕組みです。不参加に対してのペナルティは特にありませんが、**総合結果および、クラス別結果に於いて+αチャレンジ項目で収めた成績がレースの結果に反映されますので、是非楽しくご参加頂ければと思います。**

### 8-1 +αチャレンジ項目の種類

1. メカリーグ: 車両整備に関する技術力を競います。
2. インテリーグ: モータースポーツに関する知識力を競います。
3. マッスルリーグ: モータースポーツに必要な基礎体力を競います。予選のバトンリレーがこれに該当します。  
各内容及び獲得ポイントについては、後ほど公式通知にて発表致します。

### 8-2 +αチャレンジ項目の実施タイミング

マッスルリーグは予選として午前中に、インテリーグとメカリーグについてはレース進行中、別途パドック内で行います。正式な時間は公式通知として発表されるタイムスケジュールをご参照下さい。

### 8-3 +αチャレンジ項目への参加方法

各チームを代表して1名ないしは複数名を選抜の上ご参加ください。なお、+αチャレンジ項目への参加は、決勝に出場しているライダーでなくても構いません。つまり、専属メンバーを召喚して頂いてもOKということですね。

### 8-4 +αチャレンジ項目での獲得ポイントについて

- +αチャレンジ項目は、総合結果およびクラス別表彰へ反映されます。**
- ※2022年大会では、クラス別表彰にも加算されます。**
- ※2023年大会では、クラス別表彰には加算されない予定です。**

# SODEGAURA

## 第9章 ボーナスポイントについて

マル耐には様々な車両・ライダー・ドライバーが参加します。となると必然的に、マシンスペックや経験値などで差が出てきます。車両については排気量でクラス分けを行なっていますが、その中でも大きく力量差が出てくる場合があります。その差を埋めるべくして設定したのがボーナスポイントです。

### 9-1 ボーナスポイントの種類

1, 4 輪ラジアルブースト → 2022 年 23 戦でボーナスポイント廃止が決定しました。

2, 2 輪レインブースト → 2022 年 23 戦でボーナスポイント廃止が決定しました。

### 3, 女子カブースト

チームメンバーに女性が参加しており、且つその方がべらぼうに速いプロドライバー／ライダーではない場合(大会事務局の判断による)に限り、女性 1 名につき+5 週のボーナスポイントが発生します。

### 9-2 ボーナスポイントの適用

ボーナスポイントの適用は、原則自己申告とさせていただきます。該当チームは当日参加受付時に必ず指定された方法で申請を行ってください。申請に虚偽があった場合は表彰権利のはく奪、申請ミスがあった場合は都度大会事務局の判断でリザルトへの反映を決定します。

### 9-3 ボーナスポイントの反映

ボーナスポイントは、総合結果、クラス別表彰へ反映されます。

※2022 年大会では、クラス別表彰にも加算されます。

※2023 年大会では、クラス別表彰には加算されない予定です。

### 9-4 記載以外のボーナスポイント追加について

現在当章に記載していない、新規のボーナスポイントを追加する可能性もあります。詳細は、公式通知にて発表致します。

SODEGAURA

## 第 10 章 表彰内容とポイント加算方法について

4 時間耐久終了後、表彰式を行います。表彰項目は以下の通りです。

マッスルリーグ(予選)	1～3 位
インテリーグ	1～3 位
メカリーグ	1～3 位
各クラス	1～3 位
マル耐総合	1～3 位

3 種の+αチャレンジ項目で発生したポイント、及び第 9 章に定めるボーナスポイントは、**総合結果、クラス別結果に加算し算出します。公式通知を参照してください。**

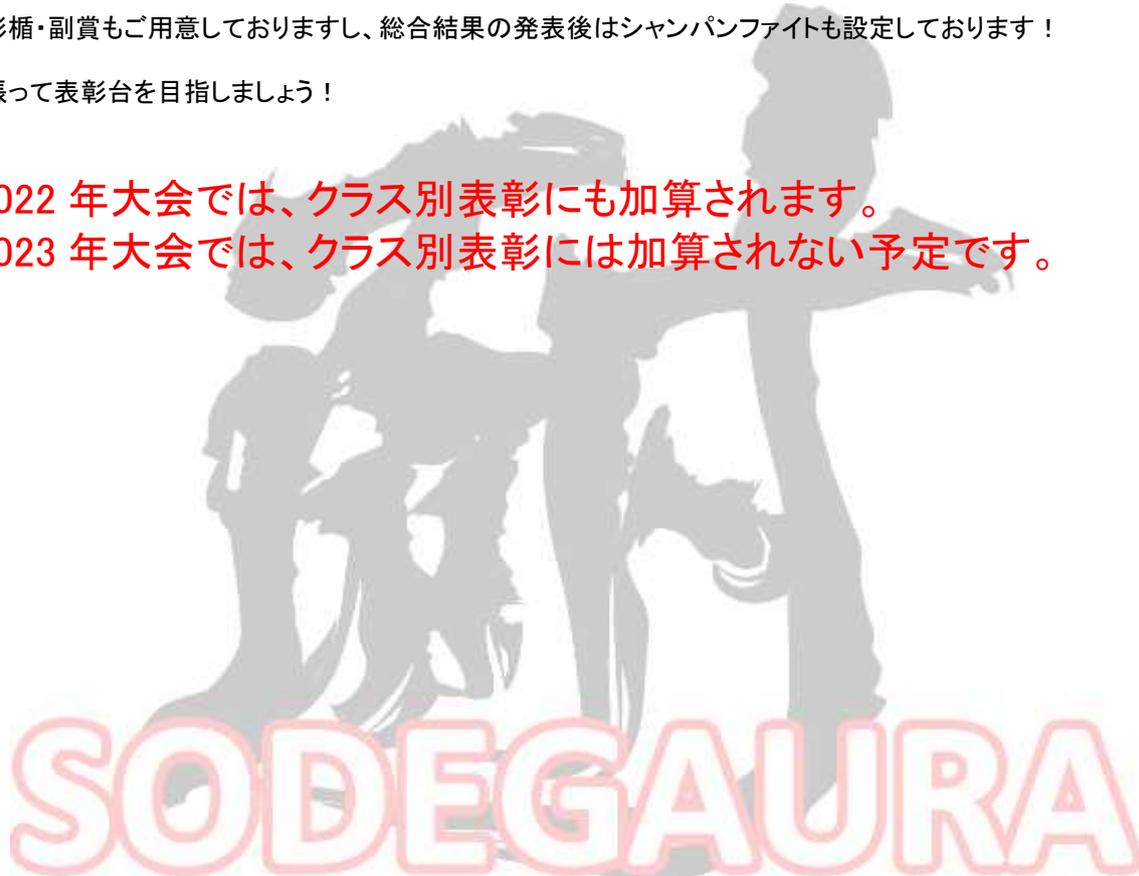
最終結果は周回数に基づき主催者が決定することとします。

表彰楯・副賞もご用意しておりますし、総合結果の発表後はシャンパンファイトも設定しております！

頑張って表彰台を目指しましょう！

※2022 年大会では、クラス別表彰にも加算されます。

※2023 年大会では、クラス別表彰には加算されない予定です。



SODEGAURA

## 第 11 章 パドックの使用について

当日はマシンの種類もさる事ながら、レースに慣れ親しんできた人やそうでない人、お父さんの勇姿を見に来た奥様やお子様など、ありとあらゆる人がいらっしやいます。もちろんそのため、走行会やレースが行われているサーキットのパドック内では、何が OK で何が NG なのかという認識もバラバラです。ここでひとつ、マル耐の場合を認識しておいていただければと思います。

### 11-1 パドックの使用とトランスポーター等の駐車場所について

当日パドックは配置を指定しております。トランスポーター等の駐車場所や動線については別途公式通知として発表いたしますが、ピット側のパドックエリアは参戦車両優先、併催イベントや来場台数によっては、パドック外駐車場のご利用をお願いする場合がございますので、予めご了承くださいませ。なお、当日現地ではスタッフの誘導に従っていただくようお願い致します。

### 11-2 ピットの使用について

各チームのピットは、事務局にて割り振らせて頂きます(参加費お支払順を基準にコントロールハウス側から配置)。発表はゼッケンと同じく開催 2 週間前を予定しております。必ず指定のピットを使用して頂くようお願い致します。

なお、ピットの数に限られており、エントリー状況によっては複数のチームで一つのピットをご使用頂く場合もございます。楽しく一日を過ごせるよう、譲り合いの精神でご利用いただくようお願い致します。同様に、ピット前へのテント設置につきましても、お隣のチームに邪魔にならないようお願い致します。

また、第 10 戦から 1 チームあたりの割当ピット数上限を 2 ピットと制限させて頂きます。大勢でご参加頂くチームの皆様には大変恐縮ではございますが、1 コーナー側駐車スペースをご利用の上、適宜車両の入れ替えをお願い致します。

### 11-3 パドック内の車両走行について

給油やその他諸事情により、パドック内で車両を走行させる際は、周囲に十分注意し最徐行でお願い致します。ピットからの車両出し入れの際は、ドライバー以外のチーム員の方も安全に配慮していただくようお願い致します。ウォーミングアップやテスト走行はいかなる場合も NG です。

また、2 輪で移動される際は必ずヘルメットを装着していただくようお願い致します。

### 11-4 パドック・ピットでの暖気について

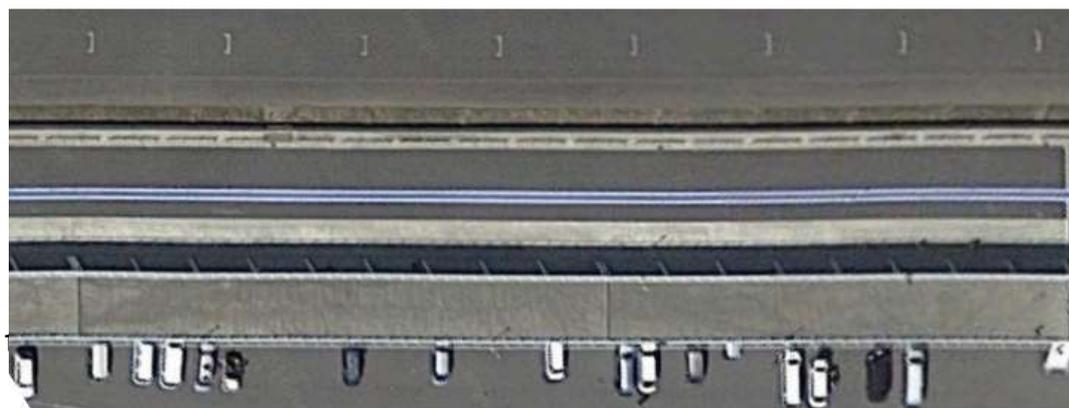
過度なレーシングは禁止されています。アイドリング +  $\alpha$  レベルのレーシングでゆっくりと暖気を行って下さい。

### 11-5 ピット電源の使用について

ピット内のコンセントは、タイヤウォーマーやホットプレートなど、電力消費の大きい製品は使用禁止とさせて頂きます(みんなで一気に使用するとブレーカーが落ちてしまうため)。タイヤウォーマーなどを使用する際は、必ずご自身で発電機などをご用意いただくようお願い致します。

### 11-6 パドック・ピット内の立ち入り区分・規制について

ピットからコース側のエリアは、安全性を考慮しお子様の立ち入りはご遠慮頂いております。また、ピットロードからサインエリアは傘の使用は禁止となっております(コースに飛ばされると危ないので)。



#### 11-7 火の取扱いについて

原則全エリア火気厳禁です。調理などをされる際は発電機&電気調理器具をご利用下さい。タバコは所定の場所にて、稀に車の中で吸っている方も見かけますが、それも NG です。電子タバコ、加熱式タバコも同様に所定の場所をお願いいたします。

#### 11-8 自転車やキックボードの使用について

移動用として自転車やキックボードを持ち込まれることは可能ですが、使用の際は十分に注意して下さい。なお、遊び(賑やかし・暇つぶし含む)目的のお持込みは禁止とさせていただきます。



## 第 12 章 マル耐での事故・損害等への対応

最後に、サーキットでの事故におけるルールとマナー、及びお見舞金の説明をしておきましょう。なかなか声を大にして説明されない部分ではありますが、スポーツ走行や走行会でもほぼ同様の内容となっておりますので、サーキットでモータースポーツを楽しむ上で、是非覚えておいていただければと思います。

### 12-1 サーキット内での事故は自己責任

サーキットでの走行を楽しむにあたり、大前提中の大前提が「全ては自己責任である」こと。他のマシンに突っ込まれて自分のマシンがダメになっても、あまつさえ怪我をしても、相手や主催者・サーキットにその賠償を請求することは出来ないルールとなっています。

しかしだからといって、やらかしてお咎め無しというわけではありません。自分のミスで他のマシンにぶつけてしまっても知らんぷり、クラッシュの巻き添えにしまっても声すらかけない。そんな人はサーキットを走るのには向いていないでしょう。

他車との接触を始め、事故に巻き込まれてしまったら、お互いを気遣い声を掛け合うようにしましょう。

### 12-2 お見舞金について

マル耐参戦中にクラッシュ転倒その他で負傷してしまった場合、お見舞金が支払われます。対象は走行される参加者のみ、応援・観戦やお手伝いとして参加される方々対象外となりますので、予めご注意ください。そのため、パドックでの車両移動に関しては、動かす側も勿論のこと、当日会場にいる全員が注意して行動していただくようお願い致します。

なお、お見舞金の設定は以下の通りです。

**通院: 650 円/日 入院: 2,000 円/日 死亡: 200 万円(最大)**

※但し、お見舞金の対象となる治療期間は、事故日から 180 日以内となります。

※お見舞金の設定内容に不安のある方は、別途ご自身で傷害保険等にご加入されることをお勧め致します。

### 12-3 サーキット設備損壊・消耗の場合

サーキット設備を破損させてしまった場合、例えばガードレールに突っ込んでしまったり、トランスポンダーを落として壊してしまったりなど。火災の際に使用する消火器もこれに当たりますが、何らかの事故により損壊・消耗した設備を回復させるのにかかる費用は、当事者へのご請求となりますので、予めご承知おきください。なお、代表的な諸設備の修繕費用は下記のとおりとなります。

○ガードレール(板)	60,000 円/枚	
○ガードレール(支柱)	40,000 円/本	
○トランスポンダー	50,000 円/個	
○消火器	5,000 円/本	※各税別

### 12-4 パドック内の事故に関して

コース上は勿論のこと、パドック内にも危険は潜んでおります。パドック内で発生した事故や盗難等に関しましても原則自己責任となりますので、車両や物品の管理につきましては十分ご注意ください。

こうしてみると「なんだかハイリスクだなあ…」と思われるかも知れませんが、つまりサーキットは何でも OK などころでは無いということ、公道よりも安全とされているフィールドは、きちんとしたルールとマナー、そしてそれらに対する共通認識があって初めて成り立つものであります。ホントは公道&道路交通法も同じなのですが(例えばガードレールを破損させたりしたらちゃんと請求されます)、車両保険で自覚しづらくなっているのではないのでしょうか。

説教臭くなってしまいましたが、ぜひこの機会にクルマ・バイクを走らせることが持つリスクも一緒に考えていただければ幸いです。

## 番外編 撮影映像・画像著作に関して

マル耐で取得した車載カメラ等の映像・画像に関する一切の著作権は主催者に帰属することと致します。ただし商用目的外での、SNS や YouTube 等での個人使用はその限りではありません。なお、撮影されている参加者の方へは、主催者からの素材提供協力をお願いする場合がありますので、その際は御協力宜しくお願い致します。

## 最後に…

この度は最後までマル耐御定書をお読み頂きありがとうございました。如何でしょう、「なんだかワクワクしてきた！」と感じて頂ければ幸甚です。少しでもご興味あれば、是非事務局までご連絡下さい。ご不明な点など改めてご説明させて頂ければと思います。車両のモディファイも絶賛受付中です。

それでは、皆様のご参加を心よりお待ちしております。



株式会社 WITH ME  
袖ヶ浦・マル耐事務局  
〒123-0864  
東京都足立区鹿浜 7-11-3  
TEL 03-5838-7397  
FAX 03-5838-7398  
MAIL [event@withme-racing.com](mailto:event@withme-racing.com)

# SODEGAURA

## ペナルティ罰金一覧

内容	金額
2 輪用ラインはみ出し違反	8,000 円
2 輪追い越し規制違反	8,000 円
フラッグ違反	8,000 円
ピットロード速度違反	8,000 円
音量規定違反	5,000 円
他車妨害行為	5,000 円
危険走行	5,000 円
装備規定違反	5,000 円
その他規則書 / 公式通知記載事項違反	5,000 円

