

2020

マル耐 Light in TSUKUBA  
公式レギュレーションブック

# マル耐御定書

～OSADAME-GAKI～

2020年12月6日  
開催

(第1版)

2020年10月22日発行

## 序章 ～開催にあたって、私たちが思うこと。～

### “マル耐”について

“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、モチロン私たちも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ました。それがこの、“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認識して頂ければと思います。「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。

### 暫定タイムスケジュール

8 時 00 分～	ゲートオープン
11 時 00 分～11 時 50 分	受付
12 時 00 分～12 時 25 分	ブリーフィング
13 時 20 分～13 時 30 分	スタート進行
13 時 30 分～16 時 00 分	150 分耐久

## 第1章 マル耐 Light in TSUKUBA 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甚です。

### 1-1 “マル耐 Light”概要です。

形式／150分耐久レース形式走行会 in TSUKUBA

場所／筑波サーキット コース 2000

日時／2020年12月6日(日)

募集チーム数／4輪:30チーム

### 1-2 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、サーキット走行未経験または筑波サーキットコース 2000 が未経験の方は

WITH ME 走行会参加、もしくは同等の走行会に参加歴があることを前提とさせていただきます。

※WITH ME 走行会以外の走行経験の場合は、参加履歴がわかるリザルト等をご提出いただきます。

### 1-3 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!!

### 1-4 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。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。

ただし、パドック都合上 下記の台数上限といたします。(ドライバー、ライダー人数は上限を設けません)

4輪: 4台

### 1-5 予選は行わず、決勝グリッドはエントリー順となります。 エントリーは素早くできても、指定された期間内にお支払いが確認できない場合は、指定期間内にお支払い頂きましたチームを優先させていただきます。

### 1-6 走行は、指定タイムで区切られた各ステントをチームで走り周回数を競います。

150分の決勝時間中、コース上を走行しても良いタイムを、A,B,Cの3ステントで区切ります。

各チームのドライバー、ライダーはAステントの走行時、

Aの指定タイム内でBならばB、CならばCの指定タイム内で走行してください。

150分耐久走行会、そしてチーム戦となると様々なスキルのライダーが集まります。

筑波サーキットはあまりコース幅も無く、速度差があると大変危険です。

走行会のように比較的近いタイムの車輛が同時走行することで、接触やクラッシュのリスクを軽減します。

### 1-7 クラス分けについて

クラス分けはありません。

### 1-8 プラスαチャレンジについて

袖ヶ浦マル耐で行われるような、マッスルリーグ/インテリリーグ/メカリーグ

などの、リザルトに影響する企画はございません

## 第2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。

### 2-1 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。

サーキット走行未経験または筑波サーキットコース 2000 が未経験の方は WITH ME 走行会参加、もしくは同等の走行会に参加歴があることを前提とさせていただきます。

※WITH ME 走行会以外の走行経験の場合は、参加履歴がわかるリザルト等をご提出いただきます。

### 2-2 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。

		4 輪
参加料金	通常価格	67,500 円 (~11/15)
	レイトエントリー	87,500 円 (11/16~)
保険料※1		500 円 × 人数分

※1: 筑波保険は、出走する人の分のみとなります。

### 2-3 エントラント入場料について

**今大会は新型コロナウイルスの感染拡大防止を目的に、チームメンバー(ドライバー/ライダー/クルー)以外の入場は受け入れしていません。**

通常マル耐入場料 ※今回は入場受け入れしていません。

本来 1 チームにつき 15 名の入場が可能です。

15 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。

### 2-4 参加できる車両

参加できる車両はそれぞれ以下の通りとなります。

4 輪	<ul style="list-style-type: none"><li>・ スポーツ走行に適した車両。ミニバン・SUV などは不可</li><li>・ 排気音量 115db 以下</li><li>・ その他スポーツ走行に適した整備を施されていること</li><li>・ 3 点以上のシートベルト装備(純正で OK です)</li><li>・ <b>ロールバー不要(オープンカーは幌を締めている状態で幌を開ける場合はロールバーが必須です)</b></li><li>・ <b>燃料系統(タンク等)に手を加える場合、カスタム範囲を JAF 規定に準ずる状態にすること。※ノーマルの場合はそのまま参加できます</b></li></ul>
-----	--

## 2-5 装備について

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、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	<p>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。</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><b>難燃素材以外着用はクラッシュ炎上時の危険が増します。 今大会では、走行会同様、難燃素材以外の装備でも参加ができる代わりに、しっかりとその危険性を認識して頂き、チームごとの誓約書を提出、装備申請をしてください。</b></p>
-----	--

## 2-6 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>

#### 【お申込みの流れ】

1. チーム登録
2. 選手登録

→ご参加を決定された方から順番で結構です

[https://www.withme-racing.com/soukoukai2/marutai\\_tc2000/form/player.html](https://www.withme-racing.com/soukoukai2/marutai_tc2000/form/player.html)

3. マシン登録

マシン排気量によるクラス分けを行わないので、今回はマシン登録の必要は有りません。

4. ご参加費用お支払い

正式エントリーおよび、割引期間はお支払日基準となりますのでくれぐれもご注意ください

マル耐 HP 下部メニュー、「参加費お支払い」にてお支払い方法のご案内をしております。

※2~4 の順番は前後しても結構です。

チーム登録時の選手人数・マシン台数から変更をされる場合は早急に事務局までお知らせください。

## 2-7 料金規定

- a. キャンセル受付は、開催日 20 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・参加車両をはじめとした登録内容の変更受付も開催日 10 日前を期限とさせていただきます。以降の変更に付きましては、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。
- c. 変更受付と同様に、選手の追加受付も開催日 10 日前を期限とさせていただきます。以降の変更に付きましては、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。
- d. 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、表彰の対象外とします。
- e. 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、表彰の対象外とします。
- f. 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。

## 第3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。

### 3-1 【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。また漢数字の使用はできません。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、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。

### 3-2 【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輪はドアポケットへの取付を基本とします。

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。

### 3-3 【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。

### 3-4 【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ラー・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からのオイル漏れはないか

### 3-5 【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、深い傷などがあつた場合、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。

### 3-6 【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)
- e.t.c...

### 3-7 【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♪

#### <ワイヤリング推奨箇所>

- 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

#### <テーピング推奨箇所(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...

### 3-8 【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。

### 3-9 【4 輪推奨】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強く推奨します。(牽引フックの装着がない場合、やむを得ず多少なり車体に負荷がかかる場所に牽引器具を取り付けることがあります。)

### 【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。



## 第4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。

### 4-1 スタート方法【4輪】(進行詳細については公式通知にて変更の可能性あり。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. グリッドに整列。最前方にペースカー配置。
2. グリーンフラッグ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. そのまま最大 5 周を目安に走行。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

※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。

### 4-4 コースの走行について

今回のマル耐 inTSUKUBA については、決勝中のコース内速度差を最大限少なくし、安全を確保する意味で A,B,C 3 ステントに分け、各ステントを走行して良い、規定タイムが設けられています。

150 分を 25 分×6 ステントに類別し走行して良いタイムを設定します。ただし、事前に事務局への申請を行い、技量が必要十分ながらも、マシンが小排気量により規定タイムに達しない等の理由がある場合、特別に主催者招待枠としての参加を認める場合があります。

#### ※4輪の場合

A ステント 1分 5 秒～15 秒

B ステント 1分 11 秒～20 秒

C ステント 1分 16 秒～35 秒

上記設定ステント内で、規定より速いタイムで走行した場合は、周回減算かつ、黒旗での PIT IN 指示を掲示いたします。

走行方法は下記を参考にしてください。(変更の可能性あり)

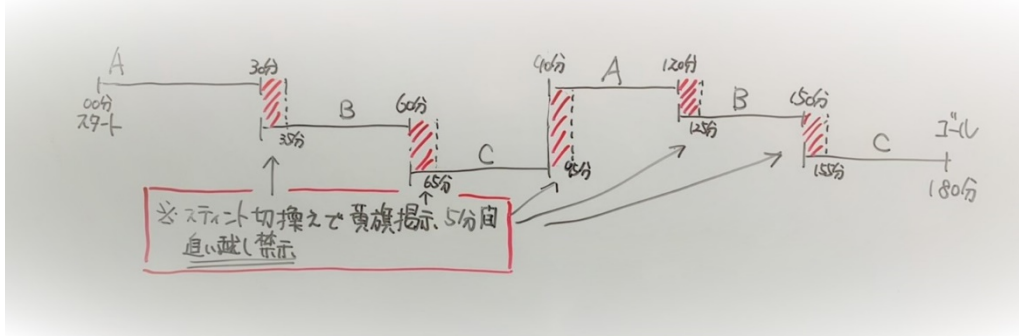
- 1) レース開始から 25 分後、5 分間の黄旗掲示をします。追い越し禁止状態で A ステント終了。
- 2) 黄旗掲示中に、走行中のドライバー、ライダーは PIT IN するかタイムを規定タイムまで落としてください。  
B ステント準備時間とします。
- 3) レース開始から 30 分後から 50 分後までは B ステント走行枠です。

以上を 150 分終わるまで

A→B→C→A→B→C と繰り返し行い、結果リザルトとして表彰致します。

もしも、B ステントがスタートしているのに、計測タイムが B ステント指定タイムより速いドライバー、ライダーがいる場合は、黒旗掲示での PIT IN を指示します。(ペナルティ)

黒旗掲示中の各当チームは周回数がカウントされず、総周回数結果より減算されます。



#### 4-3 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、80R/アジア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ピットインの意志を後続に伝えましょう。

※特に第二ヘアピン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ください。

#### 4-4 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し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。第一ヘアピン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。

#### 4-5 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。

#### 4-6 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。

#### 4-7 クラクシヨンの使用に関して

コース上ではクラクシヨンをはじめとしたホーン類の使用は禁止と致します。

#### 4-8 ドライバー交代の方法

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。

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。

#### 4-9 レース中の給油作業について(後日公式通知にて、正式発表)

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。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。

なお、携行缶をお持ちの場合もピット/パドック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。

#### 4-10 コースアウト時の対処法 ※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、後方の安全を十分に確認し、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。

#### 4-11 コースアウト時の対処法 ※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。

#### 4-12 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。それぞれの意味をサーキットの開設リンクを読み、十分に理解した上で、走行に臨みましょう。

筑波 4輪 コース旗

[https://www.tsukuba-circuit.jp/pdf/flag\\_car.pdf](https://www.tsukuba-circuit.jp/pdf/flag_car.pdf)

#### 4-13 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・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はご注意ください。

コース上の安全が確保された時点で、**SCのハザードもしくはコーションランプ消灯、もしくは車両から出される黄色い旗の掲示取り下げ**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。

#### 4-14 「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、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。

#### 4-15 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して下さい。

#### 4-16 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。

#### 4-17 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。
- 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, 全車ピットイン
- 4, パドックステージにて表彰式

#### 4-18 当章総括

##### <マル耐の基本趣旨より>

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ていただくことが第一です。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下さい。

## 第5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。

### 5-1 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, フラッグ違反
- 2, ピット速度違反
- 3, 音量規定違反
- 4, 明らかな他車妨害行為
- 5, 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)
- 6, 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, 他車との接触

### 5-2 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ブラックフラッグが提示されます。フラッグを受けたドライバー、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。

#### 5, 他車接触による失格

マル耐では、事故であっても全くの認識外もらい事故を除き、接触をするような走りをした場合はリザルト上からの除外を行い表彰資格を剥奪いたします。

### 5-3 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、直接耐久の結果に反映されます。

## 第6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。

### 6-1 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。

### 6-2 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。

### 6-3 パドック・ピットでの暖気について

レーシング(空ぶかしによる暖気)することは禁止されています。

アイドリングでゆっくりと暖気を行って下さい。しっかりと暖気する場合は、指定の場所にてお願いします。

### 6-4 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)。

### 6-5 火の取扱いについて

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。

### 6-6 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などは使用禁止です。

## 第7章 マル耐での事故・損害・オイル処理等への対応

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。

### 7-1 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おります。

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。

### 7-2 参加者は全員、筑波サーキットの定める保険に加入していただきます

◆保険料: 4輪 500円

補償金額・・・死亡: 350万円 後遺障害: 9~350万円 入院(1日): 5千円

手術給付金: 5万円 日帰り手術給付金: 2.5万円

### 7-3 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化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。

### 7-4 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。

### 7-5 オイル処理について

万が一、マシン整備不良やトラブルが原因で、コース上にオイルを散布した場合は、**オイル処理費用(1,100円/10m)が発生します。マシン整備などには十分お気を付けてください。オイル処理費用のご請求は大会開催後1ヶ月以内にご連絡させて頂き、大会開催後2か月以内でお支払いください。**

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なと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  
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)



## ペナルティ罰金一覧

内容	金額
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