

4輪 1500cc コンパクトカー
スプリントレース形式走行会

ユーセン ゴヒャク

U1500 in TSUKUBA

～特別規則書～

2020年12月6日(日)
開催

2020年11月6日改定(第2版)

「気軽に始められる楽しい4輪スプリントを！」それがU1500設立のコンセプト。
先駆けとして存在する弊社開催イベント“マル耐”“2525GP”同様に「安全に対する意識とモラル」を大事にしていきたいと思っております。同時に、規則ばかりの競技公平性の徹底で犠牲になる多様性を最低限に、広い間口を維持しながら開催できればと思っておりますので、エントラントの皆様のご理解ご協力をお願い申し上げます。

第1章 U1500 概要

1-1 開催協議会

主催/株式会社 WITH ME

会場/筑波サーキット コース 2000

1-2 事務局

東京都足立区鹿浜 7-11-3

03-5838-7397

1-3 大会概要

形式/10周スプリントレース(全クラス混走)

場所/筑波サーキット コース 2000

日時/2020年12月6日(日)

募集台数数/25台

第2章 参加資格とマシン

2-1 ライセンス

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。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。当日のブリーフィングは絶対出席のこと！（出欠取ります）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頂きますので、一度事務局にご相談下さいませ。

2-2 ドライバーの装備

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、オープンカーはフルフェイス限定とする(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。

2-3 マシン

参加できる車両はメインエンジン排気量 1.5L 以下とします。

ボアアップ以外の改造範囲規制は現時点では設けておりません。K-CAR も勿論ウエルカムです。ハイブリッドも基準にするのは排気量のみです。AT だって OK なんです。

しかし排気量ですらきっちり線引をすると、一緒にレースしたいマシンも弾かれてしまいますので、以下の指定車両の参加は可能とします。

※ロータリー車両においては、確実に F1 クラス(下記クラス分け参照)に入れるタイムを出せる方のご参加はご遠慮下さいませ

2-4 指定車両

スイフトスポーツ(ZC32S / ZC32S)、ロードスター、ノートニスモ S、ヴィッツ GRMN、リーフ、ルポ GTI(6EAVY)

※上記以外の車両でご参加ご希望の場合は事務局までお問い合わせください、随時検討致します

2-5 クラス分け

クラス分けは 3 クラスとします。フリー走行・決勝走行全ての走行時間で、クラスに対応したタイムで走行ください。申請したクラスの基準タイムから外れて走行した場合は、走行タイムに合わせたクラスに自動変更となります。

なお、基準タイムやクラス数などの設定は適宜調整する場合があります。

タイム	クラス
1 分 12.999 秒 ↑	U1500-F1
1 分 13.000 秒 ~ 1 分 17.999 秒	U1500-F2
1 分 18.000 秒 ↓	U1500-F3

※ご意見、及び前大会の結果を元に基準タイムを変更いたしました(2020/11/6 第 2 版)

2-6 その他

賞典外扱いでの出走やエキストラクラスの設定、殿堂入りシステムなどを適宜設定する場合があります

第3章 参加費について

3-1 参加料金

1 台当たりの参加料金は、以下の通りとなります。

参加料金	通常エントリー(10/31~11/22)	¥27,500-
	レイトエントリー(11/23~12/4)	¥32,500-

※筑波サーキットの保険 500円を含みます

3-2 クルーなどエントラント入場料について

今大会は特別に入場料無料となります。

3-3 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。
- 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。
- 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登録情報が記載されます。(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, 受理書は2週間前を目途にメールでお送りしますので、ご確認の上印刷して当日お持ちください。
- 5, 詳細なタイムスケジュールは開催2週間前を目処にWEB に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、計測器と最終版エントリーリストをお渡しさせていただきます。最終版エントリーリストにはゼッケン番号・参加者・車両名が記載されておりますので、登録情報に不備等無いかご確認下さい。

3-7 その他

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。

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、即時に失格とし、以後の走行・競技への参加は認められません。

天候・異変、その他安全確保に支障をきたす恐れがあるなど、特別の理由がある場合に限り、イベント開催の一部の中断・打ち切り、或いはイベント開催を中止・延期する場合があります。

第4章 車両規定

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)。

ゼッケンはご自身にて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、ゼッケンカラーと明確な反対色でのゼッケンベースのにて、タワーやポストからも数字が確認しやすいものとしてください。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 A3 横フルサイズを目安として下さい。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してください。

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出来るだけ垂直になる様に取り付けて下さい。ドアポケットへの取付を基本とします。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。

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】ガラス製レンズへのテーピング

ヘッドライト・ウインカー・テールランプレンズがガラス製の場合は、ガムテープなどで飛散防止処理を施して下さい。

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

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
- アンダーパネル(4輪)等々

4-7 【必須】排気音量の最適化

筑波の排気音量規制は 115db 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)、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、連続した音量超過は失格となる場合があります。

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

- 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) などなど

4-9 【4 輪推奨・一部必須】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。なお、オープンカーで幌またはルーフを外して走行する場合は、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の装着を必須とします。

4-10 【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。

4-11 【補足】使用タイヤについて

「エントリーしやすい」がモットーですので、タイヤの指定・制限はありません。

【備考】車検について

これまでマル耐や 2525GP などの弊社開催イベントでは、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5章 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が共通認識で行動すれば、例えば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。

5-1 ピットインの流れ

ピットインする際は、80R 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。

5-2 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、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。

5-3 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。

5-4 窓

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。

5-5 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。

5-6 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、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。

5-7 コースアウト時 ※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。

稀に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。

5-8 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。

5-9 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。

5-10 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。

更に当イベントでは排気量・性能が異なるマシンが混走していますので、速度差は大きくなります。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。

第6章 決勝のルール

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. 決勝進行ゲートオープン後、サイティングラップを経て、**2 回のフリー走行(予選)のベストタイム**で決まった順にグリッド上へ整列を開始。
2. 規定時間にコースインゲートを封鎖。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。
3. スタート 3 分前、ドライバー以外はコースから退出。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、スタンディ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. レーススタート時刻になり次第、グリーンフラッグでフォーメーションラップスタート。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. コースを一周し、再度グリッドに整列。
4. シグナル・日章旗でレーススタート。

※スタンディングスタートでは、エンジンストールに起因する追突のリスクがあります。また、1 コーナーでの接触も発生しやすいです。あくまでイベント、しっかりとマージンをとって丁寧な操作を心がけてください。

6-3 レース中断と再スタート

赤旗中断からのレーススタートについては、コースコンディションの復帰に伴い速やかに、下記のルールに従い再スタートの進行を行う。

尚レース周回数 7 周目以降の赤旗はその時点で競技成立、レース中断前の周回数とコントロールライン通過順で順位を決定する。

1. レース中断中に PIT に戻った際はマシンの修理、給油を可能とする。
2. クラッシュ、コースアウトした車両の再スタートは必ずスタッフの認可を受けること。
3. グリッド順はレース周回数 2 周未満の場合、決勝スタート時のグリッド順に戻すこととする。
レース周回数 3 周以上を消化後の再スタートはレース中断前の最終順位を反映することとする。
4. 再スタートの手順は決勝進行の公式通知に従い、サイティングラップから再開、1 分間ピットレーン出口が解放される。

コース上の全車がグリッドについての事を確認後 1 分前ボードが掲示される。ピットレーン出口解放中に自走でコースインできなかった場合はピットスタートとする。

6-4 順位の決定について

優勝者は定められた周回数を完走して、各クラスで最初にコース上コントロールラインを通過したドライバーとします。2位以下も同様、周回数とコントロールライン通過順で決定します。

6-5 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, 最終ラップでトップの車両からチェッカーが振られます
- 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, そのままコースを一周しパドックにお戻りください

第7章 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、当イベント趣旨特性上、安全性の確保に重きを置いたペナルティを設定します。

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, 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, 他車との接触
- 7, その他、当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、走行中の車両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ドライバーは、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。

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, 順位降格及び失格

違反後も改善の意志が見受けられないなど、当イベント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、順位降格から失格の処分を下させていただきます。

4, 車両接触に関するペナルティ

車両の接触においてはイベント全般を通して、いかなる場合でも接触車両全て失格と致します。ペナルティ執行は、車両接触に関わったドライバーのうち最低1名からの申請があり、該当車両の損傷部位が確認された場合とします。

5, 赤旗に関するペナルティ

前項同じく、赤旗・レース中断の原因となった車両はすべて失格と致します。

接触・赤旗ペナルティに関する補足

前2項のペナルティの設定は、とにかく参加者に損害が出来るだけ出ないよう、無闇に走行時間が削られてしまうことの無いようにと設定致しました。ルールは勿論、マナーやセオリーは大切ですが、上級者の方は、当イベントが入門向けであること、並びに入門向けであり続けることをご理解ください。初心者の方は、視野を広く保てる冷静さを、このイベントを通して身につけてください。参加者が皆お互いに尊重しあえるイベントになればと願っております。

第 8 章 パドックの使用について

8-1 パドックの使用について

各チームのパドックはマル耐共有となり、事務局にて割り振らせて頂きます。必ず指定のエリアを使用して頂くようお願い致します。

なお、パドックは混み合いますので、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。指定エリア内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。

8-2 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をお願い致します。指定エリアから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。

8-3 パドック・ピットでの暖気について

筑波サーキットでは指定エリア以外でのレーシング(空ぶかしによる暖気)は禁止されています。アイドリング + α レベルのレーシングでゆっくりと暖気を行って下さい。

8-4 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いただきます(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。

8-5 パドック・ピット内の火気使用について

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でのみ喫煙可能です。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。

8-6 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のお持込みは禁止とさせていただきます。

第9章 事故・損害等について

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。

9-1 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。

9-2 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 2輪 1,000円 (参加費に含まれております)

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

9-3 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。

9-4 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。

9-5 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。

番外編 撮影映像・画像著作に関して

当イベント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。

株式会社 WITH ME
U1500 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