



スプリントレース形式走行会

袖ヶ浦FWRツーリングカー選手権

特別規則書

2025年1月22日制定

コンパクトカーのためのレースU1500の「気軽に始められる楽しい4輪のレースを袖ヶ浦で!!」のコンセプトを引き継ぎさまざまな車種が楽しめるレース&バトルが楽しめるようにするためにアンリミテッドクラスを2024年に設置させていただきました。

アンリミテッドクラスの結果を鑑みて、さまざまな車種、ドライバーの方が「安全に対する意識とモラル」を大事にしたまま、レース&バトルを楽しめるように特別規則書を考案させていただきました。

また、規則ばかりの競技公平性の徹底で犠牲になる多様性を可能な限り最低限とし、広い間口を維持しながら開催できればと考えております。エントラントの皆様のご理解の上、ご協力をお願い申し上げます。

第1章 レース概要

1-1 主催

主催／株式会社WITH ME

会場／袖ヶ浦 フォレスト・レースウェイ

1-2 大会運営事務局

住所／東京都足立区鹿浜 7-11-3

TEL／03-5838-7397

1-3 大会概要

形式／8周スプリントレース(全クラス混走)

開催日／

第1戦 2025年3月16日(日)

第2戦 2025年4月6日(日) ※マル耐併催

第3戦 2025年6月15日(日)

第4戦 2025年8月31日(日)

第5戦 2025年10月5日(日) ※マル耐併催

エントリーの締切りは、開催日の20日前とします。

募集台数数／各戦 32 台



第2章 参加資格及び参加可能マシン

2-1 ライセンス

基本的にレース形式走行会であるため、ライセンスフリーとなっております。

2-2 参加資格

当レギュレーションを熟読の上で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方
各戦の当日の朝には必ずブリーフィングがございます。ブリーフィングへ出席する事!!(出欠を取ります)
未成年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、一度運営事務局にご相談下さい。

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)
オープンカーの場合はフルフェイスタイプ限定とし、シールドは閉じて走行すること。

服 装: 耐火性のレーシングスーツを推奨。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を推奨。操作に悪影響の無く、滑りにくいものとする。
(難燃性素材が望ましい)
オープンフィンガーはNG。

シューズ: レーシングシューズを推奨。スニーカーでも可とする。(ソールが薄いものが望ましい)
靴紐がペダルなどに引っかからない様にする事。
ヒールや底の厚いトレッキングブーツなどはNG。

その他: 耐火性フェイスマスクを推奨。

2-3 参加可能マシンについて

排気量の規定はございません。軽自動車やハイブリッド車の参加も可能です。また、ミッションがオートマチック車両の参加も可能です。また、改造範囲規制は現時点では設けておりません。
ただし、横転しそうな車両として、ワンボックス・バンの参加はご遠慮ください。

2-4 クラス分け

排気量などの車種によるクラス分けはございません。
各戦で行われるフリー走行兼予選の計測結果から運営事務局が基準を設定し、3クラス(GT-1・GT-2・GT-3)にフリー走行兼予選のベストラップから自動振り分けさせていただきます。
また、自動振り分けされたクラス分けの発表は、決勝スターティンググリッドと共に発表させていただきます。

2-5 その他

賞典外扱いでの出走やエキシビジョンクラスの設定、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 参加費及び参加方法について

3-1 参加料金

1名当たりの参加料金は、以下の通りとなります。

参加料金: ¥28,000-

エントリー締切り後の車両情報などの変更は変更事務手数料として、別途¥5,000円を頂戴致します。

3-2 クルーなどエントラント入場料について

マル耐と併催する場合のみ、入場ゲートにてチーム人数のチェックを行います。1名のエントリーにつき、エントリー者を含む3名までの入場が可能です。

4名以上の場合には、お一人につき【大人1,500円 / 中高生750円 / 小学生以下無料】の料金にて入場パスをお求めいただくことができます。ぜひ、ご利用下さい。

3-3 参加方法

エントリーはWEBのエントリーフォームからのお申込みとなります。

<お申込み完了までの流れ>

- 1, エントリーフォームから必要事項を入力の上、送信下さい。
- 2, 送信完了後、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ます。WEB上にエントリーリストに登録情報が記載されます。(WEB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, 「エントリーシート 兼 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。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完了となります。ご提出していただいた際に計測器をお渡し致します。

3-4 キャンセル

キャンセル受付期限は、開催日の20日前を期限とさせていただきます。

キャンセルの際には、お預かりしている参加費から事務手数料¥5,000円を差し引いた金額のご返金となります。ご理解いただきますようお願い申し上げます。

キャンセル受付期限を過ぎてからのキャンセルの場合にはご返金はございません。

3-5 その他

選手・車両については、登録が完了し主催者が出走を認めたもの以外の走行を禁じます。万が一未登録の選手・車両の走行が発覚した場合には、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。

※【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

1. ゼッケンは、エントリー時に必ず第一希望～第三希望の番号を申請し、各自チームのゼッケンはWEB上に公開されるエントリーリストをご確認ください。
2. ゼッケンは各自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。
3. 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を使用し、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。文字フォントや形状は視認性を阻害しない限りは特に問いません。
4. 文字サイズはA3の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、四辺をしっかりとガムテープで固定してください。
5. ゼッケンが走行中に飛散した場合には第10章に記載されている罰金が科せられる場合があります。

4-2 【規定】トランスポンダー(計測器)の取り付け方法

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して下さい。リアナンバーへの取り付けを基本とし、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り付けをお願い致します。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、取り付け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 【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の液漏れは重大な事故の要因となります。必ず入念な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ァイラー・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

4-4 【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に十分なグリップが得られないなどの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や深い傷などがある場合に高負荷時にバーストする危険があります。事前にしっかりと点検をして損傷や摩耗が認められた場合は必ず交換しておきましょう。

4-5 【必須】各パーツ取り付け具の確認

走行会でも、走行中に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。取り付けボルトがきちんと締まっているかを点検しましょう。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

4-6 【必須】排気音量の最適化

袖ヶ浦フォレスト・レースウェイの排気音量規制は 95dB 以下となっております。基本的に走行時常時計測という形を取っております。

音量超過が認められた場合はオレンジボールフラッグを掲示し、一度ピットインして頂き、ピットロードエンドでスタッフが状況を説明し勧告。消音器・バツフル或いは回転数上限設定などにより音量を落とす対策をお願いすることになります。予めの対応をお願い致します。

なお、連続した音量超過により改善が見られない場合には勧告回数分の罰金の対象となります。また、過去に音量超過の勧告を受けていることが発覚し、改善されていない状態で走行した場合には一度目のオレンジボールフラッグにて罰金の対象となる場合があります。

4-7 【必須】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。

4-8 【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

4-3及び7に記した項目への対策を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。

○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

オイルの漏れ、飛散による路面の汚損には罰金を請求致します。金額は第9章を参照ください。

4-9 【推奨・一部必須】ロールバー、ロールケージの装着 及び 牽引フックの装着

ロールバー及びロールケージ: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、オープンカーで幌又はルーフを外して走行する場合には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。

牽引フック:スタックなどで自走不能になってしまった場合の為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無い場合、やむを得ず車体に負荷がかかる場所に牽引器具を取付ける場合があります。

4-10 【その他、備考】 使用タイヤ や 車検について

1. 『エントリーしやすい』をモットーに運営してまいりますので、タイヤの指定・制限はございません。

2. 走行前の車検を行っておりません。弊社主催イベントではご参加の皆様のおかげで車検を行ってなくてもボルト類やパーツの脱落によ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回り、目に留まる点があれば状況を確認させて頂くスタイルで現在チェックをさせて頂いております。皆様、ご協力を何卒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、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 ピットアウトの流れ

ピットアウト時は緩やかに加速。「左ウインカー」を点滅させ、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、通常のサーキット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の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は大変危険です。そして、ペナルティの対象でもあります。十分にご注意下さい。

5-2 ピットインの流れ 及び ピットロードの速度制限

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「右ウインカー」を点滅させ、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ください。

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。

※ピットロード入口では、一時停止のパイロンがある場合とない場合があります。一時停止パイロンがある場合は一時停止。ない場合には一時停止は不要です。しかし、上記で規定している通りにスピードを十分に落とし、周りに注意しながら侵入しましょう。

5-3 窓

走行中は運転席側の窓は必ず閉めましょう。(こぶし1つ分ほどまでは開けても大丈夫です。)但し、運転席側にウインドウネットを取り付けている場合はこの限りではありません。そして、運転席側以外の窓は開けても構いません。

5-4 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ははじめとしたホーン類の使用は禁止と致します。

5-6 給油作業について

給油作業は必ずパドック内にあるガソリンスタンドの給油エリアで行うものとします。

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、緊急対応時など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、可能であれば携行缶をご用意して頂くことを推奨致します。

携行缶をお持ちの場合もピットでの給油作業は禁止。必ず給油エリアにマシンを移動させてから作業を行なって下さい。

5-7 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フラッグが提示されます。

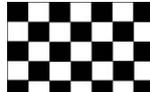
5-8 コースアウト時 ※復帰不可能な場合

マシンが動かない或いはグラベルに嵌ってコースへの復帰が不可能と判断した場合は(5秒以上どうにもならなかったら)速やかにマシンから離れて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し、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移動することが無いようにしましょう。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してください。

稀に車内で救助を待つ人を見受けられますがこれは非常に危険です。動けなくなった場合には速やかにコースの外へと退避して下さい。

5-9 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。それぞれの意味を十分に理解した上で、走行に臨みましょう。

	<p>イエローフラッグ</p> <p>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。</p>		<p>レッドフラッグ</p> <p>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。</p>
	<p>オイルフラッグ</p> <p>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、当イベントでは追い越し可とします</u></p>		<p>オレンジボールフラッグ</p> <p>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。</p>
	<p>グリーンフラッグ</p> <p>規制区間及び規制の解除。以降通常走行可能。</p>		<p>チェッカーフラッグ</p> <p>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。</p>

5-10 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。

5-11 スリップストリームは極力使わない

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。ストレートではスリップストリームは極力使わずに前の車両と少しオフセットさせた状態で前車とその前の視界を確保してください。

第6章 フリー走行と決勝のルール

6-1 練習用フリー走行

1. 参加者は練習用フリー走行15分×1本を走行することができます。練習用フリー走行は計測しますが計測結果は順位やポイントには反映されません。
2. 練習用フリー走行では、慣らしやポストの位置把握、コンディションの確認などに利用しましょう。

6-2 フリー走行兼予選

1. 必ず計測器を使用すること。タイム計測を行えない場合は決勝への参加資格を失う場合があります。
2. フリー走行兼予選は、15分×1本とし、コースオープンから5分間は計測を行いません。コースオープンより5分経過後、メインポストからグリーンフラッグ提示と共に計測を開始します。
3. フリー走行兼予選の計測結果より、総合ベストラップ順で決勝スターティンググリッドを決定します。
4. フリー走行兼予選の計測結果より、大会運営事務局が第一基準タイム及び第二基準タイムを決定します。
※大会運営事務局は、基本的に各クラスが同じ人数になるように調整しつつ、参戦車両などの他要素を考慮して第一及び第二基準タイムを決定するものとする。
5. フリー走行兼予選のベストラップが第一基準タイムより速い参加者は自動的に「GT-1」に入ります。
6. フリー走行兼予選のベストラップが第一基準タイムより遅く、第二基準タイムより速い参加者は自動的に「GT-2」に入ります。
7. フリー走行兼予選のベストラップが第二基準タイムをより遅い参加者は自動的に「GT-3」に入ります。

6-3 決勝レース

1. 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。
2. 決勝スターティンググリッド順に整列する。
 - ・最前方にペースカーを配置します。
 - ・グリッド列ごとの台数配分は2・2・2・・・の階段式とする。
 - ・ポールポジションは進行方向左側の最前列とする。
 - ・決勝スターティンググリッドはフリー走行兼予選の終了後、計測結果を整理した後に発表する。
3. 決勝時のコース入りからスタートまで手順に関しては公式通知【決勝前進行】を確認すること。
4. 決勝レースの計測結果から上位クラスへの昇格及び下位クラスへの降格はしないものとする。

6-4 決勝レース終了時の流れについて

レース終了時の流れは、以下の通りです。

1. 決勝レースはトップのドライバーが8周を終了する時点でメインポストよりチェッカーフラッグが提示される。以後各車コントロールライン通過時点で競技終了とする。競技終了後の追い越しは禁止とし、各ポストでイエローフラッグ掲示される。
2. 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。

6-5 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5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、マシンの修理及び給油は不可能とする。
2. クラッシュやコースアウトした車両を再スタートさせる場合には必ずスタッフの認可を受けること。
3. 再レースを行う場合は、周回数に関わらず、決勝スターティンググリッドの順番に戻すこととする。
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にはピットスタートとする。

6-6 順位の決定について

1. 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。
2. 決勝レースでGT-2のクラスで走行したドライバーは第一基準タイムよりもベストラップが2秒速い場合には表彰及び賞典の対象外となり、下位ドライバーが表彰及び賞典の対象となります。

例：1分20秒の第一基準タイムだった場合、決勝ベストラップが1分18.000秒までが対象となり、1分17.999秒は対象外となります。

3. 決勝レースでGT-3のクラスで走行したドライバーは第二基準タイムよりもベストラップが2秒速い場合には表彰及び賞典の対象外となり、下位ドライバーが表彰及び賞典の対象となります。

例：1分30秒の第二基準タイムだった場合、決勝ベストラップが1分28.000秒までが対象となり、1分27.999秒は対象外となります。

※フリー走行兼予選で全体的にベストラップが高ければ、基準タイムも高くなります。とはいえ、無理して決勝レースに出場できなくなってしまうのは本末転倒です。練習用フリー走行でコンディションの確認やフリー走行兼予選では安全マージンを取りつつ、ご自身のベストラップをどのタイミングで出すかなどが重要になります。ルールをよく理解し、安全にレース&バトルを楽しんでいただければと思います。

第7章 表彰とチャンピオンシップ

7-1 表彰・賞典について

決勝レース終了後に各クラスの上位3名までのドライバーに対して表彰を行うものとする。また、賞典として各クラス優勝者に対してのみ、トロフィーを贈呈致します。

7-2 チャンピオンシップ2025について

1. 2025年1月1日～2025年12月31日の期間中に行われる本レースにおいて、決勝レースの結果に対して【チャンピオンシップポイント(以下、ポイント)】を付与する。
2. 初戦から最終戦の各レースにおいて付与されたポイントを合計し、ポイント数が多い順に順位を決めるものとする。
3. 最終戦の表彰時に各クラスの合計ポイント上位3名のドライバーに対して表彰を行うものとする。また、賞典として各クラスの合計ポイント上位3名に対して盾を贈呈致します。
※各クラスの年間チャンピオンの盾にはチーム名又は選手名を入れる関係で後日発送となります。そして、二位及び三位の方が当日いない場合には後日、盾を発送致します。
4. チャンピオンシップの優勝者は、MOTOR STATION TVのヒーローインタビューをスタジオで行う権利が与えられる。
※ただし、撮影日等はMOTOR STATION TVと相談の上で決定されるものとする。
5. 上位3名のドライバーは翌年の2026年に行われる袖ヶ浦FRWツーリングカー選手権に参戦する場合には、チャンピオンシップ上位者とわかるように順位と同じゼッケンの使用権が与えるものとする。
※ただし、ゼッケン番号が同じにならないようにGT-1・GT-2・GT-3の順で優先使用権があります。
6. ポイントは決勝レースの結果に対して、以下の通りにポイント数が付与される。
■付与されるポイント数(全クラス共通)※十一位以下のポイント付与はございません。
優勝:10pt 二位:9pt 三位:8pt 四位:7pt 五位:6pt
六位:5pt 七位:4pt 八位:3pt 九位:2pt 十位:1pt
7. 選手に対してポイントを付与するが、チャンピオンシップは各クラス間での総合ポイント争いとなるため、第二戦目以降で大会運営事務局が決める基準タイムにより、クラスが変更となった場合にはポイントの引き継ぎはできないものとします。
※クラス分け及び基準タイムが予選で決まる方式をとる関係でポイント付与の公平性やポイントわかりやすさなどの色々な観点から判断し、今大会はこのルールとさせて頂きました。皆様、ご理解を頂きますようお願い申し上げます。
8. 第6章に記載されている6-6にて「表彰及び賞典の対象外」となった場合にはチャンピオンシップポイントの付与もされない。

第8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。

8-1 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, ホワイトラインカット違反
- 2, フラッグ違反(セーフティーカー違反も含む)
- 3, ピット速度違反
- 4, 音量規定違反
- 5, 装備規定違反
- 6, 他車との接触 及び 他社への妨害行為を含む危険な行為全般
- 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

8-2 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フラッグが提示されます。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後、当日までに競技委員長に支払うこととします。

罰金の金額について

- 『ホワイトラインカット違反・フラッグ違反』が1万円。
- 『ピット速度違反・音量規定違反・装備規定違反』が5千円
- 『他車との接触 及び 他社への妨害行為を含む危険な行為全般』が5千円
- 『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』が5千円

●, 車両接触に関するペナルティ

車両の接触においては、いかなる場合においても接触した全ての車両に対してチャンピオンシップポイントは付与されない。ペナルティの執行は車両接触に関わったドライバーのうち最低1名からの申請又は申告があり、該当車両の損傷部位が確認された場合と致します。

●, 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すべて車両はチャンピオンシップポイントが付与されない。

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9章 パドックの使用について

9-1 パドックの使用とローダーやその他の車両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。ピット側のパドックエリアは参戦車両が優先とし、ローダーとその他の車両はIコーナー側エリアへお駐めください。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。

9-2 ピットの使用について

各チームのピットは大会運営事務局にて割り振らせて頂きます。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。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。

9-3 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。

9-4 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+ 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。

9-5 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。

9-6 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)。

9-7 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。

9-8 自転車やキックボードの使用について

パドック移動用として自転車やキックボード・電動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、ピットロード内での使用は禁止とさせていただきます。

第10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。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。

10-1 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、全ては自己責任であることをご理解いただきますようお願い致します。他のマシンに突っ込まれて、ご自身のマシンが損傷や損壊を負ったり、怪我を負ったりした場合に相手や主催・サーキットオフィシャル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、やらかしてしまった場合にお咎め無しというわけではございません。ご自身のミスで他のマシンとの接触やクラッシュの巻き添えにした際に相手に対して声すらかけない。そんな方はサーキット走行には向いていないと考えます。他車を接触や事故に巻き込まれてしまったら、お互いに気を使い、声を掛け合うようにしましょう。

10-2 お見舞金制度について

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。応援や観戦・お手伝いとして参加される方々は対象外となります。予めご注意ください。その為、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、お見舞金制度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適用範囲を確認の上、傷害保険などへのご加入をお勧め致します。

10-3 サーキット設備の破損・消耗した設備について

何らかの事由により、サーキット設備の破損や設備備品を消耗した場合には諸設備を回復させるための修繕費用は、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。

請求になる例として、ガードレールに衝突したり、トランスポンダーを落としたり、壊した場合です。また、火災の際に使用する消火器を使用した場合もこれに当たります。なお、代表的な諸設備の修繕費用は下記の通りです。

○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
○オイルによる路面の汚損	1,000円/10m ※各税別

10-4 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は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。なお、パドックやピットでの事故によりサーキット設備類を破損した場合も修繕費用のご請求となりますので、予めご承知おきください。

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等での個人使用する場合に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のご協力をお願いする場合がありますので、その際にご協力を何卒宜しくお願い致します。

株式会社 WITH ME
袖ヶ浦FRWツーリングカー選手権 大会事務局
〒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

