

# マル耐御定書

～プロトタイプ～



2011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ことと思いますよ！

### 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確認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。

### “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。

# SODEGAURA

## 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/3時間耐久レース形式走行会

場所/袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ

日時/2輪:2011年11月23日(祝) 4輪:2011年11月26日(日)

### 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。詳細は第3章をご参照ください。

### 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 トランスポンダーバトンリレー方式、有りです。

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ライダー数を超えてしまうのだけはNGです)。その場合は、ライダー&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ライダー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 一人からでもエントリーOK、チームアテンドシステム

「参加してみたいけど、周りに一緒に楽しめそうな人がいない…」という方もおまかせください、こちらでチームを組める方々をご紹介します。目安は4名1チーム、単独エントリーがある程度集まった時点でチーム分けを行い、その後チーム名を決めた上でエントリーとなります。

※場合によっては3名でのチーム分けになることもありますので、その点予めご了承ください。

### 2-6 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!コース一周のリレーにて行います!!予選の順位が、決勝グリップ順になります。リレー参加人数は各チームにお任せ、決勝で出走するライダーじゃなくてもOKです。ということは、「知り合いの駅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!

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2.4m、コースマップ

(<http://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!

## 2-6 クラス分けは1週間前までフレキシブルです。

クラス分けは、原則下記の表に従って分けていきます。但し、参加車両のジャンルによっては、そこから変更或いは細分化させる可能性も充分にあります。最終決定はエントリー状況を見ながら一週間前を目安に行います。これは、1クラス当たりのエントリー台数が極端に多くなることによる「途方も無さ」からくる「白熱しすぎ」と「ヤル気低下」の2極化を軽減することが目的です。なお、1チーム複数台のエントリーに関しては、平均排気量を目安に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
2000cc～	Vehicle-1	1000cc～	MC-1
1600cc～1999cc	Vehicle-2	600cc～999cc	MC-2
1000cc～1599cc	Vehicle-3	400cc～599cc	MC-3
660cc～999cc	Vehicle-4	250cc～399cc	MC-4
～660cc	Vehicle-K	125cc～249cc	MC-mini

例) VIVIO、CIVIC(EK-9)、フェアレディ Z(Z34)の3台で参加の場合  
660cc+1600cc+3500cc=1920cc→Vehicle-2 にエントリー

## 2-6 決勝にはレース、+αのチャレンジ項目があります。

レースはスタンダードな3時間耐久、だけでなく3つのチャレンジ項目があります。“マル耐の”結果は、レースリザルトとチャレンジ項目の総合結果にて順位が決まります。チャレンジ項目については予選同様、決勝出走者じゃない人がトライしてもOKです。

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。例え耐久で前に行けなくても…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5章をご参照ください。

## 2-7 2輪限定・400ccオーバーのクラス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。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表れると思います(レース進行の諸注意については第5章で書きますが、あまり無茶しないでくださいね)。

特に、マシン構成故に加速性能が排気量により著しく異なる、またレーシングスーツを纏っているとはいえ生身を外部にさらけ出している2輪では、時には100km以上の速度差が生じる場合があります。これは同レベルのマシンで行う通常のレースでは起こり得ない現象であり、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。

袖ヶ浦では特に、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であるため、当区間において400ccを超えるマシンについては、他車両に対しての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)。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。

### 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ね。

#### 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、保護者の方の同意が必要となります。

#### 3-2 参加料金

一チーム当たりの参加料金は、以下の通りとなります。

	4 輪	2 輪
参加料金	66,000 円/チーム	60,000 円/チーム
保険料 <sup>※1</sup>	500 円×人数分	500 円×人数分

※1：保険料は、出走する人の分のみとなります。

<一人エントリー；チームアテンドシステム適用の場合>

4名1チームを基準に組ませて頂きますので、参加料金は以下の通りとなります。

4 輪：66,000 円÷4+保険料 500 円=17,000 円

2 輪：60,000 円÷4+保険料 500 円=15,500 円

※3名1チームの場合は料金が異なります。

※現時点で金額は暫定、募集開始時に最終決定とします。

#### 3-3 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&バップ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、ロールケージ装着車両はその限りではない。
2 輪	原則 125cc 以上のロードスポーツ。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。

※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、年々厳しくなっております。マル耐の舞台である袖ヶ浦フォレスト・レースウェイもこれに洩れず、比較的厳しい規制が敷かれております。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。

また、停車時における測定値と実走行時のそれとは異なる場合があります。停車時での測定値がギリギリの場合、実走行時に規定値をオーバーしてしまう可能性があり、その際にはエンジン回転数の制限等を適用させて頂く場合がありますので、予めご了承ください。

スポーツマフラーを奢っている車両の場合は、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。



### 3-4 装備について

4輪・2輪共に、規定装備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、ご用意頂ける範囲で最大限お体を守れるレーシング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。

<b>4輪</b>	<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。 オープンカーは原則フルフェイスとし、ロールバーが取り付けられている場合のみ、ジェットタイプを認めるものとする。 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(出来れば難燃素材)。</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>
<b>2輪</b>	<p>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。</p> <p>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、上下を金属製のファスナーで連結出来るものに限る。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>その他：脊椎パッド・チェストパッドの使用を強く推奨します。</p>

※装備についてレース用でない場合は、必ず早めに事務局に使用の可否をお問い合わせください。

### 3-5 参加方法

エントリーは原則WEBお申込フォームからのお申し込み、或いはFAX or 郵送によるお申込となります。お申込開始は3カ月前を予定しております。

#### <お申込の流れ>

- 1, WEBお申込フォームに必要事項をご記入いただき、ご送信下さい。FAX or 郵送でのお申し込みをご希望の場合は、弊社事務局までご一報ください。お申込用紙をお送りさせていただきます。
- 2, お申込頂いた情報を確認後、メール or お電話にて受付のお知らせと参加料のお支払方法をご案内させていただきます。
- 3, 参加料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。
- 4, タイムスケジュールは開催1か月前にWEBにアップされますので、各自チェックをお願いします。
- 5, 参加受理書及び当日受付に必要な物を、開催一週間前にチーム代表者様宛にご送付いたします(受理書にはゼッケンとクラスが記載されています)。この参加受理書を当日受付に提出して頂いた時点で、参加手続きは完了となります。当日は受付時間までに、余裕を持って会場にお越しください。また、忘れものなど無い様にご注意くださいませ。

## 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緩く、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ね。

なお、下記【規定】及び【必須】項目に於いて、著しい不備が認められた場合(オイル漏れが顕著であるなど)、その改善が確認されるまで走行を禁止させていただきますので、予めご了承ください。

### 4-1 【規定】ゼッケンの貼り付け位置

ゼッケンは当日1台につき2枚ずつ配布致します。車両前面に1枚・右側面に1枚ずつ張り付けて下さい。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、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。

### 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当日1チームにつき1台ずつ配布致します。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。

4輪は助手席ドアの内張り等の地面に低い位置に取り付けて下さい。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、特に2輪は脱落等による破損がない様しっかりと、まさかの転倒の際でも極力ダメージを受けにくい場所に取り付けて下さい。

### 4-3 【必須】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

○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值かどうか、また釘などが刺さっていたり、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
- マフラーバンド
- ミラー
- 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 3-3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。当日車検時に排気音量が95dbを超えた場合、走行時のエンジン回転数制限を設けさせていただきます。

また、停車状態での音量計測と実走行時でのそれとは異なる場合があります、走行中に規制値を超えている場合は一旦ピットイン(オレンジボールフラッグにより勧告; 第5章 5-12 参照)にてエンジン回転数制限を適用、再三の制限指示にも規制値を超える場合は、以降の走行を中断して頂く場合があります。

#### 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・同フィルターキャップ
- 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
- ウィ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) e.t.c...

#### 4-9 【4輪推奨】ロールバーの装着

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 【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。



## 第5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採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。

### 5-1 スタート進行

4輪・2輪共に決勝スタート15分前になったら、予選で決まった順にコース上へ整列を開始。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。

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してください。

### 5-2 スタート方法【4輪】

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, そのままコースを一周、再度コントロール通過時にレーススタートとなる(メインポストよりグリーンフラッグ振動掲示・ペースカー離脱)
- ※ローリングスタート、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。

### 5-3 スタート方法【2輪】

2輪のスタートは、ルマン方式を採用します。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)。
  - 2, スタートの合図で各ライダーはマシンに駆け寄り、エンジンを掛け走行を開始してください。
- ※ルマン式スタートは、特に発進時に車両が交錯する危険性があります。また、まだ車両の元にたどり着いていないライダーがいる可能性もあります。慌ててしまって、スタートを切る前にスリップダウンをしてしまう事も稀にあります。十分に前後左右の状況に注意してから、落ち着いてマシンをスタートさせましょう。

### 5-4 ピットインの流れ

ドライバー・ライダー交代やマシントラブル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ください。

### 5-5 ピットアウトの流れ

ピットアウト時は、緩やかに加速、後続に注意しつつコースに入り、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に、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いで、急激にアウトに振ることの無いように。

## 5-6 ピットロードの速度制限

ピットロードは 40km 制限とします。例え 40km 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。

## 5-7 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。但し、ウインドウネットを取り付けている場合は窓を開けても構いません。

2 輪はヘルメットシールドを必ず閉めましょう。

## 5-8 【2 輪のみ】追い越し制限区間

第 2 章 2-7 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 400cc を超える車両は、前方の車両をオーバーテイクしてはいけません。

## 5-9 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、グラベルからの脱出が可能な場合は、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に復帰しましょう。

## 5-10 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。

## 5-11 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。

## 5-12 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事がありますので、スリップストリームは使わないようにしましょう。

## 5-13 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。

	<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		<b>ホワイトフラッグ</b> ゆっくり動く車両がある。緊急車両が走行中である。走行に十分注意せよ。コース上に低速車両あり。
---	---	---	---

	区間。		
	<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。最徐行にて追い越し禁止区間。		<b>ブルーフラッグ</b> 後続車が追い越そうとしている。後続車の進路を妨害しない事。(急にラインを変える必要はない)
	<b>グリーンフラッグ</b> 事故現場直後などにポストで掲示される。黄旗やオイルフラッグ区間の解除、コースクリアにて通常走行可能。		<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。		<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、それにドライバー or ライダーが明らかに気づいていない場合、危険と思われる場合にゼッケンナンバーと併せて表示される。その際安全を確保しながら 1 周後ピットストップせよ。

#### 5-14 ペナルティについて

本章中に記したルールとマナー・注意事項に関して顕著な違反が見受けられた場合、基本的にピットストップペナルティを適用の上、1 分間のお説教をさせていただきます。再三の注意勧告に対しても違反が繰り返される場合は、退場を通告致します。尚、ジャッジは全て弊社スタッフの存とさせていただきます。

ペナルティ勧告はオレンジボールフラッグとゼッケンナンバーをメインポストにて併用掲示、数周に渡って勧告に気がつかない場合あるいは無視が続く場合は、直接捕まえに行きますのでご容赦ください。

# SODEGAURA

## 第6章 決勝レースの+αチャレンジ項目について

決勝レース中は、第2章 2-7 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」様にすること、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、全てで良い成績を取めたチームが総合優勝するという仕組みです。

もちろん、表彰ではレース単独の成績でも、予選のバトンリレーでも、そして+αチャレンジ項目それぞれでも行います。つまり、一日頑張ればどこかで表彰台に上る機会があるというわけです！

### 6-1 +αチャレンジ項目の性質について

+αチャレンジ項目は、レースとは別進行にて行います。不参加に対してのペナルティは特にありませんが、総合結果に於いては+αチャレンジ項目で取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。

### 6-2 +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。
- 各内容については、現在詳細を煮詰めております。確定次第お知らせ致しますが、当日気軽に参加できるような項目と致しますので、是非ご期待下さい。

### 6-3 +αチャレンジ項目の実施タイミング

レース進行中に、別途パドック内で行います。正式な開催タイミングはタイムスケジュールをご参照ください。

### 6-4 +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。

# SODEGAURA

## 第7章 その他、注意事項

最後に、マル耐全般における注意事項を記載させていただきます。その他ここに記されていない項目については、事前にスタッフにお問い合わせください。

### 7-1 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は、スタッフの誘導に従ってください。

### 7-3 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。必ず指定のピットを使用して頂くようお願い致します。

また、ピットからピットレーンまでのエリアは、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。

ピットエリアは禁煙です。喫煙は指定の場所をお願いします。

### 7-4 ガソリン給油について

袖ヶ浦フォレスト・レースウェイにはガソリンスタンドがあります。タワー下の事務所にて給油券をご購入頂き、スタンドで給油する流れとなります。

また、給油所の混雑が予想されますので、携行缶をお持ちの方は、極力ご自身にて事前にご用意いただけると幸いです。

尚、ピット内での給油は禁止となっております。ピットの外で給油するようお願い致します。

### 7-5 サーキットでの事故について

サーキットでの事故は、いかなる場合でも自己責任となります。他車との複合事故となった場合でも、決して相手を責めることなく、且つ知らんぷりをする事なく、「すみませんでした、体は大丈夫ですか?」と配慮を持てるよう、心の余裕を持って走行しましょう。

### 7-6 当御定書について

本書は開催までの期間、随時更新を行って参ります。大幅な添削がなされる場合も御座いますので、適宜定期的なチェックをお願い致します。

SUDEGAURA



## 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、「なんだかわくわくしてきた！」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