



フジワングランプリ 4 時間耐久 参加の手引き



Fuji-1GP に参加を計画している方はお読みください ❤️

更新履歴

2025 年 10 月 21 日 TC クラス 200ps を 207ps に更新

2025 年 9 月 24 日 新春大会の暫定タイムスケジュール掲載

Fuji-1GPとは？

この大会は、毎年8月と1月に開催する大人のための“究極のお遊びレース”です！

レースと言ったものの、ライセンスを持たなくとも参加できるため、ある程度参加者のモラルによってレースが統制されます！

安全に運行するためにも、チームリーダーを中心に安全喚起頂き、安全で楽しい一日が過ごせるようご協力お願い致します。

「走行会にも飽きた！」、「スポーツ走行にも飽きた！」、「カリカリしたレースはもうウンザリ！！」などなど……

そんなモータースポーツ・ファンが集まって“よ～いドン！”を行う4時間ピチ耐久レースです。

8月に開催する真夏の耐久は、スタートティング・シグナルのカウントダウンによる、心臓ドキドキの超本格的なスタンディング・スタートを採用。

1月の新春耐久は、タイヤの温度低下を避けるために「ローリング・スタート」でレースがスタート！

このスタート手順はFIA-GTなどにも採用されている方式で、グリーン・シグナルと共にオーバーテイクが可能となり本格的なレースの醍醐味を存分に味わうことができます。

お遊びレースでありながらも限りなく本物(本質)を追及した素人対抗耐久レースです。

たまにプロあり

1) 主催と協力会

主 催：フジワングランプリ実行委員会 連絡先 0550-78-0128

協力会：VICIC（ビクトリーサーカルクラブ）

PMC-S（プリンスマータリストクラブ）

マツダスポーツカークラブ

2) 参加料金

WEBの大会ページをご覧ください。

<http://japan-racing.jp/fuji1gp.html>

3) 参加申込方法

Fuji-1GP参加申込

参加申し込みの際は大会ページを参考の上 WEBのフォームよりお申し込みください。

<http://japan-racing.jp/fuji1gp.html>



4) チームと車両構成・参加資格

- 1) ドライバーは適格な運転免許証を保有すること。
- 2) 各チームのドライバーハンスに制限はありません。何名で参加しても良いです。
- 3) 車両は、各チームに対し**5台**まで使用する事が出来ます。複数台を使用するチームはピット交代時に発信機を次の車両へ載せ替えてから走行してください。

5) レースの構成

新春大会(1月)=予選タイムアタック → ローリングスタートによる 4 時間耐久レース

夏大会(8月)=予選タイムアタック → グリッドスタートによる 4 時間耐久レース

6) クラス分けとクラス名称

ご覧の通り “ザックリ” としたクラス分けとなります。必ず車両に適合したクラスでご参加ください。

もし自分のチーム内で他のクラスが混在する場合は公平を保つために、それらの上級クラスを選択ください。（チームの車両構成一例：R-NA が 1 台、S-NA が 1 台、R-Turbo が 1 台の構成だとしたら、参加クラスは「R-Turbo」となります）

クラス名称	タイヤ	エンジン	馬力	捕捉
Touring Car Lights	ラジアルまたは S タイヤ	問わず	150ps 以下	150 馬力以下のライトパワー車両を対象とし 尚且つ 1 台(単独)で参加
Touring Car(TC)	ラジアルまたは S タイヤ	問わず	207ps 以下	207 馬力以下のライトパワー車両を対象
R-NA	ラジアル	自然吸気	300ps 以下	
S-NA	S タイヤ	自然吸気	300ps 以下	
NA-SUPER	ラジアルまたは S タイヤ	自然吸気 2500cc 以上	300ps 以上	2500cc/300ps 以上の NA 最上級クラス
R-Turbo	ラジアル	過給機付	330ps 以下	「BNR32 以降」は SUPER でご参加ください
S-Turbo	S タイヤ	過給機付	330ps 以下	「BNR32 以降」は SUPER でご参加ください
SUPER	ラジアルまたは S タイヤ	問わず	330ps 以上	ハイパフォーマンスカー対象の最上級クラス
RACING	スリックなど	問わず	問わず	カップカー等の競技車両も参加できるオープンクラス フォーミュラ不可

※雨天時においては市販のレインタイヤを使用できます。

7) スリックタイヤ・S タイヤの規定

- ① 近年スリックタイヤの風の S タイヤやラジアルタイヤが販売されていますが、それらは「スリックタイヤ」の扱いとなります。よって、それらのタイヤを使用する際は「**RACING クラス**」でご参加ください。

写真は一例です→



- ② 以下の商品は「S タイヤ」として参加ください。



8) 車両の準備と装備

- ✓ 配布された発信機を右窓の内側へ**ガムテープ**で貼り付ける！貼り付け場所や貼り付ける方向が間違っていると計測できない場合があるので慎重にお願いします。
- ✓ 雨や風圧に耐えうるゼッケン番号を**前と左右**に貼り付ける！特にサイズや色に規定はございませんが、はっきり認識でき、走行中に剥がれないよう固定してください。
- ✓ 牽引フックを取り付ける。車載工具に付属する純正品でOK。
- ✓ ガラス製のヘッドライトやウインカーにテーピングを行う。プラスチック製のヘッドライトなどはテーピング不要。
- ✓ 少なくとも基本メンテナンス（ブレーキ、オイル類、ベルト類の確認）を事前に必ず済ませておいてください。
- ✓ ホイールスペーサーの使用は禁止！近頃スペーサー装着によるホイール脱落がとても増えています。stattボルトの点検！頻繁にタイヤ交換をしている場合は要注意です！ボルトが伸びていないか？亀裂がないか？確認！



【とても重要です！】

発信機とゼッケンは指定場所に“固定”してください。

レース中に発信機が認識できない場合は、バックアップとして定点カメラにて**右側ゼッケン**を確認し光電管を介して計測します。しかしゼッケンが小さかったり、剥がれると車両の認識ができなくなり、これらは計測結果に直接影響してしまうため十分ご注意ください！



9) ドライバーの準備と装備

- ✓ ヘルメット、レーシンググローブ（軍手など不可）、長袖、長ズボン、運動靴の装備厳守となります。レーシングスーツ、ハンド、4点シートベルト等の安全装備があれば尚良いです。

【備えあれば憂いなし！】

時に安全はお金で買えることがあります。お小遣いをセコセコ貯めて、シートベルト、ロールゲージ、上質なヘルメット、ハンドなど安全装備品を揃えることを強くお勧めします！

- ✓ ストレートで 250km/h を超えるハイパフォーマンス車両に於いては、ハンド・競技用シートベルト・バケットシート・ロールゲージを装着する等、自身の安全確保をお願い致します。
- ✓ 走行中の腕まくりなど、素肌が見えた状態で運転しないようご注意ください。
- ✓ 運転中に運転席の窓は石等の飛び込みや転倒時の手腕放出を防ぐ為に閉めてください。窓を開ける場合は後部や助手席などで対応お願いします。
- ✓ 同乗走行は一切禁止となります。
- ✓ 8月大会は猛暑が予想されます。ドライバーの水分補給の準備をお願いします。

10) ピット

- ① ピットは参加台数に応じて主催者判断にて割り振ります。もし他のチームと隣り合わせを希望する場合は事前にお知らせください。
- ② ピット内の小部屋は共有使用となります。仲良く利用いただき、くれぐれも占有しないようご注意ください。
- ③ ガソリン携行缶はピット内の指定場所に保管ください。

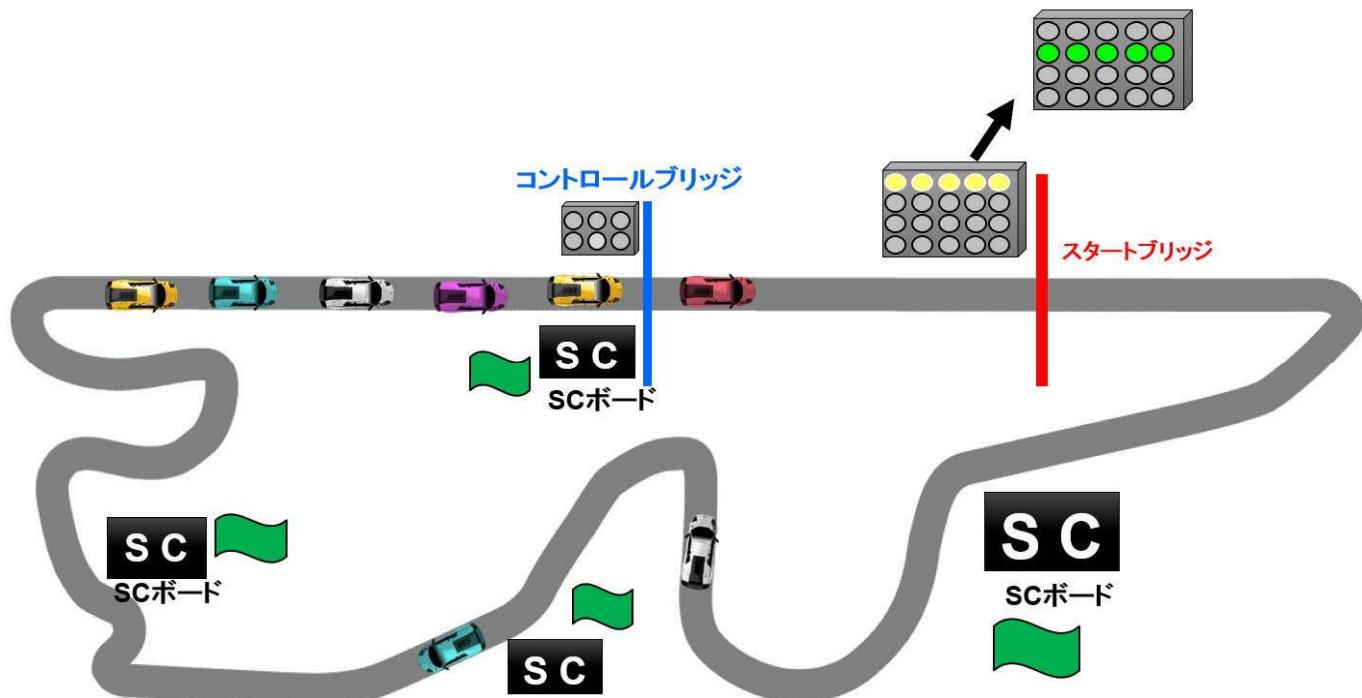
11) ルールとマナー

- ① このレースは完全なる「**お遊びレース**」です。「**安全第一！結果は二の次！**」です。**命**をかけた走行はご遠慮ください！
- ② 如何なる状況であろうと事故の際は、相手に責任を追及したり、その責任を求めたりすることは出来ません。全ては**50 : 50**（五分五分）となります。

- ③ ガードレールなど施設を破損した際は、施設補修費用が発生します。なお FISCO ライセンス保有者はライセンスの補償制度が適用されます。
- ④ レース中に給油する際は、**携行缶を使用しピット内**、または**ガソリンスタンド**で給油をおこなってください。これ以外の場所で給油は禁止となります。
- なお競技用の給油口を装備した車両に付いては、専用の給油用タンクや装置を使用しピットトレーン作業エリアで給油が出来ます。但し給油作業中は消火器を保持したクルーを必ず付けてください。
- ⑤ 車両を入れ替える際は、発信機の移動が必要です。なおコース内でストップした際はレッカーで回収されピットへ搬送されますので、その後に発信機を次の車両へ移動してからコースインしてください。
- ⑥ 黄旗が振られている間は**追い越し禁止**となります。極端な低速車両の追い越し以外は規制区間を厳守下さい。なお規制解除は**緑旗**となります。
- ⑦ 赤旗中断中も計測時間に含まれます。
- ⑧ ブリーフィングは必ず参加ください。また必要に応じてピットクルーもご参加ください。
- ⑨ SC (セーフティカー) 導入の手順(P6 の図を参照)。

レース中にコース内で障害物や何らかの理由により低速走行が必要とされる時に SC を導入します。なおこの間にピットインもできます。

- 1) 各ポストから「SC」のボードが提示され、コントロールブリッジも「SC」を表示する。
- 2) 直ちに安全な速度を保ち追い越し禁止にて**一列**の隊列で走行を維持（ピットイン可）。
- 3) フラッシングライトを点灯した SC がコースに進入し隊列の先頭に配置し 70~120 キロで走行を続ける。
- 4) SC の解除が迫ってくると SC のフラッシングライトが消灯。
- 5) SC が隊列を離脱しピットインします。一列の隊列は一定の速度を保ってそのまま走行を維持。
- 6) スタートラインの信号が「緑」になったらレースが再開し、この時点から追い越し可能となります。このときポストから緑旗も振られます。



- ⑩ 「赤旗」が掲示された際の手順

レースを一旦停止しなければならない場合には、各ポストより「赤旗」を提示します。赤旗を確認したら安全な速度でピットトレーンへ戻ってください。

- 1) 各ポストより赤旗が提示される。
- 2) 安全な速度でピットへ戻る。
- 3) 赤旗の間もレース時間に含まれます。またこの間にピット作業やドライバー交代もできます。
- 4) 走行準備が整っている方は、ピットエンドで待機(信号は「赤」)。後にここからレースを再開します。
- 5) ピットエンドの信号が「赤」から「緑」へ変わったらコースインが可能となり、ここからレースが再開(リ・スタート)します。

12) ペナルティと失格

レースを安全に進行させるためにレース中にペナルティや失格があります。

運営団が「危険」と判断したドライバーやチームに対してペナルティを与え、一旦クールダウンして頂き再び走行します。ペナルティには、ドライブスルーやピットストップなどがあります。

但し、**追突や幅寄せ、ストレートの蛇行追い越し、走路外走行**など、「運転そのものが危険！」と、運営団が判断した際は失格とし、その時点で黒旗が提示されピットインとなります。

失格の際はレースに復帰できません。

13) ストレートの蛇行走行禁止！

ストレートが長いため車種毎のスピード差が生じます。またストレートの接触は重大な事故に発展する可能性があります。

おい抜かされる車両は、進路変更せず直進し追突事故を誘発しないようお願いします。

追い抜く車両は、十分なマージンを確保してから追い抜いてください。とくに**追い抜く際の蛇行走行は追突事故に発展します。追い抜きの際は予め進路を変更してから追い越すようお願いします。**

14) 雨天に備えた推奨装備品

雨天時の視界不良による追突事故を未然に防ぐため、赤色のレインライト（コーチョンランプ）の装備を強く推奨します。また雨天時のリアフォグランプ（赤色）もご活用ください。

ランプを取り付ける際は LED 製の高光度の製品を強く推奨します。



15) 予選兼練習走行

A組とB組に分かれて30分間の予選兼練習走行枠があります。

出走は各チーム1台とし、時間内であればドライバー交代と車両交代ができます。但し同時に複数の車両を走行させることは出来ません。またAとBの組分けはエントリーリストを参照ください。

出走する際は発信機(トランスポンダー)を指定場所へ取り付けてから走行してください。発信機が搭載されていない場合は予選無効となります。

別途、午前中に走行会も行っております。走行会にも参加する際は事前にお申し込みください。

16) 決勝レースのグリッドスタート手順 (8月夏大会)

- ① 「予選兼練習走行」のベストタイム順にスタートインググリッドを決定します。予選に出走しないチームは主催者判断にてグリッドを割り振ります。
なお参加台数が多い場合はA組、B組に別れて出走します。「組み分け」はエントリーリストをご覧ください。
- ② 予選終了の数分後にグリッド表を配布します。各自事務局まで取りにきてください。
- ③ ピットレーンエンドへ整列 (ピットクルーは予めグリッドへ配置、ポールポジションはアウト側)
- ④ コースインシグリッドに整列 (グリッド上での写真撮影可)
コースインできない場合は、ピットスタートとなります。
- ⑤ 5分前ボード掲示、ピットクルーはグリッドより退去開始、エンジン始動開始！
- ⑥ 3分前ボード掲示
- ⑦ 1分前ボード掲示 (1分前までにはエンジン始動お願いします！)
- ⑧ 30秒前ボード掲示
- ⑨ 5秒前よりシグナルのカウントダウンが始まり**信号が消えたら（ブラックアウト）**スタート。



17) 決勝レースのローリングスタート手順 (1月新春大会)

- ① 「予選兼練習走行」のベストタイム順にスタートインググリッドを決定します。予選に出走しないチームは主催者判断にてグリッドを割り振ります。
なお参加台数が多い場合はA組、B組に別れて出走します。「組み分け」はエントリーリストをご覧ください。
- ② 予選終了の数分後にグリッド表を配布します。各自事務局まで取りにきてください。
- ③ ピットレーンエンドへ整列 (ピットクルーは予めグリッドへ配置、ポールポジションはイン側)
- ④ コースインシグリッドに整列 (グリッド上での写真撮影可)
コースインできない場合は、ピットスタートとなります。
- ⑤ 5分前ボード掲示、ピットクルーはグリッドより退去開始、エンジン始動可
- ⑥ 3分前ボード掲示
- ⑦ 1分前ボード掲示
- ⑧ スターティングポディウムよりグリーンフラッグが振られたら、SC(セーフティカー)を先頭に安全な間隔を保ちローリングを開始。ローリング中にタイヤを温める時はスピンに注意ね！スピンしたら隊列の最後尾に配置するか、ピットに戻ってからピットスタートをお願いします。
- ⑨ ダンロップコーナー(T10)に入ったら**2列**に隊列を整えはじめる。

- ⑩ 最終コーナーを立ち上がつたら速やかに隊列を整え、速度を 70~80 キロを維持する。隊列は、はみ出すこと無く限りなく“美しく”お願いします。安全でクリーンなレースを遂行するには、先ずは“見た目”も大切です！
- ⑪ SC が隊列から離脱する。隊列は 70~80 キロをひたすら維持。
- ⑫ 70~80 キロを維持したままスタートブリッジの信号が「緑」に変わるまで隊列を維持したまま走行。(このとき信号は赤を表示中！)
- ⑬ 信号が「赤」から「緑」に変わったら一斉にレースがスタートする（青に変わった瞬間より追い越し可）。但しこの時点で隊列が整っていなかったり、ローリングの速度が速すぎたりした場合は信号が「緑」を点灯せず、もう 1 周のフォーメーションラップ(エクストラフォーメーションラップ)に入り、SC 無しで再度同じ手順で進行します。ただし、この 1 周目より計測（レースがスタート）が開始されます。

18) レースの終了、発信機返却

スタートから 4 時間を経過した時点で総合 1 位のチームよりコントロールラインでチェックカーが振られてレースが終了（周回数優先）します。チェックカーを受けたらクールダウンしてピットに戻ってください。

ピットに戻ったら発信機を返却しトロフィーをお受取りください。

19) 表彰式

各クラス 1～3 位のチームはレース終了直後、ブリーフィングルームへお集りください。3 位まで揃ったクラスより表彰式に入りシャンパンシャワーと記念撮影を行います。



20) 章典

クラス毎に表彰し、出走した全チームに順位を刻印したトロフィーを贈呈します。

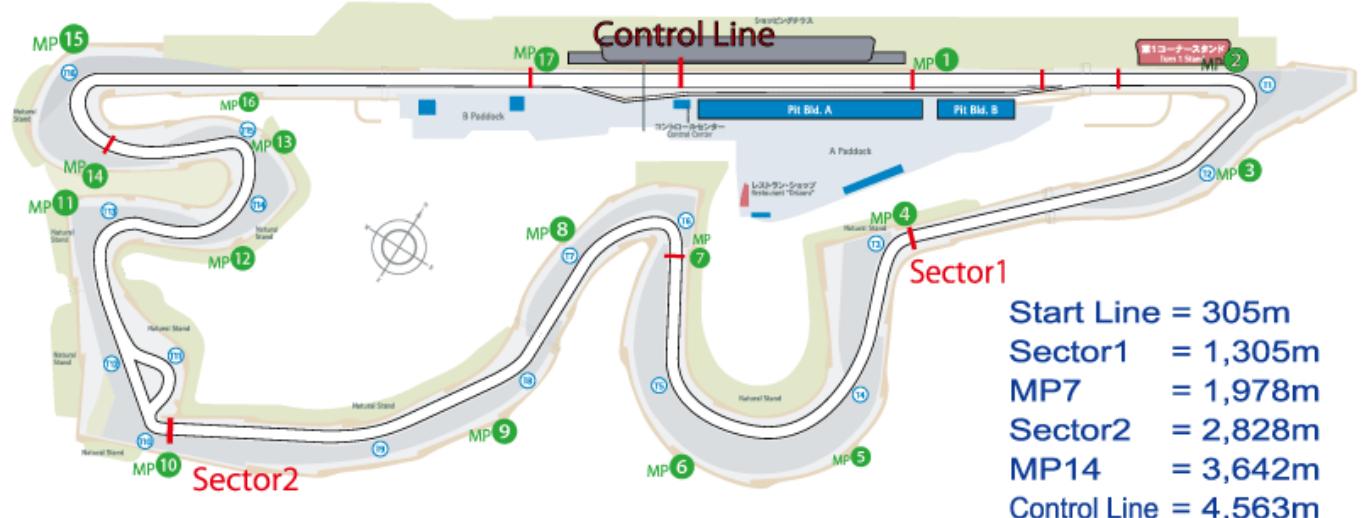
途中でリタイアしても順位は確定するためトロフィーをお持ち帰り頂けます。

特に副賞はございません。

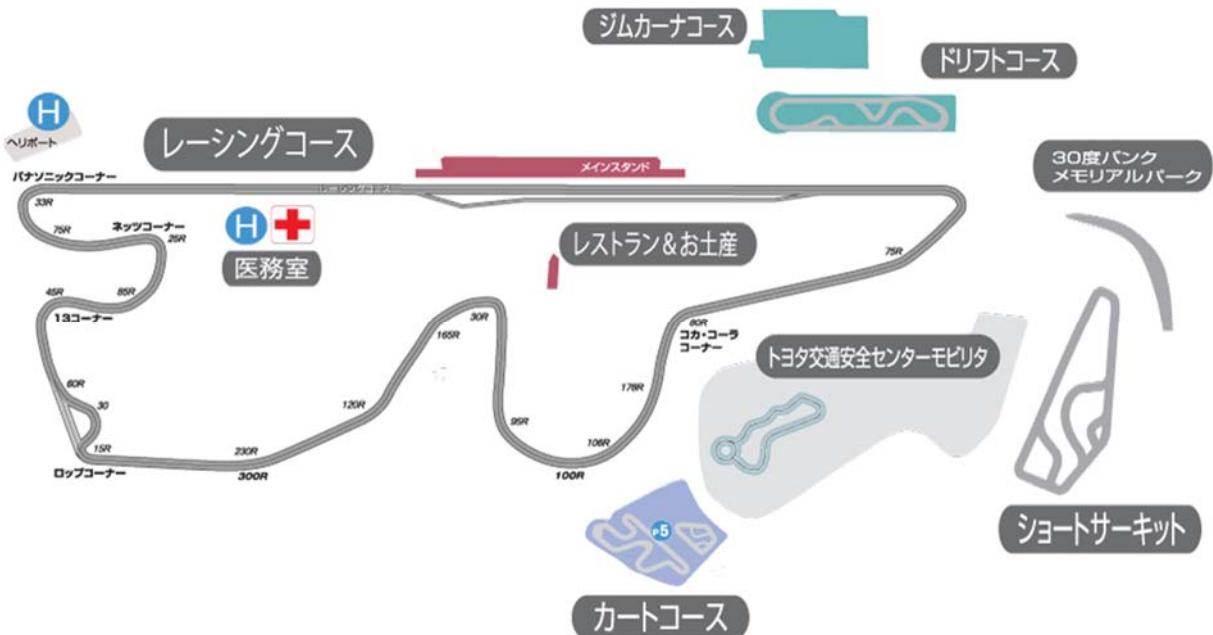
21) 関連情報サイト一覧

- ① ブレーキトラブルに関する注意喚起 <http://japan-racing.jp/moto/PDF/brake.pdf>
- ② 参加誓約書 http://japan-racing.jp/moto/PDF/f1gp_foam.pdf
- ③ Fuji-1GP 大会ページ <http://japan-racing.jp/fuji1gp.html>
- ④ 夏大会ブリーフィング映像 https://www.youtube.com/watch?v=0_mDNTmlck0
- ⑤ 新春大会ブリーフィング映像 https://www.youtube.com/watch?v=i7y8jOp_nlo

22) コース図、ターン番号



23) 施設全体図



24) 大会事務局より

参加する皆様へ

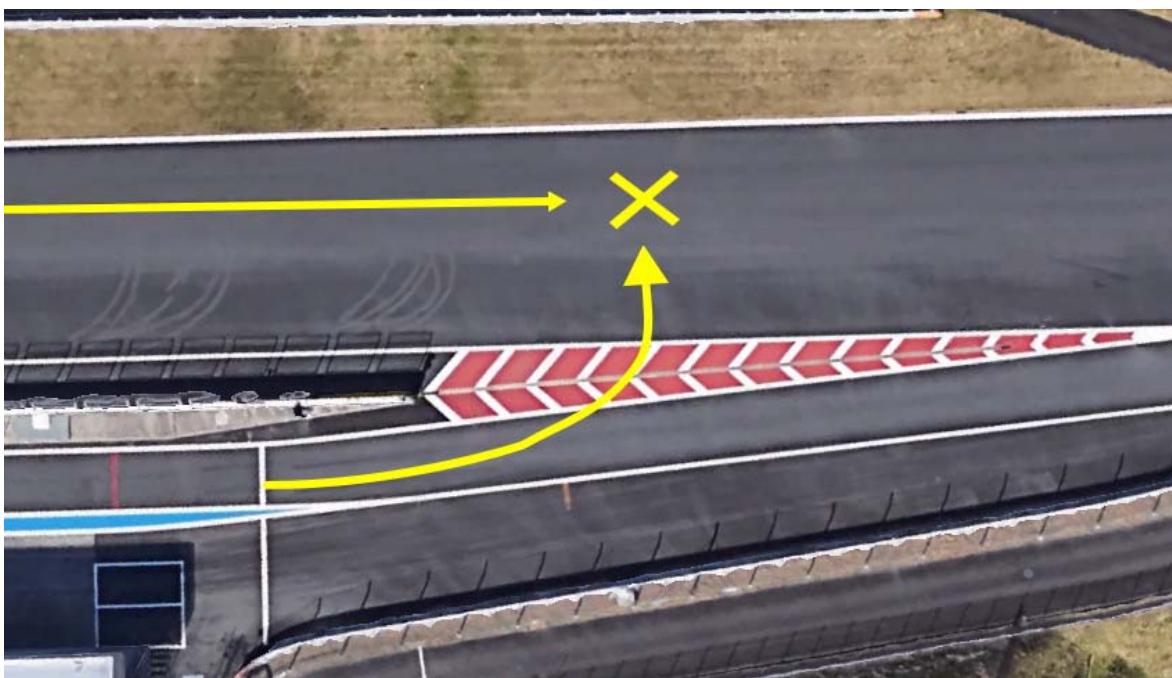
くれぐれも無理はなさらず、愛車を労り、チームと参加者を敬い、レースを最大限に楽しみ、無事帰宅できるようご協力お願ひいたします。

レースの結果を追求するよりも“サーキット存分に楽しむ”ことが重要と考えます。

追記＜重要＞ピットレーン出口における注意事項

近年ピットレーン出口(ピットエンド)付近で重大なクラッシュ(※1)が発生しています。状況は、ピットエンドより急加速したところホイールスピンを起こし、その状態で左旋回したままストレートを直角に進入してしまい、ストレートを走行中の車両に衝突しました。これらの事故を未然防ぐために、ピットエンドからの"急加速"はご注意ください。

対策として、ピットエンドからゼブラ周辺まで急加速せず（凡そ 100 キロ程度）余裕をもつて加速して下さい。

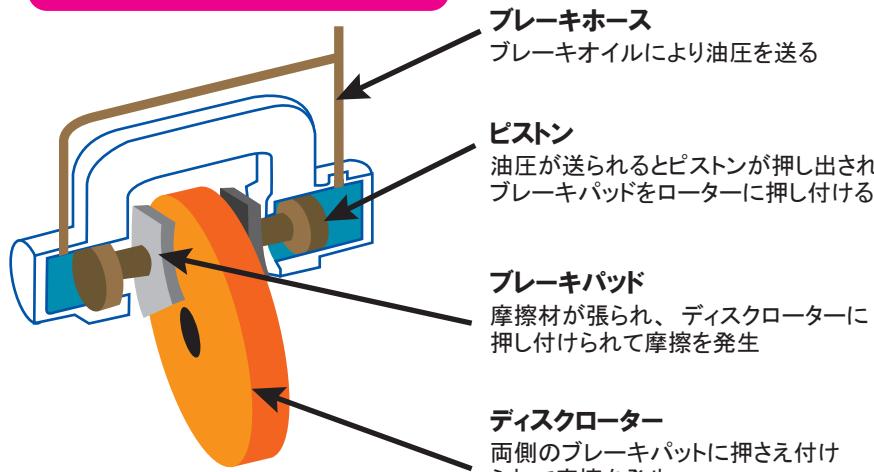


(※1)

ブレーキ構造とトラブルについて



ディスクブレーキ構造



フェード現象

ブレーキパッドが一定以上の高温になると摩擦係数が低下し、ブレーキが効きにくくなる現象。

※フィーリング…ブレーキを踏んでも剛性感が無く、ブレーキが効きにくい（効かない）。

ベーパーロック現象

ブレーキオイルが高温により気泡が発生し、油圧が伝わらなくなり、ブレーキが効かなくなる現象。

※フィーリング…ブレーキを踏んだ時フカフカした感触でブレーキが効かない。

事前整備による対処

- ①サーキット走行に対応した、耐熱性のあるブレーキパッドを使用する。
- ②質が良く耐熱性のあるブレーキフルードを使用し、定期的に交換する。
- ③ブレーキダクトの装備や、放熱性の良いローターを使用する。

走行中にトラブルが起きた時の対処

走行中ブレーキに違和感を感じたら、ハザードをつけ低速走行をし、ブレーキを冷やすクーリング走行をする。

※なるべくブレーキを使わない走行をし、空気によりブレーキを冷やす。

ブレーキで止まるしくみ

ブレーキペダルを踏むことにより、タイヤと一緒に回転運動しているディスクローターに、ブレーキパッドが押し付けられ摩擦を与える。摩擦により、運動エネルギーを熱エネルギーに変換することにより車は止まります。

サーキット走行で起こるブレーキトラブル

サーキット走行では、ブレーキを酷使することにより下記のようなトラブルが発生することがあります。

トラブルの対処について



フェード現象



ブレーキパッドには種類によりローター適正温度があり、パッドの性能を十分発揮するためには使用条件温度に適したブレーキパッドを選択することが重要。ローターの適正温度を超えると『フェード現象』が起きる。

通常の走行では【250°C】、ワインディングでは【400~500°C】、サーキットでは【800°C】近くまで、ローター温度が上昇することがある。

一般的な純正ブレーキパッドの適正温度が300度までとなるので、サーキットでの全開走行を続けると『フェード現象』の危険性が出てくるため、サーキット向けのブレーキパッドを装備することが重要。

※車両重量が重かったり、ハイグリップタイヤを履いていたりすると、ローター温度は上がる傾向がある。

※ブレーキパッドを交換するデメリットとして、ブレーキダストが増えたり、パッドの鳴き、ローター低温時の効きの悪さ、ローターの攻撃性アップなどがあげられる。

ベーパーロック現象



ブレーキフルードには、性能を示す値として、【ドライ沸点】と【ウェット沸点】がある。

ブレーキフルードは空気中の水分を吸収する性質を持っており、新品時は【ドライ沸点】を参考にし、半年位使用し水分を含んだときは、【ウェット沸点】の値を参考にする。

規格が低いブレーキフルードや、古いブレーキフルードを使用していると、沸点が低いためブレーキオイルに吸収された水分が熱により気化し、『ベーパーロック現象』が起きる。

サーキット走行であれば、【DOT5.1】など沸点が高い、ブレーキフルードを選び、定期的に交換することが重要である。

※ブレーキトラブルを防ぐために、ブレーキパッドやブレーキフルードの交換は重要だが、走行中に熱を冷ますように走行にメリハリをつけて走行して下さい。

規格	ドライ沸点	ウェット沸点
DOT3	205°C以上	140°C以上
DOT4	230°C以上	155°C以上
DOT5.1	260°C以上	180°C以上

ドライ沸点…水分が入ってない状態での沸点

ウェット沸点…水分が入ったときの沸点

※DOT5 はオイル成分が違うため、ブレーキホースを変えなければならない。

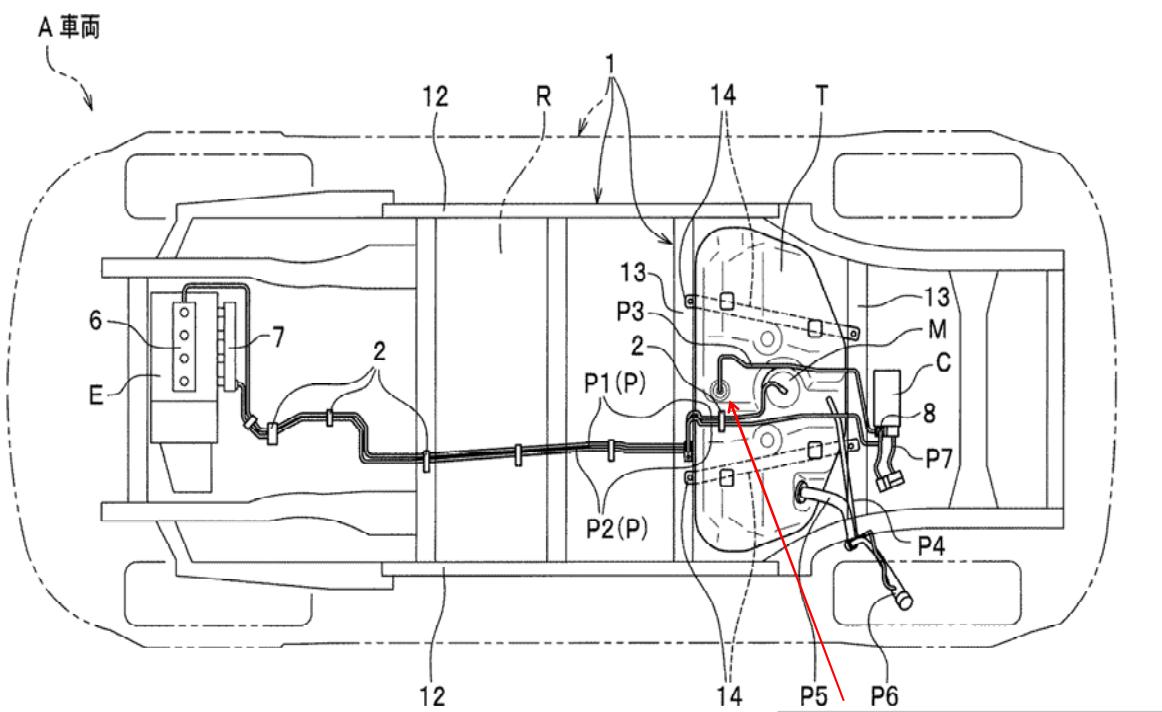
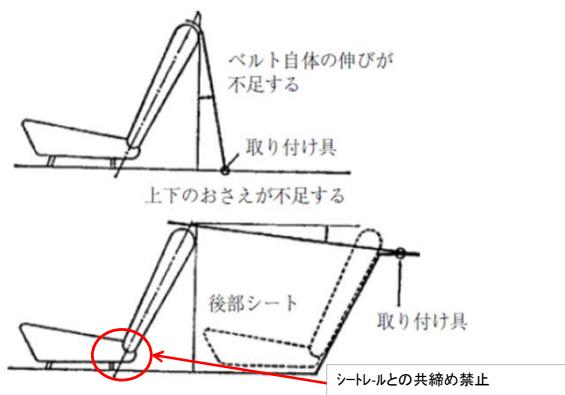
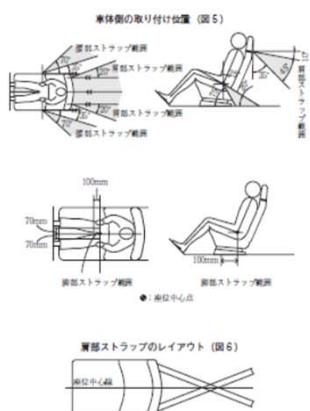
【參考資料】

4. 車体側への取り付け

1) シートベルトの取り付け位置は一般的には下図に示す範囲内で装備、装着することが好ましい。

ラップベルト取り付け具の間隔はシート幅以上であることが望ましい。

図6 好ましくない取り付け具位置とベルト角度



2026年1月11日 Fuji-1GP 新春大会 & 富士スピードウェイ走行会 (9/24更新)