

基本原則

- ◆ライダー、クルー、関係者全員の安全を最優先します。
- ◆公正なファーストランを主催します。
- ◆国際基準に準拠したファーストランです。

1. 総則

- (1) 全ての参加者はルール、イベント情報、指示書などを熟読すること。
- (2) 青森一周 RAAM 予選は RAAM のルールに準拠した RAAM 方式のファーストランである。ただし、日本の交通事情を考慮し、JUCA（日本ウルトラサイクリング協会）独自のルールにもとづいて開催する。
- (3) 安全性を最優先するという観点から、ライダーとクルーは緊急事態が生じた時は他の参加者の救援を積極的に行うことが求められる。必要と認められた場合、支援に要した時間はライダーの完走時間から差し引かれる。
- (4) ライダーとクルーは常にルールを守ること。
- (5) JUCA ルールから逸脱した想定外の事態が生じた場合は、RAAM のルールが適用される。JUCA は日本で開催する RAAM 予選については、ルールの適応に関する全ての権限を有する。

2. 行動規範

- (1) ファーストランが開催されている間は、ライダーとクルーは良識を持った態度を常に示すこと。
- (2) どのような理由があろうと、ライダーとクルーは誰に対しても悪意を持って接してはならない。
- (3) ライダーとクルーは、オフィシャルやボランティアに対して常に礼儀正しく敬意を示すこと。
- (4) 行動規範に違反した場合、あるいはライダーもしくはクルーの振る舞いが不適切であると判断された場合、ライダーは直ちに失格処分を受け、さらに今後 JUCA が主催するファーストランに参加することは出来ない。クルーもまた JUCA が主催するファーストランに参加することは出来ない

3. 道路交通法を守ること

- (1) ライダー、フォローカー、サポートクルーは日本の道路交通関係法規を厳守すること。（このルールブックでいうフォローカーとは、ライダーに近接してサポートを

する車。サポートカーとは、ライダーをサポートする車全般を意味する。広義にはフォローカーを含む)

(2) 日本では常に道路の左側を通行し、信号、一時停止、制限時速などを表示した標識などの指示に従うこと。右折、左折時は必ず後方の車から分かるように手信号を使うこと。

(3) 日本ではフォローカーは、ライダーを伴走中にハザードランプを点滅しないこと。リープ・フロッグによる食糧・飲み物の手渡し時、あるいはフォローカーの交替時などで停止する場合は、他の交通の妨げにならないところを選ぶこと。

4. ドラフティング

(1) 全てのカテゴリにおいて、自転車同士のドラフティングは禁止。ライダーは前方、後方の他のライダー、及びそのフォローカーとは10メートル以上の車間距離を置くこと。

(2) 追い越しにおいて、前方のライダーを速やかに追い越さず、並走もしくは接近して走行し続けた場合は、ドラフティングと見なされる。

(3) サポートカー、その他の車両の後ろに付き、ドラフティングされてはならない。

(4) ドラフティングルールに抵触した場合は直ちに失格となる。

5. サポート

(1) 全てのライダーは適切な装備を確保し、自立していること。ライダー、あるいはクルーは、ライダーの自転車を修理ないし調整するための必要な工具類を備えていること。また、あらゆる天候条件に対応するための装備を確保すること。オフィシャルはメカトラで停止しているライダーを支援することがあっても、メカトラを解決できることを保証することはできない。

(2) ライダー・サポートクルーがメカトラの解決に要した時間は完走時間から引かれることはない。ただし、緊急事態もしくは酌量すべき事情がある場合はその限りではない。

(3) バイクショップ、並に第三者の支援を求めることは認められる。しかし、バイクショップなどを利用するためにライダーがコースから離れる場合、ライダーはオフィシャルに対して、コースから離れる地点を連絡し、用事がすみ走行を継続する場合、コースから離れた地点に戻らなくてはならない。戻った時点でオフィシャルにその旨を知らせること。

6. 自転車

(1) 自転車とは人力で動く車両であり、走者の力のみによって駆動される車

両。ライダーは自転車を何台でも乗り継ぐことは可能である。ディスクホイール、ホイールカバー、エアロバーの使用は可。

- (2) 自転車の種別による参加カテゴリーは現時点ではない。特殊な形状の自転車を認めるかどうかについては JUCA の裁量で判断される。ソロライダーはロードバイクを主たる自転車とし、コース上の悪路の区間ではハイブリッドもしくは MTB をスペアバイクとして乗ることなどができる。乗り継ぐ全ての自転車は、出走前にオフィシャルによるチェックを受けていなければならない。車検済みの自転車に JUCA が配布するプレートを装着すること。
- (3) 参加者が使用するすべての自転車は十分に整備されていること。仮に自転車が整備されていない、もしくは安全性に問題がある場合、オフィシャルが許可するまではその自転車は使用することができない。
- (4) 使用する全ての自転車には、後述の 8-3 に示す反射素材のテープを貼ること。

7. ヘルメット

ライダーは走行中常にヘルメットをしっかりと装着すること。

8. ライト類

- (1) ライダーは自転車に固定された前照灯と尾灯とを装着すること。前照灯は 500メートル離れた距離から認識できるもの(150ルーメン以上の輝度)で、1つ以上。尾灯は赤色で、300メートル以上離れた位置から認識出来ること。前照灯と尾灯は昼間は、点滅、常時点灯モードのどちらでも良く、夜間は常時点灯。尾灯も同じ。夜間無灯で走行した場合、警告もなくただちにペナルティを課す。
- (2) 日中トンネルを通過するときはライトを点灯すること。
- (3) 自転車には、ホイールの両側に三カ所、両クランクの後方から見える位置に反射テープを貼ること。
- (4) ライダーは夜間反射ベストを装着すること。(反射テープ、反射材を縫い込んだジャージだけでは不可。)
- (5) クルーは日中も夜間も車両を降りるときは、反射ベストおよび手足に反射素材のついたリストバンド、アンクルバンドを各1つ以上装着すること。

9. チーム参加

- (1) チームの構成員数は2-4人とし、リレー方式での走行をする。チーム参加のライダー及びそのサポートクルーはソロライダーに適用されるのと同

じルールに準拠する。

- (2) ライダーの交替はコース上どこでも行うことができ、そのリレーの頻度はチームの戦術に従って自由に決めることができる。
- (3) チーム走行の場合、ライダーの交替は以下のように行われる。日中は、ある区間を担当したライダーの自転車の前輪と次の区間を走るライダーの後輪が重なるまでは交替できない。ライダーの交替はフォローカーの前で行うこと。その際、交通事情が許せば交替時に走り終わろうとしているライダーとこれから走るライダーは瞬間的に並走しても良い。
- (4) 夜間のライダー交替はサポートカーが1台の場合と2台の場合との対処方法が異なる。サポートカーが1台の場合、必ず前区間を走っていたライダーは、これから走るライダーが自分を追い抜くまでフォローカーの前照灯の照射範囲内に入り、停止して交代するライダーを待つ必要がある。これから走るライダーとの交代は必ずフォローカーの前照灯の範囲内で静止した状態で行う。

サポートカーが2台の場合、2台目の自動車は交替地点へ先回りをし、これから走るライダーを前照灯の範囲内で待機をさせ、これまで走って来たライダーが追い付き、前輪と後輪が重なったことが確認できたら出発できる。チームの交替時にはフォローカーはセンターラインを越えて反対車線に入ることを禁止する。

ライダー交替時に走行距離および走行時間にギャップ（齟齬）が生じないことが重要であり、この交替の方法に関するルールに違反した場合1回目はペナルティが付き、2回目にはそのチームは失格となる。

- (5) チームのメンバーの内、チームリーダーを任命する必要がある。ペナルティや参加資格の停止などの重要な情報はチームリーダー、もしくはクルーチーフにのみ伝えられる。
- (6) チームのメンバーは走っていない区間を車で移動中にクルーとしてライダーをサポートすることが出来るが、サポートクルーに適用される全てのルールに準拠する必要がある。ただし、その場合クルーは本来コース上を自転車で走ってはならないと言うルールは適用されない。

10. 睡眠

- (1) 睡眠をとることは参加のための条件ではないが、ライダーやサポートクルーは必要と感じた場合はただちに寝る、もしくは仮眠することを推奨する。
- (2) ライダーもしくはクルーが睡眠不足のため危険な走行をしていると判断した場合、オフィシャルは当該ライダーおよびクルーを強制的に停止さ

せることがある。

1 1. ルート

- (1) ソロライダー及びチームで走るライダーはコースの全てを自転車で走行する、もしくは自転車を押して歩かなくてはならない。
- (2) コースを示す標識などは設置しない。公表されたキューシートに従って走る。ミスコースなどで失われた時間は最終タイムには酌量、考慮されない。
- (3) 道路工事、警察による事故の現場検証などの理由により、コースの一部が走行不能になった場合、クルーは直ちにオフィシャルに連絡をし、警察などの迂回路に関する指示の内容を詳細に報告する必要がある。その場合、日中であればライダーはサポートカーがいなくても走行を継続することができる。もしも何らかの理由により、オフィシャルに電話連絡が出来ない場合は、クルーはテキストメッセージを送信し、迂回路の正確な場所を本部に伝える必要がある。また迂回路を通過し、もとのコースに復帰した時点で上記と同様に、復帰した場所の位置情報を正確に本部に伝える必要がある。
- (4) 本部では迂回路に関する情報にもとづき、最終タイムを加算するか、減らすかを判断する。その判断に関しては、本部からクルーに連絡する。その判断にもとづき、クルーはライダーの最終ゴールの制限時間を判断する。
(今回は各TSの制限時間は設定していない)
- (5) 食事・睡眠・自転車修理などで大きくコースを外れる場合は、本部に連絡すること。復帰する場合は、コースを外れた地点から復帰し本部に連絡すること。

1 2. タイムステーション (TS チェックポイント)

- (1) TS に到着したライダーは、予め決められたフォトポイント (キューシートに明記) で写真撮影を行うこと。これをもって、到着、通過時間の証明とする。TS 到着後、30分以内にライダーもしくはクルーはオフィシャルに「ゼッケン番号、TS 番号、到着時刻」を電話もしくはテキストメッセージにて報告する。
- (2) クルーはライダーに代わってライダーの TS 通過を報告しても良い。ライダーは写真撮影後走り続けることができる。ただしゴール到着時は、ライダー自らが到着したことを本部に知らせる必要がある。
- (3) 有人TS (今回は設定されていない) 通過時の報告義務、および通過時間の記録に係る一切の責任はライダー及びそのクルーが負い、TS をうっかり

見過ごしたなどの理由により通過報告が出来なかったなどの場合はペナルティの対象、もしくは失格処分の対象となる。

サポートクルーはライダーが実際にチェックポイントに到着する前に本部に報告をしてはならない。

1 3. サポートクルー

- (1) ソロライダーには最低2人のドライバーが運転するサポート・カーが最低1台必要である。安全を確保するためには3人のクルーが同行することが望ましい。構成員が3ないし4名からなるリレーチームでは、走らない運転専用のクルーメンバーは1人いれば予選に参加できる。ただし、その場合、リレーチームのメンバーは交替で運転することが求められる。2人しかいないチームでは車一台ドライバー2人は必須である。
- (2) サポートカーは日中リープフロッグモードでライダーのサポートを行う。走行中での飲食の手渡しは禁止。(RAAMの場合、夜間はサポートカーはライダーを9メートル以内の距離から追跡し、ライダーが常にヘッドライトの照射域に入るように車両を運転する必要があるが、日本の予選ではこれは求めない。)
- (3) クルーは全ての交通法規、RAAM 予選のルールを厳守すること。もしもクルーの一人がルールに抵触した場合は、そのクルーの参加は直ちに禁止となり、ライダーにペナルティが課せられる、もしくは失格となる。
- (4) クルーは予選が通過する地域住民に配慮することが必要である。クルーは常に礼儀正しくふるまうこと。
- (5) クルーは絶対に自転車に乗ってはならない。(リレーチームの場合、本人が走っていない区間でクルーの役割を果たすライダーは例外)

1 4. サポートカーが満たすべき要件について

- (1) サポートカーは整備済みの四輪車自動車しか認めない。オートバイによるサポートは禁止。
- (2) ライダーをサポートしての走行中、ハザードランプを点灯することはできない。路肩などでの停車中は、ハザードランプを点灯すること。
- (3) RAAM 予選の参加者はソロであれ、チーム参加であれ、各自、ないし各チームは専用のサポートカーが必要である。サポートカーを他チームや他のソロ参加者と共有することは禁止。

1 5. フォローカーによるライダーの追跡、飲食の手渡し、追い越しについて

- (1) フォローカーがリープフロッグモードでライダーのサポートを行う場合、

走行しながらの飲食の手渡しは禁止。特に市街地通過時は長めのリーブフ
ログを心がけること。

- (2) フォローカーは白線から左に停車すること。(RAAM では白線から 1. 5
メートル離れた位置での駐車、待機が必須)
- (3) フォローカーは通常の交通の流れを妨げてはならない。
- (4) フォローカーは他のライダー及びそのライダーのフォローカーを妨害する
ことはできない。
- (5) フォローカーに追跡されているライダーを追い越す時の手順は以下の通り
である。
ライダーA がライダーB を追い越す場合。2 人のライダーの間の距離が 3
0 メートル以下になった時に、ライダーA のフォローカーはライダーB と
そのフォローカーを追い越し、ライダーA の後ろに付くことが出来る。ラ
イダーB 及びそのフォローカーはライダーA とそのフォローカーの進行を
妨げてはならない。
- (6) クルーはライダーの進行を早めるためにライダーを押ししたり、引いたりす
ることは禁止。オフィシャルがそのような行為があったという報告を受け
た場合、あるいは直接目撃した場合、ライダー及びクルーはただちに失格
となる。
- (7) 日没前にクルーは補給食を確保し、ガソリンなども補給すること。夜間、
食糧などの調達が難しい場合に備えること。

16. タイムと RAAM の予選認定について

(1) ソロ

ソロライダー	年齢	タイムー男性	タイムー女性
	RAAM 予選 18-49 歳	32 時間	34 時間
	RAAM 予選 50 歳以上	34 時間	38 時間
	JUCA 走行会 (RAAM 参加 資格はえられない)	40 時間	40 時間

(2) チーム

日本では 2、3、4 人チームでの参加カテゴリーがある。

チーム参加のさい、リレー方式の走行となる。集団走行は想定されていない。
チームメンバーが 1 人走り、その間他のチームメンバーは車に乗車し移動す
る。交代の回数、1 人あたりの走行時間、走行距離はチームが任意に決定でき
る。

チームカテゴリー：

男性チーム

男女混成チーム

女性チーム

2、3、4人チーム	年齢	タイム－男性チーム 男女混成チーム	タイム－女性チーム
RAAM 予選 制限時間	18-34歳	30時間	32時間
	35-49歳	31時間	33時間
	50歳以上	32時間	34時間
JUCA 走行会タイム	40時間	(RAAM 参加資格はえられません。)	

17. スポーツマンシップ

サポートカーがライダーをドラフティングする、本来ライダーが走るべき区間をサポートカーに乗車させて進む等、他のライダーより優位な立場になるための不正行為が発覚した場合、そのライダーは直ちに失格とする。

18. オフィシャル

RAAM 予選会を管轄するオフィシャルは予選を監視し、ルールの解釈とその適用、ルールにもとづいたペナルティに関する決定など RAAM 予選の運営に関する全ての決定権を持つ。