

JMRC東北のチームが主催する国内ラリーにおける ラリーコースカー(セーフティカー)運用マニュアル

来歴

2024/02/29 作成



画像出典：ウィキメディア コモンズ



適用ラリー：

JMRC東日本ラリーシリーズ

JMRC東北ラリーシリーズ

その他のシリーズ外ラリー

あんだは、突然『次のラリーでコースカーやってケネガ?』って言われで困ったごどねえが?

- というような経験をお持ちの方、または既に00カー(ダブルゼロ、以下ダブルゼロ)や0カー(ゼロカー、以下ゼロ)、さらにはスーパークー(スーパ、以下スーパ)といったコースカー(セーフティカー、以下コースカー)の経験は有るものの、今まで自分がやってきた方法は正しかったのか?

本当のところはどうなの?

- といったような疑問をお持ちの方に、是非このマニュアルを読んでいただきたいと思い、作成しました。
- 特に、JMRC東北のラリー主催クラブで共有化することにより質が高くしかも統一したコースカー運用を目指すべく作成しました。
- 本資料作成に当たっては、P12に記載した資料を参照するとともに、JMRC関東ラリー部会の宮城 孝仁氏ならびに渡辺 康一氏にレビューをお願いしました。

文責：CMSC仙台事務局長 松崎 裕之

目 次

1. 緒 言	・ ・ ・ P 1
2. コースカー共通事項	・ ・ ・ P 2
3. コースカーの役割	
a. ダブルゼロの役割	・ ・ ・ P 3
b. ゼロの役割	・ ・ ・ P 4
c. スーパーの役割	・ ・ ・ P 5
3. コースカーの要件と装備	
a. ダブルゼロの要件と装備	・ ・ ・ P 6
b. ゼロの要件と装備	・ ・ ・ P 7
c. スーパーカー要件と装備	・ ・ ・ P 8
4. コースカーの仕事	
a. ダブルゼロの仕事	・ ・ ・ P 9
b. ゼロの仕事	・ ・ ・ P10
c. スーパーの仕事	・ ・ ・ P11
5. 参考資料、文献など	・ ・ ・ P12

かつての国内ラリーでは、セフティカーは「先先行」、「先行」そして「追い上げ」などと称され、ラリーの円滑、かつ安全な進行を担ってきた。

しかし、2000年頃から国内ラリーも本格的にFIA様式でのラリーが開催されるようになり、日本独自の競技ルールからFIAのスポーティングレギュレーションに準じたルール・規定での開催運営を求められるようになってきた。

この中で、最も大きく変化したのが安全確保へ向けた要求であり、JAFも選手、競技役員、観客そしてメディアなどラリーに関わる全てのメンバーに対して明確かつ厳格な安全配慮を要求している。

こうしたことから、コースカー(セーフティーカー)(以下コースカー)の役割はますます重要になってきており、この役務に就くオフィシャルはその役割と仕事の内容を正確に理解し、的確に実行しなければならない。

1. 全てのコースカーは、主催者から提供されるロードブックやその他の印刷物などだけを見て走行する。
2. 全てのコースカーは、ロードブックに従って可能な限り完全なルートを完走し、ダブルゼロとゼロは競技車両と同様にタイムカードを記入させ、正しく記入されているかチェックする。
3. 全てのコースカーは、常に事前に定められたタイムスケジュールを守り、イベントの進行における遅れを補うようにしなければならない。
4. 全てのコースカーはコース上の問題が特定できる適切な速度で運行し、必要に応じて停止して問題に対処しなければならない。これはコースカーに乗車する全ての乗員が対象である(ドラ、コ・ドラに関わらず)
5. 全てのコースカーはラリー管制/競技長、他のコースカーならびにステージコマンダーと常にコミュニケーションをとれる通信手段とその位置を特定できるトラッキングシステム(Rally Streamなど)を保有し、有効にしておかなければならない。また、通信手段は可能であれば専用のものでし、各SS運用の妨げにならないようにすべきである。

1. 現在のSSラリーにおいて最も重要な役割を担うコースカーである。ダブルゼロが定められた役割を定められた通りに実施することにより、ラリーが安全にかつスケジュール通りに進行するか決定してしまう。
2. ダブルゼロは競技車両が通過する全てのコースをアイテナリーとロードブックに定められた通りに走行して様々な役割を担うことになる。
3. SSにおいてはエントラント、オフィシャル、プレスあるいは観客など全ての人間の安全確保を最大の使命とし、かつスケジュール通りの競技運営を確保するためのコースカーである。
4. 併せてサービスパークから最終TCまでのオフィシャルの人数や配置、TCカード記入などのスキル、機材の数量や動作、アイテナリーやロードブックの正確性さらにはリエゾン区間での道路状況(渋滞、事故、工事等)等々ラリー進行に関わる全ての要件をチェックする。
5. 問題が発生した場合は速やかにラリー管制/競技長やステージコマンドーに報告し、その指示に従う。

1. 最初の競技車両出走の前にステージに入る最後のコースカーという重要な役割を担っている。
2. ゼロは競技車両が通過する全てのコースをアイテナリーとロードブックに定められた通りに走行して様々な役割を担うことになる。
3. SSにおいては他のコースカーよりも高速で走行(競技車両速度の70/80%程度)し、ダブルゼロが行った作業が完了していることを確認する(ドライバー、コ・ドライバーともに)。したがって、ペースノートの使用は禁止される。
4. 万が一、SS内の安全が確保できない状況を確認し、問題の解決が可能と判断した場合は最後の手段としてSS内で停止する。この場合、速やかにラリー管制/競技長に連絡してステージ開始を遅らせることを求め、状況を報告する。
5. ゼロのクルーの一人は当該ラリーでゼロのクルー役務を専任とするラリー主催チーム員でイベント全体の計画に精通し、セーフティプランを熟知している人物であることが望ましい。

1. スィーパーは他のコースカー同様、ロードブックに定められた全てのコースを最終競技車両の後ろを走行する。また、多少の遅れが生ずる可能性はあるが、極力タイムスケジュール通りに走行する。
2. リエゾン区間でのリタイヤ数も含め、ステージに入った競技車両の数とステージを離れた競技車両の数が一致することを確認する。
3. 可能であれば最大制限時間(OTL)を超えている競技車両で停止し、ラリー管制/競技長と協議してTCカードを回収する必要がある。このため、スィーパーはラリー管制/競技長と常に連携することが必要である。
3. 速やかなリザルト発表など競技運営の迅速化のために、解析に時間を要する各種記録や違反行為などの状況報告書、TCカード、リタイヤ届などを回収し、より早くHQへ持ち帰ることが重要である。
4. また、ギャラリーやメディアが速やかに移動できるようにするため移動規制解除が重要任務となる。したがって、従前のようなリタイヤ車の引き上げ作業は原則的に行わない。

1. 全コースをコース状況(グラベルorターマック)に応じて安全に通過できる車両
2. 基本的にヘルメットとレーシングスーツは不要。状況に応じて停止し、作業を行う必要があるためむしろ作業に適した服装・装備が望ましい。

➤ 必須の装備

- ロードブック、セーフティプラン、ダブルゼロチェックシート、ICカード、筆記用具
- MoSRA、スマートフォン(トラッキングシステム)、(必要があれば衛星携帯電話)
- トリップメーター(アプリ入りスマートフォン)
- 各種レコーディングシート
- 規制テープ、養生テープ、ガムテープ
- 予備のOK/SOSシート、三角停止板

➤ 望ましい装備

- セーフティータバード(5~10枚)
- 予備の消火器(前週のSSで使用した場合に備えて)
- サイレン付き拡声器(SS中で一般人を確認した場合や離れた観客などに使用)
- インカービデオカメラ(SS全コース撮影用)

1. 当該ラリーの車両規定に沿ったラリー車両
2. ヘルメット、レーシングスーツ、6点式シートベルト、HANSなど競技車両と同様の装備

➤ 必須の装備

- ロードブック、セーフティプラン、ICカード、筆記用具
- MoSRA、スマートフォン(トラッキングシステム)、(必要があれば衛星携帯電話)
- ラリーコンピューター、ラリー用トリップメーター(アプリ入りスマートフォン)
- 各種レコーディングシート

➤ 望ましい装備

- 規制テープ、養生テープ、ガムテープ
- 予備のOK/SOSマーク、三角停止板
- インカービデオカメラ(SS全コース撮影用)
- サイレン付き拡声器(SS中で一般人を確認した場合や離れた観客などに使用)

1. 全コースをコース状況(グラベルorターマック)に応じて安全に通過できる車両
2. ヘルメット、着衣に関する規定は無し

➤ 必須の装備

- ・ ロードブック、セーフティプラン、ICカード、筆記用具
- ・ MoSRA、スマートフォン(トラッキングシステム)、(必要があれば衛星携帯電話)
- ・ トリップメーター(アプリ入りスマートフォン)

➤ 望ましい装備

- ・ 規制テープ、養生テープ、ガムテープ
- ・ 予備のOK/SOSマーク、三角停止板
- ・ 箒、石灰、スコップなど路面処理用具

- まず、P2のコースカー共通事項他P3、P6を確認・遵守すること。
1. リエゾン区間では、道路状況(渋滞、事故、工事等)により競技スケジュールに遅れが生ずる可能性を判断し、問題があればラリー管制/競技長と対応について協議する。
 2. SS到着前にステージコマンダーと連絡を取り、SSの準備状況について確認する。問題があればラリー管制/競技長と対応策について協議する。
 3. SSではスタート、フライングフィニッシュ(FF)そしてストップの位置がロードブック通りであるかを確認する。
 4. ダブルゼロチェックシートに基づき、全てのポストにおけるオフィシャル・機材の配置、動作、各ポスト間の連絡手段は問題ないかなどを確認する。(ダブルゼロチェックシートに基づいて確認する)
 5. SSはフライングでスタートし、フライングチェッカーを動作させる。また、ストップでの”フライング告知”を確認する。
 6. 脇道等からの一般人や一般車両などの流入を規制する規制テープ、看板、表示類などがあらかじめ定められた通り設置されているか確認し、設置されてなければ設置する。
 7. スタートイングリストなどの配布物は、クロージャー、TC、スタート、ラジオ、FF等各ポストにもれなく配布する。
 8. ステージ走行完了後にステージが実施可能であることをステージコマンダーに確認し、このメッセージがラリー管制/競技長に届くようにする。

- まず、P2のコースカー共通事項他、P4、P7を確認・遵守すること。
1. リエゾン区間では、道路状況(渋滞、事故、工事等)により競技スケジュールに遅れが生ずる可能性を判断し、問題があればラリー管制/競技長と対応について協議する。
 2. SSはフライングでスタートし、フライングチェッカーを動作させる。また、ストップでの”フライング告知”を確認する。
 3. SSでの走行は競技車両の70/80%の速度で走行し、コース上に危険がないか確認する。コ・ドライバーはドライバー以上に周囲を確認する必要がある。
 4. 常にコース上のすべての地点でラリー管制/競技長、ステージコマンダー、各ポストとコミュニケーションを取れるようにし、万が一競技を安全に進めることが不可能な状況を発見した場合には、即座にラリー管制/競技長に競技車両のスタート中止を要請するとともに、状況の報告ならびに対策を実施する。
 5. ステージ走行完了後にステージが実施可能であることをステージコマンダーに確認し、このメッセージがラリー管制/競技長に届くようにする

- まず、P2のコースカー共通事項他、P5、P8、を確認・遵守すること。
1. リエゾン区間で競技車両が停止していないか、事故を起こしていないかなどを確認する。
 2. 停止車両がある場合には状況を確認し、リタイヤであればラリー管制/競技長に報告しリタイヤ届受理、TCカード回収を行う。
 3. SSではTC、スタート、FFそしてストップからレコーディングシートや報告書類などを回収する。
 4. コース内で停止車両がある場合は、ステージコマンダーから号車番号、スタートからの距離などの情報を確認し、トリップメーターを合わせてからスタートする。
 5. 停止車両の場所に到着したらスタートからの正確な距離、破損状況や引き上げ可否などをステージコマンダーとラリー管制/競技長に報告し、リタイヤ車両の処理はステージコマンダーに依頼する。
 6. 選手からリタイヤ届とTCカードを回収し移動する。
 7. コースアウトや転倒などでOKマークであってもクルーが被災している場合はラリー管制/競技長と協議し、FIVを要請する。
 8. スーパースター通過前に移動しているメディアを発見した場合は、停止し所属を確認したうえで文書により競技長に報告する。
- ※ 回収した各種記録や違反行為などの状況報告書、TCカード、リタイヤ届などは解析に時間を要するため、速やかなリザルト発表など競技運営の迅速化のために、より早くHQへ持ち帰ることが重要である。

1. FIA ラリー安全ガイドライン 2023 第5版 日本語仮訳
2. 2022年国内ラリーコースカー(セーフティカー)マニュアル
ラリーオフィシャルズクラブ北海道 (20, Feb. 2022)
3. 共通Safety Plan(利府仕様)(2023年版)
4. SSラリー オフィシャルガイド
(ver.4.43)(2022/1/17発行)(渡辺 康一氏作)