

Rally101

ラリー競技入門



Isao Kono

Motorsport Club EZO

Rally101

目次

はじめに	4
ラリー競技とは	5
ラリー競技の特性	5
ラリー競技の区間・SS とリエゾン	5
「偵察走行」・レッキとペースノート	8
サービスパークとサービス	9
オフィシャル	9
ラリーディの流れ	11
大まかな流れ	11
会場到着	12
レッキ受付・参加確認	12
レッキ	14
公式車検	15
ブリーフィング	16
スタート・TC0～リエゾン～TC1	16
SS（スペシャルステージ）	20
TC1	20
スタート	23

SS の中では.....	25
FF（フライングフィニッシュ）	27
STOP.....	28
再びリエゾン～次の SS へ	30
サービス・イン	30
競技終了～パルクフェルメ（車両保管）	32
暫定結果通知・再車検.....	32
車両保管解除～表彰式.....	32
解散	33
コマ図の読み方	34
アイテナリの読み方	45
オフィシャルの視点から	49
TC：タイムコントロール.....	49
スタート	50
ラジオポイント・コースクロージャー	51
スペクテーターエリア・ギャラリー管理.....	52
FF・フライングフィニッシュ.....	52
ストップ	52
ラリーHQ.....	53
オフィシャルの業務・事前と事後.....	54

事前準備	54
エントラント募集・受付	54
直前準備	55
競技前日	55
競技を終えたら	55
APPENDIX・A : ラリーで出てくる諸看板	57
APPENDIX・B : ラリーの申し込み	58
B ライセンスの取得	58
ラリーカレンダーで開催日を知る	59
参加申込の手続き	60
オフィシャルとして	63
APPENDIX・C : ラリー諸規則と関係先リンク	64
APPENDIX・D : 競技車両のクラス分け	66
APPENDIX・E : ラリーに必須の装備品	67
APPENDIX・F : ラリーに持っていくとよいもの	71
エントラント編	71
オフィシャル編	72
Glossary	75
ラリー用語ミニ辞典	75



はじめに

ラリーという競技は、名前はよく知られているものの、実際の競技の形態やルールといったことについては、残念ながら一般にはあまり知られていません。せいぜい「パリダカ」のような、途方もない距離の道なき道を延々と走っていく耐久レースのようなイメージがあるくらいでしょうか。ラリージャパンやラリー北海道を観戦して、多少の知識を身につけたとしても、実際に競技に出るために必要な知識には大きなギャップがあり、気軽には越えられない壁になっているのかもしれません。

モータースポーツに興味をもち、Bライセンスを取得、オフィシャルをやってみる機会があったとしても、競技がどのように流れ、どのポジションでどんなことをやっているのかを理解しないと戸惑うことも多いのですが、ではそれを知りたいと思っても、手ごろな資料になかなか出会えないのが現実です。ここでは、ラリー競技について全くの未経験者のために、地区戦でエントラント（競技者、つまり選手）やオフィシャルとして参加するにあたって最低限度の知識が得られることを目標に解説をまとめてみました。これからラリーの世界に入られる方にとって、何らかの参考になれば幸いです。



ラリー競技とは

ラリー競技の特性

未舗装の狭い林道を、普通ならありえないほどの速度で土煙を上げて次々と駆け抜けていくクルマたち。乗り込んでいるのは二人のクルー。ドライバーとコ・ドライバーのチームワークで誰よりも速くゴールを目指し…。観客としてのラリーの醍醐味はこんなところでしょうか。しかし単に走るコースの違いだけでなく、もっと大きな視点でラリーと他のモータースポーツを捉えてみると、これらの最大の違いは、ラリーは本来「移動する競技」であるということがわかります。A地点からB地点まで、途中にスピードを競う区間を挟みながら、競技者全員で移動していくのがラリー本来の姿です。競技者や運営側の負担、観客側の利便性から、現在はクローバーリーフ型（クローバーの葉の外縁をなぞるようなレイアウト）になってはいますが、この「移動」という特性がレースやジムカーナ、ダートトライアルなどの、サーキットや閉鎖されたコース内でタイムを競う競技との大きな違いとなっています。また、タイムアタック区間であるSSのタイムがどんなに良くても、のちのSSでリタイアしたり、SS間の移動区間であるリエゾンで走行不能になってしまったりはすべての努力が水泡に帰してしまうのもまたラリー。一般道を使うラリーは、モータースポーツの原点の姿を色濃く残しています。そして、「家に帰るまでがラリー」という格言(?)がある通り、完走してこそその競技でもあるのです。

ラリー競技の区間・SSとリエゾン

ラリーの競技区間は大きく分けてSS（スペシャルステージ）とリエゾン区間に分けられます。SSはスピードを競う区間で、通常は関係諸機関に許可を受けて閉鎖・占有した林道で行います。複数台が同一コース上で同時に競うレースとは異なり、ラリーでは各車通常1分程度、間隔をあけてスタートするようになっており、他者の影響を排した、純

粋に自らの技量のみでのタイムアタックとなります。リエゾンとはSSとSSを結ぶ「移動区間」で、競技関係車両以外も通行する一般公道を利用します。ラリーはスタート地点からリエゾンを通り、SSでタイムアタックを行ってから再びリエゾンを通して次のSSへ、最後のSSの後はリエゾンを通して競技の終着点に到着することになります。

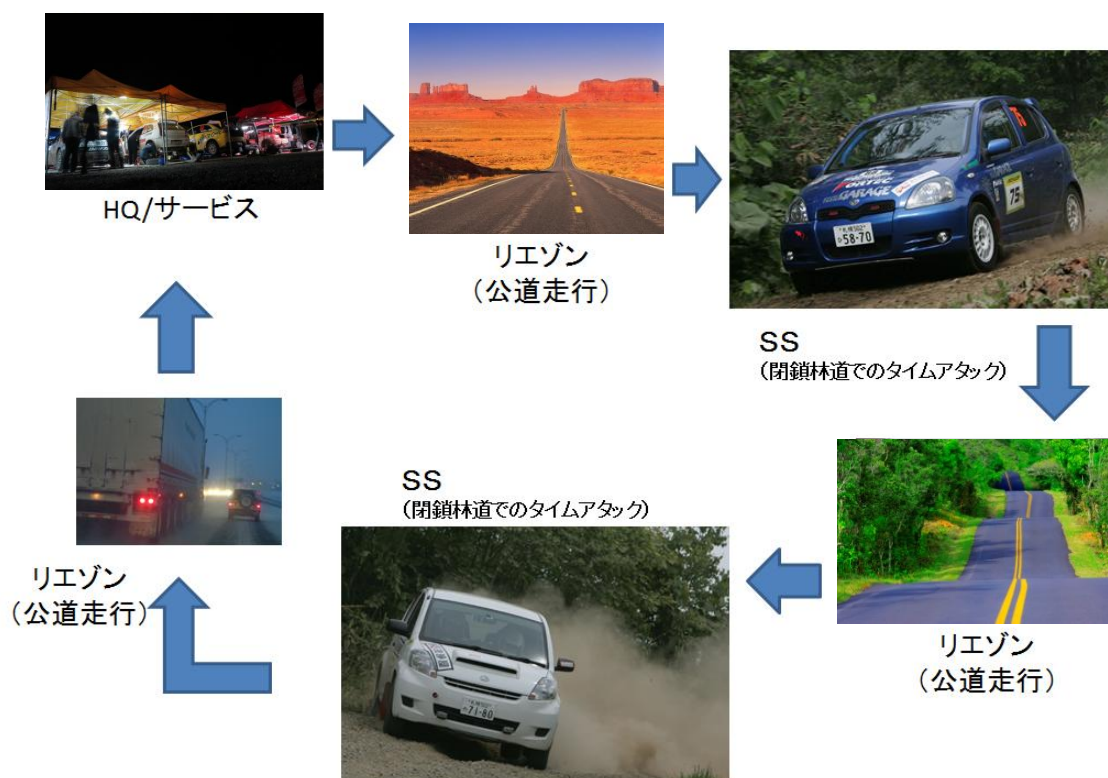


図1・ラリー競技のながれ

公道であるリエゾン区間を移動するという特性上、ラリーの競技車は公道走行を認められた、車検を通ったナンバー付き車両である必要があります。また、このため、SSで車体に走行不能の大きなダメージを受けた場合はもちろん、競技走行には影響ないレベルの損傷、例えば灯火類へのダメージや、バンパーごとナンバーを落としてしまうなど、通常の公道走行に（技術的だけでなく法的な意味でも）支障があると認められた時などは、オフィシャルによりリタイアを宣告されることがあります。ラリーではただひたすら速く走るだけではなく、過酷な林道での高速走行による車両へのダメージにも配慮しながら走行する必要があるのです。WRCや全日本のトップレベルのドライバーたちですら、途中のリエゾンで車両が動かなくなりリタイア、ということがあるのです。

ラリーのもっとも華やかな部分は、何と言っても狭い林道を全速で駆け抜けていくSSの走行ですが、リエゾンもまた競技区間の一部です。リエゾンは始点や終点にタイムコントロール（以下TC）と呼ばれるポイントが設けられており、それぞれの競技車両は自車に指定されたチェックイン時刻ぴったりにTCに入り、タイムカードにチェックを受けなければなりません。TCへの早着も遅着もペナルティ対象となり、SSのタイムに加算されることとなりますので、SSが終わったら次のTCへ移動、時間厳守で行動することが求められます。もっとも、リエゾン区間は公道走行であり、制限速度を守って走行することを前提に、さらに余裕のあるタイムを所要時間と想定して次TCのチェックイン時刻が設定されていますので、リエゾンで無理をする必要は全くありません。また、TC位置の前にはチェックイン時刻待ちで競技車が並んでいることが普通です。TC近辺に早着しても、前車に続いて並び、TCに入りさえしなければ大丈夫です。時間に厳しいTCですが、あくまでも、うっかりしてチェックイン時間を間違えたり、リエゾンで道を間違えたりしなければ大丈夫です。ときにはそれが競技に影響したりするのがまた面白いのですが。

リエゾン区間の移動には一般の地図の代わりにラリー独特の「コマ図」という図が支給されます。コマ図と移動距離をにらみながら、ドライバーを確実に次のTCまで案内して行くのはコ・ドライバー（通称コドラ、或いはナビ）の役割です。

ちなみにこのコマ図、慣れると一般の地図よりかはるかに使いやすいものです。

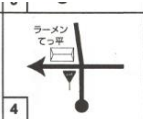

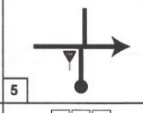

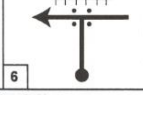
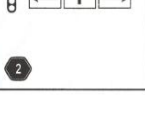
0.20	0.04			25.60
0.37	0.17			25.43
0.42	0.05			25.38

図2・コマ図

『偵察走行』・レッキとペースノート

SS は閉鎖・占有した林道で、対向車が来る心配もなく、安全が確認された道路。とはいえ、やみくもに全開で走るのでは危険ですし好タイムも期待できません。このため、競技前に各 SS でレッキ（レキとも呼ばれ、英語では Recce、略さずに言えば Reconnaissance すなわち偵察の意味があります）といわれる試走を行い、コースの水先案内ともいえるペースノートを作成することが許可されています。ペースノートはスタート地点からフライングフィニッシュまでのタイムトライアル区間について、直線の距離やコーナーの方向と曲率などを記入したノートです。レッキの際、ドライバーがクルマをゆっくり走らせながら、ノートに記入する

内容を口述し、コ・ドライバーがそれを書き取っていくことで作成します。競技の際はコ・ドライバーが眼前のコースとノートを見比べながら、常に一步先の「この先に何があるか」を、ペースノートを読むことでドライバーに伝えます。ペースノートはドライバーが「見えない先まで」見通すための武器で、SS を速く駆け抜けるにはペースノートの精度が非常に重要になってきます。このため、レッキは競技そのものと同じくらい重要になりうるのです。

一つの SS につき通常 2 回（同一のコースがリピートステージでいくつかの SS として使われる場合はそれらを合わせて 2 回）のレッキを行うことができることが多いようです。ち

なみに FIA の Regional Rally Sporting Regulations（地域ラリー競技規則、以下同じ）によると「2 回まで」、JAF の「ラリー競技開催規定付則：スペシャルステージラリー開催規定」では「スペシャルステージ 1 カ所につき、予定されている進行方向で少なくとも 2 回の走行が可能な設定とすることが望ましい」と定義されています。一般的には 1 度目のレ

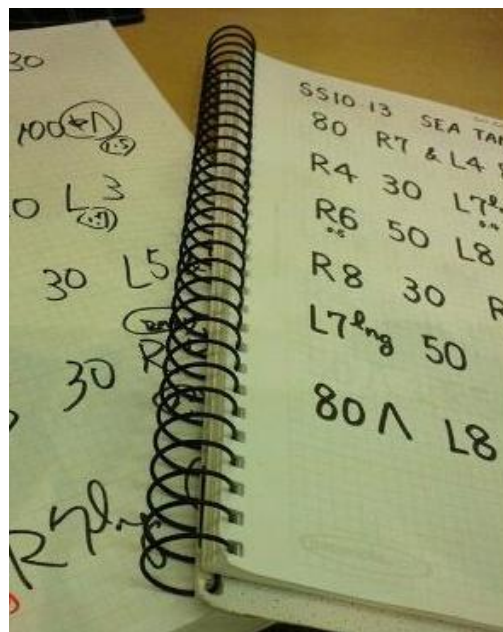


写真 1・ペースノート

ッキはペースノート作成、2度目のレッキはペースノートを読み合せてノートの確認・修正を行います。レッキ実施時も林道は占有されていて安全が確保されているのが普通ですが、あくまでも偵察目的の走行でありレギュレーション（競技規則）にて制限速度が定められています。レッキの際は車両同士のスタート間隔は厳密には制御されていないので、あまり飛ばすと先行する競技車に追いついてしまったり、追突してしまうことにもなりかねません。ゆっくりと行いたいものです。

サービスパークとサービス

林道を高速で駆け抜けることから、選手だけでなくクルマにも負担が大きいのがラリー。このため、競技車両はアイテナリ（ラリー競技の日程表）に定められた通り、競技日程の途中で、定められたサービスパークというエリア内でサービス（車両整備）を行うことができます。サービスでは競技の規定に定められた、タイヤのローテーションや交換、ナット類の増し締め等を行うことができ、届け出を行うことによりさらなる作業の実施も可能であることが多いようです。また、全車に平等なサービス時間を与えるため、サービスに入る時刻と出る時刻（サービス・イン、サービス・アウト）は車両ごとに定められています。サービスの出入り口にはTCが設けられ、競技区間のTC同様にチェックインを行いますので、早着や遅着をしないように注意が必要です。

なお、サービスを行うための人員や車両（工具等を積載した車両）は競技者が参加申し込みをする段階でオーガナイザー（主催者）に登録をしておく必要があります。

オフィシャル

ラリー競技を支えるのがオフィシャル、大会運営の要員です。公道と林道が舞台のラリーですから、それぞれ要所毎に人員と計時設備を置き、各拠点の時計をすべて正確に合わせたうえで、流れるように競技を進めていかななくてはなりません。各SS毎にステージ直前のTC、スタート、フライングフィニッシュ、そしてストップ、スタート地点には救

援車両の乗員、長い SS では途中の通過確認と緊急時の連絡対応を行うラジオポイント、ステージに接続する枝道を封鎖して安全を確保したり、観戦ポイントが設定される場合に観客の安全確保に当たるセーフティーマーシャルなど、これらのそれぞれに 1 ～ 3 名程度の人員配置が必要ですし、そのステージ全体の統括を行うステージコマンダー（通称「山長」）が存在します。一般的に地区戦から全日本ラリー選手権の規模では 1 日に使用する「山」（SS、進行方向を逆にして使用するリバースステージも同一の「山」とみなされます）は 2 ～ 3 あるので、山の要員も 2 ～ 3 チーム分必要になります。他にも車検やサービスの管理監督を担当する技術委員、サービスパークの前・後の TC、ラリーのはじめである TC0 や、最終ステージを走り終えてサービスパークに帰ってきたところにある最終 TC など、サービスパーク回りにも人員は必要です。そして大会本部、通称 HQ には選手受付や公式掲示などを担当する事務局、ステージから伝達されてくる SS のタイムを集計・確認する計時委員、競技全体を司る競技長に審査委員、救急委員、ステージと HQ の距離や位置関係で無線が届かない場合に置かれるリピーター要員など、多くの人員が配置されます。

大きな大会では、先頭車両が SS を走っているとき、最終ゼッケンはまだひとつ前の SS を走っている、ということも珍しくありません。複数個所で競技が進行していて、かつひとつの SS での遅れやトラブルがその後の競技すべてに影響を及ぼすわけですから、SS 途中でのリタイアが珍しくないラリーでは、限られた人員で競技をスムーズに進めるだけでも大変な苦労があることがご想像いただけると思います。これらを全くの好意と趣味から、自発的に集まってこなしているのがオフィシャルです。照りつける太陽にさらされながら、立ち込める土煙で砂まみれになったり、時には雨合羽で雨に打たれたりしながら、或いは氷点下の雪中で、つらい暑い寒いなどと言いながらも、ラリーという競技への愛情から、或いは競技を支えているプライドから、または仲間のため、オフィシャルは集まって、大会を導き、満足感を胸に去ってゆくのです。

さて、ラリーの大まかな構成要素は以上です。次章では実際のラリーの流れを追ってみてみることにしましょう。

ラリーディの流れ

大まかな流れ

さて、この章では競技会の流れの中でラリーについて説明しましょう。エントラント（競技者、選手）になったつもりで、バーチャルツアーにお付き合いください。

北海道の地区戦の単独開催の場合、こんな感じで一日が流れることが多いようです。

- 会場到着：サービスパークに車両を持ち込み。
 - HQ にて受付・参加確認
 - レッキ
 - 公式車検
 - 競技開始。TC0 を公式通知で指定された時刻に出発し、それぞれリエゾンを含んで3つ程度 SS を走る（ステージグループと呼ばれるセット）
 - HQ/サービスパークに戻り、車両の点検整備（20～30 分程度）。クルーは休憩。競技の進行に伴って開いた間隔を詰めるための「リグループ」が入ることもあります。
 - TC を通ってリエゾンに出、再び SS へ
 - リエゾンを含んで3～4 つの SS（ステージグループ）をこなす
 - HQ に戻り最終 TC を経てパルクフェルメに車両を預ける。ここで競技終了
-
- 暫定結果発表（30 分の抗議受付時間）
 - 公式結果発表
 - 表彰式
 - 解散

では、実際にどんな流れになるのか、詳細を見てみましょう。

会場到着

通常、参加確認の時刻は各オーガナイザー（大会主催者）が事前に発表する特別規則書に明記されていますが、日程が1日のみの大会では早朝であることが多いようです。まだ夜暗いうちに自宅を出発する選手もいるでしょうし、前泊するケースもあるでしょう。早朝出発組は寝坊しないように、前泊組は前夜飲みすぎないように。いずれにせよ、参加確認時刻に遅刻しては、参加申し込みの手間も参加料もすべて無駄になってしまいます。時間に余裕をもって到着し、必ず時間内に参加確認手続きを行いましょう。ちなみにJMRC北海道の地区戦では、参加確認手続きがレッキ受付を兼ねている場合が大半ですが、他にはレッキ受付→レッキ→参加確認、という流れを取る大会もあります。逆に参加確認が先になる場合もあるようですので、大会の特別規則書で予め確認しておきましょう。

まずはサービスパークに競技車を停めます。事前に場所に指定のある場合、先着順の場合とあるようです。場所の指定のある場合は当日までにオーガナイザーのWebサイトなので「コミュニケーション」などの形で発表がありますので、予め調べておくといでしょう。先着順の場合も1台のサービス車両が多く、多くの競技車へのサービスを行う場合など、グループでまとまって場所を確保したいケースも多くありますので、譲り合ってお互にうまく場所が割り振れるようにしたいものです。競技に使わない荷物（余分なスペアタイヤや個人の荷物など）は車両からおろし、サービスをお願いしている車両や、そのホスピタリティテントなどに預かってもらいましょう。

レッキ受付・参加確認

レッキ受付や参加確認は通常ラリーHQにて行われます。確認の際はドライバーおよびコ・ドライバーの有効な運転免許証、モータースポーツライセンス、JMRC北海道の互助会加入証、さらに競技車両の車検証と自賠責保険証等を呈示しなければなりません。忘れずに一式用意しておきましょう。なお、公道走行が必須のラリーですから、運転免許証を忘れてしまうと「免許不携帯」になり競技に参加できません。たとえモータースポーツ

ライセンスを携帯していても、免許証の代わりにはなりませんので、要注意です。車検証も同じです。

レッキ受付の際にはレッキ関係書類（レッキを回る順番などの指示書、補完的なコマ図、レッキの際にオフィシャルに提示しサインを受けるレッキカードなど）、参加確認の際には競技ゼッケン、「JAF 公認ラリー競技会之証」、ロードブック、タイムカード等の書類一式が渡されることが多いようです。受け取ったらすべて確認しておきましょう。レッキ受付と参加確認をまとめて行う場合はこれらをすべて受け取ることになりますが、大会によっては一部の書類は車検合格時に渡されることもあるようです。

また、HQ では公式通知の掲示板の場所を確認し、新たに発行された公式通知が出ていないかどうかを確認します。公式通知は黄色の紙に印刷され、公式掲示板に張り出されます。公式通知は競技に関する非常に重要な指示・変更が掲示されることも多いのですが、オーガナイザー側の周知の義務は公式通知を掲示板に張り出すところまでとなっています。実際にはオーガナイザー側も善意で良識的な対応をとってくれることが多いですが、基本はエントラント自身が掲示を確認することが義務となっていますので要注意です。

2012 ARK RALLY 洞爺

発行日: 2012年6月30日 時刻: 17:00
主 題: 公式通知No.7 文書番号: D1.02
発行者: 競技長
宛 先: 北海道シリーズ参加者
ページ数: 1ページ 添付書類: なし

【公式通知No.2】

ロードブックの変更

1. 指定給油所の振り分けは以下の通りとする。

奇数ゼッケン: 指定給油所1 ENEOS
偶数ゼッケン: 指定給油所2 IDEMITSU

2. ロードブック デイ2 ページ54 11図を以下の通り変更する。

11.00	0.99	11	16.54
-------	------	----	-------

以上

2012年6月30日 17時00分
競技委員長 藤原 隆志 競技委員 佐藤 博彦

図3・公式通知（コマ図の訂正！）

レッキ

参加確認（レッキ確認と分かれている大会では、レッキ確認）を終えたら、レッキ指示書の指示に従ってレッキに出発しましょう。一般的にはレッキ時にはゼッケン或はレッキ用のゼッケンの張り付けが必須とされていますので、渡されていれば指示通りに貼り付けておきましょう。競技時に掲示が必要な「JAF 公認ラリー競技会之証」や競技時のゼッケンなど、この時点で渡された場合は指定通りの場所に張り付けておきましょう。余談ですが、ゼッケンを張るためのガムテープを、車体色と同色のものを用意しておくとも美しく張ることができますよ。



写真2・競技会之証

レッキ指示書ではSSまでの到達に一部ロードブックのコマ図の使用を指示しているケースもありますが、必ずしも競技と同じ順番で各SSを回るわけではありませんので要注意です。レッキの際はSSの入り口や出口にオフィシャルが待機しており、レッキカードを渡してサインの記入を受けます。SSではレッキの際はスタートやFF（フライングフィニッシュ）の位置の表示に、「レッキ看板」という、競技の際より一回り小さな標識を使うことが多いようですので、見落とさないように注意が必要です。

一度目のレッキはペースノート作成を行います。このため、特にゆっくりと走行します。ドライバーがコーナーの向きや曲率、直線の長さなどを判断して口述し、コドラはそれを復唱しながらノートに書き留めていきます。グラベルの場合でロードノイズがひどい場合は、聞き取れないこともあるためレッキ用のヘッドセットが欲しいところです。ラリーではインカム内蔵のヘルメットを使用することが大半なので、これをレッキでも使うことを考えることも多いと思いますが、国内では規定がないものの、FIAの地域ラリー競技規則ではレッキ時のヘルメットの装着は禁止されていますので要注意です。ノート作成に於いては、ターマック（舗装路面）では問題になりませんが、グラベル（未舗装路面）ラリーでは振動がすごく、字も大きく乱れます。大きな字で書き、多少乱れても判読できるようにしておきましょう。また、ノート作成時にはスタート地点で一度トリップメータ

ーをゼロにリセットし、要所ごとにスタートからの距離を記入していくことで、ロスト（コドラがSSでの競技中、ノートのどこを読むべきかわからなくなること）をした時の回復に役立てることができます。

スタートからFF（フライングフィニッシュ）までがタイムアタックを行う区間です。FFの通過タイムが記録となるため、競技の際はFFを過ぎてから減速することになります。ペースノートはFFまでではなく、その100m～300m先にあるSTOP地点まで作っておきましょう。これは、FF直後に急コーナーや崖などがある場合などもあり、やみくもに全速でFFを通り過ぎては危険な場合もあるからです。せっかく好タイムを出しても、FF通過後にコースオフでリタイアでは目も当てられないですからね。

二度目のレッキではコドラは作成したノートを実際に読んでいき、ドライバーはそれを聞いて先のイメージを想像しながら車を進める、いわばノートの検証を行うことになります。ドライバーがノートに修正を加えたい点があれば、そこも直しながら進めましょう。前述しましたが、レッキにはオーガナイザーが定める制限速度が指定されています。二度目であっても、その範囲内で走りましょう。

公式車検

リエゾンやSSを回り、ちょっと本格的なラリー気分が出てきたでしょうか。レッキを所定時間内に終えてサービスパークに戻ると、次は公式車検が待っています。車検員（技術担当オフィシャル）が巡回してくるケースもありますし、指定の車検場所に車両を持ち込む場合もありますので、放送やオフィシャルの指示に留意しましょう。もちろん車検を受ける際には、車両は競技に出るままの状態にしておく必要があります。レギュレーションに指定された装備品（停止表示機材：通称三停板や発煙筒、救急セット等）はもちろん、ヘルメット、レーシングスーツ、グローブ等も用意し、ボンネットを開けて待ちましょう。車検員が巡回してきたら車検証と、申し込みの際に提出した改造申告書が参加確認の際に戻された場合は、それも合わせて車検員に提示し、車体と装備品の確認を受けます。

エンジンルーム内のキャップ類はビニールテープ等で固定することを指示される場合もありますので、あらかじめ車検前にやっておきたいですね。

車検にパスすると、ボディに車検通過のステッカーを貼る、或いはゼッケンに公式車検済みのマークを記入するなどのマーキングが行われます。不適合の場合で修正の指示を受けた場合は、速やかに指摘箇所を修正し、再び検査員の確認を受けましょう。

ブリーフィング

ブリーフィングの開催は大会によりある場合もない場合もあります。開催される場合は選手の出席は必須となっている場合が多い上、発行済み公式通知についての確認や重要な事項の伝達がなされ、選手がオーガナイザーに対して質問をする良い機会でもありますので、必ず参加しましょう

スタート・TC0～リエゾン～TC1

レッキから帰ってきて車検を受けるころには、全員の参加確認が完了し当日のスタートリストが公式通知として掲示されていることでしょう。これは各競技車のスタート時刻（最初のTC、つまりTC0の通過指示時刻）を示しているものです。公式掲示板をチェックし、必ず自車のスタート時刻を確認しておきましょう。

あなたが一号車でない限りは、先頭ゼッケンの車両のスタート時刻が迫るころにはTC0の手前に「スタート待ち」の競技車が並んでいるのが見えることでしょう。TC0はサービスパークの出口に設置されることが多く、ロードブック上ではサービスパークのレイアウトと共に、わかりやすくTC0の位置が表示されていることが多いです。周囲の状況を見ながら、自分の直前にスタートする車両が列に並んだのを見て、後に続きましょう。なお、後述しますが、TCの25m程度手前には「TC予告看板」と呼ばれる黄色い看板が設置されるのが普通ですが、ラリー最初のTCであるTC0に関しては省略されることもあるようです。

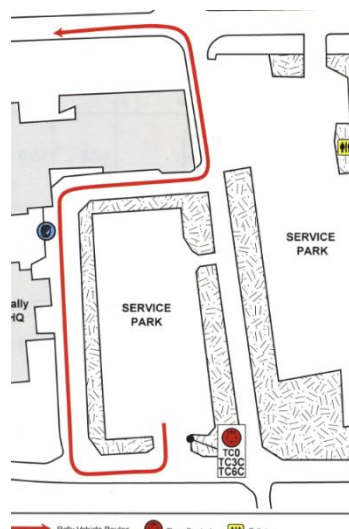


図4・TC0の位置を示す地図

(2012 ARK RALLY 洞爺 ROADBOOK より抜粋)

TC には、赤地に時計の絵が描かれた標識が設置されているのでわかります。



図5・TCの看板(赤)

TC や SS のスタートなど、通常は各車両につき1分（クラス分けの間などでは1分以上のこともあります）の間隔をあけて競技を進めることが一般的です。つまり、あなたの車両の直前にスタートする車は、あなたより1分前に TC0 を通過するように指定されていることが多いでしょう。スタートリスト上であなたのクルマの1台前になっている競技車両が TC に入ったら、準備をしましょう。

ただし、通常、TC 看板の前（コントロールエリアと呼ばれます）への進入は自車のチェックイン指定時刻より1分前以降でなければなりません。たとえば9:23があなたのスタート時刻の場合、9:22'00以降にコントロールエリアに入らなければなりません。また、TC では（参加確認の際に渡された）タイムカードをオフィシャルに渡し、実際の TC 通過時刻の記入を受けますが、これは厳密に自車のスタート時刻と一致しなければなりません。

ん。コントロールエリアに進入しても、TC のオフィシャルにタイムカードを渡すのは自車のスタート時刻まで待たなければなりません。

つまり、自分のスタート時刻が 9:23 ならば、コントロールエリアに進入してよいのは 9:22 '00 以降、しかし TC でタイムカードをオフィシャルに渡すのは 9:23 '00~9:23 '59 の間でなければならず、これに違反すると TC 早着あるいは TC 遅着というペナルティ対象になってしまいます。

通常は TC にはエントラントからも見やすい場所に公式時計（NTT の時報に合わせた時計、通常は大会直前に合わせた電波時計）が設置してありますので、その時計をにらみながら、時間になるまでカードは渡さずに待ちます。沈黙になることもあるでしょうし、ちょっとした雑談を交わすこともあるでしょう。でも目は公式時計から離さずに。実際は念のため自車の指定時刻ちょうどから 5~10 秒程度待つてタイムカードを渡すことが多いようです。

この「時間待ち」の間に、トリップメーターをゼロにリセットしておきましょう。これからの移動はコマ図頼りになりますので、TC0 からの距離の把握はとても重要なのです。

スタートは単なる TC を通るだけのこともありますし、こんなふうに旗を振って送り出してくれることもあります。



写真3・TC0でのスタート風景

（出典：Rally Do / <http://hokkaidorally.web.fc2.com/>）

さて、TC0 を出ると早速リエゾンです。コドラはトリップメーターとコマ図をにらみながら、ドライバーに進路を指示して SS1 の直前の TC1 まで車両を誘導します。コマ図の読み方はのちの章で解説します。

コマ図を見ての誘導と同時に、コドラにはもう一つ重要な任務があります。TC1 にはスタート時刻同様に、各車両にチェックイン指定時刻というものが設定されていますが、これは具体的に教えてもらえるわけではなく、タイムカードを用いて選手が自分達で算出しなければならないのです。

リエゾン区間には「ターゲットタイム」と呼ばれる、所要時間が設定されています。TC0 のチェックイン時刻にこのターゲットタイムを加算すると、自車の TC1 チェックイン指定時刻となるのです。簡単ですね？ では、手元のタイムカードに目を落としましょう。オフィシャルが記入してくれた TC0 のチェックイン時刻に、その横にすでに印刷されている「ターゲットタイム」を加算し、隣の「選手使用欄」に結果を記入します。つまりこれが TC1 チェックイン指定時刻になるのです。

では実際例。たとえばスタート時刻が 9:23 であるあなたの車両が、定刻通りに TC0 にチェックインしたとしましょう。オフィシャルにタイムカードを渡すと、チェックイン時刻を記入し、サインして返してくれます（タイムカード 1 参照）。

選手控		Car No.	
第5回 CMSC道北ラリー SECTION 1 (TC0-TC3A)		24	
TC0	チェックイン時刻 h m 9 23	ターゲットタイム h m 00 45	選手使用欄 Car No. 24
			サイン 442

タイムカード 1

この時、チェックイン時刻が 9:23、横の「ターゲットタイム」（リエゾンを通して次の TC まで到着するための所要時間）が 0 時間 45 分となっています。コドラはその横の選手使用欄に、この時間を足し算して 10:08 と記入します（タイムカード 2）。

CMSC		選手控		Car No.	
第5回 CMSC道北ラリー					
SECTION 1 (TC0-TC3A)					
TC0	チェックイン時刻 h m 9 23	ターゲットタイム h m + 00 45	選手使用欄 h m 10 08	Car No. 24	サイン 442
TC1 Arrival	チェックイン時刻 h m	暫定スタート時刻 h m	サイン	Car No. 24	

タイムカード2

この 10:08 が、次の TC である TC1 のあなたの車両のチェックイン指定時刻になります（選手が記入するのは「選手使用欄」だけです。TC1 のチェックイン時刻まで書き込んでしまわないよう注意！）。

TC1 のチェックイン指定時刻が算出できたら、ドライバーにも伝えておきましょう。このように TC チェックイン指定時刻は、選手が自らの責任で計算し、把握せねばなりません。計算ミスなどにより TC 早着・遅着をしてしまった場合は、もちろんペナルティ対象になってしまいます。

SS（スペシャルステージ）

TC1

さて、コマ図に従って走行すると、SS1 の手前にある TC1 に到着します。通常、TC への所要時間である「ターゲットタイム」は余裕をもって設定されていますので、TC 前で若干の待ち時間があります。山の中、ここは競技に臨むものだけが集う場所。時間に大きな余裕がある場合などは、体を伸ばすなり、ほかの選手に話しかけるなりして、緊張をほぐしておきましょう。また、チェックイン時間が近づいたら、スタートに備え今のうちにベルトを締め、ヘルメットをかぶる（ドライバーはグローブの着用も）等の準備もしておきましょう。インカムのスイッチを入れ、テストもしておくくと安心ですね。

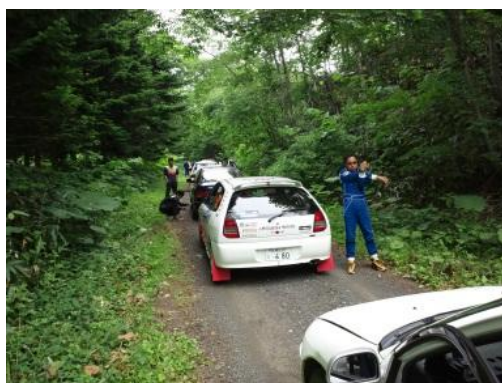


写真4・TC1前の風景

さて、TC1 ですが、ここでは TC0 と同じ赤の TC 看板から 25m ほど手前に、黄色の TC 看板が置かれていることに気づくでしょう。これは「TC 予告看板」といい、TC の制約を受けるゾーンの開始を示す看板です。



写真5・TC予告看板

この看板から先へは、先ほどリエゾン移動中にコドラが算出した自車の TC1 チェックイン指定時刻の 1 分前までは入ってはいけません。つまり、たとえば TC1 チェックイン指定時刻が 10:08 だった場合は、10:07 '00 まではここから先に進入してはならず、進入してしまった場合には「ゾーン進入違反」というペナルティ対象となる可能性があります。

また、この看板から先は「コントロールエリア」となり、レギュレーションに定める制約を受けるゾーンになります。ここ以降は選手自身の手によるものであっても車両の修理は禁止となり、選手以外の手による支援を受けることも禁じられます。また、必要以上にコントロールエリア内にとどまることも禁じられています。

予告看板から約 25m 先には、赤の TC 看板があります。ここが TC1 となり、TC0 へのチェックインの際とまったく同じ手順でタイムカードへの記入を受けましょう。つまり、TC1 のチェックイン指定時刻が 10:08 であれば、流れは以下の通りになります。

- 10:07 '00 までは黄色の TC 予告看板の前で停止
- 10:07 '00 を過ぎたら、自車を TC1 の赤看板まで進める
- 10:08 '00 まで待ってからオフィシャルにタイムカードを提出
- 記入済みのタイムカードを受け取ったら、車を進めスタート待ちの列に加わる。

また、万一 TC が渋滞し、自車を TC の指定通過時刻までに TC に入れることができない場合はどうしましょうか？この場合は、コドラが徒歩で TC に進入し、タイムカードを提出することが認められています。

さて、TC1 のオフィシャルが返してくれるタイムカードにはチェックイン時刻の他に、「暫定スタート時刻」というものが追記されています。基本的にはチェックイン時刻

CMSC		選手控		Car.No.
第5回 CMSC道北ラリー				
SECTION 1 (TC0-TC3A)				
TC0	チェックイン時刻 9 23	ターゲットタイム + 00 45	選手使用欄 10 08	Car.No. 24 サイン 442
TC1 Arrival	チェックイン時刻 10 08	暫定スタート時刻 10 11	サイン ④	Car.No. 24
SS1 Start	スタート時刻	ターゲットタイム + 00 07	選手使用欄	サイン

タイムカード3

の3分後を示す時刻が記入されていることでしょう。

これは自車のスタートの「予定」時刻を示します。通常はこの通りスタートになることが多いですが、スタートで前車にスタート不能などの何らかのトラブルがあり暫定スタート時刻通りにスタートができない場合もあります。TC の指定通過時刻と違い、厳密にその時間までにスタートに到着しなければならない、というものではありませんので、

前車がつかえていて自車の暫定スタート時刻になっても順番が回ってこないような場合でも、安心してオフィシャルの指示を待ってください。さて、スタートに入る前に、ベルト、ヘルメットの顎紐、インカムのスイッチや、オンボードカメラがある場合はスイッチ ON、全て最終確認しておきましょう。

スタート

さて、いよいよ SS でのタイムアタックの開始、スタートラインです。オフィシャルの誘導に従って車をスタートラインに停止させます。



図6・スタート看板

写真6・オフィシャルの誘導

次いで、タイムカードを提出して実際のスタート時刻指示の記入を受けます。

CMSC		選手控		Car No.
第5回 CMSC道北ラリー		SECTION 1 (TC0-TC3A)		24
TC0	チェックイン時刻 h m	ターゲットタイム h m	選手使用権 h m	Car No. 24
	09 53	00 45	10 08	サイン 992
TC1	チェックイン時刻 h m	暫定スタート時刻 h m	サイン	Car No. 24
Arrival	10 08	10 11	④	
SS1	スタート時刻 h m	ターゲットタイム h m	選手使用権	サイン
Start	10 11	00 07		⑤
SS1	フィニッシュ時刻 h m s 1/10	所要時間 m s 1/10	サイン	
Finish				

タイムカード4

ここではタイムカードに対する作業はありません。受け取ったらロードブックとまとめて収納し、すべての窓を閉めます。ヘルメット・競技用シートベルトは着用済みですか？コドラはペースノートを開きましょう。また、次の SS までのコマ図はこの SS のスタート位置が起点ですので、トリップメーターを再びゼロにリセット。コドラはドライバーに、SS 番号とステージ名、全長、スタート直後のコース内容（右 3、30、左 2 ロング、など）について伝えておくのもよいでしょう。

…と、羅列すると、かなり忙しい気もしますが、時間に余裕のある TC 後からスタートの順番待ちの間にヘルメット・シートベルト・ペースノートを準備しておけば、スタートでやるべきことは多くありません。シグナルに注視し、スタートの瞬間を待ちます。

なお、スタートにはフライングチェッカーも装備されており、フライングにはペナルティが加算されます。焦りすぎず、シグナルが青になってから飛び出しましょう。



写真 7・スタート秒読み

スタートを出てすぐ、25m 先には黄色の丸に斜線が 3 本入った、コントロールエリアの「解除看板」があります。



図 7・解除看板



写真 8・中央奥に見えるのが解除看板

これは先ほどのコントロールエリア規制が解けることを示す看板で、ここから先はクルー自身による修理や、スタック時に観客に援助してもらうことなどが認められます（もちろん、自車と後続車両の安全を確保したうえで、です）。

さて、まとめると SS 前の TC 予告からスタート直後までは、このような流れになります（JAF「国内競技規則 附則 ラリー競技開催規定 別添 2」より抜粋）





コントロールタイプ	コントロールゾーン（標識の直径：約70cm）			
走行方向	⇒	⇒	⇒	
	黄色地標識 コントロールエリア入口	赤色地標識 停車義務	ベージュ色地標識 コントロールエリア終了	
タイムコントロール 及びSSスタート	 ←最短25m	 50 - 200m	 ←25m	
		TC	SS START	

図8・看板で示すスタートの流れ

SS の中では

ラジオポイント

SS 内にはラジオポイントが置かれる場合があります。文字通り、無線機を持ったオフィシャルが配置されている場所で、ジグザグの矢印が描かれた標識になります。通常は意識する必要はありませんが、緊急時にラジオポイントが近くにあれば、オフィシャルに支援を要請することもできるでしょう。黄色は予告、水色が実際のラジオポイントの位置です。途中の目印としても、緊急時の対応のためにも、ペースノートには書き留めておきたいですね。



図9・ラジオポイント（青）とその予告（黄）看板

スペクテーターエリア・メディアポイント

さらに、SS によっては「スペクテーターエリア」「メディアポイント」というものの設定がある場合があります。スペクテーターエリアは一般観客の観戦ポイント、メディアポイントはメディアの撮影場所を示します。それぞれロードブック上などで以下のアイコンで示されます。観客サービスもいいですが、つい調子に乗っていいところを見せようと、踏みすぎて失敗したりしないようにご注意くださいよ！



図10・スペクテーターエリアとメディアポイント

コース上で停止したら

競技中、パンクやコースオフ、スタックや転倒など様々な理由によって SS 中で停止し、残念ながら再スタートできなくなってしまうこともあるでしょう。万一そのようなことがあれば、まずは安全確保に努めてください。可能な限り競技車をコース外に移動し、SOS/OK サイン（レギュレーションで装備が定められている、A3 大のそれぞれの面に赤の SOS と緑の OK が印字されたボードです）と三停板を持って、後続車等安全に気を付けて車外に出ます。車両の場所から手前つまりスタート寄りに少なくとも 50m、コース脇の見やすい場所に三停板を配置し、安全な場所に立って、救急医療措置が必要な場合は SOS を、不要な場合は OK を、少なくとも後続 3 台の競技車に対して示してください。もちろん、車外に出るのが危険な場合や、怪我をしている場合は車内にとどまるべきです。

詳細はロードブックに記載されている対処手順に従います。支援不要の場合は全競技車通過後に Sweeper（追上車）が来ますので、乗務しているオフィシャルにリタイア届（ロードブックに綴じ込みの場合が多いです）を提出した上で、指示を仰ぎましょう。

なお、SS のコース上は競技区間ですから、常にアクシデントに巻き込まれる危険があります。SOS/OK サインを提示する際も、ヘルメットやグローブは脱がずに、暑くても

レーシングスーツは着たままにしておきましょう。全ての競技車両が通過するまでは、二次災害の防止が重要であることを念頭に置いてください。



(上) 写真9：三停板・OKサインを呈示するクルー

(左) 図11・SOS/OKサイン

SOSサインを出している選手を見つけたら、次のように対応してください。

- 自分が後続の1台目である時は直ちに停止し、さらなる後続車を停止させるとともに、救助にあたります。
- 自分が2台目であるときは、状況を把握したのち次のラジオポイントあるいはSTOPポイントまで進み、オフィシャルに連絡します。この際、危険ですので絶対にコースの逆走はしてはなりません。
- 自分が3台目以降であれば、緊急車両が通れるように道をあけて停車したうえ、支援にあたります。

こちらも上記は一般的な手続きになります。詳細はJMRCの規定とロードブックの記載を参照のうえ、そちらに従ってください。

FF（フライングフィニッシュ）

フライングフィニッシュは競技スピードで通過です。黄色の予告看板を過ぎて、100m で赤のフィニッシュ看板、ここで通常は光電管を用いた自動タイム計測がなされます。



写真10：FF 予告看板



写真11：FF 看板

その後は徐々に減速させ、100m～300m先に設置されている STOP まで行きましょう。双方とも気を抜かず、コドラはノートを読みながらドライバーに注意を喚起するようにしましょう。たとえば上の写真の FF など、クレストの向こうがどうなっているか見えません。クレストの奥がすぐ急な左コーナーになっていてアウト側が崖だったりするようなこともあり得るわけですから、安全のために FF 以降のペースノートも大切なのです。

なお、FF の予告看板から STOP までの間での停車は禁止されています。FF を通過後にコースオフしたり、ほっとして途中でクルマを停めてしまったりしないように注意！

STOP

さて、SS はこれで終了です。STOP までクルマを走らせましょう。待ち受けるオフィシャルの姿が見えてきたら、ちょっと安心しませんか？



写真12：STOP。左手の白いボードがリザルトの掲示板

STOP では競技車は停止し、オフィシャルにタイムカードを渡します。ここではフィニッシュ時刻と、フィニッシュ時刻からスタート時刻を引き算した所要時間（タイム）を記入してくれます。あなたのタイムはどうだったでしょうか？

CMSC		選手控		Car No.	
第5回 CMSC道北ラリー					
SECTION 1 (TC0-TC3A)					
TC0	チェックイン時刻 h m 9 23	ターゲットタイム h m 00 45	選手使用欄 h m 10 08	Car No. 24	サイン 442
TC1 Arrival	チェックイン時刻 h m 10 08	暫定スタート時刻 h m 10 11	サイン Ⓢ	Car No. 24	
SS1 Start	スタート時刻 h m 10 11	ターゲットタイム h m 00 07	選手使用欄	サイン Ⓢ	
SS1 Finish	フィニッシュ時刻 h m s 1/10 10 12 50 3	所要時間 h m s 1/10 1 50 3	サイン Ⓢ		

タイムカード5

オーガナイザーがリザルトサービスを行っている場合には、STOP に用意されたりザルトボードの掲示板に今までの通過車両のタイムが記載されている場合もありますので、同クラスのライバルのタイムを確認するのもよいでしょう。

オンボードカメラで録画している場合はここで停止でしょうか。コドラはペースノートを収納し、ロードブックの次のTC へのコマ図を開いておきましょう。STOP から出たらすぐに、次のSS に向かうためにコマ図が必要になりますから。

STOP 通過後には公道走行への準備です。ヘルメットを脱ぎシートベルトを3点式に締め直します。なお、SS にてパンクや車両にトラブルが発生した場合で、修理や対応を行いたい場合は、STOP の25m 後にある解除看板を越えてから対応してください。FF の予告看板からSTOP の先の解除看板までは、コントロールエリアとなっており、前述のSS 手前TC の予告看板からスタート後の解除看板までの区間のコントロールエリア同様、選手自身の手であっても車輛の整備は禁止されています。

再びリエゾン～次の SS へ

さて、次の SS 目指して、再びコマ図を基に次の TC まで移動です。道中、コドラは隙を見て、先ほど STOP にてオフィシャルから返却されたタイムカードで再び作業です。SS1 のスタートで記入されたスタート時刻に、そのわきのターゲットタイムを加算して、選手使用欄に結果の時刻を記入します。これが次の TC2 への到着指定時刻となります。

CMSC		選手控		Car.No.	
第5回 CMSC道北ラリー		SECTION 1 (TC0-TC3A)		24	
TC0	チェックイン時刻 9 23	ターゲットタイム + 00 45	選手使用欄 10 08	Car.No.	24
				サイン 472	
TC1 Arrival	チェックイン時刻 10 08	暫定スタート時刻 10 11	サイン ④	Car.No.	24
SS1 Start	スタート時刻 10 11	ターゲットタイム + 00 07	選手使用欄 10 18	サイン ④	
SS1 Finish	フィニッシュ時刻 10 12 50	1/10 1 50 3	サイン ④		
TC2 Arrival	チェックイン時刻 []	暫定スタート時刻 []	サイン []	Car.No.	24
SS2 Start	スタート時刻 []	ターゲットタイム + 00 50	選手使用欄 []	サイン []	

タイムカード6

後はこれを繰り返してリエゾンと SS を巡っていきます。

サービス・イン



サービス前の最終 SS を終え、コマ図に従って走ると

写真13：サービス

サービスパークに帰ってきます。サービスパーク入り口にも

TC が用意されていますので、SS 前の TC と同様に指定時刻にチェックインし（予告看板にも注意！）、その後車両をサービスパークの自車位置まで戻します。サービスパーク内に滞在が認められている時間はリエゾンの移動時間と同じようにタイムカードで「ターゲットタイム」として指定されており、サービスから再び競技に戻る（＝サービス・アウト TC へのチェックイン）時刻についても、今まで同様自分で計算するようになっています。コドラはこの計算を忘れずにやっておき、ドライバーに行動予定を伝えましょう。ドライバーはサービス要員の方々に、点検作業をお願いしたら、ひとまず休息です。HQ の掲示板には各 SS の参考のリザルト（タイム・順位を示す結果表）が張り出されていることも多いので、公式通知と合わせてチェックしておきましょうか。

サービス・アウトの TC も、今までと同じようにチェックインします。途中、サービスの前後に「リグループ」が入ることがあり、この前後にも TC がありますが、これも全く同じ要領で進んでください。リグループは競技中のリタイアやアクシデントなどで空いた時間を詰めるために設けられます。このため、リグループエリアではオフィシャルの誘導に従って車両を並べます。ここまでのリタイア車の分の空いている（時間の）間隔を詰めるため、リグループの滞在時間は車両により異なる場合があります。このため固定のターゲットタイムは与えられず、リグループ・アウトの時間はオフィシャルに指定されるのが普通です。リグループのタイミングで、タイムカードも新しくなる（予め渡されたカードのセットのうちの2枚目を使い始めるか、或いは新しいカードが支給される）ことがあります。リグループ・イン TC の段階でタイムカードの最後のマスが埋まる場合には、次のカードも合わせて提出します。なお、リグループもパルクフェルメ規制（次セクション参照）の対象になっていますので、車両に対する修理等は禁止されています。また、15 分を超えるリグループの場合は車両から降りて、リグループエリアからの退出が求められます。その際車両に戻ることはできるのは、各自のリグループ・アウト時刻として指定された時刻の 10 分前以降になります。

競技終了～パルクフェルメ（車両保管）

サービスを終え、リググループ（あれば）を出ると、再びリエゾン-SS-リエゾンと競技を続けます。最後の SS を無事に終わると、コマ図に従って再びサービスパークに戻ってきますが、今度はサービスに入る代わりに「パルクフェルメ」と呼ばれる車両保管エリアに誘導されます。パルクフェルメ前には最終 TC がありますが、最終 TC は早着をペナルティの対象としないケースもありますので、特別規則書や公式通知で確認しておきましょう。

パルクフェルメは車両に対する修理や改造などを禁止したエリアで、車両はオーガナイザーの管理下に置かれます。オフィシャルの誘導通りに車両を停車させると、エンタラントは車を置いて退出しなければならない、車両保管解除までのしばしの間、車に戻ることはできません。必要なものは持って降りるようにしましょう。

暫定結果通知・再車検

全 SS の競技結果が HQ に集まり、ペナルティ等の加算も含めた集計が終わると、公式掲示板に暫定結果が張り出されます。暫定結果公示後、規定の抗議受付時間（30 分）に異議が出ない場合は公式結果として確定となります。

また、各クラスの上位を呼び出しのうえで再車検が課される場合もあります。放送やオフィシャルの指示に注意しましょう。

車両保管解除～表彰式

公式結果が発表になると、車両保管が解除となります。放送あるいはオフィシャルの指示に従って、車両をサービスパークに戻しましょう。その後、表彰式に出席し、お互いの健闘を称えあってラリーは終了となります。

解散

さて、ラリーディもこれで終わりです。サービスの方々にお礼を述べ、速やかに撤収しましょう。できれば大会を支えてくれたオフィシャルの方々に挨拶も。選手関係者が帰るまで、オフィシャルも帰れませんので、いつまでもサービスパークで立ち話に花を咲かせることはせずに、積もる話は途中の寄り道などとするもよしとして、早めに切り上げて安全運転で帰りましょう。一日の競技での疲れもありますし、スピード違反で検挙されたり、事故を起こしてしまったりしてはせっかくのラリーディも台無しです。「家に帰るまでがラリー」です。気を付けて帰宅しましょう。

以上、ラリーの一日の流れはこんな感じです。イメージはつかめましたか？

読んで理解するのと実際にやるのは、やはり違います。本当の楽しさを知るためにも、まずは一度、競技に出てみることをお勧めします。クローズドクラスなりビギナークラスなりで出場し、わからない点は近くの選手を捕まえて教えてもらいましょう。冬のラリーのクローズドクラスなどでは、ルールはオーガナイザーがしっかり教えてくれる、と謳っているものもあります。一通り経験すると、手続きは意外と難しくないことがわかるでしょうし、何よりもラリーの魅力の虜になること請け合いですよ。

コマ図の読み方

ペースノートの存在を知っていても、コマ図については聞いたことがない、という方も多いのではないかと思います。コマ図が読めねばSS1にたどり着くことすらできません。ロードブックの大半を構成するのもコマ図。それほど重要なものなのですが、あまりに基礎的とみなされているせいか、その読み方については見聞きする機会は少ないようです。ここでは基本的な読み解き方をご説明しましょう。

ロードブックを開くと、競技の最初のコマ図はこんな風に表示されています。

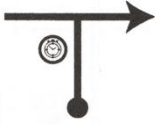

TC0 スタート		Distance	Day 1	Sec. 1	Page 11
TC1 礼文華		25.80 km	Average		Time Allowed
			36.00 km/h		43 mins
Total	Part	Direction	Information	Dist. to go	
0.00	0.00		TC0 N42°33.817' E140°49.116'	25.80	
0.04	0.04			25.76	
0.16	0.12			25.64	
0.20	0.04			25.60	
0.37	0.17			25.43	
0.42	0.05			25.38	

なんだかわかったようなわからないような、ですが、まあとりあえずは見てみましょう。
最初はヘッダー部分を見てみましょう。

TC0 スタート	Distance	Day 1 Sec. 1	Page 11
TC1 礼文華	25.80 km	Average	Time Allowed
		36.00 km/h	43 mins.

サービスパークの出口にある、スタート地点のタイムコントロールである TC0 から、SS1 の手前の礼文華 TC1 までのコマ図であることが示されています。この 2 点の距離は 25.8km、平均車速は 36km で想定されており、所要時間 43 分で目的地である TC1 に到着しなさい、ということを示しています。

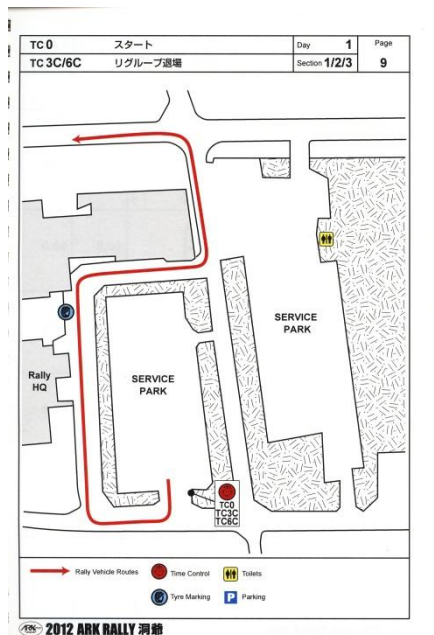
次は 1 コマ目を見てみましょう。

Total	Distance Part	Direction	Information	Dist. to go
0.00	0.00		 TC0 N42° 33.817' E140° 49.116'	25.80

この行程の始点である TC0 です。Distance の Total は、このコマ図の最初からの通算距離、Part は前のコマからの距離を示しています。始点なのでどちらもゼロ。ここでトリップメーターをゼロに合わせておきましょう。Dist. to go は残りの距離が示されています。TC1 まで 25.8km です。


さて、Direction と Information のところにいきなり TC0 のアイコンが出てきました。コマ図での矢印の根元の黒丸は自車位置を示すので、どうやら TC0 のわきを通り過ぎて、T 字路を右折して矢印の方向に行きなさい、ということのようです。

TC0 のアイコンの下に緯度経度が表示されていますが、よほど正確な GPS でも持っていない限り、これだけで TC0 にたどり着くのは困難です。でも大丈夫、ロードブックにはサービスパーク周りだけは、わかりやすい地図がついています。このコマ図の前のページには、こんな地図が載っています。これで TC0 の場所と、サービスパークから出るまでの道順がわかります。



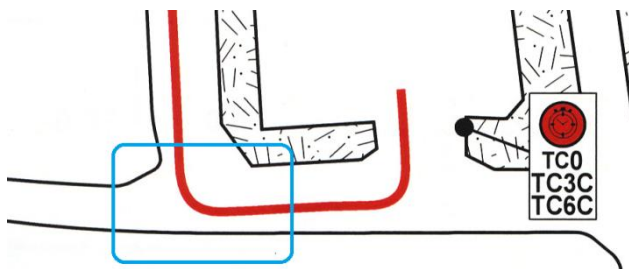
コマ図の通り、TC0 を出るとすぐに道路に突き当たり、それを右折するようです。この地図だと、クルマの進行方向に合わせてクルクルと地図を回さなければ読みにくいですが、コマ図は常に自車の進行方向が上になって記述されているので、混乱することはありません。

では2 コマ目行ってみましょう。

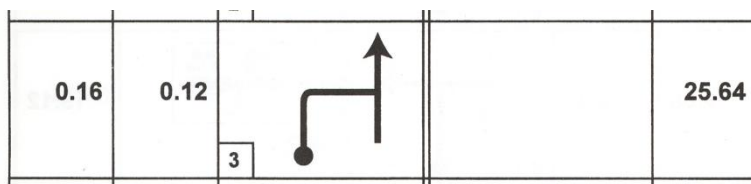
0.04	0.04	2		25.76
------	------	---	---	-------

ここではトータルの距離が 0.04km、つまり TC0 から 40m 地点であることを示しています。前のコマからの距離も同じく 40m。矢印は黒丸（自車位置）から進んで、この 40m 地点で右折することを示しています。道路はそのまま直進方向に続いているけれど、あなたは右に曲がりなさい、というのがこの矢印の意味です。ちなみに、この時の「40m 地点」つまり前のコマ図からの距離は、一般的には交差点の中央にて測定されています。

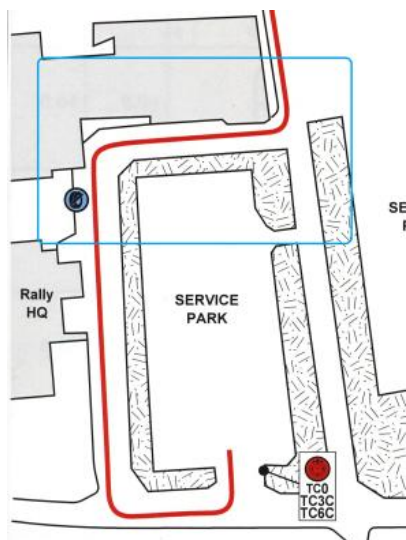
さて、このコマ図ですが、先ほどの地図でみると、下の青で囲まれた部分のことですね。



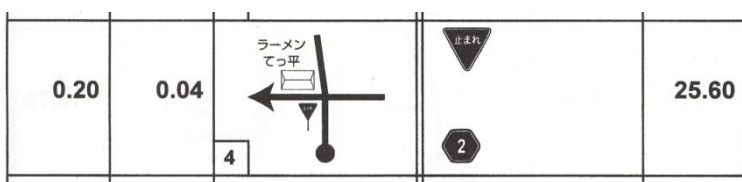
お次は 3 コマ目。



TC0 から通算で 0.16km (160m)、2 コマ目からは 120m 地点で、黒丸の自車位置から道は 90 度右折しています。それを道なりに進み、突き当たりを矢印方向に行きなさい、という図です。先ほどの地図では、下の青で囲まれた部分を示しているのはもうお分かりですね。



お次が 4 コマ目。

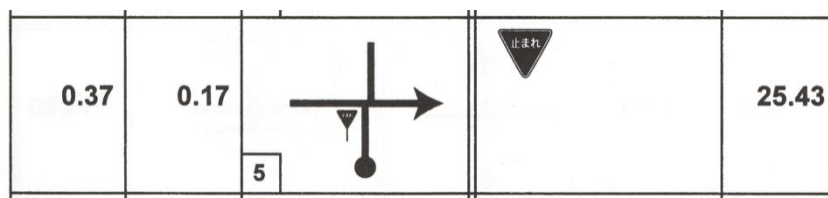


前のコマからは 40m、TC0 から通算で（つまり、TC0 でリセットしたあなたのクルマのトリップメーターで）200m 地点に交差点があるので、それを左折しなさい、という指示です。周囲に目印がある場合は、こんなふうに標識や建物の名前まで記載してくれています。

ちなみにここの実際の風景はこんな感じです。「止まれ」の標識や「ラーメンてっ平」、確かにコマ図通りにありますね。



お次が 5 コマ目。



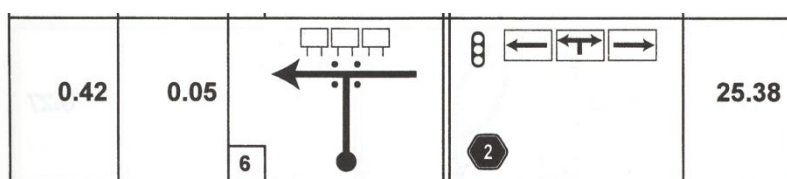
TC0 からは 370m、先ほどの交差点からは 170m で再び「止まれ」の標識、この交差点は直進路が微妙にずれているところを右折です。

実際だとこんな感じのところです。右に曲がりましょう。



© 2014 Google

お次の6 コマ目は前コマからわずか 50m、通算 420m 地点で T 字路にあたるようです。



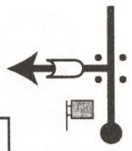

ここは正面に 3 つ看板が並んでいるのが目印。それぞれの看板は Information のコマに示される通りの矢印で、信号がある交差点のようです。

競技車からみる角度とはちょっと違いますが、実際はこんな感じ。



© 2014 Google

ページ変わって 7 コマ目。



TC 0 スタート		Distance	Day 1 Sec. 1	Page 12
TC 1 礼文華		25.80 km	Average	Time Allowed
			36.00 km/h	43 mins.
Total	Distance Part	Direction	Information	Dist. to go
2.08	1.66			23.72

今度は前コマから 1.66km 走っています。トリップメーターが 2.08m の地点で、Information の図にあるような青看板の信号を左折、すぐにトンネルがあるよ、という指示です。

実際はこんな感じです。



先に進みましょう。8 コマ目。

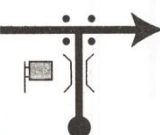

4.31	2.23			21.49
------	------	---	---	-------

通算 4.31km、前コマから 2.23km の地点で図のような青看板が出てくる交差点を直進、という図です。直進ならばコマ図も不要な気もしますが、こういう要所ごとにコマ図が用意さ

れていることで、自分たちが正しい道を走っているかどうか確認をすることにもなるのです。前コマから 2km 以上も間が空くと、コドラも気が緩んでドライバーと雑談していたりしますが、常にコマ図とトリップメーターからは目を離さないようにしましょう。






次が 9 コマ目。

6.68	2.37			19.12
		9		

TC0 から 6.68km、前コマから 2.37km、橋を渡って T 字路(どん突き)右折です。残りは 19.12km。





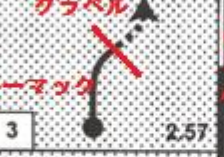

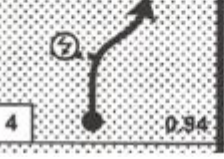

…もう大丈夫ですね？こんな要領で、TC1 まで誘導していきます。

25.55	0.47			0.25
		17		
25.80	0.25			0.00
		18	(0.06)	

さて、ここまででトリップメーターの重要性はおわかりいただけたでしょうか。メーターパネルについている標準搭載のトリップでも使えなくはないですが、やはり 100m 単位の移

動はちょっとつらく、また、走行中にロードブックを開いて経路を誘導するのはコドラの役割だけあって、運転席側のトリップを見るのは難しいものがあります。SSのスタート地点がまた次のTCへの距離の起点となりますが、スタート前にドライバーが必ずトリップをリセットする、というのも負担になりますね。ラリーコンまではなくても、10m単位で測定できるトリップメーターが助手席側にあると、コドラの仕事もやりやすくなります。

なお、SS区間はコマ図を見ることはないでしょうが、ちゃんとコマ図が用意されています。以下のようにになっています。

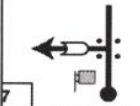



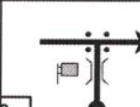

TC 11/14 大和		Distance	Day 2	Sec. 4/5	Page 45
TC 12/15 伏見		5.26 km	Average		Time Allowed
Special Stage SS11/14 PLUM		3.21 km	Record		
		NEW STAGE	31.56 km/h		10 mins.
Total	Distance	Part	Direction	Information	Dist. to go
0.00	0.00			 グラベル	5.26
0.03	0.03			 ターマック	5.23
0.64	0.61			 ターマック	4.62
2.27	1.63			 グラベル	2.99

スタートが0km地点、Direction図の背景がドット地になっているのはSSを示し、DirectionとInformationとの間の細いコマが塗りつぶされているのはグラベルを示します。矢印に実線と破線があるのは、路面が切り替わるコマにおいて、グラベル部分を破線、ターマック部分を実線で示すことで切り替わり点をわかりやすく示しています。スタートからすぐはグラベル、2コマ目に入るころには橋上はターマック、0.64km地点でターマックから再

びグラベルに、という感じです。先ほどの細いコマは上から下に読んでいきますが（2 コマ目で言えば、黒いグラベルから白いターマックに）、矢印は根元から先端（下から上）に読んでいきます（同じく 2 コマ目では破線のグラベルから実線のターマックに）。SS 上のコマ図は、救援が必要になったときにラジオポイントなどオフィシャルがいる場所をつかむために非常に役立ちます。

なお、コマ図に書かれている距離と自車のトリップメーターの距離が、必ずしも合わない場合もあります。こういうときのために、大きな大会ではコマ図作成に用いた車両で距離を測定したいいくつかの点を「オドメーターチェック」としてロードブックに掲載している場合があります。このチェックに従って試走し、実際に自車のトリップメーターで表示された数字とコマ図の数字を比較し、補正がかけられるトリップメーターの場合は補正を行い、という手順で、コマ図の数字と実際のトリップメーターの数字を近づけることができます。

オドメーターチェック


























0.00	0.00			4.60
2.23	2.23			2.37
4.60	2.37			0.00

もちろん、SS 内においてはラインの取り方の違いやドリフト、ホイールスピンなどでオドメーターの距離は実際よりも違って出る傾向にあります。コマ図を作成した試走車は低速でしっかりグリップした状態で測定していることが多いでしょうから、距離の比較には注意が必要です。

さて、コマ図に使われるアイコン（シンボルマーク）。ここまでに出てきた「止まれ」の看板や青看板など「見たまま」のものもあれば、先ほどのトンネルや橋のように、ちょっとわかりにくいものもあります。よく使うものはすぐ覚えると思いますが、通常はロードブックに一覧表が綴じ込んでありますので、参照してみてください。以下に一例を示します。



使用されるシンボルマーク等

 Time Control	  Stop
 Start of Special Stage	  Traffic Lights
 Special Stage Flying Finish	 House / Building
 Special Stage Stop Point	  Direction / Warning Signs
 Radio Point	 Service Station
 Mid Point (Ambulance point)	  Route No.
 Refuel	 Bridge
 Tyre Marking	
 Rendezvous Point	 Gate
 Media Point	
 Spectator Point	 Post
 Passage Control	

アイテナリの読み方

アイテナリはラリー競技の一日の進行を示す表で、エントラントはもちろん、読み方を知っておくと観戦のときにもラリー全体の組み立てを知るのに役立ちます。読み方は簡単で、国際ラリーでも同じフォーマットを使っていますので、覚えてしまうと中々に便利です。ここではアイテナリの読み解き方を簡単にご説明します。

第5回 CMSC道北ラリー ITINERARY (暫定)						
2012.9.7~8						
TC SS	Location	SS dist.	Liason dist.	Total dist.	Target time	First car due
0	Start					9:00
1	gajoh A		20.86	20.86	0:45	9:45
SS 1	gajoh A-1	2.16				9:48
2	gajoh B		0.25	2.41	0:07	9:55
SS 2	gajoh B-1	3.98				9:58
3	gajoh A		7.30	11.28	0:40	10:38
SS 3	gajoh C-1	6.50				10:41
3A	Regroup In		25.10	31.60	0:50	11:31
3B	Regroup Out / Service In					11:46
Service		(12.64)	(53.51)	(66.15)	0:30	
3C	Service Exit					12:16
4	gajoh A		20.86	20.86	0:45	13:01
SS 4	gajoh A-2	2.16				13:04
5	gajoh B		0.25	2.41	0:07	13:11
SS 5	gajoh B-2	3.98				13:14
6	gajoh A		7.30	11.28	0:40	13:54
SS 6	gajoh C-2	6.50				13:57
6A	Finish		25.10	31.60	0:50	14:47
		(12.64)	(53.51)	(66.15)		
Day One Totals		25.28	107.02	132.30		

まず上の見出し部分から。

第5回 CMSC道北ラリー ITINERARY (暫定)						
2012.9.7~8						
TC SS	Location	SS dist.	Liason dist.	Total dist.	Target time	First car due

イベント名と ITINERARY（アイテナリ）の文字はいいですね？

この例では暫定版のアイテナリのため、「(暫定)」という表記も入ってしまっています。その下にイベントの期間の表示も見えます。

次の行ですが、一番左に TC と SS の文字が。この縦列は各 TC や SS の番号を示します。

Location は場所。TC や SS の場合は名称が入ります。「n dist」は SS の距離を示しています。Liaison dist. はリエゾン区間の距離、Total dist は直前の SS とリエゾンの距離の合計で、Target time はその TC に到着するまでの直前の SS スタートからの標準所要時間であるターゲットタイム（タイムカード記入の時に使いましたね？）を示してみます。First car due は、先頭号車がそこを通過する予定時刻です。

それでは実際に見てみましょう。

TC SS	Location	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due
0	Start					9:00
1	gajoh A		20.86	20.86	0:45	9:45
SS 1	gajoh A-1	2.16				9:48

まず一行目に「0 Start」が見えますね？これは TC 0 のことで、ここはすべての始点ですから dist.（距離）はすべて空欄になっています。先頭号車の TC0 のスタートは 9:00 の予定であることがわかります。

次が「1 gajoh A」。これは TC1、gajoh A という SS の直前の TC であることがわかります。ここは TC0 からのリエゾン距離(Liaison dist.)が 20.86km です。その前には SS はないので、total dist. も 20.86km。この距離を直前の TC である TC0 から 45 分で到着しなさい、と言っています。先頭号車の TC1 到着予定時刻は 9:45。

次いで SS1 gajoh A-1。いよいよ SS です。この SS の距離は 2.16km と短めですね。SS1 の先頭号車のスタート予定は 9.48。先ほどのタイムカードのところでも触れましたが、直前 TC のチェックインタイムに 3 分を加算したものが、暫定スタート時刻（＝スタート予定時刻）でしたね？ここでも一致しています。続きを見ていきましょう。

SS 1	gajoh A-1	2.16				9:48
2	gajoh B		0.25	2.41	0:07	9:55
SS 2	gajoh B-1	3.98				9:58
3	gajoh A		7.30	11.28	0:40	10:38

SS1 の次の行は「2 gajoh B」、つまり TC2 番、gajoh B という SS の直前の TC になります。ここは Liaison dist. が 0.25km、つまり SS1 の終わりである STOP から 250m の地点に TC2 がある、ということになります。Total dist は、SS1 の 2.16km にこのリエゾンである 0.25km を加算した 2.41km。SS1 のスタート時刻から、0:07 つまり 7 分後に TC2 に入りなさい、という指示になります。先頭号車の通過予定は 9:55。SS スタート時刻である 9:48 の 7 分後になってますね？

SS 3 gajoh C-1	6.50				10:41
3A Regroup In	25.10	31.60	0:50	11:31	
3B Regroup Out / Service In				11:46	
Service	(12.64)	(53.51)	(66.15)	0:30	

そんな調子で SS3 を走ると、競技車両はリグループに入ります。「3A Regroup」ですね。コマ図の通りに走行すると、リグループ場所に到着するはずですが、直前の SS3 の STOP から測って、リエゾン距離は 25.10km。直前の SS が 6.50km なので、SS スタートから合計して 31.60km 走ることにになります。その距離を、SS スタート時点から計測して 50 分後に到着しなさい、ということですね。先頭号車到着は 11:31 予定です。

リグループはいわば「入り口と出口で計時している駐車場」のようなものですから、中の距離は書かれていません。この Regroup の出口である Regroup 3B の先頭号車出発は 11:46 になっています。その次は、やはりコマ図に従って走るとサービスパークに誘導されるようですね。次の行がグレーを背景に、「Service」となっています。

ここでのカッコ付きの数字は、すべてここまでの合計を示しています。SS1～SS3 の合計が 12.64km、リエゾン距離が 53.51km、TC0 を出発してからの総走行距離は 66.15km です。ターゲットタイムの欄はカッコがついていませんね？これは合計を示しているわけではなく、このサービスの時間が 30 分であることを示しています。

さて、もう一度アイテナリの全体を眺めてみましょう。

第5回 CMSC道北ラリー ITINERARY(暫定)						
2012.9.7~8						
TC SS	Location	SS dist.	Liason dist.	Total dist.	Target time	First car due
0	Start					9:00
1	gajoh A		20.86	20.86	0:45	9:45
SS 1	gajoh A-1	2.16				9:48
2	gajoh B		0.25	2.41	0:07	9:55
SS 2	gajoh B-1	3.98				9:58
3	gajoh A		7.30	11.28	0:40	10:38
SS 3	gajoh C-1	6.50				10:41
3A	Regroup In		25.10	31.60	0:50	11:31
3B	Regroup Out / Service In					11:46
Service		(12.64)	(53.51)	(66.15)	0:30	
3C	Service Exit					12:16
4	gajoh A		20.86	20.86	0:45	13:01
SS 4	gajoh A-2	2.16				13:04
5	gajoh B		0.25	2.41	0:07	13:11
SS 5	gajoh B-2	3.98				13:14
6	gajoh A		7.30	11.28	0:40	13:54
SS 6	gajoh C-2	6.50				13:57
6A	Finish		25.10	31.60	0:50	14:47
		(12.64)	(53.51)	(66.15)		
Day One Totals		25.28	107.02	132.30		

表の右側に SECTION 1、SECTION 2 の表記が見えますね？ラリーではリグループを境に、SS やリエゾンをもとめて一つのセクションとしています。SECTION 2 はリグループの後のサービスから始まり、ここでは最終 SS である SS6 の後、TC 6A 「Finish」 までが SECTION 2 になっていますね。

行の最後は、この日の走行距離のトータルが出ています。SS 総距離が 25. 28km、リエゾンが 107. 02km で、総走行距離は 132. 30km にのぼることがわかりますね。ちなみに APRC のラリー北海道になると、ラリー中の SS 走行距離は 230km、リエゾンを含めた総走行距離では 1000km を超えるほどにもなります。

オフィシャルの視点から

さて、最後に、オフィシャルの視点での大会の流れを見てみましょう。ラリーをやってみたいけれど、いきなり競技に参加するのはためられる方や、競技に出たいけど車両の製作中、あるいはコドラを募集中、なんていう場合には、オフィシャルとして競技会に参加することで競技の流れを学ぶ絶好の機会になります。また、経験を積んだエントラントの方々も、いくらラリーをやりたくても、コースの選定から関係機関への許認可申請、大会運営まで全部面倒を見てくれるオフィシャルがいなくては、ラリーなんてできるはずありません。自身がエントラントで参加しないときは、ぜひともオフィシャルとしてラリーに貢献していただきたいとも思います。

オフィシャルが配置されるのは主に HQ、TC、スタート、FF、ストップ、ラジオポイント、さらにスペクテーターエリアになります。さらに HQ には大会役員（組織委員長、審査委員長、競技長、技術委員長、計時委員長、事務局長など）、現場の SS 毎にステージ・コマンダー（通称山長）が置かれ、担当分野で発生するすべての事柄に対して責任者として行動します。

以降の解説は、前章でエントラントとしての流れを理解していることが前提になりますので、ご了承ください。

TC：タイムコントロール

まずは TC。通常、TC には 2 名以上のオフィシャルが配置されます。TC の任務は各車両の到着予定時刻を把握し、競技車の到着時にはタイムカードを受け取り、チェックイン時刻を記入してサインすることです。記入時には車両のゼッケン番号と記入する時刻を大きな声で読み上げ、もう一名のオフィシャルはあらかじめ作成してあるリストの当該車両の欄にチェックイン時刻を記入していきます。早着等の違反があったときはエントラン

ト本人に指摘し、HQ に報告書を上げます。報告書、チェックイン時刻のリストは Sweeper（最終走者の後に走行する追上車）が回収することになっている場合が多いようです。

SS の手前の TC では、受け取ったタイムカードに暫定スタート時刻の記入も行います。チェックイン時刻と暫定スタート時刻の間は、通常 3 分間となっています。

SS 手前の TC はまた、競技区間に許可された車両以外が進入してこないように安全を確保する任務もあります。00 や 0 カー、競技車、sweeper をはじめ、競技が行われていない時間に許可を得て進入するメディアの車両や SS 内担当オフィシャル、緊急車両等以外の一般車両は SS 区間に進入しないように規制を行わなければなりません。

スタート

スタートも通常は 2 名以上で担当します。スタート担当のオフィシャルは、まず車両誘導を行います。スタート地点にはあらかじめ白線を引いておき、そこまで競技車を誘導するのです。競技車がスタートラインに停止したら、タイムカードを受け取り、スタート時刻を記入して返却します。その後、競技車両の窓がすべて閉まっているかの確認、ベルトや



ヘルメット着用の視認も行います。スタート 30 秒前の予告コールを行うことも、この担当者の業務です。スタートシグナルを使用せず、手信号でのスタートの場合は公式時計を見ながら、あらかじめ定められた方式でオフィシャルの手によるカウントダウンを行います。

自動化されたスタートシグナルがある場合は、通常は 1 分おきに同じ動作（カウントダウン→消灯→カウントダウン）を繰り返しますので、トラブルがない限りはそのまま大丈夫ですが、設営時にはシグナルに備わる時計と公式時計の同期が必要です。また、フライングチェッカー（道路の両脇、スタートライン直後にセンサーを立てておき、カウントゼロ以前に車両が横切った時にフライングの事実と時刻を記録し、警告灯などを点灯

させるもの)の設置・調整も重要です。スタート直後にフライングが記録された場合には、報告書をHQに上げねばなりません。

スタートには無線機が割り当てられ、SS上でのトラブルの連絡を受けたときなどは必要に応じてスタートを一時中断したり、スタートラインから動けない車両が出た場合の車両の排除も行います(競技の続行・中断は山長或いは競技長の指示になります)。トラッキング(競技車の通過確認)を行っている場合は、スタートした車両の報告も行います。トラッキングはスタート、ラジオポイント、ストップの間で行い、山長やHQが通信をモニターして競技の進行を把握することになります。



競技車両(00、0、sweeper含む)以外の車両、例えばSSの時間以前に余裕をもって進入するメディア車両や、観客を観戦ポイントまで乗せていくオフィシャルの車両などのコース進入があれば、これもSS上の各拠点に無線連絡を行います。

ラジオポイント・コースクロージャー

ラジオポイントの役目は競技の安全確保であり、視認できる範囲でトラブルが生じた場合や、競技車両から救援の要請があった場合など、無線で関係各所に連絡を取り指示を仰ぎます。また、SS内に途中から入ってくるような脇道がある場合などはコースクロージャーを兼ね、一般車両がSS内に入ってこないように注意します。休日は山菜取りなどで林道に一般の方々が入ってくるケースが多く、中には強硬に立ち入りを要求される場合もありますが、ここで折れてコース内に入れてしまつては大事故につながる危険がありますので、関係各所の正式な承認を受けていることをご理解いただいたうえで、ひたすら丁寧に断りをしなければなりません。

また、トラッキングが実施されるSSでは、ラジオポイントは通過確認の報告を行います。

スペクテーターエリア・ギャラリー管理

スペクテーターエリア、つまり観戦ポイントが設けられている SS では、ギャラリー（スペクテーター、観客）の引率と安全確保を行うオフィシャルも必要です。SS が開始されるとコース内への出入りはできなくなりますので、事前に余裕をもってギャラリーを誘導・案内し、競技時には安全なエリアにとどまるように目を光らせます。

FF・フライングフィニッシュ

FF は選手なら誰もが気にする、タイム測定を担当します。通過時刻を正確に記録するため、ここには通常、光電管という機械一式が設置されています。これは三脚に装着



されたセンサー（光電管本体）一組とクロノプリンターからなり、道路脇に向かい合って設置されたセンサー間を車両が横切った瞬間の時刻を（1/10 以上の細かさで）記録しロール紙にプリントするよう

になっています。当然ながら、光電管も公式時計に正確な同期が必要です。FF 担当者は車両の通過を確認すると、通過車両のゼッケン番号と、光電管が記録したタイムをリストに記入し、無線でストップに報告します（HQ はその報告をモニターしています）。

また、光電管の故障に備え、バックアップの計時システムの管理も行います。手動計時が併用されることもあります（ボタンを押した瞬間の時刻がプリントされる時計が使用されることが多いようです）。

ストップ

ストップでは、FF からのタイムの無線連絡が入ると、リストに各競技車の FF 通過タイムを記入します。そして当該競技車が到着しタイムカードが提出されると、そのカードに FF 通過時刻を記入します。さらに、それをスタート時刻から引き算して SS の所要時

間を算出し、これもタイムカードに記入します。リザルトサービスが実施されている場合は、掲示板に各競技車の所要時間を記入していきます。トラッキングが実施されている場合は、通過車両の報告も行います。

トラッキングが実施されていない場合は特に、ストップ担当者が SS 内でのトラブルに気づくことも多いでしょう。たとえばゼッケン 5, 6, 7 の 3 台がスタートしたのにゼッケン 5 の後にゼッケン 7 が到着した場合や、到着した選手からコースオフした競技車についての報告があった場合などです。ストップのオフィシャル側が気付いた場合には、到着した選手に、「ゼッケン 6 をコース途中で見かけなかったか」などの質問をして事態の把握に努めることになります。



また、ストップ通過後はリエゾンで公道走行になることから、競技車が公道走行に耐える状態になっているか（違法になるような不具合を負っていないか）の確認もまたここで行うことになります。

ラリーHQ

最後に HQ。ここには審査委員会や受付、事務局があるだけでなく、サービスパークには技術担当が常駐し、車検の実施やサービスの監視、再車検の実施等を行っています。HQ では SS からの無線を絶えずモニターし、競技全体の進行を司ります。事務局の仕事は朝の受付から始まり、スタートリストの作成と掲示、公式通知の発行から張り出しなども随時行っています。計時部門は競技の進行に合わせて、無線での報告の受電と sweeper が持帰ったリストやタイムカード等を基にリザルト（各 SS での順位表）を作成し、掲示板に張り出します。全 SS 終了後の暫定結果および公式結果の作成も重要な任務です。さらに事務局では表彰状・盾の作成や表彰式の実施なども行います。エントラントが全 SS を回ってサービスパークに戻り、パルクフェルメに車両を預けて一息ついている時間帯に、HQ はフル回転、SS でも各拠点の撤収や看板の回収でオフィシャルは大わらわなのです。

さて、以上に述べた当日の業務以外に、オフィシャルは大会のための準備ももちろん行っています。ざっとどんなことがあるか、見てみましょう。

オフィシャルの業務・事前と事後

事前準備

オフィシャル歴が長く、重要な役務についているほど、事前準備にいろいろと関わることになります。SSとなるコースの選定、開催地の自治体および管轄の警察署への申請、HQとなる施設の使用許可手続き、周辺住民の方々へのご挨拶、SSとリエゾン区間の決定と距離測定、スタート・ストップ・各TCの場所設定、コマ図作成、アイテナリ策定から始まり、期日が近づくと林道の下見と草刈り、無線のロケチェック（HQと各SSのスタート・ストップ・ラジオポイント等の間の通信確認）など多岐にわたります。SSについては林道の占有の条件に事前周知が含まれることが多く、1か月程度前に閉鎖占有の予告看板を立てる作業もあります。

会場の目途がつくと、特別規則書を制定し、JAFへの手続きも行わなければなりません。特別規則書はオーガナイザーのwebサイトで公開され、JMRCのwebサイトでもリンクが公開されるのが常のようです。

エントラント募集・受付

特別規則書を公開すると、エントラントの募集・受付を行います。書類の不備チェック、エントリーリストの作成、入金確認などの他、問い合わせに対する受付窓口としての対応も行わなければなりません。

直前準備

エントリーが締め切られ、ラリーの詳細が確定すると、ロードブックを製本し、各エントラントに配布する書類の準備等を行います。TC やスタート・ストップなどに持参する書類や文房具等のセットもここで行います。

競技前日

ここは肉体労働が主です。地区戦では一般オフィシャルが参加するのは前日あるいは当日朝からが多いパターンです。通常、ラリー前日に TC やスタート等の看板や無線機セット、スタートシグナルや光電管、タバードに消火器、事務用品一式やスポンサーの旗などを倉庫から機材車に積み込んで会場入りします。HQ にて事務用品（レーザープリンターやコピー機等まで）、副賞などをおろし、無線機を設置して HQ の設営を行います。HQ では受付の際にエントラントに渡す書類一式をまとめたりします。山（SS）では TC や各ポイントの位置の確認、コースの確認を実施します。スタートシグナルの動作チェック、すべての公式時計の時刻合わせを行い…準備作業すべてが終わるのは夜遅く、競技当日の行動は早朝から、というパターンがどうしても多くなります。



競技を終えたら

各 SS や TC では、sweeper が通過した時点でそれぞれ撤収作業を始めます。山で使ったものを HQ に持帰り、HQ では機材車（競技中は山長車となっている場合が多い）に積み替えを行います。公式記録が発表になるまでの間に、どこまで片づけてしまえるかがオフィシャルの腕の見せ所。しかし撤収だけでオフィシャルの仕事は終わりません。機材を倉庫まで運搬し、収納、機材車がレンタカーの場合は返却、競技のリザルト（結果）を JAF

に報告するとともに web サイトにて公表などの作業もありますし、SS で標識やカーブミラーを損傷してしまったときは修復のための手続も行わなければなりません。

このように、ラリーのイベントをひとつ開催するには多岐にわたる業務があり、献身的なオフィシャルの尽力なしにはイベントの開催はできません。また、大会運営を熟知し、まるで SS 上で岩や車両を避けながら駆けていくラリードライバーさながらに、大会中のトラブルを次々と処理していく熟練オフィシャルの存在は何にもまして貴重なものです。ですので、仮に大会中にオフィシャルの指示に不備があっても、ひとつ寛容に見てあげてください。彼らの努力がなければ、ラリードライバーがどんなに集まっても、ラリーという競技を行うことはできないのですから。

APPENDIX・A : ラリーで出てくる諸看板

看板	意味
	タイムコントロール（黄：予告） 指定時間にチェックインを行う。黄色の予告に1分以上前に進入すると違反となる
	スタート
	コントロールエリア規制解除。修理の禁止や援助の禁止が解かれる。
	フライングフィニッシュ（黄色：予告）
	ストップ
	ラジオポイント（黄色：予告）

APPENDIX・B：ラリーの申し込み

競技の流れも理解し、さて出ようか、と思っても、いつどこでラリーをやっている、どうやって申し込めばいいのかもわからない…。そんな場合もあるでしょう。そんな時のためのご説明を少々。

B ライセンスの取得

まずは、モータースポーツライセンス。お持ちでない場合は、JAF の加入者に毎月送られてくる機関紙「JAF Mate」の後ろのほうのページに B ライセンス講習会の日程が出ていますので、そこに申し込むのがベストです。ラリーに必要な B ライセンスは座学のみ、無試験で取得できますので、ここで必要なのは行動あるのみです。

そもそも JAF に未加入の方は、JAF に入りましょう。JAF というとロードサービス団体と勘違いされることも多いですが、それは JAF の業務の一側面にすぎません。F1 や WRC から地区戦のラリー・カートレースまで、日本での公認のモータースポーツを統括しているのは JAF であり、FIA 認定の日本の ASN（地域管轄団体）となっています。つまり、モータースポーツに関わるからには、JAF への加入は必然、ライセンスも JAF が発行するものですので、加入は必須なのです。ちなみに、内鍵やガス欠などのロードサービスを一度も使わなくても、レクリエーション施設の割引などで意外と「元を取る」こともできるものですよ。B ライセンスの講習の際に併せて JAF の入会手続きを取ることが可能な場合もありますので、未入会の場合は講習会の主催者に問い合わせてみてください。

B ライセンスの講習を受けると、最後にライセンス申請の書類を記入し発行手数料を支払います。この際に併せてオフィシャルライセンスの発行を希望することもできます。別途講習などは不要ですが、追加の申請料がかかります。大会には選手としてしか関わらない、と決めている場合は別ですが、オフィシャルの仕事もやってみたい、という場合は、まずはこちらもつけておくことをお勧めします。

ラリーカレンダーで開催日を知る

北海道の JAF 準国内格式のラリー（つまり公認ラリー）の情報は、すべて JMRC 北海道のラリー部会の Web サイト（<http://jmrc-h-rally.sblo.jp/>）で入手可能です。全日本や APRC（アジアパシ/アジア太平洋選手権）と併催の場合は、それぞれのオーガナイザーの Web サイトでより詳しい情報が入手できる場合もあります。



2014 年の例では、北海道の JAF 公認のラリーは 1 月の千歳に始まり、10 月の陸別で終わります。例年秋ごろに JMRC 北海道のラリー部会で翌年のカレンダーが協議され、Web サイトにて公表されます。上の画面写真の「各種ダウンロード」から、ラリーカレンダーとして入手可能です。

ちなみに 2015 年の例では地区戦の単独開催が 6 戦、全日本の単独開催が 1 戦（ラリー洞爺）、全日本と APRC の併催（ラリー北海道）が 1 戦となっており、地区戦の内訳は雪上 2 戦、ターマック 2 戦、グラベル 2 戦となっています。このカレンダーを見ながら、どのラリーに参戦するかの計画を立てましょう。

参加申込の手続き

大会が近づくと、先ほどの JMRC 北海道ラリー部会のサイトやオーガナイザーのサイトに大会の「特別規則書」が公表されます。ここには開催場所や SS および総走行距離、参加料に申し込み方法や当日のスケジュール等が記載されています。

2012年 JAF北海道ラリー選手権第4戦 2012年 JMRC北海道ラリーシリーズ第4戦		EZO SUMMER RALLY 2012 特別規則書			
<p>公 示</p> <p>本競技会は、FIAの国際モータースポーツ競技規則ならびに、それに準拠した日本自動車連盟(JAF)の国内競技規則、2012年日本ラリー選手権規定及び2012年 JMRC北海道ラリーシリーズ共通規定並びに本特別規則に則し開催する。</p>		<p>2012. 6. 10 モータースポーツクラブ・エゾ (EZO)</p>			
<p>1 競技会の名称</p> <p>2012年 JAF北海道ラリー選手権第4戦 2012年 JMRC北海道ラリーシリーズ第4戦 EZO SUMMER RALLY 2012</p>		<p>2 格 式</p> <p>JAF公認 国際内競技</p>			
<p>3 競技種目</p> <p>四輪自動車によるラリー (タイムトライアルを含む) 中・上級向</p>		<p>4 オーガナイザー</p> <p>モータースポーツクラブ エゾ (JAF登録加盟クラブ NO. 01086) 〒063-0040 札幌市西区西野10条8丁目1-8</p>		<p>5 開催日</p> <p>2012年6月10日(日)</p>	
<p>6 大会組織</p> <p>(1) 大会事務局 〒063-0040 札幌市西区西野10条8丁目1-8 EZO SUMMER RALLY 2012 大会事務局 TEL 011-663-9348 (前掲)</p> <p>(2) 大会役員</p> <p>総務委員長 前島 一博 総務委員 藤原 真志 経費委員長 岡村 寛一 (JMRC北海道代表部長) 経費委員 岡村 寛一 (JMRC北海道ラリー副代表)</p> <p>(3) 大会審判員</p> <p>競技長 藤原 真志 コース委員長 藤原 真志 計時委員長 伊藤 信之 技術委員長 坂田 安則 教習委員長 前島 一博 大会事務局長 前島 一博</p>		<p>7 競技の概要</p> <p>コースの総距離: 石狩市(浜益区)を起終点とする約105km</p>		<p>7 競技の概要</p> <p>コースの総距離: 石狩市(浜益区)を起終点とする約105km</p>	

地区戦についての参加申込書は共通の様式のものが使われ、先述の JMRC 北海道ラリー部会の Web サイトからダウンロードできるようになっています (先ほどの画面写真の例では、右側の「各種ダウンロード」の部分です)。ただし、同じフォームを使っていますが、大会ごとに送付先 (申し込み先) は各オーガナイザーですので注意してください。

申込書には3ページあり、1ページ目が参加申込書、次がサービス登録・参加料等明細書、最後が車両改造申告書です。この3ページのうち参加申込書には、コ・ドライバーの署名捺印が必要です。このページに記載するのは通常の住所氏名・連絡先、運転免許証とモータースポーツライセンス、車両に関する基礎的な情報で、これについては書き方について悩むこともないでしょう。

2ページ目、サービスの登録については、1台のサービス車両が複数台のエントラントの車両のサービスを担当する場合は、エントラントのうちの一人が提出すればよい

J J A F 公認ラリー参加申込書										ゼッケン	
参加者写真										ゼッケン番号(1～999号) 性別 <input type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女 <input type="checkbox"/> ジュニア <input type="checkbox"/> シニア <input type="checkbox"/> 年齢 <input type="text"/> 歳 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/> 生 住所 <input type="text"/> 氏名 <input type="text"/>	
参加者 (※ 競技参加者(ドライバー)を兼ねる場合は、この欄への記入は不要)											
ライセンス <input type="text"/> 年次 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/> 生 氏名 <input type="text"/>										競技ライセンス証	
ドライバー (※ 初参加日 年 月 日 競技会名:)										ドライバー競技別年次参加者の本人記入	
氏名 <input type="text"/> 年次 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/> 生 性別 <input type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女 <input type="checkbox"/> ジュニア <input type="checkbox"/> シニア <input type="checkbox"/> 年齢 <input type="text"/> 歳 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/> 生 住所 <input type="text"/>										運転免許取得年次 年次 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/> 生 運転免許取得番号 <input type="text"/>	
電話 <input type="text"/> (携帯電話) <input type="text"/> 携帯 <input type="text"/> 国・内線 <input type="text"/> 年次 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/> 生 競技ライセンス証 <input type="text"/>										年次参加の年次成績 <input type="text"/> クラス <input type="text"/> シニア <input type="text"/>	
コ・ドライバー (※ 初参加日 年 月 日 競技会名:)										ドライバー競技別年次参加者の本人記入	
ライセンス <input type="text"/> 年次 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/> 生 氏名 <input type="text"/>										運転免許取得年次 年次 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/> 生 運転免許取得番号 <input type="text"/>	
電話 <input type="text"/> (携帯電話) <input type="text"/> 携帯 <input type="text"/> 国・内線 <input type="text"/> 年次 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/> 生 競技ライセンス証 <input type="text"/>										年次参加の年次成績 <input type="text"/> クラス <input type="text"/> シニア <input type="text"/>	
参加車両											
参加日(ラリー参加) 年次 (2位以下以内)											
年次 (車検日より) 年次 (車検日より) 車検番号 (マイナンバーより)											
自動車登録番号 (車検日より) 車検番号 (車検日より) J J A F (公認) 車両番号 (マイナンバーより)											
誓約書											
<p>私は本大会特別規則をはじめ国際モータースポーツ競技規則、国内競技規則、および競技に関するモータースポーツ競技規則を事前に確認し遵守いたします。また、本大会の参加規則について事前に確認し遵守し、参加者としてコースまたはスピードについて理解があり、競技が安全であることを希望いたします。</p> <p>私は、モータースポーツ競技の危険性を十分に理解することに基づき、自らの意思に基づいて競技かつ競技に参与することにより、本競技に関連して、自己の身体が損傷し、私利私欲等による損害を受けることと承知し、これは日本自動車連盟(JAF)をはじめ競技参加者(団体および個人)の責任に押し及ぼさぬ責任を負う者とするをいいたします。以上誓約いたします。</p> <p>私は本大会において自動車および車両の運転に必要となるような身体上の障害がある場合は、この報告を日本自動車連盟に提出し、本大会参加に付する競技参加者許可証を条件として行ない、競技に参与することはできないということをお断りいたします。</p>											
オ・ガ・ナ・イ・ダー 年 月 日											
年次 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 誓約年月日 年 月 日											

J J A F 日本自動車連盟

JMRC 北緯通
v1.04 20111216

61

車 両 改 造 申 告 書

参加車(運転者)

クラス

セッティング

参加車両

車 両 名	型 式	車 台 番 号
車 軸 構 造 式	排 気 量	cc
登 録 番 号	専 用 有 効 年 月	過 給 器 の 有 無
JMRC 公 認 番 号	JMRC 登 録 番 号	分 類 区 分

車両仕様

車 両 最 低 重 量	ロー	ロール	後 部	サ ー	内 厚	外 径	タイ	材 質	メー
ホイル	有・無	有・無	有・無	有・無	有・無	有・無	有・無	有・無	有・無
ホイル	有・無	有・無	有・無	有・無	有・無	有・無	有・無	有・無	有・無

変更項目

項 目	変 更 等	メー
ショックアブソーバー/F	有・無	
ショックアブソーバー/R	有・無	
スプリング/F	有・無	
スプリング/R	有・無	
ステアリングホイール	有・無	
シート/ドライバー側	有・無	
シート/コ・ドライバー側	有・無	
ベルト/コ・ドライバー側	有・無	
ペダル/コ・ドライバー側	有・無	
ブレーコンビューター	有・無	
消火器	有・無	

審 判 書

参加車両の改造(変更・取付)点については上記申告内容に相違なく、過給器等の保安基準に適合し、国内競技車両規則に基づく車両で公道を走行するにたりる条件を満たしており、自己の責任において公道レースへの適合性の確認を行っていることを誓約いたします。

年 月 日

参加車(運転者)署名

公道車両検査チェックリスト

●ライセンス	運転免許証	有効期	車検証	ラリー保険
●安全装置(灯)	ヘッドライト	ブレーキ灯	サイドブレーキ	バックミラー
●安全装置(音)	クラクション	ベルメット	グロブ	三角停止板
●シートベルト	シートベルト	シートベルト	シートベルト	バックル(安全)
●その他	消火器	重量	重量	重量

車両改造申告書

さて、書類ができたなら一度、いえ二度、しっかりと内容を確認しましょう。書類の不備は近年増えており、期日ぎりぎりになって送った書類に不備があると、参加できなくなってしまう恐れもあります。不明点は特別規則書に明記されているオーガナイザーの連絡先に問い合わせてみましょう。

地区戦が全日本との併催の場合など、これに加えて一般向けパンフレットに乗せる情報や、レッキの申込書などの追加の書類が必要になるケースもあります。これらについても JMRC 北海道ラリー部会の web サイトや特別規則書、オーガナイザーの web サイトであらかじめ確認しておきましょう。

書類を規定の方法で提出し、参加料を支払えば手続き完了です。あとは当日までクルマを壊したり体調を崩したりしないように注意、ですね。

オフィシャルとして

最後に、オフィシャルとして参加を希望する場合は、特別規則書を入手し、申し込み先として明記されている連絡先にコンタクトを取ってみましょう。オフィシャル経験やオフィシャルライセンスの有無（ある場合は種別と内容、たとえば計時 B3、コース B2 など）、当日のみか、前日の準備も参加可能か、なども忘れずに伝えてください。全日本や APRC、WRC クラスになると「ボランティアオフィシャル」として広く一般公募されることもありますので、その場合はオーガナイザーの Web サイトなどに公表される申し込み手順に従ってください。

APPENDIX・C：ラリー諸規則と関係先リンク

ラリーの地区戦の規則はやや複雑です。JAF の「準国内」に分類される JMRC 北海道のシリーズにおいては、まず JAF の定める「ラリー競技開催規定」及び付則「スペシャルステージラリー開催規定」（「国内競技規則 付則」に含まれる）や「ラリー車両規定」という規則があり、これに則って競技が行われます。さらに、その中でオーガナイザーに裁量が認められている部分に於いては、JMRC 北海道の「ラリーシリーズ共通規定」と、大会ごとにオーガナイザーによって規定される「特別規則書」がルールブックとなります。

つまり

競技のルール = JAF の諸規定 + JMRC 北海道ラリーシリーズ共通規定 + 特別規則書
となります。

この「共通規定」も、一部で JAF の規定をそのまま参照しているところもあります（例：参加車両は JAF の「国内競技車両規則」の RN・RJ または RF としていますし、TC の運用については同じく JAF の「ラリー競技開催規定」の運用方法の一部を採用していると明言、ペナルティの規定はそのまま JAF のものを「写し」として転載しています）。このため、特別規則書はラリーごとに必ず、それ以外の規則書についても、すべて一度は目を通しておくべきです。規則類は毎年更新されるので、**必ず最新のものを参照するよう**にしてください。

2015 年の JMRC 北海道の規定する「ラリーシリーズ共通規定」は以下から入手可能。

http://www.jmrc-hokkaido.org/files/2015/reg/rl_2015_01_01_series_reg.pdf

JAF の「国内競技規則 付則」はこちら。2015 年版では P. 294～が「ラリー競技開催規定」、P. 321～が「スペシャルステージラリー開催規定」です。

<http://www.jaf.or.jp/msports/rules/image/rules1-2.pdf>

ラリーに出場する車両は、主に安全上の理由から、ビギナークラスやクローズドクラスで特別に定める場合を除き、ラリー車両規定に沿って改造される必要があります。これらの改造内容や範囲を定めた JAF の「2014 国内競技規則 ラリー車両規定」は以下にあります。

http://www.jaf.or.jp/msports/rules/image/2015regulation_rally.pdf

これらの規定を集めた JAF の規則集のページはこちらから参照できます。

<http://www.jaf.or.jp/msports/rules/fr/index2.htm>

この章の締めくくりとして、北海道のラリーの公式な情報源として以下の2点を挙げておきます。

JMRC 北海道 Rally の web サイト： <http://jmrc-h-rally.sblo.jp/>

JMRC 北海道 互助会： <http://www.jmrc-hokkaido.org/top/gojokai.html>

APPENDIX・D : 競技車両のクラス分け

JMRC 北海道の地区戦には、参加する競技車両によって以下のようなクラス分けがあります(2015 年 4 月現在)。

- B クラス：排気量 3,000cc 以下の車両。
- C クラス：排気量 3,000cc を超える車両。
- A クラス：排気量 1,500cc 以下の 2 輪駆動の車両及び JAF の車両規定による AE 車両
- K-Car クラス：軽自動車

K-Car クラス以外の排気量区分は過給器なしを前提にしています。過給器付きのエンジンの場合、JAF の車両規定に従い、ガソリンエンジンではその排気量を 1.7 倍したものがクラス区分の際の排気量の数字とされます。ランサーエボリューションやインプレッサ・WRX 等の 2,000cc ターボ車両の場合、 $2,000 \times 1.7 = 3,400\text{cc}$ となり、C クラスに区分されます。

AE 車両とは電気自動車やハイブリッド車両など、電気モーター単独、あるいは電気モーターとエンジンを併用して動力とする車両を指します。これらは全て A クラスに区分されます(全日本ラリー選手権でも、JN1 という 1400cc 以下のクラスに区分されています)。

さらに、選手のスキルによって、A・B・C の各クラスには「チャンピオン」と「ジュニア」という競技クラスが分かれています。大会によってはビギナークラスやクローズドクラスという特別なクラスが設けられることもあります。これらについては各大会の特別規則書を参照してください。

車両に話をもどしましょう。競技車両は JAF の車両規則に定める RN、RJ、RF、RPN 或いは AE 車両でなければなりません。これらについては当該年度の JAF の車両規則内のラリー車両規定を参照してください。また、チャンピオン C クラスの場合は、過給器搭載車両はリストラクターの装着と封印が義務となっています。このクラスに参戦する場合は、JMRC 北海道のレギュレーションを参照してください。

APPENDIX・E：ラリーに必須の装備品

ここでは、ラリーに必須の装備品について挙げておきましょう。

ヘルメット

自分たちの身を守るための基本の基本です。あらゆるクラスでドライバーもコドラも着用が義務付けられています。ヘルメットをかぶった状態でのコミュニケーションのため、インカムを取り付けるか、インカム内蔵のヘルメットを選択するとよいでしょう。また、将来に備え、HANS などの FHR デバイス（衝撃時に頸椎を保護する装備品）が取り付けられるようなアンカーを装備したものがよいでしょう。ラリー用として新たに購入する場合、何を選んでよいかわからない場合は、安全でステップアップしても長く使える Shell SA2010 や FIA 規格に適合したヘルメットがお勧めです。ヘルメットは一度でも衝撃を受けたものは設計通りの保護性能が出なくなりますので、中古品はあまりお勧めできません。また、ネットで安く出回っているようなものについても、保護性能に問題があるようなものもあるようです。ヘルメットは飾りではなく、クラッシュの際に自らの命を守るものですから、しっかりしたものを選んでください。なお、JAF のレギュレーションでは製造後 10 年以上経過したヘルメットは使用できませんので注意が必要です（経年劣化により保護性能に影響があることに留意してください）。

グローブ（ドライバーのみ）

三停板（2 枚）

すぐ取り出せる状態で、車体に固定しておきます。SS にてコースオフして車両が動かなくなった場合など、走行を断念してから後続が来るまでの 1 分未満の間に、この三停板と OK/SOS サインを取り出して 50m 地点に設置、表示しなければなりません。

非常用信号灯（発煙筒で代用可）

赤色灯

牽引用ロープ

救急セット

内容についての具体的な指示はありませんが、事故の際の救急措置ができる程度のものは用意しておきたいものです。

レーシングスーツ

チャンピオンクラスのエントラントにのみ、レーシングスーツの着用が義務付けられており、それ以外のクラスでは長袖・長ズボンの着用で代えることができます。とはいえ、安全性の面や使い勝手からも、レーシングスーツは早い段階で用意しておきたいものです。

ペン・ノート（コドラのみ）

ノートは大判でリング式のものがよいでしょう。ペンは好みで。グラベル路面でのノート書きを考えると、製図用の2mm程度の芯ホルダーなどがよさそうです。訂正や注意を入れるため、黒の他に赤もあるとよいかも知れません。紛失に備えて複数本あればいいことなし。ラリーには雨天もありますので、水性インクの筆記具はお勧めできません。競技中はタイムカードに記入するためにボールペンもあるとよいでしょう。

消火器

消火器に表示されている耐用年数以内で、2年ごとの点検が必要です。取り出しやすく、誤作動のないような搭載方法をショップと相談してください。期限切れのものを積んでいて車検で失格、なんてことにならないように...

ロールケージ

材質、径、形状などに規定があります。ストリート用の製品の中にはラリーでは使用できないものもありますので注意が必要です。

競技用シートベルト

安全に配慮すると、体をしっかりシートに固定できる競技用の4点式以上のシートベルトは必須です。こちら安全にかかわるものですので、形状・取り付け方法に規定があります。

バケットシート

Gから体を支えるためにも、やはりバケットシートはドライバーにもコドラにも必須です。ラリーは公道を走行するため、車検に適合したものを選ぶ必要があります。

ラリーコン（ラリーコンピュータ）あるいはトリップメーター（装備品）

これは必須ではなく、レギュレーション上では全く定義されていませんし、現在のSSラリーにおいては、ラリーコンはなくても大きな支障にはなりません。ただ、コマ図を読んでリエゾンを移動する時や、SS走行中に実際位置とペースノートの照合が必要となったとき（＝ロストしたとき）などのため、コドラが操作できるトリップメーターがあると便利です。リエゾンで道を間違えて道路を戻るときのことを考えると、減算機能のあるものがつけられるとなお良いでしょう。最近ではスマートフォンのアプリでGPSを利用した（配線不要の）トリップメーター等もありますが、ラリーをやるような場所では衛星を見失ってしまうことも報告されており、本番で実際に使用する前に慎重なテストをお勧めします。

電波時計、あるいは正確な時計

TCインの時刻など、ラリーはすべてが厳密な時間のコントロール下で進みます。このため、車両あるいは選手も正確な時計を装備する必要があります。TCにも公式時計が装備されていることが多いですが、TCへの進入以外にも、例えばSS後のリエゾン走行時、次のTCへの移動の残り時間の確認など、自車にも秒単位まで表示される、公式時計と同じ正確な時計があると便利です。ナビパネルあたりに固定で常設し、当日の朝に合わせるようにしたいですね。カー用品店で小型の電波時計を入手できますが、中には車内では電波を受信できないものもあるので、ラリー当日の朝にしっかりとチェックをしておいてください。

インカム

ドライバーとコドラの間のコミュニケーションには必須です。それぞれのヘッドセット（ヘッドフォンとマイク）を接続し、増幅してお互いの声を聞こえるようにするためのものです。



インカム用ヘッドセット（レッキ用）

レッキの際に、ドライバーとコドラが装着し、インカムに接続して会話をします。グラベルラリーではレッキの速度域であっても競技車の場合の車内ノイズは会話が不可能なほどですので、なくても参加はできるとはいえぜひ備えておきたい装備ではあります。耳をすっぽり覆うタイプがお勧めです。



APPENDIX・F：ラリーに持っていくとよいもの

エントラント編

テープ類（養生テープ・ガムテープ・ビニールテープ）

ゼッケンを貼ったり、エンジンルーム内のキャップを固定したり、ステアリングにマーキングをしたりなどと、なにかと重宝するのがこれらの粘着テープ。ゼッケン固定にはガムテープを使用しますが、車体と同色のものを用意しておくことでゼッケンを美しく貼ることができます。また、エンジンルーム内のキャップ等を保護するためにはビニールテープによる固定が指示されることも多いので、携行品に加えておきましょう。

乾電池

インカム装備の車両では、予備の電池は持っておきたいところです。電池のタイプを調べて用意しておきましょう。

軍手

エントラントとしても、オフィシャルとしても、何かと役立つのが軍手。滑り止めつきがよいでしょう。

水

夏のラリー、晴れでもしようものなら、ヘルメットにレーシングスーツ、窓を閉め切った車内にエンジンルームからの熱気でかなり車内も熱くなります。脱水症状を起こさぬよう、水分は摂りたいものですね。ふたのきっちりと閉まる容器があればベストです。

ドリンクホルダーに入れておく、なんていうのはもってのほか、グローブボックスに入

れておいても飛び出した例もあります。SS 走行中に飛び出して慌てることのないよう、しっかり固定できるホルダーや物入れを車体に装備し、そこに収めるようにしましょう。

オフィシャル編

水

朝はやく SS に出動したら、競技終了まで山の中にとどまるのがオフィシャル。夏の暑いときなどは、水分補給が欠かせません。水道もコンビニも何もないところで過ごすことになるので、水分は確保しておきましょう。

帽子

山はもちろん、HQ 回りのオフィシャルだって、TC やリグループなど外にいるオフィシャルには容赦ない日差しが照りつけることがあります。グラベルラリーの場合の SS は土煙や砂ぼこりを浴び続けることになります。帽子は必須アイテムです。

軍手

競技用の看板の設置や撤去から資材の積み下ろしまで、軍手がないとつらい場面が多々あります。ぜひとも持っていたいものです。

シガーライターソケット（3 連程度）

自分のクルマを山に乗り入れる場合、無線機はもちろん、スタートのスタートシグナルや FF の光電管の電源も、オフィシャルのクルマのシガーライターソケットから取ることになります。つまり、これだけで 2 連のソケットが必要です。携帯の充電をしたい場合さらに 1 本、なんてことになりますね。

虫よけスプレー等

夏場に山を担当するオフィシャルで、虫が気になる方は持参したほうがよいです。夏～秋の山にはとにかく虫が多いのです。

長靴

冬場のラリーでは必携です。スタック車の救援から看板の設置・撤去まで、深雪に入り込むことは少なくありませんので。夏でも朝露や雨上がりの草むらに分け入ることもありますので、あったほうが安心です。

ウェットティッシュ

砂まみれの顔を拭いたり、お弁当を食べる前に手を拭いたり、なにかと用途が広いのがウェットティッシュ。山には特に持っていきたいですね。

ディレクターチェア

TC や山の業務では、競技間の待ち時間も多くあります。折りたたみできるディレクターチェアがあれば、そんなときものんびり過ごせます。もちろん、車の中にいてもいいのですが。

手ぬぐい・タオル

汗まみれになることもよくありますからね。

ボールペン・クリップボード

タイムカードを受け取って記入するときなど、クリップボードがあると便利。また、ボールペンも首から提げるようなタイプで2色（黒・赤）があると便利でしょう。ボールペンはオーガナイザーの備品を使えますし、クリップボードはなくてもなんとかなるので、「あったら便利」程度なのですが。

非常食

通常は山の中のオフィシャルにも昼食が届けられますが、競技の進行によっては、稀にですが、それが叶わない可能性もある、ということを念頭に置いておきましょう。そんなとぎのために、カロリーメイトのようなものを持っているとよいでしょう。

Glossary

ラリー用語ミニ辞典

アイテナリ (itinerary)

旅行業界でも使われる言葉だが、日程表を指す。通常は一号車の出発時刻、各 TC の通過予定時刻やサービス・イン時刻、リエゾンの距離などが示されていて、大体の競技の進行がわかるようになっている。競技中、スタック車が出てコースがふさがったりするなどスタート時刻が変更されることがあり、アイテナリ通りにすべての日程が進むとは限らない。このためアイテナリは参考程度とし、各車は自車のタイムカード上に、都度オフィシャルによって指定された時刻に従って競技を進めることが重要である。

第5回 CMSC道北ラリー							
I T I N E R A R Y (暫定)							
2012.9.7-8							
TC	Location	n	Liason	Total	Target	First	
SS		dist.	dist.	dist.	time	car	due
0	Start						9:00
1	gajoh A		20.86	20.86	0:45		9:45
SS 1	gajoh A-1	2.16					9:48
2	gajoh B		0.25	2.41	0:07		9:55
SS 2	gajoh B-1	3.98					9:58
3	gajoh A		7.30	11.28	0:40		10:38
SS 3	gajoh C-1	6.50					10:41
3A	Regroup In		25.10	31.60	0:50		11:31
3B	Regroup Out / Service In						11:46
	Service	(12.64)	(53.51)	(66.15)	0:30		
3C	Service Exit						12:16
4	gajoh A		20.86	20.86	0:45		13:01
SS 4	gajoh A-2	2.16					13:04
5	gajoh B		0.25	2.41	0:07		13:11
SS 5	gajoh B-2	3.98					13:14
6	gajoh A		7.30	11.28	0:40		13:54
SS 6	gajoh C-2	6.50					13:57
6A	Finish		25.10	31.60	0:50		14:47
		(12.64)	(53.51)	(66.15)			
Day One Totals		25.28	107.02	132.30			

アジアパシ/APRC (Asia Pacific Rally Championships)

アジア太平洋地区のラリー選手権。過去 10 年以上、日本でもラリー北海道がこのシリーズの 1 戦となっており、日本で毎年観戦できる唯一の国際大会となっている。大会規模も大きいので、北海道のラリー関係者だけでなく、道外からもオフィシャルとして参加する人が多い。

インカム (intercom)

遮音材をはがした競技車は、通常の走行ですら会話は大きめの声が必要。これが高回転でエンジンが唸っている時、さらにはグラベルでのロードノイズが加わると、通常の会話はまず不可能になる。このため、ペースノートをはじめドライバーとコドラのコミュニケー

ションを確保するために、ラリーではインカムが使われるのが普通となっている。ヘルメットの耳あて部分にスピーカーを取り付け、ジェット型のヘルメットにフレキシブルアーム付きのマイクを取り付けるのが普通だが、Stilo DES WRC シリーズのようにすでにヘルメットにインカムを内蔵させたタイプも存在する。ドライバー・コドラのヘルメットからの音声配線はインカムのユニット（アンプ）に接続され、増幅されて相手のスピーカーに届けられる。インカムがダウンすると競技の続行は難しくなるので、事前の点検と交換用電池（電池使用タイプ）の用意は必ずやっておきたい。



ちなみに、インカムは和製英語。英語では intercom。そのままインカムと発音すると「収入」（income）という意味になってしまうので要注意。

オーガナイザー (organizer)

大会の主催団体。JAF 認定の地区戦を行うことができるオーガナイザーは、JAF の定める規定を満たす団体でなければならない。ラリー北海道は AG MSC、ラリー洞爺は ARK がオーガナイザーを担っている。北海道の地区戦ラリーとしては、2015 年は札幌をベースとする MSC EZ0 がスノーの Endless Rally とターマックの Summer Rally の 2 戦を、帯広をベースとする RTC がターマックの Super Tarmac とグラベルのとかち 2015 の 2 戦を、それぞれオーガナイザーとして開催している。

オフィシャル (official)

大会・競技会を運営するスタッフ。エントラント（競技参加者）は常にオフィシャルの指示に従って行動しなければならない。オフィシャルは大会の主催者や他のモータースポーツクラブの部員からなることが多く、APRC や WRC などの大規模な大会では一般公募のボランティアが加わることもある。各ポジションの主要な役務を務めるにはモータースポーツ

ライセンスでもオフィシャルライセンス（ラリーにおいては B1、B2、B3 等、数字が小さいほど上級）の保持者でなければならない。SS ではオフィシャルはタバードを着用していることで見分けがつく。

黄旗

ラリーの SS の中で使用される唯一の信号旗である。ステージ内で何らかのアクシデントが発生した場合に、競技長の判断によって、アクシデントが発生した地点より手前の全てのラジオポイントで提示される。提示を受けた選手は直ちに減速し、安全な速度でストップまで走行しなければならない。

クレデンシャル (credential)

資格情報、つまり ID カードのこと。大きな大会で発行され、制限エリアへの立ち入りを管理するためにクレデンシャルが用いられることが多い。首から提げるようになっているものが多い。



公式通知

ブリテン (BULLETIN) と呼ばれる。レギュレーションの定めにより、特別規則書の内容に対する追加や訂正は、公式通知によってなされることとなっている。公式通知は特別規則書の一部とみなされるので注意が必要である。競技会前に発行される場合は、オーガナ

イザーの Web サイトなどに掲載される場合が多いが、当日発行の場合は公式掲示板に掲示され、場合によっては選手に直接配布されたりすることがある。印字する場合は必ず黄色い用紙を使用するように定められている。同様に発行される書類には「コミュニケーション」と呼ばれるものもあり、こちらは競技長または審査委員会からのインフォメーションの性格を持つ公式書類である。

光電管

FF で使用される、車両の通過を感知する装置。クロノプリンターなどと接続され、競技車の通過時刻を 1/10 秒以下の単位まで測定・記録する。



コマ図

リエゾン等の移動区間の道案内をしてくれる重要な図。トリップメーターとこのコマ図の組み合わせで、どんな遠くの TC まででも行くことができってしまう不思議な図。慣れると地図よりもずっと読みやすい？

TC0 スタート		Distance	Day 1	Sec. 1	Page	11
TC 1 礼文		25.80 km	Average		Time Allowed	
			36.00 km/h		43 mins.	
Total	Distance Part	Direction	Information		Dist. to go	
0.00	0.00		TC0 [N42°33.817'] [E140°49.118']		25.80	
		1				
0.04	0.04				25.76	
		2				
0.16	0.12				25.64	
		3				

コントロールエリア

SS のスタート前 TC 予告看板からスタート後の解除看板まで、FF 予告看板から STOP 後の解除看板までの区間はコントロールエリアと指定されている。コントロールエリア内ではパルクフェルメ規制の対象となり、車両に対するいかなる修理や、外部のいかなる支援を受けてはならないと定められている。パッセージコントロールが置かれる場合は、同様に予告看板から始まり、パッセージコントロールの 25m 先に設置される解除看板までの区間がコントロールエリアとなる。

グラベル (Gravel)

ダートと同義。ラリーでは未舗装の路面や、未舗装路面で行うイベントを指す（舗装路面を示す言葉はターマック）。路面別に分けた場合、ラリーはグラベル・ターマック・ミックスサーフェス (mixed surface：ターマックとグラベル路面の両方を含む)、スノー（氷雪上）の 4 種類になる。

三停板（さんていばん）

法律では停止表示器材あるいは停止表示版と表現され、JAF および JMRC 北海道のレギュレーションでは「非常用停止表示板（三角）」。どれも三の字は（「停」の前には）入らないのに、なぜか通称は「三停板」。

スイーパー / 追上車 (Sweeper car)

各 SS 終了後、コース上を点検したり、リタイア車とそのクルーとの連絡等を行ったりする車両。SS を担当するオフィシャルの弁当を運搬するという重要な任務を負うこともある。競技スピードでの走行が不要のため、悪路走破性の高い大型の RV が投入されることも多い。



シーアールオー / CR0 (Competitors Relations Officer)

競技役員の役職の一つ。オーガナイザーと選手の仲介役として、選手からの問い合わせに答えたり、問題が発生した時に選手から連絡を受けてオーガナイザーとの連絡調整に当たる。CR0 はラリーのアイテナリによっては競技が行われているスペシャルステージやリモートサービスなど、選手の近くにいられるように一日の中で移動することがあり、連絡先（主に携帯電話番号）や行動予定が公式通知などで公表される。

CR0 を務めるにはラリー全般の運営や競技規則に精通し、選手としての経験もオフィシャルとしての経験も併せ持っていて両者についての深い理解があることが必要となる。選手にとっては気軽に相談できる存在。困った時などは是非 CR0 に連絡して相談したいところである。

ゼロカー / 先行車 (zero car / 0 car)

競技の開催に先立ち、競技速度よりやや低い、中程度の速度で試走を行い、コースの安全と各 TC 等の準備の確認を行う役目を負う車両。各 SS での最初の競技車のスタート前に走行を行う。その役割ゆえ、大会のトップカテゴリーの車両と同等の競技車両をゼロカーとし、技量の高いラリードライバーによって運転されることが多い。大きな大会では現役あるいは引退した有名ドライバーによってドライブされることもある。試走時に、まれにリタイアとなることもあるようだ。



ターマック (Tarmac)

タールマカダム舗装、つまりアスファルト舗装路面のこと。ラリーにて舗装路面や舗装路面が主であるイベントを示す。

ダート

「グラベル」参照。

タイムカード

ラリーでは、各競技車の行動が分単位で指定されている。指定通過箇所(TC)のチェックイン時刻を指示し、実際のチェックイン時刻を記録、さらにはSSのタイムなどを記録していくのがタイムカードである。この読み方・扱い方を知らなければラリーはできないほど重要。一見難しそうであるが、実は要領を覚えれば簡単である。ちなみに選手は「選手使用欄」以外に記入してはならない。

ノンカーボンの複写紙が使われることが多く、STOP ごとにミシン目で上の一枚が切り取られるタイプが多い(下の複写はエントラント控え)が、複写のない一枚の紙が使われることもあり、その場合は選手の控えは残らない。

EZO オフィシャル指定 EZO ENDLESS RALLY SECTION 1 (TC0-TC2A)				ドライバー名
TC0	チェックイン時刻	スタート時刻	タイム	29
TC1	チェックイン時刻	スタート時刻	タイム	29
SS1	スタート時刻	フィニッシュ時刻	タイム	
TC2	チェックイン時刻	スタート時刻	タイム	29
SS2	スタート時刻	フィニッシュ時刻	タイム	
TC2A	チェックイン時刻	スタート時刻	タイム	29

タバード (tabard)

大会においてオフィシャルであることを示す、ベスト様のもの。役務や立場によって色が異なる。特にステージ内では遠方からでも瞬時に判断がつけられるように、タバードの着用は重要である。



ダブルゼロカー (double zero car / 00 car)

ゼロカー同様にステージの開始前に TC や各ポストの開設状況、コースの状態や障害物の有無などを確認する車両。ゼロカーより先にコースに投入されるが、ゼロカーほどのスピードでの走行は行わない。



トラッキング

SS 内にてスタート、各ラジオポイント、ストップで通過車両のゼッケン番号を報告し、走行状況を確認・把握すること。通常は無線交信で毎分行われ、その前の分に当該ポストを通過した車両のゼッケンを読み上げる形で行われる。「12 時 00 分、12 号車スタート」「ラジオ 1、10 号車通過」「ラジオ 2、8 号車・9 号車通過」「ストップ、7 号車ゴール」などという順で行う。フィニッシュできない車両がいた場合、当該車両のトラッキング報告が最後になされたポストから、おおよその停止位置を把握することができる。

パッセージコントロール (Passage Control)



リエゾン途中に置かれることがある、通過確認個所。TC ではないが、タイムカード上に担当オフィシャルのサインを受けなければならない。通常はラリーパークなど、公道から競技車両を応援するためのポイントに設置されることが多い。TC のように最短 25m 先に置かれる予告看板から始まり、赤のパッセージコントロール看板を経て 25m 先の解除看板まではコントロールエリアとしてパルクフェルメ規制を受ける。パッセージコントロールではタイムカードを提出してオフィシャル

ルの署名を受けるが、チェックイン時刻は指定されておらず、従って早着や遅着のペナルティも発生しない。

パルクフェルメ・車両保管 (Parc ferme)

パルクフェルメは、パルクフェルメという「場所」と、パルクフェルメの規制を受ける「状態」を示す2つの意味を持つ言葉である。

複数日にまたがる大きな大会では各日の終了後、そして大会規模問わず競技終了後など、車両に不正な改造や修理がなされないように、競技を終えた車両は指定された保管場所に誘導され、直ちに担当オフィシャルの管理下に置かれる。これがパルクフェルメという「場所」で、パルクフェルメに車両を入れたら、クルーは速やかにパルクフェルメを離れなければならない、保管が解除になるまではパルクフェルメへの入場は禁止される。たとえば競技前の公式車検後に不正改造を施したり、競技中に失格になるようなダメージを車体に負った場合など、競技後の再車検が行われる前に改造を戻したり不認可の修復を施すような不正がなされるのをパルクフェルメが防いでいる。

また、SS 前の TC 予告看板からスタート後 25m の解除看板の区間、FF 予告看板から STOP 後 25m の解除看板の区間などの「コントロールエリア」は、上記の「場所としての」パルクフェルメ同様、「いかなる種類の修理も禁ずる」「外部の支援を受けることを禁ずる」という規制を受ける。この状態をパルクフェルメという。

ちなみに英語で Parc は Park、ferme は closed という意味。さしずめ「閉鎖された駐車場」というところだろうか。

フライングフィニッシュ (FF / Flying Finish)

SS における最終タイム測定ポイント。競技車はスタートからここを通過するまでのタイムを競うため、競技スピードで走り抜ける。停止する地点はここから 100m〜300m 先に設置さ

れる STOP となる。FF には公式時計に同期された光電管が設置され、各競技車の通過時刻を 1/10 或いはさらに細かい単位まで測定・記録する。

ブリテン (BULLETIN)

「公式通知」参照。

モスラ (MoSRA / Motor Sport Radio Association)

本来はモータースポーツ無線協会のことを示すものと思われるが、事実上はこの協会が免許を受け、オーガナイザーに貸与しているモータースポーツ専用の無線セットを指している。JAF・電波監理当局公認である。サーキットなどでも使われているが、林道ラリーでは必須の装備。ルーフアンテナとセットの車載タイプと、比較的距離が短いコースで用いられる、ハンディタイプの2種類がある。ラジオポイントの他、スタートやストップ、HQ、山長車、ゼロカーや sweeper などに装備される。車載タイプとハンディタイプの2種類がある。



ラリーHQ・あるいは単に HQ (Rally HQ / Rally Headquarters)

ラリー本部。事務局（受付）と審査委員会、計時等の中央機能が集められており、山の SS とは無線で連絡を取り合っている。多くの場合サービスパークと隣接している。



レッキ / レキ (Recce, Reconnaissance)

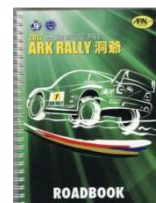
競技前に、主にペースノートの作成と確認のために与えられる偵察走行。ダートトライアルにおける慣熟歩行と似ている。同一コースについて2回以内で許可されることが多い。レッキの走行速度は競技スピードではなく、オーガナイザー指定の速度となっていることに注意！

レギュレーション (regulation)

参加規約。地区戦ではJMRCの発行する規定の他、主催者が大会ごとに発行する特別規則書、さらに特別規則書を補完・訂正するために随時発行する公式通知もすべてレギュレーションとして遵守されなければならない。それぞれの規則書等が別な規則書を参照している場合は、そちらも有効になるため、一度はすべての規則に目を通しておきたい。競技に参加する以上、「知らなかった」では済まされないのだから。

ロードブック (Roadbook)

アイテナリやコマ図、緊急時の対応方法やリタイヤ等の諸届までが綴じ込まれた、エントラント必携の本で、参加受付で交付される。競技の際の選手の使い勝手を考えて、リング式になっていることが多い。立派に製本されている



るが、実はオフィシャルの手作りであることが多い。

ロードセクション (road section)

リエゾン(liaison)のこと。ここで交通違反をすると失格になることも。WRC ではドライバーがリエゾンでの速度超過で当該国内の運転禁止処分となり、最終 SS をコドラが運転したという珍事もあった。

ロスト (lost)

競技で SS を走行中、コ・ドライバーがペースノートでどこを読むべきかがわからなくなってしまった状態。ベテランではまず発生しないと言われているが、初心者はロスト対策もまた重要である。レッキ時との速度域の差（追いつかない、或いは二つの連続したコーナーが高速では一体化して見える、など）、改行の際の読み飛ばし、コースアウトした車両に気を取られた、など原因はさまざまである。

山

SS のこと。同じコースを逆走したりする場合、SS としては別なコースとしてカウントされるが、山としては同じ山と扱われることが多い。一つの SS を運営するオフィシャルのチームを指すこともあり、この場合はその SS のステージコマンダーの名前を取って、「嘉屋山」「三上山」などと呼ばれたりすることもある。

山長・ステージコマンダー (Stage Commander)

SS 毎に置かれる責任者。トラブルが発生したときなど、現場側の責任者・指揮者として重要な役務であり、オフィシャルとして経験が豊富な者が担う。「山」とは SS と同義で使われることが多い。

JMRC (JAF 登録クラブ地域協議会 / JAF Motorsports clubs Regional Conference)

JAF 登録のモータースポーツクラブを地域ごとに組織化して結成した協議会。北海道・東北・関東・中部・近畿・中国・四国・九州の8つがあり、地域内のラリー・レース・ダートトライアル・ジムカーナ等の大会の年間計画についての協議、レギュレーション制定・改訂等の業務を行っている。

参考文献：

JMRC 北海道「ラリーシリーズ共通規定」（2015 年版）

http://www.jmrc-hokkaido.org/files/2015/reg/rl_2015_01_01_series_reg.pdf

JAF「国内競技規則」（2015 年版）

<http://www.jaf.or.jp/msports/rules/image/rules1-1.pdf>

JAF「国内競技規則 付則」（2015 年版）

<http://www.jaf.or.jp/msports/rules/image/rules1-2.pdf>

JAF の「国内競技規則 ラリー車両規定」（2015 年版）

http://www.jaf.or.jp/msports/rules/image/2015regulation_rally.pdf

FIA「2015 FIA Regional Rally Sporting Regulations」

http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/2015%20FIA%20Regional%20Rally%20Sporting%20Regulations_all_0.pdf

Special Thanks To:

初心者の時代から著者に現場でラリー競技会のオフィシャルの実務や、コ・ドライバーとして必要な知識を快く教えてくださった、JMRC 北海道のメンバーであるクラブの皆様、特に AG MSC、TEAM ARK、RTC、ROC-H、所属クラブである MSC EZO の皆様。

2011 年のラリー北海道において、審査委員会の面々を HQ から SS に送迎する業務に当たりつつも、私にコマ図の読み方を教えてくださった中谷篤さん。

時間を割いて本稿のドラフトを読んでくださり、正確で質の良い入門書にするためのアドバイスや支援を惜しげもなく下さった藤原篤志さん、永井真さん、竹下紀子さん

そして、

日頃、ラリーの現場で選手として参戦したり、オフィシャルとして競技会を運営し、現場を盛り上げてモチベーションを与えてくれる全ての方々に。

河野 功

権利等の注意：

本書に使用した写真や図表等につきましては、Google Streetview の他、Rally Do
(<http://hokkaidorally.web.fc2.com/>) 及びラリーオーガナイザー等よりご承認を得
て掲載しているものがございます。原作者の許可を得ない転載等は堅く禁じさせて
いただきます。

本書の著作権は著者とモータースポーツクラブ エゾに帰属します。

Rally 101 - ラリー競技入門

不許複製・無断転載を禁じます

ver. 1.11

2014/11/21 by Isao Kono (MSC EZO)

2015/7/11 第一回目改稿 (Ver1.1)