

JAF派遣技術アドバイザーの実効 シリーズに必要不可欠な車両規定の統一解釈

Text: PLAYDRIVE (編集部)
Photo: KOBAYASHI Naoki (小林直樹)、PLAYDRIVE (編集部)



JN-1クラスの車検内容は、今年のWRCで実際に行われている車検項目をベースに、ラウンドごとに何項目かラウンドに行われる。

第3戦唐津から行われているJN-1ミーティングでは、技術アドバイザーと各チーム代表者とのディスカッションが毎戦行われている。



技術アドバイザーの杉村卓哉氏(右)と、TCDから派遣されたサポート役の峯尾公希氏(左)と北島龍一氏(中)。車両規則解釈の均一化を図る。



間でも行われているが、「前のラウンドではOKだったことが、次のラウンドではNGだった」というような経験をした選手がいることも事実だ。そういった車検における判定をシリーズ全戦で均一化することも、大きな目的としている。

この技術アドバイザーには、チームマネージャーとしてAPRCなどの海外ラリーへの参戦経験が豊富なキャロッセの杉村卓哉氏が認定され、各ラウンドへの派遣に関する経費はJAF加盟団体ジェイアールシーエー(JRCA)とトヨタカスタマイジング&ディベロップメント(TCD)が担っている。なお、TCDからは峯尾公希氏と北島龍一氏が、杉村氏のサポート役として各ラウンドに帯同している。

車両規定の解釈をシリーズをとおりして一定の水準に揃えることを目的とした技術アドバイザー派遣。FIAタイヤの雨天時のタイヤカットなど、まだ規則が追いついていない部分に対しても、「通達」という形でJN-1クラスの統一解釈として各ラウンドで運用するなど、現場では早くもその効果が現れ始めている。SUPERGTやスーパードラッグのように、全日本ラリーもシリーズをおとしたルール運用に向けて、今シーズンは大きな一歩を踏み出している。

今年の2月24日に「2023年全日本ラリー選手権統一規則の一部改正」が公示され、全日本ラリーでは各ラウンドのオーガナイザーの申請に基づき、技術アドバイザーを認定することとなった。この技術アドバイザーは、車両規則や車両検査の関係する項目について、シリーズをおとした独自の判断に基づき、提言を競技長と技術委員長に行い、大会における適用車両規則や車両検査基準の平準化を図ることを目的としている。最終的な判断を下す権限は競技長と技術委員会に委譲するが、役務を遂行する際には、常時、競技長や技術委員長と協議しながら行うという内容が記されている。

全日本ラリーに技術アドバイザーを導入する背景には、今シーズンから組み込まれたFIA規則の安全規定や車両規則に則った新JN-1クラスの車検に対応するという部分が大いだろう。特に、JAFが新たに認定したJAF公認車両のJP4車両の車検に対する規則解釈は、主催者にとっては頭が痛いところだ。

さらに重要なのが、各ラウンドで行われる車両検査の平準化だ。これまで、全日本ラリーにおける車両検査は、ラウンドごとにそれぞれの判断で行われていた。もちろん、各ラウンドでの申し送り事項は、主催者