

ているらんぷ

第19号(2023年1月31日発行)



都立大自動車研究会シェルマイレージマラソン出場車
朝日新聞記事

謹賀新年



部車の資料収集中です。ご協力下さい



<掲載内容・特集> *数字は入学年度(敬称略)

- | | | |
|--------|------------|--|
| 2頁 | はじめに | : 68年 佐々木 |
| 2~15頁 | 会員からの寄稿 | : 特別会員 戸部 67年 小西
67年 小島 70年 平山
95年 大橋 95年 佐藤
08年 竹村 |
| 15~16頁 | 現役からの報告 | : 伊藤 |
| 16頁 | 講演会報告 | : 70年 河本 |
| 17頁 | 幹事会からのお知らせ | |
| 17頁 | 編集後記 | : 68年 佐々木 |

皆様、新年あけましておめでとうございます。

皆様いかがお過ごしでしょうか。コロナ禍になって丸3年が過ぎようとしておりますが、今年こそ明るく楽しい景色が見えてきそうな気がします。

お陰様で、2014年創刊の「ているらんぶ誌」は今年10年目を迎えました。

今号は新しい時代の幕開けにふさわしく、新しい顔ぶれの皆さまがご寄稿に参加していただいております、盛りだくさんの内容になりました。新春の読み物として存分にお楽しみいただければ幸いです。

本年もご指導ご協力、よろしくお願い申し上げます。

<会員からの寄稿>

認知機能検査 高得点突破法

戸部 (元自動車部顧問)

皆様ご存知のように75歳以上で車の運転免許を更新するときには認知機能検査が行われます。本文は、この検査を高得点で突破する方法です。したがって、読んでいただきたいOBの方は75歳以上か間もなく75歳に到達するOBの方ですが、75歳にはまだまだという年齢の方でもこの検査は記憶力の検査でもありますので挑戦してみたいはいかがでしょうか。

最初に検査法の概要を記します。なお、この方法は警察庁のホームページで公開されていますので詳しくはそのホームページをご覧ください。

- 1 氏名(フリガナ)、生年月日の記入。
- 2 その日の日付、和暦と西暦。曜日。これは警察庁の「進行要領」には記載されていませんが実際には行われました。
- 3 時計を書いて指示された時間を長針と短針で記入。これも警察庁の「進行要領」には記載されていませんが実際には行われました。
- 4 イラストの記憶。パターンAからパターンDまで4とおりあり、どれが出るかはわかりません。イラストの数は各16個です。
- 5 乱数表のような数字の羅列があり、指示された数字を斜線で消す。例えば1と5を消してください。次に2、6、9を消してくださいというように指示されます。
- 6 イラストで描かれたものの名前を記入。
- 7 イラストについてヒントが与えられています。例えば、パターンAの左上は大砲ですがヒントは武器です。
- 8 その時点でのおおよその時刻を記入。

さてここからは私の突破法です。まず、日付ですが侮ってはいけません。以前「ているらんぶ」にライフル射撃が私の趣味と紹介しましたが、銃を所持していると年に

何回かは警察に行く必要があります。当然書類を書きます。ある日ある時警察で書類を書いた時、今年は何年かわからなくなりました。令和3年か4年か？このような時に担当の警察官に、「今年は何年でしたっけ？」と聞くと、「こいつ、認知が始まっているのかな」と思われそうなので聞くことはできず、腹を決めて令和4年と書いたら正解でした。

この検査を受ける時にはその日の日付、曜日をしっかり確認してください。

この検査で一番の問題は16個のイラストの記憶です。警察庁のホームページで、パターンAからDまで各16個、合計64個のイラストを見た時にこれらを正確に暗記するのは至難の業と思いました。最初は替え歌にしようかと思いましたが歌がいくつあっても足りません。

そうこうしているうちに、パターンAからDまでにある共通点があることに気がきました。「分野」が共通だったのです。つまり1ページに4個のイラストがあり、1ページ目の左上は武器、右上は楽器、左下は人体の一部、右下は電気製品。最後のページ（4枚目）の左下が道具、右下が家具。A～Dのすべてのパターンで分野は共通でした。したがって「分野」は16あります。

そこでこの16の分野を暗記しようと試みました。これによって検査7でのヒントが与えられたのと同じになるからです。一度に16個の分野を暗記するのではなく、4個ずつです。これを「4コマ暗記法」と名付けました。これは比較的容易に暗記できました。

少し欲が出ました。各分野のパターンAからDまでの順でイラストを暗記しようと思いついたのです。つまり武器の分野ではパターンAが大砲、Bが戦車、Cが機関銃、Dが刀です。楽器の分野ではパターンAがオルガン、パターンBが太鼓、パターンCが琴、パターンDがアコーディオンです。もう一度全部をコピーし切り貼りして各分野についてA4、1枚に貼りました。分野；武器で1枚、楽器で1枚、人体の一部で1枚と言うように16枚の分野別イラストを作りました。私の突破法ではこれが要です。

パターンAの1枚目を図1に一例として分野；楽器のイラストを図2に示しました。

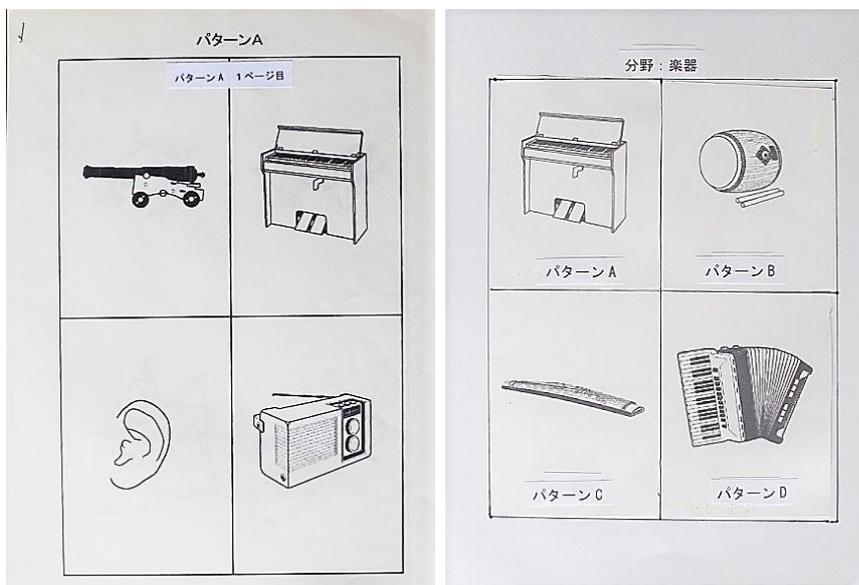


図1 パターンAの1枚目 図2 分野；楽器のパターンA～D

16枚の分野別イラストができたならこれを基に暗記です。ここでも「4コマ暗記法」です。図2の例で言えばオルガン、太鼓、琴、アコーディオンというようにです。私は「書く→自己採点」を繰り返しました。

16枚の分野別イラストの暗記ができると例えばパターンCでは、分野別で暗記した3番

目なので武器は機関銃、楽器は琴、人体の一部は指、電気製品は電子レンジと言うように自然に答えが出てきます。暗記の完成です。

暗記した内容を確実にするために検査日の直前まで A5 の厚さで 1cm くらいあった紙の束の両面を使ってパターン A~D までを「書く→採点」を繰り返し紙を使い切りボールペンも 1 本を空にしました。

結果です。暗記後の最初の認知機能検査は教習所で行われました。別に悪いことをしているわけではないのに手が震えました。今でも記憶していますが出題されたのはパターン C でした。

結果は 100 点。76 点以上の点数取得者にはブルーの紙に点数や注意事項を記載した印刷物が手渡されます。後日ブルー組だけが集められて実車教習が行われるのですが、その前に小さな教室で講義があり教官が一番前の席に座っていた私のブルーの紙を取り上げて「皆さん、このブルーの紙を机上に出してください」と言いつつ私の点数を見てびっくりした様子。「なにあなた、100 点取ったの！皆さん、この中に 100 点取った人がいますよ！」と大きな声で言いました。それくらい 100 点は少ないらしいですよ。隣のテーブルにいたおばちゃんが私の方を見てニコッと笑ってくれたのですが、本心はもう少し若い女性にニコッと笑ってほしかったな～、でもここには 75 歳以上しかいないよな！と独り言。

私の半年後に運転免許証を更新する友人に 4 コマ暗記法を伝授しました。彼氏も 100 点を取りましたよ。

その 1 年後、銃の所持許可更新の時にも同じ認知機能検査がありますが、この時も 100 点。ただし暗記の労力は最初の 1 / 100 位でした。1 年経ってもほぼ覚えているものですね。「警察と病院では余計なことを言わない」が私のモットーですので、「実は全部暗記しているんですよ」などとは言いません。さらにその 2 年後の車の運転免許の更新時は 98 点、数字を消す検査で時間が足りませんでした。この検査では時間が足りないことがありますのでご注意を！もう 1 件要注意なのはこの問題はすでに 10 年位変わっていません。警察庁が「そろそろ問題を変えようか」という可能性もあるのではと思います。検査を受ける時は警察庁のホームページをチェックしてください。

以上が私の「突破法」です。ご意見をお待ちしています。私のメールアドレスは tobesho@live.jp です。

リアル同期会の再開

小西（1967 年入学）

19 期は全員が古希を過ぎ、ほとんどが現職を卒業しています。

以前の「ているらんぷ」にも記したように、数年前からは年に 3 回ほど主に新宿の居酒屋で同期会を開いてきました。

しかしコロナ禍で外出自粛が叫ばれ、2020 年 1 月を最後に今までのようなリアルでの会合ができなくなったため、同年 7 月からは Zoom を使ってのオンライン開催に切り替えました。

オンライン開催のメリットは遠方のメンバーでも時間を気にせず自宅から気軽に参加できることですね。各自好きな料理や飲み物を用意して、ワイワイ言いながら「居

酒屋ゴッコ」を楽しんできましたが、2年間も会っていないのでそろそろリアルでの会合が恋しくなりました。

メンバーそれぞれが4回目のワクチン接種を済ませ、新型コロナウイルスへの対処方法もなんとなく分かってきたようなので、今年6月に久しぶりにリアル同期会を新宿で開いてみました。参加したのは4名でしたが直に顔を合わせると会話の流れがスムーズで、聞き手の反応も早く次から次へと話が弾んでいき、改めて場の雰囲気を共有できることが大事だと分かりました。

しかし、まだ新宿のような人混みへの外出が心配なメンバーもいることなどから当分はリアルとオンラインでの顔合わせを交互に開くことにしています。

9月のオンライン開催に続いて11月には今年2回目のリアル同期会を新宿で開き、今度は7名が集まりました。参加人数が多いと話す内容も多岐にわたり、ようやく以前のような会合に近づいてきた感がありました。利用した店も感染症対策はしっかり取っていて、安心して利用できました。



次回は来年(2023年)1月末にオンラインで開催します。開催報告はその都度OB/OG会のホームページに載せますので、是非ご覧下さい。

以上

まさか私がコロナにかかるなんて

小島(1967年入学)

2022年8月17日朝、いつものように朝5時30分に起床し、愛犬の散歩に行く準備をして出かけようとしたのですが、昨夜からのどの痛みが解消されていないので昨夜と同じように咽喉用スプレーをし、マスクをして20分ほどの散歩に行ってきました。朝食をとろうとすると、のどの痛みで飲み込めそうにないので雑炊にしてもらい何とか食べました。普段は風邪をひくこともほとんどなく、はやりのコロナにもかからないようにほとんど外出もせず、毎日をおとなしく過ごしているのにどうしたのかと思

いました。こんな状態は初めてなので何が起きたのかが分からず、とりあえず発熱外来に行ってみようかと近くの内科に行きました。

コロナも以前から比べると落ち着いているようなので、内科の発熱外来には私を含めて3人が待つことになりました。

私の番が来て医者と呼ばれ診察室に入るとすぐに「医者につると困るので医者に近寄らないでください。来た人の8割はコロナの陽性反応が出ています。」と言いながら、私ののどに綿棒を入れかき回し、試薬に浸すと「はい、陽性です。ここからは保健所に連絡しますので私の手を離れます。保健所から連絡が来ますのでその指示に従ってください。飲み薬はありません。」



うつさないようにすぐに帰宅するように言われそそくさと自転車に乗って帰りながら、今までは自分の周りにはコロナなんていないのだと思っていたのが、自分がコロナにかかって黙って自転車に乗っている状態を考えると、周りの人がみんなコロナにかかっていてもおかしくないんだと思うようになりました。

自宅に帰って、のどの痛みを軽減するには、のどスプレーしかありません。スプレーをのどの奥の上下左右方向に4回塗布しますが、1時間もするとまた痛くなるので繰り返しスプレーするしかありません。幸いにも熱は37.5度が最高で、3日間ほど36.8度程度の発熱がありましたがその後は平熱に戻りました。これは4回のワクチン接種をしていたおかげだと思っています。

保健所から夕方電話があり、10日間自宅にいることと、その間毎日朝夕の健康状況（体調、発熱、のどの痛み、体温、血中酸素飽和度等）についてラインで報告するように指示されました。7日間を過ぎて発熱がなければ、10日間で自動的に管理が終わり、10日後に検査などはなく自由に外出可能ですと伝えられました。

おかげさまでその後は発熱することものどの痛みが増すこともなく、10日間で無事自宅待機は終了しました。

改めて、いつどのようにしてかかったのかを検証しても全く心当たりがありません。異常が出た3日前は午前中に外でテニスを楽しみ、帰宅後は自宅で過しています。一緒にテニスをした仲間はコロナにかかっていません。2日前と前日は仕事で、車に乗って通勤し医療機関に行きましたが、そこでは常に不織布マスクとプラスチックのフェイスマスクをしていました。ちなみにその医療機関では一緒にいたスタッフは誰もコロナにかかっていません。

ワクチンを4回打ち、人混みにもいかず外食もしないでおとなしく過ごしていた自分にコロナがやってくるとは考えてもみませんでした。

自分の経験から、もうコロナはインフルエンザと一緒にどこからどのように感染するのかはわからない病気となっているようです。ひたすらワクチンを打ち続けかかったら軽く済むように対処するしかないようです。

皆様、お気を付けください。

F-1、ラリーの存在を知ったのは、小学 5、6 年生の頃で雑誌 Car Graphic からでした。きれいなカラー写真の外車が表紙で本文にも沢山のカラー写真がいっぱいだったカーグラ。ヨーロッパ特派員からの数ヶ月遅れの記事に、フォーミュラカーや公道を使ったラリーの紹介、結果記事がクルマ好きの私にレース大好きが加わりました。カーグラは 250 円と破格に高く（前年に発刊された少年サンデー、マガジンは 30 円）、中高生になり毎月購読するまではもっぱら店頭での立ち読みでした。



その頃の F-1 は、スチールパイプを溶接して作ったシャーシとアルミ板で作ったカウル、ようやくミッドシップに搭載されるようになったエンジン（コベントリークライマックス社製 1.5ℓ V8 180-190hp くらい）のワンメイク状況、まだキャブレター時代であり四連キャブレター（ウェーバー製（イタリア））、ギヤボックスはビューランド製（イギリス）か ZF 製（西ドイツ）、タイヤは DUNLOP（完全なワンメイク状態）がおきまりのスペックだった。

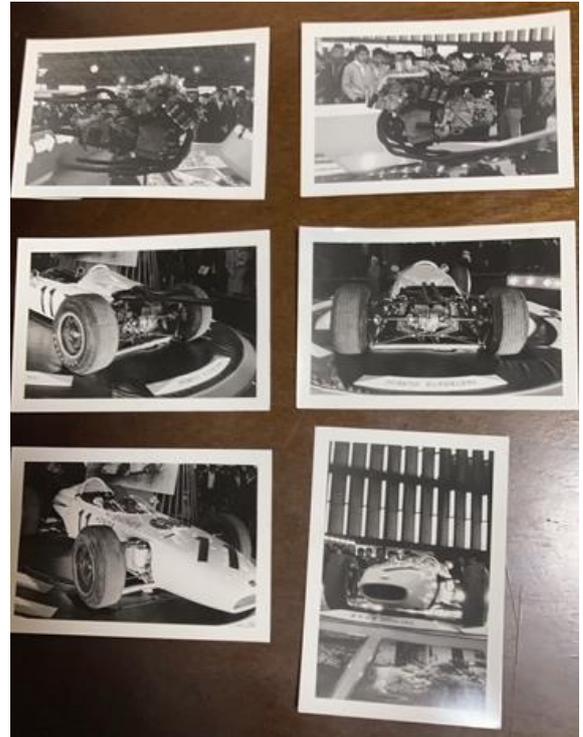
こんな中、オートバイ GP を席卷したホンダが F-1 参戦を発表、噂先行する中、ホンダ F-1 プロトについてカーグラのスクープ記事、一見スタンダードな車体にびっくりなエンジンが載っていた。金色に塗られたカウルの下のミッドシップには V12 エンジンが横置きに搭載！！この段階では京浜精機のキャブレターが各シリンダーに計 12 個、吸排気バルブは一気筒あたり 2 個ずつ 4 個、210hp くらいの数字だったと思う。

ナショナルカラーの白に赤丸をあしらったホンダ F-1 は、西ドイツのニュールブルクリンクサーキットでデビュー、コースアウトでリタイアだったが、ストレートではスリップストリームを使わず前走車を軽くオーバーテーク、圧倒的なパワー差を見せつけた。

デビュー翌年の最終戦メキシコ GP、本田宗一郎の指示でエンジン搭載位置を下げた最終型はリッチー ギンサーのドライブで、ホンダにとって、ドライバー自身にとって、そしてグッドイヤータイヤにとって F-1 初優勝となった。この出来事はニュースではなく新聞紙の全面を使った新聞広告で広く知られたと思います。直後の日本モーターショーのホンダブースにこの F-1 が展示され、見に行った私は離れられなかった。

メキシコ GP は、1.5ℓ エンジン使用の最終戦であり、翌年は 3ℓ エンジン使用とルールが変わった。

この変更は、日本の雑誌ではホンダいじめとの記事もあった。



お宝写真:新聞広告、モーターショーのホンダ F-1(カメラ:オリンパスペン S か F ハーフサイズのネガも残っていた)

BRM(イギリスのオーエンさんのチーム)は、ホンダ 1.5ℓ にインスパイアされ過ぎて H16 エンジン(水平対向 8 気筒エンジンを上下二段に重ねた H 型(H の横棒位置からパワーを取り出すレイアウト、超複雑で重た〜いエンジン)を開発して皆びっくり状態。BRM とロータスが使用。ワールドチャンピオンのグラハム ヒルとジム クラークら 4 人が一年使って、完走はジム クラークの一回。でも優勝だった。

この年のチャンピオンカーはオーストラリア・レプコ社の量産エンジンベースの軽〜い V8 を載せたブラバム(ドライバーのジャック ブラバムが起こしたチーム)、軽量と信頼性が勝因だったとの評価だった。残りのチームは、ホンダ、フェラーリを含めコンベンショナルな V12 だった。

この後、ホンダは 1.5ℓ 時代のポルシェ以来の空冷エンジンも開発したが、アメリカ合衆国のマスキー法(排気ガス規制)を理由に第一期は終わり、フェラーリから移籍した 2 輪と 4 輪の世界チャンピオンをしてもイタリア GP の一勝を追加しただけだった。

ターボ、マクラレン、アイルトン セナ、アラン プロストで彩られた第二期は、ホンダ F-1 の黄金期。

ホンダのターボ エンジンに負けっぱなし状態が続き、またホンダいじめのノンターボへのルール変更。我が同期の河本さん、F-1 エンジンの開発チームにいることは聞いていたが、Auto Sport を見てびっくり、第二期の最後のノンターボ エンジンのプロジェクトリーダーになっていた。鈴鹿でのシェークダウン走行の記事、インタビューを受けて格好いい彼らしい言葉が記事になっていた。

最後の一年は和光の研究所からイギリスに行っていた彼に、レース毎に息子二人でエールを送るといふ充実した一年でした。デパート? で展示されていたマクラレーン

ホンダにちゃっかり腰掛け、写真を撮ってもらった息子とは、最近も時々DAZNでF-1中継を楽しんでいます。

雲の上またその上の存在であったF-1を身近な存在にしてくれた河本さんに感謝して、私のお宝話を終わります。



『Motor-Fan.jp』をよろしくお願いします！』

大橋（1995年度入学）

95年入学人文学部の大橋です。「ているらんぷ」には3年ぶり3回目の登場になりました。僭越です（笑）。

前回の60周年記念パーティ以来、コロナウイルスの流行もあってOB&OG会もオフライン開催が無いのが残念です。2023年はオフライン開催を期待したいところですが、どうでしょうかね？



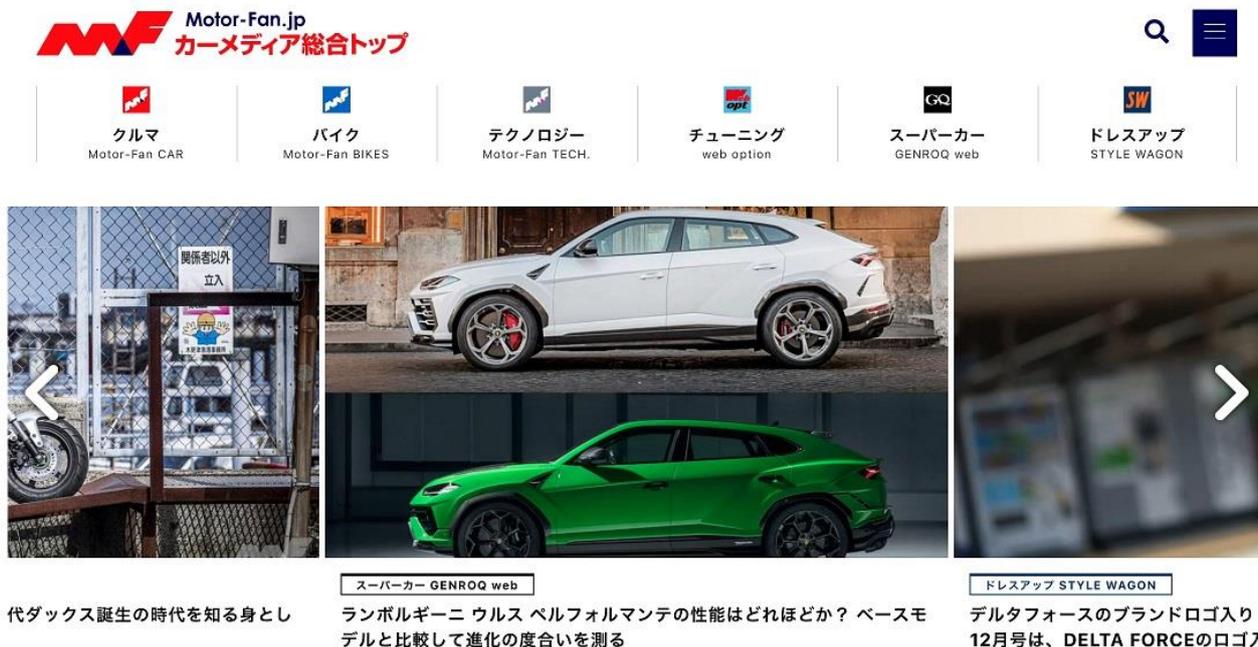
60周年の際はバイク雑誌『モトチャンプ』にりましたが、今年はWEBメディアの『Motor-Fan.jp』に異動になりました。紙からWEBへ。これも時代ですね。とはいえ、4年ぶりにバイクからクルマに戻ってきました。

この『モーターファン』、日本最古級の歴史のある媒体名なのですが、現在は別冊の『～のすべて』シリーズと、メカニズムに特化した『モーターファンイラストレイテッド』のみが雑誌としてあるばかりで、『モーターファン』本誌が存在しなかったりします。2016年から2017年のあいだに9号ほど復活したんですが、これもあえなく休刊に。紙の雑誌は厳しい時代ですね。ちなみに7号から9号までは編集後記にクレジットされてます（記名記事は9号だけですがw）。電子書籍で読めますのでよろしかったらどうぞ！

そんな『モーターファン』の看板を掲げたWEBで働いているわけですが、やっぱり記名記事は少な目です。『モーターファンイラストレイテッド』メールマガジンの編集後記にたまに登場しますので、こちらもよろしかったどうぞ！

バイク雑誌の頃より新車の発表会や試乗会を取材する機会が増えましたので、そのような場所での技術説明などでいらっしゃるようでしたらお会いする機会があるかもしれません。クルマ、バイク、モータースポーツ業界に縁のある方、まわりに「三栄の『モーターファン』に大橋とかいう都立大自動車部OBがいるんだってよ」って吹聴しておいてください（笑）

また 『Motor-Fan.jp』 はモーター系 WEB 総合メディアとして割と手広くやっていますので、よろしければご一読いただいて PV 増に貢献いただければ幸いです。かつての雑誌のように今や WEB 媒体の競争も熾烈でございますので。グッドボタン、チャンネル登録を宜しくお願いします（笑）



(motorfan_web.jpg)

『Motor-Fan.jp』のトップページ。主に「クルマ」ジャンルで書いてます。



(QR_motorfan.png)

『Motor-Fan.jp』へはココからアクセス！今すぐアクセス！

(motorfan_09.jpg)

珍しく記名記事のある『MotorFan』vol.9は電子書籍でどうぞ。



2022年ラリー・ジャパン観戦

佐藤（1995年入学）

1. イベント概要

皆さんはWRCをご存じでしょうか。World Rally Championship、世界ラリー選手権と言って、ヨーロッパを中心にF1のようにシリーズ戦が行われます。2004年から2008年にも北海道で行われていましたが、しばらく日本国内での開催はありませんでした。その後2017年のトヨタの参戦により日本での開催誘致が始まり、2020年の開催が決まったものの、コロナで2年間中止され、2022年、ようやく日本で行われる

こととなりました。私は 11 月 10 日(木)～13 日(日)の 4 日間のうち、12 日(土)、13 日(日)の 2 日間、愛知県岡崎市、豊田市に観戦に行ってきました。私は 2014 年にスペイン戦、2016 年にポルトガル戦を観戦し、今回 3 回目の WRC 観戦です。ワークスチームとしては、トヨタ、ヒョンデ、フォードの 3 社です。



2. チケット入手

日本で行われるラリー・ジャパンは、スペシャル・ステージ(SS)はチケット制で、入場チケットが無いと観戦できません。発売開始日 7 月 16 日(土)にアクセスするも、思いのほかファンは多いのか、あっという間に売り切れで入手できず。8 月 26 日(金)に追加発売も行われたのですが、SS チケットは 10 分前から全て売り切れました…。仕方ないので 13 日(日)の最終日のサービスパークの入場チケットのみを入手し、岡崎市内のビジネスホテルを個別予約しました。モータースポーツが世の中の的に下火になる中、チケット完売はファンとしてはうれしいような悲しいような。価格は SS が 10,000 円強、サービスパークが 7,500 円。個人的には少々高い印象です。スペイン、ポルトガル共にどちらも無料なので、なおさら高い印象が残ります。

3. 市内観戦とスペシャルステージ (SS)

12 日(土)は岡崎市内、豊田市内の山中で SS が行われた後、夕刻に岡崎市内の河川敷で特設の SS コースによるギャラリーステージが行われる予定でした。山の中の SS は、チケットがないと観戦できそうにないので諦め、市内の河川敷ならばどこかから覗けないか、との目論見でした(笑)。



岡崎市内 SS 会場

当日、早めの新幹線に乗り 10 時頃には岡崎市に到着。



岡崎市内 SS 会場展示車

岡崎駅前には早速ラリーカーのレプリカが数台展示されていました。運営スタッフも大勢配置され、スムーズにイベント会場に誘導頂きました。岡崎市内の公園、および特設コースの会場にはパブリックビューイングが設けられていましたので、主にこちらで SS 観戦をすることにしました。芝生の上でお弁当とビールを楽しみつつ、大画面で解説を聞きながらなので、これはこれで楽しいです。

夕刻 15:00 頃より、河川敷での SS13、14 開始。このステージは、運営の都合で 2 ステージのうち 1 本がキャンセルとなったようです。開始前より会場の周りをうろろして探りを入れるも、結果はほとんど見えず。SS エリアは川を挟んだ対岸側の観客エリアからのみで、それ以外の場所は交通規制で通行禁止となり、会場に近づくこともできませんでした。

走行音だけ楽しむ結果となりました。また、河川敷のダート（グラベル）でしたので、土埃も相当舞っており、正規の観客席からの観戦も結構きつかったのではと思います。コース設定、内容、走行本数共に少し物足りない観戦となってしまいました。

4. リエゾン観戦



岡崎市内 SS13

山中の SS からサービスパーク、もしくは今回のような市内の SS ステージまでは、リエゾン区間と呼び、ラリーカーも普通の車に交じり一般道を走行して移動します。事前にルートが案内されているわけではないですが各ステージの位置関係と警備の配置からなんとなくこの辺を通りそうだな、という雰囲気は分かります。想定時間が近くなるとだんだん歩道や周囲の建物にギャラリーが増えていきスタッフも配置されます。普通の走行ですがすぐ近くでラリーカーを観ることができました。何台か順に見ていると、音だけでメーカーが分かります。私のように WRC 観戦を目的にしている

人だけでなく、普段車に興味が無さそうな家族連れや、近くに住んでいる方々と思われる人など老若男女、大勢のギャラリーが道路に溢れます。箱根駅伝のように小さなフラッグもスタッフから配布されました。至近距離でラリーカーを見物できるのはなかなか面白いです。

5. サービスパーク & 表彰式

翌日 13 日（日）は、サービスパークという



トヨタスタジアム入場口

整備基地になっているトヨタスタジアムに移動。スタジアム内はサービスパークの役割の他、イベント会



岡崎市内パブリックビューイング

場とパブリックビューイングも兼ねています。雨空であったこともあり、この日は終日トヨタスタジアムで過ごすこととしました。といっても、最終日なのでラリーカーは山中の SS に行ったきり、表彰式まで戻ってきません。競技中であれば、午前中の SS を終わると一旦サービスパークに戻ってきて、午後再出発するまでの制限時間内で

のピットワークも見どころのひとつなのですが、日曜日のチョイスは失敗でした…。各種自動車パーツメーカーの出店や、ミニカー・グッズ販売などのイベント会場をぐるっと回ったのちは、スタジアムの大型ディスプレイでパブリックビューイングを楽しむこととしました。

最終 SS を終え順位が確定したら、山中から続々とラリーカーが会場に戻ってきます。レインウェアを着込んで出待ちではなく入り待ち(?)をしてラリーカーの帰りを待ちます。スタジアムのサービスパークに入る手前で重量とタイヤのチェックなどが行われていました。もうこの時点ではドライバー、ナビゲーター共に穏やかで、ファンに手を振ったり笑顔を振りまいたり余裕が見られました。報道各社のインタビューも行われます。偶然、トヨタのチームリーダーであるラトバラ氏と豊田社長が雑談している所を、間近で見ることができました。サービスパークは既にテントや機材の撤去等、片付け作業に入っていて、表彰式に向けた整備や洗車の風景は見られませんでした。ラリーカーはそのままスタジアム内の表彰式会場に向かいます。

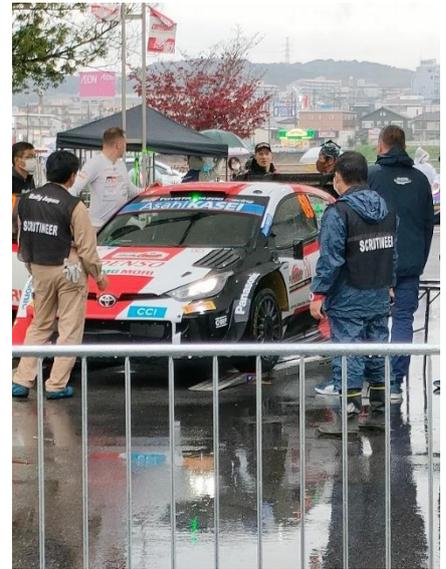


トヨタ オジェ選手

状態です。表彰台でトロフィーや記念品を受け取り、シャンパンファイト（地元の発泡日本酒でした。）とインタビュー。スタジアムの形状と会場配置によるのでしょうが表彰台と客席の距離が遠いのが残念でした。

6. おわりに

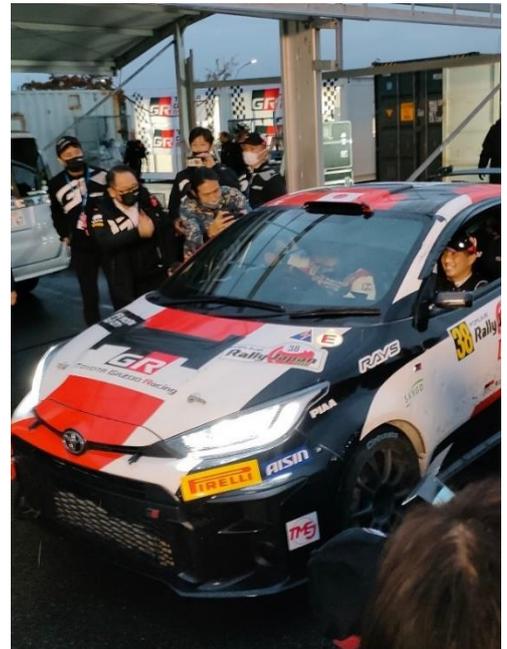
今回、初めての豊田・岡崎開催でしたが、海外に比べ、かなり規制がしっかりしている印象です。規制が厳しいのは日本ならではのでしょうか。元々「新城ラリー」という全日本ラリー選手権が行われる地域です



競技終了後の車両チェック

している所を、間近で見ることができました。サービスパークは既にテントや機材の撤去等、片付け作業に入っていて、表彰式に向けた整備や洗車の風景は見られませんでした。ラリーカーはそのままスタジアム内の表彰式会場に向かいます。

表彰式会場では全ての参加車両が整然と並べられ、ドライバー、ナビゲーターがチームを超えて雑談している



トヨタ 勝田選手と豊田社長



トヨタ スタジアム表彰式会場

ので、地元の方々はラリーというものに慣れている印象で、町全体で盛り上げようという雰囲気は十分に伝わってきました。

今後、さらに経験を積み重ねることで、より良いイベントにしていてもらいたいと感じました。また来年も観戦に行きたいと思えるイベントでした！



表彰式



優勝 ヒョンデチーム

モータースポーツはやっぱり楽しい

竹村（2008年入学）

あまり面白くない話ですが近況についてお話しさせていただこうかなと思います。近況といたつつ、自己紹介も兼ねて、11年ほど前、自動車部へ入部した頃の話から始めます。

私が自動車部へ入部したのはかなり遅く、大学4年生の3月でした。そのため自動車部の在籍期間は、大学院時代のほぼ2年しかありませんでしたが、それでも府大戦に参加したり、研究室にいるよりも自動車部で活動していた時間の方が圧倒的に長かったと記憶しています。なぜ卒業できたのか、今思い返すと不思議ですが…。

その後、2014年になんとか社会人になれたわけですが、自動車業界とは縁もゆかりもない業界だったこともあり、周りにモータースポーツをやっている人はおらず、だんだんとモータースポーツから遠ざかってしまいました。

きっかけは何だったのかあまり覚えていないのですが、「モータースポーツをもう一回やりたい」と思うようになり、昨年BRZ（2016年式）を購入しました。

一方で、自分は結婚をして子供もいる身となっていたので、「それでは少し走りに行きます」とは全くならず、年に一回なんとか自動車部の合宿に1日だけ走りに行けるような状況になっただけでした。これが2021年の話です。

今年2022年の合宿は、直前の6月に第二子が産まれたばかりだったので、半ば参加をあきらめていたのですが、同じく小さいお子さんを持つ先輩と後輩と一緒に家族で合宿へ参加しようという話になり、想定していなかった形で参加することになりました。

参加することにしたものの、これがどういう感じになるのか全く予想つかずにいたのですが、蓋を開けてみれば、合宿+家族旅行といった感じで非常に満足な結果となりました。一緒に参加してくれた先輩や後輩家族にも好評だったようで、来年もまた今年と同様に参加しようかなと思っています。

ちなみに、竹村家は BRZ の後部座席にチャイルドシートを 2 つ設置して、はるばる妙高高原まで行ったのですが、オートクルーズがなかったことを除けば、特に困ることなく移動することができました。（LSD はチャタリング音が発生しない OS 技研のものを使ったのも功を奏したかもしれません）

このようにして、2 年ほど前からモータースポーツを再びやり始めたわけですが、やっぱりモータースポーツは楽しいです。学生時代のように深く没頭することは難しくそうですが…。そして、長く続けていくために一番重要なのは、やる気でもお金でも



なく、家族（妻）の理解だということ。を最近痛感しておりますので、妻の理解の範疇で活動していければなと思っています。

以上よろしく申し上げます。

<現役からの報告>

学部 3 年生の伊藤です。現役部員より、活動を報告させていただきます。

まず、新入部員について。今年度は 1 年生 3 名と 4 年生 1 名の計 4 名が入部してくれました。1 年生の菅野君は早くも BE 型のスバルレガシィを購入し、同じく 1 年生で珍しい女子部員の近藤さんは NB8C 型のマツダロードスターを購入しました。もう一人の 1 年生の浜島君はスイフトを探しているということで、皆自動車部での活動に大変意欲的で、先輩の私としても積極的に整備や運転を教えるなど全力でサポートしていきたい所存です。

例年参加している本庄サーキットの軽耐久についてですが、部員のうち 5 名で 8 月と 11 月の 2 戦に出走しました。8 月は 1 年生の浜島君も早速加入しての参戦という形でありながら 3 位入賞となりました。11 月はマシントラブルが発生しましたが 4 位で完走という結果となりました。12 月には OB の永嶋さんが講演会を行って下さり、軽耐久につながるアドバイスも多く頂きましたので、それも踏まえて次年度も尽力して参ります。

今後の活動についてですが、今年も OB、OG の方々を交えた富士スピードウェイのジムカーナ練習を開催します。日程は 2 月 20 日を予定しておりますので、平日とはなりますが是非お越しいただければと思います。

去年に引き続き今年も 9 月頃まで私が主将を務めさせていただきますので、これからもよろしくお願ひします。

< 講演会報告 >

河本(1970 年入学)

12 月 3 日(土) にリモートで講演会を開きました。コロナ禍で 2 年続けて開催できなかったのも、今回は初のリモート開催でした。

参加者は現役部員の 7 名、OB は 8 人、講師は国内 4 輪レース最高峰の GT500 等でレースエンジニアをされている 75 年入学の永嶋です。彼は ・SGT500 # 19 号車テクニカルアドバイザー、 ・S 耐 # 38 号車チーム監督、 ・アドヴィックス社レース用ブレーキ開発室 TD、 ・モーターファンイラストレイテド“エンジニアの流儀”執筆(継続中) で活躍しています。

講演の内容は、2019 年の時は、コーナリング中の車の力学の基礎を話してもらいましたが、今回は学生からの質問に答えるという形式で行いました。学生の質問は以下の通りでした。。

- ・アシストスプリングとヘルパースプリングの機能と違い、1G 状態で潰すか潰さないか
- ・学生時代や就活の際に注力したことやエピソードあれば教えてください
- ・タイヤの上手な使い方
- ・レース中のタイヤとブレーキローターの温度は何度程度なのか
- ・またタイヤ/ブレーキの適切な温度はどのように算出しているのか、タイヤ/ブレーキ温度を管理する方法
- ・ブレーキは大きい程性能が良い(万能である)のか
- ・耐久レースにおける完走するためのマージンの考え方(車両制作、戦略共に)
- ・予選と決勝で車体に求められる性能はどのように異なるか(カテゴリー問わず)
- ・新型の市販車をベースとした競技車両特有の課題はあるか

これらの質問に対しひとつずつ解説、説明がされました。ただ時間の関係でタイヤ、ブレーキのところまでで今回は終了しました。

講義の内容は理論、技術ベースで、まさに自動車部という内容で、それに実際のサーキットでレース中に測定したデータも紹介しながらの価値ある内容でした。興味ある OB、OG の方は今後ぜひ参加ください。ホームページと皆様へのメールでご案内します。参加費は無料です。なお続きの講演は 2 月 18 日(土)の予定です。

< 幹事会からのお知らせ >

昨年は以下の方々から当会への寄付金を頂き、この場をお借りして御礼申し上げます。

特別会員	戸部さん			
1967年入学	小西さん			
1968年入学	岡崎さん	佐々木さん	田上さん	中野さん
1969年入学	甲田さん	小島さん	篠さん	安永さん
1970年入学	河本さん	中台さん	藤村さん	
1971年入学	坂巻さん			
1972年入学	小島(旧姓 吉田)さん	山崎さん		
1975年入学	永嶋さん			
2012年入学	檜木さん	吉川さん		

頂いた寄付金はそのほとんどを現役学生の支援金として使わせていただいています。今後も会員の皆様からの寄付金をお願いいたします。皆様からの寄付金の振込口座ですが、今までは三井住友銀行の口座一つでしたが、全国にいらっしゃる(海外にもいらっしゃいます)方の利便性をよくするために、ゆうちょ銀行の口座を追加いたしました。ホームページに載せてありますが、改めてご案内します。

●ゆうちょ銀行 (金融機関コード 9900)

記号・番号 : 11470 - 04045081

店番 148

預金種目 普通

※他の銀行から振り込む場合は

店名 一四八 店 (イチヨンハチ店)

口座番号 0404508

名義 テイ・エムユー・エーシー オービーアンドオージー

よろしくお願いいたします。

< 編集後記 >

佐々木 (1968年入学)

昨年は、リモートではありますが久しぶりに「講演会」が実施され、少しずつではありますがOB&OG会活動の復活を感じながらの編集作業となりました。また、今号には比較的若い層のOBにもご寄稿頂き、今後益々幅広い話題が提供され、編集内容の刷新につながればと期待しています。

一方、OB&OG会は今年10周年を迎え、今後この「ているらんぷ」誌上を通じて、当会の今後の在り方、目指すべき方向等を皆さんと一緒に考えていければと思っています。その意味でもこの「ているらんぷ第19号」が、都立大自動車部OB&OG会新時代の夜明けのきっかけになればと願っております。

今後共、よろしくお願い申し上げます。