

WRC参戦が授業！
このページは
1996年からはじまった高山短大ラリーチームの
世界ラリー参戦の記録を紹介します。
(1996-2001)

●はじめに
●高山短大ラリーチーム最新情報 (96-99)
●なぜ高山短大がWRCなのか？
●ＷＲＣが正式な選択科目！

●Result

2001年 WRC第１３戦オーストラリアラリー

2000年 WRC第１３戦オーストラリアラリー
１号車 高桑春雄/鈴木 博 完走27位
２号車 遠藤道康/園田裕康 完走28位
３号車 JIM MARDEN/STUART PERCIVAL 完走29位

1999年 WRC第１３戦オーストラリアラリー
１号車 高桑春雄/鈴木 博 完走31位
２号車 遠藤道康/園田裕康 完走34位

1998年 WRC第１３戦オーストラリアラリー
１号車 高桑春雄/鈴木 博 完走36位
２号車 船木 良 /依田 統 完走42位

1997年 APRC第４戦マレーシアラリー
学生のサポートした５台のうち４台が完走
高桑春雄/山崎広道 N-1クラス優勝
97年のマレーシアはオレたちが主役だ
WRC第１３戦オーストラリアラリー
１号車 高桑春雄/山崎広道 完走37位
２号車 鳥羽利紀/船木 良 リタイア
97年のオーストラリアはオレたちが主役だ

1996年 WRC第７戦オーストラリアラリー
１号車 高桑春雄/立松和平 完走43位

２号車 三好秀昌/コリン・スミス 完走29位

96年学生メカニックたちの声

ドライバー/コ・ドライバープロフィール

高桑春雄｜立松和平｜三好秀昌｜コリン・スミス｜



世界ラリーへの取り組み＆最新情報は

●高山短期大学公式ホームページへ

〒５０６ 岐阜県高山市下林町１１５５番地

TEL 0577-32-4440

FAX 0577-32-4081

はじめに

１９９６年、学生だけでメカニックを行うというWRC史上初めてのチームが
WRC第７戦オーストラリアラリーに参戦し、見事完走を果たしました。
そこで見たものは、ラリー参戦を通じて技術的・人間的に大きく成長していく
キラキラと輝く学生たちの姿でした。

「世界ラリーで生きた実践教育を」

以来、高山短期大学は、
ＷＲＣ参戦を正式な授業科目として
参戦を続けています。
本ページも96年以来、ラリー参戦の記録を
紹介してきました。

- この「高山短大ラリーチーム」のページは、2000年4月に高山短期大学公式ホームページに統合されるまで、WRC参戦の最新情報を掲載していました。
- WRC参戦の最新情報やラリーについての大学の取り組みは、高山短期大学公式ホームページに掲載されています。
- この「高山短大ラリーチーム」のページは、1996年から1999年までの参戦の記録を紹介しています。

ホームへ戻る

高山短大ラリーチーム１９９９年の軌跡

毎年毎年、このページで学生たちの参戦の様子を「最新情報」としてお伝えしてきましたが、参戦を重ねるごとに貴重な軌跡となってきました。これまでの参戦の軌跡を紹介します。

新しい情報が常にページの一番上にくるように掲載してきましたので、ページの上から下へと日付がさかのぼっています。

最新情報２-参戦への軌跡（１９９７年前半）
最新情報３-参戦への軌跡（１９９７年後半）
最新情報4-参戦への軌跡（１９９８年）

1999

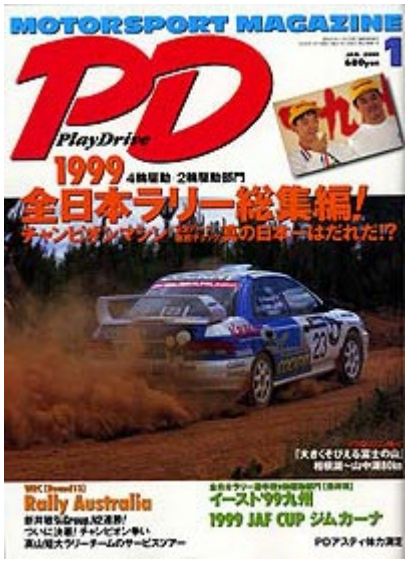
1999 World Rally Championship

ＷＲＣ最新情報

Rally Australia 11.4 〜 11.7

1999.12.3

「PD,プレイドライブ」誌1月号発売中



PD（プレイドライブ）がWRCオーストラリアで
高山短大を密着取材！

特集！チャレンジWRC!! 99
「エントラントを支えるWRCの裏舞台」P43〜P46

現在、発売中のラリー専門誌「PD（プレイドライブ）１月号」に、WRCオーストラリアラリーに参戦した学生たちの模様がカラー4ページにわたって詳しく掲載されています。

〜「3日間にわたり1000km以上もの長距離を走り抜くWRC。エントラントが必死にタイムアタックをかけるその裏側で、競技車と行動を別にしながらもともに闘うのがサービス・メカニックだ。競技車に先行してサービスシートを広げ、マシンを復活させて送り出し、また競技車の先を行く。この過酷な「サービスのツアー」を実践講義として選択した、学生たちの最後の講義が始まる。」
（本文タイトルより）

12月1日から全国書店で発売中です。学生たちの奮闘の様子をぜひご覧下さい。

1999WRC（世界ラリー選手権）オーストラリアラリー

２台とも無事完走！
11.4 ～ 11.7 オーストラリアパース

高山短大チームは１号車高桑・鈴木組31位、２号車遠藤・園田組34位、そろって無事完走を果たしました。総エントリーは93台、完走は49台でした。



11/4、ラリー開幕

11/5、LEG1

11/6、LEG2

11/7、LEG3 ゴール

最終リザルト
総エントリー93台 / 完走 49台。

No５５ １号車高桑・鈴木組 31位。
No７４ ２号車遠藤・園田組 34位。

★高山短大WRC参戦速報 /現地レポート



写真は11/3、テストランの１号車インプレッサ。
撮影：坂本廣志さん



1999.10.27

出発！WRCへ！

10月27日、いよいよ先発隊（総監督、エントラントら）が出発し、オーストラリアのパースへ向かいました。
また、大学では学長、副学長をはじめ全教職員の見守る中、学生たちメカニックの激励あいさつがあり、WRCにかける決意と抱負を述べた後、温かい拍手に送られました。学生たちメカニック本隊は、30日に成田空港から出発します。

なお、高山短大チームを応援する「高山短大WRC観戦ツアー」も同行します。こちらのツアー組は11月3日の出発です。



1999.10.2 2

WRC オーストラリアラリー いよいよ参戦！

11月4 日、いよいよWRC （世界ラリー選手権）オーストラリアラリーが開幕します。
高山短大チームは先発隊が10月27日に、学生たち本隊は30日に日本を出発、開催地の西オーストラリア・パース市に向かいます。滞在期間は約２週間。ラリーカーの最終調整やテストラン、車検などをクリアして、11月4 日にラリー開幕。7 日のゴール、表彰パーティのあと11月10日に帰国する予定です。
尚、このWRC 参戦は「海外ラリー実習」として正式に単位認定が行われます。

現地での模様は、「高山短大WRC参戦速報/現地レポート」ページでリアルタイムにお伝えします。
また、「掲示板/応援メッセージBBS」を期間中開設します。

チームと日程の概要はこちら

1999.10.22

エントリー名は「TAKAYAMA COLLEGE」

オーストラリアラリーのエントリーリストが発表されました。
高山短大のエントリー名は「TAKAYAMA COLLEGE」。１号車はゼッケン５５、２号車は７４。

1999.10.20

WRC に向けて最終調整！ 全日本ラリー選手権第９戦

１号車の高桑春雄さん、鈴木博さんコンビが10月16日～17日に行われた全日本ラリー選手権（４輪駆動部門）第９戦にスバルヴィヴィオで参戦。度重なるタイヤのバーストやボディ下回りの強打に悩まされながらも、ペースノートでのコンビネーションなどを重点にWRC に向けた最終調整を行いました。結果は完走、A グループ5 位。

全日本第９戦の開催地は岐阜県大野郡。大学のある高山市の隣接地とあってWRC に参戦する学生たちが大勢駆けつけ、高桑さん、鈴木さんコンビのサービスメカニックを担当しました。
学生たちにとってトレーニングでないラリーの本番はこれが初めてでもあり、最初緊張やとまどいは隠せない様子でしたが、実戦の雰囲気を確かめながらのサービスは文字通りチームをあげての最終調整となりました。
また、学生数名がオフィシャルの係員として大会に協力した他、卒業生で昨年のWRC参戦メンバーも駆けつけてくれました。



全日本ラリー選手権（４輪駆動部門）第９戦
第２７回MCSCラリーハイランドマスターズ９９（10.16-17)
高桑さん、鈴木さんのスバルヴィヴィオのサービスをする学生たち

1999.9.4

WRC参戦まで２ヶ月！
１号車２号車、仕上がり間近。

調整を続けてきた高山短大のWRC本番車がいよいよ最後の仕上げ段階に入り、9月4日現在、１号車インプレッサ、２号車ランサーエボ3それぞれ揃って高山短大ラリードッグに入庫しています。２台は９月下旬、オーストラリアに向けて出航する予定。



1999.9.4

高山短大99カラーリング決定

現在１号車２号車ともカラーリング作業中です。
決定された99カラーリングはこちら。

1999.8.20

WRCに向けてGO！
１号車ドライバー高桑春雄さん
マレーシアラリー完走！

高山短大１号車ドライバーとして過去３年連続WRC完走を果たしている高桑春雄さんが、今年の参戦に先立ってマレーシアラリーに出場を続けています。6月に行われたマレーシアラリー第３戦では日本人としてはトップの総合８位で完走。そして8月14～15日の第４戦では総合７位で完走。次々とリタイアしていく日本人ドライバーの中で高桑ドライバーの完走率はバツグン、安定した走りを証明しています。

また、参加を強く希望する1年生、2年生の計４名が同行を許され、メカニックとして高桑ドライバーのインプレッサはもちろん、小西選手、桜井選手、栗山選手ら計６台のサービスに参加しました。皆あまりの貴重な体験に「キツかった」「いい勉強になった」と感想の弁。



完走した高桑春雄さん（高山短大１号車ドライバー）と、園田裕康さん（高山短大２号車コ・ドライバー）のふたり。ゴールランプのダタランメルディカ付近にて。
車両のインプレッサは96-97年、学生たちと一緒にWRCを戦ったもの。ガムテープで施した応急処置が今回の激しい走りを物語る。



サービスの様子。左フロントの激しい損傷。担当する車両は6台、目まぐるしいラリーの展開に学生たちも必死。

1999.8.1

WRC参戦メンバー17名決定!（女子学生2名含む）

ＷＲＣ参戦に向けた「実践ラリー」講座（前期開講）は、スバルラリーチームJAPANの上杉哲雄さん（STi)ら特別講師の方々の講議も終わり、７月下旬、参戦メンバーが決定しました。
女子学生２名を含む、合計１７名。全員自動車工業学科の２年生。これより11月のWRC本番に向けて、より本格的なトレーニングが始まります。

1999.4.21

「実践ラリー」開講！

ＷＲＣ参戦に向けた「実践ラリー」講座がスタート。今年の受講は３０名。女性４名も含まれます。
以後、1999WRCオーストラリアラリー（11月4日～7日）に向けて、講議とトレーニングが続きます。





１号車ドライバー高桑春雄さんの 特別講議。おおまかなラリーの概略。	ラリーカーの各部説明。学生の表情は真剣だ。

[戻る](#)

最新情報２-参戦への軌跡（１９９７年前半）
最新情報３-参戦への軌跡（１９９７年後半）
最新情報4-参戦への軌跡（１９９８年）

なぜ高山短大がWRCなのか？

ここでは９６年当時のコトの発端を明かします。

高山短大ラリーチームとは・・・

高山短期大学は自動車工学科を持ち、「国家二級自動車整備士」の資格を持った「準学士」としてのメカニックを数多く輩出しています。そこで生まれたのが「学生と教員」で構成される高山短大ラリーチーム。世界ラリーに出てみたい、不可能と思われた学生の夢が現実のものとなりました。
チーム総監督は大学の先生、メカニック指導も先生、そして教え子たちがメカニック。すべては授業、大学の正式な単位認定科目です。世界ラリーで何を学ぶのか、何を得るのか・・・夢、挑戦、感動、そして実学教育、人間教育。
１９９６年以来、毎年WRC（世界ラリー選手権）オーストラリアラリーに参戦を続けています。元気な学生たちは現地オーストラリアでも注目の的。すっかりWRCの常連チームとして定着しています。

---

１ 学生がWRCに出るということ

学生がＷＲＣに出る。
人によってその意味の捉え方は違うでしょう。
ただひとつ言えることは、これは大学で教員と学生が取り組んでいる、ということです。

１９９６年の初めての参戦は、本当に参戦が実現できるのか、そのためにどんな準備をしたらいいのか，どんな練習をすればいいのか、完走はおろか、本当にラリーカーを走らせることができるのか、その前に資金不足や、人材不足でチーム自体が成り立たないかもしれない、常に手探りで確証は何ひとつなく、今思えばやみくもに前へ進むだけでした。
そんなチーム全体の空気、口には出さないが合言葉のように共通するものが、

「無理なのはわかっている」
「とにかくチャレンジだ」
「やってみようじゃないか」
「全力を尽くせば奇跡も起きる」

教育の場でこそ、この精神を育み実現させる必要があるのではないでしょうか。
そこからはじまった参戦は、クルマについて学びながら世界レベルの技術と知識にふれ、学ぶことの本当の意味を知り、夢、挑戦、感動、そして実学教育、人間教育をキーワードに、確実に成長しています。

２ 背景

高山短期大学（岐阜県高山市）はその前身を高山自動車整備専門学校といい、
二級自動車整備士の資格をもった準学士（短大卒）として、数多くのメカニックを
社会に送りだしています。
当然、クルマに興味のある、将来クルマで食っていこうとする学生たちが大勢入学
します。その中から「ラリーに出たい」「モータースポーツへの夢」が大きく膨らんで
いくのはごく自然の成り行きといえます。やがて「実学」を建学精神とする
高山短期大学の学風のもと、「実践教育」と「ラリー」が結びついていったのです。
また、大学の実習設備を使って学生が毎日トレーニングを重ねていける環境や、
全国のメーカーはじめ自動車ディーラー会社で組織される本学の後援会（学生の就職

や教育を推進）皆様の熱烈な声援・支援が得られたことも幸いしました。

３ 学生のトレーニング。

自動車工学科の学生とはいえ、まったくの素人です。知識も技術も経験もありません。
この学生たちでＷＲＣに出るなんて、本当にできると思っていたのか、今となっては謎の一つです。なにか熱にでもうなされていたのかも知れません。（笑）
発足当初、応募で集まった学生は１３０名。
その中から選ばれた１６名。選考基準は熱意とやる気、元気でした。

トレーニングは高山短大 逸見 勤（講師）の指導のもと、タイヤのボルトが擦り減って折れるほどに繰り返し繰り返し行われました。
最初のうちはパーツの名前も知らない、ブレーキパッドの交換もできない、「今のままでは確実にリタイアだ」という状態だったのです。
夢と熱意、見えないところで学生たちは随分練習と勉強をしたはずです。

以来、WRCに参戦していることは学生のみならず教員側にとっても貴重な経験でした。
そこで得たノウハウはもう発足当初の手探り状態ではありません。
WRCオーストラリアラリーではすっかり常連チームとなりました。

４ 立松和平さんらドライバー/コ・ドライバー参加（９６年）のいきさつ

チーム発足当時、学生がメカニックをやるラリーカーに誰が乗るのか。
ゼロから出発した資金のないラリーチームには、充分な報酬でドライバーやコ・ドライバーを迎えることはできません。
この事情を快く承諾して下さったのは、ドライバーの高桑春雄氏、コ・ドライバーには過去多くのラリーに参戦した経験を持つ立松和平さんでした。

参戦直前に２号車として三好秀昌氏の参加（９６年）が決定し、チームとしては願ってもないビックニュースでした。

５ 資金はどうしたのか

参戦に必要なお金は最低でも千数百万。
手探りの発足当時は全資金を大学が負担するわけにはいきませんでした。
そこで資金集めに奔走します。
後援会、校友会、地元企業、高山市、一般市民の方々から協賛金をお願いしました。
学生たちもバイト先から協賛金を、また夏の商店街の夜祭りにラリーカーを持ち込んでサービスのデモンストレーションを行いながら募金を集めるなど、数々の苦労がありました。
（協賛頂いた企業各社、団体、個人の皆様、本当にありがとうございました）

６ 学生メカニックはＷＲＣで通用するのか

はじめから通用するはずがありません。
96年コ・ドライバーの立松和平さんは、「泥に磨かれる」と言いました。
「泥の教室」とも言いました。
高山短大ラリーチームは走りのためのチームである以上に、学生の実践教育の場であり、夢を実現させる舞台です。それは今後これからの「自分という人生の大きな舞台」に必ず活かされていくでしょう。

７ これからも高山短大は参戦を続けていくのか

参戦していきます。
なにより技術的な成長、人間的成長には目を見張るものがあります。
「世界ラリーで生きた実践教育を」のもとに、
他で得ることのできない技術教育、人間教育の場として、夢のある、活力のある企画

ＷＲＣ参戦を続けていきます。

HOME ホームへ戻る

実践教育の新しい試みのひとつ

ＷＲＣが正式な選択科目

（自動車工学特論の分野）

「実践ラリー」
「海外ラリー実習」

「学生がＷＲＣに出る」



この夢のような話が現実のものとなったのは１９９６年のことでした。ＷＲＣ（世界ラリー選手権）はＦ１と並ぶモータースポーツの最高峰。世界タイトルをかけてしのぎを削る苛酷な世界です。高山短期大学はそのＷＲＣに、実践教育の新しい試みの一つとして正式な科目を設け、授業として参戦を続けています。
自動車工学特論の科目として設けられた前期開講の「実践ラリー」では、ラリーメカニックとして(1)作業の安全性(2)確実性(3)迅速性、を追求し、一定時間内に作業を行う高度な技術と知識を身につけます。
次に後期開講の「海外ラリー実習」でＷＲＣ本番を体験します。

「なぜＷＲＣなのか」



スタッフを含め、多くの人たちが一つの目標を目指してそれぞれの役割を果たし、お互いに助け合いかつ協力しながらその目標を達成する歓びは、実社会におけるいかなる場面においても共通することです。私たちは世界ラリーを通じてクルマを学び、技術を磨き、自らを磨くのです。
そして自動車工学科の学生の大半は、卒業後は自動車販売会社に就職し、サービスメカニックとして自動車整備の仕事に携わりますが、今はもう、メカニックはただ整備だけを担当していればいいという時代ではありません。各会社は社員教育の中でユーザーとの信頼関係をどのように築いていくか、その対応や心構えなどについても社員一丸となった販売・サービスに努めることによって収益を上げようとしています。
ＷＲＣという舞台において、ドライバーとの信頼関係を築き、安全かつ確実で迅速な作業が求められるラリーメカニックの仕事は、ユーザーとの信頼関係を築き、高い作業効率性を求められるサービスメカニックの仕事と多くの点で共通するものがあるのです。

「夢をカタチに」



「制約された短い時間の中で、精神を極限まで集中して物事にぶつかるという体験をこのＷＲＣ世界ラリーは学生たちに与えてくれました。これは大学のキャンパスの中ではなかなか得られない経験です。
私たちがＷＲＣ世界ラリーを選んだのは、堪え難いプレッシャーと緊張感、そしてその後に訪れる大きな喜びと感動を得るための「ステージ」としてでした。もちろんこうした「ステージ」はいくつもあると思います。そしてその「ステージ」さえ設定すれば、学生たちはその能力を存分に発揮するのです。
世界ラリーに興味がある、という学生だけでなく、自分の能力を発揮する「ステージ」を経験してみたいという学生に大勢参加してもらいたいですね」
「ＷＲＣグループＮでサファリで優勝するなど世界に知られるスバルＪＡＰＡＮチーム、その上杉哲雄監督が本学の２つの講座で非常勤講師としてきて頂いてます。その他にもまさに今世界で活躍中のプロの方々を招いております。ファンには夢のような方々が実際に大学に来て教えて下さるのですからね。プロのＷＲＣの世界に触れ「世の中にこんな世界があるのか」と学生たちが見せる意欲は、それは相当なものです」

「ゴールランプに上がると、今までの辛かったこと、悔しかったこと、苦しかったことを全て忘れて、感動と喜び、そして涙でクシャクシャになる。
こんな授業が他にありますか？
世界選手権という大きな舞台だからこそ、学ぶことの大切さを教え、かつそれが要求されるんです。」



受講について

メンバーとしてＷＲＣに参戦するには、前期開講の「実践ラリー」（自動車工学科/自動車工学特論の分野）を受講しなければなりません。受講は他の選択科目と同様、自由に選択できます。

また、商経学科の学生でも希望があればチームのマネージメント面のサポートとして、参加することができます。

もどる



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

10/28 10/29 10/30 10/31 11/01 11/02 11/03

最終更新: 22:30 11/4

01/11/4 LEG3 (ゴール)～６年連続WRC（世界ラリー選手権）オーストラリアラリー完走

11/4、高山短大の２台のラリーカーはラリー最終日となるLEG3を無事に走りきり、見事６年連続の世界ラリー完走を果たしました。

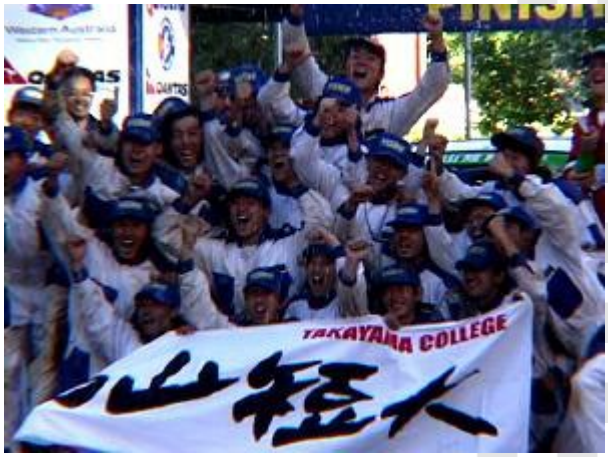
１号車高桑春雄・ポールフリントフ組が総合39位完走。(11/4現在暫定)
２号車ジムマーデン・スチュアートパーシバル組が総合33位完走。(11/4現在暫定)
全出走は73台、うち完走は51台。

現地時間午後５時、パース市内中心部に設けられたゴールランプに高山短大のラリーカーが次々と上がると、学生全員がゴールランプに駆け上がり、ラリーカーを囲んで一緒にゴールフラッグを受けました。その後ラリー主会場だったラングレーパークに戻り、チーム全員でシャンパンかけなどをして、厳しくハードで、時には辛かった世界ラリーの完走を喜びあいました。
授業として前期４月から「実践ラリー」を、後期は「海外ラリー実習」として取り組んできた世界ラリー参戦でしたが、学生たちは世界の大舞台の上で懸命にラリーカーをサポートし、ドライバーも学生たちの気持ちに応えて、２台とも完走という大きな授業成果をあげることができました。
期間中、インターネットの掲示板やメールでたくさんの方から応援を頂きました。遠い現地にいる学生たちの励みになったことは言うまでもありません。またこれまで数々のご支援・ご協力でチームと大学を支えて下さった関係の皆さんに感謝いたします。











４月からの授業、放課後や休日返上のトレーニングの日々、日本アルペンラリーやメルボルンラリー、全日本ラリーなど、数々の経験を重ねてきた今年の学生たち。「今日で最後、いよいよこれで最後だ。完走めざして、これまでやってきたことを全部出そう」逸見総監督が最後のゲキを飛ばします。



最終日、LEG3は３段ジャンプや川渡りで有名なSOTICOと呼ばれる地域。日曜日とあってたくさんのギャラリーで溢れています。



無事の完走を祈る学生たちのもとに、次々とトラブルが襲ってきます。１号車がSS18でジャンプした際、フロント下回りを強打。下から突き上げる衝撃にボディーが折れ曲がるように歪んでしまっています。



２号車も左フロント下回りのダメージが大きく、ロアーアームを交換することに。
完走まであと3本のSSを残すのみ。無事に走りきって欲しい。学生たちはただ必死に作業し、送りだしては祈るのみです。

▼2001 参戦情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

最終更新: 00:00 11/14

00/11/12　３台完走！！全車そろって20位台の快挙！

14:45、高山短大チーム、３台とも完走できました。WRC（世界ラリー選手権）オーストラリアラリーで５年連続完走。さらに全車20位台に食い込むという、過去最高の成績を残すことができました。

１号車 総合27位
２号車 総合28位
３号車 総合29位



SOTICO（バーニングス）の川渡り（１号車最後のSS）



１号車 総合28位完走（暫定）
高桑ドライバー（左）・中村学長（中央）・鈴木博コ・ドライバー（右）と学生たち



２号車 総合29位完走（暫定）
遠藤ドライバー（左）・園田コ・ドライバー（右）と学生たち



３号車 総合30位完走（暫定）
ジムドライバー（左）・スチュアート、コ・ドライバーと学生たち

00/11/13　坂本廣志さんによる最後の「思いつきリポート」

ラリー界で活躍中のフォトカメラマン 坂本廣志さんにリポートを頂きました。
坂本廣志さんによる最後の「思いつきリポート」

坂本廣志さんによる最後の「思いつきリポート」(11/13)
これ以前の現地レポート（11/11)
これ以前の現地レポート（11/10)
これ以前の現地レポート（11/09)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/09)
これ以前の現地レポート（11/08)
これ以前の現地レポート（11/07)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/07)
これ以前の現地レポート（11/06)
これ以前の現地レポート（11/04～11/05)

▼2000 参戦情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081

Rally Australia 1999 WRC WORLD RALLY
PERTH WESTERN AUSTRALIA NOVEMBER

高山短大 現地レポート

TAKAYAMA COLLEGE

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えしています。

現地レポート１(11/7)LEG3 このページ
現地レポート２(11/6)LEG2
現地レポート３(11/5)LEG1
現地レポート４(11/4)ラリー開幕
現地レポート５(11/3)
現地レポート６(11/2)
現地レポート７(～11/1)

最終レポート 11/12 14:00

99/11/07完走だ！

11/7、高山短大は２台とも無事完走を果たした。。
ゼッケン５５ １号車高桑・鈴木組 ３１位。
ゼッケン７４ ２号車遠藤・園田組 ３４位。
(総エントリー92台、完走49台)

１号車は昨年を上回るタイム。２号車はWRC初挑戦ながらも３４位でゴール。
今年のオーストラリアは暑かった。チームもドライバーも学生たちも熱かった。



１号車高桑春雄、鈴木博 組
ほとんどのSSで昨年の自己タイムの上回った。とにかく「速い」。



２号車遠藤道康、園田裕康 組。中央は逸見先生（監督）。
ドライバーの遠藤さんは本学卒業生で、在学中は逸見先生とモータースポーツに没頭していたという。

99/11/07 LEG3 バーニングス #6

「いってらっしゃ〜い」学生たちの元気な声がバーニングスにこだまする。この姿はオーストラリアラリーですっかりお馴染みになった。周りのどのチームもこれを取り入れ始めた。





送りだすのは自分たちのチームだけでない。国籍関係なくどのチームも同じように元気に送り出す。外国のプラベーターたちも一緒になって「Woooow」「イッテラッシャーイ」。写真は西尾さんのクルマ。

99/11/07 LEG3 バーニングス #5



マネージメント隊の用意したサケ弁当に歓喜する学生たち。異国の地で日本食の手作り弁当を30食以上用意するのは並大抵の苦労ではない。マネージメント隊の大ヒットだ。

99/11/07 LEG3 バーニングス #4



スバルデメカチームはゼッケン２３、新井さん。そのフロント担当は本学卒業生の野沢さん（静岡スバル）。学生たちも熱い声援を送る。

99/11/07 LEG3 バーニングス #3

オーストラリアラリー名物のバーニングス３段ジャンプと川渡りを走るゼッケン７４、２号車。





99/11/07 LEG3 バーニングス #2



最終日まで来れば完走まであともう少し。２台並んでの同時サービスだ。

99/11/07 LEG3 バーニングス #1

オーストラリアラリー名物のバーニングス３段ジャンプと川渡りを走るゼッケン５５、１号車。





次のページへ

戻る

1998 Rally Australia

リザルト速報

高山短大ラリーチーム
２台完走！

ドライバー手記

高桑春雄（１号車ドライバー）「1998ラリーオーストラリアをドライブして」
鈴木 博（１号車コ・ドライバー）「1998ＷＲＣオーストラリアラリー参戦記」



バーニングスゴールランプにて
１号車 高桑春雄/鈴木 博 組
総合36位



バーニングスゴールランプにて
2号車 舟木 良/依田 統 組
総合42位



１号車



２号車



１号車を送りだす学生たち
バーニングスにて



２号車のサービスをする学生たち
ハーベイにて

戻る

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日～7日

1997ＡＰＲＣ第４戦マレーシアラリー速報 ！



高山短大の学生メカニック10名がサポートした、
スバルヴィヴィオ軍団５台中、４台が見事完走！

優勝 高桑春雄/山崎広道 組
２位 松原邦夫/井上英通 組
３位 船木 良/依田 統 組
４位 和田真司/大塚清吾 組

（小関高幸/北口信正 組はリタイア）

☆写真は、ゴールした高桑春雄/山崎広道 組と
ゴールランプに駆け上がった学生メカニック10名。

ギャラリー１	爆走！*vivio*軍団
ギャラリー２	ゴールランプ４連発！
ギャラリー３	マレーシアラリー、さまざまなスナップショット
ギャラリー４	マレーシアラリー、さまざまなスナップショット
コメント１	「マレーシアラリーを終えて」～学生メカニックたちの声
コメント２	「マレーシアラリーを終えて」～エントラントの皆様です
特別コメント	表彰式で小関典幸氏にお話を伺いました。
特別原稿	同行したPD（プレイドライブ）フォトライター

	坂本廣志氏の見た高山短大チームのマレーシアラリー
全日程の記録	学生メカニック*10*名のラリー参戦その全日程記録

出走４２台中、完走２４台。
その中でN-1クラス優勝（総合１９位）した高桑/山崎組は、コ・ドライバーを高山短大ラリーチーム監督で同短大教授でもある山崎広道が務め、大学教授が海外ラリーに参戦したのは過去に例がないばかりか、初めての海外ラリーでN-1クラス優勝を果たすという快挙となりました。
教え子である学生メカニックたちも厳しいトレーニングの成果を発揮して全力でサポート。技術的・人間的な成長という教育効果を狙った同ラリー参戦は、大きな成果を残して終了しました。

●チーム体制

スバル・モーター・スポーツ・グループ			代表 小関典幸
車 両		スバルヴィヴィオRX-R	
チーム名		スバル・マレーシア・ラリー・チーム	
監 督		上杉哲雄	STi チーフエンジニア
アドバイザー		吉本 裕	K.I.T.サービスカンパニー
No43	ドライバー	小関高幸	SMSG
	コ・ドライバー	北口信正	SMSG
No48	ドライバー	高桑春雄	SMSG
	コ・ドライバー	山崎広道	高山短大教授
No50	ドライバー	船木 良	SMSG
	コ・ドライバー	依田 統	SMSG
No51	ドライバー	松原邦夫	SMSG
	コ・ドライバー	井上英通	SMSG
No53	ドライバー	和田真司	SMSG
	コ・ドライバー	大塚清吾	SMSG
メカニック		伊藤高明	K.I.T.サービスカンパニー
		吉田正和	K.I.T.サービスカンパニー
		加藤修一	K.I.T.サービスカンパニー
		岸川雅之	佐賀スバル
		藤原義彦	自営
		谷崎昭子	K.I.T.サービスカンパニー
学生メカニック 高山短期大学 自動車工業学科 （２年生１０名）		田島邦亮	石川県（金沢向陽高校）
		浜 寿憲	長野県（松本工業高校）
		藤田将司	福井県（敦賀高校）
		曽我洋平	神奈川県（相模原工業技術）
		河本純一	兵庫県（育英高校）
		下形英司	岐阜県（神岡工業高校）

	市原昌利	岐阜県（中濃西高校）
	宮沢しのぶ	長野県（塩尻高校）
	鈴木沙那恵	静岡県（浜松東高校）
	河合智章	岐阜県（中濃西高校）
学生メカニック指導	逸見 勤	高山短大講師（高山短大チーム助監督）
	田崎哲也	高山短大助手

フォトカメラ	坂本廣志	フリーフォトライター
マネージメント	野添雅義	高山短大教授
広報	小金勝美	高山短大助教授
広報	住奥智則	高山短大職員
メカニック指導	島田尚孝	高山短大助手

マレーシアラリーの概要と日程へ。

HOME ホームへ戻る

学生メカニック’９７

今年はオレたちが主役だ！！

マレーシア派遣組２年生（自動車工業学科）

1997年9月6日〜7日 APRC（アジパシ）第４戦マレーシアラリーに、
「スバル・マレーシア・ラリー・チーム」で参戦するSMSG（スバル・モータースポーツ・グループ）へ、
学生メカニックとして派遣されます。

このページ /つづき２/つづき３

濱 寿憲　市原昌利　宮沢しのぶ
鈴木沙那恵　下形英司　藤田将司
河合智章　田島邦亮　河本純一
曽我洋平



「ラリーに参加するというのが自分の夢だった。
マレーシアでは自分の仕事はしっかりとこなしたい。
目標は完走、できたら優勝！
ドライバーの皆さん、僕らはしっかりと仕事をする
ので、安心して乗って下さい！」

濱 寿憲（はま としのり）
自動車工業学科２年生 ／ＡＰＲＣマレーシア派遣組
長野県出身 松本工業高校



「何か新しい事に全力で挑戦してみたかった。
初めてだとか、男だとか、女だとか考えず、全力で
ぶつかりたいので、一生懸命練習します。
毎日腕立てで腕力つけるゾ！！」

鈴木沙那恵（すずき さなえ）
自動車工業学科２年生 ／ＡＰＲＣマレーシア派遣組
静岡県出身 浜松東高校

「プロのメカニックの人たちの技術を肌で感じ取りたい。
自分でできることをとにかく一生懸命がんばるので、
どんどん声をかけてください。」



河合智章（かわい ともあき）
自動車工業学科２年生 ／ＡＰＲＣマレーシア派遣組
岐阜県出身 中濃西高校

このページ /つづき２/つづき３

濱 寿憲　市原昌利　宮沢しのぶ
鈴木沙那恵　下形英司　藤田将司
河合智章　田島邦亮　河本純一
曽我洋平

HOME ホームへ戻る

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

1997WRC第１３戦オーストラリアラリー終了！
高山短大ラリーチーム
１号車 高桑春雄/山崎広道 組 完走！３７位

（エントリー９２台、完走４９台）



１１月２日、遂にゴールランプへ辿り着いた！
「今年のオーストラリアはハードだった」
（高桑ドライバー）

２号車 鳥羽利紀/船木 良 組、無念のリタイヤ！

このラリーのヤマと、どのチームも予想していた最長のLEG、最長の走行距離が続くLEG２。エリクソン、田口勝彦らを次々と呑み込んでいった魔のSS15で、２号車鳥羽車は切り株にフロントから激突。走行不能となりそのままリタイヤ。

WRC画像２５０点以上、満載！

なんでもギャラリー１	収録できたラリーカー一挙紹介。
なんでもギャラリー２	ゴールランプと表彰パーティーの画像紹介。
なんでもギャラリー３	ラリー開幕までをとりあえず紹介。
なんでもギャラリー４	準備中
激闘！高山短大ラリーチーム(SSS)	学生たちの奮闘の様子を紹介。SSS
激闘！高山短大ラリーチーム(LEG1)	〃 LEG1
激闘！高山短大ラリーチー	LEG

ム(LEG2)	〃　　2
激闘！高山短大ラリーチーム(LEG３)	〃 LEG３
特別手記 / Part 1～LEG１	高桑春雄ドライバーによるラリードキュメント～ 「'97ラリーオーストラリアをドライブして」
特別手記 / Part 2～LEG２	
特別手記 / Part 3～LEG３	
一言コメント/エントラントの皆様	恒例により、帰りの機内でもらった一言コメントです。
一言コメント/学生メカニックたち	
一言コメント/支援スタッフ	
特別寄稿/フォトライター坂本廣志氏	
全日程の記録	チームが体験したWRC全日程の紹介。

●１０月２５日～ 成田発
パース到着後はラリーカーの仕上げ、スッテッカー貼り
テストラン、車検など休む間もなく準備を行う。

●１０月３０日 いよいよラリー開幕
学生たちにとって夢にまで見たＷＲＣ。
世界の頂点にたつビックイベント、全てが最高の舞台。
緊張と興奮の中、ラリーはスタートする。

●１０月３１日 ＬＥＧ１
学生たちはまだ世界の舞台に馴れきっていない。
この初期の段階でトラブルをいかに乗り切るかが完走に向けてポイントと思われた。
今年のオーストラリアは暑く、路面は乾ききってダストがものすごい。
滑りやすいボールベアリングロードがクルーとラリーカーを傷めつけていく。

１号車、２号車とも順調に走り始めたかに見えた。
しかし１号車にトラブルが続発。エンジンが３０００回転以上上がらない。
これにより１号車は大幅にタイムをロス、ドライバーのリズムが少しづつ狂いはじめる。
続いてタイヤのバースト、あわやガス欠事件など、次々とトラブルが襲う。
それでもなんとかこの日を走りきった。
学生たちは自分たちの力不足を思い知る。

●１１月１日 ＬＥＧ２
ラリーにもようやく馴れはじめ、ラリーメカニックとして良い仕事をしよう、
そう張り切って望んだＬＥＧ２は、最も過酷なコース設定。
世界のトップドライバーたちが次々とリタイヤしていく。
そんな中、トラブルのなかった２号車が切り株にフロントから激突。リタイアとなってしまう。
その脇をすり抜けて走る１号車、切なく、重苦しい雰囲気がチームを包む。

学生たちにとってはじめて味わうリタイアの辛さ、苦しさ。
生き残った１号車は学生たちの待つサービスへ、そしてゴールランプを目指し
ただひらすら過酷なラリーを走り続けていく。

必ず１号車を完走させるんだ。学生たちは必死のサービスを残った１台に集中していった。

●１１月２日 ＬＥＧ３

ついに最終日。
だが完走が近いことを喜ぶ余裕はない。この段階となってもいつやって来るかもしれないリタイアの瞬間、最悪の場合が頭をよぎる。
祈る思いでラリーカーを待ち、精一杯のサービスをして送りだす。そしてまた祈る。

そしてついに１号車は走りきった。３７位完走。
９２台エントリーした中で、完走したのは４９台。
過酷でハードな世界ラリーでは、完走が勲章である。
ゴールランプでは学生たちもかけ上がり、感動のフィナーレを迎えた。

夢と活力に溢れた学生たちの世界ラリー挑戦。
学生たちの体験は、教室では得られない、日本では得られない実践教育であった。

最高のラリー、

最高の苦しみ、

最高の感動、

全てが最高の世界の舞台はこうして終わった。

WRCオーストラリアチーム体制

車 両	スバルインプレッサWRX	
チーム名	高山短大ラリーチーム	
メカニックアドバイザー	吉本 裕	K.I.T.サービスカンパニー
総監督	山崎広道	高山短大教授
監 督	逸見 勤	高山短大講師
１号車ドライバー	高桑春雄	
コ・ドライバー	山崎広道	高山短大教授
２号車ドライバー	鳥羽利紀	
コ・ドライバー	船木 良	
メカニック 高山短期大学 自動車工業学科 （１年生１２名）	柿沼直樹	埼玉県（足利高校）
	土岐文二	奈良県（天理高校）
	平野 誠	静岡県（掛川工業高校）
	橋本寿晴	岡山県（関西高校）
	鳩間康弘	神奈川県（神奈川工業高校）
	込山雄司	山梨県（甲府昭和高校）
	森 淳志	岐阜県（岐南工業高校）
	青柳智大	埼玉県（鳩ケ谷高校）
	田中伸明	京都府（同志社香里高校）
	長野宗利	福島県（天理高校）
	古澤 了	岐阜県（大垣工業高校）
	米山 薫	長野県（弥生ケ谷高校）

フォトカメラ	坂本廣志	フリーフォトライター
マネージメント	野添雅義	高山短大教授
マネージメント	ロドニー.L.デイビス	高山短大講師
広報	住奥智則	高山短大職員
メカニック指導	前田 茂	高山短大技術職員

★全SS日程の一覧

★オーストラリアラリー資料紹介

★オーストラリアラリーの概要

HOME ホームへ戻る

学生メカニック’９７

９７年はオレたちが主役だ！！

オーストラリア参戦組１年生（自動車工業学科）

1997年10月30日～11月２日 WRC（世界ラリー選手権）第１３戦オーストラリアラリーに参戦する、トレーニング真っ最中の学生メカニックたちです。

このページ /つづき２/つづき３

米山 薫	平野 誠	橋本寿晴
土岐 文二	森 淳志	鳩間康弘
古澤 了	田中伸明	込山雄司
青柳 智大	柿沼直樹	長野宗利

WRCに出たい！学生たちの熱いレポート
参戦希望理由書の公開はこちら



米山 薫（よねやま かおる）
自動車工業学科１年生
長野県出身 伊那弥生ケ丘高校

「ビデオを見て（先輩たちがドロドロになりながら頑張っているのを見て）自分もあんなふうになりたかった。車のことはまだあまり分からない、技術的にもまだまだ未熟だけど自分のできることを精一杯頑張りたい。
僕らの夢を乗せて走って下さるドライバー様、完走のためだけでなく、少し位壊れるくらいの走りをして下さい。



土岐 文二（とき ぶんじ）
自動車工業学科１年生
奈良県出身 天理高校

「無理だろうと諦めかけていた幼い頃からの夢を実現させたかった。ドライバーやコ・ドライバーの方々が何の不安も無く気持ちよく走ってもらえるよう、精一杯トレーニングに励み本番に備えたい。
一度本番同様に泥が多量に付いた状態でトレーニングを行い、どの位タイム差がでるかやってみたい。」

「こんな体験は二度と出来ないと思った。
チームメイトに迷惑をかけず、自分のできることを



正確にやり遂げたい。必ず完走してみせます。
僕らメカニックも精一杯頑張りますので、ドライバーの皆さんも安心して？頑張って下さい。」

古澤 了（ふるさわ りょう）
自動車工業学科１年生
岐阜県出身 大垣工業高校



「ラリーに憧れていた。自分の人生の中で「世界」と名のつくものに挑戦したかった。
第１回目の実戦トレーニング（６月２８日）の時、いきなり去年より下手、と言われとても悔しかった。必ず上手と言わせてやる。」

青柳 智大（あおやぎ ともひろ）
自動車工業学科１年生
埼玉県出身 鳩ヶ谷高校

このページ /つづき２/つづき３

米山 薫	平野 誠	橋本寿晴
土岐 文二	森 淳志	鳩間康弘
古澤 了	田中伸明	込山雄司
青柳 智大	柿沼直樹	長野宗利

HOME ホームへ戻る

見事完走！WRC史上はじめての快挙

学生だけのメカニックチームが
WRC完走を果たす！

1996年9月13日～16日にかけて行われた
WRC第７戦オーストラリアラリーに高山短大ラリーチームは参戦しました。
メカニックが全員学生という、WRC史上初！（本格的チーム体制としては）
の試みで、多くの注目が集まりました。





１号車 高桑/立松 組 ４３位 ２号車 三好/コリン・スミス 組 ２９位

****** 高山短大ラリーチーム リザルト*******

見事完走！

１号車 高桑/立松 組 ４３位
２号車 三好/コリンスミス組 ２９位
全出走 １０４台
完走 ５１台

完走率は50%という過酷なもの。
半数のチームがリタイアしていく中で
学生メカニックチーム・高山短大ラリーチームは２台とも完走させたのです。

学生たちはこの感動を一生忘れないでしょう。
応募、メンバー発表から、長いトレーニングを経て、
とまどいと緊張の中で過ごしたラリーの４日間。
それが見事に完走という最高の形で終えることができました。
大学にとってもこれ以上の人間教育、技術教育はないのです。










***** 感動の参戦記録ビデオ（９６年版） *******

世界初！ 学生だけのメカニックチームが ＷＲＣ（世界ラリー選手権）に見事完走！ 「夢を実現させた学生たち 高山短大ラリーチーム」

世界ラリーに出てみたい！ 学生たちの夢がついに現実のものとなった！
Ｆ１と並ぶモータースポーツの最高峰、ＷＲＣ（世界ラリー選手権）・
第７戦オーストラリアラリーに、高山短期大学の学生１６名がメカニックとして挑戦。
メカニックを学生だけで担当するチームは前代未聞、まさに世界初の試み！
半年間に及ぶ長く厳しいトレーニングを経て、学生たちの夢を乗せたラリーカーは、
ついにオーストラリアの大地を疾走する！
悪天候のため大混乱となったラリーで、その過酷さ、厳しさを
思い知らされながら、暴挙を快挙に、夢を現実に、苦しみを歓喜の涙にかえて、
目指すは完走、ゴールの待つパースへ！

制作：高山短期大学 （約９０分）

HOME ホームへ戻る

１９９６WRCに参戦した学生たちのページです。

興奮さめやらないレポートを公開しています。

1996 WRC第７戦オーストラリアラリー参戦メンバー

高山短期大学 自動車工業学科２年生１６名
（在学1995 - 1996）
川島祐介（静岡県） Ａチームリーダー
樋口 学（三重県）
高下佳久（兵庫県）
谷崎昭子（静岡県）
原田隆博（静岡県）
中村 健（神奈川県）
入田 大（東京都）
斉藤正郎（神奈川県）

小松聖児（長野県） Ｂチームリーダー
長野麻理（福島県）
桜井良勝（長野県）
森川洋一（石川県）
植田真紀（兵庫県）
富山洋輔（広島県）
上山隆弘（兵庫県）
伊原宏之（神奈川県）

HOME ホームへ戻る

学生紹介のコメントは、逸見 勤 助監督（高山短大講師）
さらに学生のレポートへリンクします。

ここから学生レポートへ直接いけます。
ページ１ / ページ２ / ページ３

川島 佑介 Ａチームリーダー

不安と希望を胸に、第１回目の学内駐車場で行われた支援スタッフとの実践トレーニングの際、上杉氏より「こら、おまえ、あそこまで行って帰ってこい」と言われ、何が何だか分からずに行かされた川島リーダー、日を追うごとにチビッコギャング対策もバッチリとなってきた。
リーダーとして終始メンバー全員をまとめ、指導することの難しさを、身を持って体験できたと思う。
今でも「あと、５分」と、声が聞こえてくる。 戻る

樋口 学 フロント（エンジンルーム・ジャッキ）担当

約 130名の中で、最初にメンバーとして選抜された、高山短大トップの成績を持つマブチャン。練習も本番も気迫のこもった「フロント、ジャッキＵＰ！」の声は、チーム１の大きさである。しかし、ＮＨＫのど自慢には、残念ながら見事落選した。 戻る

高下 佳久 右フロント（足回り）担当

チームのムードメーカーとして、関西弁を使い、特に女子には色々と点検方法や交換方法を丁寧に教えていた。
その存在感と人柄の良さから、支援スタッフからすぐに覚えられ「コウゲー」、「コウゲー」と呼ばれた。「名は体を表す」という言葉の当てはまらない白鳥さんだけが、「高下君」と呼んでいたのが印象的だった。
ギャングの最初の被害者でもありいまだに根に持っているらしい。 戻る

谷崎 昭子 左フロント（足回り）担当

参戦決意文の中で殆どの学生が出場したい理由の中に、「自分の可能性を試したい」「自分の夢をかなえたい」等、自分のためが圧倒的に多い中で彼女だけは違っていた。社会生活で立ち直ろうとしている友人を思い、何としても頑張って欲しいとの願いからであった。男性の様には力がない分、何度も練習した。悔しさを何度も乗り越え、女性ながら見事下回りをやり遂げた。 戻る

原田 隆博 リア（ジャッキ）担当

いつもニコニコして明るいが、本番になると一瞬にして顔つきが変り、愚痴一つ言わず、一生懸命にホイールナットを清掃していた。清掃に関しては右に出る者がおらず、ドロドロのラリー車も彼の手にかかれば新車同様の輝きとなる。清掃主任１級である。 戻る

中村 健 右リア（足回り）担当

色々ともんくの多い男ではあるが、それだけ真剣ということである。石橋さんにも真剣にアタックしていた。緊張が吹っ切れてからは、黙々と作業をこなし、世界の晴れ舞台を楽しんでいるかのようであった。 戻る

入田 大 左リア（足回り）担当

本番１日目、「初期緩みが必ずある」と吉本氏。緊張のせいかサスの増し締め不良。サービス終了後、吉本氏より入田にカツがはいる。これで本人はもとよりＡチームは目が覚めたように自分の仕事を確実にこなすようになった。 戻る

斎藤 正朗 誘導・給油担当

当初の人員より１名欠員し、彼一人がチームに遅れて入ったが本当に良くやってくれた。無線が入ると一人タイムコントロール付近まで走って行き、大きい体をもっと大きく見せ、ラリー車をサービス地点まで素早く誘導してくれた。ラリーは一人ひとりの働きが本当に大切だと実感した。 戻る

小松 聖児 Ｂチームリーダー

なぜかＢチームが担当するサービスではトラブル修理が多発した。リーダーはチームをまとめるのに苦労が多い。しかし、ラリー終盤ともなると「調子はどうだ？」との問いに、「ぜんぜん問題ないです」と吉本氏のまねが出るほどの余裕を見せた。なかなかのやつだ。 戻る

長野 麻理 フロント（エンジンルーム・ジャッキ）担当

練習では１回も経験しなかった作業が、本番中に幾度となく彼女には嵐のように襲いかかる。恐怖のエアフローメーターチェンジだ。小松の「あと５分」の声が耳に入る。焦れば焦るほどできない。しかし、彼女は負けない。一本一本のビスに全神経を注ぎ完成。「オールＯＫです」の声に、彼女の瞳は潤んでいた。 戻る

桜井 良勝 右フロント（足回り）担当

ラリーのことを全般にわたりよく知っているため、どんな作業でも任せられる頼もしい男だ。かといって偉ぶることもなく、よく気がつき謙虚で好感がもてる。人の嫌がることでも平気でこなす。
２日目のコリーサービスパークでのアンダーガード取り外しのとき、目が輝いていたのが印象的だった。 戻る

森川 洋一 左フロント（足回り）担当

昔からいい男は頼りにならないというが、この男だけは例外だ。17日（帰国のための後片付けの日）の午前中、他のメンバーが自分の荷物を片付けている中、彼一人最後の最後までタイヤの泥落としを黙々とやっていた。最終日「コンタクトに土が」と本人の弁、本当は感動の涙では？ 戻る

植田 真紀 リア（ジャッキ）担当

授業中いるのかいないのか分からないほど目立たない存在であったが、ラリーが終った今、何事にも積極的に取り組む姿に大きく変身した。以前は冗談の一つも出なかった彼女だが、「マクレー、腕まくれ」にはさすがに腰を抜かしてしまった。 戻る

上山 隆弘 右リア（足回り）担当

勉強は人並みとは言えないが、仕事をやらせたら天下一品の男。アブガスをかけられようが、ドロドロになろうが黙々と作業をやりこなす。誰とでもすぐに友達となり、将来はアランと共同事業も考えているとか？
赤のカッターと赤のネクタイ姿には驚いた！ 戻る

富山 洋輔 左リア（足回り）担当

作業服のデザインやカラーリングに積極的に取り組んでくれ、将来は設計・カーデザインでも飯を食って行けるほどの能力をもった男である。パット交換、サス交換には誰にも負けない腕があり、終始実力を発揮していた。 戻る

伊原 宏之 誘導・給油担当

とにかく、本番中はよく走った。誘導中は車より早く全速力でダッシュし、思いアブガスを給油、水汲み、ドロドロになったゼッケンみがきと休む間がない。そして誘導、縁の下の力持ちとは彼のことである。一人一人が大切な主役、それがラリーだ！ 戻る

HOME ホームへ戻る

ドライバー / コ・ドライバー プロフィール

高桑春雄 （ドライバー）



ラリーというモータースポーツに魅せられ、国内外のラリーを転戦。
１９９３年マレーシアラリーＮ－１クラス優勝。
１９９５年マレーシアラリーＮ－１クラス２位。
１９９６年オーストラリアラリー完走４３位。（高山短大ラリーチーム）
１９９７年マレーシアラリーＮ－１クラス優勝。（高山短大ラリーチーム）
１９９７年オーストラリアラリー完走３７位。（高山短大ラリーチーム）
現在国内で年間６戦開催される「Ａクラスラリーシリーズ」のオーガナイザー
兼ドライバーとして活躍中。
タカテクニカルシステムズ代表取締役
１９５８年 群馬県生まれ

高桑春雄 書き下ろし
今だから話せる学生と共に戦ったラリーオーストラリア'96

立松和平 （コ・ドライバー）



作家 １９４７年 栃木県生まれ
日本国内、国外を問わず各地を旺盛に旅する行動派作家として知られ
活力あふれる描写とみずみずしい感性が多くの読者の共感を得ている。
近年、とくに自然環境保護問題にとりくみ、積極的に発言している。
また、ナビゲーターとしてサファリラリー、香港北京ラリー、
パリ・ダカールラリーなどに参戦経験を持つ。
１９７０年第一回早稲田文学新人賞「自転車」
１９８０年第２回野間文芸新人賞「遠雷」
１９８６年アジア・アフリカ作家会議
「８５年度若い作家のためのロータス賞」受賞
１９９３年 第８回坪田譲治文学賞「卵洗い」 など著作多数。

立松和平から 高山短大ラリーチームの学生へ'96

三好秀昌 （ドライバー）



スバルチームのドライバーとして世界ラリーNクラスを転戦。
１９９５年サファリラリーNクラス優勝
１９９６年サファリラリーNクラス優勝（２年連続）
最も有名で最も過酷と言われるサファリラリーで、
２年連続優勝という輝かしい成績を残す。
１９９６年オーストラリアラリー完走29位（高山短大ラリーチーム）

三好秀昌 高山短大ラリーチームへのコメントはこちら'96

コリン・スミス （コ・ドライバー）



ニュージーランド在住。
モータージャーナリスト。
コ・ドライバーとして数々のラリー経験を持つ。

HOME ホームへ戻る



EVENT&INFORMATION

高山自動車短期大学の新着情報

2020年7月1日 News
2020年度オープンキャンパス 日程追加しました

2020年6月30日 News
「新型コロナウイルス対策支援金」の給付決定について

2020年5月26日 News
大学構内における対面授業の開始について(最新)

2020□5□22□ News
□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□

2020□5□11□ News
□□□□□□□□□□□□□ □□□□□□□



資料請求
メールフォーム



自動車の
学生が受けたい科目 No.1
今を知る
業界のトレンド研究
「自動車メーカー技術論」



FUN×
FAN×
BLOG

高山自動車短期大学
公式ブログ









OUTLINE
大学概要
more

在学生・卒業生の方へ

保護者の方へ

社会連携・地域貢献

大学概要
学科紹介
モータースポーツ
キャンパスライフ
入試情報
奨学金制度

就職情報
在学生・卒業生の方へ
保護者の方へ
社会連携・地域貢献
交通アクセス
資料請求
お問い合わせ
オープンキャンパス
イベント&インフォメーション

個人情報について | リンク | サイトマップ

COPYRIGHT © 高山自動車短期大学 All rights reserved.

高山自動車短期大学
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地 TEL：0577-32-4440(□□) FAX：0577-32-4081

高山短大ラリーチーム（１９９７年の軌跡）（９７年前半）

最新情報２-参戦への軌跡（１９９７年前半）
最新情報３-参戦への軌跡（１９９７年後半）
最新情報4-参戦への軌跡（１９９８年）

６月９日

WRCオーストラリア参戦組１年生メカニック１２名決まる。

WRC（第１３戦）オーストラリア

６月９日、WRCオーストラリアラリーに参戦する１年生１２名が決定、現在トレーニングが行われている。
選考基準はWRCにかける情熱、夢、そしてやる気と実行力、とっさの判断力。
学業成績は参考程度だが、今後一つでも単位を落とせばメンバーをはずされる。
決まったメンバーの中には、高山短大のWRC参戦のニュースを知って、在学中の某有名４大を中退してきた学生、同じく他の専門学校から進路変更してきた「つわもの」がいる。
改めてWRCの持つ魅力（魔力）を見せつけられた。

すでにラリーは始まっている！

6月１０日ツナギ発注のために、
WRCオーストラリア参戦組（１年生）全員が集められた。
監督と学生の初めてのミィーティングである。
学生たちはさすがに固い。
無理もない、ほとんど初対面、
おまけに３カ月前まで高校生だったのだ！

山崎監督から指示が飛ぶ。
トレーニングについて、
先の見通しについて、
普段の授業、
生活について、
この先の中間試験、前期試験で成績が下降するようなら
メンバーをはずす、
学業の向上への配慮も忘れない。

さすがに昨年の経験がものをいう。
不安はない。
あるとしても乗り切る自信がある。

「さあ、もうこの瞬間からラリーは始まっている。」（山崎監督）

全SS24の詳細

WRC（第１３戦）オーストラリア

参戦準備のための要項（小冊子）「COMPETITOR'S VITAL ADVICE .EDITION 1」を入手。
エントリーのための各種インフォメーションが掲載されている。

例年より開催が１ヵ月遅くなったことは、雨も少なくより夏に近い温暖な気候のもとで良好なロードコンディションが期待できる。
昨年荒れに荒れたオーストラリアラリー名物バーニングスは最終日、LEG３となる。日曜日ということもあり、ラリーが終盤までもつれた場合、バーニングスは大勢の見物客、メディアで盛り上がることだろう。

観戦ツアーを募集。
WRC（第１３戦）オーストラリア

高山短大ラリーチームを応援しよう！
メンバーに選ばれなかった学生、とくかく応援がしたい、WRCが見てみたい、そうした学生から観戦ツアーを募る。

アジパシ・マレーシアラリー急浮上

今度は、アジパシ・マレーシアラリーだ。
正確には同ラリーに参戦するＳＭＳＧにメカニックを派遣するというもので、
高山短大ラリーチームとしてのエントリーではない。
それにしても高桑春雄ドライバーをはじめＳＭＳＧに関係する方々は太っ腹というか何というか、マレーシアでも学生メカニックを使ってみようだなんて本当に恐れ入りました。
そういえば過去にも女性だけのチームを送ったこともあるし、ディーラーメカニックを率いてのＷＲＣ参戦を続けてるところを見ると、モータースポーツの普及と振興、そこでの人間の交流と教育という確固たる精神が流れていて、その延長線上に学生メカニックの受入れもあるんだろう、と勝手に推測してみたりもする。
少なくとも「素人は引っ込んでろ！」というような了見の狭さは微塵もないということだ。まあケースバイケースだろうけど・・・。

ともあれ、高山短大の２年生に突然チャンスが巡ってきた。
アジパシ派遣の報せを聞いて集まった学生は２３名。女性も２名含まれている。
みんな顔つきが違う。さすが２年生だ。１年間クルマの専門知識、技術を勉強してきただけはある。できるならみんな行かせてやりたい。どんなにいい経験、勉強になるだろう。
(6月２０日、メンバーが発表された)

この計画が実現すれば、９月のＡＰＲＣ第４戦マレーシアには２年生が派遣され、１０月のＷＲＣ第１３戦オーストラリアは１年生が参戦ということになる。
１９９７年は昨年同様、高山短大にとってビックイヤーになりそうだ。

６月１２日

チーム体制に変更
１号車コ・ドライバーに山崎広道監督自ら！

高山短大ラリーチームは多忙な立松和平氏（１号車コ・ドライバー）のスケジュール調整がつかず、同氏の１９９７年の不参加が決まった。
これにより調整中だった１号車コ・ドライバーは、
山崎広道（チーム監督、高山短大商経学科教授）が自ら務めることになった！

６月１４日

６月１４日、いよいよトレーニング開始。

６月１４日（土）ＷＲＣオーストラリア参戦組のトレーニングが始まった。
主な内容は次の通り。
・簡単な全体説明

WRCオーストラリア参戦組

・１２名をＡチーム、Ｂチームに分け、それぞれポジション決め
・ジャッキアップ
・タイヤ脱着
・ジャッキダウン
初回ということで３時間余りで終了した。
「何も知らない１年生だからこそ、素直に全てを吸収していくので逆にいいかもしれない」
「妙に知識や情報を持って先へ先へと進むより、目の前の作業を一つ一つ確実にこなす正確さの方が大切だ」とは指導にあたる助監督 逸見 先生（高山短大講師）。
特に問題もなく、順調な滑り出しだ。
次回トレーニングは６月２０日と２１日。APRCマレーシアに派遣される２年生も合流する。

６月２１日

学生メカニック総勢２２名決定
WRCオーストラリア参戦組
APRCマレーシア派遣組

高山短大ラリーチームは、９月５日から７日にかけて行われるAPRC（アジパシ）第４戦マレーシアラリーに高山短大２年生をメカニックとして派遣、さらに１０月３０日から１１月２日にかけて行われるWRC第１３戦オーストラリアラリーに同１年生がチームとして参戦するが、このほどメンバー全員が決定した。
６月２１日（土）午後、APRCマレーシア派遣組、WRCオーストラリア参戦組、総勢２２名の学生が集合し、パスポート取得についての連絡事項のあと、それぞれ本格的にトレーニングを開始した。
なお、APRCマレーシア派遣組のメカニック指導は、高山短大自動車工業学科助手 田崎哲也 氏があたる。

ツナギの話

ＷＲＣ参戦だっ！
昨年、この報せを聞いて誰よりも先に駆けつけて下さったのは
イワタフクソー(株) 岩田良信 常務（本社：名古屋市）だ。
「ツナギは作らせてもらいます」
資金のないチームにはこの申し出は有り難かった。
ＷＲＣ史上初めての学生メカニック参戦に
「快挙となるか、暴挙となるか」
こうつぶやいたのも、岩田常務である。
これは言い得て妙、その後のキャッチコピーになった。

デザインは学生自身が行い、いくつかの修正のあと
参戦１カ月半前には仕上がった。
学生がこだわってデザインしただけあって
まるでドライバースーツのように（笑）カッコよい。
胸のスリーモンキーのマークも今となっては愛着ものだ。

これを着てＷＲＣ本番を戦った学生はすでに卒業した。
オーストラリアのボールベアリングロードの土の着いたツナギは、
それぞれの部屋に今は眠っていることだろう。
貴重な宝物だ。
そしてまた今年もイワタフクソーさんに支援して頂ける
ことになった。
このツナギで今年はマレーシアとオーストラリアを戦う。
チーム一同、感謝申し上げます。

６月２６日

プロと対面！６月２８日（土）
初顔合わせと実践トレーニング迫る
今年前半の大きなヤマ！

６月２８日（土）にはチームスタッフが高山短大を訪問しての初顔合わせ、および第１回の実践トレーニングが行われる。
学生たちにとって、初めて触れるラリーのプロフェッショナルの世界であり それまでに基本的なトレーニングをひととおり消化しておく必要がある。

トレーニングは終始なごやかなムードで行われていたが、まだまだラリーの厳しさを知らない学生たちの様子に逸見 助監督の「気合い」が入るのも時間の問題だ。

その２８日を目前にした６月２６日（木）放課後、WRCオーストラリア参戦組（１年生）、APRCマレーシア派遣（２年生）ともに高山短大内でトレーニングが行われた。
全体として、作業の流れを把握するための手順確認やラリーカーの構造確認に重点が置かれているが、本番を模したタイヤ脱着だけのタイムアタックも行われ、学生の興味が集中した。ジャッキアップ - タイヤ脱 - タイヤチェック - タイヤ着 - ジャッキダウン 以上の工程だけであれば２分程度で完了するのが目安だ。
APRCマレーシア派遣組（２年生）はタイムアタックが全く初めてということもあり４分を切ることができない。WRCオーストラリア参戦組（１年生）はすでに数回経験しているのでAチーム２分３２秒、Bチーム２分１５秒となんなくクリアした。
さほど難しい作業ではない。反復練習と少しの工夫でタイムはすぐ短縮できる。
この他、あらかじめエンジンを始動できなくしておいた車両を、ただちに原因を特定し修復、始動するという「考えて行う作業」の訓練もあった。
６月２８日、高山短大訪問が予定されているのは次のとおり。
１号車ドライバー 高桑春雄氏、
２号車ドライバー 鳥羽利紀氏、
２号車コ・ドライバー 船木 良氏
アドバイザー 上杉哲雄氏
メカニックアドバイザー 吉本 裕氏

6月２８日

プロと対面！６月２８日（土）

６月２８日（土）午後、ラリーのプロフェッショナルたちが高山短大を訪れ、初顔合

初顔合せと実践トレーニング実施

「このままじゃ向こうで何の役にも
立たなくなっちゃうゾ！」



アドバイザー上杉哲雄氏（右）
メカニックアドバイザー
吉本 裕氏（左）



今年もやっぱり！？
ブレーキパッド交換を
直々に伝授



（実戦車vivio）
プロの見守る中でのトレーニングはどんな面接試験よりも緊張したことだろう。
ある学生は、ナットはめる手が震えてしまった、という。

わせと第１回目の実戦トレーニングを行った。
プロの指導を受けることは、ラリー本番に向けての重要なステップである。
高桑春雄 氏（１号車ドライバー）
鳥羽利紀 氏（２号車ドライバー）
船木 良 氏（２号車コ・ドライバー）
上杉哲雄 氏（アドバイザー）
吉本 裕 氏（メカニックアドバイザー）
この日台風が直撃したため、実戦トレーニングは実習棟の中に場所を移し、プロたちの見守る中、まず基本的なジャッキアップ、タイヤチェック、サスペンション交換がタイムアタックの形で行われた。
ＷＲＣオーストラリア参戦組（１年生）はインプレッサを、
ＡＰＲＣマレーシア派遣組（２年生）はヴィヴィオを使用、
いずれもこの日のために遠路持ち込まれた実戦車両である。
作業中もこれらの車両に特有の構造や注意点、想定される壊れ方など、実戦に則した説明がなされ、学生たちは初めて触れるプロの世界にその全てを吸収しようと必死の様子だった。

実戦の経験のない学生たちには現段階では、決められた作業を決められた手順で行うことしかできない。それに対し、
「メカニックの仕事は壊れたところを直すのは当然。でもその症状が出る前にやる確認作業が大切」であることを強調。
「ボルトをはずす時、締める時、手は動いているが目と頭はまだ動いていない、遊んでいる。」
「特にエンジンまわりは症状が出てからでは遅い。
足まわりは（異常があれば）音がでる。でもエンジンまわりは音が出ない。 止まってしまったら終わり」
などと、常に五感を働かせてガタつきや油漏れ、その他クルマの異常をチェックすることを指示した。
さらに正確な知識と技術の習得が不可欠であるとし、
「目をつぶったら自分の分担のどこに何がついてるか、思い描けるようにすること」
「このボルトは何キロで締めたらいいか覚えておくこと。力いっぱい締めれば自分は安心するけれど、適性なトルクで締めなければ逆にボルトは飛んでしまう。」
と細かく指示をした。
この後、別室に移動して自己紹介と全体の講評を行い、第１回の実戦トレーニングは終了した。

この日の学生たちの状態はとても合格点と

はいえない。しかし叱責と怒号飛び交った昨年のトレーニングから見れば、妙に静かで淡々と過ぎていった。最強の味方であるはずの昨年の「経験」が、思わぬ「惰性」を生まないよう注意しなければならない。
最後はアドバイザー上杉哲雄氏の、
「このままじゃ向こう（マレーシア、オーストラリア）で、何の役にも立たなくなっちゃうゾ」と厳しい言葉で締めくくられた。
いずれにしてももう数回、プロによる実戦トレーニングが不可欠であることは誰の目にも明らかであった。

第１回実戦トレーニング（６月２８日）を終えて

高桑春雄ドライバーは 昨年、本当にＷＲＣに参戦するかどうかの最終決定の時、この先メカニックとして使えるかどうかも判らない集まったばかりの学生たちを前に、
「みなさんの元気さだけを頼りに、参戦しましょう」
と言った、勇気のヒトである。
また、必死にラリーに取組む学生たちの姿を見て、
「クルマを担いででも完走します」
と言った、心優しいヒトでもある。

船木 良 氏（２号車コ・ドライバー）にもお話を伺おうとカメラを向けたところ、「学生さんの教育のお役に立てればと思ってるだけですから、学生さんが主役です。私は撮らなくていいです」と言って下さった。また、「（高桑さんが担ぐなら）ボクはクルマを引っ張ってでも完走します」と笑わせてくれる方である。
鳥羽利紀 氏（２号車ドライバー）は、
「教えられた手順通りに早くやろうとするあまり、正確さに欠けているんじゃないか」と指摘。しかし彼自身、「いけいけ～」のドライビングをするヒトであるらしい。


右：鳥羽利紀 氏（WRC２号車ドライバー）
左：船木 良 氏（WRC２号車コ・コライバー）

そんな方々を前にした第１回の実戦トレーニングに何よりも一番欠けていたのが「元気さ」である。知識も技術もないのは当たり前。せめて「元気さ」だけでも、というのがプロの方々の本音であろう。
あの日は台風直撃による暴風雨で実習棟という閉ざされた空間に退避、何だか重苦しい雰囲気もあったのは事実。それにしても普段の放課後のトレーニングのような明るさや元気さが出せなかったのは残念でならない。
だがこれもラリー本番までの一つの過程に過ぎない。次回の再会の時には、ここからどう成長しているのか、それが教育現場の醍醐味である。

ラリーへの道のり

「ラリーってのはね、さあラリーやるぞって準備して練習して、さあ出発だっ

て成田から飛行機に乗ったら、もうそれで９０％は成功なんだ。大成功なんだよ」
これはチームアドバイザー上杉哲雄氏（STi)の言葉だ。
当時、ラリーってのはクルマが走ってなんぼ、スタートランプからゴールランプまでがラリーだと思っていた私にとっては「？？成田でもう大成功なの？」と思ったものだ。だが今は違う。
成田が遠くもあるし、ぼやぼやしてるとすぐその日がやってきてしまう気もする。早くその日を迎えたいとワクワクする一方で、準備も完了していない今のままではあと２ヵ月は短かすぎる。
夢見るのは簡単、それを実現できるかどうか、無事成田出発までこぎ着けるかどうか。
だがまあ、なんとかなるものである。多くの方々の力を借りながらではあるがはやく全ての準備をクリアして９０％の成功を、そしてAPRCをWRCをみんなで楽しみたいものだ。

７月３日
まだまだ浮ついてるなあ

ＷＲＣオーストラリア参戦組、遅れてきたＡＰＲＣマレーシア派遣組ともにトレーニングを開始して１カ月もまだ経っていない。
正直言ってまだまだ学生は浮ついてるなあ。
昨年以上に今年はマスコミへの露出が多い。実績があるので早くからマスコミの問い合わせがある。学生たちはスター気分というのでもなかろうが、新聞に載った、写真を撮られた、インタビューを受けた、が気になって仕方ない様子だ。
それにトレーニング中に発する声、クルマを誘導する声、これがほとんど「ガソリンスタンドのアルバイト兄ちゃん」のノリなのだ。（笑）
確かに仕事はしているのだが、決められた手順通りに決められた作業をしているだけにすぎない。指摘の通り、手は動いていても頭は動いていないのだ。
昨年も最初はそうだった。だが、トレーニングを重ねるうちに本当に「必要な声」が出てくる。それは頭が動いているからだ。カメラも気にならなくなってくる。

何らかの場数を踏む必要がある。
昨年のように高山市の商店街で行われる夏祭りへ出掛けようか。
歩行者天国の真ん中にラリーカーを持ち込んでサービスのデモンストレーションをやるのだ。衆目注視の雑踏の中でサービスを行うという設定である。これはラリー本番の緊張と混乱の中でどれだけ冷静に平常心でいられるか、その自信のためである。
（ウソ？ホント？・・・笑）
また、大学行事であるキャンパス見学会で高校の先生や関係者の前でも同様のデモンストレーションを３日間連続で行うことになっている。８月には別のイベントへの参加も計画されている。
ラリーとは直接関係ないし学生自身は気付かないかもしれないが、メカニカルな部分以外にもこうした「場数」が彼らを鍛えることになる。
（へェー、初めて聞いたゾ）

だが何よりもトレーニングを重ねること、これに尽きる。
繰り返し繰り返し、体で覚えるしかないのだ。

7月５日

マレーシアまであと２ヵ月
トレーニング続く！

学生メカニックのトレーニングが続けられている。
原則的に月・水・金・土がＡＰＲＣマレーシア派遣組
、火・木・土がＷＲＣオーストラリア参戦組。

いずれも放課後４時３０分頃から、土曜日は午後１時頃から日没近くまで行われている。

特にマレーシア派遣組は９月３日の出発まであと２カ月となり、いよいよノンビリしてはいられない。
７月５日（土）のこの日、２年生は講義がないこともあり、終日「特訓」となった。
１週間前のプロを迎えた実戦トレーニング（６月２８日）ではいいところはなかった。悔しい思いが残っている。
逸見 助監督によれば、
「（マレーシア派遣組は）ようやく全体の流れが理解できてきた感じ。これからです。」
とトレーニングを重ねていくための「下地」ができたことを強調した。
マレーシア派遣の計画は急きょ決まったこともあり、「遅れてきた２年生」マレーシア派遣組はあと２カ月間、夏休み返上でトレーニングを行うことになる。

７月７日
雨中のトレーニング
ずぶ濡れになっても・・・



７月７日（月）放課後、APRCマレーシア派遣組のトレーニングは開始直後から激しい雨となった。大雨注意報が出るほどの激しい雨脚に続行は無理かと思われた。しかし学生たちは元気一杯、やめようとしない。たちまちずぶ濡れになっていく。
「本番では雨だからといって構っていられない」
雨中のサービスを想定しているのだ。
ビデオで見た、昨年のオーストラリアラリー、荒れに荒れたバーニングスの様子が頭にある。またマレーシアではスコールがやってくると話に聞いている。

激しい雨にたっぷり１時間はさらされ、全員パンツからくつの中までびっしょりだ。
「全然平気です。ツナギが濡れるとこんなに動きにくいんですね。今度はグラウンドでドロドロの中でやりたいです（笑）」
体ごとぶつかっていく、これが彼等のもっとも強力な武器であることを改めて感じさせる瞬間である。

７月２２日
プロのメカニックに負けるな
マレーシア派遣組２年生

マレーシア派遣組（２年生）のトレーニングがほぼ連日続いている。
１９９７ＡＰＲＣ（アジパシ）第４戦マレーシアラリーの本番でのサービス体制はまだ未確認な部分もあるが、本番で予想されるシチュエーションでの、より実戦的なトレーニングが行われている。
今回のマレーシアラリーは、インプレッサ２台、ヴィヴィオ４台で参戦するＳＭＳＧ（ス


練習車ヴィヴィオ（手前）とインプレッサ（奥）

バルモータースポーツグループ）に学生メカニックを派遣するというもので、聞けばＳＭＳＧ側ではプロとしてのメカニックが３名～数名同行することになっている。学生たちはプロに混じって仕事をすることになるのだが、計６台のサービスを行う場合、車種を問わず２～３台同時にサービスするケースも出てくると思われ、担当のヴィヴィオ１台のみ自分の役割分担のみ担当すればいい、という状況ではなさそうだ。

現在トレーニングは、全員がインプレッサ、ヴィヴィオともにどの場所でも仕事をこなせるよう担当場所をローテーションしながら行われ、最初にまずインプレッサが、その２分後にヴィヴィオがサービスインした想定で２台同時のサービスを練習している。

タイヤチェック、トルクチェック、ストラット交換して送りだすまで、規定の２０分間のうち２台同時で速くて１２分、遅くとも１８分で終了できている。動きもグンと良くなってきた。

だが、あくまでもコンビネーションを中心にタイムの短縮が目標であり、さらに「正確」で「確実」な作業がこれから要求される。

７月２２日

これも本番！
キャンパス見学会でデモンストレーション


注目されている緊張感の中で・・


うまくいった！
監督に初めてホメられた！

７月２２日（火）午後３時３０分、マレーシア派遣組の２年生たちにとって最初のデモンストレーションが、見学会に参加した高校の先生方２０数名が見守る炎天下の中で行われた。

内容は時間的な制限もあり、トルクチェック、パッド交換などを除いた、タイヤ交換、サスペンション交換までで１２分程度を想定して開始された。

結果はインプレッサ、ヴィヴィオ共に１１分、動きもいい、声も出ている、テキパキと作業をこなす学生たちの様子は現段階としては申し分ない。むしろ昨年を上回る感じさえある。この１か月くやしさと負けん気で繰り返し練習してきた成果だろう。

終了後は適度の緊張感と疲労感から開放され、玉のような汗を拭いながら実にいい表情で全員の輪ができていた。この「感じ」である。

ひとつひとつこうした本番を経験しながら、チームワークを固め場数を踏んでいってもらいたい。この調子でいけるぞ！

７月２５日

NHKラジオ全国生放

７月２５日（金）ＮＨＫラジオ午後２時５分

送OA！
「ネットワークニッポン」



さすがNHK、１ヵ月も前から下見と
入念な打ち合わせでこの放送を迎えた。



長野宗利（京都府）
姉そっくりだ！

からの「ネットワークニッポン」で高山短大ラリーチームの練習の様子が高山短大キャンパス内から生放送された。
「ネットワークニッポン」は全国各地の話題を各放送局が紹介していく番組で、この日は東海地方の話題として高山短大ラリーチームにスポットが当てられた。世界的ラリーに短大生のチームが挑戦するというニュースは早くからマスコミで注目されてきたが、電波に乗って全国放送されるのはこれが初めて。

この日はオーストラリア参戦組の１年生１２名が参加、ＮＨＫ岐阜放送局の堀井アナウンサーの進行でインプレッサがサービスインした後、タイヤ脱着、簡単なトルクチェックなどを４～５分で終えるメニューを、山崎監督の解説と学生のインタビューを交えながら行った。
ラジオとはいえ、ＮＨＫスタッフによる全国生放送である。学生たちは緊張を隠せない。番組の進行を待ちながら、本番直前３分前になる頃からそれまではしゃいでいた学生たちが急に無口になっていく。
やがて場をなごませようとジョークを飛ばす者、おどけて見せる者、これが初めて味わう本当の緊張感だ。
ついに本番がきた。堀井アナウンサーがせきを切ったように喋り出す。 サービスＧＯのサインに、インプレッサが爆音を響かせて入ってくる。 「フロントジャッキアップ」の声に全員で応える。ここからはもう練習の通りだ。 いつものようにテキパキと体が動く。声も出る。その様子が山崎監督による解説で全国に放送されていく。

学生の生の声を聞こうとインタビューされたのは２名。
「１２人のメンバー全員でひとつのことを成し遂げることの充実感、達成感を味わいたい。」という田中伸明（京都府）は昨年まで同志社大に在学していたが、高山短大のＷＲＣ参戦を知って親の大反対を押し切り進路変更してきた男だ。
「姉に刺激されました。」
という長野宗利（福島県）は昨年ＷＲＣメンバーとしてオーストラリアを戦った女性メカニック長野麻理の弟である。
うまく話を引き出すインタビューに学生たちの受け答えも申し分ない。
放送は全部で８分半。
無事終了後は思わず全員拍手だ。
またひとつ実に効果的なトレーニングを行うことができたと、山崎監督も満足気であった。

チーム情報アラカルト

◆サファリに出た先輩が激励

高山短期大学で初めて世界ラリー（サファリ）に参加した男、濱添さん（現在 名古屋スバル勤務）が７月２４日高山短大を訪れ学生たちを激励した。
濱添さんが高山短大を卒業したのは９年前。名古屋スバルに入社後、スバルモータースポーツグループ（ＳＭＳＧ）の全国ディーラーメカニックを起用してのサファリラリー参戦に「デメカ」選抜されて参加した。結果は見事Ｎクラス優勝だった。

この日学生たちのトレーニングの様子を見た濱添さんは、
「思ったよりずっといい。やっぱり教える側に昨年の経験と余裕があるからでしょうね。」といい、「昨年はやる側も教える側も全員が初めて。僕だって（こんな企画は）初めてだったから随分心配したものです」と笑っていた。

◆チームジャンバー完成

◆高山短大では学生のモータースポーツへの取組みを支援するため、キャンパス内の一角にガレージ風の施設を建設することになり、夏休み期間を利用して建設が急ピッチで行われている。
日常の講義とは別に、エコラン、ダート、ソーラーカーなど学生の自主的で自由な参加ができる、クラブハウス的な活用が見込まれている。
このほど正式名称が、ATC=「自動車先端技術研究所」と決まった。

◆昨年の参戦記録の総集編「世界へ！短大生の挑戦～高山短大ラリーチーム」の配布。卒業したチームメンバー、スタッフ、関係各位、また支援して頂いた後援会加盟各社、協賛各社、さらに報道関係などを中心に１５００部。

◆高山市内での協賛、ステッカー広告募集活動を拡大。

立松和平さん新作「恩寵の谷」出版

１９９６年高山短大ラリーチームのコ・ドライバーで作家の立松和平さんが昨年より取り組んできた新作「恩寵の谷」が完成、新潮社より出版されました。「恩寵の谷」は群馬に程近い足尾町の銅山の歴史を含んだ小説の為に、足尾町で出版記念祝賀会が催され、群馬県在住のドライバー高桑春雄さんも駆けつけました。
高桑さんによれば、出版界の方々、議員さんの方々約160名が集まったパーティーでは、高山短大ラリーチームの話題も上がり立松氏は大変嬉しそうだったそうです。「今年は参戦できなく申し訳ない」としきりに謝りながら、今年は監督の山崎先生がナビシート座ることになったことを知らされると、「それはすばらしい」と絶賛。

そういえば、昨年のオーストラリアラリーでは４０kgを超える書籍をトランク一杯に詰め込んで成田にやってきました。「執筆だよ」と笑う立松さんはフライト中も機内全員が寝静まった中で、ただ一人ペンを走らせていたことを思い出します。
祝「恩寵の谷」出版！

協賛金募集難航！

ラリーチームでは参戦のための協賛金およびステッカー広告を募集して資金の捻出を行っているが、７月５日現在、状況は思わしくない。
大学の後援会組織（メーカー全社、および全国ディーラー各社）から強力な支援を頂くのだが、目標額を充足するには昨年同様、地元高山市の企業を中心に一般企業の支援をどうしてもお願いするしか方法がない。
現在も各方面で交渉中だが一進一退、今のところ費用確保の見通しはない。
ステッカー広告についても「空き」の多い状態だ。

ただ、協賛件数では昨年の件数を上回りそうだ。これはすなわち昨年よりも広く多くの企業がラリーチームを応援してくれているということになる。
石の上にも３年、この「輪」を少しでも広げていくしかない。

８月１日
マレーシアまであと１ヵ月！総仕上げだ！
８月７日
第２回実践トレーニング

マレーシアラリーまであと１ヵ月となり、より実践的なトレーニングやイベントへの参加を通じていよいよ総仕上げの段階に入った。前期定期試験も終了し大学は夏休み期間中だが、この間を利用してマレーシア参戦組１０名は連日トレーニングに励んでいる。
そして８月７日には第２回目の実践トレーニングとして、メカニックアドバイザーの吉本裕氏（KITサービスカンパニー）、ドライバーの高桑春雄氏らが高山短大を訪問する予定だ。先の１回目の実践トレーニングから１ヵ月半、学生たちは負けん気とくやしさで毎日練習してきた。この成果がプロの目にはどう映るか、マレーシアに向けて最後のツメである。

８月７日
マレーシアラリーまで１ヵ月！
プロによる最後の総仕上げ
第２回実践トレーニング





アドバイザー吉本裕氏
道具の意味がわかっとらん、という。
工具には、その工具にあった最も効果的
な使い方がある。まるで当り前のようだ
が学生たちは果たして・・

９月６日～７日に開催される、ＡＰＲＣ（アジアパシフィックラリー選手権）第４戦マレーシアラリーがいよいよあと１か月となったが、８月７日（木）高山短大グラウンドにおいて第２回の実戦トレーニングが行われた。
はるばる群馬県からドライバー高桑春雄氏、アドバイザー吉本裕氏を招いて、これが本番前の最後の総仕上げ、プロを招いての実戦トレーニングはマレーシア派遣組にとって最後のチャンスである。

トレーニングはできるだけ本番を模してグラウンドで行われ、夏の乾いたグラウンドに大量の土を持ち込んだ上にたっぷり水をかけ、ラリーカーをドロドロの状態でサービスするという念の入れようである。
マレーシア組１０名の学生は２チームに分かれそれぞれ１台ずつを担当するが、学生たちが派遣される「スバル・マレーシア・ラリー・チーム」ではヴィヴィオ５台での参戦が決まっていることから、同時に２～３台をサービスする場面もあると思われ、この日も２台同時にサービスをするという想定でトレーニングは始められた。

１台のサービスを終えるごとにアドバイザー吉本氏が講評と指導を加える。実績と経験に裏打ちされた的確で厳しい、しかし学生への愛情がひしひしと伝わってくるその一言一言に、学生たちの真剣な眼差しが一



この日、共にやってきたのは昨年ＷＲＣ
を戦ったチームの先輩 谷崎昭子さんだ。
彼女は女性ながら左フロントを担当し、
見事下回りをやってのけた。この春、高
山短大を卒業後、アドバイザー吉本氏が
代表するＫＩＴサービスカンパニーに入
社した、メカニックのプロ１年生である。

「OK、OKって、何がOKなのか？本当に
見てるの？全然確認してないじゃない」
とズバリ。

層キラキラと輝いていくのがわかる。
プロと学生が同じラリーメカニックとして同じ目的と時間を共有する瞬間である。

繰り返し行われたトレーニングは夕方前には終了したが、注目のこれまでの練習の成果は「だいじょうぶ、いい。よくがんばった。」とおおむね良い評価が与えられた。ドライバーの高桑春雄氏も悠然としたもので、前回のトレーニングから格段の成長だと評価した。
指摘事項もたくさんある。トルクのかけ方、工具の「本当に効果的な」使い方から全体的な作業の流れ、メカニックとしての考え方などなど。ラリーだけの知識でなくメカニックとして一生クルマに関わって仕事をしていく上で大切なことばかりだ。

最後に、アドバイザー吉本氏はＷＲＣオーストラリアラリーに見事完走した昨年のチームの例を上げ、
「去年頑張ってた学生チームがまた今年もやってくる。これは本番ではかなり注目されることだろう。いわば去年の先輩たちよりも責任は重いゾ」と喝を入れた上、
「今日やった作業内容を部屋に帰ったらひとつひとつ全部思いだせるようになること。優秀なメカニックは全て覚えているものだ。」

９月３日成田空港での再会を約束してトレーニングは終了した。

のりくら高原サマーフェスティバル ８月１０日 サービスのデモンストレーションで参加

８月９日（土）１０日（日）の両日、乗鞍高原にある国立乗鞍青年の家と飛騨高山キャンプ場を舞台に行われる「のりくら高原サマーフェスティバル」に、マレーシア派遣組の２年生１０名が参加する。
このフェスティバルは、一般、ファミリー向けに「体験コーナー」「交流コーナー」「スポーツその他」など各コーナーごとにさまざまなイベントが繰り広げられる恒例の夏のイベントで、宿泊、キャンプも可能、２日間にわたって行われる。
学生たちは国立青年の家正面に予定されるイベント会場の一画に練習車インプレッサWRXを持ち込み、タイヤ交換、トルクチェック、サスペンション交換などのメニューを時間内にこなすデモンストレーションをする。また昨年のWRC参戦写真パネルやグッズの展示、さらに協賛金募集も行う。
デモンストレーション開催時間は、８月１０日午前、午後各１回ずつ。

学生は９日（土）から国立乗鞍青年の家に泊り込みだ。トレーニングなども行うのでいわば「合宿」である。
でも一番楽しいのは「夜」だよな。（笑）

「体験コーナー」手作りロケット、キャンプファイヤー、花火大会、星座観察会、バードウォッチング、自然観察

ハイキング、RV車・マウンテンバイク展示、パソコンコーナー、
「交流コーナー」映画、合唱・コーラス、ギターとフラメンコ、バンド演奏、ビアガーデン、
「スポーツその他」フリスビーゴルフ、グランドゴルフ、即売会、朝市、など。

８月１０日

絶対に完走しろよ！OBも激励
マレーシア派遣組のトレーニングはほぼ終了！
乗鞍高原サマーフェスティバル「合宿」無事終わる

８月９日（土）１０日（日）の２日間、乗鞍高原サマーフェスティバルを舞台に、マレーシア派遣組（２年生）の合宿とデモンストレーションが行われた。
９月６～７日に迫ったマレーシアラリーへ向けた最後の総仕上げである。

学生１０名と駆けつけたOB、そして教員は国立乗鞍青年の家に泊り込みでこの合宿に臨んだ。同施設では毎年恒例のサマーフェスティバルが開催中で延べ１０００人あまりが来場、うち４００人の家族連れ、団体が宿泊している。
２日目の１０日（日）午前１１時３０分、第１回目のデモンストレーションがフェスティバル会場正面で行われた。しかし雨が降ったり止んだりとあいにくの天候でギャラリーは少ない。
内容はタイヤ脱着、サスペンション交換までだ。練習車のインプレッサ、ヴィヴィオが唸りを上げてサービスインすると周囲の目はクギづけとなる。学生たちのテキパキとした動きはいつもの練習の通り。いやギャラリーの目があるぶん緊張感がある。
取り囲んだギャラリーからは感嘆の声。「いやスゴイですね」「きびきびして早いですね」としきりに感心していた。


８月１０日乗鞍高原サマーフェスティバルのデモンストレーションは雨にたたられ、学生たちはまたまたずぶ濡れになってしまった。

午後１時３０分からの２回目はとうとう雨は土砂降りとなった。ギャラリーは避難して数十名しかいない、がその中でも学生たちは元気一杯。むしろ雨を楽しんでいるかのように、靴、パンツまでぐしょぐしょにしながらデモを敢行した。
昨年のオーストラリアラリーからどうも高山短大ラリーチームは雨にたたられているようだ。


合宿での練習。乗鞍高原スキー場の空き地を利用して行われた。練習車はブレーキを引きずったまま走り回った後にサービスイン。ブレーキパッド、ディスクは焼けて触ることはおろか、そのまま落とせばブルーシートにも穴が開いてしまう。本番ではヤケドがこわい。

合宿練習

合宿練習は隣接する乗鞍高原スキー場の空き地を利用して行われた。
ここでは昨年のオーストラリアを戦ったOBがひとつひとつ学生たちを指導した。


昨年WRCを戦ったメンバーは、この

（本番では焼けているはずの）ディスクを無造作に手で持って作業している。本番では絶対有りえないこと。
ボルトを回す方向を今だに迷う瞬間がある。これは手に覚えさせておくこと。
タイヤチェックが甘すぎること。
本番ではラリーカーは２０キログラムほどのドロを持って帰ってくる。実はこの処理

春
全員高山短大を卒業し社会人となった。
実戦を知っている彼等の言葉は学生たちを唸らせた。
別れ際の言葉は「絶対完走しろよ！」
左から
富山洋輔さん
原田隆博さん
森川洋一さん
桜井良勝さん
植田真紀さん

を素早くやらないと作業してる暇がないこと。
早くやろうとすることに意味はない。もっと確実にやること。

最後に、昨年右フトントを担当した桜井良勝さんは、
「細かい注文はそりゃたくさんあります。でも本番を戦うには申し分ないでしょう。あとは実戦で覚えていくことばかりです。このままでイケるんじゃないですか」
と目の前の学生たちを激励した。

この両日でマレーシア派遣組（２年生）のトレーニングは、ほぼ終了した。
これより各自、渡航準備と束の間の夏休みのために帰省することになる。
やるべきことはやった。仕上がりもおおむね良い。この状態で十分にマレーシアを戦える、その自信がメンバーの中に芽生えているかどうか。
８月２７日には学生たちが自主的に高山短大に集合し、不安な部分を確認しながら自主トレーニングを行う予定だ。そして９月１日は全員そろって本当に最後のトレーニングを行う。同時に結団式なども予定されている。

マレーシアラリーまであと半月だ！
がんばれ、マレーシア組２年生！

８月２０日
コ・ドライバーも先生！
高山短大ラリーチーム監督
山崎先生（高山短大教授）
の
コ・ドライバー挑戦！
ドライバーは高桑春雄さん

メカニックも全員学生なら、コ・ドライバーも先生だ。
間近かに迫ったマレーシアラリーに参戦する「スバル・マレーシア・ラリー・チーム」に高山短大の学生メカニック１０名が派遣されるが、エントリーしたスバルヴィヴィオ５台のうちの１台、高桑春雄ドライバーのコ・ドライバーを、高山短大ラリーチームの監督、山崎先生（高山短大教授）が務める。大学の教授が海外ラリーのナビシートに座るのもあまり例がないらしい。そりゃそうだろう。そしてこのコンビで１０月のWRCオーストラリアも戦う。

８月２０日、群馬県赤城山山麓にて高桑、山崎コンビはマレーシアラリーに向けた最後の練習走行を行った。
練習車両は、スバル インプレッサ スポーツワゴン １．８Ｌ。
練習タイヤ ファルケン スタッドレスタイヤ。
練習コース '97ＪＡＣサマーラリーのコースの一部
１ＣＰから ＳＳ１ 舗装約 ８．５ｋｍ
ＳＳ２ ダート約 ３．５ｋｍ

練習走行全長距離約１００ｋｍ

練習内容 ラリーコース ルートＢＯＯＫの読み方
コマ地図の見方、読み方
海外ラリーのルートの確認方法
タイムコントロール（ＴＣ）イン、アウト方法
タイムコントロールの時間の確認方法
ラリーコンピューターの使用方法
ＳＳ スタート処理方法、ゴールの処理方法
ＳＳ走行中のコマ図の見方
ＳＳ走行中のペースノートの見方、読み方

今回の練習は車がノーマルの車で、タイヤもスタッドレスタイヤ、また、日中の練習であった為、林道とはいえ対向車の心配も有り全開走行練習とはいかなかったらしい。（通常の５０％くらい）。練習は日没の午後６時すぎまで行われた。
高桑春雄ドライバーによれば、マレーシアの本番ではレッキの時間も取れないため、ルートブックのみの使用となるとの事。また、ＳＳ中コマ図が非常に多く、ミスコースしやすい、コ・ドライバー泣かせのラリーであるらしい。

学生メカニックとともに大学教授のコ・ドライバー挑戦。これも注目である。

８月２８日
準備万端！
APRC第４戦マレーシアラリー行ってきます！！

ついに本番がやってきた！ マレーシア派遣組（２年生）のマレーシア行きは９月２日。学生たちは暑い夏の大半をトレーニングに明け暮れ、短い夏休みの帰省も束の間、８月下旬から自主的に大学へ集合。今までのトレーニングの感触を確かめながら自主トレを行っていた。そんな学生たちにドライバー船木良氏から差し入れが届く。先生たちも休んでいられない。
８月３１日には各自の荷物を成田へ発送。そして９月１日、全員で最終チェックを行い、９月２日午前１１時２０分、高山駅から出発だ。

１０月のWRCオーストラリア参戦準備の中、急遽決まった今回のマレーシアラリー派遣。トレーニング期間は決して十分ではなかった。先にトレーニングを開始していたオーストラリア参戦組（１年生）に遅れをとって悔しい思いもした。勉学と定期試験をこなしながら、連日夜遅くまで練習し、デモンストレーションやイベントなど、短期間で数々の経験を積んできた。きっと一生忘れられない夏になるだろう。
マレーシアでは学生には存分に楽しんでも

らいたい。努力した者のみが得られる充実感と達成感を、ラリーを、マレーシアを、全部まるごと体験できるのだ。これまで応援してくれた方々に感謝します！

では、行ってきます。

戻る

HOME ホームへ戻る

高山短大ラリーチーム（１９９７年の軌跡）（９７年後半）

最新情報２-参戦への軌跡（１９９７年前半）
最新情報３-参戦への軌跡（１９９７年後半）
最新情報4-参戦への軌跡（１９９８年）

最新の参戦情報については、「高山短期大学公式ホームページ」でご覧下さい。

高山短大チーム、次はＷＲＣだっ！

高山短大ラリーチーム２年生１０名のマレーシアラリーが先日終わった。
その結果や詳細はこちらで紹介していますが、昨年高山短大チームが結成されて以来、経験したラリーは２度とも海外、それもＷＲＣとＡＰＲＣ！なんて贅沢なチームでしょうか。これも学生のためにと支援して頂くＳＭＳＧ、ＳＴｉ、富士重工の導きによるもので感謝の言葉もありません。
こうして海外ラリーを経験してみて思うのは、やっぱりＷＲＣというのは世界の最高峰なんだなということ。今年のマレーシアは過去の大会運営の不手際からスバル、三菱、フォードらのワークスチームは来なかった。韓国チームもいなかった。実に寂しい大会になってしまったがこれは事実上のボイコットであったらしい。ラリーファンには先刻承知の話かもしれないが、何でも去年までのマレーシアラリーはコース管理が致命的に悪くて広大なプランテーションの中を走るコース上の到るところから農作業の人やバイクが平気でコースに進入し、堂々と逆走してきたんだそうだ。それが高いヤシの実を切り落とすための１０m以上の長い竿を器用に肩に担いでくるもんだから、まるで長い槍で突進してくるバイクに正面から突っ込む感じ。これは怖い。去年これに遭遇してしまったエリクソンはそりゃあ激怒したらしい。リザルトの間違いは当たり前だし、ＳＳは次々とキャンセル、極めつけはあるＳＳでコース上からオフィシャルが仕事を放棄し全員引き上げるという事件まで発生、それで今年は一時ＡＰＲＣから外されてしまい、結局復帰したものの今回の不参加となったらしい。
そんなわけで今年はコース管理に軍隊やら警察やらを大動員してきた。要所要所に２～３人ずつ配置して、軍人さんが仁王立ちする中を競技車が走るというわけ。別に物々しい雰囲気じゃなかったがこれが功を奏したのかキャンセルになったＳＳはひとつもなかったし、トラブルも少なくラリーは終了した。汚名挽回ということだろうか。そういえばあちこちで盛んに「Ｓｅｅ ｙｏｕ ｎｅｘｔ ｙｅａｒ」っていってたみたいだ。

一方のＷＲＣ、特にオーストラリアは「ベストオーガナイズ賞」ももらっているＷＲＣの中でもトップクラスの大会で、まだ１０年の歴史しかないのにその運営能力はずば抜けて見える。
昨年は気がつく余裕もなかったがその規模、運営方法、演出すべてにおいて「ラリーの最高峰」に相応しいイベントに仕上がっていることがわかる。あの綺麗で広大なラングラーパークを期間中一大ラリースタジアムに仕立てて行われるスーパースペシャルステージなんて、いくら企画してもそれをちゃんと実現して見事に成功させているのはスゴイ。あのラングレーパークに立ってワクワクしない人は絶対いない。コース設定も見所いっぱいだし、オフィシャルもしっかりしてるしボランティアの人達がまたいい。ラリーの裏方で盛り上げている。こういう人達がオーストラリアラリーの底辺を支えているんだろうな。だから金にもの言わせての成功じゃないんだ、きっと。

だからといってマレーシアを格下だなんて見るつもりは毛頭なく、マレーシアもオーストラリアも同じラリー。楽しませてもらいました。ホントに楽しかった。学生もいい経験をした。だからできればやっぱり来年も学生に行かせたいし、いろんなラリーに行ってみたい。

そして１０月のＷＲＣ第１３戦オーストラリア、楽しみです。ドライバーズポイントはマキネンがリードしてるだろうけど、個人的にはサインツが迫っていることを期待してる。マニファクチャラーズはどうなってるだろうか。スバルも楽勝雰囲気はまったく無いなあ。
日本人も大挙してオーストラリアへ行くだろうから、「高山短大ラリーチーム」も応援して下さいね。「高山短大」と書かれた２台のインプレッサ、及び生きのいい１２名の学生たち

が目印です（笑）

９月２０日

次はWRCだ！オーストラリア参戦組トレーニングを本格的に再開



実習棟第５教室。
マレーシアを戦った２年生よりさらに若い１年生。さすがに素直。でも心配することはない、それが彼等の武器だ。

来月１０月３０日からのWRC第１３戦オーストラリアラリーに参戦する１年生１２名の学生メカニックたちがトレーニングを再開している。参戦まであと１ヵ月、残された時間は少ない。

９月２２日、この日はドライバー高桑春雄さん作成の「参加者のしおり」を配布。日程の説明、参戦の概要、各自の持ち物の準備などを確認した。

特に、現地では工具の不足が予想され、各自自分の工具はもちろん十字レンチやトルクレンチなども手分けして持っていくことになる。

利用するカンタス航空は手荷物制限が厳しいので、必要な工具の選定と分配についても検討された。

そして大学教授のコ・ドライバーとしてはじめて海外ラリーを戦いN-1クラス優勝を果たした山崎監督からマレーシアラリーの土産話があり、学生たちの目は輝いていた。

さらに逸見助監督から詳細なサービススケジュールや、現在までの決定事項などが説明された。

これからのトレーニングは毎日。アンダーガード、ブレーキパッド、サスペンション、エアークリーナー、ドライブシャフトなどあらゆる箇所について何通りもの作業を想定して行う。とにかくいろいろやって体で覚えることが大切だ。

「現段階ではタイムは２の次。自分の作業を確実に行い自信を持ってOKと言えることを目標に、参戦まであと１ヵ月頑張っていきましょう」（山崎監督）

「１２人のメンバーのチームワークが大切。これがないといくら勝っても感動はない。そしてプロの方々との交流はまたとない貴重な機会。どんどん積極的に声を掛け合おう」（逸見助監督）

２４日から毎日放課後16：15からトレーニングが行われる。

９月２４日

マレーシアラリー参戦（コ・ドライバー）のよだ工芸/依田さんが高山短大にやってきました。

この日午後４時、マレーシアラリーで学生たちのサポートを受けた５台のうちのゼッケン５０番船木/依田組のコ・ドライバー依田 統さん（よだ工芸社長）が高山短大を訪れました。
学生たちもマレーシアの興奮を思い出しておお喜び。それぞれの写真の交換や、来月の大学祭で学生たちと企画して「よだ工芸杯タイヤ交換チャレンジ」を行う相談など、ワイワイと楽しく過ごしておりました。
またオーストラリア参戦の山崎監督のために、ポッサムボーンの書いたニュージーランドでのペースノートなど資料を提供して頂きました。ありがとうございました。
大学からはオーストラリアで使う競技車用のステッカーの制作、ペルター（ヘルメット）のカラーリン

グなどを依頼。社長自らがラリーストであるよだ工芸ではくるまのカラーリングを含め各種印刷、デザイン、制作などを行っているとの事です。（よだ工芸/電話0552-28-6952 FAX 0552-28-9747）

９月２７日（土）NHKラジオ「おはようラジオワイド中部」OA！

９月２３日、以前より高山短大チームに注目してきたNHK岐阜放送局の堀井アナウンサーが高山短大を訪れ、監督でコ・ドライバーの山崎広道（高山短大教授）にマレーシアラリーを終えての心境や、来月のオーストラリアラリーへの抱負などをインタビュー、収録しました。
この模様は２７日（土）朝７時４０分からの「おはようラジオワイド中部」の中で「今、この人に」のコーナーでOAされました。放送地域は、東海、北陸、および静岡県のみ。

９月２６日

WRC参戦に向けて！ オーストラリア参戦組 学生レポート紹介

「1996年WRCオーストラリアラリー参戦記録冊子を読んで今の自分の気持ちをまとめること」

そして今週提出された学生たちのレポートを少しだけ公開です。

「1996年WRCオーストラリアラリー参戦記録冊子を読んで」

自動車工業学科１年生 B.T

去年WRCに参加した先輩達の書かれた文章はどれをとっても感動がひしひしと伝わってくる内容のものであった。読んでいる自分自身にも熱いものが込み上げてきた。去年のメンバー全員が毎日のように厳しい練習を乗り越えてWRCという舞台で練習してきた全てをぶつけ、前出走車104台中、完走は51台という苛酷な条件の中で2台とも完走させるという大きな成果を出し、僕たち学生であっても努力をすれば必ず素晴らしい結果を残すことができることを身をもって示し夢を与えてくれた。
今年は去年より1つでも順位を上げて自分たちのメンバー全員で去年の先輩たち以上にゴールした時の感動を味わい、そして伝えたい。そのためにあと残り１ヶ月しかトレーニングを行う時間はないが悔いのないように精一杯トレーニングを積んでいきたい。

自動車工業学科１年 N.T

先輩方がラリーに参加することによって多くのことを学んでこられたことを知り、僕は何を得ることができるのだろうと考えた。一つのことをやり遂げたという自信、自分の力の無さ、喜びであったり、くやしさであったり・・・。そしてその得た何かを今後にどう活かしていくのかが大切だと感じた。
日本中あるいは世界中の僕たちと同じ立場である人たち-整備工の卵の人たちが体験できないことを自分達は体験できるのだから、そのことを幸せに思い、ひと回りもふた回りも成長してきたい。あと１ヶ月程の期間でどこまでやれるか、そしてオーストラリアで過ごす１週間でどこまで成長できるのか、自分自身を磨くことができるのか、自分と勝負してみたいと思う。
色々なところにアンテナをはり巡らせ吸収できることは全て吸収したい。
この本を読んでラリーの厳しさを改めて知ると

共に自分の可能性に対する期待と、世界の一流の舞台を踏むことのできる喜びを強く感じた。そしてその舞台に最後までのぼっていたい。絶対に完走したい。そのために何をしたら良いのかを考え、実行することが今、最もやらなくてはならないと思う。
WRC参戦というチャンスを下さった先生方、スバルの方々、その他関係者の方々、そして僕のわがままを許してくれた両親に対する感謝の気持ちを忘れず精一杯頑張りたい。

９月２７日

WRC参戦まで１ヶ月
オーストラリア参戦組



９月２７日（土）午後、WRCオーストラリア参戦組の１年生がグラウンドに練習車を持ち込んでトレーニングを行った。
小雨がパラつく中、気温は低く風もあり、グラウンドは水をたっぷり含んで次第にぬかるみ始める「好コンディション」。
今まで基本的な部分練習ばかりだった１年生が土の上に出るのは今日が初めて。助監督逸見先生の指導のもと、Ａチーム・Ｂチーム６人ずつの２チームに分かれて実戦的な場面を様々に想定して練習が繰り返された。

誘導そしてサービスイン、ドライバーから状況を聞き取り即座に指示が出る。
「ぶつけてきましたあ！リアショック交換！アンダーガードも交換！」

サービスインするまで指示は出ない、帰ってきた車の状態を見て作業指示が出る。

決まった部分練習しかしていない学生たちに、あらゆる場面での作業の流れと臨機応変の対応を覚えさせようというわけである。
また、ブレーキパッド交換は何度も練習してきたが、実際に走行して焼きついたパッドの交換も初めての経験だ。「アチッアチッ」と声が上がる。この他にもＡチームＢチーム交代でまったく違う内容で何度も行う。誘導も手際が悪い。実際のトルクチェック、トルクレンチの注意点など、少しずつ実戦に近づいていく練習に学生たちは驚きながらも真剣に取り組んでいた。

逸見助監督に学生の状態について聞くと、

「まだまだどうのこうの言える状態までいってない。これからです。去年の先輩たちが練習で８０％仕上げてオーストラリアに行って１００％の力で仕事をしたとすれば、今の段階の彼らは５０％も行ってないでしょう。」
と、これまでの基本的な部分練習をベースにあと１カ月でどんどん仕上げていくことを強調し

オーストラリアラリーではＳＳ（競技区間）の進行に合わせてサービスパークを転々と移動する。ひとつのサービスパークでＡチームがサービスをする間、Ｂチームが次のサービスパークへ先回りして移動する、サービスを終えてラリーカーを送り出したらまた次のサービスへ移動する、といった具合だ。

た。

１０月１１日～１２日 プロを交えて合宿トレーニング！ オーストラリア参戦組

１０月１１日（土）１２日（日）の両日、国立乗鞍青年の家に泊り込みオーストラリア参戦組１年生の合宿が行われる。
練習車のインプレッサを持ち込み周辺の山林を利用して実戦的なトレーニングを行う。参加が予定されているのは、

アドバイザー 吉本 裕氏
ドライバー 高桑春雄氏
ドライバー 鳥羽利紀氏
コ・ドライバー船木 良氏
そして高山短大。

トレーニングの他にもさまざまなミィーティングなどが計画されている。

１０月５日

高山短大祭、終わる。

高山短大祭が１０月４日（土）５日（日）と行われました。
あいにくの雨模様で人出は例年よりも少ない中で、一番元気だったのが「高山短大ラリーチーム」のコーナー。
先頃完成したモータースポーツ振興のための「ATC」（自動車先端技術研究所）を会場に、マレーシアラリーの
パネル展示、ビデオ上映、グッズ販売、練習車の展示などなど、活気に溢れていました。
特に「よだ工芸」（山梨県甲府市）社長の依田統さんが駆けつけ、学生たちと「よだ工芸杯 タイヤ交換チャレンジ」を企画。十字レンチとジャッキのみを使いタイヤ１本の交換に要するタイムを競う
もので、学生や教員が次々と挑戦、結果１分３秒の記録で青柳智大（オーストラリア参戦組１年生）が賞金１万円
を手にした、との事。
またマレーシアラリーでコ・ドライバーを務めた、北口信正さん、大塚清吾さんも来学、「高山短大ラリーチーム」
のコーナーは終始いい雰囲気で盛り上がっていました。

１０月７日

トレーニング続く オーストラリア参戦組



オーストラリア参戦組１年生１２名のトレーニングが順調に行われている。
先日開催された大学祭には、マレーシアラリーで活躍したコ／ドライバーの方々や、去年オーストラリアに参戦したOBたち、が駆けつけて、現２年生たちと賑やかに再会を楽しんでいた。
その様子を見ていた１年生たちは何を思っただろうか。
ある１年生は、「はやく実戦を戦ってあんな風に笑いあいたい」「何としても成功させなければ」と漏らしていた。


先頃完成したATC。ラリーチームの活躍とともに、モータースポーツの振興を目的に建設された。

翌６日、７日と放課後のトレーニングは予定通り行われ、一層意欲的に全員で練習車に向かっているのがわかる。
本番まであと３週間あまり。残された時間は多く無い。
１１日、１２日には国立乗鞍青年の家で合宿を行い、プロによる最後の実戦トレーニングがある。
プロから見た１年生たちは、どんな評価をされるだろうか。

１０月１２日

「何でタイムが縮まらないんだ！？」最終の合宿トレーニングで猛特訓

１０月１１日～１２日 ＷＲＣオーストラリアまであと２週間


左右のドライブシャフト交換、ハウジング交換、現実にこれらが同時に行われる可能性もないとは言えない。


メカニックは全員短大１年生。車について勉強し始めて半年である。意欲は満々、前向きに頑張っているが、教えられたことがまだ消化しきれない。それが先輩達との差かもしれない。


国立乗鞍青年の家は北アルプス連峰、乗鞍岳の中腹、高山市からは車で約１時間。標高は１５００m。国営の青少年研修施設

ＷＲＣオーストラリアラリーまであと２週間となり、より実戦的でラリーづけの練習を行おうと、チームは１０月１１日から１２日まで国立乗鞍青年の家に泊り込みで合宿を行った。
参加は次の通り。

アドバイザー 吉本裕氏（ＫＩＴ社長）
１号車ドライバー高桑春雄（ＳＭＳＧドライバー）
〃コ・ドライバー山崎広道（高山短大教授）
２号車ドライバー鳥羽利紀（ＳＭＳＧドライバー）
〃コ・ドライバー船木 良（ＳＭＳＧドライバー）
学生メカニック１２名（高山短大自動車工業学科１年生）
高山短大教員６名
ゲスト３名

１１日（土）、施設内のグラウンドを借用してトレーニングが始まった。
メニューは左右のドライブシャフト交換、ハウジング交換、サービス時間は２０分。普通なら１０分から１５分だが、最低でも１９分で終了するよう指示が出る。
最初にＡチーム６名が、続いてＢチーム６名が行う。しかしタイムは２２分から２５分。
「今まで何やってたんだ？」
アドバイザー吉本氏の叱責が飛ぶ。
「基本的な作業手順が悪い」
「教えられた通りの作業しかできないのは考えて作業してい ない証拠。頭を使って道具を有効に使い、チーム全員でデ ィスカッションしながら向かわなければ進歩はしない」

厳しい指摘に２度３度と繰り返す。学生たちも練習の場所が変わっただけでミスを連発してしまうことに自ら驚いている様子。「このやり方じゃダメなんだろうか」自分たちなりに一生懸命練習してきた手順にも疑問が沸いてくる。

のためテレビはもちろん娯楽などなく消灯は夜１０時、起床は朝６時３０分。ラリーづけの合宿にはもってこいだ。



１０月１２日合宿２日目は雪が舞った。

そして翌日の１２日（日）、やはりタイムは２２分。何度繰り返してもまったくタイムは縮まらない。
学生たちも必死だ。ラリーカーは泥水をはねてツナギは瞬く間にドロドロに、そして全身ずぶぬれになる。おまけに標高１５００m日中の最高気温は２度。寒さと環境の違い、厳しい指摘、縮まらない作業時間。学生自身その原因が分からない。何がいけないのか、どうすればいいのか。その都度指摘を受けるのだが、理解し実践することができない。
やがて初雪となる霰（あられ）状の雪が降り始めた。学生たちの表情は苦しげだ。だが勿論寒さだけの苦しさではなかった。ついにアドバイザー吉本氏が言い放った。
「こんな状態だったら、オーストラリアじゃサービスさせら れない。任せられるはずがないじゃないか」

吉本氏は遅いことよりもそれを向上させようと全員で話し合い、作業分担や手順を確認する言わばチームワークの重要性を強調した。その中でムダな時間を省いて一番効率的な作業を作り上げていくのだと。一つ一つの作業もその話し合いでいくらでも短縮できると。
トレーニングは予定を変更し、昼食をはさんで午後も行われることになった。暖かい食堂に戻って食事をとる学生たちにもはや声はなかった。
午後、雪はみぞれとなり冷たく降り続く。容赦ない叱責を受けながらラリーカーの下に潜りこんでいく学生たち。
こうして厳しい合宿トレーニングは終わった。
アドバイザー吉本氏は、
「命を預かるメカニックの仕事は君らが思う以上に重い、大 切な仕事だ。心して向かえ。そうでない者は最初から来る な。」
と本番まであと２週間の最後の仕上げに檄を飛ばした。



吉本ゼミ開講、学生からの質問は止まらなかった。その一つ一つに黒板に図を書いて説明していく。終わってみれば講義は９０分あまり。これは大学の講義時間と同じである。



学生の指導にあたる逸見助監督（高山短大講師）も重い宿題を抱えている。「今まで何やってきたんだ」吉本氏の言葉が頭から離れない。

吉本ゼミ開講

合宿の夜、さまざまなミィーティングの後、アドバイザー吉本氏による吉本ゼミが開講した。
オーストラリア現地での日程に沿った状況の説明から、ラリーメカニックとしての仕事、予想される作業工程、ラリーの流れなどを質疑応答を交えて講義した。特に本番で必ずある作業として、トラバン、ブレーキパッド、オイルの交換、最悪ハウジング交換などを上げると共に、
「ラリー初日のＬＥＧ１、その一番最初のサービスが最も大切」
として昨年同様、初期ゆるみに対するトルクチェックの重要性を強調した。
またラリーカーが潰れて曲がって帰ってきた時など「壊れた車の直し方、対処の仕方」につい



鳥羽利紀氏。２号車ドライバー。学生たちとのラリーでどんなドライビングを見せるのだろう。



船木 良氏。９月のマレーシアラリーを２年生の学生たちと戦った。今回は高山短大チームの２号車コ・ドライバーとして参加する。


高桑春雄ドライバー。
「１年生と２年生の差？別にないですよ。大丈夫でしょ。」これは教育という観点に立てばこその言葉。

てもその難しさと注意点を講義した。

最後に本番まであと２週間、学生がやらなければならない練習として車で行う以外に、イメージトレーニングを強調した。どこにどんな部品が付いていて、どんな工具が必要で手順はどのように行うのか。そしていつも「ナゼ？」の疑問をもって頭で考えること。そして答えを見つけだすこと。
経験と実績、そして学生への愛情と教える事への情熱に溢れた吉本ゼミは、そのままで「生きた教室」である。高山短大の教員もみなメモをとり、９０分の講義に耳を傾けていた。

良いメカニックとは？ その条件

合宿に同行したＮＨＫ岐阜放送局の堀井アナウンサーがアドバイザー吉本氏に尋ねた。答えはこうだ。
「良いメカニックは、自分のするべき事を知っている。そして工具を知り、適切に選び、適切に使うことができる。不必要な声を出すことなく黙々と作業する。」（学生たちは大騒ぎだ）

その見分け方は？の問いには、
「後ろから見ていれば誰にでもすぐわかる。素人目にも分かるだろう。安心感がちがう。」

合宿を終えて。

学生には厳しい合宿だったろう。教える側もどうすれば効果があがるのか、メカニックとして育つのか、試行錯誤している。
学生によるWRC参戦は「教育」が目的だ。学生自身がサービスを行い、その練習から本番での過程で技術的にも人間的にも教科書では得られない「生きた教室」を実践するためである。その主旨を誰よりもよく理解しチームを導いてきて頂いているのが、吉本裕氏、高桑春雄ドライバーであり、SMSGの方々、そしてSTi、富士重工である。
「教育」を目的として多くの方々の支援、援助、協賛を頂いている以上、目的は完遂しなければならない。リタイアという形で講議を終えるわけにはいかないのだ。何よりも完走した者のみが味わうことのできる達成感、一体感、充実感をもってこの教育は終了するのである。

が、ことはラリーである。
速く走りたいプロドライバー、しかし全力で走らせることの出来ないメカニック、完走するた

めにはサービスでは学生に任せられない場面があっても不思議はない。「教育」と「ラリー」という現実の狭間で、ある種のジレンマがある。
その解決は「任せられるメカニック」を育てる以外にないのだ。

チーム情報（オーストラリアラリー関係）

- オーストラリアラリー参戦！
  １０月３０日から１１月２日までパースで開催されるWRCオーストラリアラリーに高山短大ラリーチーム参戦！ 帰国は１１月５日。
- ２２日、ドライバー、コ・ドライバー先発
  1st car 高桑春雄ドライバー、山崎広道コ・ドライバー
  2st car 鳥羽利紀ドライバー、船木 良コ・ドライバー
  以上４名の競技者は先発隊として２２日成田空港からカンタス航空でパースに向かった。学生らサービス本隊は２４日に高山駅を出発、２５日同じく成田からカンタス航空で出国する。
- サービステント（ラングレーパーク）はスバルデメカチームと同じ
  ラングレーパークでのサービステントは、スバルが毎年派遣する全国ディーラーメカニック選抜チームと同じテントが決まっている。今年のデメカチームはサファリでなくオーストラリアラリーに参戦、２台のインプレッサをサポートする。ドライバーは全日本ラリー選手権１位の新井敏弘氏、サファリＮクラス２年連続優勝が記憶に新しい三好秀昌氏である。デメカチームと学生チーム、これが同一のテントでＷＲＣを戦う。注目赤丸印である。

  - 現地ヘルパー依頼
    やはり無くてはならない現地ヘルパーを昨年同様アラン・アダムス(ARAN.ADAMS)氏とジム・マーデン(JIM.MARDEN)氏に依頼。ジャッキなど足りない工具の手配も合わせて依頼。現地では移動するサービスカーの運転とさまざまに便宜を図るマネージメント面で協力する。

  - 本番もプロによる学生指導
    オーストラリアでは、これまでアドバイザーとして学生たちを指導してきた吉本裕氏（KIT 社長）に加え、ニュージーランドからゲーリー・ベクハム(GARY.BECKHAM)氏が参加。計２名のプロが学生たちを指導すると共に、緊急時の対応にあたる。学生たちはプロから多くのことを学び、教えられ、自分でやってみて、また学ぶ。
    （予定されていた佐賀スバル岸川雅之氏は仕事の都合上不参加となった）

  - 坂本廣志氏（フォトライター）も同行
    ＰＤ（プレイドライヴ）誌などで活躍中の坂本廣志氏がオーストラリアラリーに同行する。同氏は昨年のオーストラリア、先月のマレーシアにも同行して高山短大チームを見続けており、チームの成り立ちから教育としての主旨をよく理解。チームの視点、プロの視点、ラリー界全体の視点、さまざまな視点から冷静なアドバイスを頂いている。また氏の残す数々の写真は、ラリーで必死にサービスをする学生たちのほんの一瞬のわずかな表情も逃さず撮影されており、学生にとってもチームにとっても大きな財産となっている。
  - ビデオ撮影のためのパスを取得
    参戦の一部始終をビデオに記録するため、サービスエリア、ギャラリー、ＳＳ内、あらゆる場所に立ち入ることのできる「MEDIA PASS（メディアパス）」をＩＳＣ（ロンドン）、ラリーオーストラリア事務局（パース）に申請。許可を得て手続き中。教育を目的とした学生たちの挑戦は国外でも好意的に受け入れられているのかも。

１１月２６日

高山市長を訪問。
1998年に向けて支援、協力を要望。

１１月２６日午後、チームは高山市庁舎に土野守市長を訪問、WRC第１３戦オーストラリアラリーの報告と、来年度に向けた協力を要望した。

戻る

HOME ホームへ戻る

高山短大ラリーチーム1998年の軌跡

最新情報２-参戦への軌跡（１９９７年前半）
最新情報３-参戦への軌跡（１９９７年後半）
最新情報4-参戦への軌跡（１９９８年）

最新の参戦情報については、「高山短期大学公式ホームページ」でご覧下さい。

1月18日
**ＮＨＫテレビ「おはよう日本・祝日特集（98WRC総集編）」にて、
高山短大チームのＷＲＣチャレンジが放送されました！**

お知らせしてきました通り、ＮＨＫ朝の情報番組「おはよう日本」の、1月15日放送は「祝日特集（98WRC総集編）」でした。
番組は、98年のWRCタイトル争いを中心に、迫力ある映像で昨シーズンを振り返ったあと、日本からも多くのプライベーターがWRCに参戦している、というコメントに続いていよいよ高山短大チームが登場。約３分にわたって参戦の様子が放送されました。成人の日にちなみ、題して「20歳の挑戦」。
「いま、教育に必要なのは、夢、希望をどうやってもたせるかなんだ」「参加した学生はきっといい社会人になるにちがいない」というコメントが最後に添えられ、全国に放送されたのでした。

12月18日
**高山短大チームのＷＲＣチャレンジがＮＨＫで放送！
来年1月15日ＮＨＫテレビ「おはよう日本」**

今年、高山短大チームは、その参戦準備から現地本番までＮＨＫの取材を受けており、ＮＨＫお馴染みの朝の情報番組「おはよう日本」（午前6時～午前8時15分）で放送される予定です。
放送日は、来年1月15日同番組の祝日特集。時間は朝7時30分～25分間。
1998年WRC特集と高山短大チームのWRCチャレンジが放送されます。
なお、これに関して、ラリー雑誌「プレイドライブ」増刊の「ラリースピリット」最新号に1面記事があります。

12月16日
ドライバー手記を掲載しました。

今年11月のWRCオーストラリアラリーを見事完走した、１号車ドライバー高桑春雄氏、コンビを組んだコ・ドライバー鈴木 博氏の参戦手記を掲載しました。
「完走！リザルト速報」のページへ。

12月2日
**1999年に向けて、始動！
来年も参戦します、高山短大チーム！！**

今年98年の３年連続完走の余韻もさめやらぬうちに、高山短大チームは来年に向けて動き始めました。目指せ、９９年WRCオーストラリアラリー。
高山短大チームは1999年も４年連続WRCオーストラリアラリーに参戦します。

チーム情報＆近況

- 今年からWRC参戦は高山短期大学の授業として正式にカリキュラムに取り入れられています。それが前期は「実戦ラリー講座」として、実際に参戦した後期は「海外ラリー実

習」です。気になる教育効果と成績は？
単位認定を行うのは、チーム総監督で教授の山崎先生。

- 現在、98年のWRCオーストラリアラリーを紹介するポスター、チラシ、ビデオ等、制作中。皆さんの街で、学校で、電車でまもなくご覧頂けます。
- 98年WRCオーストラリアラリーでは、現地でNHKの密着取材を受けております。年明けの１月には、NHKテレビにて放送が予定されているとの事。詳細が確定しだいお知らせします。
- いま、なぜか高山短期大学の、とりわけ１年生に丸刈りヘアーが多い。もちろんチラホラなのですが、チームの帰国以降、一般の学生に丸刈りヘアーが流行った模様？？真偽の程は確かではありません（笑）
- WRC効果もあって、高山短期大学では一層モータースポーツへの取り組みが活発となっています。今年４月からはモータースポーツ系の選択科目が開設された他、鈴鹿で行われたリッターカーに初参戦（完走）、また大学敷地内にモトクロスコースを造成するなど、学生の関心や興味が具体的な意欲となるよう、試みが続いています。

12月1日
プレイドライブ1月号（12月1日発売）
高山短大チームの特集が掲載されています。

12月1日に発売された、ラリー専門誌「プレイドライブ」はWRCオーストラリアラリー特集。
高山短大チームも５ページにわたってカラーで掲載されています。
学生たちの活躍の様子が顔写真入り！です。どうぞご覧下さい。

11月12日
見事完走！やったぜ高山短大チーム
WRC（世界ラリー選手権）第１３戦オーストラリアラリー

オーストラリア（パース市）で開催されたWRC（世界ラリー選手権）第１３戦オーストラリアラリーは１１月８日バーニングスのゴールランプで終了した。
リザルト
1号車高桑春雄・鈴木博 組 36位
2号車船木 良・依田 統 組 42位

10月25日
３年連続のWRC参戦！
いよいよ日本出発。

WRC（世界ラリー選手権）第１３戦オーストラリアラリーが、いよいよ１１月５日、オーストラリア（パース市）で開幕する。今年で３年連続の参戦となった高山短大チームは、１０月２８日にエントラントら先発隊が、３１日には学生メカニックら本隊が成田空港から出発する。
今年からWRC参戦を正式なカリキュラムに取り入れ、実戦教育の場として単位認定がされることになっているが、３年連続の経験と授業としての大学の取り組みがどのような成果となるか注目される。

学生たちの仕上がりに問題はない。昨年１年生として参戦経験のある学生が１３名中６名いる。経験に基づく練習やミィーティングを４月からくり返してきた。あとは現地での頑張りだけだ。睡眠時間は３～４時間、１日数百キロの移動、ラリー中は満足な食事はない。何よりも世界の舞台という緊張と苛酷なラリーの中で、今までの練習と経験を生かすのは、気力と元気、そしてチームワークである。今年はどんなドラマが待ち受けているのか。
監督、エントラント以下、総勢４０名を越える高山短大チームは、いよいよ１９９８年のWRC本番を迎える。

10月25日

1998WRC（世界ラリー選手権）第１３戦オーストラリアラリー、主な参戦日程

10/28 先発隊出発（監督、エントラント）
10/31 本隊出発（学生メカニック）
11/01 レッキ、ラリーカー仕上げなど
11/02 レッキ、ラリーカー仕上げなど
11/03 レッキ、ラリーカー仕上げなど
11/04 テストラン、ラリーカー仕上げなど
11/05 車検、LEG１SSSスタート
11/06 LEG１
11/07 LEG２
11/08 LEG３ ゴール
11/09 撤去
11/10 荷積み 帰国
11/11 日本着

９月８日
合宿トレーニング実施
９月10日～１１日

2ヶ月後に迫ったＷＲＣ参戦に向けて、チームは９月10日から１１日にかけて合宿トレーニングを実施。合宿にはスバルラリーチームＪＡＰＡＮ監督で高山短大ラリーチームのスーパーバイザーである上杉哲雄氏が来学し、学生たちの指導を行う予定。
また、ドライバー・コドライバー各氏のほか、参戦スタッフも集合する。

ＡＰＲＣマレーシアラリー９月6日フィニッシュ
高桑／船木組（インプレッサ）１３位で完走！

マレーシア（クアラルンプール近郊）で行われた今年のＡＰＲＣマレーシアラリーで、ＳＭＳＧから参戦した高桑春雄、船木良氏のインプレッサ（Ｎ４クラス）が見事１３位で完走した。両氏はこのあと高山短大ラリーチームの１号車、2号車のドライバーとして、１１月のＷＲＣオーストラリアラリーを学生たちと共に戦う。
なお、このマレーシアラリーには高山短期大学の学生2名がたっての希望で同行を許され、メカニックを務めた。

7月２５日

現在、決定した１３名の学生メカニックのうち、６名までが昨年の参戦経験者。さらに、このWRC参戦は２年生が対象であるにもかかわらず、１年生数名が来年の参戦を目指してチームに同行することも決まっている。（メカでなく、世話係として）

7月１７日
参戦メンバー決定！

１５日（水）『実戦ラリー講座』の冒頭、参戦メンバーが発表された。
メンバーは男子学生ばかり１３名。これにより、チームの参戦メンバーはほぼ全員が揃った。
９月からは強化合宿、放課後のトレーニングなど、いよいよ本格的な練習に入る。

『実戦ラリー講座』第２回の特別講義

7月１５日（水）午後、『実戦ラリー講座』第２回の特別講義が行われた。
この日、大学を訪れたのは、高桑春雄ドライバー、坂本廣志氏（フリーフォトライター）。

グラウンドでの実戦練習の後、教室で坂本廣志氏が「なぜラリーか」と題し講演。フォトライターとしてラリーに関わってきた３０年の体験を熱っぽく話した。学生は身を乗り出すようにして話に聞き入っていたが、学生にとっての生きた授業というものを実感させた。
この『実戦ラリー講座』は前期科目のため、来週で閉じられる。

また、２号車として船木 良氏が学生の激励に訪れた。
さらにラリー車のカラーリングを担当して頂く、「よだ工芸」社長、依田 統氏が打ち合わせに同行した。

7月１０日
参戦メンバーまもなく決定

１１月のＷＲＣ第１３戦オーストラリアラリーに参戦する学生メカニックの選考がほぼ終わり、来週１３日にも発表される予定。
メンバーには昨年参戦経験のある学生も含まれる見込み。

また、１５日（水）には『実戦ラリー講座』第２回の特別講義として、高桑春雄ドライバー、坂本廣志氏（フリーフォトライター）らの実技指導と講演が予定されている。

６月２６日
１９９８年11月のＷＲＣ参戦に向けて
実戦ラリー講座快調！

今年から正規の授業としてスタートしたＷＲＣ参戦のための『実戦ラリー講座』は、前期の講義の中盤を過ぎ、順調に進んでいる。
６月２４日（水）、チームドライバーの高桑春雄氏とアドバイザー吉本裕氏が『実戦ラリー講座』を訪れ、特別講義を行われた。
受講生２０名（女性３名を含む）は３チームに分かれ、タイムアタック形式でタイヤ交換、ブレーキパッド交換、サスペンション交換などを行い、それを見たアドバイザー吉本氏は、これまでの練習と勉強の成果に一応の評価を与えていた。
ＷＲＣ参戦メンバーは前期講義の終了後この２０人の中から選ばれ、同時にそれは「高山短大ラリーチーム」として、以降の特訓トレーニングを行い、『海外ラリー講座』としてＷＲＣ本番を迎える。

５月１日
『実戦ラリー講座』（２年生対象）開講！

いよいよ4月22日『実戦ラリー講座』が開講した。受講するのは女子学生3名を含む計20人。うち8名が昨年参戦した経験者。ラリー車を使っての本格的な講義はゴールデンウィーク明けで、足回りのパーツ交換を中心に決められた作業を時間内でしかも確実に行うのが主なテーマとなる。
昨年も参戦し、チームリーダーとして活躍した田中伸明（自動車工業学科2年）は、「去年は（授業としてではなかったので）放課後に練習していた。アルバイトもできなかった。これからは授業で練習できるのでとてもうれしい」と喜んでいた。
この講座は前期科目として夏まで続けられ、メンバーを絞った後、後期からは「海外ラリー講座」として実際に今年11月のＷＲＣに参戦する。

ＣＯＭＰＥＴＩＴＯＲＳ’ＶＩＴＡＬ ＡＤＶＩＣＥ配布される

競技者への大会要項として配布されるＣＯＭＰＥＴＩＴＯＲＳ’ＶＩＴＡＬ ＡＤＶＩＣＥが到着した。それによると細かな変更はあるものの、ＬＥＧ１（Ｙｏｒｋ）、ＬＥＧ２（Ｃｏｌｌｉｅ）、ＬＥＧ３（Ｂｕｎｎｉｎｇｓ）、と昨年とほぼ同じ行程。ＳＳはトータル２４

(404.34ｋｍ）、総走行距離1411.73ｋｍとなっている。エントリー開始は8月3日。ラリー開催は11月5日ＳＳＳでスタートし、8日Ｆｉｎｉｓｈ。

２月６日

WRC参戦が高山短期大学の新カリキュラムに！
『実戦ラリー（実習２単位）』『海外ラリー実習（実習１単位）』

高山短期大学自動車工業学科の４月からの新カリキュラムにWRC参戦を前提とした授業が登場する。このほど教授会で審議、正式に承認された。
ラリーチームの２度にわたるWRC参戦で、WRC参戦が学生に与える教育効果、その波及効果は実証済み。学内外での評価も高まる一方。この「生きた教材」を授業に取り入れることはできないか、魅力ある授業として学生に提供することはできないか。全国でも他に例を見ない試みがついに実現することになる。

新しい講議は『実戦ラリー（実習２単位）』と『海外ラリー実習（実習１単位）』の２つ。自動車工業学科の「自動車工学特論」の区分の中に選択科目として登場する。学生は他の選択科目と同様に履修することができる。
まず４月に『実戦ラリー』が開講。WRC参戦のための知識、技術、トレーニングを行っていく。WRCメンバーに選ばれるためには当然履修していなければならない。
『海外ラリー実習』はWRC参戦の期間中を実習と位置付ける。また補講として、過去２年間同様、放課後のトレーニング、さまざまな特訓・合宿が行われる。
指導・単位認定は、チーム総監督の山崎広道、監督の逸見勤。

以上、まだまだ詳細は協議中で、教務規定に沿って講議概要の策定、時間割り調整などが行われていく。そして２月１７日からのスキー実習（２泊３日のスキー研修／体育の授業）で学生に発表される予定。

（後日、続報をお伝えします）

１月２９日

９８シーズンスタート！

チームに２度のWRC完走をもたらした高桑春雄ドライバーが、１９９８年のラリー参戦を早くも開始している。



１月１７～１８日 Ａクラスラリーシリーズ第１戦 ＭＣＳＣウインターラリー終了。
（松本をスタートし長野県内 ２００ｋｍ）完走

１月31日～2月1日 全日本ラリー シリーズ 第１戦 ＤＣＣＳウインターラリー
（佐久市をスタートし長野県内 ２５０ｋｍ）

以上ウインターラリーをニューカーで参戦。



ニューカーはスバル ビストロ スポーツ スポーツシフト (オートマ）。
スポーツシフト ＥＣＶＴのオートマに シーケンシャルシフト（？）を追加したようなもので、６速ミッション。カラーリングもNEW！

リヤクオーターにもちろん高山短大の文字が入ってます。

戻る

ホームへ戻る

1999 World Rally Championship　チームと日程　Rally Australia 11.4 〜 11.7

チーム概要

エントリー名	TAKAYAMA COLLEGE	
１号車	高桑春雄 / 鈴木博	Subaru Impreza 555
２号車	遠藤道康 / 園田裕康	Mitsubishi Lancer Evo?
学生メカニック	高山短期大学 自動車工業学科２年生１６名	
総監督	山崎広道（高山短大）	
監 督	逸見 勤（高山短大）	
アドバイザー	２名	
ヘルパー	２名	
現地ヘルパー	３名	
プレス	２名	
学生マネージャー	１名（商経学科２年生）	
大学教職員	３名	
	総勢３５名	

チーム日程

10/27（水）	先発隊成田発
10/30（土）	学生チーム本隊成田発
	レッキサービス 車両各部チェック テストラン 最終仕上げ
11/4（木）	車検
	SSSスタート〜WRC開幕
11/5（金）	LEG1
11/6（土）	LEG2
11/7（日）	LEG3〜ゴール
	表彰パーティ
11/10（木）	帰国

戻る

1999 World Rally Championship　決定!　Rally Australia 11.4 〜 11.7

「オレたちがサポートするんだ」〜99高山短大カラーリング

このラリーカーを走らせるのはオレたちだ、とばかりに、学生メカニックを大きく配したカラーリング。高山短大は1999年WRCオーストラリアラリーに１号車２号車ともにこのデザインを採用。

これは学生たちの熱意と夢、完走にかける思い全てを象徴し、このWRC参戦の本当の意味が凝縮されているのです。WRCオーストラリアでこの学生たちのラリーカーが疾走します。



戻る



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

最新の現地レポートへ

01/10/28　#1 サービスレッキ

10/27夜、いよいよ待ちに待ったWRC世界ラリーに向けて、学生メカニック21名が成田空港から出発しました。約10時間のフライトで、翌28日、現地時間で早朝6:00に現地パースへ無事到着。（日本時間マイナス1時間が現地時間となります）
チームはただちにサービスレッキを行いました。



SOTICOと呼ばれるラリー最終日（Leg3）のサービスが行われるところ。サービスレッキとは、本番を想定した学生たちのサービスの練習。



SOTICOはオーストラリアラリー名物の３段ジャンプと川渡りで有名なところ。隣ではポッサムボーン、新井敏広選手がレッキ中。それでも学生たちはミィーティングに集中。



１号車は高桑春雄・ポールフリントフ。
２号車はジムマーデン・スチュアートパー

シバル
レッキに使う写真の車両は、レッキ専用の
練習（試走）車両です。

01/10/28　#2 ワークショップ

サービスレッキ後、ワークショップと呼ばれるパース市内の作業スペースへ移動。ここが本番車の仕上げやラリー準備を行う拠点です。



パース市内、ホテルから10分のところに用意されたワークショップ。



明日からの本格作業に向けてまずはパーツ確認。「今夜は一晩中やっても（仕事しても）やり足りないくらい」と、学生メカ指導の高原先生。

▼2001 参戦情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

10/28

最新の現地レポートへ

01/10/29　ワークショップ

今日から実質２日間で本番車を仕上げなければなりません。日本で入念に調整しているとはいえ、本番前の最終作業はメニューがいっぱい。朝から晩までワークショップにカンヅメです。



パース市内、ホテルから10分のところに用意されたワークショップ。学生たちは１日中ここにいて本番車の仕上げに集中します。アライメントのトー調整、アーチハイトの調整、サスペンションの減推力調整、ステッカー貼り、ドライバーリクエスト対応など、すべての作業は今日からの２日間で済ませなければなりません。



明日に予定されているターボシールのためにターボの取り外しを行います。
*サーキットと違いWRCは大自然の中の公道を疾走するのであまりに高出力のモンスターマシンでは危険すぎる。それでFIAの規定によりターボのリストリクター（エンジンへの吸気を制限する装置）の径を絞り、ターボの出力を抑えなければなりません。それに違反していないかチェックする検査がターボシールで、車検前の最も重要なプロセスのひとつでもあります。



オフィシャルのプレートやスポンサーステッカーなどを貼るのも仕事。オフィシャルプレートはボンネットに穴を開けリベット止めします。ン百万もする新型車にドリルで穴を開ける気分は？



パーツトラックへ積み込む機材を効率良くセッティングしています。万全の作業環境を整えられるかどうかは本番時の作業効率に大きく影響します。



世界規模のイベントともなるとさまざまなことが起きます。今日は２号車のロールバーが大会基準に合わない可能性があり、万一のための対応として溶接による補強作業を行うことになりました。その対応と手配に大学・現地スタッフは大忙し。



急きょ手配された工場へ２号車を運ぶために、内装を撤去。これまで苦労してセッティングした部分はすべて最初からやり直すことになります。無事スタートランプに上がるため、打つ手はすべて打っておくのです。



夕食を食べに行く時間がない。ワークショップでハンバーガーを食べます。これがいつもの風景。

本学卒業と同時に北海道の酪農学園大学環境システム学部に編入した谷野英之さんが、ぜひにと参加してくれています。学生たちの食事やチームの必要品の調達を担当します。
なんでも、予定している卒論のテーマが「世界的イベントにおけ

るチームマネージメントと広報的・経済的効果についての考察」だとか。自身が高山短大在学中に世界ラリーにメカニックとマネージャーで２度参加しており、そこで世界的イベントでのマネージメントに興味を持ったのだそうです。

▼2001 参戦情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

10/28　　10/29

最新の現地レポートへ

01/10/30　ワークショップ

ワークショップでの最終仕上げは今日がタイムリミット。明日のテストラン、車検に備えて最後の追い込みです。日程はギリギリのため、どんな作業も先送りはできません。終日ワークショップにカンヅメとなり、長い長い一日となりました。



昨日の２号車に続いて今度は１号車もロールバーの増設が必要となり、朝一番で溶接工場へ運びこむことになりました。シートや内装を全て撤去。



午後、戻ってきた１号車にただちに学生たちが作業に入ります。





現地スタッフのダニーさんにレクチャーを受けながら作業する学生たち。もちろん英語。トー調整やアライメント調整を自分たちで頑張る学生たちに、スタッフも一生懸命で応えます。

作業が詰めの段階に入るにつれ、お互いの作業内容確認をする学生たちにも熱が入る。





ターボシールを終えてターボの取り付け。現地スタッフのゲーリーさんがお手本。

２号車のターボ取り付け。２号車は今日１日の作業にほぼ集中することができました。順調な仕上がりです。





夕暮れ近く、ついにエンジン始動。

１号車のミスファイアリングシステムは強烈な爆発音を発します。学生たちの目の色が変わって気持ちが入っていくのがわかります。

最終仕上げの全行程は全て終えました。いよいよ次は実際に走行するテストラン。ここで不具合やトラブルがあればまた再整備です。ともかく、明朝（10/31)チームはテストランへ向かい、午後４時に車検となります。
これらを全てクリアして、夢のスタートランプにたどり着くことができるのです。

▼2001 参戦情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

10/28　10/29　10/30

最新の現地レポートへ

01/10/31　テストラン

いよいよテストラン。これまで仕上げてきたラリーカーがオーストラリアの大地を疾走します。これが本番へ向けた最終チェックです。特に今年１号車の新型インプレッサは世界ラリーでもワークス以外にはまだ使われることが少ないため、特性や走行データの実績がありません。どんな走りをするのか、何が起こるかわからない、重要なテストランとなりました。



「ここまでやってきた作業に間違いないなら不具合が出るはずがない。このテストランに集中しろ。五官の全てを使ってフルに動け。邪念があるとケガをするぞ」。メカニック指導の高原先生のゲキでテストランは始まりました。



パース近郊マンダリング近くのテストコース。周回するコースを走ってはサービスイン。調整して確かめながらまた走る。この繰り返しです。



学生たちも見違えるような動きを見せています。ラリー本番を前に気持ちは完全にラリーメカニックです。



ゼッケン60、１号車は初めてのコンビとなる高桑春雄・ポールフリントフ組。高桑ドライバーは本学のファーストドライバーを６年連続で務めます。ポールは世界ラリーでもお馴染のオルデンスキーのナビも努めたことがある人。



ゼッケン65、２号車は昨年に引き続いてジムマーデン・スチュアートパーシバル組。２号車は順調な仕上がりで、走りにも問題なく、早々とオールOKの判断。「本番ではお守りにさるぼぼをクルマに取り付けて下さい」。ジムのリクエストです。
*さるぼぼ＝飛騨高山の民芸品。お守り。



砂煙をあげて走る１号車。高桑ドライバーは感触を確かめながら何度も何度もテストランを繰り返していました。



車両自体にトラブルも不具合もなくまずはひと安心。車高調整、サスペンションの堅さなど、ドライバーのフィーリングを確かめながらの作業でした。

01/10/31　車検（ラングレーパーク）

テストランをトラブルなく終え、続いてラリーの主会場となるパース市内のラングレーパークへ移動。スタートランプへの最後の関門、車検に臨みました。



仕上がった２台のラリーカー。右が１号車高桑春雄・ポールフリントフ組（ゼッケン60）、左が２号車ジムマーデン・スチュアートパーシバル組（ゼッケン65）



車検を通過していく１号車。しかし２号車はシートベルトの取り付け方法について指摘を受けることに。他のチームも多くのチェックを受けており、このままリタイアかと思われるチームも。今年の車両基準はかなり厳しくなっています。



２号車はただちに改善作業を行いました。ワークショップへ戻るまでもなく小一時間で完了。翌日早朝の再車検を通過すれば、いよいよスタートです。（後ろに見えるのが滞在ホテル）

２号車の再車検があるとはいえ、問題なく通過できる内容です。他にもドライバーズミィーティングや、オフィシャルとの数々の手続きも終え、無事に６年連続の世界ラリーがスタートできる見込みとなりました。
明日11/1は早朝から再車検、そして同日夕、いよいよ2001WRC（世界ラリー選手権）オーストラリアラリーが開幕します。

▼2001 参戦情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

10/28　10/29　10/30　10/31

最新の現地レポートへ

01/11/1　ラリースタート（SS1）

ついに６年連続でWRC（世界ラリー選手権）オーストラリアラリーのスタートランプに立つことができました。自動車工学特論の「実践ラリー」「海外ラリー実習」としてここまで勉強してきたことが、いよいよホンモノのWRCで試されます。学生メカたち、今この瞬間をがんばれ。



早朝の２号車再車検はクリア。さあ、ラリーが始まる！
チーム全員、ラングレーパークで恒例の記念撮影。



学生たちは１号車のボディに自分の名前をサイン。
自分たちで仕上げたクルマに最後の気持ちを込めて。



１号車・２号車ともにリアの無線アンテナに飛騨高山のお守り「さるぼぼ」を取り付けました。ドライバーとラリーの安全を願い、これが完走のお守りです。



夢のスタートランプ。このスタートランプに上がることができればラリーは90%成功したも同然だ。そういう名言があります。本当にその通りだと思います。



ワークスチームも続々とラングレーパークにやってきます。これはフォードのマクレーとサインツの車両。



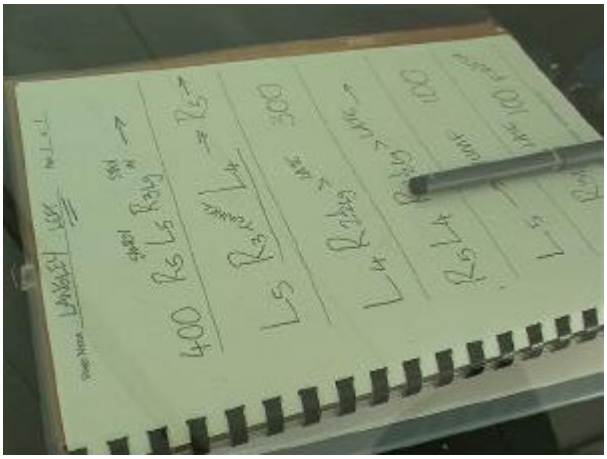
ラングレーパークのサービス隊のエリア。高山短大のテントの様子です。ラリー開幕は夕方６時半。夕暮れとともに雰囲気が高まっていきます。



夕暮れが迫り、逸見監督（高山短大）から最後の指示が飛びます。「授業として４月から頑張ってきて、仲間や現地スタッフ、チーム全員の力でいよいよスタートさせることができる。だが、ここからが本番だ。ゴールランプまで全力でいこう」



夢にまで見たWRCのサービスに自分たちがいる。この世界の大舞台で思いっきり仕事をしよう。学生たちは何度も何度も互いに作業の確認をしています。



２号車のコ・ドライバー、スチュアートパーシバルがラングレーパークのステージで使うペースノート。距離やカーブの角度などが詳しく書いてあります。



PM7:00すぎ、ラングレーパークの大観衆の中、「TAKAYAMA COLLEGE」を紹介するアナウンスに続いて、２台のラリーカーが疾走。１号車・２号車ともにSS1を無事走り終えました。



SS1を終えてサービスタイム。しかし２号車のターボがいまいち不調。問題ない程度ですが、明日最初のサービスで再調整することに。



１号車は何事もなく終了。でも本当の走りは明日から。何が起こるかわからない、予測のつかない状態には変わりありません。

ラリーの主会場となるラングレーパークのSSは2kmあまりのショートコースです。明日からLEG1からが本格的なラリーとなります。2001年のラリーはどんな結果が待っているのでしょうか。明日LEG1はマンダリング方面。SS2～SS10までが行われます。

▼2001 参戦情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

10/28　10/29　10/30　10/31　11/01

最新の現地レポートへ

01/11/2　LEG1 (SS2〜SS10)

11/2、LEG1はマンダリング周辺でSS2からSS9まで、そしてラングレーパークに戻ってSS10が行われました。高山短大は１号車・２号車ともにLEG1を終了しました。
リザルトは暫定で、１号車49位。２号車43位。エントリー中73台の出走で、63台がLEG1を終えています。



早朝６時ホテルスタートして陣取ったマンダリングのサービスパーク。かつてはワークスチームのエリアだったほどのベストポイントを確保。



午前７半すぎ、昨日の作業で１号車の車高調整ミスがあったことが報告され、眠気も一気に吹っ飛ぶチーム全員。他にもリフューエルミス、作業内容の指示徹底など、課題はたくさん。



世界ラリーという大舞台で、今まで勉強してきたことをしっかり発揮しよう。引き締まった雰囲気の中でこの日最初のサービス開始。



それにしても暑い。ジリジリと焼けつくような日差しの中で、気温は30度を越え、地元の人たちでさえ、暑い、暑いを連発。



「世界ラリーはたくさんの人たちが参加して、たくさんの人たちに支えられていることを実感します」サービスの合間に日陰で体を休めながら話してくれた蒲さんは、高山短大のある地元飛騨高山周辺の出身。



チームマネージャーを務める現地スタッフのアランさん。情報収集やさまざまな調達でチームをバックアップしてくれています。



１号車左フロントの足回りにガタつき、下回りの強打や、２号車ターボのブーストが上がらない、など、幸い重大なトラブルには至らないものの、毎回トラブルを抱えてのサービスイン。



サービスの合間に他のチームを見に行きます。外国人メカニックの大技小技に感心したり驚いたり。工具や機材の差、工夫された作業内容に見入ってしまいます。



LEG1最後のサービスは夜のラングレーパーク。１号車左フロントのラッグ＆オピニオンギア・ボールジョイントの交換、そしてトランスミッションオイルの交換など、45分の制限時間内をフルに使ってできる限りのサービスをしました。



「行ってらっしゃい」。１号車、２号車を送りだしてLEG1を終了。

LEG1をなんとか走り終えたものの、なかなか波に乗れないサービスの学生たち。気の抜けない状態が続きます。明日LEG2は、ラリーで最も距離の長いハーベイ周辺へ向かいます。

▼2001 参戦情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

10/28 10/29 10/30 10/31 11/01 11/02

最新の現地レポートへ

01/11/3 LEG2 (SS11～SS17)

11/3、LEG2終了しました。高山短大のリザルトは暫定で、１号車43位。２号車34位。すでに20台あまりがリタイアし、残っているのは54台です。



LEG2は最も長いコース設定。パースから南へ200kmのハーベイへ向かいます。朝６時出発。



学生用バスで移動します。左は機材を入れたパーツトラック。





暑かった昨日と正反対に、今日は雨。オーストラリアラリーの本番で雨が降ったのは1996年の初めての参戦以来。この悪コンディションのせいか、ラリーはSS13がデルクールのクラッシュによりキャンセルされるなど波乱含みとなりました。

「作業的にはずいぶんと安心して見ていられるようになった。今日を走りきれば、完走も見えてくる」。逸見総監督がチームを引き締めます。





２号車ジム・マーデン、スチュアートパーシバル組はターボの調子がいまいちながらも総合34位につけています。学生たちは世界ラリーの雰囲気にも慣れ、全体に動きもよくなりキビキビとした作業を行えるようになりました。

１号車高桑春雄、ポール・フリントフ組はWRCグループNではまだデータのない新型インプレッサのために、慎重な走りを続けています。やがて、日本人のエントリーの中ではトップを走っていたWRCドライバー新井敏弘氏がリタイアとなり、高桑ドライバーが日本人では最上位に。





１号車・２号車のサービスインタイムをボードに書き込む、チームリーダーの大橋君。

学生たちの元気なサービスは注目の的で、スバル・プジョー・三菱などのワークスチームも見にやってきます。





LEG2最後はラングレーパーク45分のサービス。

２号車はノートラブルだったものの、１号車は急きょターボ交換と４輪ストラット交換をすることに。サービステントの緊張は一気に高まります。



学生と教員、現地のスタッフが一丸となって45分フルに作業に当たります。



時間内で無事に作業終了。「行ってらっしゃーい」いつもの送りだしですが、気持ちが体全体に溢れています。

LEG2をようやく終了。学生たちも世界ラリーにすっかり慣れ、勉強してきた通りの作業を安心して行えるようになっています。前期４月からはじまった「実践ラリー」「海外ラリー実習」は明日LEG3でついに最後の授業を迎えます。世界ラリーの夢のゴールランプに向かってあと１日がんばれ。

▼2001 参戦情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦
現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

00/11/13 坂本廣志さんによる最後の「思いつきリポート」

睡眠不足と疲れで「思いつきリポート」が、思いつかなくなりました。
今は、少しだけ復活しつつあります。



時々切れた走りを見せてくれました。
フカフカブレーキで、よくもマァ3日間走りきりました。あーなーたーの、勇気はしょーさんに、あたいしーまーす。ドライバーってさ、ステアリングを握ると人間が変わるんですかね？。高桑さん。



跳ね上げた水飛沫がプレス席まで飛んできました。カメラのボディが触ると熱いくらいの直射日光の中で、遠藤さんが跳ね上げた水飛沫がとても心地よい感触でした。99.9%の完走を目前にした感動が心地よさをもたらしてくれたんでしょうネ。





さすがに、元チャンプ・ジム。
ジムチャンことクリスマスさんの長い髭は伊達じゃあないよね、あの走りは…。トラブルのバーゲンセールみたいなラリーだったけどお疲れ様でした。



名物コースのサービスです。
今のパースは、こんなに強い陽射しです。こんな中で3日間学生メカニックの諸君は頑張ったんですよ。
最後に見せた流れる汗は、涙だったんじゃないの？。本当は！。

カスタムメイドのジムズ・プレート。
「3号車入りまーす」。遠くから聞こえる学生さんの声で一斉に緊張が走る。その時に活躍したのが、このプレートです。初日に各チームの学生さんの手作りです。

これ以前の現地レポート（11/11)
これ以前の現地レポート（11/10)
これ以前の現地レポート（11/09)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/09)
これ以前の現地レポート（11/08)
これ以前の現地レポート（11/07)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/07)
これ以前の現地レポート（11/06)
これ以前の現地レポート（11/04～11/05)

▼最新の現地情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

00/11/11　#1 LEG2 ハーベイ

度重なるトラブルではじまったラリーも中盤のLEG2。最も遠く最も過酷な１日。過去97年の参戦にはこのLEG2でリタイアしたことも。問題を抱えて走るラリーカーも今日を乗り切れば「完走」が見えてきます。



パースから南へ150km。ホテル出発は朝４時。



昨日ミッション交換という大手術をした３号車。



リア担当の渡邊君。タイヤチェックの際、ローターのひび割れを発見。こうしたトラブルのサインを見逃してはいけない。



英会話の得意な田場さんがジムのリクエストを聞いています。



３台が数分間隔でサービスイン。忙しさも３倍。トラブルも３倍。かなりキツイ。またどのクルマも下回りをかなり打っていて入念なチェックが必要。



１号車のブレーキトラブルが解消できないまま、それでも順位を少しずつ上げてきました。
今度は、２号車にも似たような症状が。。。



学生たちの仕事ぶりは問題なし。ここまできたら大丈夫と、今日からは現地スタッフや先生たちもほとんど学生たちに任せることに。



手作りの誘導板をその場でこしらえてラリーカーの誘導を。



「いってらっしゃーい」学生たちのラリーカーの送り出しはオーストラリアラリーではすっかり有名。今年もギャラリーがたくさん。



空いた時間には他のサービスを見て回ります。



インタビューを受けるグロンホルム。



00/11/11　#2 LEG2 ラングレーパーク

昨日までのトラブルもようやく落ち着いてきました。１号車のブレーキ、２号車のターボなど問題を抱えながらも順位を上げてきています。明日LEG3を走りきれば完走。あともう１日、がんばれ。

１号車 32位
２号車 34位
３号車 36位
*(SS16*終了時点）

















これ以前の現地レポート（11/10)
これ以前の現地レポート（11/09)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/09)
これ以前の現地レポート（11/08)
これ以前の現地レポート（11/07)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/07)
これ以前の現地レポート（11/06)
これ以前の現地レポート（11/04～11/05)

▼最新の現地情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

00/11/10　#1 LEG1 マンダリング

今日はLEG1。無事スタートした３台のラリーカーですが車両にトラブルが続出。厳しいハードなラリーとなってしまいました。



マンダリングはパース市から東へ。ここで
は10分、20分、20分、10分の合計４つのサービスを行います。



ホテル出発は朝５時半。眠い眠い眠い。サービスの前に何か食べようということで、マネージメントの谷野君が一人で昨夜こしらえたおにぎりを食べています。



ラリーカーはSSを数本走ってサービスへ戻ってきます。その間、近くのワークスチームを見学に。グロンホルムやデルクールがちょうどサービスイン。



スバルのサービス。向こう側で学生たちがのぞき込んでいます。



そこにいたのはカンクネン。



今年は巨大モニターがサービスパークに設置されています。何台もテレビカメラがあってSSやサービスの様子が見えるのが有り難い。



サービスエリア内は30キロの速度制限。これはラリーカーの話。スピードガンをもってこうしてチェックしています。



隣のチームのパーツトラックの側面が凹んでいるので学生たちが聞いてみるとカンガルーに当たったのだと。おもしろおかしく話すので大笑いに。



1996年のはじめての参戦以来つかっている横断幕。



サービスインしておにぎりをほおばる１号車高桑・鈴木組。



ラリーはいきなりトラブル続出で始まりました。初期段階での多少のトラブルは当たり前ですが、それが３台分とあってサービスは対応に大忙し。



１号車はブレーキのトラブル。何度エア抜きをしても改善しない。



２号車はSS5で左フロントをヒット。ほか、エンジンまわりのトラブルが次々と。



３号車はトランスミッションのトラブル。ギアが２速しか入らない。



「ブレーキが利かないんだよ」と１号車高桑さん。



２号車遠藤さん。



3号車ジムさん。トラブルと暑さで「very hard」。



３号車コ・ドライバーのスチュアートさんと、現地スタッフのダニーさん。



２号車の左フロントの損傷は、ランプ類の破損とバンパーの脱落。走りには問題ない。

00/11/10　#2 LEG1 ラングレーパーク

３号車のトラブルはトランスミッション交換が必要。しかし10分や20分のサービスでは時間が足りない。そこで夜のラングレーパークの45分のサービスで対処することに。問題はラングレーパークまでラリーカーがもつかどうか。１日走り切ってラングレーパークのサービスまでたどり着いてくれ。できるだけの応急処置をしたあとは祈るだけでした。















これ以前の現地レポート（11/09)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/09)
これ以前の現地レポート（11/08)
これ以前の現地レポート（11/07)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/07)
これ以前の現地レポート（11/06)
これ以前の現地レポート（11/04～11/05)

▼最新の現地情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

00/11/09　ラリースタート

ついに2000年WRCオーストラリアラリーが始まりました。心配された２号車のエンジントラブルをやっとクリア。朝11時からの車検では３台とも無事車検を通過しました。そしてスタートランプに３台のラリーカーが次々と。。。



この日のパース市内の様子。



ラリーの大会本部（HQ）があるシェラトンホテル。



ラングレーパークでの車検に向かう３台のラリーカー。車検場に手押しで入れるため学長が自ら押しています。



車検の様子。速ければ何でもいいわけでなく、細かな規定、安全基準があります。とにかく心配しましたが、３台が無事通過。



車検から出てきたラリーカーを囲んでパチリ。「これでスタートランプに上がれる」



オフィシャル関係者がスクーターにゲームボーイをつないで走っている。欧州仕様のスクーターでゲームボーイがタコメーターに変身すると聞いて学生たちも興味津々。



車検が終わった後は恒例のチーム記念撮影。３台の違いはゼッケンの他に、フロントウィンドウ上部のステッカーの色が、１号車はピンク、２号車はグリーン、３号車はブルー。



ワークスチーム・スバルのテント。カンクネンのヨコに「高山短大」の１号車が止まっています。こんな光景もWRCならでは。



ラングレーパークのサービスエリア。３台体制はプライベーターでは最も大きい規模。



ラリースタートは午後７時すぎ。サービステントで最後の準備。



点検して、磨いて、片時もラリーカーを離れません。こうして自分たちのラリーカーに気持ちを込めていくのです。写真は２号車。



１号車です。車内に張り巡らされているのは車両が潰れないためのロールバー。



スタートランプ。「ラリーはスタートランプに上がれば90%は終わる」という言葉があります。もちろんラリーはクルマが走る競技ですが、そこに至るまでの準備、プロセスはその何倍ものエネルギーと時間が必要なのです。



ラングレーパークでのSSS（スーパースペシャルステージ）は２台同時スタートのタイムトライアル。ラリーは毎晩最後のステージでここを走ります。



ラリースタート１時間前。誰もがラリーに集中しています。見違えるほどの活気と目の輝きです。作業手順の確認を何度も何度も繰り返します。



３号車ドライバーのジムとの確認。作業内容はドライバー、メカニック双方で必ず確認し合います。これは明日の走行距離から今夜のリフィーエル（給油）の量を確認しているところ。



スタート時間が迫る頃にはギャラリースタンドは超満員。それぞれサインツ、マクレー、カンクネン、マキネン、オリオールと名前がついていて、チケットには「マキネンスタンドC 149」というよ



ラングレーパークはクライマックスが最後になるようにリバーススタートとなります。午後７時すぎ、高山短大チームはゼッケン65の３号車からスタート。

うに表示されています。



ラングレーパークのコースは全長2.5kmほどと短く、２台でのタイムトライアルはショー的要素たっぷり。



ここでは10分サービス。スタートしたばかりのラリーカーのチェックが主な作業。



学生たちは気合い十分。お互い声をよく出し合い、最初のサービスとしてはまったく申し分ない仕事ぶりです。



無事３台のラリーカーはスタートしました。学生たちもいいサービスでスタートを切りました。みな元気。明日はLEG1。本格的にラリーが始まります。

00/11/09　坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風 Part3」

ラリー界で活躍中のフォトカメラマン 坂本廣志さんにリポートを頂きました。

坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風 Part 3」

これ以前の現地レポート（11/08)
これ以前の現地レポート（11/07)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/07)
これ以前の現地レポート（11/06)
これ以前の現地レポート（11/04～11/05)

▼最新の現地情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

00/11/09　坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風 Part 3」

久しぶりの青空が覗いた朝でした。今日は車検．夜にはラングレーパーク【東京で言えば日比谷公園みたいな存在かな】のスペシャルステージが、始まります。皆さん頑張ってください。



理事長、車検で車を押す。
恒例になっている車検後の記念写真は、スバルのワークス・チームとパースの町を背景に撮りました。
全員揃った所でハイ・ポーズ。「あの空のかなたにあるのが、君達が目指す青春の炎なんだよ！」。
どっかで見たことのあるポーズだけど、もしかして先頭で張り切っているのは理事長先生でしょうか？。



昼に食べたハンバーガー（巨大）
縦20Cm 10Cm 高さ５Ｃｍの巨大なハンバーガーにたっぷりのポテトチップス。こちらの人はペロッとたいらげてしまう。これで値段は数百円です。日本人ではこれを食べてしまう人はあまり見たことはありませんが、いましたいました、すごく近くに…。



パースの食欲



車検でワーイ

続き やっぱりいました。「こなったー 園田山―。その２」

「皆んなー、そこ並んで」「チョットまってー」「ワイワイ、ガヤガヤ」でもって撮ったのがこの写真です。
「Chizuruお母さん、Chihiroは元気で頑張っていますよ」。

これ以前の現地レポート（11/08)
これ以前の現地レポート（11/07)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/07)
これ以前の現地レポート（11/06)
これ以前の現地レポート（11/04～11/05)

▼最新の現地情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

00/11/08　#1 テストラン

今日はテストラン。これまで仕上げてきた３台の本番車が、いよいよオーストアラリアの大地（テストコース）を走りました。これが本番車の最終チェックです。今日もその様子を画像を中心に、動画を交えて紹介します。



早朝、学長もバスに同乗して滞在ホテルを出発。テストランへ。パース市から東へクルマで1時間ほど。



LEG1で予定されているマンダリング近辺。空は雲行きがあやしい。今年は雨にたたられているよう。



イタリアのチームとテストラン場所がだぶっていることが判明。オフィシャルのダブルブッキングらしく、場所を移動することに。



１号車 高桑・鈴木 組。
96年、高山短大はじめてのWRC参戦以来、ファーストドライバーを努める高桑さん。調整は万全です。



２号車 遠藤・園田 組。
本学の卒業生で、今年WRC２年目。
「エンジンが吹けないなあ」と漏らしたその直後、トラブルが。。。



３号車 ジム・スチュアート 組。
（写真のナビ席にいるのは坂本廣志さん）
「彼は速いよ」。走りを見た人がそう漏らす、ジムさんは西オーストラリア州の元ラリーチャンピオン。



１号車は特に問題もなくテストランを終了。これまで以上に今年はタイムアップしそうだと、コ・ドライバーの鈴木さんは話してくれました。



２号車に突然のエンジントラブル発生。２号車はただちにテストランを切り上げてワークショップへもどることに。



１号車のドライバーリクエストは、サスペンションの減衰力を硬めにし、フロントのアーチハイトを10ミリアップ。このテストコースは凹凸が多く、ジャンプした時にアンダーガードを頻繁に打っていたための対策です。



このテストランで学生の一人が手を負傷。心配するほどではない創傷ですが、指先のためにこれ以上の作業は無理と判断。左フロントの担当を外れることに。これまで一生懸命取り組んできたのに、本番目前のアクシデント。涙で顔が上げられない。



昨日に続いてスコールのような激しい雨が降り出し作業はしばしば中断。

00/11/08　　#2 ワークショップ

テストラン終了後、ワークショップへ直行。さらに最終調整を行います。



１号車、３号車の車両に特に問題はないものの、最後のドライバーリクエストに応える学生たち。



ドライバーのフィーリングに合わないため、ステアリングホイールを交換。



ゼッケンNO、ボンネットプレート、オフィシャルステッカー、などを貼っていよいよラリーカーは仕上がります。



「RALLY AUSTRALIA」のボンネットプレートは、新車のボンネットにドリルで穴を開けてリベット止めをして、取り付け完了。



リアトランクの上には、
「Takayama College Acknowledges the Support of the Follwing Dealerships Group.」
として、
MAZDA、SUBARU、HONDA、NISSAN、MITSUBISHI、DAIHATSU、HINO、FORD、SUZUKI、UD、ISUZU、TOYOTA、KOMATSU
のメーカー各社のステッカーが。



完成したラリーカーを前にご満悦。



食事の時間も惜しんで明日からの本番の打ち合わせ。明日はいよいよラングレーパークでラリーが始まる。

これ以前の現地レポート（11/07)
坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/07)
これ以前の現地レポート（11/06)
これ以前の現地レポート（11/04～11/05)

▼最新の現地情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

00/11/07　#1 ワークショップ

ラリー本番車の仕上げはいよいよ大詰め。オフィシャルの規定によるターボシール（*注）も予定されていて、気の抜けない作業ばかり。また、試走車によるレッキも本日で終了。ラリー本番まであと２日となった今日の様子を、画像を中心に紹介します。

*サーキットと違いWRCは大自然の中の公道を疾走するのであまりに高出力のモンスターマシンでは危険すぎる。それでFIAの規定によりターボのリストリクター（エンジンへの吸気を制限する装置）の径を絞り、ターボの出力を抑えなければなりません。それに違反していないかチェックする検査がターボシールで、車検前の最も重要なプロセスのひとつでもあります。



日本で言えば「らじお体操」ですが、パースでやれば朝のストレッチ。インストラクターに早変わりのアンディーさんは現地スタッフ。



空っぽだったトラックも試行錯誤の末、りっぱなパーツトラックに。今日もあれこれと整備中。



ラリー用のハブボルトに交換する作業。鍋谷君と篠辺君。



ストラットの車高調整をする菅野君と内村君。



実は昨日の自分の作業ミスで壊した３号車のストラットを修理中の



チームの中でメカニックアドバイザーとしては唯一の日本人、山田

成瀬君。現地スタッフのダニーにレックチャーを受けながら。

文哉さん。英語の現地スタッフと学生たちの間で上手に学生たちをサポートしてくれます。



通常、ターボシールはオフィシャルの検査場までラリーカーを持っていくのですが、高山短大は３台と車両が多いのでオフィシャルが便宜を図ってわざわざワークショップへ出向いてくれました。



インプレッサの場合、ターボシールにはこのようにターボを取り外さなければなりません。そしてオフィシャルが検査、認定後は封印し、FIAのタグがつけられます。



訪れたオフィシャルの検査員は２名。そのまま高山短大の急造オフィスで40分あまりも話し込むことに。



「ワークスチームでもエントリーは２台なのにあなたたちは３台なんて、しかも大学の授業とはファンタスティック」。これまで３台体制でエントリーしたのはラリーアート、STiくらいしかないとのこと。



無事ターボシール終了。さあ今度はターボの取り付け作業。アドバイザーにレクチャーを受けながら作業再開。



現地スタッフは当然英語。レクチャーもすべて英語。



オフィシャルによるターボシールで、学生たちの目の色が変わります。



アンダーガードの取り付け。



マフラーの取り付け作業。



「安全・確実・迅速」。メカニックとして最も大切なこの３つの言葉を、自分の担当するフロントボンネット付近に書き入れる佐藤君。



写真に照れる３号車左フロント担当の徳田さん。



２号車左フロント担当の大野さん。



１号車左フロント担当の田場さん。オフィシャルの規定ステッカーを貼っているところ。



食事はマネージメント担当の学生が買いだしに。この日の昼食はコーラとチキン。



作業を重ねるうち、現地スタッフと次第に会話がはずみます。



調整中の１号車。あこがれのWRCのドライバーズシートを自分たちで整備することができるなんて。。。



１号車の燃料タンクはリアトランク内。



３台のラリーカーの調整は休憩をすることも忘れて続きます。明日はいよいよこの本番車が走るテストラン。ラリーカーの仕上げも大詰めを迎えています。



学生たちの移動用バス。乗車定員22名。監督の逸見先生自ら運転。



日の暮れるワークショップ。この日も１日中作業が続きました。



夜、チーム全員の食事会。それぞれの決意と親睦を深め、チームの気持ちをひとつにしていきます。



今回のラリーに同行した中村実学長がチームに向けてメッセージ。

00/11/07　坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」

ラリー界で活躍中のフォトカメラマン 坂本廣志さんによるリポートを頂きました。11/7のレッキの様子を紹介して頂きます。

坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」

坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」(11/07)
これ以前の現地レポート（11/06)
これ以前の現地レポート（11/04～11/05)

▼最新の現地情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦
現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

00/11/07　坂本廣志さんによる思いつきリポート ～ 題して「パースの風」

１１月７日、今日はレッキの最終日。とっても遠いコースで行なわれた。
３台は現地で泊るからいいよ！。サービス隊はワークショップと往復だもんネ．そこで２隊作って各１往復づつ、大雨の中頑張りました。



「悩めるナビ」
レッキはナビにとっての大仕事、ペースノート作りに全神経を集中？しています。「アイスクリーム食べたい」だの「ハムを買ってこい」だのわがまま言い放題の鈴木ナビも、ことペースノート作りになると、恒例のナーバス病にかかってしまった。しかしすぐ回復、今年は一味違うビンチャンでした。



「ジム＆タカ」
走ることが楽しくてしょうがない２人のドライバー。サービスに入っても、シリアスな話は何もなし。
この時は、確か昨日泊った宿で行なわれた英語の勉強会の話…だったかな？ 生徒は高原先生と根岸メカ。だって！。



「ナビのスチュアートとやんちゃ坊主ゲーリー」
地元パースで学校の先生をしているスチュ



「MR.OB ENDO」
高山短大OBとして参加している遠藤選手は、来年はダートラの全日本選手権に参加

アートはジムのナビ、片やニュージーランドでチューニング・カー・ショップを経営しているゲーリー。
そうそう来年のニュージーランド・ラリーに参加したい日本からのチームに、現地でのサポートをしてくれるそうです．希望者は一度相談してみては…。【もちろん彼のビジネスです。】

する予定。
２度目のオーストラリア・ラリーは張り切っていまーす。でも、今年はオルデンスキーと競争することはないよネ。



「こなたー、園田山」
遠藤選手のナビのはずが、なぜかシコを踏み始めました。彼流のストレッチかもしれませんが、しかし決まってるよネー。「昨日はこっちで泊ったから、すごく楽くですよ」だって。



「大雨直前のサービス風景」
毎日交代で学生君のサービスが参加しています。皆んなすっごく頑張っていて、あいた時間には英語圏の人達と英会話の練習。昨日は長い時間で、今日は大雨の中でずぶ濡れ！大変だよネ。さすがに帰りの車の中はガックリでした。【若いって素晴らしいね、僕も含めて！】

これ以前の現地レポート（11/06)
これ以前の現地レポート（11/04〜11/05)

▼最新の現地情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦

現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

00/11/06　#1 ワークショップ



パース市内にあるチームの滞在ホテル。ラリー主会場のラングレーパークにほど近い。キッチン付きで長期滞在ができる3〜4人部屋をそれぞれ使用。



昨日の長旅の疲れを考慮して朝８時半の出発。ワークショップへ。学生たちの移動にはバスをレンタル。
先頭に陣取るのはチームリーダーの藤原君（右）と、マネージメントで参加した商経学科の谷野君（左）。



今日から実質２日間で本番車を仕上げなければなりません。日本で入念に調整しているとはいえ、本番前の最終作業はメニューがいっぱい。ドライバー、コ・ドライバーはレッキ中なので、学生たちは１日中ワークショップにいて本番車の仕上げに集中します。まずは早速アライメントのトー調整、アーチハイトの調整、サスペンションの減推力調整に取りかかります。



車両のカラーリングは昨年同様、学生メカニックがデザインされています。これからオフィシャルのプレートやスポンサーステッカーなどを貼る作業も残っています。



ミーティングの表情。ラリー本番に向けて次第に集中力が高まっていくところです。



パーツトラックと機材のセッティングを半日かけてしています。入念に作業環境を整えることは本番時の作業効率を大きく左右します。
写真のタイヤは約60本。それぞれに空気圧、識別、予定使用日時などを細かく設定していきます。



本学の商経学科の学生が、学生メカニックたちの食事やチームの必要品の調達やマネージメントを担当します。まさにチームの縁の下の力持ち。写真は商経学科の谷野君（中央）。買い出しに来たレストランでお店の人から励まされ記念写真。

この日、レッキはパースから最も遠いコーリー付近で行われたため、遠距離の移動は負担がかかりすぎると、ドライバーらはコーリーに宿泊することに。
学生たちも夜８時には滞在ホテルに戻りました。明日11/7は引き続きラリーカーの最終仕上げが大きな仕事です。

00/11/06　#2 現地スタッフ

学生たち本隊が到着する前から実はラリーは始まっています。現地でのさまざまな準備、そしてレッキ。
以下、学生たちが到着する前の先発隊の様子を写真で紹介します。



11/4 レッキ中のサービス風景。現地スタッフや大学の教員がサービスをしています。



３号車ドライバー、ジムマーデンさん。西オーストラリア州の元チャンピオンドライ

この頃学生たちは日本を出発するため成田空港に向かっていました。

バー。行く先々で「なぜ日本の、しかも大学のクルマに乗ってるんだ？」と質問責めにあってるとか。





１号車 高桑・鈴木組の使用するレッキ車にミッションのトラブル。チーム監督の逸見先生（自動車工学科）と非常勤講師の山田文哉さんも交えて、大修理は深夜２時まで及ぶことに。













コ・ドライバーはペースノートづくりが大変。

これ以前の現地レポート（11/04〜11/05)

▼最新の現地情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081



高山短大WRC参戦
現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えします。

00/11/04　パースへ



11/04、WRC（世界ラリー選手権）オーストラリアラリーに参戦するため学生メカニック本隊が成田空港からパースに向けて出発しました。学生総勢20名、３台体制のため、Aチーム、Bチーム、Cチーム、それを統括するチームリーダー1名とマネージメントの学生1名という編成です。また中村 實学長自らも同行しています。
成田空港から約10時間のフライトで、翌５日、現地時間で早朝6:00に現地パースへ無事到着しました。（日本時間マイナス1時間が現地時間となります）

00/11/05　#1 サービスレッキ

１日目のスケジュールはサービスレッキ。
パース空港で入国手続き、滞在ホテルへチェックイン。休むまもなくミーティングを行い、すぐにサービスレッキへ。サービスレッキとは、レッキ（試走）をしているドライバーらのレッキ車を、学生メカニックたちが実際のサービスパークで本番に見立ててサービスをするというもの。
サービスレッキを行ったのはパースから車で２時間の「SOTICO」というポイント。昨年までバーニングスと親しまれたところで、実際のラリーでは最終日LEG3の舞台となるところです。




オーストラリアは今が夏。この日も日中は30度を越えました。SOTICOではオリオールらトップドライバーらに混じって様々なチームがレッキを行っていましたが、その中でひときわ目立つのが３台体制の高山短大チーム。上の写真は１号車 高桑・鈴木組、２号車 遠藤・園田組、３号車 ジム・スチュアート組そろってサービスインしたところ。レッキなのでもちろん車両はレッキ車両（試走用車両）です。




３号車ドライバー ジム（中央）とレッキ車両について打ち合わせる保井君（右）。最初は言葉が通じないことにとまどうばかりですが、車両部品の名称、工具の名称などは世界共通。次第に意志が通じるようになっていきます。

ラリー競技というものを通して現地スタッフとひとつの仕事をすることは大変に有意義な語学教育。普段なら物怖じするかもしれない場面でも学生たちは積極的にコミュニケーションしようとします。



サービスレッキの合間をぬって、オーストラリアラリー名物の３段ジャンプと川渡りを見物に。
そこでなんと学長が１号車 高桑ドライバーのナビシートに座って「SOTICO」を走った！３段ジャンプに続いて川渡りへ。思いがけない展開にチーム一同びっくりするやら心配するやら。しかし、ラリーカーを降りた学長の第一声は「病みつきになりそうだね」と笑顔でにっこり。

00/11/05　#2 ワークショップ



サービスレッキを終えてパース市内の拠点、ワークショップへ。ここで本番車が保管され、最終的な仕上げ作業を行っています。



ワークショップ周辺の街並み。パース中心部からクルマで５分。



気になるドライバーやレッキの状態ですが、１号車高桑・鈴木組は昨日に続いてまたミッショントラブル。レッキ中にトランスミッションのシンクロナイザーキーが外れて吹っ飛び、異物を取り除いてなんとか明日もレッキにスタートできそう。
２号車遠藤・園田組はレッキ中に左リアをヒット。ハウジング交換をするはめに。
３号車ジム・スチュアート組はマイペース走行でオールドカーにもかかわらず順調な滑り出し。ハンドルを握る姿は西オーストラリア州元チャンピオンの風格を感じさせてくれます。
コ・ドライバーは「ペースノートづくり」に専念。レッキで作ったなぐり書きのノートから本番用のペースノートを作らなければならない。この作業はホテルの部屋で夜遅くまで続くのです。

明日、11/6は１日ワークショップで本番車の最終仕上げ。また、一部学生はレッキを行うドライバーらに同行してレッキ車のサービスを担当します。

▼最新の現地情報へもどる

presented by Takayama College

高山短期大学
info@takayamacollege.ac.jp
〒506-8577 岐阜県高山市下林町1155番地
tel 0577-32-4440 / fax 0577-32-4081

Rally Australia 1999 WRC WORLD RALLY

高山短大 TAKAYAMA COLLEGE 現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えしています。

現地レポート１(11/7)LEG3
現地レポート２(11/6)LEG2 このページ
現地レポート３(11/5)LEG1
現地レポート４(11/4)ラリー開幕
現地レポート５(11/3)
現地レポート６(11/2)
現地レポート７(～11/1)

最終レポート 11/12 14:00

99/11/06LEG2 無事終了

11/6、高山短大はLEG2を無事終了。
ゼッケン５５ １号車高桑・鈴木組 ３０位。
ゼッケン７４ ２号車遠藤・園田組 ３３位。

明日11/7のLEG3はパース東南のバーニングス方面。
３段ジャンプと川渡りで有名。
ここを走りきれば完走だ。
ようやくゴールランプが見えてきた！



スタートが同時ならサービスインも同時。サービステントは一気に熱くなる。



サービスイン後も興奮気味の１号車高桑ドライバーと２号車遠藤ドライバー。
「燃えました」「めっちゃ、気持ちよかった」

99/11/06「Same Team, Same Start」

高山短大チーム無事LEG2を終了。LEG2夜のラングレーパーク２台同時スタートのSSS（スーパースペシャルステージ）で高山短大チームの１号車、２号車が同時スタート。
１台出場するだけでも難しいWRCで「Same Team, Same Start」の併走バトルにスタンドからは大歓声。学生たちも大興奮。
オフィシャルによると「こんなの今まで見たことない」。



第１コーナーでの併走バトルにスタンドから大歓声。



記念すべき Same Team, Same Start !!!



並んでスタートを待つ１号車５５、２号車７４。

99/11/06撮影、飛び歩・・記 by 坂本廣志

第２レグはラリーオーストラリアの最も遠くまで行かなくてはならないコースだ。車を南に向けるとインド洋沿いにどこまでも続く農場や森林地帯をぬうように道が続く。

最高速度は110km、町に入ると60kmまで下がり、違反の取り締まりはかなり厳しい。

左右はケニアのナイロビからモンバサに向かう風景とよく似ている。キリンやシマウマがいればそのまんまケニア。でもオーストラリアはヌーならぬ牛だけどネ。

そうか！地球の歴史上、太古の昔にオーストラリア大陸はアフリカ大陸からブチッとちょん切れて、ドンブラコと移動し流れ着いたのが今の所、根が幹になって重そうに葉を茂らせている木や、真っ赤な土の色がそっくりなのはそのせい？

今日はSS161kmを含む673kmでラリーが行われた。３日間中で最長45.42kmのSSもある。毎年波乱が起きるステージだ。

最初の撮影にSS14に入った。パースから２時間３０分、右カーブからストレート、大きなジャンプのクレスト、次にかべの様な急坂を上ると左直角コーナー高桑選手は私が撮っているのも知らずに「おもいっきりジャンプ」。サービスで逢った時に「走り幅跳びじゃないんだから跳びすぎだよ」と言うと「あんなに跳ぶとは思わなかった」だって。誰がアクセル踏んでいたんだ・・・・。

昨日２号車がガンバッテ順位を上げたので、高短チームの２台は連続して走ることになった。待たずに撮影し、すぐ移動ができるので最高の状態になったが、サービス作業は２台同時になってしまい、大変。

キンチョウのかたまりが服を着て歩いているようだった遠藤、園田の両選手も本格的に「ラリーを楽しむモード」に入ったようで一息。学生諸君も頑張っている。まさに分刻みの成長に目を見張るものがある。食事班の活躍もすごい。いつもテーブルには食べ物と飲み物が用意され、中には手作りのフルーツサラダまであり、ワークスのマネージメントみたい。

「本当にラリーって、何かの縮図のようなものですね。彼ら（彼女ら）はこの経験を一生忘れないと思いますよ」と、今日２度目のサービスを終えた生徒たちに「最高のサービスだった」と珍しくホメた逸見先生の言葉に目がウルウルしている人もいたか、いなかったか。

明日はビッグジャンプと川渡りのバーニングス、絶対２台ともゴールランプに上げるぞ！おう！

PS.書き終わった後だから追加。

ラングレーパークのSS、運命のいたずらか女神のほほえみか、なんと１号車と２号車の同時スタートになってしまった。スタートランプに並んだ車を見ていたオフィシャルは

「同じチーム同士だ」と大笑い、そんな中、ランプが青でGO!!!

撮影、飛び歩・・記
坂本廣志

99/11/06LEG2 コーリー#4



サービスの合間に１号車のアンテナに縛りつけたお守りのさるぼぼにヘルメットをつける岡村さん。「ヘルメットないと危ないから」。どんなに疲れていてもそんな気配りや茶目っ気はなくさない。

99/11/06LEG2 コーリー#3



ボロボロになったタイヤ。たったSSを２本、50kmあまり走るだけでタイヤはこうなってしまう。激しい走りは想像以上だ。

99/11/06LEG2 コーリー#2



１号車、２号車とも総合で２０番台をうかがうような勢いの走りに、学生たちは熱くなる一方でサービスの負担は増してくる。

99/11/06LEG2 コーリー#1



２号車のトラブルも無事クリアしてすぐコーリーへ移動。ここで97年にはリタイアを経験しているいわくつきのサービス。逸見監督の檄が飛ぶ。「ここを走りきればゴールが見えてくる」「絶対ゴールにあげるぞっ」

99/11/06LEG2 ハーベイ#4



２号車の緊急事態に顔色を変える学生たち。それでも考えられるだけのサービス内容を必死で打ち合わせる。結局大事には至らなかったが、原因は燃料補給ミスだった。

99/11/06LEG2 ハーベイ#3



突然「（サービスに）辿り着けないかもしれない」という２号車の無線連絡。一気に緊張が高まる。

99/11/06LEG2 ハーベイ#2



なんと、ラリーアートヨーロッパ監督のアンドリューコーワン氏、FIA Rally Commission Presidentのメッタ氏がわざわざ学生たちの元を訪れてくれた。

99/11/06LEG2 ハーベイ#1



ハーベイのサービスでプジョーチームの見学をする学生たち。ただのミーハー観戦でない、メカニックとしての視点で分析しているのが頼もしい若松くんと纐纈くん。

次のペ

ージへ

戻る

Rally Australia 1999 WRC WORLD RALLY
PERTH WESTERN AUSTRALIA NOVEMBER

高山短大 現地レポート

TAKAYAMA COLLEGE

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えしています。

現地レポート１(11/7)LEG3
現地レポート２(11/6)LEG2
現地レポート３(11/5)LEG1 このページ
現地レポート４(11/4)ラリー開幕
現地レポート５(11/3)
現地レポート６(11/2)
現地レポート７(～11/1)

99/11/05　LEG1 無事終了

11/5、高山短大はLEG1を無事終了。
ゼッケン５５　１号車高桑・鈴木組　４２位。
ゼッケン７４　２号車遠藤・園田組　４３位。

タイムも順位も昨年を上回っている。順調な滑り出し。

明日11/6のLEG２ はパースを南下するハーベー、コーリー方面。
本ラリーもっとも厳しい１日になりそう。
朝５時出発。学生たちサービス隊でさえ400キロ以上を走りながらサービスをする。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ラングレーパーク）#5



いってらっしゃーい。無事にLEG１終了だ。
「絶対に完走させるぞ」この日何度も学生たちは叫んだ。チームの状態はとてもいい。ドライバーと学生たち、スタッフが一体となっていく雰囲気がひしひしと感じられるLEG１だった。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ラングレーパーク）#4



左リアのタイヤのゆがみを直す木戸くん。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ラングレーパーク）#3



２号車フロントを担当する大友くん。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ラングレーパーク）#2



２号車はこのサービスで大きな作業が続いた。曲がってしまったアンダーガードやリアのアームの直し、４５分めいっぱいのギリギリの作業だった。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ラングレーパーク）#1



今日最終のサービスはラングレーパーク。ここでは４５分のサービスができる。高桑ドライバーのリクエストを聞く若松くん。そしてメンバー全員に指示が出て作業が始まる。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（マンダリング）#6



日が暮れていくマンダリングのサービス。
１号車、２号車とも順調にタイムをのばしている。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（マンダリング）#5



縁の下の力持ち、マネージメント隊はそんな仕事。でも誰もがマネージメント隊の働きに感謝している。写真は学生たちのサンドイッチ用にトマトを切る陶山さん。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（マンダリング）#4



少し疲れの見えはじめた学生たち。まともな食事時間などない。空いた時間にサンドイッチにかぶりついている。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（マンダリング）#3



１号車高桑ドライバーを囲んではしゃぐ地元の子供たち。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（マンダリング）#2



サービスインしている間、地元の子供たちのサインぜめに合う２号車ドライバー遠藤さん。こんなふれあいもラリーの楽しみ。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（マンダリング）#1




マンダリングのサービスで１号車右リアヒットの連絡。右リア担当の岡村さん、緊張のサービスだったが幸い大事に至らず、ラリー車を送り出した後にっこり。「全然平気だったです」

99/11/05　ムレスク



連続ジャンプで有名なムレスク。今日のLEG１最大の目玉コース。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ヨーク）#7



他のチームのサービスを見学する学生。かぶりつき状態。自分たちと比べて感心することしきり。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ヨーク）#6



昨年、参戦経験のあるWRC２度目の西村くん。去年ほどの緊張はないとのこと。「チーム全体がリラックスして仕事できるのが楽しい」

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ヨーク）#5



逸見監督（高山短大）とつかの間の再会をしているのが、本学卒業生の中村健さん（右）。高山短大WRC 参戦の初代メンバーとして96年に一緒にオーストラリアラリーを戦った「仲間」。卒業後はニュージーランドラリーなども経験していて、今回はゼッケン72高橋さんのメカニックでオーストラリアにやってきた。96年当時の高山短大チームのツナギを未だに愛用しているのが嬉しい。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ヨーク）#4



サービスが始まるとすぐにギャラリーが集まる。一層目を引くカラーリング（パーツトラックを含めて）と、元気な学生たちはサービスパークの注目だ。その学生チームがどんなサービスをするのか、わいわいとみんなが集まってくる。今日もプジョーチームは見学にやってきた。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ヨーク）#3



ヨークにサービスインした１号車。ムレスクの連続ジャンプで強打した下回りのチェックをする。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ヨーク）#2



SSを走るラリー車はサービスパークへ近づくと必ずクルマの状況を無線で連絡する。どんな無線連絡が入ってくるか、無事走って元気な連絡が入ってくるか、クルマは壊れていないか。それはサービスとラリー車を結ぶ唯一のホットラインだ。その無線連絡を受けて、次のサービス内容を打ち合わせる菅沼先生（高山短大）と纐纈くん。

99/11/05　LEG1 サービスパーク（ヨーク）#1



LEG1はパースの東、ヨーク、マンダリング方面が主なコース。SS（競技区間）を走るラリー車に合わせてサービス隊も移動を繰り返す。
写真はヨークのサービスパーク。

次ページへ

戻る

Rally Australia 1999 WRC WORLD RALLY
PERTH WESTERN AUSTRALIA NOVEMBER

高山短大 TAKAYAMA COLLEGE 現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えしています。

現地レポート１(11/7)LEG3
現地レポート２(11/6)LEG2
現地レポート３(11/5)LEG1
現地レポート４(11/4) このページ
現地レポート５(11/3)
現地レポート６(11/2)
現地レポート７(～11/1)

99/11/04　LEG1 SSS#4



サービス終了して送り出す。無事２台ともラリーのスタートを切ることができた。あとは完走まで１日１日を頑張るのみだ。

99/11/04　LEG1 SSS#3



２号車のサービス。学生たちも練習の成果を発揮してまったく問題はない。

99/11/04　LEG1 SSS#2



まず最初にサービスに戻ってきたのは１号車。昨年よりタイムアップしている。

99/11/04　LEG1 SSS#1



ついにWRC（世界ラリー選手権）オーストラリアラリーは開幕した。二号車に続いて一号車もスタートランプに上がる。いよいよラリーがはじまった。

99/11/04　ラリーまで数時間#13



ラリーが迫ると何度も何度も作業の確認と打ち合わせをする。全員の気持ちがラリーに集中していく。

99/11/04 ラリーまで数時間#13



中井さん。ラリー直前の緊張感の中で明るく「ガンバリマス」。

99/11/04 ラリーまで数時間#13



ラリーが迫る。緊張感と期待が高まってくる。

99/11/04 ラリーまで数時間#13



菅沼先生（高山短大）と談笑しているのは本学卒業生の野沢さん（静岡スバル）。このオーストラリアラリーにスバルのデメカチームとして参加している。思わぬ再会だ。

99/11/04　ラリーまで数時間#12



チーム総監督で高山短大教授の山崎先生。この「海外ラリー実習」の単位認定者だ。
今回「PEUGEOT（プジョー）」から山崎先生の元に、「元気できびきびした学生メカニックをぜひ来年はPEUGEOT（プジョー）のメカニックで」と打診があったとか。
高山短大、来年はPEUGEOT（プジョー）か？？？

99/11/04　ラリーまで数時間#11



２号車ドライバーの遠藤道康さん、コ・ドライバーの園田裕康さん。
この後、学生たちと円陣を組み気合いを入れてスタートランプに向かった。

99/11/04　ラリーまで数時間#10



スタートを目前にして急なトラブル。１号車ライトポットの電気系統のミスから配線が焼けてしまった。このままではライトが使えないばかりか、他の電気系統のどんなところにまで影響してくるかわからない。緊急事態だ。
しかし一時間あまりでようやく対処できた。

99/11/04　ラリーまで数時間#9



ラリーはラングレーパークを走るSSS（スーパースペシャルステージ）で開幕する。そのサービステント。

99/11/04　ラリーまで数時間#8





スタートランプ（左）。多くののモータースポーツフアンの憧れだ。

99/11/04　ラリーまで数時間#7



ラリーカーの学生のデザインそれぞれには、自分たちの名前やメッセージを書き込んでいる。「このクルマがゴールランプに上がったら自分は絶対泣く

と思います」。そんなさまざまな思いが込められている。

99/11/04　ラリーまで数時間#6



大学から船便で持ってきたパーツトラック。かなり目立つ。とにかく元気のいい学生たちがチームのメインだ。

99/11/04　ラリーまで数時間#5



２号車ランサー。学生たちはインプレッサでもランサーでもサービスができる。

99/11/04　ラリーまで数時間#4



仕上がった１号車インプレッサ。学生メカニックを配したデザインに、学生たちのお守り「さるぼぼ」もある。

99/11/04　ラリーまで数時間#3



大友くんのツナギの背中には、大学の自分のクラスの仲間の寄せ書きが縫いつけてある。
「夢をありがとう」「俺たちの分もがんばれ」「ファイアーを起こせエボ３！」などなどたくさん。

99/11/04　ラリーまで数時間#２



１号車高桑ドライバーを囲んで盛り上がる学生たち。

99/11/04　ラリーまで数時間#１



車検も通り、ほっとしたところで恒例のチーム記念撮影。今日到着したばかりの観戦ツアー組も加わった。

99/11/04　夢にまで見たWRC



車検通過のあと、つかの間の自由時間がとれた。ゼッケン１、昨年のワールドチャンピオン、マキネンのクルマをのぞき込む学生たち（左）。
大会本部のあるシェラトンホテルでWRCグッズを買う（右）。有名ドライバーの宿泊ホテルだけあってロビーにはサインツやマクレーもいる。

99/11/04　車検#2



再車検という緊急事態にただちに作業を行う。すべての予定はキャンセルだ。
そして臨んだ２度目の車検を無事通過！それを知って歓声を上げる学生たち。
あとはただ今夜のスタートを待つだけだ。

99/11/04　車検#1



仕上がったラリー車は車検を通過しなければラリーに出ることはできない。大会規則を守ったクルマの作りであること、安全基準を満たしていることなど、厳しく細かく審査される最後の関門だ。だがいくつかの指摘を受けて再

車検となってしまう。再車検も通過できない時はリタイアとなる。

次ページへ

戻る

Rally Australia 1999 WRC WORLD RALLY

高山短大 現地レポート

TAKAYAMA COLLEGE

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えしています。

現地レポート１(11/7)LEG3
現地レポート２(11/6)LEG2
現地レポート３(11/5)LEG1
現地レポート４(11/4)ラリー開幕
現地レポート５(11/3) このページ
現地レポート６(11/2)
現地レポート７(～11/1)

99/11/03　明日はいよいよラリー開幕

11/4、WRC（世界ラリー選手権）オーストラリアラリーが開幕する。ラリー車はすべて仕上がった。いよいよラリーが始まる。

99/11/03　ワークショップ#4



２号車ゼッケン７４。もともとダートラの選手だけに、ラングレーパークのような短いSSは得意。明日のラングレーパークが楽しみだ。

99/11/03　ワークショップ#3



スッテカーを張り終えた１号車。ゼッケン５５だ。今年のクルマの仕上がりはとても順調。昨年以上のタイムアップも期待できる。

99/11/03　ワークショップ#2



ラリーカーのアンテナに「さるぼぼ（飛騨高山の民芸品）」をくくりつける若松くん。「やっぱりこれでなくちゃ」。完走へのお守りだ。

99/11/03　ワークショップ#1



テストランで確認した不具合やドライバーリクエストは、ワークショップに戻ってすぐに対処する。そして明日のラリー開幕のための総チェック。この日も作業終了は夜９時をまわった。

99/11/03　テストラン#12



移動は一般道を走る。ラリーカー、パーツ車などチーム全部で１０台が移動する。高山短大の「大行進」はかなり目立つ。

99/11/03　テストラン#11



メニューはマネージメント隊の手作りサンドイッチとジュース。「ラリー中は食べられるだけでとてもうれしい」、宮崎くん。

99/11/03　テストラン#10



テントに昼食が用意される。我先に群がる学生たち。今年のあまりの暑さに水分補給の勢いはすごい。昼食だけで水を20リッター消費した。

99/11/03　テストラン#9



全員ラリーカーに乗った後、ドライバーらを囲んで盛り上がる学生たち。初めて体験したWRCの走りに大騒ぎだ。

99/11/03　テストラン#8



「親父、がんばってるぜ」牛丸くん。
コ・ドライバー初体験ながらペースノートの読み方を高桑ドライバーから一番ホメてもらっていた。

99/11/03　テストラン#7



テストラン終了後、レッキ車ではあるが学生たち全員を乗せてテストランコースを走るサービスタイム。高桑ドライバーのナビで喜びはしゃぐ大草くん。手にしているのはペースノート。

99/11/03 テストラン#6



１号車コ・ドライバー鈴木さんにペースノートの読み方を教えてもらう宮本くん。自身がコ・ドライバーの仕事に憧れていると言う。

99/11/03 テストラン#5



テスト走行中の２号車。

99/11/03 テストラン#4



テスト走行中の１号車。

99/11/03 テストラン#3



２号車ドライバー遠藤道康さん。学生たちには先輩にあたる本学卒業生。「サービスは楽しくいこう」。

99/11/03　テストラン#2



オーストラリアラリーの特徴はこのボールベアリングロード。パチンコ玉くらいの大きさの小石が路面を埋めている。非常に滑りやすい。歩いていてうっかりすると足を滑らせてしまうほど。

99/11/03　テストラン#1



今日からはレッキ車でなく本番車で走るテストラン。

次ページへ

戻る

Rally Australia 1999 WRC WORLD RALLY
PERTH WESTERN AUSTRALIA NOVEMBER

高山短大 TAKAYAMA COLLEGE 現地レポート

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えしています。

現地レポート１(11/7)LEG3
現地レポート２(11/6)LEG2
現地レポート３(11/5)LEG1
現地レポート４(11/4)ラリー開幕
現地レポート５(11/3)
現地レポート６(11/2) このページ
現地レポート７(～11/1)

99/11/02　Welcome Party#3



チームを支えてくれているアドバイザー山田さん、現地ヘルパーのゲーリー、アラン、ジムに最大級の敬意と感謝を込めて。チーム全体がしっかりと結ばれていく。

99/11/02　Welcome Party#2



ドライバー挨拶をする１号車高桑春雄さん。「何が起きるかわからないのが

ラリー」。
その隣は２号車ドライバー遠藤さん。遠藤さんは本学の卒業生。ダートラで全日本２位の経歴がある。

99/11/02 Welcome Party#1



夜はチーム全員の「Welcomeパーティ」。毎年恒例のチームイベントだ。

99/11/02 レッキ



ドライバーは今日がレッキ最終日。この５日間で4000キロを走った。途中のレッキ車のサービスにはいつも学生数名が同行する。朝５時から夜までかなりキツイ、レッキサービスだ。写真はLEG２で走るウェリントンダムSS出口付近。

99/11/02 Work shop#10



カラーリングは学生メカニックを模している。その一人ひとりにいろいろな願いを込めて学生たちの名前を書き込んでいく、岡村さん。

99/11/02　Work shop#9



「Good job」纐纈くん。

99/11/02　Work shop#8



ラリーにはたくさんのスタッフが必要。チームの食事や資材の調達などをするのがマネージメントの仕事。陶山さん（右）は志願して参加した本学商経学科２年生の学生だ。裏方の仕事を一生懸命こなしている。

99/11/02　Work shop#7



チームリーダー若松君。「順調です。みんな元気です」。彼は昨年に続いて２年目のWRC。

99/11/02　Work shop#6



飛騨高山の民芸品「さるぼぼ」ステッカーを作る学生たち。

99/11/02　Work shop#5



パースは夏。連日の暑さに汗が吹き出る。「参りました」木戸君。

99/11/02　Work shop#4



99/11/02　Work shop#3



オフィシャルからゼッケンが届く。スポンサーステッカーと合わせて最終的なレイアウト。ラリー車の仕上げも最終段階にきた。

99/11/02　Work shop#2



今年のラリーオーストラリアのプレート。

99/11/02　Work shop#1



昨日に続いて11/2は１日中ワークショップで本番車の仕上げ。さまざまな問題をひとつひとつクリアしていく。

次ページへ

戻る

Rally Australia 1999 WRC WORLD RALLY
PERTH WESTERN AUSTRALIA NOVEMBER

高山短大 現地レポート

TAKAYAMA COLLEGE

高山短大のWRC参戦の模様を現地パースからお伝えしています。

現地レポート１(11/7)LEG3
現地レポート２(11/6)LEG2
現地レポート３(11/5)LEG1
現地レポート４(11/4)ラリー開幕
現地レポート５(11/3)
現地レポート６(11/2)
現地レポート７(～11/1) このページ

99/11/01　Work shop#6



夕方になるとこの日、４日めのレッキを行っていたドライバーたちが帰ってくる。そのレッキ車の整備もしなければならない。この日も作業は夜遅くまで続いた。

99/11/01　Work shop#5



食事はマネージメント隊が仕入れるピザやハンバーガーなど。作業の合間に

かぶりつく。笑いの絶えない瞬間。

99/11/01　Work shop#4



チームの司令塔、HQ（ヘッドクゥオーター）。ワークショップの一角にオフィスをこしらえてチーム全般を率いる。

99/11/01　Work shop#3



１号車フロントディスクローターを１５インチに交換。また、キャリパーをスバル４ポットキャリパーに交換。さらに戦闘力が増した。

99/11/01　Work shop#2



パーツトラックのセッティング。このほかにパーツバンのハイエース。

学生移動用の１BOXカー、タラゴ（日本名エスティマ）２台。
マネージメント用の１BOXカー、ボイジャー１台。
HQ車（教員、アドバイザー）２台。さらにプレス車１台。
総勢３５名で動く。チームとしてはかなりの大所帯だ。

99/11/01　Work shop#1




朝のパース市内をホテルから見る。気候はすでに夏。暑い。
「今日は午前中で仕事を片づけてみせます」と張り切る学生たち。しかしこの日も夜遅くまで作業が続くことになった。

99/10/31　サービスレッキ#3

サービスレッキ終了後はパースに戻り、明日に備えたレッキ車の整備をパース市内に借りた作業場「Work Shop」で行った。
作業は夜８時をまわり、夕食をとってホテルに戻ったのは夜１１時。
明日11/1は、Work Shopでの本番車の最終仕上げが主な作業となる。

99/10/31　サービスレッキ#2




１号車インプレッサの高桑春雄さん、鈴木博さん、
２号車ランサーの遠藤道康さん、園田裕康さん、
ともにレッキ車で順調に走行中。
画像はオーストラリアラリー名物のバーニングス３段ジャンプ。
（坂本廣志さん撮影、１号車）

99/10/31　サービスレッキ#1



まる一晩、９時間のフライトの後、早朝６時無事パースに到着。
今年で４年目。さあWRCのはじまりだ。
ホテルチェックインの後、休む暇もなくチーム全員クルマで一路バーニングスへ。
ドライバーらエントラントはレッキ車（練習車）での練習走行。
学生らメカニックはそのレッキ車を利用してサービスレッキを行った。
逸見監督（高山短大）はまず学生を集めての概要説明。
いよいよ本当のオーストラリア、本物のWRCに来た緊張感が
学生たちに張りつめていた。

99/10/23　WRC現地レポートを開設しました

高山短期大学は99WRCオーストラリアラリーに参戦します。
出発は１０月２７日に総監督、エントラントら先発隊が、
１０月３０日に学生らメカニック本隊が成田空港から出発します。

ラリーは日本時間１１月４日夜に開幕し、７日午後にゴール予定です。
学生たちのチャレンジの様子は随時、現地パースから画像とともにお伝えします。

戻る

「１９９８ラリーオーストラリアをドライブして」

１号車ドライバー 高桑春雄

私にとって３戦目のオーストラリアラリーが始まろうとしていた。

11月５日（木曜日）１ＬＥＧ－１

今年は、国内で一緒に長くコンビを組んでいる鈴木がコ・ドライバーである。準備や、レッキの時何かと楽である。しかし鈴木は海外ラリーが始めてであるため、本人は相当緊張している様子。国内で全日本選手権に参戦するときとは緊張の度合いが明らかに違うのが伝わってくる。

今年はラングレーパークのコースレイアウトが変わりその為にラリー進行が昨年とは異なっている。
まず、ラリー車を１７：４５パルクフェルメに入れる。我々ゼッケン６１番のパルクフェルメスタート時間は１９：１８である。
いよいよ車に乗り込みパルクフェルメを出る。私はそのままスタートランプに上るものと勝手に思っていたが、ルートマップが変な風に書いてある、ラングレーパークの周りを１周してタイムコントロールＩＮ、？？？？
コ・ドライバーの鈴木が訳わからない様で焦ってる様子、ターゲットタイム６分「次のＴＣに１９：１８＋６分後に入れば良いんだよ。」と軽くアドバイスする。その後いつものようにＪＡＰＡＮのプラカードを持った女性のお尻を見ながらスタートランプに上る。今年はプロカメラマンの坂本さんがスタート付近にいて「ＳＳスタート時間は何時。」なんて酷な質問をされるが判りませーん…・

スタートランプを降りると直ぐにＳＳスタートが目の前に有る事に気付く。鈴木の緊張はピークのようだ。カメラに向かって手を振る余裕は無い模様。

ＳＳ１ Ｌａｎｇｌｅｙ１

今年コースレイアウトが違うのでミスコースしないようにコースを頭に思い浮かべるが、一緒に走るゼッケン６０番のインプッサがバンバンアクセルをアオッテル、 音で負けている。
６０番のクルーはヌッターさんと言いオーストラリア人のようである、ドライバーはおっさんで、コ・ドライバーは綺麗なお嬢さん、父と娘の関係、夫婦？？？ 余計な心配をしてるとスタートの信号が作動し始めた。

ＳＳをスタートするがいつもとコースイメージが違う為かスピードに乗れないなんだかだらだらと走ってしまいゴールとなってしまったようだ。（ゴールの位置も昨年と違うのでどこがゴールラインなのかはっきりしない。）それでもジャンプ後の着地はスムーズに行った。富士重工＋カヤバ製の足回り心配ないようだ。

ゴール後ＴＣ前で車重の検査、その後サービスインＴＣ ここで１０分のサービスを受ける。学生たちの緊張している様子が頭に浮かぶ。
鈴木をＴＣに残しサービスイン、車を止めると窓越しに学生がサービスのリクエストを聞いてくる。「時間がないから簡単にチェックして」と言ったような？？？ 学生たちに緊張の様子は見受けられない、私にはそう見えたのかもしれない。コ・ドライバーの鈴木に比べれば…

サービスを出るとパルクフェルメＩＮ その後今年のレギュレーションにより給油が有る。給油に時間が掛かってるようである。ポリタンクの口が狭いのか？？？？？ オフィシャルが

「給油方法改善したほうが良いよ。」と言っている。
時間が掛かったが給油終了、パルクフェルメに車を止める。電気系統のスイッチ類がすべてＯＦＦにしたか、しつこいぐらい確認しパルクフェルメを後にする。
鈴木にＷＲＣを味合わせてあげたくてトップドライバー達の走りを見に行こうと誘いラングレーパークの人ごみの中に入る。ギャラリースタンドでは我々の身内も見ていることであろう。

ホテルに戻り夕食、今年は期間中夕食をホテルに用意してもらい１ルーム貸切でチーム員全員で食事ができるのでその場で簡単な打合せなどができるので本当に楽である。

１１月６日（金曜日） １ＬＥＧ －２

パルクフェルメスタート８：５８ スターティングオーダーと３分違ってることに気づいた。鈴木が何やら焦っている、スタート時間が変わったので次のＴＣＩＮの時間を気にしてるらしい。パルクフェルメアウト時に正式な時間をオフィシャルがくれるから心配は無いのだが、つられて私も時間計算を頭の中で一生懸命してしまった。

今日はヨークの町まで約１００Ｋｍ一気にトランスポート途中マンダリングの町を抜けた辺りでリヤ付近から回転音と思われる異音が出ている。結構気になる異音である。無線で伊藤に連絡するが聞こえにくいようで理解できたのか？？？ ヨークの町に近付く、無線で逸見先生を呼ぶとしっかり応答してくれた。昨年無線の具合が悪くイライラしたのを思い出す。

ヨークで１０分のサービスが有るので異音を調べてもらえるよう無線で依頼する。サービスに入るとゲーリーがリヤ付近に潜り込み点検開始するが異常は見られないと言う。逸見先生にリヤトランク内のジャッキなどの機材の固定を再点検してもらう。
サービスを出てＳＳ２に向かう道中、異音を確認するがヘルメットをかぶってしまってるので外の音が聞こえない。そのままＳＳ２に入る。

ＳＳ２ Ｒａｉｗａｙ 5.30Ｋｍ

鈴木もトランスポートのナビゲーションはだいぶ慣れてきているようだが、これから初めてのペースノート読みに入る、ＳＳスタート後数キロ行った所で読み上げているペースノートが合わない様子。だんだん読み上げる声が小さくなってくる、自信がないのであろう。それでも短いＳＳで結構特徴の有るコースなのでさほどタイムには影響は無い。,それよりも私のほうが車の特性が把握できていないのでうまく乗りこなせない。昨年より６秒タイムを詰めてゴール。

ゴール後鈴木の元気が無い。まともにペースノートを読めなかったのを悔やんでる様子……彼はプレッシャーをたくさん与えると良くなるタイプなのでどんどんプレッシャーを与えてやる、周りから見るとイジメのように見えるが……
ＳＳ３へのトランスポートは景色の良いところだが私は車に慣れなくて悩んでいた。

昨年までの車はセンターデフをビスカス式の物を使用していたが、今年はＥＭＣＤ（ﾄﾞﾗｰﾊﾞｰｽﾞ･ｺﾝﾄﾛｰﾙ･ｾﾝﾀｰﾃﾞﾌ）を ロック状態で使用そのせいなのかコーナーリングの最初はアンダーステアーが強く途中から急にオーバーステアーが強くなるのと、直進状態で多少安定性が良くないようだ。 足回りのセッティングにもまだ検討の余地が有るのでは などなど…・

ＳＳ３ Ｍｕｒｅｓｋ １６．８１Ｋｍ

名物の８連続ジャンプの有るところで、昨年同様に２回連続して走る。
ここも短くてコースの特徴が多くあるのでペースノートが無くてもそこそこ走れるからと鈴木の事をたまには気使う。
ここではあの目の肥えた坂本カメラマンがジャンプの撮影をしている。「アウトから入ってジャンプするように。」と難しいリクエストが有る。我がチームギャラリー組も待ち構えている。

ＳＳスタート後スピードに乗れるところは完璧に乗ることだけを考え走る。インカムの声は

自信を持ってペースノートを読み上げている「Ｌ８ ２００ Ｒ７ ３００ オンクレスト ２００ Ｒ３コーション ゲート 先４００ストレート……」調子が良い。
スピードに乗りすぎてフカフカのコーナーで減速が甘くなってアウトいっぱいにハランデしまった。

街中を過ぎて例の８連続ジャンプ ジャンプに入る前に ステアリングが完全に固定されているか無意識にロック装置を確認してしまった。昨年ジャンプしている途中ステアリングが上下に動いてしまったからである。
坂本氏がいる！予定通りのジャンプ、打合せ通りに通過できてほっとすると、 我がチーム応援団が手を振っているのが確認できた。その後無事ゴールするが昨年のタイムと変わらない。 少しがっかり。

ＳＳ４ Ｍｕｒｅｓｋ ２６．８１Ｋｍ

２回目のトライとなる鈴木にもペースノートの確認にもなるので調度良い。１回目よりも確かにペースは上がっている、車の特性もなんとなくわかったような…・

ジャンプは気持良いくらい綺麗に飛ぶことができるし着地も完璧と思う。ストラットを提供してくれた富士重工に感謝します。その先つい調子にのり８連続ジャンプの後のゲートのところであまり減速せず侵入したら思った以上にジャンプ、１２０ｋｍくらい出ていただろう着地時にフロント足回りに大きなショックを感じた。

ゴール後ヨークサービスへ約３５ｋｍのトランスポート。 ヨークまで６ｋｍ地点で右折するところをミスコースし、その先でＵターンするときにハンドルの感触に異常を感じる。 ジャンプのときに足回りが下がってしまったのかハンドルを大きく切ると大きな振動を感じる、無線でサービスに連絡し足回りの点検交換準備の依頼をする。
サービスまで残り５～６ｋｍ程度だが、ミッショントラブル、デフトラブル、ＥＭＣＤ、などなど色々考えてしまう、サービス前のタイムコントロールで、数分時間調整があったため車外に出てフロント足回り付近を確認、外観上の異常は見られない。止まってハンドルを切るだけで振動を感ずるということはパワーステアリングの問題と判断サービスにその旨を伝える。

ヨークサービスに入る、ＴＣに鈴木は置き去り、サービス隊の待つ所へ急ぐ。サービスポイント手前でゲーリー、伊藤が車の足回りの動きをシャガミ込んで観察している。サービスでボンネットを開けたところやはりパワーステアリングポンプの異常と判明ほっとした。ＡＴＦオイルが無いので次回のサービスでポンプ交換をするという。「新車なのにもうパワステポンプ壊れちゃうわけ？？？ クレーム交換かな～。」パワステをいたわりペースを少し押さえるようにサービスよりリクエストが出る。

気分を換えＳＳ５に向かう。

ＳＳ５ Ｂｅｒａｋｉｎｇ ２８．５９ｋｍ

昨年足回りを破損したところである。スタート前に昨年の状況が思い浮かぶ。埃もひどかった。

スタート後少しペースを落としつつ、あまりハンドルを切らないように心がけながら走る。気持ちだけ。この機会に車の特性を把握しようと心がける。 昨年足回りを壊した場所を発見、そして難なく通過。そして無事ゴール、今日の山場と思っていたＳＳを終了し少し気が楽になる。しかしタイムは昨年より８秒遅い。

ＳＳをでてＳＳ６Atkinsまでの途中SUBARU５５５チームのリアッティが右側に傾くような形で停車していた、足回りを破損させてのリタイアである。これからがハードラリーの始まりだろう。
長いトランスポート途中、鈴木がコースを見失っている模様、国内のラリーで長いこと一緒にやっているがミスコースの経験は記憶に無い。やはりWRCということからのプレッシャーからか。
私がルートブックを確認し「この先１０ｋｍ行ってこのコマズ出てこなかったら戻ろう。」

と促す。幅の広いダートを急ぐ約１６０ｋｍは出ていただろう。やっとコマズ付近に到着ミスコースしていないことを確認ほっとする。

ＳＳ６ Ａｔｋｉｎｓ １４．４２ｋｍ

レッキ中にヒュンダイのリアクオーターをブツケタ所である。短いＳＳであるが今年は結構スリッピー。押さえて走ったが昨年より３秒早かった。

ＳＳをでてマンダリングサービスに急ぐが今年はスピード取締りが厳しい。パトカーに何度も合う。まるでオフィシャルがパトカーをチャーターして罰金の荒稼ぎをしているようにさえ思う。
マンダリングサービスではパワステポンプ交換の予定であったがその後オイル漏れの様子は無いという。今日の最後の４５分サービスで交換したいとメカニックよりリクエストがあるので了解した。

学生達はだいぶ余裕が出てきたのか確実に仕事をこなしている模様、山崎監督に現状報告しながら、谷口さんが用意してくれた味噌汁をいただくと美味しい！！そこに富士重工河野氏の姿がありストラットの具合の報告ができた。休憩後車の陰に小関おやぶんの姿発見！姿を見るだけで何となく心強くなるのが不思議だ。おやぶんより「サービスに入る時、出る時もっとにこやかにしていろ。」と言われる。自分ではにこやかにしているつもりだが傍から見るといつもと違う顔になっているのだろうか？？？

ＳＳ７ Ｋｅｖ‘ｓ １０．１８ｋｍ

短めのＳＳである。車の動きもだいぶ慣れてきた鈴木のペースノートの読み方もだいぶ安定してきたようだ。途中長い下りから逆バンクの右ヘアピンがあるが今年は難なくパス。 やはりペースノートの成果だろうか。

ＳＳ８ Ｆｌｙｎｎｓ ３４．０１ｋｍ

今日一番長いＳＳである、昨年エンジン回転が上がらずとてつもなく長いＳＳの印象がある。
ＳＳは途中昨年とコースが少し変更になっている、途中、木がコースの真中に有る。どちらをパスしても良いところだが私は３年続けて右側をパスした、癖なのだろうか、走りやすいのか？？
ゴール後２台の車が左側に並んで停車している、先にいる車は見慣れたｽﾊﾞﾙﾗﾘｰﾁｰﾑｼﾞｬﾊﾟﾝの車だ、すると、群馬で有名なあの顔がオフィシャルのふりをしてコースマーシャルをしている。「高桑さん右のタイヤ土手に乗り上げないと通れないよ。」なんて軽く言う。「この土手高さが６０ｃｍもあるじゃないかよ～」
ほんと全日本チャンピオンドライバーは車を大切にしない。パスした所で彼は「エンジン行っちゃた……高桑さんこの先頑張ってね。」と全日本ﾁｬﾝﾋﾟｵﾝ君。「おまえよりもう少し脳みそたくさん有るから大丈夫だよ。」と多分言ってマンダリングサービスへ再び戻る。
広い通りに出る前のまだ狭いダートで２台のパトカーが猛スピードで逆走してきた。私も信じられなくて急ブレーキ。パトカーと正面衝突でリタイアじゃ洒落にならない。「オフィシャルどーなってんだ！！！」

マンダリングサービスでは学生達がタイヤチェックや足回りのトルクチェックを予定通りにコナシテくれている、山崎監督に前のＳＳでリタイア車４台のことを報告、今日の最終サービスではラーメンが用意できると聴きラーメン食べたさに絶対にパースに戻るぞと決意する。食べ物に吊られるタイプなのだ。
車に乗り込み出発準備、しかしなかなかボンネットが締まらない、ゲーリー伊藤がなにやら焦ってやっている。あとで聞いたら形状の違うエアークリーナーを一生懸命組みつけていたらしい。

ＳＳ９ Ｈｅｌｅｎａ ３０．０５ｋｍ

ここは好きなＳＳである序盤は日本の林道に似たようなコースだが１０ｋｍ地点ぐらいから

ハイスピードコースがある、５速全開で気持ち良くて、半分怖い所が数多くある。たまにスピードメーターを見ると完全に振りきれている。昨年、一昨年とまったく同じコースなので今年の車の特性の違いが良く判る。
今年の車の乗りこなし方がここでやっと判ったようだ。コーナーに進入の手前でやはり車を横に向けていた方がコントロールしやすく安全に走れるようだ。３０．０５ｋｍが妙に短く思えた、しかし夕日が眩しくコースがまったく見えない所も数多く有った。
ゴール後１．６ｋｍの短いトランスポートの後ＳＳ１０に入る。

ＳＳ１０ Ａｔｋｉｎｓ２４．４２ｋｍ

ＳＳ６より２回目となる、スタートＴＣで時間調整をしていると我がチーム応援団に逢う。全身埃だらけである。特に園田さんがひどい。日に焼けて黒いので無く埃を浴びて顔が黒いのである。そして寒そうでもある。時間は午後６時を回っている。日は落ちていないが日陰はだいぶ暗くなってきた。
ＳＳスタート１ｋｍ付近でカンガルーが右から左に横切った。大きいが第一印象である。鈴木もペースノート読むのを忘れて「カンガルー」と叫んでる。あと何秒か早ければ本当にカンガルーにぶつけられていただろう。ここのＳＳは２回目の為残念ながら車載ビデオのスイッチ入れていなかった。住奥さんごめん。
ＳＳゴール付近ギャラリーステージがある。車の操作に慣れてきたところでだいぶ車を横に向けて走ったような気がする。前回より６秒早く、昨年より９秒早い。そして今年のターゲットタイムにオンタイム！！！祝。
３回目のマンダリングサービスへ向かう。今回は１０分のサービスである。

サービス到着後ライトポットの取付と軽い点検でラングレーパークへ戻る。サービス隊も直ぐに出発するようである。パースへのトランスポートの途中サービス隊の無線交信がひっきりなしに聞こえて来る。後でわかったことだがＨＱ車両がスピードオーバーで捕まったようである。その為余計に無線交信が忙しかったのであろう。

我々はゼッケン６０番のヌッターさんとコンボイ走行その後ろに園田さんドライブのボイジャーがフォローするような形でパースに向かう、辺りは完全に暗くなっている。

ラングレーパークのＳＳの前に一時的にパルクフェルメがあるＴＣインの時間調整中に前のヌッターさんのクルーに声をかけている女性が目に入る。その隣にナビに良く似たこれまた美しい女性、やはりヌッターさんはお父さんでナビは長女、声をかけている昔美しかった女性はお母さんで、隣は妹と判明（勝手に理解した）なぜかホッとしながら日本のラリー界では絶対考えられない組合せで、「うらやましいな」などと鈴木と話をしていた。

ＳＳ１１ Ｌａｎｇｌｅｙ Ｐａｒｋ２２．２ｋｍ

横に並んだのはゼッケン５０番、鮮やかなブルーのＤＥＬＬコンピュターカラーのインプッサだが、概観はボロボロでだいぶ変形しているが早そうである。スタート３０秒前の1分前のプラカードを持ったお兄ちゃん、ボットしていたのかプラカードの出し忘れで笑ってごまかしてる、私と同じような性格なのだろう。

スタート後一生懸命走ったがボロボロのインプッサには負けてしまった。しかしタイムは昨日より８秒早い、コーナーのドリフトもそれなりに決まったからまっいっか！

最終の４５分サービスに入る。学生達がサービスパーク内のギャラリーを退かし進入しやすいように誘導してくれている、サービステントに入るとリーダーの田中君が「何かリクエストは…」と必ず聴いてくる。何もない時は何と答えて良いのか…・そして「何分有りますか」と聞かれるがドライバーってのは馬鹿だから良く把握していないのある。俺だけかな？？？
今年鈴木がナビのせいかタイムスケジュール等をまったく把握しないで走ってる事に改めて気づいた。休憩中慌てて明日のタイムスケジュールを確認していた。
そして待ちに待ったラーメンをご馳走になったころ、船木、依田組の２号車が戻って来た相変わらず明るい。１日中同じコースを走っているのだが今日始めて合流した。彼らは順調そうである。

サービスパークを出るころ現在総合４５番ぐらいとの情報が入る。内心「２０番代も夢ではないな。」なんて欲も出てくる。給油をしパルクフェルメに車両を入れて、お疲れさん。

ホテルに戻り早々シャワーを浴び、チーム専用の夕食ルームへ行くとゲーリーがバリカン持って騒いでる。ＨＱ車を運転しスピード違反で捕まったロドがペナルティーとして頭を丸めることに…他にも犠牲者が…・・

鈴木と「リタイヤ絶対にできないぞ！！俺達丸坊主絶対に似合わないぞ！！！」
鳥羽ちゃん今年走らなくて良かったね！！！！

１１月７日（土曜日）

朝ホテルのロビーに伊藤が待機していてくれる車でパルクフェルメへ…ワークスドライバー並みの扱い。

車に乗込みエンジンスタート、今日は我々の前に、アジアパシフィックラリー選手権グループＮクラスチャンピオンの田口君がトライブするプロトンがいる、昨日のＬＥＧ１であちこちで車を変形させ本日はこのポジションからのスタートである。「今日は６台前に行き挽回します。」と彼はスタートと前に宣言したのだが……。
ハイウエーを南下しノースダンダラップの町で１０分のサービスを受ける予定だ。

途中２０号線を走行中我々はパトカーの取締りを警戒し１１０ｋｍのスピードで走行していると、前方の紺色のフォードがトラックなどを次々と追越していく、我々もそのフォードに着いていこうとすると急に速度を落とした。仕方なくその車を追い越すと、今度は我々を後ろからアオルではないか、ドアにラリーオーストラリアのオフィシャルステッカーが貼ってある。
サービスポイント到着、ＴＣの前で時間調整中先ほどのドライバーが降りてきて、我々に向かって凄い剣幕で怒ってる様子、多分スピード出しすぎだの、抜いただの怒っているのだろうと思い、ペナルティー取られるとまずいのでとりあえず謝っておいた。後で正式に抗議しようと思ったが。…・朝からツイテイナイ。

サービスでは逸見先生や谷口さん、少数の学生が待機、小人数で足回りチェックや給油までこなしてくれる。大半のサービス隊はハーベーまで直行したようだ。 サービスを出てすぐに国道からそれてＳＳ１２へ向かう。

ＳＳ１２ Ｍｕｒｒａｙ Ｐｉｎｅｓ １８．５３ｋｍ

前半日本の林道に似ていて日陰が多くあまり埃が立たない、しかし雨が降ればスリッピーで大変、そして後半は狭いコースだがストレートに近いツイスティーなコース、クレストもたくさん有る。
ＳＳスタート後鈴木のペースノートを読む声が遠くになったり近くになったりしている…・・。ヘッドセットのマイクが振動で緩んでしまったようだ聞き取りにくいが我慢して走る。後半狭くてツイスティーでクレストがたくさんあるところに来るとゴールは近い。
アクセルに力が入る、すると車が気持ち良くテールスライドしコーナーを綺麗にパスする事ができる。あっという間にゴール、気持良く走るとゴールは近い。 昨年より４０秒早く、ターゲットタイムもクリアー。

ＳＳ１３まで約５０ｋｍのトランスポート、スピード違反怖いのでラリーコンピューターの表示をデジタルスピードメーター表示にし鈴木にも見ていてもらう。
「来年は速度警告チャイムつけたほうが良いかな。」
「Ｆ－ＲＯＭのメーカーさん！オプションで作ってくれないかな。」
国道をそれてダートに入るとＳＳ１３である。

ＳＳ１３ Ｈａｒｖｅｙ Ｗｅｉｒ ８．１９ｋｍ

昨年も書いたような気がするがスタート後日本の段々畑見たいな所を通過する。途中下りフル右へアピンがありレッキ中ヒュンダイで危うく転がりそうになった所、「Ｌ４８０ コーシ

ョンＲ１ヘアピン…・・」
サイドブレーキを使用し綺麗に決まったような気がしてるのだが，ビンちゃんどうだったけ？？

※注 ビンちゃん ＝ コ・ドライバー 鈴木 博

その先のゆるいコーナーの途中大きなクレストか有るのを覚えている、５速全開でクレストを超える瞬間ジャンプはしていないのだろうけどエレベーターが急に下りるような感じを受ける、ハンドル握っていてもそう感じるのだからコ・ドライバーは血の気がひくのだろう。あーやだやだ。 何事も無くゴールし、ハーベーのサービスに急ぐ。

サービスに入ると今日初めて逢う学生、ヘルパー、先生達。 ゲーリーと目が合うと彼はすぐに「オフィシャルに怒られたそうだな。！！ ペナルティー！！ バリカン待ってるぞ。」などと脅かされる。「今日中にゲーリーのミスを探さなくては。」でもあいつ元々毛が無い。 どうしよう？
山崎監督に状況報告、先生は「今年は高桑さんの好きなように走ってください。」というが目はそう言っていない。谷口さんが朝食に用意してくれたハムサンドを食べていると。ＮＨＫの加藤ディレクターがカメラ回しながら答えにくい質問をいくつもしてくる。山崎監督が聞き耳を立てている。「完走の為安全マージンを持ちながらも、タイムは上げて行きたい。」と答えたような気がするが良く覚えていない。 学生たちに見送られながらサービスを出る、今まで学生たちに昨年みたいな初歩的なミスは無い。ミスが無いと走りに集中できるので本当にありがたい。

難関のＳＳ１４、１５へ向かう、昨年たくさんの出来事が有ったところだ。

ＳＳ１４ Ｓｔｒｉｎｇ Ｗｅｓｔ １５．８９ｋｍ

確か坂本さん率いるプレス部隊と応援部隊はここに行くといっていた。ＳＳのスタートでは、スタート前サイドブレーキを引いていてエンジン回転数５０００ｒｐｍぐらいでクラッチをつなぐと同時にサイドブレーキを放すと最初後輪が空転し、直後前輪が駆動を開始し飛び出して行く、ここで０．０何秒かセンターデフのほうが早いのかな―…・・
細かなコーナーがいくつかあり長い下りの後左ヘアピンが有る。昨年ここに坂本さん達がいたのだが今年は姿が見えない。
ＳＳ１４と１５の路面は明らかに今までの路面と違い滑りやすいしコントロール不能になるようなところがいくつもある。ロングのクレストやロングダウンヒルをいくつも連続するコースの先に左にジャンプするような形で広いコースに出るところが有る。レッキ中ずいぶん怖い思いをしたところである。 後で聞いたのだが三菱のバーンズはここで転がったようだ。
押さえて抜けて、無事通過すると左側から大きな歓声、我がチーム応援団の声である。坂本さん他プレス部隊もここにいたのだろうなどと考えながらずいぶん遅れてクラクション鳴らした。
ゴールすると、１１分４２秒。昨年より２１秒早いがターゲットタイムに１０秒ほど届かない。

ＳＳを出ると数キロでＳＳ１５である、ここで気分を落ち着かせないと昨年の鳥羽選手のようになってしまう。ヘルメットを脱ぐ時間は無いが汗を拭き、無理やりタバコを吸い、車の中で暖まった水を一口リフレッシュ！！

ＳＳ１５ Ｓｔｉｒｌｉｎｇ Ｅａｓｔ ３５．４８ｋｍ

スタート前のＴＣを抜け ＳＳスタートラインへ。さすがに緊張感があるところだ。 昨年この場所で「インプレッサがコース脇に止まってるから気をつけろ。」とオフィシャルに言われたところである。

スタートする前はここは少し抑え目に行こうと思うが、走り出してしまうとペースノートを聞くことに集中し、且つアクセルはメイッパイに近い状態まで踏んでいる。 見覚えの有るところに来た、インカムの向こうで「３０先Ｌ３コーション 鳥羽コーナー 先Ｒ６オンクレスト…・」意地の悪いコ・ドライバーである。 俺にはそう聞こえただけなのかも知れないが…

長いストレートを抜けると、昨年鳥羽達のことを考えていて、先の右ヘアピンでリアクオーターを土手にヒットした。危険な右ヘアピンも問題無く通過、湖の水際を走るが今年も太陽の光が日陰と日向のコントラストが強く目に負担が掛かってる。そしてレーシングスーツの中は汗だくである。今年の車はルーフにベンチレーターがついているので多少風が入るがやはり暑い。
今回はやはり距離の長さを感じたが何とかゴール、２４分５７秒 昨年は２７分１８秒であった。

ゴールＴＣでヘルメットを脱ぐと先ほどのＮＨＫの加藤ディレクターが待っていて直ぐにインタビューを受けるが、暑いのと、息が上がってるのでなんて答えたのかまったく覚えていない。

コーリーサービスへ約５０ｋｍのトランスポート。長い長いダートのトランスポートである。サービス隊に早く無事だった事を伝えようと思うが、無線はそんなに飛ばない。しかしサービス隊もコーリーに向けて移動中なのか時々サービス同士で交信している声がかすかに聞こえる。１００ワット出ている無線機を使用しているのに交信できないと、やはり広いオーストラリアを走っているんだなと実感する。

コーリーへ１３キロ地点でやっと舗装になる、舗装路がなぜか懐かしい。この辺でやっと無線交信ができる状態になる。「高山１号車よりコーリーサービス取れますか？」
「コーリーサービス逸見です、何かありますか。」妙に心配そうな声のように聞こえた。
「轍が深く下回りを討ってると思いますが、大きなトラブルは有りません。」と報告。

サービスの前に時間調整の為のパルクフェルメが有るここでは車から約２０分程度降りなくてはならない。パルクフェルメのコントロールの外は、ここコーリーの町での年一度のラリーを楽しんでる家族連れがたくさんいる。おいしそうな炭焼きソーセージの匂いが昼食の時間で有る事を教えてくれる。隣の家族がパンにアツアツのソーセージを包んで食べている。…食べたいしかし財布は車の中… パルクフェルメ解除の時間まで車に触る事は許されない。

全日本ドライバーの粟津原さんや田口、ヌッターさん達と雑談しているが・・はらへったー！！そこへあの背のたかーい坂本さんの姿が道の向こうに発見。そうそう呼び寄せる。本人何か問題でも有ったのかと思ったようで不安そうな顔で駆け寄って来て、「順調なんだろう？？」と聞き返してきたが「これ食べたいからおごって！！」というと怒ったような、安心したような妙な顔していた。あの、ホットドッグ本当においしかったよ！！坂本さんごちそうさまでした。来年又宜しく。

パルクフェルメを出てサービスへ入る。２年生はてきぱきと仕事をこなし、今年ヘルパーとして参加してくれている１年生も我々に水や、お絞り、食事を提供してくれる。今年のサービスは本当に充実している。埃だらけの車内も学生達が念入りにクリーニングしてくれるのでサービスを出るときはとても綺麗なのだがＳＳを数キロ走ると元通りになってしまう、それでも昨年の車や今年使用したヒュンダイのレッキ車よりは断然快適である。

次は最大の山場のウエリントンダム４５ｋｍのＳＳが待っている。ＳＳインまで１８ｋｍのトランスポートを制限速度を注意し走る。
ＳＳ入り口の手前にＳＳスタートとラリー車が埃を上げて走っていく姿を長い時間見ていられるポイントに、園田氏率いる応援部隊が陣取っていた。さすがに良く観戦ポイントを知っていると感心させられる。
「ここで見ていられると見える距離が長いから途中失敗は許されない。まじめに走らなくては・・」

ＳＳ１６ Ｗｅｌｌｉｎｇｔｏｎ Ｄｕｍ ４５．３８ｋｍ

今年は昨年のＳＳ１６と１７を合体させＳＳ１６の前半約４ｋｍ程度をショートカットしたコースである。昨年は今年ショートカットした部分のコースで木の皮かぶったカンガルーにぶつけられた。今年はそこを通過しないのである。残念でしょうがない。

ＳＳスタート後失敗しないように心掛けながら走るが、リアが流れアウトイッパイにコーナ

ーを抜ける部分が何度か有った。細かなコーナーが数多く続くところがあるがやはりペースノートの読み上げがついてこない。鈴木は一生懸命読んでいるのは判るのだが「それはさっき通過した。」と言いそうになるが我慢、有視界走行に徹する。コース中コマズナンバーの出ているところでまたペースノートが合ってくる。 コ・ドライバーは体力と早口言葉の練習が必要なんだ！！！

スタート前から長い長いと思っているせいか気がつくと残り後約１０ｋｍ結構調子よく走っているのだろう。しかし何度かフロントタイヤに大きなショックを受けている。ゴールする頃さすがに「もう良いよ！！」って感じ、鈴木の声も埃で枯れてかわいそうなぐらいだ。 ターゲットタイムに１１秒足りないが満足のタイム。
サービスに無線で無事であると連絡、水を飲み埃を洗い流す、本当はうがいをしたい心境なのだが。

コーリーサービスへ再び戻る 車から降りて一年生から受け取る水でまずうがい。埃の固まりが口や鼻の中から出てきそうである。 山崎監督と「ここまで何も無くきましたねー。」などと話したような…・。２０分サービスの為足回りを充分に点検してもらうが、「そんなに激しく底突きしていない。」とメカニック。今日は残すところ後２本 （ラングレーパークを除いて）気を引締めてと自分に言い聞かせる。
コーリーを後にし又長い長いダートをトランスポートで約６０ｋｍ走行するとＳＳ１７に到着する。

ＳＳ１７ Ｂｒｕｎｓｗｉｃｋ １６．６３ｋｍ

この頃になるとそろそろリザルトが気になってくる。現在総合で41番ぐらい、昨年よりトップグループがほとんどリタイアしていない。ゼッケン20番以前のグループは確かまだ2台しかリタイアしていない。「ってことは昨年よりタイムを上げても順位は37番以降になってしまう可能性も十分にあるな…。」なんて、ＴＣの時間調整中つまらないことを考えてしまう。

ＳＳをスタートする。中盤Ｌ３オンクレスト＋ダウンヒルで右リアクウォーターを土手すれすれで抜けていた。車がクレストで空中に浮くような形になりタイヤのグリップを失いアウトいっぱいのラインまで振出されたような形になった、鈴木は気づいていないようだ…よかったブツカラナクテ。
後半、ハイスピードの右へ、左へのコーナーが続くあまりインを狙うと突然道が崩れて無くなっていたりする。何度か道の無いところをフロントのインタイヤが通過した。

ゴールまで、後２ｋｍぐらいのところの右側に、今朝から前を走っていた田口君のプロトンが傾いて止まっていた。我々に手を振っている。今朝「今日は6台抜くんだ。」と田口が決意表明したときに「おまえが潰れるなよ…・コース脇に止まっていてじゃますんなよ！！」とプレッシャーを掛けた事を思い出した。11分54秒でゴール、ターゲットタイムに11秒届かず。

午前中寄ったハーベーの町で再び10分のサービスを受ける。主なサービスは給油とライトポットの取付である。確か午後4時半を回っていたとおもう。
大きなトラブルが今までないので、学生達が拍子抜けしているのでは…・・などとツマラナイ心配をしていると、現地ヘルパーのアラン、ジムがやってきて「今年はカンガルーにブツカラナイのか？？！！！」 記憶力の良い外人だ。
誰だか忘れたが 「高桑さん！どこかぶつけて来ると、学生達が燃えるんだけどなー！！」などと不心得物がいる。「新車だよ！！そう簡単にぶつけられるか！！」なんて答えたような気がする。
ＳＴｉチームの残り二台はあちらこちらでぶつけてきてボロボロだなんて誰かが言っていた記憶もある。

ＳＳ１８ Ｍｕｒｒａｙ Ｐｉｎｅｓ２ １８．５３ｋｍ

今日朝1番で走ったところをもう一度トライする。薄暗かったのだが、夜行性の私は何の問題も無く無事ゴール、鈴木も完璧にペースノートを読んでくれるので、本当に気持ちよく走行した、ただ道の真中に岩がたくさん突き出ていてマトモナ走行ラインを通過するとオイルパンに穴を明けてしまう。

タイムは13分18秒 ターゲットタイム13分43秒を大きく上回った。そして今朝の一本目より22秒早かった。

ハーベーから一路パースへ 約１３０ｋｍ戻る辺りはだんだん薄暗くなってきた。
今日の残りは ラングレーパークだけである。そしてその後のサービスではＳＴｉチームの依頼により、ＳＴｉ製のストラットに交換してフィーリングテストして欲しいとの要求がでているらしく、ストラット交換がサービス予定に入っている。ということは、ラングレーパークのジャンプで思いっきり飛んでも今のストラットは交換してしまうのでＯＫということ！！！ でも、この富士重工＋カヤバ製のストラットは今までまったく交換しなくても何の問題も無くこのトランスポートを走行できる。本当に丈夫だ！「高桑さん、スペアーのストラット持って行かなくても大丈夫だと思いますよ。じょうぶですから。」と日本で富士重工河野氏が言った言葉をおもいだす。

ＳＳ１９ Ｌａｎｇｌｅｙ Ｐａｒｋ ３２．２ｋｍ

今日最後のＳＳ、そして今年最後のラングレーパークである。スタートＴＣでいつもにこやかな日本語の上手なおじさんがコントロールカードを渡してくれる。「それじゃーまた来年。」なんて言いながら… スタート一分前のプラカード持ったお兄さん、今日は完璧に仕事をこなして、こちらを向いてニコリ。3回目となると我々もリラックスしている。がオフィシャルもだいぶリラックスしている。 鈴木などは最初の日の様子が嘘のようである。

隣はゼッケン70番のランサーエボⅣ スタート信号に合わせ綺麗にスタート、コーナーを抜け舗装路に出る。ストレートエンドまでアクセル踏み続け、フルブレーキングし、ダートへイン側へアピンを抜けると例のジャンプ台3速から4速に入ったところでジャンプなかなか地面に着地しない…・・。インカムの向こうでペースノート読む声と「ひゃー…・」とかすかな悲鳴がきこえた。
着地も綺麗だったと思う、すばらしいストラットである。その後も頑張って走ってゴール。ランサーをずいぶん引き離したようだ。
タイムは １分４４秒 一回目から１０秒縮めた。 ここのＳＳだけでは３３番であった。

最後の４５分サービスへ向かう、学生達にとって今回が一番大きなサービスになることだろう。ストラット交換に、ブレーキパット交換、今まで学校で練習してきたことをここですべて行う。今回のサービスメニューは本当に多い。

サービステントに進入する。学生達の目つきが今までと違うことに気づく、声もやたら大きく思える。扉を明けると私がまだ降りていないのに、どんどんジャッキアップされる。車から降りると交換されるＳＴｉ製のストラットが目に映る。「あれ、別タンク式と違うの？？！！、汚い、汚れてる！！中古！！？？」なんだ今までの物の方が外見だけ見ても「良いんじゃないかなー。」なんて思ってしまう。
学生達は今までのストラットを手際良くはずし始めている。最初は学生達の動きを注意深く見ていたが、谷口さんや山崎監督が用意してくれた食事につられてしまう。ラーメンを食べながら、サービスの様子を見ると逸見先生や、菅沼先生も学生のサポートをしているようだ、そして、メカニカルアドバイザーの伊藤、ゲーリーも学生達の動きを注意深く見守っている。
作業は順調に進んでいるように見えたのだが、右リアを担当する学生が困っている様子。ゲーリーが空かさず車の下へ、現地ヘルパーのジムも手を貸している。フロント側を見ると伊藤、逸見先生までが作業に加わっている。ＳＴｉ製のストラットのアッパーマウントの部分が変形していて、ボデーの取りつけ穴にうまく合わない様だった。
予定以上に時間が掛かったようでパルクフェルメイン５分前にサービステントを出発、前進しサービスエリアを走行中フロント部より何かコスレル異音が出ている。交換したストラットがどこかに干渉しているものと思いパルクフェルメイン手前５０ｍほどに車を止めて、「ビンちゃん伊藤呼んで来て！！」車から飛出るように反応したコ・ドライバーであった。
サービステントから３００ｍぐらい離れている所であったが、伊藤と菅沼さんだったであろう２人が直ぐに飛んで来た、車を少し転がし伊藤が外で異音を確認する、伊藤がその場でフロント足回り部分を直そうとしているがうまく行かない模様、「ビンちゃん後何分有る？！」「後２分です。」私は伊藤に「サービステントに戻るぞ！！」と怒鳴り、車をUター

ン。テントに急いで向かう車の後を、伊藤が全速力で走る。

テントに到着するとギャラリーだかなんだか入口に大勢の人がいる。クラクション鳴らしながら車をテントの中へ、学生はじめ周りのスタッフはなにが起こったのか判らず呆然としている様子。
タイヤを外しバックローターの歪みを修正し作業完了。急いでパルクフェルメに再度向かう。３分遅れてパルクフェルメイン ３０秒のペナルティーを受けるが、異音の原因が判り、修理もできて良かった。たいした問題で無かったが異音はドライブしていて本当に気になる。

パルクフェルメで車内の最終チェック、無線，コンピューター，ナビライト，室内灯、VTRの電源が落ちているか念入りに確認しお疲れサン。
ホテルに向かう道中、「ビンちゃん足速いね。」と誉めておく。コ・ドライバーは脚力と早口言葉が必要である。

ホテルでいつものディナールームへ。船木チームとゆっくり話できるのはここだけである。伊藤とさっき取り付けたストラットのフィーリングが合わなかったら明日どこのサービスで交換するか打合せをする。伊藤は１０分のサービスで交換可能と言うが、ゲーリーが安全をみて２０分のサービスで交換したいと主張する。山崎監督含め最終的に２０分サービスで交換する予定に…・
明日交換したストラットでＳＳを２本走り、今までのものに戻すかどうか判断することになる。

部屋に戻り明日のスターティングオーダーが出るのを待っているが、なかなか山崎監督から連絡が来ない。ビンちゃんに確認お願いし、先に休む事にする。

１１月８日 （日曜日）

昨晩は早く休んだので、６時に起きたが気分爽快、いつものようにコーヒー入れハムをカジル。
今日一日走ればゴールだ。不思議なもので私はラリー大好き人間なのだが、このオーストラリアだけは、「早くゴールにならないかな～。」といつも考えている。 しかし帰国すると又早くオーストラリアを走りたーいと思うのであるが。

６時５９分パルクフェルメアウト、今日は４０番目のスタートで前後の車２台も日本人クルーである。何故か日本国内ラリーに参戦しているようである。
バーニングスに向けトランスポートを走行中、昨日交換したストラットのフィーリングを試した。感触は（競技用）って感じでゴツゴツ感が有る。今までの物は高級車に乗ってるような柔らかい感じであったが…・・バーニングスへの途中１０分の給油サービスを受ける。後約６０ｋｍでＳＳ２０である。
残りのＳＳは５本でトータル１０８．８７ｋｍである。バーニングスのＳＳは全てのコースが昨年と変更になってるので、コースレイアウトがなかなか思い浮かばない。初心に返り慎重に走るしかないと考えたりもした。

ＳＳ２０ Ｂｕｎｎｉｎｇｓ Ｅａｓｔ １３．７７ｋｍ

ゴール手前に、名物三段ジャンプ後川渡りの有る所ということだけは、スタート前に思い出した。

ストラットを交換しての最初のＳＳ、慎重にという思いと、後ろの車とのタイム差がしか９秒しかない事を思い出す。 スタートの信号を合図にクラッチをつなぐ、最初２ｋｍはハイスピードのコースが続く、ストラットの感じはそんなに悪くはない、しかし轍の中などではゴツゴツと突き上げる感じが気になる。それとやはり慣れていない足回り、なんとなく乗りにくい？？、 日本を出発前、 吉本社長より「直線でアクセル踏めると思った所は、とにかく踏め！」と言われた事を忠実に守り、最後の直線の下り、途中ジャンプが３箇所あるがアクセルを踏む…・・結構飛んだ…

ジャンプの姿勢はやはり不安定！！後輪がぴょんと跳ね上がったような感じがした。その後川渡りを無事通過、全開加速して無事ゴール。今回のペースノートの読み上げも安定していて最高だった。

タイムは９分１８秒 ターゲットタイムよりなんと５０秒も早かった。しかし後ろの倉岡さんには２０秒ほど負けてしまった。

ストラット交換しなければ……・・

ここで、１０分のサービスが有る、簡単なチェックを済ませ、次回の２０分サービスでストラットを前の物に戻したいと監督に伝えサービスを後にする。

ＳＳ２１ Ｂｕｎｎｉｎｇｓ Ｗｅｓｔ ３５．２９ｋｍ

今日の最長のＳＳだ。スタート後しばらくここもハイスピードコースが続く７～８ｋｍ行った頃であろうか足回りの突き上げがひどくなってきた、特にきつい左コナーでは車が挙動不審になる。（我がチームに挙動不審者らしき者はたくさんいるが…・）「おかしいなと思いながらも。」ペースは特に落とさなかった。すると今度は路面がひどく荒れているところでフロント右ストラットの辺りから ゴツン ゴツンと大きな音 鈴木にも聞こえたようで「なんだーこのボロショック！！」なんて大きな声で強気の発言している。ペースノート読みながらずいぶん余裕が出てきたなーと関心してしまった。

あまり考えたくないが、「ストラット抜けちゃったのかなー。」などと鈴木に向かってつぶやいたりもした。フロントタイヤがコース上を思うような位置をトレースしない。こういう時のＳＳは本当に長いような気がする。そして、コースは森林の中を抜ける轍の深い所へ、約６ｋｍ程度の距離の間に なんと４回もコースアウト！
タイヤは轍の中に入っているのだが、突然飛び出して回りのフカフカな部分へ行ってしまう。４回の内２回は危うく木に当たりそうになった。自分の運転技術が悪いのは忘れて、コースアウトはストラットが抜けてしまったせい。完全にいらだってる。その頃からゴールまでの間の事はまったく思い出せない。

トランスポートに出て直ぐに無線のマイクを持ちサービスを呼ぶ。「ストラット４本全て交換！４回コースアウトした。」
後で逸見先生から「相当機嫌が悪かったようでしたね。」なんて言われたが、間違い無くその通りであったと思う。

サービスの前に数分のパルクフェルメが有る。TCインの時間調整中後ろを走ってる小泉さんから「追いついちゃったよ、でも埃でとても抜けなかった。」なんて言われてしまう。バックミラー見てる余裕無かった。昨年、前の車の埃で何も見えなかった事を思い出す。車を降りてみるとアンダーガードとバンパーが少し浮き上がっている。コースアウトした時に…？

パルクフェルメに車を入れサービス隊の所へ徒歩で向かう、数分の時間が有るので車の状況などを伝えちょっと早いが

軽い昼食を取る、逸見先生が学生達に次のサービスメニューについて指示している。本番中の２０分のサービスでストラットを交換した例は過去に無い。学生達にも緊張感が伺える。

パルクフェルメに戻り車を出す、サービスインのTCでビンちゃんの合図と共に急いで学生達のもとへ向かう学生の誘導で所定の位置の車を止める、学生達の声が大きく飛び交う、２分ぐらいで足回りが取り外され、昨日まで使用していた物の取りつけ作業に入っていた。作業光景を見ながら毎年、毎年、学生達のレベルが上がっている事を確信した。色々な人に「学生のメカニックで不安は無いですか。」と聞かれるが、今度聞かれたら「まったく問題有りません。」と自信を持って答えられる。

「後５分！！」とタイムキーパーの声、「フロントジャッキダウン！！」「高桑さん準備してください。」と言われ車に乗込む。早い！！ 自然と拍手してしまった、回りにいたスタッフや他のチームの外人スタッフまでもが拍手喝さい。

時間はまだ数分有ったが、ここで出て行かないと学生達に怒られそうな雰囲気なので車に乗込み移動開始。

ｻｰﾋﾞｽアウトのTCでずいぶん時間調整した。

SS２２ Ｂｕｎｎｉｎｇｓ North ３１．９２ｋｍ

今までのコースとは異なるが、最後にSS２０の３段ジャンプして川渡りのところに合流するコースである。
ストラットを交換したので心気一点タイムアップを目指す。マストフィニッシュは決して忘れていませんが。やはりこちらの足回りは本当に乗りやすい、抜けてしまった物とでは比較対象にならないが。

最後の３段ジャンプに入った、１回目より多分飛んでいるが着地時のショックがほとんど無い。フルブレーキングでクランク抜けてアクセルオフのまま水に入る。車の頭が水から出たところで一速に入れ全開で抜ける。フロントガラスに水をたくさん被り前が良く見えないが慣れたコース、２速全開のままゴールした。

ターゲットタイムより９秒早かったので満足。

ゴール後続けてSS２３へ向かう。

SS２３ Ｂｕｎｎｉｎｇｓ Ｓｏｕｔｈ ２５．１６ｋｍ

いよいよ後２本である。昨年ここでカンガルーと出会い停車した事を思い出す。今年もいるかな、彼女は。
ビンちゃんのノートを読む声に自信が出ている。とうとうこの人、コ・ドライバーになりきっているようだ。
後半あと数キロという所で、前を走っていたランサーが止まって、倉岡さんがこちらに手を振っているではないか。エンジンがもたなかったようである。コース上にオイルが漏れた跡がある。ここまで来たのに残念。
無事ゴール。ターゲットタイム２２秒クリアーした。満足満足。

ＴＣでしばらくオフィシャルと話していたが、後ろを走っているはずの小泉さんがゴールして来ない。しばらくすると彼らの後ろを走っていたはずのゼッケン７０番のランサーがゴールしてきた。７０番のドライバーは、「Ｃａｒ Ｎｏ ５１ Ｈｉｔ Ｔｒｅｅ．」とオフィシャルに説明している。クラッシュしてしまったようだ。なんとこのＳＳで、日本人エントラント２台リタイアしてしまった。
残り１本のＳＳは距離が ２．７３ｋｍのきわめて短いＳＳであるが、ここでテレビの生中継が有るらしく、スタート時間の調整でまたパルクフェルメに入れられる、その後１０分のサービスを受ける。
サービスで山崎監督から「次のＳＳゴール後の洗車サービスで、学生達並べておきますから一人づつ握手して下さい。完走祝いのセレモニーをやりたいのですが…」とリクエストが有る。私を含め殆どのスタッフがゴール後の段取りを考えていたであろう。 サービスを出てＳＳ２４のスタートへ向かう。

ＳＳ２４ ＡＰＩ ＴＶ Ｓｔａｇｅ ２．７３ｋｍ

前のＳＳ終了後、私のポジションは３６番手、３５番手の全日本Ａクラｽﾁｬﾝﾋﾟｵﾝﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの粟津原選手にには約６分離されているし、３７番手のゼッケン７０番のオージークルーとは約４分の開きがある。ここで一生懸命走っても、ゆっくり走っても、２．７ｋｍしかないコースなので順位が入れ代わることは無い。テレビの中継ステージというこは完全に無視してペースダウンして走ることを決意する。 本当です！！

コースはまた３段ジャンプ、川渡りの部分が含まれている。
スタート後あっという間に、３段ジャンプの所へジャンプをなめるように通過、５０ｍ先の川の所に向かう、ギヤは３速から２速に落とした所で水の中へ、２回目通過した時より静かに入ったつもりであったが。今まで経験した事無いような、水の抵抗を感じる。

車の先端が水の中から飛び出ない！！！ 慌てて、１速に落としアクセルを開けてしまうと、

プスボボボ◎∵◆▫◎▽プスプスウボボボボボ◎△◆◎▽▫◎▼プスプス◆■◎○?〆▲

川からやっと抜け出た所でエンジンストップ。
大勢のギャラリー大歓声が上がる。一番喜んでいたのは 我がチーム応援団長の園田さんであった。 指差して笑っていた。
セルを何度も回しエンジンをかけようとするが反応無し、 その場がシーンと静まり返っている。
「ビンちゃん押して。」と静かに言ったが、押して動くはずがない。しかしビンちゃんはナビシートを飛び出し車の後方へ車が前後にゆれている。 無線で山崎監督にエンジンストップの事を報告するが、無線の向こうで大騒ぎ、うるさいからスイッチ切ってしまった。バッテリーの保護も有るので。
ギャラリーこんなにたくさんいるんだから押してくれたって良いじゃない、と思う。

何分たっただろうか、すごく長かったがエンジンが息を吹返した。またまたギャラリーより大歓声。しかし、直ぐにもエンストしそうなのでアクセルを慎重に開ける。ギヤを１速に入れクラッチをつなぐが動かない、ビンちゃんが車の前に回り確認「アンダーガードの前が曲がって地面に擦ってます！！」少しバックしては、勢い付けて登ることを繰り返す。
後１００m、５０m 遠い！ やっとエンジンの機嫌が直りゴールエリアを通過した時気がついた。ビンちゃんが乗っていない。バックミラーで見ると彼は昨日同様、全開で走っていた。
無事ゴール。ＳＳ２４のタイムは４分４０秒、５８番手でダントツベストであった。（ワーストともいう） 途中停車時間約２分４０秒程度有ったのに、順位の変動は無かった。だから許して。

サービスまでアンダーガードを引きずりながらガラガラと大きな音を立てて行くと、周辺の人の視線が痛い。学生達との握手や、完走祝いセレモニーの計画はすべてパー。変形したアンダーガードの取外し作業などで大騒ぎの最終サービスになってしまった。洗車もほとんどできないままゴールランプに向かうこととなった。
ゴールランプでは先ほどのトラブルの事はすっかり忘れ、シャンパンを抜きまるで総合優勝したチームのように、完走を祝っていた。

私にとって３度目のオーストラリアラリーが終わった。
今年は昨年より走行スピードを1キロ当り２秒のタイムアップと決めていた。
今年の目標は完全に達成できました。
目標達成の要因は、学生達のサービスへの不安はまったく無く、ドライブに集中する事が出来たことが第一要因であると信じています。

今年オーストラリアラリー参戦プロジェクトに係わった数多くの皆さんと、我々の為に一生懸命サービスしてくれた１7名の学生諸君に感謝します。 本当に有難うございました。

ＥＮＤ

高桑 春雄

１９９８ＷＲＣオーストラリアラリー参戦記

１号車 コ・ドライバー 鈴木 博

１１月５日（木）

いよいよ私にとっては初めてのＷＲＣが始まる。我々６１号車は１７時４５分にパルクフェルメＩＮと言うことであるが、私にとっては「パルクフェルメ、ん？？？」という状態である。ドライバーの高桑さんは３度目と言うこともあってか、いつものようにヒョウヒョウとしている。この人には緊張することって無いのかと不思議になる。２号車のナビ、依田さんにスタートまでのタイムチャートを作って貰って何とかラリーの流れを理解しようとしてみるが、何故だか全く頭に入らない。他のみんなもいつもと違ってやけにハイで、意味のないことで大笑いしている。訳の判らないままパルクフェルメ、スタートと時間は過ぎていく。高桑さんのお陰で訳が判らないながらも何とかＴＣを処理する事はでき、いよいよスタートランプに上がる。２号車ドライバーの船木さんの優しいアドバイス「ビンちゃん、スタートすると頭の中が真っ白になってノートの字なんか見えないよ～！」が思い出される。高桑さんがオネーちゃんのオケツがどうのこうのと言っているが、私には胸の谷間の方が気になる。スタートランプでは名前を呼ばれたような気もしたが、周りを見回す余裕など全く無く、やらなくても良いラリコン操作を意味もなくピコピコやっていた。ＳＳ１スタートライン、我々は右側、６０号車が左側のスタート位置につく。ここまで来るとさすがの高桑さんもいつものラリーの時とは雰囲気が違う。一応私はペースノートを取り出して読んで見ることにした。カウントダウンランプも初めて見るので残り秒数も読み上げられず、黙って見ているしか無かった。ＳＳはさすがに押さえた走りで、車の特性を少しでも理解しようとしているのが私にも感じられたが、予想外に”飛んだ”のにはビックリした。伊藤ちゃんには飛ぶなと言われていたハズなのに。タイミングは最悪なもののノートを一応読み上げる事はできてホッとした。ＳＳゴールＴＣでオフィシャルが私に向かって手を差し出している、握手かと思って私も手を出した。高桑さんが目をまん丸にしてキョトンとしている。オフィシャルはＳＳタイムを記入するためのＴＣカードが欲しかっただけだった。大笑い。笑い話はそれだけかと思っていたら、その先のサービスＩＮのＴＣに６０号車が同分に入った。日本のラリーは必ず１分間隔で入るのが常なので、頭パニック！、相談しようにも車を降りてＴＣの前に来ているので高桑さんにも聞けない。オフィシャルに聞こうにも言葉が出てこない。今考えれば同時スタートのＳＳの後なのだから同分ＩＮは当たり前、危なく最初からペナルティー食らうところだったが何とか無事通過。一人でとことこ歩いてサービスに。学生が一気に活気ずいていて、直視できないほどまぶしい。田中君が何分スタートか聞きに来る。彼は私よりよっぽど落ちついて考える事ができている。その場は冗談を言ってごまかしながら何とか返答ができたが、こんなに舞い上がったのは鳥羽さんと初めて出たナイトラリー以来である。あの時も体が固まってしまって満足にラリコンのボタンさえ押せず、鳥羽さんに迷惑を掛けっぱなしだった事を思い出した。一見平穏そうに見えても数々のドラマがあるラリー、それもＷＲＣがとうとう始まってしまった。

１１月６日（金）

朝、パルクフェルメ入り口には日本人エントラントが溜まっていた。みんな全日本では

有名な方達ばかりで少し気後れする。他愛もない雑談をしていると、どうも昨晩スタート時間の変更が発表されていたようであった。朝一から頭パニック！そんな変更全く知らない私は、周りの人全部にスタート時間を聞いて廻ったのに自分たちのスタート時間が計算できない。全日本ナビの方々もスタートは３分置きだの４分置きだの勝手な事を言っている。結局信用できたのは高桑さんだけで、朝からまたまた迷惑をかけてしまった。
本格的な競技は今日からである。高桑さんは大分気合いが入っているらしく、トランスポート区間でリア周りから出ている異音を気にしている。国内ラリーでは絶対に無いことである。サービスで見て貰ったが特に異常無しで一安心、ＳＳ２へ向かう。

ＳＳ２

さあ私の一番の重要なお仕事、ペースノートリーディングの始まりである。レッキ中からリーディングのタイミングが掴めず、気持ちよく読めない状態が続いている。いざ本番を走り初めると案の定合わない。書いてあることは合っているが、読むタイミングが早すぎたり、遅かったりで読む方も、走る方もリズムが掴めない状態になってしまっている。おまけにたった５ｋｍのＳＳでもロストしてしまう自分が情けない。高桑さんが車に慣れていないのもひとつの原因だったと言うことには全く気付かず、単にリーディングのまずさでリズムに乗れないのだと思っていた。さすがは高桑さんと変に感心。

ＳＳ３、ＳＳ４

８段ジャンプの名物ＳＳを走る。ここは特徴のあるコースなのでノートも読みやすい。ジャンプの最中ギャラリーの中に園田さん達を発見した。高桑さんはジャンプしながらホーンまで鳴らしていた。ＳＳ終了後、レッキ中にアクシデントを助けて仲良くなった台湾ＴＶアイドルのヒュンダイチームにも大声援を送られて、私の機嫌も直って来た。だがＳＳ４終了後のトランスポート区間でエンジンからの異音に気づき、一気に重たい空気が車内に広がる。ヨークサービスに一刻も早く入りたい。ＴＣＩＮももどかしく、車はサービスの元に走っていってしまった。私は歩きながらＴＣカードの計算をして、サービスの居場所を探す。しばらく探すが見つからない。５５５チームを見物している日本人の小柄なおっさんに聞いてみた。”あっちの方にいたよ”と優しく教えてくれた。ありがとうございます、上杉さん。私が車にたどり着いた頃には異音の原因が分かったようで、高桑さんの表情も明るくなっていた。そう言えば私の車も同じ音がしてパワステオイルを足した事があったっけと思い出す。

ＳＳ５

さっきのＳＳで割と上手くノートが読めたのに気を良くし、ここもと気合いが入る。ＳＳ前半はリズムに乗って上手く読めたが、突然全然合わなくなった。何と２ページ一緒にめくってしまったのが原因だった。その先はメロメロ。まだまだ修行が足りないようである。
ＳＳゴール後、駒図の一時停止標識とＳＳのＳＴＯＰ看板を見間違い、自分がどの駒図間に居るか判らなくてパニックになる。日本のラリーならすぐ次の駒図が出てくるので平静を装って復帰するのだが、ここではそうも行かなくて正直に高桑さんに相談する。高桑さんは予想もしていなかったようで、一気に車内に険悪なムードが漂う。ともかく次の駒図まで急いで行ってみようと言うことになった。その時間の何と長かった事か、その先に出てきたのは駒図通りの道で、オンコースしていることが確認でき、心底ホッとした。トランスポート区間でも気の抜きすぎはいけないと自分を戒める。

ＳＳ６

コースを見失った汚名挽回も兼ねて今度こそ完璧にリーディングをするぞ、と気合いが入る。しかしそんなに世の中甘くは無い。またまたロスト、何とか自力復帰しようと探すが復帰できない。モゴモゴ言っているうちにダブルコーションのＬ２のヘアピンが出てきてしまった。間一髪ブレーキが間に合い何とか曲がれたが、そこで何かがプチッと弾けた。そこから今までにない激走が始まった。でも不思議に激走中はノートが合ってコーションのコーナーはしっかり減速して危ないところは全く無かった。こういう風にわざと怒らせて走らせるのも一つの手だなと、口には出せない変なことを考えてしまった。
マンダリングのサービスの前にパルクフェルメがあり、時間的余裕もあったので私が迷

わないようにサービスポイントの場所を高桑さんが無線で聞いてくれた。逸見先生にＴＣ先１ｋｍと言われたので、車に乗せて行って貰ったが３００m程の所にみんなが居て拍子抜けして大笑い。ここで谷口先生に頂いた味噌汁が今でも忘れられない。みんなの笑顔が頼もしくもあり、眩しくもあり、みんなが支えてくれているから走っていられることを実感し、心の底から感謝した。

ＳＳ７

レッキ中ミスコースしてさまよったＳＳ。まだまだ完璧には程遠いリーディングではあるが、コーションノートの役目はしているようで走りは全く危なげない。まだまだマージンを残した走りではあるが、攻めすぎると逝ってしまいそうなので煽ることは一切せず、走るペースは高桑さんに総て任せ、私は情報の提示役に徹する事にした。

ＳＳ８

約３４ｋｍの長いＳＳである。中盤までは何とか持ったが、またまたロスト、駒図もなかなか出てこず、復帰に手間取る。あまりの自分の不甲斐なさにノートを放り出してしまいたくなってきたとき高桑さんに”ガンバレ！”っと励まされた。涙が出るかと思った。こんなへたくそナビに文句も言わず、信じてくれている。不思議にそこからノートに復帰でき、またリーディングができた、相変わらずタイミングはチグハグではあるが。前走車の埃がひどくなって来た、追いついてきた証拠だ。リーディングに益々集中するが、残念ゴールが来てしまった。前走車はバーストしてしまったようで、路肩でタイヤ交換をしようとしていた。助手席側はベッコリ凹んでいた。その前にも１台車が止まっている。見慣れたインプレッサで道に新井君がニコニコしながら立っていた。エンジントラブルだそうで、良いペースで走っていただけに残念だが、これもラリーである。

マンダリングのサービスに今度はＴＣから歩いて行くことにした。少し頭を冷やしたかった。ＳＳ中にドライバーに励まされるナビゲータなんて、と自己嫌悪の固まり状態で、とてもみんなに合わせる顔が無い気がした。１年生が水と濡れたタオルを差し出してくれる。ありがとう、足を引っ張っている私に笑顔でガンバレと励ましてくれた気がした。みんなの笑顔を見ると不思議に力が湧いてくるのはなぜだろう？

ＳＳ９

ここはレッキの時から調子の良かったＳＳ。高桑さんもこのＳＳは俺のリズムに合っているから好きなんだ、なんて言っていた。走り始めると今までとは走りがまるで違う。積極的に手前から姿勢を変えてコーナーに入って行く、でも車は完全にコントロールの範疇にあって全く危なげない。ノートも不思議とアクセルを踏んで走っているとタイミングが合うようだ。高桑さんがリズムに乗っているのが私にも感じられ、つられて私もリズムに乗れたように感じた。そういうときはロストしてもリズムで復帰できてしまうのが不思議だ。このペースノートはアクセルを踏んで走って居る時に合ってくるノートだと気づき始めた。ノートの原本は３年前の三好さんのものである。このノート作成もテクニックの一つなんだろうと痛く感心。げに恐ろしきはＷＲＣ！

ＳＳ１０

２回目の走行となる。ＴＣＩＮの前に園田さんたちと会うことができ、少しだけ話ができた。みんな砂を頭から被ったようで、すごい顔をしている。ギャラリーも大変だ。でもそれを嬉しそうに話しているのを見ると、我々よりクレイジーなのはこの人達ではないかという気がする。ここではスタート後まもなくカンガルーに遭遇した。ぶつかる事もなく、大したタイムロスにもならない程度で済んだが、ぶつかったら、とんでも無いことになるであろう大物だった。今年もこれで完走間違い無しかなと内心喜んだ。

マンダリングのサービスに戻る。またみんなの笑顔に会って、私に元気の給油もしてもらう。私はまだまだ納得行くリーディングができていない。既に学生達の顔はＷＲＣメカニックの顔になりつつあり、スタッフの先生方にも余裕が感じられる。高山短大チームの明るい雰囲気が周りのチームのメカニック達の注目を浴びている。私だけ取り残されちゃったかな、という気もするが早く追いつかなきゃと気合いを入れる。

ＳＳ１１

ラングレーパーク２回目。昨晩と全く同じなので少しだけ余裕が出てきた。今度はゴールＴＣで握手をしないようにとＴＣカードを取りやすい所に置き直す。やっと周りを見回す余裕が出たが、ギャラリーの顔まで見てる暇は無かった。スタートではやっとカウントダウンができるようになり、５．４．３．２．１．０とスタート。１回目より車に慣れたせいかかなり踏んでいるのが判る。暇なのでノートも読んで居たのだが、ジャンプ前の直線のスピードがやけに高いなあ．．．、まさかこのまま飛ばないよなあ．．．と思っていたらそのまま飛んでしまっていた。

本日最終サービスに昨日と同じに歩いて入る。田中君が「何分に出ます？」と聞きに来る。中途半端で切りの悪い時間なので返答に困って「１１分ＴＣＩＮだから８分に出たいけど良い？」と言うと「判りました」と笑顔で答えてくれた。その後サービステントの中で念願のカップヌードルを頂いた。みんなを差し置いて私が先に食べてしまっても良い物か気が引けたが、食欲には勝てず一気に頂いてしまった。谷口先生ありがとうございます。２号車も帰ってきて一気にテントが明るくなった。どちらの車も全く問題無しで、明日が楽しみである。

パルクフェルメに車を置いてホテルの最上階で食事していると、みんなが徐々に集まって来た。ゲーリーはスタート前にバリカンで頭を丸めたが、今度はロドがその犠牲になることになった。何でもスピード違反で捕まってしまったそうだ。我々もロードセクションで何度もスピードチェックをされたが、運良く捕まらずに済んでいる。今年は特にポリスが多いそうである。とんでもないチーム内ペナルティーが流行してしまって学生も勢いで頭を刈られている。我々もリタイア何ぞしよう物ならこのペナルティーを受けなければならなくなってしまう。が案外すっきりして良いかもしれない等と考えてしまった。

１１月７日（土）

いよいよＷＲＣも３日目。朝が苦手な私も何故だかすっきり目が覚めるのが不思議だ。今朝は入り口で慌てることも無く、全日本チャンピオンの粟津原、田口さん達に続いてパルクフェルメに入る。後ろは倉岡さんと日本人が何故か固まっている。田口さんは朝からかなり気合いが入っていたが、最後まで持てば良いが．．．彼の車はもうボロボロだ。パルクフェルメを出てサービスに向けハイウエイを伊藤君のＨＱ車を従えてひた走る。１台のオフィシャルらしき車を抜いてから、やけにスピードが上がり、高桑さんがしきりにミラーを気にしている。私には何が起こっているのか判らないが、珍しく高桑さんがイライラしている。ラリコンの表示が変だとかいつもの高桑さんでは無い。サービス入り口のＴＣ前で時間調整していると、抜いた車のオフィシャルがスピードの出しすぎだと怒鳴って来た。我々の後ろに付いてきた他のエントラントや伊藤君の車にまで１台ずつ文句を言って廻たようだ。ペナルティよりも何よりも伊藤君に見られたのが一番まずいと思った。ゲーリーがニヤニヤしている顔が頭に浮かんだ。

ＳＳ１２

ここは日本で走っている林道に感じが似ていてレッキ中に今年の全日本チャンピオンの西尾さんが”ここなら勝てると”言っていた所。さっきのサービスを出る頃にはすっかり気分転換も終えた高桑さんが、まずは足慣らしと言った感じで攻めの走りをしている。こういう頭の切り替えの早さが完走に繋がるんだろうなとつくずく感心する。ノートリーディングは最初の頃より少し良いくらいの今３レベルで進歩が無い。朝からブルーになりかけている。と何やら高桑さんがゴソゴソメモを取り出して、”これ書いて”と言う。何かと思ったら昨年のタイムと今年の目標タイムの表であった。日本に居る間に私にもメールで送られてきていたのではあるが、まさか持ってきているとは思わなかった。タイム実績の欄に今後のＳＳタイムも記入して行くことになった。勿論伊藤君には絶対内緒なのは言わなくとも判っていた。

ＳＳ１３

ＳＳ１３に向かう途中、ラリコンの表示をスピードメータにして速度違反に気をつけて

いたが、そういうときは決して違反はしないもので、あまり意味がなかった。それにも増して日本製のラリコンというのは良くできていると感心する。このＦ－ＲＯＭという奴はタクシーの料金表示までできる。オーストラリアで白タクでもして稼いで帰ることも可能だなあと考えた。ＳＳ中は相変わらずアグレッシブな走りで、ノートは今３の状態が続いた。高桑さんはヘアピンをサイドを使って綺麗に．．．と言ったようだが、私にはよく判らない。サイドターンはヒュンダイで練習しすぎて変な癖がついてしまい、上手く行ったところは少なかったように思う。ヒュンダイで転がりそうになったのは良く覚えているのだが．．．。ノートを読んでいるとコーナーの入り口までは見ているのだが、コーナーリング中の事はほとんど判らない。次のコーナーの情報を読みとるために下を向いているタイミングに重なってしまうからだ。このＳＳ辺りからマイクが下がって来てしまうのが私にも分かり、直して貰おうと思ったが．．．．リクエストするのを忘れて大変な事になった。

ゴール後１３分でサービス地点に。ＴＣからとことこ歩いて行くと車はすでにリフトアップされ、みんなが生き生きとしている。１年生が笑顔で水とおしぼりを渡してくれ、田中君がスタート時間を聞きにくる。昨日と同じ平和な情景だ。今日もトラブル無く走らねばと益々気合いが入る。谷口先生にサンドイッチを貰って食べていると高桑さんがインタビューに答えている。「．．．リタイアする気で踏みます．．．．」そう言っているところだけが聞こえた。本気で言っているのだとするとえらいこっちゃ！

ＳＳ１４

レッキ中、あまりにノートが合わなくて日本に帰してくれぇ！と思わず言ってしまったＳＳ。でもそれは道が造り替えられていたのが原因で、海外では良くあるそうだ。そのことを神岡さんのナビのすずきひろしさんに聞いた。彼曰くそういうときはすぐにノートを直すんだよ、と簡単に言われ、修行がまだまだ足りない事を実感。海外コドライバー業も奥が深い。だが本番のリーディングは心配していたよりも合ってきたようで今２レベルにはなってきた．．．かな？？。ＳＳ途中で園田さんたち発見。軽く手を振るが見えたかなぁ。そこでバーンズが転倒したそうで、さすがは目の肥えた人たちだと痛く感心。

ＳＳ１５

レッキ中、昨年鳥羽さんのリタイアした場所を聞き、昨年の高山のビデオで見たコースと同じなのが妙に嬉しかったＳＳ。でも本番をスタートする頃にはそんなことはすっかり忘れて３５ｋｍを今度こそミス無く読み続けるぞと気合いが入る。スタートすると間もなくヘルメットから延びているマイクのアームがストンと胸まで落ちてしまう。直して貰うんだったと気づいた時にはもう遅かった。高桑さんから”聞こえない！”と言われアームを手で押さえながら読んだが、まともに読めるはずが無い。高桑さんの２度目の”怒りの激走”が始まってしまった。激走中、助手席側のドアミラーを枝にヒットして割ってしまい、折角の新車が傷ついてしまった。完全に私のミス、すいませんとまたまたブルーに。ゴールで待ちかまえていたビデオに向かってまた、「．．．リタイアする気で走ります．．．」と言っているのが聞こえた気がする。車載ビデオに声入っているかなぁ、住奥さんチェックしてみてください。

コーリーのサービスに向かう。サービス手前にパルクフェルメがあり、日本人エントラントたちと雑談をした。その話の中で田口君のオージーコドライバーは今まで一度もロストしたことが無いそうで、あまりの能力の差に愕然とする。でもパルクフェルメ周辺の町全体はラリーに合わせてお祭りをしていて、楽隊の演奏やら出店やらが出て騒々しく落ち込んでいられる雰囲気では無い。子供から年寄りまでみんなが楽しんでいる。うちの息子くらいの子供がサインをくれと小さな手帳を持ってきた。喜んでサインをしてあげるが、ちょっと複雑な心境でもある。まともなリーディングもできない私がサインなんて．．．．。サービスに先に車を送り、私はまたトコトコ歩く。バーンズの車の屋根がつぶれていたが、マクレーとサインツはまだ無傷に見えた。今、同じラリーに出ているのが、夢を見ているような不思議な気分である。サービス隊を見つけ、田中君とスタート時間の打ち合わせをして、今度は忘れずにマイクの増し締めをして貰った。何やら学生の間では私がマイクにやたらと注文を出すので不思議がっているようだ。きっとコドライバーの仕事の内容が理解できないのだと思い、一度経験させてあげたいな、と本気で思った。実際は大変なんだぞぉぉ！！

ＳＳ１６

本ラリー最長の４５ｋｍのＳＳである。マイクも直って気分一新で気合いだけは入る、が少しもうまく読めない。ノートのずれが駒図ナンバーで補正され、何とかリズムに乗れるかなと言うところで今度はロレツが回らなくなって来た。Ｒ３をアールスリーとか言ってしまい、言い直しているうちにずれてしまう。そこで集中力が途切れてメロメロ。こんな状態で４５ｋｍは長かった。日本から持ってきた梅味のど飴をなめて喉を癒す。レッキ中ゲーリーにこの飴をあげたら悲鳴を上げてすぐに吐き出したのを思い出した。礼儀を知らないヤツだが今思っても胸の熱くなる程飛びきっり良いヤツだと思った。

ＳＳ１７

高桑さんの参戦記に土手にぶつかりそうになったとあるが、全く気付かなかった。以前にも書いたが、ドライバーがコーナーリングをミスしてもコドライバーには判りづらいのである。日本で別なドライバーと組んで出たときにも、”ゴメン”と突然言われて頭を上げるとそこは道の上ではなかった事が何度もあった。高桑さんにはそういう目に遭わされた事が無いことに改めて気付いた。海外では絶対にそんな目には遭いたくない。コースに特徴があるＳＳは比較的リーディングもマシになる。ここではイン側が崩れているところに”穴”と書き込んで、読み上げているのにお構いなしに高桑さんはインを攻める。思わず両足を浮かせてしまう自分が情けない。かわいそうに田口君がコース内に止まっていた。我々に力無く手を振ってうなだれていた姿が痛々しかった。

昼間のお祭り騒ぎも大分静かになったサービスに戻る。祭りの後の寂しさが漂っていてもの悲しい。とてもラリーを見に来たのでは無さそうな日本人の家族連れが我々を見てビックリしていた。オーストラリアに住んでいる人かもしれない。そんな日本人にたくさん会った。きっと住み易い街なんだろうと思う。私の家族にも見せてあげたいと思ったが飛行機には絶対乗らないと言っていたのを思いだし、欲のない家族で良かったと何故かホッとする。サービスでは車にライトポットを付けてもらった。その作業も堂に入ったもので、学生達はもうプロのメカニックになってしまったようだった。

ＳＳ１８

朝一度走ったＳＳを再度走る。２度目と言うこともあって比較的まともなリーディングができた気がする。そしてリーディングのコツみたいな何かがチラリと見えたような気もしたが、まだまだ今２レベルで納得の行くリーディングには程遠い。

ＳＳ１９

最後のラングレーパークＳＳである。オフィシャルもラリーを楽しんでいてみんなにこやかだ。私も３度目なので落ち着いて各処理をこなす。今度は左側スタートかな？、と高桑さんと話すが、やっぱり右側スタートでとうとう私は左側スタートが経験できなかった。ＳＳスタートのおっちゃんが慣れない日本語で”じゃーまた来年”なんて言ってカードを渡してくれる。スタートまでの時間、車の前にいるお兄ちゃんを二人でかまってリラックスした。．．３．２．１．０青ランプの点灯を確認してからスタート。高桑さんは絶対に青になってからスタートしている。憎いくらい冷静だ。実は１ＬＥＧで一回だけ１と０の間に動いてしまった反省からかもしれない。今回リーディングは程々に車の動きに注意していた。以前よりコーナーの進入スピードが明らかに高かった。そのことが車の姿勢を変え易くして、スムースなコーナーリングにつながっているように思った。その勢いがジャンプの手前まで続き、そのままの勢いで飛んでしまった。あまりの滞空時間の長さに次のコーナーのリーディングをしようと思って下を向いた時にドシャンと着地、そのＧで頭が膝に押しつけられそうになって首が痛くなってしまった。不覚にも悲鳴も聞かれてしまったようで、後で笑われた。一緒にスタートしたランサーをかなり引き離してゴール、タイムが期待できた。さあ次はメカニックの大仕事だ、いつものようにＴＣから先に車を送り出す。

田中君が時間を聞きに来た。少し早めの時間に出ることにした。田中君に調子はどうだい？と聞いたら”もう工具が持ちたくて、持ちたくて．．．”とメカニック魂丸出しで言っていた。どっかで同じせりふを聞いたなと思ったら伊藤ちゃんもそんな事を言っていたのを思い出した。テントの中で何も手伝うこともできず、食事をしながら学生達、いやメカニックの動きを眺め、他愛もない雑談で時間が過ぎていった。一時は大変だっ

たらしいが、予定時間内に無事ストラット交換が終わりテントから車を出してＴＣにゆっくり向かう。でもＴＣのかなり手前で高桑さんが車を止めた。”伊藤を呼んできて”とただならぬ雰囲気。私には全く気付かなかったが異音が出ているという。弾かれるように車を飛び出て伊藤君を呼びに行く。伊藤君も走る走る。すぐさま潜って直そうとしたが、高桑さんの一瞬の判断でテントに戻ることに。私はＴＣの前で待とうとも思ったが、菅沼先生に呼ばれて車に乗ってＴＣに行くことになった。３分遅れでＴＣＩＮ、あと１０秒遅かったら４分遅れになるところだった。明日のＳＳで３０秒くらいなら挽回してやると心に誓う。
二日目の朝のように慌てたくなかったので、山崎先生にＨＱにスタート時間の確認に行って貰っている。が、夜中の１２時を過ぎたと言うのに連絡がない。携帯に電話してみると主催者がもめているようだと言うことで、高桑さんには先に寝て貰った。結局１時近くになってスターティングオーダーが出て寝ることができた。山崎先生はほとんど寝る時間が無かったのではないだろうか、大変申し訳ありませんでした。マキネンがラングレーパークでフライングしたそうで、そのペナルティーでもめていたそうだ。

１１月８日（日）

細かなドラマは一杯あるものの、大きな波乱もなくいよいよ最終日である。パルクフェルメスタートの我々の前後はまたしても日本人である。朝のパルクフェルメでは結構忙しい思いをする。車に乗ったらノートや必要な書類を取り出しやすい所に配置し、ラリコンの電源を入れ、正確な時間を入力する。そしてＴＣＩＮの時間の足し算を間違えないように計算し、ＴＣカードに書き入れる。それを朝のぼけた頭で１０分でやらなければならない。車が走り出した後にも比較的時間はあるのだが、几帳面な性格なので先にやって置かないと心配になってしまう、損な性格である。

最終日朝一のサービスに入る。ここでのサービスは簡単なチェックと給油だけだったが、余程朝早くから準備してくれていたのだろう、さすがのリーダー田中君も心なしか眠そうで元気がなかった。頑張れ！あと少しだ！

ＳＳ２０

昨夜ストラットを交換したことなどすっかり忘れ、今日こそはしっかり読むぞ、と気合いだけは誰にも負けない。バーニングスは比較的特徴のあるコースで、ノートも読みやすく、私自身はリズムに乗れたように感じた。でも高桑さんが昨日までの走りに比べ精彩が無かったように思えた。このＳＳ中、ストレート２００、スモールクレスト、２００、Ｌ８、．．．とアクセル踏みっきりの区間があった。リーディングもそういう区間は間が空くので、恐る恐るスピードメーターを見てしまった。見なければ良かったと後悔した。完全に振り切れて、数字の無いところを指していた。コースの終わりにビデオに良く出てくる、３段ジャンプ＋川渡りがあった。ラングレーパークほど思いっきりでは無かったが、結構飛んだようだった。私は怖くて前を見ていられなかった。

バーニングスのサービスに入る。あまりの人の多さに、どこを通って行けば良いのか迷う程だ。サービスＩＮのＴＣ先に群馬でよく見る怪しい人が立っていた。まさか群馬の人が居るわけないと思っていると、私に手を振っている。やっぱりラリー仲間で、夫婦で見に来ているという事だった。気楽な彼を少しだけ羨ましく思ってしまった。ここでは次のサービスでストラット交換する事の最終決定をしたようだった。

ＳＳ２１

先ほどのリーディングでリズムが掴めたので、ここもと集中した。リーディングは今までになくうまく行っていた、しかしそういう時に限って、ストラットから異音が出始め明らかにサスペンションの動きがおかしくなってきた。ノートは完璧なのに、悔しくて悔しくて、リーディングの最中、思わす「ぼろショック！！」と怒鳴っていた。高桑さんの目がまん丸になっていた。しかしショックの具合はどんどん悪くなって行き、とうとう高桑さんも切れた。不調なのをお構いなしにアクセルを踏んでいるのが判るが、何

でも無いコーナーで弾き出されてしまう。何回かコースアウトしたようだったが、私もお構いなしにリーディングする。それしか私にできる事は無かった。

サービスＩＮ前のＴＣで後ろの車のナビの安野さんにＳＳ中、追いつかれてしまった事を聞き、愕然とした。高桑さんはすぐドライバーの小泉さんに事情を説明に行った。きっともの凄い屈辱だろうに、大人だなぁとまたまた感心してしまった。ＴＣＩＮ、短いパルクフェルメ、と時間は過ぎていく。さあ、２０分のサービス開始である。いつものようにＴＣから車を先に出し、歩いて行く。車はすぐにジャッキアップされ、メカニックたちによって、あっと言う間にストラットが外され、以前の物に付け替えられる。食事をしている暇もないほどの早さだった。彼らはもうどこに出しても恥ずかしくない立派なメカニックになっていた。

ＳＳ２２

このＳＳ辺りでやっとノートのコツが掴めて来た。と思ったら、実質もうラス前ＳＳである。今まで完璧に読むことばかりに集中し、見えているコーナーさえも１００％拾っていた。しかし本当のノートの活用目的はブラインドやクレストの先のコーナーであった。要はさらりと流すところは流して、押さえるところをキッチリ押さえるという事、書いてある事を総て伝える必要は無く、その状況に合った情報を選択して読み上げれば良いのであった。そんなことに今頃気づいても遅いのだが、自分の不甲斐なさに落ち込んでいた気持ちが少しは明るくなった。ＳＳは元に戻したストラットがやっぱり具合が良く、隣に乗っていても安心していられた。ストラットでこうも違う物なのか、とつくづく感心した。高桑さんもノートを聞いて、考えながら走ることにすっかり慣れてしまったようだが、３年前の三好さんのノートをレッキで我々が書き直した部分が、実際の競技スピードで走った場合と大きくイメージが違い、結局三好さん作のノートの方を読んで行った事は今後のノート作成練習の必要を感じた。今度もＳＳの最後に３段ジャンプ＋川渡りがあったが、ジャンプは押さえ気味に、川には思いっきり飛び込んだ。しかしストラット＆車は完璧で、気持ちよく次のＳＳに挑むことができた。

ＳＳ２３

実質ラストＳＳである。車の状態は完璧、あとは気持ち良く走って気持ち良くゴールするだけである。（それが大変なのであるが．．．）前後の日本人クルーもここまで来ると完走が見えてきたからか表情が明るい。沢山のギャラリーの中を、３．２．１．０．でスタート。今度もリーディングは順調で、ドライビングもリズムに乗っている。今日の朝のＳＳ２０、２１もこのストラットで走りたかったと思ったが、今となってはどうにもならない。快調にＳＳを走行中、倉岡さんがエンジンから煙を上げて止っていた。あともう少しでゴールだったのに．．．．ゴール後後ろから来るはずの小泉さんも来ない。スタート前、あんなに冗談で盛り上がっていたのにと思うが、ラリーの非常さ、厳しさを思い知らされた。

短いパルクフェルメ、サービスと順調にゴールへ向かっている。順位の前後の車とは分単位の差がついているので何事も無ければ現在の総合３６位でのゴールが見えている。昨年より1つしか順位が上がらないのは少々不満であるが、私のサポート力ではこの程度が妥当な線で、順位が落ちなかっただけ良かったと考える事にし、最悪のリタイアという事態にならないで済みそうなのをホッとした。山崎監督から次のサービスで学生と握手して下さいとリクエストされた。喜んで、と答えたが、まさかあんな事になるとは考えもしなかった。

ＳＳ２４

後にも先にも最終ＳＳである。たった2.7kmであるが、リーディングしてみる。なぜだかここバニングスはうまく読める、他の場所ではどうだか判らないが。３度目の３段ジャンプ、今回もジャンプは大分押さえてほとんど飛ばず、川にはそれまでのようにバシャーンと飛び込んで、さあゴールだぁと気持ちはゴールラインの先に行ったのだが車は川のほとりに止ってしまった。エンジンまで止ってしまって私には何が起こったのやら頭の中？？？。目の前では園田さんや新井さんたちが手をたたいて笑っている。高桑さんがセルを回しつづけるがかからない。私はどうして良いのか判らず、動くはず無いのは判っていたが車を降りてユサユサゆすってみた。しばらくセルを回して調子悪そうに何とかエンジンがかかったが、クラッチを繋ぐとまたエンストしてしまう。どうやらア

ンダーガードが逆反りして突っかかっているようだ。２人とも次の車が来てしまうのでは無いかと気がきでは無かった。来てしまったら命が危ない。が、どうやらスタートさせていないらしく、突っかかるガードを引きずってＳＳゴールに入った。私は車外に出ていたので、当然置いていかれ、車まで全力疾走することになった。ＳＳはゴールできてもその先にＴＣがあり、遅れるとペナルティーである。必死で計算し、何とかＴＣには間に合った。川のほとりで何分くらい止まっていたのか、とても気になる。感覚では１５分にも３０分にも感じるほど長かった気がして、もしかしたら順位が落ちてしまったかも、と心配になる。

最終サービスは握手どころの騒ぎでは無くなった。私が辿り着くころにはすでにガードは外されて、車は走れる状態になっていた。ガードは飴のように折れ曲がってしまっていたが、エンジン類へのダメージも無く、ゴールＴＣやパースの最終パルクフェルメには行けそうだと言うことでホッと胸をなで下ろした。高桑さんは１０分は止まっていただろうと言うので順位の下がるのを覚悟した。

初めて上がるゴールランプでシャンパンを開ける。距離が長かっただけに清々しい達成感である。周りのエントラント、オフィシャルがコングラッチュレーション！と祝福してくれる、周りではもう後かたずけが始まっていたのが残念ではあるが。
色々なことが沢山あったようにも感じるが、たいした事も無かったようにも思える、不思議なゴールである。最低クリア目標の”完走”ができたことは嬉しかったが、正直、
こんなにつらい思いはもうしたくない、と思ったのも事実である。学生たちはすっかりＷＲＣメカニックに成長し、彼らの今後の可能性には嫉妬すら感じるほどである。出発前に聞いていた目に見えて成長するよ、ということはこういう事なんだと、改めて納得し、彼らの成長に少しでも関われた事をとても幸せに感じた。

最後にすばらしい経験をさせて頂いた山崎先生、逸見先生、谷口先生、菅沼先生をはじめ高山短大関係者の皆さん、高桑さん、船木さん、依田さん、坂本さん、園田さん、新井さんなど関係者の皆さんに心からお礼すると共に、おやじのわがままを渋々聞いてくれた我が家族にも感謝します。

もう早い物であれから一ヶ月が過ぎてしまいます。辛かった事や苦しかった事がどんどん良い思い出に思えてくるのは不思議なものです。是非また皆さんに会いに高山に行きますので、思い出を語り合いましょう！

以上 ヘッポココドライバー鈴木 博

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日～7日



ss1

高桑春雄/山崎広道 組

学生たちのためにと高山短大ラリーチームを常に導いてくれるドライバー高桑さん。
「（コマ図）見失いましたっ！」
コ・ドライバー山崎広道（高山短大教授）の海外ラリー初挑戦にもまったく動ずることなく終始安定した走りと笑顔をくれた。抑えに抑えた走りだったが、最終３本のssで「思いきり行け！」のGOサインに一気にタイムアップ。N-1クラス優勝を飾った。



ss1

松原邦夫/井上英通 組

「宜しくお願いしまあーす」
「ありがとうございましたあ」
サービスではいつも大きな声で力不足のはずの学生メカニックたちをねぎらう配慮までしてくれた巨漢の松原さん。初めてのヴィヴィオを駆ってチームトップを走っていたが、最後のssでトラブル続出。タイヤ１本をパンクさせながらそれでも学生たちの待つサービスへたどり着く。学生たちとの一体感を本当に喜んでくれた。N-1クラス2位。



ss4

船木 良/依田 統 組

いつも明るい船木さん。依田さんがまるで真面目な人に見えてしまう、今回のマレーシアラリーを一番盛り上げた２人。その明るいドライビングにオフィシャル、ギャラリー、サービス至るところで爆笑の渦。圧巻はゴールランプへ斜めに侵入、ハスに構えて止めた上、ウイニングターン（スピンとは呼ばない）を披露し、総合優勝の藤本選手より大きな拍手をもらっていた。N-1クラス3位。



ss4

和田真司/大塚清吾 組

ドライバー、コ・ドライバー共に海外ラリー初挑戦の２人。ヴィヴィオも初めてならコンビも初めてという初めてづくしの挑戦も、チームの雰囲気をよく読んで気をつかって頂いたことに感謝。最後のゴールランプで学生たちの喜ぶ姿を本当に喜んで楽しんでくれた。みなさん大学祭では会いましょう。N-1クラス4位。

ss1

小関高幸/北口信正 組



ss3の8km地点で左フロントを岩にヒット。そのままでは走行かなわず、応急処置を施して20km先のサービスへたどり着こうと必死の努力も報われずタイムアウト。結局、一度も学生たちのサービスを受けることなくリタイアとなった。残念だったのは学生よりも勿論本人たちだが、その後チームのためにタイムキーパーやスケジュール調整などに徹して頂いた。



ss1
藤本吉郎/A.Hertz

総合優勝。
日本人同士のトップ争いを順当に制す。
ワークスの参加のなかった今回のマレーシアラリーで豪快なセリカの走りは本当に楽しませてもらいました。終始ハダカ？で走ってませんでした？



ss1
片岡良宏/S.Hayashi

ss3までトップだったが、ss4で横転。あのセクシーで精悍なボディーがあっと言う間に消えてしまった。残念。



ss1
田嶋伸博/G.Macneall

昨年のWRCオーストラリアでも高山短大チームの隣のテントで最終日にエンジンに泣いた田嶋選手。今回のマレーシアも左右のドライブシャフトを折っるなどトラブルで大きく後退。学生たちも一番応援していた車ですが、無事１４位で完走。あの笑顔が見られてよかった。
全車の中で一番豪快に騒々しく爆走する田嶋さんは、マレーシアの現地インフォメーションでも「モンスター田嶋」と紹介されていて、やっぱりそうなんだ、と納得？。

結果報告のページへ戻る

HOME ホームへ戻る

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日～7日

ゴールランプ４連発

スバルヴィヴィオ軍団と学生がゴールランプを占拠。



●総合１９位
N-１クラス優勝
高桑春雄/山崎広道
組



次の瞬間、それっ！と
合図で学生メカニック
が駆け上がる。



ポーズをとったらそれ
逃げろ！とばかりに一
目散に退散。この間、
わずか数秒。
オフィシャル、ギャラ
リーともにしばし唖
然。
学生は大喜び。



●総合２０位
N-１クラス２位
松原邦夫/井上英通
組

もちろんこの後、学生
が
駆け上がる。

●総合２１位
Nー１クラス３位
船木 良/依田 統 組



●総合２４位
N-１クラス４位
和田真司/大塚清吾組



しまいには、
後ろでオフィシャルの人が
「来い、来い」と学生たち
に手招きしている。



とうとうオフィシャルで用意した飾りものまで持ち
出した。オフィシャルの人たちもみんなこっちを向いて記念撮影。
アジパシでなきゃこうはいかない。

結果報告のページへ戻る

HOME ホームへ戻る

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日～7日

なんでもギャラリー第１弾

		
サービスにはほとんど４台が同時に入ってくる。最初のサービスは緊張で学生たちはパニックだった。	学生を指導してくれたのはKIT。中でも伊藤高明さんは陣頭指揮にあたり、学生たちをまとめてくれた。	「親分」あの小関典幸氏が学生たちを激励。学生たちも感動ものだ。ありがとうございました。
		
高桑/山崎車の車載カメラの映像。臨場感たっぷりで、いいよ～。お見せできないのが残念。	「いいか、これが最後のサービスだ。悔いのないよう精一杯の仕事をしよう。」LEG2最終日。	SS16中、ゼッケン３５香港から来たインプレッサが横転、炎上。前方に煙が見える。消火器で消すVIVIO軍団。
		
表彰式にて。なんで田嶋さんと手の大きさを比べてるんだ？ドライバーに対してすることではないぞ。	船木/依田車。楽しい車。	いつでもどこでも盛り上がる学生たち。これは車検の時。競技車を前に記念撮影。

		
競技車には競技者名を張る。大学教授の海外ラリー参加はおそらく初めてだろう。（山崎広道 高山短大教授）	粒子が細かくてまさに茶色い砂煙。暑さで窓を開けて走る競技車の内部にはこの砂が積もる。	何って、ダスト。砂ぼこり。ギャラリーも数分で全身真っ茶色になる。
		
いってらっしゃ〜い！サービスを終えると学生は総出で送りだし。	SS３で早々にリタイアしたNo43がレッカーで戻ってきた。学生たちぼう然。一度もサービスできなかった・・・。	左コーナーに突っ込んで止まったNo9。ギャラリーが一斉に助けに走る。ドライバーは現地ドライバー。結局、完走はできなかった。

結果報告のページへ戻る

HOME ホームへ戻る

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日～7日

なんでもギャラリー第２弾

		
排ガスとスモッグでクアラルンプール市内は１日中どんよりしている。晴れているのについに青空は見なかった。	街は近代的なビルが立ち並び経済成長の勢いを伺わせる。「電子立国」が今後の目標だそうだ。	華僑、マレーシア、インド系、人種はさまざま。貧富の差は激しいような印象。この国もかなり歪みがありそう。
		
コンコルドホテルの横のハードロックカフェ。土曜の夜は深夜までスゴイ人が路上まで溢れていた。	心配した水はミネラルウォーターが比較的簡単に手にはいる。大型のクーラーボックスで保管。	LEG１、SSを全て終了した後４５分のサービス。初めて重整備が行われた。
		
明りのない夜のサービスパークはヘッドライトとわずかなハンディライトの灯りが頼り。	やはり肝心なポイントはプロの仕事だ。学生たちは手が出せない。これがくやしい。だからまた頑張る。	初めは何もできなかった学生たちも自分のやるべき事がわかりかけてくる。



照らされるライトの中で次第にラリーメカニックの顔になっていく学生たち。



藤本選手のテント



SS４でリタイヤした片岡選手のテント。ラリーカーが帰って来ないことを知って黙々と撤去するメカニックたち。



田嶋選手のテント



No5、現地マレーシア人の中で最高位を走るKaramjit選手。子供たちの人気も最高。総合４位。Nクラス２位。



総合２位、N１クラス優勝を飾った田口勝彦選手。



テイン小西重幸選手。総合５位。Nクラス３位。



昨年のオーストラリアから高山短大チームを撮り続ける坂本廣志氏。





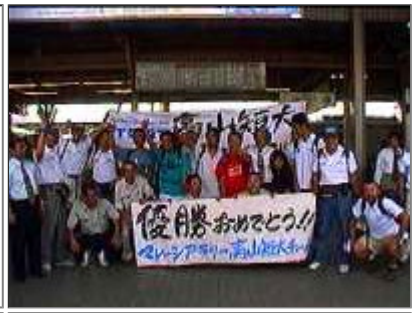
SS１８終了、完走だあ～！まず渡された水を頭からかぶって「きもちイイ～！」。踏むところは踏む、抑えるところは抑える。完走率はバツグン。そしてN1クラス優勝を飾った。



コ・ドライバー高山短大 山崎広道氏。SSを重ねるにつれペースをつかんでいった。最後３本のSS、高桑ドライバーは安心してアクセル全開したという。



ほとんどがプランテーションの中を走るコース。路面はカマボコ状で幅も狭い。

		
	高山駅へ着いたところ。大学、家族、新聞社など大勢の出迎え。	高山市長（左）へ帰国の報告。高山市庁舎にて。

結果報告のページへ戻る

HOME ホームへ戻る

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日～7日

メカニックとしてマレーシアラリーに参加した学生たち。
これは帰りの機内で書いてもらった一言コメントです。

●宮沢しのぶ（学生メカニック）



２日目、最後のサービスが終わった。終わったというよりは終わってしまった、という感じ。安心感より不安の方が胸にあった。何ができたんだろう。これで良かったのだろうか。やっと動き方が分かって来た頃、ラリーは終わってしまった。それでもドライバー、ナビの方をはじめＫＩＴやデメカの方々が何より暖かく迎えて下さり、本当に心の支えでした。ニッコリ笑っておしぼりを受け取ってくれることにどれ程うれしかったことか。ラリーのことだけでなく、沢山のことを教えて頂きました。皆さんありがとうございました。一生忘れません。

●河本純一（学生メカニック）



アッという間に終わった感じがします。初めの頃は戸惑っていたのですが、最後の頃には少し楽にできるようになりました。今、ラリーを終えてホッとしています。

●河合智章（学生メカニック）



アジパシにメカニックとして参加してラリーの厳しさや楽しさなど多くのことを学べたことは勿論、練習から本番を通して今までに知らなかった自分の姿というものが見えてきたような気がした。ラリーで学んだことをこれからの生活に活かして行きたいと思う。

●田島邦亮（学生メカニック）



今までＴＶや雑誌などでしか情報を得られなかったラリーを、今回実際に体験してみてたくさんの事を知り良い経験になった。本番前日、船木さんは楽しんでやれば結果は後からついてくる、と言われた。１回目のサービスは緊張して楽しめなかったが、その他のサービスでは自分なりに楽しめたと思う。上杉さん、吉本さん、その他いろいろな人にお世話になり感謝感激です。

●曽我洋平（学生メカニック）



「いくぞっ！」「オー！」気合いと緊張の中で俺だけでも落ち着いて作業をこなそう、と頭では考えていたが、実際ヴィヴィオが俺の前に止まると一番最初に自分がミスをしていた。もうその後はパニックになって何も出来なかった。けれどその後は緊張も解けて何も問題を起こさず、ＫＩＴやＳＭＳＧの方でも気がつかなかった故障箇所を見つけられたことや、自分の担当する車以外のサポートも出来るようになり、自然に笑顔もできるほどの余裕が出て楽しんでサービスをすることができた。この１週間という短い間で全身でいろんな体験を受け止めたが、それ以上にたくさんの事を学んだ。最初にミスはしたけれど、練習してきたことは悔いを残さずやれたし、僕らが担当してた高桑さんの車が優勝した時にはなんとも言えない最高の気分でした。本来裏方であるメカニックがドライバーの人と一緒に表彰台に上がれるなんて絶対有り得ないことまで出来たことは僕にとって最高の宝物になり、このラリーで学んだことはこれからの自分の人生に大きな役に立つと思う。このラリーに携わった全ての人に、テルマカシー（ありがとう）！

●下形英司（学生メカニック）



ラリーメカニックとして参戦してラリーの完走の大変なことがよくわかりました。短い２日間ではありましたが、優勝できた事がとても良い思い出になりました。

●鈴木沙那恵（学生メカニック）



プロの皆さんに混じってラリーに参加したことにより、自分のこれからを考えていく上でとても参考になりました。ラリー期間中は印象深かった事や伺ったお話などを忘れない様に夜ホテルで眠たい目をこすりながら必死に日記に書きました。私たち学生のラリーに参加したい気持ちを受け入れて下さった皆さん、本当に感謝しています。

●濱 寿憲（学生メカニック）



今日は、浜です。マレーシアラリーを終えての感想は本当のところ、いろいろなことがありすぎて頭の中がぐちゃぐちゃでよくわからない。はっきり覚えているのは１日目は緊張でまわりの動きも見ることもできずに自分の仕事に精一杯になってしまい、悔しかったことぐらいです。最後に１９９７年マレーシアラリー（クラス）優勝おめでとうございます。

●藤田将司（学生メカニック）



とりあえずラリーが無事に終わりひと安心している。あまり大きな整備はできなかったけど一生心に残る大きな思い出が出来たと思う。

●市原昌利（学生メカニック）



ラリーを実際にやってみて最初のサービスははっきりいって手も足もでず、ただ言われることしかできなかった。２回、３回とやっていくうちに自分から行動して人にも「これして、あれして」と言えるまで場に馴れてきた。あっと言う間に旅は終わったが有意義な旅行だった。

結果報告のページへ戻る

HOME ホームへ戻る

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日〜7日

●高桑春雄（No.48 ドライバー）

あと３５分で成田に着きます。みなさん本当におつかれさまでした。
私の今の気持ちは無事全員帰国できそうなのでホッとしています。
ラリーはリザルトよりも第１に無事に戻ること、第２に完走すること、そしてはじめて結果がついて来るものと思ってます。今回偶然にもN-1クラス１位となってしまいましたが、それはみなさんが短時間のトレーニングにもかかわらず、本当によくやってくれた結果だと思って感謝しています。
いろいろな反省点など有るかと思いますが、それを次のオーストラリアに（２年生から１年生への良きアドバイスとして）生かせればとても素晴しいことと思います。
次回オーストラリアではもっとアクセル踏みます。

●山崎広道（No.48 コ・ドライバー）

まだ興奮から覚めない。
久しぶりの、いや初めてかもしれない猛烈なプレッシャーとそれに押しつぶされまいとする苦痛。そしてそのプレッシャーと苦痛から解放されたときの喜び。
その結果としてのN-１クラス優勝。
すべてが高桑さんの筋書のような気もする。この優勝は、学生たちにとってためになることを、学生が喜びを味わうことを第一に考えて協力してくれた高桑さんが導いてくれたものである。
高山短大ラリーチームのベストドライバー高桑さんに、言い尽くせない感謝の意を表したい。
オーストラリアは今回よりはいいナビスッカラネ。

●松原邦夫（No.51 ドライバー）

とにかく無事に完走できた事が何よりも嬉しくてたまらない。
最後のサービスを受けてラスト３本のSSでトラブルが続き、タイヤを１本パンクさせたまま走らなくてはならなくなってしまった。サービスをしてくれているみんなからも、とにかくサービスに帰ってくればゴールさせてくれると言われていたので必死で走りサービスまで辿り着いた時は思わず涙が出そうになってしまった。サービスのおかげで無事ゴールすることが出来た。完走させてくれたみんなに本当にありがとうと言いたい。

●井上英通（No.51 コ・ドライバー）

初の海外ラリーで完走、N-1クラス２位入賞できました。高山短大学生メカニックのサービスのおかげで完走することができました。ありがとうございます。
ゴールの時、メカニックが走りより一緒に写真が撮れたのは全員の完走という思いを強く感じました。ありがとうございました。

●船木 良（No.50 ドライバー）

「サーティセカンド（本当はセコンドなのにオフィシャルが言っているのをヘルメット越しに聞くとこう聞こえます）」
「テンセカンド」
「ファイブ」
「ホー」
「ツリー」
「トゥー」

「アン」
「ゼ・・」ブアアアアアアン
ババババ ブアアアアアアン
ババババ ブッブッブアアアン
あと頭の中真っ白。
「おさえろバーロー」（コ・ドライバーの声。But、聞いていない！）
オオオオ～ カッコエ～、もうやめられない！！

●依田 統（No.50 コ・ドライバー）

「おさえろバーロー」
アジパシで一番温厚なコドライバーの私がそんな事、言った覚えはありません。

メカニックのみんな、ありがとう。
10年程前に2度リタイアしてからずっと、海外ラリーでの完走は夢でしたが、おかげさまで現実になりました。
世間でよく見られる、ただ学校に行っているだけの若者と違い、
あなた達は確かな目的を持ってこのラリーに参加しましたね。
これから一生のうちで、やりたい事も、しなければならない事も
たくさん出来てくると思います。だけど残り時間は刻々と減っていきます。
故アイルトン・セナも言っていたように、「人生は短い」。
目標を持って、その為に何をすればいいのか、どうか躊躇せずに行動して下さい。
そして、またあなたたちと一緒に、ラリーを（国内も海外も）戦いたいと思います。浜あぁ、ラリーに出てこーい。いっちょ揉んでやるう。
市原あぁ、ア○トとビビオで勝負だぁぁぁ。

●和田真司（No.53 ドライバー）

今回、初の海外ラリーを初めてのヴィヴィオで初めてのクルーで参加ということで全てにおいて不安でした。しかしラリーの流れに関してはSMSGの方々の助言等により何とかこなせました。また、車のことに関してはメカニック及び高山短大の方々の行き届いた整備により何の不安もなく走ることができました。今回のラリーで初めてチームによる参加を経験しましたが、チームとしての行動の中で自分のやるべき事、やってはいけない事等が最初はわからず周囲に迷惑をかけたかもしれませんが、今何となくわかりかけてきた様な気がします。
今までにない経験ばかりでしたが、ゴール会場でメカニック、他のクルーに無事会えて完走できた喜びは何ものにも替え難いものでした。
大変お世話になりました。ありがとうございました。

●大塚清吾（No.53 コ・ドライバー）

今回はチームの中で唯一のDr・Nv共に海外ラリーは初めてのコンビで、乗っている車も普段は大きな車（インプレッサ＆ランサー）で、さらには初めてコンビを組んだという初めてづくしで、さらに私は昨年から国内で４戦連続リタイアという状況で、とっても不安な中での出場でありましたが、KITならびに高山短大の皆様やその他色々な方々のご協力により、念願の完走にこぎつける事ができ本当に良かったと思っております。
またVIVIOの甲高いエキゾーストノートとプランテーションの中でラリーができるといいなあと考えていると共に、一人でも多くの人に共感して頂くために、国内ラリーでの友人達に海外ラリーの楽しさをふれ回っている所です。
さらに今回サービスで参加した学生達の中で、エントラントとして参加する人間が出てきてくれることを願って、また楽しく一緒に参加できる事を楽しみにしております。

●小関高幸（No.43 ドライバー）

＜ただいま準備中＞

●北口信正 (No.43 コ・ドライバー)

最初のサービスポイントまで残り２０km余のSS３でのアクシデント。サービスまで行ければ、とのクルーの努力も思いも時間は許してはくれず、無情のタイムアウトで競技は終了。「これもラリー」との言葉とは別に、サービスを受けられなかったことが心残りでした。

結果報告のページへ戻る

HOME ホームへ戻る

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日～7日

表彰式で小関典幸氏にお話を伺いました。



（高山短大の学生は）一生懸命やったと思いますよ。
もうひとつ大切なことは誰もケガ人がいなかったこと。
それからチームワークが崩れなかったこと。
そしてみんなが楽しんだこと。
これが最も大切なこと。

これが今後あなたがたの生活にどういうような影響するかね、
ぼくは楽しみ、非常に。
なかなか良かった。
ごくろうさま。
おめでとう。

結果報告のページへ戻る

HOME ホームへ戻る

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日〜7日

フリーフォトライターで現在PD（プレイドライブ誌）などで
活躍中の坂本廣志氏が、チームのために特別に原稿をくれました。
帰りの機内、お疲れのところありがとうございました。

去年のオーストラリア・ラリーに参戦した高山短大チームのナビゲーターを勤めた立松和平氏が書いた文章に「泥の教室」というレポートがある。
このタイトルには生徒が参加したから教室と言っただけではないと思う。今回のマレーシアラリーではナビシートに座ったのが前回監督を勤めた先生だ。初日朝一番の走り、写真を撮りながら見ていると目は点、顔面蒼白、余裕皆無「どこまで持つかな」ふと！思った。しかし完走した。「何と無謀なことをしたのかと思いました」・・・このセリフが開口一番だった。
私には先鞭をつけるべく「勇気ある無謀」だと思った。
技術の先生は競技車が入ると生徒たちの動きを数メートル後ろで見ている。口には出さないが一度何かあるとすぐフォローに入っている。一番右にある車でブレーキ踏んでいるかと思うと、一番左で工具を手渡している。
プロのメカニック集団でもベテランがこの位置につく事がある。が、海外ラリー２回目の先生が見事にこなしたわけだ。「泥の教室」で学んだのは生徒諸君だけではなく、先生達もこの教室で学んだのではないか？
もちろん指導はラリーというドラマです。

by 坂本廣志

結果報告のページへ戻る

HOME ホームへ戻る

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日～7日

高山短大学生メカニック10名の
マレーシアラリー日程記録

９月３日	13：00	成田からJALで出発。クアラルンプールへ。約７時間のフライト。
	18：50	クアラルンプール着。ものすごい湿気。バスでホテルへ。
	20：30	コンコルドホテル着。ここはHQ（大会本部）が置かれる。 ３つ星ホテルでとっても奇麗。 21：30、１FのTHE MELTING POT CAFEで夕食。バイキング形式で期間中、朝食などで利用。パンやバナナなど失敬してサービスパークの非常食にするのが便利。 ツナギのまま入るとさすがに追い出されるので注意。
９月４日	7：00	 集合は9：00なので学生はホテルにあるプールへ。 学生は元気だ。
	午前	 競技車はホテル駐車場に。そこが作業場だ。 チーム全員の顔合わせの後、ただちに作業開始。ほとんど仕上がっている車にはワックスがけ、トルクチェック、アライメント、ステッカー貼りなどの仕事のみ。
	昼	ホテル横にあるマレーシア名物、日本でいう「屋台」へ。 これぞマレーシアか！？あまりの衛生環境に学生の半数がカルチャーショック。でも平気で食べる学生だっている。単に人それぞれってコト。
		いつでもどこでも「吉本ゼミ」が開講する。 KITの吉本社長は

	午後	 学生たちが選考された直後からはるばる高山短大を訪れ彼等を教えてきた。作業の手も思わず止まる。 ドライバー、コ・ドライバーは終日レッキ。
	18：30	本日の作業終了。１時間あまりの自由時間。
	20：00	ウェルカムパーティー。 近くのガーデンレストランへ。高桑氏をはじめチーム全員が合流。小関典幸氏もはじめて学生たちと対面。
９月５日	8：30	集合。車検へ向かう。会場はホテル横すぐ。徒歩３分。
	9：00	 車検はゼッケン番号の降順で行われるので我々のチームは早めに受けられる。 無事？クリア。 このあとホテルの駐車場へ戻って最終仕上げ。
	午後	おおお、フリーだ。なんてことだ、うれしいな。学生たちは喜ぶやら拍子抜けするやら、
	18：30	ホテルのプールサイドのレストランで食事とミーティング。 恒例により、ドライバー、コ・ドライバーらエントラントがメカニックらサービス隊を招待するという形式。ラリー界のしきたりを知らない学生たちはいきなりエントラント10名の丁重な挨拶にびっくりした様子。 そしてこれがラリー前の一番大切な最終ミーティング。細部にわたっての確認、指示が行われた。
９月６日	6：00	 いよいよラリー初日。 ホテルロビー集合。バスでサービスパークへ向かう。ホテルからサービスパークまでは１時間半ほど。 今年のマレーシアのサービスは１ヵ所だけで行われる。
	8：30	1stカーがダタランメルディカ（独立広場）をスタート。 LEG１がはじまる。
		チーム５台が次々とスタート。SS１へ向かう。（写真

	9：00すぎ	 はスタートランプに上がったNo48高桑/山崎車） クアラルンプール市内は迷路のような道路と、工事による大渋滞、はては一方通行ばかりで一度ミスコースしたらもう元には戻れない。かつてトップでSSを終了しながらゴールランプにたどり着けずタイムアウトなんて話も。マレーシアラリーはこれがもうひとつの難関。
	10：00頃	SS１がスタート。１stカーより約４０分遅れでわがチームがスタートし始める。
		SS１、SS２、SS３
	12：30頃	いよいよ最初のサービス（20分間）。只でさえ緊張している中、案の定４台が次々とサービスインしたため学生たちはパニックに。No43小関/北口車はSS３リタイヤとの報告。
		SS４、SS５、SS６
	14：00すぎ	２度目のサービス（20分）
		レッカー車で戻ってきたNo43。「一度もサービスできなかった・・」学生たちぼう然。
		SS７、SS８、SS９
	17：00頃	３度目のサービス（20分）
		SS１０、SS１１
	19：00頃	４度目のサービス（10分）
		SS１２(LEG１終了)
	19：30すぎ	この日最後のサービス（45分）。各車激しい損傷はないがどれもなんらかのトラブルを抱えながらの走りだった。No48高桑/山崎車はトラバン、ドライブシャフト交換。No51松原/井上車とNo53和田/大塚車はハウジング交換。すっかり日も暮れたヘッドライトとハンディライトの中での重整備。最初は何もできなかった学生たちが、ラリーメカニックとしてその表情を逞しく変えつつある。
	21：00	サービスパーク作業終了。
	22：30	途中のガソリンスタンドで夕食と明日の食料を仕込んでホテル着。
９月７日	0：00	LEG２スターティングオーダーが発表される。
	6：00	集合。サービスパークへ。 １stカーがスタート。LEG２のはじまり。
	7：00頃	わがチーム４台が無事スタート。
		SS１３、SS１４、SS１５
	9：30頃	この日最初のサービス（20分）。昨日とは見違える動きを見せる学生たちは、ここまで来れば完走までもう少し、サービスを楽しむまでになっていた。 パワステの不具合など様々なトラブルを抱えな

		がらのNo48高桑/山崎車は、あと３本のSSなら全開しても大丈夫帰って来られるとの判断から一気にペースアップ。
	SS１６、SS１７、SS１８	
	11：30すぎ	最後のサービス（30分）。無事４台がサービスに帰ってきた！完走だ！学生たちはおお喜び。 ゴールランプへ上がるためのお色直し（洗車）をして送り出したあと、学生もゴールへ急ぐ。
	14：00	総合優勝 藤本選手ゴールランプへ。
		総合１９位、No48 高桑/山崎車（N-１クラス優勝）
		総合２０位、No51 松原/井上車
		総合２１位、No50 船木/依田車
		総合２４位、No53 和田/大塚車
	20：00	表彰パーティ。（ホテルニッコー）
	22：00終了	この晩、チームの部屋のいたるところで祝宴。朝５時まで騒ぐ学生たちにエントラント、KITの方々もくたくた。
９月８日	8：00～	チェックアウト。学生たちはバスで一日観光へ。これはSMSGの方々の配慮。競技車の船積みなどKIT、SMSGでは食事もとらず帰国手続きをしてくれていた。 あとでこれを聞いた学生たちは感謝。
	20：00	空港へ。
	23：00	JALにてマレーシアを後にする。
９月９日	6：40	成田着。
		それぞれ再会と今後の活躍を誓い合って解散。
	15：00	高山駅着。大学関係者、新聞社、大勢の出迎え。 さながら凱旋帰国の雰囲気。

無事、マレーシアラリーが終了した。
学生たちにとって全く未知の世界、憧れの世界、遠い夢だった世界は、あっという間に、そして５台中４台が完走しN-1クラス優勝というこれ以上のない成果を残して終わった。
メンバー選考で初めて見た彼等が逞しく生き生きとその姿を変えていき、その結果としてのゴールランプでの歓喜の表情。教育現場に携わる者としてこれ以上の喜びはないと言ってもいい。
教室では得ることのできない世界、この活気にあふれた夢のある世界で学生たちが体験したことは、彼等の一生にどんな影響を与えるのだろう。そして我々もエントラントもメカニックもチームひとつがある瞬間を共に戦い喜びを同じくしたことに感謝。
ありがとう、ラリー万歳！！

結果報告のページへ戻る

HOME ホームへ戻る

1997

PETRONAS
RALLY of MALAYSIA

1997 FIA Asia Pacific Rally Championship ROUND 4

1997 9月6日～7日

1997年マレーシアラリーの概要

1997年のアジア・パシフィック・ラリー選手権は7戦が行われ、その第４戦目がマレーシアラリーです。今年で21回目を迎えるマレーシアラリーはその歴史も古く、マレーシアの首都クアラルンプールを中心に開催されます。近代的な様相のクアラルンプールをスタートすると約15分くらいで熱帯雨林気候の大地が広がり、そこは山あり、谷あり、川あり、のラリーコースが姿を見せます。50度近い灼熱の道路を最高時速190km/hで走行しなければならなかったり、赤い粘土状の湿った滑りやすい路面を50～80km/hで乗り切ったり、約1000kmを2日間で走破します。それはクルマにとっても人間にとっても生易しいものではありません。
クルマがいくら優秀であってもそれを走らせるドライバー、それを導くナビゲーター、そしてクルマの性能を100%引き出せるようにメンテナンスするメカニックのバランスと和が大切であり、どれ一つ欠けても完走すらできないのです。

スケジュール

９月２日（火）	11:20	高山駅出発
９月３日（水）	13:00 19:00	成田発 クアラルンプール着
９月４日（木）		ミィーティング 準備作業 レッキ終了 ウェルカムパーティー
９月５日（金）		ドキュメンテーション 車検
９月６日（土）	06:30 08:30 21:40	Car Starting Start of Rally Leg1 End of Leg1
９月７日（日）	06:00 14:00 20:00	Start of Rally Leg2 Finished Prize Presentation Dinner
９月８日（月）	06:50 23:00	後片付け 車両機材港へ搬送 市内観光 クアラルンプール発
９月９日（火）	06:50 14:59	成田着 高山駅着

エントリーリスト（８月３０日 暫定）

21st Petronas Rally Malaysia '97
= PROVISIONAL ENTRY LIST =
September 5th - 7th, 1997

COMP NBR	DRIVER CO-DRIVER	CAR *TEAM*	GRP CCs
	Yoshihiro Kataoka(J)	Mitsubishi EVOIII	A4

	Satoshi Hayashi(J)	*Team ADVAN PIAA Ralliart*	3396
	Yoshio Fujimoto(J) Arne Hertz(S)	Toyota Celica ST185 *Teinsport*	A4 3397
	Shigeyuki Konishi(J) Tony Sircombe(GB)	Subaru Impreza *Teinsport Junior Team*	N4 3390
	Takuma Kamada(J) Hakaru Ichino(J)	Subaru Impreza *Teinsport Junior Team*	N4 3390
	Nobuhiro Tajima(J) Glen Macneall(AUS)	Suzuki GC41W *Silverstone Suzuki Rally Team*	A3 1999
	Tolley Challis(AUS) Steve Venderbyle(AUS)	Mitsubishi EVOIII *Team Carplan Falken*	A4 3396
	Mathew Knox(AUS) Elio Maddalena(AUS)	Subaru Legacy *Team Carplan Falken*	N4 3390
	Jeff Sadek(AUS) Vivek Anandan(IND)	Subaru Legacy *Team Carplan Falken*	N4 3390
	Ryo Funaki(J) **Yoda Osamu(J)**	**Subaru Vivio** *SMSG N Koseki*	N1 1119
	Kunio Matsubara(J) **Hidemichi Inoue(J)**	**Subaru Vivio** *SMSG N Koseki*	N1 1119
	Haruo Takakuwa(J) **Kodo Yamazaki(J)**	**Subaru Vivio** *SMSG N Koseki*	N1 1119
	Shinji Wada(J) **Shingo Otsuka(J)**	**Subaru Vivio** *SMSG N Koseki*	N1 1119
	Takayuki Koseki(J) **Kitaguchi Nobumara(J)**	**Subaru Vivio** *SMSG N Koseki*	N1 1119
	Karamjit Singh(MAL) Allen Oh(MAL)	Proton Wira 4WD *Petronas EON Racing Team*	N4 3396
	Katsuhiku Taguchi(J) Fred Gocentas(AUS)	Proton Wira 4WD *Petronas EON Racing Team*	N4 3396
	Saladin Mazlan(MAL) Jagdev Singh(MAL)	Proton Wira 4WD *Petronas EON Racing Team*	N4 3396
	How Teck Chuan(MAL) Roland Pickering(MAL)	Proton Wira *Petronas EON Racing Team*	A2 1597
	Russell Palmer(MAL) Claire Parker(AUS)	Suzuki Swift *Silverstone Rally Team Malaysia*	A1 1298
	Kim Harris(AUS) TBA	Mitsubishi EVOII *Caltex SEA*	N4 3396
	Jimmy Low(MAL) Shem Yuen Kheong(MAL)	Proton Wira *Team Hi-Rev Malaysia*	N3(PO) 1834
	Ng Pui Choon(MAL) Janet Ho(MAL)	Proton Wira *Team Hi-Rev Malaysia*	N3(PO) 1834
	Kan Chee Hong(MAL) Bernard Chin(MAL)	Perodua Kancil *Perodua Castrol Rally Team*	A1 1120
	Kelvin Chong(MAL) Alan Choo(MAL)	Perodua Kancil *Perodua Castrol Rally Team*	A1 1120
	Martyn Backton(AUS) Eido Osawa(J)	perodua Kancil *Perodua Castrol Rally Team*	A1 1120

	Kelvin Fernandez(MAL) Mohd. Melvin(MAL)	Opel Astra *Team Opel Malaysia*	A3 1992
	Gunaseelan Rajoo(MAL) Mohd. Hilmi(MAL)	Proton Satria *Usahasama Proton DRB*	N2(PG) 1597
	Simon Eastlake(GB) Mohamad Zubaidi(MAL)	Opel Nova *Team Opel Malaysia*	N2 1598
	Wu Pak Hon(HK) Sim Yim Fai(HK)	Subaru WRX *Wu Pak Hon*	N4 3390
	Chan Chi Wah(HK) Tang Po Lin(HK)	Mitsubishi EVOIV *Chan Chi Wah*	N4 3396
	Katsuya Ishida(J) Mitsuhisa Kamachi(J)	Subaru Impreza *Katsuya Ishida*	N4 3390
	James Ling(SGP) Mathew Lee(SGP)	James Ling *Subaru Vivio*	A1 1119
	Wong Fook Keong(MAL) Tay Hoong Wai(MAL)	Proton Wira Turbo *Ron Wong Fook Keong*	N4 3396
	Harry Chai(MAL) Benjamin Tan(MAL)	Subaru Impreza *Harry Chai*	N4 3390
	Richard Phong(MAL) Gulvinder Singh(MAL)	Proton Wira *Richard Phong*	N2(PO) 1597
	Kevin Thong(MAL) Andrew Yeoh(MAL)	Proton Satria *Kevin Thong*	N2(PN) 1597
	Rozali Abdullah(MAL) Helmi Mohd. Said(MAL)	Proton Satria *Rozali Abdullah*	N2(PN) 1597
	Ahmad Shafie(MAL) Omar Idrus(MAL)	Proton Satria *Ahmad Shafie*	N2(PG) 1597
	Wayton Cheah(MAL) Sean Gregory(MAL)	Proton Wira *Wayton Cheah(MAL)*	N2(PG) 1597
	Ahmad Fauzi(MAL) Arish Qutb(MAL)	Proton Satria *Ahmad Fauzi*	N2(PN) 1597

マレーシアラリーの結果報告はこちらです。

HOME ホームへ戻る

学生メカニック’９７

今年はオレたちが主役だ！！

マレーシア派遣組２年生（自動車工業学科）

1997年9月6日～7日 APRC（アジパシ）第４戦マレーシアラリーに、
「スバル・マレーシア・ラリー・チーム」で参戦するSMSG（スバル・モータースポーツ・グループ）へ、
学生メカニックとして派遣されます。

つづき１/このページ/つづき３

濱 寿憲　市原昌利　宮沢しのぶ
鈴木沙那恵　下形英司　藤田将司
河合智章　田島邦亮　河本純一
曽我洋平



「学生生活最後の夏休み、これから滅多にできないこと
に挑戦してみたかった。
一番したいのは完走。できれば上位入賞。ミスなく
自信を持って取り組みたいです。
ゴールランプでみんなで両手を上げて
歓びを分かちあいましょう」

市原昌利（いちはら まさとし）
自動車工業学科２年生／ＡＰＲＣマレーシア派遣組
岐阜県出身 中濃西高校



「一生に一度の大舞台、華麗に舞いたい！
自分の出せる力を充分に発揮して
ラリーメカニックとしての主役を演じられるよう
チーム一団となってがんばる！
最後には涙を流して喜べるようなレースにするために
完璧に仕上げていきたいと思う。」

下形英司 （しもがた えいじ）
自動車工業学科２年生／ＡＰＲＣマレーシア派遣組
岐阜県出身 神岡工業高校

「自分たちが扱うクルマ全てを無事完走させたい。
ドライバーが自分たちを信じてくれるような



メカニックになりたい。
そうなるための気持ちと覚悟は充分あります！」

田島邦亮（たじま くにあき）
自動車工業学科２年生 ／ＡＰＲＣマレーシア派遣組
石川県出身 金沢向陽高校

つづき１/このページ /つづき３

濱 寿憲　市原昌利　宮沢しのぶ
鈴木沙那恵　下形英司　藤田将司
河合智章　田島邦亮　曽我洋平
河本純一

HOME ホームへ戻る

学生メカニック’９７

今年はオレたちが主役だ！！

マレーシア派遣組２年生（自動車工業学科）

1997年9月6日～7日 APRC（アジパシ）第４戦マレーシアラリーに、
「スバル・マレーシア・ラリー・チーム」で参戦するSMSG（スバル・モータースポーツ・グループ）へ、
学生メカニックとして派遣されます。

つづき１/つづき２/このページ

濱 寿憲　市原昌利　宮沢しのぶ
鈴木沙那恵　下形英司　藤田将司
河合智章　田島邦亮　河本純一
曽我洋平



「・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・」
（コメントなし）

宮沢しのぶ（みやざわ しのぶ）
自動車工業学科２年生／ＡＰＲＣマレーシア派遣組
長野県出身 塩尻高校



「毎日遅くまで練習しているけど自分の好きなことなので楽しくて仕方がない。これからもっと練習して何としてもラリーを成功させたい。
本気になったらやれるメンバーですから、これからもいろいろご指導下さい。」

藤田将司 （ふじた まさし）
自動車工業学科２年生／ＡＰＲＣマレーシア派遣組
福井県出身 敦賀高校

「・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・」
（コメントなし）



河本純一（かわもと じゅんいち）
自動車工業学科２年生 ／ＡＰＲＣマレーシア派遣組
兵庫県出身 育英高校



「整備士として最高かつ憧れの舞台に立ちたい。一生に一度のイベントだし、学生生活最高の思い出。
精一杯練習をして、本番で余裕をもって楽しくラリーに参加したい。
めざせ完走！欲を出して優勝！」

曽我洋平（そが ようへい）
自動車工業学科２年生 ／ＡＰＲＣマレーシア派遣組
神奈川県出身 相模原工業技術高校

つづき１/つづき２/このページ

濱 寿憲　市原昌利　宮沢しのぶ
鈴木沙那恵　下形英司　藤田将司
河合智章　田島邦亮　河本純一
曽我洋平

HOME ホームへ戻る

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

なんでもギャラリー第１弾

収録できたラリーカーの紹介。
まだまだ一部なので画像、コメント等、随時追加します。



マキネン、初日のバッテリー上がりによる３０秒のペナルティが痛かった。その後８つのステージでトップタイムを出す猛烈な追い上げ。本当に惜しい



バーンズ、正直こんなに速いとは思わなかった。



マクレーがきた！
第１２・１３戦の連続優勝で97年のドライバーズチャンピオン奇跡は起きるか？



サインツ、いつもラリーを面白くするだけしておいて最後にはリタイアしてしまう。このSS21でリタイア。



カンクネン、LEG1からいきなり後退。そしてリタイア。



オリオール。
実際に見たカローラはいまいちインパクトに欠ける？



今回の名シーン？ハデな転落コースアウトの映像で沸かせたベイツ。



ロイクスはセリカでエントリー。



ポッサムボーン



今年のバーニングス川渡り、水が少なくて逆にせき止めて溜めるほど。





マクレー川渡り直後ハーフスピン。広告など全部なぎ倒してしまった。





バーンズ。川渡りでドアを開けてギャラリーサービス？ ウケた。



無敵のN連覇オーディンスキー。今年からグループAで参戦。



三菱デメカチームの篠塚健次郎。ところがLEG２で棄権。

















片岡良宏Nクラス２位。総合１２位。

田口勝彦、魔のSS15でリタイア。



スバルデメカチーム新井敏弘。Nクラス４位、総合１６位。





赤羽選手。SS2でリタイア。







高山短大チーム２号車
鳥羽/船木 組 SS15リタイア。







岩下利勝/山口智子 ３４位完走

No65 成田季弘雄/平山良吉 ４６位 完走





５５５のマネージメントカー







高山短大ラリーチーム１号車
高桑/山崎 組 ３７位完走

なんとオーストラリアの高校生チーム（メカニック）。ドライバーは女性。

	結果はリタイヤ。	
		
篠原健/宮川陵二 ４０位完走		見崎義総/高橋浩子 ３３位完走
		
Roverで参戦！		

戻る

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

なんでもギャラリー第２弾

！！栄光のゴールランプ！！

とにかく収録できた分から紹介します。





FINISHはFORREST PLACE。パース中心部のショッピング街、最も人の集まるところ。



元気な学生たちを見てオフィシャルがフラッグを持て、とサービス。
WRCのゴールランプでフラッグを振った学生は世界初？



やがて完走した日本人すべての車を学生がプラカードで先導。
だがドライバー曰く、綺麗な女性の方がよかった・・。



３４位完走 岩下利勝/山口智子



スバルデメカチームも２台とも完走！
三好選手N3位、新井選手N4位。



２２位完走 小泉秀明/安野利彦





３３位完走 見崎義総/高橋浩子

表彰パーティー

会場は薄暗く、画像も見にくくなっています。



数千人収容のスタジアムが会場。



相変わらずハデ。大型スクリーンの後ろから花火とともにゼッケン３、スバルインプレッサが登場。



優勝したマクレー/グリストが壇上へ。





今年も、期間中のラリーの模様を編集したダイジェスト版が上映された。これがもう素晴らしい。（バーニングスの３段ジャンプを飛ぶマクレー）



学生のサインぜめに気軽に応えるマクレー。



話し込んでいたところを学生のサイン攻めに中断されて、少しぶ然のマキネン。



オリオール、学生ほとんど全員にサインしてくれた。



エリクソン。学生と一緒に記念撮影。

戻る

1997

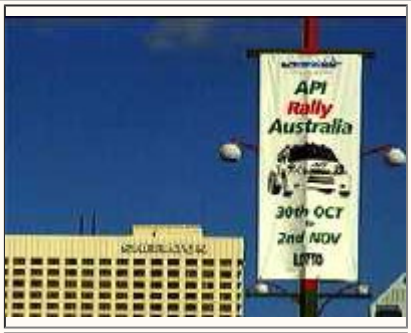
API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

なんでもギャラリー第３弾

		
行ってきます！成田空港で。 カンタス航空パース直行便。現在まで人身事故のない航空会社だとか。	宿泊ホテル Holiday Inn Park Sultes Parth ラングレーパークまで徒歩５分	市内の街灯には賑々しく旗が続く。 西オーストラリア州唯一（？）のビックイベントに街は盛り上がっている。
		
パース中心街をラングレーパークから望む。このビル群を除けば現地の人が言うように「10階以上のビルはない」	開幕前のラングレーパーク。 特設スタンドはざっと数えただけで８千人以上は入る。	開幕４時間前になってもせっせとコース整備に励んでいた。
		
ラリー前の車両整備はホテル近くのワークショップを借りる。	船便で１ヶ月かけて到着した車両は結構錆びたり緩みがある。練習した感覚を取り戻すように各部チェック。	ステッカー貼り。 効率よくやらないと結構時間がかかる。



隣はデメカチーム。このショップはTEIN、スバルディーラーチームが借りたもの。その一角を高山短大が借用。



デメカチームはサファリNクラス連覇の三好選手と、全日本１位の新井選手でエントリー。



あのヤングマガジンがデメカチームのスポンサーに。うらやましい。



資金力たっぷり？のデメカチームのパーツ車はトレーラー。心よく部品や工具を提供して頂いて感謝。



デメカチームメカニックの方たち。
今年は３０人が全国から選抜されて半分の１５人がニュージーランドへ、半分がこのオーストラリア参戦である。



ショップに現れたスバルデメカチームのスタッフルーム。恐いもの知らずの学生は平気で入っていくから恐縮する。「ゴミ袋ないですか」だって。



TEINは小西選手の車を整備中。



藤本選手のレッキ車が帰ってきた。ハーツ氏と一緒に部屋でひと休み。



学生たちがサービスの雰囲気と流れに慣れるためにサービスレッキを行う。
ここはLEG２で訪れるハーベイサービスパーク。



レッキ中の鳥羽/船木組。レッキ車を４台も乗り換えることになる。



レッキ後の高桑/山崎組。
ここでペースノートの使用



ラリーコンピューターの操

鳥羽さんはインプ初挑戦、船木さんはコ・ドラ初挑戦であった。	をあきらめコマ図に切り替えた。	作を懸命に練習。
		
テストランにて。初めて世界の走りを目の当たりにして学生たちも興奮。	開幕当日に行われた車検。なんとか無事に通過。ここで失格になることもあるので要注意。	ラングレーパーク近くのFoodshopで食料を買い込む。ラリー中は口に入れば何でもいい状態。
		
HQの置かれるシェラトンホテル１階ロビー。ベイツのセリカが回っていた。	ラングラーパークの入り口。競技は９時３０分頃には終了するが、結構遅くまで開場している。	夢のスタートランプ。ここに上るまでが遠い。
		
開幕前のセレモニー。民族衣装で行進。	今年は昨年のような過激な爆発アトラクションはなかった。かわりにジェット機のアクロバット飛行とパラシュート降下だった。（もっと過激？）	開幕を待つ観客。立ち見を合わせるといったい何人が入場したのだろう。１万人はゆうに超えているはずだが。

戻る

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

激闘！高山短大ラリーチーム

１０月３０日 ラリー開幕！

ついにこの瞬間がやって来た！夕暮れがラングレーパークを赤く染める。開場とともに観客がどんどん入場してくる。大型照明に灯りがともる。
開幕を祝うセレモニーが、ジェット機のアクロバッット飛行、パラシュート降下、民族衣装の行進、仕掛け花火、と次々と展開していく。アナウンスが、音楽が鳴り響く。ビックイベントを待つ興奮と何とも言えない異様な雰囲気がラングレーパークを包んでいく。

そして７時０１分、高山短大ラリーチーム１号車が夢のスタートランプに姿を現した。
学生たちのWRCオーストラリアラリーは開幕した！！！

<table>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>スワン河に陽が暮れる。１０月３０日午後６時３０分、いよいよラリーは開幕、リバースオーダー（ゼッケン番号の逆順）でスタートする。</td><td>夕暮れとともに開幕が迫る。学生たちの緊張がますます高まっていく。誰一人、セレモニーやワークスチームを見ようとサービステントを離れる者はいない。</td><td>あちこちで学生たちの輪ができる。サービスの手順を何度も何度もメンバー同士で確認する。そうせずにはいられない。緊張と不安と戦う。</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>サービステントからラリーカーの入ってくる方向をずっと見てる。先にスタートした１号車はもうSSSを走り終えたはず。居ても立ってもいられない、もうすぐ来るぞ。</td><td>もう今にもサービスインするかもしれない。練習した通りの手順を頭の中で何度も何度もくり返す。落ち着いて、落ち着いて。ここをこう、次はこう。</td><td>ラリーカーを待つ時間がとても長く感じられる。トレーニング期間が長ければ長いほど、思い入れが深ければ深いほど・・・・・</td></tr>
</table>



Aチームリーダー長野。全員をまとめる責任感もありガチガチに緊張。



Bチームリーダー田中。WRCを夢見て在学中の同志社大学を中退してきた男だ。



来た！ １号車がSS1（ラングレーパーク2.2km）を走り終えてまずサービスイン。サービスタイムは10分。



学生たちにとって一番最初のWRCサービスである。全員必死で練習した通りの作業を行う。担当はAチーム。



この段階でラリーカーは全く痛んでいない。給油と各部チェック、クリーンアップが主な内容。練習した通りの動きができるかどうかが大切。



１号車コ・ドライバー山崎広道。緊張そして興奮したのはエントラントも同じ。向けられたカメラに戯れて緊張をほぐす。



続いて２号車もイン。担当するのはBチーム。



内容は１号車と同じ。唯一、２号車はライトポットをはずす。



全員で送りだす。もう無我夢中である。



やれたじゃないか！この調子だよ！思った以上の学生たちの動きに指導にあたっ

初めてのサービスは１０分。スタートしたばかりのラリーカー（2.2kmしか走ってない）はジャッキアップなし。給油と目視での各部チェック、クリーンアップくらいしかすることはない。

そうは分かっていても誰一人それが簡単な作業だとは思っていない。ひとつひとつ目の前の作業を必死でこなしていく。最初は何も知らなかった、教えてもらわなければ何もできなかった自分たちの未熟さは一番知っている。
失敗しないよう、チームに迷惑をかけないよう、そして自分のせいでリタイアすることのないよう、そんなプレッシャーと戦いながらここまで来た。

あれほど緊張していた学生たちは思ったよりも体が動く。声も出る。そして無事

	てきた逸見先生も興奮。	１号車、２号車とも送りだした。 今日はこれまで。ラリーカーはパルクフォルメに保管され、明日早朝LEG１が本格的に始まる。

戻る

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

激闘！高山短大ラリーチーム

１０月３１日 LEG１

無事ラリーのスタートを切った高山短大チーム。このLEG１からが本格的な戦いだ。どんなサービスが待っているのか。何もかもが初めての学生たち。まだまだ緊張の解けない上に気ばかりが焦って、この状態で大きなトラブルがあったら対処できるのか。
とにかくラリー前半戦の特に最初のサービスを何ごともなく乗り切ることが完走への第１歩だと思われた。

SS2 / SS3 サービスパーク・Mundaring



朝４時起床、５時ホテルスタート。夏に向かうパースは日の出も早い。



朝焼けの中を今日最初のサービスパーク、マンダリングへ向かう。



芝生の綺麗な広場がマンダリング・サービスパーク。
この季節は朝は寒い。トレーナーに上着が必要。だが日中は30度を越える。



マンダリンに着くなり学生を集めて吉本氏がアドバイス。
「大丈夫、できる。焦るな、確実に」とにかく落ち着かせようと懸命だ。

経験豊富なアドバイザー吉本氏はかねてからラリー初日、最初のサービスがポイントだと言っていた。この初期の段階を無事に通過できればあとはラリーの流れに乗れるはずだ、と。
だからこの日最初に学生たちを集めて、
「急いでやるな、全部をやろうとするな、自分の担当の仕事だけでいい、確実にゆっくりやれ。そして自分のした仕事を覚えてろ。できなかったことは次のサービスで確実にやればいい。とにかく今は体を馴れさせろ」

ところが・・・・・

		
LEG1はゼッケン番号順にスタート。まずNo.46、２号車鳥羽/船木組がサービスイン。異常なし。	心配そうな助っ人ゲーリー。学生の作業を目視で確認して回る。学生は燃料タンクのわずかなオイル洩れを発見するなど、意外と落ち着いて見えた。	No.69、１号車高桑/山崎組。Aチームは次のサービスパーク、ヨークへ先行。Bチームが１号車、２号車とも担当した。

SS4 / SS5 / SS6 / SS7 サービスパーク・York

		
街中のメインストリートに近いヨーク・サービスパーク。 Aチームの担当。	このヨークは昨年LEG３、完走目前の一番最後のサービスが行われた思い出のパーク。しかしそんな感慨にふけっている場合じゃなかった。	SS4を終えた１号車高桑車から無線で連絡。エンジンが3000回転以上上がらない！なぜだ？ エンジントラブルか？
		
ボンネットを開けた瞬間に原因判明。先のマンダリンでのサービス、電気系統のコネクタの接続ミス。学生の単純なミスだった。	3000回転事件によって32kmもあるSS4で１号車は5分以上もタイムをロスしてしまう。この遅れを取り戻そうとしたことがその後の高桑ドライバーのリズムを微妙に狂わしていった。	１号車を送り出した後、グッとこらえながら吉本ゼミが続く。あまりにも単純なミス、どう教えて育てていったらいいのか。
		3000回転事件は幸い大事には至らなかったものの、ドライバーに与えた心理的影響は軽くない。 吉本氏は学生を集めて言った。 「今日は初日だし、君らまだ分かんないんだよな。それは

一方、鳥羽/船木組の２号車には大きなメカトラブルは起きていない。学生たちも通常の点検サービスを練習した通りにこなしていく。		仕方ない、こっちだってそれを百も承知で一緒にやってるんだ。だが、自分ではずしたものを付け忘れるようじゃ今後社会に出てからも困る。 自分のした仕事をきちんと覚えていれば、失敗したところ、出来なかったところが分かる。そうすれば次のサービスで対処できるかもしれないんだ。今のケースはたまたま運がいい方だ。」
		
無事回復した１号車、順調にSS6,SS7とミュレスク８連続ジャンプを飛ぶ。	ヨーク２度目のサービスは下回りチェックを念入りに。ミュレスクでかなり飛んだから。	
		
		サービス終了後、ただちに次のサービスパーク、マンダリングへ戻れ！

SS8 / SS9 / SS10 サービスパーク・Mundaring

	またもトラブルは１号車、高桑/山崎組にやってきた。 先のヨークのサービスを出た後、高桑ドライバーは燃料タンクの残量が、 これからSS8,SS9を走るには少なすぎることに気付く。 学生？ それともサービススケジュール自体の計算が狂ってる？ 3000回転事件があったばかり。 そしてSS8、左フロントの大きな衝撃に続いてタイアのバースト、残り７kmをホイールだけで走破する。左フロント足回りのダメージは大きかった。加えて無線の不調。１号車とサービスとの交信ができなくなってしまう。１号車のストレスは高まる一方だった。
最初にサービスインしてくるのは２号車鳥羽/船木組。リクエストは「冷たい水」と「定期点検」くらい。思えばトラブル続きのチームを気づかった？	



無線で交信できない！ １号車にトラブルが発生したらしいのだが通話ができない。



注目の左フロント、全員の目が集中する。ショックが曲がってしまっていた。そして満タン給油。無線も修理。



この２０分のサービスでは直せないと判断。今日最終のラングレーパークの４５分のサービスで完全に直すことに。



ここにきて学生たちの動きも良くなっていた。決して目立ちはしないが、確実にラリーに馴れ始めていた。





サービスを終えた１号車。左フロントタイヤが後ろへ押されてしまっている。
微妙なこの違い、学生は気付いただろうか。
「ペースダウンしろ、左ターンは慎重に」の指示が出る。



２度目のサービスを待つ頃には太陽は沈もうとしていた。





学生から焦りやとまどいは消えていた。



２号車、２度目のサービスイン。
今夜に備えライトをつける。



１号車、曲がった左フロントのために控えめな走り。





ラリーカーを送りだした後は急いで撤去。時間がない。



今日残ったSSはあと１本。ラングレーパークへ急ぐ。

SS11 サービスパーク・Langley Park



SS11、ラングレーパークでの１号車
高桑/山崎組。左フロントの曲がりをかばいながら何とかLEG1を終了。



２号車、鳥羽/船木組もノートラブルでLEG１を走り終えてくれた。



「いいか、この４５分のサービス（１号車左フロント重整備）を乗り切れば絶対完走できる！ 今日一日で自信ついたな！ いくぞ！」逸見先生が激を飛ばす。



１号車がきた！学生に気合いが入っている。



フロントジャッキアップ！今日の大失敗3000回転事件を挽回しなければ。



後方はスバルデメカチーム。「このサービスは４５分あるんだよ！」学生たちに焦るな、とアドバイス。





LEG１最終のサービスは４５分。
１号車の曲がった左フロントショック交換など、学生たちにとって初めての重整備である。ここで完全に直しておかなければ明日のLEG２を走り切ることができそうにない。まさに完走のための大きな関門だった。
学生たちからは浮ついた、戸惑いや不安な表情はすでに消えていた。ラリーやサ

		ービスの流れにも馴れた。しかし この日、様々なトラブルや失敗がくり返しチームを襲った。リタイアに繋がるような重大な結果にならなかったことは、まさに幸運。 １号車の足回りも完全に修復。２号車とともに無事送りだす。これで一つ完走への道が開けた。 こうして長い長いLEG１は終了した。

[戻る]

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

激闘！高山短大ラリーチーム

１１月１日 LEG２

LEG２の朝が明けた。
この日はパースから南へ下るコース設定。最南端のコーリーまでは片道２０５kmと往復４００km以上を移動しながらサービスをしなければならない。（昨日のLEG１の２倍以上）
夏に向かって天候の安定した今年のオーストラリアラリーは、想像以上の暑さとほこりで、ボールベアリングロードは完全にドライで滑りやすく、路面は堅くしかも大きな轍（わだち）をつくり、ドライバーを悩ませていた。
レッキから続いてきた各エントラント、学生らの疲労もピークを迎え、ラリーは一層苛酷さを増すかと思われた。そして迎えたSS１５、エリクソン、カラムジットシン、田口勝彦らが次々と走行不能になりリタイアしていく。この日リタイアした実に半分はこのSS１５であった。そしてペースを上げ始めた２号車、鳥羽/船木組も・・・



朝５時３０分、ホテルスタート。



朝食は前日に買い込んでおいたサンドイッチ。移動中に食べる。



ラングレーパークのパルクフォルメを出る２号車、鳥羽/船木組。



２号車に続いて１号車、高桑/山崎組がスタート。



「じゃまた、後で」
ラングレーパークをスタートするゼッケン32田口勝彦選手。しかしこの日SS１５でリタイアとなる。



冴えない表情のゼッケン１３篠塚健次郎選手のスタート。この後、LEG２最初のSS１２を走ったが、そのまま棄権リタイア。

SS12 サービスパーク・North

Dandalup



LEG２最初のサービスパーク、ダンダラップ。



ここはBチームの担当。Aチームは次のハーベイへ先行している。２号車、鳥羽/船木組のサービスイン。



サービスタイムは１０分。特に問題はなし。しかし・・・



２号車ドライバー鳥羽利紀氏。思うような走りができないのか、その表情は少しペースが崩れているように見えた。



続いて１号車、高桑/山崎組。こちらも通常点検でサービスを完了。



ただちに次のサービスパークへ急げ！

SS13 サービスパーク・Harvey



サービスパーク、ハーベイ。



もうミスは許されない。ラリーにも馴れた今日からはラリーメカニックとして確実な仕事を学生に求めた。逸見先生の指導も厳しさを増していた。



学生たちも昨日までとは確実に表情を変えていた。














１号車、２号車ともに通常の定期点検のみ。	ラリーカーを送りだす。無事にこのサービスも終えた。しかしこの前後２号車のペースが上がり始めていたのだった。	次のサービスへ急げ！

SS14 / 15 / 16 /17 サービスパーク・Collie





サービスパーク、コーリー。	「どこのチームの人も今日がポイントだろうって言ってます。今日を乗り切れば明日（最終日）は楽勝だって」 学生たちも今が踏ん張り時だと感じていた。	「えっエリクソンが？」SS15後に発表された途中経過のリザルトに驚く。シン、田口勝彦もリタイアとある。SS15で何が起きているんだ？





SS15を走る１号車、高桑/山崎組。 スタート直前、オフィシャルからゼッケン４６の車が止まっているから注意しろと言われる。	いた！ 間違いなく２号車だ。 ２人とも声にならない・・・。	数十メートル先に鳥羽、船木選手がいる。 高桑ドライバーの「どうした！」の問いに、早く行け！と応える２人。

「・・４６？・・鳥羽車？まさか」		
		
先にサービスインするはずの２号車が来ない。何かがあった？異変に気付き始めた学生たち。まだ詳細が分からない。	サービスインしてきたのは１号車。 いったいどうなっているんだ？２号車は？	リタイア？ まさか・・
		高山短大ラリーチーム２号車、鳥羽/船木組が、SS15で切り株にフロントから激突、リタイアとなった。 ２人にケガはないと伝えられ、クルマはより近いヘーベイへ牽引されていった。 チームそして学生が味わう初めてのリタイアである。全員、声を失った。 しかし、ラリーはまだ続く。１号車が残っている！ １号車を送り出した後、逸見先生は学生を集めた。
高桑ドライバーがSS１５の様子を報告する。２号車のリタイアのこと、多くのクルマが止っていたこと。	１号車も無傷ではない。２号車のリタイアを確認したSS15で左リアをヒット。	
		
チームが動揺する中、自分の仕事を確実にこなしていく学生たち。１号車の左リアは大事には至らずに済んだ。	しかし何とも言えない重苦しい雰囲気がチームを包んでいた。	２号車のリタイアによって１号車高桑ドライバーのプレッシャーはより大きくなる。「完走させてあげたい」 学生たちのことを思えば思うほど・・
		
学生たちに２号車のリタイアを説明する逸見先生。こ	「我々が落ち込んでどうする。一生懸命走ってくれた	「残った１号車をみんなで

んな時、学生をまとめていけるのは先生だけだ。	２号車のためにも元気を出せ。」	完走させよう。絶対ゴールランプに上げるんだ」
		
		
２号車のリタイアの直後、難所とされるSS16を走る１号車。左へアピンでコントロールを失う。	土手に乗り上げ右フロントを木にヒット。	これを「カンガルーにヒットした」と軽くジョークでサービスに報告。沈み込んでいた学生たちがこのユーモアと機転で我を取り戻す。
		
バンパーが落ちかけ補助灯がなくなったが損害は小さい。プロにはすぐに木に当たったと分ったらしいが「そのカンガルーは木を着ていたのか？」とサービスに笑いが戻る。	学生たちは１２人全員で残った１号車に全力を注いだ。ヒットした部分の足回りを徹底的に点検。	疲労のピークを迎えた山崎コ・ドライバーをねぎらう。サービスの祈りにも似た完走の願いがずっしりと重いプレッシャーになっていった。

SS18 サービスパーク・Harvey

		
コーリーで１号車を送りだした後、ただちに次のハー	SS18を終えてハーベイのサ	リタイアした鳥羽/船木氏が

ベイへ急ぐ。長い長いこのLEG２も陽が傾き始めていた。	ービスパークに入る１号車。	ハーベイに戻ってきた。とにかく無事でよかった。
		リタイアなんて夢にも思ってなかった・・ある学生が言った。 完走、そして喜びや感動ばかりがラリーじゃないことを思い知らされたのだった。 しかし我々にはまだ１号車がある！ 学生たちは決してメゲなかったし、より一層残った１号車に全員の力を集中していった。
	通常点検で送りだす。次はこの日最終のラングレーパークだ。	

SS19 / 20 サービスパーク・Langley Park

		
LEG２最終のサービスはラングレーパーク。 サービス隊もこの日朝から４００km以上を移動している。	完走できるかどうか、明日の最終日がこのサービスにかかっている。逸見先生が作業手順の入念な確認を行い、楔を飛ばす。	無事戻ってきた１号車。しかしリアから異音、安定走行ができない。ボディーもいよいよ限界か。
		
サービスタイムは４５分。リアショック交換を決行する。	練習に練習を重ねたリアショック交換。手際よくやっている。	学生たちの動きは随分と安心して見られるようになっていた。初日とは全然違う。










苛酷なLEG２が終わった。２号車を失いはしたものの、１号車は無事走りきることができた。学生たちは苦しかった１日の最後で、あれほど練習したショック交換を見事にやってのけた。１２人の思いがこもったサービスだった。

完走へ向けて残るは明日のLEG３のみ。祈るような気持ちだった。

[戻る]

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

激闘！高山短大ラリーチーム

１１月２日 LEG３（最終日）！

ついにLEG３、最終日に辿り着いた！
残り４本のSSは全てこのバーニングスで行われる。これを走りきり無事パースのゴールランプまで辿り着けば完走である。
この時のために今まで頑張ってきたんだ。全力を出そう。いいサービスをしよう。
絶対完走させるんだ。
学生たちはそれぞれの思いを込めてオーストラリアラリー最終日を戦った。

SS21 / 22 / 23 / 24 サービスパーク・Bunnings

<table>
<tr><td></td><td></td><td rowspan="5">いよいよ最終日がきた。

学生は昨日（ＬＥＧ２）の終わり頃から、グンと成長したように思えた。

ラリー全般を通して、初めはいかにも学生、そして１年生だなという印象だった。それを大きく変えたのがＬＥＧ２、２号車のリタイアだったかもしれない。

今日はアドバイザーの吉本氏も学生に全てを預けた。完走できる感触、学生たちの成長をみてとったからだ。

しかし常に最悪の場合・・リタイアの瞬間が頭をよぎる。まだ終わっちゃいない。気を抜かず確実にやろう。そしてゴールランプに行こう。

幾度も幾度も円陣が組まれた。そして１２人の学生たちがこのメンバーで円陣を組むのは今日が最後となるのだ。</td></tr>
<tr><td>朝５時ホテル出発。バーニングスまでは約１２０ｋｍ。</td><td>サービスパーク・バーニングス</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>今日が最後だ、練習した成果を全部だそう。学生と長い期間トレーニングを共にしてきた逸見先生も感慨深気。</td><td>これまで互いに応援し、協力してくれたデメカチームに挨拶。「今日が最後です。よろしくお願いします！」</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>



バーニングス、昨年の悪天候が嘘のよう。



三菱のサービステント。



スバルのサービステント。



ＳＳ22へ向かうマクレー。優勝の行方も注目されるが、ここまで来ればワークスもプライベーターもない、みんな頑張れ。



マクレーを猛追するマキネンのスタート。ラリーは大詰めを迎えていた。

ラリー最終日のサービスパークは独特の雰囲気がある。
完走が近いことを喜び、過酷なラリーが終わることに安堵し、同時にこの世界の大舞台に幕を下ろしたくない、明日も続けていきたい気持ち、それらが一つになってパーク全体に不思議な一体感が生まれる。

これを経験してしまうともうやめられない。



１号車は絶対にリタイアできないプレッシャーの中にいた。
幸い昨夜のリアショック交換でクルマの走行性はかなり向上した。ぶつけず、壊さず、それでも納得のいく走りがしたい、「絶対の完走」を要求される高桑ドライバーは懸命の走りを続けた。



最初のＳＳ21を走り始めた直後に１号車はカンガルーと遭遇。
コース真ん中にいたカンガルーは減速する１号車と同じ方向へ走り始め、追いかける形となった。やがて追い抜こうとした１号車の助手席側に並んで走ったのだった！



「初めてカンガルーと走った」高桑ドライバー。
「カンガルーと並走したよ！」山崎コ・ドライバー。
オーストラリアラリーではカンガルーに出会うことは縁起がいいとされているらしい。思えばこの日の最初に現れ、完走へと導いてくれたのか。



バーニングスの川渡り。オーストラリアラリー最後の見せ場だ。



川渡り車載カメラの映像。物凄い水しぶきが車内にまで入ってくる。



ついに最後のサービスがやってきた。

		
「気合い入れていくぜ！」 「オー！」学生たちの大きな声がバーニングスに響き渡る。	ひとつのクルマを全力でサービスし送り出す歓び、楽しさ。２号車を失って初めて気がついたのかもしれない。	完走への願いを込めてひとつひとつの仕事を丁寧にこなしていく。
		
		
		
	最後のサービスを終えて１号車を送りだす。	パースへ！ ゴールランプへ全員が急ぐ。





９２台のエントリー
うち完走は４９台。

高山短大ラリーチーム

１号車 高桑春雄/山崎広道 ３７位
２号車 鳥羽利紀/船木 良 リタイア

学生メカニックチームのWRC史上初の挑戦だった昨年に続き、
２年目の１９９７年も見事完走を果たしたのである。

戻る

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

「‘９７ラリーオーストラリアをドライブして」

（エントラントとしてのドキュメント）

by 高桑春雄

ＬＥＧ１



１０月３０日

ＰＭ５：４５ゼッケン６９番の我々のインプッサをパルクフェルメに入れる。

パルクフェルメに車両保管後コ・ドライバーの山崎先生とラングレーパーク内の散策、昨年はやはり緊張していたのであろう、そんな余裕はなかった。

その後サービステントに戻りチームメイトと雑談したり学生メカニックとお互いに緊張感の緩和を図ったり…・

ＰＭ６：５０いよいよパルクフェルメ解除の時間、早々車両に乗込みまた、車載ビデオのパワースイッチを入れたり。

ＰＭ７：００（多分）スタート台にＪＡＰＡＮのプラカードを持った女性の後ろをついて上っていく。





スタート台に立つと「やっとこの時がきた、」準備期間の長さと、大先輩の上杉氏の言葉で「スタートに上れればラリーの９０％は成功したもの」と言う言葉を思い出す。気がつくと目の前に我がチームのプレス陣や清木さん、飯島さんの姿がある、盛んに手を振りポーズ。

坂本さんの姿が無いのに気づき、そう言えばイン側最終コーナーで撮影すると言ってたことを思い出す。

コ・ドライバーの山崎先生は結構落ち着いている様子。スターターの女性がスタート１０秒前の合図を送る。
５．４．３．２．１、ＧＯの言葉と共に我がチームのインプッサはスタート台を滑り降りた、その瞬間ストロボの嵐最高の気分である。

次のタイムコントロール（ＴＣ）まで６分ラングレーパークのスペシャルステージ（ＳＳ）のスタートは多分７時１０分頃であろう…・・ラングレーパークを一周する形でリバーサイドドライブに出ていよいよＴＣ１のイン時間を確認しインする。

さーＳＳスタート準備ヘルメットをかぶりインカムのスイッチを入れ補助ランプの連動を確認結構明るいので満足、（ただでもらってきたランプにしては気に入った アサヒ電気の宇井専務に感謝）

我々の前の２台が同時スタートする番が来た、スタートライン上に昨年も使ってたスタート信号が作動し始めている、しかし昨年は２台並んだ真ん中にスターターの叔父さんがいたのに今年は姿が見えない。スタート信号の合図だけでスタートしていく、何かスタートがさみしい感じとスタート信号のどこでスタートして良いのか解らず少し焦ったが、身内のカメラもスタートの様子を撮ってい無いので「隣の車がスタートしたら出ればいいや」と安易な気持ちでスタートを待った。

すると山崎先生が何やらラリーコンピューターと格闘している。スタート時間がなかなか入力できず焦っているようだ。今日はここのＳＳしかないのでラリーコンピューターの必要はまったく無い為、「明日、ゆっくりやりましょう、景色でも見てて下さいと」落ち着かせる為に言ったような気がする。

スタート信号が作動し始め多分赤信号２個が３０秒前なのだろう…・隣のパルサー（ゼッケンは忘れたが）やたらエンジンを回す音がうるさい、音で負けている。信号がグリーンに変わり５０００ｒｐｍでクラッチをつなぐと舗装の上なのに４輪ホイールスピンしている。

パルサーよりも遅れ気味にスタートした、（やっとスタート信号の見方が分かったようで…・）
２台同時スタートで我々はインコース側よりのスタートだった。
舗装が終わる頃３速全開状態、４速まで入るが安全を見て３速までとして、右ターンをしラングレーパーク内のダートコースへと入っていく舗装のブレーキング直前のスピードは約１２０Ｋｍであったと思う。
ダートに入りイン側の急右コーナーハンドルを右にステアーするときれいにテールスライドするシフトを２速から１速まで落としコーナーを立ち上がるとジャンプ台が待っている３速のままジャンプ台に向かう頂点でアクセルを抜きぎみに飛び出すと結構きれいにジャンプした。



そしてアウトコースからまたリバーサイドドライブの一般道の舗装部分へ次はアウトからトンネルを潜り小さなジャンプ台へ。



このジャンプは３速踏み切りで飛んでみた「結構いけるジャン」次は問題の最終コーナーである。

確かあの坂本さんがシャッターチャンスを狙っている場所である。
「イン側にいる」って言ってたからスピンすると目の前で止まってしまうことになる。
手前からスピード調整して無難にクリアーした。スタート前に「手を振るから、ちゃんと撮ってよ。」なんて坂本さんに言ってたのだが全然余裕が無くどこにいたのか確認もできなかった。

コーナーを抜け最終の舗装のストレートＳＳゴールがどこだか解らないでＴＣの直前で急ブレーキ。
ブレーキテストをしてしまった。

ＴＣを抜けいよいよ学生たちの待つラングレーパークのサービステントへ向かう、ラリーカーが来ると警官が一般車を通行止めにし信号も青にしてまた、白バイ先導でサービスパークに向かう。なんとも気持ちの良いものである。

サービスパーク手前のＴＣで時間調整すでに誘導の学生の姿が確認できる、山崎先生も落ち着いてＴＣインの時間を告げてくれた。逆にまだ私の方が先ほどのＳＳの走りの興奮がさめないようである。

サービスパークに入る。早く学生メカニック達の所に行きたいがサービスパーク内は３０ｋｍの制限がある。
昨年オフィシャルに何度か怒られたので、慎重に制限速度でサービスインする。

学生たちも適度に興奮しているようである。

なんの作業をしていたのか、私の方が興奮していたのであろうよく覚えていないが確か１０分のサービスだったと思う。

サービス後皆に送られてサービスパークを後にパルクフェルメ（車両保管）にインプッサを入れた。
明日のスタート時にバッテリー上がりなど無いよう電気系統のスイッチを確実に切ったかどうか何度も確認した。
オフィシャルの女性が早く車から離れろと言わんばかりに側にクッツイテイル。
車から離れ、パルクフェルメ出口に行くと鳥羽、船木と逢う彼らはこれからスタートしてく所だ。船木が少し緊張気味に見えたが、「とにかく気お付けて」などと会話する。

その後山崎先生とギャラリーに早変わり、鳥羽チームのスタートを見送って、ジャンプ台の見えるスタンドへ急ぐ。いよいよ鳥羽チームのＳＳスタートである。スタートご鳥羽車がラングレーパーク内に入る前に止まった。そしてバックランプが点いているでは…・・

約５０００人のギャラリーがいっせいになにやら言ってるが……・意味不明。

鳥羽車が走り始めると相手のランサーがトンネル抜けた後コースアウト。ギャラリーがまた歓声をあげている。鳥羽車が我々の前を無事に通過し見えなくなったところで、またギャラリーの大歓声今度はなにをやらかしたのだろう……・・後で聞いたらコースでない所を走ったとか。

その後ラングレーパークのスーパースペシャルステージを観戦しトップドライバー達の走りを堪能してしまった。長年ラリーをやっているが目の前でラリーカーが走っているの見るのは初めてであった。他のドライバーが走っているのを見ていると、何やら他人事のようで……

「メカニックの皆さん我々ばかり楽しんでてごめんなさい。」

山崎先生と満足してホテルに向かいレストランで食事をしていると、鳥羽チームが帰ってきて何やら懺悔帳を書いている。（今日の反省点を記載している）なんとも楽しそうで羨ましい気がする。

食事後、風邪引きそうなので良ちゃんにパブロンゴールド貰い草々に休んだ。

１０月３１日金曜日

朝７時１５分に起きる。

昨日のパブロンゴールドが効いたようで快調である。（良ちゃんありがとう）そう言えば鳥羽チームは７時３０分頃のスタートだったかなーと思い出す。
着替えをし７時５０分出発。サービス隊やプレス隊はすでにスタートしている５時半頃出発したのだろうか。

我々のスタートは８時１６分パルクフェルメインは８時６分である。インプッサに乗込みエンジンスタート快適にエンジンスターとした。

８時１６分パルクフェルメをスタートいざマンダリングサービスパークを目指す。山崎先生も距離補正が問題なく入力できて順調にコマズを読んでくれている。
ＴＣインは３９分後パースではトランスポート中のミスコースの心配が無いのが有りがたい。マレーシアではＳＳ走行よりもトランスポートが非常に苦労する。
パース市内を抜けると前や後ろにラリー関係者の車両が多く走っている、また一般車両もラリー車と解るとすぐに道を譲ってくれる。
ハイウエーに入ると三菱ラリーアートのＲＶＲに日本人のおじさんが４，５人乗って移動していた。その内のの１人がリヤウインド越しにカメラを我々の方に向け沢山シャッターを切っていようす。
高山短大チームはメーカー関係なく沢山の応援者がいるような気がした。

マンダリングサービスイン１０分の休憩後いよいよ今日の１番目のＳＳ２Ｋｅｖ's に向かう。10.31ｋｍの短めのＳＳである。まずは様子見と思い気持ちを落ち着かせる。
ＳＳスタート地点に着くと見慣れたランサーがコース脇に停車している、よく見るとあの赤羽選手の車では。
横に行きどうしたのか尋ねると、ＳＳスタートするのにエンジン回転

を上げた瞬間 カチンといってエンジンが止まったきりなのだ言う。リタイアである。何と言って言いかわからない。

我々のスタートの番となった。

エンジン回転数を５０００ｒｐｍに上げてクラッチをつなぐとなんと、シフト抜けしまった。しかし焦らず、エンジン回転が完全に落ちるのを待って1速に入れ直し静かに（交差点の発信のように）スタートした。

レッキ中にペースノートの使用はあきらめ、コマズにコーション部分を書き込む方法に切り替え、またコマズのコーナー角度を１から５の段階の角度で読んでもらうことにもした。
ＳＳ中ヘルメットのインカムに聞こえてくるのは「４００先逆トジロ左 2」と言った具合である。
騒音や振動がひどく聞こえにくいときも有るが結構順調にコーナーを抜けていった。しかし、車内はひどいほこりである走りながら咳き込むこともあるほど。
かなりペースを押さえてＳＳ２を走りきりゴール。
車の回答性やタイヤの路面とのマッチング、ブレーキの効き具合色々走りながらつかんでいた。

ＳＳ３ Ｈｅｌｅｎａ １ （30.05km）

昨年より一番印象的なＳＳがここである。ＳＳ2の様にスタートでシフト抜けしないよう回転を４０００ｒｐｍに押さえてスタートした。スタート信号にもだいぶ慣れて奇麗なスタートした。（自分でそう思っただけ）
ここのＳＳはスタート直後中低速コナーが続く為、山崎先生のコマズ読みが忙しい。中間点はハイスピードコース４ｋｍのほぼストレートが続く所がある、スピードメーターで１６０ｋｍを完全に上回る。結構シビレル……

山崎先生はよく平気だなーと思う。俺コ・ドライバー絶対にやらない。

後半は気持ちの良いコーナーがあり下りながらターンインし上りながら加速ニュージーランドラリーの様なコースだ。その後、急なヘアピンが有り、曲がりきれずにオーバーラン……調子に乗るとあぶないあぶない。
ゴールに残り約１０ｋｍ地点で前ゼッケンの多分カローラだと思うがほこりがひどくなって来た。見えないながらも何とかカローラを追い越した、その時左ドアミラーをカローラのミラーに引っかけてしまいガラスが割れてしまった。サービスの皆さんゴメン、ゼッケン67番のドライバーさんゴメン。
その後ゼッケン68番のヒュンダイをパス。

舗装とダートの入り交じる部分へ、いよいよギャラリーコーナー約８０ｋｍでコーナーに入ると舗装の上に沢山のジャリが乗っていて大スピン、ギャラリーサービスをしてしまった。（歓声が聞こえたような）それでも無事にＳＳゴール。

トランスポートを走りマンダリングサービス２へ向かう途中マンダリングの町の中を通る。91年に鳥羽の応援に来たときにここの公園の所で、3年前に死んだ友人と鳥羽車が来るのを2人で待っていたことを思い出す。（そう言えばちょうど３回忌だ！）

「今日ここ３回通るから、最後に祈ることを誓い」通過。サービス隊に無線でＴＣインの時間を連絡するが応答なし。後で解ったのだが無線車はすでにヨークに向かっていた。

２０分のサービスを受ける学生達もだいぶ慣れてきたようだ。慣れが恐いのだが。
足回りのトルクチェック、エアークリーナーのほこり落し、ガソリン給油などを行ったのだろう。私はコーヒーやバナナを頂き、またたばこを吸い吉本社長や、ゲーリーと冗談を言いながら……

前田先生に左ドアミラーのガラスが落ちないようにクリアテープで補強してもらう。吉本社長と、ゲーリーが次のサービスに間に合わないのですべて終了する前にスタートした。

サービスのＴＣアウト５分前には出ようと、山崎先生と車に乗り込む。ＳＳ４に向けＴＣアウトした。

ＳＳ４ Ｆｌｙｎｎｓ（32.74ｋｍ）に向かう途中のトランスポートでチェックエンジンのランプが点灯しているのと、エンジンの回転が3000ｒｐｍ以上上がらないのに気づいた。サービスパークを出てしまった後なので、サービス隊の手を借りるわけには行かない。

近くのサービス隊が無線機を持っていないので連絡の付け用もない。ましてＴＣインの時間は決められているので、止まるわけにもいかずそのままＳＳ４スタートへ。

ＳＳスタート前にボンネットを開けてみたが私には良く解らない。コネクター類は全て入っているようにみえた。
ターボが壊れたか、電気系統のトラブルか、サービス後の為単純ミスか、色々考えながらのＳＳスタートとなってしまった。

ＳＳ走行中は急な上りなどが有ると大変３０００ｒｐｍしか回らないエンジンでは2速でエンストしないように慎重に走らなくてはならない。通常の部分は4速5速を多用、6速7速が欲しい！のろのろ走る３２ｋｍは本当に長い、また走ってる間にエンジンがストップしてしまうのではと不安がよぎってたりもする。山崎先生に覚悟して下さいなどと言ったような気がする。

それでも何とかオンタイムより５～6分後れでＳＳゴールした。

しかし、そこからヨークのサービスパークまでが遠い約３２ｋｍ、5速で3000回転で約１００ｋｍしかでない、追い越しなど有ると大変である、一般車がラリー車と解り先に行けと合図を送るのだが、追い越すことができない、なんとも悲しいことである。

途中無線や、携帯電話でヨークサービスと連絡を取るがなかなかつながらない、やっと無線に出てくれたのはヨークまで後８ｋｍ付近で鳥羽車と連絡が取れ、サービスに中継してもらい少し安心した。
精神的に良くない。一気に疲れを感じた。

サービスでは今回は他チームでもあるＳＴＩ上杉氏、川村氏、富士重工荻原氏の面々の顔がエンジンの問題とのことで、急きょ応援に来てくれたらしい。しかしボンネットオープンと同時にすぐに直ってしまった。やはり前のサービスの単純ミスらしい。

複雑な心境だ、ミスした学生は完全に特定されてしまう。どうフォローしようか？はっきり注意した方が良いのか？ 学生が落ち込んでしま

ってはいけないと第一に考えた。これをバネに頑張ってくれたら良いのだが。
20分のサービス後エンジンは元どおり元気に気持ちを入れ替えＳＳ５に向かう。

ＳＳ５Ｙｏｒｋ Ｒａｉｌｗａｙ（5.30ｋｍ）短め少し得意な所

ＳＳ５のスタートのオフィシャルがフォレスターに乗っていた。他人でないような感じ。気持ち良くスタートし先ほどのいらいらした事が嘘のよう。路面も程々にグリップし非常に走りやすい。ハイスピードの途中に何ヶ所かのクランクが有るが問題なくクリアー、無難にゴールした。

ＳＳ５からＳＳ６への景色は毎年のことながら美しい。舗装路からＳＳ６（Ｍｕｒｅｓｋ）へ行く長い長いダートを上る。

ＳＳ６ Ｍｕｒｅｓｋ １（6.81ｋｍ）

ここはＳＳ６、ＳＳ７の2回トライするのでＳＳスタートまで何分か待たされる事となる。牧場の中にＳＳが有るといった感じ、ＳＳスタート前にここで用を足すことが通年の行事だ。何とも言いがたい開放感！！（そんなことはどうでも良い）

いよいよＳＳ6スタート、スタートし最初に２から３の左コーナーそれから緩い右コーナーその後ストレートの下りが約１．２ｋｍぐらい続き、谷の底で急な上り、牧場のゲートを何回か通過し、ほんとに農場のど真ん中という所を100ｋｍ平均ぐらいで突っ走る、外から見たら多分絵になることだと思う。その後町の中の舗装路に入り９０度ターン後いよいよ名物の８連続ジャンプがある。

１回目のため、それなりの大人の走りで、ジャンプ台を乗り越えていく。山崎先生が６０先またジャンプ、５０先ジャンプと伝えてくる、ジャンプした感じは昨年同様の足回りの為フィーリングは悪くない。ジャンプして着地の安定性は抜群である。
最初控えめにジャンプしていたが、回数を重ねるたび３速踏切りで越えていく。途中ギャラリーの中に盛んに手を振っている横瀬さん達の姿が見える。確か、坂本さんもここで撮影すると言っていたが確認できず。
８連続ジャンプを越えると全開で走行する区間が有りゴール。

ＳＳ７Ｍｕｒｅｓｋ ２（6.81ｋｍ）

ムレスクの2回目である、1回目に減速した数回のゲート部もアクセルを開けたまま通過する、ゲート部の路面だけコンクリートでできている為に数多くのラリー車が通過すると回りが掘れて大きなギャップとなっている。その部分のみ減速し、足回りに大きな衝撃を与えないように走行する。
また、8連続ジャンプにさしかかる、今回は1回目より手前から加速し総て3速全開のままジャンプを通過する、山崎先生が「ジャンプの位置を読まなくても良いですか？読み上げるのが車の速度についていかないんです。」と言ったような気がする。

そういえば、昨年立松さんが「30先ジャンプ、60先ジャンプ、70先またジャンプ・・・・高桑さん私ジャンプって言っても本当に飛ばなくていいんですよ。 ここのSSはドライバーは楽しいかもしれないけど

ナビはたまんないですね。」と言ってたことを思い出した。

結構2回目飛ばしたつもりだけど、6秒しかタイム差がないのはどうしてだろう？？？？

ムレスクからヨークへのトランスポート約30分のドライブである、たばこを吸いながらのんびりと景色を眺めながらの走行。途中鳥羽車から無線が入るが意味不明。

ヨークサービスTCイン手前でサービスに無線で連絡 「何時何分TCインです。異常なし」今回は「了解」の応答有り。サービスと無線で交信できるだけで心強くなるから不思議である。
サービスでは、逸見監督が「何か異常は。」と聞いてくる。「私は吉本社長に聞こえないよう小さな声で
「結構ジャンプしたので足回り良く点検して。」とお願いした。
車両整備中、私と山崎先生は野添先生が用意してくれたビスケット、バナナ、コーヒーを頂く。
それと冷たいおしぼり、冷たい水は本当に有り難い。時計を見るとちょうど昼時だ。

20分のサービス後、ヨークを出発。ＳＳ８まで約６５ｋｍの長いトランスポートがある。

ヨークを出て約１０ｋｍ地点だったろうか、ふとガソリンゲージに目をやるとゲージが半分以下に下がっている。急遽サービスに無線連絡するが応答無。山崎先生に次のサービスまでの距離、ＳＳ８、ＳＳ９の距離を確認してもらう。ＳＳ８まで約５０ｋｍ。ＳＳ８が２９ｋｍ、次のＳＳ９まで３５ｋｍ、ＳＳ９が５ｋｍ、サービスまで９ｋｍトータル約１３０ｋｍ。
いまゲージで半分約３０ﾘｯﾀｰ残っていて、
「ﾘｯﾀｰ当たり４ｋｍで計算すると１２０ｋｍしか走らないではないか！。」血の気が引くのが解った。

ＳＳでは確かﾘｯﾀｰ３ｋｍだったと思う。トランスポートでﾘｯﾀｰ６ｋｍ以上走らせないと ガスケツ リタイア。

とたんにヨークサービスで
「ガソリンの入れ忘れ？でもサービススケジュール見てないから解らないが、その前のサービスで満タンに入れたつもりがまだ満タンになっていなかったのか？サービススケジュールの計算ミスか？そういえばノーマルタンクは私の車だけで、ＳＴＩチームの２台も鳥羽車も安全燃料タンクを積んでいるので私の車より容量が大きい？？？。」

いろいろ考えたが何とか持たせるしかない。途中でガソリンスタンドを探してとも考えるが反則行為になるのでそれはできない。バレタラ失格となってしまう。

トランスポートはとにかく低燃費運転を心掛ける。

ＳＳ８ Ｂｅｒａｋｉｎｇ （28.95ｋｍ）

燃料残量１／４のチョット上、コーナーでのガスケツ現象が気になりながらのスタート。それでもペースはいい。約１０ｋｍぐらい来ただろうかほこりがひどくなってくる、車内にもほこりが侵入し喉ががらがら息苦しい、そして窓を閉め切りにしているので暑くて暑くてレーシングスーツのなかで汗が流れているのが解る。

残り約１０ｋｍ地点やはりコーナーでガスケツ現象（ガソリンが少なくなるとコーナーで車が傾くたびにガソリンがタンク内で偏ってしまう為エンジンが生き付きする）が出ている。そしてなおほこりがひどくなってきた、多分前車に近づいて来たのだろう。

目の前に急な下り坂が見えその先急なコーナーが有るのに気づく。路面は轍がひどくかなり荒れている。速度は約８０ｋｍ急ブレーキを掛ける右フロントに大きな音と衝撃。そしてほこりの隙間から轍の中に岩が突き出ているいるのが見えるが、減速させなければコースアウトする。

そのとたん今度は左フロントから「ゴンゴン」大きな音がして強い衝撃を受けた。エアーの抜ける音、そしてハンドリングがおかしくなる。

「ＳＳ残り距離は何キロ？」と山崎先生に聞く。

たしか残り７ｋｍと言われたような……タイヤ交換するか、足回りはどんなになってるのだろう…・・

などと考えながらも走る、ハンドルから伝わる感触では、右フロントは問題無さそう、左フロントはタイヤがバーストしている感じ、足回りが曲がっているか、タイヤがバースト後ホイールから外れてホイールだけで走ってる感じだった。残り何キロと山崎先生に何度も尋ねた様な気がする。

前のゼッケン６６番のヒュンダイが見えてくる。

やっとＳＳゴールが近づいて来た。ゴールするとオフィシャル達の目線が私の車の左フロント付近を見つめている。ＳＳゴールエリアを出て早々車両を停車させた。そこには前を走っていたヒュンダイも止まっていた。
ヒュンダイの右リアクオーター部はグチャグチャに成っていた。韓国のドライバーと目が合いお互いテレ笑い。

私もインプッサの左フロントに走りタイヤバーストを確認、山崎先生に「手伝って」と声を掛け、トランクからジャッキ、十時レンチを持ってきてもらう、私はスペアータイヤをリヤシート部より降ろす。
山崎先生にタイヤナットを緩めるよう指示する。私はジャッキを車に掛け上げる準備をする。
しかしナットが緩んでいる様子が無く、「山崎先生早くナット緩めて！！」と大きな声を出したような。

するとなんと十時レンチがナットと噛み付いて抜けない。１９ｍｍのナットに２１ｍｍのソケットを差し込んで回した為に噛み付いてしまった。
私に交替してもらい、力いっぱいコジッテ十時レンチを外した。「先生ジャッキ上げて！」でも先生悩んでる様子、ラリー用の油圧ジャッキなんて使った事ないことに気が付く。

山崎先生に先生には申し訳ないが私一人でやることにする。先生には外したタイヤをトランクにしまう様お願いする。
タイヤ交換終了ジャッキを降ろす。足回りの異常を目視で確認左フロントが少し後ろに押されたかな？

車に乗り込みＳＳ９に急ぐ、ＳＳ９まで約34ｋｍずっと赤土のダートが続く、ほこりがひどい！ほこりの中から対向車も出てくる。
ラリーコンピューターのファイナルタイムが遅れ4分を示していたと思

う。とにかく急がないとＴＣに遅れる。燃料残量はエンプティを指している。やはりハンドリングが右と左では車の挙動が違う。

「足回りやっぱり曲げちゃったかなー。」

低燃費運転で遅れを取り戻す。矛盾の技。ダートがやっと終わるとＳＳ９に近づいた事を示す。少しほっとする、サービスを無線で呼んでみるが応答なし。

コース脇に地元の人たちがラリー車が通過するのを見て手を振っている。「手振ってくれなくて良いから、誰かガソリン落として。」と思う。こちらから頼むとサービス行為違反になる。

ＳＳ９の入り口にやっと着く。

ＳＳ９ Ａｔｋｉｎｓ（4.42ｋｍ）

ここは短いギャラリーステージ中心のＳＳである。そしてマンダリングの町にほんとに近い。
ＳＳスタート前に死んだ千明に「頼むからガソリン持たして！」と心の中で頼んでしまった。でもガソリンメーターは Ｅ の中心のままである。

ＳＳスタートするとやはりガスケツ現象、そしてハンドリングがおかしい。ＳＳ中でも低燃費、安全運転をすることを決め込む。
「どうせ４ｋｍチョットしかないし。」
ギャラリーの前だけは少しアクセル踏んで音だけは一生懸命走ってる様に演技する。

ＳＳ９を出て約８ｋｍ走るとマンダリングのサービスに入れる。ガソリンメーターはすでに Ｅ を下回っている。無線で何度もサービス隊を呼ぶが応答無。
いらいらしている自分が解る。
マンダリングの町を抜けサービスパークが見えてきた。サービスに足回りの症状や、交換準備をしてもらう為、ガスケツの心配が有るのでガソリンを少しでも近くにまで持ってきてもらいたくて、何度も無線で呼ぶが応答無。とうとうサービスパークのＴＣまで来てしまった。

ＴＣインの時間調整中も無線でサービスを呼ぶが何の応答も無い。無線のマイクに「サービスなにやってるだー！」と当たってしまった。そして山崎先生にも…・・

すると逸見先生がＴＣインの所まで走ってきて、「無線聞こえてるんですが、応答してもそちらに伝わらないのだと言う。」ていうことは私の無線機の受信不良ってこと。さっきマイクに向かって怒ってたの全部聞かれてたってこと……・？

サービスに入る不調内容全部伝わってた様で到着するとすぐに左フロント側に吉本社長と、ゲーリーが潜り込んだ。これで一安心。
その後吉本社長にガソリンの件を報告したが「ここで丁度空っぽに成るのだから計算ピッタリだ！」あっさりごまかされた。
しかし、「俺の車は厳密な難しい計算しなくて良いから満タン方式で行ってよ。」とお願いした。

ここのサービスでもおしぼり頂コーヒーやビスケット、バナナ、オレンジを頂いた。緊張が続いたせいか肩が張っていたので、野添先生に恐縮しながらもマッサージをお願いした。

サービスを出るとき吉本社長から左の足回り押されて曲がってるから押さえて走るよう指示を受ける。パースの今日最終のサービスで完全に直すとの事。

学生達もだいぶサービスに慣れてきたようだ。
ガソリン満タン、エンジン回転数は4000ｒｐｍ以上回る、ことを確認しサービスパークを後にする。
左フロントのショックアブソバーが曲がってるらしい、吉本社長より「控えめに走れ、特に左ターンは慎重に。」との指示がでる。そして「今日の最終サービスで完全に直してやるから。」と言われる。

鳥羽車は順調に走ってるらしい。

２０分のサービス後、午前中ＳＳ３で走った所と同様のＳＳ１０Ｈｅｌｅｎａへと向かった。ＳＳ10までのトランスポートは確か５，６ｋｍだったと思う。トランスポート走行中いろいろ考えた。

確かに足回りを破損したのは、ほこりで見えなかったが、私自身の中で学生のミスによってエンジンが回らずＳＳ４で約５分通常ペースより遅れたことをなんとか取戻そうとしていた。知らぬうちに自分でペースを上げていたのでは無いだろうか。

吉本社長が「ペースダウンしろ。」と言ったことば、その時気持ちが本当に楽に成った。山崎先生に「今日の最後のＳＳです。落着いて行きましょう。」などと自分の気持ちを落着かせる為に、あえて口に出した。

ＳＳ１０ Ｈｅｌｅｎａ ２ 30.05ｋｍ

スタートしてから「ペースダウン、ペースダウン」と自分に言い聞かせながら走り始めた。しかし、途中の好きなコーナーが続くところや長いストレートが続く所などは、何時の間にかアクセルをメイッパイ踏んでいる、山崎先生のコマズ読みも調子良くペースは知らぬうちに上がってるのだと思う。

走りながらたまに「ペースダウン」という言葉を思いますが。「無理矢理ペースを落として走ると、気が抜けてかえって危険」などと変な言い訳を考える。

舗装、ダートの混在する部分にやって来た、この先はギャラリーコーナー前回大スピンしたので今回は大人の走りで、スピードコントロールしながら進入し、アウトはアクセル全開で抜ける基本の走りに徹した。

ＳＳをゴールしてみれば、１回目が21:50で 今回が21:55 押さえて走っても３０ｋｍ走って5秒しか変わらない？？？？

無事ＳＳ１０を終了し、マンダリングの町をまた抜けサービスパークに戻る。サービスパークでは半数のメカはもう既にパースに戻ったらしい。今回のサービスは１０分で数名の学生で点検等を行うだけ。

パースに向け再び出発した。

道中山崎先生と「今日は沢山のドラマがありましたねー。」などと話したが、２人とも疲労のせいか口数が少ない。
マンダリングの町を抜けると、遠くに赤かく染まったパースのビル群が見えてくる。

ラングレーパークを目指し、ハイウエーをひた走る。何台かのラリー車とコンボイで走る事となる。一般車は快く道を譲ってくれる。

ラングレーパークに到着すると約1時間のリグループ（車両保管）がある。これは、ラングレーパークで行うスーパースペシャルステージの時間調整、主催者がショー的な感覚でラリーを運営している為で、ギャラリーが集まる午後7時頃からスーパースペシャルステージのショーを始めようとしている。またギャラリーの為ここは成績の遅い順のスタートである。
トップグループはメインイベントの為最後になる。

リグループ中我々はサービステントに戻りしばし休憩。学生達も我々がいても車が無いと非常にリラックスしている様子。
しかし、Ａ、Ｂどちらのサービスチームか忘れたが、例のエンジン回転不良事件の担当サービスチームのメンバー全員が私の所にやって来て
「エンジンチェックのミスごめんなさい。許して下さい。」
と全員で謝ってきた。そして、エンジン担当した学生だろう「これから完璧にサービスします。頑張ります。」と言ってくれた。

正直言って、あれかずっと考えてた。サービスでエンジンのチェックミスをしたことは、必ず学生の耳に入るだろうし、それが原因で落ち込んだりしたら…・、失敗をバネしてくれたら…・・と色々考えた。

なんとなく1つの重荷が無くなったような、気が晴れたような……・・

鳥羽、船木組みも帰って来ている。4人で今日の大変だった所を面白可笑しく情報交換。

午後7時が過ぎリグループに山崎先生と戻る途中、仮設の野外レストランの中を通った。そこには、逸見監督はじめ学校職員の方々、坂本さん達が美味しそうなピザを食べているいるではないか。よって食べて行きたいが、時間が無い。スーパーＳＳ走り終わってサービスに戻ればきっとピザが用意されていると思い我慢して通り過ぎる。

ＳＳ１１ Ｌａｎｇｌｅｙ Ｐａｒｋ ２ （2.20ｋｍ）

車に乗り込み、ＳＳスタートタート準備、今日一緒に走るのはオーストラリア人のランサーである。
同時スタートするが発進加速で負けている。左フロントショック曲がってるの忘れて、メイッパイ走ってしまった。

ただアウトコースの路面が異常に掘れていたのには、驚いた。コーナーリング中、左リヤタイヤが掘れた轍の中に入ってしまい運転していて空が見えた。（転がるかと思った。）それでもタイムは1分52秒、昨日より1秒早い。

最終のメジャーサービスに向かう、ここで車両の重整備を行う。ここは45分のサービス時間がある。今日壊した左フロント足回りを中心に整備する予定だ。

車をサービステントに入れると早々ジャッキアップ、久しぶりにゲーリーを始め学生が焦っている。地面が芝の為ジャッキがうまく掛からず、車を持ち上げて馬を掛ける前に車が傾いてしまった。大変危険な状態、車が傾いてい要るのにかかわらずタイヤを外してしまった学生や、下に潜ろうとする学生さえもいる。それを見た我々大声で「危な

い！！」
すると、他の学生が潜り始めた学生のツナギを掴み、引きずり出した。緊急時に出る、とっさの行動……・・学生チームは技術は今一歩だがチームワークではナンバー1だと確信する。

壊したフロント足回り部分は学生では修理できないようで、吉本社長、ゲーリー、逸見先生の3人で取り掛かっている。ショック、トラバン、ハブ等を取り外して、ポートパワー（油圧で変形したボデーを修正する工具）で、作業している。

「だいぶダメージを与えたんだなー。」と再認識する。

学生達は、3人の補助をしたり、他3ヶ所の足回りを点検している。点検作業にだいぶ慣れが出てきて、安心してみていられる様になってきた。
我々のサービステントはスバルラリーチームジャパンのディーラーメカニック達のテントと同様の為、ディーラーメカニック達も興味深々学生の動きを見つめている。彼らは、学生の仕事ぶりを見て、どう思うのだろう。後で聞いてみようと思った。

私はＳＴＩ上杉氏、富士重工菅谷氏のそばに座り、雑談しながら目は学生達の動きや、左フロントの修理状況を眺めながら、頭はＳＳスタート前に皆が食べていたピザがいつ届くのか心配していた。よく回りを見渡すと、先ほどピザ食べてた連中全員いるではないか。
「普通、買って来るよなー！！！ 食べてるの見てるんだからさー！！」
ねー 山崎先生！！

ピザあきらめ（しつこい） ビスケットとバナナを頂く。 美味しかった！！！！！！！

さすがに、1日走って、目や首筋、頭が重い、山崎先生が野添先生にマッサージの依頼をしてくれた。約15分ほどマッサージして頂き、本当に痛いがだいぶ楽になった。
続いて山崎先生の番、先生もだいぶ効いていいるようである、人の痛がってる姿は楽しい。

残り１０分左フロントの修理はだいぶ手間取ってる。

鳥羽車が戻ってくる、我々の交換したショック等を見て、「先にスペアー部品使われた。」と悔しがっている。「もう右しか残ってないよ。」軽く言っておく。

無事修理終わり、車両をパルクフェルメに入れる。サービスを出るとき重整備をしてくれた学生メカニックに丁重にお礼を言うの忘れた。ごめんなさい。おなかが空いてる為に早々にサービスを後にしてしまった。

ホテルに戻り着替えもしないで、先生と食事した。
疲れているが、明日のスターティングオーダー（スタート時間）が発表になるのが11時30分頃になるのですぐには寝られない。

LEG ２ へつづく

戻る

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

---

part2

「'９７ラリーオーストラリアをドライブして」

（エントラントとしてのドキュメント）

by 高桑春雄

ＬＥＧ２

１１月１日

朝６時半起床だったと思う。確か７時５０分スタートであったような。
パルクフェルメで車に乗込みスタート後すぐにラングレーパークのサービスへ、イン１０分のサービスを行う。サービスには吉本社長とゲーリーが待ち構えていた、車が到着するといきなりジャッキアップ。昨日の大修理を行った左フロントのタイヤを外し、何やら２人で盛んに作業している。

約５分で作業終了、「昨日ストラットの付け根のボルトの締め付けトルク確認したか、覚えてなかったんだよ。昨夜心配で眠れなかった。」と吉本社長。
よく学生に「自分がどうゆう作業したか、後で思い出せ！」なんて言っていたが、自分もちゃんと実行している。さすがである。

我々がサービスをスタートする準備をしていると、吉本社長とゲーリーは猛スピードで次のサービスに飛んでいった。

今日はゼッケン４６番鳥羽車と１８分くらいの時間差なのでサービスもやりやすいだろう。昨日までは１時間以上の差があった。

ラングレーパークをパークを気分よくスタートし、ハイウエーに入りかけスピードを上げたとたんなんとボンネットが浮き上がった。その場に急停車し、車から降りてボンネットを再度閉める。
ボンネットキャッチャーが壊れたか、単なるサービスでしっかり閉めなかったか？？先ほどのサービスではボンネット開けていない、昨夜の４５分のサービスか？？？？

まー ＳＳ中で無くてよかった。 ＳＳ中で起きたら２人の命は無いと思う。

ＳＳ１２までは 約６１ｋｍはしる今日はパースより南に南下するルート。ベイフッドの町を抜けるとＳＳ１２は間もなくである。

ＳＳ１２Ｌａｎｇｆｏｒｄ（3.78ｋｍ）

短めのＳＳでスタートすると舗装とダートの混載するコースがある。それからやがて道が細くなる、そこでどうも思う様に走れない、なぜかコントロールが遅れてる。そう思ってる間にゴールしてしまった。

ＳＳ１２を出て３２ｋｍのトランスポート、「なぜ運転の調子悪いのだろう？ 一晩寝たら下手になった？」
などと色々考えるが …・ 「そうだ朝飯食べてないからだ。」と言う結論にした。

山崎先生と雑談しながらサービスパークを目指す。

ダンダラップのサービスに近づき無線でＴＣインの時間を告げる。サービスより「何か有りますか？」との応答がある。
先ほどボンネットが開いたので、キャッチャーを良く点検して欲しいと連絡。「よく閉まってなかった」とは言わなかった。

サービスでは通常整備程度、時間も10分しかない。
クーラーボックスの中に美味しそうなサンドイッチを発見、学生の分だったようだが食べてしまった。

サービスを後にするとき、ボンネットキャッチャー問題ないとの報告がある。

ＳＳ１３まではまだ３２ｋｍくらいある。

ＳＳ１３Ｍｕｒｒａｙ Ｐｉｎｅｓ （18.57ｋｍ）

ＳＳ１３は丘の上と言うか若干高地になるのだろうか、森林の中に位置している、そしてスタートすると路面は若干であるが湿っている様子。ほこりが立たなくて本当に有り難い。
但し、日の当たってる部分と、日陰の部分の明るさが全然違い、日当たりから日陰に入ると一瞬何も見えなくなる。それが連続してでてくる。高速で走っていると、ちょうど目の前でストロボを連続して発光させられた様な感じ。そして、コースは非常に狭い、恐いのでだいぶペースダウンした。

ＳＳゴール後ハーベイのサービスパークへ向かう約３２ｋｍのドライブだ、景色の変化はあまり無い。
回りは、牧場、農園ばかり、レッキの時から何度もこの道を往復しているがあまり面白くない。
レッキ中レンタカーで走ってると非常に疲れるが、インプッサで走ると音がうるさい事を我慢すれば快適である。

ハーベイのサービスに到着学生達に誘導されてサービスイン、今日始めて鳥羽車と会う。

今回のサービスは20分有るので、少しゆっくりできる。車の問題も無いので通常点検程度と、ガソリンの給油ぐらいであっただろうか。
我々はビスケット、バナナ、コーヒー等いつもの食事。
「山崎先生次のＳＳ１４まで何キロ有りますか。？」
「アウトの時間はなんじでしたっけ。？」

先生はサービスインの所で必ず私に「何時アウトです。」と教えてくれるのだが、サービスに入っていしまうと忘れてしまう。どこのサービスでもアウトの時間先生に確認するのが常であった。
次のＳＳまで約１７ｋｍ、「先生ヘルメットは先でかぶりましょ。」

と言いながらサービスを後にした。

サービス隊は、我々が出発すると即コリーサービスパークに移動のはずである。約６０ｋｍある。

ＳＳ１４ＳｔｉｒｌｉｎｇＷｅｓｔ（１５．８９）

ここをスタートする頃正午に近い時間だったと思う。だいぶ暑くなってきた。ここを、スタートするとやはりほこりがひどい、スタート直後道幅が広く長い距離で大きくアップダウンする、「700下りストレート先左１のコーナー」と山崎先生が伝えてくる。

速度は１２０ｋｍぐらい出ていると思う所からブレーキングするが全然車速が落ちない心の中で「アリャアリャ」って感じようやく速度が落ちてヘアピンに進入した。
ギャラリーがいて手を振ってくれているが、横目で見ながら「アー曲がって良かった。」と思う。
この先コースが狭くなり、日本の林道を走ってるようになる。但し、いままでのコースよりも明らかにタイヤのグリップが良くない。これが本当のボールベアリングロードなのかなーと思う。
昨日今日走ってくると、１５ｋｍぐらいのＳＳは短く感ずるようになる。

ＳＳ１４無事ゴール。

ＳＳ１５ＳｔｉｒｌｉｎｇＥａｓｔ（35.48ｋｍ）

ＳＳ１４ゴールから４ｋｍほどしか離れてなくすぐにＳＳ１５のスタートになる。前のＳＳでほこりで喉カラカラで、汗も引かないまま、途中たばこを吸う余裕も無いままでのＳＳスタートは結構シンドイ。

ＳＳスタートラインに車を進めると、オフィシャルが近づいてきて
「約８ｋｍ先に車が止まってる。」
と言う。いつものリタイヤ車と思い聞き流していると カーナンバー４６と言ったような気がする。
もう一度聞きかえると、確かに カーナンバー４６と言った。

・・・・・・鳥羽はゼッケン４３だったか、４６だったか・・・・・・・・

「先生鳥羽車はゼッケン４３ですよねー。」
「・・・・・・・・・」 先生回答無。

スタート前にもう一度オフィシャルに、その車は何だと聞くと、「インプレッサ、カーナンバー４６」

と答えてくれた。

ＳＳスタートしても、鳥羽車はゼッケン４３だったから、リタイヤしている車は他のインプッサだと言い聞かせるように走りつづける。
そうは言っても、ＳＳスタート後７～８ｋｍ地点はレッキをしてても非常に危険な場所である。コースの右下が湖で、アップダウンの中に小さなコナーが連続する。
レッキ中速度を落としきれないでコーナーに進入するとドリフトしながら湖に落ちていくような気がする場所である。

鳥羽とも「あそこは危ないから気おつけないと。」と話していた。

コースアウトでなく何か車両トラブルで止まっているのか。鳥羽車でないと信じながらも、色々考えながら走る。

問題の地点に差し掛かってきた、三角停止表示板が見えてくる、だが車が見えない。

何枚もの三角停止表示板がある。？？？？？？

すると見慣れたカラーリングの車両がコースの右端に止まっている。

鳥羽達が乗ってる様子が無い。

通過しながら見えた車両の様子は何でも無さそう。
するとその先のコマズ地点に、鳥羽、船木の姿があった。

山崎先生は気づかずその先のコマズを盛んに読んでいる。

私は車を止めて、「ドーシタ！！！」と叫んだ。

鳥羽、船木は早く先に行けと 合図している。

「自走できないのか！」「牽引しても駄目か！」など色々聞いた様なきがする。
最後に鳥羽が「ラジエーターやられた。」「リタイヤするから早くいけ！！！」

という言葉を耳にし、再び走り始める。

走っていてもなんだか集中できない、山崎先生は一生懸命コマズを読んでくれている。

何を考えていた良く覚えていないが、集中できずに走っていたのは確かだ。
森林の中の右コーナーでターンインする、私は９０度ターンで終わるかと思ったコーナーが１０メーターほどストレートが有り、すぐにまた９０度の右コーナーが有り慌ててハンドルを切り込む。ドリフトしながらアウトにはらみ、左リヤクオーターを土手にヒット、車はそのまま林の中へ入っていこうとする為に、アクセル全開無理矢理コースに戻った。

私は集中して走ってない事に気づく。そして高山短大チームは私しか生き残ってない事にあらためて気づく。慎重にドライブしていると、１、２台のリタイア車がコース脇に止まっている。

「９００先右フルターン！」「１の右ターンです。」と先生が叫んでいる。

切り返しが必要なほどのコーナーが合った事を思い出す。左アウトイッパイから右にハンドルを切り込むと目の前に、プロトンカラーの田口のランサーがタイヤの外れた状態で停車している、フロント部分は谷側に半分落ちている。

曲がりきれないので、１回バックし再び前進、ほこりで良く見えないがランサーの下に ５５５のインプレッサが横たわっていた。そして５５５のレーシングスーツを着た見覚えの有る連中（エリクソン）が一生懸命我々の車の誘導をしていた、全身ほこりまみれだった。
さすがプロである、後続車の安全確保をナビと二人でやっている。

後で聞いた話、エリクソンも田口も鳥羽が止まっていた所の切株に足

回りをぶつけて、よたよた走ってきてここでコースアウトしてしまったとか。
その先にもリタイヤ車が何台か止まっていたような気がする。

このＳＳ１５はラリーカーの墓場である。

とてつもなく長く走ったような気がして。やっとゴール。とにかく走りにくいといった感じのＳＳだだった。

ゴールＴＣをクリアーした後車を止め、左リヤのヒット部の破損状態を確認の為降りる。左リヤークオーターがへこみ、マッドフラップが多少変形していた程度。足回りにはダメージ無さそうなので、安心した。

トランスポートにはいりコリーに待機しているサービス隊に連絡をとる手段を考える。
ここからコーリーのサービスパークまでは約３５ｋｍぐらいだろうから無線は不可能。携帯電話を取り出すが、使用圏外の為不可能。
ダートのトランスポートを一刻も早くコーリーに近づきたくて全開で飛ばす。速度は１４０ｋｍを越えている。途中から舗装路になる。

「山崎先生、サービスパークまでは何キロ？」と尋ねる。

「約２０キロです。」と答えてくれる。

何度も無線でサービス隊を呼ぶが応答が無い。また、私の方の受信不良と思い一方的に鳥羽車がリタイヤしている事等を伝える。

約１０ｋｍ地点で携帯電話が使えるようになった。サービス隊の電話に連絡するが、相手が使用圏外に有るらしい。鳥羽車はコーリーのサービスパークよりもハーベーのサービスパークに近い所でリタイアしているのでオフィシャルに牽引されるとするとハーベーの方に連れて行かれるだろうと思う。
そう言えばプレスの坂本さん達がハーベーで待機していると言っていた事を思い出し、坂本さんの携帯電話に連絡した。

コーリーのサービスーに６ｋｍ地点でようやくサービス隊の逸見先生と無線で話ができた。鳥羽車がリタイヤした事、我々の車がリヤをヒットしている事。

サービス前のＴＣで時間調整をしていると、時間が過ぎるのが非常に長い。ＴＣインの時間にコントロールに山崎先生を残し私だけ先に車をサービスの所まで移動する。サービスの時間を２０分イッパイに確保するためだ。

サービスに到着すると吉本社長が駆け寄り、「鳥羽は？？？」と尋ねてくる。
「さっきから無線で連絡してるだろー。」と機嫌悪そうに答えたような気がする。

「リタイヤしちゃった？」と繰り返し聞かれる。

私はうなずくだけだったような。

鳥羽車担当の学生達が我々の方を、見つめているのが解った。私はまだ学生達に、鳥羽車リタイヤの報告はされていない事に気づいた。
私の車の損傷は外観だけで、足回りは問題ないとのこと。
しばし、休憩また野添先生が少しマッサージしてくれた。本当に有り

難い。

コーヒーやオレンジをいただき気を落着かせる。全身汗だくでもある。またメガネにほこりが積もりよく見えない。メガネの掃除もした。

すると、ゲーリーとロドニー２人が鳥羽車を引取にいくという。停車していた場所を、ゲーリーに地図で説明した。

ＳＳ１６へのスタート時間が迫る。車に乗り込みスタート準備をする。

サービスのＴＣアウトへ車を移動し、スタート時間を待っていると、地元の叔父さんらしき人が大きな声で我々を呼んでいる。そしてボンネットの方に指を差して何か一生懸命合図していてくれる。

またボンネットが開いていた！！！。

降りて確認すると今回はノッチがまったく止まっていない。

このまま発進したら、完全に開いてフロントガラス破損するとこだった。

なにかガッカリするるものがあった。

今日の最初のことも、サービスの閉め忘れか。と確認せざるを得なかった。無線で、逸見先生を呼び出し「またボンネットあいてましたよ！」と強い口調で言ってしまった。

山崎先生もなにか大きなショックを受けた様子だった。

ＳＳ１６Ｗｅｌｌｉｎｇｔｏｎ Ｅａｓｔ（32.51ｋｍ）

ウエリントンダムという名でオーストラリアラリーでは難所とされるＳＳである。
本年は全コースを2つに分けた為に、ＳＳ１６の３２ｋｍ ＳＳ１７の１７ｋｍに短縮された。昨年はすべて通しでＳＳを行った為、全長がたしか５４ｋｍあるＳＳだった。また、このコースはウェリントンダムの脇を走るコースなので、昨年豪雨でコースの上までダムの水が冠水し、ほとんど水の中を走ってる状態であった為、昨年では一番印象的なＳＳである。それと昨年天候が悪く、回りの景色が良く見えないせいか、ダムの水がまるで海の波のように押し迫ってきて、恐ろしさを感じたほどであった。
しかし本年はレッキをしたときにダムの水の状態を確認したが、路面よりはるか下まで水位が下がって景色も素晴らしい。鳥羽、船木はレッキ中途中で車を止め一服していたと言っていた。昨年とはまるで別世界である。

しかし、ラリー本番はやはりハード、スタート直後はふかふかのほこりが沢山積もったような路面続き、急に、岩のように硬いダートに成ったかと思うと、森林の中のウエットに近い路面、ジャリを敷き詰めたような路面、砂を敷き詰めたような路面、運転していてハンドリングのタイミングの変化をつかむのに大変苦労する。

ＳＳ１６，ＳＳ１７をレッキするとき我々の疲労はピークであった為、この2つのＳＳは1回だけ走行したので、コース状況などあまり覚えていなかった。

スタートして、７ｋｍ付近だったろうか、左下り２のヘアピンで我々のインプッサはドライバーの意志とまったく違う動きをした。
ハンドルは左にきれているし、十分減速しているのだが、インプッサは右方向に行きたがる。
そのとたん、高さ約６０ｃｍの土手を登り、木に右フロントヘッドライト部が当たって停車した。

私は、「足曲げた」と思い恐る恐るバックしてコースにもどり、恐る恐る前進し始めたが、足回りの異常やタイヤの異常は感じられなかった。ほんとにラッキーであった。
しかし、車のフロント部の破損状態は確認できず、またサービスで何と言い訳しようか考えながらＳＳを走る。ほこりもひどく今までで、最悪のＳＳであった。

なんとかゴールし、続けてすぐにＳＳ１７が始まってしまうので、早々車から降りて破損状態を確認する。私が思ってたほど酷くは無かった。補助灯が無くなり、マーカーランプが落ちかけ、バンパーがフェンダーより外れている程度、日本で走ってる時よくある程度で、ガムテープさえあれば取りあえず直る。「学生の整備教育にはちょうど良い。」と都合の良い考えをする。

ＳＳ１７ＷｅｌｉｎｇｔｏｎＷｅｓｔ（１７．６８ｋｍ）

ＳＳ１６ゴールから続けて ＳＳ１７のスタートである汗もひかず、またほこりで喉ががらがらのままの再スタート。

スタート直後はハイスピードコース、しかしコース巾は結構有るのだが、しだいに高度を上げていく。道路の下はウェリントンダムが広がる。ドライバーからは路面しか見えず、コースの外を見ると空とダムの湖面がかすかに見える程度、「コースアウトはしたくないなー。」「コースアウトすると空に向かって飛び出す事になるなー。」と思いながらも速度は１２０ｋｍを上回っている。
その先は、森林の中に入って行く、森林に入るとまた例のストロボ現象でコースが良く見えなくなる。
こんな時に「ペースノートが有ったら少し楽なのでは。」と思う。

ＳＳ１７も無事にゴール、「今日の難所は何とか無事にクリアー。」と少し楽になった気分。

サービスに戻る途中例のフロント破損の言い訳考えてた。

「風が強かった。」「ガードレールが走ってた。」「気のせい。」「ワニ踏んだ。」「…・」
そう言えば、誰かが言ってたオーストラリア現地語で、「カンガルー」ってのは「知らない」っていう意味。

コーリーサービスに到着前に、地元のボランティアが高圧洗車機で丁寧に洗車サービスしてくれる。

サービス隊の所に入っていくと全員の目線が右フロント部に注目しているのを感ずる。

逸見先生に「……・」無言、目で合図。

サービスの学生はじめ、吉本社長、先生が暗黙の了解の如く修理に取り掛かる。
フェンダーとバンパーに穴を空け、タイラップで固定、外れたランプ類はクリアーテープで固定。補助灯のスペアーは無いのでそのまま、外観は数分で元どおり。

誰も何も聞かなかったが、現地ヘルパーの ジムとアランがしつこく「どうした！」と聞いてくる。

思わず「カンガルー！！」と答える。

するとアラン壊れたバンパーの隙間に挟まってた、木の皮を持ってきて「そのカンガルーは木の皮を着ていたのか？」「美人なカンガルーだったろう。」と鋭い突っ込み。

「いやな外人。」笑ってごまかした。

鳥羽車のリタイアでなんだか重苦しいサービスのメンバー達、アランとジムの配慮で多少で有るが和んだだろうか。

コーリーサービスを出て、ＳＳ１８に向かう、約２８ｋｍある。

スタートでオフィシャルから途中ほこりがすごくて、対向車がまったく見えないからヘッドライトを点灯して走れと指示が出ている区間がある。

ＳＳ１８ Ｂｒｕｎｓｗｉｃｋ （16.63ｋｍ）

もう車に損傷を与えられない、先生方から前のサービスで「必ず完走して下さい。」と言われる。

その言葉が一番プレッシャーを感ずる。

ゆっくり走れば良いのだが。でもゆっくり走ってる所で、今回多くミスしてるのも事実。無心で走るしかない。
今日は我々の前を走ってるのは ゼッケン６６番のヒュンダイ ドライバーは韓国人で、ナビはオージー韓国では有名なドライバーらしく、各ＳＳに韓国のテレビスタッフが配置されスタートするたびに取材を受けている。

我々にとってはそのテレビスタッフ達が非常に邪魔である。「あの66番抜いてやる。」つまらない気を起こす。

ＳＳ１８は気持ちよくそれなりにペースに乗れて走れた。今日一番調子良く走れた所だ。タイムを見るとリザルトもそれなりである。

続いてＳＳ１９に移動する。が途中リグループがある、ＳＳ１９はテレビ中継のステージで中継用の時間調整をさせられるところだ。

ＳＳ１９Ｈａｒｖｅｙ Ｗｅｉｒ （8.19ｋｍ）

スタート後は日本の林道に良く似た感じで、私にとって好むコースである。
途中は日本の段々畑の中にコースが有るようで、後半にオーストラリア特有のハイスピードコースとなる。昨年ここをレッキ中時間が早かったせいか、コースが小川で寸断されており1時間ほどコースの中で待っていた、じゃりを積んだトラックがやってきて作業の叔父さんと一

緒にコースを作った事を思い出す。

ＳＳ後半になるとテレビ中継ステージということで、コーナーごとにテレビカメラのスタンドができていた。しかし中継はトップ１０の車だけらしく、我々が通過したときはスタッフ達が機材の片づけ作業をしていた、さみしいような、「失礼な連中」と腹立たしいような。……・

「ルートブックにテレビ中継ステージなんて 書くなー！！！！！」

片付け作業しているスタッフたちの前をカッコヨク通過しゴール。

ハーベーのサービスパークに急ぐ。

サービスパークに到着、10分のサービス時間で点検程度の軽作業、本日この後はラングレーパークの最後のスーパースペシャルステージのみである。

時間は午後４時半頃であったと思う。

サービスパークに鳥羽、船木と再開、２人とも体は元気そうであるがやはり物静か。いつもの様子とはやはり違う。特にナビの船木は本当に落ち込んでいる様子。鳥羽は見た目元気を装っている。

私にも海外ラリーでのリタイアの経験があるが、回りが気を使うのでやはり空元気を出していた様な気がする。どちらかと言えばナビの方が落ち込む傾向に有るような気がする。
鳥羽の無念な気持ち、痛いほど良く解る。

何か声を掛けようと考えていると、鳥羽の方から「おまえは絶対に完走しろよ。！！」と一番言われたくない事を言われてしまった。
そこに、ジム、アランがやってきて「今回のＳＳでは、カンガルーにブツカラナカッタのか？」と

笑いながら聞かれたりもした。

車にまた乗り込み手を振りサービス隊に別れを告げると、学生達に「完走目指して頑張って下さい。」

とまた言われてしまった。完走という ２文字はドライバーにとって本当に荷が重い。

パースまでの長いトランスポート約７２ｋｍの間、（完走、完走、完走、完走、完走、…・・）

の言葉が頭の中をグルグル回ってる。今日は後一つ、明日は後４本のＳＳでゴール。

「なんとかかなえてあげたい……・」

トランスポートで、舗装路での乗り心地が、今朝と比べ明らかに違う事に気づく。大きなコーナーを１２０ｋｍで回っていると、リヤ部分が安定したコーナーリングができていない。ボデーからのキシミ音や、どこかの溶接が剥がれているのだろう。異音が沢山出ている。

「この車のボデーいよいよ限界かな。」などと考えてしまう。

パースに到着後数分のリグループ後最後のスーパースペシャルステー

ジに入る。

ＳＳ２０Ｌａｎｇｌｅｙ Ｐａｒｋ３（２．２ｋｍ）

「最後のスーパーＳＳだから気持ちよく…・・」なんて、つい思ってしまう。

今回は、ゼッケン６６ヒュンダイと一緒に走る事になる。スタートに並んでいるとなかなかスタートの番がこない。
しばらくすると、キャリアカーにラリーカーが積まれスタート地点に戻ってきた。ボロボロである。

「昨日のアウト側の掘れたところで、転がったのかな？」「ここでは転がりたくないなー。」

などと考える。

我々のスタート番がやっと来た。スタート前は「押さえて」なんて考えるが走り出してしまうと…・・
今回一番良い走りをしたと思ったが、プレスはいない。

ヒュンダイと４００ｍは放してゴール、しかしタイムは昨日と同じ。

ゴール後サービスに戻る、学生全員でサービスに当たってくれる。

「何かリクエストは。」逸見先生から聞かれる。私は吉本社長を呼び、「リアショックを交換して欲しい。」
とお願いする。学生の今までの練習の成果を見せて貰おうと思って、そして舗装での不安定さが無くなれば最高である。

学生達が手際欲リヤショックを交換し始めた。ゲーリー心配そうに色々な角度から学生達の作業を見守っているのが印象的であった。

山崎先生をみると野添先生からいつものマッサージ、やはり相当疲れている様子。私はいすに座るよう進められるが、芝生の上に直接座って一服。長時間座ってる為か、立ってるか寝転がってる方が楽なのである。

ここのサービスは４５分あったのだが何をしていたのかよく覚えていない。

サービス終了車をパルクフェルメにいれて、ホテルに戻りいつものバイキングで夕食。そこへ鳥羽達が帰ってきた。

「良ちゃん、今日は懺悔帳書かないの？？」と私が尋ねると、良ちゃんが「懺悔帳でなく始末書もんです。」
と答えた。悪い事聞いてしまったと、少し反省。

部屋に戻り、汚れたレーシングスーツを脱ぎ、すぐに風呂。鳥羽に貰った入浴剤（今日は登別にした）を入れて。ゆっくり入った。

明日のスターティングオーダーがまだ出ていないので、明日のコースと、ＳＳのスケジュールを資料を見ながらお勉強。「始末書書いてなくて良かった。」今日一歩間違えばやはり始末書もんだった。

ＰＭ１１：３０ヘッドクオーターにスターティングオーダーを見に行く、明日のスタート時間はＡＭ７：１８分サービスにＴＥＬ連絡し休

んだ。

LEG３へつづく

戻る

1997
API
Rally Australia
1997 FIA World Rally Championship ROUND 13
(30th October - 2nd November 1997)

---

part 3

「'９７ラリーオーストラリアをドライブして」

（エントラントとしてのドキュメント）

by 高桑春雄

ＬＥＧ３

１１月２日

ＡＭ６時３０分起床

６時５０分にホテルを出る。パルクフェルメの前に行くと吉本社長やゲーリー、横瀬さん達が我々のスタートを確認しに来てくれていた。

その横をワーゲンゴルフをクルー二人で押している。エンジンがかからないのだ。サービス隊はそばにいるが手を出す事ができない。何とも悲惨な光景。
ラングレーパークの隅の方まで２人で押しがけにトライをしていたようだが、とうとうタイムオーバーになってしまったようだ。

私も、毎回ラリーの最終日にラリー車のエンジンがかかるかどうか気になる。前日電気系統のスイッチを全てＯＦＦしただろうか、などとつい考えてしまう事がある。

インプッサに乗込みエンジン始動、気持ちよく１発でかかった。
今１歩完走に近づいた。

パルクフェルメスタート、吉本社長達が見送ってくれた後、我々のチェイスカーとしてバーニングスまで追走してくれた。

パースをスタートしバーニングスまでは１１０ｋｍ、昨日最終サービスでリヤショックを交換したので走行安定性は抜群に回復した。

快適な気分でバーニングスを目指す。でも朝食取って無いので腹減った。

バーニングスのサービスに到着、ここもほこりが酷い。
サービスタイム１０分、ガソリン給油ぐらいで、後は点検程度。学生達初日に比べだいぶリラックスして仕事をこなしている。

サービスをアウトしＳＳ２１に向かう。

山崎先生が「完走なんとかお願いします。」という。

私は、「ラリーですから、何があるか解りません。」と返事になってないような、少しでも完走というプレッシャーを跳ね除けるような、また正直な所やたらに、完走、完走と言われる事に嫌になっていたのかもしれない。

自分自身「ペースを少し控え、でも踏める所は踏んで、それの先にゴールが有る。」みたいなストーリーらしき物を持っているつもりでもある。

ＳＳ２１ Ｂｕｎｎｉｎｇｓ Ｓｏｕｔｈ（30.65ｋｍ）

ＳＳ２１を静かにスタートする、最初は狭いコースそしてアップダウンが激しい、３，４ｋｍ来た頃だったか、コースの真ん中に黒い物体発見、本物のカンガルーが座ってこちらを見てる。

「先生カンガルー！！」って叫んだような。

ブレーキを踏み減速するが逃げようとしない、とうとうカンガルーの前で停車すると、彼女（多分メスだろう）こちらを見つめてから、おもむろにコース上を走り始めた。我々が彼女の後をついて行くような形となる。
２００から３００m走っただろうか、少し左に避けてくれたので追い抜きしたが、結構早い。我々の車に並びその先また２００ｍぐらい並んで走っていた。

左を向くと山崎先生の顔があり、その先に彼女の横顔がある。なかなか経験できない光景である。

前半なかなかペースをつかめなかったが、中盤以降徐々にペースを上げる。暑いし、ほこりも酷く、今日も過酷なラリーになると思う。この時点で総合40位だったと思うが。

ＳＳ２１をゴールする。第一に考えるのは「後３本！！」

舗装路に出てＳＳ２２に向かう。時間はあまり無いが、たばこだけは吸う。

ＳＳ２２ Ｂｕｎｎｉｎｇｓ Ｅａｓｔ （14.94ｋｍ）

ここは、オーストラリアラリーでは必ずテレビの1シーンで出てくる川渡りの有る所。３連続ジャンプの後川渡りがある。昨年川の水量が増えすぎてキャンセルとなったＳＳである。レッキで何度も走ったが私にとって好きなコースである。

でも、今回は例の川渡りの所で気持ちよく飛び込んではいけない。目の肥えたプロカメラマン（坂本さん）から、難しいリクエストが有るのだ。

「ゆっくり川に入って、すぐに１速に入れて水を車と一緒に巻き込むように全開でててきて。」

口で言うと簡単そうだが……・・

そんな会話を思い出しながらスタート、スタート直後、山崎先生から「４００先右４、その先５００で左３～４」と快適にコマズを呼んでくれている。

高速コーナーが最初続く、右下り４のコーナーでここは注意！！！
「トリプルコーション」

レッキ中ヒュンダイで大スピンした。無難に通過、ハイスピードコースは中盤まで続き、後半始めの部分は低速コースで２速、３速を多用する、そしてとうとう例の３連続ジャンプが有り川渡り。

３連続ジャンプの最初のところは、テレビや現地の下からみると気持ちよく飛んでいるように見えるが実際上から車に乗って走ってみると、すごいジャンプ台が目の前にある様に見える。そして下りの勾配がジェットコースターに乗った時よりも急な坂を駆け降りて、空中に飛び出る様な気分になる。

私は過去スキーの滑降レースを何度か経験しているが、まさにあのプレジャンプそのものである。

今回は大人の走りに徹して、無難にクリアー、その後の川渡りを坂本氏のリクエスト通り減速し加速しながらの通過ゴール後、「俺って偉いな。」と思った。

ゴールした後すぐにサービスが有る。こちらからお願いする作業は無し。定期点検作業が主体である。

２０分のサービス後 車をリグループに入れる。リグループに車を入れた後、歩いてサービス隊の所まで帰ってきた。約５０分の休憩が取れる。

今日はバーニングスのサービス１ヶ所で、サービスパークの回りに４本のＳＳが有るといったロケーションでラリーが展開する。すなわちＳＳの入口、出口にサービスが有るといった感じ。

休憩中、オーストラリアに来て外にいるのに本当に暑いと思ったのはこの時であった。すると、野添先生がタラゴ（日本名トヨタエスティマ）のリヤゲートにシートを貼り、その先端を学生に持たせて我々の為に日陰を作ってくれた、スタッフの皆は我々エントラントの為に至れり尽くせりのサービスをしてくれる。日陰ができるとすぐに涼しくなる。
そのうち、シートを持っている学生がシートの先端を自分のボーシにガムテープで張付け、直立のままじっとしている。まるでアウトドアーのタープのポール約をやってくれている。

その涼しい日陰で食べた、カップヌードル本当に美味しかった。ＳＴＩの上杉監督に感謝。

ＳＳ２３に向かう時間となる。
山崎先生と二人歩いてリグループに向かう。車に乗り込み、リグループのＴＣアウトの時間調整中、「残り後２本。」と気合を入れ直す。

ＳＳ２３ Ｂｕｎｎｉｎｇｓ Ｗｅｓｔ （34.78ｋｍ）

リグループからＳＳスタートまで移動中、先生に「さー行きましょう。」と軽く言ったのだが、
先生に「完走よろしくお願いします。」と言われてしまった。一瞬「言うんじゃなかった。」と思う。

どうもＳＳスタート前は、色々考えてしまうが走りだしてしまうとまったく考えない、路面が悪かったり、コース巾が狭かったり、アップ

ダウンがきつかったりすると、押さえて押さえてと思う事もある程度。

ここはスタート直後からコース巾の広い全開コース、そして大好きなギャラリーステージが有る。ストレートから大きなクレスト（ギャップで気持ちよくジャンプするようなところ）があり、右４のコーナー、そしてロングの左コーナー、ほとんど4速のまま奇麗なドリフト走行ができるはずのコーナーであったが、最後の方で多少上りがきつくなる、4速のままドリフトしていると、急にパワー不足からタイヤのグリップが回復してしまい。横に滑っていた車が前に向かって走り出す。
コーナーのイン側に多少乗り上げながらもなんとかコナーを抜ける。
「モットパワー欲しいよう。上杉さん」と思いながらの走行。後で聞いた話で、インに乗り上げ失敗したコーナーに坂本さんがいたらしい。（まずい所撮られた？？）
その先はいきなり狭くなったり、また広くなったりで押さえたり、全開にしたりの連続である。
また、トップグループが巨大なパワーで路面を削って走行していのだろう、レッキ中無かったような岩盤がコーナーの路面に露出している所もある。運転していてストレスがずいぶん溜まってくる。
また、長いストレートから急にきついコーナーに入るときなど、山崎先生が一生懸命「先右です。」と言っているにもかかわらず、曲がり損ねてしまうところもあった。

ＳＳの最後の方にまたギャラリーコーナーが連続する。走行中、我々の頭上をヘリコプターがかなりの低空で飛んでいる、「テレビ撮影のヘリかな。」などと余計な事考えてる。

何とか、無難に走りきってゴール。

最終サービスに移動する。ここでのサービスは20分学生のサービスはここで最終となる予定だ。
車をブルーシートの上に止めて、車から降りる、「何か有りますか。」とリーダーの子が聞いてくる。

「何も無いよ。問題ないよ」と平静を装い答える。

作業は通常足回り点検と、ガソリン給油程度だ。私は椅子に座りじっと学生達の動きを見つめる。
学生達の動きに「ムダが無くなってきたなー。」と実感する。そして楽しんでいる様にさえ見える。
そこに坂本さんが戻って来て、「今日は、ずいぶん大人になって走ってるねー。」と言われた。何十年も色々なドライバーの走りを見ている、坂本さんのコメントは恐いようでまた非常に参考になる。自分が一生懸命走っているつもりでも、坂本さんが見ると「あいつ今日は焦って走ってる、いつもと違う走りしてる、無駄の無い走りしてる。」ということが解ってしまうようだ。

サービスが終わり、「山崎先生そろそろ。」といつもの調子で車に乗り込む。学生達が満足した顔で我々を見ている。エンジンを始動し学生達に「ボンネットＯＫ？」尋ねる。
すると前にいた学生がボンネットを引張り再確認、続いて「ガソリン入れてくれた？」、後方から大きな声で「ＯＫです。」と帰ってくる。「足回りは？タイヤついてる？」笑いが有ってから複数の声で「ＯＫです。」と聞こえた。
窓から大きく手を振り、「ありがとう、行ってきます。」と言ったと思う。学生達も一生懸命、手を振って応援してくれている。

ブルーシートの上から車を移動させ、サービスパーク出て行く道中、曲がり角に複数の学生達が待機していて、我々を安全にかつスムーズに誘導しサービスパークのアウトまで案内してくれた。

ＳＳ２４の入り口まで約５ｋｍダートの路面が続く、ＳＳスタート前にすでに車内はほこり塗れ。せっかく学生達が車内まで掃除してくれたのに。

ＳＳ２４ Ｂｕｎｎｉｎｇｓ Ｎｏｒｔｈ （30.64ｋｍ）

いいよ最後のＳＳである。これを抜ければ９９％完走したこととなる。
「先生、最後です、頑張っていきましょう。」と言ったが、鳥羽に言われた「高桑頑張るなよ、完走だぞ、絶対頑張って走るなよ。」という言葉がチョットだけ頭の中をかすめた。
ここのＳＳのコースの4割はＳＳ２２と同じコースを通る、例の３連続ジャンプや川渡りも最後にある。
先生が「お願いします。」と言った。完走という言葉は出なかったような気がする。

スタートし前半はＳＳ２２と同じ高速コースが続く、前走って覚えている部分も沢山有りペースもどんどん上がる、途中からＳＳ２４の専用コースとなるが、先生も大きな声で順調にコマズを読んで行ってくれている。結構コーナーに高い速度で入っていってもかえって奇麗なコーナーリングができる、押さえるどころか気持ちいいが先である。しかし危険な所は極端に速度を落として、通過するように心掛ける。

ここまで来るとリザルトはあまり気にならないが、最終ＳＳイコール「これで今年のオーストラリアラリーは終わるのだ。」と言う気持ちが強くなってくる。
そう思うと「満足した走りをしたい。」と思う。
私も早いドライバーではないが、一応ドライバーの端くれとして、「最後に納得のいく走りをしてみたい。」

乗っている時は、３０ｋｍあるＳＳが本当に短く思える。
「あとの残り７ｋｍです。」先生が伝えてくれた。
ペースはどんどん上がる。殆ど車は真っ直ぐに走っていない。「左に２のコーナー」「その先６００ストレート」「途中ジャンプあり、先川渡り」先生も乗ってる。

例の３連続ジャンプ後の川渡り。
ちょっと恐いなと思いながらも、やってみたかった！！！。
今回は、もうプレス達はいないし、関係者だれも見ていないはずである。
１つめ、２つめのジャンプは多少アクセル抜いて抜けて、３つめに３速全開でジャンプ。空に向かって飛び出して、着地。さすがに、着地するときフロントバンパーの下の部分が路面とこすった様な「ガシャン」と言う音がした。
気にせず全開のまま抜ける、その先２速に落としクランク抜けながら川渡、多少ドリフトしながらも２速全開で川の中に「ドボン」
フロントガラスの上まで水かぶり、ワイパー作動しているが一瞬何も見えない。すぐに１速に落とし全開で川から抜け出る。多少窓が開いていた為水が車内に進入する、顔にかかって気持ちいい。
先上りクランクを１速７０００ｒｐｍから２速で吹け上がったころゴール。

完走できたという実感よりも、やってみたかったことができた満足感の方が強かったのが正直な所である。

ＳＳゴールのＴＣのオフィシャルが「完走おめでとう。」と声をかけてくれる。我々得意な「Ｔｈａｎｋ Ｙｏｕ」で答える。山崎先生に「ご苦労様でした。」と言ったような…・・

サービスに戻ると吉本社長、ゲーリー、船木が待っていてくれた。車から降りて、フロント部外観を見ると、左側の補助灯が無くなっている。
「ジャンプした時バンパーこすったからなー。」
とうとう補助灯２個オーストラリアに来た記念に、置いて行く事になってしまった。
とりあえず全ＳＳを完走できたことの握手を３人と交わす。しかしパースまでのトランスポートが残っている。まだ気は抜けない。
汗でびしょ濡れのＴシャツを着替え、冷たい水を頂き、出発しようとすると。横瀬さん達がやってきて、
「さっきのジャンプ、と河渡り凄かったね。」・・・
誰にも見られていないと思っていたのに・・・・・・

その場を逃げるように、早々と出発、パースまで約１１０ｋｍ、ギャラリーの車だろう混んでいる、前方にオフィシャルのセリカが走ってる一般車を我々の為に退かしてくれている。ラングレーパークまで約１時間の道のり、山崎先生も口数が少ない。

私は、３日間のラリーを振り返ったりしながら、パースのゴールを目指していた。

ラングレーパーク到着、またボランティアが高圧洗車機で洗ってくれて、ゴールランプの化粧直しは完了である。
車両を一旦サービスパークに入れる。そこには先回りした吉本社長、ゲーリー、船木が先に到着していた。パースに無事到着したセレモニーで３人と握手。
その後、パースの町の中心地のゴール会場へと車を移動させる。

ゴールランプに近づくと、何やら昨年とは違う雰囲気。オフィシャルが異様に誘導してくれている、すると通常お尻の可愛いオネエチャンがＪＡＰＡＮのプラカードを持っ我々の前を歩くのに、なんと高山短大の学生がプラカードを持って歩いてる。

ゴールランプの上に昇と既に学生達全員が待機していた。嬉しやら、悲しいやら、通常は女性がエントラントの回りを囲んでくれるのに・・・・・
恒例の写真撮影、山崎先生と二人ボンネットの上に昇る。学生全員が回りに入り、記念写真。いつも思うがこの光景、総合優勝者よりも賑やかだろう。

車を移動し、パルクフェルメから出る。坂本さん達と再開、そして学生全員、職員の方々を目の前にして初めて完走したことを実感した。

走ってる時は本当に長く苦しいラリーであった。しかし終わって見ればあっという間。ドライバーは、学生１人１人見ていられない、けれど全員を見ている事はできる。
我々が走ってる間にも、沢山のドラマが有っただろうと思うし・・・・・・・
ラリー期間中の学生達の顔は本年も確かに変化した。ゴール後の顔はまた、スタートする前と変わらない学生の顔にもどっていた。

ＥＮＤ

戻る

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

オーストラリアから帰る機内で書いてもらいました。
ハードなラリーを終えた安堵感と疲労で、とにかく何も考えられないで眠りたいところに出された無情の宿題。
本当にありがとうございました。

高桑春雄（No.69 １号車ドライバー）

９７ＡＰＩラリーオーストラリアは非常にハードなラリーでした。幸い私たちのチームは完走する事が出来ましたが、常にリタイアと背中合わせでした。

１ＬＥＧではエンジンの回転が上がらなかったり、タイヤのバースト、左フロント足回りの破損、などのトラブル。

２ＬＥＧではボンネットが開くという初歩的なミスに始まり、ドライバーサイドもリアクォーター、フロントフェンダーのヒットというミスが続きました。

３ＬＥＧに入りようやく完走の文字が見えた気がします。

今回のラリーは１年生の参加であり、各方面より心配され、私自身も正直な所不安がありましたが、レースを終えて学生たちの成長を間近に見て、出発前の心配は不要だったと感じました。

昨年以上に厳しいラリーでしたが全スタッフの協力が完走を導いたと思っています。ありがとう。

山崎広道（No.69 １号車コ・ドライバー）

１０月３０日午後７時スタート台に上がる。７時１分スタート。我がチームにとって２回目の世界の舞台の幕が開かれた。嬉しさよりも緊張で顔が強張る。

Ｌｅｇ１－２日目低回転走行やＳＳ中のバーストなど次々にトラブルに襲われるがなんとかこの日を終了。

Ｌｅｇ２－ラリー期間中で一番ハードなコース設定、疲労もピークに達する。ここにきて慣れるどころか、緊張感に加えて耐えがたい重圧感に包まれていく。
ＳＳ１５、３．５ｋｍ付近、わがチームの僚友鳥羽・船木車が切り株にヒットして走行不能。その脇を通り過ぎていく切なさ・・。そして一歩間違えばリタイアになりかねない場面に幾度となく遭遇する。カンガルーがＳＳの道路を塞ぎ、１００ｍ前後並走したりもした。それでもなんとかパースに戻ってくることができた。

Ｌｅｇ３－最終日、この時点でも緊張感と重圧感からは逃れられないでいる。心の中で明かりが見えたのは最終ＳＳ２４、フィニッシュまで後１８０ｍ地点、有名なバニングスの川渡りを終えた時であった。

１１月２日午後３時２分、２年越しの夢、学生たちとチームスタッフが待つ栄光のゴールランプに上がる。一つのことを成し遂げた達成感や感動よりも、これであの緊張と重圧から解放されるという安堵感に包まれて、世界の舞台はその幕を

閉じた。

素人がこの世界を体験することの困難さと、チーム全員と関係者のみんなの協力で一つの目標に向かっていくことの大切さ、それを続行していくことの苦しさ、高桑さんをはじめわがチームのメンバー、さらにチームを支援してくれた多くの皆さんに心から感謝したい。

船木 良（No.46 ２号車コ・ドライバー）

ＴＣＲＴ ２ＣＡＲ ＮＯ４６
ＣＯＤｒｉｖｅｒ 船木 良です。

何も書けない・・・・

思い出せるのは目の前に見えた黒くて大きな切り株と衝撃。

Ｌｅｇ２ ＳＳ１５スタートより約３ｋｍ地点、そこがゴールだった。自分以外はリタイアと言ってます。

そして１２人の弟が出来た。鳥羽さん、チーム、大学、家族その他みーんな有り難うございました。

モータースポーツはヒューマンスポーツ！マインドスポーツ！

戻る

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

オーストラリアから帰る機内で書いてもらいました。
ハードなラリーを終えた安堵感と疲労で、とにかく何も考えられないで眠りたいところに出された無情の宿題。
ごくろうさまでした。

込山雄司

メンバー決定してから練習、ＷＲＣと、実際終わってみるととても時間がたつのが速く感じられます。オーストラリアについてからは自分達のＢチームは２号車をメインに担当していました。だから２日目のリタイヤは本当に悔しくて何年かぶりに泣きそうでした。その時のＢチームのムードは最悪でした。しかし３日目、みんなその悔しさをバネにして１号車の完走を目指して頑張りました。ゴールした時なんとも言えない達成感と信じられない気持ちで一杯でした。こんな経験はもうないかもしれません。本当にみなさん有り難うございました。

土岐文二

ＷＲＣオーストラリアラリー、スペシャルステージからＬｅｇ３までわずか４日間であったが、この短い期間に自分自身にいろんなことを感じさせそして教えてくれた。
まず一つにラリーの厳しさだった。それは２号車がＬｅｇ２のＳＳ１５で切り株に乗り上げてラジエータを破損、リタイヤしたこと。去年、完走率が約５０％ぐらいと数字的には知っていたが去年は完走しているし１号車はトラブルがあったがうまく乗り越えてきた。２号車もハーベイのサービスまでは無傷とラリー日程の半分以上を過ぎた今、ゴールでこのまま２台とも行けるのではないかと思い、まさかリタイヤするなんて全く考えていなかった。２号車のリタイヤの報告を聞いた時、耳を疑り信じられなく、そして何度も夢であってほしいと願った。けれど現実は変わらない。とてもやりきれない思いでどうしようもなかった。しかし落ち込んでいるだけではいけない、１号車だけでも必ず完走させなければ、と思い直し、次のサービスから今まで以上に全身全霊をかけようと必死で頑張った。その後１号車はトラブルが多く起こったがなんとかそれを乗り越え、無事にゴールまで辿り着いた。そしてゴールランプに上がった時、言葉では言うことのできない熱いものが込み上げてきて今まで感じたことのない感動を味わった。ラリーが終わって思うことは去年のチームよりも今年のチームの方がいい体験をしたのではないだろうか、ということ。それはラリーの厳しい現実そしてそれを乗り越えた時の喜び、その両方を味わうことができたからである。もし１号車、２号車とも無事にゴールしていたといたら確かに嬉しかったと思う。しかし２号車がリタイヤした後、サービスのたび無傷で必ず戻ってきて欲しいと願いながら息が詰まるような思いで無線連絡を待ったりはしていなかっただろう。だからその分、ゴールした時の感動も大きかったと思う。今回ラリーに参加してラリーの魅力にさらに取りつかれた。もし機会があれば必ず再チャレンジしたい。

森 淳志

ゲーリーの話してくれたこと。

Ｌｅｇ１は、ｇｏｏｄ

Ｌｅｇ２は、ｖｅｒｙ ｇｏｏｄ

Ｌｅｇ３は、ｐｅｒｆｅｃｔ

その言葉が嬉しかった。

最高の仲間たち、最高の先生、最高のドライバーとコ・ドライバー、最高のスタッフの方々と最高な場所で今まで味わったことのない最高な感動を経験したこと、忘れられない。

全てが最高でした。

橋本寿晴

短かった。６月にメンバーが集まってからの５か月間あっという間に過ぎたように感じる。最初はＷＲＣラリーがどんなものかさえ知らなかった。でも練習を重ねるごとになんとなく判ってきた。そしてオーストラリアに着いてからは時間が過ぎるのが異常に速く、１日がすぐ終わっていく日が続いた。本番では２日目に鳥羽さん、船木さんの乗る２号車が切り株にヒット、リタイヤという結果に終わってしまったけれど、高桑さん、山崎先生の乗る１号車は完走した。その時は何とも言えない気持ちで一杯だった。文章や言葉では絶対に表せない。そんな気持ちを１８年間生きてきて初めて味わった。社会に出てまたこういう機会があったら必ず出場したいと思う。あの感動をもう一度・・・。

長野宗利

高桑さんの車がゴールした時は本当に熱い涙が流れました。６月から始まった授業の後の放課後の練習、夏休みも練習したし、１０月には合宿も行いました。１人で悩んだり１２人全員で少しでも良いサービスをしようと考えたりしながら頑張ってきました。それでも部品交換のタイムが縮まらない時もありました。チームリーダーとして苦労もしました。でもラリーを終えた今、本当にやってて良かったと思います。この貴重な経験を活かしてこれからも頑張っていきたいと思います。ＫＩＴの吉本さんをはじめとするフタッフのみなさん、ドライバー、コ・ドライバーのみなさん、本当にありがとうございました。またみんなでＲＡＬＬＹしましょう。

平野 誠

１２人のメカニックに選ばれ、１２人の友達に出会えたこと、先生方、スタッフの方々に出会えて支えてもらったこと、ＷＲＣで完走できたこと、そして大きな感動を得たこと、これが僕にとって一生の宝物です。

田中伸明

「一回りも二回りも成長して帰ってきたい」出発前に言っていたことが達成できたのかどうか、僕にはまだ分からない。自分の中で何かが変わったのかどうか・・。それはこれから先、何か壁にぶち当たった時に分かるかもしれないし、日常の生活の中で少しずつ分かるのかもしれない。ただひたすらに一つのことに打ち込んで悩んだり苦しんだり時には喜んだりしてこそ、最後に大きな感動やたくさんの笑顔が生まれることを知った。今改めてこの５か月間を振り返ってみても順調にいかなかったことの方が多かった気がする。それはサービスの練習だけでなく、皆の仲間意識にしてもそうだった。Ｂチームリーダーとしてもっともっとまとめなければならない立場だったが、チームの１人１人に助けられ励まされ様々な意見を聞かせてもらい何とかやってこれた。本当に全員に感謝している。僕たちは整備士の卵としてまだ歩き始めたばかりだ。あせる必要はないと思う。すこしずつでもゆっくりでも前に進むことを止めさえしなければ。そのために今回の体験を糧にして整備士として人間として信頼されるよう努力したい。最後に、Ｒａｌｌｙとは再び会うという意味があると教えて頂いた。何年後か、僕の大切な仲間と支えて下さった方々全員が再び会えること。これが僕にとっての本当のＲａｌｌｙかもしれない。

柿沼直樹

完走という目標を達成した今、いろいろ考えてみると６月からの練習からラリーが始まっていたんだなと思った。とにかく練習をやって自信を持てるようにやろう、自分たちが不安があったらドライバーは走ることができないと、いつもこのことを思いながら練習してきた。だからこそ目標を達成し逸見先生と握手した時、自然と涙が流れ出た。この５か月と何日かのことは思い出として、またこれからの人生に役立てていきたい。ラリー期間御世話になったことを忘れず、何らかの目標をたて頑張っていきたいと思う。目標を達成した時の感動は忘れることはできない。だから人は涙を流す。

青柳智大

リタイヤという言葉はハッキリ言って僕たちにはすごく遠い言葉だと思っていた。だから２号車のリタイヤは信じられなかった。いつでもサービスインしてきそうな感じを覚えている。しかしそのリタイヤがあったからこそ、完走するということがどれ程難しく大事なことかよく分かりました。先生方、吉本さん、ゲーリーに深く感謝します。

米山 薫

車のことは何一つ分からない。ボルト１本締めるのにも不安だったドシロウトの自分が、このラリーのおかげで自信をもってボルトを締められるようになりました。同じ目標に向け一丸となって頑張れる友や学校関係者以外のスタッフの人たちと語り合うことができとても良かったです。

古澤 了

オーストラリアラリーという大きな大舞台に短大の代表として参加できて大変うれしく思います。結果としては、残念ながら１台しか完走できなかったけれど、今回の目標であった「前回よりも順位を上げる」ということが達成できたので良かったと思います。また、このラリーで得た多くの知識と今までにない感動を胸にしてこれからの学校生活がんばっていきたいと思います。先生方、そしてこのラリーを支えてくれた皆さん、本当にありがとうございました。

鳩間

戻る

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

オーストラリアから帰る機内で書いてもらいました。
ハードなラリーを終えた安堵感と疲労で、とにかく何も考えられないで眠りたいところに出された無情の宿題。
本当にありがとうございました。

坂本廣志（フリーフォトライター）

山崎先生ナビゲーターの顔にこわばりがある。これが第一印象だった。高桑ドライバーは相変わらずクール。もう一台のクルーはマンザイだが疲れ切っている。

「うん、山崎先生はラリーの持つ怖さを知ったな」

こんな中のスタートだった。

撮影ポイントで目前を通過する４６、６９を確認するとホッとする。サービス地点に行くと学生諸君の元気な姿が動き回っている。

「ここも大丈夫！！怪我だけはするなよ」

時々親父になってしまう。

ゴールランプに上り、両手を上げているクルーと、とまどいながら喜んでいるメカ諸君の顔を見ると「また、チームに参加して良かったな」と思う。

戻る

1997WRC(世界ラリー選手権)
第13戦オーストラリアラリー全SS日程

LEG1

(1997.10.30)			
SS 1	Langler Park Super□	2.20	(km．以下同じ)

(1997.10.31)			
SS 2	Kev's	10.31	(km．以下同じ)
SS 3	Helena I	30.05	
SS 4	Flynns	32.74	
SS 5	York Railway	5.30	
SS 6	Muresk I	6.81	
SS 7	MureskII	6.81	
SS 8	Beraking	28.59	
SS 9	Atkins	4.42	
SS10	HelenaII	30.05	
SS11	Langler Park Super□	2.20	

LEG 1
ss total 159.48
Rd sect 522.43

LEG2

(1997.11.1)			
SS12	Langford	3.78	(km．以下同じ)
SS13	Murray Pines	18.57	
SS14	Stirling West	15.89	
SS15	Stirling Eest	35.48	
SS16	Wellington East	32.51	
SS17	Wellington West	32.51	
SS18	Brunswick	16.63	
SS19	Harvey Weir	8.19	
SS20	Langler Park Super□	2.20	

LEG 2
ss total 150.93
Rd sect 651.99

LEG3

(1997.11.2)

SS21	Bunnings South	30.65	(km．以下同じ)
SS22	Bunnings East	14.94	
SS23	Bunnings West	34.78	
SS24	Bunnings North	30.64	

LEG 3
ss total 111.01
Rd sect 352.69

EVEVT TOTALS
ss total 421.42
Rd sect 1527.11

オーストラリアラリーの概要と日程

オーストラリアラリーの資料紹介

HOME ホームへもどる

1997

API

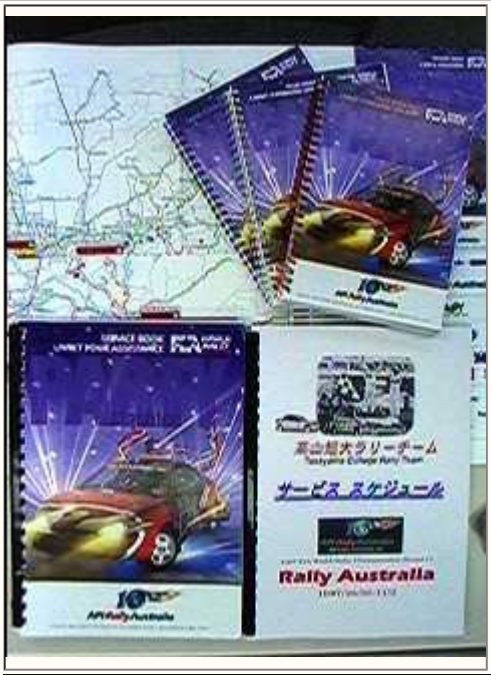
Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

オーストラリアラリー資料公開

画像サイズが大きくなっています。表示に時間がかかりますがしばらくお待ち下さい。



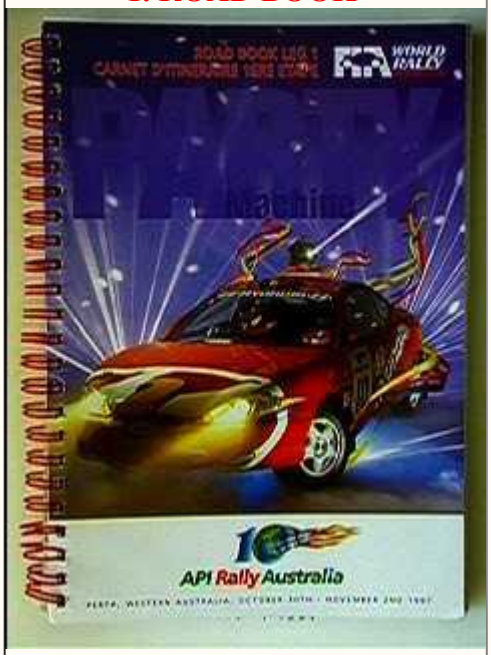
1. ROAD BOOK （右上:競技者用）
（LEG1/LEG2/LEG3 ３冊）
各SS、ロードセクションの情報とコマ図など。

2. SURVICE BOOK（左下:サービス隊用）
サービス隊に必要な、各SSやサービスパークの情報など。

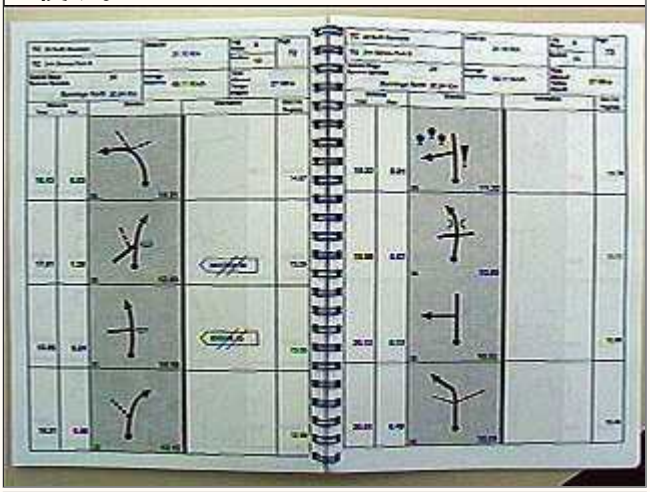
3. サービススケジュール（右下）
発表された情報をもとに練り上げられたサービス隊必須のスケジュールがぎっしり。

4. MAP（背後）
全SSとロードセクションが一覧できる地図。

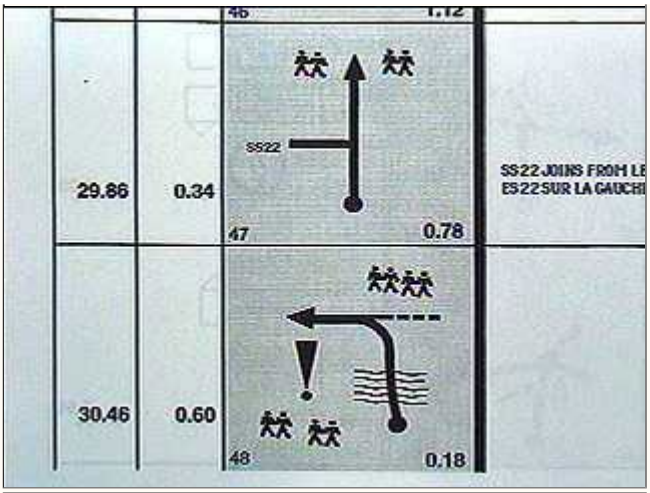
1. ROAD BOOK



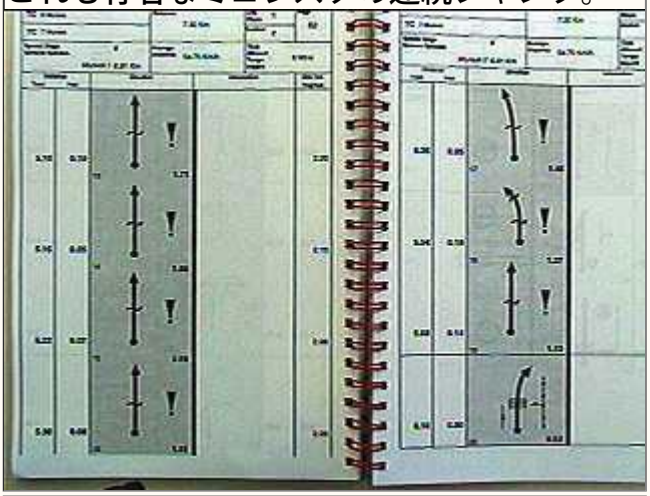
ROAD BOOKは競技者にとって必要なSSなどの情報を提供。
これがコマ図。これとレッキをもとにペースノートを作成するのはコ／ドライバーの仕事。競技中はコマ図でなくそのペースノートを使う。

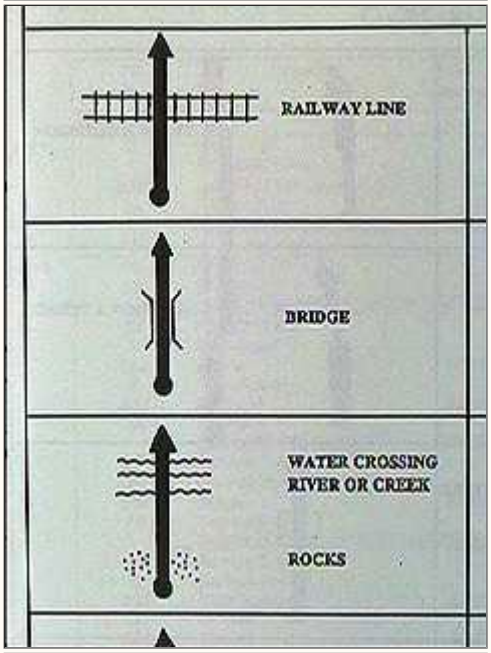


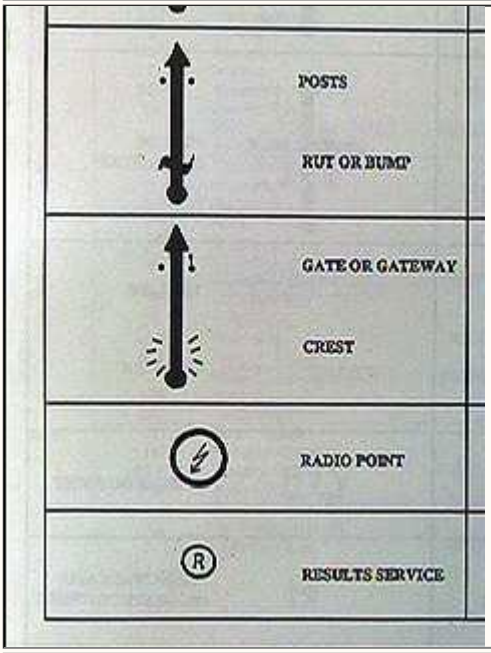
これはオーストラリア名物、バーニングスのコマ図。
下段、川渡りが見てとれる。



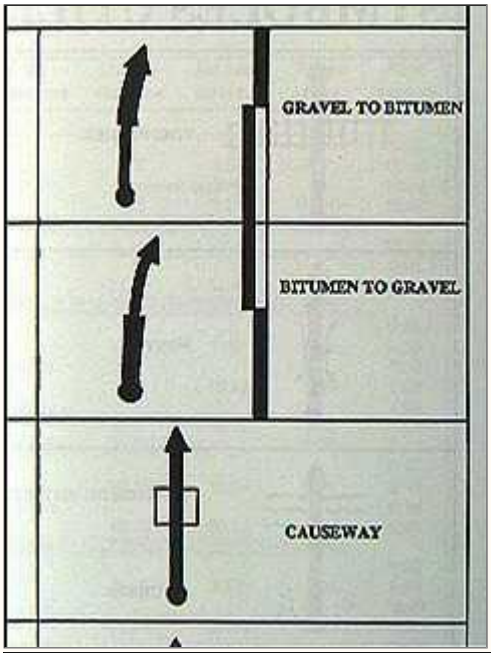
これも有名なミュレスクの連続ジャンプ。

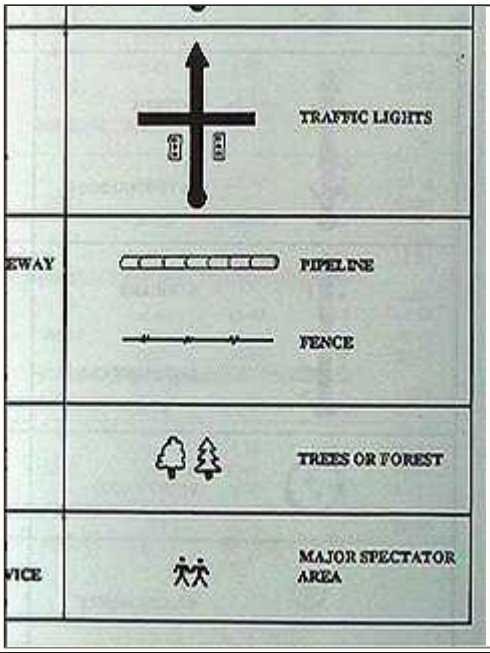






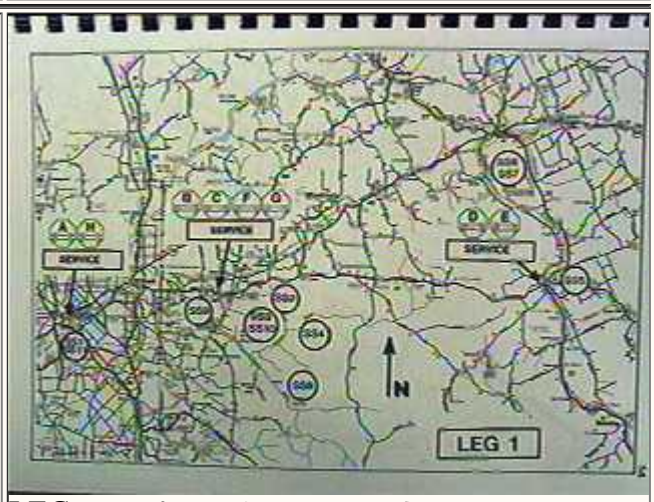
コマ図の
見方
主な例



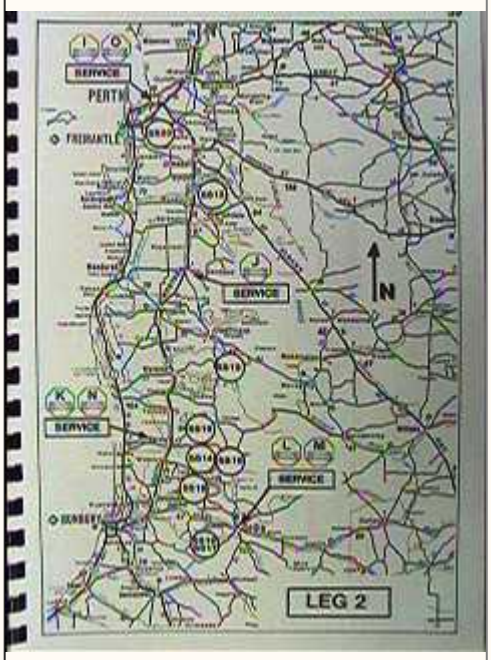


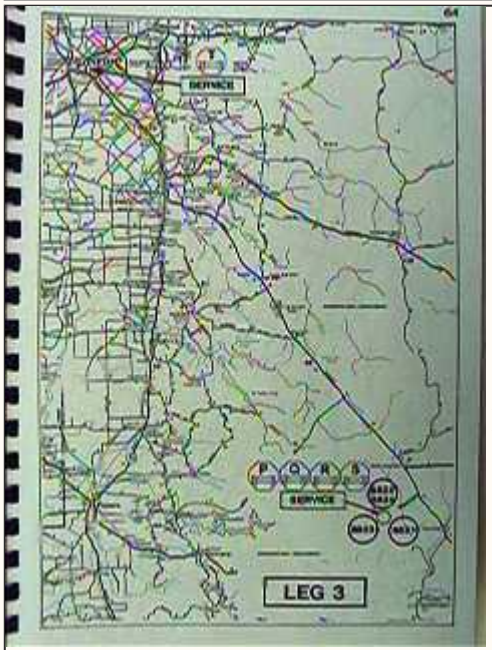
2. SURVICE BOOK

サービス隊に必要なサービスパーク等の情報を提供。



LEG１＝パース東、ヨーク方面。

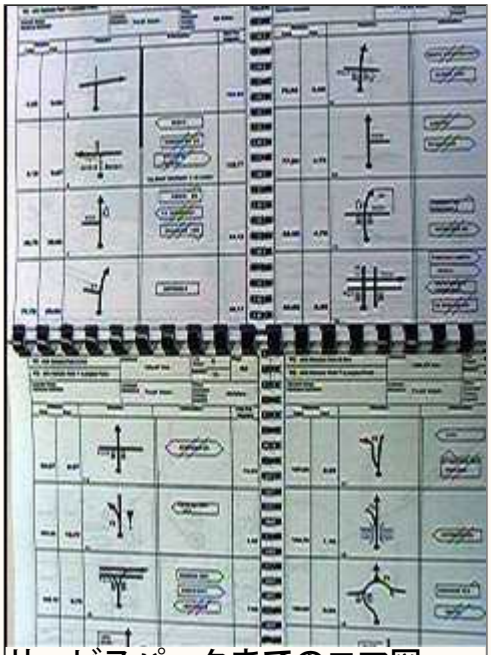




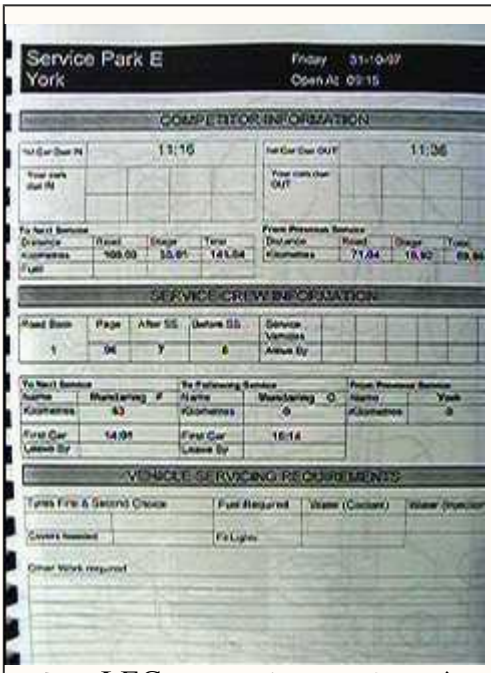
左段＝LEG２パース南方のコース。
最南のコーリーまで170kmあまり。

LEG３バーニングス

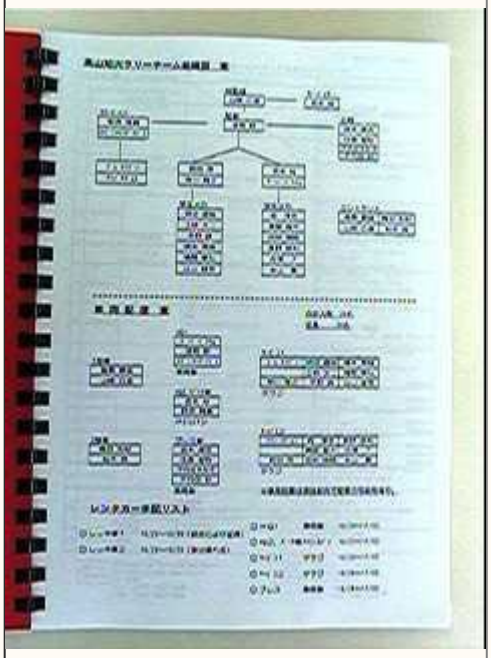
丸で書かれたのがSS。
四角で囲まれているのがサービスパーク。



サービスパークまでのコマ図。
サービス隊も制限速度厳守。違反すればペナルティ。距離と速度を計算に入れて迅速に移動しなければならない。



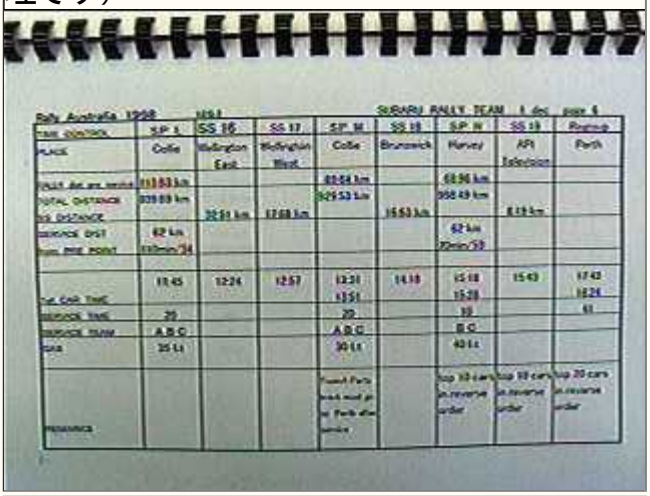
これはLEG１ヨークでのサービスパーク情報。



上は高山短大チーム組織図。
プロ、学生混じった混成部隊である。

3. サービススケジュール

これが大切なサービススケジュール。
メカニックたちはA・B、２チームに分かれ、このスケジュールに従って動く。ホテル出発は午前4時30分なんてのも。
（小さくて読めないですけど、これ以上は無理です）



[オーストラリアラリーの概要と日程へ]

[HOME ホームへ戻る]

1997

API

Rally Australia

1997 FIA World Rally Championship ROUND 13

(30th October - 2nd November 1997)

オーストラリアラリーの結果は、帰国後１１月６日以降にお伝えする予定です。

行ってきます！ＷＲＣオーストラリア



行ってくるぜ！学生メカニックたち
１０月２３日、壮行会のあと。

翌日２４日、高山駅から出発。

１０月２４日、高山駅から学生メカニック１２名、教員５名が出発、成田で一泊後、２５日カンタス航空でパースへ向け出国。いよいよオーストラリアラリーが始まります。チームは総勢２８名。高山短大１７名、エントラント４名（うち１名は高山短大山崎教授）、プロメカニック１名、現地ヘルパー３名、フォトライター坂本廣志氏、ゲスト２名。

このうちエントラント４名は２２日先発隊として現地入り。レッキと並行して現地の情報収集や確認作業を行うことになっています。実際、現地入りしないと判らないことは多く、日替わりで状況は刻々と変化していくでしょう。学生らサービス隊が到着後は車両の受取やレンタカー、サービスカーの手配、アブガス購入、その他雑多な手続きが待っています。車両の受取が完了すれば、スッテカー貼り、車載カメラ取りつけ、そして一番大切な車両の整備と最終チェックがあり、テストラン、ターボシール、車検を経て本番を向かえることになります。

みどころ

ラリーの見所はたくさんあるけれど、学生たちに限ってLegごとに大雑把に言えば、

１． ラングレーパーク初日のＳＳＳ、学生たちは緊張しまくるだろう、ということ。

ラングレーパークのＳＳＳ自体は２キロあまり。数千の観客の見守る特設スタンドに囲まれたコースを２台同時スタートで２周するコース。様々な演出やジャンプ台もあってエンターテイメント色の濃いものになっている。夢にまで見たＷＲＣ、学生たちの表情が楽しみです。

２． ＬＥＧ１、ＳＳ３を終えた一番最初のマンダリングでのサービス、次のヨークでのサービスをどうクリアするか、ということ。まだ動きも分からず緊張の解けない学生が練習通りの力を発揮できるか。この段階での初期ゆるみや異常に対処できるかがラリー前半のポイントでもあります。

３． ＬＥＧ２が一番大変かもしれない。とにかくサービス隊の移動距離が片道２０５キロ、往復４００キロを越えています。昨年チームドライバーとしてインプレッサワゴンで走った三好秀昌氏が左フトントを切り株にヒット、リタイア覚悟の重整備でペナルティをもらいながら必死のサービスをしたのは、このＬＥＧでした。（いい勉強でした）

４． ＬＥＧ３、バーニングスは最終日でしかも日曜日ということで最も盛り上がることでしょう。学生たちはどんな状態でこの最終日を迎えているのか。無事このバーニングスへ辿り着いていれば最高の最終日を楽しめそうな気がします。そして学生たちはラリーメカニックとしてどう成長しているか、その動き、輝く表情が本当に楽しみです。

学生はどんな経験をするだろうか。困難な状況に直面すればするほど良い勉強にはなる。しかし無事完走という経験は何より必要であるし、そのためにはトラブルはないに越したことはないな、と思う反面、平穏無事に終わるラリーなんて有り得ないし、本物のＷＲＣを思いっきり堪能したい。ただせっかくここまで練習して頑張ってきた学生たちが自分たちなりの力を１００％発揮して困難な状況でも乗り切ってくれるよう、学生では手に負えず「プロに任せるしかない」、そんな局面だけは無いことを願うのみであります。

これらのラリーの様子は高山短期大学ホームページの「Rally Australia」のコーナーで現地から情報を発信します。画像なども紹介できるはずです。

そして帰国は１１月５日、とりあえず５日夜にはこのページで報告ができると思います。

どうぞお楽しみに。

それでは、行って来ます！



１０月２３日、壮行会が開かれた。
理事長・学長である中村 實が学生たちを激励。
大学側も期待をもって送りだした。

オーストラリアラリーの概要

歴史は比較的新しく、１９９７年の今年で開催１０周年を迎える。１０年前のスタート当初からその大会運営能力は高く評価され、異例のスピードでWRCに昇格した他「ベストオーガナイズ賞」も受けている。日本人のエントリーはWRCの中で最も多い。治安、大会運営、日本からの距離などが「日本人が最も参戦しやすいWRC」と言えるかもしれない。

１９９７年のオーストラリアラリーはWRC（世界ラリー選手権）のほか、APRC（アジアパシフィックラリー選手権）などいくつものタイトルがかけられ、１０周年記念であること、またタイトル争いが大詰めを迎えていることもあり、例年以上の盛り上がりが予想されているとのこと。

コースは全部で２４のSSが設定され、滑りやすくドライバー泣かせとして名高い「ボールベアリングロード」が続く。「最も危険なラリーコース」と評するドライバーもいる。

見どころは多く、パース市ラングレーパークに作られたスーパースペシャルステージ、川渡りのバーニングス、８連続ジャンプのミュレスクなど、一度「観戦ツアー」でゆっくり堪能してみたい。

チーム参戦日程

１０月２２日（水）	成田発	エントラント出発
２３日（木）		車両引き取り、各手続き、確認作業
２４日（金）	高山駅発	学生メカニック隊出発 レッキ
２５日（土）	パース着	学生メカニック隊パース到着、打ち合わせ レッキ
２６日（日）		ミーティング、車両整備、ステッカー貼り レッキ 部品機材受け取り、各点検、 レンタカー、サービスカー用意などなど
２７日（月）		車両整備、などなど レッキ
２８日（火）		車両整備、全員ミーティングなどなど レッキ
２９日（水）		テストラン、ターボシール、ドライバーズブリーティング
３０日（木）		車検 スーパースペシャルステージStart18:30
３１日（金）		LEG１ 1st car 6:00-20:00
１１月 １日（土）		LEG２ 1st car 6:00-19:24
２日（日）		LEG３ 1st car 6:00- GOAL 13:45 表彰パーティー 19:45
３日（月）		後片付け、車両機材梱包
４日（火）	22：45	フリー、チームパーティー 18:00 パース発
５日（水）	9：40 夕刻	成田着 高山駅着

チーム車両配置

１号車（インプレッサ）	高桑春雄ドライバー 山崎広道コ／ドライバー

２号車（インプレッサ）	鳥羽利紀ドライバー 船木 良コ／ドライバー

HQ車１（乗用車）	現地ヘルパー、高山短大教員２名

HQ車２・パーツ車（バン）	吉本 裕、高山短大教員１名

サービスA（タラゴ）	現地ヘルパー、高山短大学生メカニック６名、

サービスB	現地ヘルパー、高山短大学生メカニック６

（タラゴ）	名、教員１名

プレス車 （乗用車）	坂本廣志、高山短大職員１名、ゲスト２名

レッキ車１

レッキ車２

タラゴ＝日本名・エスティマ

★ 全SS日程の一覧

★ オーストラリアラリー資料紹介

HOME ホームへ戻る

学生メカニック’９７

９７年はオレたちが主役だ！！

オーストラリア参戦組１年生（自動車工業学科）

1997年10月30日～11月２日 WRC（世界ラリー選手権）第１３戦オーストラリアラリーに
参戦する、トレーニング真っ最中の学生メカニックたちです。

つづき1/このページ /つづき３

米山 薫　　平野 誠　　橋本寿晴
土岐 文二　　森 淳志　　鳩間康弘
古澤 了　　田中伸明　　込山雄司
青柳 智大　　柿沼直樹　　長野宗利

WRCに出たい！学生たちの熱いレポート
参戦希望理由書の公開はこちら



「車について無知な自分だけど、どこまで自分の力が世界に通用するのか試してみたかった。昨年の先輩たちは自分達の何倍も練習していたように思えてきてとても不安です。早く基本を確実にマスターして、自分の仕事はきっちりやってチームのみんなに迷惑のかからないように頑張ります。」

平野 誠（ひらの まこと）
自動車工業学科１年生
静岡県出身 掛川工業高校



「メカニックマンこそが小さな頃からの夢だった。チャンスを目前にし、夢のまま終わらせたくなかった。知識を身につけ、場の流れを読んだ働きができるよう、日々のトレーニングを大事にしていきたい。持ち前の明るさでチームのムードを盛り上げて

いきたいです。精一杯ラリーを楽しみたいです。」

森 淳志 （もり じゅんじ）
自動車工業学科１年生
岐阜県出身 岐南工業高校



「日本中あるいは世界中の僕たちと同じ立場である人たち－整備工の卵の人達が体験できないことを自分たちはできるのだから、そのことを幸せに思い、ひと回りもふた回りも成長してきたい。そして世界一流の舞台を踏むことができるのだから最後までのぼっていたい。絶対に完走したい。」

田中伸明（たなか のぶあき）
自動車工業学科１年生
京都府出身 同志社香里高校



「とにかく高校野球で学んだことを活かせるよう技術の向上だけでなく自分の中の不安を自信に変えていけるようにしたい。先輩たちは自信をもってラリーに望めたから完走できたと思う。１年生だから（しょうがない）と思われたくない。昨年よりも素晴らしいメンバーだったと思われるようにやっていきたい。」

柿沼直樹（かきぬま なおき）
自動車工業学科１年生
埼玉県出身 白鴎大学足利高校

つづき１/このページ/つづき３

米山 薫	平野 誠	橋本寿晴
土岐 文二	森 淳志	鳩間康弘
古澤 了	田中伸明	込山雄司
青柳 智大	柿沼直樹	田中伸明

HOME ホームへ戻る

WRCに出たい！
学生たちの熱い想いが伝わるページ。

この夢が現実となる日はもうすぐ。

（文中、一部省略をしています。）

自動車工業学科１年 F.Tさん

幼い頃から華やかなF1、ラリーに興味を持った。
最大限に性能を引き出すために改造されたマシンが過酷な地理的条件、
とっさのアクシデントなど昼夜を問わず秒単位でそれらを乗り越えていく
メカニックに憧れていた。
自分も一度は参加して過酷な条件を乗り越えてゴールした時の感動を体感したい
と思っていたが、自分とはほど遠いものだという考えがあり、半分あきらめていた。
しかし高校三年の春、進学情報誌を何気なく見ていた時、パッと高山短期大学の所で
目が止まった。それは学生だけでのメカニックによるWRC参戦について書いてある所
だった。
それを見た時ものすごい衝撃を受けた。
この大学に行けば自分の夢が叶うのではないかと思った。
両親を説得して高山短期大学を受験し、いきなりこのチャンスが巡ってきた。
このチャンスをつかみ取り、高山短大のメンバーの一員として絶対に参加したい。
そしてラリーに参加し現地での緊迫した雰囲気、ミズは許されないという責任感、
それをやり遂げゴールした時の感動を味わいたい。

自動車工業学科1年 A.Mさん

私が初めてラリーに興味を持ったのは、小学生の時にテレビで見たパリ・ダカール
ラリーでした。暑く、広大な砂漠でのレースは過酷であり時には悲惨な結果を招く
そんなレースに手に汗握り胸を熱くしました。
ラリーに対する私の想いは年々大きくなっていき、小学生の時はドライバーとなり
出場するのが夢でした。しかしメカニックの仕事を見てからは作業の奥の深さを
知り、ドライバーのテクニックを活かすも殺すもメカニックマン達の腕にかかって
くる、ドライバーはメカニックマンの技術に命を預けるといった双方の信頼で成り
立つスポーツだと思い、いつか私の夢もメカニックマンとしてドライバーのバック
アップをしたいと変わっていました。
しかし大きな夢を叶えることは容易ではなく、自動車に携わる仕事、自動車貿易に
興味を持ち、貿易とビジネスの専門学校へ通っていましたが、WRCオーストラリア
ラリー完走の記事を目にし、高山短大でなら本来の夢であったメカニックマンの
チャンスがあるのではないかと思い、後悔はチャレンジしてからだ、と決心しまし
た。

入学後、オリエンテーションで昨年の参戦記録ビデオを見てとても感動し、途中
何度も涙をこらえていました。
悪天候の中、泥にまみれ作業をしているのが印象的でした。しかもそこに出ている
のは自分とさほど年齢の変わらない人達だったことが、自分にもできるのではない
だろうか、と思わせてくれるビデオでした。
ハードな練習になるのは覚悟している。それでも自分から率先してどんどん挑戦し
たい。きっとこれが最初で最後のチャンスだと思う。

夢は自分次第で現実に変わることを信じ、私の持てる力の全てを最後まで出しきることを約束します。自分達の力で一つでも上を目指し、ドライバーや関係者の方の足を引っぱらないよう協力し合い頑張ります。

自動車工業学科１年 H.Tさん

夏のキャンパス見学会に来た時にビデオを見た。
そのビデオの先輩達がWRCにメカニックとして出場するために、プロの人達や先生達などいろいろな人達と頑張っている姿にとても感動した。
その時、ラリーメカニックとして出場したい、頑張ってやる、と思った。
そして僕の出身地の茨城からも近く友人達も行く東京や千葉などの自動車専門学校はやめて、遠い岐阜の高山短大を選んだ。
他の専門学校へ行った友人達は２級自動車整備士の資格は取得できても、
WRCに出場することはできないだろう。
WRCに出るチャンスなどこれから一生来ないと思う。こんな一生に一度といってもいいチャンスを僕は逃したくない！

戻る

HOME ホームへ戻る

ＷＲＣ第７戦参戦記

谷崎 昭子

－夢から現実に戻った－
帰りの電車の中で、窓から見える景色を見ながらそう感じていた。それと同時に言いようのない切なさで体中いっぱいになった。
振り返ればこの半年間の練習中、チームの足をひっぱり続け、思うようにできない自分に腹を立て、工具や物にあたったりした。それだけじゃなく、先生にまであたったこともあった。そんな自分だったから、心の中には、チームの足をひっぱらないように、自分の失敗のせいでリタイアしないように、という想いが常にあった。こんな不安を抱えながら、ラリー本番を迎えた前日、私は緊張することよりも不安で仕方がなかった。その時、石橋さんが語ってくれたのは、「自分の担当の場所は、確実に自分でトルクチェックをする。それぞれ各自が、担当場所を責任もってやれば問題ないんだよ。」という言葉だった。この言葉を聞いたときから、私の不安は軽くなった。「確実にやればいいんだ…」と自分に言い続けた。
それから、初日のＳＳを含めて２日目が過ぎたとき、他の問題が出てきた。それはドライバーがメカニックである自分達に、気を使っていることだった。本来、ラリーメカニックの役目は、ドライバーが思う存分走れるようにすることだと思う。でも、自分達の場合、ヒットしないようにドライバーが気を使って走ってきてくれていた。

「これじゃ、ラリーメカニックとは言えない…。」

勿論、ドライバーや学生以外の人達の「なんとか完走させてやりたい」、という想いが痛いほど伝わってきたことは確かだった。しかし、それ以上に自分達の無力さを痛感していた。
「自分達がもっともっとできていれば、ドライバーも思うように走れるんだろうな…」と。
そして最終日を迎えたとき、チームのラリー車は２台とも完走した。複雑な心境だった。チームのラリー車が完走できたことは本当に嬉しかった。しかし、自分の気持ちの中に満足感はなかった。
今回、ＷＲＣ第７戦に参加して、自分がどれだけ未熟なのか解った。でも、なにもできない自分だったからこそ、成長してやろうと強く思い、次の目標ができた。
最後に、こんな大きなチャンスを与えてくれ、色々ご苦労をかけた先生達、技術的に心配をかけ、最後まで面倒を見続けて下さった皆さんに感謝します。本当にありがとうございました。それからできれば今回だけでなく、これからずっと学生のＷＲＣ参戦を続けていってもらいたいです。それは、私たちが味わったこの何にも代えがたい体験を、少しでも多くの学生に経験してもらいたいと願うからです。

戻る

ＷＲＣ第７戦参戦記

中村 健

何から書いていいか分からないほど沢山のことがあった。色々なことを学んだような気がするが、何を学んだか自分では分からない。でも、今まで味わったことのない感動と感情があの時にはあったような気がする。でも、それがいつ生まれたかはよく分からない。完走した時か、Ｂｕｎｎｉｎｇｓでの泥まみれになったあの忙しい時か日本に帰ってきてすべてを振り返ってみたときかもしれない。
でも、それはきっとみんな味わったと思う。それに自分にとって絶対マイナスのものではないし、きっと自分を変えてくれて成長させてくれたと思っている。

忙しいのがあんなに楽しいものだとは思っていなかった。
寝てしまうのがあんなに勿体ないものだとは思わなかった。

移動とサービスのとき以外の時間は何をしただろう。シャワー浴びて、めし食って、寝て、起きて、それ以外何かしたかな…。でも楽しかった。
別にコアラやカンガルーなんて見れなくてもかまわなかった。そんなことは今度またいつかやればいい。そんなこと以上に僕達は最高の経験をしたし、今しかできないことをやれたことが最高に嬉しい。「これで終わらせたくない」帰ってきてからそんなことを考えてる。僕はまだまだ技術など全然ない。まだ力不足、だから今度はせめてドライバーが安心して全開走行できるような、だれの力も借りないでできるようになって行ってみたい。まだまだやり残しが沢山あって、このままじゃ終わりたくない。
上杉さんが言っていた。「やり残しがあるから、すべて終わらせられないから、もう一度行きたくなる」って。最初の頃言っていた言葉の意味が今なら良く解る。もう１回、できるならこのメンバーで行ってみたい。

このメンバーで最高の経験ができた。Ｂｕｎｎｉｎｇｓと最後のサービス。あの泥にまみれたＢｕｎｎｉｎｇｓは忘れられない。いきなり車が来たり、２台同時もあって焦ったけどおもしろかった。あの緊張感がたまらなかった。

最後のサービスはみんな協力してできたと思う。最後に最高のサービスができた気がする。車を送り出すときのみんな少し寂しそうな顔が頭の中に残っている。今考えてみると遠い昔のこととか、夢の中の出来事のような気がするけど、確かに僕はあの場所にいてみんなと作業したんだけど、印象が強すぎてよく覚えていない。
そういえば最初の頃は本当に何もできなかったなぁー。パットの交換さえできなかったし、初めにハブボルト折ったの僕だったな。キャリパーついてないのにブレーキ踏んで人にブレーキオイルかけたこともあった。失敗が多かった。一体何日間練習したんだろう。初めて吉本さんが僕らを褒めてくれたとき涙が出そうなくらい嬉しかった。そして気付いたらすべて終わって、あとは出発日まで待つだけになっていた。
本当に気がついたらオーストラリアにいて、気がついたら車さわっていて、気がついたらラリーが始まって、気がついたらラリーが終わっちゃって、気がついたらパースの空港で、そして日本に帰ってきちゃった。
パースの空港で河野さんと話してたときに全然知らない日本人が日本語しゃべってた。「日本語聞くのやだ」っていったら、河野さんが「そう思えるんなら本物よ」って言った。「何が？」って聞いたら、「それはきっと君の中で何かが変わった証拠だよ」って言ってくれた。きっとこの短い、短く感じた９日間が何か変えてくれたんだと思う。本当に楽しかった。最高の９日間だった。

小学校、中学校、高校の卒業式で、「ここで学んだことを今後の人生に活かしていく」って言ってたけど、僕にはあんなとこで学んだことなんて、とても人生に活かしていけない。
でも、この９日間はきっと今後の人生に活かしていく何かを学べたはずだ。

色々なことを感じた夏休みだった。今まで体験したことのない最後の長い、だけど短い、10代最後の最高の思い出に残る夏休みだった。言葉にできない思いや出来事が多かった。色々なことを教えてくれて、色々学ばせてくれて、そんな体験をさせてくれたスタッフの人達。完走してくれて僕達に感動を、夢を与えてくれたドライバー、コ・ドライバーの方々。僕達の見えないところで色々してくれた山崎監督。一番近くで見てくれて技術面、精神面を支えてくれた逸見助監督。僕達の姿を最初から撮り続けてくれた住奥カメラマン。そして、ジム、アラン、オーストラリアで知り合って片言の英語で話した地元の人、他のチームの人、貴重な体験だった。
そして何より、苦労、喜び、感動、すべてのことを一緒に味わい、共に過ごしたチームメイトのみんな。僕に関わったすべての人に感謝したい。僕がこんなこと素直に言えるのもやっぱり何か変ったのかなぁ。本当にみんなと行けてよかった。本当にあ
りがとう。そしてこれからもよろしく。これからの俺を見ててくれ、きっと何かをしてやるぜ。

平成８年10月20日 ＡＭ0:03

戻る

ラリーは続く

樋口 学

今、こうしてラリー参戦記を書くため、ペンを握り、あの日のことを思い出した。ラリー参加希望書を書くため、ペンを握った日のこと。
「ラリー参加希望者はレポートを提出すること。」山崎先生の私たちへの最初の指示だった。そのときから締め切りまでは、あまり時間がなかった。その上、参加希望者を挙手で募ったとき、沢山の人の希望があった。あまりの希望者の多さに私は諦めていた。
そんなとき、「王や長島でも振らなければホームランなど打てない。」少年時代に聞いた言葉を思い出した。そして、レポートを書き上げるまでには時間はかからなかった。ラリーに参加したい理由もそれではっきりした。少年時代に聞いた言葉のように、自分を支える自信のようなものをラリーを通じて得たかった。
そんな気持ちが通じてか、16人のメンバーに私も含まれていた。自分の名を見たとき喜びと同時に、これから始まることに対する期待と不安に襲われていた。

帰郷すると、家族をはじめ周りの人が期待してくれて、すごく嬉しかった。それとともにプレッシャーも感じ始めた。こういうプレッシャーは生まれて初めてだった。どんなものか今となってははっきりと覚えていない。
次第に、新聞、雑誌などにも載ることで、スター気分にもなっていた。実家、三重

の新聞には名前も載るなどしていた。そして、色々な人が激励してくれた。

「選考に選ばれなかった人のためにも頑張るように...」という学長の励ましがチームにあった。プレッシャーのせいか、そういうことに悩まされた。その人たちの分もという気持に押しつぶされていた。私は、自分のためにラリーに参加するんだといったふうに、少しさみしく思えるが、自分自身に言い聞かせていた。

スケジュールなども決まり始めた頃、親と費用のことでいろいろ話したりした。そういう現実的な親とのやり取りがプレッシャーから解放してくれる気がして、妙に心地良く感じていた。
その頃には、メンバーでカラオケなどに行ったり、プライベートでも付き合っていた。カラオケは、メンバーに対して私のイメージを変えたりした。そんなことでＮＨＫのど自慢に小松君と出場することになった。予選には落ちたが、すごくいい思い出となった。
その次の日、成田へ向かった。そして、あっという間に10日間過ぎた。その中の最後の食事の時、逸見先生と抱き合ったとき、こんなチャンスを与えてもらったことを感謝した。そして、ぐっと、込み上げてくるものがあった。
ラリーが終了した今、日常生活のふとしたことをきっかけに、ラリーが与えてくれるものはまだまだ絶えない。それどころか、増え続けている気がする。
ラリーで経験したすべてのことが、これからも、よりいい自分の色を作る助けになると思い期待している。

ラリーは人生にとっては、スタートしたばかりのような気がする。
まだまだラリーは私にとって影響し続く。
本当にラリーに参加できてよかった！

戻る

ラリーが終わって

高下 佳久

ラリーって、はっきり言って何も知りませんでした。たまにテレビで見るくらいで…。でも、まぁ一話でも聞こかいなって、連れと話を聞きいったのが初めてでした。
ラリーが終わった今、考えてみると色々あって、全部書いとると書き足らんぐらいおもしろかった。
ラリーのこと、ましてや車のこともろくに知らんとって、初めて海外に行って、しかもＷＲＣ（テレビで見たことある）で、サービスやれ！
最初のサービスは、そらごっつい緊張した。でもこんな緊張感めったに味わえへんと思って、存分に味わったった。だからサービスが終わったあと、めっちゃ気持ちよかった。あの時の緊張感は、今でも覚えています。あっ、それと１回プラグ交換をやった時、けっこうてこずって、伊藤さんに「あと２分でできんかったら石橋と代われ！」とか言われて、「ぜーったいやったるねん」とか思って、できたのがごっつい嬉しかった。

やっぱり嬉しいことがあると辛いこともあるわけで、何にもできなかったり、何したらええんか判らん時とかは辛い思いをした。どっちかっていうと、そっちの方が多かったと思う。
それで、オーストラリアで何を得てきたかって、はっきりしたもんは解らんけど、なんか「がんばろ」みたいな、前向きな目標が自分の中でできた。

前から目標がなかったわけじゃなくて、夢みたいなものがあったんやけど、やっぱり色々現実ってあって、あきらめかけていたような日々の生活で、忘れかけてて、流されて生きてるような、だからすねた考えで、夢なんか一握りの人のもの、頑張ってできたら苦労せんわ、と思っとった。

そんな自分が世界の舞台に立って、主人公のような気分になれて思ったのは、チャンスってものはやっぱりあって、それを見つけて自分のものにするために頑張ってしないとあかんってこと。みんな主人公なんやなってこと。だから、テレビなんかで言ってることが解ったのはかなりの収穫だった。

やっぱり人間苦労すると小さくまとまりたがるみたいです。これから先、もっと色々苦労すると思うけど、流されないように、ラリーでのことを思い出して、頑張って行きたい。あとあの緊張感、充実感、また味わってみたいと思う。
それでは…

戻る

「最高の」

入田 大

あっという間に通り過ぎた９日間。あまりにも色々なことがありすぎた。正直なところ、何をどう表現していいのかわからない。嬉しかったこと、楽しかったこと、苦しかったことすべてがとてつもなく大きな経験になったと思う。
ラリーのメンバーが決定して、ほとんどが初めて見る奴で、うまくやっていけるのかと心配した。今になって言えることだが腹の立つこともあった。でも成功した今ではみんなに「最高！」と言いたい。でもそれは失敗していたとしても同じことが言えたと思う。ラリーを通じて新たな仲間ができたこと、これも大きな収穫だったと思う。
そして、決して忘れられない最高のアドバイス、指導をしてくださった師匠の方々へ。ラリーのメカニック作業はおろか、普通のメカすらこなせない人間をラリーで完走できるくらいの基本を教えていただいてありがとうございます。５年後？本当に行くかどうかはわかりませんが、また一緒に行きましょう。ぜひぜひ。
そして何と言ってもラリー本番が始まってからの変化は大きいものがあったと思う。

最初はプレッシャーに負け気味で正直ビビってたところがあったけど、日が経つにつれ落ち着いてきて、自分がどのように何をやったらいいのか、そして練習ではないからこそ、より確実に作業を行うやり方を学べたのだと思う。授業とは全く違う

心地良い緊張感！すっごくドキドキしてるのだけど内心ワクワクしてたっていうのは、本当に今でも忘れられないし、その経験が自分を大きくしてくれたのだと思う。

オーストラリアへ行って、自分がどう変わったかは自分自身よくわかっていない。正直なところ、でも今回の経験がこれからの人生で何かに関係してくると思うし、ひょっとすると大変大きな影響を及ぼすかもしれない。でも、その変化した部分が自分や、もちろん人のためにも役だって欲しいと思うし、いつかは開花するように努力したい。
あの最高の経験、思い出、極度の疲労感、本当に忘れられない。
改めて思い出すと、いろんな景色、その時交した言葉、本当にみんな出て来てしまう。チームワークもうまくいって、結果は大成功、そして僕は無力とも無知とも思わない。足りない力と知識は手に入れたからこそ成功したのだと僕は信じている。
しょっぱなに吉○さんに叱られて、次は見てろよ！と思ったときもあれば、上○さんにヒザゲリをくらった楽しいこともあった。後々になって三○さんはいろんな雑誌に出るわ出るわ。坂○さんも自分のコーナーもってるわとみんな個性溢れる人で、そんな人達と知り合うことができた。それも良い経験だったし、本当、オーストラリアに行って良かったと思う。
今回ラリーに関わってくれたすべての人にすごく感謝したい。他にも書きたいこと沢山あるのだけど、何となくイメージが文章に出てこない。案外自分の中にしまっておきたいことなのかも知れない。でもただ一つ言えることは悪いことは一つもなかったということ。
このあまりにも短いオーストラリアは、自分を見直し、成長できたはずの日々だった。これからの自分がどう変わっていくかは解らない。一つはっきり言えるのは、仕事にしろ生活にしろ、この最高のかけがえのない９日間が必ずプラスになるということと、それが活きるような頑張りをしたいことである。
一緒に時間を割いて指導してくれた先生方と、アドバイスをしてくれた方々、そして一番メインのラリーのメンバー！！本当にありがとう。
またみんなで楽しめる日が来るのを期待して、１９９６年のオーストラリアでの最高の経験をずっと忘れずに……。

戻る

ＷＲＣ第７戦参戦記

富山 洋輔

ラリーから２か月以上が経った。チームが正式に決まってからこの半年間が、とても楽しかった。特に向こうで過ごした10日間は、忙しい日々だったが、それ以上に楽しいことばかりで、とても短く感じられた。向こうでの出来事は２か月以上たった今でもはっきりと思い出せる。
俺たちは本当に運がいい。それはオーストラリア・ラリー参戦の話が全国８校の自動車工業関係大学のうち、高山短大にその話が流れてきたこと、その学校に自分がいたこと（これが一番、運がいい）、沢山の希望者の中からメンバーに選ばれたこと、オーストラリアでは、例年にない季節外れの大雨だったらしく、おかげでラリ

ーは荒れる荒れる。かなり過酷なものになったことなど色々ある。今回の悪天候をついてないな、と思う人もいるかもしれないが、俺はついていると思ったくらいだ。参戦するからには、少々ヤバそうな方がやりがいがあるし、おもしろいし、それと完走できたということは、スゲェー！と思う。たぶん。
雨が降出す前、とても順調に故障もなくいっていた頃、このまま行けば目標の完走はできる。トルクチェックと目視とクリーンアップをしっかりやればいいから、と言われ、これらが一番簡単な作業だけど、一番大事なことだ、と作業していた。
だけどやっぱり正直なところ物足りねぇなと感じていたのは俺だけじゃないと思う。
今考えるとそんな風に感じていたのは、ドライバーとナビゲーターの命を預かって整備するんだという自覚が、全然足りなかったんだと思える。要するに、メカニックというよりも、ただ車をいじることができる素人ということになる。
２日目、Ｌｅｇ１、ＣｏｌｌｉｅＳｅｒｖｉｃｅＰａｒｋで初めて全身ずぶ濡れの泥だらけになった。この時は、ツイてねぇ、メッチャ寒いとしか思わなかった。
３日目、Ｌｅｇ２、ＹａｒｒａＳｅｒｖｉｃｅＰａｒｋに入ってくる他のチームの車を見て、ＳＳの状況が悪そうだと予想できた。まず、ストラット４本交換という初めての実戦での大きな仕事があったが、無事終わらして、練習通りにやれたことで少しばかり自信が出てきた気分でいた。でも、次に左前のロア・アームの交換で、４分オーバーし、40秒のペナルティを受けた時には、ラリーの厳しさと自分らの実力を知った気がした。
が、さっさと気持ち切り替えてＢｕｎｎｉｎｇｓに向かった。開き直りが大切という時もある。
Ｂｕｎｎｉｎｇｓは、台風並みの雨と風、ブルー・シートの上には川が流れていて、サービスに入って来る車は、どの車もタップリと山盛りの泥を手土産にコギタネェ姿で帰って来る。俺たちはすでにＹａｒｒａでコギタネェ集団になっていた。コギタネェ奴等が、コギタネェ場所で、コギタネェ車の下に潜り込んで、泥水の上で寝転がったところで気にすることなんか何もねぇ。泥だらけで、全身ずぶ濡れになり、コギタネェ格好に更に磨きがかかったが、Ｌｅｇ１の頃と違って、そうなることがおもしろくて、嬉しかった。
最終日、Ｌｅｇ３、何事もなくチームの車は２台共にゴール・ランプをくぐったらしい。
実際にその瞬間を見ていないから、今イチ、実感が沸かなかった。でも、それはそれで別に構わなかった。明日もラリーが続くような気分でいれたからだ。
先生達は、俺たちの顔つきが全く変わった、頼もしい感じになったと言うけれども、ほとんど実感はない。けど、自分自身に自信と度胸はついたと思う。開き直ることも知った。これらは、卒業後、社会に出て、特に俺達、新人にとっては強い武器になると思う。
得たものは十分あった。
ラリーに参加できたこと、オーストラリアに行けたこと、本当に良かったと思う。色々なことで自分のためになったし、良い人生経験になった。
何かを達成したという喜びで涙が流れるという気持ちを知ることができた。

また、日本から出て異国の文化に触れることは勉強になった。まぁ、それは今回初めて外に出たということもあるけれども、向こうにいる間は、向こうの良いところがたくさん目についた。逆にこっちに帰ってきてしばらくは日本の嫌なところが気になった。
部屋で写真を見ていると、特に車の写真なんかは雑誌等に載っていたものと変わりなく見えて、冷めた感じで見ることがある。それは一枚の絵でしかないからだ。でも、赤茶色く染まったツナギと皮手は、まぎれもなくオーストラリアの土の色をし

ている。写真もいいけど、このツナギと皮手を見ている方がいい気分になれる。残念なのは、もう着ることがないということだ。

と、自分なりの感じたことを書いたつもりだけど、文章や言葉で言い表したところで、半分も、その素晴らしさや、楽しさ、悔しさは伝わらないと思う。
やっぱり、こればっかりは、自分で行って、見て、聞いて、感じて、初めて解るというものだと思う。
また５年後か、10年後か、もう一度集まって挑戦できたらと願う。

´９６．１１．２７．

戻る

ＷＲＣ第７戦参戦記

川島 祐介

オーストラリアにいた９日間はあっという間に過ぎてしまいましたが、自動車のことはもちろん他にも色々と学び感じ取ることができました。
ラリー中は精神的にも肉体的にも辛かったし、２台が完走したときも感動を味わうことすらできなかったが、そんな辛い毎日でもとても楽しくやってきたと感じました。
しかし、帰国して日が経つにつれて、徐々に感動などがわいてきました。そしてラリー中のことを思い出すと、今でも行った場所などやその時にあったことを思い出すことができます。それだけ自分にとってラリーへ行ったことがとても印象に残っています。また、ラリー中に上杉さんなどの上の人に、仕事に対してきつく言われたことが何度かありましたが、その時はいやな気分になったこともありましたが、今ではそのことも良い思い出となっています。
ラリーを通じて、色々なことを感じ取ることができました。自分では、ラリーでメカニックやその他の体験をしても自分が変わることはないと思っていました。確かにラリー前も後も自分は変ったとは思っていませんが、学生の16人を見てみると、ラリー前では人に言われたことしかやらなかったが、ラリー中または終わった後では、それが人に言われたこと以外にもやれるようになり、確実に少しではあるが成長したと感じられました。また、ビデオを見て、半年ぐらい前の自分たちを見ても何となく自分が若かったようにも見えました。
最後に、自分がこのラリーのメンバーの16人に入れたことと、そのリーダーができたことを本当に嬉しく思い、またそれを誇りに思います。
それからこのラリーを企画してくれた山崎さん、上杉さん、それに参加してくれた人達にとても感謝したいと思います。ラリーではとても良い感動と経験ができました。でも今回のラリーの内容では全然満足できなかったので、５年後、10年後、いつになるか分かりませんが、絶対にこの16名で再チャレンジしたいと思います。

戻る

ラリーで得たもの

森川 洋一

1996年９月13日、ラングレーパーク。
けたたましいアフター・バーンの音とともに特設スタジアムの中へ車が飛び込んでいく。
一瞬にして周りの雰囲気は一変し、仲間達の顔つきが変わる……。

ラリーの始まりであり、自分にとって印象に残る１シーンである。
自分がこの試練に挑戦しようと思ったのは、いうまでもなくメカニックになるための経験を積むこと。そして純粋にモーター・スポーツの世界に参加してみたかったから。

しかし、いくら自分達がプライベーターで参戦するとはいえ、それこそメカニックをプロフェッショナルから選抜し、世界中から参戦してくるＷＲＣのワークスチームと立つ舞台は同じなのである。まだまだメカニックのヒヨッコにも達していない自分にとって、この充分すぎる試練に挑むこと自体が、まさに挑戦であったように思える。
しかし、この大きすぎる舞台は自分にとって不安の要素とはならなかった。仲間がいたからだ。
仲間同志で刺激し合い、挑戦心をかきたて、一丸となって向かっていく。
世界の舞台という中途半端な気持ちでは、はじき返されそうな場所を経験も何もない自分達は、そのすべてを吸収してやろうという若さゆえのチャレンジ・スピリットと気合いだけでのりきったのだと思う。
今回のラリーで得たものは大きい。技術的にはもちろん、自信もついた。たくさんの悔いも残った（今後に活かす）。そしてこの時期に（この歳で）こういう体験ができたということ。これは生涯において本当に重要なチェック・ポイントになったに違いない。
そして何よりも１６人の仲間を得たこと（自分も含む）。これらの体験を悔いのないよう今後に活かしたい。

戻る

ＲＡＬＬＹ ＡＵＳＴＲＡＬＩＡ

長野 麻理

最後のサービスが終わった時、「これで終りなのか、２台とも完走なんだ。そーなんだ。よかったよかった。」そう思っただけだった。後片付けをしているときも、完走したとかこれで終りなんて実感ははっきりいってなかった。明日も目が覚めたらラリーを続けていそう……、そんな感じだった。なんか「終わったのを認めたくない」そんな気持ちもあったからだと思う。でもなにか満足した気持ちだった。
ホテルに帰ってパーティーへ行く準備をしている時も、疲れなんて全く感じなかった。
疲れどころかみんなでプールで遊んで楽しかった（よく考えれば、オーストラリアに着いてから毎日朝早く起きて夜遅くまで頑張ってたけど、全然辛くはなかった）。本当に好きで自分のやりたいことをしている時って、第三者から見れば、そんな大変なことよくやるわーというようなことでも楽しくできてしまうんだなと思った。
パーティーが待ち遠しくて、準備も時間がなくて、忙しかったけど、楽しい気分だった。
でも、パーティーが終わって明日になったら日本に帰るんだと思ったら、あんまり早く行きたくないなんてもちょっと思った。
パーティー会場に着いてみると、入口の所からなんか畏まってドキドキして、中はどうなっているんだろう、どんなパーティーなんだろうとテンションが上がっていた。外国のパーティーなんか憧れてたし、しかも有名な人達と一緒だと思うと嬉しくてたまらなかった。中に入って行くと、めちゃめちゃスタイルのいい女の人がいっぱいいて、なんか近くに行きたくなかった。会場内もすごくいい雰囲気でます

ます嬉しくなった。パーティー中、トップドライバーたちと写真を撮ったり、サインをしてもらったり、三好さんや片岡さんたちと同じテーブルでお話したりして、とても楽しくて嬉しくて仕方がなかった。
ふと我に返った時に、私はこんなすごいパーティーにいていいんだろうか。ＷＲＣに参戦なんてやっぱりとんでもないことだったんだなぁ、とつくづく思ってしまった。上杉さんをはじめ、協力して下さった方々には感謝してもしきれないと思った。パーティーが終わって帰る時は、なんかさみしかった。

最後の食事会は、これが終わったら日本に帰るんだと思うと、テンションが上がらなかった。食事が終わって、協力して下さった方々を送り出すとき、本当にこれで終わったんだと実感し、そう思うとちょっと涙が出そうになった。
飛行機に乗ってしまうと、気が抜けたというかなんというか、睡魔に襲われ、朝まで眠りっぱなしで、なんとなく朝日を見たのを覚えているだけ。成田空港に着いて、とうとうやって来た本当のお別れの時、一言一言が心にしみてきてついに涙……。
家に帰ってからも、しばらくはボーッとしたままで、何も手に付かない状態だった。気が付くとオーストラリアでのことを考えていた。ホテルの駐車場で、はじめは何をしていいか分からず、気ばかり焦っていたこと。だんだん車ができ上がっていく喜び。食料の買い出しに行って、何がなんなのか分からず、日本ではなんてことない事なのに、すごく手間取ったこと。マクドナルドで注文するのに疲れたこと。ステッカーを貼るのに、「飛騨」という字に困らせられたこと。やっぱり日本の食べ物が一番だと思ったこと。もっと英語を勉強しておけばよかったと思ったこと。外人さんに自分の言いたいことが通じたときの喜び。ビデオや雑誌でしか見たことのないラリー車がたくさんあって、目と耳で実感できたこと。エリクソンの走りが見たくて、ラングレーパークを必死で走ったこと。
三好さんがヒットして来た時、見てることしかできなかった悔しさ。雨の中、一生懸命泥と戦ったこと。１回目のエアフロメータの交換の時、やらせてもらえなかった悔しさ。そして２回目の交換の時、やらせてもらえた喜び。少しずついろんなことに気が回るようになっていき、ラリーに参戦している実感が湧いてきたときのワクワクとドクドキ。日本語が通じないもどかしさ。移動中に車でよく笑ったこと。車で走っても走っても変わらない風景。有名ドライバーを必死で追いかけたこと。ラリーが始まったとき、浮ついてばかりで、満足に仕事ができなかったこと。いろんなことが頭の中でグルグル回っていた。そして、「またラリーに行きたい」と思っている。

ラリーに行けるかもしれないと分かってから、連れてってもらえるなら何でもやると必死だった。メンバーに選んでもらえて、自分なりに一生懸命やってきたつもりだった。
でも今思うと、練習の中でも適当なことやって満足してみたり、同じことの繰り返しにイヤになってみたり…。本番で何もできずに悔しい思いをいっぱいしたのは、やっぱり自己満足してただけで、もっとやれることいっぱいあったんだろうなと思う。初めてのことだから、何をしたらいいのか分からなかったから仕方ないと言ってしまえばそれまでかもしれないけど、でも…。実際にラリーに参加して、上杉さん、吉本さんはじめスタッフの皆さんに教えていただいたことの大切さが分かったから、あの練習の大切さがよく分かったから、そして、皆さんが、好きなことを仕事にして、本当に楽しそうで、輝いて見えたから、好きなことを仕事にできるって本当に幸せだなと思ったから、これからは今まで以上に頑張れると思う。
１６名のうち、ほとんどが知らない人だったけど、みんなと仲良くなれて、遊びに行ったりできて嬉しかった。

今まで２０年間生きてきた中で、いろんな事をやってみたけれど、みんな途中でやめてしまって、何一つものになったものはない。努力らしいことは一度もやったことはないと思う。
２月にラリーの話を聞いて、「やりたい」と思った。あれだけ強く「やりたい」と思ったことは過去にあっただろうか？
やっと自分のやりたいことを見つけられたと思う。この経験は私の一生の宝物です。
何とも言えない想いがあります。
これを励みに頑張っていきたいです。

戻る

１９９６ＷＯＬＤ ＲＡＬＬＹ ＣＨＡＭＰＩＯＮＳＨＩＰ ＲＯＵＮＤ７ ＲＡＬＬＹ ＡＵＳＴＲＡＬＩＡ

櫻井 良勝

今までＴＶ等で見るだけだったモータースポーツ。
その中でも“ラリー”の最高峰「ＷＯＬＤ ＲＡＬＬＹ ＣＨＡＭＰＩＯＮＳＨＩＰ」に自分達が目指しているメカニックとして自分自身が参加することになったら…。
「窓拭きでもいいから…！ＷＲＣに参戦したい！！」 ラリー参戦は自分の夢でした。そしてその一生に一度実現することができるかどうかくらいの“夢”が実現することになった。しかも学生だけのメカニックで！
しかし、ボルトの締め方一つで、組み付け一つで…。ほんの些細なミスが大事故に結びついてしまうラリーのメカニック。自分達の整備がドライバーやナビゲーターの命を預かっている。自分達のメカニックでラリーの最高峰のＷＲＣを走り切ることができるのかという不安もありました。「ドライバーに常に安心される整備を心掛けたい」という、これから自動車整備士を目指す上で、一番大切で一番難しいこの事を学ぶことができたと思います。いくら完璧な整備をしても、ドライバーを不安にさせてしまえば事故に結びついてしまうのです。ラリーを通じて改めてそのことを認識することができました。
また、ラリーのメカニックは時間との戦いでもあります。限られた時間の中で正確な整備を行い、ラリーカーを送り出さなければなりません。工具も限られたものしか使用することができないのです。
メンバーに決まってからは、放課後や授業の合間などの限られた時間の中で自分達なりに練習を行ってきました。１年間この学校で自動車の基礎を学んできたわけですが、ラリーのメカニックとして自分が本当にできるのか不安で一杯でした。練習の中でその基礎の大切さも分かったのですが、何よりも「頭を使う」ということの大切さがよく分かりました。現場にはマニュアルがあるわけではありません。自分達なりに、どうゆう場合はどうすれば良いのかなど考えるようになりました。「早く組み付けるにはどのような順序で行えば良いのか？どんな工具を使用すれば良いのか？」など何度も考え、タイヤ、ブレーキパット、ストラット、ミッション等、自分達で様々な状況を設定したりして、自分達の担当箇所を確実に整備できるように練習してきました。
ほとんど毎日のように練習を行ってきたわけですが、辛いとか厳しいと思うよりも、むしろ楽しかったです。車をいじることが何よりも好きなので、授業が終わった後の車に触れることのできる時間が毎日楽しみでした。そんな練習の日々も授業

やテスト等にも追われ、アッという間にラリー本番を迎えることになったわけです。
ラリー中の４日間は物凄いハイスピードで過ぎていきました。
１日目は舞い上がってしまっていました。“Ｌａｎｇｌｅｙ Ｐａｒｋ”での１回目のサービスでは緊張と夢がかなう嬉しさとで手が震えました。
２日目、“Ｃｏｌｌｉｅ”のサービスで三好さんがフロントレフトをヒットしてサービスに戻ってきたときは、その緊張もピークに達しました。練習をしてきたとはいえ、いざ現場でその場面に直面したとき、頭で考えることができても体が思うように動かなくなってしまいました。なんとか無事にサービスを終えることができたのですが、サービスの制限時間が迫る中、自分達の力量の無さを痛感させられました。
ラリーカーを待っているときの緊張感と、サービスを終えた後、「ＡＬＬ ＯＫ！！」と大きな声で自信をもってラリーカーを送り出すことができたときの安堵感はなにものにも代え難いものがありました。
３日目になって、緊張はしていても少しは楽しみながら作業ができました。雨にも降られ、“Ｙａｒｒａ”と“Ｂｕｎｎｉｎｇｓ”でのサービスはドロドロになって大変でしたが、本当に思い出に残っています。
最終日、この日になってやっと「これがＲＡＬＬＹというものなんだ」ということが少しわかりました。最終サービスを終え“Ｐｅｒｔｈ”へ戻ったとき、体中の力がスーッと抜け、ラリー中の緊張感や厳しさが、今まで味わったことのない喜びと感動に変わりました。また、完走できた嬉しさの中に正直言うと、「これで終り」という少し寂しい気持ちにもなりました。
ラリー中のことは、緊張と不安の中、アッという間に過ぎてしまいよく覚えていない面もありますが、自分達が整備した車がオーストラリアの大地を駆け抜け、パースへゴールしたときの感動は一生忘れないと思います。今では「もう少しラリーを続けたかった」という気持ちです。
「ラリーを走り抜く」この一つの目標に向かい、チーム全員が一つになって完走することができた充実感。そして整備の楽しさも改めて教えてもらいました。このラリーでの経験と自信を、これから整備氏を目指す上で、少しでも活かしていきたいと思います。高山短大に来て、この仲間達に出会うことができ、このメンバーで完走することができ、最高の思い出です。この一緒にやれた仲間達に感謝したいです。そしてラリー出場を支えて下さった方々、本当にありがとうございました。
またいつの日かチャンスがあるならば、ラリーにＣＨＡＬＬＥＮＧＥしたいです！
いや、絶対にＣＨＡＬＬＥＮＧＥします！！！

戻る

ＷＲＣ第７戦参戦記

上山 隆弘

その場所には有名な人達と、すっごい車が間違いなくあった。とても大きな所だったとは思う。けど自分にはよく実感がなかったというような感じだった。
車だけのことではなくいろんな事をまだまだ何も知らないのもあると思う。ただただ自分にとってフレッシュで、そこにはこう何ともいえないような気持ちのいい時間が流れていて、一生懸命な自分といつも以上に“素”な自分がいた。

作業は、どうあったにしろ自分のできることというのはレベルの低いところにあって自分達がやったんだという感じは、もちろん何ごとも一人ではできないことも知っているけど、色々な面において「満タン、ＯＫ！」ではなかった気もする。とかいって、目から溢れ出たものもあったですよねー、やっぱ。
世界どこに行っても大抵人はいる。その中で少しの時間でもいろんな人達と接したこと。少しだけど知り合えて、一生懸命で、やっぱ少し頼り気味だけど一緒に作業ができて、僕は運がいい。みんなの顔は全然忘れそうにない。山崎先生はいつも考えているようだった。それと素敵なｈｅａｄとバリトンボイスのような声。ｄａｎｄｙでした。「今日も一日頑張っていきましょう」。で逸見先生、えらい怒られたし、よく裏切ってしまったし、困ったもんです。僕は逸見先生でなかったら参加していなかったかも、いやできなかったかもしれなかったかなぁ。
でも、あのひげ顔はかっこ良く、笑った顔はいつものやらしい目でなくてよかった。山崎先生のバリトンボイスに対するのは上杉さんの、まさに上杉節。今でも遠くで聞こえそうで、嬉しい真顔で「うそ」言うし、でも小ささを感じない人かなぁって。「社長ッー」で吉本さん。夜一緒にお話したことはとりあえず秘密で、すぐに目から汗かくし、足は凄く長いし、ＮＩＶＥＡは欠かせないようで素敵な人でした本当に。住奥さんの車の中の寝顔には毛布１枚って感じでした。映像をうまく仕上げてもらって感動しました。河野さんの顔は広くてすごかったし、英語でこれがまたさり気ない。かっこえーッて思いました。
顔の広さでいえば当然伊藤さん。一緒に住みたい感じですね。力強そうで一人ですぐどっか行ってしまいそうやけど…。白鳥さんはもうみんなから「シラトリィー」でなんかいいなぁーって。今度“レイコリスト”を用意しましょうか？ 坂本さんはいっつもすぐいなくて、気がつけばいて、背が高ーいのに分からない、さすがでした。ＰＤ見てますよ。影の力持ちは中台さん。見えないところでねぇ、何してたんですか？（うそです）なんか辛そうなときもあったみたいで。かっこいいのは時々きれいな石橋さん。時々一人でいましたけど、作業のときは驚きました。伊藤さんの中にだったら２個ぐらい入りそうな小さな体で、男なんかに負けないことするんですものねー。これからも頑張ってほしいです。哲ちゃんとの素敵なコンビ。おにぎり、ハンバーガー、ゆで卵とくれば、良枝さん。けっこうｇｏｏｄ ｔａｓｔｅ！！で、本当てっちゃん、よっちゃんは素敵な二人でした。で三好さんはコリンとの後ろ姿のツーショットがよかったと思います。うな重は好きなんでしょうか？すっごく気になるところです。コリンは、タイムチェックの所で置いてあるアメをよーく選んでるし、ナビにはやっぱアメがいるのか。やはりさり気ない前傾姿勢の歩行。
あれがきっとドライバーを前へ前へ導いて行くんですねー。ということで立松さん、いや横松さんなんか、“リアルガチャピン”で飛行機の中で一人で小さな明りの下で何か書く姿に「そうなんやなぁー」って思って、今度１回本読んでみようかなって思いました。だけど分かりません。高桑さん。奥さんけっこうｂｅａｕｔｉｆｕｌ！抑えた走り済みません。多くは語らなかったですけど、見てていい人だと思いました。アランとジムは、僕には欠かせない。２人とも日本の大人には少ない“ノリ”で、よー笑う。あの笑いは僕もいただきました。アランとはヨークの場所取りへ２人でいったし、どっか違うとこ行ったらどーしよ思ったけど（うそやけど）、よく話しました。本当、片言英語聞いてくれようとしてくれるから嬉しい。ヨークでは、高校の時のオーストラリア人の先生がいたんだけど、その人の友人のダイアナって女の人が訪ねて来てくれて、「何でや、なんで知ってるんや」と驚いている時も、パッとアランは来てｅａｓｙなＥｎｇｌｉｓｈで教えてくれるし、ハンバーガーおごってくれるし、つなぎ１着くれるし、作業中もどっかから素晴らしいアイテムとってくるし、感動もんで僕は“浴衣”を送ることにしました。
ジムは、本当優しいサンタクロースみたいな目で、帰りも見送りに来てくれるし、

アランとはツインズみたいやし、２人ともビール大好きでね、また会いに行くもんね。オーストラリアの人達は陽気で、違うチームの人達はラグビーに誘ってくれるから一緒に遊んだし、最初の日本語上手な姉さんとも、今度日本語について朝まで語ることにしました。それからマクレーはもう女好って感じで踊ってましたね。ホモみたいな顔やのにと誰かは言いました。エリクソンは犬顔でしたね本当。あれで噛みつくんでしょうね。ＳＴＩの社長は、昔のＮＨＫのおもしろクイズやったかなぁー、司会の人にちょっと似てるし、パーティーの帰りタクシーに乗らずに一緒に帰ったらよかったのになぁー。
とにかく、どの人にもありがとうの気持ちがあります。あっ、もし失礼な事書いたら手紙をくださいね。向こうで思った。日本人はお金持ちなんかなぁー。つなぎもそろっててかっこいい。いい車で参加できる。ツアーもくめる。そんな中に自分がいる。仕方がないといったらそれまでだけど、色々と考えるところもあった。オーストラリアの人達は良かった。日本に戻った時、日本人を見た瞬間、自分も日本人でありながら、それこそ「夢だったか」のようだった。切符をサンキューと言いそうになりながら、ブルーな気持ちになりかけたが、それはそれであっという間に過ぎた瞬間の中で、確実に自分自身が感じたことはある。それを書くにしても、きれいにまとめられない。人生に影響どうこうってのは、自分自身よく分からないところもまだある。10年、20年かかるかもしれないし、明日分かるかもしれない。人それぞれ経験し、どう活かすかなんて自分次第で受け方も違う。
そんなことは後にして、今後、僕は生きていこうと決めた。得たものをどうこう言うのは、また別の機会にしたい。
そして、僕に関係した人すべてに心からありがとうを言いたいです。それで、今度はもっと色々なこと、車のことでもレベルが高くなった自分がいて、あの時よりもう一つ上の感動を、何かの形で味わえたなら…。
ありがとうございました。（ア、サンテ、サーラ）
Ｓｅｅ Ｙｏｕ ！

戻る

ＷＲＣ第７戦参戦記

齋藤 正朗

今回のラリーの体験は、自分にとって夢であったことだったのでとても良かった。

サービスの初日では、とても緊張して、自分自身やりたいのにやりたくないような、不思議な気持ちでした。でも、一度やってしまうと、もうあとは頑張ってやるしかないという気持ちが強くなって、サービスがとても楽しくなった。

今回のラリーで一番辛かったことは、やっぱり雨の中でのサービスでした。僕は車の下に潜り込まなければいけなかったので、はじめは嫌でしたが、いざ車が来てしまうとそんなことは忘れて、自分がいまやることは、自分の持ち場を一生懸命やって車を走らせなければならないと思い、それにもましてサービスをやっているときは楽しくなっていました。 最終日は、完走させたいという気持ちと同時に、完走できるかもしれないという気持ちが出てきて、より一層頑張っていました。

最後のサービスが終わると、なんか気が抜けてしまい、もっと長くラリーが続けばいいのにと思いました。最後、車が帰ってきたときは感動して、今まで頑張って良かったと思いました。

今度はスバルに行くので、サファリに出て、もう一度この感動とサービスの楽しさを味わいたいと思います。

戻る

ラリー参戦記

伊原 宏之

「ババババババ」いよいよスタートの時。これからいよいよ本番が始まる。不安、期待、緊張で自分の身体が自分のものでないような気がした。

一年の企業ゼミで、学生だけのメカニックでラリーに参戦するという企画を聞いた。今まで自分が将来やってみたいことが見出だせないでいた自分の中にこの企画は反応した。しかしラリーのメカニックなど本当にできるのかという疑問もあった。しかし自分の中ではこの企画に参加したいと強く思っていた。

選考方法にまずレポートがあった。文を書くのは昔から苦手だが精一杯その文に託そうとしたが、こういうときに限って文が思い浮かばないのだった。一次審査通過者の発表前には半ばあきらめていた、しかし、通っていたのである。とても嬉しかったが、落ちた人もいるのでできるだけ平静を装っていた。

二次審査の面接も受かり、いよいよ練習が始まったのであった。練習初日、何をして良いのかも分からず、とりあえずはタイヤ交換から始めた。その後、練習メニューみたいなものができそれにそって練習していく。といってもトルクチェック、タイヤ交換そしてストラット交換ぐらいであった。トルクチェックは、まずボルトの場所と大きさを知ることから始まった。タイヤ交換は、クロスレンチをいかにうまく使いこなせるかを考えた。この同じ練習をしていると、目標タイムもクリアーし気が抜けてくる。と同時に本当に「これだけでよいのか？」という疑問も浮かんで

くるのだった。

初の研修、まず自分のポジション決めだった。燃料給油になった。このときは足回りがすべてという考えがありがっかりした。（レースを終えた今は、給油は大事な仕事だと思い知ったが。）この研修で自分達が甘かったというのを思い知った。これで気を入れ直しその後の練習へと向かっていった。

この後の練習ははりきっていた。しかしその気合いも練習中のハブボルト折れやストラットのボルト折れで少しそがれたような気にもなった。しかしそのつどボルトやナットを交換したりして次の研修まではりきっていた。がそのうちとても不安になってくるのだった。本当にこれで良いのか？他にも色々やらなければならないのではないか？と。

この頃、平行してバイトをして資金作りに励んでいた。練習が終わるとすぐバイト先へ行き、夜までやっていた。

２度目の研修、ここでは練習の成果を出せたような気がした。そしてこの研修でラリーのメカニックがとてもおもしろく感じた。きちんと確実に早くという感じがとても心地よかった。

９月９日成田空港、いよいよ出発だ。パースまでの10時間は長かったが、オーストラリアの地を踏み「いよいよだな」と思っていた。

翌日からは大変だった。車を作り、パーツバンにパーツを載せ、朝から夜までの作業は楽しくもあり、辛くもあった。いよいよ明日スタート。

車がＳＳ１を走り終わり入って来た。トルクチェックと給油のみ、給油は予想以上に大変だった。幾度もこぼしてしまった。この時のことは今思い出そうとしてもあまり覚えていない。とても緊張していたのだろう。

Ｌｅｇ１、AM6:00ホテルを出発し、ＲＥＦＵＥＬ ＰＡＲＫのＤＡＮＤＡＬＵＰへ向かう。着いてから時間があったので朝食をとり、車を待つ。無線が入り、また緊張する。Ｎｏ．２４三好・スミス車が来る。その後Ｎｏ．６７高桑・立松車が。無事送り出しＣＯＬＬＩＥへ急ぐ。移動中、ラリーカーが横を通るとミーハーになるのだった。

ＣＯＬＬＩＥでのサービス。一回目は何事もなく終えたが、二回目にアクシデントが。Ｎｏ．２４三好・スミス車が壊れたらしい事を無線からの連絡。パーツを用意しながらもとても不安になっていく。

車が来た。左前のロアアームが折れていた。交換作業をやっと終え、送り出す。このサービス以降緊張がとれたような気がした。

ＰＥＲＴＨでの最後のサービス。ホテルへ帰ると体より精神的に疲れシャワーを浴び直ぐ眠りに就いた。

Ｌｅｇ２、チームＢは楽な日のはずが大雨。始めのＹＡＲＲＡでびしょ濡れになりとても寒かった。ＢＵＮＮＩＮＧＳに着いたときＳＳがキャンセルになったのを聞いた。ここは主にチームＡの仕事だった。ここでまたもアクシデントが起こった。車が来るのを見ていたが、Ｎｏ．２４三好・スミス車が「ガリガリガリ」ととてつもない音を出して帰ってきた。下をのぞきこむとアンダーガードが折れており、急いで伝えにいった。吉本さん達のおかげで何とか車を出すことができた。この作業

は、もうただただすごいと思うだけだった。

Ｌｅｇ３、最終日。いつも通り朝出発して行くが何か違っていた。ＹＯＲＫでのサービス。この後はゴールするのみなので気合いを入れてやった。ＰＥＲＴＨで車検のためのサービスをし、送り出した。この後少しボーっとしていた。後片付けしているときも実感は沸いてこなかった。ただもう終わったんだという想いだけだった。

今、思うことは本当にこの企画に参加して良かったと思う。この気持ちはうまく表現することはできない。しかし、一生の思い出を手に入れたと思う。

それにしてもオーストラリアの雨はすごかったなぁー……。

戻る

R A L L Y A U S T R A L I A

小松 聖児

僕がラリーに出て感じたことは、ラリーというのは他のモータースポーツでは味わえない、お互い助け合う気持ちとか、信頼する気持ちがあるように思いました。これはどういうことかというと、助け合う気持ちというのは、例えば、身近なところでいえば、チームメイトが修理にててこずっていたら助けるとかで、もっと広い意味だと、ラリーに参加しているすべてのチーム、人々が困っていたら、直接は手助けできないけど、何とかして完走して欲しいとかみんなが思うということです。

そして、信頼する気持ちというのは、特に自分達のチームで言えることだけど、例えば、サービスタイムが少なくて、本当はドライバーの不具合な箇所が直せなかったとしても、まだ学生であまり整備の経験が少ない僕達がドライバーに「オールＯＫです。」と言えば、三好さんと高桑さんは、「ありがとう」と言って僕達のことを信頼してくれて、走ってくれました。このことは、本当にメカニックとして信じてもらえていると感じ、自分達に少し自信がついたような気がしました。

それと、この文を書いている日はもうラリーが終わって帰って来てから約１か月後だけれども、今だに僕はラリーに参加したことが夢のように思えてなりません。なぜかというと、ラリーには10日間も行っていたのだけど、毎日があっという間に過ぎ、気がついたらもう日本に帰って来たような気がするからです。

でも、よく色々なことを思い出してみると、本当にラリーに出場して貴重な体験をたくさんしました。特に、今回、僕たちのチームのことを手伝い、見守り、動かしてくれた上杉さんと上杉夫人。僕達に技術指導やこれから将来どんな整備士になればよいか等のアドバイスをしてくれた吉本さん。睡眠不足ながらも、いつも安全運転でサービスバンを運転してくれた河野さん、白鳥さん。僕たちが分からないところがあると、ナイスなアドバイスをしてくれた伊藤さん。やれば出来るということを教えてくれた石橋さん。僕達の思い出を撮ってくれた坂本さん。冷静なドライブで見事に完走してくれた高桑さん、三好さん。なんとか完走しなければと一生懸命ナビをやってくれた立松さん。僕達の見えないところで色々な手続きの仕事をやっ

てくれたり、通訳をしてくれた中台さん。そして、夢を現実にしてくれた山崎先生。僕達の練習に付きっきりで、そしてメンタルな面でも気を使ってくれた逸見先生。最初から最後まで僕達の記録をしてくれた住奥先生。観戦ツアーの学生達の世話をしながら僕達のことに気を使ってくれた小金先生。それと、ラリーチームＡ・Ｂメンバーのみんな。

今、書いた皆さんの力がなければ今回のラリーは成功しなかったと思うし、お金では買うことのできない、こんなに素晴らしい体験は得られなかったと思います。本当に皆さんに会えて、僕は嬉しかったです。それでは、これからもそれぞれの夢に向かって頑張りましょう。

戻る

暴露

植田 真紀

私は、企業ゼミの時に山崎先生が「学生だけのラリーチーム」の話しをされ、それを聞いて「おお、これや。」と一瞬にして眠気が覚めました。休み時間になって「どないして決めるんやろな」と隣の男の子と話していると、前の列の男の子が「オレ、成績順やったら余裕で行けるわ」などと言っているので、「なんや、この子」と思っていました。今になって言いますが、それは、入田君でした。

ラリーに参加したい希望理由の紙は、後悔しないように紙いっぱいに書きました。自分の将来の夢、結婚、新婚旅行など、ラリーに少し遠いような事ばかりで、自分の気持ちや考えを先生方に知ってもらいたかったからです。そして、「女性だけのラリーチームのビデオを見て感動して泣いた」というのも書きました。

実は、誠に言いにくいことですが、逸見先生が好きではありませんでした。１年の後期に実験実習の機構Ｉで授業を受けましたが、最初の授業から怒鳴られて「なんて、おっかない先生なんや」と思いながら何回か怒鳴られて、授業をしにこられない日が何日間かあって、逸見先生にどんな理由があったのかは分かりませんが「なんで、逸見先生来うへんの？」と腹立たしい気持ちでした。今思うと、もし、ラリーチームの助監督が逸見先生以外の先生だったら、今だに先生に対する気持ちは変っていなかったと思います。今は、逸見先生大好きです。助監督が逸見先生でほんまに良かったです。先生の授業、たくさん受けたかったです。

３月の懇談会で、姫路の会場に小金先生が来られました。私は、「ラリーにどうしても行きたいんや」ということを言いたかったので、最後まで残っていて、三者面談をしました。その時は、母が一緒だったので、「子供がラリーに行きたいとゆうてる親の気持ち」を、先生に言っていました。そしたら先生は、「女のお子さんやのに、ラリーに行け行けと言って下さって、理解のあるご両親で良かったね。」などと、私が泣きそうになることを幾つか言われたので、親の前では泣かんとこと思っていて歯を食いしばっていたのに、もうあかん。この頃から泣くことが多くなりました。
２年生になると忙しくなると覚悟していましたが、ほんまに忙しかったです。１か月に２回は家に帰っていました。就職活動です。春休みに１社目が落ちたので、２年生に持ち越しです。５月になって２社目を受けました。でも、２次試験の面接

で、「ラリーに出る」ということを一生懸命ゆうたのに落ちました。私が、なかなか内定をもらえないので、「兵庫県の女子の就職状況はどうなのか教えてほしい」、また相談にのって頂くということで、兵庫日産の西垣さんと会って話をしました。西垣さんは、私の就職先が決まっていないから「なんで、車の会社に就職したいん？就職するの楽やと思ったから？先生に勧められた？普通の企業のＯＬにでもなった方が良かったんとちゃうん？」などと言われたので、最後の言葉はあまりにも頭に来て「それはどういう事ですか？この短大に来ないで、高校卒業して就職した方が良かったということですか」と言い返しました。「ＯＬの方がえんやったら、ラリーに行かへんわ。」と言いたかったです。それから、「就職先色々考えてあげるね。」と言われ、私は、「整備がしたい」と言っているのに「部品の会社はどうやろ。ここは整備はないから、事務職やけど。」と言われ、「嫌です」と言うと「あんたは、ツナギが着たいんか。」と頭にくることばかり言われ、思わず机の下で握り拳を作っていました。この言葉をフォローするように荒井先生が、「これだけの学生ですから、ラリーに行くんですよ。」とおっしゃられたので、私は、思わず顔を引きずって微笑んでいました。悔しいことがありましたが、本当に兵庫スバルに内定を頂いてとても良かったと思います。夢が膨らみました。また「ラリーに行く」という夢が…。

ラリーの練習は楽しかったです。メンバーが選ばれてチームができて。私は、学校が終わって、その後６時までラリーの練習という日が充実していて、疲れて寮に帰るというのがとても快感でした。４月28日の第１回研修の顔合わせ。プロレス好きの私は、この日を「高山短大ラリーチーム旗揚げ」と決めました。この日に、私は、「毎日、マラソン、腕立て、腹筋などして、体力造りをする。」とみんなの前で言いました。この頃は、桜の季節で、桜井君と桜を見に行きました。５月に入ってから、桜井君と富山君と３人で中山公園で走りました。１か月程過ぎてから、私は膝を痛めてしまいました。階段の上り下りも一段づつで、「ずっと、治らんかったらどないしょ、ラリー行けんで。」と思いながら、病院にも行かず、就職試験があったので、びっこをひいて試験を受けに行きました。面接試験だったので大変でした。しかし、就職試験は落ちました。その試験結果をラリーのメンバーが数人いた所で聞いて、ちょっとだけ泣いてしまいました。

６月は、中間試験がありました。どうしてもラリーに行きたいので頑張ったつもりですが、なかなか思うように点数はとれませんでした。また、名古屋スバルの方でサファリラリーに行かれたという先輩２人が、私達に、色々アドバイスをしに来て頂いた日が６月22日の土曜日で、終りぐらいに逸見先生が「明日ミッションおろすから」と言われた時は「ガーン」という気持でした。私は、１年前から６月23日の日曜日の日を楽しみにしていました。それは、モトクロス中部選手権第８戦がロッセスポーツランドであるからです。自分の中で葛藤が起こりました。でも、結局モトクロスを見に行きました。「ごめんなさい」。

６月29日に第２回研修がありました。運動場でやりました。第１回の顔合わせの時も、ものすごく天気が良くて、みんなで「上杉さんは晴れ男やな」と言っていました。私の仕事は、リア、ジャッキ・アップとストラット・アッパ・ボルトのトルクチェックで、それが終わると窓拭きです。練習の時は、はっきり言って暇でした。いつも「今は、何をしたらえんやろ、どうせ本番はドロドロで帰って来るから、忙しくなるやろな」と思っていました。実際、案の定でした。また、それが嬉しくて。６月30日は、ラリーのメンバー11人で富山県の海に行きました。海岸で撮った写真、大事にしています。仲間ができたという感じですごくいい写真です。

７月に入ると高山も暑くなって、練習が少し嫌になったりはしませんでした。で

も、練習の日が少なくなって、「こんなんでええんかな」と思う頃、逸見先生から話がありました。先生の仕事がとても忙しくて「ラリーのことは頭から消えた」と、山崎先生は、「資金集めにとても苦労されている」。その頃、見た目はとても綺麗な文化記念講堂は工事のための足場が組まれていました。私は、悔しくて、悔しくて。でも、逸見先生は、「苦労してラリーに参加する方がいい」などどいうことを言われました。涙が出そうでした。

期末試験は、中間試験であまり点数が取れなかったので、「絶対、ラリー行くんや。」という気持ちで試験勉強しました。８月に入って、７日から夏休みが始まり、10日程して高山へ帰って来て、17日みんなの顔を見たときは嬉しかったです。なぜか、帰って来るまでの10日間が長くて早く高山に帰りたかったです。でも、また泣きました。それは、期末試験のことです。思わぬ教科を落としていたからです。「なんでぇ、なんでなん」の連発です。悩みの種を作ってしまいました。胸が苦しかったです。18日は、結団式でした。またまた嬉しいことにとてもいい天気でした。作業は、あまりよく覚えていませんが、その後、会議室の方で16人の大きな輪を作って「オー！」と言ったのは忘れません。

家に帰って母に試験の結果を伝えると「はー」と、ため息をついて、でも、私は「ラリーは、何があっても絶対行くんや」と言うと「卒業でけなんだらどないするんや、もうあと１年も学校へようやらんで」と言っていました。私は、家に確実な試験結果が届いて、本当に落ちているのを確かめてから、落としている教科の先生に電話をしました。でも、その先生は学校に来られなくて、数日後に電話をすると外出をされている時もあり、なかなか先生に電話に出てもらえなくて、９月に入りました。その日の４時頃、学校の方から家に電話がありました。事務のお姉さんが電話をしてこられ、「先生が帰られましたの換ります」と、そして、待ちに待った先生と電話をすることができました。私は「ラリーに行くので再試験が受けられないんです」ということを言うと、先生は「ラリーの方が優先やもんな」とおっしゃられて、私は、予想もしてなかった先生の言葉がとても嬉しくて涙ぐんで、口の奥が「ぎゅっ」と痛くなって、自分が思っていることもはっきり言えず、その後は、ずっと「ありがとうございます。お願いします。」としか言うことができませんでした。これでやっと一安心です。

私は、飛行機に一度も乗ったことがなく、一生、飛行機には乗らんやろと思っていました。ラリーに参加することが決まってから母は頭を抱えていました。飛行機に乗ってほしくないからです。落ちるから。夏休みに入ってから、飛行機事故のニュースが耳について「ラリーは行きたいけど、飛行機がいやや」と言っていました。学校から手紙が着きました。２台体制でラリーに出ると。しかも、ドライバーは三好さん。早くラリーに行きたい。 ９月８日、東京へ向かいました。姫路から、２回ほどしか乗ったことのない新幹線で４時間「えらい、早いこと着くな」と思いながら、ちょっと疲れました。でも、明日は、飛行機やで。「あんなもんに10時間以上もよう乗っとくやろか」成田で１晩過ごし、だんだん飛行機に乗る時が近づいてきました。９月９日です。私は、この日最悪でした。朝から無くし物がとても多い。私が、無くした物の数々を一つずつ挙げると、私のどんくささが強調されるので止めときます。「先が思いやられるな」と言われました。私の無くし物探しに協力をして頂いたチームの方々へ、あの時はどうもお世話になりました。

そして、パースについて２・３日間ラリー車を作りました。仕事は、たくさんありそうやけど自分が何をしたらええもんやろか分からない状態でした。この時は、中途半端な自分がすごく嫌でした。次の日からは、手が空いたらじきに「次、何かすることありますか」と聞いて仕事をもらいました。テスト走行をしに行った時「ボ

ール・ベアリング」がどんなものか初めて解りました。歩くのも怖いくらいでした。その日の午後、私は、また無くし物をしてしまいました。最後のラリー車作りで、三好車のインター・カムとヘッド・セットの電池交換をしてと言われたので、助手席に乗り込んでビスを緩めて、もう一つのビスを緩めていると電池が外れていたからか、「ボトッ」悲劇が起こりました。電池共々落ちてしまって「えらいこっちゃ、どこに行ったか分からんようになってもた」。三好車の後部座席を見た人は解ると思いますが、計器など入っている２つのバッグがでんでんと置いてあって、そこら中敗戦があって「どないしょ、なんぼ探してもあらへん」。後で探そう。一応、蓋はないけど新しい電池はめて、もう一つも電池交換して、三好さんにテストしてもらうことになっていたので「蓋してないけど、一応、電池交換しました。」ということを言って、私は、コリンのヘルメットをかぶりテストしました。これからが大変や。バッグの下に手を突っ込んだり、懐中電灯を持って来て照らし回って探しました。車の中に絶対ある筈なので探しまくりました。シートの下も見たけど、どこにもありません。そして、探し疲れ何十分後かに河野さんに、「なくしてしもた」ということを言ったら「あと15分で探して」と言われました。「はい」と言い返事をして「見つからんかったら、私、寝んと探さなあかん」と思いながら、ごそごそと探しました。またまた、何十分経ったか分からないくらい時間が過ぎ、その頃、森川君がクロスレンチを車内のどこに付けよかなと悩みに来ました。私は、探すのがしんどくなってきたので、一緒にクロスレンチを付けるのに悩んでいましたが、人の仕事に悩んどらんと自分の仕事をしようと思って、また探し続け、何度も何度も、手の甲に擦り傷を作りながら突っ込んだバッグの下にもう一度手を入れてみると、なんか、物が…。つかんでそっと出してみると、蓋が…。しかも、ビスも２つくっついて出てきました。「あった、あったわ、よかった」「ほんま、よかった」と喜んでいると、森川君が「めちゃくちゃ、嬉しそうな顔しとる」と言ったので、「私、今どんな顔しとんやろ」と顔の隅で思いながら、森川君のその一言が嬉しかったです。そして、河野さんに「電池は見つからなかったけど、蓋があったんです」と報告しました。すると河野さんは「やったら出来るやん」と、河野さんの手は濡れてべちゃべちゃやったのも気にせず握手をしました。大事な物を無くしてしまって、探している間中、情なくなってきて、泣いてもわめいても探さな出てこんもんは、出てこうへんし、でも、蓋が出てきた時は、とても清々しい気分で苦しかったことも吹き飛んでしまいました。ニコニコ笑顔で、蓋を組み付けました。「これで寝れる」この日も大の字で寝ました。私は、パースに来てからずっと大の字で寝てました。「私は、寝相が悪くて寝ている間に端の方に寄って、まだ端の方に行けると思うんか、壁におもいっきり「ゴン」とおでこを打つことが何遍かあったんや」と言って、生まれて初めてダブルベッドを使わせて頂きました。大の字で寝なもったいないくらいでした。長野さん、谷崎さん、どうもありがとう。でも、寝るとすぐ目覚ましが鳴ってじきに朝が来ました。

13日の朝です。午前は車検が行われて、午後からは、自由時間がもらえて、私がラリー車を番する時は、丁度ラングレーパークのスーパーＳＳで練習走行のようなものが行われていて、飛んで見に行きました。もう、ごっつい砂埃で上から下まで真っ白です。でも、砂埃なんか何ともありません。人のカメラだけは大事に服の下に避難させました。後ろを振り返るとみんな見に来ていて「ええ時に当たって良かったな。ところで、今、誰か見張りしとん？」と聞くと、「白鳥さん」「えっ、一人で？」。白鳥さん、すんません。夕方になると、だんだんわくわくドキドキしてきました。他のチームのメカニックの中には、私らより年下に見えるほど若そうな黒いつなぎの男の子達のメカニックが沢山いました。10人くらいはおったと思うけど全員同じ顔に見えてしまうのは、私だけやったんでしょうか。向こからも同じこと思われとうかもしれんけどな。

前の道にたくさんラリーカーが集まりスタートを待っています。金網に顔をへばり付けてスタートを見ていました。一つ壁の向こうで起こっているのが気になって仕方ありません。見えるのは、暗い空に舞っている砂埃とエンジン音だけです。「観戦ツアーの子らは、よう見れるんやろな」「三好さんや高桑さんやったらよけい見たいわ。でも嫌や、メカニックの方がえんや。観戦は、またいつか機会があるかもしれんけど、メカニックの私はもうないかもしれんから」と思っていました。ラングレーパーク内のサービスは３日間ともリアのジャッキ・アップと燃料補給の助手と窓拭きと泥落としの記憶しかありません。

14日からは、ほんまに朝起きるのが大変で、車の中では一生懸命喋って寝ました。どこかのサービスポイントで、アランは、私と長野さんにとってはとてもありがたい大きな板を拾ってきてくれて、とても助かりました。大雨の時は、目の前でサービスカーが泥に埋もれて動けなくなっていました。ラリー車がドロドロなのが分かっているので私はとてもたくさん仕事があります。仕上げのキッチンペーパーもどんだけ使ったか分かりません。三好車のストラットを４本交換する時は、「おおっ」と思いました。インパクトが使えたので少しはやりやすかったけれど、足や手が震えていました。足がガクガクとしているのが分かるので、何回も深呼吸をしました。窓拭きに取り掛ってから気が付いたことですが、ギャラリーがめちゃくちゃたくさんいて「うわぁ」と思って、その後は眼中にありませんでした。私は、ここのサービスポイントで大事な命を落としかけそうになりました。それは、指に傷を作っていたのが原因でした。泥水でドロドロのウェスを洗う時に砂が傷の中に入って、痛くてウェスが思うように絞れないので、一応、バンドエイドを貼ろうと思い長野さんにきれいな水を指にかけてもらって、ひょいと立ち上がった瞬間、真後ろに汽車が来ていて、もうちょっとで轢かれてしまいそうになっていて「危ない！」と言う声が聞こえたので、超特急で走って逃げました。あんだけ飛行機に乗るの怖がっとたのに、オーストラリアで汽車に轢かれて死んだゆうたら、あほらしいて泣くに泣けません。ほんまに轢かれとったら、ラリーはどうなっていたんやろかと今になって思うことです。オーストラリアのニュースにも出るやろな。でも、あの汽車は貨物で、とても長くて５分間くらいは続いていたと思います。その時は、線路でひっかかったラリー車も待っているんでしょうか。ここでのサービスは４回あったので１台ずつ送り出すたびに「なんぼ、ドロドロでもかまへんで無地に帰って来て」という気持ちでした。ジャッキが１つしかなく、大きな石があったりしてジャッキの移動が大変でした。サービスが終り、ラングレーパークへ向かう車の中では死んだように寝る人や、頭がおかしくなったように喋りまくる子など様々でしたが一番落ち着けました。でも、不思議とサービスの話題はあまりありませんでした。また、嫁入り前の女の子が口を開けて寝るのもなんですが、それを写真に撮るのもやめてほしいです。

２日目のサービスでは、照る照る坊主になりました。大雨だったので合羽を着ました。でも、合羽が邪魔なので、逸見先生が紐をくださって腰で縛り、めちゃくちゃカッコ悪いけど、合羽が邪魔で仕事ができないよりは増しです。サービスポイントでの待ち時間の時に、猛スピードで上の方から降りてくるラリー車が見える所に行って、目の前でサービスポイント内に入る順番を待っています。「はよ、三好さん来たらええのにな」と思って見ていると、2.0の視力の私は、坂の頂上くらいからこっちに来るラリー車を見て「あれ三好さんとちゃうか」と長野さんに教えると、長野さんは写真を撮っていました。この写真の現像を見ると、米粒のような三好車が写っていました。そして、だんだんと近づいて来る三好車は、聞いてはいけないような恐ろしい音を発していました。その瞬間「ぞーっ」として、全力疾走で帰りました。ここでも私は、拭き仕事に専念しました。２台ともサービスが重なった時

は、本当に16人おって良かったと思いました。サービス中は、気が張っているせいか、自分が寒いのか暑いのかも分からないくらいでしたが、サービスまでの間は、雨も降っているので「さすがオーストラリアやな」と思うほど凍えるような寒さで、上杉夫人の作ってくださったお茶がとても美味しくて温くなりました。上山君のドロドロのつなぎは、いい宝物ですね。

３日目は、ラリー最終日で天気も良くなりラリー日和？でした。「今日で終りや」というより「今日で終わってしまう、明日もあったらええのに……」と思いました。でも、サービスカーのステッカーをはがしたりしていると、「ああ、今日で終りなんや」とだんだん実感してきました。また、リーダー川島がみんなで「オー！」とする前に「もう２度とねぇ」という言葉はジーンときてしまいました。また、サービス中に「植田はよう拭いたな」と逸見先生に言われ、少々泣きながら車と涙を拭きました。本当に今、自分の拭き仕事を振り返ると窓ガラスは始めから向こうが見えているけど、ボデーも向こうが見えるくらいに拭きました。いつもきれいなボデーで送り出したかった。送り出す時は、車の後ろ姿がずっと見えているからです。最後のサービスポイントは、どこから来たんやと思うくらい小学生でいっぱいでした。みんな小学生にサインを求められてびっくりでした。そして、ヒュンダイのラリー車が来ると、でーっと小学生が団体で走って行ってドライバーが車から出てくると小学生に囲まれて大変なことになっていました。「三好さんも、あんな風になったらどないしょ」と思って見ていると、そこで、ヒュンダイのポスターを配っていたので、私と長野さんは走って行って小学生に紛れ込んでポスターを頂きました。ポスターをもらった小学生は、四つ折りにしていたので「うわー、あんたらもったいないって、ちょっとー」と叫んでいました。ここでのサービスは、最後の最後で本当に楽しくやらせてもらいました。送り出す時は万歳をして気持ちが良かったです。私が一番楽しみにしていた「ゴール」は残念ながら見れませんでした。ラングレイパークからゴールまで移動するために乗り込んだサービスカーの無線機から聞こえて来る声は、まるで夢を見ていたようで血の気が引きました。「うそやー」、でも、完走できただけで幸せです。

山崎先生の話の中でよく「みんなの顔が変わった」と言われるので、私はよく鏡を見たものです。自分自身はどこが変わったのか全然分かりません。「鬼歯が消えとった」とかやったらびっくりして喜ぶけど。でも、かがみをみておもうことは「こんな私がようラリーのメンバーに選んでもらえたなぁー」ということだけです。それは、ラリーが終わって３か月以上経っても思うことです。運を使い果たした気分です。また、このラリーを通じて私の目標にしたい人、憧れの人ができました。以前は、女子プロレスラーの方でとても遠い人だったんですが…。今は、石橋さんです。これからも石橋さんです。帰りの飛行機の中で色々とお話しました。私らとなんぼも年齢が変わらないのに、本当にすごい人だと思いました。石橋さんみたいになりたいです。

日本に帰国して家に帰ると、オーストラリアに行って来たというのが夢を見ていたようで、まだ９月８日の朝のような気分がしました。写真を現像してから「ああ、オーストラリアに行って来て無事日本に帰ってきたんや」という実感が徐々に現れました。家に帰って親に言った一言は「ラリーしたいんや」。そして、モトクロスをやっている中１の弟に「バイクの人生そんなに長くないから、ラリーせえへんか？」と言いました。父が「なんぼなんでもモトクロスで国際Ｂ級以上は絶対させなあかんからな」と言っていました。それからでもええと思っている私が、弟にしつこく「やろな」と言っていると、弟はその気になってしまったので怖かったです。また、楽しみが増えました。私自身少し若いうちは、モトクロスを続けるつもりです。その間に車の練習をしながら少しずつでもお金を貯めて、弟とラリーがで

きるようになりたいです。弟がナビかな？交替でやります。

ラリーが終わってから毎日のように１日のうち１回～２回は、ラリーのことを思い出します。でも、頭の中に思い浮かぶだけで、その時のことを口に出して表現したり、文章にするのはどうしても難しく考え込んでしまいます。自分の中では、ラリーを初めて体験して感じることは本当にたくさんありました。それがどうして表現できないか最近になって分かりました。それは、映画やスポーツ観戦のように「人にもらう感動」ではなくて、自分がそのものを「やって受ける感動」だったからです。それぞれ受けた感動は同じ涙ではないのです。私は、オーストラリアの回転レストランで一人ずつ握手をして言葉を交わすたびに「誰も泣いてへんのに、私一人涙が出てきてしもた」ということを石橋さんに言うと「それは、自分がそれだけ頑張ったということやで」と教えて頂きました。私自身もやっぱりそうやと思います。

そして、文化祭の時に流れていたラリーのビデオは何回見ても泣いてしまいます。私の知らないことがたくさんありました。住奥さんどうもありがとうございます。このビデオも、つなぎも帽子も全て宝物で嫁入り道具です。

本当に高山短大に来て良かったです。また、ええ時に入学したと思います。

ラリーに行け行けと言ってくれた両親や、私みたいなのを選んで下さった先生方、ラリー関係者全ての方々に感謝の気持ちでいっぱいです。また、絶対ラリーに行きたいです。５年後か10年後にラリーに行くってほんまですか？

文化祭の準備のことで、みんなでいつもの所に集合した時、高下君が「今度は、どこのラリーに行こ」と言った言葉が頭から離れません。こういう事を言う人がラリーチームにおったというのがものすごく嬉しかったんです。

「どこでも行くでー！」

戻る

ＷＲＣ ｉｎ Ａｕｓｔｒａｌｉａ

原田 隆博

１９９６年９月９日（月） 11:55 発の飛行機で、俺たち高山短大ラリーチームは成田空港をたった。ちなみに飛行機はカンタス航空（ＱＦ７０）で予定発時間より１時間くらい遅れていた気がした。

今回俺たちが参加したオーストラリアラリーは、１９９６年ワールドラリーチャンピオンシップ（ＷＲＣ）全９戦中の第７戦で、９月13日から16日まで、西オーストラリアのパースを中心に開催され、レースは、本番のレースの３日間とも、パースに戻ってくる効率的な、「クローバー形式」のコースで行い、27か所、合計483.54キロのスペシャルステージを含む、全行程 1561.28キロのレースだった。

現地に着いてからは、次の日の朝、港にパーツを取りに行き、12日の車検に間に合うように車づくりが始まった。

そして、車検を無事クリアし、13日午後６時10分、ラングレーパークのスペシャル

ステージで１番手の車がスタートし、ついに、今まで練習してきたすべてを出すときがきた。 レースでは、予想もできないほどのアクシデントがあったり、雨の中、泥まみれになりながら整備したり、スペシャルステージが２つもキャンセルになったり、ガソリン入れるために４時間近く何もないところで車を待ったりといろいろなことがあったけど、俺たちの出した車は、出走 106台、完走51台中、29位と43位で見事に２台とも完走した。

俺は、車がラングレーパークに無事戻って来たあの感動を一生忘れない。

戻る

1996年

今だから話せる学生と共に戦ったラリーオーストラリア
高山短大ラリーチーム １号車ドライバー 高桑 春雄

今回のラリーはドライバーの立場で一言で言うと、「本当にゴールの遠いラリーであった。」

１５００ｋｍがこんなに遠いとは思わなかった。何故ならそれだけ完走することを考えていたのだと思う。今だから言えるけど、私自身まあ１日目は７０％、２日目は８０％、３日目は様子を見て８０％で行くか７０％で行くかなんてスタートまで安易に考えていた。 ところがラリーが始まってみると７０％で走るとラリーのどん尻を走ることに改めて気づくことになる。さすがに世界選手権と感心するや、我々のチームのようにペースノート無しで、ドライバーの有視界走行ではケッコー一生懸命走ってもタイムは伸びない。
よくラリーのスタート前や競技中に「学生のメカニックで心配ないですか。」などと質問されたが、メカニックの心配などしていられる状況ではなかった。あの荒れた路面をペースノート無しで他のエントラントにどこまで付いて行けるのか、私の心境としては上位の成績は無理としても中間の成績で完走したいと思い、立松さんの目を盗んではアクセルを踏む右足に力が入ってしまうことがしばしばあった。
正直言うと、ラリー中の学生の皆さんの顔は思い出すことができません。それは、サービスポイントでの私は、コーヒーを飲む、パンをかじる、たばこを吸う、そして自分をリラックスさせるための雑談、次のＳＳはどんなコースだったか思い出す…。
みんなの顔を思い出さないということは良いことなのかもしれない。それは車に不安が全く無かったことであり、メカニックとして完璧に仕事をコナシテいてくれたことであるに違いない。

今振り返ると、今回のプロジェクトの中で、君達の顔付きの変化は、合計４回あったと思う。

４月に初めて学校に行った時、ナレナレシイ顔で迎えてくれた表情とは裏腹に、あの鬼の吉本社長に整備作業の厳しさを指摘された時の緊張しきった顔。

８月の結団式の時、厳しい練習の成果か、又は苦しい練習の日々がやっと終わりいよいよ本番という安堵感からの顔なのか、一回り大きくなった顔。

オーストラリアでの本番車によるテストの日、車がブルーシートに乗ってからイザ何をしていいのか解らず、困惑している顔、またチョットビビッタ顔。

ラリーを終了し表彰パーティー、ナレナレシイ学生の顔に戻りながらもオーストラリア到着の時とは違う一回りも二回りも大きくなった顔。

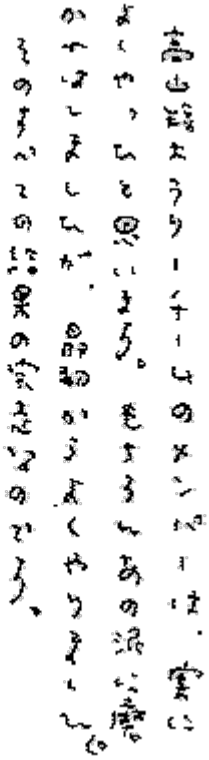
今でも、私は鮮明に覚えている。

そして、君達が卒業し何年かの後に会える時は、どのくらい大きく自信に満ちている顔になっているのか、本当に楽しみです。
数年後にまた君達とラリーにエントリーできることを夢見ています。

卒業おめでとうございます。そして何年経ってもモータースポーツの素晴らしさを忘れないでください。
最後になりましたが、観戦ツアーでわざわざオーストラリアまで応援に来てくれた学生の皆さん、たくさんの応援本当にありがとうございました。

戻る

立松和平から高山短大の学生へ （1996年）



高山短大ラリーチームのメンバーは実によくやったと思います。

もちろんあの泥に磨かれはしましたが、

最初からよくやりました。

そのすべての結果の完走なのです。



戻る

1996年

高山短大ラリーチーム ２号車ドライバー 三好 秀昌

「僕らがメカニックで不安じゃないんですか？」と学生達とオーストラリアで最初に会ったときに真顔で聞かれた。

この時オイラが思い出したのは、自分の師匠井上潔選手のことだ。オイラは彼らのように謙虚じゃないからこんな質問を１２年前にしなかった。初めての海外ラリー、初めての外国ポルトガル、大学を留年中のオイラがチーフメカニック、残り２人のメカニックが師匠と同期の歯医者さん。
「だいじょうぶ！タイヤ換えて、ガソリン入れて、窓拭いてあげるから！」
恐ろしいことにオイラ達には余裕すらあった。
あのとき師匠に同じ質問をしたら何と答えたであろうか？
はっきり言ってオイラはみんなが羨ましい、嫉んでさえいる。いきなりＷＲＣ、頂点を見れるなんて。
オイラは海外ラリーを観に行きたくて、行きたくてモンモンとしていた。自分でラリーを走り始めて５年、やっとつかんだチャンスがメカニックとしてのポルトガル行きだった。 生まれて初めて飛行機というものに乗った。見るもの聞くもの、有りとあらゆることが珍しく、新鮮で、楽しかった。

今でもこの時のことは鮮明に覚えている。最近は１年に何度も海外に行くが、やはり最初の海外が一番の思い出だ。そしてそれが原点だと、今も思っている。
みんなも自分の目で見て、経験したことをこれから先、何かの拍子に思い出すことだろう。

“たかがラリー、されどラリー、でも最高だ！”オイラの実感。

そして質問の答えに師匠だったらきっと「つまんないこと言ってないで、さっさと働け！」て、言っただろうな。
色々マシンがトラブったけど、最後には一生懸命走れて、オイラも十分に楽しんだ。

「みんなどうもありがとう。そして先生方お疲れ様でした。」

戻る