

流 星



第 3 号

1967年度

九州工業大学責善会自動車部

流 星

本年度入部の '64 セドリック



このセドリックは部車中最高級である。

小倉市民館前で催された中古車展にて発見し、20万円也を払って買ったものであり、興入は本年度11月であった。

現在第一線で活躍中である。

1967年度

第 3 号

九州工業大学責善会

自 動 車 部

部 車 紹 介



'61	'59	'62	'64	'64
ジュニア	クラウン	クラウン	ベレル	セドリック

以上が車検のある車で他にクラウン2台、マスターライン2台、エルフ、シボレーがある。

目次

あいさつ	自動車部部长 中田	2
卒業するにあたって	主将 伊東	3
対外 試合	卒業生	5
先輩寄稿 車の歩み		13
中国南紀遠征報告		21
中国南紀遠征報告		23
〔特集〕自動車部を考え直そう		73
昭和四十三年度新役員		78
部則 改定		79
雑感		80
O B 名簿		92
部員名簿		100
九州工業大学責善会自動車部部則		103
編集後記		114

あ い ん っ

部長 中 田

自動車部顧問を引受けて二ヶ年経って見るといろいろのことを経験した。

先ず当部は先輩より立派な部精神を引継いだ様と思う。これを益々育て後輩に伝えて貰い度い。従って、高学年生は部精神を再認識して、新学年生を指導して欲しい。

自動車部と云うのは自動車に乗れる様になるだけでは困る。

大学の自治と云う言葉は大学に於ては、前向きに使われた例を知らない。何時も後向きばかりである。これは残念なことである。我自動車部に於ては自治に値いするクラブ活動をしようではないか。

自動車は法規を無視して運転すればどんなことになるか、それは諸君が一番良く知って居られる。日本は立派な法治国である。いろんな場合に学生諸君に御心配をかけねばならぬようなお粗末な国ではないことも良く分って居られると思う。

どうか若人の情熱を持って、正しく運転されることを希望します。

主将 伊 東

昭和十七年に我が自動車部第一回卒業生を送り出して以来、二十五年目を迎え、その数は百三十余名の多きに至っております。その間の諸先輩方々の残された功績の積み重ねにより、九州工業大学自動車部は発展の一途をたどり、今日の伝統ある充実した部になっているという事を大変誇りに思います。

今日のモータリゼーションの普及は目をみはらされるものがありますが、それにつれて交通事情も悪化しております。その様な中において私達自動車部員は少しでもそれを緩和できる様に常に安全運転に心掛け、その指導的・模範的立場に立つ事が私達に与えられた使命であると認識して日頃の部生活をより有意義なものにするよう努力しております。

今年一年間も苦難の年ではありましたが部長、監督、諸先輩初め多くの方々の暖かい御指導に対し部員一同心から感謝致して居ります。

今後共当自動車部の発展の為に御指導並びに叱咤下さいます様お願い申し上げます。

「流星」も第三号を発刊する運びとなり今年一年間、私達部員の送った楽しくも又苦しくもあった部生活の一駒々々をこゝにまとめ、一年間の部生活を振り返ってみたいと思えます。



祝 卒 業

長 沢 宇 坂 中 田 教 授
山 本 高 崎 木 庭 島

伊 藤 森 永 進 藤

氏 名	就 職 先	本 社 所 在 地
木 庭	住 友 電 工	大阪市東区北港5-15 新住友ビル
伊 藤	北 九 州 市 役 所	戸畑区新池町
宇 塚	東 洋 工 業	広島市外府中町
長 沢	三 井 造 船	東京都中央区築地5丁目6号
山 本	日 立 製 作 所	東京都千代田区丸の内1丁目4 新丸ビル
中 島	日 本 高 周 波 鋼 業	東京都千代田区大手町1の3 ナンケイビル
高 崎	ダイブソール KK	東京都葛飾区西新小岩
進 藤	赤尾アルミニウム工業 KK	東京都練馬区旭町
森 永	帝国火工品製造 KK	東京都千代田区丸の内2丁目18番 内外ビル

卒業するにあたって

足跡

前副主将
開発土木工学科 伊藤

四年間の大学生活において自分は何を会得しただろうか。何の為に何をしに九州工業大学に入学したのかという疑問にしばしば陥る。漫然と卒業しようとする自分がみじめだ。ただ大学生活の単調さをまぬがれ得たのはサークル活動だった。部に対する貢献は微々たるものであるが部の発展を願う心は誰にも負けないつもりだ。

ふりかえってみると何故自動車部に入部したのか今でもはっきりしない。大学に入学したからには何かサークルに入ろうとは思っていたことは確かだ。単車に乗ってあちこち遊んで回っていたので割合に車に対する関心が深く、それで入部したのかも知れない。確かに大学生らしいサークルではあった。しかしせっかく入部したので

よくわからず困った。いくら積極的性格に変わったのも又運転技術が向上したのも部室に入らなかつた。反面よく講義はさぼった。特に一時間目は必須以外は出なかつた。約二年部室にいたわけだが自分なりに有意義だったと思う。こうしてみると何だかあつたという間の出来事だった。その間二年の一月から三年の十二月まで副主将をつとめ木庭と共に部を引っ張って行ったのであるが、何しろ精力な為と思うような活躍は出来なかつた。

どういふものか、競技にだけは出場する機会が多かつた。ほとんどがラリーであるがファイギアの試合も一度だけ経験した。二年の時福岡五大学ファイギアに出してもらったのだが、インカレで知った程度でファイギアに対する知識もなく、練習もやってなく、又運動神経が鈍く、最初は見よう見まねでなんとかいったが途中から思うように車が動いてくれず接脱の連続であつた。この苦い経験で以後ファイギア競技に出場する気がなくなつた。ラリーに因しては数えられぬ程の思い出がある。恐らく自分が最高に試合に出ているのではないだろうか。その為に九州では誰にも負けぬ自信は出来たがそれを成績に表わす機会は来なかつた。数多い試合の中で次の三つが色々な面で印象が深い。第一番目は最初にラリー丁を経験した二年の時の学内ラリーであつた。ラリーもまだよくわから

ほとんど活動せずに一年間が終つてしまつた。はっきり言つて当時の自分には部の魅力がつかめなかつた。特に他の部と違つて毎日が練習でなく、練習も全員が一丸となつてやるものでなく、又さぼつても文句も言われず、それでほとんど練習はやらなかつた。今でもそうだが我部は縦横のつながりがあまりなく、消極的な性格なので自分から飛びこんでいこうともせず、ついつい足が遠ざかつてしまつた。夏の合宿も途中で中止となり全くの期待はずれだつた。免許だけは夏に自動車学校に練習に行つて取つた。部車に乗るより友達に車に乗ることの方が多かつた。春の遠征に参加しなかつたならばさうと幽霊部員を続け退部していただろう。遠征は本当に楽しかつた。上級生と一緒に更起きしてやつと自動車部のムードというものがわかつた。しかしいすずの寮でわずかの酒でグロッキーになつたことが今でも思い出される。

二年になつて部室に入つた。木庭の他に誰も入室する者がいず、自分が入つたのであるが初めは何をするにも

ず知つているのは時計と計算機を使ってスピード調整をすることだつた。最低の技術しか知らなかつたのであるがレベルが低かつたので上位になれた。これからラリーにおいてカリキュレターを努めるようになったのであるが、最も魅力な点は他の競技と違つて他の出場者の成績が直接競技中にはわからないことである。常に自分のベストをくさねばならない。全く緊張の連続だ。そういう観点から近代的な学生らしい競技だと思つた。第二番目は三年の夏の全日ラリーである。何しろ始めての大試合であつて、期待・不安・興奮・覇気等が入り混り複雑な心境であつた。大試合というのがどういふものかよくわからなかつたがさすがに九州とはレベルが違つたと感心した。九州だと計算違い等でペースを乱して走る車が多いが、交通が渋滞している所や直線で前後がずつと見通せる所でない競技車を見ることが出来なかつた。結果から見ても前後の大学が上位入賞しているのは当然である。しかし競技中は不安で仕方がなかつた。単調な為に故障したら、事故が起つたらとそんなことばかりを考えていた。結局この経験が大いに役に立つた。細かな技術を修得しただけでなく、いかなる精神的な試練にも耐えられるようになった。第三番目はその年のナイトラリーである。我が九工大が当番であつたが、運営がやつとで練

習までの余裕がなかった。約五十キロ程の練習では何の足しにもならなかった。特にレスコン以後夜明けまでが苦しかった。練習不足が痛切に感じられた。四人乗っていてもドライバーと二人だけでラリーをやったようなものだ。レスコンの位置から空の星と盆地の灯が非常に美しく見えた。まるで自分の存在を無視しているように。「何故俺はこんなにまでなってるラリーをやっているのだろうか。母校の名誉の為だろうか。いや自分の力の限界をためそうとしてなのか。」等と次々に疑問が浮んでは消えて行った。モーターのケープルのピンが偏摩耗していて計算通り入っても誤差が大きかった。しかし他大学の成績が悪く入賞出来た。

ラリーに關しては選手の外に昨年・一昨年と工大ラリーの実行委員長としてラリーの普及に勉めたのであるが効果があまりなかった。最大の原因は初心者にとってレベルが高すぎることである。今年からは二系統の問題を作って初心者にはファミリードライブ的なラリーを運営すべきである。交通事情からラリー開催にかなりの制約が加わってくると思われるがなんとか達成してもらいたい。

在部中最大の思い出はなんといっても中国・南紀遠征である。自分が隊長として十八名の生命を十一日間預かるが、割合に暇な所でもあるので、別の観点から部の将来を見守って行きたいと思う。又現役部員諸君も自分の利用出来る所はどしどし利用してより以上の功績を残してもらいたい。

自動車部追想

金属工学科 高崎

今年も早、如月の暦を迎えてしまい、しみじみ年月の流れの早さを知らされる。

四年前、夢と期待に胸弾ませて興奮の為と頭ではわかったが、わけもなく手震え、自動車部室のドアをノックしたあの日あの時の、未知の世界に期待する純白のヴェールに身を包んだ花嫁の気持ちにも似たいじらしい程健気で初だった自分を思い出す……。

それから四年間、A級ライセンスこそ取れなかったけれども決して無駄な四年間だったとは思っていない。チームの和の尊さ、グループで行動する時のマナー……等々、単に手にする免許以上に大切な物だと思う。

さて、キャンパスを去るにあたって一言、後輩諸君、自分の若きエネルギーを持って余す事のない様、勉学は勿

っていたわけであるが、緊張の毎日であった。運転技術の向上より交通事情の悪化の方がピツチが早く参加車輛四台にA級五人という苦しいものだった。チームワークがとれていた点と各自技術を過信せず慎重な運転で事故なく帰れたのは一生の思い出となるであろう。さらに自分が夏期実習で一ヶ月を要して測量した道路を通過する時の感激はなんともいえなかった。

今部を去っていくのに一つだけ後輩諸君に残しておきたい教訓がある。モータリゼーションの発展がめざましい現今では自然に自動車部の存在意義が薄れつつあることである。常にこのことを考えて部活動を行ってもらいたい。車の好きな連中が集って乗り回すだけでは部としての意義がない。体育部である以上競技に参加し好成績を残すのが最上であるが、もっと大切なことは部員が縦横にがっちり連帯感を深めることである。それではないといくら一部の選手ががんばったとしてもどうしようもない。工科系単科大学であるので特に整備中心に、又整備だけでも他の大学に負けないで欲しい。「車庫を見れば部の活動状態がわかる。」と加藤さんが常々云っておられたが確かに名言である。この名言を生かすべきである。

卒業後は他の四年生と違って地元就職の予定であ

論、部活動に、恋愛に、遊びに大いに若さを爆発させ、悔い無き学生生活を送って欲しい。これ等大切な物を培っていく為にも。若き日の情熱は結果の如何を問わず何事にも換え難き貴重なものだと思う。

本当に楽しかった四年間の胸に秘めた(?)部生活の思い出を、いつまでもいつまでも懐かしむ事だろう。

終りに、今後益々自動車部が発展し成長して行く事を期待してペンを置きたい。さようなら。

「自動車部の思い出」

電気工学科 宇塚

四年間をふり振り返り記憶にある事を書いてみよう。工大入学と同時に自動車部に入部した。最初な四時過ぎから先輩の講義の講義。二年生部員が講義をし、一番後ろの席の三・四年生が補足する。そんな日が一週間続き入部金千円を払って部員証をもらう。

いよいよ生れて始めて車を動かすのである。時の練習車はマスターラインとピツクアップの二台、前者は今で

こそストリツプカーになつてゐるが当時は六十キロは出るいい車。後者はマックス二十 Km/h。そんな車で発進、後退、増速、減速を繰り返して練習し昇級試験を受けてクラウンで練習、もう少しで受験出来る程に上達したら夏休みで一時中止、後期の合宿ではクラウンを分解したので練習も出来ず、そうすると前期試験があつてまたダメ。結局最初の試験は十二月になつてから、三週連続土曜日に試験を受けたがいずれも不合格。(これが講義をサボつた最初です。) 四回目は丁度クリスマスの日で試験官も気持がよく合格。(一年生諸君、クリスマスの日には合格率が高いですよ。)

やと免許証を手にしたがスラム運転は春の中部、関東遠征。その帰り徳山市内で最初で最後の事故。バス停に停止していたバスが動き出し向うから来たバスの間に入ってサンドイッチとなり左のフエンダーミラーをもがれてしまった。精神的ショックに比べてわずか六百円ですんだのは不幸中の幸でした。それ以後無事故。無違反です。

最初に選手となつて出場したのは第三回学内ラリー。第一チコックで一分一秒の一点と地図の誤りの為の一点(抗議したがダメ)の減点二で第四位づした。それが

ウドンを食べてチエックポイントに行き三時間も待った事もある。最後に私だけの経験の一つ。バイトで田川に行つた時どうしたのかジュニアの後のナンバーが落ちてしまった。工大に帰つてから気づいたがどうすることもできずベニヤ板を切つてナンバーを作つた。それから半年以上もベニヤ板のナンバーで走つたわけで、車検を取る時には伊東君に迷惑をかけてしまった。

四年間の部活動を通して学んだ事は数えきれない。もちろん試合に勝つのもよいがそれ以上に先輩、同輩、後輩の交わり、多くの人と接する事により自分をより成長させるのが部活動の目的ではなからうか。最後に後輩諸君の今後の活躍をいのる。

「自動車部四年間」

電気工学科 長 沢

今にして思えば非常に残念なことであるが、私は自動車免許の取得が少し遅すぎた。自動車への入部は当然一年生の四月。D級練習はビククアアップによる発進練習から始まつた。指導は四年の梅山さんであつた様に思う。へたくそな運転も以後練習を積むうち、ほんのちよっぴり

らはラリーにはよく出場したものです。西南ラリー(この時はナビ)。全日ラリー(鳥取と広島間)では総誤差秒数七十秒台、第四回工大ラリーでは四十秒台。全日ラリー九州予選(浪本と佐賀間)では二十秒台の誤差でいづれも減点ゼロ。しかし残念なことには優勝経験は一度もない。どうも私の出場する試合はタイム減点はゼロでも優勝は出来ないと言うシンクスができてしまつた様である。まゝたく運のない男です。その中でも全国大会へ出場した思い出は一生忘れる事は出来ないであろう(詳しくは流星第二号)。

フィギュアのインベクとして福大へ行った時、芝生の上にねころんでゐるとセーラー服の女学生が近づいてきた。「何しているの」「何もしてないよ」(それじゃ呼吸もしてないの)「……」どうも普通じゃやない。しばらく話しているうちにからかわれているようなので「今何時」と言つたのでからかうつもりで「時計もってない」と言つたら「それじゃ腕見せて」右腕を見せてやつたら「あら、ほんと」(これから先の会話は都合によりカットさせていただきます)結局は一緒に行つたI君と逃げ出す始末、福岡の女性はコワイですね。ラリーの練習でジュニアに乗つていた時の事。近道をする事にして

上達し二度目の昇格試験でC級に昇進した。夏期合宿ではマスターラインで、カーブの曲り方、セコ発進を練習した。だがそれ以上の上達がなく試験を受けに行く自信が全くつかない。そうこうする内、寒くなり暖かくなつて暑くなり又、寒くなつてもう二年生の正月も過ぎてしまった。「よし、今度の春休みで免許を取れなけりゃ、俺はもうダメだ。」とようやく自覚、春休みに全力を注いだ。三月十四日、月曜日、始めて北方の試験場におもむく。写真が一枚不足してダメ。十五日、筆記試験は一日の一夜漬けが効いてパス。実技六十点。十六日、途中で脱輪。十七日、やはりダメ。十八日、やっと合格。しかも七十点ちようど。この時はうれしかった。帰りの市電の中では乗客が皆、私に向つてほほ笑みかけてくる様だった。さっそく部室で加藤さん等とジャイアンツで乾杯した。免許交付は三月三十日。遠征出発の前日であつた。

免許取得に、入部以来二年を費したわけである。そんなわけで技術不足、公式の対抗試合に一度も参加できなかったことが自責すべき事とは云え誠に残念に思われ

てくるのである。自動車部の思い出でたのしかったことと云えば私の場合、三回に渡る遠征が上げられる。これは免許ナシで参

したわけであるが一年春休みの中部関東遠征。次いで免許取りたての中国四国遠征、そして最後の三年春休み、山陰南紀遠征である。これ等は車の運転の楽しさを知り、そしてその難さを学ぶ上で非常に重要であり有益であった。更にこの自動車旅行には国鉄利用の旅行にはない特典が一つあるのである。つまり車が各市町村のメインストリートを比較的ゆっくり走りながらその地方の生活、風習等をよりハッキリと目にし、感じとることが出来るのである。これはもっとわかり易く云えば、その地方の女性に美人が多いかそうでないかがすぐわかると云うことである。では三度の遠征を通じて発見し得た美人の産地はどこか。先ずトップは和歌山県新宮市である。ここを通過したのは夕暮れ時であった。街自身それ程大きな街でもなく通りも広くはないのであるが、その通りの両側を歩く女性が皆美人なのである。適齢期の女性はもちろん、女子高校生から四十才のオバサンまで全て、顔かたちよく二ツの眼はうるんだ様に光っているのであった。それは何も夕陽のせいばかりではない様に思われた。

「オイ運転手、もう少しゆっくり運転してくれ。」等と云って皆車外に目を輝かせたのであった。次いで高知県安芸市近郊の魚村があげられる。この女性は魚村である。せいか、背がやや低くめで顔が赤く見えた。これは夕陽

卒業にあたって

電気工学科 山本

四年間の学生生活を振り返ってみると、そこには悩みあり、苦しみあり、喜びあり、本当に長いようで短い四年間であった。

今の四年の中では一番先にマスターラインとクラウン56年の両ボンコツから免許を取らしてもらった。入部してから免許取得の日まで、A級B級の先輩達がどうしてあのように運転操作がスムーズに出来るのだろうか。機会あるごとにその解答を探がした。先輩と車に同乗する時には、もっぱらその手と足と目の動きばかりを見つめていた。練習の時には先輩の動作を忠実にまねてみたが手と足と目の三つが統一ある動作をしない。今考えてみると、自動車の運転は自転車と同じように、無意識で乗れるようになるまで練習するより外に手はない。自転車の一旦のれるようになる、あとは駆けようと思ってもなかなか転げるものではない。だが、そうなるまでは何度も転ろばねばならないし根気もある。自動車の練習の場合、先輩の小言を受けるたびに、自転車と転んで皮をすりむいたと思えば良い。また、練習の順を待ったり先輩の小言にへこたれないだけの根気もある。先輩諸君、

のせいであつたかもしれぬ。運悪く、私が運転中であつたので前後左右、目を配るわけにはいかなかったが確かに美人が多かつた。そまつな家からヒョイと出てきた娘・狭い路地から路地に渡る娘、どの娘も美人であつた。チーフの尾崎さんの如きは声を大にしてよろこんでおつた次第である。

終りに後輩諸君(特に一年生)に一言。

- 一、免許がまだの人は、春休みに頑張ること、二年になつてからは、遅い様に思われる。自信がなくとも、ともかく一度試験を受けてみるのがよい。要領がわかるものです。
 - 二、部室に盛んに顔を出すこと。用がなくとも昼休みの暇つぶしにはなる。
 - 三、よく勉強し、優等生たること。
 - 四、年に一・二度献血すること。
 - 五、部費を滞納しないこと。
- 以上、三・四・五はともかく、一・二はぜひ守っていただきたい。
- 今後の自動車部の発展を祈る次第です。

自動車部員であるからには一日も早く免許を取つて下さい。

免許取得後、遠征・ラリー・フィギャー・バイト・と活動分野が開けた。全日ラリーをはじめ学内ラリー、五大学ナイトラリー、五大学フィギャー等、いろんな競技に参加してとにかくベストを尽して来た。

片道二時間あまりの遠距離通学をしながらここまで部活動やってこれたのは、部員諸君の深い理解があつたからだと思う。と同時に部に対する一種の愛着があつたからだろう。この愛着はどこから生じて来るのか、それは部員どうしが互いに良く理解しあって、その結果生じて来るものだろう。部活動を通じ共に苦労し共に喜んだ結果個々の人間ではなく自動車部という一つの集団が作り出す何かに愛着を感じるのである。

この後に及んで長々と書く事もない。四年間の部活動で思い出に残ること。学んだことは、とても原稿用紙四枚や五枚に書き尽くすことは出来ない。

後輩諸君、積極的に部活動をやり、そこから何かを学びとってゆけ。

私は、四年間を通じて、誰れのために協力し働いたのではなく、あくまでも自動車部そのものために協力し働いて来た。出来る限り。そして、自動車部は身にあまる報酬を与えてくれた。今後の部の発展を祈つてやまない。

新人戦

電子工学科二年 坂本

フイギアアの新人戦の小型貨物に選手の一人として出場するように言われたのは、試合の一週間前だった。たいしてスタミナの無いほくがあんな重そうなハンドルを十分以上も回し続けるのはちよつと無理ではないかと思つたが選ばれた以上、頑張らねばならない。

それから一週間、練習にはげんだ。毎日少しづつでもやれば、どうってことなかったらうに、急にやりだしたもんだから三日たぬ間に、手に豆を作ってしまった。先輩の方々にコーチしてもらって、鋭角、クランクスラローム、タコつぼ、いちおう練習したけど、まだまだハンドルも充分に切れぬ状態のまま試合の日となった。

その日は朝早く、経済成長のめざましい最近においてユニークな存在である五十九年型クラウンでさっそうと(？)出発。着いた所は、「福岡県自動車専門学校」。すぐにおさまりの開会式、前の方に並んでいるカッパが雲の上以上に遠く感じられた。

まもなくコースが公開された。みんな一度は練習した

事のあるものばかりで、少しは気が柔になった。ただ、タコつぼから鋭角に向かう時、前進でタコつぼから出るのは、練習もやってみるし、そう困難ではないが、鋭角で困る。しかし、バックで出るのはたしかに鋭角にはつころがいいが、練習やってみない。どちらにするか迷った。ところで出場者十名のうち、ぼくはラストであった。まだまだ充分時間がある。それまで控え室で考えることにした。こんな話がある。まったく区別のつかぬ二つのえさを前にした馬がどちらを食べるか迷った末、決めかねずにととうとう餓死してしまう。どちらか決めぬまま、そんな事でも思い出していたら、ぼくの番がきた。えい、くそ、その場で決めよう。

運転席に乗りこんだ。助手席にいかめしそうな同乗審判。ぼくが小さいのか、シートが低すぎるのか、視野が狭い。これは不利だなと思つていたところ、田中君が、座ぶとんを借りてくれた。がこんどは足が短いのか、クラッチのふみ込みがたりない。仕方ない。シートの前半分に腰掛けて中は立った様な姿勢で運転することにした。スタート前に何回が前進、バックをくり返してみたが、よくエンストをする、それにローギヤが入りにくい、まずいのがこれも仕方ない。やれるだけやってみよう。

いよいよスタートである。宙の合図と共に日の丸の旗

が振られた。時計の針を十二時に合わせた。制限時間十五分である。何とかして十五分以内にゴールインしたい。まず直角カーブ。練習の時なら切り返すこともなく行つてらるだろうと今になって思うのだが、その時二回も切り返し、おまけにエンストまでしてしまった。最高に頭に来たが、次のSカーブでは割とうまくいったのでいく分落ち着きを取りもどした。伊東さん、掛水さん、田中君、八木君の声援もこの頃になると耳に入り出した。Sカーブの出口でカンを踏んでもう一度切り返そうとした時、チラッとみんなの方を見たら、手招きをしている。なるほど一度踏んでしまつて、又切り返すのは意味がない。そのままレッツゴー。次はクランク、カンを置くことによりずっと狭くしている。ここは大分苦労した。ギヤが入らずにオタオタするし、エンストも何度かした。しかしみんなの声援が多いに、はげみになりどうかぬけ出ることができた。クランクを抜けると問題のタコつぼ。練習でやった様に車をできるだけゆるく、ハンドルをできるだけ早く。充分わかつていたのであるが、すでにスタミナの方が意志に反して限界に近づいていらしい。しかし練習の時よりも少しタコつぼが大きかったため、車の両前輪をうまく長方形のわくの中に入れる事ができた。時間はあと五分。タコつぼからはバックで出る

事にした、ところが、いつのまにやら「ふんずまり」になつてしまった。やっぱり練習でもやらなかったのを本番でやるのは無理だった様である。これ以上どんなにハンドルを切っても抜け出ることではできない。時計を見たら、十二分近い。仕方ない。ここでぐずぐずして時間を食うよりも、脱輪してでもいい、早くゴールに入ろう。思いきってハンドルを切った。思いきりがよすぎた為、必要以上車をタコつぼの外に出してしまい、大量減点の対象となった。バックで進んだ鋭角は問題なかった。いよいよゴールである。宙がなつた。どうやら失格はまぬがれたようである。自然と、ささやかではあるがうれしさがこみあげてきた。いろんな面で勉強になった新人戦であった。

ナイト・ラリー

機械工学科三年 掛水

ラリー。ナイトラリー。今度こそはと、練習にも身が入った。しかしその日、身体の調子はあまり良くなく、その上その日は試験、試験が終つて、試合に間に合う様に、福岡に向つた。先に行っていた者と会つて、出発時

間等を聞く。僕達の車は、確か終りから二番目だった。各車一分おきに、拍手に送られてスタート。僕はカリの方なので、ポールベン、時計その他準備が整っているかを再確認。遂に、僕等の車のスタートの時間が、やって来た。問題が与えられた。一瞬気がひきしまった。僕達カリは、問題を写し、時計と計算機で、時間の遅れ、進みをドライバーに知らせる。又ナビもバスコン、地図を見落さない様にと必死だ。途中気分が悪くなる。練習の時はなかったのだが、睡眠が足らなかつたためだろう。薬をもらって、少し気分が良くなる。そしてメタコンまで、順調にやって来た。計算して出発時間を出す。もう一度計算する。間違いない。これからは勝負だ。皆も、自分々の任務を、十分に果さなければならぬ。一人でも欠けたらだめだ。問題の指示通り、車は順調に走る。途中、前輪がパンク。僕を残して皆が一勢にタイヤ交換を始めた。一秒でも早くやろうと皆も必死だ。音段では考えられない程早かった。僕は時間の遅れをドライバーに知らせた。この先チェックがなければ良いがと思いつながら、時間の遅れを取り戻した時、ほっとした。あの曲り角の先にチェックポイントが、この登り道の先にもと思いつながら、第一チェック、第二、……とチェックポイントを順調に走った。しかし朝方になると頭の回

転は鈍り、睡魔に襲れ、なんとなくボーとなって来る。皆で元気を付け合いながら、福岡市に入ってきた。もう少しだ。……そうしている内に、ゴールにやって来た。宙が鳴る。ほっとすると同時に、どれ位で入ったかがやはり気になる。ほとんどのチームが減点ゼロ、後は誤差秒数で、順位決定。僕達のチームは六位だった。秒数はわずかだが、やはりこの秒数は、技術・チームワークの差の現われであると思った。優勝出来なかったのは残念だが、学生時代にこの様な経験をした事は、良い思い出となると思う。

ナイト・ラリー

機械工学科二年 釘 宮

十二月十六日土曜日、晴れていた。ぼくにとっては、初の公式レースである。またセドリックにとっても、初の対外試合である。セド・ベレルともバスコン用のスポットライトを付け、セドにはラリーメーターを装置した。出発まぎわになって、ベレルのメーター取り出し口のピンがなくなっているのに気付く、小倉まで買いに行き、そのまま博多に直行する。三号線は一部工事中で片道通

行のため二十分くらい時間をロスした。西南学院に着いたのは五時半頃だった。それからすぐにミーティングがあり、近くのガスタンドが出发点となる。クラウンで来る連中を待たずに、夕食を取りに行き、コーラ一ダースと食糧を買い込んで、もどってみると、クラウンのエンジンがかからなくなっていた。どうしてもかからないので、西南のガレージにおかせてもらうことにした。

レースはたんたんとしたものであった。コースは、唐津まわりで佐賀に出て、三号線を通って博多に帰って来るものであった。問題もオーソドックスなもので、誤差秒数もほとんど三十秒以内で走ったし、コース外に一度頭を突込んだ以外に、コースまちがいのもなく、レースは順調に進んだ。一度右前輪がパンクしたが、止って出発するのに二分もかからなかった。昨年とくらべて危険な道も少なく、全コース二百軒そこそこで、レースが早く終るようになり、早朝ラッシュに合わないようにするなどかなり、安全に配慮が見られるレースであった。

それはともかく、公式発表では、一位藤商大、二位西南、三位佐大、我々ベレルの九工大Bは六位におわってしまった。

閉会式の席で、主催者側と、我々との間に問題解釈のちがいが出て来た。即ち彼等は、時間と距離の与えられ

た区間は一次的に速度を割り出して走ると言うのであるが、我々に言わせれば、そのような区間は、できるだけ速く目的地に着き、そこでタイム調整を行なうべきである。学夜まで帰りがたのが十七日午前七時頃であった。帰りに、出足がどれだけ悪いか計ってみたが、三人乗つて、零発進四百米が二十四秒かかった、デューセルである上に、相当走っているのに、やむをえないことかもしれぬ。

全九ラリー惨敗記

開発土木工学科
四年 伊 藤

一昨年・昨年同様今年の全九ラリーも七位という不本意な結果となった。何故だろうか。我部は全九ラリーとなると全く勝利の女神から見離なされている感じだ。最後の最後で突き放なされてしまった。

今年も近年にない程選手が揃った。今年こそ万年優勝候補の汚名を返上するつもりだったのに、期待して下さった諸先輩や部員諸君に合わせる顔がない。昨年度の全日、ラリー出場を機会にラリーに対する、カン・テクニック等の他にはっきりと自信が付き、部全体が優

勝して当然、又どれだけの差をつけ得るかというムードであった。そこに最も恐るべき自信過剰となつたのかも知れない。

今年の練習は全日ラリーに出場出来るという考えのもとにゴールデンウィークを利用して主に二種級中心で行なつた。とにかくなんとかして十名を確保しなければならぬ。部員が少ないので十八ヶ月の有資格者のうち七割に相当する。熊本一佐賀一福岡となつていたのでたいした距離ではないだろうと思つて八十キロから百キロ程度の練習を自分と熊本さんとで企画実行した。しかし三回や四回の練習であまり効果はなかつたようだ。

試合前日に頼まれてC級昇格試験をやつた時エンジンカバーがはずしてあつて熱風をまともに受けた為、体の調子が悪くなり激熱が出て体が重たい。それでも藤田進と朝早くから出かけなければならなかつた。中継点の佐賀に着いたのが九時少し前だつた。何の指示もないので迷つたがとにかく飯を食ひに行こうと決めようとする。もう選手が入つて来た。ものすごい混雑である。各大学の応援の者が部車に乗つてわあわあやつてゐる。聞くともなしに聞いていると各大学ともに相当優秀な成績のようだ。スタート順位が不明だが我がベレルはまだ入つて来ない。ようやく終り頃に入つて来た。故障でもと氣

いたのだ、さうくチエックはないと思われれるが副腕内いづばいでとはした。持参の地図から逆算してバスコンの位置を求めブライントチエックに備えた。そこまではなにかカバー出来た。スタンドチエックの区間に入りこれだなんとかなるとはほとしたのが墓穴だつた。スタンドの申告に備えてバスコンの位置を最終的にどうするかを考へていた時だつた。ふと前を見ると踏切だ。「田中踏切やで!!」「あ!!」そのままである。もしかしたらいや間違いないだろう。自分ならこの区間で絶対何かやる。

そのまま九大ゴールへ。西南と歯大から見落したバスコンの正確な位置を教へてもらい申告する。そこにインペクで行つた伊東が帰ってくる。「あの踏切止まつたやろうな。」「やっぱりそうか、終つたと思つてはつた所に小さな踏切だ、ま、見落した方が悪いのや。」半ばやけである。朝から何も食へないが食べる気がしない。標準タイムが発表される。ストアブオッチの補正はしているし、チエックでのインペクの読み方を考へても十数秒と思つた誤差も一分少しあつた。データーの取り方が悪いと思われれる。他と比較してもタイムの方はまず一位か二位であろう。全く惜しまれる。カップがもらえる。最初で最後のチャンスだつたのに。

が氣でなかつた。第一区の木座と宇塚に調子を聞くとバツチリいっているそうだ。まず注意事項を聞く。レスコンなし。これは予想出来た。上位三チームが全日に出場。これには驚つた。この調子だとわずかのミスも許されない。次にコース図を写した。コンビの田中が多少とも地図に不安が残っているし、うちは最近の東京式と違つて後部シートで計算するので二人で一枚の地図を見れないからである。

ヘルメットをかぶり佐大をスタートする。「さあ、いっちょやつてこましたるか。」リラックスして計算機を回す。解凍なので走りやすい。踏切や追い越し禁止区間以外は誤差零で走る。舗装路なのでスリッパは考へられず必要以上のブレーキに対する補正まで考慮して走る。データーさえ正確にとつてくれればバツチリである。第三チエックも無事通過。唐津に向うが競技車が邪魔になつて思うように走れない。間にトラックが一台かんでいるので尚さらやりにくい。計算して走っているのかとこりたくもなる。第四チエックも無事通過。しかしこのあとがいけない。タイムカードの記入間違いでスタートが遅れた為、次のバスコンを見落してしまつた。前後がいいかげんに走っているので約五キロ程先でやつたわかつた。ブルーバードから一氣に抜かれた為、氣がつ

以上が全九ラリーの反省であるが、感じたことはたゞえ百キロチエックがなくても常にすべてを考慮して誤差零で走る精神力が必要だと思ふ。一瞬の氣の緩みが墓穴を掘る原因となる。それを感さねば栄光は持つてくれない。

来年はよりメンバーが落ちるが全員一丸となつて我々の出来なかつたことをやつてもらいたい。

第六回ナイトラリーに思う

X 生

今年のナイトラリーは客観的にみて非常にレベルの高いものだつたと思ふ。参加二十一チーム中のはほとんどクイム減点は〇であつた。今までの九州のラリーレベルと雲泥の差である。優勝した歯大の誤差秒数二十四秒を初め上位チームの誤差秒数は昨年度全日ラリーの成績より抜群に良い。一つのチエックポイント平均十秒の誤差であれば全日で十分優勝出来る。今回の成績から見れば九州勢だけで上位独占も可能である。

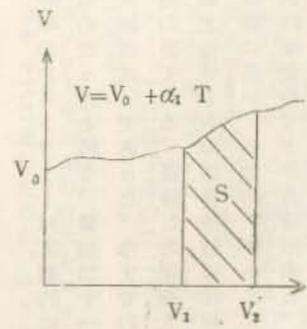
今回はコースも短かくチエックの間隔も適当な為、選手は割合に差だつたと思ふ。特にナイトラリー初参

加の女子大チームにはうってつけのラリーであった。

しかし内面的には、非常に大きな問題が残されていたと思う。すなわちラリーに対する解釈が非常に違っている。もっと交通法規に沿った、かつ大学生らしいラリーをやってもらいたい。今回は西南主催であったのだが主催者側の意図が空回りしていたように感じられた。コースも問題も平凡・容易な為に、所々にラリーに対するカン要求しようとしたのだと思う。しかし、峠の頂上付近や、踏切付近は危険性が伴なう。事故が発生してからは遅すぎる。悪条件に対するハンデのない所でやるのが学生として当然ではないだろうか。それに規則書を熟読してもらいたい。「競技車はオープンチエックポイントの見える所ではタイム調整の為に現に走行している速度を変えることは出来ない。」とあるのを知っているのだろうか。指示速度の差がわずかにしろチエックとバスコンが同時に見えるということは定義的にみても納得いかぬ。それから指示速度が制限速度をオーバーするとうようなことはチエックがないとしてもラリーの意味からはずれることになるのではないか。

最後に我部から解釈の相違ということで口頭にて抗議したことについてであるが、各大学共によく考えてもらいたい。距離 S ・時間 T ・速度 V の間には図Aのような関係が存在する。

速度 V は加速度 α ・時間 T ・初速度 V_0 によって決定される。図からわかるように走行距離は T_1 より T_2 までの V 軸と T 軸にかこまれた面積である。故に図Bと図Aとを対比させて考えると、面積 S と T_1 と T_2 の時間の差 ΔT が等しいとしてもこのように加速度 α の値によって色々と走り方が異なってくる。ここで特殊な場合を考えてみよう。図Cの場合であるが、これは加速度 α を0と仮定している。速度 V は初速度 V_0 のままとなる。故に等速で走行する事が可能となる。結局走り方が決まってしまうのだ。以上要約するとただ単に距離と時間を与えても加速度という条件なくしては速度が求まらないのである。これを機会に以後学生として恥かしくないラリーを開催してもらいたいものである。

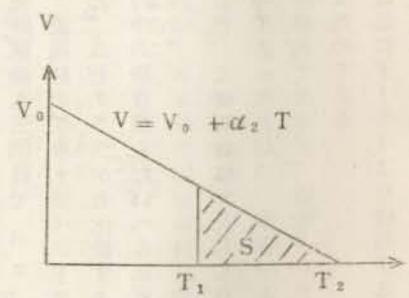


(図-A)

$$S = \int_{T_1}^{T_2} V dt$$

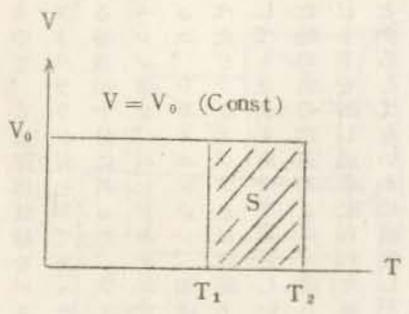
$$= \int_{T_1}^{T_2} (V_0 + \alpha_1 T) dT$$

$$\alpha_1 = f(T)$$



$$\alpha_2 = \text{Const}$$

(図-B)



(図-C)

〔先輩寄稿〕

車の歩み

四十二年卒 加藤

最近のモーターゼーションは目にみはるものがあるが、部の最高級車は年式二年前位の車であるので、新車との比較は好都合であった。在学五年中に部車より見た日本の自動車のめざましい発達ぶりを感じたままに述べて見たいと思う。

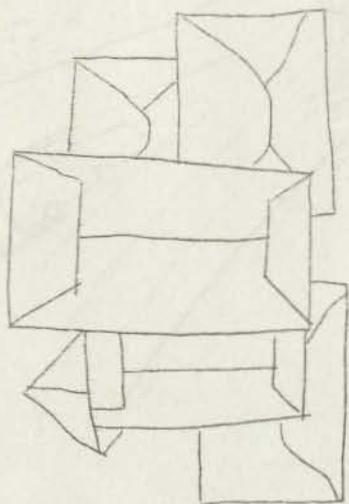
入部しての初乗りはトヨタのビツクアツプを裸にして、木製のシートをつけていたブーカートであった。これには、立派なエンジン回転計が見やすい位置にセットされた。もちろん回転計といっても特別装備したのではない。これはフアン回転により直読するタコメーターである。ギアシフトは最近流行のプロアタイプであった。何んこのエンジンの性能は、サイドバルブ八百cc、十二馬力の強力で、その車体重量の軽さに物を言わせて、加速はすばやいものだった。

した中国南畿一周遠征（隊長宮崎さん）で、福岡日産より借用したセドリツクカスタムは当時としては、日本最高のものであった様に思う。遠征中はセドリツクに乗るのを楽しみにしていた。エンジン、シート、ヒーター、クッション、ハンドル等他車とは比較にならない位すぐれ、夢心地で乗ったものだ。この時点まで来ると、メカニックは一応満足できるものが出来上がった様に思う。以後はエンジン出力向上とか、スタイル向上及び運転のしやすさ等に主力が注がれ現在に到っている様に思う。

その後、部車初のモノコックボデーの、いすゞベレル六四年デイズルが入って来た。世界でも余り類を見ないデイズル乗用車のあの高らかなエンジン音は、時には強力くも響いて来るが、やはり問題である。しかし、全日ラリーで第七位の好成績を取めたのも、選手諸君の健闘もさることながら、故障知らずのタフなエンジンにあったのかもしれない。

以上、中古車で感じた五年間の車の発達ぶりを述べたが、これを新車で比較したならば、おそらく技術の進歩を驚嘆せずには、いられなかったであろうと思う。

これからも、より優秀な車がどしどし作られて、人間の暮らしを豊かにしてもらいたいものである。

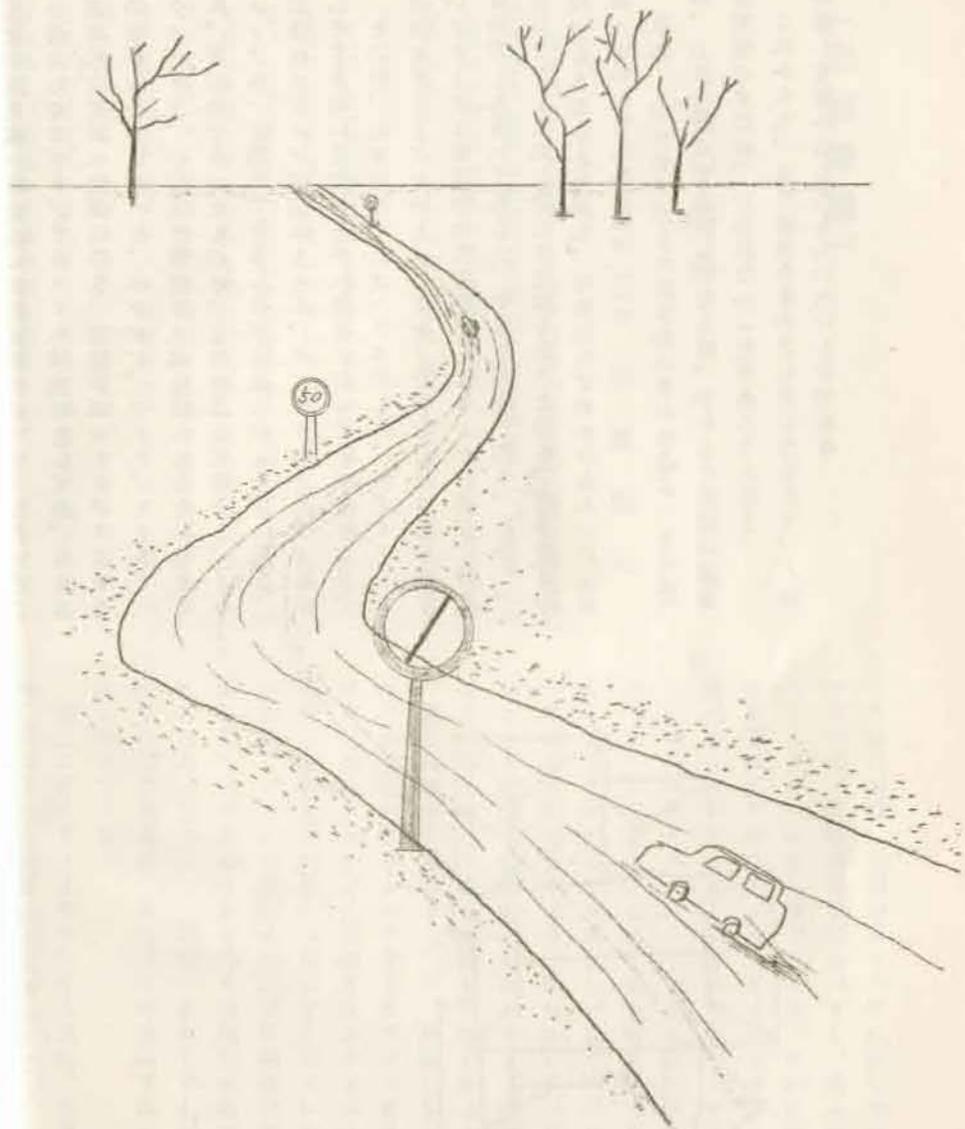


A級の神様（当時事実その様に感じたものだ。）の見守る中で、C級昇格試験をパスし、乗った乗用車がトヨベツトクラウン五七年であった。これには乗用車と呼ばれる要素が十分にあった。ウィッシュボーンフロントサスペンション、ハンドルチエンジン、二・三速シンクロメツシュ、OHVエンジン、加速ポンプ付キャブ等、前に述べたビツクアツプとは性能上段違いであったし、外観にしてもまあまあ乗用車らしいものであった。初めに乗った時のあの加速のよさ、柔らかいクッションついついスピードを出し過ぎ叱られた事など、明確に憶えていることからしてもいかに感激したかわかると思う。

免許試験も三回目、バス、B級になると当時に（五年前）最高級の部車トヨベツトクラウン五九に乗る機会が来た。五七クラウンと比較するとドアの締り具合やら、走行中の騒音等もたいへんにすぐれていたのである。とりわけ、エンジン性能は良好で名神高速で百十キロを記録した。この記録はおそらく自動車部創立以来、最高のものであったと思う。現在一どカーでも最高百二十キロ位が普通であるが、当時百キロを越す車はそうざらになかったのである。

遠征にデイズルより借用する車は、部最高級の車以上か、又はそれと同等位の程度の車であるが、初めて参加

中国·南紀遠征報告





京都にて、OBとの交歓会



里山学院にて子供たちと

あいさつ

隊長 伊藤

我が九州工業大学責善会自動車部の春季遠征も今年で十一回目を迎え、今回は、中国、南紀にコースをとりました。

昭和三十年に第一回の遠征が企画されて以来十余年、遠征もここに一つの転機に立たされた感じですが、コースも可能な限り日本各地を転々とし、又各種調査も工業大学という特殊性を生かして行ってまいりました。

しかし今日のモーターゼーションの発達は今までの遠征の反省をよぎなくしました。遠征は遠征であって決して単なるドライブではないはずで。

今回はそれを念頭に置いて計画を進めました。しかし役に立つような調査自体、我々の予算では不可能ではありません。その為に一歩転じて何か社会に貢献出来ることとすることで三重県下にて三ヶ所、施設訪問を行いました。隊員一同意心に帰って子供達と楽しいひとときをすごしました。例年行なっております工場見学も今

年は諸先輩の御好意で、トヨタ自動車工業、住友金属和歌山工場、久保田鉄工の三ヶ所を見学出来、おおいに見聞を広めることが出来ました。

福岡トヨタ、福岡日産、北部九州いすゞモーター三社の御好意で今回は早目に車を貸していただいた為に万事スムーズに行きました。例年の出発時のあわただしさもなく前夜は、八時には床に入れました。その為かはわかりませんが全行程約二千キロを通じて、事故、故障が全くなく、かすり傷一つ負わずに車を返却出来たことは今遠征最大の喜びでありました。

又京都でのOBとの懇談会も非常に有意義でしたが、欲を言へばもっと多くのOBと各所で会えるようなスケジュールが組めたらと思います。

各種調査報告書は考察主体に別に編集する予定でしたが予算の関係上今年も部誌と同居ということになりました。

不十分な報告書ではありますが、御笑覧下さいまして、御批判を賜りますと共に、今後共よろしく御支援、御鞭撻下さいますよう、御願い申し上げます。

日程走行距離及び宿舎

三月三十一日	戸畑	浜田	二二五・五 Km	浜田ユースホステル
四月一日	浜田	鳥取	二六一・七 Km	砂丘荘
四月二日	鳥取	京都	二三六・三 Km	松三旅館
四月三日	京都	豊田	二二八・八 Km	健屋旅館
四月四日	豊田	松坂	二二五・九 Km	伊勢山上ユースホステル
四月五日	施設訪問		二〇三・三 Km	愛宕山ユースホステル
四月六日	松坂	勝浦	二〇三・八 Km	那智ユースホステル
四月七日	勝浦	日の岬	一七一・一 Km	日の岬ユースホステル
四月八日	日の岬	姫路	二六二・一 Km	手柄山青年の家
四月九日	姫路	広島	二六二・三 Km	社会福祉会館
四月十日	広島	戸畑	二二九・六 Km	

紀行文

電子工学科三年 井上

三月三十一日 (戸畑→浜田)

七時半に四台そろって工大正門前を出発。北九州道路、関門トンネルを通過して二号線へそして小郡より九号線へ進み浜田へ向う。

午前中は交通が混雑していて又、最初であるため皆緊張していたのでトラブルはなかったが、山口を過ぎて、対向車が少なくなると、安心して来た為か、クラウンのクラクションが鳴らなくなったり、コロナのホーンが鳴りっぱなしになったりした。又、お婆さんが後を見ずに突然横断して、間一髪の差でセーフ危いことこの上なし。気をしめなおして今日の宿泊地浜田Y・Hへ向う。途中で鹿大自動車部と遇した。ホーンを鳴らし手をふって行きがちがった。日本の青い海・白い砂浜はともきれいで、車を止めてしばしがめた。ただ一人ぐちをこぼす者がいた。「我はたいくつなり。無免許者の悲しみ、歌を唄えばやめろと言われ、昼飯食えば、お前は食うの

が遅いと言われる。せめて歌でも唄わせろ!!」

昼食後先にベレルが出発し三時にY・Hに着いた。ところがわかり難い所にあつたので氣を利用して他の三台を迎えに行ったのが悪く他の三台は三時半に着いたのにベレルが帰って来たのは五時だった。ミーティングは早目にやった。ヒヤリとしたことはあつたが無事故であつたのは良かった然り。

四月一日 (浜田→鳥取)

七時四十五分、浜田Y・Hのベアレントの方に見送られ出発。カツコイイナアもう、いい道をいい車が四台隊列を組んで走ってる。他に車は……あれ?!全然ないじゃんか。桃の花がきれいだよ。今は見えないけど、さっきの日本のあのピュア・グリーンと砂浜。よかつたなあ。美しかった。彼女にも見せてあげたい。あっ、来た来た、対向車が来た。ナイクリング中の女の娘の列が来たゾ!!。怒から身を乗り出して手を振る。後車は? あっやってるやってる。安道湖で一休して松江市内へ入る。市内はチーフ運転で万全を期し、再度、単調な道となる。一号車クラウンのトランクが開いているのを二号車ベレルが発見し追つて知らせる。そのうち、羽合町を通るが全然ハワイらしくない。鳥取近し、姫ドラ多し。

又、楽しからずや」と何とも変な一句亦うもの有り。国民宿舎丘荘には三時半に到着。しばし砂とたわむれる。

四月二日（鳥取―京都）

出発直前にコロナのホイール・ナットのゆるみに気付く。さち出発。そして山路。入り道を間違う。ろくな車はない。やっと道をさがし出して山をぬけ出た。今度はヘヤビンカーブの急坂である。しかしここは舗装してあり、スベリ止めの凸凹がつけてある。タイヤの音がうるさく、バンクと間違えておりて調べてみた。中国山脈にはまだ雪が残っていて本当に美しい。横女といっしよに見た映画のアルプスの山々が思い出される。神を下って二号車ベルが道を間違えれば車もつづいた。すぐ気づいて引きかえす。一時近くなった。福知山にはまだつかない。メシが食いたいのに。五十円のカレーはないかな。福知山一番の安い所で食ってやるぞ。な事を考えながら行つた。そして結果は？だめだった。大きいメシ六十円、フライ五十円、煮付五十円。ノて百六十円。残念だ。この次は泰うどんにしよう。京都入少し前から雨がふり出した。そして対向車も急にふえ、調査も大変である。市内に入って宿舎をさがすが又大変であった。行ったところ、ぐるぐる回つたり、行方不定、左折禁止、同

四月四日（豊田―松坂）

出発は四台をそろって出たがすぐバラバラになった。あちろちろでたづねてやっと一号線へ出る。こゝ四台一緒に下り、名四道路に入る。四日市で始めての昼間の自由時間となる。昼から四日市市立希望の家を訪れる。これは今度の遠征の一つのポイントでもある。卓球、ソフトボール等をみんなやって楽しく遊んだ。いや遊んでもらった。予定時間を二時間ばかりオーバーしてしまつた。わかれる時はしんみりして来、目頭があつくなつてしまつた。宿舎は伊勢山上Y・目である。行く途中の道は大変なものでその上前日の雨でぬかるんでいた。登れど登れど音かず、だんだん山越でも出そうなムードになつて来た。そしてあげくのはてが行きすぎた。着いたのは八時であった。今日はよくさわいだので持お腹がすいていたらしく、よく食べて、御飯がたらくなくなり、さらに飲いてもらつた。

四月五日（松坂）

昨日のあの山道を下つた。昨夜はわからなかつたが、桜が満開でとても美しい。二三日前は梅のさいている所を通つたのに。十時過ぎ、みどり学園についた。子供達は、授業に出ている、皆で遊ばなかつたのはとても

転禁止、直進禁止等とほとんど出でくる。どこへ行きたいんだ。一体、車は京大の構内へ置かしてもらつた。ジントクスの三日目の事故がなくて本当によかつた。

四月三日（京都―豊田）

朝の京都は車が少く快調に進む。ところがブルバードバンクしてしまふ。名神に入る前で良かった。バンクを直し。空気を上げて名神へ突入。普通は前後左右キヨロキヨロしながら七十―八十キロを出していたのここでは向の遠慮もいらず、正々堂々と百キロだせるアレッ//部車のベルも百キロで走っているゾ。（信じられぬ）名古屋を出て豊田へ向う途中、道を間違ちがえた。その前聞いた時は直進せよと言つたのに、単車のお父さん。無責任なことは言わないでチョウグイ。昼からトヨタ自動車工場見学した。車に乗る時はO・K、整備O・Kという人も感心しながら祖立てを見ていた。旅館についてから、コロナのドアのガラスがはづれているのに気づき修理。食事は最高だった。夜朝食せて六―四、計十バキが平均である。今までは食事中は段気が感じられたが今夜はゆったりして昔よくかんで食べていた。夜、先輩トヨタの方七人が来られ、思い出話に花が咲き、楽しく語りあつた。

兵舎であつた。昼から里山学院へ行つた。子供達にはドライブを乗しんでもらつた。ここでも皆でわいわいさわい、飛んだり跳たり大さわぎをした。子供というものは無邪気なもので、すぐなついてくれる。この企画はとても良かったと思う。これをずっとこれからの遠征でもつづけてほしいものである。今夜は宿舎を変えて松坂市内の愛宕山Y・目へ泊ることにした。

四月六日（松坂―豊浦）

朝食が遅くなり八時半出発。快調。ガス入及び洗車。するとすぐ経路へ入る。境界五十m。ホコリをいっばいかぶる。ツイテネキナ。車の中はむし多く、やれない道が長くなる。窓を開けて空気を入れる。さていよいよ遠征最大の難所矢の川時にさしかかつた。ものすごいカーブ、坂道、悪道、おまけに道巾が狭い。途中右下にトラックが落ちていた。思わず、にぎるハンドルがかたくなる。道巾を拡げる工事のためか、大型トラックがやけに多く、すれちがうたびに下りて交通整理までやつた。峠の上でコロナパンのサイドブレーキがきかずに困っているアベックがいた。ここで持前の技術でさつと修理してあげる。謝礼金は返してさつと時をずるカフコよさ。さすが工天自動車部ダヨネ。新宮市に入ってホット

一息。これがいけなかった。一方通行してしまふ。一号車が入ったので全車するすると入ってしまった。対向車の運ちゃんも早く出ないとトツツカマルゾと注意してくれる。いやなんとカッコワルイこと。那智Y・Hに着く時はすっかり陽が落ちていた。

四月七日（勝浦―日の岬）

八時出発。するとすぐ、クラウンがキーキいう異状音を出すようになった。そこでクラウンのみ名豊トヨベツトへ治療に行き他の三台はそのまま行くことにした。途中湖の岬台へ寄った。海の色がとてきれいだ。潮風があまくて、キッスのごとし。このあたりの路もまだ修理中でものごさかた。昼食をとる所がなく。ついにパンをかじることにあいなった。藤田まことの顔より長く、瀝美清のひたいより広い。これを死にもぐるいでバクツいた奴ら、多分今夜は、パンにうなされるであろう。宿舎の日の岬Y・Hはアメリカ村の近くであった。Y・Hに着くとクラウンはすでに着いていた。湖の岬で遊んでいた間に先行したらしい。例の音はなんとミツシヨソイルの不足だったとは。なんと恥かしい。

タンクではないか。Y君どこから持って来たのか、例の巻いてあるトイレットペーパーを片手に飛び込んで行った。アー良かったね。さて広島が近くなった。対向車調査にもマツダの車がやけに多くなっている。広島市内での宿舎さがしが又二苦勞であった。各車バラバラになつたり、一緒になつたりしてやっど着いた。自由時間になつて、一人二人と夜の巷へと消えて行った。霧に霞んだ原爆ドームのなんとロマンチックなこと。そしてなんとアベックの大きいこと。フト戸畑の彼女の事が惱裡を掠めた。明日の夜はもう帰っているぞ。早く帰りたいなア。彼女は遅えに来てくれるかなア。等と考えている内にもう門限である。さあ急いで帰ろう。しかしなんという神の演出であろうか。チョッピリさみしく、又ロマンチックな広島が最後の夜であろうとは。幸ちゃんおやすみ。

四月十日（広島―戸畑）

さあ明日限りで本年度の遠征も終りである。今日まで一件の事故さえなかった。慎重に行こうぜ。霧がいやに立ちこめている。錦帯橋で一休みする。しばし河原で遊び出発。霧も少し晴れて来たようだ。小郡当りから雨がそろうそろ強く降り出した。後二時間位である。皆、今何を考えているのだろうか。僕はあいつの事のみ。十一日間も

四月八日（日の岬―姫路）

さあ出発、という所でベレルの車検がない。さあ大変だ。いろいろ考えたあげく昨日走った所がひどく車がよごれていたで洗った。当然書いてある文字が消えた。それでボスターカラーを買に行った。その時わすれたのではないか、という結論に達して、ブルバードがさに行行った。果してあった。おかげで出発予定時間より遅れてしまった。今日は住友金属及びクボタ鉄工の二つの工場見学がある。住金には三十分おくれて到着してしまつた。工場内を見てそれから大急ぎでクボタへ。ここで又道を間違えてしまつた。工場内を見せてもらった。そして、かしを御遊走になって姫路へ行くうまいコースを教えてもらつて大急ぎで出発した。第二阪神入口で四台落ち合い片側三車線の雨の二十六号線を一路姫路へ向つた。

四月九日（姫路―広島）

小雨の中を出発。予定をほとんど済して、後は帰るだけである。しかし、ここで安易な気持になると事故を起す。慎重に、慎重に。と、見ればY君、そわそわしている。トイレだといふがなかなかない。さあ困つた。イラ

はつたらかしにしていたわけである。ゴメンホ。今晩はゆっくり慰さめてやらなければいかな。うん。関門トンネルを出る。あー懐しの北九州だ。あのものすごいスモッグ。臭い。この光景を見るにつけ、あの山陰の日本の緑が、鳥取の砂丘の広々とした様が、南紀のコバルト・ブルーの海が思い出される。思えば十一日間、事故もなく、たいした故障もなく来たものである。これは隊員の一致協力又それ以上に、気を使ってくれたチーフのおかげであろう。

小倉市民会館をデモストレーションして三時半工大に到着した。今回の遠征は、三カ所の工場見学、それと初めての試みとして三カ所の施設訪問をした。そしてそれらは大成功であった。全行程二千五百キロ、四台で一万余り無事故、無違反、いや一カ所あった。一方通行の逆行が、でも大したことはなくてほんとうによかつた。この記録を十万キロ、百万キロにまでもって行こう。

隊員寸評

全区間をまとめてみると、2.2 Km当り1ヶ所の割合となった。規模は中程度のものが多かった。田舎ではまだ手動式のものであって規模も小さかった。名古屋、大阪では自動式給油機が10基以上のマシンスタンプもあった。スタールの大きさに驚かされた。
ソエアはやはり出光がトップで、15.4%、次が日石で13.8%であった。この2社は全調査区間に平均して存在しており、我々遠征隊のように長距離を走行するものにとりてやはりこのように各地に点在する方が助かる。丸善、東石、ソエル、エソソ等のメーカーは局部的には前記の2社をしのぐが、平均してはいない為に多少劣っている。モービル、大塚等のメーカーは関西の大坂や、東京の名古屋付近に集中しており、横の連絡がとれていたようだった。これは製造メーカーと販売会社との関係によるものだと思われる。製造メーカー直売のスタンプが望まれる。サービスマンでは大塚系なスタンプ程良く、バンク修理も可能であった。洗車場はたいへんであった。

伊藤 (開4) 隊長

自称自動車部きつてのマシメ男 他称〇〇〇ナンバー5。遠征中は毎日事故の心配で夜も眠れずに2キロもやせたそうである。唯一の楽しみにしていた熊野でカワイコちゃんに会うことが出来ずしきりに残念がる。

伊東 (子3) 副隊長

自他共に〇〇〇マックスを認めるその道のベテランである。外泊トリオの1人であり、夜なくどこへ行つたのか誰も知らない。特に勝浦の夜は楽しかったとかで

かぬ所が欠点でもある。田中(裕)君、伊東君と共に主として経済的理由によって車中宿泊までして参加した。大いに感謝されている人である。

長沢 (テ4) 写真

首にかけたカメラが大きな体と調和がとれずなんともユーモラスである。しかし責任感が強く車から降ると、放水作業も後まわしにして真先にパチリ、パチリと写真(見合用ではありませんぞ)をとる。

稲永 (テ4)

ドライバートエンジのたびに重きフリッカーをかかえておちらこちらえ被害者?を求めてうるたえる。〇〇君等非協力的な人物がいて苦勞が多く、その為後部シートで休養をとる。

田中 (キ3)

超S狂。ストリップではなくスピードの方であるから間違わないように。といって嫌いなわけでもないようである。名神で百キロを軽くオーバーさせてクラウンの出力を低下させた張本人。

「来年こそは俺も外泊するぞ」と某君を感化させた犯人。

木庭 (キ4)

ますくブレイ(何のブレイかな)にみがきのかかった人である。某所にもですすぎたあまりキッスマークを(けられぬぐうのに苦勞したそうである。参加するかどうかで皆を心配させたが意欲的にめんどろをみていた。

山本 (テ4)

隊長をしのごマシメ男。その為にあまりゆうずのきか

掛水 (キ3) 宿泊

今遠征で運転技術が向上し自信をつけて喜んでいる。宿泊のことで「あそこのメシは多かった、少なかった」と皆の文句を1人で引き受けていた。その代り宿の娘さんに大事にされたとかされなかったとかである。

松原 (キ3)

遅メシ・遅プロ・遅セツチニと何をさせても遅いくせにチヨコマカして本当に急がしい男である。サッチャンへせっせとおみやげを買って皆を羨望させる。

山川 (キ3)

体の割には心臓が弱く気の小さいヤツである。運転もその通りでチーフを悩ますことしきり。これに一担アルコールが入ると豹変するが遠征中は禁酒の為にボロを出さずにすむ。

水崎 (キ3) 会計

日頃持ったことのない大金を持たされて、夜はおろか昼間も眠れなかった。黒いカバンの為に大好きなパチンコもぶつとりと絶つ程責任感に満ちあふれる男。

芦野 (キ3)

誰一の無免許者。遠征が好きで参加したのはよいが、ハンドルが握れず11日間食べることと専念する。そのスピードには他の追従を全く許さず、皆の不平が集中する。食物の恨みは恐ろしい。

井上 (子3) 記録

出発やドラチエンのたびごとにノートを配り「それ書け、やれ書け」と催促せねばならぬ損な役目。そのうつぶんをはらすわけでもないが金と暇さえあればパチンコ屋に飛びこむパチンコ狂。

藤田 (テ2)

施設訪問の際「おとうちゃん」と呼ばれておったまげたとか。知らぬ者が聞けば本当かと思ひ、知っている者が聞けばまたかと思うような話である。とにかく皆からしたわれるのが欠点であり欠点である。

田中 (カ2)

多少ともまだボン／＼気分が抜けきらない。姫路の夜は特例で帰宅を許される(デートではありませんぞ)。翌朝は早朝より差入れ品を持って現われ皆を喜ばす。

特集 自動車部を考え直す

これでいいのか我が自動車部

電気工学科二年 藤田

整備係を仰せつかつて早一年、羊頭狗肉の感を免れぬ自分を反省し、気付いた点やこれからへの期待などをとりあげてみた。いくつかでも共感をよぶものがあれば、それを煮つめて今後の足しにして欲しいと願っている。ズバリ言おう。我が自動車部には、体育的要素が非常に不足している。中でも、日頃の訓練怠慢と研究不足とは目に余る。偉そうなことを言うなだ。いやいや、希望的ぐちをこぼしているので悪しからず。

勿論、自動車部が自動操縦になつたり、あるいはもう道路自体が動いたりするようになれば話は別だ。が、今の段階では、自動車部はあくまでもそのスポーツ性を無視できないと思う。

長距離を運転するともなれば、体力も必要である。ま

八木 (開2)

ポヤーとした所がなんとなく印象的である。運転にもそのポヤーとした所があつて時折チーフをどきつとさせ。大器晩成型の典型的な例である。

坂本 (子2)

時折欲求不満のため奇声を発する。小倉に帰ってきた時、うれしさのあまりハナムーンに出發する新婚さんを見て「きばれよ」と一声。花嫁がこれを聞いてにこつとほほえんだと喜ぶ。

山本 (キ2)

工場見学の折学生服を持参せず先輩から嫌味を言われる。豆狸のようにどことなく愛嬌があり、伊東君の攻撃にエロチックな声をあげて逃げ回る。広島では思わぬ所でダブルイトウ君に会い驚かす。

た交通量と共に増える事故に備えて、とっさの反射神経も養わねばならない。となると、どうしても次のことはやるべきであろう。運動神経・体力づくりの為、毎放課後トレーニングをすること。つまり、準備体操、そして必要を部分体操、それに短いランニングとただそれだけでいいのだ。

クラブ活動である以上、規律と統制は厳然とすべきである。今の自動車部は、和気あいあいたるムードが漂つていて実にいい。しかし、それがぬるま湯につかつているとなると、憂慮されるのだ。ドライブは好きでも、こんな地味なトレーニングをいやがる傾向が強いが、これを打破して部員が集まつてこそ、統制を確立させ得るのではないだろうか。

部長諸氏、まず部室へ車庫へ出て来たまえ。そして、みんなの手で自動車部のレベルを更に上げるのだ。

さてそれでは、車について少々。

仕業点検の際に気付くこと。オイル類や冷却水を見て

も、バッテリーの蒸溜水を見ない。ガソリンをポンプ・アップするような気を使つても、ファン・ベルトの張りを見ない。タイヤの状態を外見しても、実際ゲージを使つて空気圧をみない。ましてスベア・タイヤは見向きもせぬ。ミラーをあわせても、ボデーやシャシーの損傷を見て回らない。ホーンは鳴らしても、灯火類を点検しない。オド・メーターは見ても、他のメーター類の作用を見ない。これらの中には、定期点検基準にあつても、運輸省令で定める作業点検の基準にないものもある。しかし、毎日の運行には欠かせない大事なものののだ。いまや本格的な高速時代を迎えつつあるが、そうなれば尚更のことである。それなのに、B級は無論A級に於てさえも、こういう簡単なことをやらないケースが多く見られるのだから、実に以外というほかない。慣れで自然と省略しているのだろうか。だが、クラブ活動として車を動かす以上は、もつと厳しい態度で臨むべきだ。オーナーカーとはわけが違ふ。

いつかの新聞に出ていた記事を一つ。

あるタクシーが小倉日活ホテルの近くの市街地を走行中、夜間無灯火で検挙された。ところが運転手は、日活ホテルを出る時、ロビーのガラスで前照灯を確認しており、検挙される地点までの間は車が多くて明るかつたの

で運転席からは感知できまいとして抗訴した。裁判所ではこの運転手に対し、照明が故障したのは走行中で、しかも五十メートルという短距離であつたので出発前の確認で充分として、違反を取り消した。こういう例もあることなのだ。作業点検は確実にやりたいものである。

作業点検のあとは、いよいよ運行を開始することになるが、運転態度について一言。

B級や所々にA級になる者は勿論免許をもつている者だから、その中には運転技術が一応安定しているものもある。しかしあらゆる状況判断やそれに対する処置というものは、理屈では言いようのない豊かな経験によつて的確になつていくのである。その点でもA級に必ず劣るのであるから(もつともそれらを考慮して、A級B級の区別があるのだが)運転中はまずA級の言うことを聞くことである。まちがつても、俺は運転はうまいのに、なんて思い上がらないことである。こういう精神がしばしば、心にスキをつくり事故を起こすから、こんなことを言っているのである。別に命令に服従せよと言っているのではないので、誤解なきよう。

ところで今の部制ではA級は絶対である。(もつともそれだけ責任も重い)それだけに私は、A級は他の部となるべき運転に心掛けてもらいたいと思う。運転技

術よりもむしろ運転マナーを言つてゐるのだ。具体的にはA級自身で考えて欲しい。それから部用や引越の際、B級にもつと運転の機会を与えるべきである。また、B級に運転せよといつても、免許証を持つてきていない者があるが、新聞部員が常にペンを持つように、写真部員が常にカメラを持つように、自動車部員たる者常に免許証を携帯すべきである。

乗りつばなしではだめ。運転が終わつたら洗車もしなければならぬ。さて、車庫には常時九台の車がある。このうち五台が登録車だ。少なくともこの五台は毎日清掃すべきではないか。(もつともその車の一台はもうすぐ廃車されようが)ここでこの種の初めの部分を見て欲しい。私は毎日部員を集め、トレーニングをせよと書いた。そのトレーニングのあとでこの清掃にあたるのである。そして車庫の床は汚れやすいので、これも皆で磨くのだ。

現在、下級部員に洗車させると、普段着(ひよつとしたり一張羅)のままに靴や服の汚れを気にしてかかつているが、これなどはもつてのほかである。毎日のトレーニングは勿論、鉛筆服又はユニホームスタイルでやるのだ。こうして、毎日部員が集まればトレーニング、車や車庫の清掃のあとで、あるいは、その最中、少しずつでも整備講座が開かれる。ラリーの計算練習もやる。また

無免許者には運転講座が開かれる。免許者はフィギュアの練習もやるのである。こうなると、必ずや部のレベルが向上するのだが、特に、現在の整備力の不足などもたちどころになくなると思つたのである。

ところで、そのように活動してもやりつばなしでは困る。常に、正しい運転者としての方向を失なわないように修正しなければならぬ。その為には年に一回正しいから心理学的なテストを受けて、運転者として適格であるかどうかを、チェックしていくことをすすめる。また交通安全学校の運転模擬装置等を部員の教育の手助けとして多用していいのではなからうか。

たにやかやとぐちをこぼしてきたが、このなかに一つでも、ハツとすることがあり、皆さんの心に留まることがあれば、皆さんで更に考えて部を盛り上げて欲しい。

自動車部とは何ぞなもの

機械工字科二年 橋本

自動車部に入つて最初の一年がすぎようとしているがふり返つて部員として活動を見てみると、夏期合宿・ダンパー券売り、工大ラリー位でやや寂しい感をまぬがれ

ない。個人的にも春に四国一周・高知→鹿児島ノースト
ンブドライブ、秋に中国一周ドライブをした位で、大型
免許もどうとう取れなかつたし自動車工学の勉強も進ま
なかつた。

部活動にあまり参加していかつた者が言うのもおか
しいが(部を外郎から眺めているからこそ言えるとも考
えられる)自動車部は活動が不活発すぎるんじゃないか
と思う。毎年多くの入部者がありながら途中で退部して
ゆく者、部に入つていのか否かがはつきりしない者が
多い現状は嘆げかわしい。しかしながら冷静に現在の部
の姿を見た時、さもあらんと思うのは一人僕だけである
うか。たいたい部室にたまに行つても何らすることがな
いのである。今の活動は五人もおれば十分部が成立して
いるのである。しかし、流星第二号の名簿をざつと数え
ても五十人はいるのである。四年は除くとしても残りの
部員はいつたい何をしているのか。要するに全ての部員
に任務を与える事が必要ではないだろうか。

現在部の参加しているAGITO・SPORTはラリー
とフィギアであるが、我が部はあまりにもいいかげんに
試合に臨んでいるのではなからうか。責務会に属する部
は一応九工大学生の公認の形になつており、その分野
においては大手を代表するものである。多少なりとも大

車部員一般のドライバーとしても大きな過失であり、部
の責任は多量にも大きい。自動車は確かに危険なもの
である。しかし現代文明にとつて多少の危険は覚悟する
必要がある。全く安全にと言えば馬を使わない大昔
の状態に帰ればよいのである。危険の度を少しでも少
なくすることこそ大切なのだ。車さえ整備されたもので
あれば(いやこれはいくらボロの車を使用するとはいえ
いやしくも自動車部と名前を持つたものに附随する絶対
条件である)一人で路上練習を始める一般ドライバーよ
り熟練した指導者が指導してくれる練習ドライバーの方が
はるかに危険は少ないのである。

自動車部はその対象が自動車という非常に金を必要と
する機械である以上、多くの資金が必要である。部とし
て十分な活動を試みるならば大多数の学生にとつて負担
しきれない程の金が必要だろう。現在の収入源は部費、
選搬によるバイト、ダンスパーティーなどであるが、前二
者の大幅な収入増は不可能であり、最後のダンスパーテ
イも一応規制されているが、これには種々の抜け道があ
り、部員を動員すれば毎月でも可能である。しかしなが
ら全体としてのかみ合いからみて毎年二回位恒例化して
やつてもいいのではないか。種々な方法で資金を繰め年
間予算百万という部を想像してみるのも楽しいことでは

学の名を高める義務があるのでなからうか。今我大学
においては各運動部とも全くふるわないと言つても過言
ではない。その中にあつて全学生が工学部という特殊性
をあげて考えてみた時、航空部と共に最も有利な立場に
あるのである。参加するすべての試合には目標をたて、
それぞれ競技について毎日でも練習するようにするべ
きである。そりして多数の部員で練習し、部内でも試合
その他を行い選手を決めるといふよりよくなりたいたいもので
ある。忙がしすぎるなら出場の試合を限定すればよい。
あまりにも惨めな負け方は正視に絶えをい。

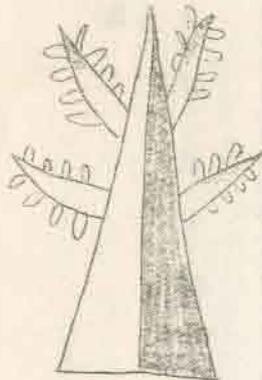
自動車部に入部してから免許を取る人、また前々から
所持していても運転の浅い部員に練習の機会を与
えるため、もつともつと練習ドライブを頻繁に行なつて
はどうだろうか。これは指導者に大きな負担がかかるが
現在みだいにただ乗るだけというのはなしに、試合の
練習とは異なりややレクリエーション的な要素も持たし
士・日の一日旅行というよりなものにすれば、指導者も
やや楽しくなるし、部員間相互の親睦に効果があるので
はなからうか。

先日九工大の女の子が練習ドライブ中に老母をひき殺
したと新聞に出ていた。この場合はブレーキがきかなか
つたという事柄は行届であるが、これは大学の自動
車部員に
ないか。

またレンタカー会社と契約を結び回送を一手に引き受
けてはどうだろうか。3学年10学科もあれば関を所が如何
でも幾つかあるものである。前にも述べたが多少の危険
は部の飛躍という命題上、この際目をつぶるべきである。
虎穴に入らずんば虎児を得ず、壁の中に閉じこもつてい
ては望眼がないのである。もちろんこの際ドライバーは
登録制にしちるランク以上ということにすればよい。こ
れからは過労運転の状況とかその他の種々の貴重データを
が得られるという副産物もあるであらう。

以上勝手な事を述べてきた。まだ自動車そのものにつ
いてとか、問題は残るがこれで止める。色々を批判討論
の中から九工大自動車部の発展の指針を探して行きたい。
自分も今この原稿を書き終えた時点から部活動にも積極
的に参加し、部のために尽くして行きたいと思う次第であ
る。

皆で頑張つて行こうぜ!!



昭和四十三年度新役員

抱 負

主 將 田 中

次期役員が左記の様に決定しました。

部長	中田	(機械工学科教授)
監督	伊東	(電子三年)
主將	田中	(化学二年)
副將	八木	(開発二年)
會計	田中	(兼 任)
監 査	八木	(兼 任)
書 記	坂本	嗣(電子二年)
練 習	山本	(機械二年)
〇B会	八木	(兼 任)
自速委員	山本	(制御二年)
部 誌	柴田	(化学二年)

我々九州工業大学實善会自動車部部誌「流星」は、皆様の御協力を得て、ここに第三号を刊行することが出来感謝致しております。

〇B会も発足して二年が早や過ぎようとしています。我部も〇B会の発展以上に発展させようと日夜頑張っております。

一般に部というものは、興味を同じくする者同志が集まり、その活動の中で、部員相互の理解を深め、更に先輩後輩という縦の絆によつて個人的な面での人間性もある人間性、かつ社会性が身につけられるものと思えます。大学生活四年間に運転整備の技術は勿論のこと、学問以外に何であるかはつきりとは言えないが、何かを得たと満足出来るようにしてほしいのであります。私も未完成の人間として切磋琢磨していく覚悟ですから、よろしくお願い致します。

今後共当部発展のため、御支援御指導をお願い致します。

部 則 改 定

本年度十一月二十五日の部員総会にて、かねてからの懸案であつた私用規定の改定が行われました。従来通り私用できるのは、ドラックにて自分の荷物を運ぶ場合のみに限られ、乗用車の私用は一切禁止ということに決定しました。その代りに、練習ドライブ規定というのを新に設けて、この規定によれば、三人以上で(但し、少なくとも一人以上のA級を含む)、主將の許可のある限り、日帰りのコースにて、自由に行ける様になりました。この規定に従い、よく練習して名ドライバーとなりましょう。

本 年 度 活 動 記 録 概 要

- (参加試合の部)
- 〇全九州ファイギア新人戦
- 〇全九州学生ラリー兼全日ラリー予選
- 〇西南ラリー

- 〇インカン
- 〇福岡五大学ファイギア定期戦
- 〇九州学生自動車運転競技選手権兼全日本学生自動車選手権大会予選
- 〇工大ラリー
- 〇福岡五大学ナイトラリー
- (部行事の部)
- 〇卒業生追出コンパ
- 〇中国・南紀遠征
- 〇新人部員に対する基礎講義
- 〇愛のドライブ
- 〇新入部員歓迎コンパ
- 〇夏期合宿
- 〇ジュニア車検取得
- 〇セドリック購入
- 〇ダンスパーティー
- (A級昇格者の部)
- 〇四月・掛水、松原、藤田

自動車部雑感

開発土木工学科二年

八木

自動車部へ入部して、早二年が過ぎようとしています。僕が自動車部へ入部したのは、高校には無いクラブとゆら珍らしさと、車を運転することへのあこがれでした。今、考えると非常に漠然としたものだったと思います。しかし入部してみても、ただそれだけでは自動車部をやっいていけないとゆうことを痛感しました。夏の暑いさかり、鉛直服を着ての整備、また冬のナイトラリーの前、古タイヤを燃して暖をとりながら夜中までやつた整備。そして、手にまめをつくつてやつたファイギヤの練習。仮夜のラリーの練習等、いろいろ辛かったこともありました。しかし、自動車部にはいってよかったこと、たのしかったこともまた辛かったことに負けず、多かったです。良い先輩を多く得たこと、良い友だちを

得たこと。ファイギヤにも、ラリーにも出場させてもらえたこと。また、先輩たちの残したノート、資料、が試験の時役立ったり、先輩の予想問題がヌバリ当たったり、おかげで試験の時は非常にたすかりました。また前に述べた辛かったこと。この位の苦しさでは足りないとは思いますが、寝されたあと二年間の部生活。これからは、みんなを引っばっていく立場にあるものとして役立つと思えます。

合宿

金属工学科一年 鞍馬

あこがれの自動車部に入部して、一年になるが、一番楽しかった思い出は夏の合宿だろ。

午前七時に起床して、すがすがしい朝の空気を胸いっぱい吹込んで早山までの早朝マラソンは苦しいながらも若さと情熱を発散させる唯一のストレス解消剤であった。日が立つにつれ眠気不足と夏の暑さの為に、スピッドは落ちていったが、それと逆比例するかの如く自動車部に入った誇りが、責任が、自分を力強く包んでくれた。

午前八時から十二時まで車庫にて車の化粧直しをしたが、上級生の差入れは疲れきつた体にブドウ糖を打つた様な感じがした。今まで車の構造など、全く分らなかつたのに、上級生の指導により、日増しに車の構造に関する知識が増えていった。

作業が終えて後はプールで疲れを落とし、最も期待していた自由時間は戸畑の漫生通りまで、わずかばかりの小使いを持って通つたものだ。ミーティングの時間にギリギリの番で間に合い、皆からの非難を浴びずにはすんだ。ミーティングの内容は期待していた程のものではなかつたが、集団生活の一環として、やや有意義なものであつただろう。消灯して外出す不心得者はかなりいたが、彼等の精力にはただ目を見張るのみで、早くも高いびきで寝言をいっていた。

自動車部

機械工学科一年 安部

入部当初先輩達に近づき難く、部屋にも、たまにしか顔を出さないうりさまでした。しかし、いざ免許証を手にし、自動車部の合宿にも参加し日練とをると自然と部

室に顔を出す機会が多くなつて来ましたが、九月下旬ごろからだつたと思います。部活動に活発に参加し始めてからは、当然先輩と話す機会が多くなり、以前の近づき難さほどこえやら、今では少し接近しすぎたかと思ふ程までになりました。それからの段々は、自動車部に対する考え方が以前と変わつて来ましたが、その原因となつたのは、免許の取得が一つ、ぼくの車に乗りたいという欲求が一つと計二つあつた様に思えます。

新入生でこれを説かれら、自動車部に免許を取るために入る等という安易な考えはやめて、自動車部の部活動に参加するために免許がある、という立場に立つた考え方を持つていて欲しい。ぼくは一年生だが、先輩をさし置いてこんな事を書くのも、自動車部が好きだからです。この様な考え方を置くが持つたのは、十二月初旬で、その頃に部屋に入っているために、入寮しようと思つて入寮した。そして入寮したのは二月、部屋に入つて良かった事は、普通の大学生活では、失われがちな人と人との複雑な接触が、取りもどせた事です。でも入寮しなけば、できないかといえは、一概にそうとは、言えないと思えます。それから部屋に入つてくる人達と、中古車を買つて動かしています。人は、こんな中古車を等と言いますが、長くぼく達のために働いてくれます。その車

のおかげで多くの道も覚え、多くの行動半径が、一度に広がりました。ここで一応広くが入部した時から現在に至った過程を終りたいと思います。

入部 に 思 う

機械工学科一年 檜 原

まず車歴はというと。これは随分古く、小学生の時トランクの横に乗せてもらつてから柄みつきになり、中学時代には、国産車の車名をトランクに刻る途覚えてしまふ。高校一年で二輪免許を取り、以後は専らモーターサイクルに熱を入れる。乗つた車は十指に余るけれども一番印象深いのは、ホンダのCB125で、物のすくよりの加速は四輪車では味わえない。二輪車は、爽快な経済性に於ては他に比喩ものがなく、現在も大いに愛用している。但し、冬の寒さだけは致し方ない。高校までの数年間で構造も大分覚え、初歩知識乍らも、かじつておいたことが今になつて大変役に立っている。

高三の時、工学部までは決めたものの、科の選択に迷つてしまい、好きなものといえば単位だから、機械に行つて内定試験でも受取しようかと、と将来の方向も決めて

しまった。こうなれば自動車部に入つたのも当然すぎる位。でも初めの内は、大学のサークルなんて友達の出る所ではない、という一種の偏見？を持っていた。部の雰囲気が良いか悪いかは、好きな車をいじつていればそれで満足などと勝手に考え、決して部室に良く出て来るとは言えない状態であった。而し今頃になつてしみみと解つたことは、極く当り前のことではあるが、大学のサークルなればこそ、自己主義、個人主義に走つてはならないということだ。こう感じてからは、勤めて部室に顔を出すようにしている。そして友達も出来始めた。コミュニケーションの場をなくしては、友人も何もあつたものではない。

さて、今後の課題は春休みに四輪免許を取ること。せめて四級整備士位にはなりたい。兎に角今は部活動に従いて行くのみで、余裕など全くない。次第に慣れて来たことだし、二年生からがいよいよ本番というところか。

思 い 出

制御工学科一年 山 本

入学式の日のことである。自分が大学に入るのだとい

ふ胸が膨らんだ気分である。たのみに、それにひきかえて、その日の空はどんよりと曇り、シトシトと雨の音さえ聞かえていた。大学の門をくぐつて、自分の目の前に初めて見たのは、崩壊寸前のクラウンの姿であつた。車体は、ちやんと自動車部のネーム入りである。その時以来、自分は自動車部に入ろうと決めたのである。車が並ぶ道を、自分は素晴らしいサークル活動を夢見て通つていった。時には、自分の手で車のボディをさわつて見ることもあつた。鉄特有の冷さが自分に武者震いを起させた。乗つて見たい気もしたが、何だかきまりが悪かつたのであきらめた。あたりを見回すと、以外な車の多さに驚き、同時に嬉しくなつた。自分の想像では、国立大学の自動車部には車は数台しかないのだからと決めていたからその確しさも、なおさらであつた。さらに、ピカピカ光っている新車が、数台並んでいたの、部員らしい人に尋ねて見た。

「これも自動車部の車ですか？」
「ちがいますよ。部車はあちらです。」
と指さされた方を見ると古い車ばかりである。一瞬、失望した記憶もある。

あれからはや一年。現在、寮生として、そしてまた、自動車部員として部室で生活している。そして今、自分

にとつて初めて、四年生の先輩を送るうとしてしている。もうすぐ自分も二年となり後輩ができるであろう。しかし今でもあの時の気持は持ち続けている。

「大学生活の四年間、自分は自動車部と共に歩もう」

「自動車部に入部して思うこと」

工業化学科二年 柴 田

部誌に書けるから何でも良いから書いてといと井上さんと言われ、それではと言うのでこの様にペンを取ることにかつた次第です。そういうわけなので、文章の拙いのは、御勘弁願います。

私が自動車部に入部したのは、この春四月、一年生と一緒でした。入部して一番力強かつたのは、秘友田中直方君の存在でした。今から考えると、彼がいなかったらあまり部室に顔を出さなかつたのではなしかと思つていきます。その意味で私事で恐縮ですが、この紙上を借りて田中君に一言礼を言わせてもらいます。実にこの部室へ顔を出すというところで、私の部に対する積極性が生まれただからです。誰もが最初感じたと思うのですが、部室へ

行くと、おっかない顔をした先輩（失礼、当時はとっつきにくかつたもので）が、どっかと坐つていて、私のごとき、実に気の強い新米部員は、何と云って話しかけてよいやら、氣を使つたものでした。そういうわけで自然部室へ行くのが億劫になり、従つて部関係行事に消極的になると言う結果を招いたのでした。この様な時期に田中君に部室に出てくるように言われ、それから努めて部室に行くようにしたのでした。この時、部室に田中君がいることは、そのころの私としては、少なからず力となつていたのでした。部室に顔を出す様になると、先輩や同年の部員とも話す機会が多くなり、ある程度の氣心も知れて、部室へ行くことに、一片の抵抗を感じなくなつてしまつたのです。こうなるとクラブの行事に対して積極さをもつ様になつて、全く私の単純さに驚いている次第です。

ここで私が感じるのは、あまり顔を出さない同期生に敢えて希望します。努めて部室に顔を出す様に心がけて欲しいという事です。これが部員間の結びつきを生み、己からクラブに対して積極さを持つという事に帰着するからです。自動車部というクラブの目的は、言うまでもなく、運転技術・空軍技術の向上にあるのですが、もう一つすべてのサークル活動の目的である、クラブ活動

は今までに部員として、それ程部に貢献してはいないけれど、良い先輩を沢山知ることが出来たことは大変ありがたいと思つています。

これから去年の七月以降のことを書きたい。七月下旬合宿がありました。この頃は、小倉で祇園、戸畑で出笠があり、夜は必ず出かけて行きました。遅刻をしまいと云つていても、ついつい数秒おくれで、せいぜいいいながら部屋にかけ込んだことも数度。一度は、小倉の大坂町にいて、門限七分前にやつと気がついてタクシーをぶつ飛ばして帰りました。あのときは苦しかった。今度は遅刻は一度もしない様に心がけた。合宿は楽しいものでした。朝はものすごく早くからたたき起こされて、金比羅山まで大ロード・ワーク。あのとき、金比羅山が富士山の高さに見えました。車の整備は何も分からなかつたけれど、田中さん達の言われるままに働き、ボルトとナットの締め方、はずし方だけはすばらしく上手にできました。楽しい合宿は、あつという間に過ぎてしまいました。部の和が親密になつたことは大変良かったと思つてます。

十一月三日は九王大ラリーが行われた。あの時は先輩二人と、自動車部の高鉄車ユニアで審判員に選ばれて、福岡県の何分の一かを乗り回しました。途中、道

を通して、人と人の交友を通して、種々のことを学び取ることにあると思つています。これを無視したら、学生サークルの意義は、なくなつてしまふのです。部室に顔を出さないと言ふことは、このサークル活動から得るものを、放棄したことにつながらと言えたいこともないと思つています。この点で幸にも私が、この種理を放棄してしまふという失敗を免がれたのは実に田中君のお蔭です。どうも私事に始終してしまい、井上さん助弁してくだささいよ……ね。

自動車部回顧録

電気工学科一年 新聞

この二年、学生という隠れみのはおろし、数々の悪事も、諸々の単位を落とすつづつた一つ飽きることをなくせまじめにも学校には通つたことを、我ながらほとほと感心しています。学校にまじめに通つたおかげで、この大学にこの部ありとうたわれた自動車部に入部できました。しかし残念ながら、この部第一の条件たる免許をいまだに手にしていない事は大変うしろめたい気持ちです。従つておのずから部室には入りにくい。入りにくさがこうして今では近よりがたくさなっている。だから

をまちがえて、戻るのが手まどつたり、他の審判車とちが合つたり、苦勞性の僕は、非常に心配しました。山の上のなんとか陸道を通つたときは、道が悪く、坂ばかりで内臓の位置が変わつた様な錯覚を受けた。ラリーは辛いにも成功に終つたけれど、あの時の主催者のミスを今年には繰り返さないようにしたいものです。

十一月十二日は、待望のダンスパーティー。信じられないかも知れませんが、内氣を僕の入学以来の最初の経験でした。身の回り品の預かり係だつたため、踊りに来た女性をあまり見ることは出来なかつたけれど、途中手のすいたときに、この道の大先輩の松原さんから形式だけなら、要領をきめて、女性に申し込んだ。その女性はすごく上手で、上手で……。だからのぼせてしまつてフロントに戻る時間が遅れてしまいました。僕のダンスパーティー狂は、ひとえに自動車部のおかげです。

それ以後は、部会と練習と、一、二回の車洗いで過ごしてしまいました。

そうして先日、四年生の追い出しコンパ。この日は、四年生のありがたい言葉を聞き、しんみりとした気持ちになつておりました。しかし、酒のきらいを僕に、皆んなが助めるものだから、ついつい度を越してしまつて、翌日は二日酔に悩まされてしまいました。

ざっと自動車部の自分の自分を振り返ってみて、あんまり大したことをやつてないので、申し訳ありません。今年は無許もとおり、二日に一度は部屋に頭を出し、部費は常に滞納することなく、合宿では一年生をバツチリ鍛え、パーテイ寿は、百枚を目標にし、ラリーの応援、参加は積極的に行き、かつ、ラリーにおける優勝を一つでも持ちかえる、そういう人に僕はなりたいと思います。

五回目でやっとなんか

金工学科一年 古河

入学してから、部活動に参加しようか。入部するなら何部にしようか、とずいぶん迷いました。結局、自動車部に入部しましたが、たぶん、それは五月になってからのことだっと思えます。そんなわけで基礎講義も聞かずD級の練習を始めたのも普通の人よりちよつと遅れてしまいました。

以前からバイクにはよく乗っていますが(ただし、今だに自動二輪の免許はもらっていません。いわば無免許運転。ナイシヨ。)自動車のハンドルを握つたのは、それが生まれて始めてでした。「ハンドルをこちらに回せ

ば車はどちらに行き、あちらに回せばあちらだ。これがアクセル。これがブレーキ。一番左のがクラッチ。……」と、先輩から親切に教えてもらつたことを、今でもはっきり覚えています。とにかく、練習を始めた時は命懸けの思いでした。例のマスターラインをなぐるべく自分の思うように動かそうと言うんだから、マスターラインに假らず、たいていの練習車はそうでしたが、後から突張つて、エンジンを始動させる時には「なるほど、自動車部は体育部だまも。」という実感が湧いたものです。免許を取つたのは、昨年の夏休みも終りのことです。

真夏のあの暑さにもめげず、しつこく試験場にかよいました。一回では合格しないうと覚悟していましたがまさか四回も五回も試験を受けようとは思いませんでした。最初の日の試験車はセドリツクでした。もちろん乗るのは始めてです。まず、日頃練習していた車に比べると、試験車があまりにも上等なのに、ちよつと緊張しました。僕の座高が低いせいもあるのですが(？)前が見えない。いつもの感じと全然違う。見えないうを無理して、まず前進、「右よし、左よし、バツクよし。」ガタン、サイドブレーキを忘れていました。何しろ、自動車部の練習はサイドブレーキを省略していたもんネ。

やり直し、再び発進、ロー、セカンド、そしてトップのつもりでしたが、ギヤ間違ひをして再びローになつてしまいました。とうとう壁になる。オオオオオオオオオオオオ、三たびやり直し、グーとスピードを上げる、スピードメーターはと見ると、さておかしな。何か左の方から温度計のよう赤い棒が伸びている。それがスピードメーターだとわかつたのは、スピードオーバーしてからのことでした。次は信号にひつかかつてエンスト、絶対絶命、その内試験官から「帰れ」と言われるのは火を見るよりも明らか。僕の方から「又、出直して来ます。」と言ってやめてしまった。もちろん自己中止でり点。

次の日の試験車はクラウン、六三年以降のクラウンに乗るつも初めてだから、例のフラッシュヤースイッチには困つてしまいました。運転中、そればかりが気になる。しかし、その日は前日より調子よくやれました。生まれて初めて試みるサイドブレーキを使つての坂道の発進縦列駐車。何とかうまく切り抜けたものの、実力(?)及ばず、その日も最後までコースを回らない内に「もう帰って結構です。」とのお言葉を試験官からいただいた。同時に絶望的になつてしまった。しかし、こうなれば男の意地、今さら手が引けますかつてんだ。

かくして、試験場に通うこと五日。どりにか、ぎりぎり

りの点数で合格してしまいました。僕の場合、試験を受けながら練習をしたと言つても過言ではないと思います。今から思えば「あのくわいの腕でよく合格できたなあ」と、僕自身不思議でなりません。

とにかく、五回も試験を受けたわけで、受験料四千元也。しかし、自動車学校に行くのに比べれば安かつたとあきらめていきます。八月の夏天下で、列を作って自分の順番を待たつた苦しさ、五回目でやつと実を結んだわけです。うれしくて、惜し気なく試験官に頭を下げました。

自動車部生活回顧論

金工学科二年 山本

僕は車が好きだ。車に興味を持ち始めたのは、高三の時、本学入学の際には、部は自動車部だと決めていたので別に部のあつせんには、ほとんど困らなかつた。

だが、あれから二年という月日が流れてしまつた今、考えてみると、これまで、部に入つて何をやってきたのだろうか、という疑問しか残っていない。

一年の終りにもそりう気持ちにをり、二年からは、と意気込んでいたのだが、実は、今も三年からは、と考え

ているのである。奥して何をやるのか、という整備である。僕は、自動車部に入って整備を身につけたかったのだ。でも、やるぞー。

免許は、一年の十一月にとった。やはりうれしかった。これからは、自分で、ハンドルを握って往來を遊べるのだと思うと、胸がゾクゾクしたものだ。それから僕は、部、すなわちあのきたらしい部屋に、ちよくちよく出入りするようになった。(断わってかくけど、今の部屋ではない。)それまでの部屋というものは、あつてもなきがごとのようにしか感じられなかつたのだ。みんなとの交流も深まりだしたのは、この時からだ。ある人に僕はいり、免許は早くとるべきだと、彼はいう。俺も早くとりたいたが……と。突然、僕にも免許をとるまでには多くの困難があった。ま、それを述べる必要もなからう、みんなと多分一緒なのだろうから。

免許をもつと一つ楽しみが増える、と共に悩みもふえることになろうが、それはドライブとそれにつきまとう事故だ。ドライブは、これまで十何回かやったが、やはり楽しいもので、いやな事も忘れさせ、ストレス解消の方法の一つにもなっている。

先日、編集者から、試合に出たときの感想を書いてくれ、と頼まれたので、ここに述べることにする。

至らずの注意、見落しの有無については大変なものである。ドライバーは、交通規則の遵守はもちろんのこと、カリキュレイトの指示に対する適応性を多味しているものであること。これらが一体になつて始めて、ラリーの本質を握るものではなからうか。(本質といつたものは間違いかも知れぬ、なぜならラリーは名目上交通規制を守りそれを促進させるからである。)

入部以来一年間を

ふりかえつて

電子工学科一年 中野

入部して早くも一年が過ぎ去ろうとしている。この一年間で印象に残っているのは、やはり免許を取りに行つた事である。合宿が終るや否や教習所通い、そこで五時間程度練習した。教習所の人が言ひには「一回目は落ちた当然だが、うまく行けば二回、悪くても三回目には、あなたの腕だつたらパスしますよ。」をんで、自分もついその氣になり、大都會である下関から山口の片田舎まで、バスにゆられ受けに行つたが、世の中はそんなに甘いもんやとおまへんかつた。もつとまじめに受けに行つた結果、六回目(自動車部の標準)でパスした。免許証を

先に行われた工大祭の一場である工大ラリーに、カリキュレイトとして出場した。まず第一に、要せられたことは、計算機を使って計算、測算をいかに速く出すかということだった。それから、ラリーにおける三元算の時間、距離、速度の關係の計算の仕方を習い、速く計算できるより練習したのである。まだ完全ではなかつたが今度は実際に車に計算機をつんでメーターと合わせながらの実験的段階に入つていった。始めのうちには、メーターに計算がついていかなかつたが、何かがやるうちに要領もだんだんのみ込めてきた。だいたいわかつたよりなつてもりだつたが、試合と同じように問題を作ってもらつて、練習をやつてもらつたが、さんさんを目だつたが、これから得たものは大きかつた。

結局練習は三回やつたが、三回とも満足な成績は得られなかつた。しかし、二回三回とやるうちに、大なる収穫があつたのは否定できない。結局、完全なる態度で試合に頭んだわけではなかつたが、二、三失敗はあつたものの、練習の時の失敗が重ならなかつた事としては不満は残らなかつたが。

ラリーについて感じた事といえば、カリキュレイトは、いかに速く、正確に計算するかはいりまでもなく、問題についての想像さも要すると思う。ナビについては

手にしたときの喜しさは何とも言えなかつたがその反面交通事故という不安も持ち構えていた。でも自動車なしではすまされないう現在の世の中、安全運転をモットーに行こうと思う。

それから入部していろいろな人間と接触できて大変勉強になつた。個性のばらばらな先輩が多くいて、色々な方面でさらに知識をつんだ。ある方面での權威がごろろしているのが自然とこの純情な私も云々と言われるまでになつた。これは自動車部氣質というものであるうか。先輩がよく自動車と女の共通点を言つては車を大切に扱えなどと言うところからも自動車部と女とは切り離せないのだろうと思う。

思いつくまま書いたので支離滅裂になつたが、さうつと自動車部に入つて感じた事を書いてみた。

万 歳 //

電子工学科一年 細川

この原稿を書いていると何だか又部屋に出入りしたくなつた。馬鹿言うをお前部員やろが、ふざけるなと怒られるかや何しろ夏休みに日本自動車学園北方校で免

許を取つて以来、部屋に來たのは練習ドライブとダンバとコンバの時だけ。希に車庫へ行つてもオロオロするばかりで手を油で汚したことがない。ラリーの練習にも行かず、俺は前代未聞の最低のB級ではなからうか。自動車部に入つてから俺(文に迫力をつけるためあえて言わせて載せておきます。無礼を御容赦下さい)は外見的であるがカーキチの端くれとをつた。近頃は街を歩いていても車と女の子を両方見なければならぬので非常に疲れる。

しかし、この自動車部は決して派手な所ではなく、部車を両から両まで愛し、整備をし、磨き上げ常に安全に転がすのが目的であると最近よりよく気づいた次第である。車は多くの部品がその機能を果たすことによつて初めて動く。自動車部という組織も車に例えられるかもしれない。先輩後輩が協力し合わねば動かないから。そのためには部員同士が部屋や車庫を拠点として日頃常に接触し、肉體關係ならぬ精神關係を持たねばならない。人付き合いの下手な俺はあまりこのことを書きたくなかつたのだが、書かねばこの原稿も白々しいものに在るだろうし、又自分への警告としたかつたから思い切つて書いた。次に長かつたこの一年の思い出を述べるとすれば、まずマスターラインのことだ。生れて初めて動かした自動

車だ。恐る恐るクラッチを離し動き出した時の嬉しさと喜びは忘れられない。この車で校内の同じ道を行つたり来たりする時、大いに誇りを感じたものだ。現在衰えな姿で車庫に眠つてゐるが、何とか乗りたいものだ。

それから免許交付の翌日別府へ練習ドライブに行つたこと。横にはコワイ四年生、しかも四人の生命がかかつてゐるとあつて、あそこ以外の全身が緊張して心臓はドクキンドクキンで、非常に腹がこつた。赤信号で前に出過ぎパツクしたまではよかつたが、トップに入れて発進しエンスト。あわててセルを回すが己に遅く結局二回も赤信号を拜んで、後続車のいや味たつぷりのホーンに会つて、まったく穴があつたら入りたかつた。又城島高原へのカーブだらけの坂道では、日頃ガミガミ言われるばかりでその腹痛を見ることができなかつたA級の先輩の疾走のテクニクとその安定した自信に激した運転ぶりを見て、白土三平ではないが、ムム、できるな」とただただ感心し、大いに勉強になつた。

さらにもう一つの思い出としては、前後するが、免許を取つたことだ。旅行のために貯めていたお金を全部出して、もまだ少し足りない位、高価な免許証となつたが、ただ学校で取つたと言うといかにも乗をして取つたように思われるのは少し残念だ。確かに試験場に比べたらは

るかに楽だが、学校に行くときスナナリと免許が取れると、いろいろの結果としてそうなるのであつて、六回程の厳しい試験があるのだ。特に卒業試験の時気の小さい俺は普段の七割位の力しか出せず、やつと通つたのではないかと思ひ。蒸し風呂のようなセドリツクで、スラツクヌ姿のかわいい女の子などには目もくれず毎日毎日苦労したが、やはり試験場での哀感を経験しなかつたのはまずかつたかなと後悔もしている。

とにかくこれからだ。部屋に行けば教養雑誌はあるし、尊敬すべき先輩、同級生がいる。自動車部万歳。

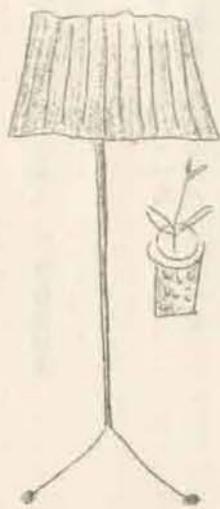
キヤメロツト

機械工学科二年 渡辺

製作に三十六億円かけただけのことがあり、真にせまり、圧倒される思い、セツトも堂々たるものだが、三人のメインキャストには気品と優雅さに欠け、現代漫画みたい。ほとんど、ミニシカルなのだから、ドラマをメルヘン的に処理するをそれまで。そういえば、従来の藝壇ものは、陰気くさくて湿っぽいのが相場だつた。この「キヤメロツト」は、ランスロツトとグエナグイアの

世界をロマンティックに描き、むしろ童話的な夢幻のドラマに仕立てたのが良いところだ。

アーサー王は、キヤメロツトを東洋のシャンダリラか桃源境になぞり、永遠のユートピアを夢想するのだが、男の面子と情熱が、これを破壊へと持つていつてしまふ。だが、同じカマのメシを食つた男同志、一人の女のためだけにけんかすることはなからうとゆるうのだが、戦いを余儀なくされ、平凡に生きることもゆるされぬ。ぽつといてくれ、というアーサー王は、現在というジョンソン大統領の心境でありました。



氏名 科 勤務先

現住所 () は会社住所

豊田 (十七年卒) キ

芳賀 (十八年卒) キ

(十九年卒) キ

山本 (十九年卒) キ

佐野 (二十年卒) キ

平位 (二十年卒) テ

(二十一年卒) コ

古江 (二十一年卒) キ

喜多村 (二十一年卒) テ

今井 (二十二年卒) テ

田辺 (二十二年卒) キ

越出 (旧姓福田) キ

伊東 (旧姓福田) キ

久保 (二十三年卒) キ

大田 (二十三年卒) キ

舛谷 (二十三年卒) キ

三重野 (二十三年卒) キ

田中 (二十三年卒) キ

太田 (二十三年卒) キ

大野 (二十三年卒) カ

青木 (二十三年卒) カ

真知子 (二十四年卒) カ

赤松 (二十四年卒) テ

高野 (二十四年卒) テ

森山昌和

(二十五年卒)

沢井

嶋袋

中野

海口

白井

白石

別所

テ キ キ キ キ キ キ

(二十六年卒)

後藤

塚田

窪山

川崎

松田

コ 止テ キ キ キ

(二十八年卒)

飯盛

佐武

キ コ

山田 渡辺 島

キ キ キ

(二十九年卒)

山城

山田

吉田

広田

テ テ キ キ

(三十年卒)

渡辺

中島

コ コ

(三十一年卒)

河相

畠山

キ コ

(三十二年卒)

幡田

川崎

松吉

コ カ キ

前田 安光 丸山 笠原

(三十三年卒)

林田 江藤

(旧姓高村)

池田

中村

小堀

原田

古屋

川村

松吉

斎藤

久保田

(三十四年卒)

高田

塩谷

ヤカテコ

カカ

キキ

キキ

キキ

キキ

テテ

ココ

ヤ

キキ

(三十五年卒)

信国

進藤

本多

山口

(旧姓高間)

木村

坂田

佐伯

久富

谷岡

渡辺

山田

門司

小野

木村

石井

(三十七年卒)

カカキコ

キキ

キキ

テテ

ヤ

カ

ヤ

カ

倉益壽義

(三十八年卒)

野口 森光 増田 益田 栗本 犬塚 高橋 藤本 宮原 花田

(三十九年卒)

吉武 砂本 宮崎 常富 碩田 三隅 中原

キ

キキ テテテテテテ

キキキキキキ

米倉 大庭 松本 田中 高宗 小宮 友永 浜田

(四十年卒)

橋原 石原 梅山 木田 六代

(四十一年卒)

甲村 西岡 ルス 山田 金児

日キ

テテテ ヤヤカ

テテ カセセ

ヤ 開開 ヤ

榎田 森進 掛田 小笠原 松野 芦川 山崎 水崎 鶴長 伊東 井上 藤田 首藤 田中 杉中 渡辺 釘宮 山本 橋本 榎本

カ二 カ二 キ二 キ二 キ二 キ二 子三 子三 キ三 キ三 キ三 キ三 キ三 キ三 力四 ヤ四

熊本 伊藤 木庭 宇塚 長沢 山中 中山 高崎

氏名

開四 四四 四四 四四 四四 四四 四四 四四

科

加藤 浜本 芳賀 片岡 市丸 尾崎

(四十二年卒)

テテテテカ

部員名簿

八木 開二
坂本 子二
水戸 子二
上飯屋 子二
永田 開一
檜原 キ一
牛島 キ一
北村 キ一
安部 キ一
佐野 キ一
大津 IIキ一
古河 ヤ一
鞍馬 ヤ一
新開 テ一
松山 IIテ一
中山 セ一
山中 子一
細川 子一

八木 開二
坂本 子二
水戸 子二
上飯屋 子二
永田 開一
檜原 キ一
牛島 キ一
北村 キ一
安部 キ一
佐野 キ一
大津 IIキ一
古河 ヤ一
鞍馬 ヤ一
新開 テ一
松山 IIテ一
中山 セ一
山中 子一
細川 子一

九州工業大学貴善会自動車部部則

第一章 総 則

第一条 当部は九州工業大学貴善会自動車部と称する。
 第二条 当部は自動車に関する整備、運転技術の修得及び研究をすると共に学生生活に於ける相互間の親睦を
 はかり且つ自動車文化の向上に貢献する一方、部の健全な発展に努力することを目的とする。

第二章 組織及び構成

第三条 当部は九州工業大学貴善会体育会に属し、全日本学生自動車連盟に属する。
 第四条 当部は九州工業大学学生をもつて組織する。

第三章 役 員

第五条 当部は部の運営に当つて次の役員を置く。

部 長	一 名
顧問	一 名 以上
監督	一 名
主 将	一 名
副 将	一 名
会 計	二 名
書 記	一 名
全自連委員	二 名 以上
整備委員	一 名 以上

練習委員 一名 以上

第六條 部長、顧問の推薦は役員が行ない主将が依頼して承諾を得る。

第七條 監督は原則として、前年度主将があたる。

第八條 主将は推薦により選出し部員総会に於て承諾を得、部長が任命する。

第九條 副主将、会計、書記、全自連委員、整備委員、練習委員は立候補又は推薦により選出し、部員総会に於て承諾を得、主将が任命する。

第十條 以上の役員の任期は、一月一日より十二月三十一日迄とする。

第四章 任 務

第十一條 部長及び顧問は当部の対外的交渉の責任者として、当部の指導、監督をする。

第十二條 主将は当部の対外的交渉において部長及び顧問と連絡責任をもち且つ当部の運営の全責任をもつ。

第十三條 副主将は主将の補佐を行なう。

第十四條 会計は当部の一切の会計を担当し部活動を統率する。

第十五條 書記は当部の行事を一切記録し、主将に提出しなければならぬ。

第十六條 全日本学生自動車連盟委員は全日本学生自動車連盟規約に準ずる。但し代表委員は主将が重任する事を原則とする。

第十七條 整備委員及び練習委員は当部車の整備及び練習に関する責任を持ち、主将を補佐し部活動を統率する。

第五章 部 員

第十八條 当部の入部は年度始めとする。

第十九條 当部への入部は新入部員入部規定にもとづいて行なう。

第二十條 当部員は九工大自動車部昇格規定にもとづき、三、三、三の四階級に分ける。

第六章 会 計

第二十一條 当部の経費は費善会予算部費入部金その他の収入によりこれにあてる。

第二十二條 部入部金は次の如くする。

部 費	一ヶ月	三〇〇円
入 部 金		一〇〇〇円

第二十三條 入部金は入部する時納入し部費は毎月前納とする。

第二十四條 年度末部員総会において会計報告をしなければならぬ。

第二十五條 金銭の支出は主将を通して行わなければならぬ。

第七章 練 習

第二十六條 部車にて練習を行う場合、D級はA級のD級はA級又はB級の指導のもとに練習しなければならぬ。

第二十七條 C級練習に際しては練習券を購入の上練習すること。練習券は一五分五〇円とする。

第二十八條 練習する時は部員証を提出しなければならぬ。

第二十九條 練習券は部費滞納一ヶ月以上の者には発行しない。

第三十條 練習が終つたら洗車しなければならぬ。

第三十一條 C D級練習は学内の交通の妨げしくない所で行うこと。但し夜間の練習は禁止する。

第三十二條 練習中練習者が指導者の指示に従わない場合、指導者は練習を中止することが出来る。

第八章 運 転 規 定

第三十三條 この章はA、B級の部車又はそれに準ずる車の運転を行う場合に於て。

第三十四條 当部は安全運転、交通法規遵守を宣言する。

第三十五條 部車の運転に際しては始業点検を行ない走行記録をつけなければならない。

第三十六条
第三十七条
第三十八条

部車使用後は清掃して車庫に納めねばならない。
部車は常に標準状態で運転しなければならぬ。
部車の運転に対して、B級の者は次の場合運転を禁止する。

1. 交通が混雑している時
2. 夜間ヘッドライトを点灯する必要があつた時
3. 学外でA級の指導のもとでない時
4. 学内に於て同乗者がいない時
5. 重荷重積載時
6. 車庫の出し入れ時で誘導する者の居ない時

第三十九条
第四十条

A級の運転に対しては別に制限しない。
部員もしくはそれに準ずる者以外の部車運転は禁止する。

第九章 事 故

第四十一条

運転を行なう際は事故を起さない様に注意すること。万一事故を起したら交通法規に従つて処置すること。

第四十二条

事故により当方又は相手の車又は人あるいは器物に損害を与えた場合次の各項で処置する。
1. 部用又は公用中の事故に対しては次の様にする。
a A級の運転中は総損害額の五割を運転者が負担し残り五割を部の負担とする。
b B級の運転中は運転者、責任者、部が各々三分の一づつ負担する。
2. 私用中の事故は、責任者の名に於てすべてを負担する。
3. C、D級の練習中の事故は指導者、運転者、部が各々三分の一づつを負担する。

第四十三条

事故に対して都合により修理不能の場合は修理見積書又はそれに準ずるものを以つて主将が責任者に

請求する事が出来る。

第十章 故 障

第四十四条
第四十五条

部車を運転する際、故障箇所があればすみやかに修理しなければならぬ。
使用中に於ける故障に対しては責任者が善処しなければならぬ。

第十一章 会 議

第四十六条

当部に於ける会議は次の四会議を云う。

1. 部員総会
2. A、B級会議
3. A級会議
4. 役員会

第四十七条

部員総会は年度始め、終りの二回を定期部員総会と称し必ず開かなければならぬ。

第四十八条

A、B級会議は主将が必要と認められた時間中事が出来る。なお、C、D級でも希望者はこの会議に参加してもよい。

第四十九条

役員会又はA、B級会議が必要と認められた時又は部員一〇名以上の要求があつた時主将の名に於て部員総会を開く事が出来る。

第五十条

A、B級会議、役員会部員総会、A級会議は過半数の出席者によつて成立する。但し過半数に満たない場合でも三分の一以上の出席者があつて出席者全員の承認で諸会議は成立する。

第五十一条

部員総会は一週間前に中央掲示板に掲示しなければならぬ。A、B級会議及び役員会は原則として三日前に掲示しなければならぬ。但し、やむを得ない時はこの限りではない。

第五十二条

部員総会で議決された事は当日より発効する。

第十二章 罰 則

第五十三条 部員にして次の各項に該当するものはA、B級会議の決議により主将は之を謹慎または除名する事が出来る。

1. 本部則に著るしく違反したるもの。
 2. 当部員たる体面を汚し威制を乱したるもの。
 3. 部費二ヶ月以上滞納したるもの。但しこの場合は揭示により十日間の余裕をおく。
 4. 部員総会又はA、B級会議により決定された事に違反したるもの。
- 第五十四条 事故に対して謹慎処分を行ふ必要があると認められた時主将はただちにA、B級会議を開きその処分を決定しなければならぬ。但し、謹慎は次の如くする。
1. A級の犯した重大なる事故に対しては連転者は二ヶ月以内、責任者は四分の一以内とする。
 2. B級の犯した重大なる事故に対しては連転者は二ヶ月以内、責任者はその半分とする。
- 第五十五条 五十四条の謹慎は原則として事故を起した月からとする。
- 第五十六条 三十四条に違反したる者は二日以内に違反金として部に一〇〇円納入する事。

第十三章 改正手続

第五十七条 四十九条の手続を経てその承認を得て改正出来る。

第十四章 その他

- 第五十八条 部員は常時部員証を携帯しなければならぬ。
- 第五十九条 主将はA、B級会議にかけて臨時A級をもうけることができる。
- 第六十条 部車を使用して私的利便行為をしてはならぬ。
- 第六十一条 部車の購入売却廃車は部員総会で決定する。

1. 次の各項に該当したる者は主将の名に於て資格を与える。

(1) D 級

入部規定にもとづいて新しく入部したる者

(2) C 級

運転技術に主眼を置いて昇格試験を行ない、これに合格したるもの。但し昇格試験受験は次の各項に該当する。

a 部費滞納のないもの

b D級練習を一定の回数以上行なつたもの

(3) B 級

C級にして公安委員会の発行する普通免許以上の免許を取得し、合宿整備又はこれに準ずる整備に十日以上参加したる者。

(4) A 級

B級で次の各項にすべて該当しかつA級会議に於て全員一致の承認があつた者。

a B級になつて六ヶ月以上経過したる者

b 運転距離五〇〇kmを越えたもの

c 運転技術、整備技術が優秀とみなされるもの

d 部員の統率が出来るもの

e 部活動に活発なもの

f 交通事故を起して三ヶ月以上経過したる者

g 部費及び諸納金滞納のない者

2. D級は指導者の推薦を得て主将にC級昇格試験実施を請求できる。

3. 普通免許以上の免許を取得して入部したる者の昇格は原則として最初の昇格者に準ずるものとし、基礎講義、D級練習、C級昇格試験整備参加等を経なければならぬ。

私 用 規 定

1. この規定は部員が部車であるトラックで自分の荷物を運搬する場合にのみあてて。
2. 私用は全て主将の許可を必要とする。
3. 私用は次の項に該当する者のみ許可する。
 - (1) 部費及び諸納金の滞納なき者
 - (2) 事故による謹慎が解除されて二週間以上経過したる者。
4. C、D級の私用はCに該当する。A級が運転する場合のみできる。
5. B級の私用はBに該当する。B級でCに該当するA級が同乗する場合のみできる。
6. A級の私用はAに該当するのみできる。
7. 私用代の納入は3日以内とする。

連 習 ド ラ イ ブ 規 定

1. この規定は部車を使用して運転技術の向上を図る為に設けられたものである。
2. 練習ドライブは主将の許可を必要とする。
3. 原則としてベレルを使用する。
4. 車一台につき、A級一人以上を含む三人以上とする。
5. 原則として日帰りとし、それ以外の場合は主将の許可を必要とする。

6. 費用の納入は当日とする。

九州工業大学責善会自動車部入部規定

1. 入部は年度始めとする。
2. 入部は九工大学生に限る。
3. 入部を希望する者は、入部要領に記入の上部室に提出しなければならない。
4. 入部希望者は約二週間の基礎講義を行いこれに三分の二以上出席かつ最終日テストで合格しなければならない。
5. 前記のテストに合格して一週間以内に入部金を納入したる者は当部の部員たる資格を得る。

九州工業大学責善会自動車部OB会会則

第一章 総 則

- 第一 条 本会は、九州工業大学責善会自動車部OB会と称し、九州工業大学自動車部にその本部を置く。
- 第二 条 本会は同部OBを主体とし、会員相互の扶助親睦を図るとともに、同部の発展に寄与することを目的とする。

- 第三 条 本会は前条の目的達成のため、次の事業を行なう。

- (1) 会員総会
- (2) 支部会
- (3) 現役員との交歓会
- (4) 同部への援助

第四條

- (5) その他
- 本会は次の会員をもつて組織する。
 - (1) 通常会員 〇日会員
 - (2) 特別会員 同部部長・顧問・参与等で入会を希望するもの
 - (3) 賛助会員 同部に協力する者で、会員総会によつて推薦されたもの

第二章 役員

第五條

本会には次の役員を置く。

- 1. 会長 一名
- 2. 副会長 一名
- 3. 幹事 (常任幹事一名を含み若干名)
- 4. 顧問 若干名

第六條

前条の役員は、会員中より総会において選出する。

第七條

会長は本会を代表統括し、且つ会務を統括し、副会長は会長を補佐し、会長不在の際はその職務を代行する。

第八條

2. 幹事は予算決算の審議執行する。
前記役員は任期は二年とする。ただし重任・兼任を妨げない。

第三章 会合

第九條

本会の会議は総会・支部会・役員会の三種とし、会議の議決は全て出席者(委任出席を含む)の過半数をもつてする。

第十條

会員総会は、本会最高の議決機関であり会長がこれを招集する。

- 1. 定例総会(年一回)
- 2. 会員の五分の一以上の要求があつたとき
- 3. 会長が必要と認められたとき

第四章 会計

第十一條

本会の経費は会費及び寄附金をもつてこれにあてる。

第十二條

会費は一口五〇〇円として徴収する。

第十三條

本会の会計年度は一月一日に始め同年の十二月三十一日に終了する。

第五章 支部

第十四條

支部会は九州・関東・関西に設置する。

第十五條

その他の地区の支部は本会に届け出て設置することができる。

支部長は幹事を兼任してもよす。

第六章 細則

第十六條

本会会則の改正は会員総会出席者の三分の二以上の賛成を必要とする。

第十七條

会員は職業・住所・姓名に変更があつたときは直ちに本部に連絡せねばならない。

第十八條

本会会則は昭和四一年一月二六日より有効とする。

編 集 後 記

部誌の編集を依頼されたのが昨年の六月であつた。当初は暢気に考へていたので、終り頃になつてあわてふためいた。編集ということに關しては、小学生の時に学校新聞を作つたくらいなので、その方法をどとんと刊らず困つたあげく、流星一巻・二巻、又他大学の部誌まで引つ張り出して調べてみたりした。原稿を頼みだしたのが十二月中旬であつたが、さつぱり集まらずに切りを第一次、第二次と伸ばしに押し大分集まつたのが試験中の二月末であつた。それから割付け等してどうやら格好があつたのが三月十二日となつてしまいました。

原稿を遅く依頼して、せかせて書いてもらつた部長や先輩の方々に對して深くお詫び致します。

私としてはベストを尽したつもりですが、結果としてこんを部誌になつてしまい、申し訳ありませんでした。

流 星

発行日	昭和四十三年三月十五日
発行者	伊 東
編集者	井 上
発行所	九州工業大学 貴善会自動車部
印刷所	梅 加 治 勝 写 堂 (八八十四七一七)