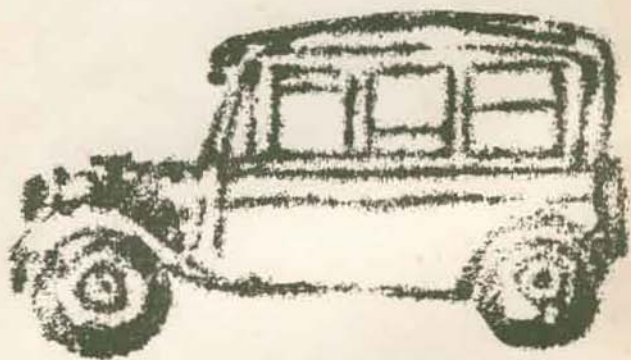




流星

第 7 号



九州工業大学 責善会 自動車部

言 頭 卷

原 藤 部長

「伝統」という雰囲気は何となく漂わせていた旧講堂も、今は跡形もなく
なり美しい緑地帯に変わろうとしている。学園は、この二・三年のうちに著
しく変貌し、部室以外に昔日の面影を見出すのも困難な程で、ひところは車
泣かせだった通路も、今は見違えるほど立派になっている。今年で学内の環
境整備も大体一段落するのであろうが、環境の変化同様に学生諸君の気質も
多分に変ったように思う。もともと、部の精神の中にだけは今も伝統が生
きと流れているのを感じる事が出来るのは喜ばしいことだと思ふ。伝
統が生きているということは、単に慣習が踏襲されている事を意味している
のではない。伝統は常に脱皮と飛躍によつてのみ新しい生命を維持し続ける
ことが可能なのだということを経験した。

今年、五・六年に一度廻つて来る九州インカレの当番校にも當つてい
て多忙な年になりそうだと思う。が「あわただしさ」だけを経験するのではな
く、諸君の活躍が部の伝統に新たな息吹きをもたらすものであつてほしいと
心から願つている。思案しつゝ実行する事は「見容易そうに見えて、決して
そうでないことを諸君は既によく承知していると思うが、容易でないからと
いつて、思案も実行もなおざりにされていいということにはならない。

今年こそ、諸君のすばらしい変貌にお目にかかりたいものだ、期待して
いる。

昭和47年度卒業生



鳥
飼

大学院へ。

川
越

へ。未来の花嫁もみつ
かり、お熱いかぎり。

森
田

大学院へ。「おまえらの
活動を見ているで、がんばれや。」

藤
原

(部長)

新 入 部 車



コ ル ト 11 F S

昨年、六月、全九ラリーを目前にし、急きよ購入された。

現在、当部において、ラリーをはじめ、才一線で活躍している。

赤地に、三一五がよく目だつ。部員の人気のまどである。また、足は、大分大学主催ラリーで優勝し獲得したラジアルタイヤ（ヨコハマGTスペシャルハイブロック）であるからなおさらである。

目 次

	卷 頭 言		
	主 将 挨 拶	藤 原	1
	四国・近畿・山陰遠征報告	時 松	7
	遠征紀行文	佐 藤	8
	特集 転換期の自動車部		13
	「自動車部のあり方を一考」		17
	部車セドリック廃車報告		22
	個 人 投 稿		
	一 人 旅	畑 中	22
	ある事故	刑 死 相 姦	24
	?? ?	コ ロ ナ 一 九 〇 〇 G T X	26
	?? ?	時 松	26
	ラリー奮戦記	「K I T」チャン	29
	河 野	コ ン ド ウ	29
	昭和四十七年度新役員招介		30
	新主将挨拶	交 代 劇	31
	河 野	書 記	31
	O B 短 信		32
	O B 名 簿	部 員 名 簿	39
	部 則	O B 会 則	46
	編 集 後 記		48

主 将 挨 拶

主 将 時 松

昭和十七年に我が九州工業大学責善会自動車部才一回卒業生を送り出して以来、二十九年目を迎え、来年度は、三十年目となる記念すべき年です。この間の諸先輩方々の残された足跡により今日の自動車部が築かれたことを考えますと、歴史の重みをひしひしと感じる次才です。

近年、交通事故の激増とともに、車の排気ガスなどの公害問題もクローズアップされ自動車には、様々な問題が課されています。

この中であって、我々自動車部員は、およばずながらも、これらの問題を少しでも解決すべく常に安全運転を心掛け、その模範的立場に立つことが、我々の使命であると認識し、毎日の部活動を有意義にするよう、努力していかなければなりません。

しかしながら、本年、事故により、部車を、損失するという、大変残念な出来事がありました。このことに関して、詳細は後に述べていますが、私自身、大変反省し、部員一同、二度と、このようなことのないよう、頑張っていく所存でございます。

今後共、諸先輩方々の暖かい御指導、御鞭撻下さいます様、お願い申し上げます。

四国・近畿・山陰遠征報告

期間

自 昭和四十六年三月二十六日
至 昭和四十六年四月四日

参加隊員

目的

- 一、運輸技術・整備技術の向上
- 一、交通遺児育英募金キャンペーン
- 一、工場見学

トヨタ自動車工業株式会社

本社工場

使用車輛

- セドリック (部 車)
- セドリックバン (部 車)
- コ罗纳マークII (ジャバレン提供)
- サニー一〇〇〇 (ジャバレン提供)

隊長	川越	(化学四)
副隊長	時松	(機械三)
會計長	尾	(機械三)
宿泊	池田	(制御三)
記録	井上	(金属三)
写真	小泉	(制御三)
保健	榎中	(化学二)
	浜田	(機械四)
	古本	(機械四)
	森田	(化学四)
	大庭	(金属三)
	高見	(金属三)
	河野	(制御二)
	佐藤	(電気二)
	山崎	(電気二)

遠征コース図



日 程

三月二十六日

戸畑から柳井まで行き、フェリーを使って、四国へ渡る。
一五七 Km

三月二十七日

松山から、三十三号線で高知まで。高知から、三十二号線、一九二号線で穴吹まで。
二六八 Km

三月二十八日

穴吹より徳島まで。徳島から和歌山の深日までフェリーで渡る。これから、奈良へ向かい、当麻ユースにもどる。
一七〇 Km

三月二十九日

名古屋まで。名阪高速に天理から入り、鈴鹿で遊び名古屋へ向う。
一五七 Km

三月三十日

トヨタ自工本社工場を見学する。

三月三十一日

名古屋から、二十二号線で米原まで。米原から、三十一号線で賤ヶ岳まで向う。
一一六 Km

四月一日

亀岡まで。この日、OBとの交歓会。
一〇〇 Km

四月二日

亀岡から、途中天の橋立により、浜坂まで向う。
一九五 Km

四月三日

九号線で、浜坂から出雲立久恵まで。途中砂丘を見つづ。
一九二 Km

四月四日

最終日、立久恵から、九号線と一九一号線を通り、関門トンネルをくぐり、北九州へ。
二九〇 Km



四国 R88 にて



無事に帰り、カンズメで乾杯!!

遠征紀行文

電二佐 藤

三月二十六日

朝も明けやらぬ内に全員集合して出発前の点検を急ぐ。その間に
も写真班の小泉、泡田両氏、はりきってパチリ、パチリ、工大正門
前での記念写真もおえ、一路、一九九号線を東進、朝も早いので道
はがらあき、しかし、六十キロの制限速度を守って慎重に、まずま
ずの出足である。門司の大里にて、二号線に入り、九州と本州を結
ぶ全長六四二八mの関門トンネルにさしかかる。ここで遠征体型を
整える。一号車、セドリック(部車)、二号車、サニー、三号車、
コロナマークⅡ、四号車セドバンである。

二号線を順調に進み、油山から右に折れ一八八号線に入る。朝
波船などを横目でみながら、ゆったりと進む。(ちなみに一台に四
名乗員である。)そうこうしている内に空模様がおかしくなってい
た。

柳井のフェリー乗り場に着くが、初めの便は車が全部受らないの
で五十分後の便までまたされる。船上の人となるやいなや、雨が降
りだし、日頃静かな瀬戸内海も波が高く、船は木の葉のように揺れ
る。皆は少し、パチキミだが、それにもかかわらず、牛島氏と佐藤
氏は、船内備えつけの将棋をやる。二人共、グロッキーになり、佐
藤氏は便所にかげこむ。しかし戸が開かない。どうしよう。中から
船のステアアデスがでてきてにっこり。これで気分が良くなった。

ようやく松山につき、宿へと向かう。が、温泉街は道がこみいっ
ていて場所がわからないが、そうこうするうちに道後公園前の土佐
旅館へ着く。これがなんと、たこ部屋みたいどころ。しかし、我
輩の部屋はテレビつきである。皆で近くの温泉風呂へ行く。何かを
期待したがなにもない。旅館へかえって、その日のミーティングの
時、悪が、クイスキーをもってきていたので問題となる。

結句遠征中は禁酒、禁女でいくことを決める。

三月二十七日

二日目、四国をV字横断する行程である。まず松山より三三三号線
を通り高知へ、途中、道路工事中のところがあり二時間おきにしか
通さないとこがあったが、そこをうまく通り抜け、高知駅前を通
りを左手に探検屋橋を見ながら、右に折れ、桂浜へ向かう。桂浜で
ゴーラの配給をうける。それを飲みながら見る太平洋の黒潮は海か
らあふれんばかりに怒とうの如く押しよせていた。

高知より大歩危、小歩危を通り、三三三号線をひた走り、途中から
一九二号線に入り、穴吹の最明寺V目へと向う。ユースへ着くなり
やかまし編の森田、川越氏の勧めにより、全員玄関前に並び「こん
には、よろしくお願ひします。」の一声、出てきたペアレックスさ
んも目をパチクリさせる。その日の風呂は一回三人ぐらいいしか入
れないような風呂だった。私と牛島・浜田両氏が一語。彼らのは大き
かった。その日、上と下の二部屋に別かれて寝る。川越氏曰く、
「女が恋しい。」

三月二十八日

ここから(穴吹)四十二km、時間にして約五十分の徳島から、和
歌山の深日(フケ)港へとフェリーで渡る。衛生班の畑中氏、今度

は静い止め葉を買っていたが、天気晴れて、夜露の如し。皆は船上での記念撮影に必死になる。左に飛鳥島、更にそのはるか南に、南へ下り、和歌山の手前から二四月橋を一路、奈良の県庁へ、ここで知事と会い、進捗からのメッセジをわたし、今度の目的の一つである交通遺児育英会のキャンペーンをやるつもりであった。しかし、途中、標高の交差点での交通渋滞、セドリックのパンクとガス欠のためのエンストが重なり、さあ時間がない。ここで三年生の船のみせどころとばかりA級運転、バトカー、白バイに任せ、メーターは上がっていく、他車はうしろへ飛んでいく。しかし、着いたときは、飛行は閉まり、ダメ。結局又今日の朝、当麻へたいていY日へ二四月橋を戻すこと。

今日は、あとかたづけの当麻の日である。先妻Y氏が、女の人が洗っていた茶わんまで「どうせ人数が多いんだから、一膳に洗ういませう。」と、その茶わんを、我々当麻へ持って来た。ああ、親切なおか、女たらしなのか、私にはわからない。今日、大阪に帰っていた、島崎氏がユースへ差入れに来た。しかし、差入れをいただいたら、島崎氏をばらばらにして、自分かたにやっていた。ああ残念だな、せつなく、上級生が訪ねてきてくれたのに、又地元の森田氏が家に帰る人れを持って来てくださった。

三月二十九日

目的地名古屋へ向かって進む。途中、大塚から、名阪高速道路に入り、高速走行の醍醐味を味わいながら、鈴鹿サーキットへ。ここで昼食、大塚はかり高くて、男ばかりの我々には、あまり、おもしろいところではない。しかし皆は、子供にかえって楽しんだ。ここ鈴

鹿から、名古屋市内まで約七十キロ、目と鼻の先ほどである。市内では、A級運転である。信号で四角車を取り残されそうになり何処無視でつっこむ。ちやうど警察官がいて、西月車の川越氏、大目玉をくう。

今日の者は、名古屋Y日である。それは、東公園の横の小高い丘の上に立っていた。ユースについて、期り当てられた無難に入るなり、隣の部屋の名田氏が人ってきて曰く、

「うちの部屋の一年（山崎）は先妻の嫁床も敷いた。」

さあ大変とあわてふためいて、こちらも四人分の嫁床を敷えと、御本人の山崎氏人ってきて、「うち知らんよ。」とどまされた。隣の汗も、どろどろで、一層に疲れが出てきた。又ここは、地下に卓球台があり、工大林争奪戦が急ぎ間かれた。結局一審うまかったのは森田氏であった。

又、一部の者は、名古屋名物パンクへ行くのだが、成績はおもしろくなかったようだ。

三月三十日

今日はトヨタ重工の本社工場見学へ行く日である。

新時間があったので、ユースの横にある東公園にいったが、雨が降りだし、早々に引きあげた。それからトヨタの本社へ行き、かわいいうたてを見せ、工場を見てまわった。工場は想像していた通りで別段変わるところはなかった。省略します。

工場見学も終り、宿に帰る途中、昼食時だったので、ある大衆食堂へ入った。皆、いつものようにがつついて、盛皿を持って行く。食べおわって、前段を聞いてびっくり、一皿百円、あるものは、三皿も四皿も食べている。みんな「だまされた」とつぶつぶいう。

(しかし、店のどこにも、値段は書いてなかった。)

教訓「食事する時には値段のはりだしてある店へいけ。」

その日、山本正樹氏が訪ねてきてくれた。

三月三十一日

この日は名古屋から、二二号線で瀬尾平野を通り抜け、関ヶ原、不破関跡を通り、米原へ。米原から、右に折れ、二一号線に入り、関ヶ原までの行程であったが、これまた、早く着きすぎて、教習まで足をのばし、パチンコなどして時間をすごした。

ここ關野の地、関ヶ原は、羽柴秀吉と、柴田勝家の争いで有名な、七本槍三振太刀の名をあげて柴田を追い払った古戦場であることは、余りにも有名である。また、眼下に余興湖と琵琶湖を見下し、遙かに伊吹山を眺める景色はまさに比喩とでもいうであろうか。いづからか、セドパンのワイバーンが故障して、セドパンに乗るものは腕を出して、ワイバーンレッドをひもでひっぱらなくてはならなかった。だから、セドパンに乗るものは、ずぶぬれである。皮肉にも、遠征中は、雨の日が多かった。

四月一日

今日は、初っぱなからミスコースである。キャブテンの時松氏の乗った一号車は、関ヶ原からすぐの塩津からまがらなればならぬのに、直進した。他の車は塩津から左折して百m先で止まって待つが、一号車はもどってこない。したがって、我々の車(佐藤氏の乗る車)が、教習までさがしにいったが、発見できなかった。そのため、我々の車は、他車とはちがった他の道を行くことになった。つまり、他の二台は、琵琶湖八景の一つ竹生島を横目で見ながら進むのだが、我々の車は、まだ雪の少し残った山奥を進むのである。

目的地は大津にある県庁である。大津は琵琶湖と山との間にかろうじて出来たような、狭くて、ひょろ長い町である。

ここでようやく四台がそろった。一号車は皆から批難責めである。今日の宿亀岡青年の家へ出発した。京都からは九号線に入り、亀岡まで二十km余り。途中、ガソリンスタンドで洗車して青年の家へ向かった。そこでの夕食の時、地元青年たちは、食事の前の歌を歌っていた。「こはんだ、こはんだ、さあ食べよ……」。我々もやるつもりであったが、なぜかとりやめになった。

その日、先輩諸氏が訪ねてきてくださった。特に熱のこもった話は、OB会の話であった。車を買うときなどに金をせびるだけのOB会ではなく、もっと、地区OB会どうしの連係や、OB会と工大との連係を密にしていきたいとのことであった。又、自動車談義や、女の買い万など、大学時代の苦心談にも熱がこもった。

四月二日

亀岡から浜坂まで一八〇km、あまり早く着きすぎるので、天の橋立を訪れることになった。亀岡から、九号線を通り、丹波町を右折し、二七号線に入り、一路舞鶴へ。舞鶴から日本海に沿った曲がりくねった道を行くとそこは、天の橋立である。ここで、サニーは駐車場金細釣のためにドライブインをさがし、奮闘する。他の三台は最寄の駐車場へ。

ここには、観光船が通るたびに、橋げたがある鉛直軸を中心として、水平に回転する旋回機があった。もう一つ驚いたことには、牛島氏のボートこぎのうまさである。彼は、海軍仕込みの父から、教わったのだと自慢していた。

さらに、豊岡・湯村温泉を通ぎ、どうにかこうにか浜坂のユース

へ着いた。これは、すぐ西の諸君とともに、池田基地であり、マツバガニの産地である。

その日、我々の唯一の楽しみである食事には、また時間があったので奥山へ、往々に行った。この山が少々急勾配で、タンナタの佐藤氏と牛島氏は、バチさみ、軽トラの中泉、池田、長尾、河野、山崎各氏はあきらめムードだったが、ただ一人、野村氏は、彼のモト車コ罗纳に、マーターGSLのエンジンを積み込んだことと、速く、風力のあること、目にあまるものがあつた。上に登ると、はるか、朝鮮半島、ソ連は見えなかつたものの、日本海と、石々とした小さな島々、新世絶望の入り組んだ海岸線の雄大な山脈に胸を打たれた。この景色は、筆舌に尽くし難いので省略する。しかし、よくよく海を見れば、たぶん船の尾跡であろうが、油かすが、表面に浮かび、ところどころの砂浜に行ち上げられて、ここにも、空青の波が打ち寄せているのかとがなしい母がした。

その夜、モーニングで、ペアレンツさんが、鳥取砂丘の話をしてくれた。砂丘の風は、海からの風が十十五分毎分、ぐらいの間りとおだやかなときになるので、今頃が、一番見どころであるそうだ。

四月三日

飯坂を出発する前、鳥取砂丘のリフトの下に車を止めて、上を眺めると、いつもの新しさを教えた。いざ実行してみろ、なんと期待はずれ、何も見えやしなかつた。

鳥取を少しでたところで大規模で有名な因幡へ来た。ここで休憩して、記念撮影をし、鳥取出島の村田氏の説明を聴く。峠と鳥(大岩)の間に、ちやんとサメのかっこうをした岩が並んでいた。

さらに九州線を進んで水子・安永を通り、松江へやってきました。松江では、坂井と警察署を訪問して、交通通関有資格金に関する講習からのメッセージを渡し、町へ出て、オ・ン・ベ・ンを行なった。さらに交通路を右に見ながら、出発へ。この出雲から左におれ、一路立久恵峠へと向かう。ここに通じる道は、昔電車が進っていた軌道を整地したもので、一方向通行のところか、かなりあつた。

四月四日

いよいよ最終日である。あとは、ゴールへひた走り、左に道をいじだいた三瓶山を見つづ、九州線を快進比とばす。もうすぐで帰れるということと自然と足にも力が入り、速度が上がる。しかし、途中山崎町の駅でつかえるといけないので、益田市から一九一号線に入る。この道は、国道というの比、天候の所かやたらと多いし、海岸線が曲りくねっている。しかし車からは「今日も熊谷の駐在さんはでてきとる」というように、かつて知られたところである。

又この頃から、車のラジオは、KJHとKJHを確実にとらえます。もうすぐそこは、九州である。しかし、こうした気のゆるみは事故を招くと、各車のチーフは、やすまるひまをない。そういっているうちに我々の車を抜いていったアベックの乗った軽乗用、二・三輛まで事故を起こしていた。ああ、あのかわいごちゃんはどうなつたろうと心配しているうちに、車は、あや門トンネル下開削入口へきた。少しの待時間なんかへのかっぱ。トンネルをくぐれば、そこはなつかしのスモークの街、北九州であった。例年通り、小倉駅前をパレードして、わが工大へと帰った。最後は、全車を洗車し、いカンのかんずめで乾杯。最後の最後まで、飲み物と良い物には、こまらなかつた。この道は天成功である。しかし途中、我々のせ

いか、車の内外で、自分は運転には、またくなかつたとの者が、多少とも、聞かれたことは、運転というものについて、再認識しなければならぬ。

ればならない時が、やつてきたのではないかと思われる。でも、昔、無事に帰ったわけである。

特集 転換期の自動車部

「自動車部のあり方を一考」

九州工大青年会自動車部の歴史は短い。建設立当時と現在とを比

較、このことについて各々今一度考えて欲しい。

べるとその活動も大きく変わっている。初期の部活動の主たるものは、車好きの者が、自分では持ち得ない車であったため、部車でのドライブを楽しむことであつたとも聞く。しかるに、ここ数年の

そこで、一軍生に対して、以上のような見地から、次のような入部目の質問をした。

状況を見ると、特に昨年あたりから個人の車が増えた。各個人が車を持つこと自体は何ら問題はないが、部活動に、個人の車が進入しすぎてはいないだろうか。車庫では、個人の車の修理ばかりが目につくとは、各自動車部員だけでなく、外部の人々の言うところである。自動車部部員をたまたま、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繋げ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。ここで問題となるのは、部の健全な発展ということである。現在の自動車部のこれからの進歩はどうあるべき

1 入部のきっかけ。

2 入部当時、部の活動をどのように考えていたか。

3 この一年間、部員としての活動とは何であつたか。

4 現在の部活動に対する批判および評価。

5 今後の部活動に期待するものおよび各自やろうとしていくこと。

6 免許証取得年月日と補修方法。

7 運転経験。

8 現在の部活動は、部外者に言わせると「個人の車の修理などがもたらされてあり、青年会の予算を多くやる必要はないし、

権限にせよ」という意見が聞かれるが、それに對しての反論等を述べよ。

これがアンケートの内容である。現在部には、一年生(昭和四十七年三月現在)が十八名いる。そのうち解着したものが、十二名であり、解着率は、約七割であった。項目別に記述している。

1. 入部のきっかけ

免許を取るため

五名

車が好きだから

二名

構造を知りたい

二名

高校になかったクラブで、航空部か、自動車部のどちらかをやりたいから

二名

車を運転するには、人より多くの知識、技術を知りたいから

だから

一名

その他(オリエンテーションを見て、友人が入部したから)

二名

これから見ると、やはり、免許を取ることを目的で入部する者が多いことがわかる。またおもしろいのは、高校にない部で、なにか一つ、あまりきつくないクラブをえらぶ、という点である。最近、「しびく」ことをさらうものが増えてきつつあることから言えることであろう。このことはY君の回答からも明らかである。

「高校には、なかったクラブ、身体的運動があまり激しくないクラブということと、航空部と自動車部のどちらか迷っていたのだが、やはり実用的、手軽ということとで自動車部に決まったようであ

る。

2. 入部当時、部の活動をどのように考えていたか。

これに對する答えは、次の数項目に分けられる。

一、免許取得のための練習中心

一、車の分解・整備だけをする。

一、車の整備などに進みながら、部員としての認識を深め、また部における上下の関係を確立する。

一、ラリー、フォーミュラ、整備をする。

一、運転技術の向上のための練習。

ここで注目すべき点は、最初の、免許をとるため、という項である。一年生の初期、特に夏休みの合宿が終わるまで、練習が、免許取得のためのものになつてしまふ。この点は、免許が、自動車部の必要条件だけ、しかたのない点であるが、それだけだという印象を一年に与えたという点に對し、反省すべき点があると思われる。

3. この一年間、部員としての活動とは何であつたか。

この間は、まじり組したものであろう。入部当時、こう考え、一年たった結果どうであつたか、という問である。

一、ラリーの主任。

一、免許取得の練習だけ。

一、なんでもなかつた。

などのように、この一年、一年生にとっては、まことにおもしろくもない一年間だったように、聞えてくる。

なぜ、一年生が、このように考えるようになったのか。そこを考

えなければならぬ。

まず第一に、2でも述べたように、7月末まで、部活動が、新入生の、免許取得練習中心となり、二・三・四年の活動は、全九ラリ一、全九フイギア新人戦、各団体主催ラリーの参加にしばらく、表面的には、なにも活動してないような錯覚を一年生に持たせてしまふ点がある。

ところが、これからが大変重要かつ、我が自動車部の考え直さねばならない点であると思われる。それは、夏休み後の活動である。

例として、今年度（昭和四十六年度）の夏休み以降の活動を上げてみよう。

一、交通道児育奉助金

一、K I T ナイトラリー

一、五大学ナイトラリー当番

この三つぐらいしか、あげることができないのである。なるほど三つとも大きな行事であり特に、K I T ナイトラリーは、我部の、一大イベントである。

しかし、一時的なもののは活発であるが、反面、毎日の活動といえは、夏休み以降、練習車が動いたのを、いったい誰が見たというのであろうか。ここ数年、夏休み後から、翌年の四月まで、練習車が、動くことがなかった。全く動かなかったのである。

放課後、車庫前に数人集まる。シャッターが開くことは聞く、しかし今年で来たピットの上にある車は、部車ではないのである。いわずともおわかりであろう、そう部員個人の車なのである。誰も、個人がピットを使っらなければならないと言っているのではない。ピットが、部員全員のものであり、部のものであるからには、部員一人一

人にも使う権利はある。しかし、ここで言いたいのは、部車を、車庫の片すみ、放置し、またひどいものになると、車庫にも入れず、外で雨ざらしにしているものもあるということである。はたしてこの状態、個人の車のみを、ピットで整備することは、見当ちがいではないだろうか。

前後するが、この問題と関連した間、4と8についてまとめてみよう。

4. 現在の部活動に対する批判および評価。

全員同一の意見である。それは、

「活発でない。なにもやっていない。評価は、百点満点で、客点である。」

これが、一年生の意見である。

8. 現在の部活動は、部外者に言わせると、「個人の車の修理などが、もっぱらであり、責善会の予算を多くやる必要はないし、廃部にせよ。」という意見が聞かれるが、それに対するの反論等を述べよ。

この間に対して、皆一様に、この内容となるもの認めている。このままならば「廃部にせよ。」と言いきった一年生もいるくらいである。また、「部活動が活発でないために、部員にひまが出来、自然と個人の車のみを整備し、運転しがちになると思う。」といった意見もあるが、大多数のものが、批判を認めながらも、「部の体質改善のため、皆で意見を出し合い、その中からよいものを見つけ、それらを実行に移し、様々な批判を一掃するよう努めるべきだ。」

といった主旨のことをいっている。しかし、これは当然のことであると断られる。当然であるが、これがなかなか実行されないのである。

では現在の自動車部をどのようにして転換させるかについて考えよう。

そのためには、まず、一年生の練習が一段落した夏休みあけの九月からの活動である。現在までは、主に、競技も述べたが、ラリーのときにだけ活動するという状態である。このラリーの際、一年生はインベキの手伝いである。これでは一年生は、どう思うか。そろそろこれまでの活動は、ラリーの手伝いだけだった。と、さらにわるいことに、夏休みまでには、頻りに動いていた練習車が動かず、車庫の片隅でじっとしているのである。また、車庫のビットには、上級生の個人車があり、そのまわりに数人があつまり雑談している。車を整備したり、運転練習をやろうというのでもない。ただ時間をつぶしているだけである。

これでは、一年が過ぎのいていき、那外者からも、あれこれと世間の生じるのは当然のように思われる。しかし、少し明るい光をもたらしてくれたのが、K君の意見であった。

「僕は、自分の生活の趣向が、あるいは、時として、生活にはいいから、その一面をなすものであった。その活動は、人と人との付き合いの場を広げた日本人である。もし彼がいなかったら、ケラスのみの、浅い付き合いだけであつたかもしれない。ただ僕の場合、春という大きなメリ、トがあつたことは確かである。彼のため、すぐ工大になれたし、学内にいる時間も長くなった。もし彼が居ると、僕の大学生活自体が彼になるかもしれない。しかし、おぼれ

てはいけない。無活動とはそういうものだと思ふ。」

そう、無活動がある方面から見ると、人と人との関係を築ける手段であるかもしれない。しかし、これは、どんな部でもできることである。と云える。

では根本的に、どうするか。手帕か比喩うと活動すればよいのである。その方法、それが難かしいのである。S君は、「部員各々が、無活動の立場をこらなければ部の盛り上がりは望めない」としている。これと同様なことを、Y・S君・T君・Y君も言っている。

では、その具体的方法であるが、S君は、また、「グループをつくり、ある課題を期を決めて、研究したり、その発表会の機会を持つことができれば……。」と述べ、こうも言っている。「現在の無活動では、何もなくても、部員でありえるし、また、そこは無能力の原因がある様だ、かといって強制的に、押えつけても、なおまずい結果を生むだろう。『も』とでもである。しかし、こういう立派な意見を述べたS君が最近無活動に活動でなく、「部をつぶしてもかまわない。」と述べた。M・S君が活動にやっっていることを付記しておきたい。

押さえつけることなく、部員を活動にさせる方法はなにか。それは、現在、部の伝統として、受け継がれているもの。ラリーである。このラリーを部内だけで行ない、一年も進んで参加させ、ラリーがどういうものであるかを、認識させる手段がある。

また、我が部では、あまりよるわかないフィニアを、少しでも回土させるため、試台前だけでなく、日頃から練習し、力をつけていく方法もあるわけである。

これらの練習で、いろいろな課題が生じて来るであろう。そこでさ

君のいう「研究発表」ができるのである。

そこで、これらの点から、役員に、ラリーとフギア委員を加えたのである。これらがどの程度成果を見せるかが楽しみである。

では最後に、一年がどのようにして免許をとったか。という6の問をみてみよう。

免許交付日

昭和四十六年八月六日 三名

八月十三日 二名

八月三十一日 一名

あと九月四日・八日・十六日各一名

また九月二十五日二名、十月の下旬に一名である。

練習方法は、部内の練習と、試験をうけるたびに学んだというのが、九名もいる。また、自動車学校・教習場・貸コースで練習をしたもの、三名となっている。

ここで皆さんの注目する回数であるが、数回から、十数回までいろいろである。ここで今年度の一年生の最多回数は、佐伯行信君がもっているが、何回かは教えてもらえなかった。うわさによると、二十回に手がとどきそうだったことである。

7の問に対して、皆一様に、あまり乗ってないことを述べている。

この7番の問は、あまり価値がなかったように思われる。

これが、一年に対してアンケートの集計結果および、感じたこと

である。新たに進展していく自動車部は、部員一人一人にかかっている。皆、頑張っているのではないか。



部車セドリック廃車報告

一人旅

七二畑 中

昭和四十二年に、二十余万円で購入した部車の64年型セドリックは、去る、昭和四十六年四月初旬、福岡県宮田町附近において、ラリー試走中、約三米下の田んぼに転落し、あおむけになりました。この事故で、部車のセドリックは、履帯部が大破しました。しかし幸にも、人間は、けが一つしませんでした。

このときの運転手は、時松、指導者は古本、同乗者は、長尾、星、でした。

しかし、セドリックは、昭和四十五年十二月に車検をとったばかりであったため、部にとっては、大変な損失となりました。

また、このセドリックは、購入後、全九ラリーをはじめ、全日ラリー四位という仕事を高し遂げ、遠征並びに、日常部活動で、大変活躍した車でした。このすばらしい車を、なくしたことは、残念でなりません。

さっそく、部ではA級会議を招集し、事後処理について検討した結果、修理費が相当金額かかると判断されたため、廃車にすることになりました。さらに、セドリック損失による部の損失を二万円と算定し、部則に則り、運転者、時松に対し一万円、指導者古本に対し四千円を負わせ、部が六千円を負担しました。

これまで、このセドリックをかわいがってこられた先輩諸氏に対し、誠におわびのしようもございません。これから、このような事故が二度と起こらないよう、我々は、安全運転並びに充分な運転技術を身につけていく所存でございます。

秋晴れのある土曜日、授業が終了外に出て、無雲を見ているとどこかへ行ってみたくなった。旅行の動機というのは、大体此様なものであろうが。

急いで家に帰り、毛布、水筒と食料を、車へ積むと出発である。この間、一時間余である。「さて行くか。」しかし、行先不明である。先日見たオスターを思い出して、阿蘇へ行くことにする。ルートは、どうでも良い。とにかく別府を目指して、10号線を下る。一人で、美声を発しながら、車を運転する。

別府に着いた頃、すでに、陽は傾きかけていた。腹ごしらえをすると、すぐやまなみへと向う。鉄輪温泉の湯煙が、夕日に染めて、火事の煙の様にさえ見えた。パーキングエリアに駐めて、見とれていると、満腹のせいとか、眠くなる。毛布を、かぶって窮乏な姿勢で寝込んでしまう。気がつく、真夜中である。別府湾に沿って街灯が、綺麗である。心細さも手伝って、眠れそうにないので、阿蘇に向うことにする。真夜中というのに、結構車が多い。二人ずつが目立つ。路肩に、駐車している車を横目に見ながら、車をとばす。スピードは少々早目だった。一人だと、ついつい追越してしまうものだ。皆さんの、経験していらっしやるといふのである。阿蘇に近づくとつれ、霧が出てきた。運転しにくい、スピードを落す。当然、眠くなる。窓を開けて、外の冷気を取入れる。ライトを下げると

ラリーー奮戦記

第二河野

思つて料金徴収所に車を止める。深夜のため料金を、取られないですむ。ライトを下げると、少し運転しやすくなる。疲れた車にムチ打つて、阿蘇登山道を登る。夜明けまでには、まだ、時間があるので、少し眠ることにするが、なかなか眠れない。「誰か、もう一人連れてくればよかった」とか考えながら、無理矢理寝る。大して寝ないうちに、明るくなったので、外へ出て、朝の冷気の中を歩く。霧にぬれて、靴がぐしょぐしょになる。やがて朝日が昇る。朝日の中で、荘大な景色に、色がつき、すばらしい景観となる。阿蘇に来てよかったですと思つたのです。車の中で朝食をとる。わびしい朝食だ。午前中、草千里なんかを歩き回り、午後になって出発する。熊本を経出して、飯塚を通って、夜遅く家に帰り着く。翌日まで、ぐっすりと寝込む。この旅で、一番良かったのは、誰とも話しをせず、一日過ぎたことだ。是非、先輩、同輩、後輩にも、一人で、ドライブする喜びを、味わってもらいたい。寂しいけれど……。

??

?

??

M.R. K. K

1. ドイツでは、男性は、彼の未亡人の姉とも妹とも結婚することはないのだ。
2. ウラニワニワニワニワニワニワトリガイ
3. 同じものを一個買うと六十円、二個買うと二十円になるもの。
4. 紙袋にミカンが三個入っている。これを三人の子どもに同数だけ与え、しかも紙袋の中には、ミカン一つ残すには？

ラリーーに初めて接したのは、一年生の時、工大ラリーーでインベタに行つた時である。その時のチーフは鞍馬さんとメタコンとレスコンを受けもっていた。メタコンでは、その五百米ぐらい先どころがわかりにくいからということと他の一年生と寒空の中を一時間三十分余り標識取りをし、レスコンでも寒めに会つた。それにラリーーは三年生からという意識があつたので、ラリーーにまだ興味を覚えなかつた。それから、年も明け、四月に鳥飼さんからカリキレシーの講習を受け、ラリーーに興味を持ち出した。

そして、いよいよ五月三十日、我が愛車ハンダ名で川越さんと山大工学部主催のラリーーにエントリーすることになる。ゼッケンは、五十一番から初まり、僕たちは、五十八番だつた。第一号車が九時一分にスタート、僕たちは九時七分（その間に欠番あり。）である。その時刻がせまって来るに従つて胸がドキドキしてくる。九時六分ゼッケン五十七番がスタート。すぐスタート線に車をあわせ、トリップを寄に、三十秒前にかわい子ちゃんの問題を手放してくる。九時七分スタート。ドカチン右。メタコンまでは、僕が不慣れのため、川越さんが地図とバスコンをみなげればならないので計算はしていない。メタコンまで二台の車をこなされ、メタコンについでからあまり時間がない。川越さんは、メタコンに着いてから計算を始めるのだからなおさらだ。計算をし終つた時、五分おくれ。学生の

テイラーリーだから、指示速度は遅いので、来た。だ、なんとか取りもどしたころに、I CPが前方に見えた。やむなくチェータに入る。一分早かった。後悔もせず、どんどん行く。そして山の中に入った。「チェータがあるぞカ」と川越さん。するとカーブを曲った所であった。ますますである。I CPも無事に入り、レスコンである。食費に昼食をたのんでいる川越さんは、残りのI CPを算出している。レスコンスタート。I CPからゼ・マン望のブルーバードSといっしょに走っている。あつちが四人ほど乗って、後で二人が計算をやっているようだ。こちらは経験のある川越さんと何も知らない僕の二人。こちらの方が前に走っている。あたかもこちらの計算通り向うが走っているような感じがして面白い。一言は、I CPまでいっしょだったが、それからいつになくはなれた。I CPからずっとチェータがなくなり、前後に車がない。I スゴースではないかな。YI ACのマークが立っている。これがでることは一安心。あまりチェータがないのでI スゴースと想ったのかブロンチがひきかえしてくる。しかし我々は、かまわず進む。二回他してもI CPがあった。そしてI CPがゴールになつていった。ゴールには、僕たちが、一番に到着したという。計算する点も、他車が帰ってこないの、ひきかえしたら、入賞。しかし、減点0、減点1がはいっている。工大からの他の出場車も、三年生が大部分だが初出場の人が多く、だめだ。

第二の舞台、一般ラリーのこの区では、軽くりタイヤ。三度目の正直とはかり、六月二十日の福教大ラリーで十二台中一位。工大が、二位、三位にも。そして、六月二十七日、二十八日九南大ナイトラリーで、五・六十位中、一位になる。だから学生ラリーは、ナ

じきえいじかりしていれば、入賞はできるということ。10月に入り、宮本、山崎、近藤と、コルトはI PSを購入し、おままつながら、ラリー車に一步一步近づいている。この車では、山大本部デモラリーで一般の部四位。他のラリーでは入賞圏外だった。これから、事故を起こさぬようベストを尽くし、一般ラリーで、入賞してみたいものだ。

ある事故

刑 死 相 姦

二月二十七日、夜十一時、電話のベルが鳴るところから始まる。リーナリン、「もしもし」「O Oさんのお宅ですか、O O君?」「はいばくです」「おれ△△やけど、あした「心理」がないの知ってるか?」「はんとか?」「××が知らせて……………」といった会話だ。あす、すなわち二月二十八日の、一時限がある。「心理学」の試験が土曜日に、延期になったということであった。

「明日、ゆっくりでいいよ」と母に。

「いや、皆といっしょで……………おやじを返っていかないけんやろ。」いつもは母が返っていているのだが、つい最近、母が足にけがをして、運転ができなかったのである。

心理学の試験がないため、朝、家にいることになったO Oは、明

日、父を送くつていく気になったのである。この時、事故がおこるなんて誰が予測したであろうか。

二月二十八日、月曜日、天気は、みぞれ

七時三十分起床、八時に、弟を、小学校へ送って行く。なんだか変んだ。いつもと感じがちがうのである。フッと、ぼんやりしてしまふのである。八時十五分、朝食を食べ、「まゆ子一人」をみてい

る。「おとうさん、何時に出発？」と母がきく。

「八時四十七分」と父。

それで〇〇君は、五分前に、車へ行き、エンジンをかきぬくめていた。カーラジオからはクラッシュ音楽が聞こえていた。雪が、ふり出した。「いやだなあ」四十七分になっても父は出てこない。五十分ちょっとすぎぐらいだったか、出発した。なんだかほんやりしている。ヒーターを入れたためか、うしろのガラスがくもりだし、実に気になる。まだ雪がふっている。前の車は、セドリック。雪のせいかすし、ゆっくりいっている。前の車が、なんでもないのに、ブレーキをかけた。このときは、何もおこらなかつた。

△△市街にはいって来た。マツダ自動車の営業所の前を通る。「四十キロ制限」まであと、数百メートルにかかった。左にホンダ360トラックがとまっている。ひょろひょろと、このトラックが出だした。「先に行こう、クラクションをならそうかな、スピード……。」となりて父が「アー」

「どうしたのか……。」と思い、ハッとときがつくと、トラックとは、並んでいたが、前のセドリックがとまっているのである。きづいたときは五mあるかないか、しかも速度は50キロぐらいでいる。

はっとおもいブレーキに……。

前の車のバンパーが、ラジエーター付近にあたったようだ。ライトのガラスが、ブクッとまい上がる、車の白のそのの破片がまい上がる。ラジエーターの水が流れ出る。

ボンネットがへこみ出した。あっ前になげだされる……。次の瞬間、いやぶつかる瞬間だったか、「あーあしまった。これで無事故もバアーか」そのあと、とっさに父をみる。ボーとしていて。「アリア」といっている。メガネの金具でこめかみのあたりをきっているか血がでている。ケイラーがめちやめちやになっている。ひにくにも、その間右足は、ずっとブレーキの上になり、ふんだままだ。でも、ぶつかる前にふんだのか、ぶつかってからふんだのか、当の本人もおぼえていない。しかし、ぶつかるときだけは、はっきりとおぼえているのである。

車から、おろる。しらぬまに、ハンドブレーキをかけ、ニュートラルにしていた。またラジエーターの水がでてくる。前の車の人に外傷も、むらうちもないようだった。

ひどい事故ではなかったが、当方の車は、相当の損しょうをうけ、同乗の父まで、けがをさせてしまった。自だんですませた。

原因、やはり自分の、運転未じく、前万不注意、むりなおいぬき、中間キョリの保じをわすれたなど、いろいろ上げられる。でも、いえることは、不注意なのである。どんな事故でも、この不注意からおこっている。いつ不注意になるか、だれもわからない。しかし不注意にならぬよう、ドライバーたるもの心がけなければならぬ。「不注意」このことは、おそろしい。へたをすると命をなくしても、第一の原因は不注意なのである。

コロナ一九〇〇GTX始動!

機三時 松

コロナ購入以来の急転が叶って、新生なった我が愛車コロナについて以下報告します。

北九州市内に気望するエンジンが仲々出回らず、因らずも改造着手が車検期間なかば十一月になってしまったが、結果的には一応満足の行く性能を持たせることが出来た今、返って好成绩を生んだ要因であったと思う。

昨年十一月下旬、よとしたことで折尾の清水パーツにて、販売後一年足らずのマークII一九〇〇GSLHDTの事故車を見つけ、早速金策にかけ廻った。そして工大祭の連休を控えること二日前、無事入手することが出来、以後二週間、ひたすら車庫のみの改造屋生活への変身ということになった。

吉田氏の好意によりガス切断機も借用出来、まずは車体、エンジンの切り離し。エルフに積んだままの車体は二人や三人の力では降ろし様もなく、従ってそのまま荷台の上で足回り、メンバー類の切り離しとなった。

すでに首の口を過ぎ、配管類の取りはずし等で一段落ついたので午前三時頃、翌日のエルフを使用する為、思案のあけく、一人で車体、エンジンを別々に降ろすことにする。まずは、がらだけは一人前(いや一車體)の車体である。車庫内の強そうな支柱を探し出し、

ワイヤロープを結びつけ、他端を車体の板金孔に取り付けた。そして車体を固定した上でエルフを前進させる。始めの多少の抵抗も一担動き出せば何ということはない。ドシンという地響き聞き、あとはエンジンを降ろすのみ。そうはいっても、車体の様なわけにはゆかね。何しろ見掛は小さくても、構造的には車体の百倍も千倍もある。万が一にも傷つける様なことにもなれば、エンジンを共に心中でもしないことには救われぬ?

自重二〇噸のチエーンブロックをどうにか天井の柱にくくり付け、荷台を少しずつ動かしながら悪戦苦闘、三時間足らずのうちに、残らず降ろしてしまつた。何はともあれ無事第一日目の終了である。基礎となる我がコロナ、三十九年登録というからアローラインコロナの誕生直後よりの代物である。すでに七年目にならんとする老

体には、過去の凄まじい剝離を物語るかの様に、塗装は色あせ、いたる所傷つき、きざつたらしいステッカーがますますこの車の品格を下げていく。足回りも数度となく手を加えたとはいえ、さすがに老衰よりは隠し様もなく、学生ラリーでさえ完走の経験は皆無である。この赤い車体に身分相応のスプリンターよりを發揮させる心臓は、といえは無論外観に勝るとも劣らず、エンジンの衰弱ぶりには目を覆わせるものがある。二日型一四九〇CC七〇馬力エンジンは特に二千回転以下ではロータスエランにも匹敵するがごとく低トルクふりを發揮する。単純に外観よりはエンジン番号を読みとるのにも困難を極めるほど、オイルの吹き上がりの激烈さの為、外部にもオイルを供給しているのかと見まらがう程である。

第二日目スタート。すでに真真正正なエンジンは車庫の角に葬られており、すぐに本改造に移れる状態であった。計画の詳細はあらかじ

めプリントにまとめてあったので、そのプリントを基に、まずはリヤ
アクスルより、マーター用強化ゴムの四角ニオンでギヤ比三、七〇
となり、さらにボールベアリング用下ライアシャフトの取り付け、
これで文印なしに各々のギヤレシオが十分配れる。

次にいよいよエンジン、ミッドジョン本体である。事故の実態は明
らかではないが、何の理由からか、クランクケース、ミッドジョン円
部、キヤブ等全て水を含み込んでおり、まず分解、洗浄となる。

キヤブはS.V.Tタイプの異例なく終了、エンジン本体はオイルパンを
外してあるとオイルポンプの内盤まで異様な色の水に浸潤されてい
た。更に角形板のみ、繰り返し洗浄し、二回エンジンオイルを交換
して、他の補機類も全て洗浄機。

一段落ついたところで、マフラー、ナジエーター（モドリファ用）、
パワステ等を取り付け、ベンチテストに持ち込む。

ここで困難な事があること六時間、数度の断続を繰り返して全く点火せ
ず、ついにあきらめ、翌日同様のことを繰り返す。結局キヤブの時
の脱着比の不良とオイルポンプのアンパランスが原因と分かり、換車
高直。

決まじきかな。九リッター、回転するやマフラーの板付けのこ
ともあり、然るなる道力、しほしほ然の一筋であった。レシジョン
の良き、排気の低音エキゾーストノイズ、心地良い振動が相まって、
長年の夢の実現と理解するのにかかった時間の長かつたこと。
またそれだけに、レイチオンで同時に回転する鉄のかたまりの
注視、自分にとって最も幸福な時の一つである。

Cのままベンチテストを繰り返すことにし、二日ほど休息、O.H.C
一、九リッターのトルクをますます感じる思いの二日間たった。

さて、いよいよエンジンをマウントに納め、余給スペースの確認
である。ボールベアリングの割れもあり、空間は確保できるが、
何ぶんにも大きさが違う。まずラジエーター、ウインドウウォッシャー
タンク、キヤブ等がそのままでは取り付けられない。しかもエンジン取
り付けマウント、ミッドジョンマウント共にお話しにならない。ひと
まずキヤブのスペース確保の為、エンジンを予定より若干高く取り
付けることにし、併せて新しいエンジンマウントの取り付けを考慮
する。

器具と機材科工作場で厚さ四ミリの鉄板をゆすり受けることが出
来、古いマウントを参考に、型切り、穴あけ、曲げ、電気溶接
で二つの部品を作り上げた。さらにエンジンを取せ直し、取り付け
位置を最終決定する。十分にフロアプレート用孔はあけてある
ので、シフト位置関係を確認しながらエンジン部も最終決定する。
何となくキヤブのスペースも確保できそうである。

排気、一人トリーマウントを取り付け、シフトレバーを解つて完成
を想像したときの満足感などはともなわなかった。兎に角、十二月に
高すくといふの意気はほどかつたが、車内に横になって寝取るとつ
たときも、シフトレバーを横にしているせいか重さも苦にならな
かった。

さてマウントの段階が終り、エンジンを乗せてみると、はて寸法
が二ミリ程度せますぎるではないか。しかし、これもマウントゴム
の相対位置をかえることで解決、エンジンはあるべき場所に相とか
納まってくれた。この間エンジンを染ろし直すこと六回、よく車体
にさすをつげなかったものだ。

エンジンが高直すれば、あとの補機類は何とすることは無い。ラジ

エーターはセドリック六十四年の加工すれば納まるし、他にももしたる問題はない。ウインドウウォッシャータンクは室内に移し、ついでにヒーターも、マークII用の大容量のものを取り付けた。とりあえず、バッテリーをつないで起動してみる。バッテリーである。こうしてその晩はめでたくヒーターで心ゆくまで暖かい思いで熟睡することが出来た。

以後数日は小さな備品の取り付けに追われてさえない毎日であった。

プロペラシャフトはスプラインのモジュールが速うるので、スプライン部のみマークII用とベアリング交換して間に合わせた。

こうしてマフラー等の取り付けを終り、ついにその日の夜九時にはめでたくこの秘めた道力を小倉の市街に味わうことが出来た。兎に角このときはどタイヤの容量不足を感じたことはなかった。路面が若干濡れているものなら、一連でのクラッチミートは慎重にやらぬとスピンの為、却って前進しないのだから始末が悪い。五六〇—十三のタイヤではグリップが悪い、恐らく新品でも三ヶ月ともたないであらう。

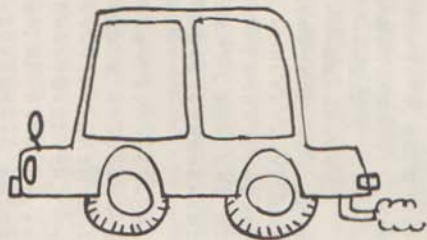
完成直後の燃比は平均四、九〜五、八程度であったが、その後の調整で最高較り時で三キロほど向上しており特に遠距離最高は十三、二キロである。現在寒冷時の起動性等考慮して一キロほど落としてあるが、以前の二Rエンジン時と大差はない。

現在までの主な故障はミッションマウントメンバーのハンガー部の不良接触、サスペンションの鳴き程度であり大きな問題は無い。

サスペンションの未熟な改造から、現在アンダー特性がかなり強く、グリップが不充分である。又、空気抵抗がセダンの為大きく、

高速走行安定性は相対的に不充分であり、特に横風時に顕著である。車体のいたみがひどいため、行く行くはハードトップの車体を見つけ再度移植することを考えている。

エンジン、ミッション重量は二R型に比して二十キロほど増えており大きな増加ではない。



『KIITチャーン』

コンドウ

この車に乗り始めて数キロだからまた試乗記としか書けない。

イイコト・ワルイコト、ア、アブナイネエー コノ車あらめんとガ狂ッテイ、左ニ寄ルノダ、ソレモ、カナリキョーレツニ。

追イコサレルクルマモ、アリヤ、トオドロク(目と手ガハナセナイ) ア、ア、ア、イイ、イケナイネエー コノ車ざあガ、ナカナカハイラナイ、とつぶさあどハヨクハイル、b r u t、さあどー

せこガイケナイネー、アワテテイレルト、ばつくへ「ギャー——ア」トナルナル。「ゴッガアルノダ。」ト、シャチヨーノオコトバ。

ウ、ウマクイッたらオナダサミ、イヤークダランコトヲ述ベタガ

「ジツハ」(コレ山崎氏の口ダセ) 『KIITチャーン』ヲ紹介スルノガモクテキダツタノダ。

ショウカイ

コノ車ハ(三菱コルト10D S)ノコト。出費者、タダ今四人、カワノ(車長) ヤマサキ(主将) ミヤモト(カントク) コンドウ(〇) ラリーソープ、アリアリノアリ。

ケイサンキ。カントウセイキシんぐるますたあ(「ジツハ」ダダノ、トリップ)らじあるないや。えとせとら……………。

補記 ここに出て来た車は、前にも書かれているように、部内

四人の部員が共同出資し、主にラリー出場のため購入した車である。現在この車はラリーでかなりの成績を上げている。



昭和四十七年度 新役員

新主将 挨拶

副主将 河野

部長	藤原	(心理学教授)
監督	時松	(機械三)
主将	河野	(制御二)
副将	兼 榊習・フイギア 佐藤	(電気二)
副将	兼 部誌・ラリー 宮本	(電気二)
會計	兼 O B 会 山崎	(電気二)
整備	兼 近藤 堀川	(機械二)
全自連	兼 ラリー 畑中	(化学二)
書記	兼 O B 会・部誌・フイギア 刀綱	(化学二)

免許が取れるからという単純な気持ちから、入部して早二年になります。一、二年生に積極的な者が多く、去年は休日及び試験日を降いて車庫のシャッターが降りている日が多かったように思われる。だから現在、部は非常に活気に満ちている。

活動は各個人が興味を持っている部門を専門にやっていく方が良いと思われたので、今まであった整備委員に加え、今年からラリー委員、フイギア委員を編成し、体育部として充実したいと思っています。

その反面交通事故を防ぐことも部活動の一つである。部員の半数が車を所有しており、車に乗る機会も多い。それ故に遠征及び連下ラによって自己流の運転も矯正され、法規を守った安全運転を教育されるのだから常にそれを実行してほしい。

文 代 劇

書 記

この劇は、昭和四十六年十二月二日の部会において、催されたものである。

場所 学園大集會室 時間 昭和四十六年十二月二日 午後五時頃
人物 部長(旧役員・新役員)

正面に、旧主席・野村氏が立っている。彼の、向うで左手に新役員。右手には、旧役員が立っている。野村氏が、新役員を部長に紹介するところからはじまる。

野村 (少々おかりまひ) 野村：キャプテン、宮本……日々(以下は省略する。同故かつて、新役員の一ラン表があるから)これから新役員の無用なあいさつが始まる。

野村 もーと、全日ラリーがなくなり、学生ラリーが、だいぶん少なくなり、……(この辺書記が書きとれず) フィギュアと體操に、来年は力を入れていく予定です。(同野君いつものように言葉を、あつかいながらでした。)

宮本

頑張ります。

佐藤 (この男の言葉を始めるの方便とせず) 練習ドライブと練習ラリーをやりたい。

石藤 今度、車が少なくなったので、いつも車が無くようにする道具がすくなくなるから、大切にする。一年間準備にあくらくをかく。皆んな協力してください。

田中

(ヤジ) 「ブッコケンヨウにします。」もっとみんなに、ラリーをうまくなってもらうため、練習ラリーを通し、あのう、来年も、今年の上大ラリーのように成功したい。

田川 五巻を手伝いたい。
会計出陣 (相手がおこる。しかし一人だけであった。)

黒いカバンをもち、金をはじかり取りたい。(ヤジ)「そのカバンをもつたら性格が変わる。はとげさんみたい。」
エー、ウー、部費のことでもなんでも、いつてくください。
(頭をかきかき、でした。)

書記 (部長委員でもあるため) 時、要領を出してください。ここで、旧役員のみあいさつが始まった。

長尾氏 (合計) いれおう、一年間の金は無事にあつかい、山崎にやったが、部の予算ではガソリンは、まかなえない。ガスは部費よりまかなう。ガスの消費料が非常に多い。三〇万ぐらいのガスをつかう。部費をはらえ。(書記が少々部費の方を省略した。長尾氏におおびを申し上げます。)

大塚氏 誠に、恥かしい。なにもやってない。あと、四年生になり、ひまになったから、(このあとを書きとれたなかつた。どうもすいません) 部の内容が変ってきた。

部長 (田中氏) コンバのときするわ?

野村氏 なんとか一年おわれば、いままら自分の好きなこともやりたい。クラブもなるべく積極的に張りたい。

ほんとはみなさん、御苦勞さまでした。
書記がすばらというか、速記がへたなためすべてを書きとることできなかった。

これから、新役員が、頑張ります。はたしてどんな一年間になることやら。みなさん、よろしく、お願いします。

OB

短
信

○次の方々から、春附をいただきました。

後藤 (二十八年卒)

進藤 (三十五年卒)

小野 (三十七年卒)

片岡 (四十二年卒)

高崎 (四十三年卒)

山根 (四十三年卒)

山本 (四十六年卒)

誠に恐縮ですが、この紙面をかりてお礼を申し上げます。

○OB名簿での名前の誤り、

・流星6号で、

後藤 氏の名前を、

「」と記載しましたが、

「」の誤りでした。

○山本 氏のおたより

○近況を頻繁に知らせよ。

○整備大いに結構、邁進を期待する。

又部にまとまりを望む。

幹部の指導徹底を。

みなさんも、どしどしおたよりをお寄せください。

部員一同、お待ち申し上げております。

△ビッグニュース▽

セドリックが入部ガ

昭和四十七年三月に入部しました。

この車は、OBの進藤 氏が愛用なさっていた

車で、進藤氏がシンガポールへ転勤なさるた

め、当部へ寄贈下さったものです。

詳しくは、次号「流星」を御覧下さい。

O B 名 簿

氏 名	科	勤 務 先	現 住 所
(17 年卒)			
豊 田			
(18 年卒)			
芳 賀			
(19 年卒)			
山 本			
佐 野			
(20 年卒)			
平 位			
(21 年卒)			
古 江			
高 多 村			
今 井			
(22 年卒)			
田 辺			
伊 藤			
(23 年卒)			
久 保			
大 沼			
坪 谷			
三 浦 野			
田 中			
太 田			
大 野			
青 木			
(24 年卒)			
森 原 子			
赤 松			
高 野			

森山

(25年度)

沢井

嶋崎

中野

清口

酒井

白石

松尾

盟南

(26年度)

後藤

塚田

渡山

川崎

松田

(28年度)

後藤

佐武

山田

渡辺

島

(29年度)

城

山田

古田

広田

(30年度)

渡辺

中島

(31年度)

岡根

渡邊

(32 年卒)

橋 田
川 崎
松 吉
藤 田
安 光
丸 山
笠 原

(33 年卒)

林 田
江 藤
池 田
中 村
小 梨
藤 田
古 屋
川 村
松 吉
斎 藤
久保田

(34 年卒)

富 田
堀 谷

(35 年卒)

信 國
斎 藤
本 多
山 口

(36 年卒)

斎 月
木 村
敷 田
佐 伯

久 富
谷 岡
渡 辺
向 田

(87年度)

山 田
門 司
小 野
木 村
石 井
木 島
倉 益

(88年度)

野 口
森 光
増 田
基 田
栗 本
大 塚
高 橋
藤 本
宮 原
花 田

(89年度)

松 本
吉 武
砂 本
宮 崎
常 富
横 田
三 浦
中 原
米 倉

田 中
真 宗
小 宮
友 永
坂 田

(40年卒)

大 藤
横 一
石 原
梅 山
木 指
六 代

(41年卒)

甲 村
西 岡
ル ス
山 田
金 児

(42年卒)

・加 藤
紙 本
芳 賀
片 岡
市 丸
尾 崎

(43年卒)

伊 藤
木 惣
宇 塚
長 沢
山 本
中 島
・高 崎

蓮 藤
森 水
山 板

(44 年卒)

龍 本
掛 水
小笠原
松 原
水 崎
鶴 長
伊 藤
井 上

(45 年卒)

釘 宮
田 中
八 木
坂 本
紫 田

(46 年卒)

山 本
柳 一
松 原
佐 藤
吉 岡
鞍 馬
新 開
山 本
中 野
細 川

(47 年卒)

川 藤
鳥 飼
森 田

部 員 名 簿

氏 名	科・級	出身校	備 考 先
牛 島			
藤 田			
森 本			
古 村			
吉 田			
崎 松			
長 尾			
小 池			
森 田			
高 見			
井 上			
大 塚			
山 田			
河 野			
佐 藤			
宮 本			
山 崎			
近 藤			
堀 中			
堀 川			
刀 藤			
田 中			
中 西			
西 藤			
首 藤			
茂 野			
佐 伯			
栗 島			

九州工業大学責善会 自動車部部則

整備委員 一名 以上
練習委員 一名 以上

第六条 部長、顧問の推薦は役員が行ない主将が依頼して承諾をする。

第七条 監督は原則として、前年度主将があたる。

第八条 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。

第九条 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、部員総会に於て承認を得、主将が任命する。

第十条 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

第十一条 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。

第十二条 主将は当部の対外的交渉において部長及び顧問と連帯責任をもち且つ当部の運営の全責任をもつ。

第十三条 副主将は主将の補佐を行なう。

第十四条 会計は当部の一切の会計を担当し部活動を統率する。

第十五条 書記は当部の行事を一切記録し主将に提出しなけれ

ばならない。

第十六条 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兼任する事を原則とする。

第一章 総 則

第一条 当部は、九州工業大学責善会自動車部と称する。

第二条 当部は自動車部に関する整備、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責善会体育会に属し、全日本学生自動車連盟に属する。

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
副主将	二名
会計	一名
書記	一名
全自連委員	二名 以上

第十七条 整備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担い主務を確立し部活動を統率する。

第五章 部員

第十八条 当部の入部は年度始めとする。

第十九条 当部への入部は新入部員入部規定にもとづいて行なう。

第二十条 当部員は九工大自動車部規程規定にもとづきA・B・C・D・E・Fの六階級に分ける。

第六章 金 計

第二十一条 当部の経費は普通会計負担費入部金その他の収入によりこれにあてる。

第二十二条 部入部金は次の如くする。

部 費	一ヶ月	四〇〇円
入 部 金		二〇〇〇円

第二十三条 入部金は入部する時納入し運営は毎月前納とする。

第二十四条 年度末部員総会において会計報告しなければならぬ。

第二十五条 会費の支出は主務を通して行わなければならない。

第七章 練 習

第二十六条 部車にて練習を行う場合、F級はA・B級、E級はA・C・D級の指導のもとに練習しなければならない。

第二十七条 E級練習に際しては練習券を納入の上練習すること。

練習券は十五分五〇円とする。

第二十八条 練習する時は部員証を提出しなければならない。

第二十九条 練習券は部費納納一ヶ月以上の者には発行しない。

第三十条 練習が終わった後洗車しなければならない。

第三十一条 E・F級練習は学内の交通の妨げにならない所で行うこと。

但し夜間の練習は禁止する。

第三十二条 練習中練習車が指導車の指示に従わない場合、指導者は練習を中止することができる。

第八章 運転規定

第三十三条 この章はA・B・C・D級の部車又はそれに準ずる車の運転を行う場合に於ては適用する。

第三十四条 当部は安全運転、交通法規遵守を宣言する。

第三十五条 部車の運転に際しては如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 部車使用後は清掃して車庫に納めなければならない。

第三十七条 部車は常に標準状態で運転しなければならない。

第三十八条 部車の運転に対してE・F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る時
 3. 学外で、A級の指導のもとでない時
 4. 学内に於て則部車がない時
 5. 最高速度超過時
 6. 車庫の出入れ時で誘導する者の居ない時
- 第三十九条 A級の運転に対しては別に制限しない。B級の運転に対してはB級二人以上乗車の場合、前条の8に制限されない。

い。その他の制限はない。
第四十条 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事項で処置する。

1. 部用又は公用中の事故に対しては次の様にする。
- (イ) 部車に対しては次の様にする。

事 故	責 任 者	部
本人	指導者	30
A	0	30
B	20	30
C	30	30
D	35	30
E・F	35	30

(ロ) 他の責任は、すべて本人が負う。

2. 私用中の事故は、責任者の名に於てすべてを負担する。

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ことができる。

第十章 故 障

第四十四条 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ない。

第四十五条 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言う。

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ない。

第四十八条 A・B級会議は主将が必要と認めた時開く事が出来る。

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級会議で必要と認められた時又は部員十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。

第五十條 A・B會議、役員會部員總會A級會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は二分の一以上の出席者があつて出席者全員の手続きで請會議は成立する。

第五十一條 部員總會は一週前に中央掲示板に掲示しなければならない。A・B級會議及び役員會は原則として三日前に掲示しなければならない。但しやむを得ない時はこの限りではない。

第十二章 罰 則

第五十三條 部員に対して次の各項に該当するものは、A・B級會議の決議により主将は之を謹慎又は除名する事が出来る。

1. 本部則に著しく違反したるもの。
2. 当部員たる体面を汚し評判を乱したるもの。
3. 部費二ヶ月以上滞納したるもの、但しこの場合は掲示により十日間の余裕をおく。
4. 部員總會は又は、A・B會議により決定された事に違反したる者。

第五十四條 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級會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・B級の犯した重大なる事故に対しては運転者は二ヶ月以内、責任者はその四分の一以内とする。

2. C・D級の犯した重大なる事故に対しては運転

者は二ヶ月以内、責任者はその半分とする。

第五十五條 第五十四條の謹慎は原則として事故を犯した月からとする。

第五十六條 三十四條に違反したる者は二日以内に違反會として部に二〇〇円納入すること。

第十三章 改正手續

第五十七條 四十九條の手續を経て改正出来る。

第十四章 その他

第五十八條 部員は臨時部員証を携帯しなければならない。

第五十九條 主将はA・B級會議にかつて、臨時A級をもうけることが出来る。

第六十條 部車を使用して私的利益行為をしてはならない。

第六十一條 部車の購入定額陸車は部員總會で決定する。

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のみである。

2. 私用は全て主将の認可を必要とする。

3. 私用は次の項に該当する者のみ許す。

- (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. B・F級の私用は3に該当する。A級が運転する場合及びB級

二人以上乗車しB級が運転する場合のみである。

5. C・D級の私用は8に該当する。A級が同乗する場合のみである。

6. B級の私用は8に該当する。A級が同乗する場合及びB級が同乗する場合のみである。

7. A級の私用は8に該当する。

8. 私用代の納入は8日以内とする。

昇 格 規 定

1. 次の各項に該当したる者は主符の名に於て資格を与える。

(1) F 級

入部規定にもとづいて新しく入部したる者

(2) E 級

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

a 部費滞納のないもの

b F級練習を一定の回数以上行なつたもの

(3) D 級

E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たる者

(4) C 級

D級になつて三ヶ月以上経過し、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で、C級試験に合格しA・B級の資格を得たる者

(5) B 級

C級で次の各項にすべて該当し且つA級会議に於て全員一致の承認があつた者

a C級になつて三ヶ月以上経過したる者

b 運転距離五〇〇キロメートルを超えた者

c 運転技術、整備技術が優秀とみなされるもの

d 部活動に活発な者

e 交通事故を起して三ヶ月以上経過したる者

f 部費及び諸納金滞納のないもの

g B級昇格試験にパスし遠征一回以上参加したる者

(6) 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級になつて三ヶ月以上経過したる者

b 運転技術、整備技術が優秀とみなされる者

c 部員の統率が出来る者

d 部活動に活発な者

e 交通事故を起して三ヶ月以上経過したる者

f 部費及び諸納金滞納のない者

2. F級は指導者の推薦を得て主符にE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、F級練習、E級昇格試験整備参加等を経なければならぬ。

練習ドライブ規定

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行われるものである。
2. 練習ドライブは主務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務の許可を必要とする。
6. 費用の納入は当日とする。

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、入部要領に記載の上記事項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拠を置く。
- 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 本会は積善の目的達成の為、次の事業を行なう。

- (1) 会員 総会
- (2) 支 部 会
- (3) 現部員との交歓会
- (4) 同部への援助
- (5) その他

第四 条 本会は次の会員をもつて組織する。

- (1) 普通会員 OB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 同部に協力するもので会員総会によつて推薦されたもの

第二章 役員

第五 条 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 (常任幹事一名を含む若干名)

4. 顧問 若干名

第六条 前条の役員は、会員中より總會において選出する。

第七条 1. 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、会長不在の際は其の職を代行する。

第八条 2. 幹事は予算決算の審議執行する。

前項役員任期は二年とする。但し、重任、兼任を妨げない。

第三章 会 合

第九条 本会の会議は總會、支部會、役員會の三種とし、會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。

第十条 會員總會は、本會最高の議決機關であり会長がこれを招集する。

1. 定例總會(年一回)

2. 會員の五分の一以上の要求があつたとき

3. 会長が必要と認めたとき

第四章 会 計

第十一条 本會の會費は會費及び寄附金をもつてこれにあてる。

第十二条 會費は一口五〇円として徴収する。

第五章 支 部

第十三条 支部會は九州、關東、關西に設置する。その他の地区の支部は本會に届け出て設置することができる。

第十四条 支部における細則は、支部によつてそれぞれ定めることとする。支部長は幹事を兼任してもよい。

第六章 細 則

第十六条 本會会則の改正は會員總會出席者の三分の二以上の賛成を必要とする。

第十七条 會員は職業、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。

第十八条 本會会則は昭和四十一年一月二十六日より有効とする。

編集後記

流星7号を編集するにあたり、一つの問題がありました。それは部員が原稿を出さないということでした。これは例年問題となっていますが、一年のしめくりである部誌に対する部員の考え方を正していかなければ、この問題は解決しないと思います。

さらに、編集委員である小生が7号作成にとりかかったのが、二月でありましたが、小生の怠慢により、このように、発行がおくれましたことを深くおわびします。

昭和四十七年六月

追記 写真撮影は、小泉 氏でした。

流星第七号

昭和四十七年七月二十日発行

発行者 流星編集委員会

印刷所 (株) 印刷社