

流星

第 8 号



昭和47・48年度

九州工業大学 責善会 自動車部

巻頭言

部長 藤原

大学の自動車部は、今のままでよいのだろうか。私が指摘する迄もなく、現在、自動車部と呼ばれているものは、古い昔からの伝統をそのまま受け継いだものに新しさをチョッピリ加えたものであることは部員なら誰しも認めざるを得ないように思う。

昔の大学生の自動車に対する感じ方、考え方は現在のそれと、どれほどの大きな違いであるかを考えると、果してそれだけでよいのだろうかと首をひねらざるを得ない。勿論、伝統を切り捨ててよい言うのではない。よい伝統こそ自動車部の誇りであろうと、その誇りに立って前進することこそ部の発展を約束するものであることを疑うものではない。ただ、部が創立された頃に比べると余りにも考えねばならない問題が山積している昨今の現状を無視して、或は等閑視して、伝統のぬくもりの中に安隠としているのでは部は魅力のないものになるだろう。

では、どうすれば魅力ある部たり得るか。
現今では部員の殆どが自分の車をもち、乗り廻しているようですが、その修理は安易に修理工場に持ち込んで行くことよって解決しているものが多いのではないだろうか。自動車部の車庫は部車の格納庫ではない。

時たま部員が、自分の車を修理することがあるとか遠征や競技前日に数名が車庫前で何かしている。他は車庫前は談合の広場となっ

ているに過ぎない。これが、もし自動車部の実体であるとするならば、工学部学生の自動車部というには余りにも粗末すぎるのではないか。この点を指摘すると、すぐ金がないとか、暇がないという返事が帰って来る。

なるほど、幹部はいそがしく立ち廻っている。しかし、他の部員は幹部不在の中で、どうしてよいかわからずに力をもて余している向きもないではない。たしかに金もなからう。忙しくもあらう。しかし、君達には、若者の特権であるエネルギーと恵まれた才能と智慧があるのではないかと言いたい。それを駆使せずにいるのは如何にも勿体ないことではないか。今一つ、それは部活動であって、好きなものだけのグループ活動に終ってはならない。部員全部が何らかの形で部活動として、積極的自主的に参加出来る環境を作り出す方法を考え出す必要があるでしょう。幹部の人達はこの環境作りをして、部員が全体で活動出来るように世話役的役割を果たすことが望まれる。

車庫に行けば、自分の得意な方向に、自分を出し切れる場があれば、声を大にしなくても部員が自然に集って来るでしょう。

そのためには、どんなことをどうすれば良いのだろうか。私は、若い学生諸君が自らの創意と工夫と努力とで、新しい部の伝統を生み出していくことを願ってやまない次第です。



巻頭言

この一年をふり返って

部長 藤原
主将 田中

遠征報告 昭和四十七年度

5

昭和四十八年度

7

南紀遠征紀行文

9

森田杯争奪ラリー

16

全九ラリー参加記

16

第六回常盤ナイトラリー総合優勝

19

ラリー連戦連勝

22

ナイトラリー

23

昭和四十七年度行事、成績

24

昭和四十八年度行事、成績

25

自動車部に入部して 房前

26

昭和四十九年度新役員紹介

30

O B 短信

31

O B 名簿

39

部則

46

編集後記

48

目次

部長	藤原	1
主将	田中	4
この一年をふり返って		4
遠征報告 昭和四十七年度		5
昭和四十八年度		7
南紀遠征紀行文		9
森田杯争奪ラリー		16
全九ラリー参加記		16
第六回常盤ナイトラリー総合優勝		19
ラリー連戦連勝		22
ナイトラリー	永田	23
昭和四十七年度行事、成績	武地	24
昭和四十八年度行事、成績	中西	25
自動車部に入部して 房前	刀禰	26
昭和四十九年度新役員紹介	時松	30
O B 短信	坂井	31
O B 名簿	新主将挨拶	35
部則	悶述録	43
編集後記	部員名簿	46

昭和47年度卒業生 (昭和48年3月15日卒)

村上	(電子)
古本	(機械)
浜田	(機械)
吉田	(電子)
大庭	(金加)
井上	(金加)
高見	(金加)
小泉	(制御)
泡田	()
長尾	(機械)

昭和48年度卒業生 (昭和49年3月15日卒)

時松	(機械)
山地	(II部機械)
河野	(制御)
佐藤	(電気)
宮本	(電気)
山崎	(電気)
近藤	(機械)
堀川	()
刀禰	(化学)

この一年をふり返つて

昭和48年度主将 田中

昭和四十八年度の、我部の活動について、私の反省も混じえながら、ふり返つて見よう。

昨年度の主将から、引き継ぎをうけ、主将になったのは、一年前であった。我部の特徴は、自他とも御存知とは思いますが、明らかに、ラリー部門におけるものだと考えられる。そのラリー面から述べたいと思う。

春に、第二回スカベンジャーラリーを開催し、参加台数三十台となり、確立を見つつかあると思える。また我部の最大の行事といえるKITナイトラリーは第十一回目になり、参加者もほぼかたまり、九州地区の恒例のラリーとなってきた。また今回のラリーも前回、前々回と同様に、参加者の方々に充分満足していただけた成功だったと思つている。

また、我部の特徴とも言える森田杯争奪ラリーも、昨年度来、回数をまし、我部のラリーを育てる良い基礎ラリーとなつていふと思われる。またその時の参加者同士の語らい交わりというものが、日頃の部活動により、厚みを持たせているように思われる。

我部のラリーにおける対外試合の結果は、全九ラリーにおいて、四年生の活躍により、第二位に輝き、又、五大学ナイトラリーにおいても第二位に入賞し、ラリーの工大としての地位を位置づけたと思える。

次に整備部門についてであるが、これは、良き整備委員がいたに

もかわらず、皆の協力不足と、常日頃の雰囲気作りの悪さ、すなわち、ラリーに力を入れすぎたことにより、実際不十分だったと思われる。これには、余りに他人をたよりすぎる個人の意志の弱さが原因し、もっと工大生としての冒険心があつて良かったと私自身思つている。

フィギア部門も、委員は、やる気充分であつたが、何か我部の短所とも言える面、すなわち、強制力の無い参加活動たる雰囲気のため、合宿以外は何ら練習がなされなかつた点については、私自身の反省すべき点だつたと思つている。しかし、練習不十分で競技に参加しても、正直言つてまともな成績が収められないとわかつていながらも、二年生は、新人戦に出て、その時点で受けた強い印象を大事にすれば、今から先のフィギアに対する気持ちだが、幾分なりとも理解できたと思う。

諸先輩方々の助言により、主将が一人で走りすぎても、部のためには良くない。むしろ、今年のように、私のような、たよりない者がつとめると、周囲が、それをカバーしようとして、協力し、ラリー・整備・フィギア・会計・書記各委員が、責任ある行動を自らとり、大いに活躍してくれたからこそ、私自身の考えかもしれないが、あの面でも成功であつたと思う。

最後に、旧役員、また他の諸先輩、同輩、および後輩の、様々な面での御支援に心から感謝いたします。

遠征紀

報告

昭和四十七年度東北遠征

期間

自 昭和四十七年三月十七日
至 三月三十日

目的

一、運転技術・整備技術の向上
一、部員相互の親睦

使用車輛

セドリック (部車)
コルト11F (部車)
コロナマークII (部員提供)
コルト11F (部員提供)

日程

日	行程	距離
三月十七日	北九州↓山口↓立久恵	三五〇KM
十八日	立久恵↓鳥取↓宮津	二八二KM
十九日	宮津↓福井↓金沢	二六六KM
二十日	金沢↓長岡↓新潟	三一八KM
二十一日	新潟↓酒田↓秋田	二六九KM
二十二日	秋田↓横手↓鳴子↓仙台	二四二KM
二十三日	仙台 休息日	
二十四日	仙台↓郡山↓宇都宮	二四九KM
二十五日	OBとの交歓会	
二十六日	宇都宮↓日光↓下諏訪	一六五KM
二十七日	下諏訪↓岐阜	二一五KM
二十八日	岐阜↓加古川	二九〇KM
二十九日	加古川↓岡山↓広島	二七一KM
三十日	広島↓下関↓北九州	二一三KM

遠征コース図

この一年をふり返つて

戸畑

廣島

加古川

岐阜

下諏訪

金沢

宮津

立久恵

新潟

秋田

鳴子

仙台

字都宮

戸畑

昭和四十八年度 南紀遠征

期間

自 三月十二日
至 二十一日

目的

- 一、運転技術、整備技術の向上
- 一、部員相互、OBとの親睦
- 一、ガソリンスタンド調査

使用車輛

- ・ギヤラン (九州三菱自販提供)
- ・コルト11F (部車)
- ・スバル (部員提供)
- ・コルト (部員提供)

日程

三月十二日 北九州↓山口↓立久恵
十三日 立久恵↓鳥取↓浜坂
十四日 浜坂↓宮津↓大津
十五日 ↓ 滋賀
十六日 滋賀↓津↓尾鷲
十七日 尾鷲↓潮岬↓日の岬
十八日 日の岬↓和歌山↓奈良
十九日 奈良↓高槻↓姫路(室津)
二十日 室津↓岡山↓尾道
二十一日 尾道↓岩国↓北九州



南紀遠征紀行文

遠征記録委員会

三月一二日

朝日がまだ顔を出してなく、少々薄暗い、六時三十分。三月中旬とは言え、朝がたは、冷え込みがきびしい。白い息を吐きながら時間に遅れないように車庫前に急ぐが少々遅れ隊長よりおこごとをいただく。朝からついてないと思う。次々と参加者がそろい、出発前恒例の始業点検、また正門前で記念撮影となる。七時四十九分、福岡三菱からの借用車コルトギャランを先頭に、コルト11F、スバル（牛島氏から借用）、コルト（近藤氏から借用）、あたかも三菱フアクトリーのような遠征隊列をくみ出発。正門を出て、新中原駅前で右折、一九九号線を走り、一路本州へと向う。途中まで森田氏が見送ってくださり、一同一礼して、九州にわかれをつける。関門トンネルをくぐり、武地くんをひろって、二号線をひたはしり、小部から、九号線へと。津和野の大鳥居の前で記念写真をとり、また走り出す。途中、後続車まちで、ちょっと停止。しかし、止まったところが、かの有名な山口県警のネズミ取り本部、まいった、まいった。

朝から、いや昨夜からめしを食ってなく、みな腹へったと、少し早めに昼食、もみじ茶屋にて。

あとは、だらだら、ねむいこと。出雲市内にて、スバル「ガス」の請求、スタンドへ突入。ここで、皆の目が輝いた。特に、河野氏の目の輝き様は、他に優るものであった。「いんらん女」のスカ

ートの短いのを良いことにして、階段を登るのを、うしろから、首をかしげつつ、必死で「？」かを見ようとしている。「もろ、見え」とさげんだそうだ。

立久恵映へ。今晚の宿のユースへ。まあ、今日一日なにもなく、無事にすんだのだ。

三月一三日

朝六時半起床する。「しかし、きのう疲れたのか？体がだるい。」（田中氏曰く）筆者は、それほどでもないのだが。朝食は極く簡素なものでした。が、めしは豊富。

朝、堀川殿が、おっかけてくる予定。ユースの前で「女」二人と記念写真をとり、女二人をのせ出雲市内いや、出雲市駅へ。堀川君さむざむ、顔面蒼白、朝立ちもしそうにない感じである。国鉄の順法闘争のため、遅れたそうかわいそう。

堀川君をのせ、交通安全祈願および、各自なにかを神だのみ。出雲大社で。

出雲大社を出て、九号線をひた走り。昼めしは、筆者のふてぎわ？で、うどん屋に入る。皆、うどんをすすする。米子市内で、牛島氏は、不安をおぼえ、高橋君と交代していたようだ。（今後、高橋君が、今回の遠征のハイライトになるのである。）三時に、鳥取の大砂丘で大休止。みんな砂とたわむれ、砂まみれになりながらも、砂山へ猛然とアタック。はたして、登頂に成功し、アルプスイヤエベレスト南壁を征服したかのごとく、晴々とした顔をしている。

九号線にわかれをつけ一七八号線に。「オオ！これでも国道か？」とさげせるような道であったのだ。そろそろA級運転の出番とドラチェン。さてと、いきごみ〇〇〇〇にぎる。はたして、小生ハッ

スル、日頃やらないような運転をやる。浜坂ユースに無事到着。浜坂ユースで、後世にのこるような出来事がおこる。ミーティングで、ユースのおっちゃん、砂丘について、ひとくさりやっているとき、電話がある。「武村さん、電話ですよ。」武村君、すっとなで行く。そのとき武村、少々青くなつたようだった。はたして、その電話は、……。「文学」の単位をおとしたとのこと。この時点から、彼は、楽しいはずの遠征も、全く、おもしろいものになつてしまつたようだ。

三月十四日

朝、なにか気分がわるい。風邪をひいたようだ。

しかも、朝食は、トーストという全く腹に心細さを与えるものだった。田中君は、高橋君を悪用し、六枚も食べていたようだが、全く食つた気がしないという顔をしていた。

始業点検をすませ、しかし、毎朝、部車のコルトは気分が悪いこと。しかし、トイレでひまをつぶした首藤君をのせ、八時四分スタートする。今日のコースは、大津までの長距離である。しかも前半は、A級のハイテクニックを必要とする模様なため、一年の坂井、武地、高橋各君は、いつも交代のしどろしどろだった。山の中をぬって、また日本海をおがんだころ、雪がちらちらまいだした。途中黒瀬君は今日も「黒いカバン」をかかえ、ガソリンスタンドと、値引きの交渉である。しかし始めのスタンドでは、うまくいかずに終わる。四号車に乗っている首藤君は、もっぱら、ガソリンスタンドの若い女の人に興味を示し、「脱げ、脱げ」とコールしている（但し、声ではなく、紙に書いて）。ほんとに性欲まる出しといおうか、日頃、そのような方面に何のない人は、開放感をあじわうとそうなるのか。

（ここで首藤氏の反論、今日は朝から、腹ぐあいがある、車に乗る、出発しても直らずにますます悪い。そこで女の子でもからかってやろうと思ひ、いろいろやっているうちに、自然と具合が良くなつた。教訓……頭や、腹がいたくなつたら、女の子に手をふれ！）
今日は前半、少々テンポが遅く、時間におわれている感じ。しかし三号車はチーフ、刀禰氏と佐伯君、田中君、武村君とでノビノビのムードで順調そのもの。

みぞれまじりの雨の中、われら四台は、昨年、一昨年にひきつづき、かの有名な、天の橋立にくる。しかし、時間におわれているため、確かめせず、すどろりし、「おい、昼めし」というのが先行し、ついにすどろり、いよいよドライブインで昼めしとなつたが、雨が（雪まじり）ますますひどく、海も荒れていた。

一時五十分、福井県に入る。ここで、日本海に別れをつけ、いよいよ、日本横断である。佐伯君が、一言「山陰の海は青みがかつていて、北陸は、それに比べて、緑が濃くなっている」というおもしろい自然の変化を発見する。はや、太平洋の見える紀伊半島に胸はふくらむ。

四台の車は、山あいをぬい、出ました。眼下に日本一の琵琶湖を見るに至る。なぜか、雨の中、車が多く、大津に入るまでのろのろである。

大津市に入ると、左手の巨大なビルの林が見えてくる。高橋君が大いに喜びそうな、いや喜こんでいる顔が目につく。かぶようである。かの有名な○○温泉でトルコの乱立地帯なのである。暇人はさっさく数を数え始めた。二十六軒あるらしい、我が心大いにはずむ。（……田中氏曰く。）しかし今日のところはがまんをして、近い将来、

訪れることを念じてやまない。

しこうしてユース（国営）につく。大きなユースであるが、さすがに設備がよい。食事もまあまあであった。

三月十五日

今日は、休みの日である。大津から、滋賀県青年の城までの二〇KMぐらいの距離の移動である。

始業点検をすませ、大津ユースホステルを出発すると前に、すぐいラリー車があるではないか、だれが乗っているかと目を見れば川越氏である。（昭和四十八年に卒業され、三菱自工に就職された。）

これから今日一日、御一緒なされるそうである。（注、今回の遠征において、訪ずれていただいた誰一のOBであったことを附記しておく。）

大津から、川越氏の運転のギャラン（ラリー車）が前になり後になりして、誘導していただいた。途中少々ミスコースもあったが、無事に、青年の城につく。

着いて、全員。出るのはため息ばかり、すばらしいとしかいいようのない建物である。

一時から、青年の城についての説明をきき、映画をみる。この青年の城は一種の研修センターであり、この日も銀行の新社員と、松下電器の新入社員の研修があつてゐた。

この説明がおわると、皆、少々自由行動ということになり、小生と浅野氏、牛島氏、田中氏は、郵便局に金をおろしに行つた。

午後五時、青年の城の「夕べのつどい」なるものがあり、そこで銀行の女の子たちと他の社員たちの前で我々の紹介があり、河野氏が、挨拶をした。河野君、少々てれぎみで遠征の目的等を話してい

た。

夕食後、川越氏を囲んでの懇談会である。川越氏が、ラリーについていろいろと話し、皆、真剣に聞いていた。いつしか女の話になるとさすがに川越氏だけのことはあり、さすがであった。また地元

の鳥越君が、きてくれた。

三月十六日

寒い朝をむかえたが、その寒さの中をつき朝のつどいに参加する。朝食後、始業点検をすませ青年の城の塔をバックに記念撮影。

さあ出発、一号線を通り魔の鈴鹿峠をこえ、津市に入る。

津市をすぎ、はや松阪に至ることになり、時間があるということ

で伊勢神宮に行こうと車を走らせていると、四号車がついて来ない。

しばらく待っても来ないので引き返してみると、R42と伊勢方面との分岐点で待っていた。曰く、三台がミスコースをしたと思ひ待っていたとのこと。皆ガツタリとくる。伊勢はあきらめ、紀伊半島を下ることになる。

魚をはこぶトラックであろうか、非常に荒い運転で、四台を脅かす。後部の三台から、「メシ」の催促である。今日の先導のチーフ堀川氏、さっそくドライブインに入るように指示する。いつもであるが、昼めしは腹にこたえない。

紀伊半島の南下を開始する。途中、景色がすばらしい地点で記念撮影を行なう。後半になると、車の数がめっきり減り、ノンビリと走ることができるようになった。さすがに太平洋だけあり、日本海と比べ明るく、男らしさを感じさせるものがある。

晴れわたった空をつき、はや我ら四台は、尾鷲市に入り、ユースへ向かうが、刀禰氏、どこでまちがったか、ミスコースし、港のさ

ん橋に行きあたる。しかしさすがというのかしらぬまに、正しい道にもどっていた。

ユースにつくと、少々時間があつたため、田中氏と牛島氏、幼き頃を思いだしてかケン玉をはじめた。また河野氏らは、一昨日からの卓球を再び始め、風邪ぎみの刀禰氏らは外でバトミントンをはじめた。

この日のユースのペアレント夫妻は、若くさもちよく、スライドなどを使ってこの付近の説明を行なってくれた。

自己紹介が始まると、奈良からやってきた美しき女性がドーナツをごちそうしてくれた。このドーナツは、彼女が奈良近鉄駅前の「ミスター・ドーナツ」という店につとめていて、そのものであるとのPRつきでした。しかし、皆、久しぶりのおいしい菓子に舌づつみをうっていた。

歌を唱うことになり佐伯氏のギター伴奏ではじまったが、なんだかしらけたムードがただよう。牛島氏もがんばったが、どうしょうもない。そこでみなさん、グループにかたまり、唱ったり、しゃべったり。なかなか終りそうになく、十時すぎに終る。皆、この夜は、さもちよくねむれるであろう。

三月十七日

今日は、紀伊半島最南端を通る日である。天気もすばらしく、ユースの前でペアレントさんを囲み記念撮影。いよいよ出発。今日もまた部車のコルトは押してもらった。R42号線をひたすら走る。車の数が少ないためかスムーズに走れる。

我らがチーフ刀禰氏は、カメラかた手に、いろいろと写真をとっている。いよいよ最南端への有料道路へ。潮の岬につき、皆、南へ

南へと歩く、海につき出た岩場で皆でまた記念写真。刀禰氏走りまわり、皆をカメラにおさめる。しかし南国は明るい。

しかし、ここで皆、あまり気持ちのよくないことに出会う。商魂というか。スピードくじを皆に手わたして、二階にあがって下さいとのこと、そこでのこのこと行くと、なんのことはない、串本節の講習らしきことをやっているだけである。皆プリプリおこっていた。

潮の岬をあとにして、再び北上を開始する。途中、一号車、二号車と、前を行くノンビリといく車を追い越す。三号車も、追越しにかかる。運転は、高橋君。チーフは牛島氏である。牛島氏、「おまえは、アクセルをふみ前をみとけ。」牛島氏、片手でハンドルを補助し必死の追越しだったそうだ。そんなことがすぎたあと、前の方から、どこかで見たようなギャランがくる。近づくにつれ、福大の車であることがわかり、互いに手をふり、歓声を上げ、行きすぎた。あとになって、皆さん曰く、車をとめ、交歓会をやるんだったなあ。遠征に出て、これぐらいになると、皆、運転がうまくなっている。しかしこれからが大変であることは言うまでもない。気を引きしめていこう。(とは牛島氏の弁)

午後、白浜温泉による。白浜は夏がいいようである。海岸はなにかひっそりしていて、さびしきを感じさせる。おりから風がすよく少々寒かった。白浜をすぎ、夕暮近く、今日の宿である日の岬ユースにつく。

三月十八日

日の岬から奈良への行程である。今日の難関は和歌山市内である。先導車のチーフ刀禰氏にもその不安があった。河野氏がサブチーフであることに少々の安堵感があったようにも思われる。

R42号線を順調に北上する。しかし、峠を越え、和歌山に近づくとつれ車が多くなってきた。これからが本当に大変である。和歌山市内に近づき、高橋君にドラチェンをした。やはり思ったとおりであった。高橋君は、前日までとちがい少々硬くなっているようにも思われる。しかたもあるまい、三年生が、二人も見ての運転であるからかもしれない。それにもまして刀禰氏の不安が、高橋君にもつたわったのか？ 刀禰氏は冷やあせのかきどおしであった。しかし、ふらふらしながらも、少々あぶないこともあったが、市内を通過した。これだけでも高橋君にとっては、よい経験になっただろう。

和歌山からは紀の川にそって内陸部へすすみ、奈良へ向かう。先導車は、そこで河野氏へドラチェン。そのまま奈良市内にたれ込んだ。奈良駅ちかくで、ガソリンを入れた。まだ十二時ぐらいであったが、ユースに行くことにする。

今日のユースは、奈良ドリームランド近くにある奈良ユースである。古都奈良にふさわしいつくりの建物である。

ユースに着いたのが一時ぐらいだったため、車をおき、四時まで自由行動にする。そこで皆、奈良の町へ飛び出していった。

我々のグループには、カメラマンの刀禰氏がいたが、なんとカメラを持ってきていない。まあしかたがないと、奈良の有名な社寺を見て回ることにした。かわいいた女の子がいたら、そのあとをつけ、アベックがいたら、うらやみ、ねたみ。野郎どもで見て回るのは、味けないものである。それでも、一応のものは見て回った。興福寺・東大寺・春日神社・若草山・正倉院（但し、外の門だけ）等々である。

帰ることになると、刀禰氏が見えない。先にユースにもどって

ると、あとのこのこと、なにやらつつみをかかえてくる。なんと「ミスタードーナツ」から、ドーナツを十六個買って来たのである。今夜の、ミーティングで食べることにした。

このユースは少々厳しいようである。しかし、それぐらいのことは良いように思われる。ユースの食事はなかなかよく、皆、なかなか、といった顔をしていた。

さて、ユースのミーティングであるが、この時ほどおもしろかったミーティングはなかったと思われる。

男女で交互にならばせ、互いにむかいあわせ、話すのであるが、我部の坂井君、全く女に縁がないというのか、男と向かいあわせ、女の子が足りないのである。そこで坂井君がふくれていた。他のものは、今晚こそとはりきり、いっしょうけんめい話している。特に佐伯君に至っては、ミーティングのあとまで二人で話していたのだから。（あのブスと……影の声）ゲームにおいて、ジャンケンをし、まけた方が相手を新聞紙でブツブツたたくゲームをやったとき、武村君は、外人のお嬢さんだったが、彼女がすぐくたくましく、武村君は逃げるので懸命だった。皆、笑、笑……。

三月十九日

奈良ユース前で車をならべ、記念撮影。先日、ブスとしゃべっていた佐伯君と彼女と、一緒に写真を取ってやる。

いろいろを思い出の多い奈良をあとに、四台は走り出す。今日は、A級・B級運転になりそうである。奈良から、高槻に向かい、大阪の郊外を通り西宮へぬけるのであるが、我らが三号車、西宮に入ると、タクシーの運ちゃんに「パンクじゃないか。」と言われ、田中君、のぞいてみたが、空気がへっているだけで、パンクではなさそ

うである。しかし一号線は車が多いのには、さすがに感心。三号車の運転手の田中君は、ゆったりとかまえているように見えるが、それでもなきそうである。

西宮をすぎ、明石付近で気付くと四号車が来ない。しかたなく片足を歩道にのせ、三台で四号車を待つことにする。なかなか来ないのである。それでも待つ、でも来ない。

来た。「どうも、どうも」だって。四台そろって再スタート。姫路までは混んでいてのろのろ、牛歩進行である。そこでドラチェンで、一年がハンドルをにぎる。ずっと、のろのろのろのろ、姫路にいつつか不安になるほどである。

途中、バイパスを通り、一時的にせよスムーズに走行した。

姫路市内に入り、白鷺城として有名な姫路城を訪れることにする。正面に、城を望む道路を走っている時、坂井君、カメラのシャッターを必死でおす。さすがに、日本で最も美しい城だと言われるだけのものはある。表門をくぐり、城内に入る。まずは城を背景に記念撮影と、みな、一団の女性が目にとまる。和服をめしたお若い女の方々である。そこで堀川氏、さっそく交渉、一緒に写真におさまることになる。皆は、鼻の下を大いに長くし写真に収まった。

姫路城をあとにし、今日の宿である室津の浄運寺ユースへと向う。なかなか鄙びたおもむきのある瀬戸内の港町（昔、港町として栄えたそうである。）であった。このユースの米が実においしくて、あつという間に、おひつが空になってしまい、ペアレントさんをよろこばせた。その夜は、ここ室津の歴史についてきいた。聞くところによると、平安のころに、ここには遊女（現在考えるような遊女でなく、教養のある才女であるが）が数多くいらっしやうたそうで、

現在もまだ、その遊女の墓があるそうである。

また江戸時代には、本陣があった所で、現在は、その本陣あとが残っているとのことである。

三月二十日

室津をあとにし、播磨灘を左手にみつ、相生駅前にする。ここで中西氏とおわかれである。彼は事情があり、遠征参加は今日までだった。

いよいよ、山陽路を西にむかうことになる。相生を出て、数分もすると、交通渋滞につきあたってしまった。これからはもう、牛歩というか、亀が歩くというか。こんな調子で、「ノンビリ行こうヨ、この遠征。」いつになったら、尾道につくのだろう。

岡山市内に入る前に、岡山バイパスに乗り、岡山、倉敷を横に見て、バイパスを快よく走る。

かの高橋君も、もうだいぶ良くなり、まあ安心していられるようになった。という、高橋君の、あの：ほほえみがうかぶのである。今日は特に、トビックス・トラブルなしに尾道に、渋滞にしたかなやまされたにもかかわらず、予定時間に着いてしまった。

ユース友愛山荘に着き、ユース前のグラウンドで、ソフトボールをすることにす。明日が遠征最後の日とあって、皆、はりきって、ソフトボールに興じた。

三月二十一日

朝、：雨である。皆少々気おちしたおもちではあったが、朝めしの食べ具合というか、まるで戦争である。今日まで、いつもこんな具合で、各ユースのペアレントをおどろかせてきた。

小雨につき、いよいよ九州に向かい出発である。交通量は少なく、

トラックの多いことには、昨日からのことであるが、このトラックが、我もの顔に走っている。

雨も午前中でやみ、この調子だと良い天気の中で九州に入れそうである。我が二号車は、チーフ刀禰氏、佐伯氏、黒瀬氏、田村氏の四名で、少々気楽といえそうだった。

岩国内内で昼食をとり、もう九州は目の前である。さあ気をしめていこうとばかり再出発。小郡をすぎ、最後のガソリンスタンドで黒瀬君が、今遠征、始まってからの最高の値切りをやった。

小月をすぎ、建設中の関門橋が、きれいにみえる。いよいよ、関門国道トンネルへとわずか。しかし、いつものように、交通渋滞である。トンネル入口前でドラチェン。A級運転となる。刀禰氏少々興奮気味。いよいよ、国道トンネルをくぐり、九州の空をみた。一九九号線を走り、新中原駅前で左折して、一路九工大正門へ。休日のために閉っていた正門を守衛さんにあけてもらい、堂々の入城。ガレージ前まで凱戦である。

車をならべ、記念撮影をしようとする。村上氏と古本氏がむかえに来てくれ、一緒にカメラに収まった。

「ヤッター」と。今回の遠征は、全く事故もなく、車の故障もなく、無事に帰れた。

これにて、遠征紀行文は、終わることにあいなりました。



森田杯争奪ラリー

昭和四十七年度より、森田 氏（47）の提案で始められた部のミーティングラリーがこれである。

このラリーの目的は、部員のラリーの向上を主とし、年に四回から五回行なわれることになった。出題形式は計算主体の学生ラリー方式で、大体二百キロ以下のデーラリーである。

また、特徴としては、問題を作成するのは前回の優勝者であり、チェックは二人または三人で、二台か三台の車を使い、十チェック位をとることになるため、出題者も時間配分、コース等で非常に苦心をする。すなわち、このラリーでは、ラリーに出るだけでなく、制作も各自が勉強することになる。したがって、対外試合において非常に良い影響を与え、この成果であろうか、最近ラリーの成績が良くなってきているのは否定できないものがある。

簡単ではあるが、森田杯争奪ラリーについての説明を行なった。

全九ラリー参加記

ナビ 刀 福

第十三回全九ラリーが、スタート熊本城、ゴール九州大学にて行なわれた。

四月二十一日、雨が降る中を北九州をでて、一路二〇〇号線を走り、熊本に向かった。我が部車コルト11Fは、このところ全九ラリーにおいて、過去のような全日四位以来、諸先輩には申しわけないが、それほど成績をあげていない。

全九ラリーも、全国的な風潮から、ラリー開催も危うい状態になっている。すでに全日ラリーは廃止されており、各学生自動車連盟支部で、ラリーを行なっているのは、九州支部だけになっている状態である。そのため今年からルールが大幅に変わり、二部制がなくなり、ナイトラリーだけで、乗員は車の定員までが良いようになり、今回九工大は四名乗車とした。全九ラリーがこのようになったのは、ラリーの安全性に重きを置きはじめたためと考えられる。

さて、前置きはこれぐらいにして、本論に入ろう。この日、はげしい雨で、三号線では水没した所が数ヶ所あり、雨に弱いコルトFには、不安な材料が多々あった。ミーティング場所の熊大については午後五時であった。熊大内の食堂で夕食をとり、七時からのミーティングに出席する。そこでスタート地点が熊本城であることが知らされた。免許および乗員のチェックがあり、競技説明ならびに質問応答が行なわれ、福大から数多くの質問が出されていた。特にポーナスタイムについては、各チェックにつき一分あり、スタンドチェックの場合には、ポーナスタイムなしということであった。

このミーティングの時から、オフィシャルの方に確たる態度がなく、選手により規則が変わったりするありさまだったが、申し合わせで一段落がつき、競技にうつることになり、スタート地点まで行くことになった。

雨はやむ配がなく、増々はげしく降るような感じであった。「いやだなあ」というのが実感だった。熊本城大駐車場につき、中間地点での夜食を買い込み、車検をうける。本年度から、我部のヘルメットは、工事用の黄色のヘルメットである。各大学の応援の人たちが注目する。また他大学の車は、チェリー、ブル3Sとか、ギ

マシンとかすばらしい車で、ノーマルタイヤをはいているのは、我部のコルトと熊大のスカイライン（あの名車、愛のスカイラインの前代の車）ぐらいである。

車検も終わり、いよいよスタート時間にせまりつつある。一号車のスタート時間は、午後九時〇一分である。我ら315は八号車で九時〇八分のスタートである。前の車がスタートした。問題が渡され、さあMAPと、問題をとりに出す。表紙をよむ。よし、MAPは「ドカチン左。」次もドカチン左である。最初のバスコンは、SP三石、SPはサインポールと書いてある。右側にあるとの注意書きがある。「三石」とはなんだろうか。ドライバ―河野君も頭をひねった。カリの二人山崎君と近藤君は後ろで計算している。熊本市内を通りぬける。二つ目のバスコンが出てきた。「すまん、最初のは、落した。スタートと、このバスコンの中間にしといてくれ。」さて、あとは落さないぞ。熊本市内をぬけ、三号線を右におれ、「黒石……」を目標として、左に折れるのである。「あった。」数十メートル行きすぎってしまった。あやうく、ミスコースするところだった。さて、道路のところどころに大きな水たまりがある。舗装されていても水がくぼみにたまっているのである。次の地図は「ドンツキ右」である。時々、車が水しぶきを上げる。そのたびごとに河野君が慎重に、通過する。河野君が「あっ」といったとたん、大きな水しぶきがあり、フロントガラスに水がたたきつけられた。水たまりを数メートル過ぎると、コルトはFが、スコスコストーンと止まってしまった。セルを回しても、かかろうとしない。ちょっと待ってみたがだめだった。ボンネットをあげ、整備に強い近藤氏が飛び出て、電気系統を丁寧に乾燥をはじめた。小生もプラグを吹き、各接点をふく。他

の競技車が通過していく。一応すべて乾燥させ、再度、セルを回す。かかりそうである。もう一度、かかった。しかし、マフラーにも水を吸い込んでいようである。まだ調子がよくない。しかし、良かった。動き出した。皆の顔には笑顔が浮かんだ。再スタートである。河野君は必死でとばす。MOP地点が、ようやく出てきた。MOPは30km地点にあった。後で計算が始まる。やはり、「遅れ」である。十五分のレスコンをとることにし、スタート。オンタイム走行である。小生と河野君は、MAPと、POをおとすまいと懸命である。

OP1が出た、MOP後10kmである。小生は走ったゼッケンと九工大とコール。チェックカードを受けとり、走る。計算値とびったり。OP1をスタートして峠にかかる。菊地を走っていることはわかるが、どこに向っているのか一向にわからない。宿ヶ峰峠にかかっていたのである。雨天の影響で霧がかり、前方が全く見えない。POは標識河本目というやつでわかりやすいが、指速がこの霧に対しては高く、河野君が、日頃一般ラリーで鍛えた腕前を示して、チェックにオンタイムでとび込んだ。しかし、他大学の車が全部とまっているのである。オフィシャル曰く、「霧のため、ここで再スタートにし、このチェックはノーチェックにする。」とのことだった。我々は残念がった。しかし、しかたがない。OP2で再スタートまで、待った。

いよいよ再スタートになる。これからは峠の下りにかかり、霧も晴れつつあった。もう一時を回っており、競技進行も一時間以上はおくれているようであった。熊本県と別れをつけ大分県に入り、酒呑童子山が右手にあるはずである。POも落さず、いまままでミスコースもない。山を下り、舗装路に出て、右手にダム的人工湖らしき

ものを見るに至った。次のMAPは右トである。あった。ドカチン右。「チェック」だった。ここでナビの私、タオルを落してしまつた。指示変更、すぐスタート。次のPOは橋の名である。「この橋じゃなかったか。」と河野君。車を橋の中間にとめ、小生は走つた。確かめる「そうだ。」また必死で走って戻り、乗車、「これだ、20米手前」、スタート。まだドカチン左、次もT字である。ここは以前走つたことのあるコースであり、右は有名は下釜ダムと松原ダムである。MAPは右ト、松原ダムを通り、上りから左折、ダートに入る。POはSP日石。三石の謎が解けた。なんのことはなかったのだ。「三菱石油」なのである。しかしSPには「三菱石油」とは書いてない、三菱のマークだけ。日石は、あの星のマークだけである。このバスコンは、あまり良いものとはいえない。三石とか日石ではこまる。ちゃんと、正確に書いてもらいものであるが、いまは競技中、頑張るだけである。時計はもう二時をまわりつつある。POも少なく、MAPも出てこない。しばらくMAPのないのは少々不安である。ダートを走る。どうも日田に向っているようである。先ほどから路片に、「日田への近道」と書いた標識が立っている。チェックだ。OPカードをとりに行くと、前半はこれで終わり、後半の問題をもらった。後半のスタート順序、公式通知はレスコン地点に掲示してあるとのことであった。レスコンは、日田市内の小さな公園であった。後ろでまた、計算が始まる。後半のスタートは、⑧号車であることはわかったが、どうも再スタート時間がわからない。追い上げ車がこないとわからないとのことであった。計算が終わり、夜食を食べ、寝ることにした。再スタート時間は⑧時であることがわかり、なんと、この調子だと、後半はナイトラリーじゃな

いなど冗談が出た。冗談でなく、本当だった。

いよいよ再スタートである。なんだから、レスコンで休憩時間が長すぎたためか気合いが入らない。最初のPOは旅館の名前、ないない。MAPは十字路、目標は(わすれたが)左側にあり、右折である。次のPOは40 Km始まり、MAPもPOもない、日田市内をぬけた、おかしい。40 Km始まりどころか、区間をぬけ、50 Kmに始まり、区間とつづくではないか、国道二百十二号のマークが出る。河野君と、「これはおかしい、ミスコースだ。」と、Uターン、戻ることにする。河野君、またとばすこと。前からは、福六、九

大とミスコースも知らずに来る。日田市街に入り、さっきのMAPからゆっくりコースにもどると、あった。目標がみにくく、小さい。これはナビの責任。「すまん」コースに復帰、POも出てきた。後ろでは、ミスコースにより計算のやり直し、「十五分おくれ」
「ちようどか?」「ジャスト。」「よし十五分レスコン申請。」「よし、オンタイムだな。」「オンタイム。」「カリの力強い声
がした。するとチェック(OP6)である。オンタイムだった。
「ついで。」レスコン用紙を出す。指示変更あり。スタート。それから
は乗りこんだ。OP7をすぎ、「ドカチン左」河野君が「これは
AOKで通ったぞ。」と。(立羽田)

そのころから空がしらみだし、POも見やすくなる。
二百十二号線に入る。(中摩)「また日田に向い出したなあ。」
AOKで通った道だ、するとチェックは二百十二号上におくとした
ら、あそこだけだ。皆はチェックを待った。計算もオンタイム。大
きなカーブ、チェックがあるはずだ。「アッない。」すると前の方
に、ガードレールに、車の点滅している光が反射しているではない

か。「チェックだ。」「あわせていくぞ。」「オンタイム」OP8にオンタイムでゆっくりと入った。

また日田市を通り、早朝、しかも太陽も昇りはじめ、競技全体として、二時間はおくれている。

浮羽郡から福岡県に入り、二百十号を走り「すぐ右折」前後にラリー車が見える。前の車が目標を見おとし行きすぎる。小生は、「右ノ」正確にコース上を走る。すぐチェック、走っていく。カリの時計と、OPカードの時間がちがう。すぐ抗議をすると受け入れられ書き直してくれた。スタート。再びダートに入る。OP10に入ると、次は、秒計時である。はり切ってスタート、「ドカチン右」であるがオフイッシュナルが立っている。「ガケ崩れで通れませんが左にまがり、あとはオフイッシュナルにしてください。」とのこと。またノーチェックか。カリは少々残念がる。のっているときは、こんなものだろう。秋月まで誘導され、再スタート地点までくる。

ここでまた一時間、待たされた。全車がそろそろまでだめだということである。また、ガソリンの足りない車があるので、補給するまで待つて下さいとのことだったが、あとはスタンドチェックであるから、先に行っても良いかと正すと、OKであったため、我々と熊大がスタートした。POを一つ一つ念入りにとり、朝倉街道に出て、スタンドチェックのゴールをとり、あとは一路九大へ向かう。我々が先頭である。先ほどもらった正解表で計算すると、減点3である。ひょっとすると、といった気持ちであるが、九州の精鋭が集まっているのだから、3点は、だめだろうなあ。と皆一応の意見だった。そうこうしているうちに、九大正門に、先頭で入る。他大学の応

援が出向かえてくれたが、我大学の応援がないのがさびしい限りだった。

閉会式場に入り閉会式を待つ。小生は、寝てしまった。山崎君からたたき起され、前をみると、成績表を掲げようとしていた。九工大、総減点10、2位。熊大総減点10、1位、しかし、スタンドチェックの項をみると、熊大0、佐賀大1、あとの全ての大学は、減点7である。どうみても、おかし。オフイッシュナルミスではないかと、だれでも疑がう。小生と山崎は抗議をしたが、受け入れられず、だめだった。

表彰に移り、二位の賞状と賞品を受け取った。いろいろあったが、二位でもよい。心の中では一位だったんだと思いつつ、車に賞品をつみこむ。西南の応援の人たちから、「残念でしたね。」と言葉がかかったりした。

しかし、二年ぶりに全九上位入賞を果たしたという満足感で、一路北九州への帰路についた。

第六回常盤ナイトラリー総合優勝

三 中 西

昭和四十八年六月十六・十七日、山口大学工学部自動車部主催の第六回常盤ナイトラリー(三百KM)にKITたんぼ(ブル3S)はエントリーした。ドライバーは私で、カリキュレーター田中、ナビゲーター首藤である。

昨年、私はこのラリーに、我部唯一の部車¹⁵でカリキュレーターとしてエントリーしたことがあった。この時は、車の故障、ミスコース、

その上に私の計算ミスもあって、ズサンな結果に終わった。しかし、今回のエントリーで、みごと優勝をもって昨年の雪辱を晴らしたのである。

出場台数八十数台で我々はゼッケン50である。午後九時四十八分、常盤公園を出発した。大つぶの雨が急に強くなった。昨年のラリーも雨が降り、ラリーのある時は、なぜかわからないが雨にたたられる。首藤とともに雨に光る路面を見つつ、OMCPまで急いだ。

メダコンに着くと、着いているはずの仲間のブルチーム（黒瀬・浅野・佐伯）とギャランチーム（坂井・武地・永吉）の姿が見えず、不思議に思っていると、ミスコースと言って二台ともやって来た。（ミスコースといってもそれほど遅れてはいなく、充分計算時間はあった。）我々は計算が終り、出発まで二三分しかなくカリの田中は休む暇もなくスタートである。4 ep / 5 ep、5 ep / 6 epと9 ep / 10 epがSS区間つまり秒計時であり、後のチェックは全て30秒前後設置の分計時であったので、4 epまでは30秒を基準とした一分毎に遅早を指示してもらい、後は指示速度にのせて走った。4 epからは秒計時なので、遅早を刻々指示してもらい、オンタイム走行である。5 epにはオンタイムで入り、停車後、計算機の値を見ると一秒差であった。次のチェックも秒計時であり途中パスココンが一個あり、6 ep前の指示は47 epであった。オンタイムで走っていると確信していたが、前に数台ラリー車がズラリ、ゆっくり走ってゆくではないか。すぐに追い越さず、一台は追い越したのであるが、残りの車は、道幅がせまく追い越しができなくなってしまう。それで三者同意のもとに五分間のレスコンをとって、田中君は5 epより計算をやりなおす。やりなおした時刻はさっきの計算と違っていい。よし

「GO!」、今度は前後に車なく気楽にとばす。するとやがて、田中から「十秒の遅れだぞ」と聞かされ、半信半疑のままアクセルを踏みこんだ。指示47 ep、登りのダートである。スピードメーターは、50から60、65と針が振れる。左のヘアピンを過ぎ右カーブを曲ると、チェックが見え直線コースである。ますますアクセルを踏み込んでいく。メーターは70を越え、そのままのスピードでチェックにつっこんだ。

計算では43秒。チェックカードは51秒。8秒差だ。しかし、我々はα補正をやっていないから、ハッキリとはいえない。

再スタートまで二時間以上もあり、他のチームのものと成績について話し合ったり、軽い食事をした。レスコンでのあの楽しい雰囲気は、成績の良し悪しにかかわらずラリーに出て良かったという満足感をいつのラリーに出ても味わう。しかし今回のラリーは、レスコンが長かった。メンバー全員30分ばかりうとうととしていたのが黒瀬君に起こされハッとした。出発時間前3分である。体がだるく、これから後二百KM近くも走る気にはなれなかった。これはメンバー一同、そう感じたのである。やはりラリーに息抜きは必要であるが、それが長すぎると出鼻をくじかれる思いである。波に乗った調子をくずされるラリーは作ってもらいたくないと感ずるのである。目を覚ますため、外気を一ぱいとり入れて再スタートである。7・8・9 epは分計時でなんなく通過、秒計時の10 epは、計算と2秒違いであった。もちろん道はダートで雨のためかなり荒れている。11・12 epも計算通り通過。13 epに向かう途中、ギャランチームがリタイヤしたことを聞かされ、心配したが、全員無事とのことで一安心。そのまま走り続けた。最終チェック13 epに着き正解表をもらっ

てゴールに向かう。途中、正解表と合わせてみると、分計時のppで減点七、三、三、秒計時区間で六、二という大減点をくらっていることになり、メンバー全員ガクッリしてしまった。当然、計算者の田中が批難のまどである。しかし、あれだけオンタイム走行又は指示に乗せて走って、七分も違はずがなく、ゴールで確かめてみた結果、正解表の間違いであることが判明した。結局、減点数は、田中が計算した秒計時区間の一秒、八秒、二秒、そのまま減点となり、総減点一・一であった。それがわかったとたん、三人の顔からは、笑みが浮かび、田中のはひときわだった。

心の中にうまうまいたら、タイヤがもらえるのではないかという気持が生まれた。しかし、その期待を打ち破るうわさが流れた。

広工大が減点一・〇であるというのである。ガクゼンノ一秒差で取りそこねた。畜生目。もっとあのSSでアクセルを踏んでいたら。あらゆる感情が心の中にうずまいた。しかし、その反面、全員よくガンバリ、よくやったという満足感、あきらめもあった。表彰式が始まった。式が始まるまで私は、椅子に横になってうとうとしていた。田中も疲れたのだろうか。すやすや眠っている。急に首藤が横から足をつつくではないか。何事かと思ひ体を起すと、成績表が目の前にはられ、ゼッケン50の欄の右端に赤字で総合優勝と小さくかかれていた。目を疑った。やはり優勝である。田中も起して確かめ合う。三人とも喜びを隠し、普通に振ったが、しかし自然にうれしさがこみ上げてくる。一般の部の二位が減点一・二、学生の部では一位が一・二である。一秒差で負けたと思った試合が一秒差で勝ったのだ。公式戦初めてのラリーである。実にうれしい。賞典に移り、競技委員長が「一般の部、第一位、KIT、たんぼぼ」と読み上げ

る。三人は顔を見合せ、私が一見冷静に振まい、前に歩み寄った。部長さんが賞状を読み始めた。私の頭の中をラリー中の出来事が次から次に浮かび上っては消えていった。何とも言えない気持ちである。賞品を車に運ぶ。実に重かったが軽い足取りである。やっと三人きりとなり、車内で喜びがどっと湧き出てきて、握手をかわした。常盤ラリーといえ、例年計算を主体としたいわゆる学生ラリーだった。そういうこともあって、二年生の武地、坂井、永吉らのノーマルギャランチームにも、また部外者にも出場を勧誘したのであるが、今年のラリーは一般ラリーとさほど違わないものであった。もちろん、ラリー仕様車が有利で走行中、ギャランチーム、写真部チームに悪いことをしてしまったと思いつつ、無事故で完走することをただ祈るばかりであった。

例年、指示の遅いラリーをやっているながら、今年から急に予告もなく、指示を高くし、ラリー問題全体を一般ラリー向きにしている。例年、ノーマル車の学生チームが良い成績をあげているのに、今年是一般車の方が勝っていた。もう少し、問題を作る側の方々は、こういうことを考慮すべきだと痛感した。我々も以後、ラリーを開催するにあたりこの点には注意したいと思っている。このラリーを通じて、ラリーはチームプレイであり、チームワークを最も必要とするモータースポーツで、我々には、この和があったからこそ、優勝できたのだと思っている。

ラリーに限らず、何事においても和の精神は大切であり、これからの部活動において、この気持ちを大切にしていきたいと思う。

KITたんぼぼ パンザイノ

ラリー連戦連勝

二 武地

「10秒遅れ」…………… 「6秒遅れ」…………… 「3秒遅れ」……………

「オンタイム」 「オンタイム」

「チェック、チェック」 「それ突込め」

こうしてわが、チームKITは、減点0を積み重ねていったのである。この結果、戦歴は、一九七三年一二月の一ヶ月間毎日曜日出場、九大ナイトラリー優勝。福岡にじ会優勝。山口BDDウインタ―四位。TBKクリスマス二位という結果である。

ドライバーは、いわずとされた河野 氏。ナビは、坂井 氏。小生がカリ。車は、軽い車体に115馬力をほこるカラーレビンだ。

私達がチームを作ったとき、河野さん、坂井君とも連戦練習のつわもの、私というラリー歴一回、しかもカリは初めてという状態であった。九大では、10Pに入るまでに小生オロオロ。バスコンが来ても、前日までのモウ練習にもかわからず、どうしていいかわからなくなってしまうのである。指示が遅くて私は助かったが、遅くてちっともおもしろくなかったとはドライバー氏。また、今回大ハッスルはナビ氏。②入りのP0みつけて鼻高々。減点0。秒差で二位は、KITカエルでした。にじ会では、10Pの正解までわかって小生アゼン。それになんといっても、途中でタンポポの方々に誤りを正してもらって、秒差六秒違いでタンポポをおさえてしまっ、平におゆるしを。減点0。山口BDDでは、もうれつな雪とガスの中で大乱戦。コースアウトした車を見るたびに、背中が

ゾー。その上のPeed Sectionでは、指示72 Km/h・69 Km/h等まったく無理難題。後でにじ会でもらったRD201にスパイクをつけて来ればよかったとくやしがることしきり。ここは、狭いタイトコーナが多く、ドライバー氏すっかり疲れた様子でした。減点11・4。TBKは、カリがいかげんで、全くだめ。秒チェックは、どうにかいいのですが、分計示では、なぜかすべて早着1分。レスコンも入れたはずだしもってミステリーです。減点12。

さて私のカリキュレーションですが、実際のところOPで、トリップの0もどしは、河野さん。バスコンの位置はもちろん、指示速度まで、ナビの坂井君にやってもらっていたので、ほとんどなにもしていないというのが実情です。円盤の場合、時間は5分

(OP startを含む)から何分たったかを知らないといけない。また距離中心によるカリは、たいへんめんどうなので、0秒と30秒で早遅を報告することとした。またP0では、半端な秒をうまく0秒にあわせるため自分で再び、指示速度の変らないP0を作る必要がある。円盤で、めんどうなのは、この操作だけで、あとは手軽だし、危険性も少ない。また精度についてよく質問があるが、10分をこえないチェックの場合は十分であるし、ロングの場合は、先ほど述べた自分でP0を作ることにより精度の高い所を使える。私は、15分をだいたい目安として行なった。ところで、チェックインのときのスロウダウン、もしくは、突込みの指示であるが、これは、ほとんどドライバーにまかせっきりであった。この指示ができるようになりたいと思っている。

この一カ月で、指摘されたことであるが、ラリー中は、よくけんかごしになってしまうことである。これは、チームのペースをみだ

すことになるので、絶対に注意しなければならない。

私たちは、これから多くのラリーをオーガナイズする立場にあるが、他人に迷惑のかからない楽しいラリーを作っていきたいと思っています。

ナイトラリー

一 永田

あれは、十二月のある土曜日、工大祭も終り、平常の大学生活を送ろうとしている頃だった。土曜日の午後は、ガールフレンドのいない僕にとって自動車部だけが俺を慰めてくれる。その時、先輩の暖かいどら声、九大のラリーへの誘い。そして、迷ナビゲーター永田の誕生となった。

ミーティングも終りスタートまで、緊張した面持ちの選手たち、おどおどするラリー初出場のこの僕。いよいよスタートかと思いや、前の競技車より五分間、間をあげてスタート。一分前、マップを見る。前方数十メートルのところにマップ①あり。まず最初はミスコースせず。いよいよ、地図との闘いが始まった。OMPまで、先輩が地図を見てくれたのでミスコースなし。ここからが、迷ナビの腕の見せどころ。とにかく、ミスコースだけはするなと、先輩からの助言があった。

僕の頭の中は、地図の見落しのことだけでパンク寸前、眼差しはマップ一点に注がれ真暗な夜道を、窓から見物しながら、ラリー車は一路ゴールへ向って猛突進を続けるのであった。

ラリーにも少々慣れ、ミスコースも無く順調に走り続けるラリー

車。秒計測区間なのだ。カキは、計算機と戦争である。前方に競技車発見。その時カリ「〇〇秒遅れ。」それで前の車に追いつき、追いつき、ゆっくりと急いで、オンタイム走行へ近づけていく。

すると、ふと後ろから付いて来ていた競技車の姿がなくなった。真暗な夜道、ましてや山の近くで、車のライトか何かが見えてもよさそうなもの。それが突如として消えてしまった。途中に、四次元への入口でもあったのだろうか。それとも、谷底へ落ちてしまったのだろうか。でも途中には、谷はなかった。

結局、我がチームの出した結論は、我が競技車がミスコースをしてしまったのだ。迷ナビこと、この僕は、目の前真暗（夜だから）、はじめて犯したミスコース。急いで今来た道を引返し、マップを見つけて出し、さあまたやり直した。と思うや、すぐにチェック、何と不運。幸運の女神は、我々を見捨てたのか。しかし競技とはこんなものど諦め、出発、これからは絶対にミスコースしないと心の中で誓い、また、マップとにらめっこが続いた。

そして、空が白みはじめ、最終チェックのゴールへ。早朝、眠りからまだ覚めやらぬ博多の街を走り続け、やっとゴール。あの悪夢のようなミスコースも、どこかへ吹き飛んでしまい、ゴールへ入ったうれしさ。ほっとした気持ちで、体中に睡魔が活動しはじめた。

初めて競技者として参加して、秒との闘いに明け暮れ、一晩中車に乗りっぱなしで、体力と精神力との闘いに、身も心もやつれたような感じであった。しかし実際にラリーに参加して、ラリーのおもしろさがわかったような感じがする。これからもっともっと緻密に作り、ドライバーとして参加していきたい。また、石油問題で、ラリーの行く末を案じている。

昭和四十七年度行事・成績

○ 行事

・東北遠征

三月十七日～三十日

・第一回スカベンジャーラリー

六月十一日(日)

参加台数 八台

・夏期合宿

七月上旬

・第十回KITナイトラリー

十一月四日～五日

国東半島中心

参加台数 約七十台

○ 成績

・全九ラリー(熊本～那馬溪～西南大)

四月二十二日～二十三日

選手 デイの部 小泉・井上

ナイトの部 大庭・山地

成績 リタイヤ

・第七回全九新人戦ファイギア

五月二十一日(日)

小型乗用 十位

普通乗用 六位

小型貨物 失格

普通貨物 失格

団体総合 十三位(十五校参加)

・全九インカレ(九工大当番校)

七月十六日

選手 九工大A 高見・大庭・佐藤

B 小泉・山崎・近藤・刀禰

・全九ファイギア選手権大会

十一月五日(日)

選手 小型乗用 永吉 失格

普通乗用 中西 失格

小型貨物 坂井 失格

普通貨物 田中 失格

・五大学ナイトラリー(福岡大学当番校)

十二月十六日～十七日

九工大Aチーム

小泉・畑中・刀禰・黒瀬・八位

Bチーム

河野・首藤・山崎・近藤・四位



昭和四十八年度行事・成績

○ 行事

南紀遠征

三月十二日～三月二十一日

第二回スカベンジャーラリー（北九州中心）

四月二十九日（日）

参加台数 二十四台

夏期合宿

七月上旬

第十一回KITTナイトラリー

十一月二日～三日

参加台数 約六十台

○ 成績

全九ラリー

四月二十一日～二十二日

第二位（参加十三校）

選手 河野・山崎・近藤・刀禰

順位	校名	減点
1位	熊本大	10
2位	九工大	10
3位	鹿大	14
4位	久工短大	18
5位	西南大	20
6位	福工大	21
7位	福大	24
8位	佐賀大	38
9位	九産大	47
10位	宮大	57

全九新人戦フィギア（熊本県松橋にて）

五月二十七日（日）

参加者 小型乗用 本吉 タイムオーバー

普通乗用 白倉 タイムオーバー

小型貨物 武地 タイムオーバー

普通貨物 高橋 減点オーバー

第三回全九整備技術選手権大会

六月二十四日

至（九州三菱自販福岡工場
九州大学工学部

九工大Aチーム 近藤・浅野・坂井 七位

Bチーム 溝尻・佐伯・西 九位

全九インカレ（鹿児島大学当番校）

七月十七日

九工大Aチーム 畑中・堀川・宮本・近藤 賞外

Bチーム 首藤・浅野・佐伯・田中 賞外

五大学ナイトラリー（久工短大当番校）

十月八日～九日

九工大Aチーム 西・吉川・武村 リタイヤ

Bチーム 黒瀬・刀禰・佐伯 二位



昭和四十九年度新役員紹介

新主将挨拶

二年 坂井

部長 藤原 (教授)

監督 田中 (四)

主将 坂井 (三)

副将 兼 ラリー (三)

武地 (三)

副将 兼 フィギア

高橋 (三)

会計 本吉 (三)

書記 白倉 (三)

深刻化する石油危機、激増する交通事故、物価高騰などの社会状況において、我々自動車部の存在を考えると、大きな不安を覚えるものであります。また部内においても練習に参加しないものが多く、その上ドライバーズクラブ的要素が強くなっていく傾向があります。こういった状況において、我々は、再度自動車部の存在を考え直すことが実に必要な時機にあると考えるものであります。

しかし、現在の社会において車はなくてはならないものになっており、車というものが完全になくなってしまおうとは思えません。また、そういう風に考えたくありません。モータースポーツなどにおいても、全く行なわれなくなってしまうことはいけません。けれども、楽しくやるような本場のスポーツとして育てていくことを考えねばならないでしょう。

また、現在の公害問題、石油危機においてどういった車が必要かを考え、車に対する研究を進めることなど、今まではちがった新しい活動を考えていかなければならないでしょう。

その中において、クラブ本来の目的である部員間の親睦、友情を育てることを考えねばならないと思っております。

今後共、諸先輩方々および部員の御支援の程、よろしくお願い申し上げます。

OB 短 信

流星にはOBの諸氏の投稿が今までにはありませんでした。それで先の原稿募集となったわけです。ところが一通の原稿もいだけなかったのはとても残念に思います。

しかし、五通、OBの諸氏からおたよりをいただきました。

○別所礼治氏（デ25）のおたより

昨年末、所用のためオーストラリアへ出張した。クリスマスが真夏なので、トナカイに乗ったサンタクロースは一寸想像が出来なかったが、澄み切った空、どこ迄も碧い海、白いヨット、日本では想いもつかない恵まれた環境を満喫してきた。シドニーからキャンベラ迄（東京―名古屋間位）、車を運転するチャンスに恵まれたが、オーストラリアのドライブ雑感というべきものを報告しよう。

先ず、どんな場合でも決められた法規は皆、心よくそして気持ちよく守っていた。道路中央に二本のセンターラインが引かれていて、日本と同じ左側通行であるが、左側のセンターラインに従うこと。黄色の追越禁止は同じだが、対向車ラインが白の場合もあり、上り坂、下り坂、曲り面に応じて合理的に引かれていた。スピードは、60 $\frac{m}{h}$ 1196 $\frac{m}{h}$ 。町の標識と街灯があるところは45 $\frac{m}{h}$ と決められている。日本でもらった一年有効という国際免許は、一ヶ月しか有効期間がないので念の為。

○砂本 氏（39）のおたより

前略、「流星」編集委員各位、ご苦労様です。今度こそ、何とか？をと考えていたのですが、忙しさにまきれとうとう締切真近となり、あきらめました。

小生、九工大卒業後約二年間を除き、車を持っていました。ポソツのルノーから始まって、ミニカを経て現在、ギャランを愛用中。このギャラン、三年前、東京に出て来て、サンデードライブ用にと中古を買ったもの。

でも、大変調子がよく、よい買物をしたと喜んでいました。昨年末、この車で、卒業以来初めてラリーに挑戦しました。房総半島半周程度のコースで、昔とったキネヅカとがんばったのだけれど、スタート早々、OMCP前にコースミスをやらかし、七点の減点があったり、二二台中八位という成績に終わりました。今度出る時は、と思っっているものの、このエネルギー危機の状況下では、ラリーなどもっての外という世間のようで……。

以上まずは、近況報告まで。諸兄のご活躍を祈ります。

○浜田 氏（39）のおたより

前略、後輩諸氏が元気ががんばっておられる御様子大変たのものしく思います。小生の近況を述べます。

一、車持たず、ドライブも久しく行っていません。社宅住。長女とも三人家族。

二、しかし車には関心あり、いつか車を持ちたいと思っています。

三、三年生春（39）の山陰―南畿―山陽の遠征が非常になつかしく思い出されます。

四、一年一年会社生活は忙しくなります。後輩の皆様方には青春時

代に「よく学び、よく遊ぶ。」を老婆心ながらアドバイスさせて預きます。

○伊東 氏（44）のおたより

前略、今年も又遠征の準備で忙しい日々を過ごされている事と
思います。早いもので、卒業以来五年が過ぎてしまいました。何と
いっても遠征で皆と過ごした十日間が楽しく思い出されます。又五
大学ナイトラリー等のラリーの試合も苦しくも素晴らしいものでし
た。今でも車の運転にはラリーの経験が大いに役立っています。忘
身寮の自動車部室に寝泊りして生活したのも僕らの時代まででした。
大学生活の思い出と友人の大部分は自動車部の関係であることは今
でも部に感謝しています。又部で過ごした四年間の団体生活は、実
社会である今の生活に非常に有益なものとなって居ります。

現在、私はローカルT.V局である 放送（株）で技術屋として、
過ごして居ります。仕事の内容は、送信機の管理、調整、T.V、ラ
ジオのオンエア送出機器の運用、調整等をやっています。話は変
わりますが、同期卒業の井上 君も昨年結婚して現在、左記の住
所に住んでいます。当方に音信がありますが、ぜひそちらから連絡
とって下さい。よろしく。部の発展を祈ります。がんばって下さい。

○細川 （46）のおたより

お便り懐しく拝見致しました。S46年に卒業して以来、自動車部
へは殆ど顔を出さず、部員の方々はもう皆、知らぬ人ばかりになっ
てしまいました。S48年に九工大大学院を修了後は、六年間乗った

ホンダN360とも別れ、現在ノーカー生活一年目です。マイカー部
員のはしりを自負する私には寂しい此頃です。物心両面とまでは
ゆかずとも、できるだけのことはしたい。御活躍を祈ります。



部 員 名 簿

氏 名	科	出身校	年 齢	省	先
牛 島	4				
畑 中	4				
黒 瀬	4				
武 村	4				
佐 伯	4				
田 中	4				
溝 尻	4				
鳥 越	4				
首 藤	4				
中 西	4				
浅 野	4				
西 村	4				
田 村	4				
晴 田	4				
吉 川	4				
坂 井	3				
武 地	3				
白 倉	3				
本 吉	3				
高 橋	3				
的 場	2				
松 本	2				
政 近	2				
安 永	2				
野 瀬	2				
永 田	2				
中 野	2				
石 田	2				
三 宝	2				
田 中	2				
高 橋	2				
房 前	2				

板井

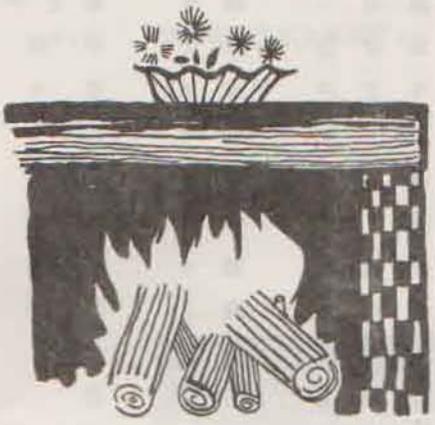
2

嶋田

2

嶋田 嶋田 嶋田 嶋田

嶋田 嶋田 嶋田 嶋田 嶋田 嶋田



編集後記

流星8号も、いざ発刊の時が来てみると、原稿が足りず。そして編集委員の怠慢により、発行はおくれるばかり。結局、去年と同じ失敗をくり返してしまっただけで、全く申し訳ないと思っています。

今回も、先輩諸氏の投稿をいただけなかったのが非常に残念でなりません。

最後に、不備な点も数多くありますが、よろしく御指導くださいます様、おねがいします。

（以下は非常に薄い文字で印刷された、ほとんど読めないような文章が続きます。これは編集後記の本文の続きと見えます。）

九州工業大学賞券会
 自動車部OB会会則

流星 第八号
 昭和四十九年六月一日発行
 発行者 流星編集委員会
 印刷所 第一孔版