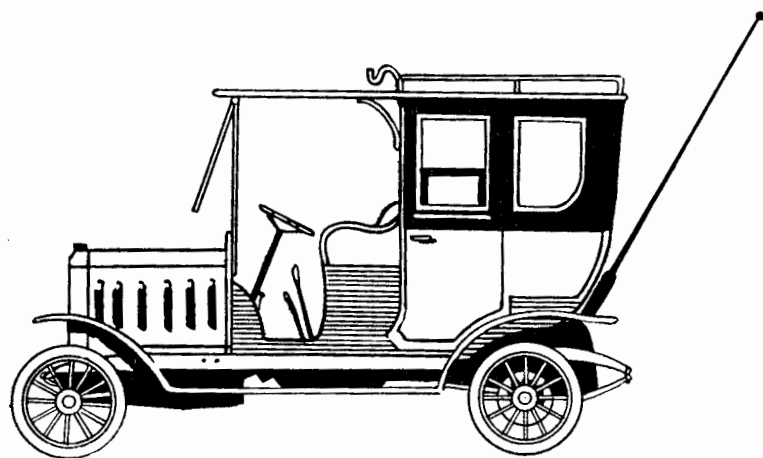


(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

JMHC

会
報

N
O
·
2



1
9
6
1
·
1
2
·
3

JAPAN MOBILE HAM CLUB

目 次

グラビア

遠乗会の記録

BC-1000

巻頭言	JA1DWI	山田豊雄	1
BC-1000 雑感	JA1OS	柴田俊生	2
車載用 FM-AM アダプターの製作			
	JA1AT	横瀬 薫	6
秋の吾妻スカイライン紀行			
	JA1AOR	高野 茂	13
会 員 近 況			16
JMHC NEWS			20
編 集 後 記			22

50-1000

遠乗会の記録



1961年2月

大磯に於るミーティングに
駒ヶ岳から参加する

JA1GNQ, FFY, DWIの各氏

5月

銚子遠乗会の参加メンバー



埃をあげて疾走する参加車



犬吠崎灯台をバックに
JA1EQ1氏のオベ
ルとグランド・ブレー
ン アンテナ

9月

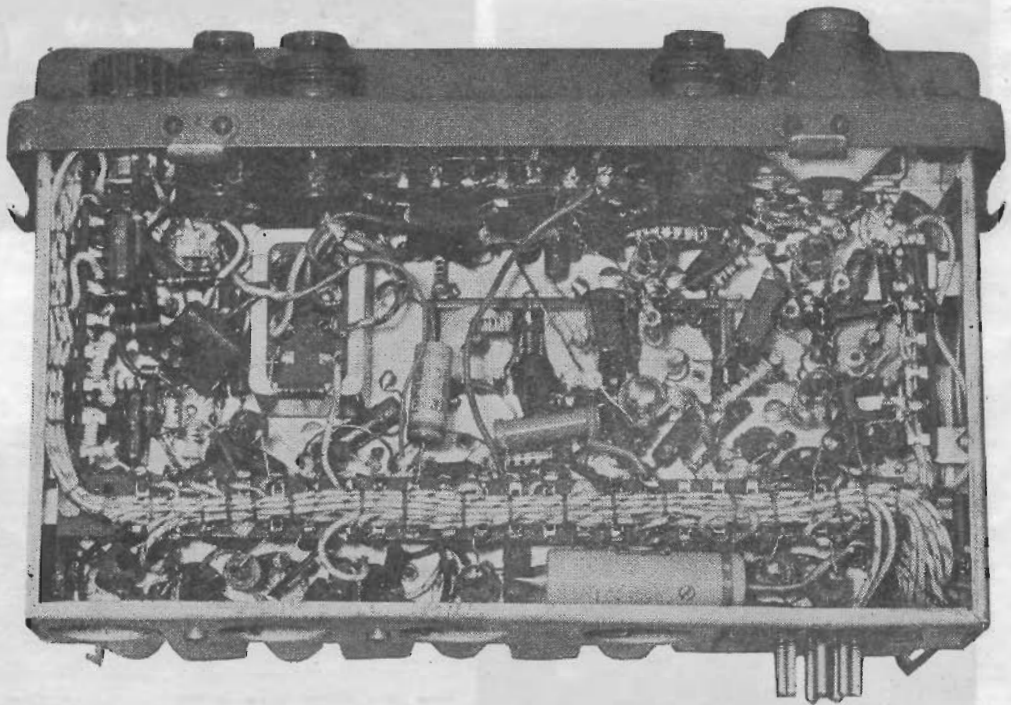
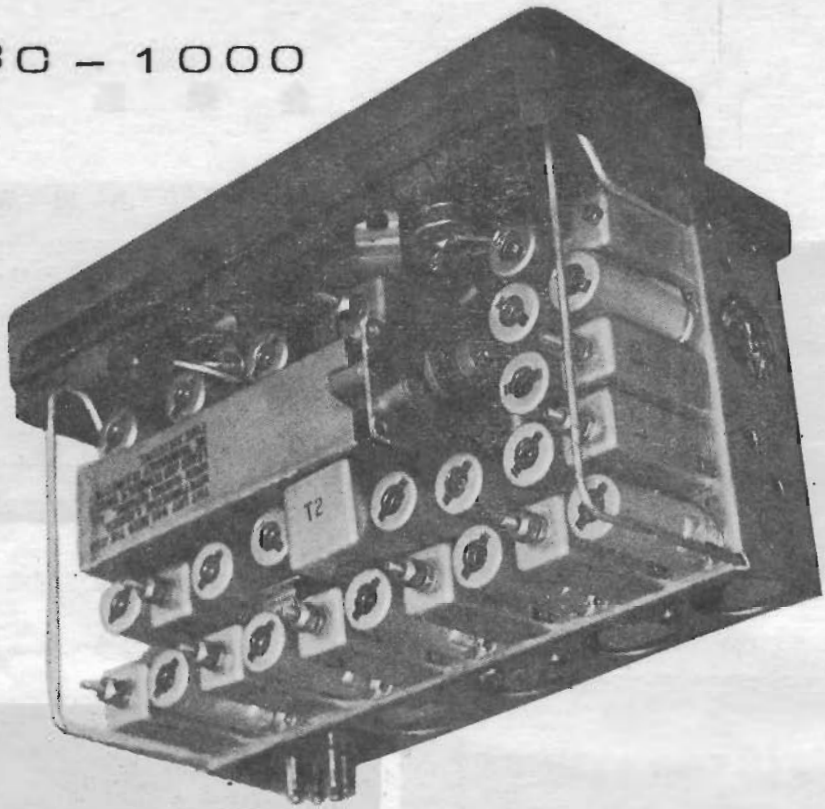
箱根駒ヶ岳への遠乗会に参加
した会員とその同伴者



駒ヶ岳山頂に於る
ミーティング

(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

BC - 1000



本文2ページ JA10S氏の記事を御参照下さい。

巻 頭 言

J A I D W I 山 田 豊 雄

早くも初冬の肌寒さを感じる季節であるが会員諸君は夜長をQSOのムードにひたつて楽しんでいる事と思う。

モバイルハムクラブが誕生して3年目の冬を迎えるわけであるが、この誌面をかりて会員相互の信頼と友情、技術の向上に御協力頂いた諸氏に厚く感謝の意を表したい。

さて11月5日才3回モバイルハムコンテストを行つたが、参加局は会員を除いてはごく小数でありモバイルハム時代今だ到来せずの感を与えた事はいがめない事実であつた様だ。モバイルハム自体の一般へのPR不足がコンテストの際にも認識不足となつて現われたのであろう。企業に於ける市場開発と同様に一般アマチュア局へのサービスを向上すると同時にPRに努力を傾注する事も必要と思われる。

この3年を顧り見る時、決して無駄な事はなかつたと思うが、自己満足、相互索制の為でなく健全なアマチュア無線発展のため、最高のレジャーを楽しむ方法であり、処世のマナーとして身につけるべき事を啓蒙すべきではなからうか。

年頭の休暇を利用してセットを製作する人、QSOを楽しみながら走る人等色々計画も山積していると思うが37年こそは我々モバイルハムにとつて発展の年でありたいと願う者である。

BC-1000 雑感

JALIOS 柴田俊生

我が大日本帝国陸軍がUZ133DとかUF134で、3号甲無線機を作っていた時に、USAでBC1000が作られ戦後自衛隊で再度の御奉公をし、其の間に、球は勿論、本体から電池まで、偉大なる我が真似工業に依つて国産化され、多数現役に入ったが、其の後間も無く、モデルチェンジの為に、現役帰りのみでなく、在庫中の補要品や、納入前の新品が、スクラップになりそなつて、一部が格安でHAMの研究用に廻つて来た。周波帯の上限が48mcだが之は同調回路のチタコンを減らすだけで52mcまで簡単に上げられるが感度はRT-70の弟分と云つたところ。其処で受信、RF、TOPの1T4に注目し、gmも低い此の球で50mcのAmpをさせるとは頂けない話で、早速フィラメント回路に30オームを代入してヒーターは別配線で6AK5に入れ替えました。結果は上々で、今更6AK5の偉力に感心しました。間もなくデスクリ、1A3が断線したので、1N34で代用し之も文句はありませんついでに1S5の2極管部も1N34にし、5極管部はとぼして検波出力を1S5の出力トランスに接続しました。此の先に2SB71-2SB72PPの3石Ampを置きS.P.ワーキングとしました。之でやつと車に乗せて実用になる受信機になりました。

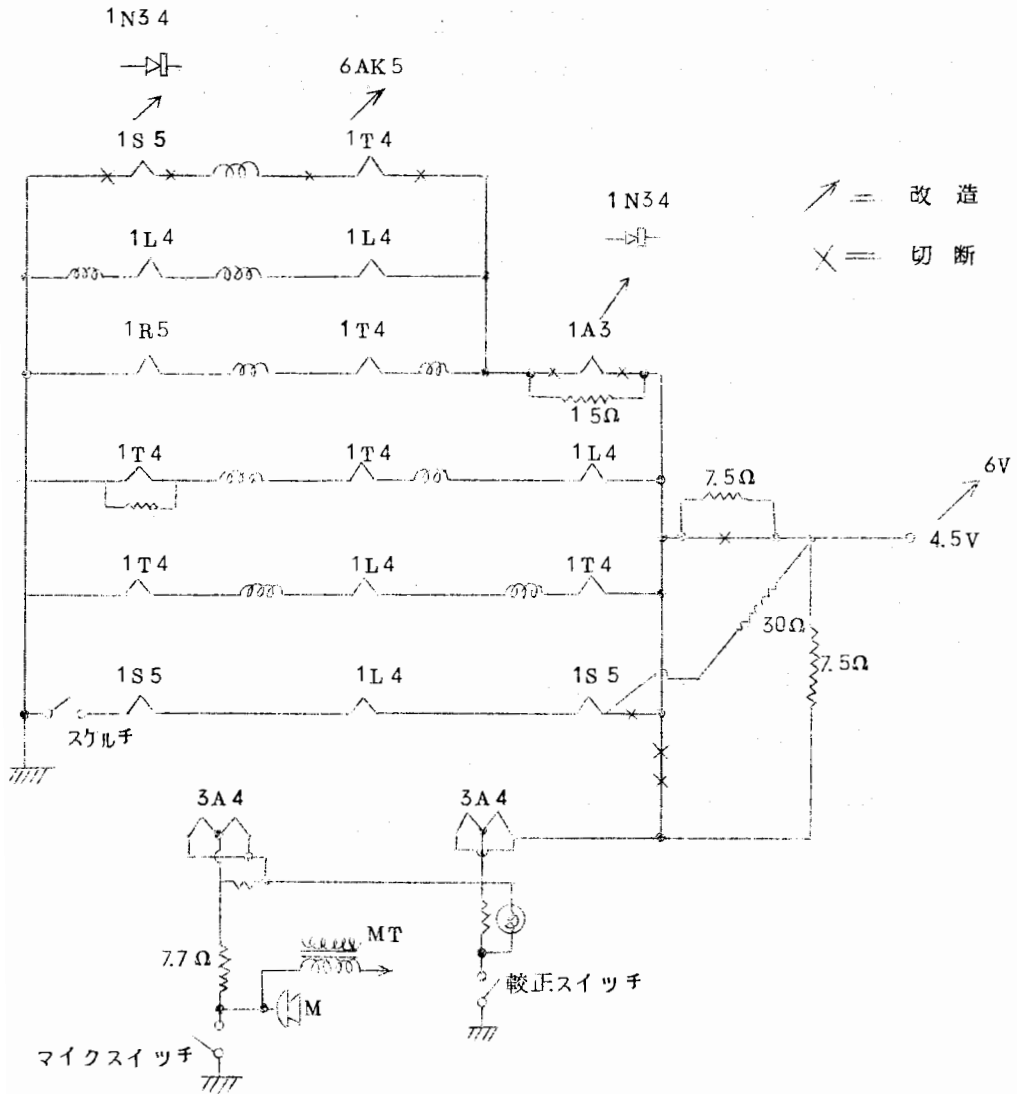
送信部の方は1GNQ氏のお説に依り3A4→3B4にしましたが、多少良いと云う程度で、1T4→6AK5の時のすばらしさは出現しませんでした（「無理を云うな」GNQ）。けれども同入力でも出力は大部増大し、3A4に比して3B4のVHF用設計は充分認められました。此の出力でDW1氏より借用のプースター832Aは快的にドライブ出来ました。3B4はヒラメ

(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

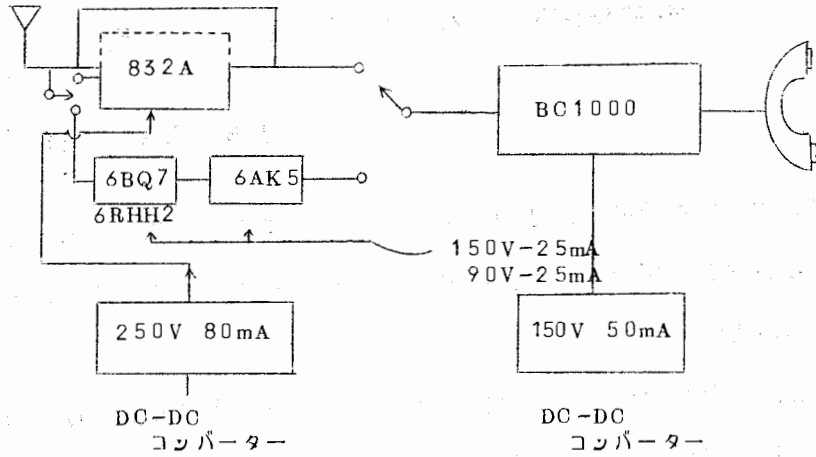
ントも弱く（無理に使うから？）もうすこし増力したいと思い、ヒータータイプの球にでもと同じ7ピンの6 A Q 5に代えました。ニュートロライズが無いので、ファイナルが自己発振気味となり誠に B Fに終り、元の3 B 4にと思いましたが、フィラメント回路を戻すのが面倒なので6 A K 6と云う事になりました。結果はマアマアと云う所で、狭いセット内での発熱等を考えると、やはり3 B 4にとどめるべきでした。其の上傍熱型では、電池セットの特長とも云うべき、空中線同調回路共用とフィラメント断にて受信OKと云う線が不可能になり、空中線リレー、送又は受の専用同調回路一個増設、B+の接断等、回路が大分ややこしくなります。しかし前述の如く今更3 B 4に戻せず、致し方無く6 A K 6と云う事で実験をしております。現在もしBC-1000を新しく入手したら周波数UPだけに改造はとどめて、なるべく元型で最良に調整し送信に332 A、受信に6 A K 5、又は6 B Q 7を電源共にブースターバックにまとめたものを遺脱自由におきたいと思えます。

以上の実験に用いた電源関係は図面に依り御了解下さい。

実験の後半にJ A 1 J L長谷川氏の厚意に依るガイドブックのプリントは感謝あるのみ、更に其の元を貸してくれたJ A 1 G N Q氏にもお礼を申し上げる次才です。

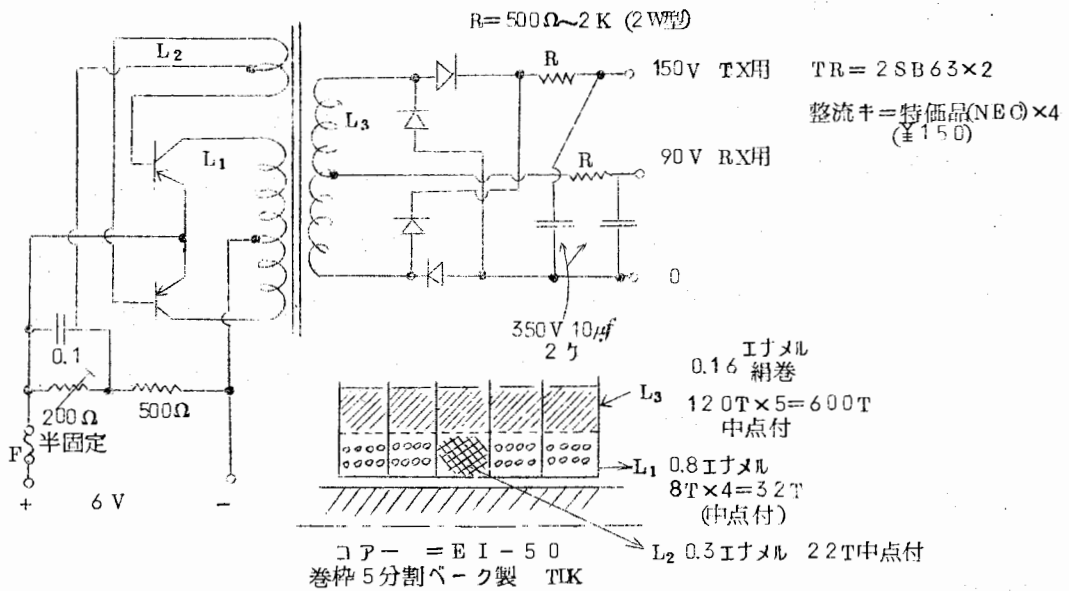


[才 1 図]



[才 2 図]

DC-DC コンバーター自作品



入力 6V 1.5 ~ 1.8A
 出力 90V 25mA 150V 30mA } 能率 60 ~ 70%

[才 3 図]

車載用FM—AMアダプターの製作

J A 1 A T 横 瀬 薫

車に無線機を乗せて、J M H Cのドライブに参加する様になり以前より数倍も楽しいドライブを経験し、次の遠乗会を待ちこがれているのは私だけではないと思います。

しかし、自分だけで地方に出掛けた時50KCのA3局と楽にQSOが出来たら一層楽しさが増す事だろうと云うわけで、私の使用しているRT-70、AM-65、832A FINALを利用して、AM—FM兼用の送信機に改造したのでご参考に書きましよう。

1. 受 信

RT-70の才2IFが1400KCですから才2IF、V-103 1L4のグリット側にE-102と云うテストポイントがありますので同軸ケーブルの芯線を3回こまに巻きつけて **A U D I O** コネクターの空端子“L”に接続し、これより同軸ケーブルでカーラジオに接続して受信しております。何分オーディオのコネクターを利用しておるので心配しましたが別に問題はなく、かなりシャープに受信出来ております。

2. 構 成

以前使用していた、RT-70、AM-65、プースターの組合せに、RT-70とAM-65のPowerケーブルが、新設したコントロールボックスに一旦入って夫々接続される様にし、プースターには、AM用変調機を乗せました。

(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

FMの場合は、従来通りの使用方法ですが、AMの場合は、MICをAM-65に接続し、ここで増幅した音声を変調機に送って無変調のFM電波にブースターのファイナルでプレート、スクリーン同時変調を行っています。

3. コントロールボックス

1つのMICをFM、AMと切替えて両用とする為、MICはこのコントロールボックスにコネクタを取り付け接続する様にしました。

この為、RT-70とAM-65のPowerケーブルはコントロールボックスで一旦中継する様にし、Mic Lineは切替スイッチを介しAM-65側はAM-65内部でMicトランスに接続させました。

こゝでは、RT-70のON-OFF、ブースターのON-OFFも行い、ブースターの出力を検波して電流計で電波が発射されているか否かもわかる様にしました。

ブースターのStand-by回路は、RT-70及びAM-65内蔵のリレーとバラに新設したリレーを接続し、この接点で動作させています。この為、リレーが3ヶバラに接続される様になるが6V40MAのリレーを使用したのでAM-65のリレー電源の電圧低下は問題ない様です。

このブースターのリレー回路は、A⊕の電源が入ってから動作すべくマイナス回路制御としてあります。

4. AM-65

AM-65にはRT-70の電源部の他に3チャンネルのインターホンアンプがありますが、RT-70を接続して、そのまま接続されている12AU7、-6AK6のチャンネル"2"をRT-70のAudio Power Amp

(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

としてスピーカーを鳴らしています。この為に **IN-CONT** コネクターの "A" 端子と、Audioコネクター "A" 端子とを内部で接続し、Audioコネクターに600Ωのスピーカーをつけてあります。又他の12AU7-6AK6のチャンネル "1" は、AMのMic Ampとする為 **IN-CONT** "C" と **REC-TR CONT** "C"、同じく "K" と "K" を接び、Mic トランス T₁ の端子 "3" と R4 の間を切りはなしました。

5. ブースター

この部分は月並な832Aのファイナルに6AQ5 PPの変調機を付加したものです。AM-65のMic AmpのOut Put 回路が600Ωで出ているので、結合をどうしようかと考えたが、AM-65 12AU7 B級PPのセンターチャンネルは使用しないのでここに付いていたカツブリング、トランス T₄ をはずして利用しました。このトランスは、22K、CT、600Ω CT、5.2K CTの三巻線になつているので、600Ω:22K CTとして使用しました。6AQ5 PPのインプットトランスとしてはどうも感心出来ませんが、ためしに使用してみたところ、832Aを変調する位の出力は取れる様でした。

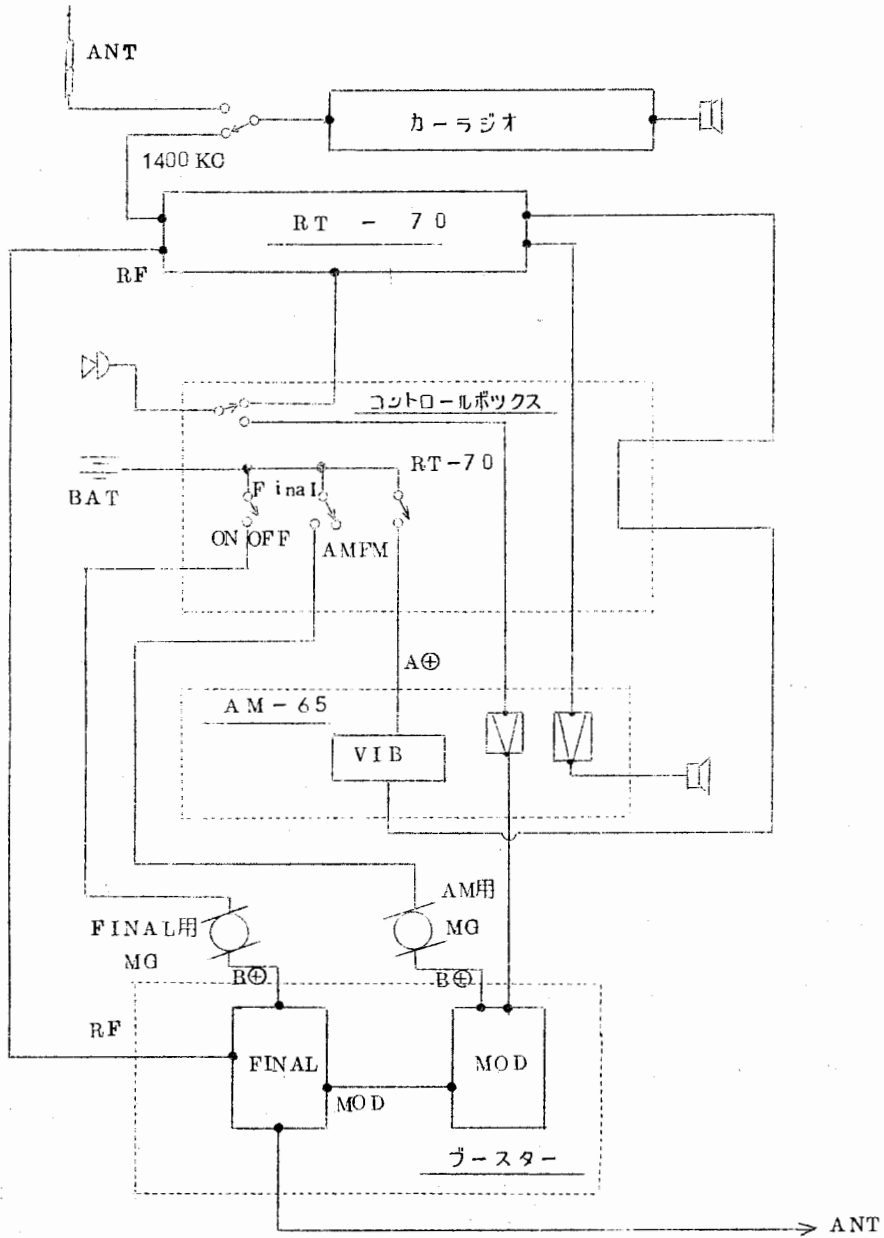
FMの際は、6AQ5のヒーターが切れ、又、変調トランス二次側を短絡する様にリレーを接続しました。

ブースターの電源には、入力12V、出力235V、90MAのロータリーコンバーターを一台は832Aのみ、もう一台を6AQ5 PPに使用しております。

ロータリーコンバーターの電圧が約240Vなのでファイナル240V、60MAで入力約14Wとローパワーです。

変調機の方もせいぜい6~7W位しか出ていない様ですが、ファイナル入力が少ないので何とか変調されている様です。

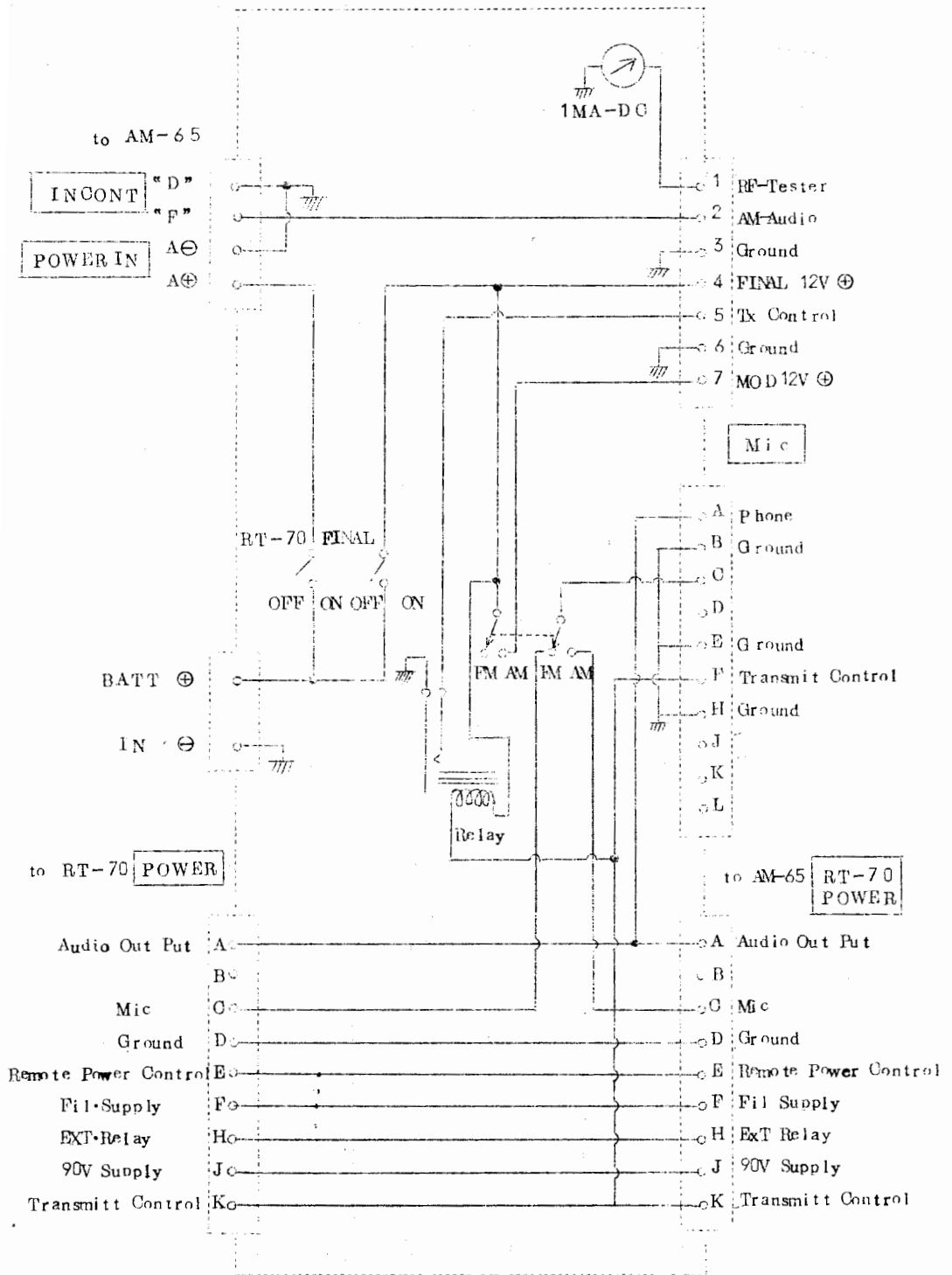
くわしくは次の回路図を御覧下さい。

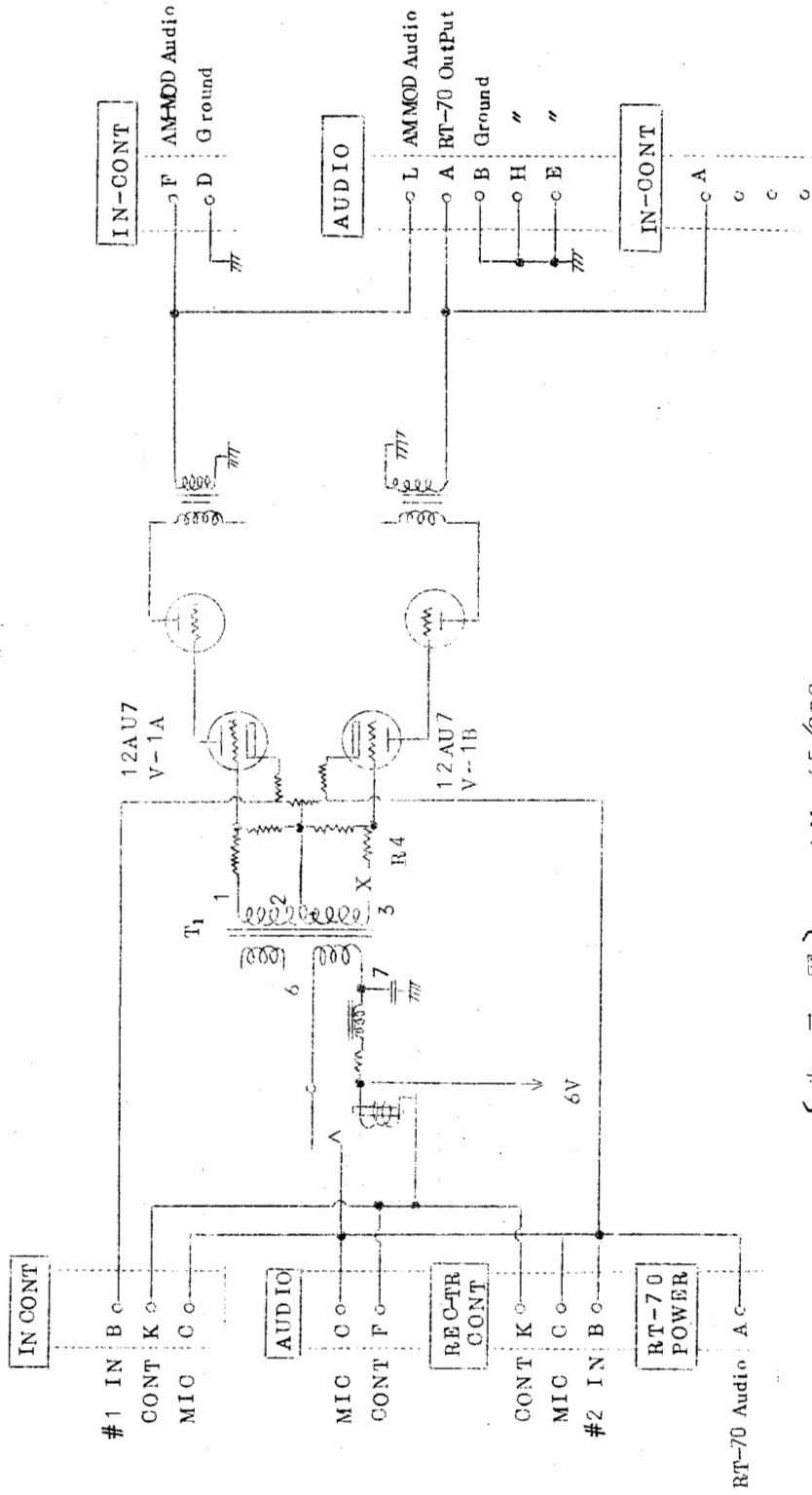


【オ 1 図】 系統図

三
ノ
外

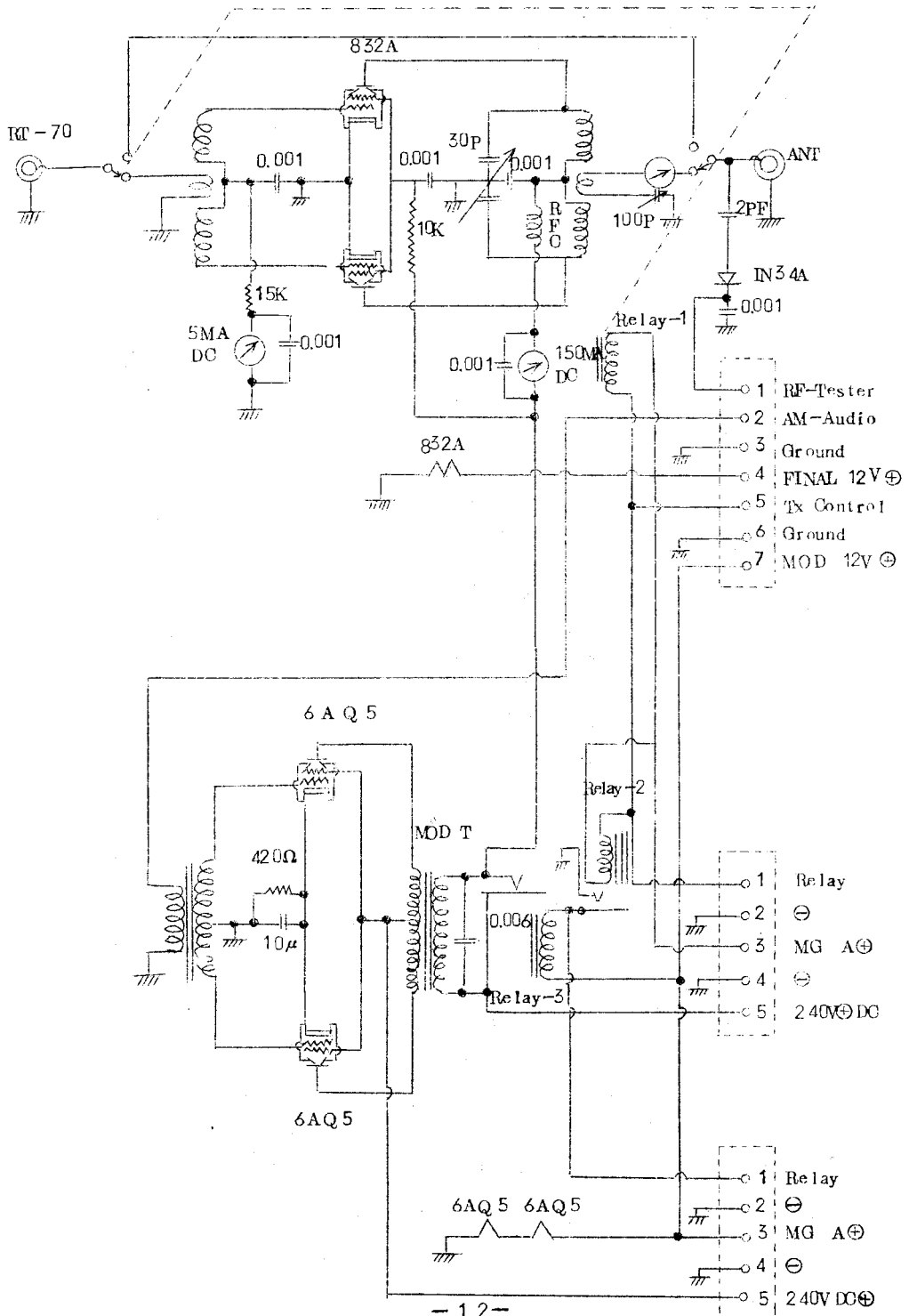
〔 ㊦ = ㊦ 〕 CONTROL BOX





[才 三 図] AM-65/GRC

〔オ四図〕 ブースター



秋の吾妻スカイライン紀行

J A I A O R 高野 茂

10月14日、午前6時、平日ならまだ床の中の時間
千住大橋に各局の車が集まり、6時半国道4号線を一路福島に向かつて出発。
参加車9台、人員21名、先頭車はA E W氏の乗る55年型シボレー。

この4号線は人も知るダンプ街道。東武電車を左にチラリと見ながら春日部
杉戸、それから栗橋を渡つてボツボツ登校時の学生に出合う。白バイを気にし
ながらも各車のスピードも大分増してきたよう。

当局の乗つた車、つんぼのまま、2時間後に宇都宮で他車と一緒にになり、
B W V氏と同乗のC Z K氏からR T 70を拝借し、つんぼからようやく解放さ
れ、30分の後北上すべく出発。早速R T 70のテストアンテナはアース側
がつかげずラジオ用のロングワイヤー。それでも送受信とも快調。

市を出ると風景も一変し農家の耕運機や牛馬の行きかうだけの、のんびりし
た道になる。

氏家、矢板を通り西那須を過ぎた頃、B Z F氏が見えなくなり一騒動。彼氏
彼女と一緒になので塩原へと行つてしまつたらしい。

呼べど呼べど応答なし。B Z F氏あわや置いてきぼりと云うときB K G氏の前
車が彼氏のだと解りこの騒ぎもチョン。

西那須、黒磯間も去年迄は火山灰が多く地盤が固まらず、大小の穴が無数に
あり、自動車も1台ずつぼり入り込む程の悪路だつたのが、今はみちがえるよ
うに装いを変えていた。

左に雄大な那須岳、そこに広がる那須高原を眺めながら昼食の「カマ飯」を
買いに、黒磯駅へ。F F YとE Q I各O Mと皆んなの後を追つて白河へ向

(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

かう。

峠を下った所で各車停止して昼食をとる。こゝで、今日のコース福島—土湯—土湯峠—スカイライン—高湯を決定。

白河のバイパスは工事中なので旧道を市内に入るが無線も役に立たず、迷子になつたりようやく4号線にたどり着く。

工事中のバイパスが完成すれば、みちのくの入口白河にも寄ることがなくなるかもしれない。市内を通り抜けると無料の素晴らしいハイウェイに出る。畑や丘を切り開いた緑の中の一直線、充分スピードを楽しんだ後、又郡山市内の悪路で嵐の中の船のように車がゆらぐ。そこを過ぎるともう福島。こゝで各車、給油、幹事がスタンドの主人とガソリン代の値引交渉にあたる。9台分約250ℓを1ℓ40円で成立させる。

オイルを点検、洗車して土湯峠に向かつて山登を始める。

市内の手前を左に折れると眼前に安達郎山、吾妻小富士、鬼面山等がみえ、もう一頑張りで待望のスカイラインである。

土湯温泉を過ぎ、スケート、スキー場を左右に、峠に向つてヒルクライミングを続けて行く。馬力に物を言わせていたA E W氏がオーバーヒートで途中小休止。

ここからは福島市内が一望に見わたせる。山々は紅葉に色どられ、秋の澄んだ大気に、遠くおだやかなブルーの山波を描く蔵王の山々朝日連峰が輝やき、目を転じると天狗の庭がまのあたり、吾妻小富士、一切経が横たえている。

野尻、鷲倉温泉を左にみ過ぎるともう土湯峠。ここを右に行けばスカイライン

峠からは眼前に、磐梯山、下方に檜原湖、秋元、小野川、猪苗代の各湖がみわたせる、素晴らしいパノラマが展開する。こゝは真夏でも20度前後の気温ときき、冬のきびしい寒さを感じさせられた。

(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

いよいよスカイライン入口、各車ギヤチェンジを忙しく山登りをする。

左方に檜原三湖や磐梯山をみながら、無舗装ながら整理された山道を登る。最高々度1600米を過ぎるともう浄土平、左に一切経の噴煙がみえ、一見富士山に似た吾妻小富士が右手にそびえている。

四ノ内 硫黄の臭が鼻をつき、あたり一面火山灰に被われ、草木が一本も生えていない。20分位で登れる吾妻小富士へはさすがに東京からの運転の疲労のせいかな登る人はいなかつた。この山も昔は高湯から3時間もかゝって登つたそうだが時の移りで麓まで車で采れるようになった。

西部劇で観るような草木のない景色の中を高湯温泉に向つて降り始める。高湯の少し手前のゲートで金五百円の通行料を支払う。

ようやく「ひげの家」に到着。

夕食中、恒例のミーティングに移る。自己紹介、今日の出来事、YL、昔話etc— に話を映かせた後、1日の疲れをとるべく入浴、就床する。

10月15日 気温5度という山の冷気に目をさまされ、各局愛車の手入れやウォーミングアップ後、朝食をとり、早々に「ひげの家」を出発。当局、昨日のモーリスを降り、シボレーに便乗する。

有料道路ゲートにて記念撮影後、ヒルクライミングを開始—。A E W氏相変わらずトツプで豪快なスラロームを描いてヘアピンをのぼつて行く。

浄土平を素通り、土湯峠に出て、こゝを右に折れ、猪苗代町に向う。途中横向温泉を通り過ぎる時、こゝの冬景色を思い出した。こゝも近年スキー客で賑うそうである。

小野川発電所の下を通り抜けて、檜原への道に出ると、前方がみえなくなる程の埃に、車は白く洗われてしまった。バスやハイヤーを追越しながら、ようやく五色沼に到着。点在する五色沼を観賞する為、下車し徒歩で出発する。

磐梯山が明治21年の爆発により、不気味な火口を見せ、この爆発により、檜原3湖を始め、点在する五色沼等、100以上の沼が生れたのだそうです。

ルリ色の水面に磐梯山が逝く秋をおしむかのように静かに横たわっている風情は、離れるのが惜しい程でした。

檜原湖畔でコースの撰定、会津若松—田島—鬼怒川—宇都宮と決定し出発する。会津若松で昼食後、田舎道をかなりのスピードで田島に向う。途中、大川国立公園の美しい大川ラインの流れに目を奪われながら、断崖、絶壁のつどろ道を行く。

田島に着き、こゝで各車給油し、五十里ダムに向う。夕闇迫る山道を抜け、川治、鬼怒川の夜景を横目でにらみながら、日光街道を各車、抜きつ抜かれつ、宇都宮に到着。

今日の遠乗会はこゝで解散し、各局、我が家に向つてスピードを増しはじめた。

会 員 近 況

今月は地方の会員と新入会員に近況とLocalの状況を知らせて戴きました。

J A 3 R F

◎仕事の忙しいのに追われて上京の機会を持つ事が出来ず、今年春より神戸の田舎で一人かすんでいました。10月末に自動車ショウ見物に出かけましたが車が検査で整備中の為国鉄で出かけました。自動車ショウとアルコールで日夜忙しく、JMHCの方々にお会いすることも出来ませんでした。申し訳ございません。

(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

五
ノ
外
◎車ももう乗りかえようと思いつつながら仲々適当なものがなく、1954年フ
オードの老馬にムチうつて未だ乗っています。来春永らくニューヨークに遊学
していた親友J A 3 G Eが帰国するので1台もつて帰るように頼んでみようか
と思つています。とにかく車がなくては不便で検査整備中、仲間の車を持つて
こさしたり汽車で走つたり。

◎車のT Xも夜一杯のみに行つている間にアンテナをゴツソリもつて行かれ
残念ながら新品をとりつけると又折られてしまいました。T Xは昔と変わらず終
段2 E 2 6、A M、F Mとも出力10 WでR Xは虎の子のR T-70を使つて
います。どの機械も一応怪調に動作しています。雨が降るとアメリカから持つ
て来たD C-D Cコンバーターの絶縁が悪くなり不安です。具合の悪い個所が
判つているのですが修理するのが面倒でやりません。

◎神戸、大阪でもフィールドデーがあるとモビール局も急造のものが出て来
ますがフィールドデーが終るとサーツと消えてしまいます。又若い学生さんで
手をつける人が居ますがよく続いて2~3ヶ月。いつの間にか消えてしまいま
す。とにかく東京と較べものになりません。ウイークデーの日中は空へ出ても
答えてくれるものはノイズばかりで夜おそくか日曜でないとQ S Oは出来ませ
ん。こちらは夜おそくか日曜は一杯のんで寝ています。
従つてまずQ S O不可能。

又現在は東京もその傾向があると思いますが、米軍のジャンクが関西では不
足です。不足というより皆無の状態です。そのためF Mの技術がおくれており
F Mで出てもほとんどの人が応答してくれません。フィールドデーの時に新聞
社の基地局で山の上にガンバツているのが私のF Mが判らないという有様です。
神戸の古老3 A P局もジープをなでながわその事をなげいて居られました。

J A 2 A M D

現在14 MC、CWをやり、DXCC100に向つて居りますが70カントリーでSTOP状態です。TXは3.5~28 MCは807、80W入力、28~144 MCの2B94同じく80W入力で807PPのモジです。

RXはBC312+CONV+Q5er。

今病院を新築中にしてそれが出来たら三階の上に鉄塔を立て、14~28 MC 3ele YAGI、50~144 MCは5ele and Ground Plane でやる予定です。TXは813が99%完成しております。

モバイルの方は現在親父のも入れてフォルクスワーゲン1台、シボレー2台、フォード1台、計4台あります。何れもボンコツですが完動品、犬山市内に50 MCのあるのは当局のみで、最も近い所でも岐阜市或は名古屋市まで遠出しなにかぎり50 MCでモバイルをやつても相手が居りません。やむなく自動車で往診中などにXYLから呼出がかけられる様に電話式にして取付ける予定ですが、これをやるとXYLに行状が全部バレル恐れがあるので目下思案中です。とにかく来春迄にはシャックを含めて予算2千萬元で病院が出来ますのでぜひ一度お立ちより下さい。 Hi。

J A 6 I R

当地九州地区は東京地区にくらべましてモバイル局は少なくて問題になりません。東京地区の方が羨しいですね。

現在モバイル局は門司市のJA6LGさん、スバルにて運用、RXはRFつきSスーパー、TXは12BY7ファイナルです。この局はFMは積んでいませんので困ります。現在当局はRT70+2E24ファイナルにて運用致して

(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

いますが、なにしろFMにてローカル局があまり相手にしてくれませんで
BFですね。当局の兄のJA6LITはモトローラ製のFM送受信機を買入れ、
50MCに改造して使用致しています。北九州地区はその3局ですので少なくて
五
ノ
内
さみしいです。早くローカルに増せばFBと思いますね。

大分県中津市のJA6AUGはミゼットにてBC1000改造使用、JA6
BTはスクーターにBC1000改造をのせて使用しています。先月大分県に
行き、これらの局と3台でQSOをしながらハイキングに行きました。

JA9OL 石塚 治 和 (新入会員)

現在マツダクーペに自作のセットをのせて運用して居ります。セットの製作
にあたって周波数、変調方式等色々検討した結果、ローカル局の良く出ている
50MCと3.5MCの2バンドとしA3のみにいたしました。近い内に50MCのF
Mも載せる予定です。RX部は3.5MCがシングルスーパーになり、50MCの場
合クリコンが入りIF出力が3.5MCになります。TX部はファイナル2E26
に15W入れています。セットは前席ダッシュボードに取りつけ、アンテナが
ある後部バンパーまで5C2Vでフィードしています。アンテナは1.5mホイ
ツブで、50MCと3.5MCでインピーダンスが変わるのでアンテナ基部にローディ
ングコイルを入れたマッチングBOXを取りつけ、リレーで切換えています。
現在3.5MCでは10Km、50MCでは20Kmは確実にQSO出来ております。
DXでは3.5MCで100Km、50MCで250Km程度です。皆さんの局は殆
んど51MCFMだと思いますので近い内に51MCFMも乗せ、皆さんとQSO
出来る機会もあると思います。現在北陸地方にはモバイルを計画中の局が数局
ありますので、当地方もモバイルの電波がいつぱいになる日も近いものと思わ
れます。

(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

J A 9 地方へ Q S Y される場合、是非お知らせ下さい。Q S O いたしたいと
思います。なお、R T - 7 0 等を一台ほしいと思いますが、どこかで入手出来
ませんか。

情報をお知らせ下さい。

Q T H 富山県高岡市木津 2 3 3

J A 1 A C P 谷 崎 亘 良 (新入会員)

Q T H 台東区浅草花川戸 1 の 7

J A 1 B Z F 来 栖 修 (新入会員)

Q T H 立川市高松町 2 の 8 4

J M H C NEWS

10月、月例ミーティングより

月例ミーティングは10月28日(土)午後7時より山田油機馬込ビルで行
なわれましたが、その議事録からめほしいものをピックアップして見ました。

- ◎11月と12月の月例ミーティングは中止して、その代りに12月3日に忘
年会を開催する。会場は六本木ロザン。5.00PMより。
- ◎新年初乗会を正月に行なう。なお目的地は忘年会で決定する。
- ◎来年度はO S O通信に主力を注ぐ。その為に警察とも連絡を密にして、二
ヶ月に一回位モバイルO S O訓練を行なう。
- ◎会報の編集をJ A 1 B R Mにまかせる。

会場が変わります

来年(昭和37年)度から月例ミーティングの会場が変更になります。場所は目下交渉中ですので追ってお知らせします。

OSO用の周波数

JARLではこのたびOSO用の周波数を指定しましたので、モビールに関係があると思われる28MCと50MCの周波数をお知らせします。OSO通信の行なわれている時にこれらの周波数内で無駄なQSOをしない様に気を付けて下さい。(de JA1YF)

FM	{	29.0	~	29.2	MC
		51.0	~	51.2	MC
AM	{	28.1	~	28.3	MC
		50.4	~	50.6	MC

第三回モビールコンテスト行なわれる

11月5日、久しぶりの晴天のもとに、JMHC主催のモビール局が十数局固定局はAM、FMあわせて10局足らずとさみしいコンテストでしたが、他のコンテストとちがって和気あいあいとQSOをしており、会員相互の親睦を深めるのには大いに役立つたと思われます。

原稿募集中

会報編集局では会員諸兄姉の原稿を募集して居ります。製作記、ドライブ紀行、随筆、近況、その他何でも結構です。この会報は皆さんの原稿がなくては発行出来ません。締切りは特にもうけませんので、いつでも思い立った時に筆

をとり下記へ御送り下さい。

“ J M H C ” 編集部

東京都大田区久ヶ原町 8 1 3

山 下 祐 二 (J A 1 B R M)

電話 池上(751) 5 6 6 8

編 集 後 記

静かに明けた 1961 年も、もはや忘年会の季節となつた。長かつた様で短かつたこの 1 年を振り返ると、J M H C も随分成長したものである。名前が M H C から J M H C に変わっただけでなく内容もより一層充実し、更に新たな発展をすべくファイトをもやしている。J M H C はまだ生れてから 2 年余りだが、人間でいえば 20 才位の青年といつたところだろう。スピード、スリル、サスペンスの 3 S を求めているのかどうかは知らないが、たまには山道で道幅いつばいにならんで運転したり、1 台の車をとりまいて急停車をするなど茶目つ気たつぶりのいたずらをする。

しかし普段は自分の歩むべき道をしつかりと見極め、自分をより一層充実させる為には努力を惜しまない。そして将来は日本一のクラブになろうという野心を持つている。何と素晴らしいクラブではないか。そして僕が今月からこのクラブの会報編集を担当する事が出来るという事は、自分の無力さから来る一抹の不安を伴うものの非常に名誉な事だと思つている。僕はこのクラブでは才 1 回ミーティング以来のメンバーではあるが、その活動は決して活潑とはいえずお世辞にも優良メンバーとはいえないと思う。しかしその僕が若さを買われて編集を受け持つ事になつたのであるから、今後はその若さとファイトにものを

(c) QTC-Japan.com & Tokyo Old

いわせてバリバリやつて行きたいと思つている。

最後にこの会報才2号を出すにあつて全面的に御協力下さいましたJ A 1 G
N Q氏に紙上を借りて厚く御礼申し上げます。

(J A 1 B R M)

六
ノ
内

日本モビールハムクラブ会報
才 二 号

昭和36年12月3日発行

編集人 山田 豊 雄 (JA1DWI)
発行人

発行所 日本モビールハムクラブ (J M H C)
東京都大田区馬込東4-12
山田油機馬込ビル内

© 本誌よりの無断転載を禁ず