

(一)

大 阪 朝 日 新 聞

戒 嚴 令 帝 都 警 備



大 阪 朝 日 新 聞

昭和十一年二月二十七日
第 三 名 古 屋 號 外

（昭和十一年十一月廿五）
日第三種郵便物認可
發行所 名古屋市中區廣小橋通二丁目十一番地
大阪朝日新聞名古屋支社

此の號外は
本紙に再録
しません



←1945年6月20日「中部日本新聞」の第二面

「東西焦土の頑張り比べ」「焼残った物置小屋で意気軒昂のエノケン氏」

↓「少年倶楽部」1940年5月号

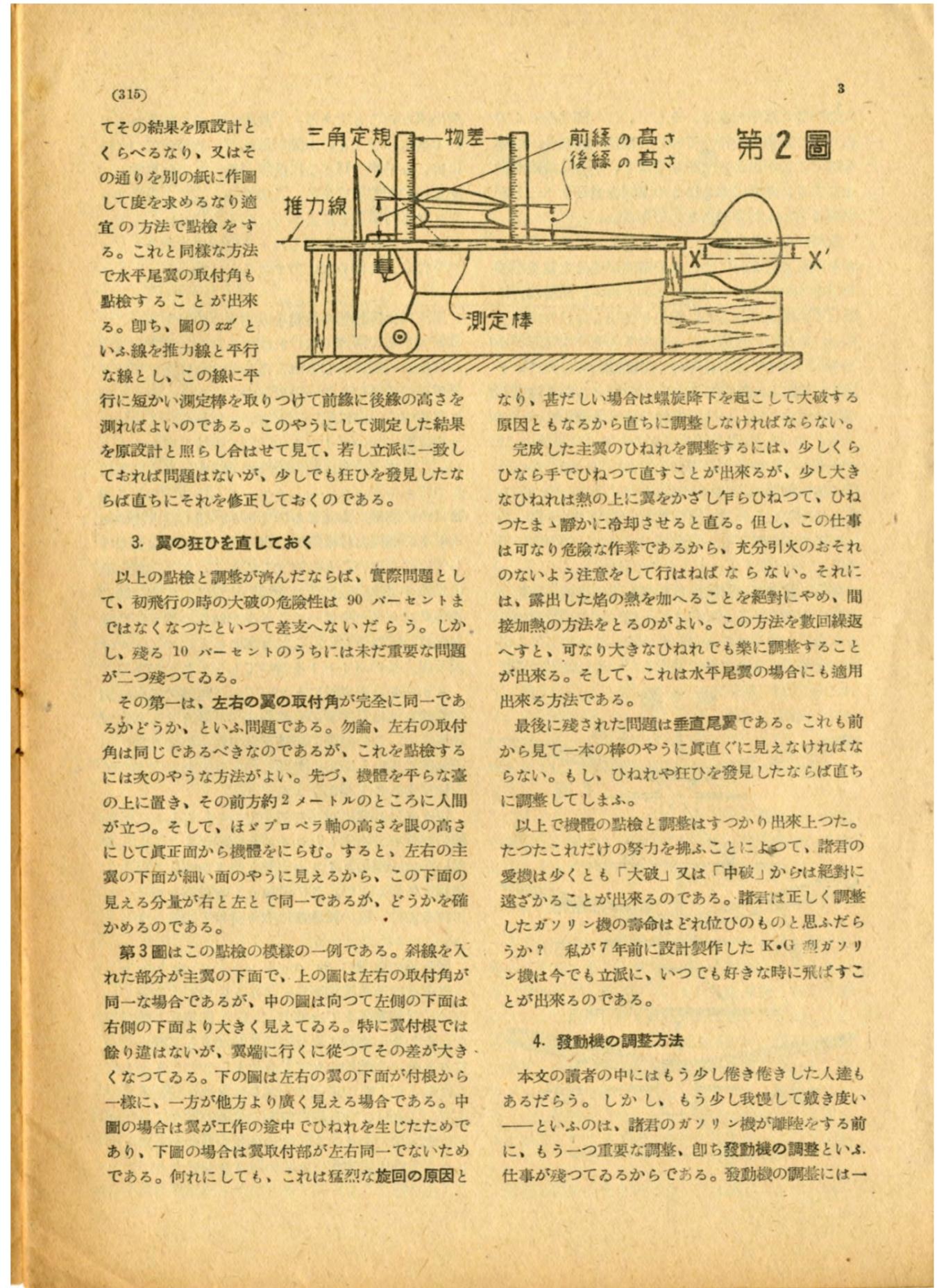






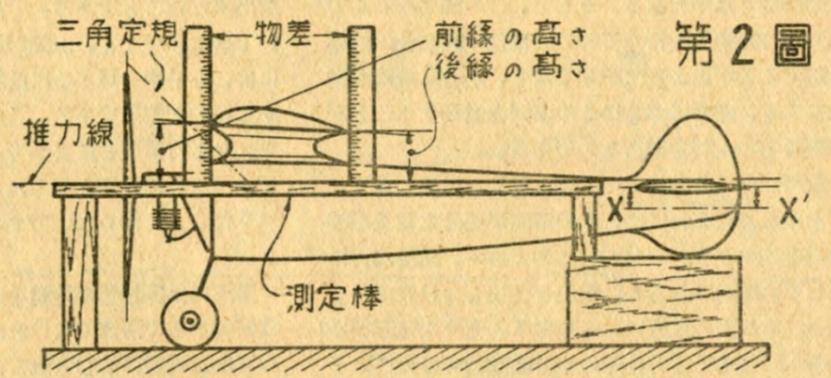
定價 三十 錢

東京日日新聞社
大阪毎日新聞社



(315)

てその結果を原設計とくらべるなり、又はその通りを別の紙に作圖して度を求めるなり適宜の方法で點檢をする。これと同様な方法で水平尾翼の取付角も點檢することが出来る。即ち、圖の xx' といふ線を推力線と平行な線とし、この線に平行に短い測定棒を取りつけて前縁に後縁の高さを測ればよいのである。このやうにして測定した結果を原設計と照らし合はせて見て、若し立派に一致しておれば問題はないが、少しでも狂ひを發見したならば直ちにそれを修正しておくのである。



なり、甚だしい場合は螺旋降下を起こして大破する原因ともなるから直ちに調整しなければならない。完成した主翼のひねれを調整するには、少しくらいなら手でひねつて直すことが出来るが、少し大きなひねれは熱の上に翼をかざし乍らひねつて、ひねつたまゝ靜かに冷却させると直る。但し、この仕事は可なり危険な作業であるから、充分引火のおそれのないよう注意して行はねばならない。それには、露出した焰の熱を加へることを絶対にやめ、間接加熱の方法をとるのがよい。この方法を數回繰返へすと、可なり大きなひねれでも樂に調整することが出来る。そして、これは水平尾翼の場合にも適用出来る方法である。

3. 翼の狂ひを直しておく

以上の點檢と調整が済んだならば、實際問題として、初飛行の時の大破の危険性は 90 パーセントまではなくなつたといつて差支へないだらう。しかし、残る 10 パーセントのうちには未だ重要な問題が二つ残つてゐる。

その第一は、左右の翼の取付角が完全に同一であるかどうか、といふ問題である。勿論、左右の取付角は同じであるべきなのであるが、これを點檢するには次のやうな方法がよい。先づ、機體を平らな臺の上に置き、その前方約 2 メートルのところ人間が立つ。そして、ほゞプロペラ軸の高さを眼の高さにして真正面から機體をにらむ。すると、左右の主翼の下面が細い面のやうに見えるから、この下面に見える分量が右と左とで同一であるが、どうかを確かめるのである。

第3圖はこの點檢の様子の一例である。斜線を入れた部分が主翼の下面で、上の圖は左右の取付角が同一な場合であるが、中の圖は向つて左側の下面は右側の下面より大きく見えてゐる。特に翼付根では餘り違はないが、翼端に行くに従つてその差が大きくなつてゐる。下の圖は左右の翼の下面が付根から一樣に、一方が他方より廣く見える場合である。中圖の場合は翼が工作の途中でひねれを生じたためであり、下圖の場合は翼取付部が左右同一でないためである。何れにしても、これは猛烈な旋回の原因と

最後に残された問題は垂直尾翼である。これも前から見て一本の棒のやうに眞直ぐに見えなければならない。もし、ひねれや狂ひを發見したならば直ちに調整してしまふ。

以上で機體の點檢と調整はすつかり出来上つた。たつたこれだけの努力を拂ふことによつて、諸君の愛機は少くとも「大破」又は「中破」からは絶対に遠ざかることが出来るのである。諸君は正しく調整したガソリン機の壽命はどれ位のものと思ふだらうか？ 私が 7 年前に設計製作した K・G 型ガソリン機は今でも立派に、いつでも好きな時に飛ばすことが出来るのである。

4. 發動機の調整方法

本文の讀者の中にはもう少し倦き倦きした人達もあるだらう。しかし、もう少し我慢して戴き度い——といふのは、諸君のガソリン機が離陸をする前に、もう一つ重要な調整、即ち發動機の調整といふ仕事が残つてゐるからである。發動機の調整には一

初級英語

第廿八卷 第十一號

FEB.



すべてを戦争へ!

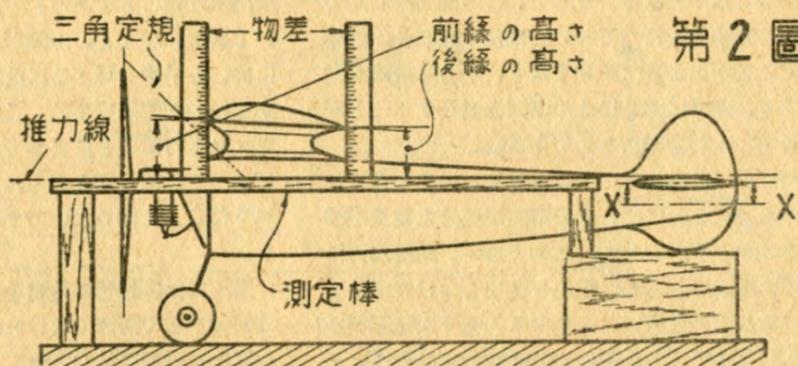
東京研究社 發行

二月號

(315)

3

てその結果を原設計とくらべるなり、又はその通りを別の紙に作圖して度を求めるなり適宜の方法で點檢をする。これと同様な方法で水平尾翼の取付角も點檢することが出来る。即ち、圖の xx' といふ線を推力線と平行な線とし、この線に平行に短い測定棒を取りつけて前縁に後縁の高さを測ればよいのである。このやうにして測定した結果を原設計と照らし合せて見て、若し立派に一致しておれば問題はないが、少しでも狂ひを發見したならば直ちにそれを修正しておくのである。



なり、甚だしい場合は螺旋降下を起こして大破する原因ともなるから直ちに調整しなければならない。完成した主翼のひねれを調整するには、少しくらいなら手でひねつて直すことが出来るが、少し大きなひねれは熱の上に翼をかざし乍らひねつて、ひねつたまゝ靜かに冷却させると直る。但し、この仕事は可なり危険な作業であるから、充分引火のおそれのないよう注意して行はねばならない。それには、露出した焰の熱を加へることを絶対にやめ、間接加熱の方法をとるのがよい。この方法を數回繰返へすと、可なり大きなひねれでも樂に調整することが出来る。そして、これは水平尾翼の場合にも適用出来る方法である。

3. 翼の狂ひを直しておく

以上の點檢と調整が済んだならば、實際問題として、初飛行の時の大破の危険性は 90 パーセントまではなくなつたといつて差支へないだらう。しかし、残る 10 パーセントのうちには未だ重要な問題が二つ残つてゐる。

その第一は、左右の翼の取付角が完全に同一であるかどうか、といふ問題である。勿論、左右の取付角は同じであるべきなのであるが、これを點檢するには次のやうな方法がよい。先づ、機體を平らな臺の上に置き、その前方約 2 メートルのところ人間が立つ。そして、ほゞプロペラ軸の高さを眼の高さにして眞正面から機體をにらむ。すると、左右の主翼の下面が細い面のやうに見えるから、この下面の見える分量が右と左とで同一であるが、どうかを確かめるのである。

第 3 圖はこの點檢の様子の一例である。斜線を入れた部分が主翼の下面で、上の圖は左右の取付角が同一な場合であるが、中の圖は向つて左側の下面は右側の下面より大きく見えてゐる。特に翼付根では餘り違はないが、翼端に行くに従つてその差が大きくなつてゐる。下の圖は左右の翼の下面が付根から一樣に、一方が他方より廣く見える場合である。中圖の場合は翼が工作の途中でひねれを生じたためであり、下圖の場合は翼取付部が左右同一でないためである。何れにしても、これは猛烈な旋回の原因と

なり、甚だしい場合は螺旋降下を起こして大破する原因ともなるから直ちに調整しなければならない。

完成した主翼のひねれを調整するには、少しくらいなら手でひねつて直すことが出来るが、少し大きなひねれは熱の上に翼をかざし乍らひねつて、ひねつたまゝ靜かに冷却させると直る。但し、この仕事は可なり危険な作業であるから、充分引火のおそれのないよう注意して行はねばならない。それには、露出した焰の熱を加へることを絶対にやめ、間接加熱の方法をとるのがよい。この方法を數回繰返へすと、可なり大きなひねれでも樂に調整することが出来る。そして、これは水平尾翼の場合にも適用出来る方法である。

最後に残された問題は垂直尾翼である。これも前から見て一本の棒のやうに眞直ぐに見えなければならない。もし、ひねれや狂ひを發見したならば直ちに調整してしまふ。

以上で機體の點檢と調整はすつかり出来上つた。たつたこれだけの努力を拂ふことによつて、諸君の愛機は少くとも「大破」又は「中破」からは絶対に遠ざかることが出来るのである。諸君は正しく調整したガソリン機の壽命はどれ位のものと思ふだらうか？ 私が 7 年前に設計製作した K・G 型ガソリン機は今でも立派に、いつでも好きな時に飛ばすことが出来るのである。

4. 發動機の調整方法

本文の讀者の中にはもう少し倦き倦きした人達もあるだらう。しかし、もう少し我慢して戴き度い——といふのは、諸君のガソリン機が離陸をする前に、もう一つ重要な調整、即ち發動機の調整といふ仕事が残つてゐるからである。發動機の調整には一



(花生・育教採情味趣)院病軍陸二第屋古名時臨

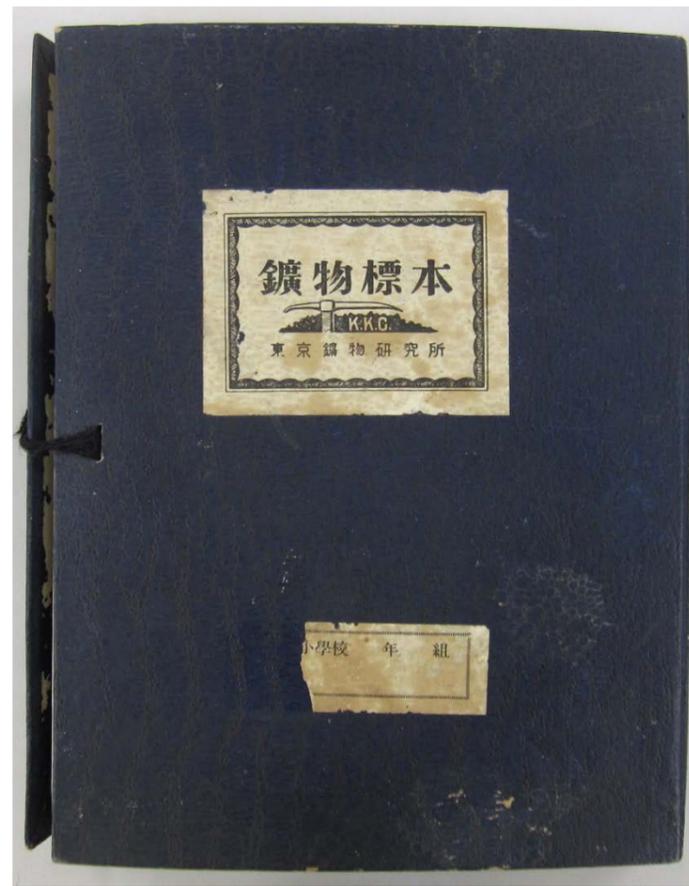
絵はがき「病院の葉(しおり)」

「臨時名古屋第二陸軍病院(趣味情操教育・生花)」

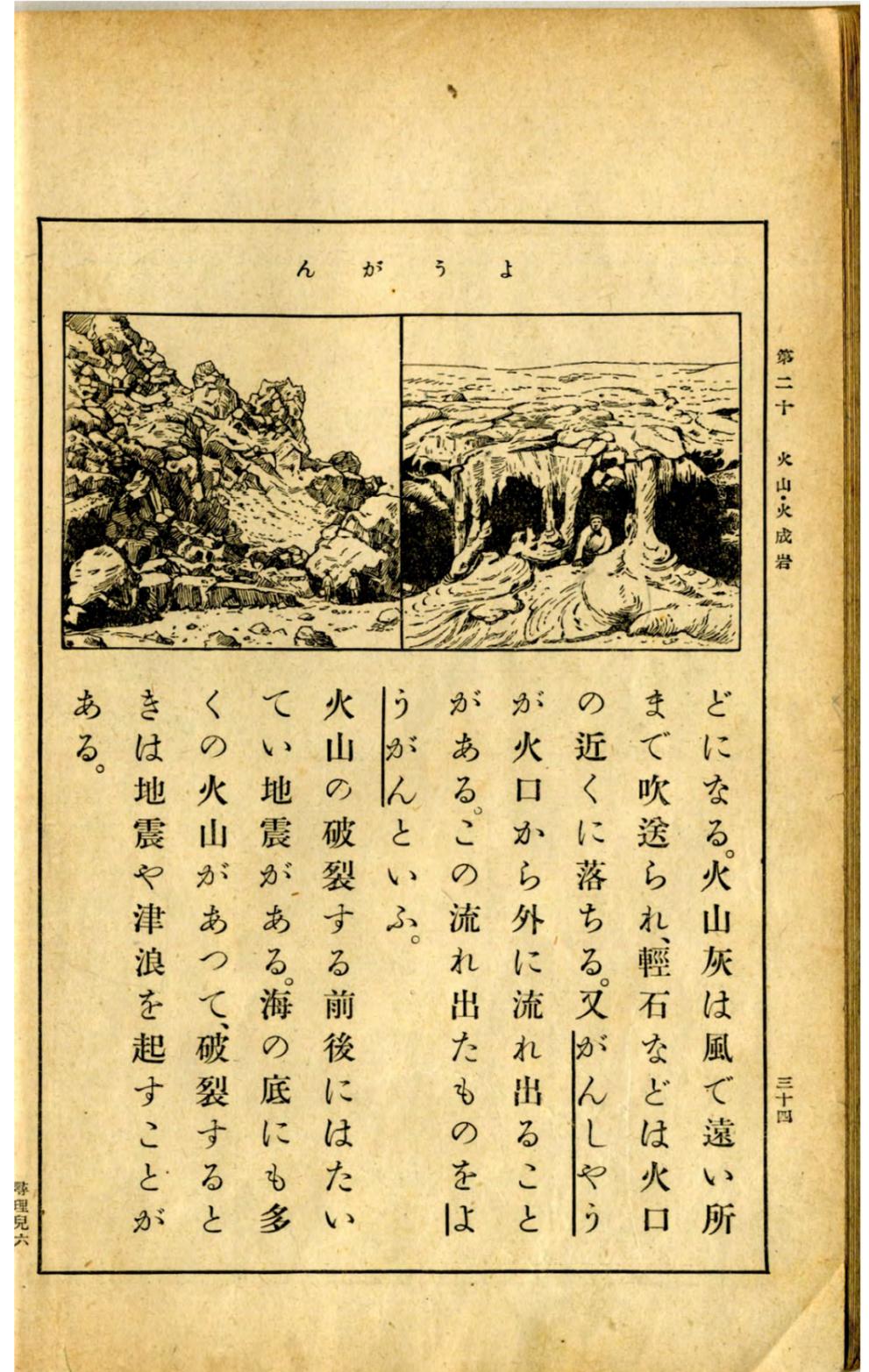
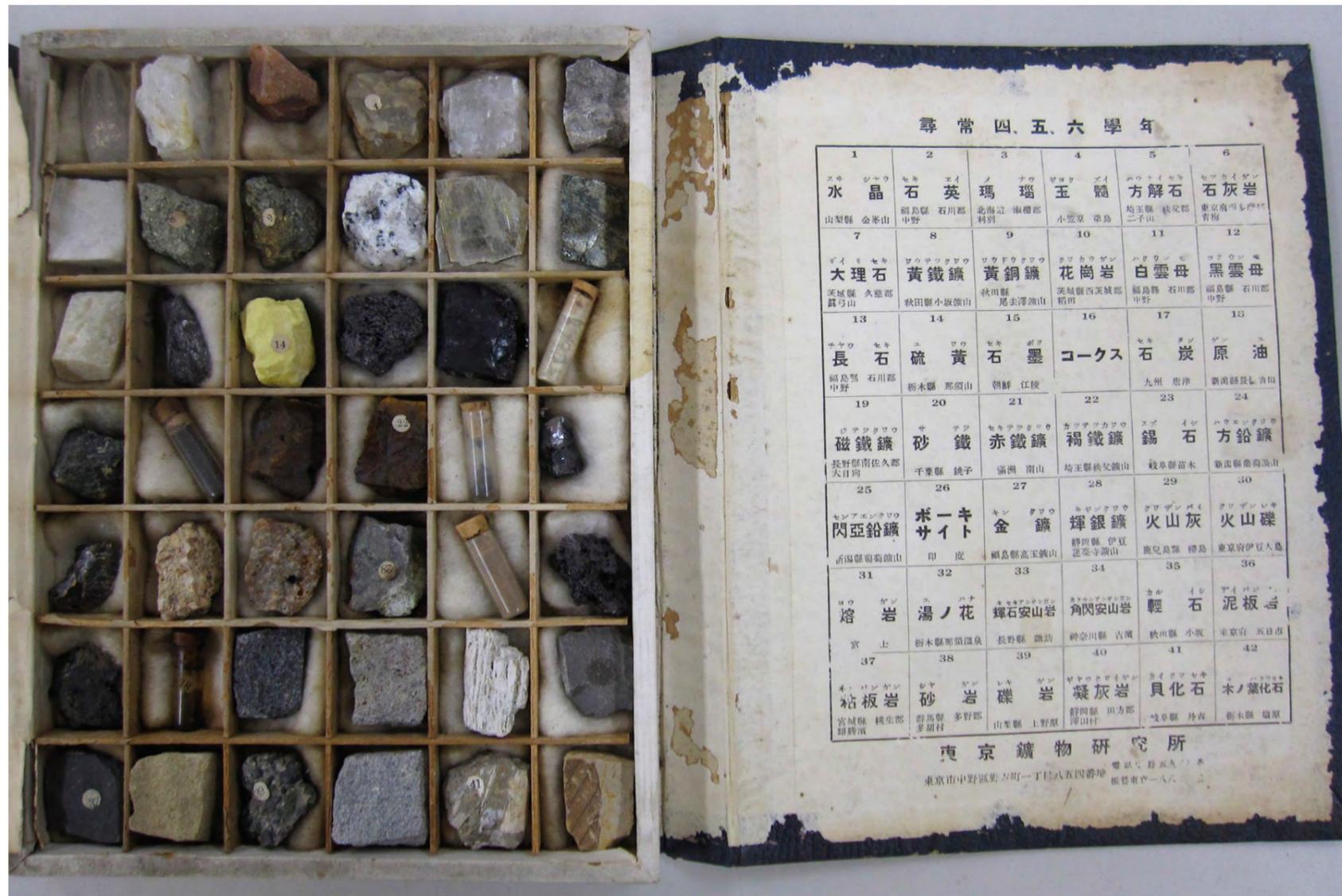


「掌中大名古屋区分地図」(1943年発行) 表紙・「名古屋市内交通案内図」

鉱物標本尋常四、五、六学年



「第六学年 尋常小学理科書」1939年





ライオン歯磨

みづほ染料



資生堂歯磨

蚊取線香キクニッポン



ライオン蠅取粉



薬(含糖ペプシン・安痰丸・パラヌトリン・他2本)

