

6 東海大学

Tokai University

東海フォーミュラクラブ

Tokai Formula Club

<http://formula.shn.u-tokai.ac.jp/>

悔しさの残る結果 来年に繋がる大会に



今回の総合結果・部門賞

●総合33位

Profile チーム紹介・今までの活動

当チームは0からのものづくりを学ぶために、設立当初から「学年ごとにプロジェクトを結成」とする形を取っていました。今年度は、3年生メンバーの減少や、知識・技術の伝承が難しいといった課題を克服するため、主要メンバーのほとんどは2年生となる2、3年生合同チームで出場しました。

Team-member チームメンバー

佐久間 翼 (CP)

吉永 昌史 (FA1)、加藤 英晃 (FA2)
井上 雅貴、森川 遼、堀井 雄斗、宮尾 里奈、岡東 宏直、前田 智哉、稲谷 友恭、瀬口 篤朗、藤井 紘人、小林 みひろ、小川 和輝、小田 竜也、赤間 勇太、田中 祐也、藤原 健一郎、平 勇人、佐藤 大暉、松井 翼、津久井 滉生、下田 大、鈴木 悠也、田村 直

Presentation

プレゼンテーション

当チームは、学年制という特殊なチーム体制ということもあり、毎年異なったパッケージの車両で参戦してきました。しかし、目標を達成するためには、前年度車両のパッケージを引き継ぎ、反省点を今年度車両に直接生かすことが必要不可欠であると考えました。

そこで今年度車両「TF2015」は、V型2気筒エンジンの採用、プロペラシャフト駆動、フルカーボンモノコック、エアロデバイス搭載と、前年度車両のパッケージを引き継ぎ、改良を施しました。前年度車両は加速やスラローム等の過渡走行では高いパフォーマンスを発揮しましたが、スキッドパッドなどの定常性能が必要となる種目での、ドライバビリティーの低さや跳ね等の挙動が課題でした。そのため、コンセプトを「機能美～旋回性能と過渡性能の両立～」としました。前年度車両の定常性能低下の原因は、重い車両重量、エアロデバイス等による高重心、モノコックの剛性不足、低速域でのトルク特性であると考えました。そこで、フルカーボンモノコックの形状変更による剛性の向上、エアロデバイスの小型化、エンジンの高出力化・フラットトルクの実現、各パーツの軽量化・低重心化に重点を置いて開発しました。

これらの取り組みにより、定常性能の向上および過渡性能を確保し、「機能美」というコンセプトを達成した車両とすることができました。

Participation report

参戦レポート

1日目は、技術車検を受け、3ヶ所修正を指摘されました。修理工房等で修正し、その後クイック車検を受け通過しました。2日目は静的審査、残った車検を受けました。コストは前年度の反省点を生かし向上を狙ったものの、64位と振るわず、デザイン審査は23位、プレゼンテーション審査は34位という結果となりました。ドライバー脱出、重量、チルトは順調に通過しましたが、騒音はアイドリング時の値が規定値より大きく、再車検となりました。

3日目は午前中に騒音、ブレーキテストを行ないました。通過後すぐにアクセラレーション、スキッドパッドに向かいました。アクセラレーションは1セット走れましたが、スキッドパッドは時間切れで走行することができませんでした。アクセラレーションは27位となり、オートクロスは中止により未走行となりました。

4日目はエンデュランスを走行しました。1人目のドライバーは、68秒台で走行し、順調にドライバー交代しました。しかし、交代後数周でエンジンから異音が出始め、スロウダウンしました。フラッグが出され、ダイナミックエリアに車両を戻しました。外観上は問題ありませんでしたがエンジンの状態から走行続行は不可能と判断し、リタイヤを決断しました。エンデュランス、燃費は37位となりました。総合結果は33位と悔しい結果に終わりました。しかし、たくさんの経験を得ることができました。これらを生かし来年は優勝をめざします。

最後に、スポンサー様、大学関係者、先輩方、ご支援して頂いたすべての方に厚くお礼申し上げます。

Sponsors スポンサーリスト

スペース不足につき、下記URLをご参照ください。
<http://formula.shn.u-tokai.ac.jp/sponsors.html>

Team-Movie <http://www.jsae.or.jp/formula/jp/13th/movie/6.html>