

27 ホンダテクニカルカレッジ関西

Honda Technical College Kansai

HTW-09

HTW-09

http://www.hondacollege.ac.jp/honda_w/gakka/kaihatsu.html

次こそは全種目得点をめざします!



今回の総合結果・部門賞

●総合59位

Profile チーム紹介・今までの活動

私たちはメンバーの一人ひとりが成長することを目標にし、学生自らが考え、行動し作業に取り組むことが私たちのモットーです。また本校では3年間の基本カリキュラムの中でF-SAE活動でのマシン製作を通じてモノづくりの力を身に付けていきます。

Team-member チームメンバー

坂井 辰伍 (CP)

木村 泰之 (FA)
麻田 大樹、井口 諒悟、石原 一成、泉 涼太、
伊藤 友紘、上田 圭祐、太田 和希、門田 啓希、
静谷 恭平、釣田 和希、永嶺 和也、西田 研二、
長谷川 遼平、橋本 和直、林 慎也、前田 優佑、
増井 悠翔、俣野 幸太郎、吉岡 幸亮、松井 翼、
松本 和希、宮崎 悟、渡邊 諒

Presentation

プレゼンテーション

私たちのコンセプトキーワードは人車一体です。このキーワードに沿って、ドライバーがこのクルマを運転して「楽しい」という感覚を、ドライビングポジショニング、操作性、そして車両の応答性から味わえるように設計・製作を行ってきました。そのために体格の大きい人な人でも入れるようにコックピットを設計し、大きい人、小さい人どちらでも快適に運転できるように2種類のシートを用意し、それぞれの体格にフィットできるようにしました。また、MoTeCを活用してエンジンの特性を初心者には安定性重視のセッティング、上級者には運動性重視のセッティングができるようにしました。このように初級者から上級者まで、そしてさまざまな体格の方でも乗りこなせるマシンをめざしました。

それから、車両に求める性能を調査した結果、コーナリング性能を求める声が多かったので、アップライトをスチール製からジュラルミン製に変更することによりバネ下質量を軽量化しコーナリング性能の向上を計っています。ペダルユニットは場所の調整を細かくできるようにし、さまざまな体格の人にとって最適な場所に配置できるようにし、油圧クラッチを採用することによって、操作時における引っかかりなどのないスムーズな動きを実現し、操作荷重を10kgfと軽くしました。

このように随所に調整機構を設け、コンセプトを実現させるために設計・製作を行ってきました。

Participation report

参戦レポート

今年度はマシンの製作が大幅に遅れ、校内車検、テスト走行をした後も各所に不具合がたくさん発生しました。出発の前日まで作業をしている状態で車両、ドライバー共に十分な習熟ができていませんでした。

大会1日目は車検に向けて入念なマシン調整を行ないましたが一発合格とはならず、車検を通せたのが2日目の午前でした。2日目は静的審査がありプレゼンテーション、コスト審査に臨みましたが、結果が振るわず共に低得点となってしまい資料作りや練習がまだまだできていないことを痛感させられました。デザイン審査では74点とまずまずの得点を獲得することができ、大会での静的審査の重要性やモノづくりにおいてコンセプトがいかに大切だと実感しました。

2日目の午後から行なった騒音テストは予想以上に苦戦を強いられました。なかなか合格することができず動的種目の出走権を失いましたが、最後まで諦めず大会最終日まで32回もの修正とテストを繰り返しました。しかし、最後まで合格することができませんでした。大会後に学校で原因を調べたところ測定位置がエンジンに近いことが主要因と判明し、排気口の向きを変えることで合格することが確認できました。

今大会では動的審査に出走できず大変悔しい思いをしました。この悔しさをバネに来年のアメリカ・リンカーン大会に向けて、不具合をすべて洗い出し、さらに良い車両を作れるように努力していきます。

Sponsors スポンサーリスト

本田技研工業、日信工業、F.C.C、浜田、山王テック、
深井製作所、ハイレックスコーポレーション

Team-Movie <http://www.jsae.or.jp/formula/jp/13th/movie/27.html>