

40 静岡大学

Shizuoka University

シズオカ ユニバーシティ モーター

Shizuoka University Motor

<http://www.sum-fsae.net/>

最後のサイドエンジンレイアウト ～全種目完走に向けて～



今回の総合結果・部門賞

●総合42位

Profile チーム紹介・今までの活動

チーム創立以来、他とは異なるサイドエンジンレイアウトを採用し、他にも4気筒600ccエンジンの縦置きレイアウト、ドライブシャフト駆動等特徴あるマシンとなっており、総合入賞を果たしてきた。

Team-member チームメンバー

磯川 紗希 (CP)

福田 充宏 (FA)

河守 基寛、高橋 昇平、岩尾 優寛、内山 泰希、竹中 雄太、中西 凌、福田 一樹、藤岡 真史、神原 朋子、山田 拓磨、黒澤 北斗、笹井 裕司、繁田 健吾、谷口 翔一郎、恒川 尚輝、林 卓矢、山崎 智也、高久 貴文、能城 冬馬、鈴木 寛史、中村 匠、中西 勇人、伊良原 弘也、新井 崇 天昂、倉 健雄、富田 皓也、神野 健一郎、日吉 達也、畑田 峻介、野村 享佑、佐々木 章乃、鈴木 翔子、上杉 和音

Presentation

プレゼンテーション

静岡大学、SUMは大会参戦以来、ドライバーの左側にエンジンを搭載する「サイドエンジンレイアウト」を採用してきた。このサイドエンジンレイアウトは一種のアイデンティティであるといえるが、このレイアウトを採用するにあたり、レギュレーションとの兼ね合いなど困難な点も多く存在し、またアッセンブル時の左右バランスやドライバーテンプレートの適合にも困難を要した。特に今年度は、エンジン側からの5秒脱出を証明することで大会に出場できた。エンジンの上部に踏み台を設置することで対応できた。

今年度は、「総合10位以内での完走奨励賞の獲得」を達成すべく、確実に走るマシンの製作が必要であり、マシンコンセプトを「操作性の向上」とした。しかし、吸気パーツに問題があり、ドライバーが扱いやすい車づくりを行なうための走行機会が少なく、データ取りができなかった。何よりも早期のシェイクダウンを行なうことが大切であると感じた。

Participation report

参戦レポート

2日目の車検審査について、技術車検に関しては、一度での合格とはならなかったが簡易車検での対応となり、また今年度の課題であった騒音審査には一度で合格できた。多くの人にマシンを車前に見て頂き、対策してきたことが2日目で車検に合格するという結果に繋がった。

動的審査においては、3日目のアクセラレーション不出走、スキッドパッド25位という結果となった。バッテリーの容量不足が原因で、アクセラレーション不出走となった。そこで、エンデュランスでの完走を達成するために、マシンを大学に持ち帰り修正した。しかし4日目のエンデュランスでは、38位という結果となった。LSD内のシムプレートが摩耗し、14周目でLSDは完全にイニシャルトルクが掛かっていない状態となり、リタイヤしてしまった。

静的審査に関しては、各部門に責任者を立て、スケジュールなどを管理し、また昨年度などの反省を生かし、コスト審査においては10位を獲得した。

今年度は、マシンが実質的に走りだしたのが8月であったため走行練習不足、マシンの完成度不足が目立つ結果となってしまった。完走という目標が達成できず、悔しい結果となった。

Sponsors スポンサーリスト

スズキ、和光ケミカル、モーテックジャパン、IDAJ、NRS、アールズ、清水金属、Takayanagi、シト総業、機業鉄工所、加藤カム技研、新日本特機、エヌ・エム・ピー販売、レイズ、ニコル・マーケティング、東邦テック、サイバネットシステム、ダウ化工、アンシス、ソリッドワークス、浜松第一塗装、ミスミ、マルイチ、東洋測器、東日製作所、ヘンケルジャパン、サイアム、深井製作所、クイック浜名、デイトナ、浜松鉄工機械工業協同組合、住友電装、スズキワールド浜松、コトー理研、旭化成、アコヤハイテック

Team-Movie <http://www.jsae.or.jp/formula/jp/13th/movie/40.html>