

65 ホンダテクニカルカレッジ関東

Honda Technical College Kanto

H-TEC Formula Project

H-TEC Formula Project

<https://sites.google.com/site/htecracing/>

大会を通して これから



今回の総合結果・部門賞

●総合62位

Profile チーム紹介・今までの活動

私たちはこの大会で成績を残すという目標はありますが、それ以上にチームメンバーのひとりひとりが成長するというのが、私たちのいちばんの目標です。学生が自ら行動し主体的に作業に取り組むというのが私たちのモットーです。マシン製作を通じて、技術や知識だけではなく、人とのコミュニケーションや友人関係を築き、この大会を通じて、以前の自分よりも一回りも二回りも大きく成長できるようにがんばります。大会では、昨年度果敢とせなかった「全審査完走」と「最軽量賞」をめざします。

Team-member チームメンバー

本田 菜梨枝 (CP)

法原 淳 (FA)
渡邊 拓也、佐藤 快、菊地 佑貴、轟 祐一、
野口 雅起、横田 一貴、柴田 雄哉、竹澤 洋子、
飯島 拓海、川林 直輝、田中 チャールズ、
深澤 駿介、木村 尚哉、久保 堅誠、樋口 鮎美、
宗片 竜輝

Presentation

プレゼンテーション

私たちは「軽量・コンパクト、旋回性能の良さ」をコンセプトにHFS-011の設計・開発を行いました。特徴は、450cc単気筒エンジンの採用と、ボディカウルにPET材を使用したところ。

単気筒エンジンは「軽量・コンパクト」であり「低回転からのトルク・レスポンス」「シンプルな構造による高い整備性およびコストパフォーマンス」「燃費」などの点で600cc多気筒エンジンより優れています。ボディカウルにPET材を使用することにより、FRP製のカウルに比べ、軽量で安価なカウルを製造することができました。またFRP製カウルに比べ量産しやすい点を生かし、カウルの着せ替えを簡単に行うことができ、ユーザーのデザインニーズに対応しやすくなりました。旋回性能向上のため、ボディサイズとホイールベースをレギュレーションの最小限に近づけました。

軽量のエンジン、カウル、ボディのメリットを生かし車両重量は約160kgに収めています。

Participation report

参戦レポート

今年度は、昨年の反省を生かしてマシンの早期製作、熟成を目標に日程を組んでいました。その点では試走会に車両製作を間に合わせることができ、車検や試走ができました。

大会当日は残念ながら出走することは叶いませんでしたが、技術審査において、いくつかのご指摘は頂いたものの昨年のように大幅な改修作業を必要とされなかったため、昨年の反省を生かすことでチームとしてのレベルアップができたのではないかと思います。

静的審査の方でも、昨年はコスト審査を受ける事ができませんでしたが、今年は無事受ける事ができ、デザイン・プレゼンテーション含め、昨年より点数を上げる事ができました。

大会を通して、チーム一同車両製作のプロセスや、日程管理など多くの事を学べたのではないかと思います。なので、チームの活動目標である「個々の成長」という面では達成できたと思います。

今年度の大会は、車検にスムーズに通れなかったことと、マシンの熟成ができていなかったため、来年は信頼性と耐久性を上げて、エンデュランス完走を目標に頑張っていきたいと思っています。

Sponsors スポンサーリスト

本田技研工業、ホンダテクノフォート、深井製作所、タカタ、エフ・シー・シー、住友電装、NOK、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/65.html>