

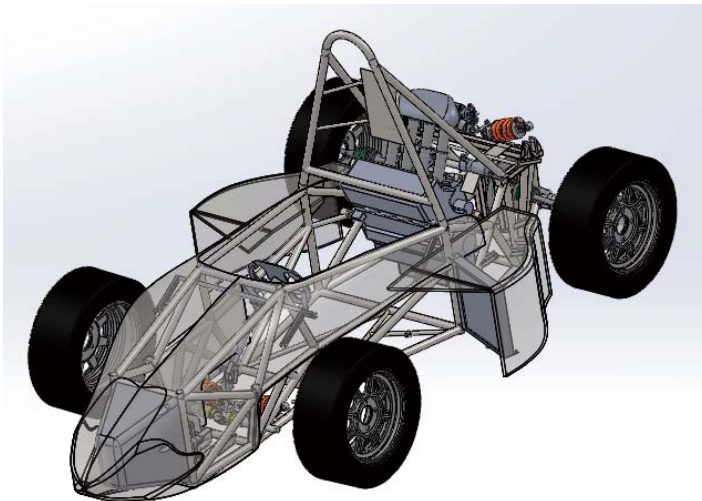


第12回大会を振り返って

フォーミュラプロジェクト

Formula Project

<http://www.osaka-cu.com/formula/>



Presentation プレゼンテーション

マシン名: -

2年連続となる全種目完遂、完走を果たし、チーム立て直しから51→42→24位→16位と順調に順位を上げている中で今大会に臨みました。より上位に入るためには動的種目において得点を伸ばすことが必要と考えました。4種目ある動的種目全てで得点を伸ばすために車両コンセプトを「誰が乗っても速い車」としました。

安定した挙動を実現するため前後重量配分の見直し、サスペンションの設計、製造方法を変更、フレームのサスペンション取付部の剛性向上によりジオメトリー剛性を向上させました。またペダル、シフトの操作方法を一般的なマニュアル車に近づけ操作性の向上を図りました。シート、ペダルにおいて各ドライバーに合わせられるように調整幅を持たせ最適なドライビングポジションを取れるようにしました。エンジンまわりではスロットルの自作、サージタンク、エキゾーストマニホールド構造変更により扱いやすい出力特性を実現しました。

大会まで走行テストを重ねアライメント、エア圧など管理、調整し車両の持つポテンシャルを最大限引き出せるようにし、各審査のセッティングを得ることができました。信頼性においては水温や油圧の測定を行い、エンデュランスを全開走行が可能な車両であることが確認できました。これらの取り組みでポテンシャルを発揮できる車両に仕上げました。

Participation report 参戦レポート

今大会では初日に技術車検を受けることができました。3点指摘されましたが、その日のうちに修正を行い車検を通過することができました。しかし、テンプレートの干渉によりフロントのスタビライザーを取り外さなくてはいけなくなりました。また、チルト試験で後輪が接地せず通過することができませんでした。

2日目の静的審査では例年よりも細かい点が指摘され、準備不足が露呈した結果となりました。また、チルト試験、騒音試験、ブレーキ試験を行い無事通過することができました。

3日目はアクセラレーション、スキッドパッド、オートクロスが行われました。アクセラレーションでは12位と結果を出すことができました。スキッドパッドではスタビライザーを外した影響でタイムが伸びず19位と言う結果に終わりました。午後に行われたオートクロスにおいてもスタビライザーの影響で29位と結果を出すことができませんでした。エンデュランスはBクラスのいちばん目となり4日目の午前中の走行となることが予想されました。

しかし、4日目は雨の影響で審査開始時間が3時間遅れとなり走行が午後になされました。走行前には雨が上がり路面が急速に乾く状態でした。そこでタイヤ交換を行ったのですが、走行順に間に合わず2分のペナルティとなりました。走行時には路面が乾いていましたがペナルティを取り戻すことができず22位の結果となりました。総合成績では19位と順位を落とし、静的審査、車検に対して準備不足の影響が出たと感じました。

今回の総合結果・部門賞

- 総合 19位
- 日本自動車工業会会長賞

Profile チーム紹介・今までの活動

2004年にチームを発足し、2006年の第4回大会から出場しています。一時はチーム存続の危機がありましたが生きて直し、2010年の第8回大会より51→42→24→16位と着実に順位を上げています。チームの規模は大きくありませんが、メンバー全員が丸となってものづくりの楽しさと難しさを学んでいます。

Team-member チームメンバー

南 智広 (CP)

川合 忠雄 (FA)、三橋 知明、田中 宏基、吉川 達哉、岩井 一弘、小澤 隆児、橋本 裕一郎、熊谷 直也、清水 大輔、三山 恭弘

Sponsors スポンサーリスト

川崎重工、サツマ超硬精密、武蔵ホルツ、エーピーシー商会、NTN、F.C.C.、タイガー製作所、和光ケミカル、ハヤシレーシング、重見製作所キタコ、東日製作所、共成、ケービン、サンスター技研、ジーエス・ユアサ・コーポレーション、富士精密、IDAJ、キーパー、昭和電工、スエカゲツール、住友電装、ソリッドワークス・ジャパン、大同工業、ダイヘン、タンガロイ、東京測、器研究所、トヨタレンタリース大阪、中道工作所日信工業、日東紡績、日本ビート工業、ネリキガス、野口商会、SPEED SHOP JIRO、大東ラ、ジェーター、キノクニエンタープライズ、プロト、アールエスタイチ、ボッシュ、山脇産業、レノボ・ジャパンアクティブ、エクセディ、シフトアップ、タマディック