

# 4th student **Formula SAE Japan** Competitoin of **Report**

第4回全日本学生フォーミュラ大会  
 主催:社団法人自動車技術会  
 共済:FISITA(国際自動車技術会連盟)  
 開催期間:9月13日~9月16日  
 場所:小笠山総合運動場ECOPA(静岡県)

Total **15位**/50校

日本自動車工業会会長賞  
 省エネ賞

1位  
 1位

☆Thank you all our SPONSORS☆  
**ありがとう**

Dynamic event

Acceleration	23位
Skid Pad	14位
Autocross	22位
Endurane	12位
Fuel&Economy	1位

Static event

Cost	7位
Design	15位
Presentation	14位

**MI-TECH**  
*Racing*

## Playback 2006 Season

私達、武蔵工業大学Mi-Tech Racingは2005年より2年計画としてプロジェクトを進行して参りました。2006年は日本大会優勝を目標にしておりましたが、結果は15位と目標を達成することはできませんでした。ご協力を頂いておりました多くの企業の皆様には、目標を達成することができず大変申し訳ありません。しかし、皆様のご協力なくして、このような結果を出す事は決してできませんでした。有難う御座いました。

目標を達成することができなかったこのプロジェクトですが、2年間の活動の中で得た物は少なくありません。日程管理、大会当日までの準備、大会中の運営、マネーマネジメント、活動の引継ぎなど、プロジェクト発足まではうまくできていなかった部分を徹底的に見直すことができ、チームの根を太くすることができました。これでやっと戦う準備ができたと言えるかもしれません。

本年の大会では完璧な運営をすることができたにも関わらず、車両性能が他チームに比べ低かったことから、中々思うような結果が残せませんでした。しかし、今後改善していくべき点ははっきりとわかりました。今後、2年間で築き上げたチームを基に、ピンポイントで車両を改良し、一刻も早い日本大会上位入賞、優勝、そして海外参戦を目指します。

チームはさらに発展すべく、頑張って参りますので今後ともご指導・ご鞭撻の程、よろしくお願い申し上げます。

2006年9月18日 田代 尊久  
 (Mi-Tech Racing 2005-06 Project leader)

〒158-8557  
 東京都世田谷区玉堤1-28-1  
 武蔵工業大学  
 内燃機関工学研究室内F-SAEチーム  
 TEL 03-5707-2100(内線2564)  
 FAX 03-5707-2171

**MI-TECH**  
*Racing*

**プロジェクトリーダー変更のお知らせ**  
 チーム連絡先が変わります。

工学部機械工学科2年  
 高橋 弘治

E-mail g0511055@sc.musashi-tech.ac.jp



Musashi Institute of Technology F-JSAE Project 2005-06  
 4th Student Formula SAE Competition of Japan Report

**Thank You all our SPONSORS !**





# 2年計画完了!

総合優勝は叶わぬも、今後に繋がる結果

Illustration&Text/takahisa tashiro  
Photo/Mi-Tech Racing



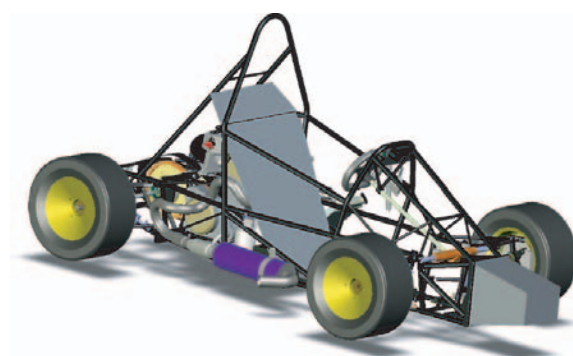
**一貫したコンセプトと2年計画。  
安定したチーム体制で臨んだ第4回大会。**

## キープコンセプト

2002年のチーム発足以来、私達のコンセプトは軽量コンパクト。多くのF1SAE参加大学が4気筒エンジンを採用する中、本チームは主便なコーナリング性能が求められるF1SAEの競技を考慮し、単気筒エンジンを採用しました。単気筒エンジンを採用することにより、マシンリアセクションをコンパクトにまとめることが可能になりました。非常にコンパクトな本チームのマシンはF1SAEの競技に見事適合し、毎年大会を掻き回しています。

## 2年計画

2004年からメンバー減少に伴い、昨年から2006年まで2年計画としてプロジェクトをスタート。昨年は全競技参加、完走を目標とし、総合11位を獲得。2006年に繋がる結果を残しました。目標は2006年大会優勝。本年は勝負の年です。また、この2年計画にはチームの永続的活動を目標とし、技術データ、活動計画などの資料つくりを力を入れ、次世代メンバー育成にも力を入れてきました。



M2006CAD図

9/13



## 大会1日目 車検 静的審査

**初の車検1日目通過!**

大会初日。私達はゲートオープンと同時に会場入りしました。私達は朝でプレゼンテーションの予定が入っていたため、発表者の田代と佐藤は会場へすぐに向いました。プレゼンテーションではカートドライバをターゲットとした車両の製品アピールをしました。その間ピットでは車検の準備を開始。と言っても前日に入念に準備をしていたため、簡単な緩みチェックをしてすぐに車検の列につきました。しかしここでコスト審査の時間になってしまいました。コスト審査では春川が単気筒エンジンを採用した軽量コンパクト故のコストの有利さを力説しました。そして1回目の車検。1発通過を目標にしていたのですが、予想外の防火壁の隙間を指摘され、再車検となりました。ピットですぐに改修を済ませるとデザイン審査の時間。デザイン審査では倉部が参加50校の中でM2006を争うコンパクトな車両をいかにして設計したのか、また、今年のコンセプトである、すべてをドライバー中心の車両であることのアピールしました。デザイン審査終了後、再車検に合格。チルト試験(燃料漏れ試験)、騒音試験、ブレーキ試験を順調にクリアし、見事チーム創設以来初めての車検1日目通過を果たしました。車検通過後、翌日の動的審査に向けてプラクティスを走行し、1日目は終了となりました。

9/14



## 大会2日目

アクセラレーション  
スキッドパッド オートクロス

**順調に日程を消化。**

大会2日目。この日はあいにくの雨で予定されていたスケジュールが遅れる可能性がありました。私達は昨日に走行の準備をすべて整え、後は競技開始のアナウンスを待つのみという状態で待機。案の定、1時間ほど遅れ、2スプリントドライバに変更され競技開始。

9/16



## 大会4日目 表彰式

**自動車工業会会長賞  
省エネ賞獲得!**

面にはつらく、コーナーでタイムをつめるも中々上位に匹敵するタイムを出す事が出来ません。ドライバ交代後、増田も安定した落ち着いた走りを見せ無事チームは3年連続で完走を果たしました。終わつてみれば結果も12位とまずまず。パイロンタッチなどのペナルティをほとんどもつたことが大きく影響したようです。無事エンデュランスを完走し、大会通してすべて予定通りの運営ができました。チームのすべての力を出し切れたことがよかったです。本年の大会に悔い何一つ残りませんでした。その後、芝生の上で記念写真撮影大会をし、3日目終了となりました。

9/15



## 大会3日目 エンデュランス

**無事完走!**

私達は走行可能なうちに走行をする作戦をとり、競技開始と同時に動的エリアに向かいました。午前中はアクセラレーションとスキッドパッドが予定されていました。まずはアクセラレーション。ドライバは辛島。しかし、路面が濡れており、レインタイヤでの走行のため、中々タイムを伸ばすことが出来ませんでした。続いてスキッドパッド。ドライバは春川。雨での事前走行テストが十分であったため、痛恨のミス。タイムは何とか残せたものの、思うようにタイムをだすことが出来ませんでした。しかし、予定されていた競技時間より短くなったため、この両方を走行できたのは全体の約3分の1程度。運営は完璧でした。午前中の走行が終わったところで前日行われた静的審査の結果が発表されました。結果はプレゼンテーション4位、コスト審査7位、デザイン審査15位と、毎年静的審査を課題にしていた私達としては大きく進歩した結果となりました。特にコスト審査の7位は設計段階からかなりコストを意識した開発が報われたと思います。午後はオートクロス。午後には天気も回復し、路面状態もドライとなりました。予定通りドライバは倉部と増田。エースドライバの倉部は堅実ながらもアグレッシブに攻め、私達の車両のポテンシャルを最大限に発揮しました。本年のコースは予想をはるかに超えるハイスピードコースになり、単気筒の私達には不利なコース設計でしたが、私達のベストの走りを行うことができたため、悔いは残りませんでした。結果はアクセラレーション23位、スキッドパッド14位、オートクロス22位となり、翌日のエンデュランス走行順は午後2が予想されました。翌日のエンデュランスの準備を整え、この日は終了となりました。

大会3日目。この日は天気にも恵まれ、チームは朝からエンデュランスに向けた車両の準備に取り掛かっていました。ドライバーズミーティングでエンデュランスのコースが発表され、昨日のオートクロスのコースからさらにハイスピードになり、上位とのタイム差がさらに開くことが心配されました。予想通り、午後2で最後の種目、エンデュランスがスタート。ドライバはオートクロス同様、倉部と増田です。倉部はいつものように安定しながらも終始攻めの走りでコンスタントにタイムを刻んでいきます。特に大きな問題もなく周回を重ねますが、ハイスピード化されたコースはストレートスピードで伸び悩む私達の車