

東京都市大学 Mi-Tech Racing

第9回全日本フォーミュラ大会

参戦報告書

総合順位 **10** 位 / 87 チーム

日本自動車工業会会長賞受賞



MI-TECH
Racing

主催：社団法人 自動車技術会

会場：静岡県 小笠山総合運動公園エコパ

期間：9月5日から9日（5日間）

東京都市大学
TOKYO CITY UNIVERSITY

2011年度 大会参戦報告書

ホームページ: <http://mitech-racing.jp>

東京都市大学(旧 武蔵工業大学)

スポンサー一覧

AVO/MoTeC Japan
 株式会社青木工業所
 株式会社永和工業製作所
 株式会社キノクニエンタープライズ
 株式会社桑原インターナショナル
 株式会社ジャムコ
 株式会社東京測器研究所
 株式会社不二製作所
 株式会社ハイレックスコーポレーション
 株式会社ミツバ
 株式会社リトル・ガレージ
 小原歯車工業株式会社
 サイバネットシステム株式会社
 スズキ株式会社
 住友電装株式会社
 帝都ゴム株式会社
 東洋電業株式会社
 日本軽金属株式会社
 日信工業株式会社
 日本ユピカ株式会社
 本田技研工業株式会社
 有限会社寺田製作所
 有限会社ベア
 UDトラック株式会社

NTN 株式会社
 株式会社イワモト
 株式会社エフ・シー・シー
 株式会社恭和
 株式会社ソケットセンター
 株式会社東京オールアンドデー
 株式会社パイオラックス
 株式会社小山ガレージ
 株式会社富士精密
 株式会社ミノルインターナショナル
 株式会社レーシングサービスワタナベ
 協和工業株式会社
 ジュニアモーターパーク クイック羽生
 住鋳潤滑剤株式会社
 ソリッドワークス・ジャパン株式会社
 帝国ピストンリング株式会社
 日軽金アクト株式会社
 日産自動車株式会社
 日本発条株式会社
 古河電池株式会社
 有限会社北村工業
 有限会社日研製作所

一年間ご指導・ご支援して頂き、有難う御座いました。

日々の活動

私達は東京都市大学 世田谷キャンパス 10号館2階創成工房にて活動を行っております。

その創成工房に車両制作に必要な工作機械はほぼすべて揃っており、それらを用いて加工を行っております。

お近くにお越しの際は是非お立ち寄りください。

スポンサーの皆様、高校生の皆様、お待ちしております。

住所

〒158-8557 東京都世田谷区玉堤1-28-1
東京都市大学工学部内燃機関工学研究室内F-SAEチーム

連絡先

2012年度プロジェクトリーダー
工学部機械工学科2年
河原達也



g1011033@tcu.ac.jp
URL : <http://mitech-racing.jp>



10号館2階創成工房



車検

車検では、車両の安全・設計要件の適合、ドライバーの5秒以内脱出、ブレーキ試験、騒音試験、チルトテーブル試験を行います。今年度も、一発で通過することを目標として、入念な準備を行ってききました。しかし、残念ながら燃料ラインの固定に関して危ない点があると指摘を受けてしまいました。一発での車検通過はできませんでしたが、指摘箇所をすぐに修復し、再車検で車検を通過することが出来ました。その後は、排気音測定試験、チルト試験を行い、これらの試験においては無事に一発で通過することが出来ました。また、次の日に行われたブレーキテストにおいても一発で通過でき、この時点で動的競技に参加する資格を得ることが出来ました。(宮重)

9月5日&6日



▲車検時

デザイン審査

デザイン審査は、車両コンセプトと各設計に用いた技術、工夫点、妥当性について発表を行います。今年は特に妥当性を重視して発表しましたが、時間の配分を誤り、自分たちが伝えたかったことを審査員にすべて伝えきれませんでした。結果は、昨年度14位から12位と順位を上げることが出来ましたが、さらに上位を狙えた可能性があるだけに悔しい結果となりました。(宮重)

9月6日

プレゼンテーション審査

プレゼンテーション審査は、『審査のコンセプトに沿い、製造会社の役員に設計上の優れていることを確信させる』という仮想のシチュエーションのもとでプレゼンテーションを行います。今年度は直前まで根本となるビジネスプランを熟すことが出来ず、自分たちの力を発揮することが出来ませんでした。そのため、とても悔しさの残る結果になってしまいました。(水野)

コスト審査

コスト審査では、事前に提出した車両製作費をまとめたコストレポートの評価の公聴とコスト15%削減案を提示するリアルケースシナリオの発表を行いました。結果、リアルケースシナリオにおいてはチーム初の満点を獲得することができましたがコストレポートの評価がとても低くコスト審査全体としては悔いの残る結果となってしまいました。(山形)

スキッドパッド

スキッドパッドは八の字型のコースを走行する、旋回性能を競う競技です。この競技では路面温度が大きく影響することから、路面温度が上がりがきるまで待機しての出走となりました。出走前にニュートラルランプが点灯しないというトラブルもありましたが、走行には影響がなかったためそのまま出走しました。タイムはトップから大きく離され、残念な結果となってしまいました。(山形)

9月7日

アクセラレーション

アクセラレーションは75mの直線走り、加速性能を競う競技です。今年は吸排気設計に大幅な変更があり、エンジンの高回転域でのスピードが思うように上がらず、タイムをのばす事ができず、好成績を残すことが出来ませんでした。(森元)

オートクロス

オートクロスは直線・ターン・スラローム・シケインなどによる約800mのコースを2周走行する、車両の総合性能を競う競技です。今年は炎天下の中での出走となったため、車両性能とドライバー技術が試されました。今年のコースはより厳しいコースレイアウトとなりましたが、万全の準備をしていたため、無事に完走する事が出来ました。四年生である自分にとって、今年は三度目のドライバーであり、最後の参加となりましたが、全力で走ることが出来ました。(佐藤)



▲コスト審査時



▶オートクロス走行時

結果

総合	10位
デザイン審査	14位
プレゼンテーション審査	40位
コスト審査	42位
スキッドパッド	27位
アクセラレーション	27位
オートクロス	17位
エンデュランス	11位
燃費	9位

日本自動車工業会長賞受賞

エンデュランス

エンデュランスはオートクロスと同じようなコースを二人で10周ずつ、合計約22km走行する、車両の総合性能と耐久性を競う競技です。エンデュランス競技は自分にとっては今回が初めてだったので、前半10周は四年生の佐藤が安定感のある走行を見せました。待機中は緊張で押しつぶされそうでした。交代後、車両に乗り込み、心配されていたエンジン始動も問題なく、出走する事が出来ました。走行中は緊張、プレッシャー、焦りと戦いながら、無事完走を果たしました。結果は同時に競われる燃費評価も含め、今大会競技中一番の結果を残すことが出来ました。(間宮)

9月8日



▲集合写真

総括

今年度プロジェクトが発足した時、チームの目標を総合優勝と決めました。しかしながら、結果は残念ながら10位と、前年度から順位も得点も大きく下がってしまいました。一年間応援してくださいました皆様には大変申し訳なく思っております。この一年間は常に苦勞が耐えなく、反省点の多い一年であったと感じております。自分自身、チーム運営を上手く行うことが出来ず多くのメンバーに苦勞を掛けてしまい申し訳なく思っています。そういった中で各メンバーは一年間を通して精一杯努力を続けていました。結果こそ残せなかったものの、それぞれ多くの事を得られたのではないかと思っています。一年間、リーダーを務めさせて頂きましたが非常に貴重な経験、そして多くの事を学ぶ事が出来ました。この活動を続けることが出来ますのも、スポンサー方をはじめ、大学の先生方、メンバーの親御様の温かいご支援、ご指導、ご協力によるものだと思っております。この場を借りて深く御礼申し上げます。来年度こそは皆様に優勝のご報告が出来るよう、精一杯頑張ります。今後ともMITech Racingの応援を宜しくお願い致します。(横山)