

SOUL OF SINGLE

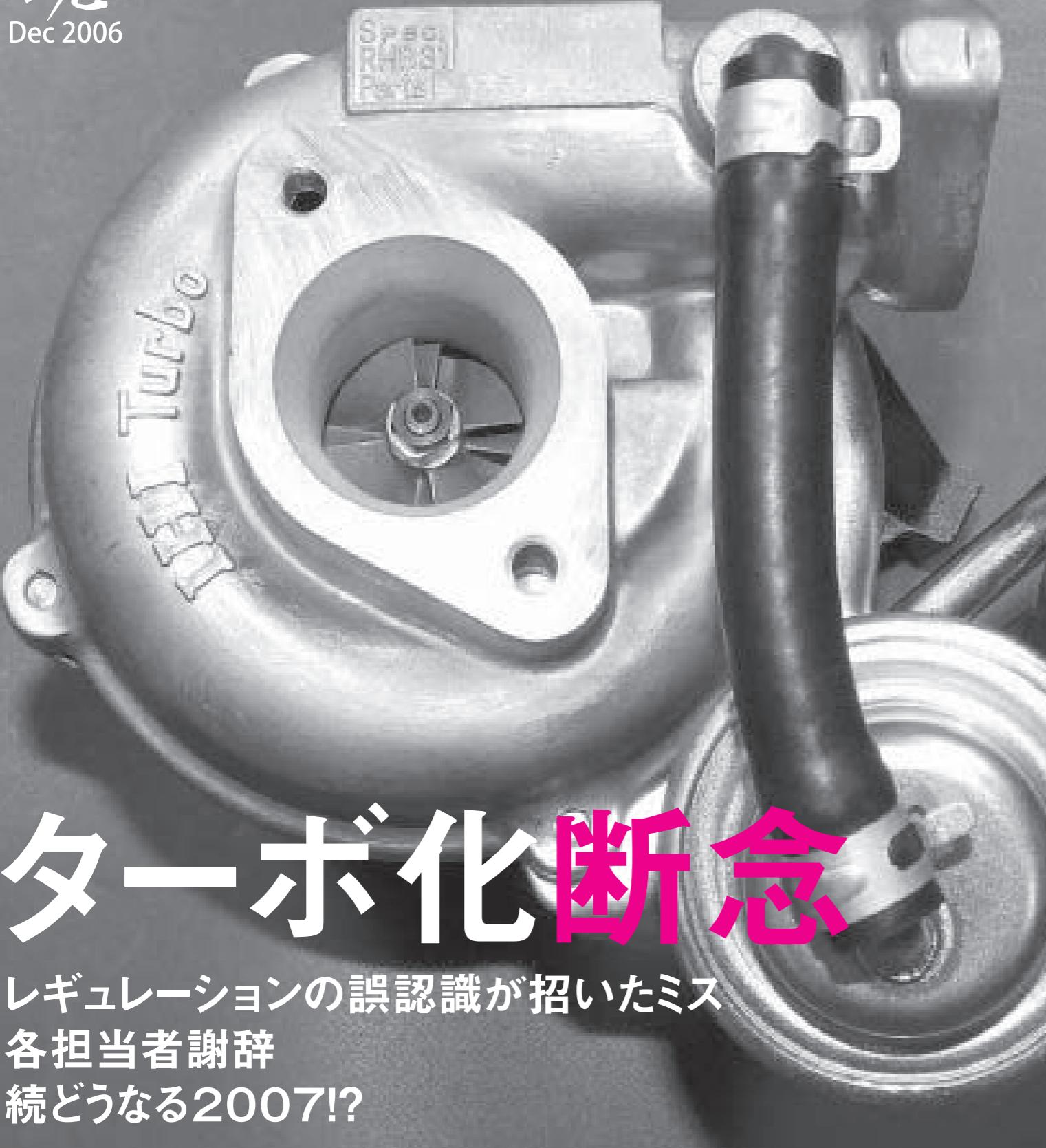
武蔵工業大学チームニュース

no3

Musashi Institute of Technology Monthly magazine

魂

Dec 2006



ターボ化断念

レギュレーションの誤認識が招いたミス
各担当者謝辞
続どうなる2007!?

武蔵工業大学

SOUL OF SINGLE no3 Dec 2006

武蔵工業大学チームニュース 12月号

2007年1月1日発行(2006年12月31日現在)

編集人:田代 勝之
発行人:Anzen Ruring

Our Information

1月の予定

- ・M2007設計
- ・冬休み
- ・忘年会

活動環境

私たちは武蔵工業大学世田谷キャンパス10号館2階創生工房にて活動を行っております。2006年に完成したばかりの機械工場にて車両のほぼすべての加工を行っております。お近くにお越しの際は是非ご見学ください。スポンサーの皆様、高校生の皆様、お待ちしております。

活動場所

武蔵工業大学世田谷キャンパス(東急大井町線尾山台駅下車、徒歩15分)10号館2階創生工房

活動日

毎週水曜日、土曜日ミーティング。その他活動日は自主性。

部員

機械工学科3年 5名

機械工学科2年 3名

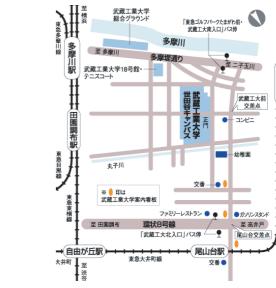
機械工学科1年 4名

住所

〒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

連絡先

Project leader 高橋 弘治 g0511055@sc.musashi-tech.ac.jp



チームの活動報告をHP及び毎月発行の本チームニュースにて行っております。HPではダイアリーを通じてリアルタイムな情報をチームニュースでは1ヶ月全体の情報を掲載しております。

なお、本チームニュース名になっている"SOUL OF SINGLE"は単気筒エンジンへのこだわり、そして勝利というたった一つの目標への熱い思いが込められています。

チームHP:<http://mi-tech-formula.hp.infoseek.co.jp>



☆Thank you all our SPONSORS☆
ありがとう



Mi-TECH
Racing

ター・ボ化断念…。その理由はー?

本誌の10月号にして告知致しました、キャブレター＆ターボ化ですが、先日の会議で正式に断念を決定致しました。1月よりの設計を開始し、ターピングの選定、圧縮比対策、燃料供給及び冷却対策などを検討しておらず、廃止した。廃止に繕言が決まり出し、実現へ向けて奔走に入らなかったという所で、最終レギュレーションを確認を行った所、私達が今まで見てきた部分はM2008年から適用されるかもしない変更予定項目であり、本年採用されるレギュレーションとは別であることがわかりました。2007年に採用されるレギュレーションとの間に採用されるかわからず、それがM2008年から適用されるレギュレーションとの配置順の相違はスロットルボディー(キャブレター)とコンプレッサー(ターピング)の配置順であります。このように採用されるかわからず、それは、私達が今まで見てきた部分はM2008年から適用されるかもしないレギュレーションとの配置順の相違であり、2007年採用レギュレーションだとキャブレターによる燃料供給が非常に困難であることがわかりました。具体的な装着順序を左記致します。

2007年
キャブレター→リストリクター→コンプレッサー→インタークーラー→キャブレター
2008年
リストリクター→コンプレッサー→インタークーラー→キャブレター

2007年採用の装着順序の場合、混合気を圧縮しインタークーラーを通して冷却した後にエンジンに供給しなくてはならず、理想的な混合気をエンジンに供給する事が非常に困難ばかりか、900度近い排気がすぐ横を通るターピング中を混合気を通す構造になるため、火災の可能性もあります。また、このつた構造でキャブレーター＆ターボ化を実現しようとエンジン本体など多くの改良を施す必要があり、本年のチーム力を考慮した場合に実現不可能であるとの結論に達しました。今まで本学のキャブレター＆ターボ化に関しましては協力ご声援を頂いておりました多くのスポンサーの皆様、大変申し訳御座いません。

続どうなる2007

本年のターボ化を正式に断念し、バーチャルアップを大義名分にしていた本年の今後はどうするのかを協議致しました。結論を左記致します。

2007年
エンジン
ターボ化実現のためにポート付近での燃料噴射の必要があるため、本年はF1化に取り組む具体的な方針はNAによる開発とF1化の開発を同時に進行させ、第5回大会では出来る限りF1化されたエンジンでの参戦を目指す。

シャシー
今後3年後の車両の基礎となるベーシックモデルを製作する。基本概念はM2000からのステップアップだが、さうなる軽量化と性能向上を目標に指す。

エンジン
2007年から準備をしてきたF1化されたエンジンの搭載は必須。可能であればターボ化をし、バーチャルアップを図る。

シャシー
2007年で製作したベーシックモデルを基礎に、さうなる性能向上と購入部品の自作を目指す。

エンジン
以上がエンジン班、シャシー班の今後の大まかな動向です。特にエンジンに関してはNAでの性能向上も考慮に入れ、ボアアップやポート研磨などのメカニカルチューンも施す予定です。F1化に関しては専任の担当者を置き、システム設計が完了し、次第第5回大会で始動確認、M2008年の走行テストを重ね、第5回大会での搭載を実現できるように調整していく予定です。

担当者謝辞④

ターボ担当 辛島亮之

私は本年ターボ化をチームに提案した者として、なかつたことに深く責任を感じております。第4回大会を通して本学が強く感じたことはエンジンのパワー不足でした。第5回大会に参戦するM2007はパワーアップは何としても達成せなくてはいけない課題であり、優勝するために一番必要な部分であることは間違いないことです。また、第1回大会から本学は単気筒4500ccエンジンを使っているので、現在では本学を象徴する特徴です。専任の担当者を置き、シングル設計が完了し、次第第5回大会で始動確認、M2008年の走行テストを重ね、第5回大会での搭載を実現できるように調整していく予定です。



担当者謝辞④

今回の件に関しては、チーム全体、さらにエンジン班内部での注意力の甘さに起因する車両のパワー不足で、前回の大会では他チームとの車両の差に圧倒され、結果を残せず、そこで車両の読み違いで、そのステップの踏み台としてF1化の開発を始めた。しかし、レギュレーションの読み違いで、という初步的な失敗で断念してしまった。表現のしようがない悔しさとレベルの低さを痛感しております。今後とも現開車両に搭載し、第5回大会でF1化されたマシンを持つことを走らせたいと思っております。また、前回の大会で痛感した車両の性能の低さを克服するために、レギュレーションの読み違いで、という失敗で断念してしまった。今はチームに残ったはすです。自分で自分の洞察力不足が悔しいです。今後このようなことがないよう気を引き締めて頑張って参ります。今後ともよろしくお願い致します。

さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。

さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。

担当者謝辞③

ターボ担当 田代尊久

私は本年ターボ化をチームに提案した者として、なかつたことに深く責任を感じております。第4回大会を通して本学が強く感じたことはエンジンのパワー不足でした。第5回大会に参戦するM2007はパワーアップは何としても達成せなくてはいけない課題であり、優勝するために一番必要な部分であることは間違いないことです。また、第1回大会から本学は単気筒4500ccエンジンを使っているので、現在では本学を象徴する特徴です。専任の担当者を置き、シングル設計が完了し、次第第5回大会で始動確認、M2008年の走行テストを重ね、第5回大会での搭載を実現できるように調整していく予定です。



担当者謝辞③

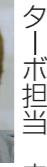
今回の件に関しては、チーム全体、さらにエンジン班内部での注意力の甘さに起因する車両のパワー不足で、前回の大会では他チームとの車両の差に圧倒され、結果を残せず、そこで車両の読み違いで、そのステップの踏み台としてF1化の開発を始めた。しかし、レギュレーションの読み違いで、という初步的な失敗で断念してしまった。表現のしようがない悔しさとレベルの低さを痛感しております。今後とも現開車両に搭載し、第5回大会でF1化されたマシンを持つことを走らせたいと思っております。また、前回の大会で痛感した車両の性能の低さを克服するために、レギュレーションの読み違いで、という失敗で断念してしまった。今はチームに残ったはすです。自分で自分の洞察力不足が悔しいです。今後このようなことがないよう気を引き締めて頑張って参ります。今後ともよろしくお願い致します。

さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。

担当者謝辞②

ソリッドワーカスジャパン様ご訪問

私は本年ターボ化をチームに提案した者として、なかつたことに深く責任を感じております。第4回大会を通して本学が強く感じたことはエンジンのパワー不足でした。第5回大会に参戦するM2007はパワーアップは何としても達成せなくてはいけない課題であり、優勝するために一番必要な部分であることは間違いないことです。また、第1回大会から本学は単気筒4500ccエンジンを使っているので、現在では本学を象徴する特徴です。専任の担当者を置き、シングル設計が完了し、次第第5回大会で始動確認、M2008年の走行テストを重ね、第5回大会での搭載を実現できるように調整していく予定です。



担当者謝辞②

今回の件に関しては、チーム全体、さらにエンジン班内部での注意力の甘さに起因する車両のパワー不足で、前回の大会では他チームとの車両の差に圧倒され、結果を残せず、そこで車両の読み違いで、そのステップの踏み台としてF1化の開発を始めた。しかし、レギュレーションの読み違いで、という初步的な失敗で断念してしまった。表現のしようがない悔しさとレベルの低さを痛感しております。今後とも現開車両に搭載し、第5回大会でF1化されたマシンを持つことを走らせたいと思っております。また、前回の大会で痛感した車両の性能の低さを克服するために、レギュレーションの読み違いで、という失敗で断念してしまった。今はチームに残ったはすです。自分で自分の洞察力不足が悔しいです。今後このようなことがないよう気を引き締めて頑張って参ります。今後ともよろしくお願い致します。

さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。

担当者謝辞①

帝国ピストンリング(TPR)様ご来訪

私は本年ターボ化をチームに提案した者として、なかつたことに深く責任を感じております。第4回大会を通して本学が強く感じたことはエンジンのパワー不足でした。第5回大会に参戦するM2007はパワーアップは何としても達成せなくてはいけない課題であり、優勝するために一番必要な部分であることは間違いないことです。また、第1回大会から本学は単気筒4500ccエンジンを使っているので、現在では本学を象徴する特徴です。専任の担当者を置き、シングル設計が完了し、次第第5回大会で始動確認、M2008年の走行テストを重ね、第5回大会での搭載を実現できるように調整していく予定です。



担当者謝辞①

今回の件に関しては、チーム全体、さらにエンジン班内部での注意力の甘さに起因する車両のパワー不足で、前回の大会では他チームとの車両の差に圧倒され、結果を残せず、そこで車両の読み違いで、そのステップの踏み台としてF1化の開発を始めた。しかし、レギュレーションの読み違いで、という初步的な失敗で断念してしまった。表現のしようがない悔しさとレベルの低さを痛感しております。今後とも現開車両に搭載し、第5回大会でF1化されたマシンを持つことを走らせたいと思っております。また、前回の大会で痛感した車両の性能の低さを克服するために、レギュレーションの読み違いで、という失敗で断念してしまった。今はチームに残ったはすです。自分で自分の洞察力不足が悔しいです。今後このようなことがないよう気を引き締めて頑張って参ります。今後ともよろしくお願い致します。

さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。

担当者謝辞①

2007年に適用されるレギュレーション

リストリクターはコンプレッサーよりも上流かつキャブレターもしくはスロットルボディよりも下流になくてはならない。許される配置の順は以下の通りである。
キャブレター→リストリクター→コンプレッサー→インタークーラー→エンジン



担当者謝辞①

今回の件に関しては、チーム全体、さらにエンジン班内部での注意力の甘さに起因する車両のパワー不足で、前回の大会では他チームとの車両の差に圧倒され、結果を残せず、そこで車両の読み違いで、そのステップの踏み台としてF1化の開発を始めた。しかし、レギュレーションの読み違いで、という初步的な失敗で断念してしまった。表現のしようがない悔しさとレベルの低さを痛感しております。今後とも現開車両に搭載し、第5回大会でF1化されたマシンを持つことを走らせたいと思っております。また、前回の大会で痛感した車両の性能の低さを克服するために、レギュレーションの読み違いで、という失敗で断念してしまった。今はチームに残ったはすです。自分で自分の洞察力不足が悔しいです。今後このようなことがないよう気を引き締めて頑張って参ります。今後ともよろしくお願い致します。

さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。

担当者謝辞①

2008年に適用されるかもしないレギュレーション

リストリクターはコンプレッサーよりも上流かつキャブレターもしくはスロットルボディよりも下流になくてはならない。許される配置の順は以下の通りである。
キャブレター→リストリクター→コンプレッサー→インタークーラー→エンジン



担当者謝辞①

今回の件に関しては、チーム全体、さらにエンジン班内部での注意力の甘さに起因する車両のパワー不足で、前回の大会では他チームとの車両の差に圧倒され、結果を残せず、そこで車両の読み違いで、そのステップの踏み台としてF1化の開発を始めた。しかし、レギュレーションの読み違いで、という初步的な失敗で断念してしまった。表現のしようがない悔しさとレベルの低さを痛感しております。今後とも現開車両に搭載し、第5回大会でF1化されたマシンを持つことを走らせたいと思っております。また、前回の大会で痛感した車両の性能の低さを克服するために、レギュレーションの読み違いで、という失敗で断念してしまった。今はチームに残ったはすです。自分で自分の洞察力不足が悔しいです。今後このようなことがないよう気を引き締めて頑張って参ります。今後ともよろしくお願い致します。

さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。さが露呈した件であると深く反省しております。しかし、ここで弱点であります。ターボ化断念の件、ご協力して頂いている皆様に深くお詫び申します。

担当者謝辞①

2008年に適用されるレギュレーション

エンジンにはコンプレッサーに再循環してくる空気を開放するアンチサージバルブを装備しなくてはならず、リストリクターはその上流、つまりアンチサージバルブはリストリクターの下流になくてはならない。許される配置の順は以下の通りである。
リストリクター→コンプレッサー→アンチサージバルブ→インタークーラー→エンジン



担当者謝辞①

エンジンにはコンプレッサーに再循環してくる空気を開放するアンチサージバルブを装備しなくてはならず、リストリクターはその上流、つまりアンチサージバルブはリストリクターの下流になくてはならない。許される配置の順は以下の通りである。
リストリクター→コンプレッサー→アンチサージバルブ→インタークーラー→エンジン

担当者謝辞①

2008年に適用されるレギュレーション

エンジンにはコンプレッサーに再循環してくる空気を開放するアンチサージバルブを装備しなくてはならず、リストリクターはその上流、つまりアンチサージバルブはリストリクターの下流になくてはならない。許される配置の順は以下の通りである。
リストリクター→コンプレッサー→アンチサージバルブ→インタークーラー→エンジン



担当者謝辞①

エンジンにはコンプレッサーに再循環してくる空気を開放するアンチサージバルブを装備しなくてはならず、リストリクターはその上流、つまりアンチサージバルブはリストリクターの下流になくてはならない。許される配置の順は以下の通りである。
リストリクター→コンプレッサー→アンチサージバルブ→インタークーラー→エンジン

担当者謝辞①

2008年に適用されるレギュレーション

エンジンにはコンプレッサーに再循環してくる空気を開放するアンチサージバルブを装備しなくてはならず、リストリクターはその上流、つまりアンチサージバルブはリストリクターの下流になくてはならない。許される配置の順は以下の通りである。
リストリクター→コンプレッサー→アンチサージバルブ→インタークーラー→エンジン



担当者謝辞①

エンジンにはコンプレッサーに再循環してくる空気を開放するアンチサージバルブを装備しなくてはならず、リストリクターはその上流、つまりアンチサージバルブはリストリクターの下流になくてはならない。許される配置の順は以下の通りである。
リストリクター→コンプレッサー→アンチサージバルブ→インタークーラー→エンジン

担当者謝辞①

2008年に適用されるレギュレーション

エンジンにはコンプレッサーに再循環してくる空気を開放するアンチサージバルブを装備しなくてはならず、リストリクターはその上流、つまりアンチサージバルブはリストリクターの下流になくてはならない。許される配置の順は以下の通りである。
リストリクター→コンプレッサー→アンチサージバルブ→インタークーラー→エンジン



担当者謝辞①

エンジンにはコンプレッサーに再循環してくる空気を開放するアンチサージバルブを装備しなくてはならず、リストリクターはその上流、つまりアンチサージバルブはリストリクターの下流になくてはならない。許される配置の順は以下の通りである。
リストリクター→コンプレッサー→アンチサージバルブ→インタークーラー→エンジン

担当者謝辞①

2008年に適用されるレギュレーション