

SOUL OF SINGLE

武蔵工業大学チームニュース

no4
Musashi Institute of Technology Monthly magazine

魂

Jan&Feb 2007

SOUL OF SINGLE no4 Jan&Feb 2007

武蔵工業大学チームニュース 1,2月号

2007年2月1日発行(2007年1月15日印刷)

発行所: 武蔵工業大学
〒113-8502 東京都小平市

武蔵工業大学

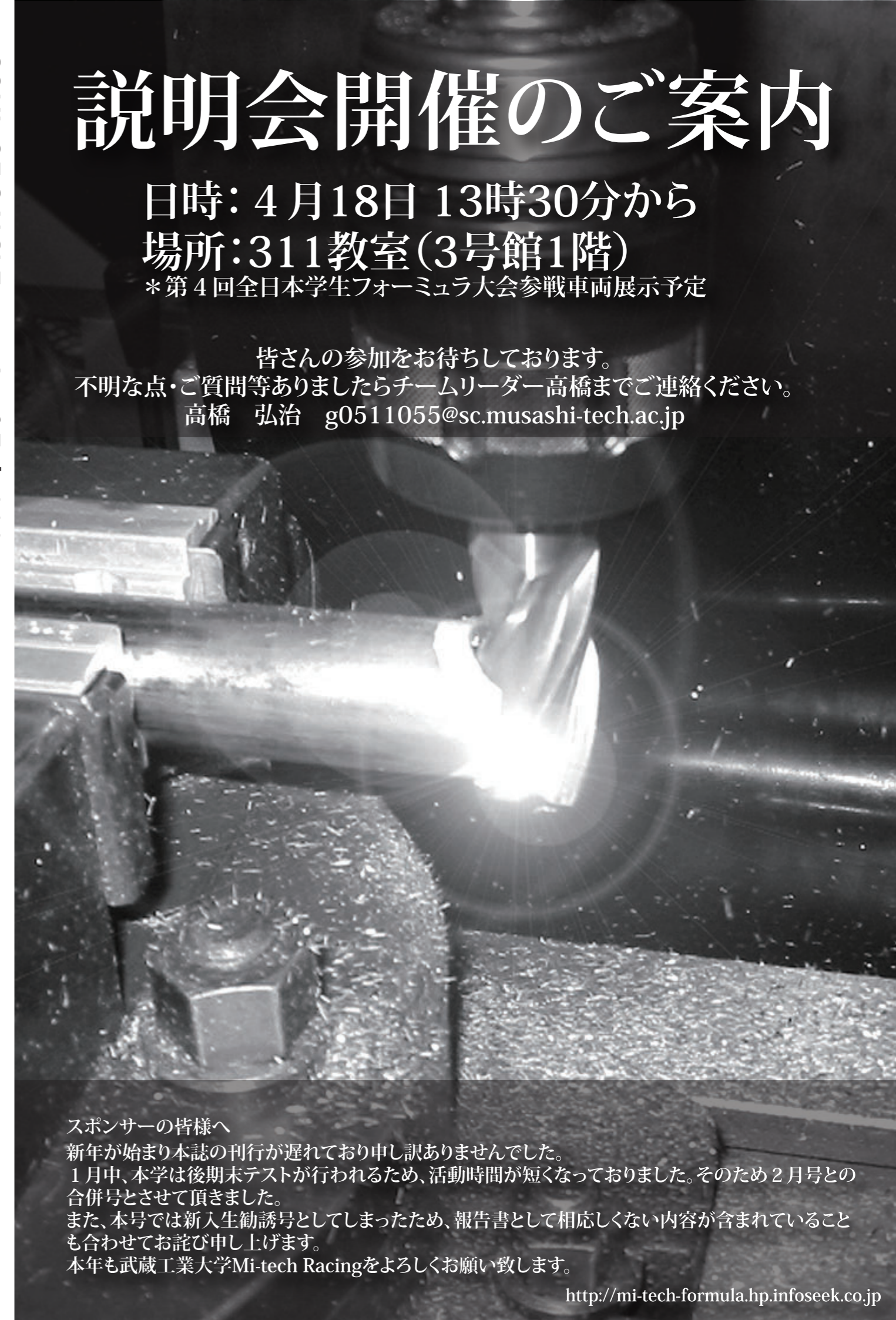
説明会開催のご案内

日時: 4月18日 13時30分から

場所: 311教室(3号館1階)

*第4回全日本学生フォーミュラ大会参戦車両展示予定

皆さんの参加をお待ちしております。
不明な点・ご質問等ありましたらチームリーダー高橋までご連絡ください。
高橋 弘治 g0511055@sc.musashi-tech.ac.jp



スポンサーの皆様へ

新年が始まり本誌の刊行が遅れており申し訳ありませんでした。

1月中、本学は後期末テストが行われるため、活動時間が短くなっておりました。そのため2月号との合併号とさせて頂きました。

また、本号では新入生勧誘号としてしまったため、報告書として相応しくない内容が含まれていることも合わせてお詫び申し上げます。

本年も武蔵工業大学Mi-tech Racingをよろしくお願い致します。

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

Mi-TECH
Racing

Do you like RACE ?

新入生勧誘号!

1月2月合併号

遂に姿を見せる M2007

長かった設計期間にもようやく終わりが見えてきた。そう、ついにパッケージレイアウトが（ほぼ）完了したのだ。

レギュレーションの誤認等もあり、チームが大きく揺らいだ事もあった。

しかし、学年末試験が終わるとその鬱憤を晴らすかの様に頑張ってきた成果が、このCAD図である。

今号では、その、その新車両の06年度車両と大きく変更が有ったパートを紹介していこうと思う。

この細さで大丈夫なのか？脅威の足周り

06年度車両に比べ、大幅に細く、そして長くなったサスペンションアーム。なんとφ100mmという驚くべき細さである。

シャシー班リーダーである設計者の増田は「壊れたら直せば良い。もっと軽くしていきたい。」と探究心溢るコメントをしていた。

我が大学としては初めてスタビライザーも検討していて、セッティングの幅が大幅に広がるだろう。

スピンドル化でアクスル周りもガラリと変貌

CAD図からは判りづらいが、フロントアップライトがスピンドル化し、完全なる新設計となっている。

この事によってアクスル周りの整備製が格段に向上し、ブレーキキャリアパーを下方に配置し、低重心化を図っている。

リアアップライトは、形状は06度と同様だが、ハウジングの肉厚をギリギリまで攻め、軽量化している。

ハブもアルミ製にする事で、06年度より大幅に軽量化している。

又、これらの要素を載せるフレーム自体も大幅な変更を加えており、軽量・低重心なパッケージレイアウトを可能とする骨格とした。さらに足周りの取り付け点の剛性を確保しコーナリング性能の向上を図っている。

製作性に関して、曲げの部分を多くすることにより溶接点が減り、工程を単純化することができた。

なお、この記事の内容は全て設計段階に書いている物であり、実際の車両がこの通りの製作出来ない可能性もあります。シエイクダウンは6月中旬を予定しています。

KEEP OUT

KEEP OUT

KEEP OUT



M2007 ほぼ設計完了!!

懸念のエンジンパワー 2年ぶりのボアアップ

06年度の本大会では、予想外の高速コースのため、パワー不足に悩まされた。

そこで、まずはターボを搭載する計画であったが、前号でお伝えしたとおりターボ搭載は断念。打開策として、ボアアップをする事にした。

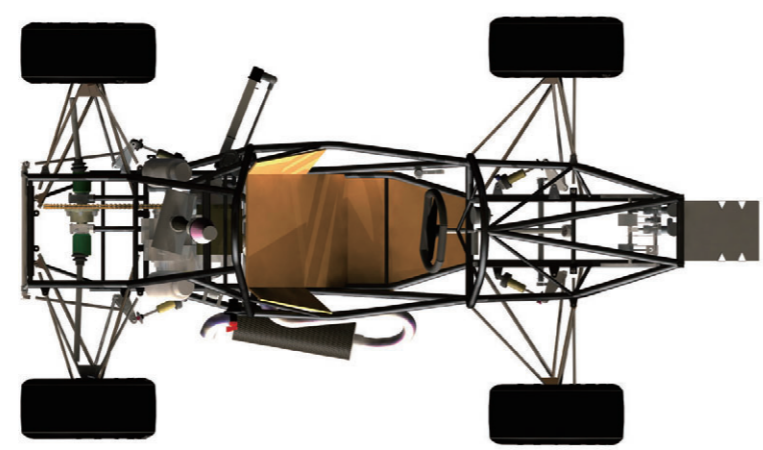
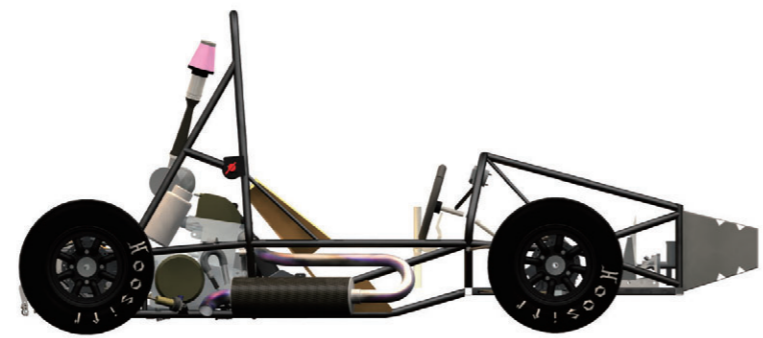
04年度車両にて、478ccにボアアップをしていたが、新車両では500ccにチャレンジする事が決定した。

それに付随し、急遽F1化を進める事になった。CAD図の吸気システムは、F1仕様のものである。

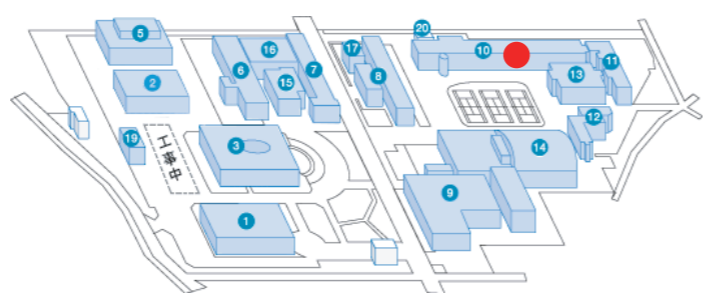
この二つさえ成功すれば、大幅にパワーアップする事は間違いない。目標はアクセラレーション4秒7である。



M2006(前年度車両)



活動場所



テニスコート横の10号館2階、創生工房にて活動しています。気軽に見に来てください。

今月の足回り・フレーム担当
1年 橋本 紘樹

さらなる軽量化をめざして安全率を攻める男。CADでの部品の造り込みはチーム1？足周り・フレーム担当の橋本にインタビューしました。

橋本 佐々木
ひとまず大学生としての二年間が過ぎましたが、このような年間でしたか？

橋本 簡潔に言うところでは、この06年度の間から車両製作走行テスト車両改良大会準備に加え、授業等も両立しながら、この06年度はこれまでに無いほど短く感じました。

佐々木 そのですね。自分自身で一番短い年だった気がします。実際に設計を始めてみてどうでしたか？

橋本 正直最初は本格的に設計するのは不安で色々試行錯誤で足踏みをしてみました。徐々に自分自身のCADを描く能力が上がり、ついに絶対に最高のパーツを作りたいという思いが湧いてきて、気がつけば設計に夢中になってる自分になりました。

佐々木 いや、本当に進んでいる時はハマってたわ。現在のチームの状況をどう思いますか？

橋本 METECH RACINGは少ない人数で少ない人にかつても仕事を抱えているのが現状だと思います。やってみると色々考えなきゃならないことが多いから、どうかなと思います。けれど、この役割分担をこなすのが、着々と仕事を消化する。METECH RACINGのエンジンが、自分達の代になったら、どんな車両チームにしていきたいですか？

佐々木 世界最軽量車両という車両を製作するためにメンバーが必死になって開発するチーム。車両はチームの方針とか関係なく、自分の意地です。意地でも軽く作りますよ。チームはやっぱり開発するのは少しも頑張ったもん勝ちだと思うんですよ。メンバー全員が、いかにやる気MAXなメンバーシップを維持できるかがですね。

佐々木 最後に今後の抱負をどうぞ。

橋本 兎に角自分のスキルを上げていってですね。橋本だったら大丈夫だろうとか言われるくらいに、あと結構人見知りなんです。他の大学の人が仲良くなれるのがいいなって思います。

橋本 紘樹(はしもとひろき)
昨年はコスト審査内のイグニッションコイルの製造工程と、チームの記録管理を担当。愛車はAE86レビン。

TT-01だよ 日記 Vol.4
チームリーダー

この二ヶ月は本当に忙しかった。テスト、スポンサー活動、ちょっとした雑務、車両設計、リーダー就任から現在まで、自分の中で一番忙しい時期だった。ただその仕事をこなす中で精一杯だった。

最近では忙しいと思うだけのことが多く楽しいと感じたことが少なくなっている気がする。また、ふと「俺って何のためにリーダーになったのだろう」なんて思ったことすらあった。

こんな風に思うのは、自分の理想を忘れていたからだ。そういえばリーダーになってから自分の理想の一つも現実になっていない。自分のやるべきことにしか手を付けられず、自分のやりたいことには手を付けられていない(やるべきこともろくにできてなくて恐縮ですが...)義務感に駆られているだけな気がする。共感してくれる人も少なくないと思う。

でも自分の理想を常にもって活動した方が良いに決まっている。理想と現実の違いがよく言いますが、理想があるから現実問題を議論できるのだ。

初めから消極的なことに理想を持つことは難しい。でも積極的なことに対しての理想を見失わないことも難しいと思った今日この頃です。

2007. Jan&Feb. 高橋 弘治