

山梨大学学生フォーミュラ部

大会報告書

支援者皆様へ

秋涼の候、皆様ますますご健勝のほどお喜び申し上げます。このたびは、9月7日から11日に静岡県小笠山総合運動公園にて行われました、第8回全日本学生フォーミュラ大会の大会報告をさせていただきます。弊社におきまして4回目の挑戦となりましたこの第8回大会も無事終了し、今回も私たちがこの大会に出場できたのも、御支援してくださいましたスポンサーの方々と御声援をしてくださいました皆様のおかげであります。多くの御支援・御協力そして御声援ありがとうございました。

今年の大会の総合成績は85チーム中25位と、昨年の順位37位から12位のジャンプアップすることができ、あと少しで上位チームに仲間入りすることができるところまで来ました。来年度もさらに上位を目指して活動をしていく所存でありますので、これからも皆様の温かい御支援・御協力そして御声援をよろしくお願いいたします。



ここからは、5日間の大会の様子を日ごとに分けてその様子を紹介させていただきます。

1日目

大会初日の7日は晴天に恵まれ、最高の大会日和となりました。山梨から4時間かけて到着した大会会場では、すでに多くの大学がピットの準備をしており、この日車検を受ける上位チームは既に車両の準備に取り掛かっていました。私たちも車両をトラックから降ろし問題がないかチェックをした後、カウルを取り付け準備を開始しました。

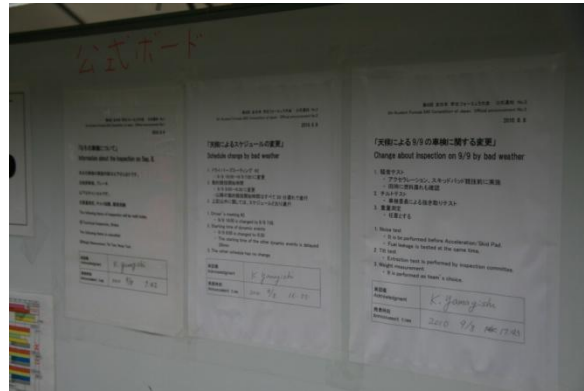


今年の大会は昨年より5チーム多くのエントリーがあり、上位チームの車検に加え静的審査もこの日行われました。山梨大学がこの日に受けた審査はデザイン審査で、昨年からの技術的向上や環境への配慮、生産性向上について審査員にアピールをしました。



2日目

大会2日目に入り上位校以外の車検が開始し、いよいよ大会らしく忙しくなってきました。この日は前日とは違い、台風の接近の影響で朝から曇りの天気となりました。予報では台風はこの日上陸するため、大会の公式ボードには天気図などが貼り出されていました。



この日私たちが受けた競技は、プレゼンテーション審査とコスト審査で、技術車検もこの日に受けました。技術車検に関しては、朝いかに早く受付に向えるかで次の日からの予定が大きく左右されるため朝早くに受付を済ませました。技術車検は今年参加校が増えたことで、車検場または各チームのピット内で受けることが可能となり、天候もあまりよくなかったためピット内で受けることとなりました。

車検開始の時間になると、雨が少しずつ降り出し風も強くなってきました。雨の中行われた車検は、大会前に富士スピードウェイで行われた試走会で車検を受け車両を早めに仕上げる事ができた為2回目で通すことができました。



車検が終わると台風の影響で雨と風がさらに強くなり、ついに大会側から完全撤収の放送が入り雨の中全チーム完全撤収を開始することとなりました。このため、この後予定されていた重量・騒音測定とブレーキ試験が中止となり、車検と静的審査は、アリーナ地下駐車場にて行われました。



プレゼンテーション審査は完全撤収後行われ、私たちの考えるビジネスモデルの提案や環境への配慮がされた車両の新しいニーズ、新しい顧客層の獲得の提案をしました。続いて地下駐車場にて行われたコスト審査は、事前に提出したコストレポートを基に進められ、レポートの内容で不足している点等の指摘を受けました。また、このコスト審査にはリアルケースシナリオというものがあり、これは大会側から事前に3つのパーツが発表され、それぞれのパーツをコストレポートに記載した金額よりも15%安く作る提案をするというもので、今年は排気系、ステアリング系、フレームの3つでした。これらはすべて発表するわけではなく、3つの内から1つをくじで決め、私たちは排気系の発表を行いました。



3日目

大会3日目に入るといよいよ動的種目が開始しました。前日の台風の影響で重量測定、騒音測定、ブレーキ試験がこの日の午前中に延期され、午前中にはアクセレーション(0-75m 加速)とスキッドパッド(8の字巡回走行)の競技が行われるため、騒音測定やブレーキ試験には各校が一斉に集まり非常に忙しい1日の始まりとなりました。

ブレーキ試験と騒音測定を無事終え、私たちははじめにアクセレーション競技に出場しました。コース状況は前日の雨の影響で水たまりのあるウェット状態で、各校スピンの続出していました。私たちは大会までウェットタイヤを履いての走行試験を行っておらず、一発目の走行でふらついてしまいあまり良いタイムを取ることができませんでした。そして次に出場したスキッドパッドでもスピンやコースオフをしてしまい完走することができませんでした。



アクセレーション、スキッドパッドが終わり午後に入ると、オートクロス(タイムアタック)の競技が始まりました。路面状況は依然ウェット状態で、私たちはこの競技でも慣れないウェットタイヤとぬれた路面に苦しみスピンを連発してしまい良いタイムを取ることができませんでした。



4日目

大会4日目に入るといよいよ最後の競技エンデュランス(耐久走行)が始まりました。この競技の出走順は前日に行われたオートクロスのタイム順となっており、私たちはCブロックの中盤となりました。順番からするとこの日の夕方か次の日の朝出走かというところであり、どちらになってもよいようにこの日も朝早くから車のセッティングとプラクティスエリアでの練習走行を何度も繰り返し行いました。



何度もセッティングと走行を繰り返したことで、徐々に車の挙動が良くなりエンデュランス出走の準備は整いました。しかしこの日は予定通りBブロックの最後の車両で走行が終了し、私たちの出走は次の日の朝となりました。

5日目

大会最終日のこの日は、エンデュランスの残りと記念撮影、表彰式が行われました。エンデュランスには、一度プラクティスで練習走行を行ってから出走しました。

エンデュランス最初の11周を走るファーストドライバーは3年の現役のメンバーが走り、最初は様子見で走り後半は1分4秒台の好タイムで周回を重ねました。



ファーストドライバーが 11 周を終えるといよいよセカンドドライバーへドライバーチェンジが行われました。昨年はこのドライバーチェンジをする前にリタイヤをしてしまいましたが、今年の車両はどこにも異常はなくエンジンも一発で再始動し再びコースインをすることができました。



セカンドドライバーに代わると、出走直後早くも第 2 コーナーでスピンをしてしまいましたが、今回は完走が目標であるため残りの周回は安全に走行しました。そして、ついに車両に問題が起こることがなく 22 周を終えることができました。ゴールした瞬間はチームメンバー全員声を出して喜びました。大会出場 4 年目にしてついに完走することができました。



エンデュランスが終わると集合写真の撮影と表彰式が行われ、第8回全日本学生フォーミュラ大会は幕を閉じました。

総合成績

種目	順位	得点/満点
コスト審査	23 位	48.6/100 点
プレゼンテーション審査	29 位	37.5/75 点
デザイン審査	26 位	83.0/150 点
アクセラレーション	36 位	11.64/75 点
スキッドパッド	—	0/50 点
オートクロス	47 位	7.5/150 点
エンデュランス	26 位	170.26/300 点
燃費	4 位	95.46/100 点
総合順位	25 位(85 チーム中)	453.96/1000 点

最後に

昨年の10月から始まった2010年度の活動ですが、春休み中の加工停止や部室棟の改修工事など様々なことがあり例年以上に厳しい年でありました。しかし、部員一同絶対に諦めないという精神でこれらの苦難を乗り越え、エンデュランス完走という一番の目標を達成することができました。この目標を達成することができたことは、なによりも御支援をいただきましたスポンサーの皆様のお陰様であり、私たちの活動に御支援いただきありがとうございました。

今大会の成績を振り返りますと、総合順位は昨年よりも12位ジャンプアップすることができましたが、静的審査の順位が全体的に落ちてしまいました。動的種目に関してはエンデュランスが完走できたことで順位は上がりましたが、全体的にまだ多くの課題が残る結果となりました。これらの課題を踏まえ来年はさらに上位を狙えるように目標を掲げ、活動を行ってまいります。これからも皆様の御支援・御協力をお願いいたします。

山梨大学学生フォーミュラ部一同

