平成２８年９月６日（火）　スポーツニッポン　（県内版）１８面

フォーミュラ界の甲子園「チャレンジ」テーマにいざ出陣

静理大

2冠へ エンジン全開

きょう開幕 第14回全日本学生フォーミュラ大会

学生フォーミュラ界の甲子園「第14回全日本学生フォーミュラ大会」がきょう6日、小笠山総合運動公園で開幕する。11年連続出場の静理大フォーミュラプロジェクトは2つの頂点を狙う。電機自動車（EV）部門の総合4連覇と、ガソリン車（ICV）動的審査部門の総合1位だ。

全日本学生フォーミュラ大会に出場する静理大フォーミュラプロジェクトのメンバー。㊨EVチームの松本（右）と牧野はパソコンのデータを見ながら打ち合わせ

海外チームも参戦

挑戦なくして殻は破れない。王者であり続けるには進歩を止めてはいけない。海外31チームを含む106チームのフォーミュラマシンが集う頂上決戦。ICVチームリーダーの鈴木恭介（4年）は「最後の年だし、頑張るだけです」と短い言葉に思いを込める。

テーマはチャレンジ。今大会はICV、EV両マシンに今まで経験のなかった変化を加えた。ICV車はタイヤを13インチ→10インチに。また、過給機（エンジンの燃焼エネルギーを高めるための補助装置）をスーパーチャージャーからターボチャージャーに。昨年満足のいく結果が得られなかった加速性能向上のため、よりエンジンの出力の上がる装置に変えた。

また、名大と合同で挑むEV車は搭載するモーターの向きを横から縦に。EV部門パワートレイン班リーダーの牧野駿（3年）は「エンジン（の回転軸であるクランクシャフト）が進行方向と同軸上に配置されるため車体バランスが安定する」とV4達成のため、さらに改良を加えた。

EV部門V４へモーター向き変え安定感
ICVはターボチャージャーで加速向上

前者を採用しているのは参加全チームで数えるほど。後者は大会史上初の試み。設計のノウハウなどない0からのスタートだったが、試行錯誤を繰り返し「ようやく形になった」（鈴木恭）と間に合わせた。

学生自身が一からマシンを製作するのが大会ルール。前回終了直後から準備を始め、途中、厚さ20センチ以上に及ぶリポート提出など書類審査を通過して本番を迎える。「EVは入学からずっと1位で来られたので、そのまま最後までいきたい。チーム全員が悔いなく終われたら良い」とEVチームリーダーの松本和也（4年）。有終の美を飾るため、どこよりも早くVロードを走りきる。（加賀田　篤）

▽スーパーチャージャー　エンジンから取り出した動力によってコンプレッサー（圧縮機）を駆動し、空気を圧縮してエンジンに供給する過給機。

▽ターボチャージャー　エンジンからではなく、排気ガスの流れを利用してコンプレッサーを駆動する過給機。通常廃棄される排ガスの運動エネルギーを利用するため、効率が高い。

「Skype」で"先輩"から助言

○…先月25日にはチームスポンサーであるタイコ・エレクトロニクス・ジャパン合同会社（TE）主催で米レーシングチーム「アンドレッティ・オートスポーツ」の上山惟心レジデント・エンジニアとセッション。メンバーは「Skype」を通じて、海外で活躍する"先輩"からマシンの作製や最終チェックのアドバイスを受けた。

マシンを整備する鈴木恭リーダー（左端）ら

◇静理大フォーミュラチーム◇

顧問＝土屋　高志

氏名	学年	氏名	学年
埋田　祐希	院	芦原　光	①
石井はるか	④	上口　直樹	①
鈴木　一輝	④	大倉　義正	①
鈴木　恭介	④	金原　匠吾	①
松本　和也	④	大西　雄大	①
木村　駿吾	③	久保田健斗	①
一木　龍也	③	小坂　和生	①
坂本　和哉	③	斎藤　駿	①
新村　慶矢	③	酒井　瞭	①
牧野　駿	③	佐藤　蒼	①
水島　永雅	③	眞榎　弘樹	①
高橋　亮介	③	永井　智崇	①
青山　千翼	②	中野　琢祐	①
寄特　涼平	②	安本　光輝	①
白岩　太一	②	山田　留奈	①
杉浦　聖大	②	後藤　祐希	①
古谷　優知	②	谷澤　良	①
矢野　幸子	②	室谷　駿介	①
田淵　聖之	②	関野結里奈	①

学生フォーミュラQ&A

――学生フォーミュラってどんな大会？

学生がチームを組み、1年がかりで作製したマシンの総合力を競う大会。

――どんな形で競う？

審査項目は大きく分けて①車検②静的審査③動的審査の３つ。

①はブレーキの効き具合や、燃費漏れがないか、騒音（排気音レベル）など５項目。

②は設計の革新性や補修性、年産1000台を仮定したコストなど３項目。

③は約20キロを走行して燃費を競ったり、0～75メートルの加速性能を審査するなど４項目。

①②③の総合得点が最高のチームが優勝。②③は、それぞれ総合順位が発表される。

――一般の見学は？

10日まで開催されて入場無料。走行イベントは８日から。