

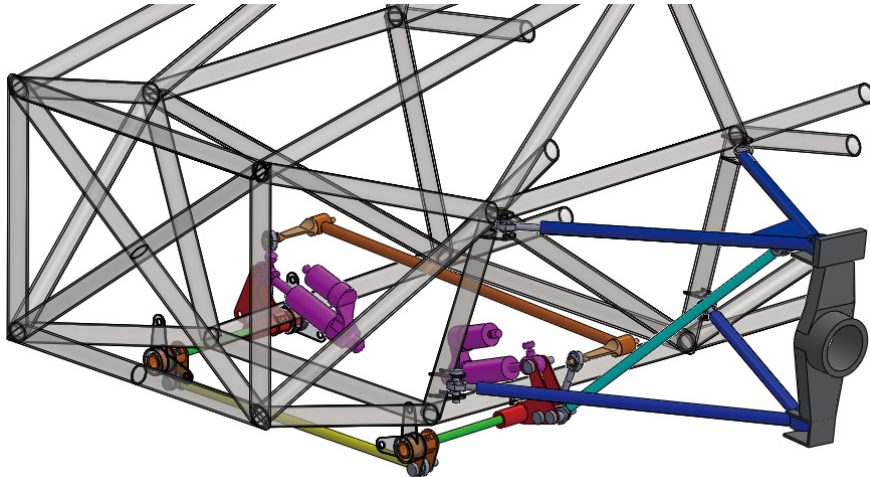


7年目の挑戦、完走ならず

TTCN-F

TTCN-F

<http://ttcnf.webcrow.jp>



Presentation プレゼンテーション

マシン名: TCCN-F14

今年度の車両開発では、「誰にでも乗ることができるマシン」がコンセプトであった昨年度車両からの正統進化に主眼を置き、メインコンセプトを「熟成」としました。また、そのための具体的な方針として「操舵性」と「軽量化」の2点をサブコンセプトとして定義しました。

チーム結成以来の伝統となっているトーションバースプリングを最大限に生かすべく、昨年度から採用しているアンユナイトシステムを、フロントのみの採用からフロント及びリヤの両方に拡大しているのが最大の特徴です。これにより、サスペンションのピッチ剛性をロール剛性に対して高く設定することが可能になり、減速時の姿勢変化の抑制や後輪制動力の確保に加えて、セッティング幅の拡大など多岐にわたるメリットが見込め、さまざまなドライバーへの対応と操舵性の向上に貢献しています。また、フレームは昨年度比で軽量化を実現しながらも最小安全率を向上し、軽量化と剛性を両立しました。パワートレインでは吸気系の材質や寸法を見直すとともに、冷却系のレイアウトを大幅に変更したことにより、軽量化にも貢献しています。カウルについても成形方法から見直しを行い、軽量化と作業性及び美観の向上に成功しました。

これらを始めた種々の取り組みにより、過去最高の完成度となったマシン“TCCN-F14”で大会に臨みました。

Participation report 参戦レポート

今年度は、全審査完走と最高順位の更新を目標として活動を開始しました。昨年度は、それまでの成績よりも大幅に向上し、過去最高順位の23位を獲得しました。そのさらに上をめざすという事は大きなプレッシャーでしたが、先輩方からたくさんのアドバイスを頂いたことで、昨年度の反省点を生かし、コンセプトでもある「熟成」がなされた車両となりました。

しかし、車両完成が遅かったため、大会前から大会中までトラブルが絶えませんでした。大会2日目には原因不明のエンジンブローを起こしてしまった参戦車両をホテルへ持ち帰り、用意していた予備エンジンへの載せ替えも行いました。また、ドライバー育成やマシンセッティングの時間がうまく確保できなかったことが影響してスキッドパッドやオートクロスのタイムが思うように伸びず、エンデュランスの出走順がCグループの終盤となり、4日目の大雨に押されて出走できないという、いざばん不本意な結果となりました。

多くのスポンサー様や先生方に支えられ、1年間かけて作り上げた車両が、審査を走り切れずに大会を終えてしまったことは、非常に無念で、やりきれない思いでいっぱいです。この悔しさを味わせないために、今後は全力で後輩の手助けをしたいと思えます。

最後になりましたが、温かいご支援を賜りましたスポンサーの皆様、ご指導くださいました大会関係者の皆様、また最も近くて応援をしてくださった学校関係者の方々へ、深く感謝を申し上げます。本当にありがとうございました。

今回の総合結果・部門賞

●総合47位 ●スポーツマンシップ賞

Profile チーム紹介・今までの活動

第6回大会より参戦を重ねる常チームは、昨年度は過去最高順位の23位を獲得しました。その昨年度の経験を生かして採用した前後アンユナイト式サスを基軸に扱いやすいマシンづくりに励んで参りましたが、今年は惜しくも完走はなりませんでしたが、この悔しさをバネにさらに成長して参ります。

Team-member チームメンバー

伊藤 泰良 (CP)

早川 哲也 (FA)、石田 吉啓、石本 悠祐、
今枝 一樹、上野 聡介、宇都宮 政幸、宇留生 拓、
小保方 洗樹、川瀬 拳、川端 元裕、川村 卓矢、
喜多村 俊輔、阪本 実、佐藤 翼、新越 啓太、
陣内 優也、竹田 翔伍、多林 弘平、鳥野 陽介、
堀 僚太、水島 徹、宮永 樹、吉田 浩明、
吉村 大輝

Sponsors スポンサーリスト

愛知、イワタフクソー、ウエストレーシングカーズ、
NTN、F.C.C.、共勇、共和工業、日本グッドイヤー、
ソリッドワークス・ジャパン、大仙産業、ダウ化工、
タクティ、ダッド、トヨタカローラ愛知、豊田合成、
日信工業、深井製作所、関谷醸造、ヤマハ発動機、
和光ケミカル、RSワタナベ