

学生「F1」歴代最高6位

低迷。軽量化や操作性の向上が実を結んだ。9月末には新チームが発足し、学生たちは来年に向けて「もっと速く走れる車を作りたい」と意気込んでいる。
(吉田野乃花)

富山大

学生が設計から製作までを手がけた小型レーシングカーの完成度を競う学生フォーミュラ日本大会で、富山大が歴代最高の総合6位に入った。2011年から毎年出場しているが、昨年までは36~85位と

軽量化・操作性向上で快走

自作車でものづくり競う

大会は、次代を担う技術者の育成を目的に、自動車技術会(東京)が2003年から毎年開催。直径約20センチの円が連なる8の字コースと75センチの直線、1周900メートルのタイムトライアル、20分以内の計4種類のレースを行う。書類審査や車検もあり、構想や設計、経費、燃費性能などを総合的に評価する。
新型コロナウイルスの影響で20年は中止、21年は書類審査のみが行われ、今年は3年ぶりの通常開催となった。全国の63大学が参加し、9月6~10日に静岡県小笠山総合運動公園の特設コースで実施した。
富山大は11年に初出場して以降、苦戦が続いていた。車検で規格外と判定された失格になったり、レース中のクラッシュで半壊して走行不能になったりしたこともあった。19年に車体を2



自分たちで設計した車の特徴について説明する寺本さん(右)らメンバー。富山大五福キャンパス



9月に行われたレース形式の審査で、迫力ある走りを見せた富山大のチーム(富山大提供)

78キロから62キロ軽くすることに成功し、初めて完走できた。

ことしは学部1年生と大学院2年生の25人でチームを結成。先輩が蓄積してきた技術を生かしつつ、課題だったスピード不足を改善するため、昨秋からほぼ毎日、作業部屋にこもった。素早く飛ぶツバメをイメージし、設計のテーマを「飛燕」とした。排気量600ccのバイク用エンジンをコックピットの後ろに置く後輪駆動で、最高時速は約120キロ。加速時の浮き上がりを抑えてハンドリングを良くするため、車体の前後にウイングを装着した。アクセルワークを向上させるため、エンジンのレスポンスを上げる制御プログラムを構築した。
資金集めにも奔走。企業に電話したり足を運んだりして、スポンサー計51社から部品や資金を調達した。その結果、安定感とスピードを併せ持つ走りでの好タイムを記録。1周900メートルのタイムトライアルでは、19年の71・0秒から10・8秒縮めた。リーダーの大学院理工学教育2年、寺本光正さん(23)は「やり切った。ものづくりの熱さを肌で感じた」と手土産を語る。学生たちは来年に向け、既に「アクセル全開」で話し合いを重ねている。新リーダーの工学部3年、山際真一朗さん(21)は「来年はもっと攻めた走りで、富山大らしさを全国にアピールしたい」と話した。

