申請日：　　年　　月　　日

NATS EV競技会事務局　御中

**モーター・コントローラーの自作・改造クラス・申請書**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| チーム名 |  | | | | | | | | | |
| 代　表　者 |  | | | | | | | | | |
| 連　絡　先 | 〒 |  |  |  | － |  |  |  |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| TEL | | | －　　　　－ | | | | | | |
| FAX | | | －　　　　－ | | | | | | |
| E-mail | | | @ | | | | | | |

1. **モーターの基本仕様について**

**形式：**

　例：ブラシレスモータ

|  |  |
| --- | --- |
| **名称** |  |
| **磁極** |  |
| **スロット** |  |
| **電圧** |  |
| **相数** |  |
| **直並列及びターン数** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| 名称 | 8:9モータ(磁石:スロット=8:9) |
| 磁極 | 32極 |
| スロット | 36スロット |
| 電圧 | 24V |
| 相数 | 3相 |
| 直並列及びターン数 | 3直4並55T |

**ａ．アピールしたいこと（要旨）**

|  |
| --- |
|  |

**ｂ．当大会への展開について（改良点など自由に記載ください。）**

|  |
| --- |
|  |

1. **モーター・コントローラーの電気配線図**

**★添付（貼り付け）してください。**

|  |
| --- |
|  |

（**３）モーターのコアの部分の図面**（ローター、ギヤキャップなど自由に記載）

|  |
| --- |
|  |

**（４）特機事項（改造の場合、材料（モーターのコア、磁など）**

**※自由に記載下さい。**

|  |
| --- |
|  |

（補足）

　　世界で初めての電気自動車の省エネレース（2時間の走行）から21年間が経ち，秋田県大潟村の大会（約100ｗｈ）でのトップチームの記録（63.798km）は約1.5倍に，一般道に近似した宮城県菅生サーキット(約250ｗｈ)の記録（42.6km）は，約2倍に記録が更新されています。同じ電気エネルギー，同じ走行時間での記録は，そのまま省エネ機器（電気自動車）の開発をしたことになりますが、走行距離が増えた分だけスピードが増し、その部分だけ安全対策が必要になっており、安全装備について各対策を推進しています。

・駆動用バッテリーの固定の確実性確認　・車体から腕や手がでない構造とすること。　・危険と思われる露出物について配慮する。（いかなる部分も車内の空間に突出させてはならない。）

・制動灯（赤色）は後部中央１灯もしくは左右に２灯　・ブレーキテストの実施（30km/h以上で１３ｍ以内停止）

**また、ものづくり及び技術者育成の観点から、モーターの自作部門クラスの設定や特別賞など推進、検討しています。　背景として、ガソリン車もディーゼル車も、モータリゼーションの柱でしたが、「モーターと組み合わせる」という仕組みはこの20年で大きく進化しています。　“100%ピュアEV”の世界はいずれ訪れます。　現在でも市販車でも車はモーターが主動力の時代に入り、車メーカーも自社で独自の開発が進められてきています。**

　一般的にも，「温暖化対策と経済成長の両立には省エネが極めて重要な役割を占める。」と指摘されています。

最初は、特別賞として扱い、その後、自作部門クラスの設定を検討して

います。更にグランプリの大会でのポイントにすることも検討中です。

**エントラントとオフィシャルが一体となって、健全なる電気自動車の普及・促進を目指し、挑戦を繰り返えしているのが電気自動車の省エネレース（エコノ・ムーブ）です。**（文責：熊谷枝折）