

チーム初の全種目完走。
さらなる高みを目指して。

Presentation プレゼンテーション



昨年度導入したデータロガーにより走行中のデータを収集することが出来、そのデータを活用することで今年度は運動性能の向上をコンセプトに車両設計を行いました。シャシにおいては前年度を踏襲し「旋回性能の向上」を、パワートレインにおいては収集したデータを活用した競技コースへの「最適化」を柱としました。

更なる旋回性能の向上を目指し、シャシにおいてはパーツのレイアウトを変更しフレームの前後長及びメインフープの幅を短縮し車両の小型化を図りました。また、前年度までの課題であったサスペンションの取り付け点についても構成要素の

レイアウトの変更によりフレームの集合部付近に取り付けることが可能となり、サスペンションからの入力に対する剛性を向上させました。

パワートレインに関しては、データロガーからフィードバックすることで、競技コースへの最適化を図り、多数の低速コーナーからの立ち上がりが必要と考え、フラットな出力特性を目指し吸排気系を設計し、また汎用ECUを用いてエンジン各気筒の独立制御を行いました。

エクステリアに関しては、フロントノーズは成型の自由度からGFRPを、サイドポンツーンには軽量化、及び製造工程の簡略化のためアルミニウムを採用しました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 20位
日本自動車工業会会長賞（完走奨励賞）



Profile

チーム紹介・今までの活動

2004年8月に発足し、今年で6回目の参戦となりました。メンバーは学部生1年生から大学院生までの25名で、大学のカリキュラムの中では体験することのできない、ものづくりの本質を経験することを目的に活動しております。

Team-member

チーム代表者・戸井田一宣

佐藤 陽、清水貴悠、鈴木明晃、鈴木 亮、田辺真之、永吉将人、石山竜太、伊藤 裕、紺野浩之、高橋昂史、平林宏介、宮下貴文、山岸一成、和田 誠、我妻 武、鐘ヶ江優、千葉和輝、西村美紀、佐藤 航、清水 駿、橋本学論、増本翔太、森 昂也、和田健志、(FA) 森吉泰生、(FA) 河野一義

Participation report 参戦レポート

車両テストの予定が大幅に遅れ、本格的なテスト走行は大会の直前に行い、今大会に挑みました。静的審査においては、前年5位を獲得したプレゼンテーション審査では3位以内を目指しましたが、昨年度と比べプレゼンテーションが煮詰まっていなかったため、昨年度を下回り、10位でした。コスト審査では今年度の目標は『15位以内』そして『昨年のAccuracy（コストレポートの信頼度）を挽回する』でしたが、順位目標の15位は達成したものの、Accuracyでは昨年を下回ってしまいました。デザイン審査では、アピールした点の論理的な根拠が不足していたと思われ点数を伸ばすことができませんでした。

動的審査では、アクセラレーション、スキッドパッド、オートクロスはウェット路面での走行と

なり、路面が刻々と状況変化中、出走タイミングの見逃しやスピンを喫してしまい、思うように得点を伸ばすことができませんでした。エンデュランスはドライコンディションとなり、チームが見守る中、2人のドライバーが力走し、テスト不足のマシンながら終盤では上位に迫るラップタイムをマークし、無事完走を果たしました。

今大会ではチーム初となる全種目完走・完走を果たしましたが、車両完成の遅れから、各種目、特に動的種目で得点を伸ばすことが出来ませんでした。今後は大会において、いかにすれば得点することが出来るかを再検討し、表彰台を目指して、頑張っていきたいと思えます。

最後にチームを支えてくださった、スポンサー、関係者の皆様にこの場を借りて御礼申し上げます。

Sponsors スポンサーリスト

本田技研工業、ブリヂストン、レイクラフトレーシングサービス、ソリッドワークスジャパン、サイバーネットシステム、ミスミ、住友電装、日栄学園日本自動車大学校、出光興産、日本精工、日信工業、東日製作所、NTN、千葉精密、SEKI、京葉バンド、キノコエータープライズ、葵不動産、日本オイルポンプ、トーキン、興和製作所、新宿ラヂエター研究所、レイズ、エフ・シー・シー、ハイレックスコーポレーション、茂原ツインサーキット、トヨタレンタリース千葉、協和興業、日本発条、タウ化工、タカササービス、ユタカ技研、メタルワークス、東北ラヂエター、千葉大学工学部同窓会、千葉大学工学部、千葉大学実習工場、千葉大学OB、千葉大学材料加工研究室OB、CUFP OB

「旋回性能」「加速性能」「ドライバビリティ」の向上を目指して!

Presentation プレゼンテーション

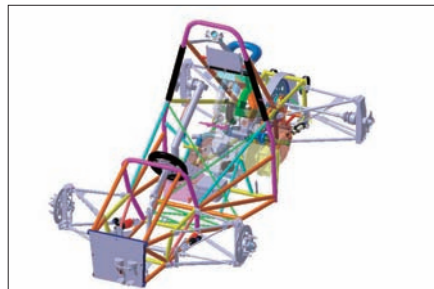
マシン名▶▶ CIT-04



CIT-04ではドライバーのレベルを問わず誰もが意のままに操れるマシンにすべく、CIT-03でのコンセプトである「ドライバビリティ」と「旋回性能」に「加速性能」の向上を加え、シンプルでより高い水準での競技用車両としての基本性能を持たせる事を目標に開発を進めました。

昨年に続き、機械式CVT機構を採用することでドライバーはクラッチ操作を意識することなくステアリングの操作に集中することが出来る「ドライバビリティ」をそのままに、ドライバーポジションを徹底的に下げたためコックピット周辺パイプに曲げ加工の多用したのをはじめ、LSDの潤

滑をオイル潤滑からグリス潤滑への変更によるケース廃止など徹底的な軽量化・低重心化、各部位のレイアウト見直しとフロントオーバーハングの縮小によるマスの集中化を行いヨー慣性モーメントの低減により「旋回性能」を追求。「加速性能」ではバイク用エンジンが主流の本大会において、軽量かつ高出力を発生するスノーモビルエンジンの2気筒10バルブという素性を活かした吸気・排気効率向上とECUおよびCVTセッティングの最適化を行い、CIT-03を超える動力性能を獲得しています。また、フレームからカウリングに到るまで多彩な解析と実測を行い、細かいながらも着実な基本性能の向上を果たしています。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 63位



Profile

チーム紹介・今までの活動

我々は2002年、学生の「体が不自由な人でも楽しめる車両の研究をしたい」の一言から始まりました。今年度は4回目の大会参加となりました。チーム体制に苦しみつつも、前年度の車両をしっかりと反省をし、忠実に車両性能を引き継ぎ、設計、製作をして参りました。

Team-member

チーム代表者・大沼弘治

松本潤一、奥原直人、越智 慧、神田 智、高橋寛之、張 祥呈、清水直樹、喜多川広道、佐藤駿次、熊倉裕貴、(FA) 金沢憲一、(FA) 下村将基

Participation report 参戦レポート

今年度、第4回目の出場となりました。前年度のマシンを反省し挑んだ大会でしたが、車検通過に時間がかかり、動的種目に出場する事ができませんでした。パート間の連携がうまく出来ておらず、ドライバーハーネスを取り付けるフレームパイプに問題があり、大会中にフレームパイプを溶接するという大がかりな作業をしました。3日目には技術車検を通過し、ブレーキテストに向かいました。ここでも問題が発生し、時間を費やす事になりました。リア側はロックするものの、フロント側はなかなかロックせず、様々な調整をし、4日目にて通過することができました。しかし、ここまでアクセルレーション、スキッドパッド、オートクロスは終了し、残すはエンデュランスのみとなりました。ブレーキテストを終えた我々は

エンデュランスに向け、プラクティスにて準備を重ねておりました。5日目になり、エンデュランスの出走を控え、給油や暖気などを行い、万全に準備を整えました。しかし、無情にも走行する直前でエンデュランス競技時間が終了してしまい走ることが出来ませんでした。OBの皆様、スポンサー様の方々の声援を受けながらも期待に応える事ができず、思い残す事が多い大会となりました。チーム体制が大きく変わった今年度ですが、本大会でメンバーが学んだ事は多く、過程と結果を深く反省した上で新たなチーム体制を構築し、2011年度大会に向けて邁進していきたいと思えます。

Sponsors スポンサーリスト

ヤマハ発動機、新星機工、C.D.A.J、関東物産、神栄テクノロジー、日本自動車学校、日信工業、KUWAHARA BIKE WORKS、青葉化学工業、スズキ、ペア、谷津商事、入船鋼材、細淵ラヂエーター、京葉バンド、エフ・シー・シー、テッツ、昭和飛行機工業、NTN、RSワタナベ、オートベルジャパン、アーレスティ、東ブレ、ダッソー・システムズ、VSN

全種目完走
～上位を目指して～

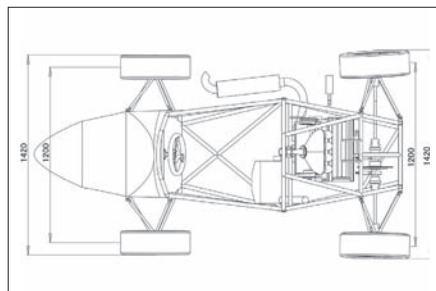
Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ DF10



同志社大学フォーミュラプロジェクトでは『レースで勝利するマシン』を目指しました。そこで、「速くて操作性の良い車両」をマシンコンセプトとして今年度車両であるDF10の開発。よって、レーシングカーとして絶対的な「スピード」を引き出すために【マシンの軽量化】【居住空間確保】【操作性の向上】を高次元で実現させることに重点を置いた開発にあたりました。エンジンは高回転側のパワーを犠牲にすることなくターゲットバンドである6000～8000rpmのパワーを飛躍的にUPさせる調整を行うことで、扱い易いものとなり、吸気系に流体解析や慣性吸気の考え方も考

慮に入れて設計をしました。フレームにおいては形状とパイプ肉厚を見直すことで重量を変えずに高剛性を実現。サスペンションにおいてもこれまでの経験を活かしてロールセンター移動量が小さくなるジオメトリを採用しました。同時に、アッカーマンジオメトリを検討したことで、コーナリングスピードの向上に努め、コックピットパネルに本校独自の「竹パネル」を採用し環境にも配慮したマシンとなりました。そして何より、エンデュランスにも耐えられるよう各パーツの機能を改めて見直し、信頼性の向上に努めるなどの努力によりDF10は高いパフォーマンスを持った車両となりました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 24位

日本自動車工業会会長賞（完走奨励賞）



Profile

チーム紹介・今までの活動

私達DUFPPは2003年の初年度大会から参戦しています。しかし、全種目でポイントを獲得できたのはほとんどなく、昨年は25位という結果に終わりました。ご支援をいただいているスポンサーの皆様を始め、関係者の方々全ての期待に応えるべく組織・マシンの製作に取り組んで来ました。

Team-member

チーム代表者・藤井辰則

石田健造、玉置和幸、中村和紀、児島 諒、辻内雅人、赤井一光、菊池勇太、浅倉 雄、吉田亮路、奈良拓央、椋山賢人、新宅勇介、井上直紀、立元恵裕、菅谷 唯、前田康博、中川正夫、塩田亮祐、平角京介、松岡秀樹、宮田哲次、(FA) 千田二郎

Participation report 参戦レポート

今大会、同志社大学フォーミュラプロジェクトでは上位入賞を目指してこの活動に取り組んできました。大会直前までブレーキトラブルに悩まされ、大会出発前日の夜まで修正を行っていました。そのかいもあり、1日目の朝には車検・ブレーキテストに合格しました。そのままプラクティスエリアで練習を行うこともできました。心配していた静的審査は最後の詰めが甘く、全ての審査で昨年を下回る成績となってしまいました。2日目は台風による路面状況の悪化、タイヤの選択ミスの影響でオートクロス、スキッドパッドともに思うような結果を残すことができませんでした。そして、3日目はオートクロスの順位が良くなかったことによりエンデュランスの出走は夕方になると読んでいましたが、ぎりぎりその日の内に出走す

ることができずに終わってしまいました。結果、4日目の朝に出走を行い、3度目のエンデュランス完走となりました。ここ数年、エンデュランスでのリタイヤが多かった本校にとってまさにメンバー一同の努力が報われた瞬間でもありました。本大会を通して、マシンにはセッティングを含めた動的性能の改善余地がまだまだあることも痛感しましたが、確実に来年へのステップとするべく技術のフィードバックを行い、我々はさらに成長を続けます。最後になりましたが、これまで温かいご支援とご協力をいただきましたスポンサー様、サポーター様、先生方、そして自動車技術会やスタッフの皆様、本当にありがとうございました。

Sponsors スポンサーリスト

川崎重工業、堀場製作所、ソリッドワークス・ジャパン、東京アールアンドデー、RSタイチ、神戸製鋼所、やまと興業、サンスター技研、エフ・シー・シー、鬼頭歯車、NTN、レーシングサービスワタナベ、北神戸サーキット、ティラド、エクセディ、レノボ・ジャパン、プロト、クリエイションオフィス春夏秋冬、GS YUASA、竹の子会、ヤンマー、三和めっき工業、ブリヂストン、エーモン工業、住鋳潤滑剤、ダウ化工、ベストシステム、THK、KEIHIN

チーム名

TTCN-F
TTCN-F

第8回全日本 学生フォーミュラ大会を通じて

Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ TTCN-F10



私達トヨタ名古屋自動車大学校学生フォーミュラチームTTCN-Fの今年のマシン、TTCN-F10のコンセプトは「加速」、そのコンセプトに見合う車両に仕上げようとチーム一丸となって製作を進めてきました。

昨年に引き続き、サスペンションスプリングにトーションバースプリングを用い、これにより省スペース、軽量化の実現を目指しました。また、ほとんどのチームがトーションバースプリング採用していないこともあり、当チームの大きな特徴として打ち出すことも目標としました。デファレンシャルにはリジッドデフ、つまり差動装置のな

いものを採用しました。欠点は多いですが、絶対的なトラクションを得る、という考えからこの装置を採用しました。また、デフをリジッドにすることにより、レーシングカートに近い乗り味となり、他のフォーミュラカーとは一味違ったドライビングが可能となっています。フレームでは、「加速」というコンセプトから、直線を意識し、単純かつ高剛性を目標としました。さらに、デフ周りを大きくカットし、軽量化にも成功しました。

しかし、まだまだ問題点は多く、今まで蓄積された、知識、技術、ノウハウをしっかりと伝承し、来年はさらなる上位入賞が果たせる車作りを目指します。



Participation report 参戦レポート

去年の大会直後から、設計、製作と瞬間に時間は過ぎて行きました。今年の結果は総合32位と順位を落としてしまいましたが、車両各部の完成度は年々上がっており、チームのレベルアップを感じられる1年でした。

1日目の技術車検では、細かい点でのミスが目立ち、目指していた一発合格にはなりませんでしたが、その日は改善作業で1日が終わり再検査は次の日になりました。2日目、前日の改善作業により無事再車検に通過しブレーキ試験に入りました。しかし、本番の緊張からか、一発合格とはいかず、再チャレンジをしようとしたところで台風で水を注され大会が一時中断となりその日は終わりました。3日目、台風の影響で午前中にブレーキ試験、プラクティス、アクセラレーション、ス

キッドパッド、午後からはオートクロスとあわただしい1日となり、時間と雨、そして車両コンディションとの格闘でした。そんな中のアクセラレーションでは今年車両目標「加速力」を試す本番だったのでウエット路面によるスリップで思っていた結果が残せませんでした。4日目は最後の競技エンデュランスとなりました。車両の耐久性には問題が無く、無事に完走をすることができましたが、ハンドル操作がとても重い車両で、ドライバーには苦勞をかけてしまいました。

大会を通じ、私達は様々なことを学びました。まだまだ、ものづくりという観点から見れば拙い私達ですが、チームメンバー全員で協力し、1つのことを成し遂げられたことは、一生の思い出です。

Result 今回の総合結果・部門賞

総合 32位

日本自動車工業会会長賞（完走奨励賞）



Profile

チーム紹介・今までの活動

大会参加は今回で3年目となりました。自動車整備の専門学校ならではの知識を活かし、車とは、フォーミュラマシンとは、何かを考えてきました。「削り・整備し・走らせる」、整備だけでなく、より大きな世界で得られる経験・技術を目指し私達は挑戦しています。

Team-member

チーム代表者・清水 慧

林 学、山本竜太、大島 涼、島野 快、鶴岡いずみ、坂 穰次、松田佳樹、森 裕貴、山岸明輝、橋本一茂、町田稔和、太田重光、岡上佳裕、郷戸孝光、鈴木虹平、霍田尚典、花田雄城、山下洸司、山田博之、吉原僚一、乾 一輝、織田裕貴、小西勇希、新里将大、武田年伸、中島誠治、平井翔崇、石川雄太、(FA) 久保田健一、(FA) 早川哲也、(FA) 高橋一成

Sponsors スポンサーリスト

ヤマハ発動機、日本グッドイヤー、NTN、共勇、ダッド、愛知、ソリッドワークス・ジャパン、イワタフクソー

4年越しの悲願達成!

Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ KF-08



昨年度車両KF-07は、試走会や大会では上位チームに肉薄する高い運動性能を発揮していたものの、大会ではマシントラブルにより最大の得点源であるエンデュランスをリタイアするなど、信頼性面で大きな問題を抱えておりました。昨年度大会の結果を受け、今年度車両KF-08は絶対的な信頼性の確保を最優先としたうえで、コンセプトである軽量化・低重心化・低ヨー慣性モーメントをさらに煮詰め、運動性能の向上を目指しました。車両熟成期間の確保・ドライバー練習期間の確保を目的とし、3月初旬のシェイクダウンを目指しました。第7回大会終了から日々休むことなくハ

ードワークを重ね、目標通り3月13日にシェイクダウンを達成することができました。乾燥車両重量は163kgと、13インチタイヤ+単気筒エンジンというパッケージでは日本最軽量と呼べるレベルまで到達しました。シェイクダウン後は順調に走行距離を重ねていき、大会前には車両の信頼性は確固たるものとなり、昨年度車両を超える速さを手に入れることができました。サークル活動の一環として活動しているため、資金面や時間面での大きな制約や、極めて少人数で活動しているなど様々な困難があるものの、少数精鋭のメンバーで過去4大会リタイアしているエンデュランスの完走に挑みます。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 13位

日本自動車工業会会長賞（完走奨励賞）



Profile

チーム紹介・今までの活動

当チームは2001年より学生フォーミュラ活動を開始し、2003年の第1回大会から毎年大会に出場しています。サークル活動の一環として活動しているため、時間の確保や金銭的な制約、技術・経験の伝承などに悩まされることが多いのですが、文理や学年の分け隔てなく取り組んでいます。

Team-member

チーム代表者・高山明正

門岡真之、野口大悟、磯智之、石川智啓、大草和己、篠崎裕毅、國井悠介、山端久仁子、松川夏樹、辻夏央、桑原克英、北山祐希、(FA) 飯田訓正

Participation report 参戦レポート

大会1日目はデザイン審査が行われました。コンセプトである小型・軽量化といった側面が評価され、まずまずの手応えでした。2日目は技術車検が行われ、1度目で通過とはなりませんでしたが、指摘された箇所を即座に修正し、午前中にパスすることができました。続いてブレーキテスト・騒音試験へと向おうとしましたが、雨の影響でそれらの試験は中止となってしまいました。午後からはプレゼン審査・コスト審査が行われました。コスト審査では見やすいレポートとの講評をいただき、見事4位を獲得することができました。コスト審査以外の静的審査の結果は、プレゼン審査、デザイン審査ともに19位でした。3日目からは動的審査が始まり、前日やり残したブレーキテスト・騒音試験をクリアし、アクセラレーシ

ン・スキッドパッドに臨みました。練習では4.2秒台を記録していたアクセラレーションでしたが、濡れた路面の影響で4.8秒台と思うようにタイムを出すことができず、14位でした。続いてスキッドパッドに向かいましたが、雨が降る中スリックタイヤでのアタックとなってしまう、アクセラレーション同様タイムを出すことができず11位に終わりました。午後のオートクロスでは、微妙なコンディションの中での出走となってしまう、33位という下位に終わりました。4日目のエンデュランスでは、コンディションにも恵まれ、前日までの鬱憤を晴らすかのような快走を見せ13位、燃費17位という結果でした。4年越しのエンデュランス完走を果たすことができ、総合順位は過去最高の13位となりました。

Sponsors スポンサーリスト

54社の企業スポンサー様、多数の個人スポンサー様にご支援いただいています。紙面の都合上、全ての御名前を掲載することができず、申し訳ございません。別記チームホームページよりご覧ください。(HP: <http://www.keio-formula.com/>)

チーム名

TUAT Formula

TUAT Formula

TUAT Formula チーム紹介

Presentation プレゼンテーション

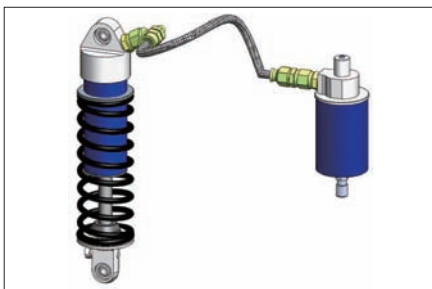
マシン名▶▶ NK06



今年度私達が設計した車両（以下、NK06）は“Amuse”をコンセプトと掲げ、ドライバーが操縦を楽しめる車両を目指しました。具体的にはバランスのとれた高い運動性能と、操縦性と安定性の両立によるドライバーの意図に忠実な車両特性を目標としました。さらに商品性向上のために生産性・安全性にも重点を置いて開発しました。

バランスのとれた車両を具体化するために、昨年度の第7回全日本学生フォーミュラ大会におけるオートクロスでの上位大学の走行タイムを検証しました。オートクロスのコースを6つのセクションに分け、区間タイムを比較することで弱点

を洗い出しました。その結果、他の区間では1～3%のタイム差であったのに対してヨーレートが一定となるような低速セクションで上位大学と比較して10%と大きなタイム差が見られました。そこで、前述の区間でタイムを向上させるために低重心化を目指したパッケージレイアウトとしました。旋回時の左右輪の接地荷重の差が小さくなり、旋回加速度の向上が見込めます。他の区間についても遅れをとらないように、さらなる軽量化やヨー慣性モーメントの維持のために全長を維持することを目標とし、車両緒元の目標値を設定しました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 45位



Profile

チーム紹介・今までの活動

弊チーム「TUAT Formula」は2003年12月に結成しました。2005年の大会で初参加を果たし、以降毎年参加しています。第6回大会でエンデュランス初完走を果たしました。また、静的審査はデザイン6位やコスト6位など好順位を残すことができています。今後は動的審査上位を目指し活動いたします。

Team-member

チーム代表者・新造裕樹

飯塚 誠、大山隆宏、鈴木拓也、笹森萌奈美、佐藤雅幸、佐藤孝諭、吉田広志、(FA) 鎌田崇義

Participation report 参戦レポート

今年度は、車両製作が遅れてしまい、走行テストを満足に行うことが出来ず、車両の完成度に大きく不安を残したまま大会に参加することになりました。

大会では、技術車検は1度で通過することが出来ましたが、ブレーキテスト通過に時間がかかってしまい、全動的審査に参加することが出来ませんでした。そのため、総合成績は45位と目標の6位から大幅に順位を落としてしまいました。

しかし、静的審査ではコスト6位、デザイン12位と好成績を残すことが出来ました。

今後は動的審査で上位を残せるように活動いたします。

Sponsors スポンサーリスト

ANSYS、FCデザイン、NOK、NTN、Pronto配線コム、THK、アルミエース、WEST RACING CARS、エフ・アール・ピー・サービス、エヌ・イー、エムエスシーソフトウェア、オスコ産業、日栄学園 日本自動車大専校、エフ・シー・シー、サイアン、昭栄精機、ティラド、ニチリン、他 全39社、6名

チーム名

チーム インフィニティ

Team Infinity

日々精進、人として、技術者として ~We Got Infinity Feather~

Presentation プレゼンテーション



【チームについて】ホンダテクニカルカレッジ関西Team Infinityは、2つの細胞からできています。我々の活動はより良い車づくりをすべく、Team InfinityとTeam Featherの2チーム体制で進んできました。そして競い合うように歩んできたその2チームがタッグを組み、29人が1つとなって今大会に臨みました。日程が遅れる中迫ってくるシェイクダウン証明の締切日、我々は休み返上で車づくりに励む日々。壁にぶつかりながら歩む過程で着実に成長し、ついに1台の車を完成させることができました。

【車両について】マシンコンセプトは「旋回G

を最大限に体感し、スリル・興奮を感じられる車」。その実現のために低重心・駆動の安定という手法で旋回時の姿勢変化を抑えた車に仕上げました。重心高235mm（前年比-67mm）を可能にしたフレームL/O、ロールを抑制する前後スタビライザー、エンジンの滑らかな出力、ドライバーが自在にMAP変更が出来るトリムスイッチ等、各パートが同じ方向を向いた設計でトータルにコンセプトの具現化ができました。

【今後の活動】日本大会で学ぶ反省や教訓を自分たちの成長の素とし、来年はアメリカ大会へ向けての活動が始まります。メンバー・車両ともにさらに飛躍をしていきたいと思えます。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 37位

Participation report 参戦レポート

【大会中の歩み】

技術車検で2点の指摘を受けましたが全てクリアし、順調にスタートを切れました。これは、学内の車検で幾度となく問題を抱え、乗り越えた経験があってこそだと思います。その後台風の影響や、プラクティス走行での幾度かエンジンが始動できないなど不測の事態はありましたが、記録はもとより動的・静的競技全てにトライできたのはチームにとって大きな意義があると思います。

【参加競技について】

静的競技に関しては、事前の資料づくりが大幅に遅れ不安を残したままの参加となってしまいました。特にコスト審査ではレポートの完成度が低いことが、大きな反省点として残りました。動的競技では、残念ながら目標のエンデュランス完走

どころか、スタートから70mほどでのリタイヤとなってしまいました。完走できなかった悔しさよりも、自分たちのつくった車の信頼性・技術力の低さを明示する現実として受け止め、今後の成長につながる大きな糧としていきたいです。

【総括】

日本全国の大学・専門学校が集う大会で、今自分たちのできることやできないことを広い視野で感じられました。何よりチーム全員が怪我無く、安全に大会を終えられたことに喜びを感じます。

最後になりましたが、スポンサー各社をはじめ、我々ホンダテクニカルカレッジ関西Team Infinityのフォーミュラ活動を支えてくださった皆様に心より御礼申し上げます。ありがとうございました。



Profile

チーム紹介・今までの活動

コンセプト立案から製作・テストまで全て自分たちの力でゼロスタートで進めてきました。全てが初めての挑戦で失敗の連続。日程が2カ月以上遅れるほどにもなってしまいました。そんな苦労を経験しながら、自ら考え行動し、失敗から学ぶスタンスでメンバー全員が大きく成長できました。

Team-member

チーム代表者・青木周吾

坂田和哉、佐藤拓磨、植山 良、福田祥一郎、加藤勇馬、鎌塚潤平、片岡篤志、丸山 諒、内野博明、井上 翼、小木曾正成、伊藤 龍、安藝 涼、北村昌士、花岡拓也、山田 豊、宮浦元気、平尾純一、藤田稜平、水間 健、松井一馬、魚谷和央、仲野 徹、廣瀬 誠、常田嵩人、朝田信洋、宮脇拓也、増谷大志、(FA) 中村忠能、(FA) 上野正治

Sponsors スポンサーリスト

ケーヒン、和光ケミカル、エフ・シー・シー、本田技研工業、ハイレックスコーポレーション、伸栄技研工業、日信工業

Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ Z-11



Distinctive feature : Bluetooth module, TCS, Carbonfiber cowl



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 68位

Participation report 参戦レポート

Lack of preparation for this competition, we didn't get good result. There were learned many things in this competition. Special thanks to Shizuoka University Motors(Prof. Mitsuhiro FUKUTA).



Profile

チーム紹介・今までの活動
We're FSAE team in S.Korea.

Team-member

チーム代表者・Maeng Joon-young

Lee Jun-ho, Jeong Seok-woo, Lee Byeong-tae, Lee Won-jin, Seo Min-june, An Jin-kyoung, You Seur-gi, Lee Min-gyu, Lee Kyu-young, Lee Ju-hee, Lee Eun-ji, Kim Jun-hyeong, Kim Jung-soo, Lee Hyo-jin, Noh Jong-eun, (FA)Lee Dong-joo

Sponsors スポンサーリスト

CompoTek, Henkel Loctite, Dongwon metal, BOSCH, Samick THK, Valvoline, OSG KOREA, TPC, KUMHO Tire, WEDS SPORT, Dynamic Pro, MOTO BUM

昨年の悔しさを胸に、上位入賞を目指して

Presentation プレゼンテーション



私達の2010年度の競技車両は、設計・製作プロセスを見直し新たに人間工学をコンセプトとして取り入れました。昨年は設計段階で設計データ管理ができておらず、自分たちの目標としていた車両とはかけ離れたものになってしまいました。そこで設計検討方法の改善やデザインレビューを積極的に取り入れ、設計システムを確立することにより昨年の失敗を回避することができました。製作においては高効率化を目指して工夫しながら取り組んだことにより大幅にシェイクダウンの時期を早めることができました。今年度の車両はドライバーが操作しやすいようにモックアップなど

を活用し、シートポジションやステアリングホイール位置、ペダル形状などなど随所にドライバーに対して配慮、検討された設計になっております。さらに吸気系の流体解析や排気系の試作テストを繰り返し、中低速回転域でのトルクアップも成功し、前後スタビライザーの新規搭載によりサスペンション調整幅の拡大も実現できました。また、カウル製作においては雌型を直接成型することにより雄型の製作を省くことができ、製作時間の短縮とコスト削減に成功いたしました。走行性能においては数々の走行テストを繰り返し、その都度出てくる問題点を克服し改良を重ねることで高い運動性能を引き出すことができました。



Participation report 参戦レポート

今大会の第一関門ともいえる技術車検。私達は今後の日程的にも8日の午前中までに車検を通過することが絶対条件であったため、車検対応に本番間際まで力を注ぎました。その甲斐あり、車検本番では指摘事項は1つも無く、短時間で終えることができました。残す車検も難なくクリアし、その後の静的審査に対応する時間を設ける事ができました。

9日は台風の影響を受け、各競技の出走タイミングの選定に頭を悩まされました。アクセラレーション、スキッドパッドはウエットコンディションの中1本目をアタックし、まずは出走し得点を得ることを狙いました。2本目は路面が最も良い状態で走行することを狙い、競技終了間際まで出走を待ちました。そして最後にアタックしたアク

セラレーションでは全体で4位の成績を収める事ができました。午後からのオートクロスも雨の影響をわずかに受け、出走タイミングに悩まされましたが、両ドライバーの活躍もあり全体で9位の成績を収め、翌日の出走順が決定しました。

前日の結果から朝早い時間帯から出走することになりましたが、この日は天候も回復していたのでベストな状態で競技に挑むことができました。好タイムを次々とたたき出し結果は全体で14位、静的・動的種目も含め総合成績は15位を収める事ができました。昨年度から順位を大幅に飛躍させることができましたが、私たちの目標順位にはあと一歩及ばない結果ではありました。今回の結果に満足することなく、今後はさらに上位を目指し頑張ります。

Result 今回の総合結果・部門賞

総合 15位

日本自動車工業会会長賞（完走奨励賞）



Profile

チーム紹介・今までの活動

私たちは大阪産業大学の「プロジェクト共有」の一つとして大会に参戦しており、今年で参戦4年目となります。3回生を中心にチーム一丸となって上位入賞を目指しました。昨年以上の結果を残すため、設計プロセスの見直しやチームマネージメントの改善など様々な問題に取り組みしました。

Team-member

チーム代表者・奥村幸太郎・小松侑平・野瀬雄介
芳原利典、河邊直樹、古賀展春、小林 良、竹原陽太、宮野正樹、元根義和、山口翔平、浦山寛大、小西 慎、寺地宏紀、岬 日明、石原慎也、藤村北斗、(FA) 上田博之、(FA) 丸山太加志

Sponsors スポンサーリスト

川崎重工業、ソリッドワークス・ジャパン、RAYS、モリヤスアイアンワークス、諏訪リンクス、スポーツランド生駒、RSタイチ、大東ラジエータ工業所、エフ・シー・シー、NTN、ダイゾーニチモリ、メガテック、日信工業、砂山製作所、ウエダ、マツダ、住友電装、和光ケミカル、大阪産業大学

無念のリタイア
～見えてきた課題～

Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ OUFP-06



の設計の質を上げる努力をしたり、様々な講習会に積極的に参加したりして学びました。また、フィードバック資料をチーム内で保存し歴代担当者が何を考えて結果はどうなったのかということを引き継ぐことができるようにしました。新人教育にも担当者を設け力を入れることで1年生が大会後すぐに戦力となるようになりました。

今年度はチーム目標である「加速・旋回性能の向上」を達成するため、車両コンセプトを「基礎理論・設計の熟成化」とし、車両を設計しました。パワートレインでは主に新エンジンのターボ化・フルコンピュータの導入・ツインインジェクション化を行いました。サスペンションでは整備性・製作精度の向上やジオメトリの見直しを行いました。

私達のチームでは、主に1・2年生が設計・製作の中心となるのですが、経験が浅いメンバーでも良い車両が作れるよう工夫をしています。互いに設計を審査する場を設け、チーム内で各パーツ



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 42位

Participation report 参戦レポート

今年度は、エンジンが新しくなり、昨年度まで開発していたターボチャージャ、ツインインジェクション、フルコンピュータなどを移行しました。その際にエンジンとフルコンピュータの相性が悪く、様々な努力はしたのですが、大会直前までエンジントラブルに悩まされました。

大会1日目と2日目の静的審査では、上記のような問題を抱えていたので大会直前まで対策に追われていたので審査ギリギリまで資料を作成していました。最後まで妥協せずねばったこともありデザイン審査7位、プレゼンテーション13位、コスト26位と例年以上の成績を収めることができました。

3日目の動的審査ではアクセラレーションの1本目でターボチャージャ付近のオイル漏れが見つ

かり、その修復に昼までかかりました。そのせいもありアクセラレーションは1本のみ、スキッドパッド1本も走ることができませんでした。午後からのオートクロスでは走ることができましたが、ちょうど雨が強く路面が悪い時に走行したため納得するようなタイムは出ませんでした。5日目のエンデュランスでは途中イグナイターが1本ずつ故障していき完走まであと3周というところで力尽きリタイアとなりました。設計に力を入れ、デザイン審査では7位という結果だっただけに悔やまれました。

2年連続でエンデュランスリタイアとなり、チームの弱点が明確になりました。来年度は、動的競技で上位入賞できるように一貫したチーム運営をしていきたいと思ひます。



Profile

チーム紹介・今までの活動

大会参加6年目となる今年は、車体コンセプトを「基礎理論・設計の熟成化」とし設計・製作しました。また、代替わりしても長いスパンで継続的な開発ができるよう、新人教育や引継ぎに力を入れています。そうすることで長期的に車両や提出書類の完成度を高めることにつながると考えています。

Team-member

チーム代表者・板野光司

家守 進、藤谷 宇、高橋直也、河田良介、澤田雅人、藤村涼太、二川卓也、森田雅貴、小山 恵、竹國友裕、日出桂太、大林哲也、大嶋勇太、河合晃輝、黒岡敦史、島山伸也、(FA) 河原伸幸、(FA) 田村義彦、(FA) 山根 功、(FA) 田淵晃嗣

Sponsors スポンサーリスト

内山工業、岡山国際サーキット、川崎重工業、antion、石原ラジエーター工業所、ウチヤマ化成、NTN、FCデザイン、AVO/MoTeC JAPAN、エーモン工業、エフ・シー・シー、岡山科学技術専門学校、協和工業、倉敷化工、ケイマックススピード、山陽レジン工業、スズキ、住鋳潤滑剤、ソリッドワークス・ジャパン、テイクオフ、テクノイル・ジャボン、デンソー、東日製作所、日進機械 岡山営業所、日信工業、ニッポンレンタカー中国、福島化工、プラスミュー、ブリヂストン、プロト、ミスミグループ本社、三国工業、三菱自動車工業、ライドオン岡山、ラストラダ、レイズ

第8回大会を終えて

Presentation プレゼンテーション

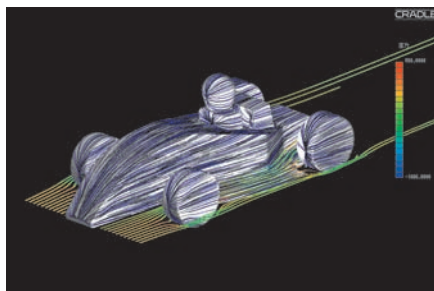
マシン名▶▶ F110



今年度大会出場車両F110は、ターゲットを初級～中級のサンデーレーサーとし、“操縦性の追求”というコンセプトの元、車両の開発を進めました。また、パッケージングの段階において慣性マスの集中、低重心、重量配分を理想の数値となるよう考慮しました。

3年前より単気筒エンジン+ターボチャージャーを採用しているパワートレイン系も昨年より更にセッティングを詰める事ができ、常用回転域において昨年比で軸出力が約40%アップ、軸トルクが約10%アップしています。シャシ系はホイールベース、トレッド、サスペンションジオメトリな

ど、車両の安定性と操縦性のバランスを考慮して設計。リアロールセンターを昨年より下げた結果、旋回時のインリフトを抑制する事ができ、タイヤを有効に使用できるようになりました。ブレーキ系統において、昨年に引き続きスチール配管を使用し、油圧損失を抑えたダイレクト感のあるブレーキとなっています。車両の外観を決めるカウリングにおいて、チーム内でデザインコンペティションを行い、超音速旅客機“コンコルド”と、羽を広げた渡り鳥をイメージしたデザインを採用。加えて、空力性能、冷却性能におけるエアマネジメントの要件をコンセプトデザインに反映させることで、各性能を総合的に向上させる設計に成功しました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 41位



Profile

チーム紹介・今までの活動

久留米工業大学フォーミュラプロジェクトは車の三要素である走る、曲がる、止まる、プラス α をもっと詳しく知ると同時に、将来の優秀なエンジニアを育成するため、ものづくりの楽しさ身をもって体験し、講義で学ぶ工業知識と合わせてより実践的な知識を身につけるために活動しています。

Team-member

チーム代表者・小田龍之介

天野信一、江上大裕、大曲司晃、小田龍之介、小場佐賢太、亀井宏晃、後藤章文、坂井遼二、田中幸志、堤 浩俊、西岡孝啓、西田倫悟、野寄雅稔、福山 拓、細田俊虎、前田拓磨、三根達成、渡邊宗矩、(FA) 東 大輔、(FA) 池田 秀、(FA) 梶山項羽

Participation report 参戦レポート

今年の大会はタイムスケジュールの都合上、大会2日目の午前中に技術車検、午後にはチルト、騒音、ブレーキを通過しなければ3日目以降の動的競技に間に合なくなるという状態でした。そんな中、大会2日目に訪れた台風による避難命令と車検日程の変更。午前中になんとか技術車検は通過していたものの、残りの車検項目は3日目へ持ち越される事になり、アクセラレーション、スキッドパッドへの出走が危ぶまれる事態となりました。

大会3日目、案の定早朝から騒音、ブレーキ試験には長蛇の列ができています。待つこと30分。101dBという数値で騒音測定を難なくクリア。続いているブレーキ試験も無事一発で合格。車検ステッカーを貼り急いで動的エリアに向かいました。

午前中の競技終了まで残り2時間です。全競技

完走を目指すため、まずはアクセラレーションとスキッドパッドを1人目のドライバーが走行しました。2人目のドライバーは時間切れのため出走できませんでしたが、なんとかポイントは確保できました。午後からのオートクロスは無事時間内に2人とも完走を果たし、残すはエンデュランスのみとなりました。

大会4日目、いよいよエンデュランスに出走する時が来ました。出走順はAグループの18番目です。今年こそ完走を目指してこの競技に臨みました。が、しかし、ドライバー交代中にエンジンからのオイル漏れ発覚。リタイアとなりました。2年連続のエンデュランスリタイア。ものづくりの難しさを痛感しました。

Sponsors スポンサーリスト

スズキ、ブリヂストン、ソリッドワークス・ジャパン、モリワキエンジニアリング、モーターテクノロジー、グッドリッジジャパン、アーチザン、NTN、VSN、大阪単車用品工業、上津レンタカー、協和工業、竹田設計工業、田原ポデー製作所、単車屋、中島田鉄工所、西嶋板金工業、ミヤコ自動車工業、和光ケミカル、久留米工業高等専門学校、久留米工業大学同窓会、久留米工業大学創造工房、クリマテック、ヤスナガ、B-Factory、フジ精機、三光タックシステム、ニフコ、ミスミ、測上溶接、津留崎製作所、レイズ、ハイレックスコーポレーション、ベリアルサービス、FCデザイン、G.R.CRAFT

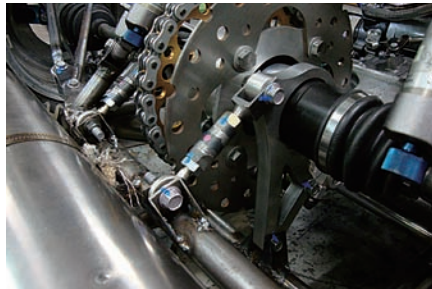
Cornering Oriented

Presentation プレゼンテーション



私達の車両はコーナリング最速を目指しているため、単気筒エンジンに10インチタイヤを組み合わせた、軽量かつコンパクトなパッケージングになっています。今年度は「Cornering Oriented」をコンセプトに旋回性能を大きく左右する軽量と低重心、低慣性の3つを中心に設計を進めました。具体的にサスペンションでは構成部品の軽量化や、コンプライアンスの検討、プルロッド式サスペンションの採用、アームは位置の変更、ヘルクランクのレバー比の最適化を行いました。フレームでは、サイドインパクトの設計変更や、サイドパネルの材質変更によって昨年度の

ねじり剛性を31%向上し、重量は5.9%減少させました。エンジンでは、新形状の吸気管とリストラクターの採用、サージタンク容量の検討、排気管系の変更などにより、90%出力が得られる回転数を低回転側に100 rpm、高回転側に1,100 rpm広げました。また6,500~8,000 rpmでの出力変化は10.4%にしフラットな出力特性を得ることができました。他にも、サイレンサー容量の縮小や、スプロケット歯数の変更による軽量化、エンジンの低重心化、排気系の低重心化、バッテリー容量の検討、カウリングの材質の変更などで昨年度重量より3%軽量化の160kgを実現し、重心高は10mm下げることができました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 7位
日本自動車工業会会長賞 (完走奨励賞)
オートクロス賞 2位
省エネ賞 1位
ジャンプアップ賞
最軽量化賞



Profile

チーム紹介・今までの活動

チーム発足から、全日本学生フォーミュラ大会に初年度から参戦しており、今年で8回目の参戦となりました。第5回、第6回、第7回大会は、動的競技を完走することができなかったため、今年は完走はもちろん、表彰台も目指します。

Team-member

チーム代表者・石川正芳

中田陽介、山田英一郎、吉川正人、渡辺佳宏、伊藤豊大、井上裕旦、川合一矢、畔柳信、坂井孝行、今井美由紀、遠藤晃慶、森永武、山内雄介、山岡菜、(FA)北村憲彦、(FA)石野洋二郎

Participation report 参戦レポート

1日目のデザイン審査では、昨年よりも十分な車両のアピールポイントを説明することができ、昨年よりも得点を上げることができました。2日目、車検では何点かの指摘はあったものの、1回で技術車検を通過することができ、プレゼンテーション審査では、日々の練習の結果により、思い通りに発表することができました。コスト審査では、昨年よりも事前提出したコストレポートの修正点が少なく、ペナルティがほとんどなし。リアルケースシナリオでも前日の夜遅くまで煮詰めた甲斐があり、審査員を納得させる説明ができました。3日目、ウエットコンディションでの走行でしたが、スキッドパッドでは上位に食い込むことができ、アクセラレーションでは単気筒にも関わらず、4気筒と遜色ないタイムを出すことができ

ました。午後から行われたオートクロスでは、なんと2位を獲得することができました。しかし、2人目のドライバーの走行後に水漏れが発生するトラブルが起こってしまいました。4日目、前日起きたトラブルの影響でエンデュランスの出走時間に間に合うことができなかったため、ペナルティを受けることになってしまいましたが、タイムでは、上位に入ることができました。5日目の表彰式では、ジャンプアップ賞、最軽量化賞、オートクロス賞、省エネ賞と多くの賞を受賞することができ、総合結果は7位でした。目標の表彰台に上がることはできませんでしたが、過去最高位で、受賞した賞の数も過去最多となりました。

Sponsors スポンサーリスト

青山製作所、アクセル、出光興産、岩倉ラヂエター商会、NTN、加藤ギヤー製作所、国美コマース、サクラ工業、信濃機販、シングルハート、シンボリ、スズキ、積水化成工業、大同メタル工業、デイトナ、松阪精工、ミクニ、ミスミ、名東歯車、ヤマハ発動機 他27社

第8回大会を終えて

Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ DF10



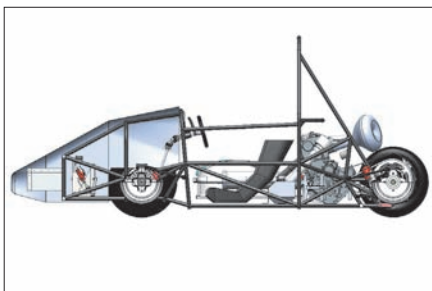
車両性能向上のために、車両出力、操作性の両面から、昨年度車両からの設計を見直しを行いました。

まず、リストラクターによる吸気制限対策として、インテークチャンバの変更を行いました。インテークチャンバの容量を10ℓから6ℓ減らしてレスポンスと出力の両立を目指しました。また、昨年まではアルミを使用していましたが、自由な形状が作れないということでFRPに変更しました。

また、ペダルボックスは3ペダルを継続します。ワイヤー式パドルシフトと併用することでドライ

ビングしやすい車両となりました。

さらにキャンバ調整機構はアップライトアップパー側ブラケットをシム式に変更することにより、キャンバ調整が容易となりました。これにより短時間で多様なセッティングを行なうことが出来るようになりました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 50位
コスト賞 3位



Profile

チーム紹介・今までの活動

私達、大同大学フォーミュラプロジェクトは卒業研究の一環として活動しています。比較的少ないメンバー数ですが、各自が責任を持ち活動しています。多くのスポンサーのご協力の下、新車両「DF10」で大会に挑みました。

Team-member

チーム代表者・岩瀬広幸

中神雄太、清水恵介、余野悟志、栗田祐希、羽賀大介、伊藤一希、松本直之、堀智洋、柴田英治、木村康平、森三生也、清水勇樹、向創、辻雄介、鈴木麻仁、鈴木重行、中嶋和人、(FA) 山田喜一、(FA) 野田卓、(FA) 斧田初行、(FA) 吉井正臣

Participation report 参戦レポート

今年度の大会は雨に苦しめられました。2日目の台風の接近により静的審査スケジュールが大きく変更され、慌しい静的審査となりました。

3日目からの動的審査では天候を読みきれずにタイヤの選択に失敗してタイヤ交換に多くの時間をロスしてしまったために走行はアクセルレーション・スキッドパッド・オートクロスとも1度きりとなり、タイムを縮めることが出来ませんでした。

また、私達の目標としていたエンデュランスは、スピンなどもありながらも、なんとが周回を重ねてドライバー交代となる10周を走りきりましたが、ドライバーチェンジ後のエンジン再始動ができず無念のリタイアとなりました。

今回の大会ではスケジュール管理が不十分だったと痛感しています。理由としては、車両の完成

が大幅に遅れたことにより、車両の不具合を十分に発見できず、本大会に挑むこととなってしまいました。

しかし、走行試験を重ね不具合を修正していく中で車両の性能は徐々に良いものとなってきています。また、コスト部門では3位と良い結果を残すことが出来ました。コストに関しては来年度も引続き表彰台を目指していきます。これからは、スケジュールの管理・調整を確実にしながら今年度の問題を解消していきます。そして、来年度メンバーへの引継ぎを行い、来年こそエンデュランスを完走して全種目完走を目指します。

日頃からご支援いただいているスポンサー様をはじめ、応援していただいている方全員に厚く御礼申し上げたいと思います。

Sponsors スポンサーリスト

イワタツール、ウエストレーシングカーズ、カーライフレボリューションK-ONE、共栄タイヤサービス、協和工業、ケミテック中部、幸田サーキットYRP桐山、創造製作センター、ソリッドワークス・ジャパン、大同特殊鋼、中央発條、ナゴヤスチール、服部精機、双葉葬祭、ミスミ、ヤマハ発動機、FCデザイン、NTN、Tire ProShop Takahashi

静岡理科大学大会を振り返って

Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ SFP10



私達、静岡理科大学SIST Formula Project 2010年度のマシンのコンセプトはシンプル&コンパクトです。単気筒であることでコンパクトにまとめることができています。また、コーナリング性能では、MRダンパを搭載することでスタビライザーレスのサスペンションジオメトリにまとめることが出来ました。スーパーチャージャ+単気筒のレイアウトとなっております。単気筒の苦手である加速性能を克服するためスーパーチャージャにより過給を行っています。

更に今年のマシンは電気自動車（以下EV）との共通化を行っています。

共通化をした場所は、フレーム、サスペンションとなっています。フレームはEVとして使用するためフレームにフロアを設けています。そのため、マウントを変更することで簡易的にエンジン車両からEVに変更することができます。



Participation report 参戦レポート

デザイン審査は自分たちの車両の特徴を審査員の方に伝えました。デザインパネルに入れることができなかったことが多く、50位となりました。審査員の方のご好意で空いた時間に事前車検をやっていただけました。1回で車検を通りたかったのですが、3つほど指摘された点があり再車検となりました。2日目は、再車検を朝一でしていただきました。もれチェック・ブレーキテストは一発で合格。プレゼンテーション担当は前日まで練習の結果29位と過去最高順位となりました。コスト審査は59位と順位を落としてしまいました。また、リアルケースシナリオでは、行っている方法は良いのですが理解できていない部分が多く点には結びつかなかったようです。3日目の午前中より動的審査が始まりました。アクセラレーシ

ョン・スキッドパッドを行いました。結果アクセラレーション19位・スキッドパッド11位となりました。午後のオートクロスでもタイヤの判断と走るタイミングが分からず良いタイムが出せませんでした。エンデュランスの走行時間の発表があり午後の出走になりました。車両の最終チェック時にフレームの割れが見つかり修理工房で修理をしていただきました。エンデュランス最終20目でリタイヤという残念な結果になってしまいました。今回悪かったところが分かりましたので、今後は、悪かったところを反省し修正していき上位入賞を狙っていきたいです。

Result 今回の総合結果・部門賞

総合 46位



Profile

チーム紹介・今までの活動

静岡理科大学 SIST Formula Project (略称SFP) はフォーミュラ製作によりものづくりを学ぶためのサークルです。このチームは、大会参加5年目となりました。また、初年度より単気筒+スーパーチャージャのレイアウトとMRダンパを搭載しています。

Team-member

チーム代表者・岩崎敬太

中谷優吾、高木佑樹、野田智哉、鈴木智也、要 祐輔、塚本 宏、大橋慧治郎、大橋勇太、園田 圭、野末浩隆、佐野竜也、高木 翼、村田晃弘、時田拓弥、和田有司、青木潤一、杉浦雄飛、(FA) 高林新治、(FA) 野崎孝志

Sponsors スポンサーリスト

スズキ、ブリヂストン、三菱重工、小楠金属工業所、鈴与商事、ソリッドワークス・ジャパン、東芝、NTN、ユニバンス、ユニクラフトナグラ、SHOEI、ベルキャリアール、VSN、富士コミュニケーションズ、LORD Far East、富士ゼロックス

第8回大会を終えて

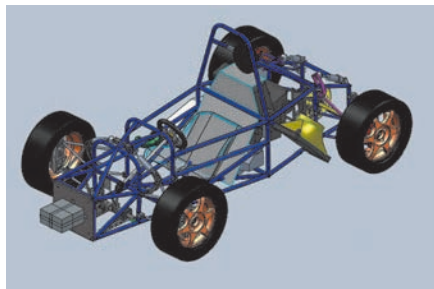
Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶

Shingen10



私たち山梨大学学生フォーミュラ部が作る車両「Shingen10」は「風林火山」をマシンコンセプトに開発が行われました。この漢字四字には旋回性能（風）、環境性能（林）、加速性能（火）、制動性能（林）を向上させるという思いを込めています。さらに、今年の車両は昨年までエンデュランスを完走できなかった反省を踏まえ、「耐久第一・旋回第二」というサブコンセプトも掲げました。耐久第一とは、私たちが今までエンデュランスでリタイアした原因を徹底究明することで、耐久走行を絶対に完走できる車にすることを第1目標とすることから掲げ、その次に旋回性能などの



車の運動性能も向上させるという目標から旋回第2というサブコンセプトを掲げました。大会の結果は、大会出場4年目にしてついにエンデュランスを完走することができました。

Result 今回の総合結果・部門賞

総合 25位



Profile

チーム紹介・今までの活動

私たちのチームは2006年4月に発足し、第5回大会から参加を続けています。私たちは全日本学生フォーミュラ大会に参加することを通じて、1人1人が社会において即戦力となる人材になることを目標として活動しています。

Team-member

チーム代表者・砂原宏光

近藤和也、猿渡直洋、清水裕紀、佐藤麗斗、芝田祐樹、鷹左右 康、萩原雅樹、花井海斗、深見昂平、横山恵佑、天藤充俊、山際敏幸、岸 孝洋、白川崇徳、橋元大岳、井上義貴、唐木雅人、森田一平、西澤彰太、藤田宗弘、児玉拓也、武士俣和秀、内山 崇、内田颯太、相良 泰、長田賢人、佐々木直渡、松野力也、黒部太貴、曾根 勝、竹内 輝、(FA) 角田博之

Participation report 参戦レポート

私たちは第5回大会から参戦を続けており、初参戦と2回目の参戦は、技術車検が足を引っ張り全ての動的種目に参加することができませんでした。そして、参戦3回目の昨年はようやく車検を1日目で通すことができ全種目に参加することができました。そのため、今年は全種目参加・完走という目標を掲げ第8回大会に挑みました。

運命の大会本番2日目、技術車検の行われたこの日は朝から台風の影響で天候が良くなく、今後の運営が心配されていました。私たちは午前中に車検の予約を獲得し、なんとか午前中に2回目の車検で通すことに成功しました。動的種目開始の3日目に入ると、私たちはアクセラレーションの競技から出場しました。路面状況は雨の影響でウェット状態であり、大会前にウェットでの試験を

行っていなかったため、慣れない路面状況とタイヤに悩まされ良いタイムを出す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はスピンとコースミスにより完走できず、オートクロスでもスピンを連発してしまい良いタイムを出すことができませんでした。オートクロスのタイム順で決まるエンデュランスの出走順は、山梨大学はCブロックの中盤で、5日目の朝出走することとなりました。大会5日目、耐久性を向上させた今年の車両は、タイムはあまり良くありませんでしたが無事エンデュランスを走り切りました。

今年の成績は全体的には上がりましたが、まだ課題の残る結果となりました。来年はさらに上位を狙えるよう開発を続けていきます。

Sponsors スポンサーリスト

アール産業牧、NTN、FC design、カープレイ編集部、クリフ、興国インテック、榛葉鉄工所、スズキ、ソリッドワークス・ジャパン、ティラド、日鉄鋼管、ハイレックスコーポレーション、富士川産業、ブリヂストン、ブリヂストンタイヤ館山梨、山梨大学工学部附属ものづくり教育実践センター、山梨工業会東海支部、おもちゃさいとう、吉字屋本店セルフ甲府南SS、山梨トヨタ

悔いの残った第8回大会

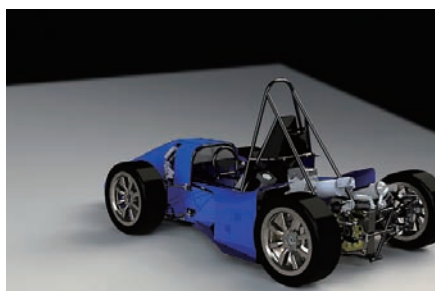
Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ MR-08



車両「MR-08」では車両コンセプトを「for F-SAE」として掲げ、この学生フォーミュラ大会で勝てる車両を目標に設計製作を行って参りました。また、今大会でのチーム目標を「No Trouble」「単気筒最速」「静的ポディウム」の3つを掲げました。「No Trouble」では前回大会で車両トラブルによりエンデュランスを完走することができなかったことを踏まえ、今大会では「No Trouble」で全動的種目完走を達成するための目標です。また、昨年度大会では惜しくも表彰台を逃したことに加え、静的審査において表彰台を狙える位置にあったことから、今年度こそは

必ず表彰台をに立つことをプレゼンテーション、コスト、デザインで目指すという意味で「静的ポディウム」を目標といたしました。



Participation report 参戦レポート

大会初日は午前中に静的競技をこなしました。発表練習等準備が不十分でありましたが、コストイベントでは2位を獲得することができました。午後からは台風の影響でピット撤収など予想外のトラブルがありましたが、大きな修正はなくその日のうちに技術車検を通過することができました。翌日は朝一番でブレーキテスト、騒音テストに臨み無事に合格することができました。その後アクセラレーション、スキッドパッドに臨みました。時間不足により予定していたドライバー3人のうち1人しか走行することができませんでしたが無事にタイムを残すことができました。午後のオートクロスは路面状況が悪くなかったので連続して競技に参加せず2回に分けて参加し、無事に走行することができました。最後のエンデュラン

スでは車両の状態を見ても完走出来ると確信しておりました。しかし1人目のドライバーの走行7周目、スピンした前の車を避けたところブレーキオーバートラベルスイッチが誤作動を起こしてしまいストップしてしまいました。結局再び走りだすことはできず。リタイアとなってしまいました。今年こそはと全種目完走を目指しておりましたが、叶えることができず非常に悔しい思いをしました。コストイベントで2位という好成績を残せたものの、他の競技の結果はどれも悔しさが残る結果となりました。この悔しさをバネに来年こそはMeijo Racing Teamを飛躍させます。

最後になりましたが、スポンサー様、先生方、OB、大会スタッフの皆様、支えてくださったすべての方々に感謝申し上げます。

Result 今回の総合結果・部門賞

総合 39位
コスト賞 2位



Profile

チーム紹介・今までの活動

今大会で8回目の参戦となりました。第1回大会で全動的種目を完走して以来、6年間全種目完走を達成しておりません。今大会では全動的種目完走はもちろんのこと、「No Trouble」「単気筒最速」「静的ポディウム」を再度目標に掲げチーム一丸となって活動して参りました。

Team-member

チーム代表者・青山浩樹

小野真秀、佐藤雅巳、鈴木健二、中島彬宏、平松郁宙、深尾祐介、安藤光信、一瀬俊浩、岩佐亮祐、杉山昌司、勅使河原諒、長谷川瞬、山本陽詳、渡辺拓也、位田賢志、木全俊輔、合田見佑紀、森瀬元太、(FA) 早藤英俊

Sponsors スポンサーリスト

天木鉄工、井上ボーリング、NTN、三五、鈴寛、ソフトブレイン工業、ソリッドワークス・ジャパン、ダッド、中央発條、DID、手島印刷、ニチリン、ブリヂストン、ミスタータイヤマン日進店、ミスミグループ、ミナロ、やまと興業、ヤマハ発動機、ヨシムラ、レインボースポーツカートコース、レーシングサービスワタナベ、和光ケミカル、WADA WELDING

基本に忠実な「速さ」

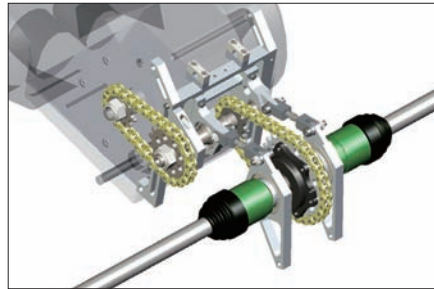
Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ GFR010



岐阜大学5台目となる車両、GFR010はF-SAE競技での勝利を目指すべく基本に忠実に「速さ」を求めました。すなわち、軽量・低重心・小慣性モーメント・ハイパワー・ハイレスポンスを徹底して追求し、レーシングカーとしてのシンプルな魅力を高めることを何より重視しました。またGFR009での設計の見直し、さらなる軽量化を行いました。「速さ」の具体的指標として、アクセラレーション競技で4.0秒、スキッドパッド競技で5.0秒を達成することを性能目標とし、それを成し得る車両スペックを昨年度大会の上位車両をベンチマークとして車両重量205kg、出

力90PSに決めました。車両の基本レイアウトはこれまでのGFR同様4気筒600cc横置きミッドシップで、車両寸法はホイールベース1600mm、Fトラック1200mmです。Rトラックは重心高ダウンと相殺できる範囲で狭めて1160mmとし、内輪差によるパイロン接触を回避しました。掲げた性能目標を達成するにはエンジン性能や車両軽量化だけでなくそのパワーをいかに路面に伝えるかがカギとなります。GFR010の開発においては制駆動時の安定性や旋回性能の向上を求め、シャシ・ドライブトレインなど基本性能の追求のみならずトラクションコントロールなどのソフトウェア制御も含め多方面からアプローチしました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 49位



Profile

チーム紹介・今までの活動

私たちのチームは第4回大会が初参戦で、今年で5回目の挑戦になります。今年度は私たちのチームがまだ達成できていないエンデュランスの完走を目標とし頑張ってきました。

Team-member

チーム代表者・佐藤 隆太

片山大樹、鈴木勇太、左合嶺登、森 拓也、森 雅斗、森 雄輝、(FA) 井原禎貴

Participation report 参戦レポート

私達のチームは今年で5回目の挑戦となりました。今年度は私達のチームが未だ達成できていない、エンデュランス競技での完走を目標としチーム一丸となり頑張ってきました。

今年度は、チームの人員不足の問題を抱えており、それを踏まえてのチーム運営を行ってきました。しかし、結果として車両製作に予想以上の時間がかかり、セッティングを煮詰めることができませんでした。

先の関係で昨年度からのエンジン不調を完全に解決することができず、オートクロス競技では昨年度同様、思ったようにスピードが上がりませんでした。また製作が遅れたことによって、ドライバーの練習不足もあり、アクセラレーション競技では41位となってしまいました。完走を目標と

したエンデュランス競技では、やはりエンジン不調を引きずり、7周目でのリタイヤとなりました。

目標であったエンデュランス競技での完走はできませんでしたが、これが私たちの今の実力だと思い、この悔しさを来年度の活動の糧として頑張っていきたいと思います。

Sponsors スポンサーリスト

SUZUKI、榛葉鉄工所、岐阜ギヤー工業、岩田製作所、ソリッドワークス・ジャパン、大同アミスター、住友電装、NTN、小熊製作所、CCI、伊藤レーシングサービス、ミスミ、トリニティ、日本キスラー、アネブル、協和工業、フクダ精工、オンダ製作所、杉山、岡本ナベヤ、トヨタレンタリース岐阜長良店、アイワット、日信工業、ブリヂストン、ニコル・マーケティング、エフ・シー・シー、中日本自動車短期大学、日本トムソン、南海部品岐阜店、鍋屋バイテック、Windless Bule、ウメオカ、マキタ、アイビーエスジャパン、キノクニエンタープライズ、リンクスジャパン、ピボット、茨木工業ZERO CARBON事業部、ギッピーオフロード

悲願のエンデュランス完走

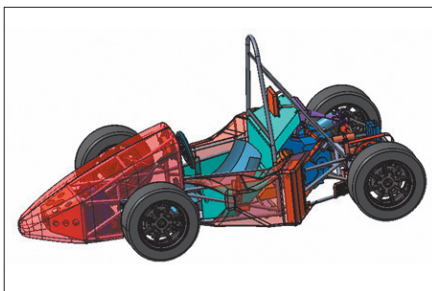
Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ S.F.T-04



今年度成蹊フォーミュラチームでは、昨年度問題となった「オーバーヒートなどの車両トラブルが生じない車両」を製作することを目的とし、これにより成蹊フォーミュラチームの悲願である「エンデュランス完走」を果たそうとしています。よって、チームコンセプトは原点に戻るといふ意味を込め、「誰にでも乗れるレーシングカー」とし、レーシングカーとしての性能向上は図るものの、誰もが楽しく乗れる安定した走行を見せる車両を製作したいと考えました。一見すると相反する「レーシングカー」と「誰にでも乗りやすい車両」この2つを両立するため私たちは次のよう

なことを行いました。①安定したエンジン出力：自ら立てた計算式から算出された値と、実験値から得られたデータを基に設計することで、現実的に高いフラットトルクを維持できる車両を製作した。②操作性の向上：シャシシステムの改良により、ドライバーの意図する運転が可能になった。③調節可能なドライバースペース：様々な体格の人にも乗りやすい車両にするため、ドライバースペースに調節機能を搭載した。④実験による安全性の実証：解析上で衝撃シミュレーションを行い、衝撃試験を行うことで、衝撃吸収性能のよい、より安全なインパクトアッテネータを製作した。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 16位



Profile

チーム紹介・今までの活動

SEIKEI Formula Teamは第5回大会から参戦し、卒業研究の一環として学部4年を中心に22名のメンバーで活動しています。今年度はエンデュランスリタイヤの雪辱を晴らすべくチーム一丸となり、問題点を1つ1つ潰していき完成度の高い車両を製作してきました。

Team-member

チーム代表者・牛久和亮

大谷友美、大高健太郎、吉田亮二、吉川祐史、杉浦秀文、市川健太郎、森垣琴乃、和田 誠、前原範子、松原 大、斉藤達也、岡本昇一郎、葛西和輝、本田啓介、安居麻子、白田翔吾、関根慎太郎、又吉裕子、四戸淳弘、平塚和希、石原聡継、(FA) 堀口淳司、(FA) 佐藤道憲

Participation report 参戦レポート

6月末に車両が完成し、歴代チームで前例がないほどに走行試験・ドライバー練習をすることができました。結果、多くの問題点を発見することができ、大会までに完成度の高い車両を作り上げることができました。大会前日は出発直前に車両トラブルが発生したため、プレゼンテーション担当と数名の人員のみでの出発と慌しい始まりとなりました。大会初日は台風の影響を受けながらデザイン審査、コスト審査、技術車検と慌しく過ぎ、技術車検では細かな注意を受けましたが、その場で解決させることができ一発合格することができました。すべての静的審査で昨年度成績を上回る点数を獲得することができました。大会2日目は、午前中に騒音・ブレーキ試験も一発合格することができ車検ステッカー全てを車両に貼ることが

できました。動的審査ではコロコロと変わる天候の影響でタイヤの交換を繰り返し、時間をロスしてしまい、スキッドパッド、アクセルレーションを1回しか走行することができませんでした。大会3日、いくつかのトラブルが発生したものの、エンデュランス走行前に修復することができ、ドライバーの努力もあり、チームの悲願であったエンデュランスを完走することができました。来年度も今年度の経験を活かし、さらなる飛躍ができるよう頑張っていきたいと考えています。

最後に、スポンサーの皆様、大学関係者をはじめ御協力いただいた皆様にこの場をお借りして御礼申し上げます。

Sponsors スポンサーリスト

本田技研工業、レーシングサービスワタナベ、フォーミュランド・ラー飯能、ミスミ、住友電装、配線コム、村上製作所、ゼンテック、SUPER AUTOBACS、つなぎ屋本舗、オートパーツサービス、カズマスーツ、協和工業、田木屋商店、新高ギヤー、RPM、NTN、キノクニエンタープライズ、ゆるり、モリシン工業、前川試験機製作所、ダウ化工、昭和高分子、ニフコ、東北ラジエータ、THK、ブリヂストン、日信工業、ユタカ技研、武蔵境自動車教習所、南千葉サーキット

飛躍の年！
マシン旋回性能の向上&上位入賞

Presentation プレゼンテーション

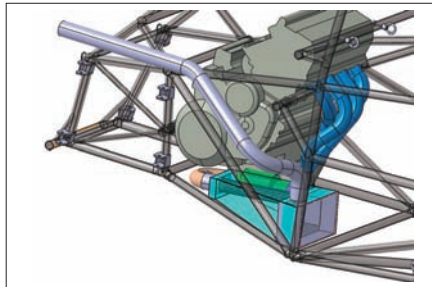
マシン名▶▶ KS-07



今年度のマシンコンセプトは「サンデードライバーの楽しめるマシン」と設定し、多様なコースに対応可能で幅広いドライバーに選んでいただける車両設計を行いました。具体的には、フォーミュラマシンらしいアクセルレスポンス重視の吸気システムや、タイヤ性能を限界まで引き出すジオメトリ設計、簡易にサスペンションセッティングの変更可能なことによる多彩な走り方の実現等が挙げられます。それらの思想を実現させるため、3次元設計ソフトCATIAで全パーツの設計、組付けまで行った上で製作を行いました。これにより、設計段階で重心等の管理が可能となり、また

効率の良い部品配置を行う事によるデッドスペースの低減を行う事が出来ました。また、今年度は高い旋回性と軽量化を実現するため、昨年度モデルと比較して大幅なマシンの小型化を行いました。ホイールベースの縮小を始め、各重量部品を重心に集中配置することでヨー慣性モーメントを低減、また、サイレンサーをエンジン下に設ける等の低重心化等により、昨年度マシンをはるかに上回る旋回性能を実現しました。

今年度マシンKS-07には、チーム創立から積み上げてきた経験値と昨年度的全種目完走の自信、それに加えて、より速く走る事への飽くなき追求から生まれた新しい技術が凝縮されています。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 19位
日本自動車工業会会長賞（完走奨励賞）



Profile

チーム紹介・今までの活動

2004年のチーム発足から今年で6回目の出場となります。昨年ようやく達成した全種目完走を礎に、本年度は上位入賞を目標としてより一層マシンの完成度を高めて参りました。チーム創設メンバーは抜け、総世代交代しましたが、初代からの深紅のものづくりの魂は絶える事無く受け継がれています。

Team-member

チーム代表者・菊池秀和

伊藤肇平、池田裕介、福島崇紘、水本和也、大坪孝裕、小野本仁、高野剛気、吉永翔一、外園裕隆、勇 洋介、枝吉 拓、佐々山浩二、佐藤亮輔、澤田陽未、中村允紀、山口直人、永井祐希、松田敦志、森 好大、(FA) 河部 徹

Participation report 参戦レポート

今年度は昨年の『全種目完走』を糧に、さらなる飛躍の年とするため、15位入賞を目指して大会に臨みました。大会1日目と2日目は、上位入賞を果たすための課題として、静的審査においての得点率上昇を目標として臨んだ結果、プレゼンテーション審査では過去最高の7位入賞を果たすことができました。しかし、デザイン審査及びコスト審査では、自分たちの考えの未熟さや精度不足等の指摘を受けて結果は奮わず、上位校との差と年々上昇する大会のレベルを痛感する結果となりました。

また、2日目は会場に台風が直撃するというアクシデントに見舞われながらも、技術車検を1度で合格するというチーム初の快挙を成し遂げ、マシンの完成度が上がってきていることを実感でき

ました。3日目は雨の中での競技となり、実力を出し切れないチームも少なくない中で、当チームはアクセラレーション、スキッドパッドにおいて昨年度を大きく上回る結果を残すことができました。しかし、走行した時間帯のコンディションが悪かった事もあり、午後のオートクロスの結果は奮いませんでしたが、臨んだ4日目のエンデュランスでは、その日最後の走行で強烈な西日を浴びながらも快調な走りを見せ17位となり、燃費競技では16位と好成績を収めることができました。総合順位は19位と目標には届かなかったものの、大幅な成績向上と2年連続全種目完走を果たし、チームの成長を実感した1週間となりました。

今年度の19位入賞という事実をチームの自信とし、また来年度以降の起爆剤としていきます。

Sponsors スポンサーリスト

エア・ガシズ北九州、NTN、エフ・シー・シー、川崎重工業、キノクニエンタープライズ、KUWAHARA BIKEWORKS、榛葉鉄工所、高田工業所、ブリヂストン、マッハFC、ミスミグループ、明専会、ヤマナカゴーキン、レーシングサービスワタナベ

チーム名

H-TEC Racing Team

H-TEC Racing Team

第8回フォーミュラ大会を経験して

Presentation プレゼンテーション

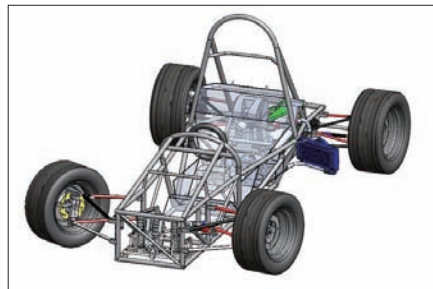


当チームの2010年度の車両は、「軽量かつコンパクトでシンプルなマシン」を掲げて昨年度のマシンデータをベースにマシン開発を行いました。昨年度の車両を見直して、軽量化・コンパクトを追求することでパワーウエイトレシオを向上させて、大出力マシンに負けないマシンを目指しました。それだけでなく、初心者でも気軽に運転できるようにコックピット内部も全面改良し、快適性と安全性も追求しました。

軽量かつコンパクト化のため、昨年度と同様に単気筒エンジンCRF450、ベルトドライブすることにより部品点数の削減によりメンテナンス性

を確保、ベルトドライブのプーリをより小型化することでさらなる軽量化に成功しました。

今年度は新たな技術「サスペンションとフレーム取り付け部の板バネ化」「フレームとエンジンマウントの一体化」を採用しました。サスペンションの取り付けを板バネにすることで軽量化と部品の点数が削減するため、コスト削減に繋がっています。マシンの無駄な部分を省くと共にCAE解析をかけて設計時の強度不足を早期発見し、不具合の改善することで製作後のマシン完成まで時間を大幅短縮させました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 70位



Profile

チーム紹介・今までの活動

H-TEC Racing Teamは、2005年大会より参戦して以来、毎年、軽量かつシンプルなマシンを開発してきました。専門学校のメンバーのほとんどが2年で卒業のため、1人1人のチャレンジはもちろんこと技術継承にも力を入れています。

Team-member

チーム代表者・村上博英

石丸裕章、網田大暁、軽部 唯、大山宗一郎、古川大輔、香取亮太、浅見武志、池澤優和、及川昌太、武川 裕、初田光志朗、藤枝 哲、森 大地、(FA) 杉田正司

Participation report 参戦レポート

当チームにとって今年度の大会結果は厳しい結果になってしまいました。

初日は、大会会場に到着まで時間が掛かってしまい、プレゼン審査を受けるだけで終わってしまいました。2日目は、朝から車検を通過するための整備を行っていました。途中で、エンジンが掛からないことでピット内は慌ただしくなりました。最初は、時間を気にしていましたが徐々に時間管理が曖昧になり車検を受ける事ができずに終わってしまいました。3日目は、車検を受ける事ができましたが、クラッシュボックスの取り付けやりザーバータンクの取り付け方法等で不適切な部分があり、改善を命じられました。改善作業を進めるとともに、エンジン復旧にもメンバーを分担して作業しました。その後、改善作業は、無事

完了して車検を通過することができました。しかし、エンジン復旧をすることができずに3日目が終わりました。4日目も、全員が最後の最後まで奮闘しましたがエンジンの不調原因が電装系であることが判明しただけで、復旧できずに騒音、ブレーキ審査を受けられずに大会を終えました。

大会中は、準備不足とマシンの改善作業で全員が慌ただしく動いていました。2年生だけでなく、1年生が積極的に行動してくれたことで無事に車検通過することができました。残念な結果ではありますが、1年生に大会の流れと反省点を伝える事ができました。来年度は、今年の反省点を改善することで上位を狙っていきます。

Sponsors スポンサーリスト

ティン、ジュニアモーターパーククイック羽生、ソリッドワークス・ジャパン、大同メタル工業

Presentation プレゼンテーションマシン名▶▶ **KFR-07**

本年度大会出場車両KFR-07は、「Fit on」というコンセプトのもとで「ドライバーに適した車両」を目標としました。パワートレイン設計では、「扱いやすさ」「整備・セッティングのしやすさ」「信頼性の向上」に重点を置き設計を行いました。エンジンは、昨年度までの500cc 2気筒から新たに川崎重工業様の製品であるZX-6Rの600ccの直列4気筒エンジンを採用。サスペンション設計では、「どのようなドライバーでも容易に運転・調整ができるサスペンションの実現」を目標とし設計を行いました。ジオメトリでは、前後バランスからスタビリティファクタがゼロになるように

ロール剛性前後配分と前後重量配分を設定。また、前後ロールセンター高の値を低く設定することにより、重心高及びロールセンターの距離を同一にしました。フレーム設計では、「様々な体格の人が乗りやすく誰もが車両の性能を極限まで引き出せるフレーム」の実現を目指し設計を行いました。様々な体格のドライバーでも乗りやすいフレームを目指し、ドライバースペースを身長150～180cmの人が乗れるように設計を行い、フレームをCAD上で設計を行う前にモックアップを作成し、150～180cm程度のドライバーにアンケートを取り、ドライビングポジションの検討も行ったドライバースペースを決定しました。

**Participation report** 参戦レポート

昨年度は、7位という成績から43位という成績になり、チームとして大変悔しい思いをしたのを記憶しております。本年度は、昨年度果たせなかつた動的種目の全完走を目標として活動しておりました。活動メンバーが少ない中、シェイクダウンは実際の予定よりは遅れてしまったのですが7月中旬に行うことが出来ました。新しくドライバーになるメンバーが多かったので、8月からはドライバー練習に時間を割く予定でしたが、大会に向けての車両のセッティングや整備に時間をとられ、各ドライバーの練習量に不安がある状態で大会に臨みました。

各ドライバーの練習量に不安がありましたが、大会中はエンデュランスまでの車検や各種目の流れは非常に円滑に進むことができました。エンデ

ュランス中に車両が停止するというアクシデントもありましたが、総合結果としては40位になりました。この結果をしっかりと受け止め、次回大会へ向けて車両製作を行っていきたく思っております。

最後になりましたが、私達が今まで活動が行えているのはご支援、ご教授いただいている皆様のおかげです。車両製作にあたり、部品の提供や技術的支援いただいた皆様、技術的な質問にお答えいただいた皆様本当にありがとうございます。車両製作・活動支援をいただいた皆様へ心から御礼申し上げます。

Result 今回の総合結果・部門賞

総合 40位

**Profile****チーム紹介・今までの活動**

近畿大学フォーミュラプロジェクトは本年度で発足から7年目となります。本大会では動的種目の全完走を目標とし、活動を行いました。また本年度は、少ない人数ながら車両製作を行いました。

Team-member**チーム代表者・小森幸徳**

阪本太志、松枝浩史、井ノ上 裕、出口清崇、岸 稔、辻 勇樹、小島祥宜、矢倉裕也、大道則幸、多田悠亮、高田浩輝、渡部真史、中西啓太、柳原裕貴、小杉将太、毛利賢人、(FA) 梶原伸治

Sponsors スポンサーリスト

川崎重工業、ダイハツ工業、名阪スポーツランド、日ポリ化工、ニッコー溶材工業、レイズ、ブリヂストン、大同工業、ダイヘン、日信工業、NTN、サンスター技研、ソリッドワークス・ジャパン、三宅工業、やまと興業、今中鋼材、ハードロック工業、礎、VSN、孝安産業、山本金属製作所、東日製作所、和光ケミカル

一歩前進 ～初の全種目走行～

Presentation プレゼンテーション



今年の私達のコンセプトは「質の向上」です。昨年のマシンが大会出走まで後一步のところ部品が破損してしまったので、今年は昨年の改善を主に行いました。エンジンに関しては、排気管の管長や径の変更を行い、より低速側でのトルク特性を目指しました。また、実走テストによるデータロギングにより最適な電装セッティングを行いました。外装に関しては一体型のカウルをすることで着脱時間の減少、継ぎ目が減ることの見た目向上、FRP積層の見直しによる軽量化を行いました。サスペンションに関してはホイールベースの短縮による旋回性能の向上、ステアリング支持

剛性向上、ショックアブソーバ変更による軽量化、サスペンション形式をブルロッド式にすることによる低重心化、アームの高剛性化を行いました。フレーム、コクピットに関しては応力集中箇所に対しブレースによる補強、構造変更により剛性向上を行いました。また、パネルなどを取り付けるステーの形状最適化による軽量化も行いました。ペダルはM/C変更によるペダル機構の小型化を行い、軽量化およびペダル調節幅を増加出来ました。以上のような改善を行い、実走テストを繰り返し性能の高い車両に仕上げました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 54位



Profile

チーム紹介・今までの活動

FRCは2005年11月に発足し、今年で5度目の大会となります。大会での走行経験が無いため、過去の走行データや自他チームのマシンを研究し、大会上位を目指しています。まずは大会完走を目指して、日々活動を行っています。

Team-member

チーム代表者・平井義人

石黒貴寛、竹内健人、北村良介、南昇吾、佐々木 崇、中山 道、本井嘉浩、大谷奈緒、内田康弘、高田耕太、(FA) 新谷真功

Participation report 参戦レポート

大会1日目、この日は午前中にコスト・デザイン審査があり、その後に車検審査を行いました。車検審査では、締結や支持不足、高温部品の他部品への干渉などの指摘があり、修正を図ろうとするも天候悪化による作業中止により、車検は2日目に持ち越しとなりました。午後に予定されていたプレゼンテーション審査は通常通りに行われました。2日目は、午前中に車検審査を行い、修正箇所も問題なく通り、残りの車検審査も午前中に通すことができました。時間に余裕がなかったものの、動的種目のアクセラレーション、スキッドパッド競技にはファーストドライバーのみ出走することができました。午後のオートクロス競技は時間的余裕があり、車両のセッティングを行ってから走行することができました。3日目は出走日

ではなかったため、プラクティス走行を行い、エンデュランス競技に向けたセッティングを行い、最終日、エンデュランス出走を行いました。しかし、前日まで起きていなかったトラブルに見舞われ、無負荷では回転数が上がるものの、走行負荷がかかるとエンジン回転数が上昇せず、結果リタイヤとなってしまいました。全動的種目初走行でしたが、静的審査の平均得点が下がり、また動的種目でも高得点にならなかったため、総合54位と順位を下げてしまいましたが、初出走で大会での他チームとのレベル差を確認できました。

最後に、応援して下さった皆様、誠にありがとうございました。順位的には残念な結果となってしまいましたが、今大会の経験を生かし、来年度大会に向けて頑張っていきます。

Sponsors スポンサーリスト

スズキ、吉岡幸、神戸製鋼所、NTN、レイズ、タカサーキット、ソリッドワークス・ジャパン、田安鉄工、日信工業、VSN、テクノイル・ジャパン、AVO/MoTeC JAPAN、ハイレックスコーポレーション、ミスミグループ本社、江沼チエン製作所、宇野歯車工業、ウエストレーシングカーズ、エフ・シー・シー、桑原インターナショナル、丸五ゴム工業、プレニー技研、協和工業、他多数

チーム名

工学院大学レーシングチーム

Kogakuin University Racing Team

全日本 学生フォーミュラ大会に参加して
初の全種目完走!!

Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ KRT10



今年度作成したKRT10は、コンセプトを「シンプル」としています。車両の基本設計は前年度モデルを引き継ぎ、細かなアップデートを行いました。

今年度より、エアロデバイスとしてフルカウルタイプのボディを製作しました。このフルカウルは、見た目上の綺麗さもありますが、車両全体を覆うことでCd値の削減を行いました。そのほかにも、無段階調整可能なペダルラックや、ステアリングシャフト延長機能を追加し、ドライビングストレスをドライバーに与えない車両となっています。また、ドライバーの座るシートは人間から型を取ることでドライバー全体を包む形状となっ

ており、フィット感の向上のみならず高旋回G状況下においてのドライバーの姿勢の保持を可能としています。フレームはパイプフレーム構造を採用しており、コストを抑制。それに加え、サスペンションジオメトリの変化を低減するために、高剛性のフレームとなっています。サスペンションは、左右でサスペンションアームの共通化を図り、生産コストや生産時間の短縮を行っています。エンジンはホンダPC40Eを採用しています。エキゾーストにコレクタータンクを入れることで、エキゾーストマニホールドの簡略化を行い、排気音量を約102dBまで抑えることを可能としています。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 17位
日本自動車工業会会長賞（完走奨励賞）
スポーツマンシップ賞



Profile

チーム紹介・今までの活動

私達のチームは、今大会で参戦5年目となります。しかし、全種目完走することは1回もなく、悔しい思いをしてきました。ですが、チーム員全員諦めることなく、明るく活動してきました。

Team-member

チーム代表者・長澤 拓

浜野友紀、鈴木健太、久保直紀、野坂貴之、村上将太、山内洋貴、吉沢仁志、大場尚承、小島智仁、駒谷明弥、清水佑太、行方吾一、足立 新、山本貴史、白井麻衣、関口果穂、富岡勇人、宮沢竜太、宮田智志、(FA) 野崎博路、(FA) 雑賀 高、(FA) 田中英生、(FA) 福田忠彦、(FA) 見崎大悟

Participation report 参戦レポート

製作した車両を5月末にシェークダウンを行いました。これにより多くの問題点を発見することができました。第7回大会終了後、設計を見直し努力を惜しまず製作しておりましたが、「車をつくる」という意味の奥深さを毎回というほど思い知られることとなりました。

今年度多くの合同試走会に参加しましたが、走るほどに問題ばかりが見つかります。そのたびに、設計を見直し、解析条件の検討を行い、新たにアップデートを施す作業が続きました。そして、日本大会の会場で自らのマシンが走行している姿を見ると、「学生フォーミュラをやっている良かった」と感じます。

前年度走行できずに終わってしまった動的競技にもすべて参加することができました。その難し

さを改めて実感するとともに、上位校との差を実感しました。来年度はこの成績に満足することなく攻めていこうと思います。

最後になりますが、私達は、大会会場に実際には必要のない材料、部品、工具等を持参しています。これは国内チームに限らず、世界各国から参戦してくる友人たちをサポートするためです。

Sponsors スポンサーリスト

五十嵐プライヤー、ウメダ、エフ・シー・シー、NTN、江沼チエン製作所、カナエ、兼古製作所、呉工業、神戸製鋼所、古寺製作所、サトー、三協ラジエーター、三和電気計器、須佐製作所、スポーツランドやまなし、スリーピークス技研、スリオンテック、象印チェンブロック、ダウ化工、高村商会、THK、東北ゴム、特殊技研、トクニ工業、トップ工業、ニフコ、ハイレックスコーポレーション、ハンマーキャスター、VSN、ブリヂストン、ヘラマンタイトン、本田技研工業、松井精密工業、マルト長谷川工作所、ミスミ、三菱レイヨン、工学院大学機械系同窓会

チーム名

Daimler TJU Racing Team

Daimler TJU Racing Team

Racing for Dreaming

Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶

ToneX-03

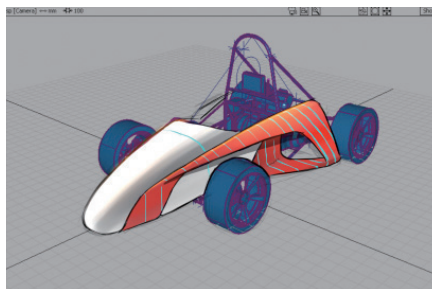


In order to meet the needs of Chinese amateur market, we have created the ToneX-03. Compared with our last year's car, ToneX-03 have taken exciting sensation into consideration. As to the ToneX series, ToneX-03 still combines our team culture and design concept. Experience, explorations and extremes are always our pursuit.

Abiding by the design concept, the technology innovation mainly lies on three aspects: Driving performance, safety and aerodynamics. With the help of a powerful Suzuki en-

gine and shift pedals, we can ensure not only the speed but also give drivers driving pleasure. Using the typical measures, our ToneX-03 is with high safety. Thanks to the aerodynamics, ToneX-03 brings about a cooler appearance more alike Formula racing cars.

To some extent, our car has a typical racecar style, and it is cheap and easy to maintain. It has fulfilled the basic needs of Chinese amateur. Apart from this, one more thing need to remember, that is, ToneX is a symbol of racing for dream.



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 53位



Profile

チーム紹介・今までの活動

Established in 2007, Daimler TJU Racing Team is with about 50 team members. In 3 years, we have made 3 cars for FSAE Competition of Japan and one for FSAE Competition of China.

Team-member

チーム代表者・Yintong Liu

Zheng Xu, Yarui Fu, Xiaoyu Gao, Minzhang Hu, Xiaoming Chi, Zhenbin Qian, Zhenjiao Lu, Hui Lu, Xiang Lu, Siyuan Wang, Pengying Huang, Lin Lin, (FA)Liguang Li

Participation report 参戦レポート

As a foreign team of two years' participating experience, we are honored to take part in this year's event. Having experienced the typhoon and extreme hot weather of Shizuoka, we still overcame the difficulty of transporting and storing the racing car without a truck, giving thanks to the event's organizer. The inspector has also helped us to fix our car in time.

In the event we have communicated with many Japanese team and also some foreign teams such as the guys from Thailand and Germany. We have learned a lot from those teams within the communication and built

friendship between us. We really appreciate the chance to learn and communicate and treasure the days in Japan.

Sponsors スポンサーリスト

Daimler Northeast Asia, Bosch(China) Investment, Continental Corporation, NSK-Warner, Chunfeng Holding Group, Shanghai LIZHONG Lubricant Inc, Wanfeng Auto Holding Group, XFMOTO, Feizhong Shanghai, CheABC.com, Cixi CIFT Control Cables, Shocann Studio

チーム名

神戸大学学生フォーミュラチーム (FORTEK)

Kobe University Student Formula Team (FORTEK)

初・全種目完走!!
～悲願の目標達成～

Presentation プレゼンテーション



今年の車両開発は大会で動かなかった車両を動かす、分析することから始まりました。電装ハーネスをはじめとする様々な問題を克服し、車両が動くようになったのが大会から1カ月後、まともに走行できるようになったのは2カ月後の11月と長い時間を要しました。数少ない走行テストで判った大きな問題点は、「旋回時の不安定さ」と「操作性の悪さ」の2点。これらの問題を解決すべく今までの設計を隅々まで見直すことを行いました。新エンジンの搭載、吸排気系仕様・レイアウト変更、冷却系の見直し、電装ハーネスの信頼性向上、オーバーハング・ホイールベース短縮、サ

スペンションレイアウト・ジオメトリ変更、ドライビングポジション変更、シフト・ペダル類の変更、各部品の軽量化等、過去に実現できなかった要素を数多く織り込み、結果としてフルモデルチェンジに成功しました。

本年度のマシンは今までの集大成と言うべく操作性に優れており、特にスラロームの通過速度と高速コーナーでの安定性は上位チームと張り合える程に向上させることができました。

また、このマシンは例年以上に気合を入れて作ったパーツが多く、スタイルもコンパクトで美しく仕上がっています。参戦7年目にしてようやく、今後の基礎となるベースマシンを残すことができました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 14位
日本自動車工業会会長賞 (完走奨励賞)
耐久走行賞 1位

Participation report 参戦レポート

騒音テストでエンジンがかからず悔しい思いをした2009年度。終わった時に悔いが残らないよう、やるならとことんこだわってやり尽くそうと決めた2010年度。多少の妥協はあったものの、主要な部分では一切妥協せずに自分たちの作りたいマシンを目指して頑張ってきました。シェイクダウンはスケジュールどおり7月中旬に行い、その後は5回の走行テストや、シャシダイナモでの燃料噴射MAPのセッティングなど、チームが今まで経験したことのない領域に突入しました。しかし、大会2日前に事故でマシンが中破。もう走行は無理だと思いたくなる中、わずかな希望に賭けて修復を決心しました。フレームの切断、再度の溶接、丸3日に渡る修復作業の末、9月8日、マシンは再び走行できる状態になりました。技術

車検は設計段階から事前のチェックまで入念に対策をしていたため、見事一発合格。翌日のブレーキ・騒音テストも一発でクリアし、1つ目の目標を達成。動的競技も何とかすべての競技に出場することができ、2つ目の目標を達成することができました。特にエンデュランスでは5回の走行テストによる走りこみの成果が功を奏したのか、まさかの1位を獲得しました。結果、総合順位は14位となり、本年度の目標をすべて達成することができました。次年度は本年度をベースに、より深く分析を行い、さらなる躍進を目指します。

最後になりましたが、私達の活動を支えていただいた皆様にこの場を借りて御礼申し上げます。本当にありがとうございました。



Profile

チーム紹介・今までの活動

私達FORTEK (Formula Team Kobe) は、2004年から活動を開始し、今年で7年目の参戦。昨年度は大会までに車両が完成せず車検不通過という結果に終わってしまいました。本年度は昨年の汚名を返上すべく「車検一発合格、全種目完走、総合15位以上」を目標に掲げ、様々な困難を乗り越えてきました。

Team-member

チーム代表者・箱谷 淳

大西喜之、吉本大介、北野純希、木下智博、田中淳也、脇谷亮介、松田拓大、三浦亮太郎、長谷川 誠、安田周作、吉川巨樹、北野正章、政田尚也、奥田龍弥、河野久晃、饗庭清仁、佐藤 稜、中尾亮太、宮崎 大、(FA) 白瀬敬一、(FA) 横小路泰義、(FA) 木之下 博、(FA) 中辻秀憲、(FA) 宋 明良

Sponsors スポンサーリスト

エア・リキード工業ガス、NTN、エヌエプロテック、エフ・シー・シー、神戸製鋼所、ダイヘン、東日製作所、ブリヂストン、ミスミ、和光ケミカル、川崎重工業、北神戸サーキット、協和工業、神戸大学KTC機械クラブ、神戸大学工学部機械工学科、神戸大学工学部工作技術センター、コダマコーポレーション、神戸大学工学振興会、ジャパン・エア・ガズ、住鋳潤滑剤、住友金属工業、住友電気工業、住友電装、ソリッドワークス・ジャパン、セイコー化工機、大東ラジエーター工業所、ダイハツ工業、日信工業、日本ヒューレット・パッカド、MOTO-DOG

チーム名

TUSフォーミュラレーシング

Tokyo University of Science Formula Racing

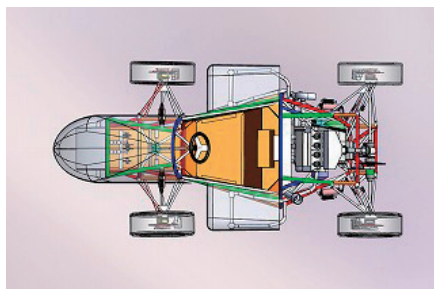
PASS

～過去から学び、未来へつなげるマシン造り～

Presentation プレゼンテーション



今期を終着点とせずに来期を視野に入れた活動を行っています。また、このコンセプトには大会における車検、静的、動的審査をしっかりと「PASS」するという意味も含まれており、堅実なマシン製作を目指しています。そして、今期の最大の目標は日本自動車工業会会長賞の獲得であり、前年度以上の成績を取られるように活動を行っています。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 52位



Profile

チーム紹介・今までの活動

今期はチームコンセプトを「PASS～過去から学び、未来につなげるマシン造り～」とし、今期を終着点とせずに来期を視野に入れた活動を行っています。このコンセプトには大会における車検、静的、動的審査をしっかりと「PASS」するという意味も含まれており、堅実なマシン製作を目指しています。

Team-member

チーム代表者・大野嘉臣

石田淳之亮、加藤秀昌、加古裕之、加藤秀昌、北村 哲、公塚 響、幸坂博史、小西智樹、佐藤 渉、渋谷周一、中山智裕、堀越元裕、塚本直也、浅野元晴、新宮拓也、布施宏樹、荒木亮平、市野雄麻、岩上裕治、歌原達哉、大久保雄大、鶴崎彰吾、共田はづき、内藤正起、永椎 光、林 貴也、関 諒介、米田公平、杉岡廣紀、(FA) 川口靖大

Participation report 参戦レポート

今大会ではPASS～過去から学び、未来へつなげるマシン造り～を目標に取り組んできましたが、全種目完走することは出来ませんでした。しかしコストレポート、プレゼンテーションイベントでは前回大会時よりもジャンプアップすることが出来たことは非常に嬉しい限りでした。今大会ではたくさんの課題を見つけることが出来ました。この課題を来年の大会では1つでも多く達成することが出来るように活動していきたいです。スポンサーの皆様、学校関係者の皆様、サークルメンバーのご家族の皆様には最高の結果報告が出来なく非常に申し訳なく思います。部員一同来年の大会に向けて既に動き出しております。来期こそ最高の報告が出来ますよう取り組んで参りますので今後とも宜しくお願い申し上げます。

Sponsors スポンサーリスト

エムエフマツモト、ケービン、三恵技研工業、本田技研工業、栄鋼管、NTN、エムエスシーソフトウェア、日信工業、ユタカ技研、日本精工、ダウ化工、湯浅レジン工業、日本ペイント、SHOW UPアサヒ、サイバネットシステム、ソリッドワークス・ジャパン

チーム名

CIT-レーシングチーム

CIT-Racing Team

更なる高みへ

～“Fun To Drive”をもった最速のラジアルタイヤマシン～

Presentation プレゼンテーション

マシン名▶▶ CRT007



今年度における車両CRT007のコンセプトはチーム設立以来から変わらずの“Fun To Drive”です。“Fun To Drive”の表す意味は十人十色に存在します。私達の意味する具体的な内容は「運転する楽しさ」特に初心者ターゲットとしたものです。そこで運転に必要な基本要素である「走る」「曲がる」「止まる」という視点から車両のコントロール性を考えることで扱いやすく、意のままに操ることができる車両を目指しました。これらの目標に少しでも近づけることを第一にドライバーがいつでも走っている状況を正確に認識でき、操っているという感覚を生み出す「一体感」、

そして走行中フレームがぶれず思った通りにブレーキが利き、フラットなトルクを有する「安定性」、ドライバーの操作をリアに伝える「応答性」ということに着目しました。これら3つの性質は運転する中で人間が自然に認識する「状況を捉える→判断する→操作する」という流れの中に必須であると考え、3つを達成する事でマシンへの信頼が生まれるだけでなく、上達へつながると考えました。また、使用するタイヤは市販のスポーツラジアルタイヤとし、一般乗用車感覚を残すことで普通自動車免許を持った誰もが乗車可能なスタイルとしました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 26位



Profile

チーム紹介・今までの活動

CIT-Racing Teamは本大会に2003年度の初開催より参戦を始めました。私達は参戦することで車両製作だけでなく外部との渉外活動を通して多くの教職員・企業等の技術的なアドバイスを受け、学生ながらにして社会で通用可能な力を身につけることを目標に活動しています。

Team-member

チーム代表者・相川拓也

清水俊喜、今野翔平、生越 亮、深澤 慶、松下大希、米山 敬、友野洋平、日野朋彦、古屋勇樹、小池真人、寺澤勝英、佐藤宏祐、(FA) 氏家康成

Participation report 参戦レポート

本大会は例年と異なり大きく天候に左右された年でありました。台風直撃という難しいコンディションの中でチームメンバー、一致団結して車両の整備・走行による車両調整を行い、大会に臨みました。私達CIT-Racing Teamは昨年度におけるエンデュランスリタイアという屈辱を奪回するべく車両・ドライバー共に成長した1年となりました。今大会において車検審査時のミスからアクセラレーション、スキッドパッドへは不参加となってしまったことが悔やまれますが、オートクロス、エンデュランスに向けての微調整を含めたセッティングを行うことができました。私達CIT-Racing Teamの車両は他校と比較し、利用するタイヤがスポーツラジアルタイヤということでタイヤ性能においては大きく引けを取りませんが、昨

年度からの車両の基本パッケージの見直しによりタイヤ以外の各所においてアップデートを施したことで、エンデュランス18位、燃費15位と初完走を達成し、ラジアルタイヤでもスリックタイヤに引けを取らない結果を残すことが出来ました。

また、全体の順位に関しても26位とCIT-Racing Team史上初の最高位を獲得することができました。

そして次期大会へ目を向け、今大会で得た反省点は今後見直し、進歩できた点については発展させることで第9回大会に参加することを目標とする所存です。

Sponsors スポンサーリスト

グループ・エム、埼玉車体、北嶋自動車工業、ソリッドワークス・ジャパン、ソフトウェアクレイドル、VI-grade、VSN、日本大学生産工学部、日本大学生産工学部機械工学科

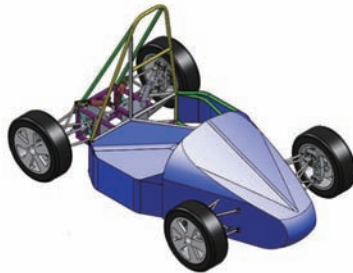
SITFP フォーミュラ大会への挑戦

Presentation プレゼンテーション



当チームの車両の特徴はサイドエンジンレイアウト、CVTエンジンを採用していることです。これらにより、低重心にすることが容易に可能となりました。また、吸気制限による影響を極力抑えるため、500ccの2気筒エンジンを採用しています。製作においては、設計・解析後にモックアップを製作することにより、各コンポーネントの配置確認や、干渉のチェックを行いました。設計→解析→モックアップを繰り返し行いフィードバックを与えることにより、設計を煮詰めていきました。CAE解析の他に、複合領域物理も出るシミュレータを使用したサスペンションのシミュ

レーションを行うことにより、設計の効率化を測りました。また、加工専用治具を製作することにより、製作時間の短縮や製品の品質向上を試みました。各コンポーネントは極力スペースを小さくすることにより、車両のコンパクト化・軽量化を図りました。ドライバーが操作を容易に出来るためにはどのようにすればよいのかを念頭に置き設計・製作することにより、初心者のドライバーでも容易に運転できるような車両を目標としました。



Result 今回の総合結果・部門賞

総合 65位



Profile

チーム紹介・今までの活動

私達はメンバー総員7名の少人数構成になっています。YAMAHAのT-MAXのエンジンを採用し、サイドエンジンレイアウトを採用しています。前回大会は車両製作が間に合わず車検を受けることができなかったため、初の車検通過・動的競技参加を目標に活動をおこなってきました。

Team-member

チーム代表者・畑野行紀

永田幸治、大坪健人、永田翔太、浦川洋二、笠原尚人、八木大樹、(FA) 佐藤博之

Participation report 参戦レポート

初日はデザイン審査とプレゼン審査がありました。事前準備がほとんどできておらず、思い通りの発表をすることが出来ませんでした。次回大会への課題が多く見つかったことは自分達にとって非常に重要なことだと感じます。2日目は車検を受けましたが、不通過となってしまいました。修正に時間がかかってしまう項目があり、修理して再車検を受けることもできませんでした。またしても、動的競技に参加することが出来ず、非常に悔しい思いをしました。3日目は次回へ繋がるように他大学の車両見学をし、車両に関してのこと以外にも自分達に足りないものは何かをメンバー全員が少しでも理解できるようにしました。また、コストのフォローアッププログラムに参加し、どのように製作すれば良いのか、何が足りな

かったのかを把握し、今回の反省点をまとめました。4日目も他大学の情報収集を行いました。情報収集しながらも、他大学との交流を深めるべく積極的に様々な大学のピットを訪問させていただきました。今回の大会でも学ぶことは非常に多かったため、次回大会に繋げていきたいと思えます。

Sponsors スポンサーリスト

ヤマハ発動機、藤沢産業、住友電装、FCデザイン、白岩、ソリッドワークス・ジャパン、エフ・シー・シー、DENSO、サイバネットシステム、Cool Nuts、NTN、ウエストレーシングカーズ、ニコル・マーケティング、ジュニアモーターパーククイック羽生、サイマコーポレーション、THK、トクシステム、RS South、奥村商会、ナガセ、アンダーレ、湘南工科大学