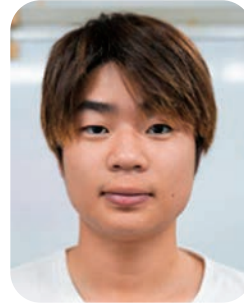


第22回全日本学生フォーミュラ大会

総合9位！

日本自動車工業会長賞、ベスト車検賞3位受賞！

KIT-formula チームリーダー 小林 輝 (機機工4年)



概要

本大会は9月9日～9月14日に愛知県国際展示場 (Aichi Sky Expo) にて開催されました。会場変更に伴い、AutocrossとEnduranceのコースが今年から変更されました。参加チームは78チームであり、内ICVチームは57チーム参加しました。海外チームの参加も昨年に比べ増加し、コロナ禍以前の勢いが復活したとの声も挙がった大会となりました。

目標

シングルナンバー(総合順位1桁)



KS-20のマシンスペック

獲得を目標として活動を行いました。マシン設計においてはEnduranceに特化したマシンとして、昨年マシンより耐久性、ドライバビリティ、新コースへの適応力の向上を目指しました。そのために、マシンをフルモデルチェンジさせました。新しい試みに挑戦するということで、コン

セプトは「Challenge to Evolution」を掲げました。

結果

本大会では、総合順位9位を獲得することができました。2015年以降のシングルナンバー獲得で長年の目標を達成することができました。以降では、各審査の結果と評価を記しています。各審査の詳細に関しては、大会HP、弊チームのHPをご参照ください。

① 車検 TOP通過

これまでの経験を活かし確実に車検を通過するべく、車検対応の練習を積みました。その結果、車検指摘項目も少なかったことで、最終的に、参加校で一番早く車検を突破することができました。これにより、動的審査に向けたセッティングにいち早く専念することができました。また、車検指摘項目が少ないことから、ベスト車検賞3位を獲得することができました。

② デザイン審査 9位

今年は、マシンをフルモデルチェンジしたこともあり、デザインにも力を入れました。デザイン資料作成時は毎週チーム内で共有したり、O

Bの方にも添削や発表指導をいただいたりすることで、資料の完成度を高めました。結果はその手応え通り、昨年より20pts高い105ptsを獲得することができ、9位を獲得することができました。この順位は九州工大史上高い順位となりました。

③ コスト審査 6位

昨年から採用されたコスト監査というコスト上位8組に行われる審査に今年も選ばれました。コスト班長を筆頭にコスト班で審査員の質問に対応しました。結果は、他大学のレベルが高まっていることもあり、順位は落ちましたが、6位を獲得することができました。

④ プレゼン審査 9位

例年プレゼン審査の資料作りに難航していました九州工大でしたが、今年度はプレゼンリーダーが班の取りまとめに尽力してくれました。特に、今年度は企画立案に時間を割いたことで企画内容を充実させ、昨年のフィードバックを基に裏付け資料の収集を行ったので、点数が伸びたと考えております。

⑤ Skid Pad 18位 5.382s

Endurance重視のマシン製作を目標としていたのと、Skid Padに

においては、昨年同様の基礎性能を保持することを目標に、二人のドライバーからのフィードバックを基にセッティングを行っていました。大会本番での路面は凹凸が大きく、練習会場や昨年の会場「エコパアリーナ」での状況と大きく異なりドライバーは苦戦しましたが、昨年同様のタイムを残すことができました。

⑥ Acceleration 7位 4.27s

Skid Pad 同様に基礎性能の保持を目標にセッティングを行いました。結果は昨年の4.227sより遅い結果となりました。これは、エンデュランス仕様でフラットトルク化を求めた結果最高馬力が低下したことが原因だと考えます。

⑦ Autocross 15位 70.43s

(1st Driver 谷渡のコメント) スタート前にオフィシャルの方に「落ちているところ、とにかくタイムを残そう」とお声かけいただき、リラックスすることが出来ました。走行では、攻めるのではなくパイロンタッチをしないことを重視し、タイムを残すことに尽力しました。

⑧ Endurance 15位 1765.4655s

今年度は確実にエンデュランスを完走できるよう、試走会にて複数回

のエンデュランスシミュレーションを遂行しトラブルシューティングを行いました。しかし大会直前に起きたトラブルにより、マシンの燃費に新たな問題が生じてしまいました。チーム目標に対して、完走すること

がとても重要になるため、確実に完走をできることを最優先して、ドライバー二人はシングルナンバーを獲得できるタイムを維持した低燃費走行を行いました。結果、コンスタントにタイムを刻み、無事完走することができました。しかし、マシンポテンシャルを鑑みると本領発揮はできていませんでした。来年度こそタイムを締められるよう、耐久性や信頼性を向上させていきます。

取り組み

次に、大会に挑むために行った取り組みをいくつか紹介させていただきます。

① 早期シエイクダウンの実施

Enduranceにて高得点を取るためには、トラブルシューティングを行う必要があります。そこで、今年度は早期にマシン完成度の高いシエイクダウン(初の実車走行)を行うことを決めました。結果、全国で6番

目に実施することができました。また、フルエアロデバイス搭載での実施は全国唯一であり、メディアにも取り上げられました。

② 新たな試走会場所獲得

目標達成の大きな要因の一つに試走会の質、量を向上させたことが挙げられます。昨年まで使用していた試走会場所が使用できなくなり、新たな試走会場所を探すことから弊チームの取り組みは始まりました。数十社から断られた中、トヨタ自動車九州様からトラックヤードの貸し出しを許可していただきました。例年より路面状況が良好の中、200km多く走行することができ、マシンセッティング、ドライバーのスキル向上に大きく寄与できました。

③ 協阪監督によるドライビング講習会

ドライバーのスキル向上のために、ドライビング講習会を開きました。SUPER GTをはじめとするモータースポーツ界において非常に著名で、多大な功績を残されている協阪寿一監督をお招きいたしました。協阪監督には、マシンに乗車していただきフィードバックをいただきました。また、ロガーデータを基に弊チームの

ドライバーとの走行と比較することで分析を行いました。講習会全体では、走行後のチームのコミュニケーションの取り方などの強いチームの作り方を真摯に教えていただき、チーム力が大きく向上できました。監督自身のYouTubeチャンネルにて講習会の様子が投稿されていますのでぜひご覧ください。

まとめ

弊チームは今年総合順位9位を獲得し、日本自動車工業会会長賞、ベスト車検賞3位を受賞いたしました。この成果は明専会をはじめとする多くのスポンサー様のおかげであります。今年も、

明専会応援団(東京支部、中京支部、本部、大学)が、現地に駆けつけていただき、大きな励みになりました。



明専会応援団との集合写真



講習会の様子