



2023年12月
Kogakuin Racing Team
活動報告書



CONTENTS

- ・ チームリーダー挨拶
- ・ テクニカルディレクター挨拶
- ・ デザインレビューのフィードバック
- ・ 12月の日程、1月の予定
- ・ 各セクションの活動報告
- ・ スポンサー様一覧
- ・ 連絡先





チームリーダー挨拶

新雪の候寒さも本格的になってまいりました。皆様お風邪をめでしていらっしゃいませんか。12月16日にOBの方々にお集まりいただき、2回目のデザインレビューを行いました。1回目にいただいたOBの方々からの貴重なご意見をもとに各パーツのアップデートを行いました。さらに、OBの方々から新たにご意見をいただきましたので2月に行う第3回目のデザインレビューに向けて設計を進めてまいります。また、12月24日にU-KART CIRCUIT TOKYO AKIRUNO 様にて車両展示を行いました。多くの方々に学生フォーミュラについてお伝えすることができました。1月は探究成果活用型選抜や自己推薦型選抜、指定校制推薦などの合格発表があるので、新入生勧誘にも力を入れていきたいと考えています。引き続き、ご支援をいただけますようお願い申し上げます。

2024年度 チームリーダー 片岡亮太

テクニカルディレクター挨拶

冬も深まり厳しい寒さを感じることも多くなりましたが、皆様いかがお過ごしでしょうか。弊チームではOBの方々による2度のデザインレビューを終え、設計も煮詰まり製作期を迎えようとしております。12月2日には小笠原総合運動公園エコパスタジアムにて試走を行い23年度車両の悪かった点を洗い出し仮説をたて、それを検証するテストを行いました。貴重なデータを取ることが出来たので24年度車両の設計やセッティングに活かしていく所存です。当初立てたスケジュールよりも遅れをとっておりますが3月に車両完成できるよう、スケジュール管理の方もより力を入れて精進してまいります。

2024年度 テクニカルディレクター 大野凌



12月の日程、1月の予定

2023年12月

	12月1日	12月2日	12月3日	12月4日	12月5日	12月6日	12月7日	12月8日	12月9日	12月10日	12月11日	12月12日	12月13日	12月14日	12月15日
足回り班	ジオメトリ設計														
	リアアップライト設計														
パワトレ班	各パーツ設計														
	排気管径、管長確定							2024年度パワトレレイアウト決定							
エアロ班	24年度車両パーツ配置、実測評価														
シャシ班	ステアリング設計、シフター・クラッチ設計、フレーム設計														

	12月16日	12月17日	12月18日	12月19日	12月20日	12月21日	12月22日	12月23日	12月24日	12月25日	12月26日	12月27日	12月28日	12月29日	12月30日	12月31日
足回り班	ジオメトリ設計															
	リアハブ設計								ブラケット設計							
	ドライシャフトブーツ選定				フロントアップライトの加工バスの生成											
パワトレ班	各パーツ設計と修正															
	ウォーターポンプ位置決定、デフマウント設計										燃料ライン取り直し、燃料タンク形状決定			ドライサンプ設計完了		
エアロ班	24年度車両パーツ配置、実測評価															
シャシ班	ステアリング設計、シフター・クラッチ設計、フレーム設計							フレームバンプ発注、フレーム治具発注、ステアリング・シフター発注、治具設計								

2024年1月

	1月1日	1月2日	1月3日	1月4日	1月5日	1月6日	1月7日	1月8日	1月9日	1月10日	1月11日	1月12日	1月13日	1月14日	1月15日
足回り班	A-armブラケット治具の設計							A-armブラケット治具の組み立て							
	リアアップライトの加工バス生成							フロントアップライトの試作							
	リアハブおさえの設計、A-arm、タイロッド、トーロッドの製作														
パワトレ班	各パーツ設計修正														
	吸気用ファンネル試作品設計と製作、エキゾーストマニホールド治具設計と製作									ドライサンプ系パーツ、燃料タンクデフマウント調整機構製作					
エアロ班	全体解析、ステー設計、フロントウイング、リアウイング翼型製作														
シャシ班	ステアリング治具、シフター治具設計							フレーム治具組み立て、ステアリング製作、シフター・クラッチ製作							

	1月16日	1月17日	1月18日	1月19日	1月20日	1月21日	1月22日	1月23日	1月24日	1月25日	1月26日	1月27日	1月28日	1月29日	1月30日	1月31日
足回り班	フロントアップライトの試作							リアアップライトの試作								
	リアハブおさえの製作、A-arm、タイロッド、トーロッドの製作															
パワトレ班	各パーツ設計															
	冷却系レイアウト決定、吸気系パーツ補強設計、吸気用ファンネル試験															
エアロ班	フロントウイング、リアウイング、翼型製作、翼端板製作															
シャシ班	フレーム製作															
	ステアリング製作、シフター・クラッチ製作															



デザインレビューのフィードバック

12月16日に行われた第2回デザインレビューでOBの方々から貴重なご意見を頂きました。各セクション多くのご意見を頂いたので一部抜粋して紹介いたします。

足回り班

アップライトにどのくらい衝撃荷重がかかるか新しいコースだとわからない。もしかしたら、肉抜きを攻めすぎているかもしれないので慎重に設計したほうがいいと思う。ブレーキペダルのように実際に測れるものは踏んで測ってみたほうがいい。

シャシ班

学生がやった解析だから安全率が本当に正しいかわからないので、それなら物理量を出して欲しい。また、実測していないパーツも実測して設計してほしい。

エアロ班

23年度材料が足りないという問題や製作時間が足りないという問題があったのは1つ試作品を作ってみてそれにかかる時間や材料を調べなかったからだと思うので24年度は試作品を作ったほうがいいと思う。

パワトレ班

燃料タンクを小さくするのはいいことだが、大会でガソリンが足りないということがないように考えながら設計したほうがいい。足回り班と同様に、肉抜きで攻めすぎないように注意して設計してほしい。



各セクションの活動報告

● パワートレイン班

パワートレイン班リーダー 工学部機械工学科3年 寺坂樹大

12月に入り設計もいよいよ終盤に近付き、KRT24 パワートレインのレイアウトが決定いたしました。吸気は昨年度搭載した後方型から前方型に変更し、冷却系については昨年度と同様にツインラジエーターを採用いたします。また、排気系、燃料系、ドライサンプ用オイルタンクをドライバー下にすべて収めることで、昨年度と同様にマスの集中によるヨー慣性モーメントの低減を狙います。Fig1. が完成イメージとなりますので、是非ご覧ください。各パーツの詳細に関しては以降記させていただきます。

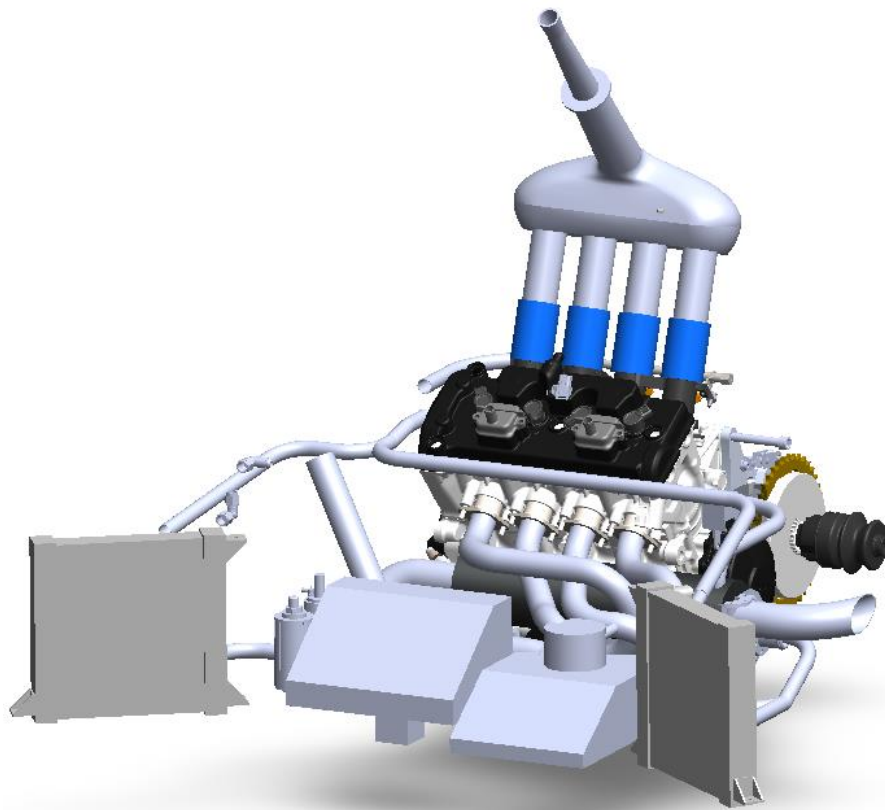


Fig1. KRT24 パワートレインレイアウトイメージ



・ドライサンプ

今月は主にスカベンジポンプの設計を行いました。スカベンジポンプとは、ドライサンプ化したエンジン専用の外付けオイルポンプのことです。仕組みとして、元々装着していた純正のウォーターポンプの機構をベースにスカベンジポンプの設計をすることといたしました。純正のウォーターポンプは、エンジン内に取り付けられている純正オイルポンプの駆動が伝達し軸を回転させています。そこで、純正ウォーターポンプ軸側のハウジングと純正オイルポンプを組み合わせることでこれをドライサンプ用のオイルポンプとしました。

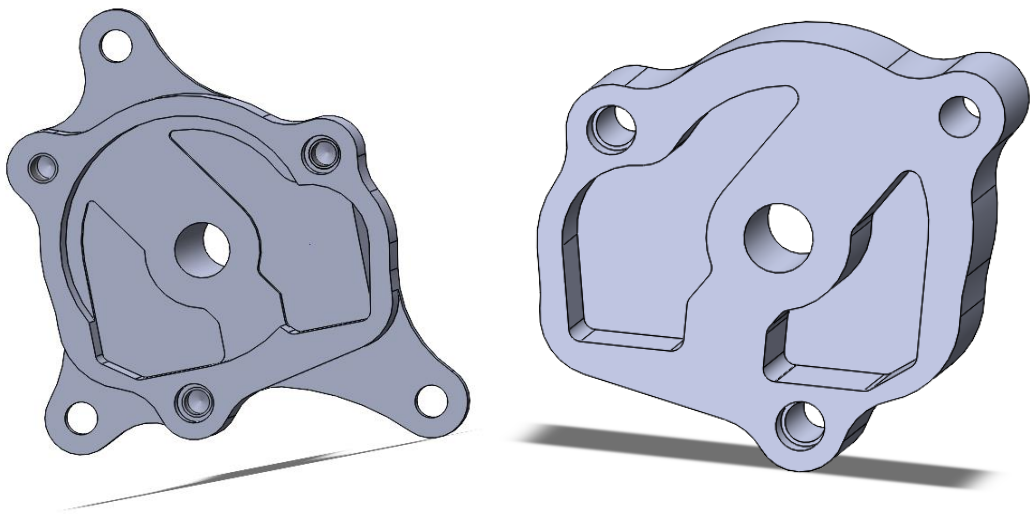


Fig2. スカベンジポンプ用ハウジング（試作案）

・吸気

今月は主にサージタンクの設計を行い、形状を決定しました。GT-SUITE での解析結果より容量を 2L と定め、フローシミュレーションにて解析をしながら設計を進めておりました。先月、問題であった 4 気筒への均等な吸気の分配をサージタンクの形状を大幅に変更することで解決し、平均流速は 22.6m/s を記録しました。

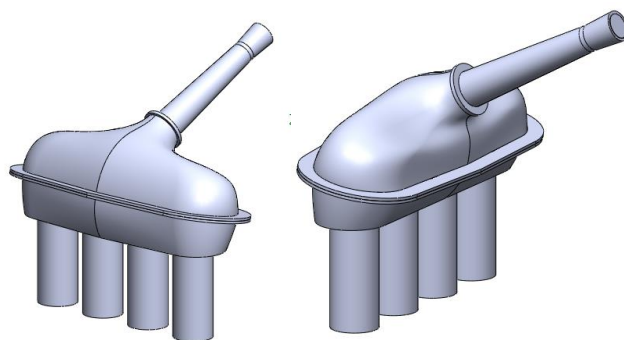


Fig3. 2023 年度の吸気外観

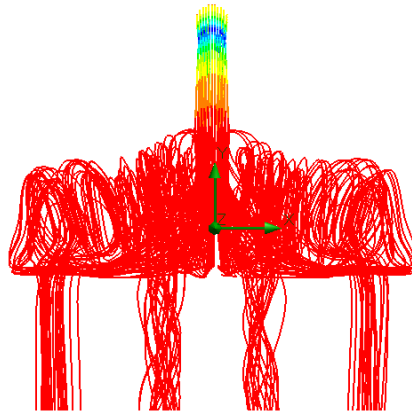


Fig4. 2024 年度吸気解析結果（流線）

ゴール名	単位	値	平均値	最小値	最大値	進展状況 [%]	収束において使用	デルタ	基準
GG 最小 流速 1	[m/s]	0	0	0	0	100	はい	0	0
GG 平均 流速 2	[m/s]	22.6401652	22.45652014	22.18802249	22.64016517	100	はい	0.452142675	0.500161126
GG 最大 流速 3	[m/s]	226.6878278	224.8630795	222.8653419	226.6878278	100	はい	3.822485898	4.794798128
GG 質量流量平均 流速 4	[m/s]	22.48722917	22.29873072	22.01833531	22.48722917	100	はい	0.468893861	0.496803306

Fig5. 解析結果（流速と流量）

また、昨年度の吸気系パーツにてエンジンからの負圧によりサージタンクが変形してしまうという問題点があったため、サージタンクの補強の追加や製作方法の見直しなど行っております。詳細な形状については CAD での応力解析を用いて決定してまいります。

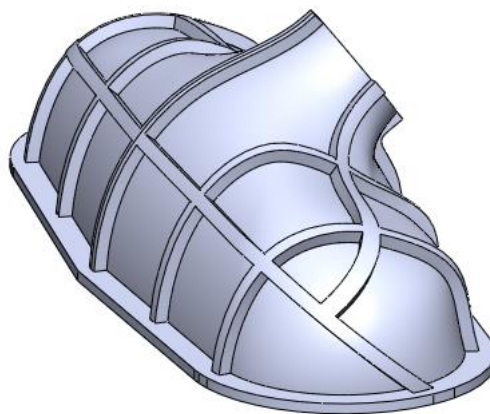


Fig6. サージタンク補強イメージ図

・排気

今月はエキゾーストマニホールドレイアウトならびにマフラー形状や搭載位置を決定いたしました。エキゾーストマニホールドは、GT-SUITE の解析結果から管長と管径を決定



いたしました。解析の結果から Primary 部分に関しては長さを長くするにつれ出力が上がる傾向が見られたため、昨年度の 250mm から 500mm に変更することといたしました。Secondary、Tertiary に関してはレイアウトを考慮しそれぞれ 227mm、94.25mm で設計を行いました。また、昨年度と同様ヨー慣性モーメント低減のためすべてドライバー下に収めるレイアウトを実現いたしました。

KRT23 Exhaust Manifold 管長・管径 解析結果 (完全等長仕様) Inman(D-30, L260)																
Graph No.	Primary Pipe		Primary - Secondary Joint				Secondary Pipe		Secondary - Tertiary Joint			Tertiary Pipe		Result		備考
	Diameter (mm)	Length (mm)	Main Diameter (mm)	Angle (deg)	Length (mm)	Diameter (mm)	Length (mm)	Main Diameter (mm)	Angle (deg)	Length (mm)	Diameter (mm)	Length (mm)	Max Power (HP)	Max Torque (N-M)		
1	35	229.5	38	42	20	35	38	227	40	17.2	50.6	40	94.25	66	51	排気管に余裕を残すためベクター等
2	36	229.5	40	42	20	35	40	227	42	17.2	50.6	42	94.25	66.7	50.3	ベクター調整でベクター等
3	37	229.5	42	42	20	35	42	227	42	17.2	50.6	42	94.25	67.2	50.6	
4	35	229.5	42	42	20	35	42	227	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	67.1	50.7	排気管
5	35	229.5	42	42	20	35	42	227	47.8	17.2	50.6	47.8	200	67.1	50.6	ベクター調整でベクター等
6	35	229.5	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	67.1	50.7	ベクター調整でベクター等
7	35	229.5	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	150	67.1	50.6	ベクター調整でベクター等
8	35	300	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	66.4	50.6	ベクター調整でベクター等
9	35	700	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	66.9	50.6	ベクター調整でベクター等
10	35	600	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	67.4	50.6	ベクター調整でベクター等
11	35	500	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	67.6	50.6	ベクター調整でベクター等
12	35	500	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	65.7	50.6	ベクター調整でベクター等
13	35	500	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	65.4	50.6	Inman(D-30, L260)
14	35	500	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	68.0	50.6	Inman(D-30)
15	35	500	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	67.8	50.6	Inman(D-30)
16	35	500	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	68.0	50.6	Inman(D-30)
17	35	500	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	68.0	50.6	Inman(D-30)
18	35	500	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	68.1	50.6	Inman(D-30)
19	35	500	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	68.2	50.6	Inman(D-30)
20	35	500	42	42	20	35	42	350	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	68.0	50.6	Inman(D-30)
21	33	500	42	42	20	35	42	227	47.8	17.2	50.6	47.8	94.25	68.0	50.6	Inman(D-30)

Fig7. GT-SUITE による解析結果一覧

またマフラーに関しては、2024 年度は膨張式より排気抵抗を抑えることのできるストレート式を採用することに決定いたしました。こうすることで排気抵抗を抑え出力の向上につながると考えております。しかし、昨年度大会にてエンデュランス走行後の騒音試験を通過できなかったことから、スペースを最大限使用してマフラーの径と長さを確保しました。それでも騒音試験の基準をクリアできない場合には、現在進めているサブチャンバーを装着することで排ガスの抜けを改善し、出力向上と確実な消音性能を実現する予定です

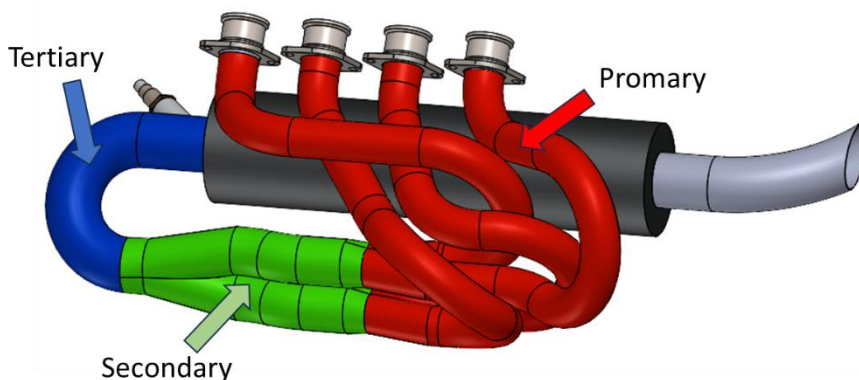


Fig8. 2024 年度排気系完成イメージ

・燃料系

今月はエキゾーストマニホールドの設計に合わせて燃料タンクの形状を調整しました。従来の形状では干渉が生じてしまうため、形状を小変更して遮熱版の搭載スペースを確保いたしました。また、燃料ラインの重要な部品であるフィルター、ポンプ、レギュレータ



一の搭載位置の仮決めも行いました。フィルター、ポンプに関しては燃料タンクの右側面に、レギュレーターに関してはエンジン右下付近に搭載予定です。

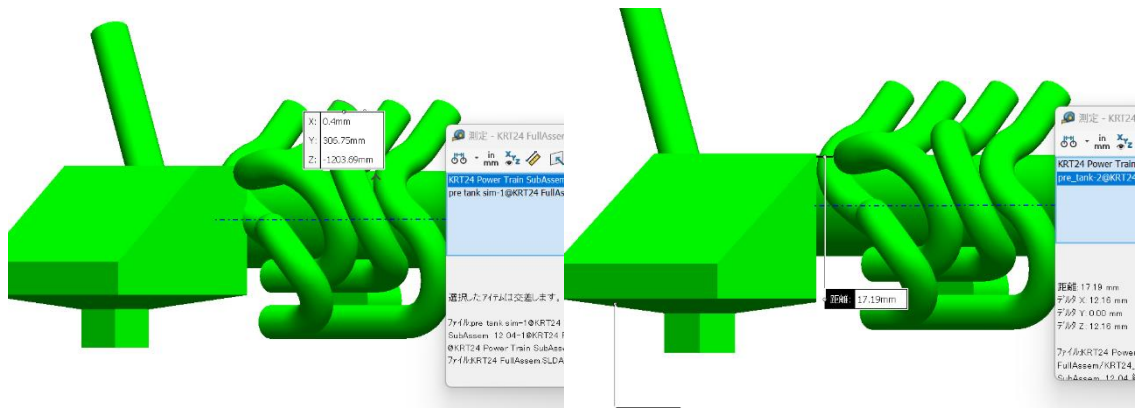


Fig9.(左図)調整前 (右図) 調整後

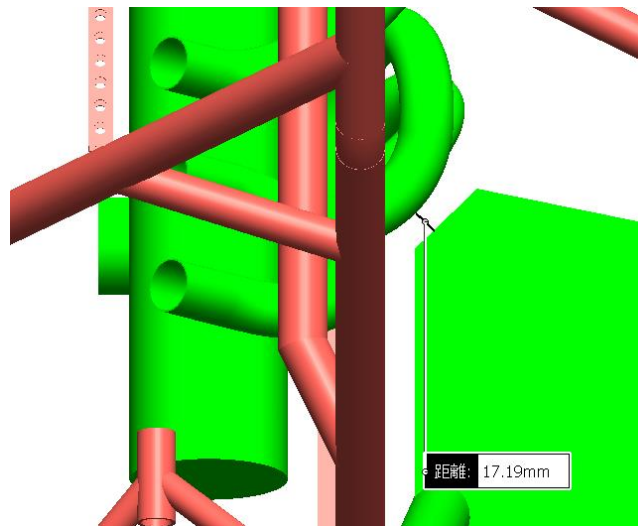


Fig10.上からの視点

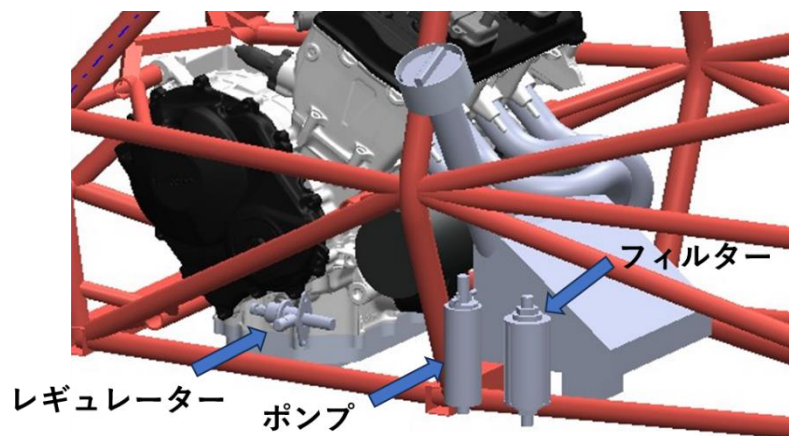


Fig11. フィルター、ポンプ、レギュレーター搭載位置 (仮)



今後他パーツの搭載位置を確認しながら燃料ラインの取り回しを考え、必要な部品を洗い出していきます。

・デファレンシャルギア

先月に引き続きデフマウントの肉抜きを行いました。昨年度のものを含め解析をかけながら穴をあけることで軽量化に努めてきましたが、今年度はこれに加え H 断面のように左右から溝を掘ることで強度を確保しながらより軽量にすることを可能にしました。これにより昨年度右側：350g、左側：425g だったのに対して、現段階において右側：233.31g、左側：312.11g と、全体で約 230g の軽量化に成功しております。

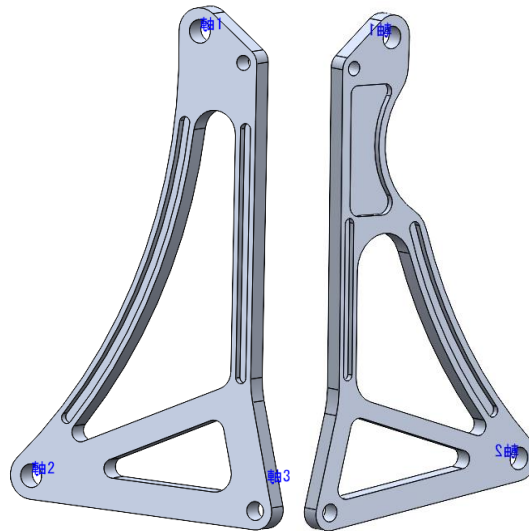


Fig12. 2024 年度デフマウント外観

年明けには、今年新たに学校に導入された 5 軸加工機を用いて製作を行っていく予定です。

・電装

今月も引き続き 24 年度の車両の製作に向けて配線の製作を行っております。23 年度の配線は大会や試走会などを通して車両に大きなトラブルがなかったため、24 年度は 23 年度の配線をベースに製作していきます。変更点としましては、23 年度はリレーボックスをドライバーの足元に一か所にまとめていたものを、今年度は搭載位置を左右の二か所に分割しようと考えております。この変更により配線をフロントフープ下で左右に分割できるようになったため、23 年度よりも配線の取り外しが容易になり、整備性の向上につながると考えております。電装パーツの搭載位置はバッテリーとリレーボックス以外のパーツは 23 年度と変更しないことを決定いたしました。バッテリーの搭載位置に関しては、他パーツとの関係で現在試案中となっております。

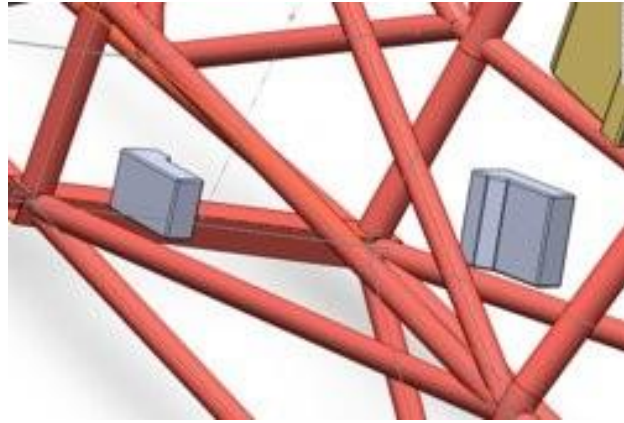


Fig13. 24 年度のリレーボックス案

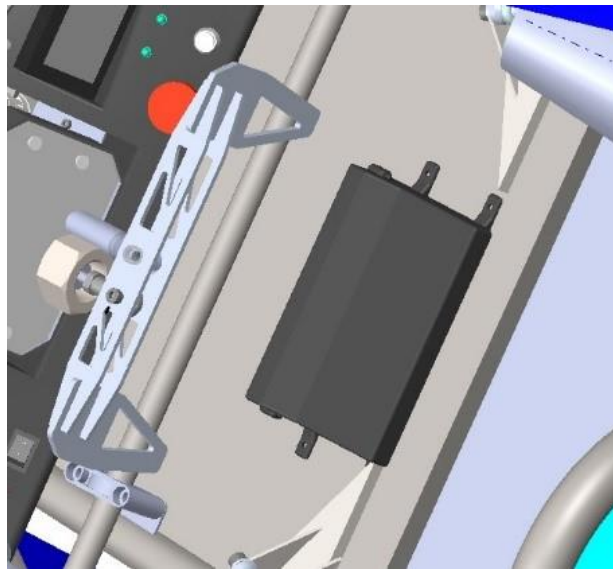


Fig14.23 年度のリレーボックス



● シャシ班

シャシ班リーダー 工学部機械工学科3年 加藤悠大

シャシ班では、年内の設計凍結に加え、年始から制作に入れるよう準備を進めてまいりました。

・フレーム

フレームは、今年中の設計凍結とパイプの発注を目指し設計を進めてまいりました。

リア部分では、足回りでのダンパーレイアウトの変更に伴い、パイプを用いての設計が難しくなりました。そこで、ダンパーを固定するマウント部でフレームを固定し、剛性を確保するような設計に変更を行いました。

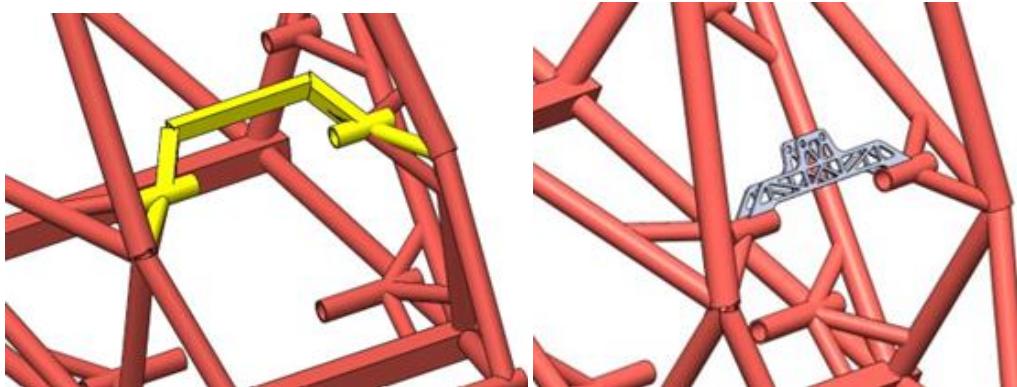


Fig15.(左図)先月までの案(右図)新設計案

また、レギュレーションへの適合や他パーツとの干渉に伴い、フレームの小変更を行いました。

フロント部では、足元側のテンプレートとフレームが干渉するため、フロントフープサイドを直線形状から曲げを入れることによって適合を行いました。

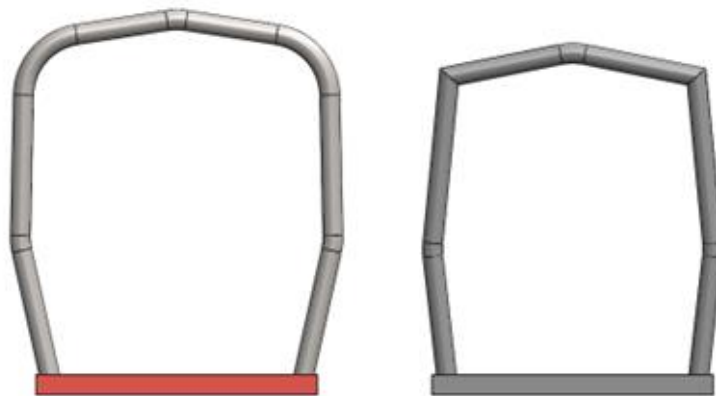


Fig16.(左側)昨年度フロントフープ(右側)今年度フロントフープ



リア部ではエンジンの搭載位置の変更により、エンジン固定用のボルトが外せない問題が生じ、フレームパイプのレイアウトを小変更することで調整を行いました。

今後は、フレームの最終調整を行い、設計を完了させる予定です。また、年内に発注ができるように進めていきます。年明けより、制作を進められるよう取り組んでいきます。

・ステアリング

ステアリングでは、先月に引き続き設計を進めてまいりました。

12月頭に行われたエコパ試走では、ひずみゲージを用いた実測を行いました。工房内でタイロッドに荷重をかけた際のひずみ量を測定することで校正を行い、試走ではタイロッドにひずみゲージを貼り付けることでギアに入力される力を測定し解析や設計に落とし込むことを目的としました。

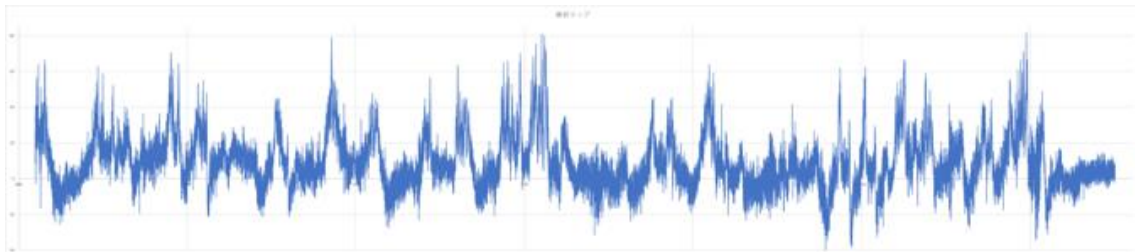


Fig17.計測したひずみゲージのデータ

結果としては、スラローム時に最大の激力が発生し、その力は 102.6kg でした。今後の試走では、横 G などにも同時に計測を行うことで、更に有益なデータが取れるよう努めてまいります。

ハウジングボックス周りでは、アルミから溶接を用いた鉄製へと設計を変更し、ボルト点数などを減らし肉厚を薄くしていくことで軽量化と高剛性化を目指しました。またハウジングボックスを固定するマウント部は、はめあいを用いた固定からボルトの圧着による固定に変更を行うことで保持力の向上を目指しました。重量はそれぞれ 506.8g から 376.8g、66.2g から 44.7g となり、実測のデータから 1026N の力をかけた場合の変位量は 0.008mm に抑えられています。

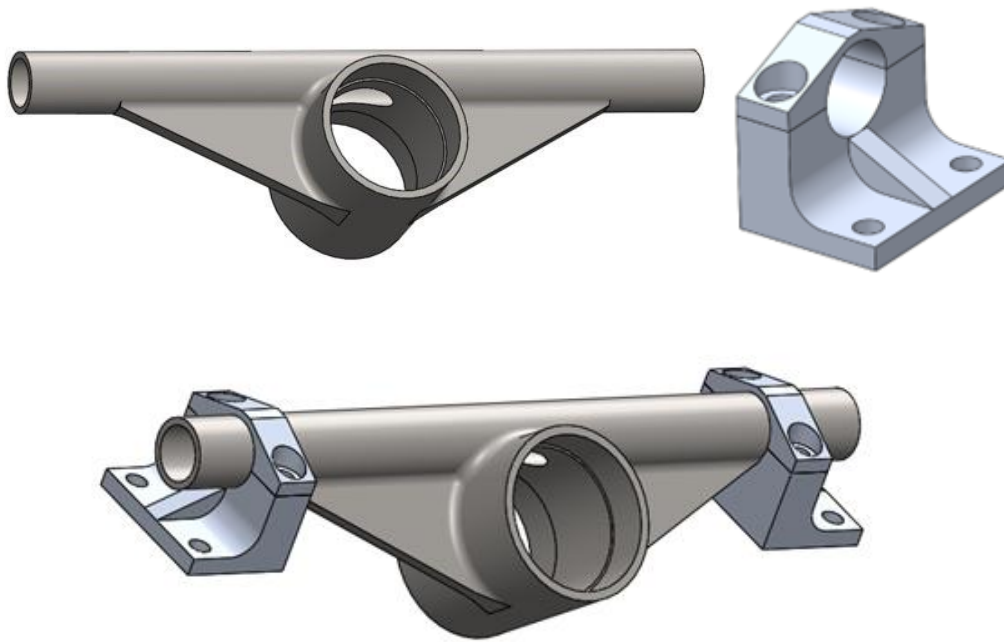


Fig18.ハウジングボックスとマウント部

これらの設計の完了に伴い、ステアリングの全体が完成となりました。今年度はギアなどの重量物も再設計を行い、昨年度から CAD 上で 1478g 軽量化できています。今後は最終的なパーツの調整を行うと同時に、材料の発注や歯車の加工依頼などを進め 3 月にシェイクダウンを行えるよう制作を進めてまいります。



Fig19.ステアリング全体像

・シフター

シフターにつきましては、12 月中の設計凍結に向け活動してまいりました。剛性を保ちつつ、肉抜きによる軽量化を図りながら設計してまいりました。構造自体は大きく変更



しておらず、パドルによるシフトチェンジを行う際に圧力センサーが反応するように設計されております。



Fig20.今年度のシフター案

重量に関しましては前年度ステイ込みで 366.39g だったものが今年度は 316.21g になっており、およそ 50g の軽量化に成功しております。主にパドル部を円柱状に変更したことにより 20g 弱、リンケージ部の肉抜きにより 40g 弱の軽量化を達成いたしました。

今後は製作に向けた発注や図面の制作を行い、早期シェイクダウンに向け取り組んでまいります。



足回り班

足回り班リーダー 工学部機械工学科3年 帯津親覇

12月は、エコパスタジアムでの試走、リアアップライトの設計、リアハブの設計、フロントアップライトの加工パスの作成を行いました。

エコパスタジアム試走ではリアのトー角を変更し、トー角をどのくらい変更するとスキッドパットのタイムにどのような影響をもたらすのか確認しました。また、スタビライザーの径や肉厚を変更することによる、スキッドパットのタイム変化も確認しました。

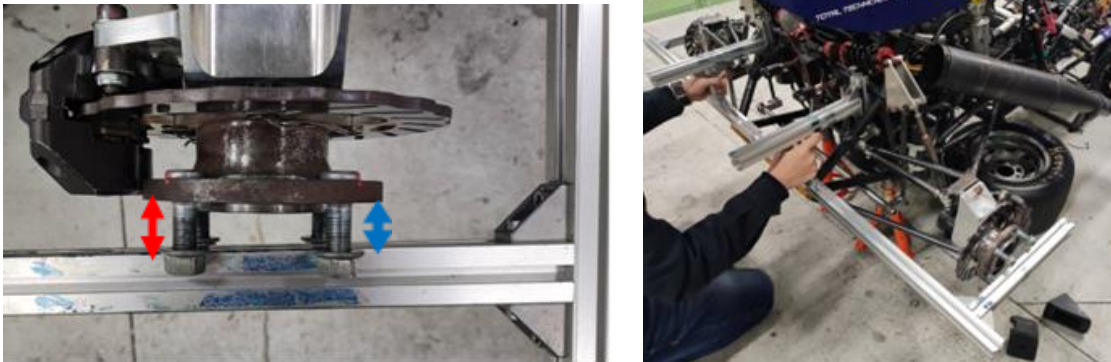


Fig21. (左図) 測定位置と (右図) 自作のトー治具を用いた測定の様子

トー角を測定する際、自作のトー治具では正確に測定することが難しく (Fig21)、試走会場ではリアのハブに真っすぐな棒を押し当て、フロントタイヤとの差を目検で確認して調整しました。そのため、正確な角度が分かりませんでした。

Fig21 測定方法はまず、赤と青の矢印部分の長さを測定し、その差を求めます。次に、目標とするトー角になるときの差を逆算しておき、その値になるようにトーロッドの長さを調整します。この測定方法の問題点は差の値が小数第位二位まで必要なにも関わらず、矢印部分の測定にスケールを用いて測定していたため、細かな値までは正確に測定できないことです。そこで、今後は正確にトー角を測定するために、安価で入手性の高い塩化ビニール管でトー治具を作成する予定です。



Fig22. (左図) 取り付けの様子 (右図) 新たに制作したスタビライザー



また、スタビライザーも試走用に新たに制作しました。ロール剛性を上げるためにフロントは肉厚を厚くしました。リアは径を大きくし、肉厚も厚くしました。軸受け部分には金属同士がかじらないようにするために、3Dプリンターで作成したカラーを用いました。強度に不安がありましたが、試走会後に確認したところ破損していませんでした。

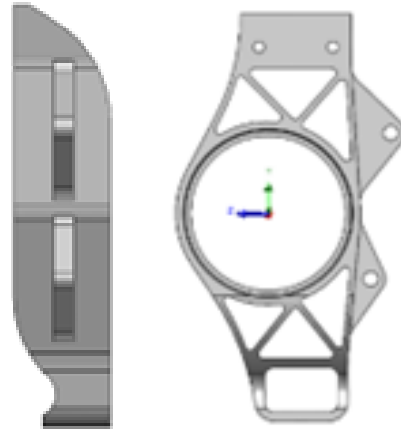


Fig23.(左図)リアアップライト正面(右図)側面

リアアップライトの設計は順調に進んでいます。解析を行いながら、可能な限り軽量でかつ、応力が集中しすぎる部分が無いように設計を行いました。

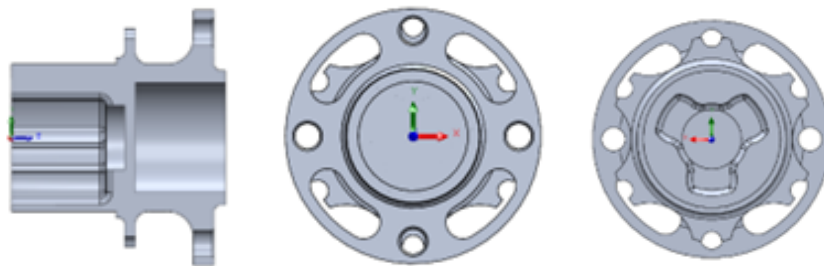


Fig24.(左図)リアハブ正面 (中図)側面 (右図)断面

リアのハブに関しては今年度から、トリポッドハウジングとハブを一体化する予定です。理由といたしましては、トリポッドハウジング分の軽量化とドライブシャフトからの駆動力をダイレクトにホイールへ伝えられることができるためです。

ハブおさえに関してはドライブシャフトのブーツを選定し購入次第、寸法を測定して設計する予定です。現段階ではコンパクトであるためローバーミニ用のブーツを検討しています。



フロントアップライト用の加工パスは、残留応力による変形やエンドミルの特性(上に引き上げる力)などを予測しながら作成しています。その予測を確かめたり、機械の精度や材料の切削性など確認したりするために、1 月中に試作品を作成する予定です。2 月中に前後のアップライトすべてを完成させる予定です。

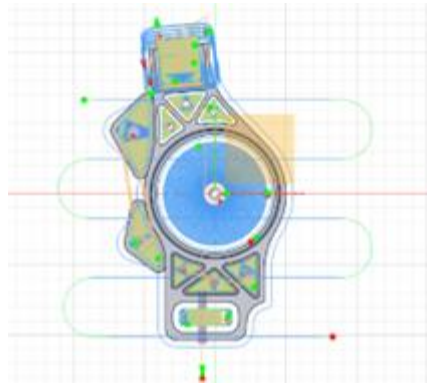


Fig25.作成した加工パス



● エアロ班

エアロ班リーダー 先進工学部機械理工学科 2年 鈴木裕人

12月のエアロ班は、11月と同様にエアロパーツの設計を進めてまいりました。初めての設計ということもあり多少の時間はかかっていますが、1月末の設計の凍結に向けて鋭意設計中です。

フロントウイングとリアウイングに関しては、空力モデルの設計が進んでおります。Solidworks 上での空力解析も進んでおり、フレームなども使用しての全体解析を今後行っていく予定です。

サイドポッドとアンダーパネルに関しては、ラジエターやその他冷却系の位置が度々変更されている関係で、空力モデルの設計が決まり切っていない状況です。ある程度の形は決めているので、その中で空力解析をたくさん行っています。

また、すべてのエアロパーツに関しまして、1月下旬をめどに空力モデルと構造モデルの設計の確定を行う予定です。

12月2日に行ったエコパ試走会にて、共和電業様のひずみゲージを用いて、ダウンフォース量の計測を行いました。試走前に、学内にておもりをフロントウイングにのせて、ひずみを計測しました。その結果を用いて周回走行にて計測したひずみの量からダウンフォース量を計算しました。結果として、フロントウイングの重さによる慣性力が働いてしまい、ダウンフォース量を正確にはかることができませんでした。ひずみゲージを用いてダウンフォース量を計測するには、定足かつ、直線で走る必要がありました。今回の試走で、ダウンフォース量の計測はできませんでしたが、このデータをもとに今年度車両のステアを設計していこうと考えています。



Fig26. (左図)学内試験(右図)エコパでの実測



12月16日に行われたデザインレビューにて、エアロパーツの現在の設計方針や悩み事などについて、相談をさせていただきました。エコパ試走会でのひずみゲージを使った計測についての解析の行い方について、OBからのご意見をいただきました。



12月、試走会への参加や車両展示などについて、主にX(旧Twitter)とInstagramを主に広報活動を行いました。広報実績を下記のTable1に示します。

Table1.

	総投稿数	総インプレッション数	総エンゲージメント数	総再生数
X(旧Twitter)	16	16,347	1,017	657
Instagram	1	683	14	
YouTube	0	293,961		16,081

12月2日に行われましたFM 関東様主催のエコパ試走会に参加した際に、走行動画などを発信しました。下記のリンクからご覧いただけますので、ぜひご覧ください

走行動画のポストのリンクはこちら

<https://x.com/kogakuinrace/status/1730808256233410592?s=20>

<https://x.com/kogakuinrace/status/1730792669272764461?s=20>

12月24日にU-KART CIRCUIT TOKYO AKIRUNO様にて車両展示を行いました。お子様限定でコクピットライドを実施し、多くの方に展示をご覧いただきました。大変有意義な展示になりました。



Fig27. U-KART CIRCUIT TOKYO AKIRUNO 様での車両展示の写真



11月26日に行われました、インタープロトシリーズ第4戦での車両展示について、大学ホームページにて、内容を取り上げていただきましたので、併せてご覧ください。

記事はこちら

<https://www.kogakuin.ac.jp/news/2023/122102.html>



Fig28.インタープロトでの車両展示の写真

探究成果活用型選抜や自己推薦型選抜、指定校制推薦などの合格発表があり、新入生勧誘の時期になってきました。1月からは新入生勧誘の取り組みについてもお報告させていただきます。

今後も引き続き、チーム内 SNS の活用に加えてメディア様との協力を行い、チームの魅力や成果を発信してまいります。



各スポンサー様一覧

数多くのご支援・ご協力の下、私達は日々活動しております。
誠にありがとうございます。

HONDA

Tools by Sanjo Niigata

新潟三条地域工具メーカー連携----プロジェクト



工学院大学校友会 工学院大学機械系同窓会 工学院大学学生フォーミュラ OB 会
工学院大学 自動制御研究室



連絡先

工学院大学 学生フォーミュラプロジェクト
工学院レーシングチーム (KRT)

顧問

工学部 機械工学科
自動車音響振動研究室 山本崇史 教授
メールアドレス：takashi_yamamoto@cc.kogakuin.ac.jp
研究室電話番号：042-628-4459

2023 年度チームリーダー

工学院大学 工学部 機械工学科 2年 片岡亮太
メールアドレス：a222030@ns.kogakuin.ac.jp
携帯電話番号：070-8536-3502

住所：〒192-0015

東京都八王子市中野町 2665-1 工学院大学八王子キャンパス 17号館 1階 夢づくり工房

WEB page: <http://www.ns.kogakuin.ac.jp/~wwa1032/>

Facebook: <https://www.facebook.com/KogakuinRacingTeam>

Twitter: <http://twitter.com/kogakuinrace>

Instagram: https://instagram.com/kogakuinracingteam20?utm_medium=copy_link

