

SUPER 耐久シリーズ 2010 第7戦

in

ツインリンクもてぎスーパースピードウェイ



東 徹次郎

TOHJIRO AZUMA

苦戦覚悟の超高速バトル！！

終始苦しい展開ながらも2レース完走！！

- ・開催サーキット：ツインリンクもてぎスーパースピードウェイ
- ・チーム：TRACY SPORTS
- ・マシン：TRACY SPORTS S2000
- ・カーナンバー：#41
- ・クラス：ST-4
- ・ドライバー：A 兵頭 信一 B 稲田 大二郎 C 東 徹次郎



予選（11月27日）

◆Weather：晴れ ◆Course：ドライ

最終戦の舞台は、ツインリンクもてぎのオーバルコース。
第1ターン入口と第3ターン入口にパイロンのシケインを作っているという特殊なコースレイアウトです。
とはいえストレート区間の多いことに間違いは無いので、コーナリングマシンのS2000にとっては厳しい戦いになることは覚悟の上でした。

まずAドライバー予選は前日もストレートスピードが厳しい状況だったので、リアウイングを外していこうという作戦でいきました。
しかし、計測3周目辺りで早くもアクシデントが・・・。
シケインに使用してあるパイロンに接触してしまったようで、何とフロントバンパー半分が無くなってしまいラジエーターにも穴が。
更にドライブシャフトも壊れ、まともにタイムを出せないまま緊急ピットイン。
そのまま修復作業に追われる容となってしまう、Aドライバー予選を終えることになってしまいました。

メカニックさんたちの懸命の作業により、Bドライバー予選にマシンはギリギリ間に合ってBドライバー予選スタートです。
今回Bドライバーの稲田大二郎選手は、雑誌オプションなどで活躍し最高速テストで有名な方なのですが、公式戦のレースは初参戦。
しかしながら走るたびにペースは上がっていき、前日よりも良いタイムを出して予選を終えます。

そしてCドライバー予選でやっと出番です。
直接順位に影響は無いのですがマシンのチェックを含め、自分の中での前日からの走りの変更などを含めてベストタイムを出す為に重要な時間です。
Aドライバー予選のときにあまりわからなかったので、結局リアウイングは付いた状態で走りました。
スリップストリームを使ってタイムを出そうとしても、ストレートでスリップにすら入れないくらい他車のストレートは速く厳しい状況でした。
前日はミッションを気遣ってシフトアップしていたのですが、レース日はストレートを伸ばす為になるべく速くシフトアップ出来るように心がけていきました。

あとはシケインを立ち上がってからのバンクの使い方を工夫してみたり、試せることは試していきました。

ただ第3ターンのシケインに入る時のブレーキング時に、初期制動の後のブレーキの効きが少し悪くて、思い切って飛び込めない状況だったので予選後にブレーキパッドを交換してもらいました。

結局予選順位はAドライバー予選がほとんど走れてなかったなので、A&Bドライバー合算タイムによってクラス12位と沈んでしまいました。

総合予選順位：クラス12位（参加台数13台）

※A&Bドライバーの予選タイム合算による

Aドライバー：1'09.443 Bドライバー：1'00.207

Cドライバー予選タイム：58.263



決勝第 1 レース (11 月 27 日)

◆Weather : 晴れ ◆Course : ドライ ◆Total : 50Laps

今回のレースは 50 週の決勝を 2 レース行うというものです。
まず第 1 レースは A ドライバーの兵頭選手がスタートドライバーをやり、後半
スティントを自分が担当という作戦になりました。

予選がまともに走れなかったので、12 位 (総合 26 番手) という下位からの
スタートとなってしまいましたが、スタートの混戦で接触も無くすぐに 1 つポ
ジションを上げて前のシビックに迫っていました。

しかし 764 号車のシビックと争っていた最初のシケインでまさかの接触。

764 号車のリアを押し格好となってしまいました。

更に周回遅れにされる際、1 クラスの Z4 が抜いていく際にこちらの左フロント
と接触。

第 1 レースが終わってから気づいたのですが、左フロントのホイールのリムが
割れてしまっていてかなり危険な状態になってしまっていました。



結局最初の 764 号車との接触がペナルティーの対象になり、ドライブスルー
ペナルティーが科せられてしまいます。

ペナルティーを消化した後、ドライバー交代で自分がコースイン。

ピットアウトしてすぐに 58 号車のインテグラとのバトルになります。

この 58 号車とはそんなにペースが変わらなかったのですが毎ラップストレートで真後ろにピッタリと付かれ、ブレーキングで粘って抜かれるのを防ぐという展開でした。

なるべく相手がストレートでアウト側に来るような方向に持っていき、横に並ばれてもブレーキングでは何とか守れていました。

しかし、やはり他クラスのマシンが来ると譲ったりインに入られてしまう場合があるので、立ち上がりなるべく苦しいラインになったり失速しないよう、注意していました。

ただ同じ ST-4 のマシンでもその展開にすら持ち込めないほど余裕でアウト側からストレートで抜かれたりもしたので、非常にストレスの溜まる内容でした。でもその中でシケインの突っ込みや旋回のさせ方をいろいろ試していき、予選よりも自己ベストタイムは上がっていました。

最後まで 58 号車を抑えきったことと、タイムが上がったことは第 2 レースに向けても良かったと思います。

決勝：10 位 (Total:44Laps)

※ベストラップ：57.764 (Total:15Laps 走行)



決勝第 2 レース (11 月 27 日)

◆Weather : 晴れ ◆Course : ドライ ◆Total : 50Laps

第 2 レースは自分がスタートを担当し、後半スティントを B ドライバーの稲田選手が担当です。

第 2 レースも引き続き下位からのスタートで、ヴィッツの隣からのスタートとなっていました。

ローリングはセーフティーカー先導のもと 2 周行われたのですが、しっかりとタイヤに熱を入れるよう心がけました。

そして第 4 ターン出口から前のマシンがどんどん加速していきます。

隣のヴィッツを見ると全然加速していない為、スローダウンかなとも思い、前につられて自分もアクセルを開けていってしまいます。

早く前に行かなければという気負う気持ちもあり、完全にスタートラインまででヴィッツを引き離してしまいました。

これによってフライングのペナルティーを取られてしまいます。

スタート直後は、前の 24 号車と 58 号車のインテグラに追いつけていただけに残念です。

すぐにペナルティーを消化しコースに戻りますが大きく前と離れてしまいました。

同じ ST-4 のマシンにもラップされてしまいましたが、その中で少しでもシケインでアドバンテージを築けるようパイロンに何度か当たってしまうくらい攻めました。

その甲斐あってか、タイムは第 1 レースよりも上がっていました。

そして 26 周走ったところでピットに入り、後半を稲田選手に託します。

稲田選手もタイムこそ 1 分台だったものの安定して後半を無事に走り切り、10 位で完走を果たしました。

決勝 : 10 位 (Total:43Laps)

※ベストラップ : 57.494 (Total:26Laps 走行)



反省

今回のコースはオーバルコースにパイロンのシケインを作った単純なレイアウトでしたが、やはりストレート重視の高速レイアウトなので厳しい戦いになりました。

シケイン入り口のブレーキングもバンクで傾斜のついている部分があるので、練習日からブレーキングを徐々に奥にしていくようにしていました。

今回のレイアウトだと、いかにシケインを速く抜けてストレートをどう伸ばすかというのがポイントでしたが、シケインの飛び込みや抜け方はどんどん良くなっていったと思います。

問題はシフトスピードでした。

S2000 はデフやドライブシャフトが弱いのでシフトアップもかなり慎重に操作していたのですが、それではストレートが伸びません。

出来るだけ速い操作で労りながら走るのが理想です。

自分はその速いシフト操作が S2000 で出来ていなかったと思います。

もっと速いシフトアップが出来ていれば、よりストレートは伸びていた可能性はあります。

H パターンのシフトを操作するにあたって、今後の課題ですね。

ちょっとした速さの違いで、ストレートのトップスピードなどは全く変わってきますから。

今回一番の反省点は、フライングです。

完全にヴィッツを抜いてしまっていましたから。

加速のスピードが全く違って、改めて数クラス混走で下のクラスのマシンが自分より上位だったときの難しさを思い知りました。

2 レースとも自分を乗せてくださっているのに、2 レース目はフライングというミスで大きく遅れてしまったことが本当に申し訳なく、悔やまれます。

しかし良かった点もあります。

それはタイムが安定していたことと 3 人の中ではタイムがトップだったこと、体力が今回も全く問題無かったことです。

また、1 レース目の内容で、ブレーキングで終始後方のマシンを抑えきれたことは良かった点だと言えます。

最後に

今回も沢山の応援、本当に有難うございました。
最終戦は乗ることが決まっていりませんでした、応援してくださっている方々とチームのお陰で、参戦することが出来ました。

オーバルコースにパイロンを設置したコースレイアウト、そして 50 ラップ 2 レースといういつもの違う特殊なレースでしたが 2 レースとも走らせて頂き、良い経験になりました。
だからこそフライングというペナルティーを犯してしまったことは悔やまれません。
しかし、毎セッションいろいろ考えて乗り方をトライしていたのがタイムに表れていたことは、プラスにとらえることが出来ると言えます。

最終戦は悔しい内容でリザルト的にも喜ぶことは出来ませんが、最後まで熱いご声援を本当に有難うございました。
今季は表彰台にも何度か立ちましたが、最終的にシリーズランキングは 7 位で終えました。
今季は結果的に第 6 戦の仙台ハイランドを欠場した以外は全て参戦出来ましたし、これも本当に応援してくれている全ての方々のお陰です。
本当に一年間有難うございました。

来季の動向はまだ決まっておりませんが、必ず来季も走っていきたく思います。
一日でも早く皆様にご報告出来るよう、日々努力していきます。
そして来季は更なる飛躍を誓い、頑張ります。
どうぞ今後ともご支援ご声援のほど、宜しくお願い致します。

2010 年 11 月 28 日
東 徹次郎