

RAAT THAILAND ENDURANCE 2018

R.1 & R.2



東 徹次郎

TOHJIRO AZUMA

初戦は苦戦しながらもクラス4位！！

第2戦はセット変更で良くなるもトラブルでリタイア！！

- ・開催サーキット：BIRA INTERNATIONAL CIRCUIT(2.400km)
- ・レース時間：4時間
- ・チーム：33 AUTO REVOLUTION
- ・マシン：HONDA JAZZ
- ・カーナンバー：#33
- ・クラス：1500-1600
- ・ドライバー：A **Tohjiro Azuma** B Arm C Earth



Practice (6月15日)

◆Weather : 晴れ ◆Course : ドライ

ここ数年 33AUTO より参戦しているタイでのレース。
昨年から使用している HONDA の JAZZ で今年も参戦となります。
タイヤは昨年同様にフェデラルのワンメイクなのは変わりませんが、今年から足回りが RS-R に変更となり、持ち込みのセットでは今まで無かった太いタイプのフロントスタビライザーが装着されて持ち込まれました。
また、今年から昨年までは開催されていなかった BIRA CIRCUIT でも耐久が開催されることとなりました。
今回はこの BIRA CIRCUIT にて 4 時間レースが土曜、日曜と 2 回開催されます。

プラクティスは自分がメインでセットアップを担当し、走行を重ねていきます。

また、このコースを走るのは 2 回目で久しぶりなので、まずはコースも確認しながらマシンの状態を把握していきます。

フロントのスタビライザーを太いタイプで持ち込んだのですが、コースも荒れていて路面のミューも低い BIRA ではバランスが合わず、すぐにノーマルに戻しました。

ミッションもこの日はスペアの物でしたが、ストレートでは 5 速が使い切ってしまうくらいショートでストレートスピードの伸びが良くありませんでした。しかしながら翌日からのミッションはギアレシオも違うタイプで、そのことも考慮してあるとのことだったので、心配はしていませんでした。

この日は終始前後のバランスが悪く車のロールの仕方に悩まされていました。

最後のセッションでリアのバネレートを少し硬くしたらバランスの問題は少し良くなったのですがそれでもアンダーステア気味な症状は消えず、シケインで縁石を乗せていく際に車が跳ねてしまう為、逆に次の日にはバネレートを戻して車高も減衰力もアライメントも見直して臨むこととなりました。

予選（6月16日）

◆Weather：晴れ ◆Course：ドライ

予選はまず自分がマシンの確認もしながらコースインします。
前日よりもオーバーステア傾向にセットアップされたのですが、タイヤが冷えていると低速コーナーも高速コーナーもかなりオーバーステアが強く、しかもなかなかリアタイヤに熱が入りません。

5周目くらいからやっと手応えが出てきたように感じました。

熱が入ってくると、ミッションもそうですが、マシンのフィーリングも前日のプラクティスよりも良いように感じられました。

予選は40分だったのと前日から自分は結構走行していたこともあり、確認が済んでタイムが上がってきたところで Earth 選手へ。

Earth 選手も走行を重ねる毎にタイムを上げていきます。

そして予選後半にベストラップ更新です。

しかしながら我々を含めた多くの車両がシケインでのインカットでペナルティを取られてしまい、14秒台は幻と消えて1分15秒158でクラス4位となりました。

予選結果：7位（クラス4位）

タイム：1'15.158



決勝1 (6月16日)

◆Weather : 晴れ ◆Course : ドライ

スタートは自分が担当することになりました。
そして Earth 選手、Arm 選手と繋ぎ、2巡目も同じ順番です。
このレースでは一人当たりの一回の最大乗車時間が45分までと決まっている
為、一人二回ずつとなります。

フォーメーションラップではなるべくリアタイヤへの熱を意識しながらウェー
ービングして備えました。

フォーメーションラップは2周と聞いていたのですが、ここでタイのレースら
しさを痛感します。

スタートに備えて隊列を組んでいるとセーフティーカーがピットに入らずもう
1周行ったのです・・・。

後で聞くと、おそらくその時点でまだスタート時間の14時になっていなかった
のだそうです。

気を取り直して次の周に無事にスタート。

スタートで抜きたかった一つ前のポジションの40号車ですが、うちよりも加
速が良くてポジションキープのままオープニングラップを終えます。

しかしながらペースは自分の方が良さそうで、コーナーで追い付き、立ち上が
りで離される展開でなかなか前に出るまでに至りません。

しかし何周か見て1コーナーで合わせ、2コーナーのブレーキングでインに飛
び込み、ポジションを上げることに成功します。

その後は後ろを引き離し、ペースをなるべく揃えるよう心掛けながら順調に
クラス4位で走行します。

ただ、このステイントはここ最近では確実に一番暑くて、ドリンクはあるもの
のクールスーツは当然無く、車内の熱が逃げないうえに風が入ってこないの
で、久しぶりに暑さで辛かったです。

朦朧としそうになり、45分が本当に長く感じました。

次の Earth 選手は序盤順調に走り始めたのですが上のクラスのマシンに引っ
かかってしまい、思うようにペースが上げられないので予定より早くピット
へ。

Arm 選手も順調に周回していましたが、マシンはアンダーステアとの無線が入
っていました。

そして2巡目に入ります。

自分が乗り込むタイミングで給油となり、タイヤは未だ無交換のままフル満タンでコースへ。

しかし、最初に乗ったときと比べて小さいコーナーも高速コーナーも、かなりアンダーステアが強くなっていました。

昨年ブリラムでの耐久ではタイヤはいつも無交換だったので、最初の作戦では今回もタイヤは無交換で行く予定でしたが、無線でこのステイントは何とか乗り切るけど、次のピットでフロントは交換したいと伝えました。

暑さはスタートの時と比べると大丈夫でしたが、予想よりもどんどんフロントタイヤの手応えが悪くなっていきます。

最初はアクセルオフで曲がれたところが、ブレーキを少し当てて曲げるようになり、遂には何をやってもかなり車速を落とさないと曲がらないようになってきたのです。

更にこのタイミングで無線の調子が悪くなり、ピットとの通信が出来なくなります。

そして遂には1コーナーのブレーキでタイヤがロックしてしまい、ブレーキペダルを緩めてもロックが解除されずオーバーラン。

直前までコントロールして何とかダメージが無いような向きに変えましたが、クラッシュパッドに軽く突っ込んでしまいました。

幸いにもすぐ復帰できたのと、マシンにダメージが無かったことが不幸中の幸いでした。

その後、数ラップしてサインボードを確認してピットへ。

交換したタイヤを見ると、左のフロントは剥離しかけていて完全にタイヤのライフを使い切った感じでした。

路面も荒れていて、予想していたよりもかなりタイヤに辛いコースだということを再確認しました。

タイヤ交換後は Earth 選手も Arm 選手もペースが戻り、無事にチェッカーを受けることが出来ました。

途中順位変動はあったものの、最終的にはクラス4位で終わることが出来ました。

決勝結果：6位（クラス4位）

タイム：1'15.699

決勝 2 (6 月 17 日)

◆Weather : 晴れ ◆Course : ドライ

第 2 戦は第 1 戦の順位でのスタートなので、クラス 4 位からのスタートとなります。

前日のタイヤに厳しいという状況を踏まえ、エンジニアの森岡さんと相談して足回りのセットはフロントタイヤを労わる為にもキャンバーを少し起こし、もっと車が動くように全体的に減衰力を柔らかくしました。

朝一のプラクティスで確認したところ、マシンはオーバーステア傾向にしましたがおそらく路面も前日より良い為、New タイヤで良いバランスだったので、決勝に向けてもっとオーバーステア方向にして欲しいと伝えました。

第 2 戦は自分が最後を担当することになり、順番は Earth 選手がスタート、そして自分が 2 番目のスティントでフロントタイヤを労わりながら走行し、次の Arm 選手の走行まで無交換で行くか、Arm 選手に交代する際に交換するか判断ということになりました。

そしてまた Earth 選手、Arm 選手と繋いで自分がチェッカードライバーとなります。

アクシデントも無く Earth 選手は無事にスタートし、前日より確実に速いペースでバトルをしながら走行していきます。

無線でも調子良いとの連絡が入っていました。

そして自分が乗り込みます。

周回を重ねていくと、やはりタイヤの劣化に比例してフロントの入りが悪くなってはきましたが、乗り方で調整出来たので確実に前日より決勝のバランスは良かったです。

ただ、第 2 戦でリアのブレーキパッドを基本的には同じ摩材の物ですが違うタイプのものに変更したのですが、自分にとってはフィーリングが良くありませんでした。

ブレーキバランスを調整しつつも 2 回ほどリアがロックして 1 コーナーを軽くオーバーランしてしまいました。

この最初のスティントではセーフティーカーも入ったのですが、前日に引き続きタイらしさに翻弄されてしまいます。

通常であればセーフティーカーはピットに戻る周はその周の後半にはパトランプを消すのですが、点いていたのでまだもう 1 周行くと思っていました。

すると、最終コーナーを抜けると前にいません・・・。

そしてグリーンフラッグが振られて再スタートに。

幸いにも前にしっかりついていたので遅れはしませんでした、危なかったです。

そして次の Arm 選手は未だ無交換のタイヤで、落ち幅を極力抑えた素晴らしいペースで走行してくれます。

2 順目に入るタイミングでフロントタイヤを交換です。

New タイヤで Earth 選手は我々のファーステストラップも更新し、ハイペースで迫る 40 号車の追隨を許さずクラス 4 位を走行。

予定通りに Arm 選手へ交代します。

このまま行けばクラス 3 位もチャンスはあるかもしれないというところで、出ていったばかりの Arm 選手からマシンがおかしいとの無線が。

緊急ピットインで戻ってくると、右のフロントサスペンションの上の部分折れていました・・・。

クラッシュせずに帰ってこられたことは本当に良かったのですが、残念ながら悔しいリタイアとなってしまいました。

決勝結果：DNF タイム：1'14.650



反省

今年は BIRA Circuit での開幕となりましたが、初の BIRA でのレースでマシンも一からのセットアップでした。

タイヤの摩耗状況など全てが未知でしたので、ある意味第 1 戦での 4 位は我々にとっては合格点なりザルトだったと言えます。

第 2 戦も終盤まで 4 位を走行していて、確実に前日のレースよりペースも良く内容も良かっただけに、トラブルが悔やまれます。

前日に増し締めをした際にオーバートルクの可能性が高いそうです。

タイ人のメカニックさんたちにとっても毎レースレベルアップの場でもあるので、次回はこういったミスが無いようにチーム一丸となって次戦に備えたいと思います。

自分としては今回オーバーランなどミスが何度かあり、少なからず暑さの影響もあったのかもしれません。

次戦に備えて更にフィジカルのトレーニングにも力を入れていきたいと思えます。

セットアップの面ではチームも信頼して自分に任せてくれているからこそ、走るたびに良くなっていったことは良かったと思います。

マシンもギアレシオがまだまだ他車と比べて合っていないくて秒で速さが違うので、次戦は更にそういったポイントを含め、マシンを熟成させて、少しでもトップ争いに加わっていける戦闘力にしたいと思います。



最後に

もう 33AUTO とも数年のお付き合いになっています。
今年も自分のことを必要として呼んで頂けていることに感謝したいと思います。
今まではセカンドグループもやっとだったのが、去年の最後辺りからセカンドグループが定位置となってきた、マシンとチームの進化を感じております。
セットアップも全て任せてくださり、チームのイージーミスも減ってきて雰囲気もやる気に満ちているだけに、非常にチャレンジングでやりがいのあるレースです。
また、エンジニアの森岡さんとは日本語ですが、他のコミュニケーションは全て英語であり、英語を話せないタイ人のメカニックさんたちもいるので、コミュニケーション能力の勉強にもなって本当に充実したものになっております。
次戦以降のスケジュールが急遽変更となってしまう、まだ次戦がいつかもはっきりしないというタイらしさに翻弄されてはいますが、今年は1勝出来るようにチーム一丸となって頑張ります。
どうぞ今後とも御支援御声援の程、宜しくお願い致します。

2018年6月22日
東 徹次郎

