

SUPER 耐久シリーズ 2011 第2戦
in
富士スピードウェイ



東 徹次郎
TOHJIRO AZUMA

新体制での今年初レース！！

タフなレースを逃げ切って価値ある2位表彰台！！

- ・開催サーキット：富士スピードウェイ（4.563km）
- ・チーム：KOTA RACING
- ・マシン：GPO+KOTA RACING NSX
- ・メンテナンス：TRACY SPORTS
- ・カーナンバー：#339
- ・クラス：ST-3
- ・ドライバー：A 北野 浩正 B 佐々木 孝太 C 東 徹次郎



予選（7月23日）

◆Weather：晴れ ◆Course：ドライ

Cドライバー予選は暑さも少しだけ落ち着いた16時を回った時間から始まりました。まさに、時間的にも決勝のシュミレーションです。

NSXには今回の占有走行の最後のセッションで初めてまともに乗ったこともあり、タイムが直接予選順位に関係無いCドライバー予選は、金曜日のドライビングの修正が自分の中での最大のテーマでした。

予選での佐々木選手のオンボードを見て自分との違いをインプットし、コースインしてすぐ試していきました。

特に意識して取り組んだのは、コーナー進入時のステアリングの初期入力の方と、100Rのラインです。

前日の自分の走行とタイヤも同じ、ガソリンはちょっと重いくらいで予選を走りましたが、前日のタイムは1秒近く更新しました。

しかし、修正部分を強く意識していたので攻めた走りというよりは少しまとまり過ぎたドライビングになってしまったようにも自分で感じました。

決勝までの流れとして、まずは焦らずしっかりと決勝までに自分のレベルを上げていくことをメインに考えていたので、この予選でマシンのコツと動かし方をだいぶ理解出来たと思います。

いろいろ乗り方を試していたこと、そして他車とのタイミングでベストを出したのは予選も終わる間近の終盤でした。

Cドライバー予選タイム：1'56.223（クラス6位）

A・B合算順位：クラス3位



決勝（7月24日）

◆Weather：曇り ◆Course：ドライ

4時間の長丁場となる決勝前、まず朝一に30分のフリー走行がありました。ここでまず佐々木選手がブレーキパッドとローターの焼き入れをし、確認したらAドライバーの北野選手へ交代。

そして決勝のドライバー交代の練習も兼ねて、最後に自分が走りました。

自分の意識は、前日の予選の反省点のドライビング修正です。

しっかりと確認して決勝に向けて最後の調整です。

決勝は天気予報の暑さが外れ、曇り空でドライバーにもマシンにも有難い天候となりました。むしろ予選の方が暑かったくらいです。

3番手スタートの#339は、まず佐々木選手がガソリン満タンでロングで引っ張る作戦でスタートします。

しかし序盤マシンバランスに苦しんで思うようにペースが上げられず一時は6番手までポジションダウン・・・。

しかし燃料が軽くなってくるとバランスが少し回復してきて北野選手に交代のときは3番手に戻っていました。

そして北野選手がピットアウトするとリアタイヤ2本交換でピット作業の時間も少なかったことから、2位で復帰。

他車のピットのタイミングもあって一時はトップ走行もしていましたが、クラス2位で最後のピットにマシンが入ってきます。

ラスト約1時間、左の前後のタイヤだけ交換してアンカーとして乗りこみます。このときエンジンをかけるのに少しタイムロスをしてしまい、少し焦りましたが無事にコースイン。これは次回の課題の一つですね。

ピットアウトすると他車のピット作業も落ち着いていて、ポジションは3位でした。まずは56秒台を並べていくことが自分のテーマでしたが、序盤ST-2のインプレッサに引っかかってしまい、数周に渡って57秒後半から悪いときになると58秒台まで落ちてしまっていました。

コーナーでくつつくのですが、ストレートが速いのでなかなか前に行けずこういった処理も今後の課題となります。

途中無線でうちが2位になったことを知りました。ただ後方から51号車のZが凄いい勢いで追い上げてきているのも無線を通じて知っていました。

今回決勝が初めてのロングとなり、タイヤもブレーキも消耗してきている後半

で、56秒前半で走れるにもかかわらずちょっとしたミスなどで57秒に落ちたりとペースのバラつきがあったのが今回の大きな課題の一つです。

特に最後は右のフロントタイヤが厳しくて、Aコーナーの進入やプリウスコーナーがなかなか旋回してくれず、アクセルONがどうしても待たないといけなくなっていました。

最後の15分は無線が入ってくるのも多くなってきて、後ろがかなり迫ってきているんだと本当に感じていました。

そしてラスト5分、いよいよミラーにハッキリ写るくらいに来ていて良く見ると51号車の前にトップを走っていたはずの14号車のRX-7が。

この14号車がペナルティーでピットに入ったからうちが2位に上がっていたのです。

予選でも速かった2台が、ここでも自分より早いペースで来ていたので最悪なケースは2位からラスト5分切って4位に落ちてしまうという危機だったのです。

でも自分もメンタル面では全く折れていませんでしたし、ここまでの2人の頑張り、そして自分の将来の為にも絶対に抜かれてはいけないと悪いことは考えないで、とにかく全力で逃げることに集中しました。

ここで56秒前半で走り、更にファイナルラップとなった1コーナーで14号車と51号車が少しバトルしてくれたおかげで、自分もミス無く走り何とか逃げ切って2位でチェッカー。

最後3位の51号車とのギャップは0.6秒、4位の14号車とも1.5秒と、まさに鼻差の逃げ切りといった感じでした。

決勝：2位 (Total:122Laps)

※ベストラップ：1'56,336(Total:31Laps 走行)



反省

今回金曜日のフリー走行で初めてマシンに乗ったような感じでしたが、ミッドシップのNSXはフォーミュラーカーとは違って重さがあるので、滑り出しと前後のバランスの使い方が非常に難しく感じました。

特にステアリングの入力の仕方が自分の今までの感じだと遅すぎたので。

金曜は自分もマシンに慣れることにしか余裕が無かったので、セットアップをあそこでもっと上手く出来ていたらと自分の未熟さを感じます。

毎セッション自分の乗り方を修正していくかたちでしたので。

一発のスピードもまだ足りませんが、今回レースラップのバラつきが多かったので、ここが最大の課題となります。

ただ、今回のレースでだいぶマシンの特性を理解出来たので、次にしっかりと活かしていきます。

また、最後の2周くらいは本当にプレッシャーを感じながらの走行でしたので、ここでミスらず2位を守れたことは大きな意味がありますし、チームにとっても今回のベストのリザルトと言えると思います。



最後に

まずは、今季もこうやって走ることが出来るのも応援してくださっている皆様のお陰です。本当に有難うございます。

今季はフル参戦ではなく C ドライバーとしてシェアというかたちなので、走る機会は少し少なくなってしまいますが、体制面ではチャンピオンを狙えるパッケージです。

自分は今回の富士が今年初レースですが、多くの方々がサーキットまで応援に来てくださって、今までで一番の人数が来てくださったことを本当に嬉しく思います。

その中でマシンにとっては少し相性の悪い富士スピードウェイ、しかも自分も初めて乗ったという状況でしたが、決勝でのタフな戦いの中で地元の応援という皆様の声援が非常に力となりました。

本当に有難うございました。

次はまたチームと打ち合わせしてどこで自分が走るか決まりますが、必ず次は優勝を御報告出来るよう頑張ります。

また、このままポイントランキングトップで逃げ切って、シリーズチャンピオンを獲りますので、今後とも御支援御声援の程、宜しくお願い致します。

2011年7月25日

東 徹次郎

