2015 AUTOBACS SUPER GT Rd.2
FUJI GT 500km RACE

東　徹次郎

TOHJIRO　AZUMA

岡山からの進歩を感じられた富士ラウンド！！

しかしながら無念のエンジントラブルでリタイア！！

・開催サーキット：富士スピードウェイ（4.563km）

・チーム：PACIFIC RACING

・マシン：PACIFIC マクラーレン with μ's

（McLaren MP4-12C GT3）

・カーナンバー：＃9

・クラス：GT300

・ドライバー：白坂　卓也　　東　徹次郎　　山脇　大輔

公式練習（5 月 2 日）

◆Weather：晴れ　◆Course：ドライ

　ドライコンディションでの走行となった富士ラウンド。
まずはタイヤの選択とそれに合わせておおまかなセットアップを決めるのに、A ドライバーの白坂選手が乗り込みます。
前回の富士での合同テストではバネレートが柔らか過ぎたので、前後とも硬いスプリングでの走りだし。
　このスプリングの効果が大きく、かなりマシンの操作性が良くなりました。
また、タイヤもソフト側とハード側両方にそんな大きく差は無いものの、ライフが持つならやはり少しでもフィーリングの良いソフトで決勝は走りたいという感じでした。
白坂選手が 15 ラップ程走り、ここで交代です。
　自分は USED のハード側タイヤで少し連続走行を。
かなり操作性の面でフィーリングが良くなっていました。
ただハード側ということもあるのか、若干アンダーステア気味で連続ラップしてタイヤの内圧が上がってくるとアンダーオーバーの症状が出てくるようになりました。
また、気温も上がってきてストレートスピードも 5～6km/h 程遅くなっていました。
自分のところでもソフト側も履いてセットを煮詰めたかったのですが、時間に限りもあるので 9 ラップ程で C ドライバーの山脇選手へ。
そして最後に再び白坂選手が NEW ソフトタイヤを履いて予選シミュレーションでコースへ。
　自分もその後のサーキットサファリのときに山脇選手の走る前に時間をもらって 1 ラップのみですがソフトの感触を掴むのに走行しましたが、やはりソフトの方がアンダーステアも出ないので走りやすく感じました。
やっと今年初めてドライコンディションでまともに走れたセッションとなり、いろいろセットアップも試すことが出来ました。

タイム：1’39.901（クラス 22 位）

自分：1’41.287

山脇選手：1’44.561

公式予選（５月２日）

◆Weather：晴れ　◆Course：ドライ

　今回も予選 Q1 は白坂選手が担当しました。
前回の岡山ではセットアップもほぼ出来ないままでの予選でしたので、まだまだデータ不足とはいえ今回は少なからず現状ではベストの状態で臨みました。
　白坂選手はチームの想定した現状でのベストのタイムをしっかりと出したもののまだマシンの課題も多いことから 19 位で予選を終え、Q1 敗退となりました。
Q2 へ行ける 13 位までとの差は１秒・・・。
エンジンがリフレッシュされて本来のポテンシャルを発揮することが出来れば、そんなこともしっかりと感じ取れた予選となりました。
しかしながら前回は最後尾だっただけに、今回プラクティスでしっかりと走り込めたことが進歩として感じ取れた予選にもなりました。

予選結果：1’39.295（クラス 19 位）

フリー走行（５月３日）

◆Weather：晴れ　◆Course：ドライ

　朝一のフリー走行は 30 分しかないので、白坂選手→自分→山脇選手の順に行く予定でドライバー交代練習も兼ねての走行となります。
決勝でソフト側のタイヤを出来れば履きたいので、この時間にタイヤの消耗具合、セットアップを今一度確認します。
燃料は決勝を見据え、フル満タンスタート。
1 人 5 周程で交代のスケジュールでした。
　自分と白坂選手がこの周で交代という矢先、突然うちのマシンの後方から火が上がっているとの情報が・・・。
モニターでも映し出され、何とか白坂選手もファイヤーステーションまで辿りついたので、ドライバーに怪我もなくオフィシャルによってマシンも消火されましたが、この大事なセッションを乗ることなく終えることとなってしまいました。
原因も深刻ではなく、マシンへのダメージも外装のみで軽かったのが本当に救いでした。

フリー走行結果：1’41.145（クラス 21 位）

決勝（5 月 3 日）

◆Weather：晴れ　◆Course：ドライ

　今回は 500km ということで長丁場です。
作戦としては朝の順番通り白坂→東→山脇の予定ですが、順位やセーフティーカーのタイミング次第で、自分が最後にロングでというパターンも話していました。
　白坂選手は順調にスタートし、順位も上げて前半を進めていきます。
途中無線ではクールスーツの調子が良くないという情報もあったので、自分のスティントでも覚悟して臨まなければと感じました。
マクラーレンは車内の熱も抜けないのでかなり暑いです。
トラブル車両や途中セーフティーカーも入ったこともあり、順位もトップ 10 くらいまで上がっていました。
そして 34 周を終えたところで白坂選手がピットへ。
ドライバー交代もピット作業もミス無くこなし、自分がコースインします。
　このスティントもソフトタイヤで行きました。
自分としては初の NEW タイヤ、そしてマクラーレンはタイヤの扁平率の関係で熱入れを特に入念にしないとタイヤを壊してバーストの危険が伴う為、コースインした 1 周目は慎重にブレーキングで熱を入れていくよう努めました。
フル満タンでも、思いのほか動きは変わらずブレーキングポイントに注意するくらいでした。
とはいえ、自分自身初の NEW タイヤ、そして初のドライでのロングランということでタイヤのライフが未知数の為、プッシュしながらもフロントタイヤをこじって傷めないよう、リアもスライドさせないよう気を付けて走りました。
また、500 クラスのマシン譲る際もコースサイドのタイヤカスを拾わないよう注意はしていました。
　そして自分のスティント予定の 1/3 辺りを過ぎた時です。
ヘアピンに進入しそのままアクセル ON した瞬間、反応が無くなりました。
それと同時に液晶には OIL PRESSURE LOW の文字が・・・。
本当に前兆も無く突然でした。
そのまま 300R 手前のコースサイドに避けてストップし、再度エンジン始動を試みるもすぐに止まってしまい、結局トータル 47 周でリタイアとなってしまいました。

決勝結果：リタイア（ベストタイム：1’41.680）

白坂選手：1’41.166

反省

　今回はやっとドライでしっかり走ることが出来ました。
しかしながら今回は 3 人体制で C ドライバーにも時間を確保する為、B ドライバーのポジションは実質的に練習での走行時間は少なくなります。
常に考えてはいますが、いかに少ない時間でタイムを出し、またアジャストしていけるかが大事なので、更に努力していきたいと思います。
　決勝はぶっつけでの NEW タイヤ、そしてこのマシンでのドライでフル満タンは初めてでしたので、次に繋がる経験になりました。
また、ドライでのロングランも初でしたので、自分のスティント 13 周でのリタイアは悔やまれます。
出来ればしっかりタイヤのパフォーマンスダウンも経験したかったのが本音です。
タイヤマネージメントをするにしてもパフォーマンスダウンを経験しないと、常に手探り状態になってしまいますからね。
しかしながら、決勝中の走り方として自分の方が白坂選手より少し燃費が悪かったみたいなので、そこは次への明確な課題が見つかりました。

最後に

　今回の富士ラウンドは晴天にも恵まれ、観客動員数も過去最高の２日間で約10 万人だったそうです。
今回たくさんの応援、本当に有難うございました。
地元ということでスポンサーの方々にも足を運んで応援に来て頂き、知り合いの方々も多くサーキットに来られていて声をかけてくださったので、本当に力を与えて頂けました。
　トラブルという悔しい結果ではありますが、進歩している部分もあります。GT という全てがトップレベルの中で競い合えること、自分自身を高められ、本当に自分の成長にも繋がりますし何よりこのステージでやっていきたいと改めて感じます。
　日々全力で努力していきますので走り続けていけるよう、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。

2015 年 5 月 5 日

東　徹次郎