

SUPER 耐久シリーズ 2017

第 6 戦 岡山国際サーキット



東 徹次郎
TOHJIRO AZUMA

上位集団に割って入り、期待と見せ場を作れた最終戦！！

良かっただけに悔しいミッショントラブル・・・。

- ・開催サーキット：岡山国際サーキット(3.703km)
- ・レース時間：3時間
- ・チーム：T's concept
- ・マシン：T's concept 86 (TOYOTA86)
- ・カーナンバー：#28
- ・クラス：ST-4
- ・ドライバー：A 植田 正幸 B 東 徹次郎 C 森山 鉄也



公式予選（10月14日）

◆Weather：曇り ◆Course：ドライ

最終戦となるこの岡山から2台体制となったT's concept。
今まで乗っていた29号車ではなく、新しい28号車のBドライバーとしてこの岡山に臨みました。

しかしながらAドライバーのときと同じように、セットアップは自分主体で28号車も進めてきました。

木曜日から連日ウェットでの走行だったため、この予選が実質このマシンでの初めてのドライコンディションです。

Aドライバー予選の植田選手のときはオーバーステア気味というコメントで予選を終えました。

Bドライバー予選に向けてリアの車高を下げ、少し対策をして臨みました。

コースインは少しタイミングをズラし、ST-5クラスのマシンが出て半周くらいしているタイミングでコースインしました。

同じように出ていくST-4クラスのマシンも数台いて、計測1周目からアタックを開始しようと考えていたので、タイヤに熱を入れながら前との間隔を意識して準備します。

そしてアタックへ。

しかし予想外に前の116号車に追い付いてしまい、後半セクションで詰まってしまっていました・・・。

そして仕切り直して2周目に再度アタック。

自分のときもオーバーステアの傾向は出ていました。

その後も数回アタックしましたが、結局2周目のアタックのタイムがベストで、クラス8位でBドライバー予選を終えます。

ほぼぶっつけ本番のドライでこの感触は、マシンのポテンシャルの高さを感じました。

Cドライバー予選での森山選手も同じようにオーバーステアを感じていたの
で、決勝に向けてはリアのバネレートを下げることにしました。

結局A・B合算で10位からのスタートとなります。

予選結果：10位 3'27.845（A・B合算タイム）

A:1'44.271 B:1'43.574 C:1'44.134

決勝（10月15日）

◆Weather：雨 ◆Course：ウェット

今回は3時間レース、この最終戦にて初のウェットレース、そして今年初めてスタートドライバーを担当することになりました。

作戦は自分、森山選手、植田選手で繋ぐ作戦です。

予選後にリアのバネレートを変更し、コースインラップで何となく確認出来ましたが、トラクションのかかりは良さそうな気配でした。

マシンに乗り込むまでは久しぶりのスタートでしかもウェットなので少し緊張もありましたが、コースインでマシンの感触が良かったからかグリッドに並んでいるときには自分でもわかるくらい非常に落ち着いていました。

そしてレースは雨のためセーフティーカースタートとなります。通常のスタートとは違い一列隊列からのスタートなので、前の27号車のBRZにいかにか最終コーナーで合わせて1コーナーまでに抜くかということを狙っていました。

それと同時に後ろの333号車のシビックはFFで雨ではトラクションのかかりも良くストレートも速いので、警戒もしていました。

2周のセーフティーカーランの後、スタートします。作戦通り最終コーナーで上手く加速を乗せることが出来て27号車のインサイドに並びかけます。

しかし予想通り333号車も更に自分のインサイドに並びかけてきました。少しイン側もけん制し、ブレーキングではこちらに分があったので、3ワイドの攻防を制してポジションを1つ上げて9位で1コーナーをクリアします。

最初に感じた通りマシンは前日までと違い、今週一番トラクションがかかるようになっていたので、すぐに前の集団にも追い付きました。

100号車の86をバックストレートで抜いたときは、自分がインサイドに行き、333号車が100号車のアウトサイドに出て、またしても3ワイドに。

この時、333号車はストレートで100号車にかなり幅寄せしたため、とっさに避けた100号車が自分のほうに避けてきてアクセル全開のまま接触しました。真横で当たったため飛ばされずにすみましたが、一歩間違えば自分は右側のコンクリートウォールにヒットしていたかも・・・。

333号車に危険行為でペナルティーが出てもおかしくない行為でした。

自分はこれで100号車を抜くことに成功しましたが、左のミラーが曲がってしまい、見えなくなってしまうしました。

後でわかったことですが、この接触で左リアのホイールも割れていたのも、タイヤがスローパンクチャーしたり、バーストしなくて本当に良かったです。

そしてその後も順調に順位を上げていき、45分を過ぎた頃には5位にいました。

しかも3位争いの2台のすぐ後ろにいたので、隙があれば仕掛けていこうと考えていました。

が、その矢先でした・・・。

バックストレートでギアを4速に上げた瞬間、4速が割れてしまったのか無くなってしまったのです。

そこからは4速無しでの走行になってしまい、3速から5速と飛ばしながらの走行で誤魔化しながらの走行に。

ラップタイムも2秒くらい落ちてしまい、上げてきた順位もジリジリと落としていきます・・・。

そしてギアの温度が高いというコーションランプが点灯するようになり、周回ごとにその点灯頻度が多くなってきます。

結局自分のドライバー交代のときまで誤魔化しながら走行するも、チームからピットに頭から入れてとの無線が。

ミッション交換してまた走るという選択でしたが、このトラブルで事実上勝負権を失いました。

その後、チームの迅速な作業によってミッションを交換し森山選手、植田選手と繋いで復帰するも、規定周回数を満たすことが出来ず、完走扱いになりませんでした。

決勝結果：(52Lap)

A:1'56.468(21Lap) B:1'53.732(28Lap)

C:2'04.66(3Lap)





反省

今回から2台体制になり、自分は今までとは違う新しい車両でのレースとなりましたが、走り出しから感触は良好でした。

セットアップを進めていく際には正しくマシンの挙動を感じ、的確に伝えることが重要です。

今回、後で客観的に動画を見ると少し伝え方が違った、感じ方が違ったという場面があったので、そういう部分を更にレベルアップさせていくことが課題です。

また、予選で一発のタイムを出す際、細かいミスも少なくしないといけません。

今回、1周目の計測では間隔を開けていたつもりが追い付いてしまい、結果良いところでタイムを出せていなかったのです。

今年一年間でセットアップから予選まで改めて勉強になりました。

これを更に進化させられるよう、今後も努力していきます。

決勝は今年一番良いパフォーマンスを出すことが出来ました。

マシンのバランスを更に煮詰めていければ表彰台争いも見えると確信しました。

実際、今回3位争いの直後にいましたし、ベストラップも86勢では4番目に速いタイムです。

レースの面でも冷静にバトルが出来て、狙ったところでしっかり抜くことも出来ました。

トラブルで結果こそ残らなかったものの、今年一番自分としても良いパフォーマンスが出せたと思います。



最後に

今回は天候の悪い中、現地で声援を送ってくださった方々、そして SNS など
でたくさんの応援有難うございました。

ミッショントラブルで戦線離脱という悔しい結果ですが、内容は最後に非常に
良いものを出せたと思います。

自分自身、乗っていても楽しかったですし何より手応えがあり、久しぶりに勝
負出来る喜びに溢れていました。

あっという間の一年でしたが前半戦は本当に苦労しました。
何をしてもマシンが乗りやすくならず、タイムにも表れず、自分の自信も失い
かけたときもありました。

チームも自分も 86 に携わるのは一年目ということで、テストがレースウィーク
しか無い中で少しずつ理解を深め、後半戦からマシンも少しずつ良くなりました。

だからこそ今回の最終戦は速さがあった中でトラブルという内容は悔しくも、
パフォーマンスの向上に来年の期待を非常に感じた最終戦となりました。
現時点では来年の自分の動向は未定ですが、必ず今年学んだこと、感じたこと
を今後活かしていきます。

改めて、一年間本当に有難うございました。
どうぞ今後とも更なる御支援御声援の程、宜しくお願い致します。

2017 年 10 月 16 日

東 徹次郎

