

ピレリ・スーパー耐久シリーズ 2018
第2戦 スポーツランド SUGO

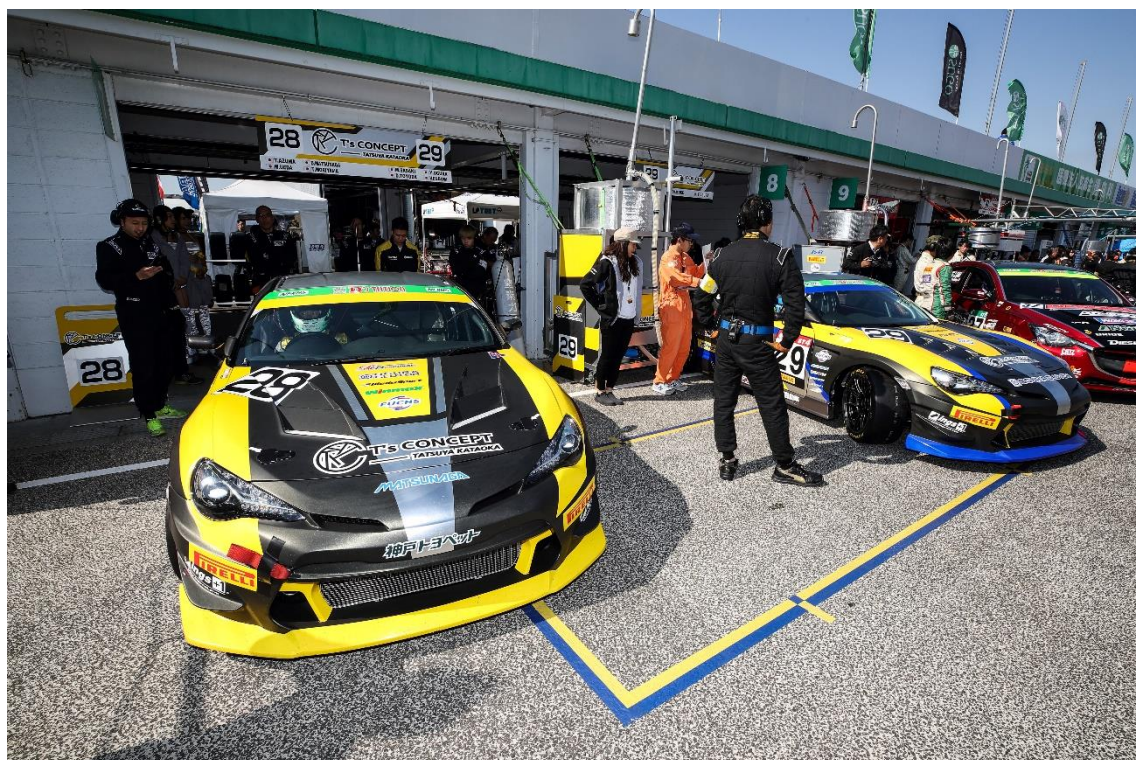


東 徹次郎
TOHJIRO AZUMA

セクターベストも記録して速さも出てきた決勝！！

約2時間のロングスティントを担当し、6位入賞！！

- ・開催サーキット：スポーツランド SUGO（3.704km）
- ・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 東 徹次郎 B DAISUKE C 植田 正幸



公式予選（4月28日）

◆Weather：晴れ ◆Course：ドライ

前日のプラクティスでは午前と午後で足回りのセットアップを2種類試し、午前の方がバランスも良かったのでそれをベースに若干の変更を加えて予選を迎えました。

予選開始と同時に今回もコースインします。

86号車と29号車に続きながらタイヤに熱を入れていきます。

計測2周目からアタックラップかなと思っていたら、やはり前の2台も同じでした。

マシンバランスはこの週末で一番良かったので、想定通り33秒台に入ります。

今回マシンのデフの効きが悪くて、NEWタイヤだとグリップがあるぶん通常ならこのアクセル開度で行けると思って踏むところが、今回に限ってはアクセルを出口で踏み過ぎになってしまい、4コーナーからシケインが非常にストレスの溜まるドライビングになりました。

どうしてもこの区間が一番、前の2台と離されていたように感じます。

そしてその空転も考慮してラストアタックへ。

セクター3まで自己ベストで0.4秒ほど更新しながら来ていたのですが、最終コーナー入口が若干ラインとスピードが攻めきれず、タイムアップならず・・・。

たられればなってしまいますが、ここで更新出来ていればポジションも一つ上がったのですが、Aドライバー予選をクラス6位で終えます。

Bドライバー予選のDAISUKE選手は前日までの自己ベストも更新して、クラス7位で予選を終えました。

Cドライバー予選の植田選手も、中古タイヤで自己ベストタイムを更新。決勝想定のパースも悪くなさそうに感じました。

DAISUKE選手も、Cドライバー予選を走った植田選手もマシンのバランスは非常に良いと言っていたので、決勝に向けて良い手応えで終われました。

A・Bドライバーの合算で、決勝はクラス8位からのスタートとなります。

予選結果：8位 3'09.865（A・B合算タイム）

A：1'33.945 B:1'35.920 C:1'35.318

決勝（4月28日）

◆Weather：晴れ ◆Course：ドライ

今回も決勝は DAISUKE 選手スタート、そして植田選手、最後に自分という作戦でいました。

8位スタートから、安定したラップで走行を重ねる DAISUKE 選手。

約1時間走行し、もうすぐ交代というところでコース上にオイルが出てオイル処理のためにセーフティーカーがコースに。

このタイミングで各車続々とピットへ。

もちろん我々も、植田選手へ交代を済ませます。

しかし、オイル処理に思ったより時間がかかりそうだということで、チームが急遽チェッカーまで走り切れるガソリンの量を計算し始めます。

コースインした植田選手からも、もしここでガソリン残量的に行けるなら、植田選手はこのまま直ぐにピットインして、2回目のドライバー交代をして勝負に出ようとの無線が。

他チームもこの作戦に出てきたところが多く、ガソリンが行けると確認出来たので当然我々も予定より早い2回目の交代です。

自分も急遽準備し、約2時間のロングスティントを担当することに。タイヤ交換も済ませてコースへ戻りましたが、ほぼガソリンフル満タンで重い状態なので、タイヤマネジメントもしっかりしなければと考えていました。この時、我々はクラス11位で10位の54号車が何台か挟んで前に見えていました。

セーフティーカーランが終わり、再スタートと同時にまずはターゲットとなる54号車を追います。

なるべくフロントタイヤをこじらないように、そしてリアタイヤをなるべく横に滑らせないように意識しながらドライビングしていました。

最終コーナーからの速さに自信があったので、拮抗している車両との場合は全て追い抜きは最終コーナーで合わせて1コーナーで抜き去るように組み立てました。

54号車に追い付いてきたところで再びセーフティーカーが入ります。ここで運が良かったのはトップ3の車両の後に1周遅れの54号車、そして同じく1周遅れの自分という順番で隊列になったことです。再スタートの際に他クラスのマシンもいない状態で目の前に直接順位を争っている54号車がいることと、どこまでトップ3の車両についていけるかを確認出来る絶好の機会だったからです。

再スタート後、何度かバトルの末に 54 号車を狙い通り 1 コーナーでの追い抜きに成功します。

そしてそこから 3 位走行中の 13 号車とつかず離れずの走行に入っていきます。

ガソリンが軽くなってきて自分も 34 秒台に入るペースへ。

するとラスト 20 分くらいのところで 13 号車が 2 コーナーでスピンをし、それまでの差が一気に無くなって、そこからテールトゥーナーズの関係に。

自分の方が後ろで直接の順位に関係ないことはわかっていたましたが、ライトを点け、少しでもプレッシャーをかけて抜こうと攻めます。

超接近戦が最後まで続きました。

インを閉められていてストレートで真横まで並びかけ、1 コーナーでアウトから仕掛けるも路面の汚れている部分で不安定になってしまうので、抜くまでに結局何度か仕掛けるも抜くことが出来ず、最後までテールトゥーナーズのままチェッカーを受けました。

終わってみれば自分は 63 周し、11 位で交代して 6 位フィニッシュでレースを終えました。

最後まで安定してトップと遜色ないハイペースで走れていましたし、タイヤ状態も厳しくなっていたレース終盤で、最終コーナーからのセクター4で自分は全体ベストタイムも記録出来ていたようなので、決勝の内容には満足出来るレースとなりました。

決勝結果：6 位（自己ベストタイム：1'34.917）



反省

今回は前日の練習で、午前のセットアップが割と良い感じだったので午後のセッションで更に変更を加えたら、それが裏目に出てしまい、New タイヤでの予選シミュレーションが全然タイムが伸びませんでした。

前日までの流れを振り返り、もっと的確にセットアップを進めていけることが自分の課題になります。

時間をロスなく、コメントも的確に。

あとはセットアップが外れているときに、いかに上手く走りをまとめてタイムに繋げられるかが、これが課題に感じます。

そして予選は、最終アタックが自己ベストタイムを 0.4 秒ほど更新してきたのにも関わらず、最終コーナーの入口を若干大事に行き過ぎてしまい、タイムアップ出来なかったことが悔しさであり、今後に向けての反省点です。

決勝は 2 時間近いロングスティントでしたが、その中でミスなくハイペースで走れたことは非常に良かったと言えます。

レース後に知りましたが、セクタータイムでセクター4（最終コーナー入口から）が全体でのベストタイムを出せていたようなので、それは自信に繋がりました。



最後に

今回のレースもたくさんのご支援ご声援、有難うございました。
開幕戦よりも上の順位でゴールすることが出来て、ポイントも獲得出来たので、内容も含めて前向きに良いレースが出来たと思います。
マシンも確実に良くなってきていて、だいぶ競争力が出てきました。

さあ、いよいよ次戦は日本で久しぶりの開催となります 24 時間レースが、富士スピードウェイで開催されます。

ドライバーラインナップに若干の変更を加えて、28・29 号車と 2 台体制で戦います。

24 時間レースは 6 月 2 にスタート、3 日にチェッカーとなります。

次戦は未知数なサバイバルレースです。

チームと共に全力で頑張りますので、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 5 月 5 日
東 徹次郎

