ピレリ・スーパー耐久シリーズ 2019
第２戦　スポーツランド SUGO

東　徹次郎
TOHJIRO　AZUMA

ウェットのＡドライバー予選は自己ベストの３位も

決勝はまさかのクラッシュでスタート出来ず！！

・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　小高　一斗

フリー走行（4 月 27 日）

◆Weather：雨　◆Course：ウェット

今回は朝一に FCY（フルコースイエロー）や SC（セーフティーカー）導入のトレーニングも含む全クラス混走による 30 分のフリー走行がありました。
前日のプラクティスで DAISUKE 選手が SP コーナーでクラッシュを喫してしまい、このフリー走行では自分がマシンバランスのチェックでコースインしました。
メカニックからはリアのアライメントが左右同じにならないのでダメージがフレームにまで及んでいる可能性があるとの報告があり、まずはマシンの挙動チェックから行い、最悪真っすぐも走らなければこの時点でのレースリタイアもあると言われていました。
コースインすると、直線もブレーキングも変な挙動は出ませんでした。
しかし右コーナー出口の荷重が乗り切ってアクセルを踏み始めたときに、必ずリアが抜ける症状が出ていたので数周ですぐにピットに戻り、リアの車高を落とします。
再度コースインしてチェックすると、緩和されましたがまだリアのピーキーさが残っていました。
その為、高速の最終コーナーで踏んでいくのも若干リアの挙動に不安がありました。
再度コースインしてチェックする時間はありませんでしたが、更にリアの車高を落とし、前後のスタビライザーを柔らかくして、ウイングの角度も少し立ててダウンフォース量を増やし、予選に臨むことにしました。

公式予選（4 月 27 日）

◆Weather：雨　◆Course：ウェット

朝のフリー走行から 30 分程ですぐに予選を迎え、路面は雨量こそ少ないもののまだ完全にウェット路面でした。
水の量も少なくなってきたため、タイヤはそのまま中古のレインタイヤでコースインします。
今回は路面状況が刻々と変化しそうな状況だったので、すぐにコースインして毎ラップタイムを出しにいくつもりで走行しました。

計測 1 周目は掲示板に自分が一番上にいました。
マシンのバランスも朝のフリーよりも乗りやすくなり、接地感は薄いものの前を走る 310 号車に追い付いていたので手応えを感じていました。
序盤、310 号車に追い付き過ぎてしまったので少し車間を開け、そこからは毎ラッププッシュでした。
予選時間が減っていくにしたがい、路面状況もあって周りもタイムアップしてくるので、毎回 2 位～4 位を自分の番号が前後していました。
そして、最後に 310 号車が最終ラップにタイムを上げてトップに立ち、自分は自己ベストの 3 位で A ドライバー予選を終えました。

B ドライバー予選の DAISUKE 選手は、前日のクラッシュの嫌なイメージを払拭するためにも 1 周でも多く回りたいのですが、不運にも予選序盤で赤旗となり一時予選が中断となってしまいます。
そして予選が再開されると残り時間が少なく計測 2 周しか行けませんでした。
DAISUKE 選手はしっかりとアタック出来ずに予選を終えることとなってしまいました。

C ドライバーの小高選手のときは更にガソリンを 20L 多く積んで、決勝想定のバランスをチェックしてもらいました。
A→B→C 予選と進むに従い、雨もほとんど降らなくなり路面コンディションもかなり良くなってきていました。
その中でトップの 86 号車と僅差のクラス 2 位で C ドライバー予選を終えました。

合算ではクラス 10 位で、ST-5 クラスを間に挟んだ総合 20 位からのスタートとなります。

予選結果：10 位　3’44.370

（A・B 合算タイム）

A：1’46.643　B:1’57.727　C:1’46.265

決勝（4 月 27 日）

◆Weather：雨/曇り　◆Course：ウェット/ドライ

今回は 1day 開催の為、予選後の午後からすぐに 3 時間の決勝となります。
決勝は自分がスタートを担当することになりました。
レインタイヤでの走行となっていた予選でしたが、決勝はスリックタイヤでスタート出来るほど路面コンディションは回復していました。
まずは 8 分間のウォームアップ走行で、ドライのセットに戻したマシンの感触を確認しました。
SP コーナーなどの中高速セクションでは少しフロントに荷重が乗り過ぎるように感じたので、フロントの減衰だけ少し硬くして臨みました。
フォーメーションラップに入ると、急に雨が落ちてきます。
バックストレートに入ると更に雨脚は強くなり、スリックタイヤではスリッピーに感じるほどに路面の表面が濡れてきていました。
最終コーナー入口もステアリングの手応えもあったので、クリップを過ぎて加速体制に入ります。
自分としても若干スリッピーな路面コンディションだとは思っていたので、アクセルオンも慎重にし、踏み込む量も慎重に行ってはいたのですが、突然のことでした。
マシンが突然すっぽ抜けたようにスライドし、立て直す間もありませんでした。
そのまま真横に向いてしまい、あとはスローモーションに感じるくらいなすすべなくイン側のガードレールへ。
正面からガードレールに当たってしまいました。
そのクラッシュでフロントバンパーを大きく損傷してしまい、そのままスタートを切ることなくピットへ。
結局マシン修復が困難という判断となり、リタイアという最悪の結果となってしまいました。

決勝結果：DNS

反省

　今回は木曜の走り初めから不安定な天候も多く、金曜にはクラッシュも発生して難しいレースウィークでした。
クラッシュによるマシンのダメージが思いのほか深刻で、リアのキャンバー角が左右で違ったりアライメントや車高にも影響が出ていた中で、ウェットでの予選は非常に良いパフォーマンスを出すことが出来たと思います。
実際、ドライでも持ち込みのセットアップが手応え良かったので、乾いてきた決勝にも自信を持って臨めていました。
　しかし、スタート直前にクラッシュという最悪の結果なり、更にリタイアとなってしまったことは本当に悔しく申し訳ない気持ちでいっぱいです。
突然降りだした雨に自分でも気が抜けていたとは思いませんし、スリックタイヤだからこそ油断していたとも思いませんが、今回はリアのスライドを感じ取ったときにはもう立て直すことが出来ない領域になっていてマシンをヒットさせてしまいました。
今後こういったことが無いように今回のミスを教訓にしていきます。

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。
決勝は非常に残念な結果となってしまいましたが、予選でのパフォーマンスが上がってきたことは本当にプラス材料です。
次戦はいよいよ長丁場であり、メインとも言える富士で 24 時間レースとなります。
ここまで 2 レースは良い内容の部分も多いので、次戦こそ全ての流れが噛みあうようなレースをし、最高位を狙っていきたいと思います。
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。

2019 年 5 月 1 日
東　徹次郎