

ピレリ・スーパー耐久シリーズ 2019
第3戦 富士 SUPER TEC 24 時間レース



東 徹次郎
TOHJIRO AZUMA

今年も夜を中心に走った 2 年目の富士 24 時間レース！！

ペースは良かったもののトラブルに泣き、7 位完走！！

- ・開催サーキット：富士スピードウェイ（4.563km）
- ・レース時間：24 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
D 河野 駿佑 E ハマダ タカアキ F 森山 鉄也



公式予選（5月31日）

◆Weather：曇り ◆Course：ドライ

今回の予選は多少行き過ぎた部分もありましたが、しっかりとまとめられたと思います。

884号車に合わせるかたちでコースインしました。

タイヤの感じから、計測3周目と4周目が実質アタックラップでした。

100Rで少しだけ突っ込み過ぎてしまい、出口のアクセルオンが遅れてしまいました。自己ベストタイムの57秒台に入ります。

4周目は前の周のミス修正しながら100Rをクリアし、手応え的には更にタイムアップ出来そうだったのですが、ダンロップコーナーでスロー走行していた37号車のデミオがいきなりレコードライン上に出てきて詰まってしまい、万事休す・・・。

結局3周目の計測がベストラップとなり、昨年の自分の予選タイムを大幅に上回ってクラス4位でAドライバー予選を終えます。

Bドライバー予選のDAISUKE選手も慣れている富士でしっかりとまとめて今週の自己ベストタイムをたたき出し、クラス8位で予選を終えることが出来ました。

これにより、A・Bの合算でクラス6位からのスタートとなります。

Cドライバー予選では今回NEWタイヤでスタートし、そのタイヤでDドライバー予選も行きました。

二人ともマシンの感触良く終えることが出来ました。

E・F予選は実質プラクティスのような時間なので、ここで本番前最後の確認というかたちで走ってもらいました。

しかしながらFドライバーの森山選手に乗り換えたところ、ECUトラブルが発生してしまい、パワーが出なくなってしまうとしっかりとタイムを出すことが出来ず、不本意なかたちで予選を終えることになってしまいました。

ただ、前日にこのトラブルが出て良かったと言えます。

予選結果：6位 3'58.473（A・B合算タイム）

A:1'57.976（4位） B:2'00.497（8位）

C:1'58.394（1位） D:1'58.648（3位）

決勝（6月1&2日）

◆Weather：曇り ◆Course：ドライ

15時に、DAISUKE選手ドライブで過酷な24時間レースがスタートしました。

DAISUKE選手は非常に良いペースで一つポジションを上げ、クラス5位を走行していきます。

DAISUKE選手からハマダ選手、そして森山選手と繋いで、ここからプロ3人で夜から朝までロングスティントで行く予定でした。

小高選手、河野選手と繋いで、自分に回ってきたのは花火も終わった21時くらいです。

マシン自体はそんなに痛んでいる感じはありませんでしたが、この時は右のタイヤを通しで左2本だけ新しくして出て行ったので、どうしてもガソリンの重い序盤はコカコーラコーナーやヘアピンの立ち上がりなど、高速の左コーナーが辛い印象でした。

その為、重い序盤は無理せずタイヤを労わりながらペースを作っていました。

そして125分を走り終え、小高選手へ。

次の出番は3時半の予定だったのですが、河野選手が走行中に4速が無くなってしまい緊急ピットインします。

ここでミッション交換をし、予定より早く自分の出番となります。

何より、メカニックの作業が早く、40分ほどのロスでコースへ送り出してくれました。

このスティントは4本Newタイヤだったので、非常に最初から走りやすかったです。

ただ次の小高選手に繋ぐこともあるので、なるべくタイヤを使わないよう、ブレーキもミッションも労わりながら、2分0秒台から1秒台をキープするような走りをしていました。

この時間帯はドライバーも疲労が溜まってくる時間帯でもあるので、何度か他車が見ていなかったりして当てられそうな場面に遭遇しました。

そして長かった暗闇から朝へ変わっていく時間帯でもありました。

自分的には視界も良くなってくるので、走りやすさと安心感が出てきます。

このセッションはミッション交換で遅れた分を取り戻す意味もあり、予定より少し早くピットに入る指示が。

そして小高選手にタイヤ無交換で繋がります。

ここから順調にと思ったのですが、今度はパンクしたとの無線が入りピットへ。

するとダンパーも破損していて、急遽フロントのダンパー交換に。

これもメカニックの素晴らしい作業で、最小限のロスでコースへ。

フロントはスペアのダンパーなので今までのものとは違うのですが、少しアンダーステアが強くなったくらいとの無線が入っていました。

ブレーキの振動もひどくなってしまい、河野選手のスティントの途中でブレーキローターとパッドも New に交換しました。

そして朝の 9 時くらいから自分は 3 回目のスティントへ。

クールスーツも壊れてしまっていたので、この 125 分のスティントは少し暑さもあり、夜とは違ったタフさがありました。

マシンもアンダーオーバーが強くなっていて、尚且つまたタイヤが左だけ交換だったので、気を遣いました。

ブレーキメーカーの見解で後から判明したのですが、どうやら富士の気温差に今回のブレーキローターとパッドの相性が悪かったらしく、パッドの表面がローターにこびり付いてしまい、振動が出てブレーキのタッチも悪くなってしまっていたそうです。

実際、このスティントも最初は良かったのですが、だんだんブレーキを踏むたびに振動が大きくなって、初期制動も落ちてきていました。

ただ、早めに減速を開始して踏力を上げなければ進行もしなかったのも、乗り方で対処していました。

そしてその旨も無線で伝え、125 分のスティントを終えて DAISUKE 選手へ交代します。

ここから DAISUKE 選手、ハマダ選手、森山選手へと繋いで最後は小高選手でチェッカーへ。

しかし、ラスト 45 分でドライブシャフトが折れてしまい、何とストップしてしまいます・・・。

非常に不安な気持ちになりましたが、これもメカニックの素早い作業のお陰でラスト 15 分でコースへ復帰出来ました。

最後のストップで順位こそ一つ落としてしまいましたが、24 時間を無事に完走し価値ある 7 位でチェッカーを受けることが出来ました。

決勝結果：7 位（633Laps）

（自己ベストタイム：2'00.167 170Laps）



反省

今年もトラブルは出てしまいましたが、昨年とは違い、常にレース出来ていたのが非常に充実した 24 時間となりました。

24 時間レースもニュルブルクリンク 24 時間と合わせるとこれで 3 回目なので、ナイトセッションにも余裕があり、昨年よりもペースの作り方や他車とのやり取りもスムーズに出来たと感じました。

トラブルを迅速に処理するメカニックの技術、そしてドライバーもほぼミス無くドライブし、チーム力も更に高められた 24 時間になったと感じます。



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。
富士の24時間レースは観客の皆様もキャンプをしながら観戦していて、走りながらも見えているので、良い雰囲気でした。
花火も上がり、本当にお祭り感のある良いイベントだと感じます。

24時間という長丁場、何度もマシンを蘇らせるメカニックの確かな技術力、そしてチームスタッフのサポート、本当にチーム一丸となって臨んだレース、だからこそ更にチーム力も高まったと感じます。
結果は7位でしたが、このサバイバルレースを完走出来たことは非常に大きいです。

次戦は7月20, 21日に九州のオートポリスで5時間レースとなります。
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。

2019年6月5日
東 徹次郎

