



滝川眼科



AVANTECH RACING TEAM



## スーパー耐久 ST5

開催地:ツインリンクもてぎ(栃木県)

◇3月20日 天候:晴れ 路面:ドライ

予選 1位

◇3月21日 天候:雨 路面:ウェット

決勝 5位(69Laps)

## 86/BRZ Race Professional Class

開催地:ツインリンクもてぎ(栃木県)

◇3月20日 天候:晴れ 路面:ドライ

予選 26位

◇3月21日 天候:雨 路面:ウェット

決勝 14位(10Laps)

### 予選

今年に入り、スーパー耐久ではピレリタイヤからハンコックタイヤへと変更が入り、各チーム新たなタイヤにアジャストする必要がありました。

幸い、僕らのチームは早々にアジャストが出来、占有走行から調子も良く、予選では自信をもって臨むことが出来ました。

僕が担当するAドライバー予選では既存のコースレコードを更新し2番手とコンマ4秒引き離しトップタイム。それに続きBドライバー予選ではトップは取れなかったものの、2番手タイムを記録し合算でポールポジションを取ることが出来ました。

### 決勝

予選のコンディションとは打って変わり、決勝日はレインコンディションとなりました。ハンコックタイヤに変更後、ほとんどのチームはハンコックタイヤのレインを試せていないのが現状で、耐磨耗性は勿論の事、排水性やタイヤそのものの特性など、事前情報がほとんどない状態でスタートとなりました。

このような状況のため、急遽決勝日にはスケジューリングされていなかった20分間の公式テストを再度追加されレインタイヤのコンディションをチェック。雰囲気としては悪くなかった為、決勝ではある程度マネジメントしながらプッシュし続ける様な作戦立てになりました。

決勝では、様々な要因を考慮し、スタートドライバーをCドライバーの大崎選手が担当。間をBドライバーの貫戸選手、Dドライバーの小原選手で繋ぎ、最終ステントで僕がフルプッシュで追い上げる作戦でした。セーフティーカーラン(※以降SC)からのスタートとなり、大崎選手はSC解除後、後続に車を譲ることなくトップで周回を重ねます。雨量の変化が激しく難しいコンディションの為苦戦も見られましたが、最終的には1つ順位ダウンの2位でDドラの小原選手へドライバーチェンジ。そして、Bドライバーの貫戸選手へ。貫戸選手のステントまでにSCが既に3回以上導入され、これがネガティブに作用し順位は8番手近くまでドロップしてしまいました。貫戸選手も非常に難しいコンディションの中、無事走破し最終ステントの僕へバトンを繋いでくれました。僕のステントでは四本タイヤを新品にし残りの時間をフルプッシュする計画でした。ピットアウトし、5位まで順位を取り戻し、目の前には4位が見えるか見えないかの所で、天候悪化により再度SCが導入されました。チームと無線で話し合い、残りのガソリンを計算したところ、ここで燃費を稼げれば最後の給油がいらぬかもとの事だったので、かなりの燃費走行に切り替えました。しかしながら天候は回復せず赤旗中止となり、5位チェッカー扱いとなってしまいました。

今回はSCに非常に翻弄されたように見えますが、必ず負けた原因があると思っています。次戦までにストラテジーの組み立てをチーム皆で話し合い改善し臨みます。応援ありがとうございました。

### 予選

今年から新たに、Gazoo Racing 86/BRZ Professional Classに参加し、今回が初めてのレースウィークとなりました。事前テストでは感触は悪くありませんでしたが、ワンメイク車両独特の乗り方に僕自身がアジャストすることに苦戦していました。

スーパー耐久と違い、86/BRZ Raceではチームによってはタイヤの選択が自由となっております。僕の所属しているチームはタイヤ選択が可能となっているチームだった為、レインコンディションにも強いと言われているブリジストンタイヤを選択し予選に臨みました。

86/BRZ Raceの予選はタイヤの特性上、1LAPしかアタック出来ません。その為、ミスは絶対に許されないものとなっております。事前テストで予選シミュレーションを行っていましたが、感触は余りよく無くネガティブな印象を引きずりながら臨むことになってしまいました。

実際に予選が始まりましたが、1Lapしかアタック出来ないという不安から限界点から低い領域で走ってしまい、殆どのコーナーで積極的な走りをする事が出来ず、26位という非常に良くない結果となってしまいました。ここで86/BRZ Raceの難しさをかなり痛感致しました。

### 決勝

決勝は、ブリジストンタイヤに優位に作用するレインコンディションとなりました。そして、久々のスタンディングスタートとなり、それもまた緊張する要因ではありましたが、それに関してはネガティブな感情は在りませんでした。

決勝がスタートし、最初は周りの動きも見ながらペースを組み立てようと思い、抜くことより周囲の動きに集中していました。3コーナーへ差し掛かる当たりで、周りの車のペースが非常に遅いと感じ取りそこからオーバーテイクを仕掛け始めます。ブレーキが突っ込めないドライバーを他所にギリギリまで我慢し、色々なコーナーでオーバーテイクを仕掛けていきます。レース中盤あたりには20番手付近まで順位を上げ、更に上位にいたブリジストンタイヤ以外のユーザーが徐々にドロップし、それらの車両をきちんと処理。最終的には14番手まで順位をあげチェッカーを受けることが出来ました。

ここまで順位を上げられた要因ですが、レインコンディションになるとワンメイク車両独特の操作が不要となり、今までのセオリー技術で応用が利きます。その為、自分の運転でも運よく適用することが出来、更にタイヤの特性違いにも後押しされ10番手以上のジャンプアップを実現しました。

しかし、ドライコンディションであった場合はこう上手くはいきません。このレースで勝つためには、予選で1つでも前に行くことが重要となります。そしてドライコンディションの決勝は非常に抜きづらいレースとなっております。次戦は5月、富士スピードウェイでのレースとなりますが、それまでにテストを重ね、運転を改善し早く勝利できるよう動かししていきます。応援ありがとうございました。

