

2014 スーパー耐久レースレポート



1 結果報告

大会名称 2014 スーパー耐久シリーズ Rd 6

場所 大分県 オートポリス

参戦チーム UEMATSU×TRACY SPORTS ings S2000

参戦車両 HONDA S2000

ドライバー A 植松忠雄 B 藤田竜樹 C 寺西玲央

スタート ST-4 クラス 1位/15 台中 (クラスポールポジション)

決勝 ST-4 クラス 3位/15 台中

2 参戦レース詳細

●スーパー耐久 Rd 2 エントリー総勢 40 台

ST-X 4 台 ST-1 2 台 ST-2 6 台 ST-3 6 台 **ST-4 15 台** ST-5 7 台

●オートポリス



スーパー耐久最終戦、舞台は九州阿蘇山脈の中にある大分県オートポリス。サーキットの場所の標高が高く、平地とは気圧が変わったり、天候も読みにくいサーキット。コースレイアウトはアップダウンが激しく、複合コーナーも多いためリズムをとるのが非常に難しく、マシンにもパワーが求められる難関サーキット。

最後の戦いも3時間というレース時間で争われ、前回の鈴鹿と同じく2回のドライバーチェンジを含むピットストップが義務付けられる。この最終戦で7位以内に入ればチームは自力でシリーズチャンピオンになれる大事な一戦。ランキング2位のライバルは優勝するしかチャンピオンの可能性は残されていない。チームは勝利を目指すのはもちろんだが、リスクを避けリタイアだけはしないよう慎重にレースウィークを過ごした。

3 公式練習 ～PRACTICE～

・公式練習－11/6(木)、15:00～17:00、

11/7(金)、9:30～10:30、11:20～12:20、13:25～14:25



車両メンテナンス



名物ジェットコースターストレートへ

オートポリス Rd は木曜日の午後から公式練習が始まり、自分自身レーシングスピードで走るのは初めてのサーキットだったので、コースの熟知。チームとしても、マシンセッティングの方向性を決めるため、地元出身の B ドライバー藤田選手がバランスを確認するなどの作業が進められた。

金曜日からは各車タイムがモニターに表示されるようになったため、他のマシンのタイムや動向を見ながら、さらにマシンのバランスを詰める。自分自身はオートポリス独特のリズムになかなか慣れることが出来ず、タイムがなかなか出せない。2セッション目にはスピンもしてしまう。少しでもタイムを上げようと先輩ドライバー達のアドバイスを聞きながらデータロガーや車載映像を見て考え込む1日になった。

他車はオートポリスには激しいアップダウンがあるため特に登りのセクションで後輪駆動のマシンが有利らしく、前輪駆動車のタイムが伸びてこない。ランキング 2 位のマシンも前輪駆動のマシンのためクラス中盤のタイムに埋まってしまっている。公式練習の流れで行くと、オートポリスでも S2000 と TOYOTA86 の戦いになることが予想された。

4 公式予選 ～QUALIFY～

・公式予選—11/8(土)、14:30～16:40(A、B、C ドライバー別)



予選アタック



NEW タイヤ装着

土曜日の公式予選、いつものように A & B ドライバーのタイムの合算により日曜の決勝のスターティンググリッドが決まる。C ドライバー予選も基準タイムをクリアするだけだが、C ドライバーにとってはレースウィークの中で唯一好きに走れるアピールの時間。各ドライバーとも緊張が伝わってくる。オートポリス Rd では土曜日にも朝のフリー走行があり、ここで新品ブレーキをなじませ予選に臨んだ。

レースウィークを通して初の**新品タイヤを履き A ドライバーがタイムアタック！ 2'03.129 とベストタイムをたたき出し、クラス 2 番手にすべりこんだ！** トップの TOYOTA86 とは 0.002 秒差。続いて地元 B ドライバーの**アタック開始、驚愕の 2'02.266 とレコードタイムをマーク！** これには味方といえど、口が開いたままになるほど驚かされた。

これで合算タイムが 2 番手に約 1.5 秒も突き放す形でポールポジション決定！ そして最後に自分の出番、C ドライバー予選。タイヤは 50LAP ほど走った中古タイヤ、燃料は 15L ほどの軽めで週末の自分のベストタイムを目指す。コースインし、車載チェックやアドバイスによりイメージした走りに近づけていく。特にブレーキからコーナーへの侵入のところでタイミングを計っていると後半うまくリズムをとれるようになっていき、**2'05.096 というタイムをマーク。** C ドライバー予選では**クラストップタイムとなり、タイヤの状況を考えるとチームにも評価してもらえる好タイムだった。**

これですべての公式予選が終了。決勝に向けて最高の状態で迎えることができ期待が膨らむ。

5 決勝 ～FINAL～

・決勝レースー11/9(日)、13:20～16:20(3時間耐久レース)



スターティンググリッド



スタート

決勝の朝、土曜の夕方から雨が降り 8:30 から始まったフリー走行では完全に WET 状態で走行。しかし、そこから天気は回復に向かい、サポートレースも挟んだため路面はドライにかなり近い状態に。今回のチームの作戦は、スタートは A ドライバーで 1 時間ほど走り、次に B ドライバーが 1 時間半引っ張り、最後レース展開を見て自分か再び A ドライバーが行くという作戦。

とにかくタイヤは絶対禁物。正攻法で確実にポイントを稼ぐことに集中する。いつもとは違った緊張感の中、いよいよ最終戦の火ぶたが切って落とされた。スタートは順調に決まり、トップのまま周回を始める。後ろからは鈴鹿で優勝した TOYOTA86 がほとんど同じペースで走り、1～2 秒差での争いが続く。周回数が増えていき各クラス入り乱れるようになると徐々に差が開き始め 1 時間たったころには約 5～6 秒差をつけピットイン。B ドライバーに交代し燃料も満タンにし再びスタート！ 2 番手でコースに復帰し、その直後 TOYOTA86 もピットイン。するとエンジントラブルかなかなか再スタートすることが出来ない。結局 3 分ほどピットで止まってしまい、トップ争いから後退してしまう。B ドライバーも先ほどよりも速いペースで後続を突き離していき、2 時間たつころには 30 秒以上のリードを築く。あと 30 分となった矢先、クラッシュが発生し SC(セーフティーカー)が入る事態に。これでレースは一時 SC 管理のもとペースがコントロールされてしまう。これで急遽作戦変更、SC 中にピットインし残りの 1 時間を再び A ドライバーで走り切る。これで自分の出番は無くなってしまったが、悔しがっている暇はなく無線を持ち、ドライバーやメカニックさんたちと状況の伝達や情報を交換する。SC が開け再びレース開始。この影響により 2 番手との差がほぼなくなってしまった。ただ SC 中にピットインしたことで 3 番手以降とはほぼ 1 周近く差をつけたことになり、この時点で 1 位か 2 位はほぼ確実になった。

再スタート後 2 番手に浮上してきた他チームの S2000 とバトル。その最中なんと、**追い抜き**にきた **ST-X クラス**の車両と接触。左フロントタイヤがバーストしてしまい、緊急ピットインし左フロントタイヤだけ交換することになって**しまう**…。これでトップ争いから脱落し、さらに 3 番手に後退。4 番手とは大きく差があったものの前の 2 番手とも 50 秒ほどの差がついてしまっていたため、3 番手キープすることに切り替えペースを維持しながら無事 3 番手を守り切りチェッカーを受けた。**これでもシリーズチャンピオンになるには十分で、チームとしては 3 年連続、自分自身初のシリーズタイトルを獲得することが出来た。**



チェッカー



ゴール直後記念撮影



ゴール後チームのみんなと握手



表彰式で乾杯

6 レース終えての感想

今回は決勝での出番はありませんでしたが、チームのシリーズタイトルを最優先に考え、走り以外でも貢献できればと考えていたのでチームの3位入賞、そしてシリーズチャンピオン獲得は素直にうれしかった。このチームで1年戦えたことはとても大きな財産になりました。この1年で悔しいことも、厳しいことも、そして嬉しいこともほとんどに多くの事を学ばせてもらい、あまり走りで貢献できてないので恐縮ですがチャンピオンチームの一員という結果ももらうことが出来ました。

今年の経験を必ず来年以降活かし、今度は自分自身の走りでチームを引っ張り再び大きな栄光をつかめるように頑張っていきたいと思います。

今年1年スーパー耐久のレース活動をサポートしていただき本当にありがとうございました。皆様のお陰で来年以降のチャンスが広がったと思いますので、今からまたチャンスをつかめるように活動していきたいと思います。

来年以降も寺西玲央のご支援、ご声援よろしくお願いたします。

寺西 玲央

