

Aim sports  
Aim sports

 JAPAN LE MANS CHALLENGE

2007

**JAPAN LE MANS CHALLENGE**

**全日本スポーツカー耐久選手権**



**Rd.1**

**Sports Land SUGO**

12.13 / MAY

**Car No . 18      Aim Sports    GC-21**

<b>1ST-DRIVER</b>	<b>富澤 勝</b>
<b>2ND-DRIVER</b>	<b>麻生裕二</b>
<b>3RD-DRIVER</b>	<b>黒田吉隆</b>



昨年から始まり、今年 2 シーズン 2 年目を迎える全日本スポーツカー選手権 ( JAPAN LE.MAN CHALLENGE ) レース。今年も 5 月とはいえ、春の遅い東北地方、遠くに白く雪化粧をした蔵王連山を望む宮城県スポーツランド SUGO での開幕戦が行われた。

昨年、同じここスポーツランド SUGO での開幕戦を優勝で飾り、LMP-2 クラスでは常に優勝候補と言われながらシリーズチャンピオンを逃してしまった我々は、シーズンオフの間にテストを繰り返し、昨年の問題点を洗い出し、より信頼性の増した GC-21 での参戦となった。

また、そのドライバーに関して、昨年のメンバーの一人である山崎選手が HITOTSUYAMA RACING の ZYTEC をドライブすることとなったため、昨年の富澤、麻生の両選手に加え、今年 20 歳

になったばかりの新人黒田吉隆選手を起用しての参戦である。

#### ( 公式練習 )

今回我々の使用するヨコハマタイヤ、昨年と若干スペックの異なるものとなった。その新たに使用するタイヤでのマシンバランス、耐久性等を確認しながらの走行となった。また、今回新たにドライブする黒田選手に関してはシーズンオフのテストでのドライブ経験から今回の SUGO のコースでも全く問題なく、他の 2 人と変わらぬパフォーマンスを示していたのが印象的であった。

今回一番の心配点であったタイヤについては、特にマシンバランスに大きな影響があるわけでもなく、昨年よりも若干摩耗の点で心配されたが 2 ステント約 300 Km は問題はなさそうである。ただ、1000 Km ( 6 時間 ) という長丁場であるだけにスペア等含め色々なパターンを考えておかねばならないのは勿論である。この点、今回ヨコハマタイヤのサービスの方々には大変お世話になり感謝しなければならない。あらためて「レースは 1 人ではできない」を実感した 1 日ではあった。

(公式予選)

前日の練習走行でのタイムから、午前中に行われた DRIVER'S QUALIFY は3人共問題なくクリアー。午後からの決勝スタートポジションを決める GRID QUALIFY が我々にとっては重要である。明日の決勝レースを我々の思っている形で進めるためには LMP-1 クラスの2台のすぐ後ろ総合3位のポジションが絶対条件である。14時40分から行われた20分間の公式予選。アッタクドライバーは富澤選手。少しでもコース状況の良いところを狙って残り6分までウェイティング、タイヤの温存も兼ねてたった1周のみの予選アタックとなった。この1ラップアタックで富澤選手のマークしたタイムは1'19"888。昨年のタイムを大幅に更新して予定通り総合3位、もちろん LMP-2 トップのタイムである。一番気になる4位 Car No.21 フェラーリとは1.1秒差、ほぼ我々の思い描いたとおりの結果で公式予選を終了することとなった。



公式タイム

1'19"888

LMP-2 クラス1位  
総合3位



(レースに向けてのギアチェック)



(ピット作業の練習風景)



(決勝レース)

12時05分の決勝スタートを控えてのスターティンググリッド上、始まったばかりのシリーズゆえ台数的にはまだまだ寂しい感は否めないものの、この先1000 Km(6時間)後のことを思うと、いつものスプリントレースとはまた違った緊張感を感じるスタート前であった。

定刻通りペースカーによる1周のローリングの後、開幕戦のスタートが切られた。ストレートスピードで圧倒的な差のある4位スタート Car No.21 フェラーリに何度か並ばれるものの何とかこれをしのぎ1周目を3位で終了。この後はラップタイムでは我々の方が速いのでこの差を徐々に広げてのレース展開となった。

スタートから1時間3分が経過、予定通り1回目のピットイン、約43Lの給油、心配されたニュースペックのタイヤも問題なくロスタイム1'07" PC上のシュミレーションタイムを3秒上回ってのレース復帰。ポジションは依然総合3位のままである。

この後スタートから2時間8分経過時点で2回目のピットイン。予定通り給油とタイヤ交換とドライバーを麻生選手に交代し、ロスタイム2'05"でレース復帰。今回はシュミレーションタイムより10秒近く下回ってのレース復帰である。(ベースがF3であるGC-21はドライバー交代の時間がウィークポイントである)

とはいえ、スタートから依然総合3位のポジションはキープしたまま、マシン、タイヤに問題はなく順調そのものでレースは進行していった。

この麻生選手の走行時、周回遅れの処理に手間取りそうな状況の時、予定より早めのピットインを行ったりで3人目の黒田選手にはスタートから4時間7分経過170ラップで交代。彼にとって初の耐久レース、約2時間の連続走行である。

我々に心配をよそに黒田選手は1'22~23"で安定した走行を続ける。初めての耐久レースとは思えない状態で周回遅れの処理も最小限のタイムロスでこなしていく。

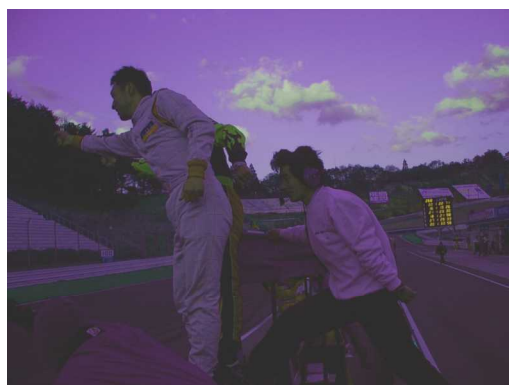
スタートから5時間15分が経過、周回数は213ラップ。予定では最後となるピットイン。約40Lの給油のみでレース復帰。依然総合3位のポジションはそのまま、気になる4位を走行のCar No.21 フェラーリとはすでに1ラップ以上の差がある。

このままいけば、総合3位クラス優勝は間違いない。そう思う反面、昨年の第2戦もてぎのレースを思い出し、(総合トップ、2位に2ラップ差をつけ独走しながら、残り40分の時点でリタイヤという悪夢)ここからの残り45分間は非常に長く感じられるものとなった。



それでももう日没も近く感じられてきた6時過ぎ、誰もが現状を信じて疑わないであろうというチェッカーまであと5分というとき、本当に信じられない出来事が現実となった、

それまで快調に総合3位のポジションで走行し、ラップタイムも1'22~23で安定しており、心配することは何もなかったはずの黒田選手が何かコース上の破片でも踏んでしまったのか突然のタイヤバーストでピットイン。無線の不調もあって大慌てのタイヤ交換をしてレース復帰。この予定外のピットインによりCar No.21 フェラーリに土壇場で逆転され総合4位にポジションダウン。残り3分ではその差はいかんともしがたくこのまま総合4位、LMP-2 クラス優勝という結果で今回のJ L M C 開幕戦 SUGO のレースを終了することとなった。



### 正式結果

6 h 00' 42.813

246 LAP

LMP-2 クラス優勝

総合4位

(最後に)

参戦2年目ということから、昨年と同じここ SUGO の開幕戦と比べると、ピットワーク、レースの作戦等、耐久レースの戦い方という点でチーム内の進歩を実感できた今回のレースでした。LMP-2 クラス優勝は達成できたものの99%確実であった総合3位のポジションを逃してしまった点は残念ではありますが、これは原因がどうこうという問題ではなく、「運」という他ないという出来事であったと思います。しかしまた、この「運」を引き寄せる何かも耐久レースには必要不可欠な要素であると実感した今回のレースでした。

最後になりましたが、ご協力いただいた関係各社の方々には御礼申し上げます。

