

CAR No.35

Beyond

スーパーFJ
アルビレックス・レーシング・チーム
PRESS RELEASE
2011/7/10

Albirex-RT

スーパーFJ 鈴鹿シリーズ 第4戦

短所を発見し自己ベスト更新

第3戦目の反省を生かして予選の組み立て方、冷静な状況判断、勢い良さと正確さを意識して自分よりも早い人達にも意地でも付いていき今回はなんとでもレースをする事を目標にしました。

- 7月8日 自分の走っている所を見てもらい自分の長所、短所が明確に分かってきました。ヘアピンコーナーではグリップからエグジックまではいいが立ち上がりが遅い。ブレーキングではロックしてリリースさせながら車を曲げて行く事が出来ているがブレーキングの一発目からロックしていきブレーキを掛けて少ししてからロックしかけているので一発目の踏み方が弱い所を指摘されました。
- 7月9日 予選当日のフリーでは指摘された所を意識して走行した。前日のフリーで左フロントのタイヤがワイヤーがみえており左フロントだけ交換し走行してみると格段にタイヤのグリップが昨日よりも増えてはいるがマシンのバランスが悪く感じたので路面に左フロントを引っかけるように走りました。指摘された所もヘアピンでは、恐らく旋回速度が早くしかもアクセルワークが雑で立ち上がりが遅くなってしまっている自分の良い所はそのままに自分の悪い所を意識して直して行きました。そうすると特に立ち上がり早い人達にも前回の様にストレートでも離されなくなり結果自己ベストを更新する事が出来ました。予選前の気温は34℃天気は晴れ。今回は早くから自分のペースを上手く作れなかった反省をいかしてコースインしてタイヤも温まっていない時点からペースを上げていきました。NEWタイヤもフリーで使っていたより格段にグリップ力もありしっかりタイヤを上手く使う事に集中しました。でも路面温度も高くタイヤの熱ダレが心配だった為もあり自分中では4周まで勝負と決めてアタックを開始し初めました。予選結果は30位中27位でやはり3周目の2:20.601秒でした。
- 7月10日 決勝日の気温は35℃で天気は晴れ。昨日の予選よりも少し気温が高くマシンにも人にもかなり厳しいコンディションでした。決勝では一つ前のチームメイトの前でチェッカーを受け一つでも順位を上げる事を目標としました。スタートの位置に付きレッドシグナルが電灯しブラックアウト、スタートの発信は上手く行きましたが2速のシフトアップでシフトミスをしてしまい最下位になってしまいました。1コーナーで渋滞を上手く生かして2つ順位を上げる事が出来ました。S字で渋滞に捕まっているチームメイトを抜き18番手になりその後すぐにセーフティーカーが導入され3周を消費しました。その後セーフティーカーが入った後スプーンで一台をインを刺し17番手になりその次の130Rでチームメイトに横に付かれたが何とか抑えきる事が出来ました。その後もかなりリアを滑らして走るチームメイトのタイヤの方が熱ダレは早いと思い出来るだけタイヤに負担を掛けないよう意識しました。4周ほどすると距離も空き初めたので後は前の車両を1コーナーで抜き16位でチェッカーを受けました。今回のレースでは特に決勝での駆け引きタイヤマネジメントやレースの組み立て方などレースの基礎を学べたと思いました。それと車の曲げ方や動かし方などの基本操作にもようやく慣れて来て出来る事が少しづつではありますが多くなったと思いました。また自分の克服しなければいけない所も明確に分かってきました。次回では予選から最も上の順位を狙って行きたいと思います。

総評

中村監督コメント

半年で要約レースの流れが理解できてきた様です。
今後まだTOPへはタイム差があるので、改善点を出し努力して欲しいです。

Nankai Plan Co.,Ltd.



鈴木会計
埼玉・川口
<http://www.tkcni.com/ede>

P PLUS

Moty's



CAR No.36

Beyond

スーパーFJ
アルビレックス・レーシング・チーム
PRESS RELEASE
2011/7/10

Albirex-RT

スーパーFJ 鈴鹿シリーズ 第4戦

NEWタイヤで挑む大類選手

7月8日(金) 練習走行 30分枠×3本走行

新品タイヤを導入し、自身の苦手な西コースを重点視した。まずは走りの基礎に戻り、ヘアピンカーブとシケインでの強いブレーキングを練習した。ブレーキペダルへの強い初期タッチからのリリースが上手くいかず、何度もタイヤロックをしたり、オーバーランしてしまったが、今までよりブレーキングポイントを奥にすることができた。又レースでオーバーテイクするときを想定してラインを変えてのブレーキングも行った。レコードラインを外しても制動する事が分かり、コーナー進入勝負での自信をつけることができた。

次にスプーンカーブに注目した。ボトムスピード、バックストレートの速度を上げるために、進入での向き替えの練習をした。トップの人たちの走りを見ると、進入で大きくリヤをまいたらCP付近でタイヤを縦に転がし、立ち上がりは緩やかなラインで加速していて、タイヤの縦と横の使い方が上手にできていた。自分の場合はリヤをまくことができるが、それを止めることができず、スライド状態になってしまう。結果完壁に同じ走りはできなかった。ラインの正確さ、ブレーキとアクセルの繊細な操作が重要だと気づいた。この日は気温が30℃前後で路面温度は50度を超えて、水温は70度を超え、タイヤはコースを3~4周もすればタレはじめた。消耗が激しく新品の状態から3本走行終了後、中のワイヤーが見えてしまい、使えない状態になった。次の日の予選前の練習走行を計画していたが断念した。ベストタイムは2'18'66秒

7月9日(土) 予選

この日も猛暑で気温は31℃、路面温度は61℃で水温上昇とタイヤマネジメントに気を付けた。

作戦では、まずはアタック2週を計画していた。1周目に2'18秒台に入った。2周目途中で前車につまり、アタックを止めクーリングを開始しピットインしてタイヤの内圧調整をおこなった。

ピットアウト後クーリングしながらコースを1周し、再びアタックを開始した。タイムは2'17'623秒で自己ベストを更新した。続けてアタックを繰り返したが、途中スピンしてしまい、復帰に時間が掛かり予選終了。30台中12位となった。

7月10日(日) 決勝

スタートは他車と変わらない加速で、4位の1台がエンジンストールして11位になるが、1コーナーと2コーナーの混戦で大きく順位を下げてしまった。そしてダンロップコーナーでクラッシュがあり、自分の行き場をなくしてしまい、再び順位を下げてしまった。

SCが入り再スタート。数周して4台との集団戦となった。練習でのブレーキングをいかしてオーバーテイクに成功するが、集団に絡んでいるため、抜いたり抜かれたり繰り返しのなった。ブレーキングではタイヤをロックさせないようにマネジメントにも気を配った。

ファイナルラップまで集団戦になったが、その中でトップチェッカーを受けることができた。

結果11位 完走22台 リタイヤ8台

総評

タイヤは最後までもち、マネジメントはしっかりできました。集団戦の絡みでオーバーテイクやブロックの仕方の勉強になりましたが、前戦よりも順位を下げてしまって悔しい気持ちでいっぱいです。リタイヤの少なかつたらもっと悪い結果になったでしょう。今回で経験、収穫した事をいかして、次戦の結果につなげていきたいです。

中村監督コメント

今回はマシンコントロールが良く特にスプーンでのアタックは感じました。次回はトップより0.5秒差になるよう努力いたします。

 Nankai Plan Co.,Ltd.



鈴木会計
埼玉・川口
<http://www.tknf.com/sds>

P PLUS

Motyl's
HYPER LUBRICANT TECHNOLOGY

SPN
SPEED PARK NIGATA