

Engineer's Voice 2014 RD.3富士 スピードウェイ

RACING NEWS formula

優勝

37号車 中嶋一貴担当

小枝正樹エンジニア

雨が降り始めて路面が“ちょい濡れ”になってからのペースは悪くなかったですね。ドライバーもセットもそのコンディションに合っているのかもしれませんが。

石浦選手がピットインしてタイヤを交換しましたが、そんなに速くなかったので、うちは交換せずに我慢できるなら我慢しようという選択をしていました。もちろん、ピットでは入ればすぐに交換できる体制にはしていましたが。JPがスピンしてからSCが入るというのを聞いたときに、ドライバーからセクター3の雨が強くなってきてやばいと情報が上がってきて、そこでピットに入れることにしました。

トップにアンドレがいましたが、今回はどちらの戦略を優先するというわけではなく、チームとして戦略を分けたというわけでもなく、結果的にドライバーが違う戦略を選んだだけですね。どちらかという今回はこちら（37号車）の方がタイヤを交換すると早めに判断していましたが。開幕戦では判断のタイミングが合わずピット入口を通過してしまっていたのですが、今回はピット入口より手前にいました。今回は運が味方してくれましたね。今回は本当に「運」ですね。開幕戦は運がなくて1位だったはずが6位、今日はそれを取り戻した感じです。

ドライコンディションでは、持ち込みはよかったと思います。朝の走行でもそれなりといった感触がありました。ただ、どちらかというアンダーステアの傾向だったのでそこをアジャストしましたが、決勝が始まるとトラクションがなかったです。なんなんでしょうかね？前回とは違い、F3やスーパーカーレースなどのサポートレースもあったので路面コンディションも影響していたのかもしれませんが。

今の段階では、トムスのクルマは富士よりも鈴鹿の方が合っている感じですね。

（一ではもてぎや菅生は？）悪くないと思っています。

2位

7号車 平川亮担当

最初に、ピットに入れるかどうかの動きがあったのは、石浦選手がピットに入ってきた周で、ドライバーからも「雨が結構、降ってきたのでピットに入った方がいいと思います」という無線が来たのですが、チームとしては基本的にステイアウトさせる方向でいたので、その周は、そのままコースに残しました。

その次は、一貴選手がピットに入った時で、そのタイミングでうちも入れるかどうか、ちょっと迷ったのですが、もともとステイアウトさせる方向でいたというのが大きかったので、その周もそのまま行かせました。でも、徐々に雨が強くなって、これはやばいよねって感じになり、次の周にピット入れタイヤを交換しました。

タイヤ交換含めてピットロスが42, 3秒かな?それを取り返そうとすると、残りの周回数とタイムを考慮しながら1周何秒稼がないといけないというのは出てきますよね。そこを注視していたのですが、しばらくはドライタイヤのタイムは落ちてこないと見ていました。ただ、あるところからタイムがドンと落ちだして、そこでSCも入って……。あそこでSCが出なかったら一貴選手にしても他のドライバーにしても迷いつつドライタイヤのまま行ったのかな?という気がします。雨はそのうち降るだろうとは思っていたのですが、レースの方が先に終わると思っていました。

セオリーで言えば、たぶん一貴選手が入ったタイミングで同時に入るのが正解なのだとだと思のですが、迷いもありそれより1周あとに入ってしまった。それでも、失うものがなかったというのはラッキーだったと思います。

(一平川とのコンビでの初表彰台となるが)

天候に影響されたものというのもあり、正直言って、今日は実感のある表彰台ではないですね。これが優勝だったらもうちょっと喜べるんでしょうけど。次は、ちゃんとした、というか、戦って勝って表彰台に上がりたいですね。

週明けのテストではチームのクルマではなく、メーカーの開発車の方を担当します。

(一久々の大嶋和也とのコンビとなりますが?)

大嶋はSF14はじめてですし、フォーミュラ自体もしばらく乗っていない。でも、速いと思いますよ。今回、ロイックの代役のアンドレアや大嶋は、やっぱり速いドライバーたちなので、ライバルになるのは困っちゃいますが、うちでも、他のチームでも乗って戦うことができれば面白いなと思います。

4位

38号車 石浦宏明担当

村田卓児エンジニア

誰もがあのタイミングでタイヤ交換をしたのは早すぎだと思っていると思うのですが、それにはちゃんと理由があるんです。ちょうど雨が降ってきたタイミングと同じ頃になるんですけど、クルマにトラブルが起きまして・・・違うだろうなと思いつつもトラブルの原因がタイヤの可能性もあったので、どうせ変えるならウェットタイヤにしようかということになりました。結果的にはトラブルの原因はタイヤではなくサスペンションの方にあったのですが、ちょうどピットに入れるタイミングで雨も降ってきたし、ピットに入るということは勝負の権利はなくなるので、それだったらウェットを試してみよう、という特殊な状況でした。

どっちにしても、SCが入ったタイミングも悪く、ちょうどうちの前でSCが入って止められてしまったので、まるまる一周損をしてしまいました。

サスペンションのトラブルの方は、大事には至ってなかったのですが、危険な部分もあり、様子を見てやばそうだったらやめようかなという状況でした。ウェットタイヤに変えた後も心配でしたね。

今年、好調の理由？まずはクルマが変わったからですね。ダラーラというクルマを速く走らせるためのセッティングを探るのが現段階でのメインになると思うんですけど、うちも含めて、まだみんな詰め切れていないのではないかと考えています。その中で、手探りの中、テストをしたりレースをしているわけですが、その初期の段階での進み具合が差に現われているのだと思います。

レースウィーク明けのテストについては、普段のレースウィークではできないようなこともテストできますし、”これはないだろうな”みたいな内容も試せる。それで、やっぱりダメだと分かればそれはそれでいいですし、そう意味では有効ですが、どうせならば、今年のレースがあるコースでテストをやりたいなと思います。金曜日の走行から含めて5日間・・・長いですね。もう帰りたいです（苦笑）。

6位

36号車 アンドレ・ロッテラー担当

東條力エンジニア

石浦選手がウェットタイヤに交換してからそのタイムは見ていました。それで、状況としてはまだドライのままで大丈夫だと判断しました。一応、無線ではタイヤ交換の用意はできているからいつでもいいよと、ドライバーには伝えていました。それからアンドレがJPと差を縮めて捕まえたところJPがスピンしてSCが入って……。あのスピンがなかったらあと1周か2周、もしくは最後までみんなドライタイヤのままで我慢して走ってかも。でもSCが出ちゃったので、どうしよう?という状況になって、少し前のタイミングから一貴はピットに入りたいみたいなことを言っている中、アンドレは迷っていたのですが、一旦、そのままコースに残ることにしました。それを知った一貴はピットに入ることにして、石浦選手よりも前の位置でコース上に戻りました。この時点で、一貴はウェットタイヤ勢の中では先頭になったので、そのままSCのままレースが終わればそのままアンドレが、再スタートになれば一貴が前に出るだろうし、トムスとしてはどっちでも勝てる状況になり、チームとしての作戦はそこで終了にしました。今日は6位という結果になってしまったけれど、一度はトップを奪ったし、ランキングはトムスの2台でワンツーだからよしとしましょう。

ドライコンディションのレース前半は、第2戦の時と一緒に、富士ではなかなか抜けないですね。ジェームズ（ロシター）のタイムに付き合わせるだけ。ピットで状況を動かすしかない。雨が降らなかったら、JPが勝って、ジェームスは抜けたかどうかという結果になったと思う。レースウィーク明けのテストは2台とも欠席するが、走らないことはシーズン後半戦のマイナスにはならないと思います。

8位

3号車 ジェームズ・ロシター担当

杉崎公俊エンジニア

SCが入ってきた時点で残り周回数が7ラップ。最低4、5周、そのままSCが入った状態でレースが終了という情報もあったので、あそこのポジション（2番手）でいる状況ではピットに入るわけにはいかず、アンドレに合わせていこうということになりました。ただ、終盤、思いのほか雨が多かったので、それは運がなかったということですね。

雨が降り始めてすぐに石浦選手がピットに入ってウェットタイヤに交換した時に、そのタイムも見ていたのですが、まだスリックの方が速いという判断でコースに残りました。

(ー今年、好調の理由は？)

昨年までが遅すぎたというの也有ります。今年ハドライバーのセッアップ能力や感度が高く、フィードバックが的確で、むらなくクルマを進化させていけていて、やはりドライバーのスキルが高いというのが好調の理由だと思います。

他には今年からクルマのレギュレーションが変わって、他と同じスタートラインに立てたのも大きいです (FN09シャーシ初年度は未参戦、2年目中盤からの参戦)。今年ハダラーラというクルマが、純粋な普通のレーシングカーなので、セッアップに関してもドライバーのフィーリングにしても、普通のレーシングカーのセオリー通りにやれば結果は出てくる。その分、それなりに外せば結果は出ない。昨年みたいに、どれがいいのだから悪いのだからわからないような、いつも模索しているような感じとは違います。

でも、序盤である程度いいところにつけていかないと後半になれば、1台体制のチームは2台体制のところと比べると不利になってくる。テストから好調で、開幕戦では2位という結果を出せて、第2戦では煮詰めきれないところがあって・・・今回はそのリベンジとして準備してきた結果、いい方向に来ており、予選も決勝もトップを狙えるところには来ていると思います。今回は結果的には残念でしたが・・・。

2台体制なら戦略を分けるということもできたとは思いますが、今回のようにワンツーを争う位置を走っていたら、そういう勝負はちょっとかけられなかったと思う。でもやはり2台体制の方が戦術も含めてレースの結果が残せやすいかな。シリーズポイントも2台の合計なので、1台体制では他よりも2倍稼がないといけないですから。

(ー他の1台体制の順位は意識するものなのでしょうか？)

それはありません。やはり目標はJPやアンドレでありロイック、そういうところなので。いかにそのトップチームをやっつけるかですね。

今年ハクルマは、速いクルマはどこに行っても速いと思うので、後半ラウンドも期待できると思います。

あと、2勝、3勝していかないとシリーズ争いはトムスに勝てませんからね。

