



**2011 AUTOBACS SUPER GT
Round 1 OKAYAMA GT 250km RACE
Race Report**

▽5月21日(土)~5月22日(日) 岡山国際サーキット(岡山県・美作市) | コース全長 : 3,703m

・5月21日(土)

公式練習 09:00 - 10:45 | ノックアウト予選 12:30 - 15:51 | 入場者数 : 8,500 人 |

・5月22日(日)

フリー走行 中止 | 決勝 14:00 Start [68 Laps / 251.804 km] | 入場者数 : 15,000 人 |

D'STATION KeePer SC430



Drivers	Qualifying	Final
脇阪寿一 / アンドレ・クート	14 位	14 位



東日本大震災で開催が延期されていた、SUPER GT 第1戦が岡山国際サーキットにて開催された。今回も、前回の富士大会同様、3月のテストデーが震災の影響でキャンセルとなった為、金曜日に慣熟走行日が一日設けられ、入場無料で開放された。年に1度の岡山大会の開催を待ちわびていた多くの観客が、3日間に渡り大勢サーキットへ詰めかけた。

5月21日(土)

| 公式練習 09:00 - 10:45 | ノックアウト予選 12:30 - 15:51 | 入場者数 : 8,500 人 |

○公式練習 | タイム 1'25.434 | 順位 : 12 位 | 天候 : 曇 | コース : ドライ | 気温 / 路面温度 開始時 : 21 度 / 23 度 > 終了時 : 24 度 / 29 度

朝から小雨に見舞われた岡山国際サーキットだが、公式練習開始前には雨はあがりドライコンディションとなった。まずは脇阪がステアリングを握り、車のセッティングを進めるためにコースイン。他車のコースアウトなどにより2度の赤旗中断となったため、プログラムを消化しきれない部分もあったが、前回から抱えていたマシントラブルの状況確認や足回りのセッティングを煮詰め、その後クート選手へドライバー交代。改善の余地は残るものの、その方向性を見出す事ができ、練習走行を終了した。



-脇阪寿一のコメント

「クルマは良い方向に向かっている。富士からブレーキを踏むとハンドルが取られるなどの不具合があり、パーツなどすべてチェックし、調べてもらっている状況。クルマを「攻める」ということは、ブレーキをしてクルマを止めると同時に、ブレーキで姿勢を作ってそこからコーナーに入っていくこと。そこが決まらないことには、今何もできない状態と言わざるを得ない」

○ノックアウト予選

| タイム 1'25.293 | 順位 : 14 位 | 天候 : 曇 | コース : ドライ | 気温 / 路面温度 開始時 26℃ / 31℃ 終了時 27℃ / 32℃

12:30 - 13:10 の GT500 クラスと 300 クラスの混走セッションで予選通過基準タイムをクリアすると、ノックアウト予選が始まる。最初の Q1 セッションから Q2 に進出できるのが 11 台 (この時点で 12-17 番手の決勝スターティンググリッドが確定)。次の Q2 から Q3 へ進出できるのが 7



台（同様に 8-11 番手が確定）。最後の Q3 でポールポジションから 7 番手のスターティンググリッドが確定する。

混走セッションは、まずカート選手からコースイン。ユーズトタイヤを装着し、コースコンディションを確認したのちにピットイン。ニュータイヤを装着しアタック開始。まだ走行せずにピットに待機中のクルマも多数あり、この時点では 5 番手のタイムを刻み脇阪へスイッチ。脇阪は、基準タイムをクリアするとピットへ戻りニュータイヤへ交換し、予選アタックに向けて待機した。

13:20 から 13:30 までの 10 分間が GT500 クラス専用の予選 Q1 セッションとなる。真っ先にコースインした脇阪は、タイヤに熱を入れてからアタックラップを迎えたが、全車アタックを終えた時点で 14 番手。ブレーキにトラブルを抱えたまま迎えた予選では、納得の行くアタックをする事は叶わず、Q1 で敗退する結果となってしまった。

脇阪寿一のコメント

「富士から続くブレーキの不具合が解消せず、最後まで満足の行くアタックとはならなかった。予選には厳しい決勝重視のタイヤを選択しているので、予選ではタイムロスがあったと思う。しかしこのブレーキの不具合さえなければ、予選でも決勝でも十分なパフォーマンスは期待できるタイヤを選択しているということをお我々は確信している。ここ岡山では、ドライコンディションで決勝を戦って、ポジションを挽回し、結果チームが決勝重視のクルマ作りをしているという事を認識してもらいたいと思っているが、前回の富士に続き今回も決勝日は雨の予報なので、決勝でポジションを挽回していくストーリーが実際には示すことができない可能性が高いのが残念。しかし、うちのチームはルーキーが乗っている訳でないので、ベテラン二人で落ち着いて決勝レースを戦っていこうと思う」

5月22日(日)

| フリー走行 中止 | 決勝 14:00 Start [68 Laps / 251.804 km] | 入場者数 : 15,000 人 |

○フリー走行

朝から豪雨に見舞われた岡山国際サーキット。降り始めの午前 7 時台には、コース上の至る所が川のようにになっており、また泥が流れ出てしまっている所もある程の状態。午前 8 時過ぎまで降り続けた結果、セッション開始 5 分前にフリー走行中止がアナウンスされ、同時に決勝前のウォームアップ走行が 8 分間から 25 分間に延長されることもアナウンスされた。

フリー走行が中止になってしまった事は、チームにとっては大変厳しい状況。脇阪の訴えにより、予選日の夜に決勝に向けてブレーキの不具合を解消すべく、メカニックたちは全力でメンテナンスをしていたからである。連日、深夜にまで及ぶ作業の中、考えられるパーツすべてをチェックし交換。チームはその不具合が解消されているかどうかを確認するつもりであったので、フリー走行が中止になった時点で、それは、決勝前の 25 分間のウォームアップ走行のみで確認せざるを得なくなってしまったのである。

○決勝 / 68 Laps / 251.804 km

| 順位 : 14 位 | ランキング : - | 天候 : 雨 | コース : ドライ | 気温 23℃ | 路面温度 29℃ |



決勝前の 12:38 - 13:03 で行われた 25 分間のウォームアップ走行で、これまでのブレーキの不具合がすべて解消できたことを確認した。メカニックたちの労が報われた瞬間である。スタッフ全員が苦悩の日々を経て、晴れて決勝の前に、この岡山の空の下でスタートラインに立つことができたのだ。この短い時間でさらにメンテナンスを施し、この戦闘力の回復したクルマをみなでダミーグリッドに送り出した。

朝の豪雨が嘘のように晴れ上がった岡山国際サーキット。決勝は、完全なドライコンディションとなった。ダミーグリッドでは、空気もクリアでレースに華を添えるレースクイーンの parasol が広がり、富士大会から一転、ムードは華やか。35 号車の周囲にも、たくさんのファンや子どもたちが応援に駆け付けてくれた。終始リラックスムードで過ごした脇阪は、スタートをクートに託しピットへと戻った。

午後 2 時、フォーメーションラップ開始、ローリングスタートにより熱戦の火ぶたが切って落とされた。岡山のレースは、過去も荒れることが多かったが、スタート直後はクルマが密集しているため今回も 35 号車の前方はトラフィックとなり混乱していたが、そこを落ち着いてクートは通過すると、3 周目で 23 号車をパス。さらに、前を行く 8 号車、24 号車の 2 台を猛追。8 号車が他車との接触でポジションを落とし 13 番手に後退すると、今度は 6 号車とテールトゥノーズとなった。その後、周回遅れのクルマに行く手を阻まれポジションダウンを喫し 12 番手となってしまった。

39 号車がルーティンのピットインをすませたのを皮切りに、続々と各車ピットイン。35 号車も 28 周目に 12 番手でピットイン。ドライバー交代、タイヤ交換、給油を行った。しかし給油の際にガソリンが漏れてしまい排気管の熱で引火してしまうトラブルが発生。迅速な対応で消火を行ったが、本来給油するはずの量のガソリンが給油できたかどうか確認できないままピット作業を終え、脇阪コース



に送りだした。車内にガソリンが燃えた臭いが充満する中、脇阪の猛追が始まる。全車ルーティンのピット作業が完了した時点で 12 番手を走行。脇阪のスティントでもブレーキの不具合が解消されたことを証明する快進撃を見せる。35 号車は再び 6 号車とのバトルを展開し、6 号車よりコンマ 5 秒上回るラップタイムで猛追、1 コーナーから 2 コーナーにかけて 6 号車をアウトからかわして 11 番手へ浮上。53 周目には 10 番手、54 周目には 9 番手と、脇阪のこれまでの鬱憤を晴らすかのような勢いのある走りで行くクルマに迫る。不具合が解消されたクルマで予選を戦っていたら、と誰もが悔やんでいたその時、58 周目に脇阪から「Low Fuel」の無線が入る。給油作業時に漏れてしまい引火したガソリン分がやはり脇阪のステ

イントを走り抜くには不足してしまうという結果となったのである。緊急ピットインを行い、足りない分のガソリンを給油し 6 秒でピットアウトするも、ポジションを 14 番手に落としてしまう。脇阪は残り周回も引き続き、誰もが速さを確信する走行を披露したが、時すでに遅くそのまま 14 位でチェッカーを受けた。

脇阪寿一のコメント

「富士からずっとブレーキの不具合で悩んでいたのですが、原因の見つけにくいトラブルをエンジニア、メカニックが見つけてくれて、決勝前のウォームアップ走行では完璧に治っていた。レースではマシンの全体的なバランスも良く普通にレースが出来た。我々は先を見据えて他のSC勢とはちょっと違うアプローチでクルマ作りをしていて、少々予選には厳しい要素もあるのだが、それ以上に富士・岡山とブレーキの不具合に苦しみ思うようにアタックできない状況だった。しかし、決勝では我々の目指しているクルマの方向性が正しいという確信も持てた。給油の際のトラブルは残念だが、こういった事はチームとコミュニケーションをもっともっと深めて克服して行けることだと思うし、今回のレースでは新たな手応えと確信を持つ事ができた。緊急ピットインで給油した事により、給油前と給油後ではクルマのバランスが違ったものとなり、結果的にはこれからのクルマの方向性が見えて来た事は不幸中の幸いだった。やっとスタートラインに立てたと感じているので、セパンでは面白いレースを皆さんにお見せ出来ると確信している」

前戦の富士大会からずっと抱えたままのブレーキの不具合がチームスタッフ全員の力で解決され、今回それを“速さ”として魅せつけることができた。次のレースをポジティブに戦える状況になったと報告できることがうれしい。しかし、今回の結果だけを考えれば、もちろん喜んでいられるものではないが、それと引き換えに得たものも大きく、チームと共に次こそはこの戦闘力を携えたクルマで、“脇阪寿一”らしい戦いをお見せできると約束したい。

次戦は、6月18-19日、マレーシア、セパン国際サーキットで開催される。