

86/BRZ Race 2019

Round2 富士スピードウェイ

2019.4.20-21



2019 Spring
Fuji Speedway
86/BRZ Race Rd.2

一六Racing Report

Vol.2

4.18 (Thu)

練習走行
Time 2' 08.46



初めてのコースとなる富士スピードウェイ。
全長4,563mの内、約1,500mを占めるホームストレートのある国際規格のレーシングコース。前半は高速コーナーを含むハイスピードセクション、後半は起伏のある高度なテクニカルコーナーが設置されている。
広いコース幅や先の見えないコーナーに戸惑いながらも、
少しずつタイムを上げていった。

4.19 (Fri)



この日は翌日の予選に備えての準備のため、フロントブレーキの交換・各種オイル交換を実施後、ブレーキの焼入れを行なう。

作業を終え、この日最終の走行のコースイン直前、エンジンルームから白煙が上がる。

不安そうに戻ってくる高村の顔が印象的だった。

原因は出走前に交換したブレーキオイルがこぼれており、それがエキマニにかかったことによるものだった。原因がすぐに判明したため、予定通りブレーキの焼入れを済ませることができた。

4.20 (Sat)

予選
Time 2' 07.628



予選当日。クラブマンオープンクラスは出走台数が他のクラスよりも多く、タイミングを逃すとタイムを出すことができない。そのためコースインやアタックをかけるタイミング、タイヤの空気圧等タイムを出すための様々な作戦をみんなで考える。これが功を奏し、自己ベストとなる2' 07.628のタイムで18位につけた。パドックに帰ってくる高村はなにやら不満げな様子。聞くと、「前の車両に引っかかった。もうちょっとイケた気がする。」とのこと。

4.21 (Sun)

決勝1heat
Time 2' 08.659



決勝レース1ヒート目。予選の結果により18番グリッドからのスタート。レース開始は8:30～と非常に早く、気温や路面温度も昨日までと違い、空気圧の設定に悩まされた。各車がグリッドにつきフォーメーションラップ後レーススタート。

スタート直後の1コーナーを超密集状態で各車一斉にコーナーへ侵入。コーナー出口でスピンした車両があり、危うく接触しかけたがなんとか回避した。
その後は安定してレースを進めていたが、ファイナルラップの最終コーナーで横に並ばれオーバーテイクを許してしまう。
結果17位でチェッカーを受けた。

4.21 (Sun)

決勝2heat
Time 2' 09.864

決勝レース2ヒート目。今回から初となる1日2ヒートのレース。
レース開始はお昼すぎだったため、1ヒート目に比べ気温・路面温度が非常に高かったため、レース前にタイヤの空気圧とローテーションするのかどうかの話し合いがあった。また、気温上昇によるドライバーへの負担も心配された。



1ヒート目は1コーナーに対してイン側からのスタートだったのに対し、今回はアウト側からのスタート。スタート直後、車両をコースのイン側に寄せようとしたが、後方からスタートを決めた車両に阻まれインへつくことができず、両サイドから挟まれる形で1コーナーへ侵入。コーナー出口の渋滞に捕まり、身動きが取れないまま23位まで大きく順位を落としてしまう。2ヒート目の結果で順位が確定するため、どのドライバーも必死。そのため、各コーナーで接近戦が長く続いた。1ヒート目の最後にやられた最終コーナーでのオーバーテイクもやり返し、21位でチェッカー。86/BRZレース第2戦富士を無傷完走で終えた。

初めての富士スピードウェイでの86/BRZレース参戦お疲れさまでした。
3月の鈴鹿から一ヶ月あるかないかというタイトなスケジュールの中、
このような結果を残せたことは素晴らしいと思います。

また、前回は8位入賞ということでチーム全体として上位入賞を！という
欲が出てきたことは良いとは思いますが、それが故にこれまであった緊張感や
本来の目的を達成するための細心の注意がやや欠けていたようにも感じます。

我々が普段行っている仕事というのは、同じようで同じではありません。
お客様によってクルマの使用方法や環境も違いますし、車の状態も同様に
同じモノは一つも無いと言っても過言ではないと思います。

常にお客様の安全・安心を第一に考え、一人ひとりが最善を考え行動できる。
そのような人財育成の場にレースという環境があることを望みます。

チーム代表 玉置 竜



チームアドバイザー 川端 伸太朗

今大会でプロジェクト発足から3戦目となり、エンジニアリーダーの西山さんは周りに安心感を与えるようなスムーズな作業をこなす成長ぶりが印象的でした。しかし、“慣れてきた頃が1番危ない”という言葉を象徴するように、以前にはなかったミスがいくつか出てきてしまいました。本人にとっても初参加の3名のエンジニアにとっても、このようなレースの現場で培った経験は今後の更なる成長に繋がりますので、とても貴重な経験になったかと思います。ドライバーの高村選手にとっては初めての富士スピードウェイ。単純そうに見えてとても難しいコースを少ない練習時間の中しっかりと攻略して、予選にはチーム員の期待に応えるとても良い走りを見せてくれました。

決勝は諸事情により私は見届けることができませんでしたが、マシンを無傷でゴールまで走らせ次戦に向けて収穫の多いレースになったと思います。

これからもチーム一丸となり皆様に良い報告ができるよう努めて参りたいと思います。

ドライバー

DRIVER

GR Garage 松山 高村 浩平

初めてのサーキット、初めての2ヒート制ということで、鈴鹿戦が終わってからずっと変な緊張感、というか不安な気持ちがありました。今回も無事クルマを持って帰ることができてホッとしています。

富士を走ってみて、レースレイアウトは単調に見えるのですが、実際は高速コーナーや高低差のあるコーナーが多く、鈴鹿とは全く違う難しさがありすごく苦戦しました。

1度練習中に高速コーナーでスピンしてしまい、クラッシュであわや走行不能になりかけたのですが、壁の寸前で止まることができました。あの時、スピンしながら「みなさん。

ごめんなさい。」と思いながらスピンしていたので、クラッシュせず止まれたのは我ながら“もってるな”と今でも感じざるを得ません。結果は、前回の鈴鹿のようにポイントを取ることはできませんでしたが、自分の経験として得るものが非常に多かったです。練習に行きたくても気軽に行ける距離にありませんので、次戦7月の富士戦まで実際に走ることはできませんが、車載映像見返したり店舗内のグランツーリスモで練習したりしながら、良いイメージをもって次戦に臨みたいと思います。



チーフメカニック

GR Garage 松山 西山 大智

メカニック

MECHANIC

今回のレースは富士スピードウェイ、1戦目の鈴鹿サーキットと違い、レースウィークに初めて訪れる形になりました。練習走行から決勝までやることはたくさんありましたが、「サーキットが変わるとこんなにも大変なのか」と思いました。パドックからピットまでの距離があり、アップダウンも激しいのでマシンの動きに合わせて移動するのが大変だったというのが第一印象です。作業といえば、今回のメンバーは鈴鹿戦にくらべ年次が

そろっていたため、作業を一通り経験しているメンバーで安心感が違いました。しかし、初めての2ヒート制（1開催においてレースを2回行う）、走行と走行の間隔が鈴鹿戦に比べて短いように感じました。トラブルが発生したり、予定通りに作業が進まないことから、ドライバーに不安を与える場面もあったかと思えます。

万全の状態を送り出したい気持ちで全員作業しているので、そういった意味では悔いの残る一戦になりました。次戦は7月、今回の反省点を活かしつつ、暑さに負けないよう準備段取りをしっかりと迎えたいと思います。



レクサス松山インター 西岡 直哉

今回の86レース参加で1番感じたのは、周りのチームの意識の高さ。両隣がプロチームで初めにパドック入りした時は、いつも自分たちがしている仕事となにが違うのかを見ようとしていたが、4日間参加して今思うのは、作業内容はいつも自分たちがしていることと全く同じ。ブレーキの点検、交換、油脂類の交換等。ただ、その同じ当たり前の作業を当たり前に正確に早くこなす光景に驚きと新鮮さを感じました。

自分たちと何が違うのか？普段街中を走っている車とサーキットを全開走行との違いはいろいろあるし、負荷が全然違うので壊れるところ、消耗が早いところなど違いはあるが、ドライバー（仕事ではお客様）が乗って安全な車（公道を安全に走れる車）を作るという点では同じ仕事をしていると感じました。それを行う僕ら自身の意識は、あのプロチームのメカニックから感じたものより低く感じたように思います。

仕事上、中間検査、完成検査がありますが、作業者はそれぞれ「検査があるから」という気持ちで作業をしているか？中間検査で、完成検査で何か不備やミスがないかを探す考え方が今の現場では定着してしまっている気がしました。

僕自身も気づかないうちにそうなっていたかもしれませんが、みんなそれに慣れてしまって違和感を感じないのではないかと思います。そうではなく、一人一人が責任を持って、作業者が「もっと完璧な仕事をするぞ」という意識、気持ちを持つことができないかと思いました。そうすれば中間検査、完成検査の意味は変わってきて、さらに安全な整備に繋がるのではないかと。

作業を行なううえでのノウハウや手順、コツなどがプロチームのメカニックに負けているとは感じませんでした。むしろ、こちらの方が勝っていると思うこともありました。でも、上記の意識の部分は完全に負けているなと感じました。

この部分をこれから参加されるメカニックにも感じて持ち帰ってもらいたいと思います。

今回の経験は整備士として今まで仕事を通じて身につけたことや考え方をガラッと変えられる内容でした。言葉で周りに伝えるのは難しいですが、自分なりに言葉にしていきたいと思っています。



J.Spot新居浜 相原 貴浩

今回、初めてのレースに参加させてもらいました。
店舗と違い限られたスペース、工具で作業をしないといけませんでした。
そう考えると、店舗で工具・機材が揃っている有難さを感じることができました。
ですが、レースもお客様が日常で使うのも「安心」「安全」は同じものだということも感じました。ですので、今回経験したことを普段の仕事にも活かしていきたいと思っています。



J.Spot宇和島 中田 健翔

今回のレースに参加して感じたことは、普段自分が整備しているクルマとのギャップに驚くことが多々あり、正直戸惑うことが多かった中、他のチームの技術、他店舗のエンジニアとの交流、情報共有ができたことが大変勉強になりました。
レース終了後、「もっと自分にできることはなかったのか」「もっとこうすれば良かったのではないかと反省する点があったので、もしまた参加できるのであれば、今回の反省点を踏まえ参加したいです。
帰社後、レースに参加した感想、伝えたい事などを朝礼で発表しましたが、殆どの方が興味を示さなかったのが大変残念で仕方ありませんでした。
伝え方が下手なためかもしれませんが、もっと今回のレースの事を伝えていけるように努力します。

一六レーシング運営担当

営業推進部 業務・企画G 藤井 健太

私は「庶務」としてレースに同行しております。

練習日は、先着順となる「走行券」を買う為に並んだり、ガソリンの購入、急遽必要となった部品を買いに出たりという裏方を主にやっております。また、サーキット関連、交通費、宿泊費等、お金の管理もやっております。今は、協阪さんやRECAROチームとの共同ブースでピットを作っておりますので、他のチームが走りに出た際の留守番も私の役目です。実際の現場では走る事も、整備をする事も出来ないのも、ドライバーやメカニックの移動の負担を少しでも減らしたいという想いもあり、富士まで往復約1600kmの道のりを、積載車のドライバーとして見事完走してきました！(笑)

N-ReBORN推進室 五嶋 一朗

今回、撮影係として帯同させて頂きました。

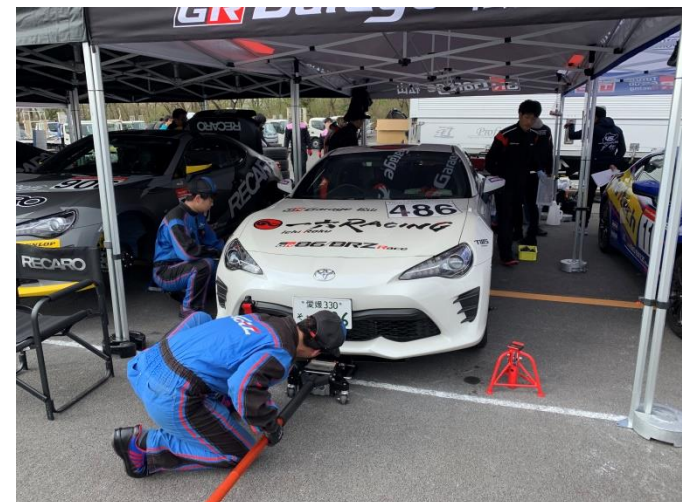
初めてのレースでは撮影ポイントやタイミング、屋外での動画の編集作業など、非常に難しく、思うようにできなかったのが正直なところです。また、撮影にあたり明確なコンセプトも自分の中で出来上がってなかったのが反省点です。ただ漠然とレースの雰囲気の皆様にお伝えできればと思っていました。

やはり伝えるべきポイントは、よくTVで見るような派手なレースシーンではなく、裏方で動いてくれているスタッフの行動や、表に出て来ない綿密で地味な準備作業・高村ドライバーと川端選手とのレース前のやりとりなど、現場でないと分からない事、こうしてレースが出来上がっていると言う事だと理解しました。

今後は見て下さる皆さんが、一緒に予選を乗り越えて、一緒に決勝レースを迎えられる気持ちになれる様な伝え方をしたいと思います。



GALLERY





GALLERY





GALLERY



NEXT BATTLE_
7.6-7 86/BRZ Race Rd.5
Fuji Speedway

