



CLICK TO PLAY

You Tube

ARTA DIGITAL CHANNEL





<u>ARTA 2014 RD.5 FUJI</u> 「自分たちの力で、前へ。」

あまりの豪雨に、富士の麗姿はおろか最終コーナーさえも肉眼で捉えることはできない。

真夏の暑さとの戦いになるはずだった第5戦富士スピードウェイは、またしても

気まぐれな空模様との戦いになってしまった。

土曜の予選から赤旗が相次ぐ難しいコンディションだった。

「赤旗です、ピットに戻ってください」8号車NSX CONCEPT-GTを担当するエンジニアの 佐藤真治の声に、コクピットの松浦孝亮は安堵の声を上げた。

「すごいラッキーだよ。もうちょっと行ってたらヤバかった」



コース上は水が溜まり、レーシングカーが走行できる範疇を超えつつあった。 それでも松浦は5番手でQ1を突破し、シーズン序盤には感じることのできなかった NSX CONCEPT-GTの挙動の向上に手応えを得ていた。

雨脚が弱まってQ2セッションが始まると、ヴィタントニオ・リウッツィがコースへと向かう。

「トニオさん、アタックのチャンスは2周しかないよ。前のクルマはタイヤのウォームアップに時間がかかって、最後の1周しかアタックしないと言っているから、早めに前に出よう」 GTマシンの挙動に慣れ切らずに苦戦が続いたリウッツィだが、コンディションが難しければ

GIマンノの争動に慣れ切らすに苦戦か続いたソフッツイだか、コフティションか難しければ 難しいほどF1経験者である彼のドライビングセンスは生きる。

最後の最後に雨脚が弱まった瞬間を縫うようにして、リウッツィは3番手タイムを記録してみせた。 その瞬間、ARTAのガレージもワッと沸き上がる。

「最後はすごくアンダーステアが強かったし、クリアなラップじゃなかったんだ。 クルマ自体はもっと上に行けたはずだ。でも良いスタートが切れたと思う」 当のリウッツィはさも当たり前と言わんばかりに落ち着いた声でアタック後の報告をした。



日曜の決勝も雨の予報。ARTAはGT300クラスを戦う55号車CR-Z GTも4位で予選を通過しており、 上位を窺うチャンスは充分にありそうだった。

だが、日曜は予想以上の激しい雨に見舞われた。

西日本を通過する大型台風の威力は、ここ富士にまで及んでしまったのだ。

「バランスとかフィーリングが掴めたらもうしっかり走る必要ないよ」

決勝を前にしたウォームアップ走行は、鈴木亜久里監督が安全性を考慮して松浦に

そう伝えるほどの雨量の中で行なわれ、結局は雨量増加のため赤旗が出されることになった。

「水が溜まってないところはこのタイヤで行けるけど、ちょっとでも雨が降ってくると

全然ダメですね」

55号車をドライブしてウエットタイヤの感触を確かめた小林崇志がそう言うと、

亜久里監督も「ピットインした方が良いんじゃない? 雨が強すぎるよ!」

と心配そうに無線で呼びかける。

レーダー上では、さらに強い雨雲がサーキットに接近しつつある。





決勝を前にグリッドに整列し、セーフティカー先導でスタートが切られてもなお、 ここから30分は雨が降り続くだろうというのがチームの見立てだった。

「コースケ、ストレート雨が強くなってるので気をつけて」

「ヤバい、何も見えない! これくらいのスピードで走ってもハイドロプレーニングが 起きてるんだけど!」

55号車のステアリングを握り3番手に浮上していた高木真一も、あまりのコンディションに

叫び声を上げていた。「あぶねー!全く走れない。もう1速、2速のレベルだよ!」 松浦は8周目に激しい順位争いで接触し7番手まで順位を落としたが、松浦のペースは 落ちていなかった。しかし事前の予想通り雨量は刻々と増していき、セーフティカーが導入された。 「セーフティカーが30分引っ張ってくれて赤旗終了でポイントもらえれば良いんだけどね(苦笑)」

エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市は、冗談とも本気ともつかない様子でそんなことを言う。



「このままターゲットラップまで来たら、(タイヤ交換をせず時間短縮して)

ドライバー交代と給油だけにしない? そしたら(タイヤ交換もするマシンの)前に出られるよ」セーフティカーの後ろで走る松浦がエンジニアの佐藤に相談する。

「このままセーフティカー先導のままレースが終わる可能性もあるじゃない?」

しかし佐藤はそれには賛成しかねるといった様子で無線を返す。

「序盤のペースが上がらなかったのがタイヤのせいだったら、またすぐに抜かれるよ。

レースが再開されるかどうか、それはギャンブルじゃない?」だが松浦も引き下がらない。

結局、佐藤は亜久里監督と相談して松浦の意見を採用することにした。

「今、亜久里さんとも話してそうしようということにしました。

セーフティカー先導のままミニマムラップまで来たらそうする」

しかしそんな相談が行なわれているのをよそに、レースは18周目で赤旗中断となってしまった。



「そりゃそうだよ。こりゃヤバいよ。コース上に留まるのがやっと。

もう息切れしてるからね、俺(苦笑)」高木はホッとしたように言う。

「真一のぼやき、面白いんですけど」

そう茶化す土屋に、高木は「ドリフトできる土屋さんでもヤバいですよ、これは!」と言い返す。 全車がグリッド上に整列して天候の回復を待ち、約30分後にレースは再開された。

レースは規定集回数に達していなくても、日没時間を勘案に入れて午後6時にフィニッシュを 迎えることになっている。残るレース時間を睨んで、松浦と佐藤の相談も緊迫してくる。

「あと何分でレース終了?」

「1時間45分後、18時で終了だよ」

「ミニマムで入るか引っ張るか、どうする?」

「今亜久里さんと話して、引っ張る方向で行こうかと思ってる」

30~40分後には再び雨が降ってくることが予想されている。

そこまで粘って走り、コンディションに合わせてタイヤ交換を行なおうというわけだ。



亜久里監督も「気合い入れていけよ、気合いを入れて!」と渇を入れる。

「さぁ真一、集中していくよ! タイヤ、ブレーキ、バッテリーの温度を上げて!」

土屋も55号車の高木に無線で伝える。しかし、雨が小康状態になり路面が乾いてくるに従って、

8号車も55号車もタイヤのフィーリングが悪化し、戦略も思わぬ方向に進みつつあった。

タイヤの内圧が予想よりも上がり、挙動がおぼつかなくなってきたのだ。

もうすぐ強い雨が降ってくるのは分かっているが、そこまで引っ張ることは難しい状況だった。

「タイヤは減ってないけど、グニュグニュ。

早めにピットインしてドライバー交代をして、雨が降るまでにプッシュした方が良いんじゃない?」

松浦がそう言うと、ピットで戦況を見守っていたリウッツィも同じ意見だった。

佐藤は急いでリウッツィにドライバー交代の準備をさせ、35周目に松浦をピットに呼び入れた。

しかしエンジンがかからない。20秒以上をロスして大きく順位を落とし、

リウッツィはコースへと戻っていった。





37周目に55号車もピットインし、小林に交代する。ここでライバルたちは タイヤを交換することなく給油とドライバー交代だけで済ませてコースに復帰し、 タイヤを換えなければならなかった55号車はその間に14番手まで交代してしまった。

「今ポジション13。全車ピットインしてこの順位です」路面はかなり乾いてきている。

このまま走り続けても入賞の可能性が極めて低いことは明らかで、スリックタイヤに交換して

一発逆転のギャンブルに打って出ることに反対する者は誰もいなかった。

もし路面が急速に乾けば、使い古しのウエットタイヤで走り続けている上位勢に対し、

1周で何秒も何十秒も速いタイムを刻めることさえあり得るのだ。

「もう入っても良いと思う。乾いてきてるから」小林が路面状況を報告する。

「小林、12位でゴールしても何の意味もネェよ。賭けに出るぞ!」

土屋が男らしく決断した。



「失敗するかもしれないけど、頑張るね」そう言いながらスリックタイヤで

コースに出て行った小林は、その周の最終コーナーでスピンを喫した。

路面はまだかなりトリッキーだ。

「焦るなよ、集中しろ。2周は慎重にいけ! 行くのはそれからだよ。

乾いてるところでプッシュしろ!」

そうして小林がプッシュし始めた矢先の59周目、またもや空から大粒の雨が落ちてきた。

「あ~、雨が降ってきちゃった」

「コース上に留まれないんだったら、危ないからピットインしよう」

エンジニアの一瀬俊浩は、安全を考慮して小林をピットに呼び入れた。

「すいませんでした」と謝る小林に対して、土屋は謝る必要などないと擁護した。

「お前が悪いんじゃないよ。スピンはしたけど良い仕事しただろ? 運がなかっただけだよ。

12位も21位も一緒だよ、だったら賭けに出るだろ」

確かにそうだ。与えられた状況の中で、彼らは自力でポイントを獲りに行った。



それが失敗に終わったのは、自分たちのせいではなく天候という運に恵まれなかったから。 それは結果論でしかない。

一方、ピットストップでポイント圏外まで後退した8号車も、自分たちの力でポイントを もぎ取ろうと懸命にプッシュしていた。

「トニオさん、プッシュプッシュ! 差は5秒。前のクルマを捕まえられるよ」 その佐藤の声に応えるように、ウエットの予選で見せたのと同じようにリウッツィは 良いペースで周回を重ね、10番手まで挽回してみせた。

そしてレース終了目前の59周目に再び雨脚が強くなる。

「ヘビーレインだ! 全然グリップしない! 最悪だ!」

再び危険なコンディションだと判断したレースコントロールはセーフティカーをコースに入れ、 結局レースはこのままチェッカーが振られることとなった。



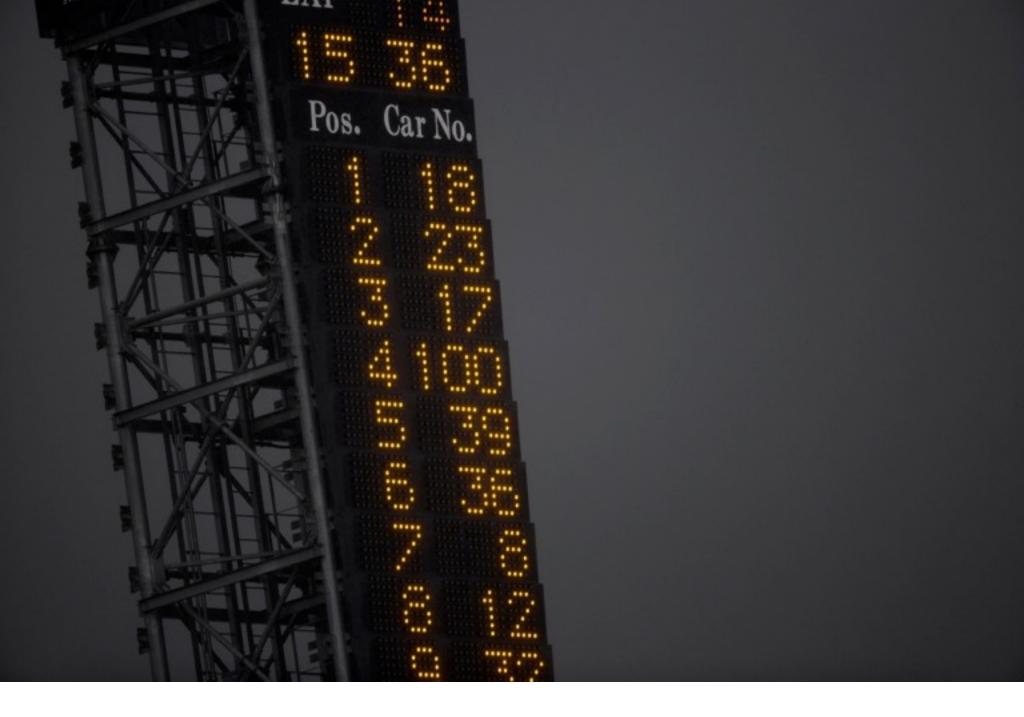
僅か1ポイント、されど1ポイント。

菅生での悔しさを晴らしたかったARTAにとっては、望み通りの結果ではない。

しかし、難しいコンディションと不運の中で意義のある結果を手に入れた。

何よりも、自分たちの力で掴み取ったというその感触が、次への活力になる。

前に進むために、自分たちの力で一歩を踏み出す。今の彼らにはそれだけの力があるのだ。



RESULT

GT500



ARTA NSX CONCEPT-GT NO.8 ヴィタントニオ・リウッツィ / 松浦 孝亮

公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
3位	10位	16.878	1'42.163	15位

GT300



ARTA CR-Z GT NO.55 高木 真一 / 小林 崇志

公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
4位	22位	1Lap	1'44.681	7位





[amsc参加企業]

オートバックス モータースポーツ連 絡協議会



BRIDGESTONE





















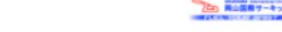


















AUG アウケ株式会社





IDDOWNING SKEES ON.

















CARALL オカモト産業株式合社

























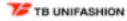














NAPOLEXX









Hitachi Chemical ECLIPSE















株式会社フィリップスエレクトロニクスジャパン







三菱重工業株式会社





A PART LIBRAR

MITSUBA

MITSUBISHI

MIRAREED







株式会社アネブル 株式会社サンコー

安全自助車株式会社 株式会社サンテック 株式会社イヤサカ

ブリッド株式会社

株式会社ウェッズ

株式会社ホットスタッフコーポレーション

Fデザインオフィス

株式会社ジーエス・ユアサバッテリー 株式会社湘南レオテック 株式会社錦織

具工業株式会社 日星工業株式会社 株式会社ユビテル

コアーズインターナショナル株式会社 株式会社バンザイ

株式会社ワッツ

2014年2月28日現在会員企業

amsc (AUTOBACS Motorsports Conference)とは株式会社オートバックスセブンを中心に、自動車用品関連企業約100社が参加する 任意団体であり、モータースポーツを核として「世界中のドライバーを車好きに変える」為に、自動車関連マーケット全体の活性化を 目的とした団体です。将来的には、日本のモータースポーツ文化の発展と新たなカーライフ文化の創造に貢献していきたいと考えております。







株式会社オートバックスセブン



ARTA Project



ARTA DIGITAL Youtubeチャンネル

To be continued next race.....



Copyright c2014 ZEROBORDER INC. All rights reserved. No reproduction or republication

Director and Photographer: Masakazu MIYATA

Text: Mineoki YONEYA

Design and Web Creator : Akira YOSHIDA

Special Thanks: AUTOBACS SEVEN CO.,LTD