KONDO Racing×日産自動車大学校×スリーボンド

「僕たち私たちの GT3 チャレンジ」

「10時間」の壁を越えて…

スーパー耐久シリーズ 2017 第 5 戦富士 10 時間耐久レース

レポート 日産横浜自動車大学校 学生広報

2017 年 8 月 31 日～9 月 3 日

FUJI Speed Way

このプロジェクトは下記のパートナー企業に支えられています

NISSAN ThreeBond FALTEC ALTIA PITWORK F-Premium AUTECH パーソルR&D UD TRUCKS

日産プリンス東京 ROCK PAINT Quick Pro Paint 北関東クリーン社 PREMIERAssist ANA clarion akebono ZOJIRUSHI

YOKOHAMA 日成アドバンス MAC TOOLS JVCKENWOOD KAMIMOTO texcy luxe NGK NTK Bosch Engineering リボビタンD KONDO Racing Team

初めに

ここでポールを取ればシリーズ制覇の兆しが見えてくる。

9 月 2 日、3 日に行われたスーパー耐久シリーズ第 5 戦富士 SUPER TEC。10 時間というシリーズ最長の長丁場のレースであり、チーム及びマシンの消耗戦となった。

現在シリーズ 1 位の”ARN Racing”とは総合ポイントで 6 点差がついていたが、今回の富士戦はボーナスポイントが付与されるため、年間チャンピオンを目指す上で外せない一戦となった。

予選結果

10 時間のレースという事もあり、エンジン及びミッションといった主要部品のオーバーホールを行ったため、実質シェイクダウンとなった。A ドライバーである内田選手が 1’41.513 というタイムを叩き出し、A ドライバーの中では 3 位という快調な滑り出しを見せた。

一方、B ドライバーの藤井選手はトラフィックに巻き込まれ、1’40.537 となり、B ドライバー内では 4 位という結果だった。

しかし、2 名のドライバーの合算タイムである予選正式総合結果は 3’22.050 で 2 位となった。1 位の 8 号車とは 0.3 秒差と惜しくもポールを逃してしまったが、車両の調子は「去年度の富士戦よりも良い仕上がりだ。」と藤井選手も絶賛するほど良く、ベストコンディションの状態で決勝戦へと駒を進めることができた。

POS.	No.	Car	Time	Gap
1	8	ARN Ferrari488 GT3	3’21.748	
2	1	スリーボンド日産自動車大学校 GT-R	3’22.050	0.302
3	777	D’station Porsche	3’22.407	0.659

決勝結果

まさに「勝利の女神がほほ笑んだ」そんな一戦だった。ファーストドライバーは藤井選手。8 時きっかりにローリングスタートでメインストレートを抜け、1 コーナーへノーズを入れた。ポールスタートの 8 号車も好調なスタートを切り、1 号車は後を追うような形となった。長時間のレース故ブレーキローターが 10 時間も持たないと予想され、エンジンブレーキを巧みに駆使しブレーキに負荷をかけない走り心がけていた。トラブル無く 44 周目を迎え、最初のピットインとなった。ドライバーを藤井選手から内田選手へ交代、タイヤ交換と給油を行い再びコースに降り立った。ここで、89 号車のフェラーリが給油のみのピットイン戦法を行い、1 号車の前に躍り出た。60 周目、1 号車と 777 号車の 3 位争いが勃発した。熱いデッドヒートを繰り返していたが、ブレーキを労わる走行スタイルのため思うようにペースを上げられず、3 位を譲る形となった。79 周目、予定通りの二度目のピットインが行われ、平峰選手に交代。レースは好調と思われた。しかし、下位クラスの車両と接触、フロント左カナードを失った。105 周目にオイルフラッグが振られセーフティーカーが入る事になったが、1 号車にとっては転機であり、前の車両との差が一気に縮まった。この後、内田選手の第 4 スティント、藤井選手の第 5 スティントとトラブルもなくドライビングできたと思っていた矢先、183 周目、左リアタイヤのバーストにより緊急ピットインを行った。5 位に下がったものの、運よく車両へのダメージは皆無であったため、すぐにコースへ復帰した。200 周を超えたところで 3 号車が黄旗追い越しのためピットスルーペナルティが課せられ、その間に 1 号車が追い抜き 4 位へと浮上。ここから調子を戻し、その後のスティントを繰り返した。最終スティントを迎えたのは平峰選手。バーストの時に出来てしまったタイム差を引きずってしまい 1 位は難しいと考えられたが、最後の希望に賭けて諦めず尽力した。333 周目、長かったレースに終止符を打った。結果、1 号車は 4 位でチェッカーを受けた。

どんよりとした雰囲気でミーティングルームへと戻り、学生とドライバーと終礼を行っている最中、嬉しい知らせが来た。3 位でゴールした 89 号車にペナルティがあったことが発覚し、滑り込みで 3 位へ浮上、なんと表彰台へ上ることができた。年間チャンピオンは苦難の道ではあるが、優勝を夢見て、次の最終戦へと進むこととなった。

POS.	No.	Car	Lap	Time	Gap
1	8	ARN Ferrari488 GT3	335	10:00’25.556	
2	777	D’station Porsche	335	10:01’30.732	1’05.176
3	1	スリーボンド日産自動車大学校 GT-R	333	10:01’48.473	2Lap

ポイントランキング

赤字：ポールポジション 1 ポイント付与

POS.	No.	Car	もてぎ	SUGO	鈴鹿	AP	富士	Total
1	8	ARN Ferrari488 GT3	10.0	14.0	14.0	22.0	32.0	92.0
2	1	スリーボンド日産自動車大学校 GT-R	21.0	21.0	5.0	7.0	19.0	73.0
3	777	D’station Porsche	0.0	7.0	11.0	16.0	23.5	57.5

レースを終えて

藤井選手

「諦めないといいことがあることを今日実感した。」

「チームの人数が参戦チームの中でもおそらく最多で、チーム全員がいい結果を残したいとを想っているからこそ運が舞い降りてきたのではないか。」

「タイトルは厳しい道のりだが少し楽になったし、最近運がなかった中で運が回ってきてよかった。」

平峰選手

「終礼の途中で呼び出されたときは何かやってしまったかと思い少し怖かったが皆が運を持ってきてくれた。」

「4 位という結果に満足し、頑張ったと思っていると表彰台に登れなかったかもしれないが、敵も一生懸命やっている中でも、うちのチームの方が頑張ったからこういう結果になった。」

「この運をキープしつつ今回以上に自分たちのできる準備をすれば岡山でいい結果を残せると信じている。」

内田選手

「3 位ではあったが結果としては皆さんと表彰台の喜びを分かち合えて良かったと思う。」

「これだけのメカニックやドライバー、そして皆さん学生スタッフのいるチームってなかなかいない。そのチームが一生懸命戦ってミスもなく頑張ったが、4 位だったのが悔しくて涙が出そうだった。だけど努力して準備してきた結果として運が舞い降りてきて表彰台に乗ることができた。」

「チャンピオンになるのは 1%の可能性もしくは 5%かもしれないが、可能性がある限り一生懸命頑張る。」

講座

MAC TOOLS

MAC TOOLS が発売している様々な工具を使用してその工夫を体験することができた。スパナにはナットに工具をかけた状態で力を掛けても外れにくい“ナックルセイバーシステム”という工夫がされていたり、ドライバーの持ち手には“ペンタグリップ”というとても握りやすい形状になっており、普段使っている工具との使いやすさの違いに学生は興味津々だった。

ThreeBond

実際に製造工程や整備で使用されている各種潤滑剤やシール剤の説明をしていただいた後にガスケットの塗布体験や実際に自動車に使用されている油膜取り剤と撥水コーティングの施工を体験することができた。

JVC KENWOOD

様々な商品を手がけている中でも、最近装着率の高まっているドライブレコーダーのことを詳しく教えていただいた。実際に他社製品と比較した動画では対向車や前走車ナンバーなどが厳しい条件の中でもくっきり見えるようになっていてJVC KENWOOD の技術力の高さを知ることができた。

NGK

スパークプラグのことについて詳しく教えていただいた。普段授業で習ったことよりも一歩踏み込んだ内容でレース用のプラグのことや、品番の見方、プレミアム RX プラグのことについて話していただいた。学生も授業では習っていない新しい知識をとても真剣に学んだ。

UD TRUCKS

普段学校の教材として使用している実習車とはスケールの違うエンジンや各種パーツ、ボルトナットに目を丸くしながら見ていた。実際に運転席に座った学生は乗用車との目線の違い、内装の違いに興味津々で観察をし、身をもって乗用車とトラックとの相違点を学んだ。

ベストカー

広報は今回、株式会社講談社ビーシーで編集の仕事をしている塩川さんに授業をしていただいた。レポート作りのコツ、やってはいけないことなどをとても面白く解りやすく説明頂いて全員引き込まれるように話を聞いていた。今後レポート作成や取材に当たる際に生かせる有益な知識を教えていただけた。

STO 活動

今年度からスタートセレモニーや車両ステッカーチェック、ドライバーズミーティング受付といったスーパー耐久の運営に関する仕事も活動の一つに加わった。学生は普段では体験できない活動に積極的に参加し、レース運営に貢献していた。

インタビュー

MAC TOOLS 奥津さん・福原さん

Q. 学生が工具を選ぶ上で気にして欲しいポイントはありますか？

A. 気にして欲しいと言うより、工具に興味を持って大切にして頂きたい。工具は仕事でも使うので、興味を持って大切にして頂くことで丁寧な作業などに反映されていくものだと思う。

ThreeBond 勝本さん・渡邉さん

Q. 6 年目を迎えて最初の頃と何か変わったことはありますか？

A. 6 年間の中で言うとチームがとても強くなったっていうのが一番かなと。チームとしてのレースとしての結果が凄く今出ていると思うので引き続き皆さん良い経験をしていただけたらなと思います。

JVC KENWOOD 石井さん・前田さん

Q. 良い音とはどの様な物ですか？

A. CD にすると切り捨てられてしまう部分の領域の音をいかに聞こえるようにするかですね。K2 での配信を行っていて、他社の配信サイトに比べるとわが社のものは良い音といわれています。　*K2：デジタル高音質化技術

NGK 金城さん

Q. このプロジェクトを通して学生に伝えたい、伝わって欲しいことはありますか？

A. まずは NGK を知って貰いたいと言う事と、スパークプラグの正しい知識というものを学生の皆さんにお伝えしたいと考えています。

UD TRUCKS 阿尾さん

Q. 今後の学生に期待することはありますか？

A. 学生さんたちには向上心を持っていただきたい。やっぱり自分は何を目指しているのか、何をやろうとしているのか、選んだ職業、やりたいものに対しての向上心というのを持っていただきたいと思います。

テクニカル領域

今回学んだこと　テクニカルリーダー　羽田凌太

今回スーパー耐久のレースを副リーダーとして参加させていただいて今までとは違う「副リーダーの立場」でないと気づけないことがたくさん見つかった。

ピット内のメカニックの気迫やドライバー真剣な眼差しなど物凄い威圧感であり、ピットに初めて立った人は緊張感や不安しか感じないと思う。この環境下で学生のみんなはたくさん成長してどんどん目の色が変わっていき、それにつられるように自分も「置いてかれるものか!」と必死になってやっていた。この思いが一つになったときにこのスーパー耐久レースというものは完成すると思う。

3 位の表彰台に登れるようになったと聞いたときの楽しそうなドライバーさんと学生達をみて、これが、スーパー耐久レースがやめられない理由だなと思った。また良い結果を出すために、絶対に来年も参加したい。

マネジメント領域

今回学んだこと　マネジメントリーダー　小又大樹

今回副リーダーを務めることになりとても緊張した。自分は普段から前に出る性格ではなく副リーダーとして責任を果たせるかとても不安だった。しかし、自分がどこまでできるかという点で楽しみでもあった。今まで自分が経験してきた知識を生かし、班リーダーに意見をもらうことで「円滑にその場が回るためには?」を考えながら繰り返し会議を行うことで、より S 耐スタッフとして協調性が高まり、そのお陰で予選、決勝日の応対を円滑に回すことができた。副リーダーになりより多くの知識、経験をすることができ、人として、また少し成長出来たのでは無いかと感じた。

ドライバーサポート領域

今回学んだこと ドライバーサポートリーダー 髙井伸悟

今回の富士戦は 10 時間耐久という長丁場であったため、これまでは 2 人でドライバーサポートの仕事をしてきたが、今回初参加の一年生を 3 人含む 4 人で富士戦に挑んだ。4 人でドライバーサポートの仕事をするのは初めてであり、一年生にどう仕事を割り振ればいいのかという課題があったが、一年生の飲み込みはとても早く、作業も円滑に行えた。

決勝では、ドライバー交代が約 40 周毎にあったため忙しかったが、それでも怪我などなく一生懸命に、楽しんで仕事を全うできた。

ドライバーサポートはとてもやりがいがあり、人と繋がることができる仕事なので来年以降もこの経験を継いでいってほしい。

広報領域

今回学んだこと 広報リーダー 大滝琉久

今回で 3 回目となる S 耐広報の参加であり、今回初めてリーダーとしての参加であった。今まで先輩頼りであったスケージュールの編成やレポート作りといった作業を主体で行うことになり、あたふたしてしまう場面も少なくなかった。また、先輩方のように班員をうまく指揮できず、レポートの題材でもある資料不足も多々あり、反省点がかなり見つかった。しかし、班員のサポートも手厚く、今回の S 耐を無事乗り切ることができてとても嬉しく、感謝の気持ちでいっぱいだった。

今回の反省点を今後の活動に生かし、より良い広報活動・レポート作りに繋げていきたい。

今回学んだこと　総リーダー　佐藤　亮

6 年目を迎えたこのプロジェクトであるが、今回は過去最長の 10 時間耐久、STO サポートなど多くの事柄が変更され、非常にチャレンジングな内容となった。

きっと多くの混乱や戸惑いがあるだろうと予測していたが、私はどんな活動においても、周りが見えなくなってしまってはいけないと考えている。私にとって 5 回目の参加となる今回の富士戦ではリーダーとしてそのことをとても強く実感した。

予想通り初日からイレギュラーが発生し、迅速な対応が求められた。その際に、「どの班がどういう状態か?」など、全体の状況を把握していないと的確に指示が出せないと感じた。

ただ、初日にそれを実感出来たことで、翌日以降の活動にその反省を活かせたと思う。自分だけでなく、全員が周りの状況を把握しやすい様に工夫をし、共感を得られた時は嬉しかった。

そして一番のハイライトは何と言っても 3 位表彰台獲得だと思う。学生たちは誰も諦めていなかった。「レース終了まで何が起こるか分からない、ずっとパワーを送り続けよう。」と、全員がお互いを鼓舞し続けていた。

その想いが届き、結果に繋がったことは本当にすごいことだと思う。「学生ひとりひとりが出来ることをやっていれば、その頑張りは報われる。」ということが立証された事が今年の一番の収穫だったのではないだろうか。

私個人としても、今までの活動の中で一番嬉しく、達成感のある活動となった。支えてくださった多くの方々には感謝の気持ちでいっぱいだ。そして改めて自分の未熟さや課題も発見出来たので、これからも様々な活動へ積極的に参加し、全力で取り組むことでもっと成長していきたい。

これらの活動に支援、応援してくださる全ての方に感謝申し上げます。
学生一同、これからも精一杯取り組んでいきますので、今後とも宜しくお願い致します。

レポート作成　日産横浜自動車大学校　大滝