

NEWS PAPER

挑 む た ち

RACE ARCHIVE
Rd.1・2
SUZUKA CIRCUIT

INTERVIEW

王者を見据えた 再構築

38号車ドライバー
阪口 晴南

Sena
SAKAGUCHI #38



www.inging.co.jp

TODAY'S RACE Rd.3・4

MOBILITY RESORT
MOTEGI
4.19 SAT/20 SUN



#2

RACE ARCHIVE

Rd.1 鈴鹿サーキット
SUZUKA CIRCUIT

決勝 3月8日(土)
天候：曇り
路面：ドライ

公式予選から約4時間インターバルを経て迎えた第1戦の決勝レース。曇り空で気温13度/路面温度21度というコンディションのもと、午後2時45分にフォーメーションラップがスタートした。

オープニングラップからセーフティカーが入る



カーブでクラッシュが発生し、オープニングラップからセーフティカーが入る展開となった。レースは5周目にリスタートを迎えるが、大湯の背後からは#28 小高一斗が迫ってきた。7周目、大湯はメインストレートで背後につかれ、1コーナーでオーバーテイクを許し11番手に順位を下げる。しかし、その周に大湯は#28 小高を抜き返してみせた。9周目、大湯と#28 小高はサイド・バイ・サイドのまま1コーナーからS字に入る。ファンを沸かせるバトルとなったが、S字で#28 小高がわずかに姿勢を乱してしまった。

大湯は前に出ている状態だったが、運悪く#28 小高のフロントウイングが大湯の左リヤタイヤをかすめてしまった。大湯はスピンを喫し、エンジンが停止してコース上にストップしてしまう。

#28 小高もグラベルに停止しており、レースは2度目のセーフティカーランとなった。折しもレースは10周目を迎えており、タイヤ交換が可能となるピットウインドウがオープンした。隊列につけていた全車がピットレーンに殺到し、2台体制のチームは1台ずつタイヤ交換を行っていく。ただ SANKI VERTEX PARTNERS CERUMO・INGING は、大湯がストップしたことで阪口のみがピットインとなった。チームはこのタイミングで抜群のピット作業を披露。阪口は大きく順位を上げ、5番手につけ13周目のリスタートを迎えることになった。

なんと三回目のセーフティカーが入る展開に



再開後も日立 Astemo シグネでクラッシュがあり、このレースは3回のセーフティカーが入る荒れた展開となったが、そんな第1戦のレース後半、やや阪口はペースに苦しみむことになった。リスタート直後、#7 小林可夢偉に先行を許し6番手につけた阪口だが、先頭集団とは少しずつギャップが広がり、後方を気にしながらレースを戦うことを強いられた。ただ、阪口はオーバーテイクを許すほどではなく、27周のレースを順位を守ってフィニッシュ。6位に食い込み、まずは開幕戦を入賞で終えた。ここまでなかなかロングランが試すことができていなかった阪口にとっては収穫を、またリタイアに終わったとはいえ、序盤の大湯のペースも悪いものではなく、2台はそれぞれ手ごたえも得る開幕戦となった。3月9日(日)に行われる第2戦に向け、チームはふたたび調整を進めていく。

Results 38 阪口 晴南 予選 13位 決勝 6位 39 大湯 都史樹 予選 12位 決勝 リタイア

RACE ARCHIVE

Rd.2 3月9日(日)
天候：晴れ
路面：ドライ

大湯、好発進をみせ6番手に

予選終了から3時間半という短いインターバルで迎えた第2戦の決勝レースは、午前

前に続き風が強いなか、気温15度/路面温度38度というコンディションとなった。第1戦では、オープニングラップからクラッシュが起きセーフティカーが導入されていたが、今回はアクシデントはなく進んでいく。大湯は好発進をみせ6番手に。一方の阪口は、グリッドが日陰だったことが影響し、ややホイールスピン。17番手で1周目を終えた。



TODAY'S RACE Rd.8&9
MOBILITY RESORT MOTEGI 4.19 SAT/20 SUN

新たに採用されたピットウインドウ規定

この日の第2戦は、2025年から新たに採用されたピットウインドウ規定でのレースで、1周目を終えた時点でタイヤ交換を行うことができる。混雑しているスタート直後にピットインし、アンダーカットを行えばポジションを上げられる可能性もある。後方集団でのレースを強いられた阪口は、この戦略を使うことになった。1周を終え最終コーナーを立ち上がった阪口は、そのままピットイン。7.8秒という作業でコースに戻っていく。一方で大湯はそのままコース上にステイし、31周のレースのうち11周を終えてピット作業を行った。チームは6.4秒という素早い作業で大湯を送り出した。



阪口、苦しい状況も粘り強く戦う

ただ、ピットアウトした大湯の背後からは同時にピット作業を行った#7 小林可夢偉が急接近。スプーンカーブでサイド・バイ・サイドの戦いを強いられた。しかし大湯は絶妙のコントロールでこれを退け、ポジションをキープ。その後も#7 小林が何度も大湯に接近することになったが、このスプーンカーブでのディフェンスがその後の大湯の順位にも繋がるものとなった。初めて採用されたピットウインドウでのレースだけに、各車の作戦は分かれることになったが、順位が落ち着くと、大湯は7番手。一方の阪口は15番手でレースを戦うことになった。阪口はこの日は『前日とは違うネガティブなところが出てしまった』と作戦も奏功せず苦しいレースを強いられることになるものの、第1戦同様ロングランでのデータを蓄積するべく、粘り強く戦っていった。

最低限の結果とデータを持ち帰る



荒れ模様となった第1戦と異なり、この日はセーフティカーランがないレースとなっていたが、28周目、2コーナーでストップ車両が発生し、セーフティカーが導入された。そのままレースはフィニッシュを迎えることになるが、2番手の車両に5秒加算のペナルティが出されていたことで、フィニッシュ時は上位の全車がチェッカーに向けなだれ込むことになった。大湯はその集団のなか、7位でフィニッシュ。今季初ポイントを獲得した。一方阪口は15位でチェッカーを受けた。ライバルたちが速さをみせるなか、表彰台争いとはならなかった SANKI VERTEX PARTNERS CERUMO・INGING だが、今後のシーズンに向け最低限の結果とデータを持ち帰り開幕大会を終えた。



Results 38 阪口 晴南 予選 16位 決勝 15位 39 大湯 都史樹 予選 8位 決勝 7位

The INTERVIEW #1

王者を見据えた再構築

38号車
ドライバー
阪口 晴南

Sena SAKAGUCHI

後

方からのスタートを強いられましたが、今季は最終戦にも鈴鹿でレースがあるので、1周目にピットインする戦略を考えました。スタートでは自分のグリッドが日陰で路温が低く、ホイールスピンもあって良いスタートを切ることができませんでしたが、そのままピットに入りました。その後のペースもあまり良いものではなく防戦一方のレースになってしまいましたし、前日とは違うネガティブなところもありました。昨年は終盤良い手ごたえがありましたが、今年はまた新しいタイヤに合わせて構築しなければと思っています。ただ、昨年頻発したトラブルも改善されましたし、データも集めやすくなりました。それを活かして次戦以降も頑張りたいと思います。

しっかり解析する

結

果は7位でしたが、ラッキーもあった7位でした。レース途中で小林選手に迫られましたが、そこを抑え切れたことが大きかったです。こちらの方がピークがなくなるのは早かったのですが、なくなってからは近いペースで走ることができました。また、途中速い車両を無理に防ぐことなく先行させ、勝負どころで耐えることができたのがポイントに繋がったと思います。ただ、予選である程度の手ごたえがあったのですが、それを考えると少し苦しいレースになりました。今後その理由をしっかりと解析しなければと思っています。次のもてぎはどちらかというと鈴鹿よりも相性が良いと思っています。今回得られた課題を活かしていきたいですね。

Toshiki OYU

39号車
ドライバー
大湯 都史樹



To be Continued...

www.inging.co.jp