

## 2026 SUPER FORMULA Rd.3 九州大会 オートポリス

### 悪天候のため決勝レースは赤旗中断を経て中止へ

TEAM GOH（チームゴウ、代表：池田和広、監督：芳賀美里）は、4月25日～26日の週末に大分県のオートポリスで開催された2026年全日本スーパーフォーミュラ選手権第3戦九州大会オートポリスに挑みました。

TEAM GOHの53号車をドライブするチャーリー・ブルツ選手は、土曜日午後の予選Q1のAグループに出走しましたが、パワーステアリングのトラブルが生じたことでタイムを失い、決勝は22番手からのスタートとなりました。

翌日曜日、決勝レースは悪天候によりセーフティカー先導でスタートしたもののオープニングラップで赤旗。天候の回復が見込めないためそのまま中止が宣言され、レース不成立となりました。今大会の予選結果が引き継がれる代替レースの開催については後日詳細発表される予定です。



Rd.	サーキット	周回数	天気	予選	決勝
3	オートポリス	41	雨	22	不成立

※天気は決勝スタート時

#### ◆ドライバー チャーリー・ブルツ選手のコメント

「オートポリスでは、まず土曜日の走り出しがとてもポジティブでした。FP1の大半を通して高い競争力を示せました。今シーズンここまでの流れを考えると、これは大きな前進です。走るたびに少しずつ改善できていることを実感できています」

「予選では残念ながらパワーステアリングのトラブルが発生してしまった影響で大きくタイムを失ってしまい、本当に悔しい結果になりました。予選は実質1周、一度きりのチャンスです。またオートポリスのようにオーバーテイクが難しいコースではいかに決勝グリッドで前にいけるかの重要性が高いわけですが、その大切なアタックラップでパワステが使えなかったことで全てを失ってしまい、チーム全員が悔しい気持ちを味わいました。ただ、今大会に持ち込んだアイデアは、もてぎと比べると確実に効果をみせていたと思いますし、土曜日全体を振り返れば、確かな前進、手応えがありました」

「開幕戦が終わってからこの数週間は、もてぎでの内容を振り返りながら、どこを改善すべきかを徹底的に分析してきましたが、土曜日の予選終了後はさらに今大会の決勝に向けて集中していました。日曜日朝のフリープラクティス2では41周のレースを想定する中で、タイヤのデグラデーションと、そのマネジメントについて確認しながら、ロングランでの安定性重視で進めました。ウェットでのペースはもてぎに引き続き今回もとても力強く、改めて自分たちがウェットコンディションで十分に戦えることを確認し、自信を深めました」

「それだけに、決勝レースが中止になったことは残念で仕方ありません。22番手からのスタートを簡単に考えてはいませんが、オーバーテイクのチャンスがあると思っていました。昨年12月のルーキーテスト以来、走るたびに課題に対する解決策やアイデア、改善点をみつけることができているし、セッションごとに着実な進歩を重ねてきています。パフォーマンスをもう一段引き上げてポイント争いに加わるために必要なピースが、ひとつずつ揃い始めている手応えがあります。次の鈴鹿では、現在の取組みがさらに競争力となって表れてくれるはずですし、きっとそれを示せると思っています。この週末もたくさんの応援をありがとうございました。次戦もよろしくお願いいたします」





#### ◆チーフエンジニア 柏木良仁 のコメント

「土曜日のフリー走行全体としては、中古タイヤでは一定のパフォーマンスを確認できましたが、一方でニュータイヤを投入したアタックでは、セット変更を加えたもののバランスがあまり良くなく、十分にパフォーマンスを引き出せないという課題が残りました。予選シミュレーションでもニュータイヤを使用しましたが、パフォーマンス面ではやや物足りない内容だったと思います」

「予選は課題の改善に向けてセットアップを少し調整してのぞみました。中古タイヤで1周し、その後ニュータイヤに交換するタイミングでフロントジャッキが故障してしまいタイヤ交換に時間を要しましたが、予定時間内ぎりぎりにコースへ出ることができたため、アタックまでのウォームアップ自体は通常どおり実施できました。しかし、パワーステアリングが何らかの理由で作動せず、その影響で満足なアタックができずに Q1 敗退という結果となりました」

「日曜日朝のフリー走行は開始から 20 分程でウェットコンディションとなりましたが、2月の鈴鹿テストと、もてぎ開幕大会の土曜日レースを踏まえると、我々はドライよりもウェットの方が比較的高いパフォーマンスを発揮できていたと考えていたので、決勝がウェットになれば順位を上げられると考えていました。朝の走行全体としての感触は、若干修正したい部分はあったものの、フィーリング自体は悪くありませんでした」

「決勝がウェットになることは確実でしたが、もし朝のフリー走行時のように水量が少ないコンディションであればタイヤの摩耗が比較的大きくなるため、何台かはピットインする車が出てくる可能性もあると考えていました。自分たちとしてはそれは避けたかったので、できるだけタイヤに負担をかけない方向のセットアップにしたつもりです。ただ、決勝は1周のみで中止となってしまったため、そのセットアップが本当にレースで功を奏したのかは証明できませんでしたが、方向性そのものとしては間違っていないのではないかと考えています。次の鈴鹿に向けて、さらに課題の改善、解決に努めます」