

Media Information

2026 年 7 月 18 日

チャーリー・ブルツ選手、第 6 戦は 21 番手でチェッカー

7 月 18 日(土)、第 3 回瑤子女王杯 2026 年全日本スーパーフォーミュラ選手権第 6 戦が静岡県の富士スピードウェイで開催され、TEAM GOH（チームゴウ、代表：池田和広、監督：芳賀美里）の 53 号車をドライブするチャーリー・ブルツ選手は、15 番手からスタートし、21 番手でフィニッシュしました。



Rd.	サーキット	周回数	気温	路温	天気	予選	決勝
6	富士スピードウェイ	41	25℃	29℃	曇一時雨	P15	P21

※天気は決勝スタート時

7 月 18 日(土)の富士スピードウェイは、フリープラクティスが行われた前日に続いて不安定な天候となり、朝から霧が立ち込め、空は厚い雲に覆われていました。直前まで予定どおりの開催が危ぶまれる状況でしたが、予選 Q1 は午前 8 時 15 分からウェットコンディションでスタート。チャーリー選手は午前 8 時 30 分開始の Q1 B グループに出走しましたが、カットラインに約 0.05 秒届かず、8 番手でノックアウトとなり、Q2 進出を果たすことはできませんでした。

午後に行われた第6戦決勝は、ときおり雨がぱらつく中でスタートしました。チャーリー選手は、これまで課題としてきたスタートをクリーンに決めましたが、その後にかかなりのホイールスピンを喫したことでタイムを失い、序盤で4つポジションを落としました。

その後は後方集団の中でポジションを維持しながら周回を重ねましたが、レースが8周目を迎える頃には再び雨がぱらつき始め、ウェット宣言が出されました。ピットウインドウのオープンが迫る中、集団から離れてクリーンエアで走ることを狙ったTEAM GOHは、11周目終了時のミニマムウインドウでタイヤ交換を行うというアグレッシブな戦略を選択しピットイン。チームはタイヤ交換に要するタイムを前戦鈴鹿大会より1秒以上縮めて、スリックタイヤでチャーリー選手を送り出しました。

しかし、雨がぱらつく路面状況の影響もあり、タイヤの熱入れに時間を要し、アウトラップとファーストプッシュラップで大きくタイムを失ったため、戦略のメリットを活かすことはできませんでした。

その後、チャーリー選手は16周目から25周目にかけて各セクターで自己ベストを更新し続けましたが、マシンのペースが不足しており、ポジションを上げるには至らず、最終的に21番手でチェッカーを受けました。

◆ドライバー チャーリー・ブルツ選手 のコメント

「今日のQ1では、ウェットコンディションの中、ブレーキング、横G、トラクションのいずれの場面でも、タイヤをうまく作動領域に入れることができませんでした。特にリアグリップが不足していました。昨日のフリープラクティスではウェットコンディションでかなり良いパフォーマンスを見せることができていただけに、残念な結果でした」

「決勝のスタートは、富士で行われた公式テストの時ほどうまくはいかず、スタート後にかかなりのホイールスピンが出てしまいました。ただ、まだ改善の余地はあるものの、これまでのレースと比べれば確実に前進していると言えます」

「戦略については、かなりアグレッシブなものだったと思います。ピットウインドウが開いたタイミングで、ちょうど雨が降り始めていた中でピットに入るのは、少しギャンブルでした。結果的に雨が降っていたのは、ちょうど僕がタイヤを温めていた2〜3周の間だったので、そのギャンブルは報われませんでした。ただ、ポイントを獲得するためには、ある程度のリスクを取る必要があります。今回はそのリスクを理解した上で選択した戦略だったので、仕方がないと思っています」

「41周を通して、タイヤにはそれほど大きなデグラデーションはありませんでした。単純にペースが足りませんでした。そこは次に向けて見直さなければなりません。マシンのパフォーマンスを完全には引き出せていなかったと思いますが、何が足りなかったのかは理解しています。少なくとも明日のレースに向けて何を改善すべきか、どこにその答えがあるのかについては、かなり良いイメージを持っています」

「マシンについては、少し安全側に振りすぎていたのかもしれませんが。特に明日は後方グリッドからのスタートで、スプリントレースであることを考えると、ポイントを獲得するためには、もう少しリスク

を取る必要があるかもしれません」

「今日は厳しい一日でしたが、明日に向けてチーム一丸となって立て直しを図ります。簡単ではないことは分かっていますが、明日のレースを楽しみにしています。応援よろしくお願いします」

◆チーフエンジニア 柏木良仁 のコメント

「昨日はウェットコンディションで比較的良いパフォーマンスを発揮できていたため、基本的にはその時のセットアップを踏襲しました。ただ、今日は昨日よりも路面の水量が少なかったことで、それに合わせて良かれと思ってアジャストを加えました。結果的には昨日ほどのパフォーマンスがなく、カットラインにほんのわずか届かず、Q2 進出を果たすことができませんでした」

「決勝のスタートは、転がり出しまでは良かったのですが、その後はタイヤのウォームアップが不足していたため、ホイールスピンによるタイムロスがあり、順位を落としました。その後は集団の中で動けない状況となっていました。ピットウィンドウが開く 11 周目の少し前から雨が降り始めましたが、他車がどこも動かない様子だったので、少しギャンブルではあったものの、クリーンなところで走るためにミニмумウインドウでピットに入りました。しかし、アウトラップと、その後のファーストプッシュラップでタイムロスが大きく、戦略のメリットを得ることはできませんでした」

「ただ、いずれにしても今回はマシンのパフォーマンスが十分ではなく、別の戦略を採っていたとしても、大きく順位を上げることができたかと言われると、それは難しかったのではないかと考えています。少しギャンブル色の強い戦略を採り、それが結果的に外れてしまったことは反省点です」



