Media Information

2026 年 11 月 22 日

チャーリー・ブルツ選手、SF デビューイヤー最終戦は 13 位でフィニッシュ

目標の予選 Q2 進出はかなわずも、デビューイヤーに 2 回の入賞を記録

11 月 22 日(日)、2026 年全日本スーパーフォーミュラ選手権の最終戦となる第 12 戦が三重県の鈴鹿サーキットで開催され、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、予選 15 番手、決勝は 18 番グリッドからスタートし、13 位でフィニッシュしました。



Rd.	サーキット	周回数	天気	気温	路温	予選	決勝
12	鈴鹿サーキット	31	晴れ	13	18	15	13

※ペナルティにより決勝スターティンググリッドは18番手
※天気、気温、および路温は決勝スタート時

前日に引き続き冷え込んだ鈴鹿サーキットでの予選 Q1。B グループに出走したブルツ選手は、前日と同様に 3 周のウォームアップを経てアタックに臨みましたが、Q2 進出のカットラインに約 0.1 秒届かず、Q1 敗退となりました。最終戦の目標の一つとして掲げていた Q2 進出は、惜しくも実現しませんでした。

予選結果は 15 番手でしたが、チームに科されたペナルティーによって 3 グリッド降格となり、決勝は 18 番手からスタート。前日の決勝と同様にスタートで大きなホイールスピンが発生し、ポジションを落とす展開となりました。

しかし、マシンのレースペースは良好で、その後の数周でオーバーテイクを重ね、8 周終了時点でピットウインドウが開く頃には、スタート時のポジションまで挽回していました。

チームはマシンのペースの良さを生かし、ピットインを遅らせる戦略を選択。26 周目にピットインすると、前日から大幅に作業時間を短縮したピットワークによって、ブルツ選手を 16 番手でコースへ送り出しました。その後も良好なペースを維持しながら、ポイントを押さえたレース運びで複数回のオーバーテイクを決め、31 周のレースを 13 位でフィニッシュしました。

ルーキーであり、今季の最年少ドライバーでもあるブルツ選手にとって、スーパーフォーミュラ、そして日本でのレース活動のデビューイヤーとなった 2026 年シーズン。第 4 戦鈴鹿大会で 5 位入賞を果たして 8 ポイントを獲得すると、第 10 戦富士大会でも 8 位に入り、3 ポイントを追加しました。シーズンを通じて 2 度の入賞を果たし、合計 11 ポイントを獲得して初年度の戦いを終えました。



◆ ドライバー チャーリー・ブルツ選手のコメント

「予選ではタイヤもマシンも良い状態で、Q2 進出を目指して思い切ってアタックしました。しかし、2 コーナーとスプーンでダウンシフトの問題が発生し、タイムを失ってしまいました。Q2 までわずか 0.1 秒だっただけに残念ですが、マシンのパフォーマンスには自信を持っていました。

決勝では 3 グリッド降格のペナルティーに加え、スタートで大きなホイールスピンが発生し、5 つほどポジションを失ってしまいました。スタートはシーズンを通じての課題で、最後まで解決できなかったことが悔しいです。また、レース中は無線がまったく使えず、チームと戦略面で連携できなかったことも結果に影響したと思います。

それでもレースペースは非常に良く、積極的なオーバーテイクやバトル、ラップタイムには満足しています。今シーズン優勝している 65 号車よりも速いペースで走ることができましたし、僕たちには十分にポイントを獲得できる速さがあったと思います。

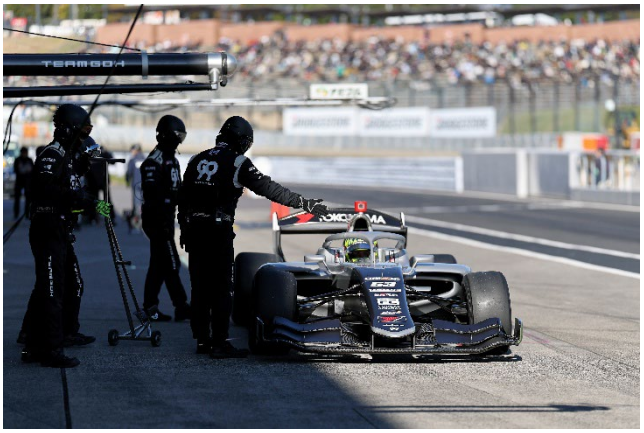
シーズン全体を振り返ると、昨年 12 月のテスト時とは比べものにならないほどマシンが進化し、今では大きな自信を持って走ることができています。僕自身も各サーキットで経験を重ね、特に鈴鹿では細かな走り方のコツをつかむことで、パフォーマンスを向上させることができました。

正直なところ、あと何レースか走りたい気持ちです。すべてがうまくかみ合えば、もっと多くのポイントを争えるだけの速さがあると感じているからです。もちろん、僕もチームも、もっと上の結果を望んでいましたが、ゼロからスタートしたチームがこれだけの進歩を遂げ、その過程で自分自身も多くを学べたことには満足しています。経験豊富なチームにも匹敵するペースを示せたことを誇りに思います。今季の応援、ありがとうございました」











◆ チーフエンジニア 柏木良仁のコメント

「予選では、前日からマシンの基本セットアップを大きく変えず、細かな調整を加えて臨みました。タイヤのウォームアップも前日と同じ手順を採用し、予定どおりアタックできましたが、Q2 進出には 0.1 秒届きませんでした。シフト操作に関する問題がなければ可能性はあったものの、純粋なパフォーマンスではまだわずかに届いていなかったと思います。それでも、シーズン序盤に比べれば大きく前進しています。

決勝では、富士でのテスト以降、改善傾向にあったスタートの問題が再発し、2 日間を通じて修正できなかったことは反省点です。一方、レースペースは良好で、ピットインを遅らせる戦略によって 18 番手スタートから 13 位まで順位を上げることができました。無線トラブルにより予定していたタイミングでピットインできなかったため、戦略については改めて検証が必要ですが、決勝でのマシンバランスは今シーズンで最も良かったと感じています。

シーズン全体を振り返ると、マシンのバランスとパフォーマンスは大きく改善し、最終戦では Q2 進出に最も近づくことができました。まだ十分とは言えませんが、チームもドライバーも着実に成長できたと思います。

一方、ドライバーとのコミュニケーションには言語面も含めて課題が残りました。ただ、最後の 2 イベントでは、チャーリーが欧州で組んできたドイツ人エンジニアが帯同し、役割分担を明確にできたことで、より円滑に仕事を進めることができました。
ポイント獲得には至りませんでしたが、マシンのパフォーマンスという点では良い形でシーズンを締めくくることができたと思います。1 年間ありがとうございました」　　以 上