

### 【記述例】

《Pos.》決勝順位

アメリカのレースは基本的に決勝レースに出走したすべての車に、最下位まで順位が付く。ヨーロッパや日本では完走車に限られるので、リタイアする（完走義務回数超過を満たさない）と順位は付かない状態が公表されるのと異なる。「ns」と記列されている者は決勝レースに出走していないことを表す。Did Not Startの略。予選通過はしたのに怪我や故障で決勝出走を断念したり、予選不通過(Did Not Qualify=DNQ)者が含まれる。本番では予選に臨んだ者はできるだけ記載するように努めたが、公式結果には通常DNQ者は記載されないため、資料も少なく、現状では完全なデータとは言い切れないので、その点に注意。予選以前の練習走行のみで断念した者やエントリーのみで実際に走行しなかった者は記載していない。

《No.》カーナンバー

各車に付けられている競技番号。アメリカではチームごとに(ドライバーではなく)長年にわたって同一ナンバーを用いることが多い。

## 《Driver》 ドライバー

初期のレースではレース途中でのドライバー交代(リリーフ)が多数あったが、公式結果にはリリーフ・ドライバーは記載されず(本書では個数ページ上に別記載)、あくまでスタート時のドライバーの戦績とされる。ただし1924年と41年のウィナーのみリリーフ・ドライバーの活躍ぶりが評価され2名連名となる。スぺに關しては、ファミリー・ネーム(姓)を先に表記するが近年は多くなくてきているので、それに倣う。表記ではををと区別する「ヴ」、ををと区別する「ヅ」も本書では用いる。同じスペルでも国籍によって読み方が違う例があるが、その人物の母国語の発音を尊重する。chiは英語読みでは「チ」だが、イタリア語では「キ」、フランス語では「シ」となる例が多い。例えばフランス人のJean-Pierreのようにハイフンが付く名前は「ジャン・ピエール」と表記するが自動車雑誌では過去50年以上慣例となっているので、文芸誌や小説等に見られる「ジャン＝ピエール」のようなダブルハイフンは本書では用いない。同様の名前ながら南米に多い元々ハイフンが付いていないもの(例。Juan Manuel Fangio, Juan Pablo Montoya)は、フアン・マヌエル・ファンジオのように「J」(ナカゴ、ナカネ)を用いる。

《Nat.》 国籍

ドライバーの国籍略号は以下のとおり。A = オーストリア、AUS = オーストラリア、B = ベルギー、BR = ブラジル、CDN = カナダ、CH = スイス、COL = コロンビア、CS = チェコ、D = ドイツ、E = スペイン、F = フランス、GB = イギリス、I = イタリア、IRL = アイルランド、J = 日本、MC = モナコ、MEX = メキシコ、NL = オランダ、NZ = ニュージーランド、RA = アルゼンチン、RCH = チリ、RUS = ロシア、S = スウェーデン、SF = フィンランド、UAE = アラブ首長国連邦、USA = アメリカ合衆国、YV = ヴェネズエラ、ZA = 南アフリカ。現役引退後にアメリカ国籍を取得したような例もあるが、基本的に現役当時の国籍とする。オリンピックのIOC方式表記(3文字で表わす)に従う表記法が近年増えつつあるが、モータースポーツ場で長く慣例となってきたものの方が好ましいので本書ではこちらを用いる。

《Car Name》 車名

アメリカではスポンサー名を冠した車名が昔から一般的。ヨーロッパや日本では基本的にシャシー・メーカー名を優先しつつエンジン名と併記するのが慣例であるのとは異なる。本書では、車名が長くてスペース内に記載できないものは欄外に記してある。

《Chassis》 シャシー

シャシー・メーカ、シャシー・コンストラクター名を表す。同一コンストラクターながらタイプ名を記して区別した方が良いと思われる場合にもタイプ名も付記する。1950年代のカーティス・クラフト社のように名前が長い場合はKKと略してある。かつては個人が手造りした一品製作車や、他車をコピーして参戦するような例も多く、現在のコンストラクターの括りでは難しい存在も少なくない。前述のようにアメリカには車名を優先する慣習があるため、エントリー・リストにシャシー名が記載されない場合も多く、特にDNQ車両のシャシー名は現在に至るまで不明であることが多い。

### 《Drive》 驅動方式

エンジン搭載位置と駆動輪を表す。F/RWD＝フロント・エンジンで後輪駆動、F/FWD＝フロント・エンジンで前輪駆動、F/4WD＝フロント・エンジンで4輪駆動、R/RWD＝リア・エンジン(コクピット背後にミッドシップとする)で後輪駆動、R/4WD＝ミッドシップで4輪駆動。それ以外に、前後にエンジンを搭載した例、コクピット側面に搭載した例、6輪等もあるが、いずれもそれぞれ特記する。

《Engine》 エンジン

初期の車はシャシーもエンジンも同一メーカーのものが多かったが、間もなく別々となっていくため、別項目とする。2006～11年にかけては他社の参入がなくホンダのワンメイクだった。

《Cyl.》 氣筒

ピストンエンジンの気筒数。L=直列、V=V型。1960年代に参戦したブラット&ホイットニーはガスタービン・エンジンなので気筒欄は空白。

## 《Dis.》エンジン排気量

Displacementの略。メリカではci(キュービック・インチ=立方インチ)単位で表記されるので16.387(2.54cmの3乗)を掛けて換算し、端数を四捨五入する。4.5とあれば約4500ccの意。数字にsが付記されているものは機械式スーパーチャージャーが付いているエンジン、tが付記されているものはターボスーパーチャージャー(=ターボチャージャー)が付いているエンジンを表す。dはディーゼル・エンジン。

### 《Laps》周回数

初年度1911年は計時システムの混乱により周回遅れ車の消化周回数が不明のまま現在に至る（「N/A」とはnot availableの略）。1924年と30年と34年は決勝順位と周回数の関係に少なからず矛盾が見られるが、本書ではアメリカのレースの公式結果（いわゆるBox Score）を尊重してそのまま掲載する。

### 《Time》 所要タイムまたはリタイア原因

ごく初期は秒までの計測だったが、技術の進歩により、1919年には100分の1秒、1980年代後半には1000分の1秒、2001年からは1万分の1秒まで計測可能となっている。ただし、Box Scoreには優勝車のタイムと2位との差のみが記載される習慣が昔からあり、3位以下の完走車の所要タイムは公表されず不明であることが多い。インディ500に限っては公表される場合もあるのに本書にも可能な限り記載することが、資料によっては数字が不統一なこともあるため、あくまで参考程度に。チェックカードフラッグを受けたが所要タイム不明の場合は、本書では「走行中」と表記してある。そして、昔(1960年代半ばまで)は優勝車がフィニッシュした後もしばらくの間レースが継続された。これは、基本的に走行中の各車が(たとえ周回遅れになっていたとしても)200周走破するのを優先させたための措置。リタイア原因にはアメリカ独特の言い回しものも多々あるが、一部そのままとしつゝ、分かりやすく書き換えたものもある。「DNQ」とは予選不通過の意。

### 《Speed》決勝レースの平均時速

走車についてはその平均時速がマイル(mph)で発表される。日本やヨーロッパ大陸でお馴染みのキロ(km/h)に換算するためには、FIA(国際自動車連盟)公認値の1.60934を掛ければ良い。本書では優勝者の平均時速km/h表示は、各レース大会を紹介する見開きの偶数ページ下の優勝車写真のキャプションにも記載する。

《Prize Money》獲得賞金額

アメリカのプロレスの結果表にはこれが必ず記載される。第1回大会優勝者は1万4250ドルだったものが第101回大会優勝者(佐藤琢磨)は245万8129ドルを獲得。実に200倍以上になった。1ドル110円で換算すると約2億7040万円という計算になる。

### 《Speed》 予選スピード

近い間、予選（オクフィア）は決勝レースの2週間前の週末（土日）と1週間前の週末（土日）に、一台ずつの連続4周タイムアタックによって競われる。タイムではなくスピード(mph)で表示するのがアメリカ流。最初の週末はポール・デイと呼び（ポールポジション＝予選1位、およびグリッド上位が決定）、翌週をバンプ・デイと呼ぶ（どんなに速く走ってもポール・デイ通過各車の後方グリッドに整列することとなる。グリッド33台が埋まった後は、34台目以降が好タイムを記録することには、選い者から一台ずつ落ちていき、これをbump outされるという。弾き出された者は予選時間内であれば再アタックが可能（一台につきアタック回数が決められているので、事故に遭ったりした時はカーナンバーの異なる車両に乗り換えて再アタックする方法もある）。また、ポール・デイのタイムだと予選通過が危ういとし事前に思うような場合はそのタイムやアタック走行のものをキャンセルする手もあるが、その分バンプ・デイでのリスクが高まることとなる。2010年以降はレース1週間前の週末2日間が予選となる。

《Qfy.》 予選順位≡グリッド順位

必ずしも「予選スピード」の速い順と「予選順位≒グリッド順位」がイコールではないということに要注意。当初5列あるいは4列縦隊だったスターティング・グリッドは1921年以降3列縦隊のローリング・スタートとなり(イン側=左側が上位)、それが現在も続いている。1980年代以降、世界中の主要レースは2列縦隊グリッドが多い中で、これは珍しい。

\* \*

以上の他にも、チーム／エントラント（アメリカではオーナーと表現することが多い）、タイヤ・メーカー、カラーリング、ルーキーか否か、といった項目も入れたかったが、スペースには限りがあるため割愛せざるをえなかった。

## はじめに

## インディ500で佐藤琢磨が優勝！

2017年5月28日は日本のモータースポーツ史に残る歴史的な一日となった。

アメリカ随一のカー・レースであり、ル・マン24時間やF1 モナコ・グランプリとともに「世界三大レース」と謳われる《インディアナポリス500マイル》で、遂に日本人が勝った。1911年以来、毎年アメリカの戦没者追悼記念日に催される大会は、実に通算100回の歴史と伝統を持つ。2017年はその第101回だった。現存するレースの中では世界で最も由緒ある一戦と言って間違いはない。

アメリカ北東部、五大湖の南に隣接したインディアナ州(区分けとしては合衆国中西部)、その首都インディアナポリスが舞台。毎年5月になると、街はインディ500一色に染まる。一周2.5マイル(4.023km)の楕円形というよりは長方形に近いオーバル・コース。それを左回りで200周、計500マイル(804.67km)もの長丁場を、ドライバー交代もせず、途中燃料補給のピットストップを繰り返しながら、3時間余りで走り切る。もしコース上で事故が発生すると追い抜き不可のイエロー・コーションとなり、減速走行を余儀なくされるが、その処理が終われば戦闘再開、出走33台は一周平均350km/hの超高速で接近しながら抜きつ抜かれつ、駆け引きの応酬。優勝平均スピードは250~300km/h前後。2017年の場合は、チェッカーダフラッグが舞った時、優勝と2位の差は僅か0.2011秒にすぎなかった。

優勝した佐藤琢磨が手にした賞金246万ドル、邦貨2億7000万円余。たった0.2秒差で2位に甘んじたエリオ・カストロネヴェスは77万ドル(8470万円)。勝者たることが如何に重要か。しかもインディのビクトリーレーンで表彰されるのは優勝者だけだから、他のレースのように2～3位の者が一緒に表彰台に立つことはない。

レース決勝当日、世界中から押し寄せる観客数は30万とも40万とも言われ、スポーツイベントの観客動員数としては世界一だとか。そして、ここで勝つことは、自動車レース一戦に勝ったということに留まらない。一夜にしてアメリカの英雄となる。ホワイトハウスに招待され大統領から祝福された者も少なくない。

すべてが桁外れの一戦なのだ。だから我々はもっとインディ500のことを知ろう。知ったかぶりの主観を廃し、まずはファクツ(史実)を中心にして。

目次

|     |      |       |                       |
|-----|------|-------|-----------------------|
| 6   | 第1回  | 1911年 | 優勝：レイ・ハロウン            |
| 8   | 第2回  | 1912年 | 優勝：ジョー・ドウソン           |
| 10  | 第3回  | 1913年 | 優勝：ジュル・ゲー             |
| 12  | 第4回  | 1914年 | 優勝：ルネ・トーマ             |
| 14  | 第5回  | 1915年 | 優勝：ラルフ・デバルマ           |
| 16  | 第6回  | 1916年 | 優勝：ダリオ・レスタ            |
| 18  | 第7回  | 1919年 | 優勝：ハウディ・ウィルコクス        |
| 20  | 第8回  | 1920年 | 優勝：ガストン・シヴォレー         |
| 22  | 第9回  | 1921年 | 優勝：トミー・ミルトン           |
| 24  | 第10回 | 1922年 | 優勝：ジミー・マーフィー          |
| 26  | 第11回 | 1923年 | 優勝：トミー・ミルトン           |
| 28  | 第12回 | 1924年 | 優勝：L. L. コラム／ジョー・ポイヤー |
| 30  | 第13回 | 1925年 | 優勝：ピーター・デバオロ          |
| 32  | 第14回 | 1926年 | 優勝：フランク・ロックハート        |
| 34  | 第15回 | 1927年 | 優勝：ジョージ・サウダース         |
| 36  | 第16回 | 1928年 | 優勝：ルイス・メイヤー           |
| 38  | 第17回 | 1929年 | 優勝：レイ・キーチ             |
| 40  | 第18回 | 1930年 | 優勝：ビリー・アーノルド          |
| 42  | 第19回 | 1931年 | 優勝：ルイス・シュナイダー         |
| 44  | 第20回 | 1932年 | 優勝：フレッド・フレイム          |
| 46  | 第21回 | 1933年 | 優勝：ルイス・メイヤー           |
| 48  | 第22回 | 1934年 | 優勝：ビル・カミングズ           |
| 50  | 第23回 | 1935年 | 優勝：ケリー・ベティロ           |
| 52  | 第24回 | 1936年 | 優勝：ルイス・メイヤー           |
| 54  | 第25回 | 1937年 | 優勝：ウィルバー・ショウ          |
| 56  | 第26回 | 1938年 | 優勝：フロイド・ロバーツ          |
| 58  | 第27回 | 1939年 | 優勝：ウィルバー・ショウ          |
| 60  | 第28回 | 1940年 | 優勝：ウィルバー・ショウ          |
| 62  | 第29回 | 1941年 | 優勝：フロイド・デイヴィズ／マウリ・ローズ |
| 64  | 第30回 | 1946年 | 優勝：ジョージ・ロブソン          |
| 66  | 第31回 | 1947年 | 優勝：マウリ・ローズ            |
| 68  | 第32回 | 1948年 | 優勝：マウリ・ローズ            |
| 70  | 第33回 | 1949年 | 優勝：ビル・ホランド            |
| 72  | 第34回 | 1950年 | 優勝：ジョニー・バーソンス         |
| 74  | 第35回 | 1951年 | 優勝：リー・ワラード            |
| 76  | 第36回 | 1952年 | 優勝：トロイ・ラットマン          |
| 78  | 第37回 | 1953年 | 優勝：ビル・ウコヴィッチ          |
| 80  | 第38回 | 1954年 | 優勝：ビル・ウコヴィッチ          |
| 82  | 第39回 | 1955年 | 優勝：ボブ・スウェイカート         |
| 84  | 第40回 | 1956年 | 優勝：バット・フレハーティ         |
| 86  | 第41回 | 1957年 | 優勝：サム・ハンクス            |
| 88  | 第42回 | 1958年 | 優勝：ジミー・ブライアン          |
| 90  | 第43回 | 1959年 | 優勝：ロジャー・ウォード          |
| 92  | 第44回 | 1960年 | 優勝：ジム・ラスマン            |
| 94  | 第45回 | 1961年 | 優勝：A. J. フォイト         |
| 96  | 第46回 | 1962年 | 優勝：ロジャー・ウォード          |
| 98  | 第47回 | 1963年 | 優勝：バーネリ・ジョーンズ         |
| 100 | 第48回 | 1964年 | 優勝：A. J. フォイト         |
| 102 | 第49回 | 1965年 | 優勝：ジム・クラーク            |
| 104 | 第50回 | 1966年 | 優勝：グレアム・ヒル            |
| 106 | 第51回 | 1967年 | 優勝：A. J. フォイト         |
| 108 | 第52回 | 1968年 | 優勝：ボビー・アンサー           |
| 110 | 第53回 | 1969年 | 優勝：マリオ・アンドレッティ        |
| 112 | 第54回 | 1970年 | 優勝：アル・アンサー            |



インディアナポリス・モーター・スピードウェイを創設した4名は、右から、ジェイムズ・アリソン、カール・フィッシャー、フランク・ホイラー、アーサー・ニュービー。そして左端はヘンリー・フォード

2017年優勝者・佐藤琢磨と巨大なボーグ・ウォーナー・トロフィー。歴代優勝者の顔が描かれている



|     |       |       |                    |
|-----|-------|-------|--------------------|
| 114 | 第55回  | 1971年 | 優勝：アル・アンサー         |
| 116 | 第56回  | 1972年 | 優勝：マーク・ダナヒュー       |
| 118 | 第57回  | 1973年 | 優勝：ゴードン・ジョンコック     |
| 120 | 第58回  | 1974年 | 優勝：ジョニー・ラザフォード     |
| 122 | 第59回  | 1975年 | 優勝：ボビー・アンサー        |
| 124 | 第60回  | 1976年 | 優勝：ジョニー・ラザフォード     |
| 126 | 第61回  | 1977年 | 優勝：A. J. フォイト      |
| 128 | 第62回  | 1978年 | 優勝：アル・アンサー         |
| 130 | 第63回  | 1979年 | 優勝：リック・メアーズ        |
| 132 | 第64回  | 1980年 | 優勝：ジョニー・ラザフォード     |
| 134 | 第65回  | 1981年 | 優勝：ボビー・アンサー        |
| 136 | 第66回  | 1982年 | 優勝：ゴードン・ジョンコック     |
| 138 | 第67回  | 1983年 | 優勝：トム・スニーヴァ        |
| 140 | 第68回  | 1984年 | 優勝：リック・メアーズ        |
| 142 | 第69回  | 1985年 | 優勝：ダニー・サリヴァン       |
| 144 | 第70回  | 1986年 | 優勝：ボビー・レイハル        |
| 146 | 第71回  | 1987年 | 優勝：アル・アンサー         |
| 148 | 第72回  | 1988年 | 優勝：リック・メアーズ        |
| 150 | 第73回  | 1989年 | 優勝：エマーソン・フィッティバルディ |
| 152 | 第74回  | 1990年 | 優勝：アリー・ルイエンダイク     |
| 154 | 第75回  | 1991年 | 優勝：リック・メアーズ        |
| 156 | 第76回  | 1992年 | 優勝：アル・アンサーJr.      |
| 158 | 第77回  | 1993年 | 優勝：エマーソン・フィッティバルディ |
| 160 | 第78回  | 1994年 | 優勝：アル・アンサーJr.      |
| 162 | 第79回  | 1995年 | 優勝：ジャック・ヴィルヌーヴ     |
| 164 | 第80回  | 1996年 | 優勝：パティ・ラツィア        |
| 166 | 第81回  | 1997年 | 優勝：アリー・ルイエンダイク     |
| 168 | 第82回  | 1998年 | 優勝：エディー・チーヴァー      |
| 170 | 第83回  | 1999年 | 優勝：ケニー・ブラック        |
| 172 | 第84回  | 2000年 | 優勝：ファン・バプロ・モントーヤ   |
| 174 | 第85回  | 2001年 | 優勝：エリオ・カストロネヴェス    |
| 176 | 第86回  | 2002年 | 優勝：エリオ・カストロネヴェス    |
| 178 | 第87回  | 2003年 | 優勝：シル・ド・フェラン       |
| 180 | 第88回  | 2004年 | 優勝：パティ・ライス         |
| 182 | 第89回  | 2005年 | 優勝：ダン・フェルドン        |
| 184 | 第90回  | 2006年 | 優勝：サム・ホーニッシュJr.    |
| 186 | 第91回  | 2007年 | 優勝：ダリオ・フランキッティ     |
| 188 | 第92回  | 2008年 | 優勝：スコット・ディクソン      |
| 190 | 第93回  | 2009年 | 優勝：エリオ・カストロネヴェス    |
| 192 | 第94回  | 2010年 | 優勝：ダリオ・フランキッティ     |
| 194 | 第95回  | 2011年 | 優勝：ダン・フェルドン        |
| 196 | 第96回  | 2012年 | 優勝：ダリオ・フランキッティ     |
| 198 | 第97回  | 2013年 | 優勝：トニー・カナーン        |
| 200 | 第98回  | 2014年 | 優勝：ライアン・ハンター＝レイ    |
| 202 | 第99回  | 2015年 | 優勝：ファン・バプロ・モントーヤ   |
| 204 | 第100回 | 2016年 | 優勝：アレクサンダー・ロッシ     |
| 206 | 第101回 | 2017年 | 優勝：佐藤琢磨            |

|     |                              |
|-----|------------------------------|
| 208 | アメリカン・オートレーシング概史             |
| 224 | 世界レース年表                      |
| 228 | 歴代シリーズ年間ランキング                |
| 234 | 1911-2017年 インディ500出走全ドライバー一覧 |
| 240 | インディ500関連の死亡事故               |



1911 第1回

開催日／天候 ――― 1911年 5月30日／曇り  
車両規定 ――― 9832cc(600ci)以下  
参加／決勝出走 ――― 46台／40台  
優勝スピード ――― 74.602mph(120.060km/h)。2 位に 1’43” 差  
賞金総額 ――― \$30,150  
ポールシッター ――― エントリー順  
最速ラップ ――― 発表されず  
ルーキー賞 ――― 未制定(40人)  
リード・チェンジー 12回／7 人。1-4=エイトケン、5-9=ウィシャート、10-13=

ベルチャー、14-19=ブルース-ブラウン、20-23=デバルマ、24-72=ブルース-ブラウン、73-76=エイトケン、77-102=ブルース-ブラウン、103-137=ハロウン、138-142=マルフォード、143-176=ハロウン、177-181=マルフォード、182-200=ハロウン  
リリーフ ――― No.32 Cyrus Patschke、No.11 Dave Murphy、No.31 Cyrus Patschke、No.12 Walter Jones、No.15 Jim Coffey、No.30 Eddie Rickenbacker、No.37 E. H. Sherwood→Howard Frey、No.41 Rupert Jeffkins、No.38 Frank Goode、No.18 Ed Parker、No.6 Jap Clemons、No.26 Robert Evans、No.23 Mel Marquette、No.42 Johnny Jenkins、No.1 Elmer Ray

記念すべき初の大会には参加46台が集った。予選はなく(1/4 マイルを75mph 以上走行が条件)、スタートは参加受付順。8 万人が見守る中、5 台ずつ整列したグリッドからスタート。レース前半はデイヴィッド・ブルース-ブラウンがリードしたが、半ばにトップに立ったレイ・ハロウンが栄えある初代ウィナーとなった。マーモン社のエンジニアでもある彼は、他車すべてがライディングメカニックとの二人乗りの中、自身で考案したバックミラーを装着して後方確認を自力行ない(自動車にバックミラーを装着した最初)、一人乗りの軽量さでタイヤをセーブしつつ、ライバル車よりもピットストップ回数を減らした。ただし規則でレース途中でのドライバー交代(リリーフ)が許されたので、途中サイラス・パチュケに30周余りリリーフを仰いだ後、再度コクピットに戻ってチェッカーを受け、引退を表明した。

記念すべき第1 回大会のスタート。排気ガスによる白煙たなびく中、ゴールは7 時間近く先だ



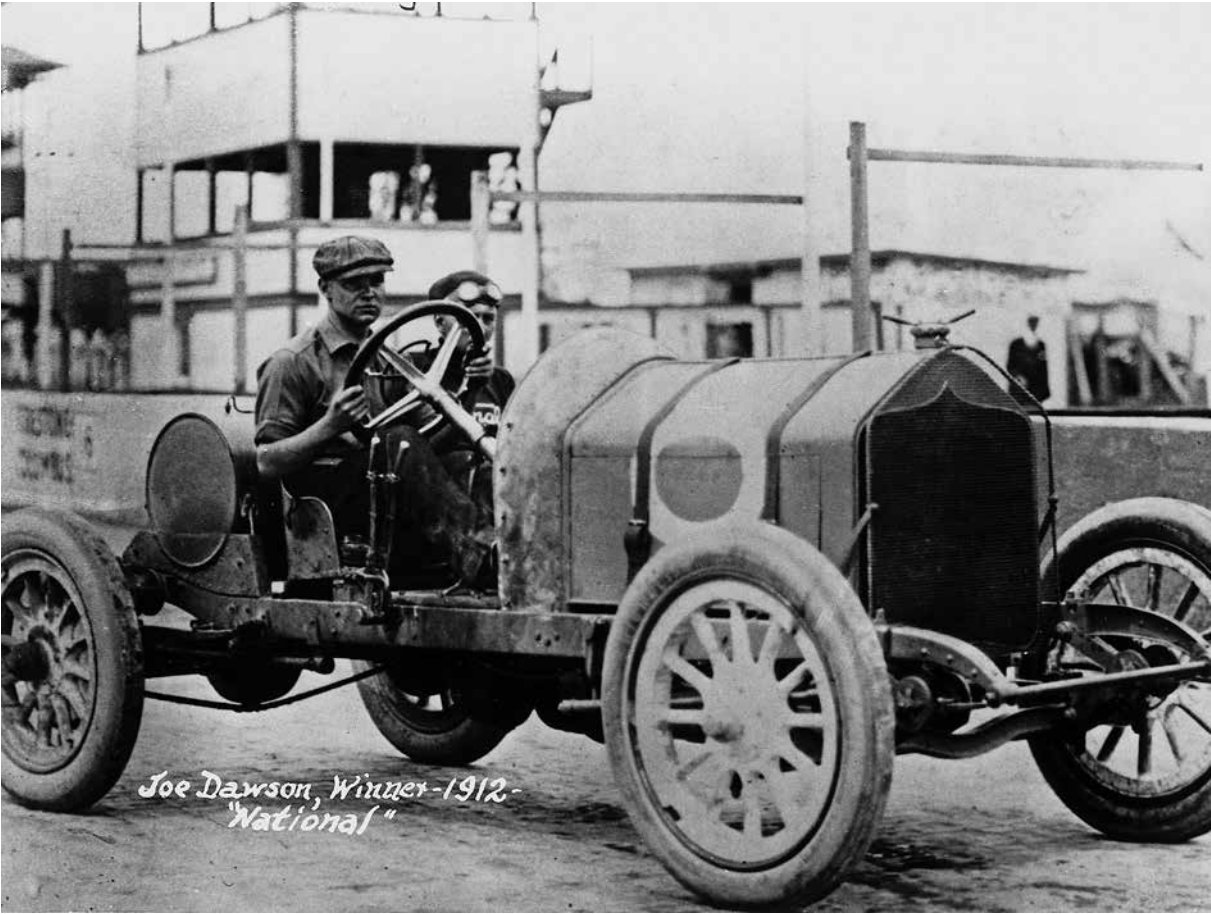
レイ・ハロウン(マーモン・ワスパ) 120.060km/h オーナー：Nordyke & Marmon Co. ファイアストン・タイヤ

| Pos. | No | Driver        | Car Name          | Chassis       | Drive | Engine        | Cyl. | Dis. | Laps | Time     | Speed   | Prize Money | Speed | Qty. |
|------|----|---------------|-------------------|---------------|-------|---------------|------|------|------|----------|---------|-------------|-------|------|
| 1    | 32 | R. ハロウン       | Marmon Wasp       | マーモン<br>ロヴィア  | F/RWD | マーモン<br>ロヴィア  | L6   | 7.3  | 200  | 6:42'08" | 74.602  | 14,250      | —     | 28   |
| 2    | 33 | R. マルフォード     | Lozier            | ロヴィア          | F/RWD | ロヴィア          | L4   | 8.9  | 200  | 6:43'51" | 74.285  | 5,200       | —     | 29   |
| 3    | 28 | D. ブルース-ブラウン  | Fiat              | ファイアット        | F/RWD | ファイアット        | L4   | 9.7  | 200  | 6:52'29" | 72.730  | 3,250       | —     | 25   |
| 4    | 11 | S. ウィシャート     | Mercedes          | メルセデス         | F/RWD | メルセデス         | L4   | 9.6  | 200  | 6:52'57" | 72.648  | 2,350       | —     | 11   |
| 5    | 31 | J. ドウソン       | Marmon            | マーモン          | F/RWD | マーモン          | L4   | 7.3  | 200  | 6:54'34" | 72.365  | 1,500       | —     | 27   |
| 6    | 2  | R. デバルマ       | Simplex           | シンプレックス       | F/RWD | シンプレックス       | L4   | 9.8  | 200  | 7:02'02" | 71.084  | 1,000       | —     | 2    |
| 7    | 20 | C. マーツ        | National          | ナショナル         | F/RWD | ナショナル         | L4   | 7.2  | 200  | 7:06'20" | 70.367  | 800         | —     | 18   |
| 8    | 12 | W. H. J. ターナー | Amplex            | アンプレックス       | F/RWD | アンプレックス       | L4   | 7.3  | 200  | 7:15'56" | 68.818  | 700         | —     | 12   |
| 9    | 15 | F. ベルチャー      | Knox              | ノックス          | F/RWD | ノックス          | L6   | 7.1  | 200  | 7:17'09" | 68.626  | 600         | —     | 13   |
| 10   | 25 | H. コープ        | Jackson           | ジャクソン         | F/RWD | ジャクソン         | L4   | 9.2  | 200  | 7:21'50" | 67.899  | 500         | —     | 22   |
| 11   | 10 | G. アンダーソン     | Stutz             | スタッツ          | F/RWD | ワイズコンシン       | L4   | 6.4  | 200  | 7:22'55" | 67.730  | 0           | —     | 10   |
| 12   | 36 | H. ヒューズ       | Mercer            | マーサー          | F/RWD | マーサー          | L4   | 4.9  | 200  | 7:23'32" | 67.630  | 0           | —     | 32   |
| 13   | 30 | L. フレイヤー      | FirestoneColumbus | ファイアストン-コロンバス | F/RWD | ファイアストン-コロンバス | L4   | 7.1  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 26   |
| 14   | 21 | H. ウィルコックス    | National          | ナショナル         | F/RWD | ナショナル         | L4   | 9.7  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 19   |
| 15   | 37 | C. ビゲロウ       | Mercer            | マーサー          | F/RWD | マーサー          | L4   | 4.9  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 33   |
| 16   | 3  | H. エンディコット    | Inter-State       | インターステート      | F/RWD | インターステート      | L4   | 6.4  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 3    |
| 17   | 41 | H. ホーバ        | Velle             | ヴェリー          | F/RWD | ヴェリー          | L4   | 5.5  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 36   |
| 18   | 46 | B. ニッパ        | Benz              | ベンツ           | F/RWD | ベンツ           | L4   | 7.3  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 40   |
| 19   | 45 | B. バーマン       | Benz              | ベンツ           | F/RWD | ベンツ           | L4   | 8.5  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 39   |
| 20   | 38 | R. ベアズレイ      | Simplex           | シンプレックス       | F/RWD | シンプレックス       | L4   | 9.8  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 34   |
| 21   | 18 | E. ハーン        | Fiat              | ファイアット        | F/RWD | ファイアット        | L4   | 8.0  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 16   |
| 22   | 6  | F. フォクス       | Pope-Hartford     | ポープ-ハートフォード   | F/RWD | ポープ-ハートフォード   | L4   | 6.4  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 6    |
| 23   | 27 | E. デラニー       | Cutting           | カッチイニング       | F/RWD | カッチイニング       | L4   | 6.4  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 24   |
| 24   | 26 | J. タワー        | Jackson           | ジャクソン         | F/RWD | ジャクソン         | L4   | 7.1  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 23   |
| 25   | 23 | M. マーquette   | McFarlan          | マクファラン        | F/RWD | マクファラン        | L6   | 6.2  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 20   |
| 26   | 42 | B. エンディコット    | Cole              | コール           | F/RWD | コール           | L4   | 7.7  | N/A  | 走行中      | —       | 0           | —     | 37   |
| 27   | 4  | J. エイトケン      | National          | ナショナル         | F/RWD | ナショナル         | L4   | 9.7  | 125  | コンロッド    | —       | 0           | —     | 4    |
| 28   | 9  | W. ジョーンズ      | Case              | ケース           | F/RWD | ワイズコンシン       | L4   | 4.7  | 122  | スタアリング   | —       | 0           | —     | 9    |
| 29   | 1  | L. ストラング      | Case              | ケース           | F/RWD | ワイズコンシン       | L4   | 4.7  | 108  | スタアリング   | —       | 0           | —     | 1    |
| 30   | 7  | H. ナイト        | Westcott          | ウェストコット       | F/RWD | ウェストコット       | L6   | 6.9  | 90   | アクシデント   | —       | 0           | —     | 7    |
| 31   | 8  | A. ジャガー-ズバーガー | Case              | ケース           | F/RWD | ワイズコンシン       | L4   | 4.7  | 87   | アクシデント   | —       | 0           | —     | 8    |
| 32   | 35 | H. リトル        | Apperson          | アパーソン         | F/RWD | アパーソン         | L4   | 8.9  | 82   | アクシデント   | —       | 0           | —     | 31   |
| 33   | 19 | H. グラント       | Alco              | アルコ           | F/RWD | アルコ           | L6   | 9.5  | 51   | ベアリング    | —       | 0           | —     | 17   |
| 34   | 17 | C. ベイスル       | Buick             | ビュイック         | F/RWD | ビュイック         | L4   | 9.7  | 46   | メカニカル    | —       | 0           | —     | 15   |
| 35   | 5  | L. デイスブロウ     | Pope-Hartford     | ポープ-ハートフォード   | F/RWD | ポープ-ハートフォード   | L4   | 6.4  | 45   | アクシデント   | —       | 0           | —     | 5    |
| 36   | 16 | A. シュワレー      | Buick             | ビュイック         | F/RWD | ビュイック         | L4   | 9.7  | 30   | 電気系統     | —       | 0           | —     | 14   |
| 37   | 39 | C. ブラッゲ       | Fiat              | ファイアット        | F/RWD | ファイアット        | L4   | 8.0  | 23   | メカニカル    | —       | 0           | —     | 35   |
| 38   | 24 | F. エリス        | Jackson           | ジャクソン         | F/RWD | ジャクソン         | L4   | 5.8  | 22   | 火災ダメージ   | —       | 0           | —     | 21   |
| 39   | 34 | T. テツラフ       | Lozier            | ロヴィア          | F/RWD | ロヴィア          | L4   | 8.9  | 20   | アクシデント   | —       | 0           | —     | 30   |
| 40   | 44 | A. グライナー      | Amplex            | アンプレックス       | F/RWD | アンプレックス       | L4   | 7.3  | 12   | アクシデント   | —       | 0           | —     | 38   |
| ns   | 40 | R. ジュフキンズ     | Velle             | ヴェリー          | F/RWD | ヴェリー          | —    | —    | —    | DNQ      | 75mph以下 | —           | —     | —    |
| ns   | 43 | L. エドモンズ      | Cole              | コール           | F/RWD | コール           | —    | —    | —    | DNQ      | 75mph以下 | —           | —     | —    |

1912 第2回

開催日／天候 ――― 1912年 5月30日／晴れ  
車両規定 ――― 9832cc以下。2人乗り  
参加／決勝出走 ――― 29台／24台  
優勝スピード ――― 78.719mph(126.686km/h)。2位に10' 23" 差  
賞金総額 ――― \$47,900  
ポールシッター ――― エントリー順  
最速ラップ ――― 発表されず  
ルーキー賞 ――― 未制定(7人)  
リード・チェンジャー 2回／3人。1-2=テツラフ、3-198=デバルマ、199-200=ド  
ウソン  
リリーフ ――― No.8 Don Herr、No.3 Caleb Bragg、No.28 Billy Knipper、No.18  
Harry Endicott、No.2 Billy Knipper、No.14 Charles Arnold、No.22 George  
Ainslee、No.9 Bill Rader、No.17 W. H. Farr、No.5 Neil Whalen、No.6 Neil  
Whalen

前年のたった一回の開催でインディ500は海外からも注目を集める一戦となった。一周  
75mph以上が参加条件。イタリア生まれアメリカ育ちのラルフ・デバルマは3周目に  
トップに立つと圧倒的スピードで後続車を引き離していく。しかし残り2周という  
ところでコンロッドがクランクケースを貫き、デバルマのメルセデスはストップ。しか  
し諦めきれないデバルマとライディングメカニックはマシンから降りると重いマシ  
ーンを必死に押し始めた。この時点で5周差をつけられていた2位ジョー・ドウソン  
(ナショナル)が同周回へと持ち込み、200周レースのうち最後の2周のみリードして逆  
転優勝、出走24台を制して2万ドルを獲得した。なおドウソンはレース中約40周にわ  
たってドン・ハーのリリーフを仰いだ。前年のハロウンの例を考慮してこの年からラ  
イディングメカニックの同乗が義務付けられた。



ジョー・ドウソン(ナショナル) 126.686km/h オーナー：National Motor Vehicle Co. ミシュラン・タイヤ

優勝目前で止まってしまった巨大なメルセデス  
を必死に押すデバルマと同乗メカ



| Pos. | No | Driver       | Nat. | Car Name           | Chassis         | Drive | Engine          | Cyl | Dis. | Laps | Time        | Speed  | Prize Money | Speed   | Qty. |
|------|----|--------------|------|--------------------|-----------------|-------|-----------------|-----|------|------|-------------|--------|-------------|---------|------|
| 1    | 8  | J. ドウソン      | USA  | National           | ナショナル           | F/RWD | ナショナル           | L4  | 8.0  | 200  | 6:21'06"    | 78.719 | 20000       | 86.13   | 7    |
| 2    | 3  | T. テツラフ      | USA  | Fiat               | フィアット           | F/RWD | フィアット           | L4  | 9.7  | 200  | 6:31'29"    | 76.632 | 10000       | 84.24   | 3    |
| 3    | 21 | H. ヒュース      | GB   | Mercer             | マーサー            | F/RWD | マーサー            | L4  | 4.9  | 200  | 6:33'09"    | 76.307 | 5000        | 81.81   | 17   |
| 4    | 28 | C. マーツ       | USA  | Stutz              | スタッツ            | F/RWD | ウィスコンシン         | L4  | 6.4  | 200  | 6:34'40"    | 76.014 | 3000        | 78.88   | 22   |
| 5    | 18 | B. エンディコット   | USA  | Schacht            | シャクト            | F/RWD | ウィスコンシン         | L4  | 6.4  | 200  | 6:46'28"    | 73.807 | 2500        | 80.57   | 15   |
| 6    | 2  | L. ヴェンゲル     | USA  | Stutz              | スタッツ            | F/RWD | ウィスコンシン         | L4  | 6.4  | 200  | 6:50'28"    | 73.088 | 2000        | 78.85   | 2    |
| 7    | 14 | J. ジェンキンズ    | USA  | White              | ホワイト            | F/RWD | ホワイト            | L6  | 8.0  | 200  | 6:52'38"    | 72.704 | 1500        | 80.82   | 11   |
| 8    | 22 | J. ホラン       | USA  | Lozier             | ロヴィア            | F/RWD | ロヴィア            | L4  | 8.9  | 200  | 6:59'38"    | 71.491 | 1400        | 80.48   | 18   |
| 9    | 9  | H. ウィルコクス    | USA  | National           | ナショナル           | F/RWD | ナショナル           | L4  | 9.7  | 200  | 7:11'30"    | 69.525 | 1300        | 87.20   | 8    |
| 10   | 19 | R. マルフォード    | USA  | Knox               | ノクス             | F/RWD | ノクス             | L6  | 9.8  | 200  | 8:53'00"    | 56.285 | 1200        | 87.88   | 16   |
| 11   | 4  | R. デバルマ      | USA  | Mercedes           | メルセデス           | F/RWD | メルセデス           | L4  | 9.6  | 198  | ピストン        | 0      | 86.02       | 86.02   | 4    |
| 12   | 15 | B. バーマン      | USA  | Cutting            | カッタイング          | F/RWD | カッタイング          | L4  | 9.8  | 156  | アクシデント      | 0      | 84.11       | 84.11   | 12   |
| 13   | 12 | B. ディングレイ    | USA  | Simplex            | シンプレクス          | F/RWD | シンプレクス          | L4  | 9.8  | 116  | コンロッド       | 0      | 80.77       | 80.77   | 10   |
| 14   | 25 | J. マトソン      | USA  | Lozier             | ロヴィア            | F/RWD | ロヴィア            | L4  | 8.9  | 107  | クランクシャフト    | 0      | 79.90       | 79.90   | 21   |
| 15   | 7  | S. ウィンシャート   | USA  | Mercedes           | メルセデス           | F/RWD | メルセデス           | L4  | 9.6  | 82   | 冷却ライン       | 0      | 83.95       | 83.95   | 6    |
| 16   | 1  | G. アンダーソン    | USA  | Stutz              | スタッツ            | F/RWD | ウィスコンシン         | L4  | 6.4  | 79   | アクシデント      | 0      | 80.93       | 80.93   | 1    |
| 17   | 17 | B. リーゾー      | USA  | Marquette-Buick    | マーケット           | F/RWD | ビュイック           | L4  | 9.7  | 72   | キャブ/火災      | 0      | 77.51       | 77.51   | 14   |
| 18   | 5  | L. ディスプロウ    | USA  | Case               | ケース             | F/RWD | ケース             | L6  | 7.4  | 67   | デフ・ピン       | 0      | 76.54       | 76.54   | 24   |
| 19   | 23 | M. マーケット     | USA  | McFarlan           | マクファラーラン        | F/RWD | マクファラーラン        | L6  | 7.0  | 63   | アクシデント/ホイール | 0      | 78.08       | 78.08   | 19   |
| 20   | 6  | E. ハーン       | USA  | Case               | ケース             | F/RWD | ケース             | L6  | 7.4  | 54   | クランクシャフト    | 0      | 81.85       | 81.85   | 5    |
| 21   | 16 | L. フレイヤー     | USA  | Firestone-Columbus | ファイアストーン-コンロンバス | F/RWD | ファイアストーン-コンロンバス | L4  | 5.7  | 44   | ベアリング       | 0      | 77.30       | 77.30   | 13   |
| 22   | 29 | D. ブルース-ブラウン | USA  | National           | ナショナル           | F/RWD | ナショナル           | L4  | 9.7  | 24   | バルブ         | 0      | 88.45       | 88.45   | 23   |
| 23   | 10 | H. ナイト       | USA  | Lexington          | レキシントン          | F/RWD | レキシントン          | L6  | 6.9  | 7    | エンジン        | 0      | 75.92       | 75.92   | 9    |
| 24   | 24 | L. オームズビー    | USA  | Opel               | オペル             | F/RWD | レキシントン          | L4  | 7.4  | 5    | コンロッド       | 0      | 84.09       | 84.09   | 20   |
| ns   | 27 | A. ロマイン      | USA  | Continental        | オペル             | F/RWD | オペル             | L4  | 7.4  | 5    | DNQ         | ---    | ---         | 74.227  | ---  |
| ns   | 27 | J. ヒル        | USA  | Continental        | オペル             | F/RWD | オペル             | L4  | 7.4  | 5    | DNQ         | ---    | ---         | 68.182  | ---  |
| ns   | 31 | L. オールドフィールド | USA  | Mason              | オペル             | F/RWD | オペル             | L4  | 7.4  | 5    | DNQ         | ---    | ---         | 75mph以下 | ---  |

第2回●1912年 5月30日○500マイル(804.670km)



1935 第23回

開催日／天候 ――― 1935年 5月30日／晴れ  
車両規定 ―――― 市販エンジン6000cc以下。燃料42.5ガロン以内。 2人乗り  
参加／決勝出走 ―― 59台／33台  
優勝スピード ――― 106.240mph(170.976km/h)。 2位に40"02差  
賞金総額 ―――― \$78,925  
ポールシッター ―― R.メイズ 120.736mph(194.305km/h) 12' 25" 43＝10周合計  
最速ラップ ―――― 発表されず  
ルーキー賞 ―――― 未制定(8人)  
リード・チェンジャー 6回／4人。1-63＝メイズ、64-67＝スタップ、68-73＝ペティロ、74-99＝メイズ、100-139＝ペティロ、140-144＝ショウ、145-200＝ペティロ  
リリフ ―――― No.21 Gene Haustein、No.9 Billy Winn、No.16 Johnny Sawyer→Babe Stapp、No.19 Frank Brisko、No.7 Tony Gulotta、No.2 Paul Bost、No.42 George Barringer

燃料使用量はさらに減らされて42.5ガロン(160.86リッター)に。22歳のレックス・メイズが最年少ポール・ウィナーとなる(そのライディングメカニックは日系二世タケオ“チック” ヒラシマ)。予選最速タイムはケリー・ペティロが記録したが、燃料規定を僅かにオーバーしていたため無効となり、再度予選アタックの結果22位スタートに。しかしこれで火が付いたかレースでペティロは猛追撃を展開、序盤63周をリードしたメイズがピットインして遅れると、145周目には首位に立ち、追いつがるウィルバー・ショウを降して勝利を取めた。出走33台中24台がミラーで、上位10車はミラー系エンジン。ミラーのボート(マリン)レース用エンジンから派生したレオ・グーセン設計の新しいオフenhauザー(通称オフィー)が1-2となり、以後「名機」として活躍し始める。ヘルメット着用が義務付けられた。



ケリー・ペティロ(ギルモア・スピードウェイ Spl.) 170.976km/h オーナー：Kelly Petillo ファイアストン

予選1位のレックス・メイズ、同乗メカは日系二世のチック・ヒラシマ。ヘルメットが義務化に



| 第23回●1935年 5月30日○200周＝500マイル(804.670km) |    |            |                  |      |                         |          |       |           |      |      |      |              |         |             |         |      |
|-----------------------------------------|----|------------|------------------|------|-------------------------|----------|-------|-----------|------|------|------|--------------|---------|-------------|---------|------|
| Pos.                                    | No | Driver     | Driver           | Nat. | Car Name                | Chassis  | Drive | Engine    | Cyl. | Dis. | Laps | Time         | Speed   | Prize Money | Speed   | Qty. |
| 1                                       | 5  | K. ペティロ    | Petillo, Kelly   | USA  | Gilmore Speedway        | ウェッチャロス  | F/RWD | オフワイー     | L4   | 4.3  | 200  | 4:42' 22" 71 | 106.240 | 30600       | 115.095 | 22   |
| 2                                       | 14 | W. ショウ     | Shaw, Wilbur     | USA  | Pirring                 | ショウ      | F/FWD | オフワイー     | L4   | 3.6  | 200  | 4:43' 02" 73 | 105.990 | 13500       | 116.854 | 20   |
| 3                                       | 1  | B. カミングズ   | Cummings, Bill   | USA  | Boyle Products          | ミラー      | F/FWD | ミラー       | L4   | 3.6  | 200  | 4:46' 22" 48 | 104.758 | 6650        | 116.901 | 5    |
| 4                                       | 22 | F. ロバートズ   | Roberts, Floyd   | USA  | Abels & Fink            | ミラー      | F/RWD | ミラー       | L4   | 4.2  | 200  | 4:50' 37" 05 | 103.228 | 4000        | 118.671 | 3    |
| 5                                       | 21 | R. ヘプバーン   | Hepburn, Ralph   | USA  | Veedol                  | ミラー      | F/RWD | ミラー       | L8   | 4.2  | 200  | 4:50' 45" 73 | 103.177 | 3500        | 115.156 | 7    |
| 6                                       | 9  | S. キャントロン  | Cantlon, Shorty  | USA  | Sullivan & O'Brien      | スティアーヴンズ | F/RWD | ミラー       | L4   | 3.6  | 200  | 4:56' 37" 07 | 101.140 | 2200        | 118.205 | 19   |
| 7                                       | 18 | C. ガードナー   | Gardner, Chet    | USA  | Sampson Radio           | スティアーヴンズ | F/RWD | ミラー       | L4   | 3.6  | 200  | 4:56' 39" 02 | 101.129 | 1800        | 114.556 | 9    |
| 8                                       | 16 | D. リッツ     | Litz, Deacon     | USA  | Shaditz                 | ミラー      | F/RWD | ミラー       | L4   | 3.6  | 200  | 4:57' 18" 22 | 100.907 | 1600        | 114.488 | 13   |
| 9                                       | 8  | D. マッケンジー  | MacKenzie, Doc   | USA  | Pirring                 | リクリング    | F/RWD | ミラー       | L4   | 3.6  | 200  | 4:58' 13" 01 | 100.598 | 1500        | 114.294 | 15   |
| 10                                      | 34 | C. ミラー     | Miller, Chet     | USA  | Milac Front Drive       | サマーズ     | F/FWD | ミラー       | L8   | 2.5  | 200  | 4:58' 35" 16 | 100.474 | 1475        | 113.552 | 17   |
| 11                                      | 19 | F. フレーム    | Frame, Fred      | USA  | Miller-Hartz            | ウェッチャロス  | F/FWD | ミラー       | L8   | 3.0  | 200  | 走行中          | 100.436 | 850         | 114.701 | 8    |
| 12                                      | 36 | L. メイヤー    | Meyer, Louis     | USA  | Ring Free               | スティアーヴンズ | F/RWD | ミラー       | L4   | 4.2  | 200  | 走行中          | 100.256 | 700         | 117.938 | 4    |
| 13                                      | 15 | C. バージェス   | Bergere, Cliff   | USA  | Victor Gasket           | リクリング    | F/RWD | ビュイック     | L8   | 4.7  | 196  | 燃料切れ         |         | 600         | 114.162 | 16   |
| 14                                      | 62 | H. インシンガー  | Insinger, Harris | USA  | Cresco                  | ミカン-カーソン | F/RWD | スチュードベイクー | L8   | 5.5  | 185  | 走行中          |         | 535         | 111.729 | 31   |
| 15                                      | 4  | A. ミラー     | Miller, Al       | USA  | Boyle Products          | リクリング    | F/RWD | ミラー       | L4   | 4.2  | 178  | マクネーター／エンジン  |         | 520         | 115.303 | 21   |
| 16                                      | 43 | T. ホーン     | Horn, Ted        | USA  | Ford V-8                | ミラー-フキード | F/FWD | フキード      | V8   | 3.6  | 145  | ステアリング       |         | 505         | 113.213 | 26   |
| 17                                      | 33 | R. メイズ     | Mays, Rex        | USA  | Gilmore                 | アダムズ     | F/RWD | ミラー       | L4   | 4.4  | 123  | スプリング        |         | 2490        | 120.736 | 1    |
| 18                                      | 7  | L. ムーア     | Moore, Lou       | USA  | Foreman Axle            | ミラー      | F/RWD | ミラー       | L4   | 4.2  | 116  | コンロッド        |         | 475         | 114.180 | 23   |
| 19                                      | 37 | G. コナー     | Connor, George   | USA  | Marks Miller            | スティアーヴンズ | F/RWD | ミラー       | L8   | 4.0  | 112  | ミッショ         |         | 460         | 114.321 | 14   |
| 20                                      | 2  | M. ローズ     | Rose, Mauri      | USA  | F.W.D.                  | ミラー      | F/4WD | ミラー       | L4   | 4.2  | 103  | メカニカル        |         | 445         | 116.470 | 10   |
| 21                                      | 44 | T. グロッタ    | Gulotta, Tony    | USA  | Bowes Seal Fast         | スティアーヴンズ | F/RWD | ミラー       | L4   | 3.6  | 102  | マクネーター       |         | 430         | 115.459 | 6    |
| 22                                      | 39 | J. スナイダー   | Snyder, Jimmy    | USA  | Blue Prelude            | スノウバーガー  | F/RWD | スチュードベイクー | L8   | 5.5  | 97   | スプリング        |         | 415         | 112.249 | 30   |
| 23                                      | 41 | F. ブリスコ    | Brisko, Frank    | USA  | Art Rose                | リクリング    | F/FWD | スチュードベイクー | L8   | 4.1  | 79   | Uジョイント       |         | 400         | 113.307 | 24   |
| 24                                      | 42 | J. セイモア    | Seymour, Johnny  | USA  | Ford V-8                | ミラー-フキード | F/FWD | フキード      | V8   | 3.6  | 71   | グリースもれ       |         | 385         | 112.696 | 27   |
| 25                                      | 17 | B. スタップ    | Stapp, Babe      | USA  | Marks-Miller            | アダムズ     | F/RWD | ミラー       | L4   | 4.2  | 70   | ラジエター        |         | 470         | 116.736 | 12   |
| 26                                      | 35 | G. ベイリー    | Bailey, George   | USA  | Ford V-8                | ミラー-フキード | F/FWD | フキード      | V8   | 3.6  | 65   | ステアリング       |         | 355         | 113.432 | 29   |
| 27                                      | 3  | R. スノウバーガー | Snowberger, Russ | USA  | Boyle Products          | ミラー      | F/RWD | ミラー       | L8   | 4.4  | 59   | 排気管          |         | 340         | 114.209 | 11   |
| 28                                      | 46 | B. ソル      | Tomei, Louis     | USA  | Burd Piston Ring        | ミラー      | F/RWD | レンキ       | L8   | 3.6  | 47   | バルブ          |         | 325         | 110.794 | 32   |
| 29                                      | 26 | L. トメイ     | Sall, Bob        | USA  | Ford V-8                | ミラー-フキード | F/FWD | フキード      | V8   | 3.6  | 47   | ステアリング       |         | 310         | 110.519 | 33   |
| 30                                      | 6  | A. ゴードン    | Gordon, Al       | USA  | Cocktail Hour Cigarette | ウェイル     | F/RWD | ミラー       | L4   | 3.6  | 17   | アクシデント       |         | 295         | 119.481 | 2    |
| 31                                      | 27 | F. ウィナイ    | Winnai, Freddy   | USA  | Gyro-Duesenberg         | デュゼンバーク  | F/RWD | ミラー       | L4   | 3.8  | 16   | コンロッド        |         | 280         | 115.138 | 28   |
| 32                                      | 45 | C. ウェザリー   | Weatherly, Clay  | USA  | Bowes Seal Fast         | スティアーヴンズ | F/RWD | ミラー       | L4   | 3.6  | 9    | アクシデント       |         | 265         | 115.902 | 25   |
| 33                                      | 66 | H. マックイン   | McQuinn, Harry   | USA  | DeBacts                 | リクリング    | F/RWD | ミラー       | L4   | 3.6  | 4    | コンロッド        |         | 250         | 111.111 | 18   |
| ns                                      | 32 | D. エヴァンズ   | Evans, Dave      | USA  | Ford V8 Miller          | フキード     | F/FWD | フキード      | V8   |      |      | DNQ          |         |             | 109.937 |      |
| ns                                      | 53 | J. スナイダー   | Snyder, Jimmy    | USA  | Superior Trailer        | クーパー     | F/FWD | クーパー      |      |      |      | DNQ          |         |             | 109.138 |      |
| ns                                      | 53 | D. ファーノウ   | Fahrnaw, Dusty   | USA  | Superior Trailer        | クーパー     | F/FWD | クーパー      |      |      |      | DNQ          |         |             | 109.138 |      |
| ns                                      | 56 | E. アンドレス   | Andres, Emil     | USA  | Cresco                  | ミラー      |       | ミラー       |      |      |      | DNQ          |         |             | 109.074 |      |
| ns                                      | 51 | H. マッキー    | McKee, Hershel   | USA  | Frigenor                | ミラー      |       | クレアム      |      |      |      | DNQ          |         |             | 106.638 |      |
| ns                                      | 51 | R. ベインター   | Painter, Roy     |      | Frigenor                | ミラー      |       | クレアム      |      |      |      | DNQ          |         |             | 106.638 |      |
| ns                                      | 58 | O. スネル     | Snell, Overton   | USA  | Snell Bros.             | フキード     |       | フキード      | V8   |      |      | DNQ          |         |             | 99.669  |      |



1962 第46回

開催日／天候 ――― 1962年 5月30日／晴れ  
車両規定 ――― 非過給4200cc／過給2800cc以下  
参加／決勝出走 ―― 65台／33台  
優勝スピード ――― 140.293mph(225.779km/h)。 2位に11”52差  
賞金総額 ――― \$425,652  
ポールシッター ―― P. ジョーンズ    150.370mph(241.996km/h)    3”59”41 = 4 周合計  
最速ラップ ――― P. ジョーンズ    148.295mph(238.657km/h)    1”01”00    56周目  
ルーキー賞 ――― ジム・マクエリース(5人中)  
リード・チェンジャー 6回／5人。1-59=ジョーンズ、60-61=フォイト、62-64=  
マクラスキー、65-125=ジョーンズ、126-160=ウォード、161-169=サット  
ン、170-200=ウォード  
リリーフ ――― No.21 A. J. Foyt→Paul Russo、No.88 Bill Cheesbourg

スタート&フィニッシュ・ライン地点の煉瓦敷き以外はすべて舗装が完了し、予選で150mphの壁(一周1分)はワトソン・オフィーを駆ったパーネリ・ジョーンズによって破られた。4 周平均150.370mph(最速周は150.729mph)。しかし彼はレース前半を完全に制圧しながらもブレーキ・トラブルに見舞われたため、ノーブレーキ走行を余儀なくされ、7位に終わる。リーダーカード陣営のロジャー・ウォードが2勝目を挙げ、追走するロジャー・マクラスキーがスピン脱落后、2位にもチームメイトのレン・サットンが入った。同一チームの1-2フィニッシュは1947&48年以来。ウォードの最近4年間の結果は優勝・2位・3位・優勝ということになる。アメリカ人F1スターのダン・ガーニーがミッキー・トンプソン陣営のビュイック市販ベースのアルミV8搭載、唯一のミッドシップ車でインディ初挑戦。



ロジャー・ウォード(リーダーカード500ロードスター)    225.779km/h    オーナー：Leader Cards, Inc.    ファイアストン



トンプソン車の前で若きダン・ガーニーとロジャー・ペンスキー(左)が未来を語る!?

| 第46回●1962年 5月30日○200周=500マイル(804.670km) |    |            |                   |      |                            |         |       |        |      |      |      |            |         |             |         |      |
|-----------------------------------------|----|------------|-------------------|------|----------------------------|---------|-------|--------|------|------|------|------------|---------|-------------|---------|------|
| Pos.                                    | No | Driver     | Driver            | Nat. | Car Name                   | Chassis | Drive | Engine | Cyl. | Dis. | Laps | Time       | Speed   | Prize Money | Speed   | Qty. |
| 1                                       | 3  | R. ウォード    | Ward, Roger       | USA  | Leader Card 500 Roadster   | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:33'50"33 | 140.293 | 125015      | 149.371 | 2    |
| 2                                       | 7  | L. サットン    | Sutton, Len       | USA  | Leader Card 500 Roadster   | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:34'01"85 | 140.167 | 44566       | 149.328 | 4    |
| 3                                       | 2  | E. サックス    | Sachs, Eddie      | USA  | Dean-Autolite              | エウイング   | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:34'10"26 | 140.075 | 26591       | 146.431 | 27   |
| 4                                       | 27 | D. デイヴィス   | Davis, Don        | USA  | J. H. Rose Truck Line      | レンヴスキー  | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:34'38"46 | 139.768 | 16716       | 147.209 | 12   |
| 5                                       | 54 | B. マーシュマン  | Marshman, Bobby   | USA  | Bryant Heating & Cooling   | エバーリー   | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:36'09"27 | 138.790 | 14316       | 149.347 | 3    |
| 6                                       | 15 | J. マクエリース  | McElreath, Jim    | USA  | Schulz Fueling Equipment   | KK500G  | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:36'22"02 | 138.653 | 10366       | 149.025 | 7    |
| 7                                       | 98 | P. ジョーンズ   | Jones, Parnelli   | USA  | Agajanian Willard Battery  | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:36'33"18 | 138.534 | 32966       | 150.370 | 1    |
| 8                                       | 12 | L. ルビー     | Ruby, Lloyd       | USA  | Thompson Industries        | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:37'06"33 | 138.182 | 8541        | 146.520 | 24   |
| 9                                       | 44 | J. ラスマン    | Radmann, Jim      | USA  | Simoniz Vista              | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:39'07"05 | 136.913 | 8041        | 146.610 | 23   |
| 10                                      | 38 | J. ボイド     | Boyd, Johnny      | USA  | Metal-Cal                  | エバーリー   | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:39'37"19 | 136.600 | 8841        | 147.047 | 28   |
| 11                                      | 4  | S. テンブルマン  | Templeman, Shorty | USA  | Bill Forbes Racing Team    | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:40'50"46 | 135.844 | 6461        | 149.050 | 6    |
| 12                                      | 14 | D. ブラッソン   | Branson, Don      | USA  | Mid-Continent Securities   | エバーリー   | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:40'51"23 | 135.836 | 6041        | 147.312 | 11   |
| 13                                      | 91 | J. ハーチュベス  | Hurtubise, Jim    | USA  | Jim Robbins                | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:41'08"94 | 135.655 | 6621        | 146.963 | 29   |
| 14                                      | 86 | E. ローズ     | Rose, Ebb         | USA  | J. H. Rose Truck Line      | ボーター    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:43'52"70 | 134.001 | 6001        | 146.336 | 32   |
| 15                                      | 5  | B. タインゲルス  | Tingelsiad, Bud   | USA  | Konstant Hot               | フィリップス  | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:45'16"55 | 133.170 | 5631        | 147.753 | 10   |
| 16                                      | 17 | R. マクラスキー  | McCluskey, Roger  | USA  | Bell Lines Trucking        | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 168  | スピン        |         | 5911        | 147.759 | 9    |
| 17                                      | 21 | E. ジョージ    | George, Elmer     | USA  | Sarkis Tarzian             | レンヴスキー  | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 146  | エンジン       |         | 5341        | 146.092 | 17   |
| 18                                      | 26 | T. ラットマン   | Ruttman, Troy     | USA  | Jim Robbins                | クワマ     | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 140  | ピストン       |         | 5871        | 146.765 | 30   |
| 19                                      | 18 | B. グリム     | Grim, Bobby       | USA  | Morcroft                   | トレヴィイス  | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 96   | オイルもれ      |         | 5191        | 146.604 | 15   |
| 20                                      | 34 | D. ガーニー    | Gurney, Dan       | USA  | Thompson Harvey Aluminum   | トンプソン   | R/RWD | ビュイック  | V8   | 4.2  | 92   | リアエンド・ギア   |         | 5161        | 147.886 | 8    |
| 21                                      | 19 | C. ハルス     | Hulse, Chuck      | USA  | Federal Engineering        | KK500E  | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 91   | 燃料ポンプ      |         | 5531        | 146.377 | 16   |
| 22                                      | 79 | J. デイウォルト  | Daywalt, Jimmy    | USA  | City of Albany, N.Y.       | KK      | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 74   | ミッション      |         | 5351        | 146.318 | 33   |
| 23                                      | 1  | A. フォイト    | Foyt, A. J.       | USA  | Bowes Seal Fast            | トレヴィイス  | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 69   | ホイール       |         | 5721        | 149.074 | 5    |
| 24                                      | 9  | D. ラスマン    | Radmann, Dick     | USA  | Chapman                    | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 51   | マグネート      |         | 5091        | 147.161 | 13   |
| 25                                      | 32 | D. ジョenson | Johnson, Eddie    | USA  | Polyaire Foam              | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 38   | マグネート      |         | 6261        | 146.592 | 18   |
| 26                                      | 53 | P. ゴールドスミス | Godsmith, Paul    | USA  | American Rubber & Plastics | エバーリー   | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 26   | マグネート      |         | 5031        | 146.437 | 26   |
| 27                                      | 88 | G. ハートレイ   | Hartley, Gene     | USA  | Drewry's                   | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 23   | ステアリング     |         | 6201        | 146.969 | 20   |
| 28                                      | 62 | P. ルッソ     | Russo, Paul       | USA  | Denver-Chicago Trucking    | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 20   | ピストン       |         | 4921        | 146.687 | 14   |
| 29                                      | 45 | J. ターナー    | Turner, Jack      | USA  | Bardahl                    | KK      | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 17   | アキシデント     |         | 5141        | 146.496 | 25   |
| 30                                      | 29 | B. クリスティ   | Christie, Bob     | USA  | North Electric             | KK      | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 17   | アキシデント     |         | 5311        | 146.341 | 31   |
| 31                                      | 83 | A. クロウ     | Crowe, Allen      | USA  | S-R Racing Enterprises     | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 17   | アキシデント     |         | 5431        | 146.831 | 22   |
| 32                                      | 67 | C. ロゼー     | Rodee, Chuck      | USA  | Travelton Trailer          | クリスチンセン | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 17   | アキシデント     |         | 5601        | 146.969 | 21   |
| 33                                      | 96 | B. ヴェイス    | Veth, Bob         | USA  | Meguar's Mirror Glaze      | エルダー    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | 12   | ピストン       |         | 5871        | 146.157 | 19   |
| 34                                      | 31 | D. ウィルソン   | Wilson, Dempsey   | USA  | Lysle Greenman             | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | —    | DNQ        |         | —           | 146.086 | —    |
| 35                                      | 28 | R. デューマン   | Duman, Ronnie     | USA  | Steady Motor Freight       | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | —    | DNQ        |         | —           | 145.908 | —    |
| 36                                      | 72 | D. カーター    | Carter, Duane     | USA  | John Zink Trackburner      | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | —    | DNQ        |         | —           | 145.867 | —    |
| 37                                      | 6  | D. フリーランド  | Freeland, Don     | USA  | Hart Fullerton             | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | —    | DNQ        |         | —           | 145.366 | —    |
| 38                                      | 23 | C. フーノルド   | Arnold, Chuck     | USA  | Turtle Drilling            | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | —    | DNQ        |         | —           | 145.366 | —    |
| 39                                      | 22 | B. ジャコビ    | Jacobi, Bruce     | USA  | Froehde Mobil Homes        | ワトソン    | F/RWD | オフサイー  | L4   | 4.1  | —    | DNQ        |         | —           | 144.939 | —    |

1964 第48回

開催日／天候 ――― 1964年 5月30日／曇り  
車両規定 ―――― 非過給4200cc／過給2800cc以下  
参加／決勝出走 ―― 61台／33台  
優勝スピード ――― 147.350mph(237.136km/h)。2 位に 1’ 24”35差  
賞金総額 ―――― \$505,575  
ポールシッター ―― J. クラーク 158.828mph(255.608km/h) 3’ 46”66 = 4 周合計  
最速ラップ ―――― B. マーシュマン 157.646mph(253.706km/h) 57”09 15周目  
ルーキー賞 ―――― ジョニー・ホホワイト(7人中)  
リード・チェンジャー 4回／4人。1-6=クラーク、7-39=マーシュマン、40-47=  
クラーク、48-54=ジョーンズ、55-200=フォイト

エディー・ザックスとルーキーのデイヴ・マクドナルドが2周目ターン4の重大故によって焼死した。これによりレースは2時間の赤旗中断となる。天候による中断はこれまでもあったが、事故による中断はこれが初。スポーツカー・レースで台頭著しいマクドナルドが駆ったミッドシップ車は、ミッキー・トンプソンが手掛けたユニークなもの。レース再開後は2台のロータス34・フォード DOHC(ボビー・マーシュマンとジム・クラーク)がリードしたが、いずれもメカニカル・トラブルで脱落。リーダーのパーネリ・ジョーンズは燃料補給後ピットアウトする際に引火、これら混乱の結果、A. J. フォイトが自身2勝目をワトソン・オフィーを駆って挙げた。これはフロント・エンジン「ロードスター」にとってはインディ500最後の勝利。ファイアストンとグッドイヤーによるタイヤ戦争勃発もあった。



A. J. フォイト(シェラトン - トンプソンSpl.) 237.136km/h オーナー：Ansted-Thompson Racing ファイアストン

傍らに立つスモークー・ユニック製作のユニークな“サイドカー”は決勝進出ならず



第48回●1964年 5月30日○200周=500マイル(804.670km)

| Pos. | No | Driver       | Nat. | Car Name                  | Chassis    | Drive | Engine | Cyl. | Dis. | Laps | Time       | Speed   | Qfy. |
|------|----|--------------|------|---------------------------|------------|-------|--------|------|------|------|------------|---------|------|
| 1    | 1  | A. J. フォイト   | USA  | Sheraton-Thompson         | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:23'35"83 | 151,672 | 5    |
| 2    | 2  | R. ウォード      | USA  | Kaiser Aluminum           | ワトソン       | R/RWD | フォード   | V8   | 4.2  | 200  | 3:25'00"18 | 156,406 | 3    |
| 3    | 18 | L. ルビー       | USA  | Bill Forbes Racing Team   | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:27'52"31 | 153,932 | 7    |
| 4    | 99 | J. ホワイト      | USA  | Demler                    | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:29'29"30 | 150,893 | 21   |
| 5    | 88 | J. ボイド       | USA  | Vita Fresh Orange Juice   | クヰマ        | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 200  | 3:30'45"31 | 151,835 | 13   |
| 6    | 15 | B. タインゲルスタッド | USA  | Federal Engineering       | トレヴィイス     | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 198  | 走行中        | 151,210 | 19   |
| 7    | 23 | D. ラスマン      | USA  | Chapman                   | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 197  | 走行中        | 151,860 | 12   |
| 8    | 4  | B. ハーキー      | USA  | Wally Weir Mobilgas       | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 197  | 走行中        | 151,573 | 27   |
| 9    | 68 | B. ウェンテ      | USA  | Morcroft-Taylor           | トレヴィイス     | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 197  | 走行中        | 149,869 | 32   |
| 10   | 16 | B. グリム       | USA  | Konstant Hot              | KK         | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 196  | 走行中        | 151,038 | 20   |
| 11   | 3  | A. マロン       | USA  | Studebaker-STP            | KK500K     | F/RWD | ノーヴァイ  | V8   | 2.8s | 194  | 走行中        | 151,222 | 30   |
| 12   | 5  | D. フランソン     | USA  | Wynn's Friction Proofing  | ワトソン       | R/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 187  | クラッチ       | 152,672 | 9    |
| 13   | 53 | W. ハンズゲン     | USA  | MG Liquid Suspension      | ハブェイカー     | R/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 176  | 走行中        | 152,381 | 10   |
| 14   | 56 | J. ハーチュビス    | USA  | Tombstone Life            | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 141  | 燃料低下       | 152,542 | 11   |
| 15   | 66 | L. サットン      | USA  | Bryant Heating & Cooling  | ヴァルステッド    | R/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 140  | 燃料ポンプ      | 153,813 | 8    |
| 16   | 62 | B. チーズバーグ    | USA  | Arizona Apache Airlines   | エスレーリー     | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 131  | エンジン       | 148,711 | 33   |
| 17   | 12 | D. ガーニー      | USA  | Lotus powered by Ford     | ロータス34     | R/RWD | フォード   | V8   | 4.2  | 110  | タイヤ        | 151,487 | 6    |
| 18   | 14 | T. ラットマン     | USA  | Dayton Steel Wheel        | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 99   | スピン        | 151,292 | 18   |
| 19   | 54 | B. ヴェイス      | USA  | MG Liquid Suspension      | ハブェイカー     | R/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 88   | ピストン       | 153,381 | 23   |
| 20   | 52 | J. ブラバム      | AUS  | Zink-Urschel Trackburner  | ブラバム BT12  | R/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 77   | 燃料タンク      | 152,504 | 25   |
| 21   | 28 | J. マクエリース    | USA  | Studebaker-STP            | KK500K     | F/RWD | ノーヴァイ  | V8   | 2.8s | 77   | エンジン       | 152,381 | 26   |
| 22   | 77 | B. マサウザー     | USA  | Dayton Disk Brake         | ウォルサー      | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 77   | ブレーキ       | 151,451 | 28   |
| 23   | 98 | P. ジョーンズ     | USA  | Agajanian Bowes Seal Fast | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 55   | ピット火災      | 155,099 | 4    |
| 24   | 6  | J. クラーク      | GB   | Lotus powered by Ford     | ロータス34     | R/RWD | フォード   | V8   | 4.2  | 47   | サスペンション    | 158,828 | 1    |
| 25   | 51 | B. マーシュマン    | USA  | Pure Oil Firebird         | ロータス29     | R/RWD | フォード   | V8   | 4.2  | 39   | オイル・ブラグ    | 157,857 | 2    |
| 26   | 84 | E. ジョンソン     | USA  | Thompson-Sears Allstate   | トンブソン      | R/RWD | フォード   | V8   | 4.2  | 6    | 燃料ポンプ      | 152,905 | 24   |
| 27   | 86 | J. ラザフォード    | USA  | Bardahl                   | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 2    | アクシデント     | 151,400 | 15   |
| 28   | 95 | C. スティーヴンソン  | USA  | Diet Rite Cola            | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 2    | アクシデント     | 150,830 | 29   |
| 29   | 83 | D. マクドナルド    | USA  | Thompson-Sears Allstate   | トンブソン      | R/RWD | フォード   | V8   | 4.2  | 1    | アクシデント     | 151,464 | 14   |
| 30   | 25 | E. サックス      | USA  | American Red Ball         | トンブソン      | R/RWD | フォード   | V8   | 4.2  | 1    | アクシデント     | 151,439 | 17   |
| 31   | 64 | R. デューマン     | USA  | Clean Wear Service Co.    | トレヴィイス     | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 1    | アクシデント     | 149,744 | 16   |
| 32   | 9  | B. アンサー      | USA  | Studebaker-STP            | フアーガソンP104 | F/4WD | ノーヴァイ  | V8   | 4.4s | 1    | アクシデント     | 151,865 | 22   |
| 33   | 26 | N. ホール       | USA  | Hurst Floor Shift         | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   | 4.1  | 1    | スピン        | 150,094 | 31   |
| ns   | 21 | P. ルッソ       | USA  | Kemerly Chevy & Olds      | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   |      | ――   | DNQ        | 148,644 | ――   |
| ns   | 82 | M. グレゴリー     | USA  | Thompson Sears Allstate   | トンブソン      | R/RWD | フォード   | V8   |      | ――   | DNQ        | 148,038 | ――   |
| ns   | 33 | B. クリスティアー   | USA  | Robbins Autocrat S. Belt  | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   |      | ――   | DNQ        | 147,583 | ――   |
| ns   | 85 | J. ラーソン      | USA  | Kaiser Aluminum           | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   |      | ――   | DNQ        | 147,432 | ――   |
| ns   | 93 | A. ミラー       | USA  | Gerhardt & DeOrion        | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   |      | ――   | DNQ        | 147,227 | ――   |
| ns   | 81 | C. ロヂェイ      | USA  | Joe Hunt Magneto          | ワトソン       | F/RWD | オフワイー  | L4   |      | ――   | DNQ        | 146,466 | ――   |



1989 第73回

開催日／天候 ――― 1989年 5月28日／晴れ  
車両規定 ―――― 過給2650cc以下、ストックブロック過給3430cc以下  
参加／決勝出走 ―― 107台／33台  
優勝スピード ――― 167.581mph(269.695km/h)。コースン下で終了  
賞金総額 ―――― \$5,723,725  
ポールシッター ―― R. メアーズ 223.885mph(360.227km/h) 2' 40" 797 = 4 周合計  
最速ラップ ――― E. フィッティパルディ 222.469mph(358.028km/h) 40" 455 85 周目  
ルーキー賞 ―――― バーナード・ジョルダイン&スコット・ブルエット(4人中)  
リード・チェンジ 15回／5人。1-34=フィッティパルディ、35=M. アンドレッティ

イ、36=ボエセル、37-87=フィッティパルディ、88-92=M. アンドレッティ、93-112=フィッティパルディ、113-123=M. アンドレッティ、124-129=フィッティパルディ、130-139=M. アンドレッティ、140-153=フィッティパルディ、154-162=M. アンドレッティ、163=フィッティパルディ、164-165=アンサーJr.、166-195=フィッティパルディ、196-198=アンサーJr.、199-200=フィッティパルディ  
コースン ―――― 7回／43周  
ペナルティ ―――― No.81ヴコヴィッチはイエロー下での追い抜きにより2周ペナルティ

リック・メアーズは2年連続PPを奪うものの、レースは前年のようなチーム・ペンスキーの独壇場とはならず、興奮に満ちた展開となった。パトリック・レーシングは最新ペンスキー・シャシーのPC18を獲得することに成功し、これをドライブしたエマーソン・フィッティパルディはアドバンテージを得て、レース中8回・計158週のリードを奪った。終盤196周目の攻防でアル・アンサーJr.(ローラ)に一旦は先行を許すが、周回遅れが密集する198周目ターン3で両者のタイヤが接触、アンサーJr.はスピン→クラッシュ。車から降りたアンサーJr.はコース脇に仁王立ちしフィッティパルディが来るのを待ち、怒っているように見えたが、ブラジリアンが通り過ぎる際、サムアップをしてみせたのだった。ブラジル人のインディ500制覇はこれが初。優勝賞金が100万ドルを突破した。



エマーソン・フィッティパルディ(マールボロ Spl.) 269.695km/h オーナー：Patrick Racing グッドイヤー



フィッティパルディと接触したアンサーJr.は後ろ向きとなりウォールに激しくクラッシュ

第73回●1989年 5月28日◎200周＝500マイル(804.670km)

| Pos. | No | Driver       | Driver               | Nat. | Car Name                             | Chassis    | Drive | Engine    | Cyl. | Dis. | Laps | Time        | Speed   | Prize Money | Speed   | Qty. |
|------|----|--------------|----------------------|------|--------------------------------------|------------|-------|-----------|------|------|------|-------------|---------|-------------|---------|------|
| 1    | 20 | E. フィッティパルディ | Fittipaldi, Emerson  | BR   | Marlboro                             | ペンスキー PC18 | R/RWD | シグマレー     | V8   | 26t  | 200  | 2:59'01"049 | 167.581 | 1001.604    | 222.329 | 3    |
| 2    | 1  | A. アンサーJr.   | Unser Jr., Al        | USA  | Valvoline                            | ローラ T89/00 | R/RWD | シグマレー     | V8   | 26t  | 198  | アキシデント      | 218.612 | 390.453     | 218.612 | 8    |
| 3    | 30 | R. ボエセル      | Boesel, Raul         | BR   | Domino's Pizza                       | ローラ T89/00 | R/RWD | ジャッド      | V8   | 26t  | 194  | 2:59'09"196 | 162.431 | 306.603     | 218.228 | 9    |
| 4    | 5  | M. アンドレッティ   | Andretti, Mario      | USA  | Kmart/Havoline                       | ローラ T89/00 | R/RWD | シグマレー     | V8   | 26t  | 193  | 2:59'03"989 | 161.672 | 193.853     | 220.486 | 5    |
| 5    | 14 | A. J. フォイト   | Foyt, A. J.          | USA  | Copenhagen/Gilmore                   | ローラ T89/00 | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 193  | 2:59'08"577 | 161.603 | 177.403     | 217.136 | 10   |
| 6    | 22 | S. プレイトン     | Brayton, Scott       | USA  | Amway/Speedway/Uniden                | ローラ T89/00 | R/RWD | デュイック     | V6   | 3.4t | 193  | 2:59'11"809 | 161.554 | 190.903     | 220.459 | 6    |
| 7    | 50 | D. ジョーンズ     | Jones, Davy          | USA  | Euromotorsports/UNO                  | ローラ T88/00 | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 192  | 2:59'11"238 | 160.726 | 151.328     | 214.279 | 31   |
| 8    | 29 | R. ヴォグラー     | Vogler, Rich         | USA  | Byrd's/Bryan's/Saturday Evening Post | マーチ 88C    | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 192  | 2:59'16"682 | 160.644 | 153.203     | 213.239 | 33   |
| 9    | 69 | B. ジョルダイン    | Jourdain, Bernard    | MEX  | Corona-Monarch                       | ローラ T89/00 | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 191  | 2:59'02"113 | 160.024 | 150.153     | 213.105 | 20   |
| 10   | 3  | S. ブルエット     | Pruett, Scott        | USA  | Budweiser                            | ローラ T89/00 | R/RWD | ジャッド      | V8   | 26t  | 190  | 2:59'10"128 | 159.068 | 141.053     | 213.955 | 17   |
| 11   | 65 | J. ジョーンズ     | Jones, John          | CDN  | Labatt's                             | ローラ T89/00 | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 189  | 2:59'33"292 | 157.890 | 134.103     | 214.028 | 25   |
| 12   | 81 | B. ヴコヴィッチⅢ   | Vukovich III, Bill   | USA  | Hemelgarn/Consami/Sierra             | ローラ T88/00 | R/RWD | ジャッド      | V8   | 26t  | 186  | 2:59'06"895 | 155.766 | 147.203     | 216.698 | 30   |
| 13   | 71 | L. ハイムラス Jr. | Heimrath Jr., Ludwig | CDN  | MacKenzie Funds                      | ローラ T88/00 | R/RWD | ジャッド      | V8   | 26t  | 185  | 2:59'01"438 | 155.007 | 123.803     | 213.879 | 18   |
| 14   | 33 | R. モラン       | Moran, Rocky         | USA  | Skoal Classic                        | マーチ 86C    | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 181  | 2:59'03"437 | 151.627 | 122.503     | 214.212 | 28   |
| 15   | 10 | D. テイラー      | Daly, Derek          | IRL  | Raynor Garage Door                   | ローラ T89/00 | R/RWD | ジャッド      | V8   | 26t  | 167  | 2:59'07"619 | 139.845 | 125.103     | 214.237 | 24   |
| 16   | 56 | T. ハームロス     | Palmroth, Tero       | SP   | Neste/Rotator/Nanso                  | ローラ T88/00 | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 165  | スピンドル       | 122.803 | 103.703     | 214.203 | 16   |
| 17   | 6  | Mi. アンドレッティ  | Andretti, Michael    | USA  | Kmart/Havoline                       | ローラ T89/00 | R/RWD | シグマレー     | V8   | 26t  | 163  | エンジン        | 164.353 | 164.353     | 218.774 | 21   |
| 18   | 86 | D. ドブソン      | Dobson, Dominic      | USA  | Texaco Havoline Star                 | ローラ T88/00 | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 161  | エンジン        | 113.003 | 213.590     | 213.590 | 29   |
| 19   | 15 | J. クロフワード    | Crawford, Jim        | GB   | Mac Tools/Planters                   | ローラ T87/00 | R/RWD | デュイック     | V6   | 3.4t | 135  | ドライプトレーン    | 119.403 | 221.450     | 221.450 | 4    |
| 20   | 12 | D. テイラー      | Theys, Didier        | B    | Arclero MacPherson                   | ペンスキー PC17 | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 131  | エンジン        | 111.503 | 213.120     | 213.120 | 19   |
| 21   | 9  | A. ルイエンダイク   | Luyendyk, Arie       | NL   | Provini/Dutch Boy                    | ローラ T89/00 | R/RWD | コスワース DFS | V8   | 26t  | 123  | エンジン        | 110.203 | 214.883     | 214.883 | 15   |
| 22   | 24 | P. カーター      | Carter, Pancho       | USA  | Hardee's                             | ローラ T89/00 | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 121  | 電気系統        | 108.503 | 108.503     | 214.067 | 32   |
| 23   | 4  | R. メアーズ      | Mears, Rick          | USA  | Pennzoil Z7                          | ペンスキー PC18 | R/RWD | シグマレー     | V8   | 26t  | 113  | エンジン        | 232.885 | 223.885     | 1       |      |
| 24   | 25 | A. アンサー      | Unser, Al            | USA  | Marlboro                             | ペンスキー PC18 | R/RWD | シグマレー     | V8   | 26t  | 68   | クラッチ        | 232.471 | 223.471     | 2       |      |
| 25   | 70 | J. アンドレッティ   | Andretti, John       | USA  | Tuneup Masters/Granatelli/STP        | ローラ T88/00 | R/RWD | デュイック     | V6   | 3.4t | 61   | エンジン        | 104.503 | 215.611     | 12      |      |
| 26   | 18 | B. レイハル      | Rahal, Bobby         | USA  | Kraco                                | ローラ T89/00 | R/RWD | コスワース DFS | V8   | 26t  | 58   | バルブ         | 103.703 | 219.530     | 7       |      |
| 27   | 7  | T. スノーヴァ     | Sneva, Tom           | USA  | STP/Granatelli                       | ローラ T88/00 | R/RWD | デュイック     | V6   | 3.4t | 55   | ピット火災       | 106.003 | 218.396     | 22      |      |
| 28   | 1  | D. サリヴァン     | Sullivan, Danny      | USA  | Miller High Life                     | ペンスキー PC18 | R/RWD | シグマレー     | V8   | 26t  | 41   | リア・アクスル     | 125.903 | 216.027     | 26      |      |
| 29   | 28 | R. ルイス       | Lewis, Randy         | USA  | Toshiba-Oracle                       | ローラ T89/00 | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 24   | ホイールベアリング   | 101.903 | 216.494     | 11      |      |
| 30   | 8  | T. フォービ      | Fabi, Teo            | I    | Quaker State/Porsche                 | マーチ 89P    | R/RWD | ボルシェ      | V8   | 26t  | 23   | イデモーション     | 113.753 | 215.564     | 13      |      |
| 31   | 91 | G. ジョーンズ     | Johncock, Gordon     | USA  | STP/Pizza Hut/WRTV                   | ローラ T88/00 | R/RWD | デュイック     | V6   | 3.4t | 19   | エンジン        | 103.703 | 215.072     | 23      |      |
| 32   | 11 | K. コーガン      | Cogan, Kevin         | USA  | Schaefer/Playboy Fashions            | マーチ 88C    | R/RWD | コスワース DFX | V8   | 26t  | 2    | アキシデント      | 102.503 | 214.569     | 27      |      |
| 33   | 99 | G. ベットテンハウゼン | Bettenhausen, Gary   | USA  | A/TEC Environmental                  | ローラ T87/00 | R/RWD | デュイック     | V6   | 3.4t | 0    | バルブ         | 215.230 | 101.903     | 14      |      |
| ns   | 98 | J. ラザフォード    | Rutherford, Johnny   | USA  | Menards                              | ローラ T89/00 | R/RWD | コスワース     | V8   | 26t  | —    | DNQ         | —       | —           | —       |      |
| ns   | 77 | P. クルーガー     | Krueger, Phil        | USA  | US Engineering/Dynamic Special       | ローラ T89/00 | R/RWD | コスワース     | V8   | 26t  | —    | DNQ         | —       | —           | —       |      |
| ns   | 97 | J. ボール Jr.   | Paul Jr., John       | USA  | Kasale Recycling                     | ローラ T89/00 | R/RWD | コスワース     | V8   | 26t  | —    | DNQ         | —       | —           | —       |      |



2005 第89回

開催日／天候 ――― 2005年 5月29日／晴れ  
車両規定 ―――― 非過給3000cc以下  
決勝出走 ―――― 33台  
優勝スピード ――― 157.603mph(253.637km/h)。コースン下で終了  
賞金総額 ―――― \$10,304,815  
ポールシッター ――― T. カナーン    227.566mph(366.231km/h)    2’ 38” 1961 = 4 周合計  
最速ラップ ―――― T. カナーン    228.102mph(367.094km/h)    39’ 4560    167周目  
ルーキー賞 ―――― ダニカ・パトリック(6人中)  
リード・チェンジ― 27回/7人。1-2=ホーニッシュ、 3 =カナーン、4-7=ホーニ

ッシュ、8-25=カナーン、26=フランキッティ、27-37=カナーン、38-54=ホーニッシュ、55=フランキッティ、56=パトリック、57-58=ジュンケイラ、59-97=ホーニッシュ、98-100=カナーン、101-111=ホーニッシュ、112-115 =カナーン、116-119=ホーニッシュ、120-122=カナーン、123=フランキッティ、124-135=カナーン、136-143=フランキッティ、144-145=カナーン、146-149=フランキッティ、150-161=フェルドン、162-164=メイラ、165-171 =フェルドン、172-185=パトリック、186-189=フェルドン、190-193=パトリック、194-200=フェルドン  
コースン ―――― 8 回/46周

ルーキーのダニカ・パトリック23歳が一夜にしてヒロインとなった。彼女は4位スタートから好走を続け、56周目には史上初の女性リーダーとなり、190周目のリスタート時にダン・フェルドンを抜いて再度トップに立った時は、そのまま優勝しそうな雰囲気となり、観客も大騒ぎ。しかしフェルドンは5周後にトップを奪い返し、16位スタートながら初優勝を飾る。イギリス人の勝利は1966年グレアム・ヒル以来。パトリックはその後順位を落とし4.5秒差の4位でレースを終えるが、155周目ターン4での5台が絡む事故に巻き込まれていたことを思えば、それでも素晴らしい結果で、ルーキー賞も獲得。これ以降、女性ドライバーのインディ参戦が活発化する。ポールシッターはトニー・カナーン。7人により27回リード・チェンジがあるスリリングな展開。エンジン3メーカーの対決はこの年まで。

初優勝も夢ではなかったダニカ・パトリック嬢。残り7周という時点ではトップ走行



ダン・フェルドン(クライン・ツールズ／ジム・ビーム Spl.)    253.637km/h    オーナー：Andretti Green Racing    ファイアストン

第89回●2005年 5月29日○200周＝500マイル(804.670km)

| Pos. | No | Driver         | Driver              | Car Name                               | Chassis   | Drive | Engine | Cyl. | Dis. | Laps | Time           | Speed   | Prize Money | Speed   | Qty. |
|------|----|----------------|---------------------|----------------------------------------|-----------|-------|--------|------|------|------|----------------|---------|-------------|---------|------|
| 1    | 26 | D. フェルドン       | Wheldon, Dan        | Klein Tools/Jim Beam                   | ダットラー IR3 | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 200  | 3:10' 21" 0769 | 157.603 | 1537.805    | 224.308 | 16   |
| 2    | 17 | V. メイラ         | Meira, Vitor        | Rahal Letterman Menards Johns Manville | バノス PZ09C | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 200  | 3:10' 21" 2071 | 157.602 | 656.955     | 226.848 | 7    |
| 3    | 7  | B. ハーダ         | Herta, Bryan        | XM Satellite Radio                     | ダットラー IR3 | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 200  | 3:10' 21" 2830 | 157.601 | 457.505     | 223.972 | 18   |
| 4    | 16 | D. パトリック       | Patrick, Danica     | Rahal Letterman Racing Argent Pioneer  | バノス PZ09C | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 200  | 3:10' 25" 6284 | 157.541 | 378.855     | 227.004 | 4    |
| 5    | 95 | B. ラヴィア        | Lazier, Buddy       | Panther/Jonathan Byrd's/ESPN 950 AM    | ダットラー IR3 | R/RWD | シブキレー  | V8   | 3.0  | 200  | 3:10' 25" 8816 | 157.537 | 288.805     | 226.353 | 9    |
| 6    | 27 | D. フランキッティ     | Franchitti, Dario   | ArcaEx                                 | ダットラー IR3 | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 200  | 3:10' 26" 2219 | 157.532 | 309.055     | 226.873 | 6    |
| 7    | 8  | S. シヤープ        | Sharp, Scott        | Delphi                                 | バノス PZ09C | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 200  | 3:10' 26" 6564 | 157.526 | 295.305     | 227.126 | 3    |
| 8    | 11 | T. カナーン        | Kanaan, Tony        | Team 7Eleven                           | ダットラー IR3 | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 200  | 3:10' 27" 4296 | 157.516 | 467.105     | 227.566 | 1    |
| 9    | 3  | H. カストロネヴェス    | Castroneves, Helio  | Marlboro Team Penske                   | ダットラー IR3 | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 200  | 3:10' 28" 8456 | 157.496 | 277.805     | 226.927 | 5    |
| 10   | 33 | R. フリスコ        | Briscoe, Ryan       | Target Chip Ganassi Racing             | バノス PZ09C | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 199  | 3:10' 27" 8261 | 157.496 | 273.555     | 224.080 | 24   |
| 11   | 20 | E. カーペンター      | Carpenter, Ed       | Vision Racing                          | ダットラー IR3 | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 199  | 3:10' 31" 6192 |         | 258.305     | 221.439 | 26   |
| 12   | 37 | S. アルダイ        | Bourdais, Sebastien | Newman Haas Racing Team Centrix        | バノス PZ09C | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 198  | アクシデント         |         | 234.555     | 224.955 | 15   |
| 13   | 51 | A. バロン         | Barron, Alex        | Red Bull Cheever Racing                | ダットラー IR3 | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 197  | 3:10' 30" 0548 |         | 254.805     | 221.053 | 22   |
| 14   | 5  | A. フェルナンデス     | Fernandez, Adrian   | Investment Properties of America       | バノス PZ09C | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 197  | 3:10' 34" 4013 |         | 226.305     | 225.120 | 14   |
| 15   | 48 | F. ジャフオーネ      | Giuffone, Felipe    | A. J. Foyt Racing                      | バノス PZ09C | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 194  | 3:10' 30" 6052 |         | 247.305     | 217.645 | 33   |
| 16   | 21 | J. ラヴィア        | Lazier, Jaques      | Playa Del Racing                       | バノス PZ09C | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 189  | 3:10' 30" 9216 |         | 219.305     | 221.228 | 27   |
| 17   | 55 | 松浦孝亮           | Matsuura, Kosuke    | Panasonic ARTA                         | バノス PZ09C | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 186  | アクシデント         |         | 236.305     | 226.397 | 8    |
| 18   | 24 | ロジャール安川        | Yasukawa, Roger     | Dreyer & Reinbold Racing               | ダットラー IR3 | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 167  | ガレージ           |         | 233.305     | 224.131 | 17   |
| 19   | 2  | T. エング         | Engle, Tomas        | ROCKSTAR Panther Racing                | ダットラー IR3 | R/RWD | シブキレー  | V8   | 3.0  | 155  | アクシデント         |         | 232.055     | 226.107 | 10   |
| 20   | 4  | T. シュクター       | Scheckter, Tomas    | Pennzoil Panther                       | ダットラー IR3 | R/RWD | シブキレー  | V8   | 3.0  | 154  | アクシデント         |         | 257.305     | 226.031 | 11   |
| 21   | 83 | P. カーペンティア     | Carpentier, Patrick | Red Bull Cheever Racing                | ダットラー IR3 | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 153  | メカニカル          |         | 231.055     | 222.803 | 25   |
| 22   | 44 | J. バックナム       | Bucknum, Jeff       | Investment Properties of America       | ダットラー IR3 | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 150  | アクシデント         |         | 222.555     | 221.521 | 21   |
| 23   | 6  | S. ホーニッシュ Jr.  | Hornish Jr., Sam    | Marlboro Team Penske                   | ダットラー IR3 | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 146  | アクシデント         |         | 391.455     | 227.273 | 2    |
| 24   | 9  | S. ディクソン       | Dixon, Scott        | Target Chip Ganassi Racing             | バノス PZ09C | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 113  | アクシデント         |         | 225.805     | 225.215 | 13   |
| 25   | 70 | R. ハーン         | Hearn, Richie       | Meier/Coca-Cola Racing Special         | バノス PZ09C | R/RWD | シブキレー  | V8   | 3.0  | 112  | アクシデント         |         | 202.305     | 222.707 | 20   |
| 26   | 15 | K. フラック        | Brack, Kenny        | Rahal Letterman Racing Argent Pioneer  | バノス PZ09C | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 92   | メカニカル          |         | 275.805     | 227.598 | 23   |
| 27   | 22 | J. ウォード        | Ward, Jeff          | Vision Racing                          | ダットラー IR3 | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 92   | ハンドリング         |         | 218.714     | 218.714 | 31   |
| 28   | 14 | A. J. フォイト IV  | Foyt IV., A. J.     | A. J. Foyt Racing                      | ダットラー IR3 | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 84   | ハンドリング         |         | 218.805     | 220.442 | 28   |
| 29   | 10 | D. マニング        | Manning, Darren     | Target Chip Ganassi Racing             | バノス PZ09C | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 82   | メカニカル          |         | 212.805     | 223.943 | 19   |
| 30   | 36 | B. ジュンケイラ      | Junqueira, Bruno    | Newman Haas Racing Team Centrix        | バノス PZ09C | R/RWD | ホンダ    | V8   | 3.0  | 76   | アクシデント         |         | 192.205     | 225.704 | 12   |
| 31   | 25 | M. ロス          | Roth, Marty         | Roth Racing/PDM Racing                 | ダットラー IR3 | R/RWD | シブキレー  | V8   | 3.0  | 47   | ハンドリング         |         | 195.305     | 219.497 | 29   |
| 32   | 91 | J. カイト         | Kite, Jimmy         | Ethanol Hemeigarm Racing               | ダットラー IR3 | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 47   | ハンドリング         |         | 218.565     | 218.565 | 32   |
| 33   | 41 | L. フォイト        | Foyt, Larry         | ABC Supply Co.                         | ダットラー IR3 | R/RWD | トヨタ    | V8   | 3.0  | 14   | アクシデント         |         | 189.305     | 219.396 | 30   |
| ns   | 98 | A. ルイエンダイク Jr. | Luyendyk Jr., Arte  | CURB/Agajanian/Beck Motorsports        | ダットラー IR3 | R/RWD | シブキレー  | V8   | 3.0  | —    | DNQ            |         | —           | 215.039 | —    |

2017 第101回

開催日／天候 ――― 2017年 5月28日／晴れ・曇り  
車両規定 ―――― 過給2200cc以下  
参加／決勝出走 ―― 33台／33台  
優勝スピード ――― 155.395mph(250.083km/h)。2位に 0”2011差  
賞金総額 ―――― \$13,178,359  
ポールシッター ―― S. ディクソン 232.164mph(373.631km/h) 2’35”0630 = 4 周合計  
最速ラップ ――― 佐藤琢磨 226.190mph(364.017km/h) 39”7896 150 周目  
ルーキー賞 ―――― フェルナンド・アロンソ(4人中)  
リード・チェンジャー 35回／15人。1-5=ディクソン、6-27=カナーン、28-29=カーペンター、30=ヒルデブランド、31=モントーヤ、32-34=カーペンター、

35-36=ロッシ、37-42=アロンソ、43-47=ロッシ、48-60=アロンソ、61-64 =ロッシ、65-75=佐藤、76-78=ロッシ、79-81=ハンター・レイ、82-83=パワー、84-86=チルトン、87-89=ハンター・レイ、90-93=ロッシ、94-95 =ハンター・レイ、96-103=カストロネヴェス、104=ハンター・レイ、105-109 =ロッシ、110-112=ハンター・レイ、113-114=レイハル、115-129=ハンター・レイ、130-134=アロンソ、135=ハンター・レイ、136-138=アロンソ、139-142=チルトン、143-147=キンボール、148-165=チルトン、166-167=デイヴィソン、168=ヒルデブランド、169-193=チルトン、194=カストロネヴェス、195-200=佐藤  
コーション ―――― 11回／50周

佐藤琢磨が終盤のスリリングな大逆転の末、残り 6 周というところでトップを奪い、4 勝目を狙うエリオ・カストロネヴェスを0.2011秒差で退けて初優勝、5 年前の無念を晴らした。日本人のインディ 500制覇はもちろん初めてであり、アジア人としても初、歴史的快挙となった。アンドレッティ・オートスポーツとしては3連覇。現役F1ドライバー(2005&06年世界チャンピオン)であるスペイン人フェルナンド・アロンソのインディ 500初挑戦が事前には一番の話題であり、佐藤と同じアンドレッティ陣営からの参戦、驚くべき順応性を見せてトップ争いを展開、180周目にエンジン・トラブルでリタイアするまでは優勝の可能性さえあった。彼は3位エド・ジョーンズを抑えてルーキー賞獲得。ホンダ・エンジンとしてはインディ12勝目となり、オフフェンハウザー27勝に次ぎ、ミラーと並ぶに至った。



佐藤琢磨(アンドレッティ・オートスポーツ) 250.083km/h オーナー：Andretti Autosport ファイアストン

| 第101回●2017年 5月28日○200回 = 500マイル(804.670km) |     |               |                     |        |                                              |            |         |       |        |              |          |         |      |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------------|-----|---------------|---------------------|--------|----------------------------------------------|------------|---------|-------|--------|--------------|----------|---------|------|-------|-------------|-------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Pos.                                       | No. | 佐藤琢磨          | Driver              | Driver | Nat.                                         | Car Name   | Chassis | Drive | Engine | Cyl.         | Dis.     | Laps    | Time | Speed | Prize Money | Speed | Qty. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1                                          | 26  | 佐藤琢磨          | Sato, Takuma        | J      | Andretti Autosport                           | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 200    | 3:13'03"3584 | 155.395  | 2458129 | 4    |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2                                          | 3   | H. カストロネヴェス   | Castroaneves, Helio | BR     | Shell Fuel Rewards Team Penske               | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 200    | 3:13'03"5595 | 155.393  | 770629  | 19   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3                                          | 19  | E. ジョーンズ      | Jones, Ed           | USA    | Boy Scouts of America                        | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 200    | 3:13'03"8862 | 155.388  | 230.578 | 11   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4                                          | 8   | M. チルトン       | Chilton, Max        | GB     | Gallagher                                    | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 200    | 3:13'04"4949 | 155.380  | 484.129 | 15   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5                                          | 10  | T. カナーン       | Kanaan, Tony        | BR     | NTT Data                                     | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 200    | 3:13'05"0056 | 155.373  | 438.129 | 7    |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6                                          | 22  | J. P. モントーヤ   | Montoya, Juan Pablo | COL    | Fitzgerald Glider Kits Team Penske           | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 200    | 3:13'05"0738 | 155.372  | 255.805 | 18   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7                                          | 98  | A. ロッシ        | Rossi, Alexander    | USA    | NAPA Auto Parts/Curb                         | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 200    | 3:13'05"7806 | 155.363  | 420.629 | 3    |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 8                                          | 27  | Ma. アンドレッティ   | Andretti, Marco     | USA    | United Fiber & Data                          | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 200    | 3:13'05"8994 | 155.361  | 230.474 | 8    |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 9                                          | 88  | G. チャヴェス      | Chaves, Gabby       | COL    | Harding Racing                               | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 200    | 3:13'07"1895 | 155.344  | 235.305 | 25   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 10                                         | 14  | C. ニュース       | Munoz, Carlos       | COL    | ABC Supply AJ Foyt Racing                    | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 200    | 3:13'07"8903 | 155.335  | 364.129 | 24   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 11                                         | 20  | E. カーペンター     | Carpenter, Ed       | USA    | Fuzzy's Vodka                                | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 200    | 3:13'07"8812 | 155.333  | 395.129 | 2    |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 12                                         | 15  | G. レイハル       | Rahal, Graham       | USA    | Steak 'n Shake                               | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 200    | 3:13'08"3894 | 155.328  | 361.129 | 14   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 13                                         | 7   | M. アレシン       | Alekshin, Mikhail   | RUS    | SMP Racing Schmidt Peterson Motorsports      | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 200    | 3:13'09"0577 | 155.319  | 355.629 | 13   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 14                                         | 1   | S. バージェス      | Pagnaud, Simon      | F      | Menards Team Penske                          | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 200    | 3:13'09"4097 | 155.314  | 349.129 | 23   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 15                                         | 17  | S. シャーゲッドラ    | Saavedra, Sebastian | COL    | AFS                                          | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 200    | 3:13'16"0252 | 155.226  | 210.305 | 31   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 16                                         | 21  | J. R. ヒルデブランド | Hildebrand, J. R.   | USA    | Preferred Freezer Service                    | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 200    | 3:13'36"5775 | 154.951  | 345.129 | 6    |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 17                                         | 63  | P. マン         | Mann, Pippa         | GB     | Susan G. Komen                               | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 199    | 3:13'16"4513 | 154.444  | 200.305 | 28   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 18                                         | 11  | S. ビゴット       | Pigot, Spencer      | USA    | Juncos Racing                                | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 194    | 3:13'36"6375 | 150.302  | 224.052 | 29   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 19                                         | 2   | J. ニューガーデン    | Newgarden, Josef    | USA    | hum by Verizon Team Penske                   | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 200    | 3:13'30"4525 | 144.180  | 228.501 | 22   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 20                                         | 18  | J. デイヴィソン     | Davison, James      | AUS    | GEICO                                        | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 183    | アクリデント       | no speed | 355.129 | 33   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 21                                         | 16  | O. セルグイア      | Servia, Orlod       | E      | Manitowoc                                    | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 183    | アクリデント       | 200.305  | 230.309 | 12   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 22                                         | 5   | J. ヒンチクリフ     | Hinchcliffe, James  | CDN    | Arrow Schmidt Peterson Motorsports           | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 183    | アクリデント       | 239.129  | 239.860 | 17   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 23                                         | 12  | W. パワー        | Power, Will         | AUS    | Verizon Team Penske                          | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 183    | アクリデント       | 230.200  | 230.200 | 9    |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 24                                         | 29  | F. アロンソ       | Alonso, Fernando    | E      | McLaren-Honda-Andretti                       | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 200    | メカニカル        | 305.805  | 231.300 | 5    |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 25                                         | 83  | C. キンボール      | Kimball, Charlie    | USA    | Tresiba                                      | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 166    | メカニカル        | 339.129  | 229.956 | 16   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 26                                         | 40  | Z. ヴィーチ       | Vecch, Zach         | USA    | Indy Women in Tech Championship              | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 155    | メカニカル        | 200.805  | 221.081 | 32   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 27                                         | 28  | R. ハンターレー     | Hunter-Reay, Ryan   | USA    | DHL                                          | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 136    | メカニカル        | 351.629  | 231.442 | 10   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 28                                         | 24  | S. カラム        | Karam, Sage         | USA    | DRR-Mecum Auctions                           | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 125    | メカニカル        | 202.805  | 229.380 | 21   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 29                                         | 44  | B. ラヴィア       | Lazier, Buddy       | USA    | Lazier Racing-Stalkit-Tivoli Lodge           | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 118    | アクリデント       | 200.305  | 223.417 | 30   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 30                                         | 4   | C. テイラー       | Daly, Conor         | USA    | ABC Supply AJ Foyt Racing                    | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | シグマレー | 65     | アクリデント       | 334.129  | 226.439 | 26   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 31                                         | 50  | J. ハーヴェイ      | Harvey, Jack        | GB     | Michael Shank Racing with Andretti Autosport | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 221    | アクリデント       | 205.805  | 225.742 | 27   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 32                                         | 9   | S. ディクソン      | Dixon, Scott        | NZ     | Camping World                                | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 52     | アクリデント       | 246.629  | 232.164 | 1    |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 33                                         | 77  | J. ハワード       | Howard, Jay         | GB     | Lucas Oil/Team One Cure                      | ダッラーラ DW12 | R/RWD   | ホンダ   | 45     | アクリデント       | 200.305  | 229.414 | 20   |       |             |       |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |



a history of  
American Auto Racing

# アメリカン・オートレーシング概史



## フージアに吹いた風

インディアナポリス・モーター・スピードウェイ。  
Indianapolis Motor Speedway、略してIMS。1909年完成だから、100年以上の歴史を持つ。現存するレース専用コースとしては世界最古のものとなる。

アメリカ北東部・五大湖の畔にインディアナ州はある。州の別名はフージア。人口648万人(2010年)。自動車の街デトロイトを擁するミシガン州とも隣接している。そのインディアナ州の州都がインディアナポリス。その北西部にコースは存在する。

20世紀初頭、インディアナポリスの実業家カールG. フィッシャーは、生まれたばかりの自動車産業に大きな可能性を感じていた。自身、ロングアイランドで行なわれた《ヴァンダービルト・カップ》や1905年フランスで開催の《ゴードン・ベネット・カップ》(いずれも後述)を目の当たりにし、アメリカにも常設レースコースが必要だとの確信を持つに至る。そして地元実業家仲間に話を持ち掛けた。プレストライト社(アセチレン・ヘッドライト製造)を共同経営するジェイムズA. アリソン、ナショナル・モーターズ社のアーサーC. ニュービー、ホイラー・シェブラー・キャブレター社のフランクH. ホイラーらの賛同と資金援助を得て、4人は1909年2月8日にIMSを設立する。初代代表にはフィッシャーが就いた。

平坦な土地1025エーカーがまず確保された。そこに一周2.5マイル(4.023km)の長方形のトラックを作ることにする。ヨーロッパにはないコース形状。メインストレッチとバックストレッチはどちらも5/8マイル(1.006km)、4つのターンはいずれも1/4マイル(0.402km)、その合間にショート・シュート(short chute)と呼ぶ短い1/8マイル(0.201km)のストレートを挟む。それぞれのターンには9度12分のバンク(傾斜)が付けられた。

当初は7月4日の独立記念日に合わせて4輪レースを催すはずだったが、工事が遅れ、実際には8月19日へと延期になってしまう。それに先駆けて、6月5日には空中で気球レースが催され、8月14日には2輪レースが組まれた。そして8月16日からは4輪の試走が始まるが、3日目には路面の荒れが目立つようになった。そして300マイル・レースの235マイルが終わるところで終了される事態に。事故も多発し、死傷者も出た。

路面は砕いた石にタールを被せたものだったが、その失敗に気付いたフィッシャーはすぐに次の手を打つ。2.5マイル・コースのすべてを煉瓦(その数320万個)で埋めることにしたのだ。同年12月17~18日の再開に向けて、たった63日間で作業を完了させた。煉瓦(brick)を敷き詰め

たレース専用コースなど、他にどこにもない。「ブリックヤード」という綽名はこの時に出来た。

## 「ザ・500マイル」誕生

1910年には新しい路面で数多くのレースが無事に行なわれたが、回数を重ねるごとに観客数が落ち始めた。同じようなレース大会を繰り返していたら観客は飽きてしまう。創設メンバーは協議のうえ、1911年からは一年に一度、5月30日のメモリアル・デイ(戦没者追悼記念日)に世界のどこにもないビッグレースを開催しようと決める。当初は1000マイル・レースや24時間レースも考慮された。しかし夜間照明を必要としない昼間のレースに限定すると、日没時刻から逆算して500マイル・レースという結論に至った。大会名は「International Sweepstakes」、賞金総ざらい競争、という意味だ。実はずっと後年まで、これが正式名称だった。初回の参加車両はエンジン排気量が600ci(9832cc)以内というもの。AAA(American Automobile Association)競技団の認可も得られた。

記念すべき第1回大会には、8万人の観客が集まり、5つのスタンドからはみ出さんばかりの盛況だった。回を重ねるごとにインディ500の評判は高まり、スタンドの増設、諸設備の充実、安全性の改善等が図られていく。2018年現在では固定観客席の数は25万席。

基本的にその500マイルを一人で走る。初期は、長時間に及ぶためにリリーフ(ドライバー交代)もOKだった。ただし記録上は正ドライバーのみ記される。また、インディに限らず欧州のGPレースでも初期はメカニックの同乗が当たり前だった。ラリー競技のナビゲータにも似るが、初期のレーシングカーは走行中に目視でチェックしないといけない要素が多く、また後方車両との差を確



インディのコース俯瞰図。一周2.5マイルの長方形。スタート位置は上方。1936年の撮影

世界レース年表

|      | インディ500関連                 | アメリカ(インディ以外)                  |
|------|---------------------------|-------------------------------|
| 1894 |                           |                               |
| 1895 |                           | シカゴ〜エヴァンストン・レース               |
| 1896 |                           | ダート路の競馬場で初レース                 |
| 1897 |                           |                               |
| 1898 |                           |                               |
| 1899 |                           |                               |
| 1900 |                           |                               |
| 1901 |                           |                               |
| 1902 |                           |                               |
| 1903 |                           | デイトナ砂浜で競技会                    |
| 1904 |                           | ヴァンダービルト・カップ初開催(16年まで)        |
| 1905 |                           |                               |
| 1906 |                           | 陸上スピード記録200km/h突破(スタンレー蒸気車)   |
| 1907 |                           |                               |
| 1908 |                           | アメリカン・グランド・ブライズ初開催(16年まで)     |
| 1909 | インディアナポリス・コース完成           |                               |
| 1910 |                           |                               |
| 1911 | 第1回インディ500開催              |                               |
| 1912 |                           |                               |
| 1913 |                           |                               |
| 1914 |                           |                               |
| 1915 |                           | ボード・トラック誕生                    |
| 1916 |                           |                               |
| 1917 | 第一次世界大戦により中止。18年まで        |                               |
| 1918 |                           |                               |
| 1919 |                           |                               |
| 1920 |                           |                               |
| 1921 |                           | アメリカ人アメリカ車フランスGPで初優勝          |
| 1922 |                           |                               |
| 1923 |                           |                               |
| 1924 |                           |                               |
| 1925 | 優勝スピード100mph突破(5時間を切る)    |                               |
| 1926 |                           |                               |
| 1927 |                           |                               |
| 1928 |                           |                               |
| 1929 |                           |                               |
| 1930 | ジャンク・フォーミュラ時代             |                               |
| 1931 |                           |                               |
| 1932 |                           |                               |
| 1933 |                           |                               |
| 1934 |                           |                               |
| 1935 | 同乗メカのチック・ヒラシマ、PPスタート      |                               |
| 1936 |                           | ヴァンダービルト・カップ復活。欧米対決。37年まで     |
| 1937 |                           |                               |
| 1938 |                           |                               |
| 1939 |                           |                               |
| 1940 |                           |                               |
| 1941 |                           |                               |
| 1942 | 第二次世界大戦による中断(45年まで)       |                               |
| 1943 |                           |                               |
| 1944 |                           | SCCA設立                        |
| 1945 |                           |                               |
| 1946 | 戦後初のインディ500開催             |                               |
| 1947 |                           |                               |
| 1948 |                           | NASCAR統轄ストックカー・レース開始          |
| 1949 |                           |                               |
| 1950 | インディ500が世界選手権戦に加わる(60年まで) | 公道レース「カレラ・パナメリカーナ・メヒコ」(54年まで) |
| 1951 |                           | NHRA統轄ドラッグ・レース開始。セブリング12時間初開催 |
| 1952 |                           |                               |
| 1953 |                           |                               |
| 1954 |                           |                               |
| 1955 | AAAが競技統轄放棄、USACが引き継ぐ      |                               |

| ヨーロッパ                                      | 日本                        |      |
|--------------------------------------------|---------------------------|------|
| パリ〜ルーアン間トライアル                              |                           | 1894 |
| パリ〜ボルドー往復レース                               |                           | 1895 |
|                                            |                           | 1896 |
|                                            |                           | 1897 |
|                                            |                           | 1898 |
| 陸上スピード記録100km/h突破(フランスで電気自動車)              |                           | 1899 |
| 初の国際レース、ゴードン・ベネット・トロフィー                    |                           | 1900 |
|                                            |                           | 1901 |
|                                            |                           | 1902 |
| パリ〜マドリードで重大事故。都市間レース中止                     |                           | 1903 |
|                                            |                           | 1904 |
|                                            |                           | 1905 |
| 第1回ACFグランプリ(フランス)開催                        |                           | 1906 |
| ブルックランズ・サーキット(イギリス)完成                      | 大倉喜七郎がブルックランズ開幕戦で2位       | 1907 |
| ニューヨーク〜パリ・レース                              |                           | 1908 |
|                                            |                           | 1909 |
|                                            |                           | 1910 |
| モンテカルロ・ラリー初開催                              |                           | 1911 |
|                                            |                           | 1912 |
|                                            |                           | 1913 |
|                                            |                           | 1914 |
| 第一次世界大戦による中断(19年まで)                        | 目黒競馬場で自動車レース初開催           | 1915 |
|                                            |                           | 1916 |
|                                            |                           | 1917 |
|                                            |                           | 1918 |
|                                            |                           | 1919 |
|                                            |                           | 1920 |
|                                            |                           | 1921 |
|                                            | 洲崎にて自動車レース開催。日本自動車競走倶楽部発足 | 1922 |
| ル・マン24時間レース開始。ミッレ・ミリア開始                    |                           | 1923 |
| スバ24時間レース開始                                |                           | 1924 |
|                                            |                           | 1925 |
|                                            |                           | 1926 |
| 陸上スピード記録300km/h突破(H.シグレイヴのサンビームがデイトナで)     |                           | 1927 |
|                                            |                           | 1928 |
| モナコGP開始                                    |                           | 1929 |
|                                            |                           | 1930 |
|                                            |                           | 1931 |
| 陸上スピード記録400km/h突破(M.キャンベルのブルーバードがデイトナで)    |                           | 1932 |
|                                            |                           | 1933 |
| GP規定改訂、750kgフォーミュラ開始。ドイツ勢の覇権(39年まで)        |                           | 1934 |
|                                            |                           | 1935 |
|                                            | 多摩川スピードウェイ開設(4輪は38年まで)    | 1936 |
| 陸上スピード記録500km/h突破(G.アイストンのサンダーボルトがボンネヴィルで) |                           | 1937 |
| GP規定改訂、3リッター・フォーミュラ開始                      |                           | 1938 |
|                                            |                           | 1939 |
| 第二次世界大戦による中断(45年夏まで)                       |                           | 1940 |
|                                            |                           | 1941 |
|                                            |                           | 1942 |
|                                            |                           | 1943 |
|                                            |                           | 1944 |
| パリ・ブローニュの森にて戦後初の自動車レース                     |                           | 1945 |
| 新設FIAがF1／F2規定を制定                           |                           | 1946 |
| 陸上スピード記録600km/h突破(J.コップのレイルトンSplがボンネヴィルで)  |                           | 1947 |
|                                            |                           | 1948 |
| 復活ル・マン24時間で初出場フェラーリが優勝                     |                           | 1949 |
| 世界選手権F1GP開始。ドライバース対象                       |                           | 1950 |
|                                            |                           | 1951 |
|                                            | 船橋競馬場内オートレース場で4輪レース初開催    | 1952 |
| 世界スポーツカー選手権開始                              |                           | 1953 |
| F1規定2.5リッター化。メルセデスベンツが復帰即優勝                |                           | 1954 |
| ル・マン24時間で観客80名以上が死亡する惨事。スイスでレース開催禁止に       | 浅間火山レース(2輪)               | 1955 |



## おわりに

「佐藤琢磨もこれでフランク・ロックハートと肩を並べる存在になった」と言ったら、昔から現地に住む90歳の筋金入りインディ・ファンの爺さんはきつと言うだろう。

「いや、それはどうだね」と。

アメリカにはアメリカのレースがある。歴史がある。伝統がある。秩序がある。ヨーロッパも同様だ。日本だって同様かもしれない。しかしそれらをグローバルに100年単位で俯瞰する習慣が、少なくとも日本のモータースポーツ報道にはこれまで存在しなかった。日本が日本人視点でF1GPを何十年語ってもひとりの勝者も生まれないように、日本が日本人視点でインディを何十年見てもひとりの勝者も生まれないだろうと、長年思っていた。

それが2017年5月、覆された。日本人・佐藤琢磨がインディで勝ったのだ。

嬉しくて、未明、テレビの生中継が終わらないうちに現地で長年取材をしている旧知の日本人ジャーナリストにメールを送った。しばらくして、興奮気味の返信メールが届いた。

「生きているうちに、こんな場面に立ち会えるとは思わなかった」と。

インディ500の歴史を知れば知るほど、それで勝つことがいかに偉大であるかが分かる。知らなければ、分からない。日本人はアメリカのレースを知らなすぎる。あるいは、勘違いしすぎている。せっかくのツインリンクもてぎのオーバル・コースが閉鎖されたままなのも、何とも残念。4回勝ったA. J. フォイトやアル・アンサーやリック・メアーズの名前を知っているからと言って、分かった気分になっていてはいけない。彼らだけが特筆されるべき存在ではない。

「わずか1勝」でも「0勝」でも、ヒーローはどの時代にもいた。1911年～2017年の107年・101大会に、一度でも出走した経験がある者は700人弱。ある者は勝利に歓喜し、ある者は悔し涙にくれ、ある者は夢を見ながら死んでいった。そのひとつひとつの尊い積み重ねが、未来に向けての更なる歴史となっていく。

そのことを、日本のレースファンはまだ多くを知らない。教えてくれるはずのメディアが少ない。「歴史的快挙」という単語を一瞬だけ安易に振りかざすのみのメディアよりも一歩先を行こう。だから、インディ500のことをもっと知ろう。アメリカのレースのことをもっと知ろう。

例えばフランク・ロックハートの波乱万丈の人生を今後日本語で記す者が現われた時、それに触発されて、もっと深く正しく歴史を後世に伝えたいと思う者が現われた時、佐藤琢磨が2017年に残した足跡の偉大さが改めて再認識されることになるだろう。

＊ ＊

本書に使用した写真はすべて、IMS(Indianapolis Motor Speedway)のメディア向けフォト・アーカイブからのもの。歴史資料に関する取り組み方には敬服するばかりだ。また、インディやアメリカン・レーシングに関する資料や洋書は個人的に40年ほど以前から購入収集してきたが、近年の資料や公式プログラムに関しては天野雅彦、松本浩明の両氏の協力によるところが大きい。改めて感謝したい。

志を持つ皆で協力し合いながら、アメリカン・レースに関する情報を日本にもっと広めたい広めてほしいと強く思う。

### 林 信次

#### 編集部より

2017年5月、佐藤琢磨選手が日本人初となるインディ500での優勝を成し遂げました。モナコGPやル・マン24時間レースと並び、世界三大レースでの勝利は、まさに快挙といえます。インディ500は、100年以上も歴史のある伝統のレース大会ですが、日本ではその詳細を紹介したものが多くありませんでした。

そこで、長年モータースポーツの歴史考証等に携わられている林信次氏に、佐藤琢磨選手の優勝に至るまでの、インディ500に関する情報を日本の書籍で紹介することを相談したところ、林氏も同様の考えをお持ちでした。長年調査を続けている林氏と協議の末、公式に残されているレース記録とオフィシャル写真を駆使して、第1回からのレース大会から、佐藤琢磨選手が優勝した第101回までの記録を、日本で初めての書籍として企画することとなりました。

読者の皆様には、F1GPなどとは違った、アメリカン・レースの詳細をご理解いただき、関心と興味をより深めていただければ幸いです。

既存メディアとは異なる名称表記をあえて使用している箇所もありますが、お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房　編集部

### 林 信次

1955年(昭和30年)東京杉並生まれ。74年明治大学入学と同時にモータースポーツ専門誌『オートテクニック』の編集アルバイトを開始。81年に『F1GP 1950～80 全342戦完全記録』を自費出版。グランプリ出版社員を経てフリーランスに。86年『レーシングオン』誌創刊スタッフ。その後、主宰するGIRO名義で執筆&編集を2004年まで担当。06年『日本の名レース100選』を創刊。現在は『F1速報』誌にコラムを連載中。著書に『サーキット・ヒーロー』(光風社／88年)、『時にはオポジットロック』(ニュース出版／93年)、『F1 戦士デビュー伝説』(ベストブック／94年)、『F1全史』(1～10巻まで／ニュース出版)、『富士スピードウェイ最初の40年』(三樹書房／05年)等がある。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div><div><b>インディ500</b></div><div>全101レース大会の記録</div><div>1911-2017</div></div>                                                                                                                                                                                                           |
| <div>著　者　林　信次</div> <div>発行者　小林謙一</div> <div>発行所　三樹書房</div> <div>〒101-0051　東京都千代田区神田神保町1-30</div> <div>TEL 03(3295)5398　FAX 03(3291)4418</div> <div>URL　http://www.mikipress.com</div> <div>印刷・製本　シナノ　パブリッシング　プレス</div> <div>©Shinji Hayashi/MIKI PRESS</div> <div>Printed in Japan</div> |

※本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。落丁・乱丁本は、お取り替え致します。