

エッソ・フォーミュラトヨタ シリーズ第4-5戦

■6月14日 フリー走行1日目 DRY 岡山国際サーキット

今回開催される岡山国際サーキットはストレートをタイトなコーナーが繋ぐストップアップ&ゴーのサーキットで、自分が走りこんでいる鈴鹿サーキットとは全然違うタイプのサーキットです。今回も前回同様、土曜日に1レース、日曜日にもう1レース、というダブルヘッターなのでシリーズポイントの事を考えても絶対に落とす事は出来ないレースでした。前回のレースから今回までの1ヵ月半の間、今自分に必要なことは何か？何が1番足りてないのか？などいろんな事を考え、アドバイスを貰いながら基本の1からやり直してきました。そんな中向えたフリー走行1日目はサーキットに入る前にイメージトレーニングしてきたのと、実際のコースのラインなどの確認から入り、徐々にペースを上げていきます。この日は1日走行を終えてトップとは少しタイム差もあったのですが、データローガーやコース脇から見てもらった感じから、自分の悪いところもハッキリして次の日の練習につなげます。

■6月15日 フリー走行2日目 WET

この日は前日の天気とは違って変わりかなりの雨が降り、コースにも水が溜まるWETコンディションでした。短い練習時間の中で必死でグリップするラインを探しながら走行し、結局DRYとは全然違うラインを走る事でラインのことは確認でき、車的にも乗りやすいセットを見つけて最終的に1本目のWET走行は2番手のタイムで終わることにになりました。この後も雨はドンドン強くなり、2本目の走行からはコースアウトやスピニングが相次ぎ、走行を止めるドライバーもいる中、トップタイムでこのセッションも走りきりました。午後からの走行は大雨の為全車走行を中止し、この日の走行は2本で終わったのですが、WETコンディションでの走行には車的にも自分的にも問題なく走れることが確認できました。

■6月16日 フリー走行3日目 DRY

この日はコースの所々前日の雨が残っているものの、コンディション的には殆どDRYで走り始めることが出来ました。1日目の悪かったところを意識しながら走り、自分の悪い癖であるステアリングを雑に扱ってしまうことやブレーキで突っ込みすぎて適正なスピードまで落とす事が出来ないことなどを考えながら走る事ができ、1本目の走行は2番手のタイムで終わりました。2本目の走行ではチームメイトのデータと比べ遅いことを自分の乗り方で変えるのか？それとも車のセッティングで変えたいのか？など考えて色々試しながら走ったり、コーナーの進入でもブレーキポイントを少しづつ詰めていったりとちょっとづつですが、タイムを縮めていきました。結局7番手のタイムだったものの、トップとは0.5秒差で自分の遅いことも分かっていたので、焦ることなく午後からNEWタイヤでセッティングをつめていきました。ところがこのNEWタイヤを入れると車のバランスが急に変ってしまい、殆どのコーナーでアンダーステアが強くなってしまいました。途中セッティングを変えながら乗ってみたのですが、午前中のバランスには戻す事が出来ず、そのアンダーステアは消す事が出来ないまま最後の練習走行を終えてしまいました。この後はNEWタイヤのフィーリングを必死で思い出しながら、明日の予選時間や路面温度の事も踏まえてメカニックの方と相談し、セッティングを変更して明日の予選を迎える事になりました。

■6月17日 公式予選 DRY

第4戦 予選8番手

第5戦 予選9番手

この日は朝から曇ってはいるものの、予選の間は雨が降りそうな気配もなく、路面温度も結構上がった状態で予選の時間を迎えました。今回のレースもダブルヘッターなので第4戦の予選を15分間走り、その後10分間のインターバルをはさんで更に第5戦の予選を走るという形で行なわれました。昨日の練習後、NEWタイヤのセッティングについてメカニックの方たちと話し合い変更していたのですが、実際そのセットで走ったわけでもなく、昨日の走行の時とは気温や路面温度など全然違うので、今回は少しだけ待って、予選の途中セッティングを変更できるように早めに走り始める事にしました。

走り始めてすぐに昨日のNEWタイヤを使った時よりバランス的には良くなっているのが確認できました。走り始めて1周目からしっかりタイヤを暖め、集中してアタックを開始します。こういうときに焦らないで、いかに基本に忠実に当たり前のことが出来るかというのが僕の課題でもあったので、落ち着いて練習どりにアタックしました。けれどタイヤの1番おいしいときである計測2, 3, 4周目にはタイムをまとめる事が出来ず、結局トップから0.5秒落ちの8番手で第4戦の予選を終えることになりました。けれど自分の前3台とは100分の何秒差というもの凄く小さな差で、この差をつめていくのがこれからの大きな課題だなと感じました。

そしてそのまま車から降りる間もなく、10分間のインターバルを挟んで続く第5戦の予選が始ります。第4戦のフィーリングからセッティングを少しだけ変更して走り始めました。走り始めてすぐに1回目の予選のタイムは更新したのですが、こういう風に続いて2回の予選が行なわれる時は前回の仙台のレースの時もそうだったのですが、2回目の予選のほうが大幅にタイムアップする傾向にあるので、続けてドンドンアタックしました。前回の仙台の予選ときは2回目の予選で自分の気持ちの焦りからミスをして、タイム更新が出来なかったのですが、今回ベストタイムが出た周はミスらしいミスはなかったのですが、思ったよりタイムを縮める事は出来ずに結局9番手で第5戦の予選は終えてしまいました。今回もトップは0.5秒ほど離れているのですが、2番手から僕までは0.5秒くらいの差で予想以上に大接戦だったなと感じます。これからの課題としてはここからのトップとの差のつめ方とNEWタイヤを使った時のセッティングの出し方だなと感じました。

第4戦 決勝 3番手 WET

午前中に第4、5戦の予選が終わり自分の悪かったところをデータで確認しながら決勝のときを待っていたのですが、午後になるにつれ段々雲行きが怪しくなり、ポツリポツリと雨粒が落ち始めます。僕としては木曜日のWETコンディションでいいフィーリングを受けていたのも確かだし、予選の順位的にもWETの荒れた展開の方が順位を上げるチャンスが多いなと思えば応でもモチベーションが上がります。その後も雨は降り続け、雨の量はたいしたことがないもののレースが始る前には完璧なWETコンディションになりました。そしてコースインの周からしっかりタイヤに熱をいれ、フォーメーションラップでもマシンを左右、前後に振り回します。そんな中フォーメーションラップ中に1台の車がスピン。これでひとつ順位も上がり、いよいよスタートのときです。

シグナル点灯と共にエンジンの回転を上げて行き、シグナルに集中します。

シグナルレッド・消灯・スタート！

まずまずのスタートを決め、1コーナーまでに1台をパス。続く2コーナーではアウト側から仕掛け、更に順位を上げ5番手で1周目を通過します。その後も前の選手より明らかにペースも速く、3番手までの車が少しづつ離れて行きます。早い段階で前の車をパスし、ドンドン行きたいところなのですが、ここで焦るのが自分の悪いところでいつもミスをしてしまいます。そこで今回はトップのことは気にせず、唯、前の車をパスすることだけに集中します。そして相手の遅いコーナーに照準を定め、4周目のそのコーナーで一気に仕掛けて4番手に浮上。そのまま一気に3番手の車に追いついたのですが、自分のミスもありまた少し間があいてしまいました。ここからは後ろの車もすぐに引き離せたので、速く走ることに集中します。そこから後半は単独走行となったのですが、自分のペースもドンドン上がりまた3番手の車に追いついた来ました。このまま行けばチェッカーまでに3番手の車に仕掛ける事が出来るなと思っていたその矢先、なんと3番手の車がマシントラブルで一気にペースダウン。リスクを負うことなく3番手に浮上でき、残る周回数は後3周。2番手を走る車までは少し距離があり、何かない限り追いつくのは難しいかなと思ったのですが、前を走る2台にミスがあったり、何かあった時にいつでも仕掛けられるようにミスをせず、追い上げることに集中しました。けれど結局レースは動かず、このまま3位でチェッカーを受けることになりました。この3位というのは今期初の表彰台で物凄く嬉しかったのですが、自分がレースに出場でき、こういう結果を残せたのは沢山のスポンサー様や壊れず、速い車を用意して頂いたチーム関係者の皆さん、そして沢山のレース関係者の方々のお陰です。本当にありがとうございました。

■6月18日 決勝 12位 DRY

前日とは打って変わり、快晴の中、第5戦は開催されました。昨日の3位表彰台のいい流れでこのレースもポジションアップを狙います。決勝の時間が午後1時過ぎということもあり、路面温度、気温共に物凄く上昇して昨日の予選とはまた違ったコンディションとなったので、決勝に備えメカニックの方と話し合い、セッティングの変更をコースインしました。

フォーメーションがスタートして前々回の仙台のレースでそうだったように、後半はみんなリヤタイヤが垂れてきてミスなく走ることがポイントになるだろうと思い、前半は順位を上げることに集中する為、しっかりタイヤを暖めます。

そしていよいよ17周の決勝がスタートします。

シグナルレッド・消灯・スタート

今回もまずまずのスタートで1台をパスし、8位で前の車についていたのですが、走り始めてすぐに車のバランスが物凄くオーバーステアなことに気がきます。けれどそれならそれで車に合わせた乗り方をしよう和前日までとはラインなども少し違う走り方に切り替えます。すると1周目のダブルヘアピンの侵入で無理やりインに入れひとつポジションを下げます。この時は相手が強引だったと思うのですが、前々回の仙台のレースのように接触、リタイヤという形だけは避けたかったので、ここは退いて次のチャンスを狙います。けれどオーバーステアな車でいつものようにブレーキをつめる事が出来ないでいた1コーナーで、インをさされ順位をまた下げてしまいます。けれど簡単に引き下がるわけもなく、続くブレーキングの飛び込みで、相手のミスを見逃さず抜き返します。けれどその後のストレートで自分の車は思ったように車速が伸びずまた抜き返されてしまいました。その後はこの車にぴったりとついていたのですが、周回を重ねるごとにオーバーステアがひどくなり後続の車に責め続けられます。そして8周目のバックストレートでまた1台にパスされ11位まで順位を下げてしまったのですが、続く1コーナーでまたインをさし返します。けれどブレーキで突っ込み過ぎたことにより、立ち上がりが苦しくましても抜き返されしまいました。その後も中々ペースを上げることが出来ず、エンジンの回りも悪くて、ストレートになる度に後ろの車に追いつかれます。毎周並ばれてブレーキングで踏ん張るといいうのを後半ずっと繰り返していたのですが、ラスト2周のところ前に出られてしまい続くコーナーでまたインをさそうとしたのですが、軽く接触。スピンはしなかったものの、そのままの順位でチェッカーを受けることになりました。

第5戦のレースは前日のレースに比べても、本当に情けないレースでしたし、これほど抜かれるばっかりのレースは今までになく、本当にショックでした。けれどこのことで悩んでいてもしょうがないので、自分のドライビングで直さなければいけないところ、決勝に向けてのセッティングの出し方など、原因を全部ハッキリさせて次のレースに繋がりたいと思います。

今回の2レースを終えて、第4戦の結果は初表彰台を獲得することができ、いい意味での自信にもなりましたし、レース運びの面でも凄く勉強になったと思います。そして第5戦はその反対のレースの難しさも経験できました。自分はまだまだ経験という面では全然足りてないと思うので、今回のレースは練習から第5戦が終わるところまで本当に学ぶことばかりでいい経験が出来たと思います。

次は自分が1番走りこんでいる鈴鹿です！今回のいい流れと沢山の経験できたことを生かして、次こそは表彰台の真真中に立ちたいと思いますので引き続きご指導、ご支援よろしく願います。

Team NAOKI with LE PRIX SPORT DRIVER

吉田 広樹