

2005 FJ1600 鈴鹿シリーズ

■12月23日 金曜日 ハーフウェット フリー走行

今年の鈴鹿シリーズも全戦終え、JAF ランキングでは2位と日本一決定戦のシードを逃してしまい迎えた今回のレース。

予選、1レグ、2レグ、ファイナルを通して、6本しか使えないタイヤの事を考えるとシードを取れなかった事は少し厳しかったのですが、今回は地元の鈴鹿でレースが開催される事もあり、来年の事を考えると絶対に勝たなければいけないレースだと思っていました。

今回は金曜日の午後から練習が予定されていたのですが、前日の雪の為ウェットから段々乾いていく路面の中走行し、その路面状況に合わせたセットを探りながら走っていました。そして徐々にセットも決まり、タイムも上がってきた最後の枠、走り出し直後のタイヤが冷えた状態で1番やっちはいけないクラッシュをしてしまいました。自分の中ではタイヤの事も頭に入れた上でレースを想定して、1周目から攻めたのですが、実際クラッシュをしたら何の意味もないし、セットをつめていく時間が減るだけではなく、メカニックの方たちの余計な仕事を増やしてしまう最悪な流れにしてしまいました

■12月24日 土曜日 Dry フリー走行

昨日のクラッシュもメカニックの方たちのお陰でしっかり直していただき、何の影響もなく走り出す事が出来ました。夜遅くまでかかって直していただいたメカニックの皆さん本当にありがとうございました。

この日も時々雪が降り、ウェット路面になったのですが、ドライでも大分走る事ができ、昨日試す事が出来なかったセッティングメニューを徐々に消化していきます。走り終わる度にチームメイトとロガーを比べてみて、ストレートでのスピードの伸び方、S字全体のコーナーリングスピードの差など、「自分の操作が悪いのか？」それとも車のセットを変えて直るものなのか？等を、次の走行で試してまたロガーで確認する、その繰り返しでセットを決めていきます。そしてセットも決まってきた状態で程度のよいタイヤを使い予選を想定して走ったのですが、東コースでの自己ベストのタイムと同じくらいのタイムを記録でき、しかも毎週のタイムを落とす事なくアベレージ的にもかなりいいタイムで最後まで周回する事が出来ました。この日は全国から集まってきた60台の中でトップタイムを記録する事ができ、車のセット、自分のフィーリング的にもいい状態で明日の予選を迎える事が出来ました。

■12月25日 日曜日 Dry 公式予選

この日は心配されていた積雪もなく晴れ空の下公式予選が始まりました。今回は60台のエントリーからA・B・Cの3グループに分けられ、自分はBグループでの予選でした。Aグループの予選タイムを見ていて、ポールを取った選手のタイムは前日の練習で自分が出したタイムと一緒くらいで、コンディションもいい状態だったので気合が入ります。しかし、今回のレースは各シリーズのチャンピオン7人がシード選手として2レグの上位からレースに参加する為、最低でもこの予選でポールを取らなければなりません。そんな中始まった予選では金曜日のミスみたいな事が起こらないように、じっくりタイヤを暖めながら走り中盤でトップに躍り出ます。その後も単独で走り続け結局そのままポールポジションを獲得したのですが、タイム的には前日の練習のタイムを上回る事が出来ず、自分的にもスツキリしないまま公式予選を終えてしまいました。その原因を探す為と昨日のフィーリングやロガーを見てみました。そして遅くなったコーナーを見つけ、その原因を考えまた少しセットを変更して決勝レースに備えます。

■12月25日 日曜日 Dry 決勝(第1レグ)

この第1レグはまだ各シリーズのチャンピオンはシード選手として走らない為、予選順位のままポールからのスタートとなります。レース前にチームオーナーの服部さんや監督の館さんから、「ファイナルが本番なんだから、このレースは何の緊張もせず普段通り走ればいい」と声を掛けていただき、自分でもリラックスした状態で挑めたと思います。そしてフォーメーションラップでじっくりタイヤを暖め、いよいよ日本一決定戦第1レグスタートです。

シグナルレッド・消灯・スタート

冷えた路面でホイールスピンする事を嫌った自分はあまり回転を上げずにクラッチをミート。するとなんとその場で痛恨のストール…。すぐさまエンジンをかけ直し、再スタートしたのですがその時点で16番手くらいまでポジションを下げてしまいました。そこからは少しでも前でチェッカーを受けようと、抜けそうな隙があればどこからでも仕掛け、1周目には8番、2周目には6番手まで順位を上げて帰ってきました。けれどそこからは熱くなっている自分を必死で落ち着かせ、ちゃんと相手に合わせた走り方を意識します。無駄な動きでタイヤが後半タレるような事にならないように、抜くのリスクが掛かるS字区間では無理をせず、最終コーナーの走り方に全神経を集中させ1コーナーでパス。それでまたひとつづつ順位をあげ、最終ラップ、3番手のドライバーに並びかけたところまでいったのですが、イン側には入る事が出来ずそのまま4位で第1レグを終えてしまいました。自分としてはスタート前緊張していたとは思っていなかったのですが、ストールなどというミスは平常心でやれていけば決してしないようなミスだと思うので、やはりどこか平常心でやれない自分の弱さが出たのかなと思いました。

■12月25日 日曜日 Dry 決勝(第2レグ)

続く第2レグはシードだった各シリーズのチャンピオンが前の方に並び、自分のスタート順位も9番手スタートとなりました。このレグで必要なのはファイナルに備えて少しでも前でチェッカーを受けることだと思っていたので、残り二本のNEWタイヤはバランスが狂うことを嫌い、使わず、セットなども自分が走りやすいセットのまま挑みました。服部さんや館監督にも「今、お前がやることはファイナルの為に少しでも順位を上げること、そういう走り方をしなさい！」と声を掛けてもらい、落ち着いてフォーメーションラップを迎えました。しっかりタイヤを暖め、シグナルに集中します。

シグナルレッド・消灯・スタート

さっきのミスの事も少しホイールスピンも多かったのですが、順位キープのまま1コーナーに進入します。そのまま2コーナーと続くS字の一つ目で2台をパス。7位で1周目帰ってきたのですが、そこからは最終コーナーの立ち上がりでオーバーステアが強く、思ったようなラインに載せることが出来ません。そうして前の車をパスできないまま2周が過ぎたのですが、続く周は最終コーナーの立ち上がりもバッチリ決まり、完全にスリップに入り横に並ぼうとシフトアップした瞬間、4速から3速に入れてしまいました…。そこからはエンジンが正常ではないということが自分でもハッキリわかるくらい異音が聞こえ始め、しかもその音が徐々に大きくなりました。自分もこんな終わり方が我慢出来るわけもなく、そのまま2周くらい走ったのです

が、ストレートではどんどんパスされ、自分が何位を走ってるのかも分からなくなりピットイン。しかし、ちょっとでも望みがあるならばとファイナルに向けて、残り2本のNEWタイヤを装着、皮むきをしながら走行したのですが、ピットに入った分周

回数も少なくそのままチェッカーを受けることとなりました。

そしてその結果、敗者復活戦にも出ることは出来ず、日本一決定戦、2005年シーズン全てのレースを終えました。

自分ではこんな終わり方をした事が信じられず、自分に対する怒りや情けなさなど物凄くこみ上げてきたと同時に、このレースで勝つ為だけに必死でやっていただいたメカニックの方、服部さんや館監督はもちろん、スポンサー様や僕を応援していただいた全ての皆さんに申し訳なかったです。この後少し落ち着いて考えたのですが、こういうミスをするということは速さうぬぬではなく、やはりそれ以外の気持ちや精神的なところが自分の課題だと感じました。この課題は今までも何回かそういう場面に遭遇し、その度に直そうと思ってやっているのですが、それが少しづつよくなるとまた違った形で表れます。けれどこの課題を少しづつでも改善して行かなければ、この先ドライバーとしてはやっていけないと思うし、避けてはいけない課題だと思うので、これからも同じミスだけは繰り返さずに経験も積みながら精神的に強いドライバーというのを目指してやっていきます。

今年1年は服部さんとの出会いなどいろんな意味でも過ご大きな節目になった年でした。それも全てはこんな未熟な自分を

いろんな形で応援していただいたスポンサー様や、レプリスポーツの館監督、メカニックの皆さんなど、他にも書ききれないくらい沢山のかたに応援、そして育ててもらったお陰です。

本当にありがとうございました。

今年の体制はまだハッキリしてないのですが、皆さんに対する恩返しのためにも絶対にステップアップし自分の夢を実現させます。その為にもこれからは先ほど言った精神的な強さ、ブッチギリの速さ、そして人としても沢山の方に応援していただけるような人間になりますので、これからも引き続き応援、ご指導よろしく願います。