

## エッソ・フォーミュラトヨタ シリーズ第7戦

### ■8月16日 フリー走行 DRY 鈴鹿サーキット

今回も前回に続いて鈴鹿サーキットで行われました。前回のレースでは1周目から落ち着きのないレースをしてしまい、コースアウト、リタイヤ、という最悪な内容でした。

今回こそはまともに走り切り、しっかり自分の走りをしようと思っていたその矢先、縁石を乗り越えかけ、コースに戻ろうとしたときにスピン、大クラッシュをしてしまいました。マシンは大破してしまい、チームの方に見てもらった結果、その車ではレースに出れない状態になっていることがわかりました。そのことを告げられた瞬間頭の中は真っ白になったのですが、一度落ち着き、自分の「レースに出たい」という気持ちをチームの方に伝えて、別の車に自分の車の使えるパーツを全部移植してもらうことになりました。ここからはメカニックのみなさんはもちろん、沢山の方たちに徹夜までしていただき、金曜日の朝7時半くらいにレースに出れる状態にさせていただきました。

本当にチームの方はもちろん沢山のかたに普段以上に迷惑をかけたこととお詫びすると同時に、感謝の気持ちでいっぱいでした。

### ■8月18日 フリー走行 DRY、WET

この日の朝、いつもと同じように走れる状態にさせていただいたマシンを見ながら、他のチームならレースに出ることを諦めてもおかしくないような状態からここまで直していただいた沢山の方たちのためにも絶対に中身のある練習にしようと思う気持ちがこみ上げて来ました。

しかしこの日は朝から雨がふり、路面的にも中々完璧な DRY で走れませんでした。2本しかない練習走行の中、1本目は先ず車が正常に走るかを確認します。濡れた路面ではそういう動きがわかりにくかったのですが、いつものマシンとの少しの違いも見逃さないようにしっかり動きを確認しながら、メカニックの方に車を調整してもらいました。

2本目の走行では明日の予選に備えて NEW タイヤでのセッティングを出さないといけないのですが、またしても雨が降り、路面はハーフウェットの状態です。そこで NEW を入れる意味はないと思い、とりあえずは中古タイヤでセッティングを出しにいきました。走っていてコースが上っている S 字などでアンダーがひどく、そこに合わせてセットを変更して行ったのですが、すると今度はコースが下り気味になっているコーナーではオーバー傾向になります。そこらへんでどのコーナーに合わせてセットを出していくいろいろ調整しながら乗り、最後に NEW タイヤを入れて確認しようとコースに戻った瞬間雨が勢よく降り出し、そのまま確認できないまま全部の練習走行を終えることとなりました。

### ■8月19日 公式予選 DRY 予選9番手

この日は朝から天気もよく、DRY コンディションの中公式予選の時間を迎えました。

前日のフリー走行では結局 NEW タイヤを使えないままだったので、この予選がこの車で走る初めての NEW タイヤという事になってしまいました。いくら今までの車と同じ数値でセッティングをしたとしても、モノコックが違うと全然別の動きになってしまうので、今回は予選時間をいっぱい使って MEW タイヤや決勝のセッティングを出すことにしました。NEW タイヤというものはやはり初めの4周目くらいまでがタイムがでる距離で、それ以上走ると後は徐々にタイムは落ちていく傾向になります。なので普段は予選時間いっぱいはずわらず、計測3~4周に集中してアタックしていました。

けれど今回はそんなことも言ってもらえなかったため、予選時間が始まると共にコースインを開始します。周りの選手たちは誰も走っていませんでしたので、単独でのアタックとなったのですが、集中して4周計測しました。走った感じだとフロントに荷重を移した瞬間から、リヤが若干流れる感じを受けたので一旦ピットインします。その時点で8番手。けれど残り時間が少なかったことからタイヤの内圧を下げるだけでコースイン。気持ちを落ち着かせて再びアタックを開始したのですが、内圧を下げたことでタイヤがよじれるせいか、どこのコーナーでもオーバーを出してしまい、タイムアップどころではないままひとつポジションを下げて9番手で予選を終えることになりました。結局今回の予選は周りの選手より2~3倍の周回数を走ってしまったことから、レースでのタイヤのタレが心配されるのですが、決勝に備えた内圧の数値が見えてきたので、価値のある予選になったと思います。けれど速さ的には全然足りないため、これからの課題として、0.1秒ずつでもつめていけるように考えて走ります。

## ■8月20日 決勝 DRY 6番手

この日は天気もよく気温、路面温度共に前日の予選のときより高く、レース後半のタイヤのタレが考えられたので、予選でのフィーリングを考慮してセッティングを変更します。

そしてフォーメーションラップが始まり、しっかりタイヤを暖めながら路面状況など確認します。スタート前に館監督から「どんな状況になってもまずは落ち着いて、考えて走りなさい！」と声かけてもらい、そのことを何度も思い出しながらスタートのときを待ちました。そしていよいよ決勝スタートです。

シグナル・レッド、消灯、スタート！

いつもは上手くいくスタートが今回に限ってはボロボロでした。クラッチを繋ぐタイミングが遅れ1コーナーまでに4台ほどパスされてしまいました。そのままの順位でバックストレートに入り前の車が130Rでコースアウト。これはチャンスだと思ったのですが、その車はそのまま全開でコースに戻ってきて、シケインのブレーキングで寄せてきます。いつもの僕ならここから熱くなるかも知れないのですが、館監督の言葉を思い出し、一旦落ち着きます。

そこからは一列になり、周回が過ぎていくのですが、今回は今までに比べて自分の走りが変わったと思います。やはり始めの方は所々リヤを流してしまったりと無駄のところもあったのですが、走りながらも前の周のときの感じを思い出し、同じミスは繰り返すことなくちょっとずつ走り方を変えながら走れたと思います。これも落ち着いて走れたからの結果なんだろうと実感しました。そしてレースも中盤から後半に入り、暑さのせいも、いろんなところで他のドライバーのスピンやコースアウトが相次ぎます。そんな中、自分は落ち着いて走りができ、一時は後ろの選手に追いつかれたのですが、また引き離し始め、そのまま前の集団に少しずつ追いつき始めました。そしてデグナー1つ目で前の選手がミスをしたのか、失速したところをデグナー2つ目でパス、1つ順位をあげます。そこからも少しずつ前の選手に追いついていたのですが、後ろに付くまでには至らずチェッカーとなりました。最終的にレース後の再車検で1台にエンジン違反でペナルティーがあり、順位も繰り上がって6位という形で今回のレースを終えることとなりました。

今回のレースは決して満足できる結果ではないのですが、自分の中では今までと違いすごく落ち着いた走りができ、レース中でも「頭を使った走り」というのが少しですが出来たことが1番の収穫だと感じました。今までのようにいつでも何も考えずに、いっぱいいっぱい走っていると見えてこないことが見えてきたのだと思います。けれどこれからの課題としてはレース序盤のペースの遅さと、レースラップのバラつきというのをなくしていきたいと思います。

それと今回は水曜日の大クラッシュをした時点でこのレースウィークの流れが決まったと思います。あのクラッシュのせいで自分の練習時間も減らしてしまい、いつもとは違う車での走行、そして何よりメカニックの方やチームの皆さんに迷惑をかけてしまったことなど、何ひとついいことはないものでこれから先はそういうことも考えてレースを組み立てれるようになっていきます。

今回レースに出場出来たのは服部尚貴チームオーナーやレプリスポーツの皆さんを始め、沢山の方のおかげです。このことに本当に感謝しながらこれからの結果で皆さんに恩返ししていきたいと思います。

本当にありがとうございました。

そしてこれからもご指導、応援の方よろしくお願いします。

Team NAOKI with LE PRIX SPORT DRIVER

吉田 広樹