

## エッソ・フォーミュラトヨタ シリーズ第9戦

### ■10月19日 フリー走行1日目 DRY ツインリンク茂木

シリーズも残り2戦となり、来年のレース活動に繋げる為に1戦1戦が本当に大事なレースになります。今回も FT での事前テストは出来なかったため、他のクラスのレースビデオや車載映像など何回も繰り返し見てレースウィークを迎えました。

それと今回は FT と FCJ のダブルエントリーとなるので、この二つのカテゴリの乗り分けがひとつのポイントになると思います。ブレーキの違いや、タイヤの違い、それと車自体の差など、まずはコースのラインどりなども含め、しっかり確認しながら徐々にペースを上げていきます。

1本目はトップから0.5秒落ちくらいで、まずまずの走り始めだったのですが、2本目、3本目とアンダーステアが原因で中々タイムをあげることが出来ません。そこからセッティングを変更したり、状態のいいタイヤに交換して走りますが、自分の乗り方など根本的に違い、トップとの差は中々縮まりませんでした。このコースの特徴として、ひとつのコーナーだけ極端に遅いというようにはならず、どのコーナーでも少しずつ差が開いていくというコースなので、それがブレーキでいってないのか？それともそれ以外のことが原因なのか？ということを確認しながら走りました。その結果ブレーキングポイントが早いわけではなく、コーナー進入に対してブレーキの抜き方に問題があることがわかりました。

### ■10月20日 フリー走行2日目 DRY

この日は1時間のフリー走行が1本しかないため、この1本でセッティングなど決めていかなければなりません。

まずは前日にわかったブレーキの抜き方を意識しながら走り始めました。それが自分の中で出来るようになってきたことを確認して、時間も少ないことから積極的にセッティングを変更しながら走ります。自分は今までどのサーキットでもアンダー傾向の強い車で走っていたので、今回はもっと曲がる車にする為に、セットの変更も1回で大きく動かしながらまずは車の方向性を探しました。すると自分のブレーキの抜き方とセットを変更したことでアンダーステアも消え始め、中古タイヤでもタイムがどんどん上がり始めました。そこからは各コーナーのちょっとした動きにセッティングの方も微調整して合わせて行きます。今回このセッションは服部さんにつきっきりで見てもらったのですが、僕の悪い癖でセットなどを変更したときもタイムが出るまでそのセットで走り続け、いつも時間が足りなくなっていました。けれど今回は「タイムを基準にセットを変更するのではなく、計測1周でタイムが出なくても、車の違いさえ確認できたらピットインでセットを変更する」ということを服部さんに教えていただき、いつもよりいろんなことを試し、確認しながら走る事が出来ました。そして残り5分になったところで NEW タイヤを装着してアタックを開始し、最終的に自己ベストから約1秒ほど縮め、5番手でフリー走行を終えることとなりました。

### ■10月21日 公式予選 DRY 予選8番手

この日も天気は良かったのですが、時間が朝早かったこともあり少し肌寒い中公式予選が始まりました。

5分ほどピットで待機し、他の車がどのくらいのタイムで走っているのか確認してからコースインします。先に走っていた選手は気温が低いせいか、昨日より大幅にタイムを更新していました。自分もいつもよりしっかりタイヤを暖め計測2周目からアタックを開始したのですが、2周続けてコースからはみ出てしまいました。そこで一度落ち着き、再度アタックを開始して自己ベストから更に0.8秒ほど更新し、その時点で3番手。そのまま続けて2周アタックしたのですがタイムは更新できず順位の方も5番手まで落ちていました。ここで1周クールラップを挟みラスト1周アタックをします。前日より気温は低くエンジンはよく回るのですが、その分路面温度も低いせいかリヤのグリップが低く進入でオーバーステアが出てしまい、結局タイムアップは出来ないまま、8番手まで順位を落として予選を終えてしまいました。

この結果は、いつもの自分の課題である全部のセクターをベストでまとめてくる事が出来ないミスと、コンディションに合わせてセッティングを変更することが出来なかったのが原因だと思います。明日の決勝も予選の時間と同じくらいの時間で気温や路面温度も同じくらいの状況になると思われるので、明日はこのことも考えてセッティングを変更し、レースに挑みたいと思います。

■10月22日 決勝 DRY 決勝6位

この日も前日同様天気もよかったです、気温、路面温度共に前日より更に低かったので、その事やレース後半のタイヤの事も踏まえてセッティングを変更しました。このサーキットの特徴としてブレーキングが凄く大事なのでコースインの周からしっかりブレーキを暖めます。そして一度グリッドに着き、フォーメーションラップのスタートです。

加速と減速を繰り返し、しっかりブレーキを暖め、更にフロントタイヤを揉ませながらタイヤを暖めます。このレースの前にフォーミュラ・ニッポンのフリー走行があったのですが、その際にコース上にオイルが出ていたので、その箇所もしっかり確認しながらグリッドに着きます。そしてシグナルに集中し、

シグナル・レッド、消灯、スタート！！

先ず先ずのスタートで1台をパスしたのですが、後ろからスタートした選手はもっとよく、あっという間に抜かれ順位的には8位のまま1コーナーへ。そして3コーナーのブレーキングで前の車のインを指したのですが、その選手もクロスラインで並んだまま4コーナーを立ち上がり、そのままはらんで来て自分は押し出されてしまいました。

その後すぐにコースに復帰したのですが、一気に2台に抜かれ10番手まで順位を落としてしまいました。そこからは前の車を追いかけるのですが、リヤタイヤを温めきれず中々グリップしません。けれどタイヤが温まり始めるとバランスも良くなり、徐々にタイムも上げて、前の車に追い付き始めます。そして、相手より自分が速いコーナーを探した結果、最終コーナーの立ち上がりに合わせて1コーナーでインをさしひとつ順位を上げます。そこから先は結構離れていたのですがレース中盤に入った頃に追い付き、前車がシフトミスをしたところを見逃さず、S字コーナーの進入で外からかぶせ更に順位を上げます。

レースも後半に入りコースアウトする車も出てくる中、自分は各セクターごとのベストを更新しながら追い上げました。そして前の車との間隔がどんどんつまってきたのですが、抜くには周回数が足りず最終的に6位でチェッカーを受けることとなりました。

今回のレースはレース中のベストラップを見てもトップとの差は約0.6秒とまだまだあるのですが、セッティングの目指す方向や進め方など収穫も大きかったと思います。後は、本当にちょっとした0.1秒の縮め方などをしっかり考え、少しずつつめて行くのと、予選やレースにしても中々直せない「1周をまとめる」ことや、「レース中のラップタイムのバラツキをなくす」ということなどを徹底して直していきます。今シーズンも残すは最終戦だけとなりましたが、何が何でも結果を残し、来年に繋がるようなレースにしたいと思います。

引き続きご指導、応援の方よろしく申し上げます。

Team NAOKI with LE PRIX SPORT DRIVER

吉田 広樹