

2007 FCJ シリーズ第3-4戦

■ 3月29日 フリー走行1日目 DRY

前回の開幕戦から2週間という短いインターバルで迎えた第3, 4戦。今回は静岡県の富士スピードウェイで行われました。前回のレースは自分のミスで台無しにしてしまったので、今回は余計に気合が入ります。そして富士スピードウェイは開幕前に合同テストが行われていたので、その時遅かったコーナーや自分の間違っていたイメージのところしっかり復習して挑みました。

走り始めて徐々にペースを上げていき、1本目のタイムはトップから0, 6秒落ちの13番手でした。そして1本目に悪かったコーナーを考えて2本目には NEW タイヤをいれアタックしたのですが、周りのドライバーに比べ、タイムの上がり幅が少なく結局2本目は18番手と順位を落としてしまいました。コースを三つに分けたうちのセクター2に関しては、トップと変わらないタイムで走れているのですが、セクター3などで各コーナー少しづつ遅れている感じでした。

■ 3月30日 フリー走行2日目 WET→DRY

この日は朝から雨が降っていて、WET コンディションの中テストが始まりました。

走り始めてすぐに雨は止み、ドンドン路面が乾いていく中、少しづつペースをあげ、セッション中盤くらいまでは5番手にいました。そこからタイヤの内圧を調整し、再度コースイン。しかし残り時間も少なく、自分のスピンなどもあり結局12番手でWETのセッションを終えたのですが、タイムは別にしてもラインやタイムを縮めていくポイントが確認できたので、中身のあるテストになったと思います。

2本目からはDRYコンディションに戻り、昨日遅かったセッションを意識して詰め始めました。しかし、自分の悪い癖として走り方を試すにしても極端になりすぎてしまい、ちょうどいい「中間の走り」みたいなものが出来なかつたり、教えてもらっていたポイントを忘れてしまったりと、中々まとめることが出来ないまま、この日のセッションを終えてしまいました。

特にこの富士スピードウェイはトップとのタイム差が詰ってくるので、1秒の差が凄く大きな順位の変動になります。そう考えると僕の課題の1つでもある「全ての操作を丁寧に」というのが大きな課題だなと感じました。

■ 3月31日 公式予選 DRY

第3戦 20番手

この日も完全なDRYコンディションの中予選が開始され、先ずはゆっくりタイヤを暖めて計測2周目からアタックを開始しました。その周には自分の自己ベストは更新し、続けて2周アタックを続けます。そして計測4周目に更にタイムを縮め 1'43.079 を記録。そこで一旦落ち着くためにも2周クールラップを挟んで再度アタックしたのですが、タイムは更新できず20番手で第3戦の予選を終えました。

ベストの周にも小さなミスがいくつかあり、自分の力を出し切る難しさを実感しました。特にセクター3のようなコーナーが何個も続くところに関しては、ひとつのミスで全部のリズムが狂ってくるので、このFCJのクラスみたいに0, 1秒に何台も入ってくるようなクラスでは命取りになることを実感しました。

第4戦 22番手

続いて、15分のインターバルを挟んで行われた第4戦の予選では、計測1周目からアタックを開始して、2周目に 1'43.327 を記録します。そこから続けてアタックして、計測4周目に自己ベストくらいで来ていたのですが、ここで赤旗が提示されアタックを中断。その赤旗後に2周アタックしたのですが、タイム更新にはならずなんと22番手という情けない順位で第4戦の予選を終えることとなりました。

この予選を終えて考えたところ、自分の課題として「NEW タイヤの内圧のあげ方」がかなりポイントなのかなと感じました。自分は練習でもそうなのですが、いつも走り始めてすぐにある程度のタイムが出て、その後そのタイムを中々更新出来ないことが多いです。これはタイヤの熱の入れ方が間違っていたり、フロントタイヤを痛めてアンダーを出しやすいような走り方をしているのが原因なのかなと感じました。予選にしても、15分のインターバルを挟んだ2回目の予選ではいつも急激にタイムを落としてしまうので、この問題をしっかりデータなどから確認して、これからの課題にしたいです。

■ 3月31日 第3戦 決勝

第3戦 決勝 リタイヤ

午後に入り、決勝レーススタート前には曇り空になってきたのですが、路面コンディションは DRY のまま決勝を迎えることとなりました。フォーメーションラップではしっかりタイヤを温めながら、グリッドにつきます。しかしシグナル点灯直前になってエンジンが止まった車両があり、スタートはやり直しとなります。ここで自分を落ち付けさせようと一旦深呼吸をして、再びフォーメーションラップでしっかりとタイヤを温めながらグリッドに付き、シグナルに集中します。

シグナルレッド・消灯・スタート

タイミングも良く1コーナーまでに3、4台をパス。その後は各コーナー何台も並んで入り自分の順位は確認できなかったのですが、絶対に車を当てないように集中して、入れるスペースがあればそこに車を滑り込ませていきます。そして最終コーナーも困り状態で進入したのですが、自分の後ろは少し離れていたのを確認して、立ち上がり重視のラインで最終コーナーをクリアします。1周目帰ってきた時点で12位まで順位を上げ、ホームストレートでも更にスリップを使い前の車のイン側にマシンを振ります。そこでこの前の第2戦のミスをしっかり思いだして落ち着かなければならなかったのですが、自分はライン的なことしか考えることが出来ず、再び同じミスを繰り返してしまいました。その2台のマシンのイン側に入り一気に10番手まで順位を上げ、3台横並びで1コーナーでのブレーキング競争になったのですが、自分は1番イン側から止まりきれずそのままアウト側の車まで巻き込んでクラッシュ、そのままりタイヤとなってしまいました。

2レース続けてのリタイヤ。しかも前回と同じような状況の中、本当に自分の学習能力のなさに情けなくなりました。それに今回は僕のミスで周りのドライバーにも危険な目に合わせてしまったりと、本当に悔しさと情けなさ、それにいろんな意味で「レースは自分ひとりで行っているのではなく、自分の実力以上のことをしてしまった時にはとんでもないことになる」と言うことを改めて再認識しました。

■ 4月1日 第4戦 決勝 20位

第4戦 決勝 20位

前日のクラッシュからこの日のグリッドにマシンを並べたのは、夜遅くまでかかってマシンを修復していただいたチームの皆さんのおかげです。本当に感謝しています。この日も前日と同じような曇り空で路面は DRY というような状況でフォーメーションラップがスタートしました。同じミスで2レース続けてリタイヤという結果を残してしまった後のこのレース、ポジションをあげるのももちろんなのですが、何よりもこのレースは絶対に完走しようと思いつかりタイヤを温めます。前日のレース後に服部さんや色々な方と話、今自分が置かれている状況、今の自分は何をしなければならぬのかということ考えた結果、当たり前なのですが、とりあえずは完走しなければ何にもならないということを身に沁みて実感しました。

そしてフォーメーションラップを終えグリッドについたのですが、その時にエンジンが止まってしまい、手を上げて知らせた時にはスタートしていて、その後にエンジンは再始動できたのですが、完璧に出遅れてしまいました。その後前の集団に追いついたのですが、自分は気持ち的にも完全にビビっていて中々攻め切れないままドンドン周回数が減っていきます。ポジション的にも積極的に順位を上げることが中々出来ず、前の選手がミスした時に順位を上げられるくらいでした。しかし、15周目にはホームストレートで前の選手のスリップにつき1コーナーのブレーキングでパス。しかし次のコーナーまでにクロスラインをとられ、並ばれてしまいます。そこで自分の頭に浮かんだのは昨日のクラッシュで次のコーナーの進入では引いてしまい、結局そのまま順位を上げることが出来ず、20位で第4戦を終えることとなりました。

このレースウィークを終え、第3戦のリタイヤ、そしてその結果から攻めきれないまま終えてしまった第4戦。本当に自分で自分の首を絞めてドンドン悪い流れにしてしまったレースウィークでした。しかも同じようなミスを2回続けてやってしまい、自分のメンタル面の弱さなど情けなくなるばかりでした。本当にすいません。順位はもちろんまだまだなのですが、やっぱり完走しないと次のレースに向けての考える要素も見つけられないし、先ずはそれが最低条件だと実感しました。けれど自分の目指すところはもちろんチャンピオンなので、残りのレースを1レース1レース本当にいろんな面で無駄にせず成長していきたいと思います。

これからもいろんな面でご指導、ご支援よろしくお願いします。

Team NAOKI with LE PRIX SPORT

吉田 広樹