

2007 FCJ シリーズ第 9-10 戦

■ 7月5日 フリー走行1日目 DRY

今回の鈴鹿も前回の富士に続いて二回目の開催となります。開幕戦の時の鈴鹿は練習、予選とそこそこのタイムだったので、今回の鈴鹿も凄く楽しみでした。

この日の走り始めは2輪のテストの後だったので、路面状況がいつもと違いかなり滑りやすいコンディションだったのですが、すぐに上位のタイムで走り始めることが出来ませんでした。けれど後半に入り周りのドライバーがタイムを上げ始めたのですが、自分はいつもの悪い癖でブレーキングで突っ込むことばかりに意識がいきってしまい、逆に立ち上がりの方が悪く、順位も結局14番手くらいまで落ちてしまいました。路面コンディションが悪い時ほど、進入ではなく立ち上がり側でタイムを稼がなくてはいけないのですが、僕はタイムが出なくなると逆に「ブレーキで頑張らなければ！」と勘違いしてしまう癖があるので、走りながらでもすぐにそこに気づき、走り方を変えていかなければいけないあと実感しました。

■ 7月6日 フリー走行2日目 DRY→WET

2日目の午前中は完璧なDRYコンディションで、全車一斉に走り始めからNEWタイヤで出て行きました。これは予選と同じ状況だったので、前日の突っ込みすぎたことを頭に入れながら、1周目から本気でアタックしました。計測2周目、3周目とドンドンタイムを上げ、4番手を記録。更に続けてアタックしたのですが、他車がコースアウトしたコーナーがあり、そのままピットインしてタイヤの内圧を調整します。その時に周りもタイムを出し始め、結局8番手まで順位を落としてしまいました。そこから再度アタックしてみたのですが、タイヤのいい時を使ってしまっており、後半は内圧を変えた時の車の動きなどを確認しながら走りました。

そして僕の傾向として、タイヤがいいときはそこそこのタイムで走れるのですが、タイヤがタレてきた後などに、上手くまとめることが出来ず、タイムにもムラがあるなどということでした。そこはレース後半などと似た状況だと思うので、どんな状況でどんなコンディションでもその時ベストな走りをしなればいけないと実感しました。

■ 7月7日 公式予選 WET

第9戦 17番手

この日は朝から雨が降ったり止んだり、微妙なコンディションだったのですが、僕たちの公式予選が1番初めだったこともあり今年初の WET コンディションでの予選となりました。

雨の予選で大事なことは雨の少なくなったその一瞬や他の選手にひっかからないようにアタックするなど、ちょっとしたことであつという間にタイムが変わるので、走り始めから常に全開で行きました。しかしこの予選に備えて新品の WET タイヤを選択したことと内圧を下げすぎたことから、中々グリップさせることが出来ずに17番手となってしまいました。自分もまとめなければいけないときに大きなミスをしてしまったりと色々あったのですが、それにしてもトップとのタイム差が2, 5秒位と凄いいものでした。しかも周りは雨が少なくなってきた後半にタイムを出していたのですが、自分は走り始めてすぐにタイムが出て、そのままドンドンタイムが落ちていってしまいました。

第10戦 10番手

1回目の予選があまりにもひどいものだったので、10分間のインターバルの間に服部監督と話して、とりあえず中古のWETタイヤで第10戦の予選を走ることになりました。内圧などは結局変える時間がなく、後は少しだけブレーキバランスを調整して走り始めました。すると走り始めた1周目から明らかに新品タイヤよりグリップすることが感じられドンドンタイムをあげていく事が出来ました。けれど完璧なクリアで走ろうとみんなのスタートより、コース半周分くらい離して単独で走り始めたのですが、コースアウトした車やスピンした車、自分のミスもあって単独で走ると言うことは出来なくなってしまいました。その結果8番手のタイムを出した次の周に、セクター1だけで0, 3秒ほど上回る走りをしていたのですが、他車にひっかかってしまいひとつのコーナーだけで1秒ほどロスしてしまいました。しかもその直後から雨が強くなってしまい、結局その週のタイムを上回ることが出来ず、10番手という順位で第10戦の予選を終えることとなりました。

第9戦の方の予選が悪かった原因として新品タイヤを選択したことで、タイヤの溝が高く、更に新品のゴムも柔らかく、しかも内圧が低すぎたこともあって、タイヤが縫れてしまいグリップせずに滑っていたことが考えられます。それに比べ中古のタイヤは溝が低く古いタイヤだったので、ゴムも硬くなっていたことがかかってタイヤを縫らせることなく、グリップしたのだと思いました。このことは今後の雨の走行でも役に立っし、かなりいい経験を出来たと思いました。

第9戦 決勝 14位 DRY

午前中の予選では WET コンディションだったのですが、決勝前には大分路面も乾いてきて完璧なDRYコンディションとは
いけないもののDRYタイヤでのレースとなりました。前日のフリー走行の感じが良かったので、それと同じようなバランスになるように内圧などを合わせてコースインしました。フォーメーションラップでもしっかりタイヤを温めつつ、ブレーキバランスなども路面に合わせて調整します。そしてシグナルに集中して、決勝レースのスタートです。
シグナルレット・消灯・スタート！

今回のスタートはクラッチを放すタイミングが早過ぎてしまい若干失速してしまいましたが、1台をパスして1コーナーへ。その後の2コーナーでは路面も少し濡れている側を走ってこともあって S 字で1台にパスされてしまいます。しかしその後のダンロップコーナーからの立ち上がりに合わせる事ができ、デグナーまでに1台をパス。その後は前の車に合わせて立ち上がりを意識して走ったのですが、1周目は16位で戻ってきます。2周目に入り少しバラけたこともあり前の車の隙を伺いながら走ります。そして最終コーナーのシケインでアウト側からかぶせて更に15番手に順位を上げました。そこからすぐに前の車には追い付いたのですが、無理をせずに相手を抜けるタイミングを探します。そしてスプーン2つ目の立ち上がりが自分の方がよかったので、勝負を仕掛けるポイントを最終のシケインと決め、そこだけに合わせて行きました。4周目のシケインでノーズを少しだけイン側にいれ、相手の立ち上がりが悪くなったところをクロスラインで合わせて1コーナーでパス、14位に順位を上げます。そこからは少し前が離れていたため、練習で悪かったところを意識しながら焦らず走ることを意識しました。そしてタイムも平均してきて、少しづつ前の車に追い付いてきていたのですが、8周目にスプーンで片輪が縁石を乗り越えてしまい、その次の週の2コーナーでも縁石で跳ねてしまい、コースからはみ出してしまいました。そこから段々いろんなコーナーでアンダーが強くなってしまい、小さなミスですがラップタイムが少しづつ落ちて来てしまいました。この時には単独での走行になっていて、そのアンダーを消すにはどうしたらいいか？と言うことを試しながら乗ったのですが、タイムをあげていくことも出来ず、前との距離もあまり変わらないまま結局14位で第9戦のレースを終えることとなりました。

■ 7月 8日

第10戦 決勝 23位 DRY

この日は前日とは打って違って蒸し暑い中レースが進行しました。昨日のコースアウトから車のバランスがひどくなったことからメカニックさんにアライメントを見てもらい、少し狂っていたところを直していただきコースインしました。昨日のアンダーだったもうひとつの原因として、路面温度が思ったより上がらず、リヤの内圧が予想より低すぎたことが考えられました。

そこでグリッドに着く周にしっかりタイヤを温めてきて、前日のバランス、この日の路面温度や気温、それにこの日のレースの方が周回数が多いことも計算に入れ、内圧を合わせてもらいました。

そしてフォーメーションラップでしっかりタイヤを温めシグナルに集中します。いよいよ第10戦のスタートです。

シグナルレット・消灯・スタート！

またしてもスタートに失敗してしまい、1コーナーまでに2台にパスされてしまいます。そこで焦らないように前の車の動きに集中してダンロップコーナーで1台を抜き返します。そのまま前の車について行き130Rでのミスを見逃さずにシケインのブレーキで完璧にインを刺します。しかし相手も引かずに1個目を外からかぶせて来たので相手のラインを残して2個目に切り返しました。けれど相手は僕のラインを残してはくれず、イン側の縁石で跳ねて、僕の左フロントタイヤに突っ込んできました。その結果僕の左フロントのアームはかなり曲がってしまい、そのままコース外に押し出されてしまいました。どうにかコースには復帰出来たものの全然真っ直ぐ走れる状況ではなく次の周にピットインしました。フロントアームはかなり曲がっていたのですが、メカニックの方に「大体でいいから直して下さい！」と言うことを伝えたら、とりあえず直してくれたのですぐにコースインして走り始めました。その時は相手に対する怒りと悔しさと、普通の精神状態ではなかったのですが、今はここまでしていただいたメカニックさんの為にも、この車で出来るベストな走りをして走事に集中しました。しかしアームも曲がったままなので、どのコーナーも通常とは違う動きをしていたのですが、それも含めてラインなど色々試しながら走りました。その結果トップの人たちもそんなに変わらないようなラップタイムで走ることができ、ミスもほとんどないままペースも安定して走ることが出来ました。そしてレース後半に入った時に前にミスした車が見え始め、絶対にその車に追い付こうと必死で追いました。その結果残り2ラップの時点で3秒以上あった差もドンドン追い付き、最終ラップの最終シケインでインを刺すことができ、ひとつだけ順位を上げて23位でチェッカーを受けることが出来ました。

今回のレースも自分のタイムもよく、予選も結構前からのスタートだっただけに本当に悔しかったです。レース後に相手のドライバーともしっかり話、謝られはしたものの、僕の結果が変わるわけではありません。

けれどレースと言うものはそういうもので、それが嫌ならそういうことに巻き込まれないようなポジションを走るしかないことも実感しました。そしてそうなる前に、自分のタイムが良かったなら尚更「一旦引いて、次のチャンスで仕掛けるべきだった」ということもアドバイザーの方から言ってもらいました。自分でもレース後などに落ち着いて考えると、そういうことも考えられるのですが、走ってる最中にそれを考えられないのが、自分の悪いところで前半戦の結果に表れてるのだなと実感しました。

シーズンもこれで半分を終えることとなりました。速さ的には少しづつですが、絶対に速くなっています！

けれどメンタル面がこのままでは、シーズン後半に入っても何も変わらないだろうなと実感しています。

残りのシーズンをどういう結果で終えるかでそこから先が決まってきます！

本当に死ぬ気で考え、残りのレースを戦いたいと思います。

これからも引き続きご指導、応援のほうよろしくお願いします。

Team NAOKI with LE PRIX SPORT

吉田 広樹