

2005 FJ1600 鈴鹿シリーズ

■9月9日 金曜日 ドライ フリー走行

今回のレースは前回同様、鈴鹿サーキット西コースで行なわれました。前回は一番やってはいけない他車との接触でリタイヤ、しかもシリーズランキングでトップに躍り出るチャンスがありながらノーポイントという本当に最悪な結果でした。

そういう結果からの第5戦、「自分のミスは自分で取り返す」ということもあり、今までに無いくらい気合いが入っていました。

そんな中始まった練習走行では自分が想定していたタイムより全然遅いタイムしか出ず、いきなり出鼻を挫かれます。周りの選手もあまり出てはいなかったのですが、自分の落ち方の方が大きくトップタイムを逃してしまいます。

走行が終わり次第、季節などは違うのですがタイムが出ていたときのロガーとその走行のロガーを比べてみて「どのコーナーがどう遅くなったのか？」など分かるまで調べ、次の走行でそれを試すというのを繰り返しました。

その結果、少しづつですかタイムも上がり自分の目指す走り方が何となく見えてきました。

■9月10日 土曜日 ドライ フリー走行

フリー走行2日目の今日は予選に1番近い時間にいい状態のタイヤをいれ走ったのですが、何か自分の目指しているような走りが出来ません。そこでセットをこまめに換えながら「自分のフィーリングと実際のとはどうか？」等、ロガーで確認して走っていきました。

そして午後からはTeam NAOKIオーナーの服部さんに走りを見てもらったり、今の車の状態を細かく聞いてもらって、少しづつセットも似詰まってき、タイム的にもトップタイムを出せるようになりました。後、今回は特にブレーキの初期踏力、車の向きを変えるクリップ付近でのリリースの仕方などを意識してやりました。その結果、今までに比べて短い距離で止まれるようになったり、向きの変え方、向きが変わるときの姿勢など大分良くなったと思います。それと服部さんと一緒にセットを詰めていく作業をした事で、これから自分がセットを詰めていく時にどんな感じでやっていけばいいかなど、かなり勉強になったと思います。

■9月11日 日曜日 ドライ 公式予選

この日は朝から天気も悪く今にも雨が降り出しそうな中、公式予選の時間を待ちます。

今回は絶対にポールを取りたかった事もあり、出来るだけ前からスタートしたかったのですがタイミングを誤り中盤くらいに埋もれてしまいました。けれど走り出す前に館チーム監督に「落ち着いて自分の走りが出来れば大丈夫！」と声をかけてもらい、変な気負いもなくリラックスした状態で予選に挑めました。そんな中予選が始まり、走り出す少し前からポツポツと小雨が降っていました。この状況を考えて時、このまま雨が強くなれば計測1周目が予選タイムになることも充分考えられたのでコースインの周にしっかりタイヤの皮を剥き、温め、1周目から本気でプッシュしました。その結果1周目には金曜日のベストタイムを記録することができ、その後もどんどんタイムアップを果して、最終的には一度もトップの座を譲ることなくポールポジションを獲得することが出来ました。タイム的にも前日の予選を想定したタイムより0.4秒くらいタイムアップでき、2番手の選手にも約0.5秒引き離す事ができました。

今回の予選はいつもの予選とは違い「しっかり自分の走りが出来れば自分の前に他車がいるなど関係なくタイムは出せる」ということを実感した予選でした。けれど今回は結果的によかったです。もし100%自分の力を出し切れたとしても、そのタイムがトップタイムを記録できないこともあると思います。そんな時、他車のスリップを使うなどすれば、より速いタイムが出せるはずなのでこれからの予選はそういうことも考えながら走っていきたいです。

■9月11日 日曜日 ドライ～ウェット 決勝

予選から微妙な天気で空は雲に覆われていたのですが、決勝スタート時はどうにかドライコンディションのままでした。

前回のレースを思い出し何があってもこの前のようなレースじゃなく、シリーズ全体を考えてのレースをしようと心に決め、スタートの時を待ちます。

フォーメーションがスタートして、午前中の予選を振り返り「スタートを決め、そこから予選のような走りが出来ればそのまま後続を引き離せる！」などと自分自身に言い聞かせながらいつもに増して車を振り回し、しっかりタイヤを温めます。

そして全神経をシグナルに集中させ

シグナル・レッド、消灯、スタート。

今までに無いくらいスタートが決まり1コーナーから全力でプッシュします。コーナーを抜けるたびに後続が離れていくのがミラー越しにも分かり、このまま2位を引き離すことに集中しようと思ったその矢先になんと赤旗が・・・。

スタート直後のストレートで8台ほどを巻き込んだ多重クラッシュが起こりスタートからやり直しになってしまいました。

本当に何とも言えない悔しさがこみ上げて来たのですが、済んだことを悔やんでもしょうがないので再スタートに気持ちを入れ替えます。しかし、そのクラッシュの撤去作業を行なっている間に雨が降ってきてしまいました。路面の状況などからスリックタイヤを選び再度フォーメーションラップの時を待っていたのですが、今度は突然振ってきた土砂降りの雨で一気にウェットコンディションに変わってしまい、ほとんどの車がウェットタイヤを装着して再度フォーメーションがスタートすることになりました。

この時、目まぐるしく変わる天候の変化に少し気持ちの面でも焦りが出そうだったのですが、服部さんやチーム監督の館さんにドライバー目線の心理や今の状況など教えてもらいリラックスした状態で走り始めることが出来ました。

そしてウェット路面でのフォーメーションラップがスタートして、しっかりとタイヤを温めると同時にブレーキバランスや各コーナーの路面状況などを確認することに集中し、再度シグナル・レッド、消灯、スタート。

この時、濡れた路面でのホイールスピンを嫌った自分は2速での発進を選んだのですが、クラッチの繋ぎ方を失敗してしまいスタートで2番手に落ちてしまいました。しかし、そのまま1コーナーでトップのインをさし、すぐにポジションを戻します。そ

してフォーメーションで確認したラインを走ろうとするのですが、中途半端な路面状況でブレーキングポイントなどが難しく、最終コーナーであるスプーン二つ目で少し姿勢を乱してしまい、2周目のストレートで2位の選手にパスされてしまいました。この時に毎周変わるウェットの路面状況で、どこまで攻めれるか探りながら、先頭を走る難しさを実感しました。けれどその周のデグナー2つ目からの立ち上がりは自分の方がよく、ヘアピンに並んで入りそのままアウト側からかぶせ、次のコーナーまでに再びトップに躍り出ることが出来ました。そこからは後ろとの間隔を測りながら自分なりの雨ラインを走ってみたり、みんなが通って乾いてくるレコードラインなどを試しながら猛プッシュします。その結果、気が付けば2位の選手に約3秒の差をつけてチェッカーを受けることが出来ました。

その時は、スタート以外初めて大きなミスもなく走りきった事からくる安心感と、2位以下を引き離して優勝出来た喜びで胸がいっぱいになりました。しかもファステストラップも自分だったので結果だけを見たら完璧なレースだったと思います。

今回のレースを振り返ってみて、まずはレースに出れる環境を用意して頂いたTeamオーナーの服部尚貴さん、監督の館さん、メカニックの方々そしてスポンサー様やレース関係者の方などに感謝の気持ちでいっぱいです。本当にありがとうございます。この中の誰が欠けてもこの優勝はなし得なかったと思うので、その事をしっかりと胸に留めると同時に調子に乗らないで、残りのレースも気を引き締めていきます。けれど今回のレースは今までにないような流れでの優勝なので少し自信にもなったり、「落ち着いてレースをする」ということが少しだけですが見えてきたような気もするので、この流れを大事に絶対にチャンピオンを取ります。これからも引き続きご指導・応援よろしくをお願いします。