

エッソ・フォーミュラトヨタ シリーズ第2-3戦

■4月19日 フリー走行 DRY 仙台ハイランド

今回開催される仙台ハイランドというサーキットは、アップダウンが激しくセッティングにしても合わせにくく難しいサーキットで、レースも土曜日に1レース、日曜日にももう1レースあるという初めてのダブルヘッターとなりました。

今回は2レースあるということで事前にテストにも来て「タイム的にもセッティング的にもある程度進んで行く方向が見えた」と感じた事前テストでした。そんな中始ったフリー走行では事前テストの時のタイムが中々出せません。それがコンディションの問題なのか？自分の問題なのか？分からないまま走っていたのですが、周りはドンドンタイムアップしていくのに対して、自分はどんどんタイムが落ちて行きます。少しずつセットを変えながら乗っていくのですがタイムもあまり変わらず、いい状態のタイヤを入れても一向にタイムが上がる気配がありません。その結果から自分に問題があることは分かるのですが、その日の走行では原因を掴めないまま、事前テストの時の自己ベストのタイムから1、5秒落ちという結果で終わってしまいました。

■4月21日 フリー走行3日目 DRY

2日目は濃い霧と豪雨のためほとんどの走行が中止になってしまい練習にならず、予定より1日分走れないまま最後の練習日になってしまいました。この日は自分の遅いコーナーを少しずつ直していきながら、セットも煮詰めていきます。ロガーなどから後半の下りセクションはトップタイムのドライバーたちと同じように走れているのが確認出来たのですが、1番差がでる上りセクションのコーナーが異様に遅かったのでそこに重点を置きながら走り込みます。そのセクションも少しずつよくなって来たところで最後に NEW タイヤを投入。一気に2秒近くタイムアップはしたのですが、トップとの差はまだ縮まれないまま全部の練習を終えることとなりました。この日初めて NEW タイヤを入れてフィーリング的にもかなり変わったのでその事も踏まえてセッティングを変更し、明日の予選に挑むこととなりました。けれどこの練習走行を振り返ると、「自分の遅いところはハッキリしている、けれどそのコーナー全部を一気に直そうとする事で、どのコーナーも中途半端になってしまい、ただ気持ちばかりが焦っていた」のかなと感じました。

■4月22日 公式予選 DRY

第2戦 予選9番手

第3戦 予選11番手

今回はダブルヘッターのレースということで、先ず第2戦の予選を行い、10分のインターバルをはさんで第3戦の予選が行なわれるという形で進められます。各予選は15分ずつ行なわれるのですが、今のタイヤ的に計測2、3周目にしかタイムが出ないと言うことは聞いていたのでそこに自分の全神経を集中させて走り始めます。走り始めて1周目に自己ベストは更新し、いよいよ2周目に入ります。リヤタイヤに集中して、いかに滑らさずに走るかということを考えて2周続けてアタックした結果、更にタイムを縮めることは出来ました。そして1周のクールラップで自分を落ち着かせ、直さなければいけない所を確認し、再度アタックします。けれどタイムアップは出来ずに、第2戦の予選は9番手で終わりました。

そして車から降りる間もなく、10分間のインターバルをはさんで第3戦の予選に入ります。

先ほどの予選からも確認出来たのですが、やはり計測3周目までがタイヤの1番いいときで、それ以降のタイムアップは難しいということを実感し、その事を踏まえて再度コースイン。先ほどと同じように計測2周目から集中してアタックしたのですが、コースインしてきた車に引っかかってしまい、クリアでアタックすることが出来ません。そのことで焦ったのか、続く3周目にはシフトミスやブレーキングで行き過ぎてしまい、どうにかタイムアップは出来たものの結局11番手とかなりポジションダウンしたまま第3戦の予選を終えてしまいました。周りのドライバーたちは一回目に比べるとやはり2回目の方がタイムアップしているのですが、自分は気持ちの焦りなどからそのチャンスを無駄にできてしまいました。

第2戦 決勝 8番 DRY

午後に入り気温もどんどん上昇しこのレースウィーク1番の DRY コンディションになりました。予選後、自分の悪かったとこなど確認し、このコースは「レース後半のタイヤのタレ方が凄い！」ということを知っていたので、それに伴ない決勝に備えて若干のセット変更を行ないました。コースインを開始し、今回が FT 初めての DRY レースだったのでスタートの練習をし、しっかりタイヤを暖めます。

フォーメーションを終えいよいよ決勝のスタート。

シグナルの5秒前のボードと同時に一気に回転を上げて行き、

シグナルレッド・消灯・スタート！

先ず先ずのスタートでポジションをひとつ上げ、前車に続きコーナーをクリアしていきます。しかし1周目、このコース1番の高速コーナーであるシケインでイン側に入れられ、並んで入った自分はコースアウトしてしまいました。すぐにコースに復帰することは出来たのですがポジションをふたつ落としてしまいます。そこで熱くならないように一呼吸おいて前車を追いかけ始め、直ぐに真後ろまでは追いついたのですが、このコースはストレートが短く中々追い抜くことが出来ません。ストレートで並ぶ事が難しいなら、色々なコーナーのブレーキングで仕掛けてはするのですが抜くまでにはいたらず5周ほどこの車の後ろについて走ることとなりました。けれど後ろで走ることで前車が最終コーナーで少しはらむ癖があることがわかり、最終コーナーの進入で仕掛け、立ち上がりでパスすることに成功し、またひとつポジションを上げます。けれどその頃には前との差も広がっており、しかも自分がパスする際に無駄に仕掛けていたことによってタイヤも必要以上に磨耗していて、後半タイムを上げることが出来ません。けれど、残り3周くらいから前方の方で急にペースダウンしてくる車が見え、その車だけはパスしようと必死で追い上げたのですが、ファイナルラップの最終コーナーで追いついたことでチェッカーとなり、8位で第2戦のレースを終えることとなりました。

第2戦のレースを終えて思ったことは、今までで感じたことがないくらい後半タイヤがタレて来ることでした。去年までやっていたクラスではこれほど急激にタイヤのグリップが落ちてくることはなく、レースの前半と後半でそれほど走り方を変えなくても良かったのですが、このクラスでレース中の走り方を変えれないと後半には走る基本の「クリップにつく」ことなどが出来なくなり、そうなると余計にタイムも急激に落ちてしまい、勝負にならないことを実感しました。このことでレース後半の自分の走りはめちゃくちゃで、走る上で当たり前のことが出来ず、毎周ラインが違ったりクリップもつけないという最悪なものでした。この日は第3戦に向けて「いかに第2戦で出来なかったことを修正して走るか」ということに焦点を絞り、メカニックの方たちと話し合いセットも大きく変更してレース中のペースを落とさず追いついていくことだけを考えました。

■4月23日 第3戦 決勝 リタイヤ DRY

この日も朝から快晴で、また昨日のようなレース展開になるだろうなと思いながらサーキットに入ります。第3戦は予選を失敗したことにより昨日より後方の11番手からスタートだったので「いかにペースを落とさず追いつけるかという」自分の課題を試せるという上である意味、凄く楽しみでした。第2戦のレースデータなどからタイヤの縦方向のグリップはタイヤが磨耗してきててもそんなに変わらないので、後は横方向のグリップが無くなってきた時にどう対処できるかということを考えて走ろうと思いながらコースインの時を待ちます。

そしてフォーメーションが始り、しっかりタイヤを暖め、15週の決勝がスタートします。

シグナルレッド・消灯・スタート！

タイミングもバッチリで1コーナーまでに2台をパス、9番手にポジションを上げます。そして前車にテールトゥノーズでついて行きチャンスを伺いながら2周目に入ったのですが、ヘアピンの侵入でターンインし始めた時、イン側に突っ込んでくる車が見え、自分もその車のラインは空けてコーナーに入ったのですが、相手はそのまま止まりきれず自分の車のサイドに接触、その後タイヤ同士が当たり自分は横向きにひっくり返りそうになりながら飛んでグラベルに落ち、埋まってしまいました。その後どうにかグラベルから出ようと試みたのですが、タイヤは完全に空転し、この瞬間自分の第3戦はリタイヤという形で終わってしまいました。

自分でもこんな終わりをするとは思ってなかったし相手の行動に納得は出来なかったのですが、元はといえば自分の予選のポジションが悪かったことが原因なので、この接触のことを考えるよりまずは自分がこういうポジションで走らなくていいように「速くなる」ということを考えていこうと思いました。

今週のレースウィークの流れを振り返ってみて、開幕戦の時の課題であった、事前テストのタイムからレースウィークに入ってから練習の進め方や、自分の1番の課題の焦ってしまうことなど頭で分かっているけど中々実践できてない事が多いなと実感しました。その他にも基本的なことが出来てないなど、今回のレースで浮き彫りになったことが沢山あるので、次のレースまでに初心に戻り1からやり直して6月のレースに挑みたいと思います。こんな未熟な自分ですが、少しづつでも成長して、絶対今年中に成績を残しますのでこれからもご指導、ご支援よろしくお願い致します。

Team NAOKI with LE PRIX SPORT DRIVER

吉田 広樹