

エッソ・フォーミュラトヨタ シリーズ第8戦

■9月14日 フリー走行1日目 WET スポーツランド菅生

今回開催される菅生サーキットはアップダウンが激しく、特に最終コーナーの10%の昇り勾配はすごいコーナーでした。今回は予算や時間の影響で、事前テストが出来ないままレースウィーク迎えることになったのですが、レースウィークのフリー走行もいつもより少なく、初めて走るサーキットとしてはセッティングを煮詰める時間が足りないことなど、今までにない難しさがありました。けれど残り少ないレースで結果を残すためにもやれることは何でもやろうと思い、去年のレースのビデオを繰り返し見たり、昨年のデータロガーで事前に予習して現地に向かいました。

しかし、一日目のフリー走行はかなり激しい雨に見舞われ、まずは事前にビデオで見たイメージと実際走った感じの違いを確認しながら、コースを覚えていきます。そしてDRY路面とWET路面でのラインの違いなど、いろんなラインを走って見て、どこがグリップするかを探りながらの走行となりました。

1本目の結果、全てのコーナーもアンダー傾向だったのですが、フロントタイヤの磨耗も激しくそれが原因でアンダーステアになっていたこともあり、セッティングを変更しながら乗ったのですが、この日は最後までこのアンダーを消せないまま、7番手くらいで走行を終えることとなりました。

■9月15日 フリー走行2日目 DRY

この日は前日と違い完璧なDRYの中、走行が始まりました。

まずは雨同様ラインの確認から始め、ブレーキングポイントなども少しづつつけていきます。しかし雨同様、晴れでもアンダー傾向が強く、いろいろ試しながら乗っているのですが中々このアンダーステアが消えません。そして1本目の練習を館監督などに見てもらっていた結果、まだ自分が走っているラインがおかしいこともあり、2本目はその事を意識しながらタイヤもいい状態の物に交換して走り始めました。そしてラインなども良くなり、アンダーも少しづつはいい方向になってきていたのですが、このコースで1番大事な最終コーナーのアンダーが消せないままそこで中々タイムがあがりません。その結果自分のタイムは朝から1秒くらい上がったのですが、周りもNEWタイヤでアタックしていたこともあり結局11番手とトップとの差もあまり縮まらないままこのレースウィーク最後の練習を終えることとなりました。

今回も前回のクラッシュの影響で自分の車にはデータロガーが付いていないので、ハッキリと「このコーナーがこういう原因で遅い！」ということはわからないのですが、監督やオーナーの服部さんなどいろんな方に外から見てもらっていた結果、自分が遅いと思っているコーナーではなく、実際はそこではないコーナーの方が周りに比べて遅く、そういう考え方や感覚の違いなどが原因ということを教えてもらいました。そして、車の状態もアンダーステアではあるけれど、自分の乗り方で直せる部分がいっぱいあることも教えてもらったので、明日の予選ではそこを意識して走りたいと思います。

■9月16日 公式予選 DRY 予選9番手

この日も天気もよく完璧なDRYコンディションの中、公式予選が行われました。今回は日曜日の決勝が90%雨の予報だったので、周りに比べても走行時間が足りなかった自分はタイヤを温存することより、予選開始と共にコースインして走りこむ方が決勝にも繋がるかと判断して、すぐにコースインしました。前日、館監督や服部さんに教えてもらった「曲がりにくいアンダーな車でもアンダーが消えるのを待つのではなく、アクセルONで曲げていく」ということを考えながら1、2周目はしっかりタイヤを暖めます。昨日NEWタイヤでアタックした他の選手は計測3、4周目にタイムが出ていたので、しっかりタイヤを暖めて3周目からアタックを開始しました。しかし最終コーナーに差し掛かったところでストップした車があり、黄旗が出ていたのでアタックをやめたのですが、その後すぐに赤旗も出てしまったのでタイヤの1番良かったときなのですが、そのままピットに戻らなければなりません。そして少しかアタックをした感じだと、車のバランスがまだアンダー傾向だったので、このピットインで少しセッティングを変更して再度コースインのときを待ちます。

そして赤旗が解除され再びコースインを開始したのですが、次はタイヤのこともあり計測1周目から2周続けてアタックしました。その結果前日より0.6秒ほどタイムアップもでき、教えてもらった「アクセルONで曲げる」というのがなんとなくわかってきたので2周のクールラップをはさみ、再度アタックを開始したのですが、今度は各コーナーでコースアウトが相次ぎコース上の5箇所くらいで砂や砂利が出てしまい、タイムアップは出来ないまま9番手で第8戦の予選を終えることとなりました。

■9月17日 決勝 ハーフウェット→ウェット

この日は朝から雨が降っていたのですが、決勝開始3時間前ほどから雨は止んでしまい、FN のフリー走行や他のクラスの決勝レースが行われたことから FT の決勝前には走行ライン上だけ乾くというすごく難しいコンディションとなりました。とりえずスリックタイヤでコースインを開始し路面の状況を把握します。やはりどのコーナーもライン以外はまだ濡れていて、スリッピーな感じでした。コースを1周してグリッドに着く頃には雨もポツポツと降り始め、予報ではお昼からの降水確率は90%ということもあり、このまま雨が増えていく方向であることは間違いなかったと思います。後はそれが「いつ、どのくらいの量で降ってくるか？」ということなのですが、現時点での路面コンディションでは間違いなくスリックタイヤというすごく難しい状況でした。

そして自分は服部さんや館監督と考えた結果この9位というポジションを守る意味はどこにもなく、勝ちを狙うには一か八か賭けてみるしかない状況だったこともあり、全車がスリックタイヤを選択する中、自分だけウェットタイヤを選択することにしました。レース前には服部さんや、こういう状況でレースをした経験のある先輩ドライバーの方から「ドライ路面をウェットタイヤで走ると予想以上にタイヤは早く傷むから、絶対にタイヤをこじるな」や「レース序盤はどれだけ前と離れても絶対に焦らず我慢しろ」などというアドバイスをもらい、後は雨が早く、沢山降ってくれる事を待つのみでした。

そんな中フォーメーションラップが始まり、普段タイヤを暖める為にマシンを左右に振るのですが、今回はタイヤのことを考えて前後だけにし、ラインも濡れている所を選びながらタイヤを暖めました。

そしていよいよ決勝スタートです。

シグナルレッド・消灯・スタート！！

タイミングは良かったのですが、ホイールスピンの多く順位キープのまま1コーナーへ。しかし次のコーナーを過ぎたときには自分のフロントタイヤが全然グリップしないこと気づいてしまい、ここは無理するところではないと判断して、出来るだけ相手がリスクを負うような抜かせ方を考えたのですが、あっという間に後ろの選手たちにパスされ1周目には最後尾まで落ちてしまいました。

そして自分の方もギリギリのところまで走ろうと思っていたのですが、2周目にはフロントタイヤのグリップは全然なくなり軽くコースからはみ出てしまいます。けれどすぐにコースには戻って前の選手を追いかけたのですが、3、4周目にはストレートでも前の選手が見えなくなるくらい離されてしまいました。そこからは自分との戦いで雨も少しづつ強くなってきていたので、絶対に焦らず、今の状況でベストな走りを心がけようとストレートではわざとラインをずらし、雨の多いところを選ぶなど必死に走ったのですが、フロントタイヤがグリップしない状況ではどうしてもペースを上げることが出来ず我慢の走行が続きました。

けれど後半雨が強くなったときのことを考えて、絶対にフロントタイヤをこじるような走り方だけはしないよう意識して走りました。そんな中レースも後半に入り更に雨が強くなってきて、路面もだいぶウェットコンディションに近づいてきた事でスリックの選手たちのスピンやコースアウトが相次ぎ、コース上のあちこちに砂や砂利が出始めたのですが当の本人たちは一向に見えて来ません。そして残り3周にくらいになったときに1人の選手だけ見え始めその選手だけは抜こうと必死で走り、最終ラップの最終コーナーで真後ろに付くことが出来たのですが、自分もフラフラで、しかも最終コーナーの途中で黄旗が出たこともあり、抜くことが出来ないまま結局は10位でチェッカーを受けることとなりました。

後でわかったことですが、残り2、3週の雨の量、路面コンディションでやっとスリックのドライバーたちと僕のラップタイムが同じくらいになったので、それまではずっと離されていくという状況でした。

今回はずっと厳しいレースが続く結果としては最悪な結果ですが、自分が勝つためにはこのタイヤ選択が1番チャンスがあったと思うし、天気の読みが当らなかった事はしょうがないとして、この作戦自体には後悔はしていません。今回は今回で中々出来ない経験もでき、自分なりには頭を使って走れたことで十分意味はあったと思うので、この経験もこれから繋げていきたいと思います。けれど1番の問題はそういう賭けに出ないと勝つチャンスがなかったという予選のポジションにあると思うので、これからの残り2戦は来年に繋がるような「速さ」を見せれるように努力し続けます。

これからもご指導、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