

FIT 1.5 チャレンジ Rd 4 レースレポート

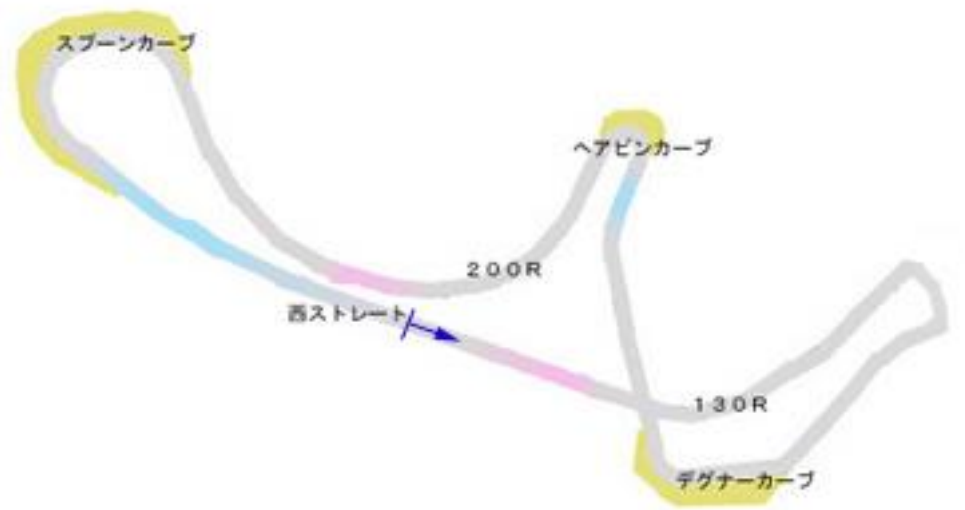


<レース結果>

予選	3位/12台中	Time	1'35.551秒
決勝	リタイア/12台中	BestLap	1'36.532秒

[参戦レース詳細]

- ・大会日時 2014/10/19
- ・大会名称 鈴鹿クラブマンレース Rd 6
- ・サーキット 鈴鹿国際レーシングコース 西コース



- ・出場クラス FIT1.5 チャレンジ 第2戦
- ・エントリー No22 INOKI M2 BS FIT

[レースレポート]

今回のレースは FIT1.5 チャレンジとしては初の鈴鹿サーキット西コースを使つてのレース。西コースは鈴鹿名物 130R という高速コーナーあり、ヘアピンなどの低速コーナーありと、マシンバランスやドライビングスキルがとても難しいトラックとなっている。

約 1 週間前に練習走行があり、そこでドライビングのリズムと使用タイヤサイズをある程度決めることが出来たので、レースウィークの始まりである金曜日の練習走行は今までよりもマシンのバランスを決めた状態で挑むことが出来た。

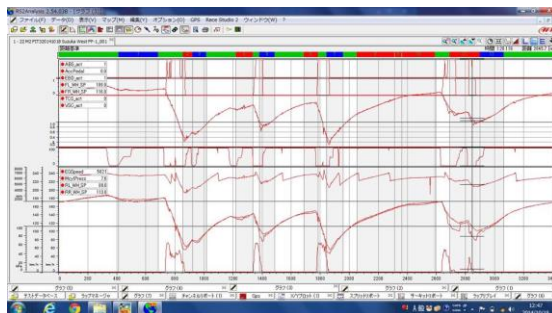
金曜日は朝の走行からトップグループとほぼ同じタイムを刻むことができたため、周りのチームの様子をうかがいながら、自分の中である程度の力を残しておきながらマシンの最後の詰めの調整を行っていった。結局金曜日は 1'36.5 というベストタイムを残して終えた。他チームも力を温存しているのかほぼ同じタイムで金曜の練習走行を終えていた。

土曜日はいつもより少ない 2 本しか練習走行枠がなかったが、練習で使えるタイヤも限られていたため、土曜日でも無理をしないようにして最後の調整としてリアタイヤのサイズを 2 種類試し、データを取り、日曜日にどちらを選択するか決める作業を行った。

土曜日は周りのチームもマシンの調整などが進みタイムを伸ばしてきて、自分たちも温存していたものを徐々に出しながらタイムアップし 1'35.8 までベストタイムを伸ばした。このときトップは 1'35.5 というタイムを刻んでいたが差が少なく日曜日の激戦が予想された。



オンボード映像



データ解析

・予選

日曜日の朝行われた公式予選では、フロントタイヤを新品タイヤにして、リアタイヤには昨日のデータやドライビングの感触をふまえ選んだサイズの中古タイヤで挑むことになった。今年ずっと使用しているブリヂストンタイヤは主なライバルであるヨコハマタイヤ勢に比べてタイヤの温まりがよくなく、熱が入りタイヤのグリップ力が発揮されるまで時間がかかる。そのかわりタイヤの耐久性に優れており、長い時間走り続けてもグリップ力の低下が少ない。なので、予選では不利ではあるが決勝では有利になるのが予想できた。予選で少しでも前のグリッドを確保できれば決勝に向けて大きな期待が持てた。

そんな中、9:35 予選開始。予選時間は 10 分しかなくブリヂストンタイヤがしっかり発熱できるかが勝負だったため、少しでも長く走れるよう先頭でコースイン。1 周目から 4 周目までは無理をせずタイヤの発熱を待ち、5 周目からアタック開始！まずは 1'35.8 というタイムを記録。この時点でトップは脅威の 1'34.8 を記録。自分はそのままアタックを続ける。6 周目はドライビングミスをしてしまい、タイム更新できず。最後の 7 周目丁寧に丁寧に走り少しずつタイムを削り、1'35.551 を記録して 3 番手に食い込むことができた。

・決勝



スターティンググリッド



緊張のスタート

決勝レースは夕方前の15時半くらいからのスタートになった。この日は一日中快晴だったため予選のときよりも路面温度が上がり、タイヤも発熱しやすいコンディションになっていた。決勝はスタートしてから2~3周我慢すれば、ヨコハマタイヤ勢はペースが落ち、ブリヂストンタイヤの強みが発揮されると予想し、中盤から後半にかけて勝負をかける作戦。スターティンググリッドではいつものように多くの方が応援に駆け付けてくれ、スタート前の緊張をほぐしてくれる。

西コースは上り坂でのスタートとなるため、クラッチを繋ぐ回転数をうまく調整しなければいけない。いつも以上にスタートの緊張感が高まる。

1周のフォーメーションラップのち、いよいよシグナルによるスタート。レッドライト点灯・・・ブラックアウトでスタート！！

クラッチミートはバッチリ！しかし、他のマシンたちも良いスタート。隊列通り130Rそして西ショートカットとクリアしていく。やはりヨコハマタイヤ勢は発熱が早く、オープニングラップからスピードアップしていく。前の2台から少し離れてしまったが、後ろの4番と5番も争っていたためペースが落ち少し離れていった。2周目、3周目とこちらのタイヤも温まってきてペースが上がる。4周目に入り後方からも攻められることなく、これからペースを上げて2番手のマシンを追撃しようと思いき気を入れなおす。

4周目の130Rを通過して、後ろとの差を確認して西ショートカットに侵入しようと曲がっていたとき、いきなり真横から大きな衝撃そして！マシンは左側へ飛ばされてしまいコースアウト。5番手を走っていたマシンが西ショートカットのブレーキング時に姿勢を乱し、減速せず体当たりしてきた。これによりマシンの右側面は大きくへこんでしまい、その場でリタイヤになってしまう。

あまりにも突然で、予期せぬ出来事に茫然としてしまい体当たりしてきたドライバーが慌てて謝罪に来たものの状況の理解に苦しみ、怒りというより脱力が襲ってきた。



1周目の攻防



クラッシュシーン

[レースを終えての感想]

前回同様マシンのポテンシャルは高いレベルにあり、予選ではポールポジションのタイムからは大きく離されてしまったものの決勝に向けてのグリッドとしては良い位置につけることが出来て、あとは決勝でまとめれば確実に表彰台は乗れていた自信を持ったレースでした。レーシングアクシデントとはいえ、かなりショックなりタイヤの仕方、マシンにも大きなダメージを受けてしまい、今年一番滅入ったレースとなってしまいました。

速さはあっても表彰台に手が届かないもどかしさがずっと続いてしまい、次が今年の最終戦というところまで来てしまいました。ただ、諦めるわけにはいきません。まずはマシンを直すために、そして最終戦に向けて努力を続けていきたいと思います。

今回もレースをサポートしていただき、ありがとうございました。次回は 11/22(土)、23(日)鈴鹿クラブマンレース Rd7 で、鈴鹿サーキットフルコースが舞台となります。引き続きサポートよろしくお願いします。

